

ŚLĄSKI WOJEWÓDZKI INSPEKTOR  
NADZORU BUDOWLANEGO  
40-024 Katowice ul. Powstańców 41a  
Telefon: 32 606 33 14

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach	
KANCELARIA	
Wpłynęło dnia	2021-10-11 2557
Skierowano do	<i>[signature]</i>
Odpowiedz dnia	
L. dz.	<i>[signature]</i>

WINB-WI.7741.10.2020.AO2

W dalszej korespondencji proszę  
powołać się na znak sprawy.

Katowice, dn. 8 października 2021 r.

### DECYZJA nr 73/21

Na podstawie art. 104 w zw. z art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2021 r., poz. 735) oraz na podstawie art. 66 ust. 1 pkt 3 oraz art. 83 ust. 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (tekst jedn. Dz. U. z 2020 r., poz. 1333 z późn. zm.), w sprawie nieodpowiedniego stanu technicznego mostu, w km 1+521 drogi wojewódzkiej nr 910 (al. Kołłątaja) w Będzinie, nad rzeką Przemszą, na którym znajduje się torowisko tramwajowe,

**nakazuję**

Zarządowi Dróg Wojewódzkich w Katowicach usunięcie nieprawidłowości w stanie technicznym mostu, w km 1+521 drogi wojewódzkiej nr 910 (al. Kołłątaja) w Będzinie, nad rzeką Przemszą, na którym znajduje się torowisko tramwajowe, poprzez:

1. w zakresie gzymsów: oczyszczenie i wykonanie zabezpieczenia antykorozyjnego odsłoniętych prętów zbrojeniowych, uzupełnienie ubytków oraz spękań betonu;
  2. w zakresie płyty pomostu: odtworzenie izolacji pomostu, wykonanie prawidłowego ukształtowanie spadków bądź alternatywnie wykonanie nowego systemu odwodnienia oraz reprofilacja powierzchni betonowych;
  3. w zakresie ciosów podłożyskowych: uzupełnienie ubytków oraz spękań betonu;
- w terminie do dnia 30 czerwca 2023 r.

### UZASADNIENIE

Pracownicy Wojewódzkiego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego w Katowicach, w związku ze skargą spółki Tramwaje Śląskie S.A. z dnia 9 stycznia 2020 roku, przekazaną do tutejszego organu, przy piśmie Powiatowego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Będzinie z dnia 30 stycznia 2020 r. (data wpływu 31 stycznia 2020 r.), dotyczącą możliwości naruszenia art. 61 ustawy Prawo budowlane poprzez niedopełnienie przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach obowiązków zarządcy obiektów mostowych, przeprowadzili w dniu 24 lutego 2020 roku kontrolę stanu technicznego mostu w km 1+521 drogi wojewódzkiej nr 910 (Al. Kołłątaja) w Będzinie, nad rzeką Przemszą, na którym znajduje się torowisko tramwajowe.

W czasie kontroli stwierdzono, że istniejący obiekt jest jednoprzęsłowym sześcioprzęsłowym żelbetowym mostem nad rzeką Przemszą. Most jest oddylatowany od znajdujących się po jego obydwu stronach obiektach inżynieryjnych po których prowadzone są jezdnie (lewa i prawa) drogi wojewódzkiej nr 910. Na przedmiotowym obiekcie znajduje się torowisko tramwajowe.

Stwierdzono następujące nieprawidłowości stanu technicznego przedmiotowego obiektu:

- uszkodzone ciosy podłożyskowe (ubytki betonu, zarysowania)
- uszkodzone łożyska – korozja wżerowa
- widoczne zacieki na żelbetowych elementach przyczółków, świadczące o uszkodzonej i nieszczelnej izolacji
- ubytki betonu i odsłonięte i skorodowane zbrojenie płyty pomostu
- stojąca woda i wylapy na torowisku znajdującym się na obiekcie.

