

24

Materiały na Komisję Międzyministerjalną
dla ustalenia wytycznych rozwoju portowego

m. G d y n i.



6907/112

P o r z ą d e k c b r a d

Międzyministerjalnej Komisji dla ustalenia wytycznych rozwoju Gdyni.

1. Zagajenie przez Przewodniczącego.
2. Referat Komisarza Rządu m.Gdyni p.t. "Syntetyczne ujęcie zagadnień budowy portowego miasta Gdyni".
3. Referat Kierownika Pracowni Projektów Komisarjatu Rządu i Kierownika działu gospodarczego tej Pracowni - objaśniający program ogólnego planu zabudowania miasta.
 - a/ Podział terenów pod względem przeznaczenia i sposobu zabudowania.
 - b/ Zagadnienia układu komunikacyjnego.
 - c/ Podstawy finansowe realizacji planu zabudowania.
4. Wnioski do uchwalenia przez Komisję dotyczące punktu 3.
5. Referat Rady Prawnego Komisarjatu Rządu uzasadniająca projekt zmian do obecnego stanu prawnego zgodnie z koniecznościami budowy miasta Gdyni.
6. Wnioski do uchwalenia przez Komisję dotyczące punktu 5.-

Projekt uchwał

Międzyministerjalnej Komisji dla ustalenia wytycznych rozwoju miasta Gdyni.

Do pkt.4 porz.obrad:

Komisja uchwała:

- I. 1/ Przedstawiony przez Komisarjat Rządu w Gdyni "Program Planu Zabudowania" przyjąć jako podstawę do opracowania ogólnego Planu Zabudowania Portowego Miasta Gdyni.
- 2/ Zabudowanie ulicy Wysockiego, na odcinku między projektowanym placem Dworcowym oraz projektowanym placem śródmiejskim oraz zabudowanie terenów między Skwerem Kościuszki, Wybrzeżem, ponosem Kamiennej Góry a ulicę Świętojańską - przewidzieć na 7 kondygnacji.
- 3/ Przy rozwiązaniu śródmieścia dążyć do jaknajsilniejszego powiązania z morzem przez przeprowadzenie ulic otwartych na morze.
- 4/ Ulicę stanowiącą odciążenie arterji tranzytowej /ulica Śląska i Morska/ przeprowadzić po trasie ulicy Warszawskiej oraz ulic 103 i 104, jak to przewiduje przedstawiony plan zabudowania.
- 5/ Przewidzieć pas terenów niepodlegających zabudowaniu dla umożliwienia przeprowadzenia drogi łączącej śródmieście z Oksywjem poprzez tereny portu i wojska.
- 6/ Przewidzieć połączenie ulicy Leśnej z ulicą Jana z Kolna pod torami kolejowymi.
- 7/ Zarezerwować możliwość wprowadzenia linii Śląskiej do portu poza wzgórzami Chylońskimi na Cisową, zachowując na trasie tej linii pas o szerokości 100 mtr. niepodlegający zabudowie.
- 8/ Przewidzieć podniesienie torów kolejowych na odcinku śródmieścia conajmniej o 4 mtr.

- 9/ Przewidzieć usytuowanie dworca osobowego przy sw.Janie
- 10/ Sprawę rozwinięcia urządzeń kolejowych na Grabówku, usytuowania bocznicy kolejowej, łączącej Grabówek i Chylonję z Oksywjem oraz przeprowadzenia studjów linii kolejowej, łączącej Oksywję i port wodny lotniczy w Rewie z Rumją lub Puckiem władze wojskowe uzgodnią bezpośrednio z Min.Komunikacji.

II. Prosić Pana Ministra Spraw Wewnętrznych o przedłożenie Komitetowi Ekonomicznemu Ministrów planu pokrycia finansowego dalszej rozbudowy miasta Gdyni, według materiałów przedstawionych przez Komisarza Rządu w Gdyni.

Do pkt.6 porz.obrad:

- III. Utworzyć w Gdyni ekspozyturę Wydziału Powiatowego z zakresem działania władzy budowlanej na obszarze sfery interesów mieszkaniowych miasta Gdyni.
- IV. W drodze wydania specjalnej ustawy
- 1/ ustalić obowiązek właścicieli nieruchomości oddawania bezpłatnie na rzecz gminy z tytułu udziału w kosztach urządzenia ulic 10 do 12% posiadanych przez nich obszaru, z tem jednak, by obszar odstąpionych w ten sposób gruntów nie przekraczał pasa szerokości 10 mtr. przyległej ulicy lub placu.
 - 2/ Nałożyć na właścicieli nieruchomości, którzy ze względu na położenie nieruchomości w stosunku do ulic nie będą mogli oddać gminie gruntów ulicznych w naturze w rozmiarach określonych wyżej w pkt.1 obowiązek uiszczenia równowartości pieniężnej.
 - 3/ Nałożyć na właścicieli zakładów przemysłowych nieprzylegających do urządzanej ulicy, którzy otrzymują

z urządzenia tej ulicy specjalne korzyści obowiązek uiszczenia na rzecz gminy kwoty odpowiadającej części kosztów takiego urządzenia nieprzełożonej na właścicieli przyległych do ulicy nieruchomości, wynoszącej jednak nie więcej niż 1% wartości danego zakładu.

4/Przyjąć, że zasady wymienione w pkt. 1, 2 i 3 powinny mieć zastosowanie zarówno wtedy gdy ulice zakłada się na nowo, jak i wtedy, gdy odnośne nieruchomości są położone przy ulicach już urządzonych, a właściciele takich nieruchomości nie uiszcili dotychczas żadnych świadczeń z tytułu zwrotu kosztów urządzenia ulic.

5/Ustalić zasadę, w myśl której przy parcelacji terenów budowlanych o powierzchni przekraczającej 1 ha właściciel nieruchomości i poza odstąpieniem gruntu pod ulicę powinien bezpłatnie odstąpić gminie 10% obszaru parcelowanych terenów z tytułu zmiany przeznaczenia terenu i połączonego z tą zmianą wzrostu wartości gruntu.

6/Rozciągnąć postanowienia art. 22 § 3 prawa o postępowaniu wyłączeniowym, dotyczące zezwolenia na niezwłoczne objęcie w posiadanie wyłączonej nieruchomości /dopuszczalne w dzisiejszym stanie prawnym tylko odnośnie wyłączeń na cele kolejowe/, na grunta potrzebne na cele budowy ulic i placów miejskich.

7/Przewidzieć możliwość ustanowienia w drodze przepisów miejscowych dla miasta Gdyni, obowiązku właścicieli nieruchomości do uporządkowania oraz utrzymywania wykopów i skarp, znajdujących się na ich nieruchomościach, o ile wykopy te i skarpy nie powstały wskutek budowy ulic, oraz ustanowienia sposobu urządzania wykopów, skarp i ogródków przed domami.

- 8/ Zmienić ustawę z dnia 14 marca 1932 r. o scaleniu działek budowlanych w mieście Gdyni w tym kierunku, by koszta postępowania scaleniowego były przekładane na właścicieli nowoutworzonych działek w stosunku do osiągniętych przez nich wskutek scalenia korzyści, z tem jednak, że przełożone koszta będą ściągane przy odpłatnem przeniesieniu prawa własności odnośnych działek, bądź po ich zabudowaniu.
- 9/ Wprowadzić na obszarze m. Gdyni i sfery interesów mieszkaniowych podatek od przyrostu wartości nieruchomości przy zniesieniu podatku od placów niezabudowanych.
- V. W drodze zmiany miejscowych przepisów budowlanych:
- 1/ Wprowadzić zasadę według której zwrot kosztów urządzenia ulic obciążać będzie właściciele nieruchomości, przyległych do ulic dopiero z chwilą zabudowania ich nieruchomości, t. j. dopiero z chwilą gdy zaczną korzystać z urządzenia ulicznego.
 - 2/ Na osiedla położone w sferze interesów mieszkaniowych miasta Gdyni należy rozciągnąć przepisy budowlane dla miast i wydać dla tych osiedli szczegółowe przepisy miejscowe nawiązane do przepisów obowiązujących na obszarze m. Gdyni.
 - 3/ W przepisach policyjno - budowlanych unormować dodatkowo i przede wszystkim następujące sprawy:
 - a/ minimum wysokości zabudowania,
 - b/ zewnętrzny wygląd budynku co do formy, barwy i nawiązania z sąsiednimi budynkami,
 - c/ najmniejszą dopuszczalną wielkość parcel oraz najmniejszą długość frontu parcel, w zależności

od sposobu zabudowania,

d/formy, barwy i sposób umieszczania reklam,

e/odległość od granic działki sąsiada przy niezwartem
zabudowaniu parceli,

f/sposób odgradzania działek od ulicy i sąsiednich grun-
tów.

SYNTETYCZNE UJECIE ZAGADNIEN BUDOWY PORTOWEGO

M. G D Y N I.

REFERAT KOMI-
SARZA RZADU
W GDYNI P.MGR.
PR.FR.SOKOŁA.

Pan Minister Kościałkowski na poprzedniej konferencji stwierdził, że na przedstawicielach Międzyministerjalnej Komisji dla ustalenia wytycznych rozwoju m.Gdyni spoczywa "olbrzymia odpowiedzialność". "Dano wam możliwość - podkreślił Pan Minister - brania udziału w wielkiej, potężnej pracy na całe pokolenia i dlatego wszystkie zagadnienia, związane z rozwojem Gdyni, muszą być z całym zrozumieniem znaczenia tych zagadnień, przez Panów brane pod uwagę".

Istotnie, zakładamy fundamenty pod potężną pracę na całe pokolenia - pod budowę, nowego od podstaw miasta o szczególnem znaczeniu w organizmie gospodarczym Polski. Za słowami Pana Ministra, dotyczącymi portowego miasta Gdyni, cała Polska, ustami znawców i fachowców zaczyna zwracać uwagę, jak najmłodsze miasto portowe świata buduje się i jak się rozwija. Głosy i spostrzeżenia wybitnych umysłów i miarodajnych znawców budowy miasta, jak np. profesorowie Tołwiński, Norwerth, inżynierowie i ekonomiści T-wa Urbanistów Polskich - na łamach prasy codziennej, na konferencjach specjalnych, w perjodykach fachowych, oskarżają wyraźnie, że Gdynia, ten Benjaminek Polski, pod względem urbanistycznym posiada skrzywiony słup pacierzowy, który przyszłe miasto może doprowadzić do kalectwa, jeżeli w porę nie zastosuje się właściwej formy leczenia - przedewszystkiem profilaktyki.

Wszyscy, cała myśląca i kulturalna Polska domaga się, by budowane w XX wieku przez Rzeczypospolitą miasto stało na wysokim poziomie:

piękna urbanistycznego,

użyteczności gospodarczej dla Państwa oraz

zdrowego i dogodnego bytowania ludzi, pracujących w mieście portowym.

Jako odpowiedzialny kierownik za prace, dotyczące rozbudowy i rozwoju miasta, pozwalam sobie jasno i możliwie ściśle wskazać na trudności rozwiązania zagadnień, związanych z rozbudową i rozwojem portowego miasta Gdyni.

Trudności te wynikają z szeregu błędów podstawowych. Spieszę jednakże podnieść słowa P. Ministra, że błędy te zostały dokonane w pośpiechu, spowodowanym - niesłuchanie szybkim rozwojem portowego miasta Gdyni.

Budowa nowego - od podstaw miasta wymagała, czterech następujących fundamentalnych współczynników:

- a/ terenów pod budowę szkieletu miasta,
 - b/ planów zabudowania portowego miasta,
 - c/ aparatu budowy miasta, uposażonego w odpowiednie kompetencje natury prawno-administracyjnej i gospodarczej
- oraz d/ odpowiedniego planu finansowego budowy miasta.

Rozumie się, że wymienione powyżej współczynniki natury prawnej, technicznej i gospodarczej wiążą się między sobą funkcjonalnie. Braki w jednej dziedzinie konsekwentnie wywołują braki w innych dziedzinach.

Chcąc wyciągnąć wnioski na dziś i jutro, należy powołać się na doświadczenia stanu wczorajszego.

Przyczyną główną powstania portowego miasta, była budowa portu - ogarnięcia głównego, warunkującego powstanie miasta.

Budowa portu została przesądzona przez Państwo ustawą z lipca 1923 roku. Była to jednak zapowiedź. W roku 1927 zasadnicze prace przygotowawcze, związane z wykonaniem ustawy o budowie portu w Gdyni - a więc odnośne instrumenty ustawodawcze i administracyjne, tworzące aparat budowy i eksploatacji portu zostały ustalone, ogólne plany portu wykonane i zatwierdzone, tereny pod budowę portu wykupione, podstawy finansowania budowy, w ogólnych zarysach zatwierdzone i odpowiednie fundusze zabezpieczone.

Słowem - realizacja planów budowy portu, stała się faktem opartym na przemyślanej i organicznie związanej całości pod względem prawnym, gospodarczym i kierowniczym.

Realizacja funkcji portu - miasta, została formalnie przesądzona dopiero z dniem 1-I-1926 r. w chwili przekształcenia gminy wiejskiej Gdyni na gminę miejską. Akt ten opiera się na przepisach pruskiej ustawy samorządowej z r. 1853-go. Na podstawie norm tej ustawy budowę nowego, portowego miasta, oddano Zarządowi miasta, złożonego z elity wioski częściowo rolniczej, a częściowo rybackiej i kilku pionierskich typów, osiadłych w sąsiedztwie portu.

To - nasuwa wniosek, że nie zostało ustalone, odpowiednie kierownictwo budowy miasta portowego.

Nowopowstała gmina miejska, wzrastająca w ludność w tempie niespotykanym w rozwoju miast Europy, w ludność złożoną z elementu płynnego, inwestującego i spekulującego - nie miała oczywista dostatecznych źródeł dochodowych. Majątku nieruchomego czyli terenów, gmina miejska, powstała z biednej wioski letniskowo rybackiej - też nie posiadała.

Tak więc - nowopowstałe miasto nie miało terenów potrzebnych pod budowę fundamentów - jak ulic, placów i urządzeń

dobra i użyteczności publicznej.

A co najgłówniejsze - brak było planu zabudowania miasta, w zaraniu jego powstania.

Z powyższego przypomnienia faktów widzimy, że budowa miasta w przeciwieństwie do budowy portu, została rozpoczęta :

- 1/ bez planu zabudowania miasta,
- 2/ bez terenów pod budowę fundamentów miasta,
- 3/ co już przypominać nie potrzeba - bez planu sfinansowania budowy miasta portowego,
- 4/ oraz bez odpowiedniego kierownictwa.

Dopiero w październiku 1930 r. ustawodawca nadaje miastu statut administracyjny, który ustanawia odpowiedzialne kierownictwo rozbudowy i rozwoju miasta.

Ministerstwo Robót Publicznych w formie dotacji daje miastu w r. 1928 projekty planów zabudowania miasta, obejmujące tylko nieznaczne jego części.

Częściowo, lecz w bardzo skromnym zakresie, dąży się do rozwiązania sprawy terenów własnych gminy - w r. 1932 gmina kupuje tereny działek chylońskich, następnie otrzymuje w formie jakoby wiana część majątku państwowego Witomino. Razem tereny te obejmują 162 ha, w r. 1933 część terenów majątku Redłowo o obszarze 118 ha.

Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z r. 1927 o popieraniu rozwoju gospodarczego portu i miasta Gdyni - zawiera postanowienie, finansowania budowy miasta z dotacji Skarbu Państwa w marcu 1932 r. uchwała Rady Ministrów wydaje do cytowanego rozporządzenia Pana Prezydenta normy wykonawcze, dające możliwość uzdrowienia rozpaczliwego stanu finansowego miasta i opracowania podstaw finansowych dalszej rozbudowy Gdyni.

Dziś - miasto liczy, w jego formalnych granicach 50.000.- ludzi, w granicach faktycznych powyżej 60.000.-

W dalszym ciągu pragnę odpowiedzieć na pytanie, jak obecnie wyglądają podstawy formalne i materialne dalszej rozbudowy miasta pod względem technicznym, gospodarczym i prawnym.

Plan zabudowania miasta z r. 1928, chociaż częściowo zatwierdzony obejmował tylko nieznaczne jego części i był sporządzony wówczas, gdy ono rozbudowało się już intensywnie, a więc pod presją konieczności niezwłocznego regulowania kwestyj lokalnych, przede wszystkim tam, gdzie nieregulowanie ich groziło katastrofą.

Wskutek takiego stanu rzeczy, powodującego konieczny pośpiech, w planie tym albo nie były przewidziane założenia w miejs-

cu i w skali, odpowiadającej potrzebom rozwojowym wielkiego miasta, albo jeżeli nawet były przewidziane, utraciły je : resortowy separatyzm, brak aparatu wykonawczego /niedostateczny nadzór budowlany, powodujący powstawanie budynków na projektowanych ulicach/ presja interesu prywatnego i inne lokalne czynniki.

Wobec tego, że plany z r. 1928 objęły tylko część miasta i to nieznaczną i, że niektóre założenia w nich ustalone okazały się zaszczupłe i zaskromne w zestawieniu z rzeczywistym jego rozwojem, powstała potrzeba opracowania planu zabudowania, obejmującego cały obszar miasta i nawiązania tego planu do okolic miasta. Zagadnienia gospodarcze, higieniczne i komunikacyjne, podniesione w trakcie opracowania planu rozwoju Gdyni wyłoniły potrzebę zmiany prawnych i technicznych podstaw budowy miasta i jego granic administracyjnych.

Dlaczego rzeczywistość rozwoju Gdyni przekreśliła niektóre przewidywania, dotyczące zabudowy miasta, urządzeń kolejowych i innych na jego terenie ?

Przyczyną były 2 zasadnicze czynniki:

pierwszym była niewiara w duże gospodarcze znaczenie portu, w wielką skalę i różnorodność jego zadań, jako narzędzia w całości kształcie polityki wymiany towarowej Polski ze światem;

drugim czynnikiem - był fakt, że rozwój żywiłowy miasta portowego oraz funkcje gospodarcze portu wytworzyły wokół Gdyni gospodarczy okrąg portowy, czyli że wzrost miasta spowodował ciążenie całego wybrzeża i powiatów sąsiednich do miasta portowego - jako naturalnego już obecnie centrum funkcjonowania życia gospodarczego i pokrywania potrzeb kulturalnych.

Te dwa czynniki przekreśliły zapatrywania na rozwój miasta Gdyni z przed pięciu-siedmiu lat, jako na ośrodek prowincjonalny o średniej liczbie ludności i czysto lokalnym znaczeniu gos-

podarczem.

Ta korekta rzeczywistości pierwotnych przewidywań i planów rozwoju portu, miasta i wybrzeża wywołała następujące skutki:

Szybki rozwój miasta spowodował wewnątrz jego granic ogromny wzrost renty gruntowej w dzielnicach centralnych miasta, a zatem spekulację gruntami.

Absolutny zaś brak terenów, jako własności gminnej, udaremnił zarządowi miasta przeciwstawienie się spekulacji gruntowej.

Żywiołowo napływająca i zatrudniana przez port i jego instytucje ludność pracownicza - nie mogła utrzymać się i budować swych siedzib w granicach miasta. Fakt ten przyczynił się do żywołowego rozwoju dzielnic i osiedli - tuż, poza ówczesnymi granicami miasta, które obejmowały w roku 1926: właściwą gminę Gdynię, Oksywie, Grabówkę i Kamienną Górę.

Na północ i na południe od tych terenów - zawartych w trójkącie pomiędzy wzniesieniem lasów Chyłońskich, morzem i portem - zaczął się rozwijać - w formie łożyska szereg osiedli robotniczych wzdłuż starego szlaku komunikacyjnego - szosa Gdańska, Zoppoty, Wejherowo i trasy kolejowej Gdańsk - Gdynia - Wejherowo.

Wzdłuż tej trasy na północny-zachód powstały osiedla Demptowo, Leszczynki, Cisowa, Rumja, a u podnóża Oksywji utworzyło się wielkie osiedle robotnicze Obłuze, na południu zaś - żywołowo i bezładnie wyrastają osiedla robotnicze wsi Kack i Orłowo, pomimo że z natury swej tereny obu tych osiedli przeznaczone są na lotniska podmiejskie.

Fakty te powodują, że granice administracyjne m. Gdyni rozszerza się już dwukrotnie w roku 1930 - przyłącza się Chylonję a w roku 1933 - Obłue - Witomino i Działki Chyłońskie.

W najbliższym okresie czasu konieczność już zmusza przyłączyć Redłowo, Orłowo, Mały Kack i Kolibki. Wówczas obszar administracyjny gminy m. Gdyni wyniesie około 6.600 hektarów i będzie się ciągnął na przestrzeni około 21 kilometrów.

Układ wszystkich tych osiedli wiąże się funkcjonalnie w jedną całość z centrum Gdyni i z portem - zespalaając się w jeden organizm miejski.

Z naciskiem trzeba podnieść, że specyficzny układ terenów wokół Gdyni i na całym obszarze wymienionych osiedli jest bardzo niekorzystny, mało dogodny lub wręcz nieużyteczny dla celów budowlanych. Trzeba więc terenami temi - na tym małym skrawku nadmorskim gospodarować oszczędnie i racjonalnie.

Reasumując sprawę dzisiejszego stanu faktycznego zabudowy Gdyni trzeba stwierdzić, że żywiołowość rozwoju portu i miasta, wobec okoliczności, o których wyżej była mowa w wielu wypadkach przekreśliła możliwość racjonalnego i celowego wykorzystania terenów.

W szczególności tego twierdzenia nie wchodzę - podadzą je przy omawianiu planu zabudowania miasta poszczególni panowie referenci.

Nie mogę jednak nie zwrócić uwagi na błędy zasadnicze:

I. Nieodpowiednio wybrane miejsce pod budowę miasta spowodowało niewspółmiernie wysokie koszty technicznego przygotowania terenów pod budownictwo.

II- Niewykupienie zawczasu terenów pod budowę miasta, a zwłaszcza pod budowę miejskich urządzeń publicznych, nieregulowanie jego rozwoju w drodze odpowiednich przepisów i sporządzenia planu zabudowania, obejmującego przynajmniej obecny obszar miasta, brak odpowiedniego aparatu wykonawczego na miejscu - wytworzyło warunki, powodujące poważne trudności i wywołało koszty budowy miasta znacznie większe od tych, jakie istniałyby w przypadku pra-

widłowego zorganizowania podstaw budowy miasta.

III. Wadliwości w układzie poszczególnych założeń podstawowych błędne poczynania na terenie miasta i jego okolic były przyczyną nieodpowiedniego zużycia terenów np. w Witominie i Małym Kacku powstają osiedla robotnicze. Tereny te z natury swej nadają się na osiedla mieszkaniowe i letniskowo-wypoczynkowe, a tego rodzaju terenów wybrzeże nasze i okolice Gdyni posiadają znikome obszary. Jako osiedla robotnicze, dzielnice wymienione są niedogodne spowodu oddalenia mas pracujących od portu, czyli warsztatu pracy, a pozatem przepływ dwa razy dziennie wielkich mas przez miasto - tamuje ruch i zwiększa koszty transportu zarówno robotnika, jak i gminy, jako przedsiębiorcy komunikacyjnego.

IV. Układ systemu komunikacyjnego, wiążącego port z miastem i zapleczem - zarówno dróg kołowych jak i kolei - przystosowano do wymagań chwili - w wielu wypadkach przekreślając możliwość zastosowania racjonalnych założeń. Np. użycie starej bocznej trasy kolei niemieckiej - jako trasy głównej wiążącej port z jego olbrzymim terenem ekspansji przecięło miasto na dwa trudne do powiązania pasy. Różnica poziomów terenów pomiędzy torami kolejowymi jest tak duża, że w wielu wypadkach nie możliwym jest zupełnie powiązanie terenów Grabówka z centrum zaś z działkami Chyłońskimi, niemożliwym jest wzajemne powiązanie terenów Redłowa.

Życie domaga się naprawy tych wadliwych rozwiązań już dziś istnieje bezwzględna konieczność podniesienia torów przebiegających przez miasto.

Pozostawienie sztywnego pasa kolei na dzisiejszym poziomie przekreśla zupełnie możliwość racjonalnego rozwiązania układu komunikacyjnego miasta i dziś i w przyszłości.

Jezeli dziś naprawa tego stanu rzeczy następuje duże trudności techniczne i finansowe, to z naciskiem trzeba podkreślić że w niedalekiej przyszłości koszty te i trudności wzrosną kilku-

nastokrotnie.

Po tem stwierdzeniu stanu faktycznego samej Gdyni trzeba rzucić okiem na plan zabudowania Gdyni z innego punktu, a mianowicie - jako na centrum gospodarcze, kulturalne i polityczne całego wybrzeża.

Obserwacja rozwoju Gdyni i wybrzeża z biegiem każdego miesiąca dostarcza faktów stałego oddziaływania Gdyni na wybrzeże i odwrotnie. W bliższych i dalszych osiedlach powstają załączki przemysłów pomocniczych, aparatu handlowo-przemysłowego portu np. fabryki skrzynek, pudełek, beczek, stolarnie, zakłady powroźnicze. Na wybrzeżu rozwija się przemysł rybny i spożywczy. Miejscem zbytu lokalnego i eksportu jest Gdynia.

Wśród mas emigrujących z głębi kraju i osiedlających na wybrzeżu - rozpoczyna się różniczkowanie zawodowe. Nici tego różniczkowania prowadzą do Gdyni.

Rozwiązanie zagadnienia komunikacji z wybrzeżem - także spada na Gdynię. Miejskie Towarzystwo Komunikacyjne musiało powiązać Gdynię z Jastrzębią Górą.

Dlatego też układ komunikacyjny Gdyni z północną częścią wybrzeża - organicznie wiąże się z zagadnieniem planu regionalnego i celowem wyzyskaniem pozostałej części naszego skrawka morza dla celów gospodarczych, letniskowych, sportowych i turystycznych Państwa o 33 milionach ludności.

Z przytoczonego materiału wynika konkretny i jedyny wniosek:

plan zabudowania Gdyni musi być organicznie związany

z regionalnym planem zabudowania, koniecznym jest bo-

wiem podzielenie i zarezerwowanie terenów oraz plano

we zagospodarowanie całego polskiego wybrzeża, którego

posiadamy wszak zaledwie 140 kilometrów.

Takie nasuwają się stwierdzenia i uwagi, jeśli chodzi o dzisiejszy stan faktyczny rozwoju Gdyni i jej planu zabudowania w przyszłości organicznie związanego z planem regionalnym wybrzeża.

Przechodząc do sprawy realizacji planu zabudowania podobnie - jak przed paru laty, wypływają następujące konkretne zagadnienia:

- 1/ - sprawa zabezpieczenia terenów dla potrzeb gminy pod budowę ulic, placów, instytucyj i urzędów dobra publicznego,
- 2/ - sprawa technicznego wykonania i realizacji gospodarczej planu zabudowania portowego miasta Gdyni i wybrzeża.
- 3/ - sprawa planu finansowego rozbudowy miasta w ramach planu zabudowania.

W sprawie terenów potrzebnych miastu do celów użyteczności publicznej - wysuwa się następujące rozwiązanie: - trzeba stworzyć normy prawne, które pozwolą gminie miasta Gdyni otrzymać bezpłatnie, a w wyjątkowych wypadkach po cenach niskich i na specjalnych warunkach tereny od właścicieli gruntów. Słuszność tego założenia wynika z faktu tworzenia przez inwestycje państwowe i miejskie przyrostu wartości o bardzo wysokiej skali. Część tego przyrostu musi otrzymać gmina na cele użyteczności publicznej

Zasadniczego sprzeciwu przeciw takiemu rozwiązaniu zagadnienia niema - chodzi jedynie o to, by udział poszczególnych właścicieli gruntów w świadczeniach gminie, był proporcjonalny do stanu posiadania danej jednostki oraz by przyrost wartości był pobierany w momencie jego upłynnienia. W ostatnim wypadku poruszam sprawę podatku od przyrostu wartości, którego pobór następuje w momencie płynnym - w przeciwieństwie do poboru podatku od placów niezabudowanych, gdzie przyrost wartości jest zamrozone, unieruchomiony - a płatnik może nie posiadać innych źródeł dochodu na zapłacenie podatku, które mógłby użyć zastępczo do chwili upłynnienia kapitału leżącego w gruntach.

Sprawa technicznego i gospodarczego wykonywania planu zabudowania wiąże się organicznie z ustaleniem jednego i jednolitego nadzoru budowlanego i administracji gospodarczej dla całości planu regionalnego i planu zabudowy portowego miasta Gdyni.

Rozumie się, że realizacja nadzorów, budowlanego i gospodarczego w regjonie pobraża, funkcjonalnie pociąga za sobą - zagadnienia jednolitości władzy administracyjnej i bezpieczeństwa publicznego.

Zagadnienia terenowe, techniczne, prawne i administracyjne - zostaną szczegółowo zreferowane przez panów referentów, zgodnie z przeprowadzonymi uzgodnieniami z poszczególnymi resortami.

Przedstawione dzisiaj wnioski dotyczą :

1. przyjęcia programu ogólnego planu zabudowania miasta;
2. nadzoru budowlanego i administracji na terenach objętych planami zabudowania wybrzeża i Gdyni;
3. uzupełnienia przepisów prawnych w działach:
 - a/ oddawania przez właścicieli gruntów terenów pod budowę ulic, placów, instytucyj i urzędzeń publicznych,
 - b/ wprowadzenie podatku od przyrostu wartości w granicach administracyjnych portowego m. Gdyni i
 - c/ zniesienia podatku od placów niezabudowanych.
4. podstaw finansowych dalszej rozbudowy miasta w ramach planu zabudowania.

Wnioski te zawierają materiał ustawodawczy oraz materiały dla uchwały Rady Ministrów i odnośnych przepisów wykonawczych do ustaw istniejących.

Zdaniem mojem, wnioski dotyczące zagadnień budowlanych, nie zastąpią w zupełności specjalnej ustawy budowlanej dla wybrzeża. Gdynia bowiem i wybrzeże - jak to już podkreśliłem - stanowią specjalny kompleks w organizmie Państwa.

W uzgadaniających jednak konferencjach, poprzedzających

dzisiejsze posiedzenie okazało się, że przy obecnych poglądach na rozwój Gdyni, projekt specjalnej ustawy budowlanej dla portowego m. Gdyni niema widoków na realizację.

Zagadnienie planu finansowego dalszej rozbudowy miasta wiąże się organicznie z opracowaniem przynajmniej ostatecznych wytycznych planu zabudowania.

