



**POMORSKI  
WOJEWÓDZKI INSPEKTOR  
NADZORU BUDOWLANEGO**



**RPW/3895/2023 P  
Data: 2023-03-09**

80-874 Gdańsk, ul. Na Stoku 50  
tel. 58 305 1979, 58 305 1974 fax. wew. 35  
e-mail: [sekretariat@gda.winb.gov.pl](mailto:sekretariat@gda.winb.gov.pl)

Gdańsk, dnia 2023-03-06

**WIK.771.2.10.2022.ZM**

## **POSTANOWIENIE**

Na podstawie art. 123 Kodeksu postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2000 ze zm.) oraz art. 81c ust. 2 w związku z art. 62 ust. 3, art. 81 ust. 1 pkt 2, art. 80 ust. 2 pkt 2 i art. 83 ust. 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 ze zm.), w związku z wszczętym postępowaniem administracyjnym w sprawie nieodpowiedniego stanu technicznego jednoprzęsłowego żelbetowego wiaduktu łukowego w miejscowości Dzierzgoń w ciągu drogi wojewódzkiej nr 515 Malbork-Dzierzgoń-Susz w km 28+485, nad nieczynną linią kolejową nr 222 relacji Małdyty-Malbork, usytuowanego na terenie działek nr 825/3, 825/11, 827 obręb ewidencyjny 0001, Obręb 1 – Dzierzgoń, jednostka ewidencyjna 221601\_4 Dzierzgoń – M,

**Pomorski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego**

**postanawia:**

nałożyć na Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku – zarządcę przedmiotowej budowli – jednoprzęsłowego żelbetowego wiaduktu łukowego w miejscowości Dzierzgoń w ciągu drogi wojewódzkiej nr 515 Malbork-Dzierzgoń-Susz w km 28+485, nad nieczynną linią kolejową nr 222 relacji Małdyty-Malbork – zlokalizowanej na terenie działek nr 825/3, 825/11, 827 obręb ewidencyjny 0001, Obręb 1 – Dzierzgoń, jednostka ewidencyjna 221601\_4 Dzierzgoń – M., obowiązek przedstawienia w tut. organie w terminie do :

**31 maja 2023 roku**

ekspertyzy technicznej sporządzonej przez osoby posiadające odpowiednie uprawnienia budowlane i prawo do wykonywania samodzielnej funkcji technicznej w budownictwie określającej :

1) sposób zabezpieczenia pracy ustroju nośnego przedmiotowej budowli zawierającą część opisową i graficzną (rysunkową), pozwalający bezpiecznie użytkować obiekt w ograniczonym zakresie wraz z określeniem sposobu wykonania robót budowlanych i czynności zabezpieczających opartym na rzetelnych obliczeniach statycznych,

2) zakres robót budowlanych wraz z określeniem sposobu ich wykonania, zawierającej część opisową i graficzną (rysunkową), mających na celu doprowadzenie przedmiotowego obiektu do stanu technicznego niezagrożającego życiu lub zdrowiu ludzi, bezpieczeństwu mienia bądź środowiska.

## UZASADNIENIE

W dniu 07.12.2022r. do Wojewódzkiego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego w Gdańsku wpłynęło pismo Zarządu Dróg Wojewódzkich w Gdańsku nr WUDiM.4525.1(1).2022.IM z dnia 06.12.2022r. informujące o złym stanie technicznym wiaduktu w miejscowości Dzierzgoń nad zlikwidowaną linią kolejową w ciągu drogi wojewódzkiej nr 515 Malbork-Dzierzgoń-Susz w km 28+485 do którego załączono protokół z przeglądu rozszerzonego przedmiotowego wiaduktu z dnia 25.11.2022r. oraz pismo projektanta branży mostowej dr inż. Marcina Dutka nr 1/ZDW\_E\_DW515/JT/2022 z dnia 05.12.2022r. w którym zawarto stanowisko cyt. : „ Tak rozległe uszkodzenia ustroju nośnego wpływają realnie na zmniejszenie nośności obiektu i wskazują na poważne ryzyko wystąpienia awarii wiaduktu. W związku z czym Projektant silnie rekomenduje, aby na obiekcie bezzwłocznie wprowadzić całkowity zakaz ruchu pojazdów z pozostawieniem jedynie ruchu pieszego i rowerowego”.