W dniu 15 maja 2020 r. Śląski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego wydał postanowienie nr 67/20 nakazujące Zarządowi Dróg Wojewódzkich w Katowicach dostarczenia ekspertyzy stanu technicznego mostu, w km 1+521 drogi wojewódzkiej nr 910 (Al. Kołłątaja) w Będzinie, nad rzeką Przemszą, na którym znajduje się torowisko tramwajowe, zawierającej:

- określenie stanu technicznego i bezpieczeństwa ww. wiaduktu w zakresie zgodnym z wymaganiami art. 5 ust. 2 Prawa budowlanego, w tym określenie aktualnej nośności obiektu,
- w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w ww. zakresie, wskazanie zakresu robót budowlanych wraz z terminem ich realizacji, niezbędnych do wykonania, w celu doprowadzenia przedmiotowego obiektu do właściwego stanu technicznego i bezpieczeństwa,

w terminie 3 miesięcy od daty doręczenia postanowienia.

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach w dniu 25 maja 2020 r. wniósł zażalenie na postanowienie Śląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego nr 67/20 wraz z wnioskiem o wstrzymanie jego wykonania.

W dniu 29 maja 2020 r. tut. organ przekazał zażalenie wraz z aktami sprawy Głównemu Inspektorowi nadzoru Budowlanego oraz wydał postanowienie nr 78/20 wstrzymujące wykonanie postanowienia nr 67/20 z dnia 15 maja 2020 r.

W dniu 6 listopada 2020 r. wpłynęło do tut. organu postanowienie Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego z dnia 5 listopada 2020 r. znak DON.7101.236.2020.RKR utrzymujące w mocy postanowienie Śląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego z dnia 15 maja 2020 r., nr 67/20 znak WINB-WI.7741.10.2020.AO2.

W dniu 18 listopada 2020 r. Śląski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego wezwał Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach do przedłożenia w siedzibie tut. organu w terminie 3 miesięcy od dnia doręczenia wezwania ekspertyzę o której mowa w postanowieniu Śląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego z dnia 15 maja 2020 r., nr 67/20 znak WINB-WI.7741.10.2020.AO2.

W dniu 8 lutego 2021 r. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach przekazał opracowanie techniczne dotyczące stanu technicznego obiektu mostowego dostosowanego wyłącznie do ruchu tramwajowego nad rzeką Czarna Przemsza w ciągu Alei Kółłataja w Będzinie, pn. Przegląd szczegółowy obiektu mostowego zlokalizowanego w ciągu Alei Kółłataja nad rzeką Czarną Przemszą w Będzinie", sporządzone przez pana Grzegorza Frej posiadającego uprawnienia do projektowania bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno budowlanej i sprawdzone przez pana Jana Malordy posiadającego uprawnienia budowlane do projektowania w specjalności mostowej.

We wnioskach ww. opracowania określono m.in., że obiekt znajduje się w niedostatecznym stanie technicznym, i jednocześnie, że konstrukcja nośna mostu w stanie istniejącym spełnia wymagania obciążeniem taborem tramwajowym wg PN-85/S-10030.

W treści opracowania wskazane są roboty w ramach kompleksowego remontu przewidziane do wykonania w terminie **do końca czerwca 2023 r.**, oraz dodatkowo wskazane roboty w ramach pilnego remontu w zakresie:

- uzupełnienia ubytków podpory poprzez obetonowanie i naprawę powierzchniową,
- oczyszczenia i wykonania zabezpieczenia antykorozyjnego łożysk stalowych wraz z ich przesmarowaniem,
- uzupełnienia ubytków poprzecznicy poprzez obetonowanie i naprawę powierzchniową.

