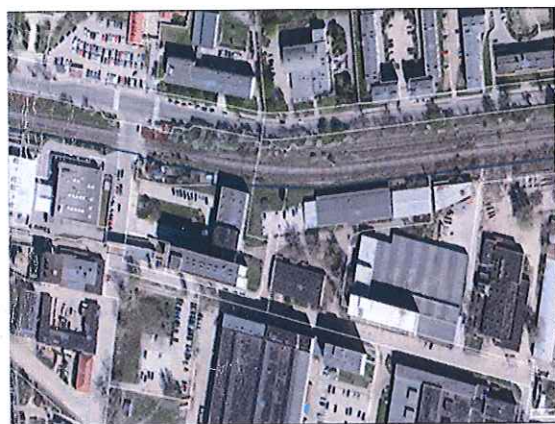


**WYCIĄG Z PROTOKOŁU Z PRAC
KOMISJI DS. ZBADANIA STANU
NIERUCHOMOŚCI PRZY UL. INŻ. JANA
ŚMIDOWICZA 48 W GDYNI
DZ. NR 515, OBRĘB 0026 ŚRÓDMIEŚCIE**



Przygotował: Mariusz Pająk



Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.

– MAJ 2017 r. –

1. Opis nieruchomości

Mariusz Pająk (ZNN-G) – ewidencja gruntów

Zabudowana nieruchomość gruntowa o pow. 7.430 m² położona w granicach administracyjnych portu morskiego w Gdyni, przy ul. J. Śmidowicza 48, działka nr **515, obręb 0026 Śródmieście** (arch. nr 68/2, KM GD 126), oznaczona symbolem korzystania „Ba-tereny przemysłowe”, objęta księgą wieczystą KW nr **GD1Y/00043383/9** Sądu Rejonowego w Gdyni V Wydział Ksiąg Wieczystych.

Nieruchomość od północy od ulicy Jana Śmidowicza oddzielona jest torami kolejowymi, od południa graniczy z drogą utwardzoną należącą do Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni, od wschodu nieruchomość graniczy obszarem należącym do firmy Stal Complex, a od zachodu i częściowo od północy z działką w użytkowaniu wieczystym Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni. Opisana wyżej nieruchomość nie ma bezpośredniego dostępu do drogi publicznej (ul. J. Śmidowicza), dojazd przez zamknięty teren Stoczni Marynarki Wojennej na podstawie stosownych przepustek, nie ma ustanowionej drogi koniecznej ani służebności.

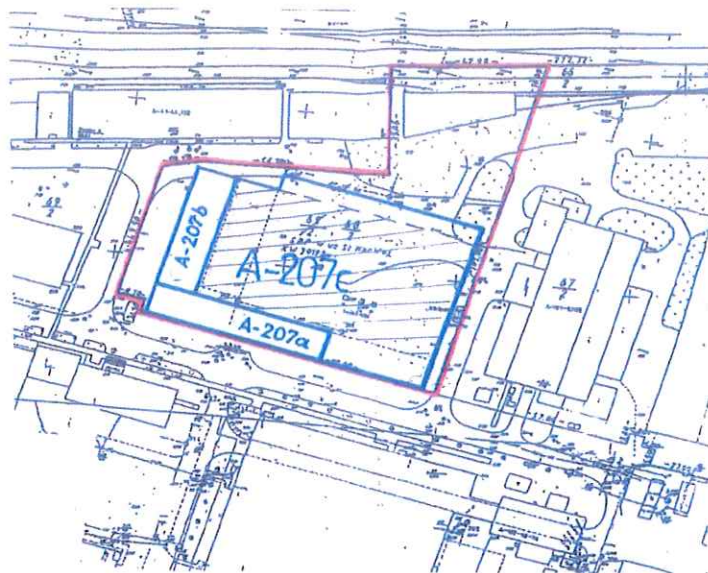
Według zapisu w księdze wieczystej działka zabudowana jest budynkiem murowanym o pow. 10.530 m², co nie odpowiada rzeczywistemu stanowi.

