

XXXVIII очередному Нижегородскому Губернскому Земскому Собранию.

Губернской Земской Управы

Докладъ.

Объ установленіи шоссейнаго сбора при проѣздахъ по дорожнымъ сооружениямъ, построеннымъ на счетъ дорожнаго капитала въ Нижегородской губерніи.

Губернская Управа въ докладѣ своемъ минувшему Губернскому Собранію высказала по поводу ремонта и содержанія дорожныхъ сооружений, возведенныхъ за счетъ дорожнаго капитала, что по мѣрѣ возведенія новыхъ сооружений ежегодно возрастаетъ цифра расходовъ на текущее содержаніе этихъ сооружений, потому что большинство этихъ сооружений носить весьма капитальный характеръ и за ними необходимо обезпечить вполне правильный и своевременный ремонтъ, а также учредить за ними необходимый техническій надзоръ. Большіе мосты, незаливаемые дамбы, шоссе—все это требуетъ и въ дальнѣйшемъ, по окончаніи постройки, постояннаго поддержанія въ порядкѣ, а такъ какъ дорожный капиталъ—есть капиталъ строительный, назначеніе его возводить новыя сооружения, то для покрытія расходовъ по содержанію выстроенныхъ дорогъ Губернскою Управою, между прочимъ, было предложено образовать ремонтный капиталъ и однимъ изъ источниковъ такового возможно установить шоссейный сборъ. Тогда-же Губернская Управа высказала, что шоссейные сборы могутъ быть установлены не на всѣхъ сооруженияхъ, возведенныхъ въ настоящее время, какъ по топографическому положенію самыхъ сооружений, такъ по ихъ размѣрамъ, значенію и значительности проѣзда по нимъ. Къ пунктамъ, гдѣ съ нѣкоторымъ успѣхомъ могъ-бы быть примѣненъ шоссейный сборъ, можно отнести: Борскій трактъ,

Барминскій съѣздъ, Дуденевскій съѣздъ, Яновскую дамбу, Бутурлинскую дамбу, Красногорскій трактъ, Арзамасское шоссе, подъѣздные пути къ ст. Арзамасъ и къ ст. Лукояновъ, по окончаніи его постройки, и трактъ Нижній-Сормово, Работки-Мурашкинскій трактъ, участок Московско-Нижегородскаго шоссе между Нижнимъ-Новгородомъ и деревней Кастерихой. Вышеизложенный вопросъ—объ источникахъ на покрытие расходовъ по ремонту и содержанію дорожныхъ сооружений, возведенныхъ за счетъ дорожнаго капитала, находился на заключеніи дорожной комиссіи, которая, въ засѣданіи 30 ноября 1901 года, высказалась за возможность установленія шоссейнаго сбора и, съ своей стороны, признала желательнымъ, чтобы Губернская Управа разработала вопросъ объ установленіи шоссейнаго сбора съ точнымъ указаніемъ сооружений, на которыхъ слѣдуетъ взимать этотъ сборъ, размѣръ шоссейнаго сбора на каждомъ изъ этихъ сооружений, порядокъ взиманія сборовъ и прочее и представила по этому предмету докладъ будущему Губернскому Земскому Собранію. Губернское Собраніе съ заключеніемъ дорожной комиссіи согласилось.

Имѣя въ виду, что сборъ можетъ быть лишь на вполнѣ законченныхъ сооруженияхъ, представляющихъ характеръ соединенія извѣстныхъ, важныхъ въ экономическомъ отношеніи, пунктовъ, то въ предѣлахъ уже устроенныхъ дорогъ онъ можетъ быть установленъ въ слѣдующихъ мѣстахъ:

По Московскому шоссе на первыхъ семи верстахъ отъ Нижняго-Новгорода.

По Арзамасскому шоссе.

„ Борскому тракту.

„ Барминскому съѣзду.

„ Дуденевскому съѣзду.

„ Яновской дамбѣ.

„ Бутурлинской дамбѣ.

„ Красногорскому тракту.

„ тракту Нижній-Сормово.

„ подъѣздному пути къ станціи Арзамасъ.

„ „ „ „ „ Лукояновъ.

Работки—Мурашкино.

Арзамасъ—Выѣздное.

