

ŚLĄSKI WOJEWÓDZKI INSPEKTOR  
NADZORU BUDOWLANEGO  
40-024 Katowice ul. Powstańców 41a  
Telefon: 32 606 33 11

WINB-WI.7741.9.2020.WW2  
W dalszej korespondencji proszę  
powołać się na znak sprawy.

Katowice, dn. 03-12-2021

#### DECYZJA nr 94/21

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2021 r., poz. 735 z późn. zm.) 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 wiaduktu, w km 2+385 drogi wojewódzkiej nr 910 (Al. Kołłątaja) w Będzinie, nad linią kolejową nr 1 Warszawa – Katowice, km linii kolejowej 303+600, na którym znajduje się torowisko tramwajowe,

#### nakazuję

Zarządowi Dróg Wojewódzkich w Katowicach usunięcie nieprawidłowości w stanie technicznym wiaduktu w km 2+385 drogi wojewódzkiej nr 910 (Al. Kołłątaja) w Będzinie, nad linią kolejową nr 1 Warszawa – Katowice, km linii kolejowej 303+600, na którym znajduje się torowisko tramwajowe poprzez:

1. w zakresie podpór, w tym oczepów filarów i ścian czołowych przyczółków: oczyszczenie i wykonanie zabezpieczenia antykorozyjnego odsłoniętych prętów zbrojeniowych, uzupełnienie ubytków oraz spękań betonu;
2. w zakresie łóżysk: oczyszczenie i wykonanie zabezpieczenia antykorozyjnego łóżysk stalowych oraz wykonanie w sposób prawidłowy montażu łóżyska na dźwigarze skrajnym podpory pośredniej nr 2 (numeracja podpór zgodnie z „Przeglądem szczegółowym obiektu mostowego zlokalizowanego w ciągu Alei Kołłątaja nad torami PKP w Będzinie”, sporządzonym w styczniu 2021 r. przez
3. w zakresie gzymsów: oczyszczenie i wykonanie zabezpieczenia antykorozyjnego odsłoniętych prętów zbrojeniowych, uzupełnienie ubytków oraz spękań betonu;
4. w zakresie płyty pomostu: odtworzenie izolacji pomostu, wykonanie prawidłowego ukształtowania spadków bądź alternatywnie wykonanie nowego systemu odwodnienia oraz reprofilacja powierzchni betonowych;
5. w zakresie wyposażenia wiaduktu: wykonanie uszynienia podpór pośrednich;

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, skierowaną do Powiatowego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Będzinie, przekazaną do tutejszego organu, jako właściwego, za pismem 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 wiaduktu, w km 2+385 drogi wojewódzkiej nr 910 (Al. Kołłątaja) w Będzinie, nad linią kolejową nr 1 Warszawa – Katowice, km linii kolejowej 303+600, na którym znajduje się torowisko tramwajowe.

W czasie kontroli stwierdzono, że istniejący obiekt jest trzyprzęsłowym pięciodźwigarowym żelbetowym wiaduktem nad linią kolejową nr 1. Wiadukt 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:

- ubytki betonu na przyczółkach,
- ubytki i odspojenia betonu na płycie pomostu, odsłonięte skorodowane zbrojenie na gzymsach,
- ubytki betonu i widoczne skorodowane zbrojenie na oczepach,
- zarysowania i ubytki betonu na filarach,
- widoczne zacieki na żelbetowych elementach przyczółków,
- stojąca woda i wychlap na torowisku znajdującym się na obiekcie (na przyczółku wschodnim).

Uczestniczący w kontroli przedstawiciele stron nie przedstawili książki obiektu budowlanego ani protokołów z kontroli wymaganych art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 Prawa budowlanego.

Przedstawiciele Tramwaje Śląskie S.A. oświadczyli, że nie są właścicielem ani zarządcą przedmiotowego obiektu. Natomiast w ocenie Tramwajów Śląskich S.A. zarządcą obiektu jest Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach.

Przedstawiciel Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach oświadczył, że nie jest właścicielem ani zarządcą przedmiotowego wiaduktu. Przedstawiciel ZDW nie ma wiedzy, kto na dzień kontroli jest właścicielem lub zarządcą.

Przedstawiciel ZDW Katowice wniósł o udzielenie przez przedstawicieli Tramwajów Śląskich S.A. informacji, kto był zarządcą przedmiotowego wiaduktu w latach od 1991 do 5.12.2002 roku.

