

ZAGADNIENIA TERENOWE  
MIASTA GDYNI



ODBITKA Z KWARTALNIKA „SAMORZĄD TERYTORIALNY”  
ZESZYT 4 ROK 1938

JA  
13.

ZAGADNIENIA TERENOWE  
MIASTA GDYNI

*M. 1 (438) (Gdynie)*

ODBITKA Z KWARTALNIKA „SAMORZĄD TERYTORIALNY”  
ZESZYT 4 ROK 1938



ZAGADNIENIA TERENOWE  
MIASTA GDYNI

BIBLIOTEKA  
WYDZ.  
ARCHITEKTURY

2460

## 6. RÓŻNE.

### ZAGADNIENIE TERENOWE MIASTA GDYNI.

#### Od Redakcji:

Praca, którą drukujemy została przygotowana w r. 1936 przez Komisję ekspertów w składzie: pr. Jan Strzelecki jako przewodniczący i redaktor oraz inż. arch. Kamil Lisowski i prof. Teodor Toeplitz jako członkowie — na zlecenie Prezesa Związku Rewizyjnego Samorządu Terytorialnego.

Opinię swoją odnośnie polityki terenowej m. Gdyni Komisja ekspertów uznała za właściwe poprzedzić rozważaniami na temat charakteru i tendencji rozwojowych miasta. Komisja jest zdania, że ocena tendencji rozwojowych miasta jest kluczem do prawidłowego ujęcia zagadnień polityki terenowej.

Oceniając perspektywy rozwoju miasta Gdyni, należy pamiętać o tym, że miasto to powstało i rośnie dzięki istnieniu jedyne go portu, będącego w całkowitej dyspozycji 32-milionowego państwa.

Dotychczasowy rozwój demograficzny m. Gdyni w jej dzisiejszych granicach administracyjnych charakteryzuje następujące zestawienie \*):

1921 r. —	5,1	tys. mieszkańc	ów
1931 r. —	37,3	„	„
1932 r. —	38,9	„	„
1933 r. —	49,2	„	„
1934 r. —	55,9	„	„
1935 r. —	82,0	„	„
1936 r. —	92,0	„	„

Zestawienie to wykazuje, że w ciągu 5 lat (1931 — 1936), lat największego natężenia kryzysu gospodarczego w kraju, ludność m. Gdyni wzrosła niemal trzykrotnie.

Przewidywanie w programie ogólnego planu zabudowania Gdyni osiągnięcia przez miasto w ciągu najbliższego 25-letniego okresu, komisja ekspertów uważa za zupełnie uzasadnione.

Należy przypuszczać, że po 25 latach Gdynia będzie się dalej rozwijała intensywnie.

W miarę wzrostu udziału państwa w życiu gospodarczym świata znaczenie Gdyni jako jedyne go portu Polski będzie wzrastać tym bardziej, że najbliższe okolice Bałtyku nie posiadają danych racjonalnych do powstania i rozwoju wielkich portów. Z tych względów istniejące porty najbliższe, należące do obszaru celnego Polski, jak Gdańsk lub zagraniczne — Królewiec czy Kłajpeda nie będą mogły stanowić poważniejszej konkurencji dla Gdyni.

Uświadamiając sobie wreszcie ilość i wielkość portów krajów już dziś przyjmujących wybitny udział w światowej wymianie gospodarczej jak Francja czy Niemcy oraz rozwój miast portowych — musimy dojść do wniosku, że rozwijający się organizm gospodarczy Państwa Polskiego wytworzyć może obok swego jedyne go portu, — miasto milionowe — Gdynię przyszłości.

Takie ujęcie perspektyw rozwojowych Gdyni powoduje postawienie przez Komisję tezy następującej:

*We wszystkich poczynaniach dzisiejszych Gminy m. Gdyni należy uświadomić sobie to, że rozwój Gdyni nie ograniczy się do liczby 250.000 ludności, że Gdynia przyszłości — to miasto milionowe.*

*W związku z tym planowanie dzisiejsze Gdyni powinno mieć na uwa-*

\*) Dane z Rocznika Statyst. m. Gdyni i Komisariatu Rządu m. Gdyni.



*dze przydatność każdej obecnej koncepcji urbanistycznej do dalszych etapów rozwoju Gdyni.*

Wobec niewielkiej ilości i niekorzystnej topografii terenów, przydatnych na cele budownictwa w sąsiedztwie portu, powinno się troskliwie baczyć, aby nieprzemyślane decyzje dzisiejsze nie przyczyniły się do radykalnego zatamowania bądź spaczenia przyszłego rozwoju wielkiego miasta Gdyni.

Dotychczasowy rozwój miasta nawet w warunkach kryzysu ekonomicznego dobitnie wykazał, że koncepcje teoretyczne, dotyczące rozwoju Gdyni, wlokły się w ogonie faktycznego rozrostu miasta. Gdynia, rozwijająca się ponad pierwotne przewidywania, przerosła wąskie ramy, które jej narzucono i właśnie wskutek braku śmiałej i przewidującej koncepcji wynikają obecnie największe bolączki, które już dziś czynią rozwój Gdyni chorobliwym.

Błędu tego po raz drugi popełnić nie wolno.

O ile celowym i przemyślanym było założenie portu gdyńskiego, o tyle zaprojektowanie City w jego obecnym miejscu było błędem, który daje się już dziś we znaki, krępując rozwój miasta.

Gdynia obecna jest wciśnięta w trójkąt między portem, lesistymi wzgórzami od zachodu i Kamienną Górą od południa z dodatkową zaporą od zachodu w postaci toru kolejowego, nie uzgodnionego wysokościowo z poziomem ulic miejskich. Miasto, będąc pozbawione racjonalnej komunikacji z poszczególnymi dzielnicami i satelitami, rozlało się bezplanowo po okolicznych wzgórzach budownictwem luźnym lub też dzikim rozlewiskiem baraków i lepierek, otaczających śródmieście.

Na terenach, wymagających dużego nakładu kosztów uzbrojenia (Działki Leśne, Witomino), stosowano zabudowę luźną, a więc najbardziej kosztowną, jeśli chodzi o inwestycje. Ta zabudowa rozproszona i bezplanowa nie rozwiązywała w żadnym wypadku kwestii osiedleńczej ludności m. Gdyni.

Ten sposób zabudowy dorywczej naraził Gminę na mało produkcyjny nakład olbrzymich kapitałów i zmusza ją w dalszym ciągu do wkładów, nie pozostających w żadnym racjonalnym stosunku do osiągniętych korzyści.

Stwierdzić trzeba, że dzisiejsze osiedla podmiejskie rozwijają się w sposób chaotyczny, sprzeczny z interesami Gdyni jako całości.

Wyrazem najbardziej jaskrawym chorobliwego rozwoju satelitów Gdyni jest wielka ilość osiedli dzikich — parazytów, otaczających miasto.

