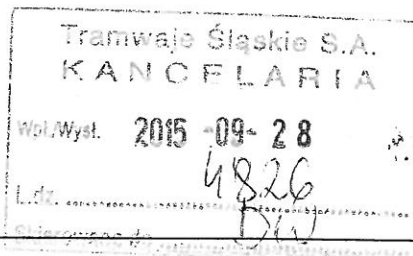


**ŚLĄSKI WOJEWÓDZKI INSPEKTOR  
NADZORU BUDOWLANEGO**

40-015 Katowice ul. Francuska 8

Telefon: 32 209 78 72 w. 128



WG  
18.09.15

WI-OIT.7741.8.2015.PP4

Katowice, dn. 18 września 2015 r.

W dalszej korespondencji proszę  
powołać się na znak sprawy.

**DECYZJA nr 133/15**

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2013 r., poz. 267 ze zm.) oraz na podstawie art. 66 ust. 1 pkt 1 i 3 i art. 83 ust. 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (tekst jedn. Dz. U. z 2013 r., poz. 1409 ze zm.), w sprawie nieodpowiedniego stanu technicznego wiaduktu tramwajowego w Dąbrowie Górniczej znajdującego się w ciągu alei Józefa Piłsudskiego nad linią kolejową nr 133 Dąbrowa Górnicza Ząbkowice - Kraków w km 3,050, na działkach nr 5/1, 50/20 oraz na działce nr 58/4 objętej decyzją nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. (Dz. Urz. M.I.R. z 2014, poz. 25) zmienioną decyzjami nr 20 z 29 lipca 2014 r. M.I.R. (Dz. Urz. M.I.R. z 2014, poz. 58); nr 22 M.I.R. z dnia 18 sierpnia 2014 r. (Dz. Urz. M.I.R. z 2014, poz. 63) i nr 25 M.I.R. z dnia 23 października 2014 r. (Dz. Urz. M.I.R. z 2014, poz. 73), nr 1 M.I.R. z dnia 23 stycznia, nr 2 z dnia 23 marca; nr 5 z dnia 16 kwietnia; nr 6 z dnia 5 maja, nr 9 z dnia 27 maja; nr 18 z dn. 10 lipca 2015 r. nr 22 z dnia 13 sierpnia 2015 r. (Dz. Urz. M.I.R. z 2015, poz. odpowiednio 6; 24; 28; 33; 37; 40; 45) w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych,

**nakazuję**

spółce Tramwaje Śląskie S.A. usunięcie nieprawidłowości stanu technicznego wiaduktu tramwajowego w Dąbrowie Górniczej znajdującego się w ciągu alei Józefa Piłsudskiego nad linią kolejową nr 133 Dąbrowa Górnicza Ząbkowice - Kraków w km 3,050, na działkach nr 5/1, 50/20 oraz na działce terenu zamkniętego nr 58/4, po-  
przez:

- zamontowanie na wiadukcie osłon przeciwporażeniowych nad linią trakcyjną torów kolejowych,
  - demontaż części luźnych rozkruszonego betonu na powierzchni wspornika podchodnikowego w części przęsła środkowego i skrajnego (w kierunku Tworzenia) od strony wiaduktu drogowego,
  - zabezpieczenie konstrukcji wspornika podchodnikowego nad trakcją torów kolejowych w części przęsła środkowego i skrajnego (w kierunku Tworzenia) od strony wiaduktu drogowego siatkami zabezpieczającymi wykonanymi na stelażu i zamocowanymi do istniejącej konstrukcji,
- w terminie do 31 października 2015 r.,
- zabezpieczenie antykorozyjne stalowych łożysk,
  - wykonanie nowych ciosów podłożyskowych wraz z wykonaniem podlewek,
- w terminie do 30 czerwca 2016 r.,

- podniesienie balustrad wraz z ich zabezpieczeniem antykorozyjnym oraz uzupełnienie brakujących części balustrad od strony wiaduktu drogowego – zgodnie z § 252 pkt 3 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63, poz. 735 ze zm.),
  - wymianę uszkodzonych, nieszczelnych dylatacji,
  - wykonanie warstwy spadkowej płyty pomostu z betonu zbrojonego na wierzchniej warstwie płyty pomostu,
  - uszczelnienie izolacji i odwodnienia płyty pomostu,
  - wzmocnienie części belek oczepowych za pomocą mat wzmacniających,
  - wzmocnienie skarp i stożków płytami ażurowymi na podsypce cementowej,
  - uzupełnienie ubytków betonu wsporników podchodnikowych, płyty pomostu, przyczółków, poprzecznic betonowych, filarów i belek oczepowych zaprawami naprawczymi typu PCC,
  - zabezpieczenie antykorozyjne betonu wsporników podchodnikowych, płyty pomostu, przyczółków, poprzecznic betonowych, filarów i belek oczepowych oraz stalowej konstrukcji wiaduktu,
- w terminie do 30 listopada 2016 r.