Z operatu szacunkowego według stanu na dzień 9 maja 2013 r. działka zabudowana jest:

- wiatą żelbetowo-murowaną o pow. użytkowej 296,6 m²;
- dwukondygnacyjnym budynkiem warsztatowo-biurowym o pow. 1.039,8 m² z niedokończoną i nieużytkowaną nadbudówką;
- sześciokondygnacyjnym budynkiem administracyjnym o pow. 3.133,4 m² z wykończonymi dwiema kondygnacjami (parter i pierwsze piętro);
- budynkiem zadaszenia składowiska piasku o pow. 222,50 m² przeznaczonym do likwidacji, który wyłączony jest z przetargu i ma być rozebrany przed przekazaniem kupującemu;
- halą produkcyjną składającą się ze stalowej nadziemnej konstrukcji nośnej oraz stalowej nadziemnej konstrukcji dachu i ścian, której właścicielem jest Przedsiębiorstwo Finansowo-Uługowe Mega Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni (w dokumentacji fotograficznej hala w kolorze niebieskim).

Zabudowa nieruchomości została rozpoczęta przez Stocznnię Marynarki Wojennej w Gdyni na podstawie Decyzji Nr 41/N-II/85 r wydanej przez Okręgową Wojskową Inspekcję Architektoniczno-Budowlaną w Bydgoszczy. Projekt przewidywał budowę kompleksu składającego się z:

- hali warsztatowej A-207c, o pow. zabudowy 2.737 m²,
 - przybudówki socjalnej A-207a, o pow. zabudowy 1.057,5 m² – budynek VI kondygnacyjny,
 - przybudówki warsztatowej A-207b, o pow. zabudowy 452,1 m² – budynek II/III kondygnacyjny,
 - przybudówki warsztatowej A-207d, o pow. zabudowy 6.741,60 m².
- Łączna powierzchnia zabudowy miała wynosić 10.988,20 m², o kubaturze 65.616,00 m³.



W trakcie realizacji budowy kompleksu Stocznia Marynarki Wojennej w Gdyni dnia 29.05.1998 r. sprzedała na rzecz Przedsiębiorstwa „THOR” S.A. w Gdańsku prawo użytkowania wieczystego działki nr 68/2 (obecnie 515) wraz z rozpoczętą inwestycją wykonaną w 60%, bez wybudowania projektowanej przybudówki warsztatowej A-207d.

W okresie 10.1998 r. – 03.1999 r. na zlecenie Przedsiębiorstwa „THOR” S.A. pracownia architektoniczna JOTHA opracowała projekt hali produkcyjnej zlokalizowanej w miejscu poprzednio projektowanej hali warsztatowej A-207c, przybudówki A-207d oraz części przybudówki A-207a.

Dnia 26.11.1998 r. WIA-B w Bydgoszczy wydała Decyzję nr 306/N-II/98 przenoszącą decyzję o pozwoleniu na budowę na rzecz Przedsiębiorstwa „THOR” S.A.

Przedsiębiorstwo „THOR” S.A. w oparciu o projekt adaptacji wybudowało halę A-207c oraz dokonało adaptacji pomieszczeń na I piętrze przybudówki warsztatowej A-207b oraz części pierwszego piętra przybudówki socjalnej A-207a.

Dnia 24.03.1999 r. Przedsiębiorstwo „THOR” S.A. sprzedało zabudowaną nieruchomość na rzecz Przedsiębiorstwa Inwestycyjno-Kredytowego INWESTBUD Sp. z o.o. w Gdańsku.

Od 01.08.2003 r. hala produkcyjna wraz z pomieszczeniami przyziemia przybudówek A-207a i A-207b oraz częścią administracyjno-biurową pierwszego piętra budynku A-207a była wynajęta firmie LPP TEX S.A.

Przedsiębiorstwo Inwestycyjno-Kredytowe INWESTBUD Sp. z o.o. w Gdańsku zbyło (brak wiedzy na temat daty zbycia) halę produkcyjną na rzecz POLKARTON Sp. z o.o., a następnie POLKARTON Sp. z o.o. w dniu 22.05.2002 r. zbyło przedmiotową halę na rzecz Przedsiębiorstwa Finansowo-Uslugowego „MEGA” Sp. z o.o.

Pozwolenie na budowę kompleksu utraciło ważność, a wykończone części obiektu były użytkowane i wynajmowane bez pozwolenia na użytkowanie wymagane ustawą z dnia 7 lipca 1994 Prawo Budowlane (t.j. Dz.U.2013.1409 z póź. zm.).

Przedmiotowa nieruchomość zlokalizowana jest na obszarze, dla którego na dzień dzisiejszy nie został sporządzony miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. Obszar na którym znajduje się nieruchomość objęty jest studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni zatwierdzonym Uchwałą nr XI/342/19 Rady Miasta Gdyni z dnia 28 sierpnia 2019 r.