Zjawisko to powstało naskutek braku planowo przygotowanych terenów i łatwości uzyskania, poza plecami władz miejskich, zgody władz powiatowych na parcelację i nieracjonalną zabudowę terenów podmiejskich.

Nie mogły temu zaradzić stopniowe włączania do granic administracyjnych miasta obszarów już zabudowanych w sposób dziki i bezplanowy.

Zjawisko dzikich osiedli, będąc wyrazem dysproporcji między zapotrzebowaniem a podażą tanich mieszkań w Gdyni, wyrazem nędzy robotnika portowego, potwierdza brak świadomej polityki budowlano - terenowej w początkach rozwoju miasta i może mieć następstwa katastrofalne

nie tylko dla pracujących, czy bezrobotnych, którzy te osiedla zamieszkuje, lecz dla całego miasta.

Wobec braku zdecydowanej koncepcji co do wielkości obszaru przyszłego miasta, proces stopniowego, z roku na rok rozszerzania granic miasta powodował jedynie to, że dzikie osiedla przenosiły się z jednego miejsca na drugie, oddalając się od city miejskiego.

Obecnie są one rozsiane po całym terytorium obszaru miejskiego.

Te dzikie osiedla, będące zaprzeczeniem wszelkich najprymitywniejszych pojęć sanitarnych zbiorowości ludzkiej, *to ciągłe realne niebezpieczeństwo dla rozwoju Gdyni.*

W wypadku powstania ognisk epidemii w tych osiedlach rozwój Gdyni może być gwałtownie zahamowany; koszty opanowania takiej katastrofy mogą być ogromne, nie mówiąc już o tym, że port gdyński byłby omijany przez okręty obce, narażając Gdynię i Państwo na olbrzymie straty.

Istnienie dzikich osiedli obok portu, będącego również siedzibą floty wojennej Rzeczypospolitej, stanowi jeszcze jeden argument dla natychmiastowej likwidacji tego stanu anormalnego, co da się uczynić tylko drogą uruchomienia budownictwa najtańszych mieszkań dla warstw pracujących.

Wyrazem dyspozycji terenowej miasta i jego układu komunikacyjnego jest program ogólnego planu zabudowania miasta Gdyni.

Błędem pierwotnym planu zabudowania m. Gdyni było zaprojektowanie śródmieścia Gdyni w miejscu obecnym.

Ten błąd powoduje w dzisiejszym planie zabudowy wadliwe oddzielenie portu od miasta siecią torów kolejowych rozrzędowych, utrudniając komunikację śródmieścia z portem.

Węzeł kolejowy Gdyni w ogóle jest jednym z czynników, tamujących rozwój miasta.

Dzisiejszy przebieg linii kolejowej Gdańsk — Gdynia na odcinku miasta Gdyni rozdziela tereny miejskie, tworząc zaporę, utrudniającą komunikację kołową miejską.

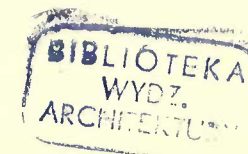
Kwestia podniesienia torów kolejowych na wysokość, umożliwiającą swobodne komunikowanie się w mieście, staje się zatem zagadnieniem pilnym.

Zdaniem Komisji połączenie kolejowe portu z krajem jest wadliwe; pociągi towarowe, idące do portu czy z portu, blokując linię osobową na odcinku miejskim najbardziej obciążonym, muszą być cofane w węzle portowym, co z jednej strony utrudnia funkcjonowanie kolei, z drugiej zaś strony powiększa ilość torów kolejowych, rozdzielających poszczególne dzielnice.

Za właściwe rozwiązanie Komisja uważa połączenie kolejowe portu z krajem, omijając miasto od strony północno - zachodniej.

Tereny, które od początku nadawały się na City gdyńskie, to rozległe plateau oksywskie.

W obecnym stadium rozbudowy Gdyni z jej niewłaściwie umiejscowionym i zrealizowanym już śródmieściem, — Komisja uważa przedstawiony program ogólnego planu zabudowania na ogół za słuszny. (Mowa tu





o programie planu zabudowania przedstawionym Komisji, a nie o planie opracowanym w międzyczasie).

Nie wypowiadając się merytorycznie co do projektu Biura Planu Regionalnego Wybrzeża Morskiego, dotyczącego przerwienia w przyszłości City gdyńskiego na Oksywie, Komisja jest zdania, że rozwój Gdyni przyszłości w każdym razie wymagać będzie zabudowy płaskowzgórza Oksywskiego czy to jako przyszłego City gdyńskiego, czy też jako wielkiej, zwartej dzielnicy mieszkaniowo - handlowej przyszłego miasta.

Mając zatem na uwadze perspektywę rozwoju Gdyni w dalszej przyszłości, Komisja podkreśla z naciskiem, że cała polityka terenowa i budowlana Gdyni powinna iść w tym kierunku, aby wspomniane plateau oksywskie zachować jako rezerwat dla przyszłej ekspansji Gdyni.

Zasadniczy podział na dzielnice Gdyni zarysowuje się w sposób następujący:

1. Śródmieście (City).
2. Port i przemysł.
3. Dzielnice par excellence mieszkaniowe.

Powiązanie komunikacyjne poszczególnych dzielnic wyraża się następującym schematem:

1. City  $\longleftrightarrow$  Port (Przemysł).
2. Port (Przemysł)  $\longleftrightarrow$  dzielnice mieszkaniowe robotn.
3. City  $\longleftrightarrow$  dzielnice mieszkaniowe warstw zamożnych i pracowników umysłowych.

4. Dzielnice mieszkaniowe robotn.  $\longleftrightarrow$  City  $\longleftrightarrow$  dzielnice mieszkaniowe warstw zamożnych i pracowników umysłowych.

Przy dzisiejszym układzie stosunków terenowo - komunikacyjnych m. Gdyni niedostateczne rozwiązania wykazują następujące punkty przytoczonego schematu:

1. City  $\longleftrightarrow$  Port (Przemysł). Oddzielenie portu od śródmieścia siecią torów rozrządowych utrudnia komunikację.
2. Port (Przemysł)  $\longleftrightarrow$  dzielnice mieszkaniowe robotn.

Wadliwe rozmieszczenie dzielnic robotniczych (rozproszenie tych dzielnic) niezmiernie utrudnia możliwość racjonalnego powiązania komunikacyjnego miejsca pracy z mieszkaniem robotnika.

4. Dzielnice mieszkaniowe robotnicze  $\longleftrightarrow$  City.

Przy dzisiejszym bezładnym osiedlaniu się robotników w dzielnicach przeważnie dzikich i źle rozmieszczonych, zagadnienie to nie jest sprecyzowane i rozwiązane.

Za względnie dostateczne można dziś uważać jedynie powiązanie komunikacyjne City z dzielnicami mieszkaniowymi warstw zamożnych i ewent. pracowników umysłowych, tj. punkt 3 schematu.