Zdaniem przedstawiciela Tramwajów Śląskich S.A. zarządcą przedmiotowego wiaduktu w ww. latach był zarządcą dróg wojewódzkich lub jego poprzednik.

Śląski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego w dniu 3 marca 2020 roku wszczął postępowanie administracyjne w sprawie stanu technicznego wiaduktu, w km 2+385 drogi wojewódzkiej nr 910 (Al. Kołłątaja) w Będzinie, nad linią kolejową nr 1 Warszawa – Katowice, km linii kolejowej 303+600, na którym znajduje się torowisko tramwajowe.

W dniu 15 maja 2020 r. Śląski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego wydał postanowienie nr 68/20 nakazujące Zarządowi Dróg Wojewódzkich w Katowicach dostarczenie ekspertyzy stanu technicznego wiaduktu, w km 2+385 drogi wojewódzkiej nr 910 (Al. Kołłątaja) w Będzinie, nad linią kolejową nr 1 Warszawa – Katowice, w km linii kolejowej 303+600, 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 przy piśmie z dnia 22 maja 2020 r. wniósł zażalenie na postanowienie Śląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego nr 68/20 wraz z wnioskiem o wstrzymanie jego wykonania.

Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego postanowieniem z dnia 5 listopada 2020 r. znak: DON.7101.237.2020.RKR utrzymał w mocy postanowienie Śląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego z dnia 15 maja 2020 r., nr 68/20 znak WINB-WI.7741.9.2020.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 68/20 znak WINB-WI.7741.9.2020.AO2.

W dniu 8 lutego 2021 r. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach przekazał opracowanie techniczne pn. „Przegląd szczegółowy obiektu mostowego zlokalizowanego w ciągu Alei Kołłątaja nad torami PKP 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 niepokojącym stanie technicznym, i jednocześnie, że konstrukcja nośna wiaduktu w stanie istniejącym spełnia wymagania obciążeniem taborem tramwajowym wg PN-85/S-10030. Obiekt został oceniony na ocenę 2,5 – co oznacza, cyt.: „wykazuje uszkodzenia, których nie naprawienie spowoduje skrócenie okresu bezpiecznej eksploatacji”.

W treści opracowania wskazane są roboty w ramach kompleksowego remontu przewidziane do wykonania w terminie do końca czerwca 2023 r. oraz autorzy ww. opracowania stwierdzili cyt.: „uszkodzenia strefy oparcia ustroju nośnego na przyczółkach i odwodnienia nie ograniczają istniejącej nośności wiaduktu, jednak znacznie skracają jego trwałość. W perspektywie max trzech lat należy wykonać kompleksowy remont wiaduktu obejmujący dodatkowo swym zakresem remont podpór, izolacji, gzymsów, odwodnienia, nawierzchni torowiska, łożysk oraz rozważyć uciąglenie ustroju nośnego poprzez zastosowanie poprzecznic co pozwoli również na zmniejszenie ilości łożysk na obiekcie”.

Wykaz robót do wykonania w ramach kompleksowego wiaduktu cyt.:

- rozbiórka nawierzchni torowiska;
- rozbiórka izolacji;
- rozbiórka skorodowanego betonu ustroju nośnego;
- rozbiórka skorodowanego betonu oczepów podpór pośrednich;
- rozbiórka skorodowanego betonu przyczółków;
- wykonanie remontu płyty pomostu pod nową izolację;
- wykonanie remontu gzymsów;
- prawidłowe odwodnienie strefy za i przed wiaduktem;
- osadzenie wpustów i podłączenie ich do nowego systemu odwodnienia;
- wykonanie nowej izolacji na obiekcie;
- wykonanie nowej nawierzchni na torowiska;
- wykonanie naprawy powierzchniowej ustroju nośnego z częściową wymianą otuliny;
- wykonanie naprawy powierzchniowej podpór;
- remont i regulacja łożysk stalowych;
- zabezpieczenie powierzchni betonowych ustroju nośnego oraz podpór powłokami ochronnymi.

Alternatywnie można rozważyć wykonanie rozbiórki starego wiaduktu oraz budowę nowego o parametrach równoważnych, bądź wyższych”.

Autorzy powyższej ekspertyzy ocenili również poszczególne elementy przedmiotowego wiaduktu tj.