Wykaz robót do wykonania w ramach pilnego remontu został uzupełniony zdaniem o poniższej treści:

*„Biorąc pod uwagę brak szczelności izolacji oraz brak odpowiedniego odwodnienia naprawa strefy oparcia ma charakter doraźny, a głównym jej celem jest zapewnienie stabilności oparcia ustroju nośnego obciążonego dynamicznie taborem tramwajowym do czasu wykonania kompleksowego remontu.”*

W dniu 26 lutego 2021 r. Śląski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego wezwał Zarząd Dróg Wojewódzkich do uszczegółowienia ww. opracowania w zakresie:

1. Wskazania jednoznacznego terminu (konkretnej daty lub określonego w liczbie miesięcy) w jakim powinny być wykonane roboty wskazane w opracowaniu do wykonania w ramach pilnego remontu (tj. uzupełnienie ubytków podpory poprzez obetonowanie i naprawę powierzchniową, oczyszczenie i wykonanie zabezpieczenia antykorozyjnego łożysk stalowych wraz z ich przesmarowaniem oraz uzupełnienie ubytków poprzecznicy poprzez obetonowanie i naprawę powierzchniową),
2. Czy niewykonanie powyższych robót we wskazanym w odpowiedzi na punkt 1 terminie może spowodować zagrożenie życia lub zdrowia ludzi, bezpieczeństwa mienia bądź środowiska?

W dniu 16 marca 2021 r. do tut. organu wpłynęło wyjaśnienie Pana Grzegorza Freja, że prace polegające na uzupełnieniu ubytków podpór, poprzecznic oraz konserwacji łożysk stalowych należy wykonać w trybie pilnym, nie później niż do 23 grudnia 2021 r., oraz, że niewykonanie ich może zagrozić konstrukcji mostu, jego użytkownikom oraz środowisku.

Decyzją nr 35/21 z dnia 4 maja 2021 r. znak: WINB-WI.7741.10.2020. AO2 Śl. WINB nakazał na podstawie art. 66 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo budowlane ZDW w Katowicach usunięcie nieprawidłowości w stanie technicznym mostu, w km 1+521 drogi wojewódzkiej nr 910 (al. Kollataja) w Będzinie, nad rzeką Przemszą, na którym znajduje się torowisko tramwajowe, mogących stwarzać zagrożenie życia lub zdrowia ludzi, bezpieczeństwa mienia i środowiska poprzez:

1. Uzupelnienie ubytków podpory poprzez obetonowanie i naprawę powierzchniową,
2. Oczyszczenie i wykonanie zabezpieczenia antykorozyjnego łożysk stalowych wraz z ich przesmarowaniem,
3. Uzupelnienie ubytków poprzecznicy poprzez obetonowanie i naprawę powierzchniową,

w terminie do dnia 23 grudnia 2021 r.

Powyższa decyzja w wyniku rozpatrzenia odwołania została utrzymana przez Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego (dalej „GINB”) decyzją z dnia 28 czerwca 2021 r. znak: DON.7100.123.2021.WEJ. W uzasadnieniu ww. decyzji GINB wskazał cyt. „W sprawie nie jest istotne, że most, w ciągu drogi wojewódzkiej 910, przenoszący jezdnię lewą, torowisko tramwajowe i jezdnię prawą Alei H. Kollataja w Będzinie, nad rzeką Przemszą, jest podłużnie zdylatowany (na moście pomosty pod jezdniami i torowiskiem stanowią oddzielne ustroje nośne). Wobec powyższego przedmiotem postępowania jest element drogi wojewódzkiej 910 – obiekt inżynierski, tj. część mostu na którym zlokalizowane jest torowisko tramwajowe. Podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie obiektu inżynierskiego, zlokalizowanego w ciągu drogi (zlokalizowanej w pasie drogowym) jest zarządca drogi. Wobec tego, że przedmiotowy most jest zlokalizowany w ciągu drogi wojewódzkiej 910, podmiotem odpowiedzialnym za jego utrzymanie, zgodnie z art. 19 ust. 2 pkt 2 ustawy o drogach publicznych, jest zarząd województwa, a w konsekwencji uchwały Nr 176/99/VI/2020 Zarządu Województwa Śląskiego z 29 stycznia 2020 r. - Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach. W tym miejscu należy wskazać, że zgodnie z art. 28a ustawy o drogach publicznych – budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona torowiska tramwajowego umieszczonego w pasie drogowym należy do podmiotu zarządzającego torowiskiem tramwajowym. Torowisko tramwajowe nie stanowi elementu konstrukcji nośnej obiektu inżynierskiego – mostu, bowiem jest jedynie jego elementem wyposażenia.