Wychodząc z przytoczonego schematu, ujmującego charakter i zależności funkcjonalne poszczególnych dzielnic m. Gdyni, Komisja wysuwa następujące wytyczne rozlokowania dzielnic mieszkaniowych:

1. Dzielnice mieszkaniowe robotnicze powinny być położone niezbyt daleko ośrodków pracy (Port — Przemysł).

A więc winny być ulokowane na terenach położonych na: Oksy-

wiu, Obłuzu Górnym i Dolnym, Pogórze, Cisowej, Demptowie, Chylonii i Grabówku, tworząc w ten sposób łuk osiedli dookoła portu.

Nie powinny być powstać i nie mogą być rozbudowywane, jak to ma miejsce obecnie, osiedla robotnicze na Witominie, w Małym Kacku, czy wreszcie w osiedlu, projektowanym na północny - zachód od Witomina.

Kwestionujemy w ogóle potrzebę szybkiej realizacji tego nowoprojektowanego osiedla. Tereny tego osiedla nie wykazują obecnie zdecydowanych cech, któreby pozwalały je przeznaczyć na cele budownictwa mieszkaniowego. Na osiedle robotnicze tereny te nie nadają się ze względu na znaczne oddalenie od ośrodków pracy.

Nie jest celowe również tworzenie w tym miejscu osiedla dla warstw zamożniejszych. Jako bardziej oddalone od City i morza i nie posiadające racjonalnej komunikacji, tereny tego osiedla będą znacznie mniej atrakcyjne niż tereny np. Redłowa. Gminie nie opłaci się otwieranie terenów budowlanych w nowoprojektowanym osiedlu, gdyż dająca się uzyskać względnie niska cena sprzedażna działek budowlanych, na które nie będzie większego popytu, może nie prędko opłacić koszty uzbrojenia terenu.

Zaznaczamy wreszcie, że realizacja tego osiedla byłaby kontynuowaniem błędnej polityki rozpraszania terenów budowlanych gdzie się tylko da, zamiast zabudowywania planowego przede wszystkim osiedli już istniejących.

Budowa tego osiedla może się stać aktualną, ale dopiero w dalszej przyszłości, narazie tereny te winny stanowić rezerwat dla przyszłej ekspansji.

Zaznaczyć należy, że określanie dzielnic jako robotniczych czy warstw zamożniejszych nie ma oznaczać ekskluzywności takiego czy innego zaludnienia, a jedynie przeważający charakter danego osiedla czy dzielnicy.

2. Dzielnice mieszkaniowe warstw zamożniejszych i pracowników umysłowych powinny być rozlokowane na południu od śródmieścia i obejmować: Kamienną Górę, Redłowo, Orłowo, Mały Kack, Witomino, Działki Leśne i część Grabówka, przy czym Orłowo winno utrzymać charakter letniskowo - kąpieliskowy.

Reasumując uwagi, dotyczące rozlokowania dzielnic mieszkaniowych Gdyni, Komisja stwierdza:

Dotychczasowe rozlokowanie dzielnic mieszkaniowych w Gdyni nie było wynikiem jakiegokolwiek przemyślanej koncepcji. Osiedla mieszkaniowe Gdyni lokowały się przeważnie wzdłuż jedynej arterii komunikacyjnej Gdańsk — Wejherowo. Częściowo na ich usytuowanie się wpłynęła możliwość uzyskania terenów budowlanych w drodze parcelacji prywatnej, chaotycznej, ale akceptowanej, niestety, przez czynniki, powołane przez prawo do czuwania nad racjonalnością osadnictwa.

Wysunięte wyżej przez Komisję wytyczne rozlokowania dzielnic mieszkaniowych Gdyni powinny skłonić Gminę do zajęcia się terenami, które dotąd były traktowane drugoplanowo (Oksywie, Obłuz, Pogórze,



Cisowa, Demptowo, Chylonia, Grabówek), tj. terenami na północ i północny zachód od City.

Komisja jest zdania, że City miejskie nie zmieści się w swym dalszym rozwoju między portem, Kamienną Górą i torem kolejowym. Liczyć się już dziś trzeba z tym, że przeleje się ono poza tory kolejowe, zajmując tereny położone na zachód od torów po obu stronach dworca kolejowego (kierunek na Grabówek, a w pewnym stopniu i na Orłowo — Kolibki).

Kluczem do ustalenia kolejności użytkowania terenów musi być konkretny plan akcji budowlanej.

Ruch budowlany, dziś najbardziej intensywny w śródmieściu, wymaga oczywiście w pierwszym rzędzie uzbrajania i użytkowania terenów City; pod tym względem nie podnosimy zastrzeżeń co do programu 5-letniego inwestycyj terenowych m. Gdyni.

Podstawowym kryterium dla oceny kolejności uzbrajania i użytkowania terenów innych dzielnic Gdyni — musi być natężenie zapotrzebowania poszczególnych rodzajów budownictwa mieszkaniowego.

Komisja uważa, że najbardziej potrzebnym w Gdyni budownictwem jest budownictwo socjalne mieszkań dla robotników, gdyż:

- 1) warstwy robotnicze znajdują się obecnie w warunkach mieszkaniowych, urągających wszelkim współczesnym pojęciom higieny,
- 2) rozwiązanie kwestii mieszkaniowej robotników jest nie tylko zaspokojeniem potrzeb mieszkaniowych samych pracujących, lecz jednocześnie zapewnieniem dalszego harmonijnego rozwoju Gdyni jako całości, zarówno pod względem gospodarczym, jak i urbanistycznym.
- 3) Uruchomienie na szerszą skalę budownictwa robotniczego wprowadzi element planowości w dziedzinę realizacji całych osiedli, co pozwoli gminie na prowadzenie świadomej i celowej polityki terenowej i inwestycyjnej. Dopiero wtedy na podstawie rzeczowego programu budowlanego ustalać można będzie linie wytyczne i kolejność inwestycyj na lata następne.

A więc plan akcji budowlanej powinien w pierwszym rzędzie obejmować budownictwo (socjalne) mieszkaniowe dla robotników.

Budownictwo mieszkaniowe dla warstw zamożniejszych powstaje w dostatecznej mierze samorzutnie, a rzeczą gminy jest tylko odpowiednie skierowanie go na przygotowane zawczasu tereny.

Pod względem stanu mieszkaniowego robotników — Gdynia zajmuje najgorsze miejsce wśród wszystkich miast Polski.

W miastach Polski, powstałych i rozwijających się przed wojną światową, istniało — aczkolwiek w stopniu nie odpowiadającym istotnym potrzebom — budownictwo czynszowych domów robotniczych. Domy te budowane były przy pomocy kapitałów prywatnych.

Budownictwo takich domów przed wojną — wobec małych wymogów ze strony władz, nadzorujących budownictwo i dbających o zdrowie publiczne — opłacało się przedsiębiorcom, budującym domy robotnicze do wynajmu.