2. Stan techniczny nieruchomości.

I. Grzegorz Nowicki (ZNB) – obiekty kubaturowe

kompleks budynków wielofunkcyjnych powstał w technologii monolitycznej-szkieletowej żelbetowej na przełomie lat 80-tych i 90-tych ubiegłego wieku oraz po roku 2000, jako wolnostojący, nie podpiwniczony. Obiekt składa się z VI kondygnacyjnej części biurowej oraz hali produkcyjnej. Całość niewykończona, nieużytkowana i niezabezpieczona w pełni przed wpływami atmosferycznymi co sprzyja procesowi zużycia obiektu. Wieloletni brak użytkowania powoduje pogorszenie stanu technicznego.

Stan techniczny obiektu ocenia się jako zły. Budynek stwarza zagrożenie bezpieczeństwa.

Budynek nie posiada książki obiektu budowlanego, nie posiada pozwolenia na użytkowanie oraz nie figuruje w Gminnej Ewidencji Zabytków dla miasta Gdyni.

Decyzja nr 41/N-II/85 r Okręgowej WIAB Bydgoszcz z 24.10.1985 r. o pozwoleniu na budowę (warsztaty i pomieszczenia socjalne służby ruchu) dla Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni oraz Decyzja nr 306/N-II/98 WIAB z 26.11.1998 r. o przeniesieniu pozwolenia na budowę na rzecz Przedsiębiorstwa „THOR” S.A. w Gdyni, ul. J. Śmidowicza 48 straciły ważność.

Szacunkowy koszt rozbiórki obiektu ocenia się na około 0,5 miliona zł.

Proces uzyskania pozwolenia na rozbiórkę wraz z opracowaniem dokumentacji technicznej i samej rozbiórki może potrwać od 6 do 8 miesięcy.

II. Ryszard Gil (ZIE) – sieć elektroenergetyczna

w przeważającej części pomieszczeń, które udostępniono do oględzin (powyżej pomieszczeń biurowych) instalacji elektrycznych nie ma, pomieszczenia biurowe posiadają instalację elektryczną, oświetleniową i gniazda jednofazowe, stan tych instalacji dostateczny. Zastosowano przewody miedziane. W niektórych pomieszczeniach osprzęt elektryczny zdekompletowany. Całość wymaga gruntownego przeglądu. W kompleksie znajduje się stacja transformatorowa wewnętrzna z pomieszczeniem rozdzielnic Sn i nN oraz dwoma komorami transformatorowymi. Wyposażenie stacji jest nieznanne, gdyż pomieszczenia stacji transformatorowej nie zostały udostępnione Komisji.

III. Marek Wróblewski (ZIE) – sieć ciepłownicza

w pomieszczeniach biurowych budynku wysokiego instalacja c.o. jest zdekompletowana: brak grzejników, zawiesi grzejników, zaworów przy grzejnikowych. Instalacja c.o. jest od pięciu lat nieczynna i nie eksploatowana. Na piętrach niewykończonych powyżej pomieszczeń biurowych (udostępnionych) brak jest instalacji c.o.

Wzdłuż budynku wysokiego przebiega kanał ciepłowniczy opisany na planie sytuacyjno-wysokościowym c200 c100. Kanał przykryty jest płytami żelbetowymi. Wierzch płyt posadowiony jest na równi z terenem otaczającym. Płyty żelbetowe przykrywające kanał są w złym stanie technicznym, przykrycie nie zapewnia szczelności.

IV. Dariusz Jankowski (ZIE) – sieć wodno-kanalizacyjna

w udostępnionych do przeglądu pomieszczeniach znajdujące się tam instalacje sanitarne są zdewastowane i nie nadają się do dalszej eksploatacji. Ocena całości instalacji sanitarnej w budynku jest niemożliwa z powodu braku dostępu do wielu pomieszczeń. Z oględzin studni rewizyjnych można wnioskować, że sieci i przyłączenie są w bardzo złym stanie

technicznym i nie nadają się do eksploatacji. Pełna ocena stanu sieci i przyłączy kanalizacyjnych jest niemożliwa bez jej monitoringu.