**W ocenie organu odwoławczego, obowiązki zarządcy torowiska tramwajowego zostały ograniczone wyłącznie do torowiska tramwajowego, przy czym zarządca torowiska musi podejmowanie tego rodzaju czynności uzgadniać z zarządcą drogi. Nie ulega wątpliwości, że obowiązki zarządcy torowiska tramwajowego nie powinny podlegać wykładni rozszerzającej. Zatem to na Zarządzie Dróg Wojewódzkich w Katowicach spoczywa obowiązek zapewnienia odpowiedniego stanu technicznego mostu, na którym znajduje się torowisko tramwajowe, stanowiące jeden z elementów przedmiotowej drogi.**

Uzupełniając należy wyjaśnić, że wybór dokonany w trybie administracyjnym w świetle art. 61 i 66 Prawa budowlanego nie przesądza, kogo faktycznie będą obciążały koszty wykonania nałożonego decyzją obowiązku usunięcia nieprawidłowości stanu technicznego obiektu budowlanego. Organy administracyjne nie są właściwe do dokonywania wzajemnych rozliczeń pomiędzy właścicielem obiektu budowlanego, a jego użytkownikiem czy też zarządcą i nie rozstrzygają przedmiotowych kwestii decyzjami administracyjnymi (zob. wyrok WSA w Krakowie z

7 września 2018 r., sygn. akt II SA/Kr 546/18). Kwestia ewentualnych rozliczeń między podmiotami zainteresowanymi istnieniem i użytkowaniem obiektu ma bowiem charakter cywilnoprawny i pozostaje poza zakresem zainteresowania organów nadzoru budowlanego (por. wyrok WSA w Warszawie z 24 kwietnia 2017 r., sygn. akt VIII SA/Wa 783/16).

W dniu 11 sierpnia 2021 r. przedstawiciele WINB w Katowicach przeprowadzili czynności kontrolne podczas których stwierdzono wychłapy w torowisku tramwajowym znajdującym się na ww. moście. Natomiast nie stwierdzono pęknięć szyn tramwajowych. Ustalono, że stan techniczny torowiska nie stwarza zagrożenia dla życia i zdrowia ludzi ani niebezpieczeństwa dla ruchu tramwajowego. Podczas ww. czynności kontrolnych przedstawiciele Tramwajów Śląskich S.A. oświadczyli do protokołu, iż w momencie robót budowlanych związanych z remontem/przebudową ww. obiektu mostowego Tramwaje Śląskie S.A. przystąpią do pełnej modernizacji torowiska na obiekcie, do tego czasu prowadzone są niezbędne prace naprawcze.

Pismem z dnia 15 września 2021 r. Śl. WINB zawiadomił strony o możliwości zapoznania się z aktami sprawy i wypowiedzenia się na piśmie co do zebranych w sprawie dowodów.

Tutejszy organ zważył co następuje:

Zgromadzony w sprawie materiał dowodowy, a w szczególności ww. opracowanie techniczne pn. „Przegląd szczegółowy obiektu mostowego zlokalizowanego w ciągu Alei Kołłątaja nad rzeką Czarną Przemszą w Będzinie”, protokół z czynności kontrolnych z dnia 24 lutego 2020 r. oraz dokumentacja fotograficzna ww. mostu zgromadzona w aktach sprawy, w pełni dowodzi, że jest on w nieodpowiednim stanie technicznym tj.:

- uszkodzone ciosy podłożyskowe i gzymsy (ubytki betonu, zarysowania i pęknięcia),
- widoczne zacieki na żelbetowych elementach przyczółków i płyty pomostu, świadczące o uszkodzonej i nieszczelnej izolacji,
- ubytki betonu i odsłonięte i skorodowane zbrojenie płyty pomostu.