Ponadto zarządca drogi w swoim piśmie poinformował cyt. : „Aktualny stan techniczny wiaduktu może spowodować zagrożenie dla zdrowia i życia ludzi, bezpieczeństwa mienia bądź środowiska , a w szczególności katastrofę budowlaną dlatego ZDW w Gdańsku niezwłocznie przystąpi do zamknięcia wiaduktu dla ruchu samochodowego.”

W dniu 21.12.2022 roku przedstawiciele Pomorskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego przeprowadzili kontrolę przedmiotowego wiaduktu.

Stwierdzono wprowadzenie ograniczenia skrajni jezdni na wiadukcie do szerokości 4,2 m oraz ustawienie na nim stalowej bramownicy ograniczającej ruch pojazdów do wysokości nie przekraczającej 2 m. Ustawiono przed wiaduktem znaki informujące o ograniczeniach poruszania się po nim tylko dla pojazdów o ciężarze nie przekraczającym 2,5 tony.

Ponadto stwierdzono na obu bocznych ścianach wiaduktu uszkodzenie belek podbalustradowych pod którymi występowały duże ubytki w ścianach świadczące o ingerencji wód opadowych we wnętrze obiektu. Również na obu ścianach występowały bardzo wyraźne zarysowania ustroju nośnego (sklepienia łukowego) biegnące równolegle do krawędzi łuku w odległości około 50 cm od niej. Na obu przyczółkach widoczne były wykwyty w kolorze czarnym i siwym. Na spodniej stronie łukowego ustroju nośnego w połowie rozpiętości było odsłonięte zbrojenie na powierzchni nierównomiernego trójkąta o wymiarach 3 x 4 m na której to powierzchni zwiisały pręty zbrojeniowe. Na obu ścianach przy krawędziach łukowego ustroju nośnego występowały odsłonięcia zbrojenia o mniejszych powierzchniach.

Zarządca drogi wojewódzkiej nr 515 w trakcie kontroli dostarczył wyciąg z Ekspertyzy Technicznej pn. : „*Opracowanie ekspertyzy stanu technicznego wraz z określeniem nośności użytkowej metodą szczegółową wiaduktu w ciągu DW 515 w km 28+485 w Dzierzgoniu*” autorstwa uprawnionych osób : dr inż. Marcina Dutka, mgr inż. Jarosława Trzcińskiego i mgr inż. Tomasza Skiby. Dokumentacją związaną z próbą uzyskania decyzji ZRID na rozbiórkę wiaduktu i budowę nowego wiaduktu na terenie działek nr 825/3, 825/11, 827 obręb ewidencyjny 0001, Obręb 1 – Dzierzgoń, jednostka ewidencyjna 221601\_4 Dzierzgoń – M oraz kopię Karty Gminnej Ewidencji Zabytków nr 350/355 założoną przez Urząd Miasta

Dzierżgoń w dniu 31.08.2009 roku dotyczącą przedmiotowego wiaduktu oraz okazał książkę obiektu mostowego dla tego wiaduktu (nr inwentarzowy 03210026)

W dostarczonym wyciągu z Ekspertyzy Technicznej zawarte były zalecenia doraźne w postaci cyt. :

*„ Ze względu na zły stan techniczny obiektu oraz brak urządzeń bezpieczeństwa ruchu*

*(barier ochronnych), mając na uwadze bezpieczeństwo użytkowników obiektu oraz osób postronnych, należy bezzwłocznie:*

- *ograniczyć ruch na obiekcie do pojazdów osobowych o masie całkowitej*

*nieprzekraczającej 2,5 t (znaki B-18 „Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 2,5 t”) z dopuszczeniem ruchu pieszego i rowerowego,*