V. Mirosław Narel (ZIB) – infrastruktura kolejowa, drogowa, place

przedmiotowy obiekt otoczony jest ze wszystkich stron nawierzchniami drogowymi oraz placowymi i tak:

1. Od strony południowej:

- znajduje droga dojazdowa przebiegająca od bramy wjazdowo / wyjazdowej o szerokości 9,50 m do ogrodzenia stoczni MW,
- droga ta służy jako dojazd do obiektów zlokalizowanych wzdłuż tej drogi. Jest możliwość zmniejszenia szerokości tej drogi do 7,00 m poprzez wymalowanie i zaprojektowanie miejsc postojowych równoległych dla samochodów osobowych za zgodą właściciela to jest stoczni MW,
- droga wykonana jest z płyt drogowych oraz trylinki. Droga posiada nieliczne wpusty kanalizacji deszczowej,
- stan techniczny nawierzchni drogowej na całej długości 1 w skali od 1 do 5,
- droga nie jest dostosowana do obciążenia ruchem (nawet do min. KR 4 – kategoria ruchu drogowego), a także dla pojazdów typu ciągnik siodłowy z naczepą – duże nierówności oraz zapadnięcia,
- droga na całej długości wymaga przebudowy wraz z kanalizacją deszczową z dostosowaniem jej nośności do min. KR 5,
- **droga nie leży w granicach działki przeznaczonej do zakupu,**

2. Od strony zachodniej:

- znajduje się droga o szerokości ~ 7,60 m,
- droga oddzielona jest od obiektu ogrodzeniem z siatki i brak jest komunikacji drogowej pomiędzy drogą a nawierzchnią drogową przed obiektem,
- pomiędzy obiektem a ogrodzeniem z siatki jest nawierzchnia placowa drogowa wykonana z płyt drogowych,
- ani droga ani nawierzchnią placowa przed obiektem nie są dostosowane do obciążenia pojazdów drogowych typu ciągnik siodłowy z naczepą,
- mały promień skrętu z drogi dojazdowej – może wystąpić duży problem dla wjazdu pojazdów typu ciągnik siodłowy z naczepą. Brak jest również możliwości nawrotu na tej drodze dla pojazdów ciągnik siodłowy z naczepą. Nawrót będzie możliwy po rozbiórce ogrodzenia z siatki,
- stan techniczny nawierzchni drogowej i placowej na całej długości i powierzchni placowej 1 w skali od 1 do 5,
- nieliczne wpusty kanalizacji deszczowej,
- droga i nawierzchnia placowa na całej długości i powierzchni wymaga przebudowy wraz z kanalizacją deszczową z dostosowaniem jej nośności do min. KR 5,
- **droga nie leży w granicach działki przeznaczonej do zakupu, plac tak,**

3. Od strony północnej:

- znajduje się droga o szerokości ~ 3,60 m jest ona na 1/3 długości obiektu,
- brak możliwości dojazdu do obiektu tą drogą – jedna przeszkoda to ogrodzenie, druga to hałda ziemi/gruzu o kubaturze ~ 2000 m³ (20%) oraz drzewa,
- droga wykonana jest z trylinki,

- brak wpustów kanalizacji deszczowej,
- droga oddzielona jest od obiektu ogrodzenie z siatki stalowej,
- droga na całej długości wymaga przebudowy wraz z kanalizacją deszczową z dostosowaniem jej nośności do min. KR 5,
- **droga nie leży w granicach działki,**
- na pozostałej części znajdują się nawierzchnie placowe wykonane z betonu 15%, trylinki i płyt drogowych i YOMB – nawierzchnie te zajmują ~ 50% powierzchni placowej. Na pozostałej powierzchni placowej teren jest częściowo utwardzony trylinką lecz jest on zasypany piaskiem i śmieciami (gruz betonowy zmieszany z glebą) co uniemożliwia jego inwentaryzację. Na przedmiotowym terenie zalega także pozostałe 80% hałdy o kubaturze ~ 2000 m³ oraz rosną drzewa,
- brak wpustów kanalizacji deszczowej,
- stan techniczny nawierzchni placowej na całej powierzchni placowej 2 w skali od 1 do 5,
- nawierzchnia placowa na całej powierzchni wymaga przebudowy i kanalizacji deszczowej (w okresie ~ do 5 lat od zakupu) z dostosowaniem jej nośności do min. KR 5,
- **brak możliwości dojazdu do tej nawierzchni.**

4. Od strony wschodniej:

- znajduje się droga dojazdowa o szerokości ~ 7,00 m w stanie b. dobrym – dopiero co wybudowana, droga posiada odwodnienie,
- droga dojazdowa jest własnością firmy STAL COMPLEX,
- pomiędzy drogą dojazdową a obiektem kubaturowym jest trawnik,
- brak wiedzy czy firma STAL COMPLEX użyje nam drogi na dojazd do naszego placu zlokalizowanego na stronie północnej czyli za obiektem. Pewnie nie ale jeżeli się dogadamy i zapłacimy 50% jej wartości zgodę na taki dojazd uzyskamy no i staniemy się częściowym właścicielem nakładów.