Pęknięcia i ubytki w betonie w elementach konstrukcyjnych przedmiotowego obiektu – płycie pomostu i w ciosach podłożyskowych oraz zużyta i uszkodzona izolacja pomostu, wpływają w sposób bezpośredni na stan techniczny przedmiotowego wiaduktu, gdyż ich nieusunięcie we wskazanym terminie, spowoduje jego pogorszenie się tj. powstanie nowych osadów, wykwitów i zacieków oraz nowych ognisk korozji betonu i stali zbrojeniowej. Wobec powyższego Śl. WINB nakazał niniejszą decyzją wykonanie określonych robót budowlanych, celem usunięcia ww. nieprawidłowości.

Konsekwencją powyższego jest konieczność zastosowania art. 66 ust. 1 pkt 1 Prawa budowlanego, zgodnie z którym w przypadku stwierdzenia, że obiekt budowlany może zagrażać życiu lub zdrowiu ludzi, bezpieczeństwu mienia bądź środowiska, właściwy organ nakazuje, w drodze decyzji, usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości, określając termin wykonania tego obowiązku. Konstrukcja normy prawnej zawartej w art. 66 ust. 1 Prawa budowlanego wskazuje, że decyzje podejmowane na jej podstawie mają charakter związany. Oznacza to, że jeżeli wystąpi choćby jedna z przesłanek, określonych w treści ust. 1, to organ nadzoru budowlanego jest nie tylko uprawniony, ale obowiązany do wydania decyzji nakazującej usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości.

Wskazać również trzeba, że art. 66 Prawa budowlanego znajduje się w rozdziale 6 wymienionej ustawy zatytułowanym „*Utrzymanie obiektów budowlanych*”. Przez pojęcie „utrzymanie” należy rozumieć zachowanie w dobrej sprawności, zachowanie w stanie niezmiennym, nie pogorszone, należyte. Przepis ten służy usunięciu nieprawidłowości (nieodpowiedniego stanu technicznego), przy czym nie tworzy dla właściciela czy zarządcy obiektu nowego obowiązku, lecz precyzuje ustawowy obowiązek wynikający z art. 61 ustawy i dodaje element pozwalający organom nadzoru budowlanego skuteczne egzekwowanie jego wykonania. Przepis ten ma bowiem zastosowanie w przypadku, gdy właściciel lub zarządca obiektu zaniedbuje obowiązki określone w art. 61 Prawa budowlanego, odnoszące się do utrzymania obiektu w odpowiednim stanie technicznym. Wyjaśnić zatem należy, że stosownie do treści art. 61 Prawa budowlanego właściciel lub zarządca obiektu budowlanego obowiązany jest utrzymywać i użytkować obiekt zgodnie z zasadami, o których mowa w art. 5 ust. 2. W ostatnim z wymienionych przepisów ustawodawca przyjął, iż obiekt budowlany należy użytkować w sposób zgodny z jego przeznaczeniem i wymaganiami ochrony środowiska oraz utrzymywać w należytym stanie technicznym i estetycznym, nie dopuszczając do nadmiernego pogorszenia jego właściwości użytkowych i sprawności technicznej, w szczególności w zakresie związanym z wymaganiami, o których mowa w ust. 1 pkt 1-7 (w tym bezpieczeństwa konstrukcji oraz bezpieczeństwa użytkowania).

Biorąc powyższe pod uwagę należy uznać, iż zachodzą przesłanki do zastosowania art. 66 ust. 1 pkt 3 Prawa budowlanego, który mówi iż w przypadku stwierdzenia, że obiekt budowlany znajduje się w nieodpowiednim stanie technicznym, organ nadzoru budowlanego nakazuje, w drodze decyzji usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości, określając termin wykonania tego obowiązku.

Nażelony niniejszą decyzją obowiązek nie narusza przepisów odrębnych oraz nie zwalnia zobowiązanego od dokonania stosownych uzgodnień z zarządcą rzeki pod obiektem oraz z zarządcą torowiska tramwajowego znajdującego się na obiekcie, a w szczególności w kwestii dotyczącej odtworzenia nawierzchni torowiska na obiekcie, po wykonaniu nakazanych robót budowlanych, jak również ewentualnej konieczności rozebrania torowiska, w celu wykonania nakazanych robót. Termin wykonania robót budowlanych nakazanych w sentencji niniejszej decyzji uwzględnia specyfikę oraz techniczne i organizacyjne możliwości ich wykonania w wyznaczonym czasie.