- *zachować istniejące ograniczenie prędkości ruchu na wiadukcie do 20 km/h,*

- *zachować istniejące ograniczenie do jednego pasa ruchu na obiekcie (ruch wahadłowy) – przy czym wydzielony pas ruchu należy wyznaczyć możliwie blisko zachodniej krawędzi obiektu (tj. po przeciwnej stronie niż główne uszkodzenia dźwigara łukowego) – ruch pieszy i rowerowy należy poprowadzić jednostronnie przy wschodniej krawędzi obiektu,*

- *wprowadzić dodatkowe zabezpieczenia, które fizycznie wymuszają przestrzeganie ww. obostrzeń, tj. :*

- o *zmniejszyć szerokość wydzielonego pasa ruchu do wartości minimalnej – 2,25 m, przy czym od pasa ruchu do barier należy zachować wymogi skrajni 2 x 0,50 m,*

- o *należy wprowadzić ograniczenie skrajni pionowej za pomocą bramownic (przed i za obiektem) oraz znaków B-16 „Zakaz wjazdu pojazdów o wysokości ponad 2,0 m” (zlokalizowanych przy najbliższych skrzyżowaniach),*

- *odgrodzić teren pod wiaduktem za pomocą barierek stalowych lub drewnianych uniemożliwiających wejście pod obiekt osobom nieupoważnionym (należy również zachować tabliczki ostrzegawcze „Zakaz wstępu”),*

- *dostosować urządzenia bezpieczeństwa ruchu (betonowe bariery ochronne) do zgodności z obowiązującymi przepisami i normami.*

*W okresach zimowych należy dokonywać regularnych przeglądów obiektu pod kątem propagacji istniejących uszkodzeń lub powstania nowych. Dotyczy to w szczególności uszkodzeń w kluczu ustroju nośnego. Przeglądy powinny odbywać się nie rzadziej niż co 2 tygodnie oraz powinny być dokumentowane za pomocą zdjęć.*

*Powyższe przeglądy należy prowadzić do czasu unormowania się minimalnych temperatur dobowych powietrza powyżej 0°C. Po tym okresie należy wykonać przegląd szczegółowy oraz wykonywać dalsze przeglądy szczegółowe w odstępie maksymalnie 3 miesięcy.*

*Należy bezzwzględnie przestrzegać, aby wszystkie osoby wykonujące prace utrzymaniowe pod obiektem były wyposażone w kaski i buty ochronne.*

*W przypadku stwierdzenia propagacji istniejących uszkodzeń (powierzchnia ubytków betonu większa niż 20% w stosunku do stanu w momencie sporządzania niniejszej ekspertyzy lub odspojenie kolejnych prętów zbrojeniowych) lub pojawienia się uszkodzeń o charakterze przeciężeniowym (np. rysy lub pęknięcia poprzeczne w odpowietrznej części dźwigara) – obiekt należy bezzwłocznie wyłączyć z ruchu.*

*Należy również wykonać bieżące prace utrzymaniowe, przede wszystkim w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu samochodów i pieszych po obiekcie."*

W trakcie kontroli całkowita szerokość pasa ruchu wynosiła 4,2 m. Teren pod wiaduktem nie był wygradzony, zaś wysokość zastosowanej bramownicy na poziomie 2,0 m nie dawał gwarancji przejazdu dla karetka pogotowia ratunkowego (wysokość stosowana na tę okoliczność wynosi 2,4 m).

