

We Lwowie, dnia 3. września 1907.

Aleg 288

Sprawozdanie

Wydziału krajowego w przedmiocie projektu zmiany niektórych postanowień ustawy o publicznych dojazdach kolejowych.

Wysoki Sejmie!

Wskutek uchwalenia przez Wysoki Sejm na posiedzeniu z dnia 11. marca 1907 r. L. s. 1701 projektu nowej ustawy drogowej, — według której dotychczasowe postanowienia ustawy z dnia 5. lipca 1897 r., dotyczące się prestacyi drogowej na rzecz dróg gminnych I i II klasy, uległy zmianie przez zniesienie prestacyi osobistej, zachodzi również potrzeba zmiany postanowienia §u 4. ustawy o publicznych dojazdach kolejowych.

Obowiązująca dotychczas ustawa o publicznych dojazdach kolejowych z dnia 15. kwietnia 1881 Nr. 46. Dz. u. kr., względnie z dn. 9. marca 1888 Nr. 38. Dz. u. kr. postanawia w §ie 4. punkt 3., iż część kosztów pokrywają prestacye i dodatki do podatków bezpośrednich przez gminy i obszary dworskie osobno uiszczając się mające a wysokość onych i sposób ich uiszczania oznacza Rada powiatowa, nie przekraczając jednak połowy wymiaru, ustanowionego na rzecz dróg gminnych §§. 12. i 31. ustawy drogowej z dnia 7. lipca 1885 r.

Połowa tego wymiaru w myśl ustawy drogowej z 7. lipca 1885 Dz. u. kr. Nr. 39 wynosiła do 1. stycznia 1898 r. dwa dni piesze 1·5% podatków bezpośrednich, nadto dla obszarów dworskich 2·5% podatków bezpośrednich (za materiał drzewny).

Powyższe postanowienia zostały zmienione postanowieniami §§. 16. i 24. ustawy drogowej z 5. lipca 1897 Dz. u. kr. Nr. 43, według których prestacye na rzecz dróg gminnych zostały oznaczone na dwa dni piesze i na dodatki w wysokości 10% podatków bezpośrednich.

Połowa zatem powyższego wymiaru wynosi jeden dzień pieszy i 5% podatków bezpośrednich.

Projekt nowej ustawy drogowej znosi prestacyę osobistą i postanawia w §ie 12, iż każdy opodatkowany opłaca rocznie na cele drogowe 18% podatków bezpośrednich.

Zatrzymując więc dotychczasową zasadę ustanowioną dla gmin i obszarów dworskich przy konkurowaniu w budowie i konserwacyi dojazdów kolejowych t. j. w granicach połowy wymiaru na cele drogowe, — ulegnie punkt 3ci §u 4. ustawy o dojazdach kolejowych następującej zmianie :

„Część kosztów pokrywają dodatki do podatków bezpośrednich przez gminy i obszary dworskie osobno uiszczając się mające, a wysokość onych i sposób ich uiszczania oznacza Rada po wiatowa w granicy najwyższej do 9% dodatków do podatków bezpośrednich w gminie i na obszarze dworskim opłacanych. Dodatki te do podatków w żadnym razie nie mogą przewyższać jednej szóstej części kosztów budowy dojazdu w obrębie gminy wraz z obszarem dworskim jedną stanowiących miejscowość“.

Oprócz powyższej zmiany, przedstawia Wydział krajowy Wysokiemu Sejmowi potrzebę uzupełnienia §u 1. ustawy o dojazdach kolejowych, a mianowicie :

Ustawa krajowa z 9. marca 1888. Nr. 38. Dz. u. kr. postanawia w §ie 1ym, iż „dojazdami kolejowymi są drogi publiczne, które łączą dworce i stacye kolei żelaznej z najbliższymi miastami lub miasteczkami, z drogami państwowemi, krajowemi lub powiatowemi“.

Według powyższego postanowienia należałoby wychodzić z założenia, że miasta i miasteczka uznane zostały za pierwsze czynniki połączenia ze stacją kolejową, — zatem ważniejsze od dróg państwowych, krajowych lub powiatowych, czyli, że dopiero po połączeniu stacyi z miastami lub miasteczkami może nastąpić jej połączenie z drogami państwowemi, krajowemi lub powiatowemi.