Ponadto należy dodać, że kwestia stanu technicznego torowiska tramwajowego na przedmiotowym obiekcie, będzie przedmiotem odrębnego postępowania administracyjnego, które będzie wszczęte, jeżeli zajdą okoliczności o których mowa w art. 66 ust. 1 ustawy Prawo budowlane. Wykonanie ewentualnych napraw w zakresie dotyczącym torowiska jest uzależnione od wcześniejszego wykonania robót nakazanych niniejszą decyzją.

Przechodząc do kwestii podmiotu zobowiązanego do wykonania obowiązku nałożonego niniejszą decyzją tj. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach, tut. organ zauważa, że przepis art. 66 Prawa budowlanego będący podstawą materialnoprawną nałożenia obowiązku usunięcia nieprawidłowości zaistniałych w obiekcie budowlanym nie określa przesłanki podmiotowej. Brak w nim stwierdzenia kto ma być adresatem obowiązku. Nie bez znaczenia jest fakt, że przepis ten umieszczony w rozdziale 6 ustawy, zatytułowanym „*Utrzymywanie obiektów budowlanych*”, jako jedyny z grupy przepisów odnoszących się do obowiązków związanych z obiektem budowlanym, nie

ma określonej przesłanki podmiotowej. Pozostałe przepisy odnoszące się do obowiązków związanych z obiektem budowlanym wskazują wprost na podmiot zobowiązany w postaci właściciela lub zarządcy obiektu. Zatem już ta okoliczność nakłada na organ obowiązek szczególnego, starannego określenia adresata decyzji. Niemniej jednak należy pamiętać, że ustawa Prawo budowlane w art. 2 ust. 2 stanowi, że jej przepisy nie naruszają przepisów odrębnych. Zatem Prawo budowlane wprost wskazuje, iż w przypadku zaistnienia przepisów szczególnych, te ostatnie będą miały pierwszeństwo w zastosowaniu. Jest to odesłanie do stosowania ogólnej zasady *lex specialis derogat legi generali* (por. wyrok WSA w Warszawie z dnia 12 czerwca 2012 r. sygn. akt VII SA/Wa 267/12). W niniejszej sprawie przepisy takie nie mają zastosowania. W niniejszej sprawie z uwagi na fakt, iż przedmiotem niniejszego postępowania jest stan techniczny mostu drogowego, po którym przebiega droga wojewódzka oraz torowisko tramwajowe, zastosowanie znajdą przepisy szczególne tj. przepisy ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470, dalej jako u.d.p.).

Zgodnie z art. 4 pkt 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych przez drogę należy rozumieć budowlę wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącą całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym. Natomiast w art. 4 pkt 4 przywołanej ustawy wskazuje się, że przez torowisko tramwajowe należy rozumieć część ulicy między skrajnymi szynami wraz z zewnętrznymi pasami bezpieczeństwa o szerokości 0,5 m każdy.

Natomiast art. 4 pkt 1 u.d.p. wskazuje, że pas drogowy to wydzielony liniami granicznymi grunt wraz z przestrzenią nad i pod jego powierzchnią, w którym są zlokalizowane droga oraz obiekty budowlane i urządzenia techniczne związane z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu, a także urządzenia związane z potrzebami zarządzania drogą.

Jak wskazano w projekcie budowlanym zatwierdzonym decyzją Wojewody Śląskiego z dnia 9 listopada 2004 r. nr 175/04, znak: RR-AB.II/JB/7111/44/04 most składa się z trzech niezależnych konstrukcji oddzielonych dylatacjami podłużnymi. Obiekty zewnętrzne są mostami drogowymi, obiekt wewnętrzny jest mostem tramwajowym nie podlegającym przebudowie. Każdy z mostów jest jednoprzęsłowy, wolnopodparty, o konstrukcji nośnej z 9 belek WBS zespolonych z monolityczną płytą pomostu.