- stan nawierzchni jezdni stanowi torowisko tramwajowe – niepokojący z uwagi na liczne przerwania ciągłości szyn (pęknięcia poprzeczne szyn tramwajowych), które zwiększają powstawanie naprężeń dynamicznych oddziaływujących bezpośrednio na wiadukt;
- stan gzymsów – niedostateczny, na całej długości gzymsów występują liczne głębokie ubytki betonu odsłaniające skorodowane pręty zbrojeniowe;
- stan izolacji – niedostateczny, na ściankach żwirowych widoczne są intensywne przecieki wody świadczące o nieszczelności i uszkodzeniu izolacji;
- stan łożysk – niepokojący, intensywna korozja oraz nieprawidłowy montaż łożyska stalowego na dźwigarze skrajnym podpory pośredniej nr 2, który może mieć wpływ na przenoszenie obciążeń.
- stan odwodnienia – niedostateczny, wiadukt nie posiada zabudowanych urządzeń odwadniających, a odwodnienie jest realizowane powierzchniowo, liczne zacieki i wapienne wykwyty na ściankach zapleczy, bocznej

powierzchni gzymsów i dźwigarów głównych świadczą o wadliwym odwodnieniu izolacji;

- stan konstrukcji nośnej – niepokojący, widoczne zacieki na dolnej i bocznej powierzchni dźwigarów świadczą o braku szczelności izolacji, destrukcja betonu dźwigarów belek typu Płońsk doprowadziła do ubytków betonu stali zbrojeniowej, co powoduje stałe zmniejszenie przekroju zbrojenia głównego i poprzecznego, a co za tym idzie obniżenie nośności wiaduktu.
- Stan fundamentów i podpór – niepokojący, na oczepach filarów występują zarysowania, przecieki, osady i ubytki betonu odsłaniające skorodowane zbrojenie. Główną przyczyną uszkodzeń jest intensywne, okresowe zawilgocenie powierzchni betonowej spowodowane brakiem szczelnej izolacji. Na ścianach czołowych obu przyczółków widoczne rozległe zacieki i wapienne wykwyty świadczące o całkowitym braku lub uszkodzeniu izolacji.

Pismem z dnia 26 lutego 2021 r. Śl. WINB poinformował strony o możliwości zapoznania się z aktami i wypowiedzenia się na piśmie co do zebranego w sprawie materiału dowodowego oraz że sprawa zostanie rozpatrzona do dnia 15 maja 2021 r.

Śl. WINB postanowieniem z dnia 26 kwietnia 2021 r. nr 73/21 odmówił zawieszenia niniejszego postępowania na wniosek ZDW w Katowicach.

Śl. WINB zawiadomieniem z dnia 13 maja i 15 czerwca poinformował strony, że niniejsza sprawa nie zostanie załatwiona w terminie określonym w art. 35 Kpa oraz poinformował, że sprawa zostanie załatwiona do 31 lipca 2021 r.

Śl. WINB pismem z dnia 27 lipca 2021 r. wezwał ZDW do uszczegółowienia ww. opracowania technicznego w zakresie wskazania czy przedmiotowy wiadukt, wymaga montażu uszynienia i osłon przeciwporażeńiowych oraz wskazania czy ww. wiadukt wymaga montażu barier i balustrad.

Przy piśmie z dnia 9 sierpnia 2021 r. ZDW w Katowicach przestało pismo z dnia 5 sierpnia 2021 r. sporządzone przez mgr inż. Grzegorza Frej, który stwierdził cyt. „przedmiotowy wiadukt tramwajowy nie wymaga zabezpieczenia dodatkowego w postaci barier, balustrad i osłon przeciwporażeńiowych z uwagi na brak przestrzeni między przedmiotowym obiektem a sąsiednimi obiektami drogowymi (przekrycie szczeliny dylatacyjnej jest zabezpieczone osłoną z blachy ryflowanej). Z uwagi na obecność w strefie oddziaływania sieci trakcyjnej, zabezpieczenia w postaci uszynienia wymagają podpory pośrednie wiaduktu tramwajowego (zgodnie z p. 275 ppt 3 RMTiGM w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie oraz instrukcją IET-120 PKP PLK)”.