Na zakończenie chciałbym podkreślić, że zasada budowy miasta etapami, na terenie m. Gdyni jest bardzo trudna do przeprowadzenia, z tego powodu, że większą część obszaru miejskiego stanowi własność prywatną.-

Podaję przykład - powiązanie osiedli Gdyni z centrum sprawa odciążenia ruchu na trasach tranzytowych, otwarcie w poszczególnych osiedlach terenów budowlanych pod rozwijające się budownictwo mieszkaniowe, przemysłowe i letniskowe - wymaga na całym obszarze przyszłej Gdyni budowy przeszło 90 kilometrów ulic. Jest to obszar, na którym osiąść może w przyszłości około 250 tysięcy ludzi.

Jednak stan faktyczny żywiłowego rozwoju dzielnic Gdyni, troska, by terenów budowlanych ostatecznie nie zmarnowano, potrzeby odciążenia tranzytowej linii szosy Gdańskiej - przecinającej miasto - wszystkie te współczynniki zmuszają do rozwiązania zagadnienia budowy ulic i dróg w skali przyszłej Gdyni, a nie na odcinku, któryby osiedlał tylko 50 tysięcy ludzi.

Mówić zaś o etapie ścisłej budowy miasta dla 50 tysięcy ludzi - możnaby wówczas gdyby gmina była właścicielką wszystkich terenów i mogła osadzać ludzi i instytucje według swego planu gospodarczego.

Dlatego też - kończąc, proszę by myśli i wnioski stawiane na konferencji wynikały z zasady podanej przez Pana Ministra Kościałkowskiego - " ze wnioski, z którymi każdy przyszedł na Komisję są dojrzałe kompletnie i, że w sumieniu swoim jest

w porządku, że wnioski swoje podtrzymuje, ponieważ nie posiada żadnych wątpliwości co do ich słuszności".

PROGRAM OGÓLNEGO PLANU ZABUDOWANIA
M. G D Y N I.

REFERENT INŻ. ARCH.
ST. FILIPKOWSKI.

Na poprzednich konferencjach zostały omówione i przyjęte zasady budowy portowego miasta Gdyni. W wyniku tych zasad, uwarunkowanych specjalnymi właściwościami terenu, wymogami komunikacji, oraz potrzebami dla portu i przemysłu a także żądaniami władz wojskowych, wyłoniły się trzy grupy zagadnień - które wymagają ostatecznego ustalenia przez Komisję, aby po otrzymaniu autorytatywnych wytycznych - można było przystąpić do konkretnego wykonywania planu. Pierwsza grupa dotyczy podziału terenu pod względem przeznaczenia oraz sposobu zabudowania. Druga grupa - dotyczy zagadnień układu komunikacyjnego. Trzecia ma ująć warunki i sposoby realizacji planu.

Zaludnienie i sposób zabudowania.

Zagadnienia terenowe.

Zapotrzebowania terenowe miasta na cele budowlane wpływają w pierwszym rzędzie z cyfry ludności jaką dane miasto ma posiadać, w związku ze sposobem zabudowania tych terenów. Przyjmując jako podstawę, ustalony na poprzednich konferencjach rozwój Gdyni do cyfry 250.000. mieszkańców, w planie zabudowania przewiduje się około 1.800 ha na cele budowlane, z tem, że zależnie od sposobu zabudowania wyrażonego w planie strefowym miasta, obraz zaludnienia przedstawiać się będzie w następujący sposób: Gdynia - śródmieście pomieści około 75.000 ludzi, dzielnice mieszkaniowe o charakterze ludności średnio zamożnej 36.000 ludzi, dzielnice robotnicze będą posiadały skupienie do 134.000 oraz dzielnice o charakterze mieszkaniowo-

Rozmieszczenie ludności.

wypoczynkowym, jak Orłowo-Kolibki, wchłoną około 26.000 mieszkańców. Razem powyżej przytoczone cyfry dają ogólne zaludnienie przyszłej Gdyni na 271.000.

Oczywiście podane wyżej obliczenia zostały ujęte jako maksymalne wykorzystanie terenu pod osiedlanie się ludności, a co zatem idzie przekraczają /prawie o 10%/ przewidywaną cyfrę 250.000.- mieszkańców - nadmienić jednak należy, że w proponowanym obliczeniu uwzględniono również tereny zapasowe dla przyszłych skupień ludności, w związku bowiem z całkowitym niemal brakiem terenów miejskich na obszarach przeznaczonych pod powstawanie osiedli robotniczych, zaprojektowano w lasach chyłońskich dwa nowe osiedla robotnicze o pojemności około 11.000 mieszkańców -poza-tem jako zapasowe przyjęto również tereny osiedla Pogórze, o projektowanym zaludnieniu 7.000 mieszkańców.

Osiedla te przed ulokowaniem się przemysłu nad projektowanym kanałem przemysłowym nie wykazują, jeszcze tendencji rozwojowych. Tak więc, bez uwzględnienia terenów zapasowych przekroczenie cyfry zaludnienia jest nieistotne i stwierdzić można, że plan zabudowania przewiduje wyjściową cyfrę zaludnienia w granicach około 250.000 mieszkańców.

Podane wyżej obliczenia terenów budowlanych obejmują tereny leżące w granicach administracyjnych miasta oraz w sferze jego interesów mieszkaniowych.

Granice administracyjne dzisiejszej Gdyni obejmują obszar 3.094 ha z czego pod zabudowę nadaje się tylko około 950 ha, reszta terenów budowlanych tj. około 850 ha leży w sferze interesów miasta.

W razie proponowanego przez Komisarjat Rządu w Gdyni, włączenia do granic administracyjnych miasta terenów gminy zbiorowej Orłowo Morskie / o powierzchni 1430 ha/ w granicach administracyjnych miasta znalazłoby się około 1400 ha terenów budowlanych, zaś w sferze interesów budowlanych miasta około 400 ha.

Plan strefowy.

Zgodnie z przyjętą zasadą decentralizacji, oraz zasadą maksymalnego skupiania i wykorzystywania pod względem budowlanych terenów wymagających inwestycji miejskich - w planie strefowym miasta, w zależności od charakteru oraz przeznaczenia poszczególnych partji terenu - przewiduje się następujący sposób zabudowania:

Śródmieście wraz z dzielnicą biurowo-handlową - zabudowane będzie zwarto blokami o wysokości od 5 do 7 kondygnacji.

Dzielnice mieszane - o charakterze handlowo-mieszkalnym, rozwijają się w pobliżu śródmieścia oraz w ośrodkach poszczególnych dzielnic mieszkaniowych - przewidywana zabudowa 3 do 4 kondygnacji.

Dzielnice mieszkaniowe - zabudowane luźno i grupowo budynkami o 2 do 3 kondygnacjach, za wyjątkiem pewnych części podlegających ograniczeniom wysokościowym./co oznaczono na planie/.

Ilość terenu przeznaczonego pod poszczególne typy zabudowania obrazuje niżej podana tablica:

Sposób zabudowania	Ilość kondygnac.	Wysokość mtr.	Dop. % zabud.	Zaludnienie na 1 ha.	Powierzchnia ha
Luźny	1-2	8,50	25	100	1.360
Zwarty	3-4	12-15	40	250	300
i grup.					
Zwarty	5-7	18-26	60	400	140
				Razem: ha	1.800.-

Pod port i przemysł rezerwuje się teren około 430 ha, o zaludnieniu 25 mieszkańców na 1 ha.

W stosunku do omawianych na poprzednich konferencjach szkiców - obecny plan przewiduje zmianę, podlegającą na podniesieniu zabudowy wzdłuż projektowanego ośrodka handlowego, oraz projektowanego " City " /między Skwerem Kościuszki a Kamienną Górą/ do 7 kondygnacji.

Zmiana ta znajduje swe uzasadnienie w dużych kosztach terenu, wywołanych szczupłością terenów śródmieścia, a co zatem idzie koniecznością stosowania intensywniejszej zabudowy.

Użyteczność publiczna.

Szkoły.

Opierając się na normach Ministerstwa W.R. i O.P. z dnia 7-V-34r. przyjęto, /wobec braku dokładnych danych statystycznych Gdyni/ ilość dzieci w wieku szkoły powszechnej na 17% ilości mieszkańców osiedla, a więc dla 250.000 - 42.500 dzieci. Przyjmując około 500 dzieci na szkołę powszechną ilość szkół powszechnych wyniesie 85.

Ilość gimnazjów, szkół zawodowych, przedszkoli itp. przyjęto jako $1/5$ ilości szkół powszechnych czyli $85:5 = 17$ sztuk, a więc ogólnie ilość przewidywanych szkół w Gdyni wynosi 102.

Przyjmując /według norm Min.W.R.i O.P./ na szkołę powszechną 0,80 ha, na gimnazja i licea 0,6 ha, na szkoły zawodowe 0,75 ha i licząc na przedszkola 0,25 m² na jednego mieszkańca miasta - ogólne zapotrzebowanie terenu dla szkół wynosi 80 ha + 7 ha na przedszkola, czyli razem 87 ha.

Przy ustalaniu miejsc pod budowę szkół, przyjęto jako

Stojąc na stanowisku, że w Gdyni, jako mieście nadmorskiem będą się rozwijały w znacznym stopniu sporty wodne, odciążając boiska - w planie zabudowania przyjęto za normę podstawową 4 m² na 1 mieszkańca, czyli, że zapotrzebowanie terenów sportowych w Gdyni wyraża się cyfrą 100 ha.

Boiska sportowe są możliwie zdecentralizowane /obsługują odpowiednie dzielnice/ i usytuowane są na terenach równych przy rezerwach leśnych /boiska/ lub przy pasmach zieleni /ogródki jordanowskie/, wypoczynkowe itp/ Reprezentacyjny Stadjon lekkoatletyczny, piłki nożnej, tenisowy i pływacki leży przy pierwszej Polanie Redłowskiej.

Szpitalne.

Przy obliczaniu terenów na potrzeby szpitalne przyjęto normę jedno łóżko na 150 mieszkańców, co dla przyszłej Gdyni wyniesie około 1.700 łóżek szpitalnych. Przyjmując co najmniej 125 m² na łóżko /w Niemczech 150 m²/ ilość potrzebnego terenu wynosi 21 ha.

Projektowane szpitale usytuowane są wśród lasów opodal miasta od strony zachodniej, względnie są one tak umieszczone, aby dominujące w Gdyni wiatry zachodnie dostarczały czyste i zdrowe powietrze. Przewiduje się ustawianie pawilonów szpitalnych możliwie na stokach południowych. Każdy z projektowanych szpitali obsługuje kilka sąsiednich dzielnic. W przedłużeniu ulicy Leśnej na terenach leśnych usytuowany został szpital centralny.

Opieka społeczna. Jako podstawę obliczenia zapotrzebowania terenu dla opieki społecznej /sierocińce, domy starców, przychodnie itp/ przyjęto normę $\frac{1}{2}$ ha na 10.000 mieszkańców i zarezerwowano w planie na ten cel około 12 ha terenu.

Cmentarze.

Przyjmując ilość mieszkańców obecnie na 50.000 oraz na 250.000 w okresie 25 lat, przyrost roczny wyniesie 6,65% W innych miastach Polski przyrost dochodzi do 4% rocznie. Ilość grobów przy śmiertelności 14 promille /śmiertelność w województwach zachodnich Polski/ wyniesie - 50.000 $/1 + 0.065/^{25} = 51.780$ grobów. Licząc po 5 m² na grób /razem z komunikacją/ ilość terenów cmentarnych wyniosłaby zatem około 26 ha. Ponieważ jednak Gdynia jest miastem o młodej ludności /niska przeciętna wieku mieszkańca/ przyjąć możemy nieco niższą śmiertelność, która obecnie w Gdyni wynosi 10 promille, biorąc więc przeciętną śmiertelność na najbliższe 25-lecie rocznie 12 promille, na potrzeby cmentarne przewidziano w planie 22 ha.

Projektowane cmentarze usytuowane są wśród zieleni na północnych skłonach wzgórza /prócz istniejącego przy drodze Witomińskiej/ oddzielone przynajmniej 150 mtr. pasami terenów niezabudowanych od sąsiadujących osiedli. Cmentarze usytuowane są w ten sposób aby obsługiwały najbliższej położone dzielnice.

Kościóły.

W planie zabudowania rozmieszczono 30 kościołów /różnych wyznań/ licząc przeciętnie 1 kościół na 8.000 mieszkańców i rezerwując na ten cel około 13 ha terenu.

Kościóły odgrywające dominującą rolę w sylwecie miasta, usytuowane są w zależności od topografii terenu w pobliżu ośrodków dzielnicowych, odsunięte jednak od źródeł ruchu i hałasu.

Hale targowe.

Dzielnicowe hale targowe usytuowano w pobliżu ośrodków dzielnicowych, licząc od 1.000 do 3.000 m² na halę w zależności od zaludnienia dzielnicy. Dla śródmieścia prze

widuje się 3 hale targowe, w tem jedna hurtowa o powierzchni 8.000 m². Ogółem pod budowę hal targowych plan zabudowania przewiduje około 3 ha terenu.

Rzeźnia.

Pod budowę rzeźni miejskiej zarezerwowano około 4,5 ha na terenach przemysłowych przy szosie Pogórskiej.

Straż ogniowa.

Plan zabudowania przewiduje usytuowanie 7 oddziałów straży ogniowej o łącznej powierzchni 1,5 ha.

Tereny użyteczności publicznej o różnym przeznaczeniu jako domy ludowe, teatry, muzea, ratusz, filje pocztowe, posterunki niu.

P.P. itd. zarezerwowano ogółem 11 ha, z tego w śródmieściu około 6ha.

Zapotrzebowanie terenu na użyt. publ.

Reasumując: zapotrzebowanie terenu na cele użyteczności publicznej w planie zabudowania miasta Gdyni wyraża się cyfrą około 275 ha /nie licząc parków i większych grup zieleni, położonych na terenie istniejących lasów/ co stanowi około 7% terenów budowlanych miasta.

Pod ulice, place publiczne i promenady należy zarezerwować około 20% terenów budowlanych /około 18% w dzielnicach mieszkaniowych, oraz około 25% w śródmieściu/ czyli około 360 ha. ponadto na arterje tranzytowe oraz na drogi łączące poszczególne dzielnice wypada z obliczenia około 130 ha. Jednym słowem miasto powinno posiadać na wszelkie cele użyteczności publicznej wraz z placami, terenami komunikacyjnymi i parkami ogółem 275 + 75 + 360 + 130 = 830 ha, tj. około 35% terenów przewidzianych w planie pod zabudowę. Daje to około 37 m² terenów przeznaczonych dla użyteczności publicznej na jednego mieszkańca miasta, czyli w porównaniu z miastami Zachodniej Europy i Stanów Zjedn. Am. Półn. cyfrę stosunkowo skromną.

Układ komunikacyjny.

Kolej

Z pośród zagadnień komunikacyjnych na pierwszy plan wysuwają się sprawy ustalenia sposobu przeprowadzenia linii kolejowych, które ze względu na swój "sztywny" charakter, wywierają najsilniejszy wpływ na ukształtowanie planu miasta.

Niestety jednak, stanowisko Min.Komunikacji, które podchodzi do zagadnienia jedynie z punktu widzenia doraźnych potrzeb kolejowych nie licząc się z potrzebami rozwijającego się miasta - nie mogło być uzgodnione w opracowanych obecnie planach zabudowania i niektóre ze spraw kolejowych odłożone zostały do ostatecznej decyzji Komisji.

Tak więc: 1/ W poprzednich planach zaprojektowane zostało podejście linii Śląskiej do portu i na przyszłą stację rządową, poza pasmem wzgórz Chylońskich, z wejściem tej linii od strony Cisowej. Wbrew wyrażonej na poprzednich konferencjach zgodzie, pomimo żądań delegata M.S.Wojsk. oraz wymagań planu zabudowania, podejście to uznane zostało obecnie przez Ministerstwo Komunikacji za zbędne i zbyt kosztowne.