Posumowanie:

- obiekt nie posiada własnych dróg dojazdowych na zaplecze,
- obiekt nie posiada nawet własnych miejsc parkingowych dla samochodów osobowych,
- istniejące drogi dojazdowe na zaplecze i dojazdowe do obiektu są własnością stoczni MW i są w stanie niedostatecznym, który wymaga przebudowy wraz z budową nowego odwodnienia.
- jedyną dobrą drogą dojazdową na zaplecze jest droga po stronie wschodniej ale ona jest własnością firmy **STAL COMPLEX,**
- w przypadku rozbiórki obiektu i wywozu hałdy ziemi i gruzu istniejące drogi, które są własnością stoczni MW mogą ulec poważnemu uszkodzeniu.

Nawierzchnie drogowe parkingowe na zewnątrz stoczni za ul. Śmidowicza

- nawierzchnia drogowa na 60% płyt YOMBY,
- na pozostałych 40% teren nie utwardzony,
- płyty ułożone są na znacznej powierzchni w sposób dowolny a nawierzchnie nie posiadają normatywnych spadków oraz szerokości,
- parking nie posiada żadnego odwodnienia,
- stan techniczny nawierzchni drogowej parkingowej na całej powierzchni 1 w skali od 1 do 5,

- dodatkowo parking jest drogą dojazdową do dwóch posesji kościelnych, trafostacji i przepompowni.

Nawierzchnie kolejowe

- od strony północnej znajdują się fragment bocznic kolejowej o długości 42,00 mb,
- tor ten łączy się z torami bocznymi MW ale po terenach STAL COMPLEX,
- tor wymaga kapitalnego remontu oraz zgody STAL COMPLEX na przejazd po jego terenie.

VI. Grzegorz Bulwa (DZP) – ochrona p.poż.

przedmiotowe budynki objęte oceną (prawdopodobnie zaliczające się do kategorii ZL III i PM – średniowysoki) nie posiadają jakiegokolwiek infrastruktury przeciwpożarowej, tj. instalacji hydrantów wewnętrznych 25 i 52, przeciwpożarowego wyłącznika prądu oraz urządzeń do oddymiania lub zapobiegających zadymieniu klatki (klatek) schodowych. Brak również informacji nt. oddzieleń przeciwpożarowych części ZL i PM. Ewentualne dostosowanie do obecnie obowiązujących przepisów przeciwpożarowych (przy braku dokumentacji budowlanej) wymaga wykonania szeregu ekspertyz z zakresu ochrony ppoż.

VII. Józef Lis (DZ) – ochrona obiektu

teren powinien być ogrodzony i zabezpieczony wartownikiem lub stróżem, który powinien mieć dostęp do środków łączności, do toalety i schronienia. Wartownik powinien być zarządzany przez Dowódcę Zmiany ZMPG S.A. Ponieważ będzie to trudne do zrealizowania (wyłączone wszystkie media), proponuje się rozwiązanie alternatywne. W przypadku nabycia nieruchomości, podpisać porozumienie z firmą ochrony chroniącą stocznię. Na teren stoczni wjazd jest przez jedną bramę w odległości ok. 100 m na zachód od przedmiotowej nieruchomości. Przy bramie jest zlokalizowane biuro przepustek. Ochrona trudna ze względu na brak pełnego ogrodzenia nieruchomości. Ochrona obiektu ma na celu zapobieżenie rozkradzeniu obecnej substancji majątkowej i/lub zapobieżeniu katastrofie budowlanej.

VIII. Maciej Chojnowski (FR) – analiza finansowa

ANALIZA POTENCJALNYCH KOSZTÓW

- 1) **Koszty rozbiórki budynków oraz oczyszczenia terenu: 500.000,00 zł**
- 2) **Koszt nowego przyłącza mediów od strony ul. Śmidowicza (woda + ścieki): 200.000,00 zł**
Zakładany odcinek to ok. 200 m, głównie tereny należące może do podmiotów trzecich. Przez tereny te przebiegają tory kolejowe oraz droga asfaltowa. W związku z powyższym może to generować dodatkowe problemy, zarówno techniczne, jak i formalno-prawne.

Uwaga: ZMPG S.A. przejmując nieruchomość od Syndyka nie otrzymał żadnej dokumentacji technicznej.

Załącznik:

- dokumentacja fotograficzna