#### UZASADNIENIE

Inspektorzy Wojewódzkiego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego w Katowicach (dalej WINB w Katowicach) przeprowadzili w dniu 26 stycznia 2015 r. czynności kontrolne wiaduktu tramwajowego w Dąbrowie Górniczej znajdującego się w ciągu alei Józefa Piłsudskiego nad linią kolejową nr 133 Dąbrowa Górnicza Zabkowice - Kraków w km 3,050, na działkach nr 5/1, 50/20 oraz na działce terenu zamkniętego nr 58/4, podczas których powzięli wątpliwości co do stanu technicznego tego wiaduktu tj. stwierdzono podmyty i miejscami zapadnięty stożek skarpowy podpory skrajnej, nieszczelne dylatacje ustroju nośnego, zacieki i przesiąkania wody, miejscową korozję belek stalowych, ubytki betonu i korozję zbrojenia belek oczepowych, spękania belek oczepowych, brak (na długości dwóch przęseł) belki gzymsowej od strony wiaduktu drogowego, korozję zbrojenia istniejącej belki gzymsowej wraz z ubytkami betonu także odspojonego, skorodowane oddymnice zamontowane do wiaduktu.

W odpowiedzi na wezwanie Śląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego (dalej Śl. WINB) z dnia 29 stycznia 2015 r. spółka Tramwaje Śląskie S.A. pismem z dnia 5 lutego 2015 r. udzieliła informacji, iż cyt.: „*Spółka posiada na stanie majątkowym wiadukt tramwajowy nad torami kolejowymi w alei J. Piłsudskiego w Dąbrowie Górniczej*”.

Pismem z dnia 2 marca 2015 r. Śl. WINB zawiadomił strony o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie nieodpowiedniego stanu technicznego przedmiotowego wiaduktu tramwajowego w Dąbrowie Górniczej znajdującego się w ciągu alei Józefa Piłsudskiego nad linią kolejową nr 133 Dąbrowa Górnicza Zabkowice - Kraków w km 3,050, na działkach nr 5/1, 50/20 oraz na działce terenu zamkniętego nr 58/4.

Śl. WINB postanowieniem nr 29/15 z dnia 3 marca 2015 r. zobowiązał spółkę Tramwaje Śląskie S.A. do przedłożenia oceny technicznej przedmiotowego wiaduktu tramwajowego w Dąbrowie Górniczej, ze szczególnym uwzględnieniem:

- oceny bezpieczeństwa konstrukcji (nośności i stateczności) i dalszego użytkowania obiektu, w tym bezpieczeństwa dla ruchu tramwajowego i kolejowego odbywającego się pod wiaduktem,
- ewentualnych robót budowlanych, wraz z terminem ich realizacji, niezbędnych do wykonania w celu doprowadzenia obiektu do właściwego stanu technicznego zapewniającego bezpieczeństwo konstrukcji i użytkowania obiektu, w tym bezpieczeństwo dla ruchu tramwajowego i kolejowego odbywającego się pod wiaduktem.

Przy piśmie z dnia 14 kwietnia 2015 r. spółka Tramwaje Śląskie S.A. przedłożyła ocenę stanu technicznego pn. *„Ocena stanu technicznego wiaduktu tramwajowego nad torami kolejowymi w Dąbrowie Górniczej w ciągu al. Józefa Piłsudskiego Obiekt nr 5 WT/1”* sporządzoną w kwietniu 2015 r. przez inż. Bernarda Kaczmarka (rzeczoznawcę budowlanego w specjalności konstrukcyjno-budowlanej).

Podczas kontroli przedmiotowego wiaduktu przeprowadzonej w dniu 29 czerwca 2015 r. inspektorzy WINB w Katowicach stwierdzili, iż spółka Tramwaje Śląskie S.A. nie zamontowała osłon przeciwporażeniowych nad czynną pod obiektem linią PKP i nie podwyższyła balustrady do normatywnej wysokości – zgodnie z pkt 9.2 i 10 oceny stanu technicznego sporządzonej w kwietniu 2015 r. przez inż. Bernarda Kaczmarka pn. *„Ocena stanu technicznego wiaduktu tramwajowego ...”*.