Ustawowy wyraz z najbliższymi miastami etc. może być wobec powyższego stanu rzeczy pojmowany tylko w ścisłym znaczeniu odległości stacyi od każdego położonego w jednym i tym samym kierunku miasta lub miasteczka i od każdej w tym samym kierunku położonej drogi rządowej, krajowej lub powiatowej.

Z dwóch zatem lub więcej czynników, położonych w jednym i tym samym kierunku, stacya ma być z tym połączoną, który leży bliżej stacyi.

Takie pojęcie odpowiadałoby również postanowieniu §u 12. powyższej ustawy, z którego wynika, że dojazd może przechodzić nawet przez dwa lub więcej powiatów.

Dotychczasowa ustawa nie zawiera właściwie żadnego ograniczenia ilości dojazdów do stacyi.

Ilość ta ograniczoną jest tylko dla poszczególnych miast lub miasteczek, przez które przechodzi jedna lub więcej z dróg państwowych, krajowych lub powiatowych, — albowiem w myśl §u 1. ustępu trzeci powołanej wyżej ustawy — miasto takie lub miasteczko może mieć tylko jeden dojazd.

Stąd też wynikałoby, że według postanowienia §. 1. ustawy z d. 9. marca 1888 do jednej stacyi kolejowej może być więcej niż jeden dojazd publiczny doprowadzony.

Zapatriywanie to uznał także Wysoki Sejm w uchwale z dnia 18. marca 1892 r. opiewającej : „Sejm wyraża przekonanie, że przy uznaniu dojazdu kolejowego jedynie potrzeba takiego dojazdu jest rozstrzygającą, o której potrzebie orzekają ustawą ku temu powołane władze państwowe i autonomiczne, że przeto ustawą z 15. kwietnia 1881, §. 1. (nowelą z 9. marca 1888) nie jest wykluczona możliwość, by do pewnej stacyi więcej niż jeden dojazd kolejowy postanowiony został“.

Natomiast c. k. Rząd zajmuje odmienne nieco stanowisko w tej sprawie, mianowicie w odpowiedzi na przedstawione zapatriywania Wydziału krajowego z dnia 28. kwietnia 1891 r. L.W. 53.380/1890 o dopuszczalności więcej niż jednego dojazdu do jednej stacyi kolejowej c. k. Namiestnictwo wskutek reskryptu c. k.

Ministerstwa spraw wewnętrznych po porozumieniu z Ministerstwem handlu, oznajmiło Wydziałowi krajowemu odezwą z dnia 20. października 1892 L. 80.938, że Ministerstwa nie są powołane do interpretowania w sposób powszechnie obowiązujący postanowień ustaw krajowych i że rozwiązanie pytania, czy według postanowień §u 1. ust. kraj. z d. 9. marca 1888 do jednej i tej samej stacji kolejowej ma być tylko jedna lub też może być więcej dróg dojazdowych uznanych za potrzebne w myśl tej ustawy, pozostaje zastrzeżone decyzji w poszczególnych wypadkach wydać się mającej w toku instancyi. W odpowiedzi zaś na odezwę Wydziału krajowego z dnia 14. czerwca 1892 r. LW. 15370/92, którą zakomunikowaliśmy c. k. Prezydium Namiestnictwa powyżej przytoczoną uchwałę Wysokiego Sejmu, otrzymaliśmy zawiadomienie z dnia 25. listopada 1892 L. 13044/pr., iż Ministerstwo spraw wewnętrznych po porozumieniu się z Ministerstwem handlu przyjęły do wiadomości uchwałę Sejmu krajowego z d. 18. marca 1892 w sprawie dojazdów kolejowych, że jednak c. k. Ministerstwa nie uznają się jako powołane do wydania w tym kierunku merytorycznego oświadczenia, ponieważ interpretacja ustawy, zamierzona powyższą uchwałą Sejmu krajowego, należy wyłącznie do ustawodawstwa i może być traktowana w drodze formalnej ustawy.