Jak wiadomo, jednak już przed wojną światową kapitał prywatny

zaczął stopniowo wycofywać się z budowy domów robotniczych, gdyż wynajem mieszkań robotniczych w nowowznoszonych domach, wobec zwiększenia się wymogów odnośnie standardu mieszkań, nie dawał dochodu takiego, jaki można było osiągnąć z tego samego kapitału na wolnym rynku.

Sytuację miast przedwojennych ratuje dziś w pewnym stopniu istnienie starych domów, w których gnieździ się ludność robotnicza.

Gdynia, będąc miastem nowym, powstałym i rozwijającym się już za czasów Niepodległości, stanowi jaskrawy dowód, że kapitał prywatny nie interesował się budową mieszkań małych, gdyż mieszkania budowane przy pomocy tego kapitału wysokooprocenowanego nie są dostępne dla lokatorów spośród warstw pracujących.

Budownictwo zaś domków robotniczych na własność z oszczędności robotniczych, bez udziału bardzo taniego kredytu publicznego, przy wysokich cenach terenu i małych zarobkach robotników, prowadziło do dzikiej i chaotycznej rozbudowy osiedli barakowych.

Uświadamiając sobie te specyficzne warunki mieszkaniowe warstw pracujących Gdyni, Komisja wyraża zdecydowany pogląd, że niemożliwym jest rozwiązanie kwestii terenowo - budowlanych m. Gdyni bez udziału taniego kapitału publicznego, który by finansował na szeroką skalę budowę mieszkań robotniczych w Gdyni.

Gdynia jest pierwszym w Polsce miastem, które już dziś wykazuje ponad wszelkie wątpliwości, że budowa mieszkań dla warstw pracujących staje się dziedziną, w którą wkroczyć musi gospodarka publiczna, jak już wkroczyła w sprawę oświaty publicznej, komunikacji, dostarczania wody w miastach itd.

Przy ocenie przeznaczenia terenów wskazaliśmy na to, że terenami, na których powinno się sadowić budownictwo robotnicze, są: Oksywie, Obłuża, Pogórze, Cisowa, Demptowo, Chylonia i Grabówek.

Tereny te powinny być zbrojone w pierwszym rzędzie.

Program pięcioletni inwestycyj m. Gdyni uwzględnia te tereny w stopniu niedostatecznym.

Wadą zasadniczą planu pięcioletniego inwestycyj terenowych m. Gdyni jest, zdaniem Komisji, to, że program inwestycyj terenowych nie został oparty na planie konkretnej akcji budowlanej.

W ten sposób program inwestycyj pięcioletnich, pozbawiony realnych podstaw, jest trudny do oceny.

Program ten jest jak gdyby planową próbą podążania za bezplanowym, żywiołowym ruchem budowlanym Gdyni.

Przy istniejącym planie akcji budowlanej zadaniem programu inwestycyj terenowych jest tworzyć i narzucać koncentracje planowe inwestycyj, a tym samym urabiać wpływ na kierunek i zasięg budownictwa

Wyłuszczyliśmy poprzednio wytyczne Komisji co do kolejności użytkowania terenów budowlanych m. Gdyni.

W myśl tych wytycznych uważamy, że program pięcioletni inwestycyj terenowych wychodzi poza ramy konieczności, jeśli chodzi o Mały Kack, Witomino i częściowo Redłowo.

Mały Kack, zabudowany dziś nieracjonalnie i chaotycznie, (dzielni-



ca robotniczą, jak to zaznaczyliśmy, być nie może) wymaga co najwyżej uporządkowania stanu istniejącego bez otwierania nowych terenów i bez nowych inwestycji.

Zlikwidowanie barakowego osiedla, jakim jest Mały Kack, nie da się osiągnąć inwestowaniem jego terenów. Tylko budowa nowych mieszkań robotniczych na terenach budownictwa socjalnego i przeniesienie mieszkańców m. Kacka do nowych domów z jednoczesnym burzeniem lepierek opróżnionych może, zdaniem Komisji, uzdrowić stosunki terenowo - budowlane Małego Kacka.

Te same uwagi dotyczą Witomina.

Trzeba zrezygnować z dalszego osiedlania robotników na Witominie, należy najmniejszym kosztem uporządkować tę dzielnicę i pozostawić na razie jako rezerwat na przyszłe osiedle dla warstw zamożniejszych, ew. pracowników umysłowych (dzisiaj tereny na Witominie nie posiadają tych walorów).

Względnie duże inwestycje Redłowa, zwłaszcza, że są to tereny gminne, nie nasuwają zastrzeżeń; należy więc zrezygnować z inwestycji na Witominie i Kacku, cały natomiast wysiłek skierować na Redłowo.

Uwagi nasze, dotyczące programu inwestycji Małego Kacka i Witomina, powinny być rozumiane jako zarzut względnego przerostu inwestycji na tych terenach, wobec niedostatecznego uwzględnienia terenów, któreśmy określili jako tereny, nadające się pod budownictwo socjalne.

Komisja zwraca uwagę na wybitne znaczenie inwestycji na terenach budownictwa socjalnego dla prawidłowego rozwoju Gdyni.

Ta uwaga nie oznacza zastrzeżeń co do przedstawionego programu inwestycji na terenach City miejskiego. Jak to już zaznaczono wyżej, Komisja uważa przygotowanie odpowiedniej ilości terenów budowlanych w śródmieściu za taką samą konieczność dla miasta - portu, jak i przygotowanie terenów pod budownictwo socjalne.

Sposób inwestowania terenów powinien być przystosowany do rodzaju zabudowy.

Zabudowa zwarta, wielokondygnacyjowa, jak wiadomo, wymaga pełnego uzbrojenia terenu (jezdnie, chodniki, kanalizacja, wodociąg, elektryczność, gaz).

Taka zabudowa wymaga mniejszej ilości terenów budowlanych, zgęszczając zaludnienie na jeden hektar. Koszty uzbrojenia terenu, przeliczone na element mieszkaniowy, przy zastosowaniu tego samego pełnego uzbrojenia są znacznie niższe, niż przy zabudowie luźnej.

Koszt budowy elementu przy zabudowie kilkukondygnacyjowej może być niższy, niż takiegoż elementu przy zabudowie domami niskimi, luźnymi lub półzwartymi.

Wreszcie ten sposób zabudowania pozwala na znacznie szybsze osiągnięcie większej ilości mieszkań, dających maximum warunków higieny i zdrowotności mieszkań, przy stosunkowo niewysokim czynszu.

Wychodząc z tych przesłanek, Komisja uważa, że zasadniczą koncepcją budowy mieszkań robotniczych w Gdyni powinno być budownictwo

kilkukondygnacyjne blokowe na terenach o pełnym uzbrojeniu (przykład: domy Paged'u na Oksywiu).

