

Aleg 870

## Sprawozdanie

komisji drogowej z czynności departamentu IV. Wydziału krajowego w sprawach drogowych, za czas od 1. kwietnia 1908 do 30. czerwca 1909 i od 1. lipca 1909. do 30. czerwca 1910.

### Wysoki Sejmie!

Komisja drogowa przedkładając sprawozdanie z czynności departamentu IV. w sprawach drogowych, przede wszystkim podnosi, że uchwały w sprawach drogowych powzięte przez Wysoki Sejm wykonane zostały.

Najważniejszą uchwałę polecającą przedłożenie projektu ukrajowienia znacznej sieci dróg powiatowych i gminnych I. klasy, wymagającej wyteźonej pracy wykonał Wydział krajowy spiesźnie, tak że Wysoki Sejm był w możności w właściwym czasie powziąć uchwałę w tej ważnej sprawie. Projekt ukrajowienia obejmuje nietylko drogi już zbadane i drogi budujące się kosztem kraju i powiatów, ale także około 1000 klm. dróg budować się mających kosztem państwa, kraju i powiatów.

Otóż jeszcze w r. 1903 na wniosek komisji drogowej Wysoki Sejm powziął uchwałę polecającą Wydziałowi krajowemu wypracowanie projektu sieci dróg ważnych pod względem ekonomicznym, a po przeprowadzeniu rokowań z c. k. Rządem i stronami interesowanymi, przedłożenie projektu ustawy na wzór ustawy krajowej o drogach konkurencyjnych, obowiązującej w Tyrolu i Przedarlaniu, zaś w r. 1909 uchwałą swą polecił Wydziałowi krajowemu, aby przeprowadził rokowania z c. k. Rządem dotyczące zapewnienia subwencji państwa na budowę i utrzymanie około 1000 klm. dróg konkurencyjnych ukrajowić się mających.

Rokowania Wydziału krajowego odniosły nareszcie, przynajmniej po części skutek i c. k. Rząd centralny odezwą Ministerstwa robót publicznych z 19. kwietnia 1909, uznał potrzebę i doniosłość komunikacyjną wielu dróg, a między innymi

i szeregu tych, które Wydział krajowy jako przyszłe drogi konkurencyjne, ukrajowić się mające przedstawił, dalej oświadczył gotowość subwencyonowania budowy tych dróg, zastrzegł się jednak, że partycypować nie będzie w kosztach ich przyszłego utrzymania. Również zastrzegł sobie decyzję co do porządku, w jakim drogi te budowane być mają, i że mają być utrzymywane w sposób odpowiedni wymogom wojskowym, a wreszcie że interesenci nie mogą liczyć na współudział Państwa w kosztach utrzymania.

W odpowiedzi na powyższy reskrypt Wydział krajowy powołując się na uznaną przez c. k. Rząd doniosłość projektowanych dróg konkurencyjnych dla rozwoju gospodarczego Galicyi, a z drugiej strony na żądanie c. k. Rządu odpowiedniej wymogom wojskowym konserwacji, proponuje, aby c. k. Rząd przyczynił się także do kosztów konserwacji w wysokości 5%. Na tę odezwę Wydział krajowy nie otrzymał odpowiedzi.

Komisyja drogowa mniema, że Reprezentacya kraju energicznie domagać się powinna spieszniej i dodatniej odpowiedzi na pytanie, które drogi c. k. Rząd centralny za najważniejsze uznaje i na które gotowy jest wstawić do budżetu państwowego odpowiednie kwoty. Brak stanowczej odpowiedzi c. k. Rządu wstrzymałby akcyę budowy dróg konkurencyjnych, względnie fundusz krajowy budowy dróg poniósłby straty, bo w niektórych powiatach rozpoczęto budowę funduszami powiatów i kraju, a to dróg projektowanych do ukrajowienia i budować się mających kosztem państwa, kraju i powiatów. Z tych powodów przedkładamy Wysokiemu Sejmowi pod 3. do uchwały odpowiednią rezolucyę. Wyrażamy zarazem nadzieję, że te uzasadnione od szeregu lat ponawiane rezolucye w sprawie udziału Państwa w kosztach budowy i utrzymania dróg ważnych pod względem ekonomicznym i wojskowym, stanowczo poparte zostaną także przez Reprezentacyę naszą w Radzie państwa a również przez Rząd krajowy i przychylnie wreszcie załatwione zostaną.