Wobec tego stanu rzeczy, byłoby wskazanem, ażeby ustawa o dojazdach kolejowych nie przedstawiała w tym kierunku żadnych wątpliwości i ażeby w wypadkach, gdzie tego zachodzi potrzeba, umożliwione było wybudowanie do jednej i tej samej stacji także drugiego dojazdu, zdarza się bowiem niejednokrotnie, że wskutek ożywionego ruchu do stacji kolejowej w dwóch różnych kierunkach, jeden dojazd jest niewystarczający a według dotychczasowej praktyki w tych nielicznych i wyjątkowych wypadkach, w których Wydział krajowy, względnie Wydział powiatowy podejmie inicjatywę w uznaniu potrzeby budowy drugiego dojazdu kolejowego, natrafia na bardzo wielkie i najczęściej nieprzewidywane trudności. W szczególności:

a) Odezwą z 29. lipca 1888 L. 44811 uczyniło c. k. Namiestnictwo wydanie przychylnego orzeczenia, uznającego potrzebę dwóch publicznych dojazdów t. j. od drogi państwowej Sanok-Chyrów z jednej strony w Glinnem, a z przeciwnej strony w Uhercach zawiśłem od zgodzenia się na to wszystkich stron konkurujących, w przeciwnym bowiem razie budowa powyższych dwóch dojazdów do jednej stacji nie dałaby się pogodzić z postanowieniami §u 1. ustawy.

b) Orzeczeniem z d. 5. lipca 1889 r. L. 29748 nie przychyliło się c. k. Namiestnictwo do wniosku naszego o uznanie potrzeby drugiego publicznego dojazdu kolejowego od drogi krajowej Jarosław-Belzec w Dachnowie do stacji kolei w Lubaczowie, skoro bowiem, zdaniem c. k. Namiestnictwa, połączenie stacji rzeczonyj publicznym dojazdem z miastem Lubaczowem (leżącym w wprost przeciwnym kierunku od Dachnowa) już nastąpiło, a miasto leży bliżej stacji, aniżeli wszystkie inne ustawowe czynniki połączenia, to stało się już zadość wymogom §. 1. ustawy.

c) Odezwą Wydziału krajowego z d. 12. października 1904 r. LW.70818/04 przedstawiono c. k. Namiestnictwu wniosek o uznanie potrzeby wybudowania od stacji w Biadolinach szlacheckich dwóch dojazdów kolejowych:

I-go w kierunku południowym t. j. od stacji w Biadolinach do gościńca państwowego w Dębnie.

II-go w kierunku północnym t. j. od stacji w Biadolinach do drogi powiatowej w Bielczy.

C. k. Namiestnictwo wszakże nie uwzględniło powyższego wniosku Wydziału krajowego i oznajmiło pismem z dnia 7. stycznia 1905 r. L. 175844, że uznaje potrzebę tylko jednego dojazdu kolejowego od stacji w Biadolinach do gościńca państw. w Dębnie.

Z uwagi na znane zawsze jeszcze nieodpowiednie stosunki komunikacyjne kraju, tudzież z uwagi na wytężone usiłowania Reprezentacyi krajowej stopniowego tworzenia odpowiednich sieci drogowych, uznajemy za wskazane a nawet konieczne, ażeby na przyszłość usuniętą została wątpliwość co do możebności urządzenia do jednej stacji kolejowej więcej dojazdów publicznych.

W tym celu należałoby uzupełnić §. 1. przez wstawienie po ustępie pierwszym tegoż §-u następujących wyrazów:

„Do tego samego dworca względnie stacyi kolejowej, może być także więcej dojazdów kolejowych doprowadzonych“.

Na podstawie powyższego wywodu, Wydział krajowy wnosi:

·/. Wysoki Sejm raczy uchwalić załączony ·/. projekt ustawy.

**Z Rady Wydziału krajowego Królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz
z Wielkiem Księstwem Krakowskiem.**

Marszałek krajowy:

St. Badeni, w. r.