Na żądanie kontrolujących zarządca drogi wojewódzkiej nr 515 dostarczył drogą elektroniczną :

- całą treść Ekspertyzy Technicznej pn. : „*Opracowanie ekspertyzy stanu technicznego wraz z określeniem nośności użytkowej metodą szczegółową wiaduktu w ciągu DW 515 w km 28+485 w Dzierzgoniu*”,

- Tom I projektu budowlanego (projekt zagospodarowania terenu, projekt architektoniczno-budowlany) opracowany dla potrzeb uzyskania decyzji ZRID na budowę nowego wiaduktu,

- projekt tymczasowej organizacji ruchu pn.: „*Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 515 od granicy m.Malbork do granicy województwa polegający na rozbiórce i budowie nowego wiaduktu w km 28+ 485 w Dzierzgoniu*”,

- pismo Dyrektora Zarządu Dróg Wojewódzkich w Gdańsku nr WUDiM.4525.1(5).2022.IM z dnia 29.12.2022r. w kwestii posiadania wiaduktu przez Zarząd Województwa Pomorskiego,

- projekt zagospodarowania terenu z uzgodnieniami dla zamierzenia inwestycyjnego w postaci wykonania elektroenergetycznej linii kablowej podwieszanej do konstrukcji wiaduktu,

- wypisy w rejestrze gruntów dotyczących działek na których zlokalizowany jest wiadukt,

- mapę terenu z zasobów geodezyjnych Starostwa Sztumskiego na którego obszarze posadowiony jest wiadukt.

Z treści dostarczonej Ekspertyzy Technicznej pn. : „*Opracowanie ekspertyzy stanu technicznego wraz z określeniem nośności użytkowej metodą szczegółową wiaduktu w ciągu DW 515 w km 28+485 w Dzierzgoniu*” wynika że przeprowadzono badania materiałowe. Pobrano dwie próbki betonu przy pomocy wiertnicy diamentowej w postaci rdzeni o średnicy ok. 100 mm z ustroju łukowego przy przyczółkach od strony Suszu i Dzierzgonia. Próbkę poddano badaniom laboratoryjnym określając ich gęstość i wytrzymałość na ściskanie z których wynika, iż badany beton **spełniał wymagania dla klasy betonu C16/20**. Beton tej klasy nie spełnia wymagań minimalnej klasy dla betonu zbrojonego (vide punkt 5.2 ekspertyzy).

Przeprowadzono pomiar jednorodności betonu przy pomocy młotka Schmidta określono, iż badany beton posiada dostateczną jednorodność.

Przeprowadzono badanie przyczepności betonu metodą pull-off zarówno w terenie na konstrukcji wiaduktu w dwóch miejscach (nie określono miejsc) jak i na pobranych odwiertach. Na odwiertach uzyskano mniejszą przyczepność betonu odpowiednio 0,98 MPa i 0,79 MPa. Na powierzchniach zewnętrznych wiaduktu uzyskano wyniki 1,51 Mpa i 1,36 Mpa. W punkcie 5.2 ekspertyzy *Wnioski z badań materiałowych* zawarto stwierdzenie cyt. : „Ogólnie można przyjąć, że w przypadku napraw powierzchniowych betonu, przygotowana powierzchnia do zespolenia (np. z torkretem lub zaprawami PCC) powinna spełniać poniższe wymagania: przyczepność min. >1,0 MPa, średnia >1,5 MPa. Oznacza to, że już dla powierzchni zewnętrznych powyższe wymagania są niespełnione. Dodatkowo należy pamiętać, że otulina betonu uległa karbonatyzacji, więc w przypadku ewentualnych napraw konieczne byłoby jej przynajmniej częściowe skucie. Wyniki badań pull-off wykazały, że przyczepność betonu maleje wraz z głębokością, stąd można uznać, że powierzchnie przygotowane do nałożenia powłok naprawczych nie spełniałyby wymogów przyczepności. Powyższe oznacza, że żadne naprawy tego typu nie byłyby trwałe.

Przeprowadzono badania chemiczne pobranych próbek betonu na zawartość chlorków oraz siarczanów gdzie ich zawartość nie przekroczyła poziomu dopuszczalnego.