Konieczność utrzymania powyższej linii kolejowej umotywowana jest niedopuszczalnym w normalnych warunkach, przepuszczeniem wszystkich pociągów, zbierających się z 4-ch kierunków /Bydgoszcz - Gdańsk - Wejherowo - Wybrzeże/ przez śródmieście i to po jednej trasie. Ponadto podkreślić należy, że żadne z istniejących miast portowych, wraz z rozwojem obrotów portowych i wzrostem ludności, nie

może się obejść bez wprowadzenia w przyszłości nowych linii kolejowych. Jedyne portowe miasto polskie, nie może wisieć stale na jednej linii kolei żelaznej, na linii, która już obecnie posiada obciążenie roczne około 10.000.000 tonn oraz pełny ruch pasażerski do portu i dalej na wybrzeże, a pozatem dość znaczny ruch tranzytu niemieckiego. Nie mogąc całkowicie zrezygnować z zagadnienia przeprowadzenia tej linii, plan zabudowania zachowuje możliwość jej realizacji chociażby w dalszej przyszłości, rezerwując wzdłuż projektowanej poprzednio trasy kolejowej odpowiedni pas terenu niepodlegający zabudowaniu.

- 2/ Ministerstwo Komunikacji opracowało kilka warjantów rozwiązania sprawy przeprowadzenia torów na odcinku śródmieścia /między Sw.Janem a istniejącą stacją osobową/ w końcu jednak sprzeciwiło się wprowadzaniu jakichkolwiek zmian w stanie istniejących urządzeń kolejowych na tym odcinku, motywując swój sprzeciw względami finansowymi. Według obliczeń Min.Komunikacji kosztta proponowanego podniesienia torów i przebudowy istniejących urządzeń stacyjnych wyniosłyby 5.000.000.- do 6.000.000.- złotych.

Proponowana konieczność podniesienia niwelety istniejących torów kolejowych conajmniej 4 mtr. w stosunku do istniejących nie stwarza specjalnych trudności technicznych pod względem kolejowym a wywołane jest potrzebami rozwijającego się miasta a mianowicie:

- a/ Istniejąca linja kolejowa znajduje się na terenie zabudowującego się już śródmieścia, wielkiego - w przyszłości ówierćmiljonowego miasta.
- b/ Istniejące tory kolejowe przecinają śródmieście w

najbardziej niekorzystnym dla miasta poziomie /1-1,5 mtr.nad poziom otaczającego terenu/ rozcinają miasto na dwie części i uniemożliwiają przeprowadzenie racjonalnej komunikacji pomiędzy wschodnią i zachodnią częścią śródmieścia.

- c/ Istniejące ulice tj. ul. Marszałka Piłsudskiego i ul. Podjazdowa, przeprowadzone są pod torami i w czasie ulewnych deszczów są zalewane, bowiem wody deszczowe spływające gwałtownie z sąsiednich stromych wzgórz zamulają otwory kanalizacyjne, powodują stale niebezpieczeństwo przerwania komunikacji.
- d/ Ze względu na silne wznoszenie się terenu po stronie zachodniej torów /wzgórza Chyłońskie/ niemożliwym jest racjonalne wprowadzenie arterji komunikacyjnych, wiążących Gdynię z Krajem i zapleczem.
- e/ W stanie obecnym, przy stosunkowo słabym ruchu drogowym /miasto niespełna 50-tysięczne/ przejazd na ul. Podjazdowej zagraża poważnie niebezpieczeństwu publicznemu /silne spadki dróg, ostry zakręt i zła widoczność/. Według danych otrzymanych z Komendy Policji w przeciągu ostatnich trzech lat było tu 60 wypadków zderzenia i przejechania. Za czas od 15-VI-do 15-XI-1934r. było w tem miejscu 10 wypadków poranienia, w tem kilka śmiertelnych /dane pogotowia/. Jasnym jest że przy wzroście zaludnienia i natężenia ruchu cyfry te powiększą się znacznie.
- f/ Przy pozostawieniu torów kolejowych na istniejącym poziomie przeprowadzanie przejazdów pod koleją zmusza do zagłębiania ulic w teren, stwarzania dodatkowych

ulic zjazdowych, oraz ulic obsługujących sąsiednie bloki budowlane. Powstaje szereg dodatkowych kosztów /wykup terenów, dodatkowe wiadukty pod arterją tranzytową, dodatkowe ulice/ które według przybliżonego obliczenia wynoszą około 1.600.000.- zł.

g/ Przy pozostawieniu torów w istniejącym poziomie wszelkie przeprowadzania ulic pod torami nie będzie mogło być racjonalnie rozwiązane, bowiem silne wznoszenie się terenu po stronie zachodniej torów i konieczność przeprowadzenia zjazdów dla połączeń z przyszłymi arterjami, zmuszają do krzyżowania ruchu na niskim poziomie w pobliżu wiaduktów kolejowych, co stale zagrażać będzie bezpieczeństwu ruchu.

h/ Pozostawienie torów w istniejącym poziomie uniemożliwia całkowicie przeprowadzenie połączenia ulicy Leśnej z ulicą Jana z Kolna komunikującego północne i zachodnie części miasta z portem z ominięciem śródmieścia, o czym będzie mowa poniżej.

3/7 trakcie konferencji uzgadniającej wysunięty został projekt połączenia kolejowego Kartuz z Wejherowem - sprawa ta jednak, jako leżąca poza terenem objętym planem zabudowania będzie rozpatrywana w planie regionalnym, do opracowania którego przystąpiono przed kilku miesiącami.

4/Władze wojskowe żądają połączenia kolejowego Kępy Oksywskiej linią od Rumji lub od Pucka. Linja ta miałaby być połączoną również z projektowanym wodnym portem lotniczym koło Rewy. Ze względu na to, że sprawa ta wymaga przeprowadzenia szczegółowych studjów kolejowych przez Min. Komunikacji /co potrwa zapewne przez czas dłuższy/ w planie zabudowania nie oznaczono tej linii, jednakże możliwość realizacji jej została za-

chowana ponieważ omawiana trasa kolejowa przebiega w całości przez tereny niepodlegające zabudowaniu.

5/ Władze wojskowe kładą nacisk na rozwinięcie urządzeń stacji kolejowej na Grabówku /rampy ładunkowe, odpowiedni układ torów, budynków itp/ jasnym jest jednak, że sprawa ta nie może znaleźć wyrazu w ogólnym planie zabudowania i powinna być przepracowana szczegółowo przez kolej w porozumieniu z wojskiem.

6/ W końcu władze wojskowe podniosły zastrzeżenia w sprawie projektowanego przeprowadzenia bocznicy kolejowej, obchodzącej kanał przemysłowy, a mającej na celu połączenie Grabówka i Chylonji z Oksywiem - wysuwając żądania przysunięcia tej bocznicy możliwie blisko do końca projektowanego kanału przemysłowego.

Z punktu widzenia planu zabudowania sprawa ta jest obojętna, ten z wariantów proponowanego rozwiązania który przez zainteresowane czynniki uznany za słuszny -uwzględniony będzie w planie zabudowania.

7/ Sprawa usytuowania dworca osobowego przy Sw.Janie jako jednego z dworców miejskich /która to sprawa nie była zdecydowana na poprzedniej konferencji ze względu na różne poglądy zainteresowanych czynników /została obecnie uzgodniona zarówno z Min.Komunikacji jak też i z władzami wojskowymi.

Drogi.

Zagadnienia układu komunikacji drogowej uzgodnione zostały z przedstawicielami odpowiednich resortów niemal całkowicie. Do ostatecznej aprobaty Komisji pozostawiono następujące sprawy:

...///...

- 1/ Plan zabudowania przewiduje ulicę przebiegającą równoległe do drogi tranzytowej przechodzącej po ulicy Śląskiej i ulicy Morskiej. Droga ta przecina teren należący do Szkoły Morskiej i z tego względu Min.Przem. i Handlu wystąpiło z wnioskiem o jej skasowanie. Ponieważ jednak droga ta jest jedynym możliwym do zrealizowania odciążeniem arterji tranzytowej i ponieważ przechodzi ona po trasie ul.nr.104 i 103 tj. po ulicach,które istniały już w poprzednio obowiązującym planie zabudowania /zatwierdzonym przez b.Ministerstwo Robót Publ. w dn.11-XI-1931r./ obecnie opracowywany plan zabudowania nie widzi możliwości jej skasowania.
- 2/ Połączenie śródmieścia z Kępą Oksywską przez tereny portu za pomocą promu przy ewentualnej budowie tunelu pod kanałem portowym, skreślono ze względu na sprzeciw władz wojskowych. Plan zabudowania przewiduje wprowadzenie pasa terenów niepodlegających zabudowaniu po trasie projektowanej poprzednio drogi umożliwiając w ten sposób jej realizację w dalszej przyszłości.
- 3/ Zgodnie z protokołem konferencji odbytej z delegatami M.S.W. i M.S.Wojsk. z dnia 22-XI-34r. plan zabudowania przewiduje połączenie ul.Jana z kolna z ul.Sląską,mniej więcej na wylocie ul.Leśnej.Połączenie to odciąży w znacznym stopniu ul.Podjazdową oraz ulice śródmieścia, konieczność zaś tego połączenia potęguje się jeszcze tem, że przy ul.Jana z Kolna i ul.Mościckich powstanie w przyszłości szereg poważnych źródeł ruchu, jak stacja towarowa /wyładunkowa/ miejska,centralne hale targowe, oraz szereg budynków użyteczności publicznej.Oczywiście połączenie to tak ważne dla potrzeb miasta,będzie mogło być zrealizowane jedynie po podniesieniu torów kolejowych.

Z E S T A W I E N I E

powierzchni terenów m.Góychi pod względem ich przeznaczenia
/bez terenów kolejowych, koszar, lasów, rezerwatów oraz portu/

Użyteczności publiczne /nie wliczono zielenców wewn., radjostacji w Wito-		
		minie, garażów miejskich, kasyna
		w Redłowie etc./
Szkoły	67,0	
Cmentarze	22,0	
Szpitala	21,0	
Opieka Społeczna	12,0	
Kościóły i świątynie	13,0	
Hale targowe	3,0	
Straż ogniowa	1,5	
Ośrodki administr.	1,5	
Domy ludowe	3,5	
Us. publ. /xx/	6,0	xx/ w użyteczności publ. wliczono
Rzeźnia	4,5	3% zabudowy zwartej śródmieścia
	175,0 ha.	175 ha. /191 ha./ = 6 ha.

Tereny zabudowane/bez ulic i zielenców/

Zabudowa luźna 2 kond./1360 ha/		
bez 19% ulic	1110,0	
Zabudowa zwarta i grupowa		
/302 ha/ 3 - 4 kond. bez 25% ul.	227,0	
Zabudowa zwarta 5-6-7 k./143 h/		
bez 25% ulic	107,0	
	1444,0 ha.	1444 ha.

teren zabudowany z ulicami i zielencami - - - - 1980 ha.

Ulice i promenady

19% strefy luźnej 2 k.		
/1360 ha./	250,0	
25% strefy zwartej i grup.		
3 - 4 kond. /302 ha./	75,0	
25% strefy zwartej 5-6-7 k.		
/143 ha./	36,0	
	361,0 ha.	361 ha.

Przemysł 428 ha.

Sport 100 ha.

Parki i pasy zieleni 75 ha.

Drogi komunikacyjne łączące dzielnice

Długość ok-95 km. a 15 mtr. szerok. 142 ha.
2725 ha.

PODSTAWY FINANSOWE REALIZACJI PLANU ZABUDOWANIA

- PLAN PIĘCIOLETNI -

REFERENT MGR.
ST. MALESSA

Zgodnie z zaleceniem Pana Ministra Spraw Wewnętrznych by Komisja Międzyministerjalna przedstawiła, wraz z wytycznymi rozwoju portowego miasta Gdyni, wniosek w sprawie podstaw finansowych, założeń publicznych, jakie będą przewidziane w planie zabudowania - Pan Komisarz Rządu pozwala sobie przedstawić:

- a/ ogólny obraz potrzeb inwestycyjnych wynikający z planowania oraz faktycznego rozwoju portowego miasta Gdyni, i
- b/ potrzeby pięcioletniego planu najpilniejszych inwestycji wraz z sugestjami sposobów pokrycia kosztów inwestycji.

Ogólny obraz inwestycji portowego miasta Gdyni o liczbie mieszkańców w granicach 250 tysięcy ludzi wymaga: 850 ha terenów na użyteczność publiczną, a mianowicie na drogi 142 ha, na użyteczność publiczną 175 ha, na potrzeby sportowe 100 ha oraz na promenady i zieleńce publiczne 175 ha.

Szkół Gdynia posiadać będzie 101, 1 szpital centralny i 5 szpitali dzielnicowych, hale centralne i 12 hal lub targowisk dzielnicowych, około 11 ośrodków administracyjnych, około 12 ośrodków opieki społecznej, straż ogniową centralną i 6 oddziałów straży dzielnicowych, około 12 domów ludowych, 11 ośrodków sportowych, cmentarz centralny i cmentarz lokalny.

W obecnym stadium badań zagadnienia potrzeb Wielkiej Gdyni byłoby przedwczesnym oceniać koszty finansowe powołanych powyżej inwestycji miejskich.

Praca ta zostanie dokonana łącznie z wykonaniem ogólnego planu zabudowania miasta.

Natomiast koniecznym jest ustalenie, biorąc pod uwagę dzisiejsze możliwości finansowe potrzeb inwestycyjnych, kosztów i sposobu pokrycia ich realizacji w najbliższym odcinku czasu. Za taki odcinek przyjęto lat pięć, czyli mniejwięcej okres trzech sezonów budowlanych w czasie których można wykonać zamierzenia inwestycyjne o szerszym zakresie.

Zamierzenia inwestycyjne, które koniecznie trzeba będzie zrealizować w najbliższym pięcioleciu, dotyczą: terenów, budowy ulic, budowy szkół, ufundowania szpitalnictwa i instytucyj opieki społecznej, inwestycji rentownych - rzeczni, hal targowych, i inwestycji natury specjalnej, a mianowicie budowy ratusza i teatru.

W powyżej wymienionym porządku omówimy potrzeby i koszty realizacji tych potrzeb w najbliższym pięcioleciu.

Przedstawione przez Kierownika planu zabudowania inżyniera Filipkowskiego, materiały wskazują, że gmina miasta Gdyni potrzebować będzie ogółem około 840 ha na budowę ulic, dróg łączących wzajemnie poszczególne osiedla oraz na tereny pod budowę instytucyj użyteczności publicznej. Do obszaru wymienionego trzeba jako bezwzględną konieczność dodać zapas terenów pod socjalne budownictwo mieszkaniowe w granicach około 150 do 160 ha. Razem więc zapas terenów koniecznych dla gminy, w celu wykonywania jej zadań zamknie się w granicach około 1000 ha.

Stosunek teoretyczny ustalony przez praktykę i teorię urbanistyki przewiduje, że gmina miejska, chcąc racjonalnie prowadzić rozbudowę miasta, powinna posiadać od 33 - 35 % obszaru administracyjnego miasta - jako swą własność, dla celów realizacji rozbudowy miasta. W obecnej chwili gmina miasta Gdyni posiada jedynie ok. 11 % swego obszaru administracyjnego, czyli około 340 ha. Trzeba jednak podkreślić, że owe 340 ha nie leży w centrum miasta, lecz przedewszystkiem na rubieżach miasta lub w sferze interesów mieszkaniowych.