W dniu 11 sierpnia 2021 r. przedstawiciele WINB w Katowicach przeprowadzili czynności kontrolne torowiska tramwajowego znajdującego się na przedmiotowym wiadukcie, podczas których stwierdzono poprzeczne pęknięcia szyny tramwajowej w dwóch miejscach, które zostały zabezpieczone połączeniem łukowym. Wg przedstawicieli Tramwajów Śląskich S.A. w tym posiadającego uprawnienia budowlane w specjalności kolejowej ww. pęknięcia szyny tramwajowej nie wpływają na stan techniczny samego obiektu ze względu na połączenia łukowe – kompensują naprężenia dynamiczne. Ponadto nie stwierdzono wychłapów na torowisku.

Pismem z dnia 28 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 Kółłataja nad torami PKP w Będzinie”, protokół z czynności kontrolnych z dnia 24 lutego 2020 r. oraz dokumentacja fotograficzna ww. wiaduktu zgromadzona w aktach sprawy, w pełni dowodzi, że jest on w nieodpowiednim stanie technicznym, z uwagi na stwierdzone w nim następujące nieprawidłowości tj.:

- ubytki betonu na przyczółkach,
- ubytki i odspojenia betonu na płycie pomostu, odsłonięte skorodowane zbrojenie na gzymsach,
- ubytki betonu i widoczne skorodowane zbrojenie na oczepach,
- zarysowania i ubytki betonu na filarach,
- widoczne zacieki na żelbetowych elementach przyczółków,
- brak uszynienia podpór pośrednich,
- intensywna korozja oraz nieprawidłowy montaż łożyska stalowego na dźwigarze skrajnym podpory pośredniej nr 2.

Korozja zbrojenia, ubytki i zarysowania betonu, intensywna korozja oraz nieprawidłowy montaż łożyska stalowego na dźwigarze skrajnym podpory pośredniej nr 2, wpływają w sposób bezpośredni na stan techniczny przedmiotowego wiaduktu, gdyż ich nieusunięcie we wskazanym terminie, spowoduje jego pogorszenie się. Wobec powyższego Śl. WINB nakazał niniejszą decyzją wykonanie określonych robót budowlanych, celem usunięcia ww. nieprawidłowości.

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. 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, niepogorszonym, należyтым. 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).

**Nałożony niniejszą decyzją obowiązek nie narusza przepisów odrębnych oraz nie zwalnia zobowiązanego od dokonania stosownych uzgodnień z zarządcą linii kolejowej znajdującej się pod obiektem oraz zarządcą torowiska tramwajowego znajdującego się na obiekcie, a w szczególności w kwestii dotyczącej odtworzenia nawierzchni torowiska na obiekcie, po wykonaniu nakazanych robotach budowlanych.**

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.

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. Nie mniej 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 przedmiot 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.

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 wędrowek 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 której 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 zarządem 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, który wykonuje zadania zarządcy drogi tj. Zarządu Województwa Śląskiego, co oznacza, że ZDW w Katowicach jest jednocześnie zarządcą przedmiotowego obiektu w rozumieniu art. 61 ustawy Prawo budowlane.



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 należyłym 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 należyłym 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 inżynierskim. Wskazano również, że torowisko tramwajowe stanowi własność właściciela danej drogi publicznej, a nie podmiotu zarządzającego torowiskiem tramwajowym.

**Powyższe stanowisko zostało określone w postanowieniu nr 68/20 Śląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego z dnia 15 maja 2020 r., nakładającej 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.7101.237.2020.RKR.**

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

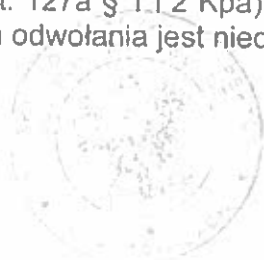
posiadającej stosowne uprawnienia budowlane, zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym techniczno – budowlanymi oraz z zachowaniem zasad bezpieczeństwa wykonywania robót, z wykorzystaniem wyrobów budowlanych spełniających wymagania określone w art. 10 ustawy Prawo budowlane.

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 na ręce pełnomocnika adw. Andrzej Hajdas,  
Kancelaria Adwokacka ul. Wolności 40/24, 41- 500 Chorzów;
2. Tramwaje Śląskie S.A., ul. Inwalidzka 5, 41-506 Chorzów
3. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
4. a/a WW RPW/1308/2021 projekt decyzji sporządził p.o. Naczelnika

Do wiadomości:

1. Śląski Urząd Wojewódzki Wydział Infrastruktury – za pośrednictwem ePUAP