Губернская Управа полагаетъ возможнымъ взимать сборъ съ каждой лошади за разстояніе до 10 верстъ:

	Лѣтомъ.	Зимою.
Въ экипажѣ	5 коп.	4 коп.
Съ возомъ	3 „	2 „
Съ лошади безъ упряжи	2 „	1 „

По собраннымъ Губернскою Управою свѣдѣніямъ проѣздъ подводу въ день въ оба конца выражается среднимъ числомъ такъ:

- 1) По Московскому шоссе во время ярмарки до 5000, а въ другое время отъ 500 до 3000, слѣдовательно можно принять въ среднемъ до. 1500 под.
- 2) По Арзамасскому тракту 900 „
- 3) „ Борскому 400 „
- 4) „ Барминскому съѣзду 150 „
- 5) „ Дудневскому 500 „
- 6) „ Яновской дамбѣ
- 7) „ Бутурлинской
- 8) „ Красногорскому тракту 1900 под.
- 9) „ тракту Нижній-Сормово 1000 „
- 10) „ подъѣздному пути къ станціи Арзамасъ
не менѣе 500 п. въ ср.
- 11) „ подъѣздному пути къ станціи Лукояновъ
не менѣе 200 п. въ ср.
- 12) „ тракту Работки-Мурашкино не менѣе 300 п. „
- 13) „ тракту Арзамасъ-Выѣздное не менѣе 500 п. „

Считая въ среднемъ 270 рабочихъ дней въ году и 2, 5 коп. сбора съ каждой лошади, получится средній сборъ по трактамъ, какъ максимумъ:

- 1) По Московскому шоссе 10125 руб.
- 2) „ Арзамасскому тракту 6075 „
- 3) „ Борскому тракту 2700 „
- 4) „ Барминскому съѣзду 1012 руб. 50 коп.
- 5) „ Дудневскому съѣзду 3375 „
- 6) „ Яновской дамбѣ 675 „
- 7) „ Бутурлинской дамбѣ 675 „
- 8) „ Красногорскому тракту 12825 „

54337 руб. 50 коп.

А всего , 22220 руб.

Единовременныхъ затратъ 9100 руб.

Ежегодныхъ затратъ 13120 руб.

Ежегодный чистый доходъ 19575 руб. 80 коп.

или въ круглыхъ цифрахъ 20.000 рублей, но изъ этой суммы надо еще имѣть въ виду расходъ на разъѣзды служащихъ.

Докладывая о вышеизложенномъ и прилагая правила взиманія шоссейнаго сбора, Губернская Управа не можетъ не высказать и тѣхъ соображеній, которыя въ нѣкоторыхъ случаяхъ затрудняютъ установленіе его, а въ другихъ даже дѣлаютъ его невозможнымъ. Къ затрудненіямъ по взиманію относятся тѣ случаи, когда почти нельзя предупредить проѣзды по дорожному сооруженію безъ оплаты сборовъ. Сюда относятся тѣ изъ устроенныхъ дамбъ, которыя допускаютъ свободный въѣздъ на нихъ съ боковъ, какъ напр. Борскій трактъ (кромѣ весенняго водополья), Арзамасское шоссе, подъѣздной путь къ ст. Арзамасъ и Работки-Мурашкинскій трактъ. Въ конечныхъ пунктахъ этихъ трактовъ можно устроить загородки, препятствующія въѣзду на дорогу, но это во 1-хъ не исключаетъ возможности въѣзда на нее за эти загородки, а во 2-хъ не вся ширина дороги замощена, а потому возникаетъ вопросъ—возможно-ли не допускать проѣзды по сторонамъ дороги незамощеннымъ земствомъ. Управа въ этомъ сомнѣвается, такъ какъ такой пріемъ былъ бы ничѣмъ инымъ, какъ принудительной мѣрой къ ѣздѣ исключительно лишь по замощенной земствомъ части дороги. Затѣмъ замощенная часть дороги очень узка и потому огражденіе въѣзда на нее глубокими канавами можетъ имѣть вредныя послѣдствія, породивъ затрудненія при разъѣздахъ обозовъ и т. п. Наконецъ есть большая разница между шоссе и мостовыми. Первое больше благоустроено и при большей стоимости дѣйствительно представляетъ болѣе удобствъ для ѣзды, вслѣдствіе чего плата за проѣзды по нему для желающихъ была бы болѣе цѣлесообразной; мостовыя же только избавляютъ отъ грязи и облегчаютъ главнымъ образомъ ѣзду обозовъ съ грузомъ, такъ какъ путь имѣетъ однообразные уклоны, устраняя вредныя сопротивленія движенію по колеямъ и выбоинамъ обыкновенныхъ грунтовыхъ дорогъ. Для экипажной ѣзды въ сухое время мостовая имѣетъ мало преимуществъ.

Представляя всѣ эти соображенія, Губернская Управа покорнѣйше проситъ Собраніе окончательно рѣшить вопросъ о своевременности ввести шоссейный сборъ и въ случаѣ утвердительнаго рѣшенія