Natomiast w śródmieściu, które wymaga obecnie ogromnych kapitałów ze strony Zarządu Miasta, gmina poza nieużytkowaniem pod budownictwo, stokami Kamiennej Góry, jest właścicielką tylko kilku kilkunastumetrowych skrawków terenu. Zapotrzebowanie zaś gruntów na ulice i użyteczność publiczną - centrum miasta przekracza 70 ha /ściśle 71,35 ha/. W dzielnicach położonych wokół rejonu przemysłowego portu i miasta - własność gminy nie przekracza paru ha.

Nie potrzeba nadmieniać, że w tych dzielnicach, przedewszystkiem robotniczych, obowiązki gminy w rozwiązywaniu budownictwa socjalnego dla sfer pracujących będą w poważnej mierze obowiązkiem miasta.

Reasumując powyższe trzeba stwierdzić: b e z r o z -
w i ą z a n i a z a g a d n i e n i a z a p a s u
t e r e n ó w, k t ó r e m u s i p o s i a d a ć
m i a s t o, r e a l i z a c j a p l a n u z a b u d o -
w a n i a G d y n i o k a ż e s i ę f i k c j ą .
Dlatego też w pięcioletnim planie inwestycyjnym przewi-
dziano na kupno gruntów kwotę 1 miliona złotych -
corocznie w granicach 200 tysięcy złotych.

Jest to suma bardzo skromna w porównaniu z faktycznym zapotrzebowaniem środków na kupno gruntów.

Obecnie przechodzimy do rozpatrzenia terenu miasta z punktu widzenia jego użyteczności budowlanej.

Badania terenów na całym obszarze Wielkiej Gdyni wykazały, że obszary pod działki budowlane posiadamy mniej więcej około 1200 ha. Jest to obszar stosunkowo szczupły i trzeba dbać by został on wykonany w sposób celowy i oszczędny.

Konsekwencję tego obowiązku - celowego i racjonalnego wykorzystania terenów budowlanych - jest szybkie ujęcie poszczególnych, rozwijających się dzielnic przez odpowiedni układ ulic i tras komunikacyjnych, które odpowiednio otworzą, rozdziela i uporządkują gospodarke terenami budowlanymi. W przeciwnym bowiem razie t.zn. gdybyśmy tereny budowlane Gdyni i jej sfery interesów pozostawili w dotychczasowym stanie - pozostałe i dotychczas niezaruszone tereny zostałyby żywiołowo zabudowane bez uwzględnienia interesu ogólnego, a przedewszystkiem należytego wykorzystania naszego nadbrzeża morskiego, które musi służyć interesom całego zaplecza. Nieuniknioną więc inwestycją w najbliższych latach będzie realizacja zasadniczego układu arteryj komunikacyjnych i ulic otwierających poszczególne tereny budowlane w Gdyni i osiedlach organicznie z nią związanych. Długość tych najważniejszych arteryj i ulic wynosi 90 km. /kilometraż ten obejmuje: Gdynię centrum, dzielnice Chylonę, Leszczynki, Obłuze, Oksywie, Witomino, Redłowo, oraz dwa osiedla, związane z Gdynią: Orłowo i Mały Kack/.

Plan finansowy przewiduje, że w najbliższym pięcioletciu można będzie zrealizować około 1/3 wymienionych potrzeb; w razie zmiany konjunktury - realizacja powinna odpowiednio rozszerzyć się.

Koszty tego quantum dróg i ulic pochłoną około 8,35 milj. złotych.

W następstwie realizacji budowy ulic wyłaniają się inwestycje sanitarne i elektryfikacja - jako funkcjonalnie związane z zabudową i komunikacją.

Inwestycje wodociągowo - kanalizacyjne w okresie pięcioletcia wymagają 2,35 milj. zł. - jako minimum, a elektryfikacja /też jako minimum/ 1811 tys. złotych.

Razem inwestycje budowy szkieletu fundamentów miasta pochłoną:

1. ulice, drogi i place	8,35	milj.zł.
2. wodociągi i kanalizacja	2,35	" "
3. elektryfikacja	1,86	" "
	<hr/>	
Razem :	12,6	" "

Drugim działem inwestycyj, dotychczas zupełnie zaniedbanym w Gdyni są sprawy zdrowia publicznego i szkolnictwa. W najbliższych latach, pomimo bardzo niesprzyjających okoliczności gospodarczych, nie da się uniknąć poświęceń i wysiłków w celu realizacji b u d o w y s z p i t a l a, ośrodków zdrowia, opieki społecznej, d o m u d l a s t a r c ó w i s i e r o t, żłobków dzieciennych oraz budowy szkół powszechnych w nowych osiedlach.

Koszty inwestycji na szpitalnictwo oraz opiekę społeczną wymagają 5,8 milj.zł, z czego szpital będzie kosztował 5 milj.zł, a 815 tys.zł urządzenia opieki społecznej, jak sierocińca, ośrodków zdrowia i domu dla starców.

Budowy szpitala nie można nadal odsuwać, bowiem trzeba pamiętać, że gdzie jak gdzie, lecz w mieście portowym służba zdrowia musi być zorganizowana lepiej aniżeli w innych ośrodkach kontynentalnych. W mieście portowym zaniedbanie służby zdrowia w każdej chwili może grozić nieobliczalnymi wprost konsekwencjami dla portu. Wybuch epidemii w mieście portowym może wywołać zastój kilkumiesięczny w pracy portu. Już ten wzgląd imperatywnie dyktuje konieczność wysiłku w celu budowy szpitala, jakiego wymaga 50 tys. miasto, obsługujące port.

Dotychczasowy rozwój Gdyni wymaga budowy 4 - 5 szkół rocznie. W najbliższym pięciolociu, ze względu na trudności konjunkturalne przewiduje się budowę corocznie 2-ch szkół prowizorycznych, oraz budowę gimnazjum. Koszty tych inwestycji wyniosą w pięciolociu około 1.450 tys.zł. Inwestycje natury kulturalnej, a więc budowa teatru i ratusza, wymagają 4.500 tys.zł.

Inwestycje samoopłacalne będą kosztowały 5.561 tys.zł, a mianowicie: organizacja transportu komunikacyjnego osobowego 1.400 tys.zł. budowa urządzeń wodociągowych i kanalizacyjnych oraz elektryfikacja, o czym już wspominaliśmy - wymagają uruchomienia kapitału w wysokości 4.160 tys.zł.

Pozatem portowe miasto Gdynia nie może się obejść bez rzeźni i hali targowej. Koszt tych zakładów obliczono na 2 milj.zł.

Powołane inwestycje dzielimy na 4 grupy:

1.	inwestycje nierentowe	- koszt	16.615	tys.zł.
2.	"	samoopłacalne	5.561	" "
3.	"	rentowne	2.000	" "
4.	"	kulturalne	4.500	" "

Razem : 28.676 tys.zł.

W poszczególnych okresach budżetowych wykonanie planu 5-cioletniego rozpada się na następujące sumy:

rok	-	suma
1935/6	-	4.559,5
1936/7	-	6.068.
1937/8	-	7.439,5
1938/9	-	4.375,5
1939/40	-	5.583,5
1940/41	-	850.

Razem	-	28.676.

Rozumie się, że cyfry te ulec mogą zmianie, zarówno w dół jak i w górę - w zależności od znalezienia realnego pokrycia, którego realność i wysokość każdorazowo ustala władze nadzorcze przy zatwierdzaniu budżetów gminy portowego miasta Gdyni.

Grupa inwestycji nierentownych - budowa ulic, szpitala, ośrodków zdrowia i opieki społecznej oraz szkół - w okresie 5-ciolecia wymaga:

16.615 tys.zł.

Inwestycje samoopłacalne wymagają w najskromniejszym przeprowadzone zakresie

5.561 tys.zł.

Inwestycje rentowne - rzeźnia i hala targowa pochłona

2.000 tys.zł.

Inwestycje specjalne natury reprezentacyjnej i kulturalnej - budowa ratusza i teatru wymaga minimum -

4.500 tys.zł.

Razem - jak wskazuje tablica, na inwestycje związane z rozbudową Gdyni w najbliższych latach trzeba będzie uruchomić około

28.7 milj.zł.

Obecnie trzeba odpowiedzieć na pytanie: w jaki sposób można będzie pokryć sumy na wyszczególnione powyżej konieczne inwestycje.

Zasady pokrycia kosztów inwestycyjnych. W dalszym ciągu pozwalam sobie rozwinąć zasady pokrycia poszczególnych inwestycji w najbliższym pięcioletciu.

I. Inwestycje nierentowne:

1. Koszty budowy ulic, gmina będzie mogła pokrywać w wysokości od 200 do 250 tys.zł. w pierwszych 3-ach latach, w latach następnych zależnie od wpływu zwrotów za pierwsze urządzenie ulic, na arterje ściśle komunikacyjne miasta. Trzeba jednak przyjąć zasadę, że zwroty za pierwsze urządzenie ulic tylko i jedynie zostaną zużyte na dalszą rozbudowę ulic, chodników i placów publicznych.

Natomiast budowę ulic tranzytowych lub wiążących poszczególne osiedla trasami komunikacyjnymi z Gdynią, portem lub zapleczem można będzie budować jedynie z odpowiednich dotacyj Ministerstwa Komunikacji, Ministerstwa Przemysłu i Handlu lub Fundusz Pracy.

II. Finansowanie budowy szpitala można rozwiązać w dwu alternatywach:

- a/ Ministerstwo Opieki Społecznej w budżecie swoim przewiduje sumy na budowę szpitala i udziela subwencji na stopniowe wykonanie poszczególnych pawilonów.
- b/ Gmina m.Gdyni zaciąga pożyczkę w jednym Z.U.P.U. z tym, że Ministerstwo Opieki gwarantuje miastu odnośną dotację na obsługę zaciągniętej pożyczki do czasu, gdy gmina obsługę tę będzie mogła pokryć z normalnych dochodów budżetu zwyczajnego.

III. Budowę szkół miasto będzie mogło budować bądź z odpowiednich dotacyj, bądź też z długoterminowych pożyczek, opartych na amortyzacji z dotacyj budżetu Ministerstwa Oświaty. Gimnazjum może miasto zbudować tylko na rachunek Ministerstwa Oświaty.

Przy ustaleniu finansowania inwestycji fundamentalnych nierentownych, które obciążają ogólne dochody zwyczajnego budżetu gminy, lub gdy w grę wchodzi inwestycje nierentowne, na pokrycie których odpowiednie ustawy przewidują specjalny sposób zwrotu kosztów od osób prawnych lub fizycznych, a które dzięki tym inwestycjom /np. ulicom/ otrzymuje zyski bezpośrednie lub rentę - powinna być przyjęta nienaruszalna zasada, że zaciągać pożyczki na dane inwestycje można jedynie na warunkach, które nie podważają zdolności amortyzacyjnej budżetu zwyczajnego miasta, lub też poszczególnych jego działów, związanych bezpośrednio z amortyzacją długów inwestycyjnych /np. pożyczki na budowę ulic powinny być amortyzacyjnie związane z wpływami ze zwrotu od adjacjentów za pierwsze urządzenie ulicy/.

IV. Inwestycje samoopłacalne.

Inwestycje wodociągowe i elektryfikacyjne miasto mogłoby inwestować z nadwyżek eksploatacyjnych zakładu, gdyby nadwyżek tych nie przeznaczono - prawie w całości /525 tys. zł. rocznie/ na obsługę długów gminy zaciągniętych przed 1.IV.1933 r.

Zagadnienie finansowania dalszej rozbudowy inwestycji wodociągowych i kanalizacyjnych wymaga szczególnego rozpatrzenia.

Dotychczas budowa sanitarnej obsługi miasta pochłoneła powyżej 12 milionów złotych. Pełne zaś wykonanie inwesty-

cyj sanitarnych według projektu profesora Pomianowskiego kosztować będzie 17 milionów złotych.

Plan wodociągowo - kanalizacyjny obejmuje samą Gdynię, Orłowo, Redkowo i Mały Kack. Już obecnie pomimo, że Orłowo i Mały Kack leżą poza granicami administracyjnymi portowego miasta Gdyni, wybuchające epidemie tyfusu brzusznego i innych chorób zakaźnych w dzielnicach robotniczych wymienio-nych osiedli - zmuszają Zarząd Miasta do budowy w tych osied-
lach urządzeń sanitarnych.

Konieczną racją rozpoczęcia budowy tych inwestycji - są przy-
czyny natury socjalnej. Kwestjonować tych przyczyn, ani też
przejsć nad nimi do porządku dziennego nie można - wybuch
epidemji tyfusu brzusznego latem może rozplenić się na
tysiące letników i turystów, zawleczenie epidemji do centrum
miasta - będzie katastrofą dla portu, gdyż statki będą
zmuszone omijać zapowietrzony port.

Z tych względów odpadają momenty kalkulatywności ściśle
gospodarczej - urządzenia sanitarne w obu tych osiedlach
muszą być natychmiast wykonane.

Z drugiej strony trzeba jednak zachować możność zdrowego
rozwoju gospodarczego zakładu wodociągów i kanalizacji
oraz dbać o równowagę budżetu gminy.

Z powołanych względów należy dalsze inwestycje wodociągowo-
kanalizacyjne rozwijać z czystych nadwyżek eksploatacyjnych
odrzuconych przez Zakład Wodociągów i Kanalizacji /obecnie
w granicach do 250 tys.zł./ przynajmniej do czasu urzeczy-
wistnienia pełnego planu wodociągowo-kanalizacyjnego prof.
Pomianowskiego zatwierdzonego przez Władze Centralne.

Biorąc powyżej przytoczone pod uwagę, pozwalam sobie prosić o rozważenie i ewentualne zaakceptowanie projektu inwestowania dalszej rozbudowy wodociągów i kanalizacji z czystych nadwyżek eksploatacyjnych zakładu. Równocześnie pozwalam sobie przypomnieć, że okres amortyzacji przyjęty dla inwestycji sanitarnych wynosi od 40 do 50 lat.

Kapitał dotychczas inwestowany należy uważać jako kapitał zakładowy, który uzyskał już częściową zdolność rotacyjną, i wpływy z tej rotacji przeznacza się na pełne ukończenie budowy zakładu, jako organizmu gospodarczego.

Takież argumenty powodują, że dalsze prowadzenie elektryfikacji obszaru uprawnienia powinno być dokonane z czystych nadwyżek eksploatacyjnych Zakładu Elektrycznego.

Inwestycje rentowne.

- V. Inwestycja na zakup środków komunikacyjnych M.T.K. oraz na budowę garażu i warsztatów może być przeprowadzoną jedynie z długoterminowej pożyczki miasta, obsługiwanej z dochodów budżetu przynajmniej w najbliższych 5 latach. Słabość frekwencji pasażerów pochodząca z rzadkości skupienia ludności w Gdyni wyklucza by w tym okresie M.T.K. mogło samo przeprowadzić obsługę kapitału.
- VI. Budowę rzeźni i hali targowej miasto pokryje z pożyczek długoterminowych, przyczem przewiduje się, że do czasu zorganizowania pełnej eksploatacji tych przedsiębiorstw gmina będzie musiała udzielać pewnej rocznej subwencji w przeciągu 3 lat.
- VII. Inwestycje specjalne /nierentowne/ budowa ratusza i teatru. -----
Finansowanie tych inwestycji Zarząd Miasta podejmie o ile otrzyma pożyczkę długoterminową do lat 36,1/2 z Zakładów Z.U.P. o stopie amortyzacyjnej nieprzekraczającej 4 % od stu.