Na podstawie analizy wodnych ekstraktów pobranych próbek betonu określono wartość pH na poziomie 8,7 i 9,4. Uzyskane wyniki są niższe od wartości granicznej równej 11,0 co świadczy o postępującym procesie karbonizacji, a co za tym idzie braku odpowiedniej osłony betonu dla zbrojenia konstrukcji wiaduktu. W punkcie 5.2 ekspertyzy stwierdzono cyt. : „Odczyn pH betonu ma wartość poniżej granicznej, co oznacza, że beton utracił swoje właściwości ochronne względem prętów zbrojeniowych. Jest to efekt karbonatyzacji otuliny betonowej i ze względu na wiek betonu, jest to wynik zgodny z oczekiwaniami.”

Przeprowadzono obliczenia statyczne przyjmując do obliczeń założenia :

- klasę betonu C16/20 ustroju nośnego określono na podstawie badań materiałowych,
- wytrzymałość prętów zbrojeniowych określono na podstawie „Przepisów o budowie i utrzymaniu mostów drogowych obowiązujące od 1 stycznia 1926 roku”, co wynika z „Instrukcji do określania nośności użytkowej drogowych obiektów mostowych” (GDDKiA 2004 r.),
- grubość dźwigara łukowego oszacowano na podstawie miejsca powstania rys między ściankami bocznymi a ustrojem nośnym wiaduktu ( $h=50$  cm),
- układ i średnice prętów zbrojeniowych przyjęto na podstawie pomiarów w miejscu odspojenia otuliny betonu (ok.  $\Phi 10$  co 100 mm) przyjmując, że dźwigar był zbrojony górną i dolną symetrycznie.

Określono naprężenia ściskające w betonie oraz naprężenia ściskające i rozciągające w prętach zbrojeniowych . analizę przeprowadzono w fazie II z założeniem metody NL (naprężeń liniowych). W obliczeniach przyjęto oddziaływanie ciężaru własnego konstrukcji i wyposażenia, ciężaru i parcia gruntu zasypowego, obciążenia pojazdami kategorii 4/S16 oraz 5/S10.



W punkcie 5.2 ekspertyzy stwierdzono cyt. :

*„• wyniki przeprowadzonych obliczeń należy traktować jako pomocnicze dla potrzeb niniejszej ekspertyzy, ze względu na brak wystarczających danych wyjściowych do obliczeń. W szczególności:*

*o brak dokumentacji archiwalnej obiektu uniemożliwia przyjęcie potwierdzonych i dokładnych wymiarów konstrukcji. Dotyczy to głównie grubości dźwigara łukowego (do obliczeń przyjęto, że rysy i pęknięcia widoczne od boków łuku powstały pomiędzy ściankami*

*bocznymi a konstrukcją dźwigara łukowego – co pozwoliło oszacować grubość dźwigara – oraz, że grubość dźwigara jest stała w całym łuku) oraz informacji o posadowieniu (tym nie mniej archiwalne badania geotechniczne udostępnione przez Zamawiającego wskazują na*

*bardzo korzystne warunki gruntowe - piaski średnie/drobne o  $I_d=0,75$ , w związku z czym pominięto wpływy geotechniczne na pracę ustroju nośnego);*

*o brak dokumentacji archiwalnej uniemożliwia przyjęcie dokładnego rozkładu i parametrów zbrojenia. Na podstawie „Instrukcji do określania nośności użytkowej drogowych obiektów mostowych” (GDDKiA, Warszawa 2004 r.) przyjęto, że obiekt został zaprojektowany w oparciu o „Przepisy o budowie i utrzymaniu mostów drogowych obowiązujące od 1 stycznia 1926 roku”. Na tej podstawie przyjęto, że zbrojenie stanowią pręty żelazne, dla których naprężenia dopuszczalne wynoszą ok. 100 MPa. Średnice i rozstawy prętów zbrojeniowych przyjęto do obliczeń na podstawie pomiarów w miejscach odspojenia otuliny. Przy czym ze względu na dokładności wykonawcze oraz produkty korozji żelaza, pomiary te mogą być obarczone błędami;*