Przyczem stwierdzamy, że udzielane dotychczas niskie kredyty ze Skarbu państwa na budowę i rekonstrukcyę dróg krajowych, powiatowych i gminnych, nie tylko nie zwiększają się lecz przeciwnie w ostatnich latach zmniejszone zostały.

Wysoki Sejm powziął w r. 1908 ważną uchwałę w sprawie naprawy dróg zniszczonych z powodu klęski elementarnej, a mianowicie uchwalił na ten cel zasilek w kwocie 500.000 K w nadziei, że c. k. Rząd przyczyni się ze skarbu państwa kwotą 750.000 K. Dzięki przychylnemu stanowisku Rządu krajowego w tej sprawie, przyznany został zasilek w wymienionej wysokości, a dzięki energicznej akcji Wydziału krajowego spiesznie rozdzielony został pomiędzy powiaty dotknięte klęską elementarną.

Zasilek ten umożliwił do pewnego stopnia powiatom naprawę i postawienie zniszczonych mostów i doprowadzenie przynajmniej do znośnego stanu najważniejszych komunikacyi zniszczonych.

Stan dróg w ogóle w przeważnej ilości powiatów, wskutek długotrwałej słyty w r. 1908 zaś w r. 1909 z powodu mroźnej i długiej zimy, bardzo ucierpiał, a między innymi także drogi krajowe, co pociągnęło za sobą zwiększenie się kosztów utrzymania tych dróg. Na wzrost stały kosztów utrzymania dróg krajowych wpływają obok zwiększonej frekwencyi, przedewszystkiem zwiększające się stale ceny robocizny i materiałów.

Przechodząc do ważnego działu dróg powiatowych i gminnych, podnosimy, że w r. 1908 było w budowie w 55 powiatach 112 dróg subwencyonowanych,

a na tych drogach ukończono 130 km., zaś w r. 1909 w 50 powiatach było w budowie 103 dróg a ukończono 137 klm.

Pomocy technicznej udzielił Wydział krajowy, wykonując szczegółowe projekty, względnie zdjęcia na gruncie, w r. 1908 w 8 powiatach na 8 drogach w łącznej długości 75 klm., a w r. 1909 w 20 powiatach na 17 drogach w łącznej długości 100 klm., zaś pod kierunkiem inżynierów krajowych ukończono w r. 1903 w 15 powiatach budowę 38·7 klm., a w r. 1909 w 14 powiatach 48·5 klm.

Ze sprawozdania powyższego okazuje się, że postęp budowy dróg powiatowych i gminnych I. klasy jest bardzo powolny, budując zatem w tym tempie, wiek cały nie wystarczy, aby w kraju naszym mającym około 60.000 klm. dróg, przynajmniej połowa ważniejszych dla kraju i powiatów komunikacyi normalnie zbudowaną została.

Przyspieszenie tempa budowy przez Reprezentacye powiatowe nastąpić nie będzie mogło, jeśli nie otrzymają innych źródeł dochodu jak dodatki do podatków; dodatki bowiem, jak przewidywaliśmy, wzrastają szybko i w ostatnich latach zdwoiły się dochodząc już w r. 1908 w przecięciu do 43%, lecz są powiaty o słabej sile podatkowej, które mają około 70% dodatków przeznaczonych wyłącznie na cele drogowe. Powodem ciągłego a szybkiego wzrostu dodatków, jest zniesienie prestacyi drogowych, podwyższenie się cen robocizny i materiałów i wielka ilość dróg, które powiaty utrzymywać są obowiązane, a bardzo słaba siła podatkowa powiatów, jak udowadnia wydatność grosza wynosząca w większej połowie powiatów od 800 do 2000 K.