Program ogólnego planu zabudowania Gdyni zbyt ogranicza gęstość zabudowy poszczególnych dzielnic. O ile się zastosuje maximum warunków higienicznych, (% zabudowy, rozstaw bloków, nasłonecznienie) można śmiało budować dzielnice mieszkaniowe o zaludnieniu do 500 osób na 1 ha netto. Zwłaszcza dla Gdyni, wobec braku odpowiednich terenów, problemat zwiększenia gęstości zabudowy posiada olbrzymie znaczenie, pozwalając przy niewielkiej ilości terenów osiągnąć maksymalne wyniki i w ten sposób taniej i szybciej rozwiązać kwestię głodu mieszkaniowego warstw pracujących w Gdyni.

Uważamy, że specjalnie w Gdyni nie należy podtrzymywać złudzeń „własnego, taniego domku“ dla każdego robotnika, gdyż takie złudzenia sprzyjają jedynie rozbudowie dzikich osiedli barakowych.

Lepiej jest w praktyce dać robotnikom dobre i tanie mieszkania w blokach za czynszem, niż w teorii — domki własne na własnych parcelach.

Komisja nie wyklucza całkowicie luźnej zabudowy dla budownictwa socjalnego. Przewidujemy możliwość budowy domów tanich, obliczonych na krótki okres amortyzacyjny (25 lat), lecz na terenach minimalnie uzbrojonych (tylko drogi i ewent. oświetlenie elektryczne). Takie domy winny być stawiane na odpowiednio dużych parcelach (przeciętnie 1000 m. kw.) na terenach, oddawanych przez gminę na prawie zabudowy. Przy dalszym omawianiu prawa zabudowy rozwiniemy szerzej przytoczoną koncepcję.

Na wszystkich prawie terenach, przeznaczonych pod budownictwo socjalne, o ile nie staną na przeszkodzie niekorzystne warunki topograficzne, a więc na terenach Oksywia i Obłuża bliżej portu, Cisowej, Chylonii i Grabówka, powinna być stosowana zabudowa kilkukondygnacyjowa (do 500 mieszkańców na 1 ha). Wszystkie zatem wymienione tereny powinny w pierwszym rzędzie posiadać pełne uzbrojenie terenu (drogi, kanalizacja, wodociąg, światło, gaz).

Wg danych Komisariatu Rządu m. Gdyni własność terenowa miejska wynosi około 343 ha. Stanowi to około 5% powierzchni w granicach administracyjnych miasta (6,5 tys. ha).

Jak znikoma jest ilość terenów własnych m. Gdyni, może wykazać zestawienie własności terenowej gminnej w niektórych miastach zachodniej Europy oraz miastach polskich w procentach do obszaru miasta w granicach administracyjnych\*\*):

*Tylko tereny gminne:*

1. Rostock — 84%,
2. Freiburg — 59%,
3. Frankfurt n/M — 46%,

\*\*\*) Statistisches Jahrbuch deutscher Gemeinden 1934 oraz Statystyka Polski zeszyt 14.



4. Królewiec — 34%,
5. Wiedeń — 25%.

*Tereny gminne i państwowe razem:*

6. Poznań — 32% (gminne — 17 %, państwowe — 15%),
7. Kraków — 31%, (gminne — 13%, państwowe — 18%),
8. Toruń — 56% (gminne — 25%, państwowe — 31%).

Nie należy poza tym zapominać, że te 343 ha nie stanowi pełnowartościowej powierzchni terenów, których ilość i rozmieszczenie może wpływać na politykę terenową miasta; przeważnie są to tereny, położone na południowych i południowo - zachodnich rubieżach miasta, (Redłowo, Witomino). Tereny te w przeciwstawieństwie do terenów północnych i północno - zachodnich przedstawiają mniejszą wartość dla dynamiki rozwojowej m. Gdyni.

Celowe ujęcie zagadnień terenowych wymaga od gminy posiadania zapasu własnych terenów.

Zapas obecny własności terenowej miasta wyklucza w sposób zdecydowany wszelką myśl o prowadzeniu realnej polityki terenowej i budowlanej.

Chcąc założyć zdrowe podwaliny pod przyszły rozwój Gdyni, należy natychmiast przystąpić do tworzenia zapasu terenów miejskich.

Zapas terenów gminnych m. Gdyni powinien być procentowo większy niż w innych miastach starych, Gdynia bowiem ma do rozwiązania — oprócz zagadnienia gmachów użyteczności publicznej, parków i zieleńców — problemat budownictwa socjalnego, którego rozwiązanie dziś jest niemożliwe bez posiadania przez gminę odpowiednio tanich i właściwie rozmieszczonych terenów.

Wychodząc z założenia rozwoju Gdyni w ciągu 25 lat jako miasta 250-tysięcznego, spróbujmy obliczyć zapas terenów, które gmina musi posiadać dla zrealizowania planu zabudowania.

Na cele użyteczności publicznej (szkoły, szpitale, cmentarze, kościoły, place sportowe, place publiczne, zieleńce i parki) plan zabudowania przewiduje bez powierzchni ulic — 780 ha.

Ponieważ gmina posiada 71 ha terenów własnych na cele użyteczności publicznej — pozostaje do zdobycia zatem

$$780 - 71 = 709 \text{ okrągło } 700 \text{ ha.}$$

Zapotrzebowanie terenów na budownictwo socjalne drogą szacunkową, obliczamy na podstawie następujących rozważań:

Gdynia jest typowym miastem proletariackim, w którym ludność robotnicza stanowi większość mieszkańców.

Dane powszechnego spisu ludności z r. 1931 określają ludność robotniczą Gdyni na 62% ogółu ludności Gdyni.

Niestety, późniejszych danych o strukturze społecznej ludności Gdyni — nie posiadamy.

Gwałtowny przyrost ludności Gdyni od 1931 r. mógł wprawdzie

zmienić oblicze społeczne miasta, sądzymy jednak, że raczej w kierunku zwiększenia procentu ludności robotniczej.

Trzeba przyjąć, że cała ludność robotnicza m. Gdyni — to klient budownictwa socjalnego.

Już w chwili obecnej zatem, przyjmując ludność Gdyni na 90.000 mieszkańców — na terenach budownictwa socjalnego ulokować trzeba około 55.000 ludzi (62% ludności Gdyni).

Zwracamy uwagę na to, że w samych tylko barakach i lepiankach mieszka aż 30.000 ludności (pg danych Komisariatu Rządu m. Gdyni).

Za lat 25 (250.000 ludności) na skutek zmniejszenia tempa dalszej rozbudowy portu i miasta, struktura społeczna ludności Gdyni może się przeobrazić w kierunku zmniejszenia procentu ludności robotniczej, jednak nie będzie ona stanowić mniej niż 50% ludności Gdyni.