*o ze względu na okoliczności opisane w poprzednich punktach, można zakładać, że w kluczu, w części odziemnej, stan uszkodzeń korozyjnych jest nie mniejszy niż w części odpowietrznej. Na etapie opracowywania niniejszej ekspertyzy brak jest możliwości wykonania szeroko zakrojonych odkrywek w celu dokładnego zbadania stanu technicznego dźwigara w części odziemnej, a tym samym brak możliwości uwzględnienia ich w analizie statyczno-wytrzymałościowej.*

*• Ze względu na przesłanki opisane powyżej, obliczenia obarczone są bardzo dużą dozą niepewności. Mając na uwadze dodatkowo bardzo zły stan techniczny obiektu (w szczególności ustroju nośnego) przyjęto, że w chwili obecnej obiekt jest w stanie bezpiecznie przenieść obciążenia jedynie samochodami osobowymi w ruchu wahadłowym.”*

Mając powyższe na względzie z całą mocą należy wskazać, iż **największe uszkodzenia ustroju nośnego wystąpiły w jego kluczu**, a w tym miejscu nie wykonano żadnych odkrywek zarówno od strony od powietrznej jak i od strony naziomu gdzie liczne ślady świadczą, iż występuje penetracja wód opadowych do wnętrza obiektu.

Ponadto należy podkreślić, iż istniejący naziom występujący w kluczu wiaduktu posiada niewielką grubość co jest okolicznością bardzo niekorzystną.

Ponadto próbki materiałowe nie zostały pobrane z klucza ustroju nośnego. Uzyskane wyniki z badania próbek materiałowych z prawdopodobieństwem graniczącym z pewnością nie

oddają aktualnego stanu pracujących materiałów w kluczu wiaduktu gdzie występują najbardziej niekorzystne warunki pracy statycznej.

Przyjęte założenie dopuszczenia do ruchu pojazdów na wiadukcie o całkowitej masie 2,5 t w istocie nie poparto stosowną analizą pracy ustroju nośnego.

Wydane zalecenia co do bezpieczeństwa pracy ustroju nośnego sprowadzają się do sprawdzania (w bardzo odległych w zaistniałej sytuacji interwałach czasowych nie rzadziej niż co dwa tygodnie) czy nie występują oznaki przeciążenia pracy konstrukcji wiaduktu bądź dalsze lawinowe uszkodzenia zbrojenia).

Takie działania nie dają rękojmi bezpieczeństwa w aspekcie dopuszczenia do użytkowania przedmiotowego obiektu budowlanego nawet w ograniczonym zakresie.

Mając na uwadze przepisy art. 81c ust. 2 ustawy Prawo budowlane, zgodnie z którymi, cyt. *„Organy administracji architektoniczno-budowlanej i nadzoru budowlanego, w razie powstania uzasadnionych wątpliwości co do jakości wyrobów budowlanych lub robót budowlanych, a także stanu technicznego obiektu budowlanego, mogą nałożyć, w drodze postanowienia, na osoby, o których mowa w ust. 1, obowiązek dostarczenia w określonym terminie odpowiednich ocen technicznych lub ekspertyz. Koszty ocen i ekspertyz ponosi osoba zobowiązana do ich dostarczenia.”* – tut. organ uważa za zasadne opracowanie odpowiednich ekspertyz, jak w sentencji niniejszego postanowienia.

Postanowienie wydane na podstawie art. 81c ust. 2 ustawy Prawo budowlane ma charakter dowodowy, co oznacza, że postępowanie, w którym jest ono podejmowane stanowi część innego już toczącego się postępowania przewidzianego w Prawie budowlanym, bądź jest elementem wyjaśnienia przez organ okoliczności, które mogłyby uzasadniać wszczęcie takiego postępowania, co oznacza, iż przepisy art. 81c nie zawierają żadnych ograniczeń, co do rodzaju postępowań, w których mogłyby być stosowane – w tym dotyczących doprowadzenia budowli do odpowiedniego stanu technicznego (vide wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 15 maja 2012 r., sygn. akt OSK 353/11).