Z kolei torowisko tramwajowe stanowi część drogi (ulica to bowiem część drogi, a obejmuje ona torowisko tramwajowe), które może być zlokalizowane także w drogowym obiekcie inżynierskim (moście, wiadukcie).

NSA w wyroku z dnia 4 października 2012 r., sygn. akt II OSK 1061/11 wskazuje, że zgodnie z art. 4 pkt 13 w związku z art. 4 pkt 12 ustawy o drogach publicznych obiekt mostowy stanowi budowlę przeznaczoną do przeprowadzenia drogi, samodzielnego ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego, szlaku wędrówek zwierząt dziko żyjących lub innego rodzaju komunikacji nad przeszkodą terenową, w szczególności: most, wiadukt, estakadę, kładkę, a obiekt mostowy, czy też tunel jest drogowym obiektem inżynierskim, więc uprawnione jest stanowisko, iż wiadukt stanowi część drogi. Tym samym podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie tak usytuowanego wiaduktu jest zarządca drogi, w ciągu którego wiadukt jest położony.

Skoro droga to budowla stanowiąca całość techniczno-użytkową, a elementem tej budowli są drogowe obiekty inżynierskie, to jej częścią jest także most, będący takim

właśnie obiektem. Wynikiem tego rozumowania musi być przyjęcie, że most z częścią tramwajową nie jest odrębnym od drogi obiektem, ale jej częścią.

Należy podkreślić, iż to do zarządcy drogi zgodnie z art. 20 u.d.p. należy w szczególności utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą, z wyjątkiem części pasa drogowego, o których mowa w art. 20f pkt 2.

Z uwagi na fakt, iż przedmiotowa droga zaliczana jest do dróg wojewódzkich, to zgodnie z art. 19 u.d.p. organ administracji rządowej lub jednostki samorządu terytorialnego, do którego właściwości należą sprawy z zakresu planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg, jest zarządcą drogi – w rozpoznawanym przypadku jest nim zarząd województwa.

Jak wynika z akt sprawy zarządcą przedmiotowej drogi wojewódzkiej zgodnie z § 2 pkt 1 załącznika do uchwały nr V/52/10/2018 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 21 maja 2018 r. jest Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach.

Jak wskazuje WSA w Warszawie w wyroku z dnia 18 czerwca 2010 r., sygn. akt VII SA/Wa 769/10, zgodnie z art. 20 pkt 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. do zarządcy drogi należy m.in. utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich (wiadukt), urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą. Oznacza to, że leżący w ciągu drogi przedmiotowy wiadukt powinien być utrzymywany w należytych stanie technicznym przez zarządcę drogi.

Stosownie do art. 5 ust. 2 Prawa budowlanego obiekt budowlany należy użytkować w sposób zgodny z jego przeznaczeniem i wymaganiami ochrony środowiska oraz utrzymywać w należytych stanie technicznym i estetycznym, nie dopuszczając do nadmiernego pogorszenia jego właściwości użytkowych i sprawności technicznej, w szczególności w zakresie związanym z wymaganiami, o których mowa w ust. 1 pkt 1-7.

W tym miejscu należy wskazać, że zgodnie z art. 28a u.d.p. budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona torowiska tramwajowego umieszczonego w pasie drogowym należy do podmiotu zarządzającego torowiskiem tramwajowym. Przywołana regulacja pozostaje bez znaczenia dla rozstrzygnięcia rozpoznawanej sprawy, bowiem torowisko tramwajowe stanowi część drogi, która może być zlokalizowana także w drogowym obiekcie inżynierskim. Torowisko tramwajowe nie stanowi zatem elementu konstrukcji nośnej obiektu inżynierskiego, bowiem jest jedynie jego elementem wyposażenia.

Obowiązki zarządcy torowiska tramwajowego zostały jasno wskazane w art. 28a u.d.p. i zostały ograniczone wyłącznie do torowiska tramwajowego, przy czym zarządca torowiska musi przy podejmowaniu tego rodzaju czynności uzgadniać z zarządcą drogi. Nie ulega wątpliwości, że obowiązki zarządcy torowiska tramwajowego nie powinny podlegać wykładni rozszerzającej. Zatem to na Zarządzie Dróg Wojewódzkich w Katowicach spoczywa obowiązek zapewnienia odpowiedniego stanu technicznego mostu, na którym znajduje się torowisko tramwajowe, stanowiące jeden z elementów przedmiotowej drogi.