W ramach planu zabudowania Gdyni zatem trzeba się liczyć z koniecznością osiedlenia 125.000 ludności robotniczej na terenach budownictwa socjalnego.

Zgodnie z naszymi wytycznymi zakładamy, że około 70% tej liczby, tj. 90.000 ludności powinno być osiedlone w domach kilkukondygnacyjnych na terenach o gęstości zaludnienia do 500 osób na 1 ha netto.

Na ten cel potrzeba 220 ha terenów  $\frac{90.000}{500} = 180 \text{ ha} + 40 \text{ ha}$  na ulice = 220 ha).

30% liczby 125.000 tj. około 35.000 ludności będzie osiedlone w domach wolnostojących lub bliźniaczych na terenach o gęstości zaludnienia około 50 osób na 1 ha.

Wymaga to dalszych 840 ha terenów  $\frac{35.000}{50} = 700 \text{ ha} + 140 \text{ ha}$  na ulice = 840 ha).

Według przedstawionych Komisji danych istnieją możliwości:

- |  |              |
|--|--------------|
| 1. otrzymania od Państwa terenów budowlanych . . . . .   | około 570 ha |
| 2. wykorzystując uprawnienia, wynikające z ustawy o reformie rolnej można otrzymać terenów budowlanych . . . . . | „ 285 „      |
| 3. drogą zakupu terenów od osób prywatnych można otrzymać terenów budowlanych . . . . .                          | „ 531 „      |

Razem około 1.386 ha

Koszt nabycia tych terenów wynosiłby wg obliczeń, przedstawionych przez Komisję, 15.600.000 zł.

Łącznie zatem w ramach zabudowania Gdyni potrzeba na cele budownictwa socjalnego:

220 ha + 840 ha = 1060 ha — okrągło 1000 ha terenów budowlanych.

Ogółem do zdobycia terenów przez gminę m. Gdyni potrzeba:

1. na cele użyteczności publicznej — 700 ha,
2. na cele budownictwa socjalnego — 1000 ha,

Razem — 1700 ha.

Po zrealizowaniu zdobycia tego zapasu łącznie z już posiadany-



mi terenami w ilości około 340 ha, gmina stałaby się właścicielką łącznej powierzchni 2040 ha. W stosunku do powierzchni całego miasta w granicach administracyjnych (6,5 tys. ha) stanowiłoby to około 31,5%, co w porównaniu z innymi miastami zachodniej Europy nie stanowiłoby ilości wygórowanej.

Dla zdobycia obliczonego zapasu terenów, gmina musi iść do celu trzema drogami:

- 1) część terenów otrzymać może od Skarbu Państwa na podstawie ustawy o rozbudowie miast,
- 2) przymusowego wykupu terenów na podstawie ustawy o reformie rolnej,
- 3) kupna terenów od osób prywatnych.

Uzyskane w ten sposób 1386 ha terenów budowlanych stanowią obszar mniejszy od tego, który obliczyliśmy jako zapas gruntów gminy m. Gdyni, konieczny do zrealizowania planu zabudowania (1700 ha).

Zaznaczyć należy, że, nie posiadając innych danych odnośnie możliwości kupna terenów w śródmieściu oraz na Grabówku, Komisja musiała poprzestać jedynie na wskazaniu tych możliwości, które jej zakomunikowano. Komisja podkreśla jednak z naciskiem, że kwestia kupna terenów w City, a zwłaszcza na Grabówku, który w niedługim czasie może stać się dalszym ciągiem śródmieścia — stanowi niezmiernie ważną i pilną potrzebę gminy m. Gdyni.

Wyprowadziliśmy kwotę 15.600.000 zł, okrągło 16 milionów, jako niezbędną dla uzyskania koniecznego zapasu terenów.

Powstaje teraz pytanie, w jaki sposób uzyskać tę sumę w warunkach obecnego stanu finansowego gminy m. Gdyni?

Pewna, nieznaczna część terenów, będących obecnie własnością gminy m. Gdyni, może być sprzedana dla uzyskania częściowego pokrycia kosztów nowonabywanych terenów. (Mamy tu na myśli tereny Redłowa i Witomina). Wpływy z tego źródła nie rozwiążą jednak zagadnienia.

Komisja jest zdania, że niezbędne dla zdobycia terenów środki w wysokości około 16 milionów złotych winny być otrzymane w drodze pożyczki wewnętrznej. Obligacje tej pożyczki posłużyłyby dla spłaty właścicieli terenów.

Wymagałoby to oczywiście wprowadzenia drogą ustawy obowiązku przyjmowania za tereny wykupywane przymusowo należności w obligacjach tej pożyczki.

Istnienie specjalnej ustawy nie wykluczałoby przeprowadzenia z właścicielami terenów umów dobrowolnych, lecz, przeciwnie, ułatwiałoby w wysokim stopniu zawieranie takich umów.

Wprowadzenie obowiązku przyjmowania obligacji za przymusowo wykupione grunty nie przedstawia w prawodawstwie naszym nic nowego, byłoby to jedynie zastosowaniem do stosunków miejskich zasad reformy rolnej, przewidującej płatność renty ziemskiej.

Komisja zdaje sobie sprawę z tego, że projekt wydania takiej ustawy wywoła liczne sprzeciwy, uważa jednak, że interes publiczny i to nie

tylko gminy, ale i państwa winien być postawiony na pierwszym miejscu. Specjalne znaczenie i stanowisko Gdyni całkowicie uzasadnia wydanie specjalnej ustawy umożliwiającej jej rozwój. Komisja nie jest zdania, że wystarczy nowelizacja ustawy o reformie rolnej, projektowana przez T. B. O. Trzeba się raz zdecydować na trwałe zabezpieczenie możliwości rozwoju portu i miasta Gdyni.

Komisja nie sądzi, aby istniały inne realne możliwości załatwienia sprawy.

Dla obsługi pożyczki o wysokości 16 milionów złotych trzeba by wydatkować rocznie około 1.000.000 zł. Suma ta dałaby się uzyskać drogą opodatkowania terenów budowlanych w granicach administracyjnych Gdyni i w granicach jej sfery interesów mieszkaniowych.

Podług danych Komisarjatu Rządu m. Gdyni terenów budowlanych, rozparcelowanych w Gdyni, było 396,78 ha, a w sferze jej interesów mieszkaniowych — 353,29 ha; dogodnych dla budownictwa, nierozparcelowanych terenów w Gdyni było w połowie 1935 r. — 1218 ha, a w sferze interesów — 3062 ha. Wartość tych terenów można obliczyć j. n.:

Tereny rozparcelowane w Gdyni, licząc średnio	
po 6 zł metr —	24.000.000.—
Tereny rozparcelowane poza granicami Gdyni,	
licząc średnio po 2,5 zł za metr —	9.000.000.—
Tereny nierozparcelowane w mieście po 2 zł —	24.000.000.—
Tereny w sferze interesów mieszkaniowych po 1 zł —	30.000.000.—
	<hr/>
	Razem 87.000.000.—

Ogólna, przybliżona, nisko liczona wartość terenów wynosi więc około 90 milionów złotych.