Sprawozdawca:

Dr. Stanisław Dąbbski, w. r.

Członek Wydziału krajowego.

Ustawa

z dnia dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wiel-
kiem Księstwem Krakowskim, zmieniające niektóre postano-
wienia ustawy o publicznych dojazdach kolejowych.

Zgodnie z uchwałą Sejmu Mojego Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wiel-
kiem Księstwem Krakowskim postanawiam, co następuje:

Art. I.

Postanowienia §§. 1. i 4. ustawy krajowej z dnia
9. marca 1888 Nr. 38. Dz. u. kr. w dotychczasowym brzmieniu
zostają uchylone i mają opiewać, jak następuje:

§. 1.

Dojazdami kolejowymi są drogi publiczne, które łączą
dworce i stacje kolei żelaznej z najbliższymi miastami lub
miasteczkami, z drogami państwowymi, krajowymi lub powia-
towymi.

Do tego samego dworca względnie stacyi kolejowej może
być także więcej dojazdów kolejowych doprowadzonych.

Dojazd łączący dworzec lub stację kolei żelaznej z mia-
stem lub miasteczką, ma być doprowadzony do tego punktu
w mieście lub miasteczku, który ze względu na potrzeby
miejscowego ruchu handlowego i komunikacyi z koleją żela-
zną uznany zostanie za najodpowiedniejszy przez władze
orzekające o kierunku dojazdu w myśl §. 5.

Jeżeli jednak przez miasto lub miasteczko przechodzi
droga państwowa, krajowa lub powiatowa, natenczas dojazd
kolejowy ma być połączony z drogą należącą do jednej z trzech
kategorji powyższych, a gdzieby takich dróg było więcej niż
jedna, z tą, którą z pomiędzy nich uznają władze powyżej
wskazane za najbardziej odpowiednią.

Place przed dworcami i stacyami przeznaczone dla ruchu
osób i wozów, równie jak i rampy kolejowe, łączące te place
z dojazdami, przejazdy i wogóle wszystkie w obrębie obszaru
stacyjnego położone, do powszechnego użytku służące drogi

i przedmioty drogowe, o ile stanowią własność przedsiębiorstwa kolejowego, nie mają być uważane za części dojazdów kolejowych.

§. 4.

Koszta budowy, równie jak koszta zakupna gruntów i wszelkie inne odszkodowania ponoszą strony konkurujące w następującym stosunku:

1. Jedną trzecią część wszystkich kosztów ponosi przedsiębiorstwo kolejowe.

2. Jedną trzecią część ponoszą powiaty, przez które dojazd kolejowy przechodzi.

3. Część kosztów pokrywają dodatki do podatków bezpośrednich przez gminy i obszary dworskie osobno uiszczające się mające, a wysokość onych i sposób ich uiszczania, oznacza Rada powiatowa w granicy najwyższej do 9^o dodatków do podatków bezpośrednich w gminie i na obszarze dworskim opłacanych.

Dodatki te do podatków w żadnym razie nie mogą przewyższać jednej szóstej części kosztów budowy dojazdu w obrębie gminy wraz z obszarem dworskim jedną stanowiących miejscowość.

4. Wydział powiatowy w porozumieniu z polityczną władzą powiatową winien się starać o doprowadzenie dobrowolnej ugody ze stronami konkurującymi wymienionymi w §. 3. lit. d) oznaczającej stosunek, w jakim mają się przyczynić do kosztów budowy dróg dojazdowych i sposób uiszczania tej konkurencji.

Jeśliby ugoda nie doszła do skutku, orzeka Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem, a w braku takiego porozumienia Ministerstwo spraw wewnętrznych wspólnie z Ministerstwem handlu.

Tak samo postąpić należy przy oznaczeniu sposobu uiszczania konkurencji przypadającej na przedsiębiorstwa kolejowe.

5. Koszta niepokryte przez strony konkurujące wymienione w §. 3. lit. a) b) c) i d) ponosi fundusz krajowy.

Art. II.

Wykonanie ustawy niniejszej polecam Moim Ministrom spraw wewnętrznych i handlu.