Powyższy pogląd znajduje potwierdzenie w przedłożonych przez Tramwaje Śląskie S.A. wyrokach Sądu Okręgowego w Katowicach z dnia 18 października 2017 r., sygn. akt IC 803/16 oraz Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 31 grudnia 2018 r., sygn.



akt I ACa 61/18 (nie będącym przedmiotem toczącego się postępowania), w których wskazano, że torowisko tramwajowe stanowi część drogi, które może być zlokalizowane także w drogowym obiekcie inżynieryjnym. Wskazano również, że torowisko tramwajowe stanowi własność właściciela danej drogi publicznej, a nie podmiotu zarządzającego torowiskiem tramwajowym.

Powyższe stanowisko zostało określone w postanowieniu nr 67/20 Śląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego z dnia 15 maja 2020 r., nakładającym na Zarząd Dróg Wojewódzkich obowiązek przedłożenia ekspertyzy stanu technicznego ww. mostu. Postanowienie to zostało utrzymane w mocy postanowieniem Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego z dnia 5 listopada 2020 r. znak DON.7101.236.2020.RKR. WSA w Warszawie wyrokiem z dnia 9 czerwca 2021 r. sygn. akt VII SA/Wa 84/21 oddalił skargę ZDW w Katowicach na ww. postanowienie GINB.

Nakazane roboty budowlane należy wykonać w sposób zapewniający spełnienie wymagań podstawowych, o których mowa w art. 5 ustawy Prawo budowlane. Roboty budowlane nakazane niniejszą decyzją, należy wykonać pod nadzorem osoby posiadającej stosowne uprawnienia budowlane, zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym techniczno – budowlanymi oraz z zachowaniem zasad bezpieczeństwa wykonywania robót, z wykorzystaniem wyrobów budowlanych spełniających wymagania określone w art. 10 ustawy Prawo budowlane.

Termin wykonania robót budowlanych nakazanych w sentencji niniejszej decyzji uwzględnia specyfikę robót oraz techniczne i organizacyjne możliwości wykonania nakazanych robót w wyznaczonym czasie i jest tożsamy z terminem wskazanym ww. opracowaniu technicznym.

W związku z powyższym orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie:

- Na niniejszą decyzję przysługuje stronom, stosownie do przepisów art. 127 i 129 Kpa, odwołanie do Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego. Odwołanie składa się w terminie 14 dni od daty doręczenia decyzji, za pośrednictwem Śląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego.
- W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia Śląskiemu Wojewódzkiemu Inspektorowi Nadzoru Budowlanego oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna (zgodnie z art. 127a § 1 i 2 Kpa). Cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania jest niedopuszczalne.

Z up. Śląskiego Wojewódzkiego  
Inspektora Nadzoru Budowlanego

Magdalena Macha  
Zastępca Śląskiego Wojewódzkiego  
Inspektora Nadzoru Budowlanego

Otrzymuje:

1. Zarząd Dróg Wojewódzkich  
ul. Lechicka 24, 40-609 Katowice – za pośrednictwem ePUAP
2. Tramwaje Śląskie S.A.  
ul. Inwalidzka 5, 41-506 Chorzów
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie  
Regionalny zarząd Gospodarki Wodnej w Gliwicach  
ul. Sienkiewicza 2, 44-100 Gliwice – za pośrednictwem ePUAP
4. a/a WW RPW/8603/2021 projekt decyzji sporządził p.o. Naczelnika Wydziału  
Inspekcji Michał Miech

Do wiadomości:

1. Śląski Urząd Wojewódzki Wydział Infrastruktury – za pośrednictwem ePUAP
2. Prokuratura Rejonowa w Będzinie, sygn. akt: PR Pa 97.2020