Przy zastosowaniu przeciętnego opodatkowania w wysokości 1% ad valorem, można z łatwością osiągnąć roczny wpływ 900.000 zł. Stopa opodatkowania powinna jednak być zróżnicowana w zależności od tego, czy dany grunt podlega zabudowaniu w czasie najbliższym lub dalszym. Grunty, niepodlegające na zasadzie planu regulacyjnego zabudowaniu, powinny być całkowicie zwolnione od podatku.

Część sumy, uzyskana z podatku od terenów położonych w sferze interesów mieszkaniowych w Gdyni, mogłaby być użyta na uporządkowanie przez powiat spraw budowlanych w tej sferze.

Brakujące do pokrycia annuitetu pożyczki obligacyjnej sumy mogą być osiągnięte: przede wszystkim z dochodów z nowonabytych terenów, uzyskiwanych początkowo głównie z dzierżaw za eksploatację rolną, a w dalszej przyszłości zaś — z opłat rocznych (czynszów) za prawo zabudowy. W miarę, jak miasto będzie się rozwijało, ten ostatni dochód będzie stale wzrastał i niewątpliwie pokryje różnicę, wynikającą ze zmniejszenia się wskutek zabudowywania ilości podlegających podatkowi placów niezabudowanych.

Zmniejszanie się powierzchni niezabudowanej zresztą częściowo tylko odbijać się będzie na wpływach podatkowych, gdyż nawet przy zastosowaniu wszelkich środków przeciwko wzrostowi renty gruntowej (cen placów) należy się z pewną zwykłą tych cen liczyć.



Należy również wprowadzić do systemu podatkowego Gdyni podatek od przyrostu wartości. Wobec tego, że wpływy z tego podatku, pobieranego tylko przy przejściu własności nieruchomości z rąk do rąk, zależne są od: 1) ilości transakcyj, 2) różnicy cen nabycia i sprzedaży, 3) okresu władania, — niemożliwym jest preeliminowanie z tytułu tego podatku jakichkolwiek sum stałych, może on jednak być dla polityki gruntowej miasta wydatną pomocą.

Nakreślony powyżej system nabycia i opłaty gruntów całkowicie uniezależnia operację od normalnego budżetu miasta.

Podkreślamy, że kupno terenów od osób prywatnych powinno nastąpić od razu w całości, nabywanie bowiem terenów częściami podniesie ceny na rynku i może spowodować większe wydatki gminy.

Im prędzej gmina nabędzie tereny, tym mniej na tym straci; zaniedbanie zdobycia terenów dzisiaj spowoduje dziesięciokrotnie większe wydatki gminy w przyszłości.

Kwota 16 milionów zł, którą gmina musi wyłożyć na kupno terenów, jest kosztem błędu, który popełniono, nie wykupując terenów prywatnych przy zakładaniu miasta; za ten błąd taniej się zapłacić nie uda — z każdym rokiem koszt tego błędu będzie wzrastać, tamując jednocześnie rozwój Gdyni.

Wszystkie tereny budowlane, nabyte czy uzyskane od Skarbu Państwa, powinny stanowić nienaruszalny zapas terenowy gminy m. Gdyni. (Wyjątek dla pewnej nieznaczonej części terenów Redłowa i Witomina).

Osiągnąć to się da tylko drogą stosowania na szeroką skalę odstępowania terenów pod budownictwo na prawie zabudowy.

Prawo zabudowy jest doskonałym instrumentem, który pozwoli gminie prowadzić racjonalną politykę terenowo-budowlaną.

Oddając tereny na prawie zabudowy, gmina nie pozbywa się swoich terenów, nie traci nic na wzroście renty gruntowej, mając w przyszłości do dyspozycji tereny, których celowe użytkowanie może być łatwo zmienione, jeśli tego wymagać będzie dalszy rozwój miasta.

Stosownie prawa zabudowy pozwoli na prowadzenie społecznej polityki budowlanej; oddając za niski czynsz dzierżawy tereny na budownictwo socjalne — gmina pozwoli ruszyć z martwego punktu budownictwo mieszkań robotniczych w Gdyni.

Tereny na budownictwo mieszkaniowe zamożniejsze również powinny być oddawane na prawie zabudowy, z tym jednak, że czynsz dzierżawny musiałby być stosowany wyższy tak, aby w rezultacie czynsze pobierane za wszystkie tereny budowlane, oddane na prawie zabudowy, oraz wpływy z podatku od placów niezabudowanych stanowiły conajmniej amortyzację obsługi pożyczki, zaciągniętej na kupno terenów.

Przykładem, ilustrującym dodatnie możliwości stosowania prawa zabudowy, może służyć sprawa użytkowania terenów płaskowzgórza oksywskiego.

Wypowiedzieliśmy pogląd, że tereny Oksywia powinny stanowić rezerwat dla przyszłej ekspansji Gdyni z ewentualną nawet możliwością przetrwania w przyszłości City Gdyńskiego na Oksywie.

Tereny Oksywia przedstawiają olbrzymią wartość budowlaną dla

Gdyni zarówno ze względu na bliskość Portu i City, jak i na doskonałe warunki topograficzne.

Pozostawienie tych terenów pod uprawę rolną w oczekiwaniu na przyszły rozwój miasta, nie jest, naszym zdaniem, celowym wyzyskaniem tych terenów, zwłaszcza wobec niewielkiej ilości innych terenów budowlanych w Gdyni.

Komisja proponuje, po zdobyciu terenów Kępy Oksywskiej przez gminę, następujące ich użytkowanie:

- 1) część terenów, położonych bliżej portu, należy zabudować domami kilkukondygnacyjnymi robotniczymi,
- 2) dalsze partie terenów oddać pod zabudowę luźną na budownictwo robotnicze.

Całą akcję, oczywiście, należy oprzeć na prawie zabudowy. Zabudowa części Oksywia, położonych bliżej portu, blokami kilkukondygnacyjnymi jest logiczna i celowa dziś; jako budownictwo trwałe na terenach całkowicie uzbrojonych będzie ono celowe również w wypadku największego rozwoju Gdyni (bliskość ośrodków pracy). Zabudowa trwała obrzeży portowych Oksywia musiałaby oczywiście uwzględnić pozostawienie części terenów przy porcie jako niezabudowanych. Te tereny niezabudowane byłyby rezerwatem dla prawidłowego połączenia przyszłego ośrodka na Oksywiu z portem (arterie komunikacyjne, przestrzenie zielone, użyteczność publiczna, budownictwo domów dla warstw bardziej zamożnych itd.).

Dalsze tereny Oksywia nie mogłyby być zabudowane w sposób trwały, gdyż późniejszy rozwój miasta może postawić inne warunki wykorzystania terenów.