Pismem z dnia 1 lipca 2015 r. Śl. WINB poinformował strony postępowania o zamiarze wydania częściowej decyzji dotyczącej niezgodnej z przepisami wysokości balustrady znajdującej się na wiadukcie i braku zamontowanych osłon przeciwporażeniowych.

Pismem z dnia 16 lipca 2015 r. spółka Tramwaje Śląskie S.A. poinformowała tutejszy organ, iż przedmiotowy wiadukt został wyłączony z użytkowania pieszego poprzez zamontowanie barier, znaku *„zakaz ruchu pieszych”* i tablicy informującej o braku przejścia.

W wyniku licznych wezwań Śl. WINB do uzupełnienia przedłożonej oceny stanu technicznego sporządzonej w kwietniu 2015 r. przez inż. Bernarda Kaczmarka, spółka Tramwaje Śląskie S.A. przy piśmie z dnia 30 lipca 2015 r. przedłożyła nową ocenę stanu technicznego przedmiotowego wiaduktu pn. *„Ocena stanu technicznego wiaduktu tramwajowego nad torami kolejowymi w Dąbrowie Górniczej w ciągu al. Józefa Piłsudskiego. Obiekt nr 5WT/1”* sporządzoną w dniu 29 lipca 2015 r. przez mgr inż. Pawła Żółtaszka (posiadającego uprawnienia budowlane w specjalności mostowej bez ograniczeń). Spółka Tramwaje Śląskie S.A. poinformowała także w tym piśmie, że oddymnice pod wiaduktem zostały zdemontowane.

Podczas kontroli przedmiotowego wiaduktu przeprowadzonej w dniu 21 sierpnia 2015 r. inspektorzy WINB w Katowicach potwierdzili, iż spółka Tramwaje Śląskie S.A. zdemontowała oddymnice znajdujące się nad torami pod wiaduktem oraz wyłączyła obiekt z użytkowania pieszego.

Pismem z dnia 21 sierpnia 2015 r. Śl. WINB poinformował strony postępowania o przysługujących im prawach, na podstawie art. 10 § 1 i art. 73 § 1 Kpa.

Tutejszy organ zważył co następuje:

Autor „Oceny stanu technicznego wiaduktu tramwajowego ...” z dnia 29 lipca 2015 r. wskazał w pkt. 8 opracowania, iż cyt.: „Na podstawie przeprowadzone oceny stanu technicznego oraz obliczeń weryfikacyjnych dla wiaduktu tramwajowego nad torami kolejowymi PKP w Dąbrowie Górniczej w ciągu al. Józefa Piłsudskiego, obiekt nr 5WT/1, stwierdza się, że warunki stanów granicznych nośności, zmęczenia oraz użyteczności są spełnione dla dźwigarów głównych oraz płyty ustroju wiaduktu przy obciążeniach eksploatacyjnych PN-85/S-10030 oraz, że wiadukt dopuszcza się do użytkowania tylko pod warunkiem spełnienia zaleceń oraz terminów zabezpieczenia i wykonania wzmocnienia oraz remontów poszczególnych elementów przedmiotowego wiaduktu tramwajowego zawartych i opisanych w punkcie 7 (pp. 7.1 do pp 7.13) niniejszego opracowania”.

W pkt 7 „Oceny stanu technicznego wiaduktu tramwajowego ...” z dnia 29 lipca 2015 r. mgr inż. Paweł Żółtaszek dokonał oceny stanu technicznego poszczególnych elementów przedmiotowego wiaduktu i wskazał nieprawidłowości tj.:

1. balustrady z ogniskami korozji, o nienormatywnej wysokości, brak skrajnej balustrady od strony wiaduktu drogowego,
2. dylatacje nieszczelne i uszkodzone,
3. łożyska z korozją powierzchniową,
4. ciosy podłożyskowe oraz podlewki podłożyskowe z korozją betonu oraz korozją zbrojenia, spękane, zarysowane (stan zły),
5. brak osłon przeciwporażeniowych,
6. płyta wsporników podchodnikowych z korozją betonu, ubytkami, przeciekami, wykwitami, znaczną korozją zbrojenia. Wspornik podchodnikowy w części przeszła środkowego i skrajnego (w kierunku Tworzenia) od strony wiaduktu drogowego w stanie złym tj. elementy luźne z rozkruszonego betonu znajdujące się na powierzchni wspornika zagrażają bezpieczeństwu ruchu kolejowego, brak belki gzymsowej,
7. płyta pomostu z korozją betonu i korozją zbrojenia, ubytkami, przeciekami, wykwitami,
8. przyczółki oraz poprzecznice z korozją betonu i korozją zbrojenia, ubytkami, przeciekami, wykwitami,
9. filary wraz z belkami oczepowymi z korozją betonu i korozją zbrojenia, ubytkami, przeciekami, wykwitami,
10. skorodowana konstrukcja stalowa wiaduktu,
11. skarpy i stożki nasypu nierówne, porośnięte roślinnością.