Przy tego rodzaju sposobie pokrycia najpilniejszych inwestycji planu pięcioletniego - źródła pokrycia rozbiłyby się następująco:

I	Z funduszków własnych gminy	-	2.340	tys.zł.
II	Z Min.Komunikacji /drogi/	-	2.000	" "
III	Z Min.Przemysłu i Handlu /drogi/	-	2.300	" "
IV	Z Min.Opieki Społ. /szpital/	-	5.000	" "
V	Z Min.Oświaty /szkoły/	-	1.450	" "
VI	Z Funduszu Pracy /drogi/	-	2.900	" "
VII	Z pożyczek amortyzowanych z własnych dochodów gminy /B.G.K. Fundusz Pracy/	-	11.286	" "
VIII	Z pożyczek z innych źródeł /na środki komunikacyjne/	-	1.400	" "

			28.676	tys.zł.

Budowa inwestycji z dotacji poszczególnych resortów ministerjalnych mogłaby się dokonywać w formie bezpośredniej t.zn. - poszczególne Ministerstwa corocznie udzielałyby odpowiednią kwotę gminie ze swego budżetu - lub też gmina, posiadając zapewnienie pokrycia obsługi długów na odnośną inwestycję ze źródeł danego Ministerstwa - zaciągałaby na odpowiednią pożyczkę.

Pokrycie zaś kwoty 11.2 milj.zł. z pożyczek gminy miasta Gdyni w najbliższym pięcioletciu na inwestycje specjalne - przewiduje się z dochodów własnych miasta.

W przedstawionych planach zachowaną została równowaga budżetu zwyczajnego miasta oraz jego zdolność amortyzacyjna obsługi długów.

Rozumiejąc, że proponowane rozwiązanie dalszej, racjonalnej rozbudowy portowego miasta Gdyni, a zwłaszcza rozwiązanie sprawy pokrycia finansowego koniecznych inwesty-

cyj należy przedewszystkiem od rozstrzygnięcia władz centralnych, Pan Komisarz Rządu prosi Komisję Międzyministerjalną o uchwalenie następującego wniosku:

" Komisja prosi Pana Ministra Spraw Wewnętrznych o przedstawienie pięcioletniego planu pokrycia finansowego dalszej rozbudowy portowego miasta Gdyni - Komitetowi Ekonomicznemu Ministrów".

Materiały do tego wniosku - zgodnie z wytycznemi Pana Ministra Spraw Wewnętrznych przygotowuje Komisarz Rządu w Gdyni.-

1. REALIZACJA PLANU ZABUDOWANIA GDYNI I REGIONU.

REFERENT RADCA
PRAWNY KOM. RZADU
LUDWIK GRONIECKI.

Sporządzony przez pracownię projektów Komisarjatu Rządu w Gdyni program wstępny ogólnego planu zabudowania obejmuje terenowo obszar administracyjny portowego miasta oraz osiedla położone w t.zw. sferze interesów. Wskazuje on Gdynię jako ośrodek gospodarczy, wokół niego zaś rozplanowuje tereny na poszczególne cele funkcjonalne z rozwojem portu i portowego miasta związane. Ogólny plan zabudowania Gdyni i jej sfery interesów będzie fragmentem planu zabudowania regionu nadmorskiego, którego studja są obecnie zapoczątkowane. W ten sposób plan regionalny wybrzeża obejmuje wszystkie tereny nadmorskie o specyficznym charakterze, wyróżniającym je od innych części kraju i stanowiące jedną organiczną całość.

Szczupłość wybrzeża polskiego nakazuje oszczędność w zagospodarowaniu jego terenów i wykorzystanie ich jaknajwięcej ekonomiczne i celowe. Za ich właściwym rozdziałem, dokonanym planem zabudowania musi przeto iść konsekwentne wykonanie tego planu w terenie.

Teoretyczne nawet najlepsze założenia rozwojowe dla regionu morskiego na nic się nie zdadzą, gdy szwankować będzie aparat wykonawczy. Aparat ten musi nadszeregować za intensywnością rozbudowy w taki sposób, ażeby z jednej strony jej nie hamując z drugiej strony nie zezwalał na powstawanie stanów faktycznych, niezgodnych z planowymi założeniami.

Rys historyczny organizacji administracji wybrzeża.

W zakresie organizacji administracji wybrzeża było już dużo wysiłków. Miały one bezpośredni wyraz w ośmiu zasadniczych rozporządzeniach ustrojowych. Z dokona-

nej w tym zakresie pracy przebiega kierunkowa tendencja stworzenia na wybrzeżu centralnego czynnika państwowego.

1/ 1/ koncentrującego wszystkie ważniejsze funkcje życia politycznego i gospodarczego.

2/ zdolnego do decydowania na miejscu o sprawach ważnych dla rozbudowy i rozwoju gospodarczego wybrzeża.

3/ pracującego pod bezpośrednim nadzorem władz centralnych.

Poczynione w celu realizacji tego postulatu próby aczkolwiek prowadzą rzecz wciąż naprzód, właściwego rozwiązania jeszcze nie dały.

W historycznym rzucie ustrój organizacyjny wybrzeża, podkreślający specjalną rolę Gdyni jako siedziby portu, rozwijał się jak następuje:

Gdynia wieś.

W okresie zmiany suwerenności tereny nadmorskie były częściami składowymi dwóch powiatów puckiego i wejherowskiego. Owcześnie wioska Gdynia należała do powiatu wejherowskiego. Posiadała ona ustrój pruskiej gminy wiejskiej, określony w ordynacji ustrojowej dla sześciu wschodnich prowincyj z dnia 3. lipca 1891 r. /Zb. U. Pr. str. 233/. Cyfry ludnościowe w tym okresie czasu wskazują w Gdyni w r. 1848 - 500 mieszkańców, w r. 1910 - 900 mieszkańców. Silniejszy wzrost ludności i rozbudowę Gdyni zanotować należy na pierwsze lata po zmianie suwerenności. W tym czasie dzielnica Kamienna Góra pokrywa się pensjonatami i letniami willami, Gdynia zaczyna być momentem atrakcyjnym w lecie, ściągając rzesze letników nad polskie morze. Równolegle do tego rozwoju Gdynia staje się faktycznym ośrodkiem życia polskiego wybrzeża - obok Wejherowa, siedziby powiatowych władz admini-

stracyjnych i sądowych. Do tego stanu rzeczy przyczynia się zapowiedź budowy w Gdyni portu handlowego /ustawa z dn. 23.IX.22 r. ó budowie portu w Gdyni Dz.Ust.R.P.Nr. 90 poz. 824/.

Obok Gdyni sąsiadująca z nią stara historyczna wieś Oksywie nie może już rozwijać się samodzielnie. Interes jej połączone są leżącym między oboma osiedlami terenem portowym coraz bardziej z interesami Gdyni - zachodzi tedy potrzeba złączenia tych dwu dotychczas samodzielnych organizmów w jedną administracyjną całość.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 1925 r.
/Dz.U-R.P.Nr.1 p.7 z r.1926/ przyłącza gminę Oksywie do
granic administracyjnych gminy wiejskiej.Owczesna Gdynia
/łącznie z dzielnicą Oksywiem/liczy już ponad 5.000 miesz-
kańców stałych^{x/}.

W tym stanie rzeczy zastał Gdynię nowy okres intensywnej rozbudowy portu gdyńskiego, w którym zapowiedź ustawy z dn. 23.IX.1922 r. znalazł realizację.Od r. 1926 datuje się bowiem szybka rozbudowa portu gdyńskiego jako handlowego. Fakt ten miał olbrzymi wpływ na życie gminy wiejskiej Gdyni. Coraz silniejsze obroty ziemią przy jednoczesnym znacznym podniesieniu jej wartości, powstawanie nowych warsztatów pracy przemysłowo-handlowych - silny ruch budowlany, pociągnęły za sobą zmianę charakteru osiedleńczego z wiejskiego na miejski.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 lutego 1926 r.
/Dz.U.R.P. Nr.21 poz.127/ zezwoliło gminie wiejskiej Gdyni na przyjęcie ustroju miejskiego według pruskiej ordy-

x/Przyłączenie Oksywia /powiat Pucki/ do Gdyni /powiat Wejherowski/ nastąpiło wbrew woli gminy Oksywie.Przeciwko cytowanej decyzji Rady Min.gmina Oksywie wykorzystwała całkowicie przysługujące jej środki prawne, łącznie ze skargą do N.T.A. /poł.R.Hausner "Gdynia" Gaz.Admin. i Pol.Państw. z r. 1931 Nr.5./

nacji dla miast z dn. 30 maja 1853 r. /Zb.u.pr.str.261/.

Gdynia miasto. Od tego czasu datuje się istnienie Gdyni jako miasta. Równolegle do zagadnienia ustroju samorządowego rozwijała się kwestja organizacji państwowej władzy administracyjnej.

W okresie wiejskim miejscowy zarząd policyjny, stosownie do ordynacji powiatowej, z dnia 13 grudnia 1872 r. był wykonany przez mianowanego Wojewodę wójta pod nadzorem starosty.

Po dołączeniu do Gdyni Oksywia, w związku z rozszerzeniem w ten sposób jej granic, wobec intensywnego rozwoju Gdyni ten stan rzeczy okazuje się z punktu widzenia ogólnego interesu państwowego zupełnie niewystarczający, tem więcej, że wobec przyjęcia przez Gdynię ustroju miejskiego, kompetencje miejscowej władzy policyjnej, przeszły na burmistrza.

Postanowieniem z dnia 16. czerwca 1926 r. /Mon. Pol. Nr. 134/ Minister Spraw Wewn. utworzył na zasadzie ustawy z dn. 11. marca 1850 r. o zarządzie policji /Zb.u.pr.str. 265/ "Państwowy urząd policyjny", obejmujący swym zakresem działania terytorjalnie obszar administracyjny m. Gdyni, rzeczowo zaś agendy miejscowej władzy policyjnej, agendy policji bezpieczeństwa, zdrowia i weterynaryjne. W ten sposób uposażony urząd policyjny powierzony urzędnikowi państwowemu, działający pod nadzorem starosty wejherowskiego nie mógł odpowiedzieć zadaniu sprężystej administracji rozbudowującej się Gdyni, miasto rosło i stawało się coraz to więcej ośrodkiem życia na wybrzeżu, dystansując pod tym względem niedogodnie położone Wejherowo. Ponadto rozbudowa Gdyni i wybrzeża, oraz wszystkie sprawy z wybrzeżem związane posiadają specyficzny charakter, wyodręb-

niający ten obszar od zaplecza.

Powiat morski. Rozporządzeniem Prez. Rzplitej z dnia 20. października 1926 r. /Dz.U.R.P.nr.128 p.760/ został utworzony powiat morski z siedzibą w Gdyni. Powiat ten objął obszary nadbrzeżne byłych powiatów wejherowskiego i puckiego. Starosta został wyposażony w kompetencje większe tak w działach zespolonych z administracją ogólną, jak i w działach z administracją ogólną niezespolonych. W szczególności cyt. rozporządzenie przewiduje możliwość przelania pewnych kompetencyj Wojewody na Starostę morskiego w sprawach dotyczących podległego mu obszaru. Ponadto w działach niezespolonych rozporządzenie to uczyniło Starostę morskiego bezpośrednio podległym właściwym Ministrom. W ten sposób starano się ułatwić Gdyni kontakt z władzami centralnymi w celu przyspieszenia ważnych dla życia rodzącego się miasta decyzyj.

Powiat morski objął obszary nadbrzeżne byłego powiatu wejherowskiego i puckiego / rozp. R.M. z 28.XII.1926 r./ w sprawie oznaczenia granic powiatu morskiego /Dz.U.R.P. Nr.117 poz. 678/. Reszta obszarów, niemająca bezpośrednio związku z morzem utworzyła powiat wejherowski z siedzibą w Wejherowie.

Rozporządzenie wyz.cyt. nie weszło w życie. Oficjalnym pretekstem do wstrzymania wykonania tej słusznej koncepcji był brak pomieszczeń dla urzędu starościńskiego w Gdyni.

W Dzienniku Ustaw Rzplitej Polsk. Nr.25/28 ukazało się rozporządzenie Prez. Rzplitej z dn.29.II.1928 r. ,które siedzibę pow.morskiego przeniosło z Gdyni do Wejherowa i ustaliło granice tego powiatu w ten sposób, że objęły one całe obszary byłych powiatów puckiego i wejherowskiego.

skiego łącznie z miastem Gdynią.

W ten sposób postawiona organizacja administracji państwowej, spełniając jeden ważny postulat, mianowicie połączenie w ręku jednej władzy całości zagadnień administracyjnych wybrzeża, obciążoną została administracją połączenia kraju z morzem bezpośrednio niezwiązanej a ponadto niekorzystnie w stosunku do linii kierunkowych interesu wybrzeża, skupiających się w Gdyni, położoną siedzibą władzy - mianowicie w Wejherowie.

Powiat miejski Gdynia.

Powyższe niedogodności, rosnące w miarę ciągłego, bezprzykładowego rozwoju portu i miasta Gdyni, naturalną siłą rzeczy powodowały dążności emancypacyjne Gdyni, które znalazły wyraz w wyodrębnieniu miasta Gdyni z powiatu morskiego /wejherowskiego/ i utworzenie samodzielnego powiatu miejskiego dla celów administracji państwowej i samorządowej /rozp. Rady Ministrów z dn. 11.I.1929 r. Dz.U.R.P.Nr.4 poz.35/.

W ten sposób miasto portowe Gdynia, ośrodek rozbudowy i życia gospodarczego wybrzeża, zostało administracyjnie od tego wybrzeża odcięte, chociaż jest i zawsze pozostanie jego punktem centralnym, warunkującym rozwój całego organizmu.

W samem zaś mieście rozdzielenie władz administracyjnych nadal istniało. Administracja samorządowa była w ręku burmistrza, państwowa w ręku starosty grodzkiego. Współdziałanie tych władz ze sobą^w skomplikowanych warunkach miejscowych nie dało wyników dodatnich, czem zapobiegło rozporządzenie Prez. Rzplitej z dn. 24.XI.1930 r. o ustroju m. Gdyni /Dz.U.R.P.Nr.80 poz.630/ w ten sposób, że kompetencje burmistrza i starosty grodzkiego złączyło w ręce specjalnie utworzonego urzędu Komisarza

Rządu w Gdyni. Ponadto Komisarz Rządu posiada kompetencje kolegiального zarządu miasta /Magistratu/ oraz przewodniczącego Rady Miejskiej, w skład której w połowie wchodzi członkowie z wyboru w połowie zaś z mianowania władzy państwowej.

Wynikająca z przytoczonych zasad ustrojowych supremacja czynnika administracyjnego państwowego nad samorządowym jest konieczną z punktu widzenia roli portowego miasta Gdyni we współczesnym życiu gospodarstwa społecznego, wybiegającej daleko poza interesy miejscowe.

Istniejący ustrój nosi w sobie z nakazu ustawowego znamiona tymczasowości. Wprowadzony bowiem został na lat pięć z możliwością jego przedłużenia rozporządzeniem Rady Ministrów na dalszych lat trzy. Końcowy termin pięciolecia przypada na koniec października 1935 r.

Związek funkcjonalny miasta Gdyni z osiedlami okolicznymi nakazał sporządzenie wspólnego planu zabudowania dla całości. Szczupłość naszego wybrzeża nakazuje oszczędność w jego rozplanowaniu - w rozdziale cennych terenów nadmorskich na poszczególne niezbędne cele.