Dalsze partie Oksywia powinny być zabudowane budownictwem mniej trwałym, o charakterze raczej prowizorycznym, liczącym na okres amortyzacyjny 25 lat.

Budownictwo takie nie wymagałoby prawie wcale uzbrojenia terenów, poza powiązaniem komunikacyjnym zasadniczym i siecią uliczek prymitywnych wraz z doprowadzeniem linii elektrycznej.

Parcele te musiałby być odpowiednio duże (przeciętnie 1000 m. kw.) z tym, że gęstość zaludnienia wyniosłaby około 50 osób na 1 ha. Przykładem tego właśnie rodzaju budownictwa robotniczego jest osiedle Naramowice pod Poznaniem.

Korzyści takiego budownictwa na Oksywiu są widoczne zarówno w dzisiejszej sytuacji Gdyni, jak i w przyszłym jej rozwoju, gdyż proponowane budownictwo prowizoryczne na prawie zabudowy po upływie terminu prawa zabudowy może być łatwo usunięte i cały teren przeznaczony na inne cele.

Prawo zabudowy jest zatem podstawowym założeniem, przy którym jest możliwe ujęcie polityki terenowo - budowlanej Gdyni.

W toku naszych rozważań podkreślaliśmy, że niemożliwym jest oderwanie polityki terenowej gminy od polityki budowlanej.

Podkreślamy, raz jeszcze, że rozwiązanie spraw terenowych Gdyni bez posiadania konkretnego planu akcji budowlano - mieszkaniowej jest nieralne; konieczność uruchomienia kapitałów publicznych na budownictwo ro-



botnicze Gdyni jest wnioskiem, zamykającym rozważania na temat polityki terenowej m. Gdyni.

Realizatorem akcji terenowo - budowlanej m. Gdyni może być już istniejące Towarzystwo Budowy Osiedli (T. B. O.) w Gdyni, z tym jednak, że gmina spełniać będzie nie tylko formalny, lecz istotny nadzór nad działalnością Towarzystwa.

Po przyjęciu zasad, proponowanych przez Komisję — Towarzystwo Budowy Osiedli winno zmienić wytyczne swej pracy.

Akcja budowlana T. B. O. powinna polegać na odstępowaniu zabudowanych parceli do użytkowania bez pozbywania się prawa własności. Nie jest oczywiście wykluczonym odstępowanie na prawie zabudowy niezabudowanych parceli, szczególnie jeśli chodzi o zabudowę terenów dla ludności zamożniejszej lub odstępowanie terenów innym organizacjom, nie obliczonym na zysk.

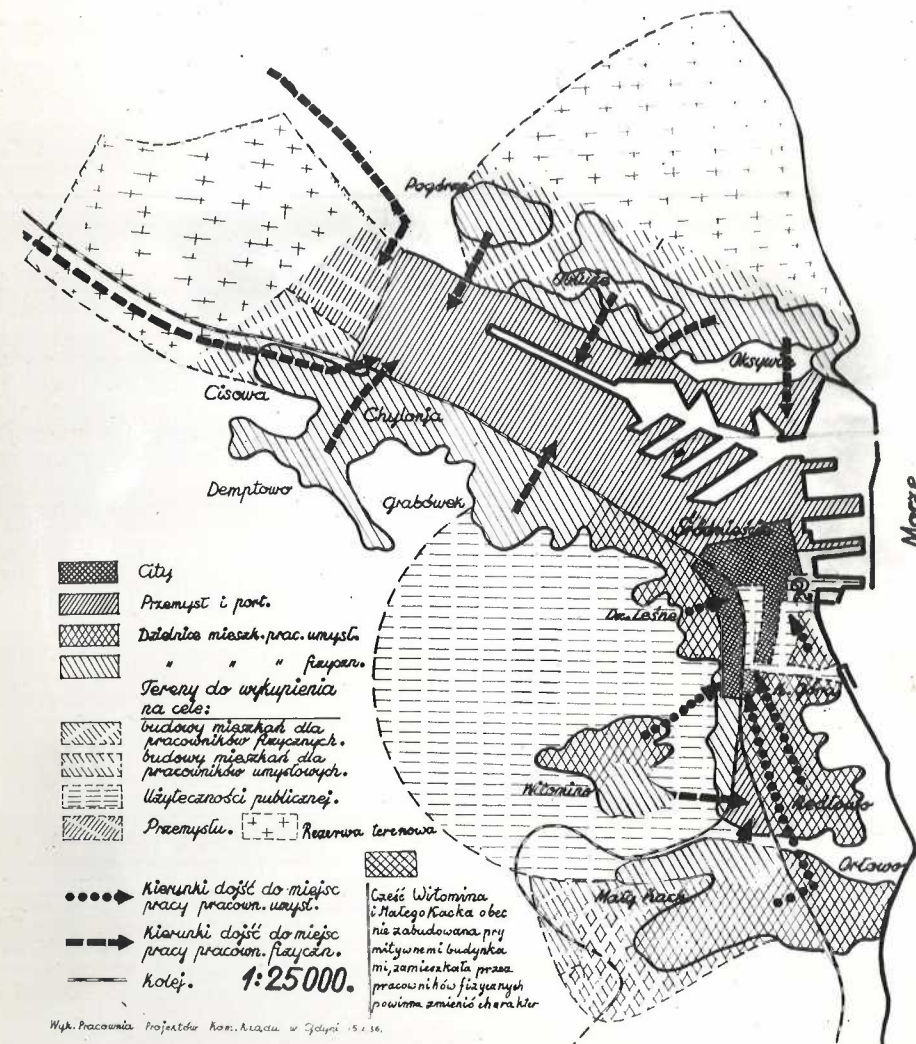
Działalność budowlana T. B. O. powinna być nastawiona na budownictwo socjalne; T. B. O. nie powinno zajmować się budową mieszkań dla osób zamożniejszych.

Przy oddawaniu terenów na prawie zabudowy należy szeroko uwzględnić istniejące w danym momencie dobrze prowadzone spółdzielnie mieszkaniowe świata pracy (pracownicy fizyczni i umysłowi).

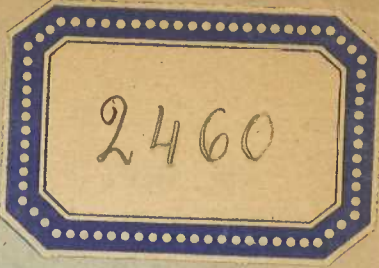
Towarzystwo Budowy Osiedli, jako organ gminy w dziedzinie polityki terenowej i budowlanej, powinno otoczyć najbardziej życzliwą opieką powstającą w Gdyni spółdzielczość mieszkaniową.

BIBLIOTEKA  
WYDZ.  
ARCHITEKTURY

## Zapotrzebowanie terenów i przyszły układ dzielnic Gdyni







2460