Przeważna zatem ilość powiatów, nie mając funduszków dostatecznych na utrzymanie w znośnym stanie dróg, tem więcej nie jest w stanie przyspieszyć tempa budowy dróg, a nawet można mieć obawę, że za kilka lat część powiatów zupełnie zaprzestanie budowy, jeśli nie otrzyma nowych źródeł dochodu. Wydział krajowy jednak w sprawozdaniu o ukrajowieniu dróg oświadcza, że z funduszu przeznaczonego na zasiłki dla powiatów po myśli §. 15 ustawy drogowej, udzielać będzie z tego funduszu w większej mierze powiatom, w których akcyja ukrajowienia dróg mniejszą pomoc w spełnianiu zadań administracyi drogowej przyniesie.

Komisya drogowa zamiar Wydziału krajowego przyjscia z pomocą większą takim powiatom uważa za uzasadniony, mniema jednak, że stać się to może jedynie za pomocą podwyższenia funduszu przeznaczonego, po myśli §. 15. ust. drog., na zasiłki powiatowe, a nie przez zmniejszanie innym powiatom zasiłków dotychczas udzielanych, popieramy zatem tym silniej i ponawiamy odnośną rezolucyę, którą pod 2. przedkładamy.

Oprócz znanych a wyżej wymienionych powodów, zwiększających kcszta budowy dróg przyczynia się w pewnej mierze zasada nie przekraczania 5% spadków. Instrukcyja techniczna Wydziału krajowego postanawia, że spadki o ile możliwości powinny być najłagodniejsze, a w każdym razie spadki większe jak 5% dopuszczone być nie mogą. Instrukcyja zaś dotycząca subwencyjonowania dróg postanawia wprawdzie również, że spadki nie mogą przekraczać 5%, dopuszcza jednak wyjątkowo pewne ich zwiększenie w górach, gdzie ładunek wozów bywa mniejszy i gdzie złagodzenie spadku robotami ziemnymi lub rozwinięciem trasy jest niemożliwe.

Komisya drogowa uznawała i uznaje pożyteczność jak najłagodniejszych spadków, a nie większych jak 5%-ych dla uniknięcia przyprząszki i hamulca, sądzi jednak, że w naszym kraju nie można się trzymać i to prawie bezwarunkowo tej maksymalnej granicy spadków, lecz w wielu wypadkach powinno się

od tej zasady 5%-ych spadków odstępować, co też Komisya już w r. 1900 w swem sprawozdaniu z czynności departamentu IV. podniosła. Komisya drogowa stwierdza bowiem, że trzymanie się bezwzględnie tej zasady wpływa na przedłużenie drogi i wzrost kosztów budowy, a przeważnie nie ułatwia brania większego ładunku, względnie nie usuwa potrzeby przyprzążki w okolicach górzystych, gdzie drogi prawie bez wyjątku mają większe jak 5% spadki.

Komisya drogowa zaznacza, że ta kwestya spadków poruszona została także w komisji budżetowej przy rozprawach nad rubryką VIII, a również rezolucyą posła Skołyszewskiego odesłaną do Wydziału krajowego celem zbadania i przedłożenia sprawozdania, które następnie zostanie odesłane do komisji drogowej; nie przedkładamy zatem na razie w tej kwestyi żadnego wniosku.

Na podstawie powyższego sprawozdania komisya drogowa wnosi:

### Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1. Sejm przyjmuje do wiadomości sprawozdania Wydziału krajowego z czynności departamentu IV. w sprawach drogowych za czas od 1. kwietnia 1908 do 30. czerwca 1910 do wiadomości.

2. Sejm uznaje potrzebę wydatnego podwyższenia dotacyi z funduszków krajowych na zasiłki przeznaczone po myśli §. 15. u. drog. na utrzymanie dróg powiatowych i gminnych.

3. Sejm wzywa c. k. Rząd, aby w drodze konstytucyjnej wyjednał 1911 i w latach następnych wydatną subwencję ze Skarbu państwa na budowę i utrzymanie dróg konkurencyjnych.

Zast. przewodniczącego:

*Sare.*

Sprawozdawca:

*Urbański.*

K  
Jo  
S  
  
wi  
pr  
i  
ch  
się  
  
trz  
zó  
cia  
bo  
  
mi  
itd.  
da  
pub  
mł  
  
naj  
ucz  
cho  
kaz  
war  
niet  
być  
rzut  
oszc  
  
i z