Ważne to zadanie zostało powierzone przez władze centralne Gdyni, niewątpliwie w zrozumieniu oczywistej roli, jaką ona na wybrzeżu i w życiu gospodarczym Państwa odgrywa. Organ właściwy w dzisiejszym stanie prawnym do sporządzenia planu zabudowania nie będzie jednak miał wpływu na jego wykonanie w terenie.

Część bowiem planu, odnosząca się do miasta, będzie wykonywana przez Komisariat Rządu, część zaś nie mniej dla życia gospodarczego miasta ważna - dotycząca regjonu nadmorskiego będzie wykonywana przez inny organ /Wydział

Powiatowy w Wejherowie/.

Skutki dwutorowości władz administracyjnych na terenie, stanowiącym organiczną całość gospodarczą są już dzisiaj widoczne. Powstają na nim stany faktyczne, którym Gdynia zapobiec nie jest w stanie, a które nie tylko utrudniają pracę około sporządzenia planu zabudowania, ale mogą jego realizację wręcz uniemożliwić. Chodzi im zwłaszcza o politykę parcelacyjną i budowlaną, która prowadzona przez dwa organy dobrych rezultatów dać przecież nie może.

W tym stanie rzeczy miasto, w celu ustrzeżenia się od zdarzeń, które jego przyszłemu rozwojowi silnie mogą zaszkodzić musiało rozszerzać swe kompetencje na powstające osiedla drogą rozszerzenia, często przedwczesnego, swych granic administracyjnych.

Przyłączono w ten sposób obszary b.gminy Chylonji, Obłuża, Witomina, Redłowa, część nadleśnictwa Chylonji, w toku załatwienia jest przyłączenie do miasta niedawno utworzonej gminy wiejskiej Orłowo Morskie wraz z należącymi do niej kilkoma osiedlami / Mały Kack, Kolibki/.

W istocie rzeczy takie rozszerzenie granic miasta może byłoby niekorzystne, gdyby miastu zapewnić wpływ formalny na rozwój regjonu, na który funkcjonalnie i tak wpływa.

Wykonywanie na obszarze sfery interesów mieszkaniowych miasta Gdyni władzy budowlanej przez Wydział Powiatowy poprzedza znów w dzisiejszym stanie rzeczy opinjowanie każdego takiego aktu administracyjnego przez Komisarjat Rządu w Gdyni, stwarza to dla chcących budować duże trudności w załatwianiu swoich spraw, w szczególności chodzi tu zwłaszcza o konsensy budowlane oraz o zatwier-

dzanie planów parcelacyjnych. Petent musi załatwiać jedną sprawę z dwoma urzędami, mianowicie z Komisarjatem Rządu oraz z Wydziałem Powiatowym w Wejherowie. Formalistyka ta zniechęca chętnych do budowy, i stanowi jedno z ogniw łańcucha biurokratyzmu administracyjnego, uznawanego często przez interesowane strony za niepotrzebne w stosunku do nich szykany.

Przygotowując wnioski dla dzisiejszej Komisji Komisarjat Rządu omawiał następujące wysuwane koncepcje, mające temu stanowi rzeczy zapobiec ostatecznie:

1/ W dniach 12 i 13. listopada ub.r. w Ministerstwie Spraw Wewn. wysuniętą została koncepcja utworzenia z terenów, leżących na wybrzeżu / region morski / nowego powiatu z siedzibą w Gdyni, z przelaniem na Komisarza Rządu m. Gdyni obowiązków Starosty tego powiatu.

2/ W piśmie Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z dnia 25 lutego 1935 r. zawartą jest inna koncepcja, według której należy przenieść siedzibę Starostwa Morskiego do Gdyni, z utworzeniem w razie potrzeby ekspozytury Starostwa w odpowiednim miejscu wybrzeża morskiego.

3/ Dalszą koncepcją wysuwaną przez Pana Starostę Morskiego jest utworzenie obok miasta Gdyni powiatu gdyńskiego, obejmującego sferę interesów mieszkaniowych m. Gdyni. Starosta gdyński byłby równocześnie Prezydentem miasta wydzielonego Gdyni. Powiat gdyński miałby objąć gminę Kosakowo, Rumję oraz wydzieloną z północnej części gminy Chwaszczyńskiej nową gminę z siedzibą w Wielkim Kacku.

Powyzsze koncepcje idą co prawda wszystkie w tym kierunku, aby władzę budowlaną oddać w ręce jednego organu należy się jednak obawiać, że przyjęcie jednej z nich spro-

wadzi trudności w innej dziedzinie, a zwłaszcza gospodarczej. Powiat gdyński np. złożony z trzech gmin prawdopodobnie nie byłby pod względem gospodarczym samowystarczalnym. Przeniesienie zaś siedziby Starostwa Morskiego z Wejherowa do Gdyni tak z uwagi na pomieszczenia jak i interesy ludności gmin dalej położonych utrudnione. Komisarjat Rządu wysuwa następującą propozycję:

W Gdyni należy utworzyć ekspozyturę Wydziału Powiatowego pow. Morskiego z zakresem działania władzy budowlanej. Obszar działania ekspozytury objąłby sferę interesów mieszkaniowych m. Gdyni /gminę Kosakowo, Rumję oraz te gromady gminy Chwaszczyno, które graniczą z Gdynią. Ekspozytura winna być zaopatrzona w odpowiednie pełnomocnictwa ze strony Wydziału Powiatowego, tak w zakresie wydawania zezwoleń budowlanych, jak i zatwierdzania planów parcelacyjnych. Ponieważ te kompetencje posiada obecnie Wydział Powiatowy jako ciało kolegjalne, dlatego należałoby w drodze odpowiedniej zmiany przepisów przenieść orzecznictwo w tych sprawach z Wydziału Powiatowego jako kolegjum na przewodniczącego Wydziału Powiatowego /Starostę/. Wówczas dalsza delegacja tej władzy na kierownika ekspozytury w Gdyni nie będzie przedstawiać już żadnej trudności. Powyższa koncepcja jest rozmiarami szczupłą, z drugiej jednak strony, zdaniem tu. jest najpraktyczniejszą i najłatwiejszą do przeprowadzenia.

Srodki finansowe.

Realizacja planu zabudowania zależy od środków finansowych -

- a/ państwa urządzającego inwestycje na terenach dla jego celów zastrzeżonych,
- b/ związków komunalnych urządzających tereny użyteczności publicznej oraz budujących zakłady użyteczności publicznej /szkoły, szpitale i t.p./,

c/ osób prywatnych wykorzystujących własną inicjatywę i prywatne prawo własności w granicach określonych przepisami prawnymi oraz zgodnie z programem ustalonym w planie zabudowania.

Budowa ulic. Największą w tym zakresie część pracy obciąża związki komunalne. Do gmin bowiem należy uzbrojenie i otwarcie terenów budowlanych przez budowę ulic i placów publicznych, budowa innych urządzeń i zakładów użyteczności publicznej/szkoły, szpitali i .t.p./

Poza środkami finansowymi potrzebnymi na wybudowanie tych inwestycji potrzebne są także pieniądze na wykup odpowiednich gruntów.

Z wyliczonych wyżej inwestycji najważniejszymi będą budowa ulic i placów.

Zwrot kosztów urządzeń ulic.

Dzisiejszy stan prawny tego działu budownictwa publicznego obciąża kosztem urządzenia ulic i placów przeważnie właściciele nieruchomości, przylegających do tych ulic i placów w szczególności gmina może po wybudowaniu odnośnej arterji komunikacyjnej rozłożyć koszty budowy do szerokości 10 m., licząc od linii regulacyjnej ulicy względnie placu na odnośnych właścicieli z danej ulicy bezpośrednio korzystających, przyczem w zasadzie zwrot tych kosztów odbywa się w ciągu lat 15 - 20 w zależności od uchwały Rady Miejskiej.

W istocie więc rzeczy gmina musi wpierw :1/ wykupić grunta, 2/ urządzić ulicę podziemne /kanalizacja i wodociąg/ i nadziemne /jezdnie, chodniki, oświetlenie/, poczem dopiero może żądać zwrotu tych kosztów od właścicieli gruntów do niej przylegających.

Ten stan prawny ustalony rozporządzeniem Prez. Rzplitej o prawie budowlanem i zabudowaniu osiedli jest może odpo-

wiedni dla miast już urządzonych, wykonywujących swój plan zabudowania względnie program rozbudowy w stosunku nieznacznym do już istniejących urządzeń. Budowa ulic w tych miastach następuje z reguły pod presją rozwiniętego już życia, na starania zainteresowanych w tej budowie właścicieli nieruchomości, którzy w tych warunkach budowę ułatwiają oddawaniem terenów, zaliczkami i t.p.

W Gdyni sprawa ta przedstawia się zupełnie odmiennie.

Miasto uzbrojeniem terenów musi uprzedzać rozwijające się potem na nich życie, wskazując w ten sposób planowo opracowane kierunki interesów gospodarczych, często odmienne od chwilowo powstających konjunktur.

W Gdyni w ciągu lat 1929 do 1934 a więc w ciągu pięciolecia wybudowano kilkadziesiąt kilometrów ulic.

Cyfry porównawcze dokonanej już pracy inwestycyjnej w zestawieniu z faktycznymi możliwościami budżetowymi i statystyką ludnościową wykażą niewątpliwie brak jakiegokolwiek porównania - nie tylko w granicach naszego kraju.

Wszystko to potwierdza konieczność stosowania w Gdyni innych zasad niż w miastach poprzednio omawianych.

Przy wykazanych rozmiarach i intensywności inwestycyjnej w dziale najważniejszym - budowy ulic - miasto nietylko musi dzisiaj starać się o sfinansowanie robót, lecz także o pieniądze na wykup gruntów potrzebnych pod ulice. Właściciele gruntów opierają się oddawaniu gruntów ulicznych miastu - bezpłatnie lub też kredytowo /z zaliczeniem wartości w kosztach urządzenia ulic/ - opór ten należy tłumaczyć nie złą wolą lub niezrozumieniem własnego interesu - spotykanych tylko sporadycznie, lecz zasadniczo złym systemem świadczeń na cele publiczne z ich strony, obciążających ich dzisiaj często w sposób niesprawiedliwy i niesłuszny gospodarczo.

Świadczenia publiczne właścicieli nieruchomości.

W dzisiejszym stanie prawnym z chwilą wybudowania ulicy, właściciel zostaje obciążony:

- 1/ zwrotem kosztów urządzenia ulic,
- 2/ podatkiem od placów niezabudowanych,
- 3/ opłatami za czyszczenie ulic.

Powyższe ciężary obciążają go już od chwili wybudowania na jego terenach ulicy - gdy gruntów do niej przylegających nietylko nie spieniężył - ale nawet, gdy nie ma na nie żadnych reflektantów. Dla bliższego wyjaśnienia sprawy podnieść tu należy, że grunta, na których jest Gdynia zbudowana, należą przeważnie do kilkunastu zaledwie właścicieli, skupiających w swym ręku większe obszary tak, że ciężary o których mowa - powstające przez budowę jakiejś nowej ulicy obciążają jednego lub b.niewielu.

Nawet w razie istnienia reflektantów, sprzedaż gruntów na terenie Gdyni nie jest łatwą z powodu ciągle jeszcze niezdecydowanych ostatecznie lub zmiennych, jak zmienną

jest konjunktura Gdyni - planów zabudowania Gdyni. Sprzedaż działki budowlanej może bowiem nastąpić na podstawie zatwierdzonego planu parcelacyjnego. Zatwierdzenie planu takiego - nie na podstawie planów zabudowania jest z punktu widzenia interesów rozwojowych miasta bardzo niebezpieczne i niepożądane - dlatego też zwykle rozpatrzenie ich wstrzymuje się do terminu takiego ustalenia na zasadzie art.58 prawa budowlanego.

W ten sposób zdarzają się wypadki częste, że właściciel dużych obszarów gruntowych o wartości miljonowej będzie takim milionerem przez długi jeszcze czas w stanie potencjonalnym - a narazie żyje w biedzie. Jako przykład podaję właścicielkę obszaru gruntów w Gdyni bodajże najcenniejszych, położonych między ulicą Świętojańską a morzem z jednej strony, z drugiej zaś między Skwerem Kościuszki a Kamienna Górą. Właścicielka tego obszaru z przyczyn już podanych nie może sprzedać ani metra kwadratowego swojej pięknej posiadłości. Posiada jednak wymiarów podatkowych na zgorą 100.000.- złotych, których w żaden sposób, mimo dobrej woli spłacić nie może.

Podobnych wypadków jest zresztą więcej.

Powyższy stan rzeczy jest tak z punktu widzenia interesów miasta i jego rozbudowy, jak i właścicieli nieruchomości zły.

Miasto w tym stanie nie może ściągnąć podatków ani zwrotów kosztów urządzenia - choć je wymierzyło - o czym świadczą wprost znikomo z tych tytułów wpływy do kasy miejskiej, mimo kilkuletniego już nieraz upływu czasu od

wymiaru lub od powstania stosunku podlegającego podatkowi. Z naturalnego splotu warunków, przez miasto już doświadczonych na własnej skórze, narzuca się siłą konieczności wniosek, rewizji tego stanu rzeczy w ten sposób, ażeby świadczenia publiczne właścicieli nieruchomości miały formę uchwytną i możliwą do realizacji. Ponieważ właściciele mają grunta, a gruntów miasto potrzebuje, należy wprowadzić obowiązek świadczeń w naturze /w gruntach/ obowiązek zaś świadczeń w gotowości należy na właścicieli nałożyć dopiero z chwilą upłynięcia uwięzionej w gruntach wartości tj. w razie ich sprzedaży, lub zabudowania.

Wnioski.

Na takim wnioskowaniu oparta została koncepcja następująca:

1/ Właściciele gruntów oddają grunta uliczne w stosunku do posiadanego obszaru bezpłatnie, Obowiązek ten nie może przekraczać jednak granic, przewidzianych dzisiaj obowiązującymi normami prawnymi dla zwrotu kosztów urządzenia ulic.

2/ Zwrot kosztów urządzenia ulic obciążać będzie właścicieli nieruchomości przyległych do tych ulic dopiero z chwilą zabudowania tj. dopiero z chwilą korzystania z urządzenia ulicznego i uczynienia z nieruchomości przedmiotu majątkowego, przynoszącego dochód.

3/ Właściciele większych obszarów, przy ich parcelacji na cele budowlane, zmieniającej przeznaczenie gruntu rolnego na place budowlane oddają na rzecz gminy bezpłatnie część gruntów, na cele użyteczności publicznej /place publiczne szkoły, szpitale etc./

4/ Z chwilą przeniesienia własności gruntu na osobę trzecią powodującego realizację, wysokiego /kilkusct procento-

wego/ przyrostu wartości tego gruntu, właściciel opłaca podatek od przyrostu wartości nieruchomości.

Podatek od placów 5/ Podatek od placów budowlanych na terenie wybrzeża zno-
budowlanych.

si się. Podatek ten wprowadzony ustawą o rozbudowie miast nie ma na celu względów fiskalnych, lecz ma być rygiem skłaniającym właścicieli nieruchomości do zabudowania gruntu lub do sprzedania osobie do budowy finansowo przygotowanej. Podatek ten potrzebny dla miast urządzonych, mających mało placów budowlanych, jest może racjonalny - Gdynia ma około 90 % gruntów niezabudowanych w swych granicach administracyjnych.