Przepis art. 81c ust. 2 ustawy Prawo budowlane winien być zatem stosowany wówczas, gdy wiedza pracowników organu nadzoru budowlanego i środki, którymi dysponują, nie będą wystarczające do samodzielnego poczynienia ustaleń faktycznych niezbędnych do wydania rozstrzygnięcia (vide wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 10 września 2013 r., sygn. Akt II OSK 917/12).

Na podstawie przeprowadzonej przez przedstawicieli Pomorskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego kontroli stanu technicznego, możliwe było określenie stanu technicznego budowli w sposób ogólny, jednakże określenie dokładnego stanu technicznego konstrukcji wiaduktu oraz ewentualnego zakresu robót wymaga specjalistycznej wiedzy, a także dokonania badań i sprawdzeń w celu uzyskania stosownych danych do projektowania naprawy budowli.

Ponadto ustalenie pełnego zakresu uszkodzeń konstrukcji, a zatem określenie jej wytrzymałości jest niezbędne w celu wskazania dokładnego zakresu robót budowlanych koniecznych do wykonania w celu doprowadzenia obiektu do stanu technicznego niezagrażającego życiu lub zdrowiu ludzi, bezpieczeństwu mienia bądź środowiska jak również określenia możliwości użytkowania budowli w ograniczonym zakresie.

Reasumując, mając na uwadze fakt, że przedmiotowy obiekt budowlany znajduje się w nieodpowiednim stanie technicznym, a także może zagrażać bezpieczeństwu zdrowia i życia ludzi, mienia i środowiska, należało skorzystać z przepisów art. 81c ustawy Prawo budowlane. Wobec tego, w celu określenia pełnego zakresu uszkodzeń i zagrożeń stąd wynikających wraz z określeniem sposobu ich usunięcia nałożono na zarządcę obiektu obowiązek dostarczenia stosownej ekspertyzy technicznej, która w dalszej kolejności pozwoli na ewentualne użytkowanie budowli w ograniczonym zakresie i w dalszym toku postępowania na wydanie nakazu administracyjnego w trybie art. 66 ustawy Prawo budowlane którego wykonanie doprowadzi obiekt do odpowiedniego stanu technicznego.

**Mając powyższe na uwadze postanowiono jak na wstępie.**

*Od niniejszego postanowienia przysługuje stronom prawo wniesienia, w terminie 7 dni od daty doręczenia postanowienia, zażalenia do Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego za pośrednictwem Pomorskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego, ul. Na Stoku 50, 80-874 Gdańsk.*

*W trakcie biegu terminu do wniesienia zażalenia strona może zrzec się prawa do wniesienia zażalenia wobec organu administracji publicznej, który wydał postanowienie. Z dniem doręczenia organowi oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia zażalenia przez ostatnią ze stron postępowania postanowienie staje się ostateczne i prawomocne. Oświadczenie o zrzeczeniu się prawa do wniesienia zażalenia nie może być cofnięte.*

Pomorski Wojewódzki Inspektor  
Nadzoru Budowlanego  
mgr inż. Grzegorz Stosiłk

**Otrzymują:**

1. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku (ZPO)  
ul. Mostowa 11a  
80-778 Gdańsk
2. Rejonowe Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji w Dzierzgoniu Sp. z o.o. (ZPO)  
ul. Słowackiego 24  
82-440 Dzierzgoń
3. Zbigniew Czalej, adres do doręczeń wg. odrębnego rozdzielnika
4. Beata Czalej, adres do doręczeń wg. odrębnego rozdzielnika
5. PKP S.A., Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku  
ul. Dyrekcyjna 2-4, 80-852 Gdańsk (ZPO)
6. PKP S.A., Al. Jerozolimskie 142A, 02-205 Warszawa (ZPO)
7. Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków, ul. Dyrekcyjna 2-4, 80-852 Gdańsk (epuap)
8. Pomorski Urząd Wojewódzki, Wydział Infrastruktury (epuap)
9. Naczelnik WIK
10. a / a