Właściciele tych gruntów ani się ich łatwo wyzbyć nie mogą ani też zabudować nie są w stanie. W tych warunkach podatek ten w Gdyni chyba celu. W jego miejsce podatek od przyrostu wartości słuszniejszy jest i sprawiedliwszy.

Podatek od przy-
rostu wartości.

Postępująca rozbudowa portu i urządzeń miejskich, rozwijające się równoległe budownictwo, przemysł itp. czynniki wpłynęły na wysoki przyrost wartości nieruchomości w Gdyni i na wybrzeżu.

Cena gruntów w latach 1919-25 utrzymywała się na poziomie:

1/ w Gdyni 3-5 zł. za 1 m² /przy urządzonych ulicach/

2/ w Orłowie i Małym Kacku 250-400 zł. za 1 morgę.

Cena ta wzrosła w r. 1926 w Gdyni do poziomu około 8 zł. za 1 m².

Począwszy od r. 1927 cena gruntów wzrastała b. szybko dochodząc w szczytowej konjunkturze r. 1929/30:

1/ w Gdyni do 30 - 100 zł. za 1 m².

2/ w Orłowie i Małym Kacku do 3-15 zł. za 1 m².

W r. 1931 obroty gruntami spadają w związku z postępującą

depresją gospodarczą. W tym czasie ruch budowlany słabnie, dochodząc do najsilniejszego osłabienia w sezonie budowlanym 1932r. W tym okresie kryzysowym ceny rynkowej wysiedzić niełatwo. Właściciele gruntów przyciśnięci koniecznościami sprzedają grunta, wykorzystując każdą możliwość sprzedaży. W każdym razie przyjąć można cenę m² gruntu w śródmieściu na około 30.-zł.

Biorąc za podstawę dalszych rozważań cenę gruntu w mieście Gdyni w okresie najgorszym, o najsłabszym obrocie nieruchomościami stwierdzić należy wzrost wartości, przekraczający 500% wartości płaconej za taki grunt w czasie poprzedzającym budowę urządzeń portowych, miejskich i komunikacyjnych. W tym więc stosunku wzrósł majątek miejsowych właścicieli gruntów.

Z drugiej strony pewnem jest, że urządzenia, które wywołały powyższy objaw gospodarczy wybudowane zostały przeważająco funduszami publicznymi. Z prowizorycznych obliczeń wynika stosunek inwestowanych kapitałów publicznych do prywatnych, jak 80 : 20. Gdy więc wzrost wartości swojego majątku zawdzięcza część miejscowego społeczeństwa stosunkom wytworzonym aktem woli państwowej oraz funduszami publicznymi jest słusznem, ażeby część z tego przyrostu wróciła do publicznego skarbu w formie podatku.

Z drugiej strony podatek ten jest łatwo uchwytny, obciąża bowiem podatnika w chwili realizacji przyrostu wartości tj. przy sprzedaży.

W ten sposób w miejsce podatku od placów budowlanych obciążającego właściciela gruntu stale do czasu jego zabudowy, lub pozbycie się bez względu na faktyczną zdolność

płatniczą właściciela, wprowadzory zostanie podatek od przyrostu wartości tego gruntu, pobierany w chwili posiadania przez tegoż właściciela gotowizny uzyskanej ze sprzedaży, a więc zdolnego do uiszczania podatku.

Na przedstawionej powyżej koncepcji zasadniczej uzgodnione zostały w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych następujące tezy, które we formie wniosku zechce uchwalić Komisja: Należy w drodze ustawy:

- 1/ Ustalić obowiązek właścicieli nieruchomości oddawania bezpłatnie na rzecz gminy z tytułu udziału w kosztach urządzenia ulic 10 do 12% posiadanego przez nich obszaru, z tem jednak, że obszar odstępowanych w ten sposób gruntów nie może przekraczać pasa o szerokości 10 m. przyległej ulicy lub placu.
- 2/ Właściciele nieruchomości, którzy ze względu na położenie ich nieruchomości w stosunku do ulic nie będą mogli oddać gminie gruntów ulicznych w naturze wcale lub w nieprzepisanych rozmiarach, będą zobowiązani do uiszczenia równowartości w pieniądzu.
- 3/ Właściciele zakładów przemysłowych nieprzylegających do ulicy otrzymujący z urządzenia danej ulicy specjalne korzyści winni być zobowiązani do uiszczenia na rzecz urządzenia ulicy sumy odpowiadającej do 1% wartości danego zakładu.
- 4/ Zasady wymienione w pkt. 1- 3 powinny mieć zastosowanie zarówno wtedy gdy ulice zakłada się na nową jak i wtedy gdy odnośne nieruchomości są położone przy ulicach już urządzonych.
- 5/ W celu uniknięcia zwłoki w objęciu przez gminę gruntów na ulice i place miejskie należy w drodze ustawy rozciągnąć

nać postanowienia art.22 § 3 prawa o postępowaniu wywłaszczeniowym, dotyczące zezwolenia na niezwłoczne objęcie w posiadanie wywłaszczonych nieruchomości /dopuszczalne w dzisiejszym stanie prawnym, tylko odnośnie wywłaszczeń na cele kolejowe/, na wywłaszczenie gruntów na cele budowy ulic i placów miejskich.

6/ Należy w drodze ustawy ustalić zasadę, w myśl której przy parcelacji terenów budowlanych o powierzchni, przekraczającej 1 ha, właściciel nieruchomości poza odstąpieniem gruntu pod ulice powinien byłby bezpłatnie odstąpić gminie 10% obszaru parcelowanych terenów, z tytułu zmiany przeznaczenia terenów i połączonego z tą zmianą wzrostu wartości gruntów, który w Gdyni niejednokrotnie wyraża się w setkach procentów oraz wobec konieczności umożliwienia ludności korzystania z odpowiedniego usytuowania takich niezbędnych urządzeń użyteczności publicznej, jak rynki, szkoły itp.

Ponadto Komisarjat Rządu wnosi o wprowadzenie na terenie Gdyni podatku od przyrostu wartości nieruchomości i zniesienie podatku od placów niezabudowanych.

Podnieść tu należy, że Rada Ministrów uchwałą z dnia 22 marca 1932r. pkt.IV.2 "poleca opracowanie ustawy, wprowadzającej w Gdyni podatek od przyrostu wartości."

Zniesienie podatku od placów niezabudowanych, który to postulat od lat jest w Gdyni aktualny stanowił kilkakrotnie przedmiot starań miejscowych instytucyj i organizacyj u władz centralnych, i pozatem łączy się z kwestją wprowadzenia podatku od przyrostu wartości w/g uwstępnych rozmów prowadzonych w Ministerstwie Skarbu i Spraw Wewnętrznych

jest zgodny z zapatrywaniami tych resortów.

Koszta scalenia
działek budowla-
nych

Celem postępowania scaleniowego gruntów budowlanych w miejscowościach posiadających plan zabudowania jest dostosowanie stanu faktycznego własności nieruchomości do stanu przewidzianego planem zabudowania. W Gdyni plan zabudowania miasta nakreślony został na granicach własności gruntowej wiejskiej, które tworząc parcele od specyficznym wyglądzie do zabudowania miejskiego się nie nadają. W ciągu lat istnienia Gdyni, jako wioska, następnie jako uzdrowiska wreszcie, jako miasta, granice tej własności uległy wielu zmianom; działo się to w okresie braku planu zabudowania gdy racjonalna parcelacja o typie miejskim, była wielce utrudniona.

Powyższe okoliczności wpłynęły na stan własności gruntowej w sensie wybitnie ujemnym. Obejmuje on bowiem parcele przeważnie niezdatne do zabudowy, leżące zupełnie fantastycznie w istniejących blokach zabudowy bez dostępu do ulic bez odpowiedniego frontu, wąskie i długie, szerokie lecz płytkie.

Przystosowanie tego stanu do planu zabudowy jest możliwym jedynie przez scalenie, /komasacje/ gruntów tj. przez włączenie działek niezdatnych do zabudowy w jedną całość t. zw. obszar scalenia i przez następny podział obszarów na odnośnych właścicieli i w ten sposób, ażeby każdy z nich otrzymał w miarę możliwości, działkę zdatną do zabudowy, posiadającą odpowiedni dostęp do ulicy, mogącą być wykorzystaną w sposób celowy i ekonomiczny.

Z przyczyn podanych scalenie w Gdyni musi być przeprowadzone na większą skalę, aniżeli w innych miastach.

W tym celu wydana została dla Gdyni specjalna ustawa z dnia 14-III-1932r. o scaleniu działek budowlanych w mieście Gdyni /Dz.U.R.P.Nr.30/poz.301/upoważniająca zarząd miasta do prowadzenia postępowania scaleniowego z urzędu /w innych miastach scalenie może być na zasadzie prawa budowlanego prowadzone tylko na wniosek większości zainteresowanych właścicieli, posiadających większych gruntów w obszarze podlegającym scaleniu/.

Ustawa ta w praktyce wykonaną nie została i jest nieużyteczną, albowiem wbrew oczywistemu interesowi i korzyściom wynikającym ze scalenia dla właścicieli, kosztami scalenia obciążała gminę.

Na konferencji odbytej w dniach 12 i 13 listopada br. w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych uzgodniony został następujący wniosek pod uchwałą Komisji:

" Należy zmienić ustawę z dnia 14 marca 1932r. o scaleniu działek budowlanych w m.Gdyni w tym kierunku, by koszty spotępowania scaleniowego były przekładane na właścicieli nowoutworzonych działek w stosunku do osiągniętych przez nich wskutek scalenia korzyści z tem jednak, że przełożone koszta będą ściągane przy odpłatnem przeniesieniu prawa własności odnośnych działek, bądź przy przystąpieniu do ich zabudowania".

Przepisy policyjno-budowlane.

Rozwinięcie przepisów prawa budowlanego poruczone zostało przepisom policyjno-budowlanym wydawanym przez Ministra Spraw Wewnętrznych na zasadzie uchwały Rady Miejskiej w miastach wydzielonych, a Wydziałów Powiatowych w osiedlach leżących w granicach danego powiatu.

Gdynia posiada przepisy policyjno-budowlane wydane rozporządzeniem Ministra Robót Publicznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych z dnia 30 grudnia 1930r. Przepisy te w wielu wypadkach okazały się niewystarczające dla opanowania niezwykle silnie rozwijającego się ruchu budowlanego. Ponadto odnoszą się tylko do obszaru administracyjnego miasta Gdyni, podczas gdy ruch budowlany również silnie rozwija się w osiedlach leżących poza temi granicami, na terenie sfery interesów mieszkaniowych. Wreszcie wobec konieczności zmian ustawowych poprzednio omówionych zajdzie konieczność odpowiedniego dostosowania przepisów policyjno-budowlanych zwłaszcza w dziale urządzenia ulic.

Rewizja dotychczasowych stosunków prywatnych w tej dziedzinie będzie musiała pójść w następującym kierunku:

1/Na osiedla, położone w granicach sfery interesów mieszkaniowych należy rozciągnąć przepisy budowlane obowiązujące w mieście Gdyni.

2/W przepisach policyjno - budowlanych obowiązujących na terenie Gdyni, a w przyszłości na całym wybrzeżu morskim winny być unormowane dodatkowo następujące sprawy:

a/ustalenie minimum wysokości zabudowania,

b/uregulowania wewnętrznego wyglądu budynku co do formy, barwy i nawiązania z sąsiednimi budynkami

c/ustalenie najmniejszej dopuszczalnej wielkości parcel.

- d/ forma i barwa reklam,
- e/ zakaz budowy na terenach nieurządzonych,
- f/ odstąpienie od granic przy zabudowaniu parceli

3/ " obowiązuje prawie budowlanem niema żadnych norm dotyczących utrzymania skarp względnie wykopów położonych w granicach prywatnej własności.

Sprawa ta na terenie wybrzeża wymaga bezwarunkowo uregulowania uwagi na stan, jaki znajdują się tereny nadbrzeżne /skarpy na Kamiennej Górze/ oraz tereny nierówne górzyste.

Uzgodniono następujący wniosek pod uchwałę Komisji:

" Należy ustawą przewidzieć możliwość ustanowienia w mieście Gdyni w drodze przepisów miejscowych obowiązku uporządkowania skarp znajdujących się na nieruchomościach prywatnych, o ile skarpy nie powstały wskutek budowy ulic, a ponadto sposobu tego uporządkowania i obowiązku utrzymania takich skarp i wykopów w należyłym stanie."

Przedstawione w chwili dzisiejszej Komisji wnioski do uchwalenia stanowią konieczność, bez których rozbudowa miasta musi kuleć. Przeważnie wprowadzenie ich w życie wymagać będzie zmiany obowiązujących przepisów ustawowych, - a zwłaszcza:

1. Rozp.Prez.Rzpl. z dn.16.II.1928r. o prawie budowlanem i zabudowaniu osiedli;
2. Ustawy z dn.14.III.1932 r. o scaleniu działek budowlanych;
3. Rozp.Prez.Rzpl. z dn.24.IX.1934r. zawierające prawo o postępowaniu wyłączeniowem;
4. Rozp.Prez.Rzpl. z dn.22 kwietnia 1922r. o rozbudowie miast;
5. prawdopodobnie również Rozp.Prez.Rzpl. z dn.30.XI. 1930 r. o ustroju m.Gdyni.

W wyliczonych ustawach wzgl.rozporządzeniach o mocy ustawy przeważnie znajdują się normy obowiązujące na całym obszarze Kraju. Normy te, zapewne dobre w miastach śródlądowych i starych /już urządzonych/ okazują się niedostatecznymi, nawet wręcz złymi, bo hamującymi rozwój od nowa budowanego miasta, o specyficznym charakterze portowym.

W czasie konstruowania nowych koncepcji prawnych dla nowopowstającego życia - a prawo do tego życia zdołała sobie Gdynia już wywalczyć - spotyka się z reguły stanowisko władz centralnych: "Ustawa - czy ten lub ów przepis jest wszędzie dobry tylko w Gdyni jakoś zły". Właśnie tak, - tylko w Gdyni będzie zły, bo Gdynia nie ma przykładu w miastach polskich - inaczej się budowała i innym celom będzie służyć!

Normy prawne idą za życiem pionierskim, są one niejako regulacją koryta rzeki już przez nią wyżłobionego. Wyłomny w obowiązującym w Państwie stanie prawnym Gdynia już poczyniła, skłaniając instancje ustawodawcze do stosowania na jej terenie norm wyjątkowych - specjalnych. Wspomnę tu o rozporządzeniu Prez.Rzpl. z dnia 24 listopada 1930 r. o ustroju miasta Gdyni, wprowadzającym dla Gdyni ustrój specjalny nie mieszczący się w granicach istniejącej organizacji administracji Państwa Polskiego. Specjalne przepisy gospodarcze w dziale prawa budowlanego, skarbowego i przemysłowego wprowadziło rozporządzenie Prez. Rzpl. z dnia 1 czerwca 1927 r. o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni, ustawa z dnia 14.III.1932r. o scaleniu działek budowlanych w Gdyni i wiele innych, nie licząc całego działu legislacji portowej. Dzisiejsze wnioski dotyczą przeważnie działu polityki terenowej i budowlanej na wybrzeżu. Są to bowiem dziedziny prawodawstwa najważniejsze w okresie rozbudowy wybrzeża, w którym jako konstrukcja rozwojowa musi być zaprojektowana i wzniesiona.-

MUZEUM
MIASTA
GDYNI
BIBLIOTEKA

Materiały na
Kocunę
6307/12