W pkt 7 „Oceny stanu technicznego wiaduktu tramwajowego ...” z dnia 29 lipca 2015 r. mgr inż. Paweł Żółtaszek wskazał także roboty budowlane niezbędne do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości tj. należy:

1. zamontować brakujące balustrady oraz balustrady o normatywnej wysokości,



2. wymienić dylatację,
3. wykonać zabezpieczenie antykorozyjne stalowych łożysk,
4. wykonać nowe ciosy podłożyskowe wraz z wykonaniem podlewek,
5. zamontować osłony przeciwporażeń nad linią trakcyjną torów kolejowych, i zdemonstrować istniejące osłony przeciwdymne zamocowane od spodu konstrukcji stalowej. Przed zamontowaniem osłon przeciwporażeń należy w trybie pilnym zabezpieczyć chodniki oraz wiadukt przed dostępem osób trzecich (trwałe balustrady z odpowiednim oznaczeniem),
6. wykonać naprawę powierzchniową całego wspornika podchodnikowego z wyrównaniem ubytków betonu i odtworzeniem otuliny zbrojenia zaprawami naprawczymi typu PCC oraz zabezpieczenie antykorozyjne betonu,
7. zdemonstrować części luźne rozkruszonego betonu na powierzchni wspornika podchodnikowego w części przęsła środkowego i skrajnego (w kierunku Tworzenia) od strony wiaduktu drogowego oraz zabezpieczyć konstrukcję wspornika nad trakcją torów kolejowych poprzez zastosowanie siatek zabezpieczających wykonanych na stelażu i zamocowanych do istniejącej konstrukcji, wzmocnić konstrukcję wspornika poprzez wykonanie nadbetonu zespolonego i wykonanie nowej belki gzymsowej,
8. wykonać warstwę spadkową płyty z betonu zbrojonego na wierzchniej warstwie płyty, szczelną izolację płyty pomostu, odwodnienie płyty, naprawę powierzchniową z wyrównaniem ubytków betonu i odtworzeniem otuliny zbrojenia zaprawami naprawczymi typu PCC oraz zabezpieczenie antykorozyjne betonu,
9. wykonać naprawę powierzchniową przyczółków i poprzecznic betonowych z wyrównaniem ubytków betonu i odtworzeniem otuliny zbrojenia zaprawami naprawczymi typu PCC oraz zabezpieczenie antykorozyjne betonu,
10. wzmocnić część belek oczepowych za pomocą mat wzmacniających, wykonać naprawę powierzchniową filarów i belek oczepowych z wyrównaniem ubytków betonu i odtworzeniem otuliny zbrojenia zaprawami naprawczymi typu PCC oraz zabezpieczenie antykorozyjne betonu,
11. wykonać zabezpieczenie antykorozyjne konstrukcji stalowej wiaduktu,
12. wzmocnić skarpy oraz stożki płytami ażurowymi na podsypce cementowej.

Zgodnie z § 252 pkt 3 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63, poz. 735 ze zm.) *wysokość balustrady, o której mowa w § 251 ust. 3 pkt 1, powinna wynosić przy chodnikach dla pieszych nad liniami kolejowymi – nie mniej niż 1,3 m.*

Zgromadzony w sprawie materiał dowodowy wykazał nieodpowiedni stan techniczny przedmiotowego wiaduktu tramwajowego w Dąbrowie Górniczej, a w konsekwencji konieczność zastosowania art. 66 ust. 1 pkt 1 i 3 Prawa budowlanego, zgodnie z którym w przypadku stwierdzenia, że obiekt budowlany może zagrażać życiu lub zdrowiu ludzi, bezpieczeństwu mienia bądź środowiska albo jest w nieodpowiednim stanie technicznym – organ nakazuje, w drodze decyzji, usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości, określając termin wykonania tych obowiązków.

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 niezmienionym, niepogorszonym, należyтым. Przepis ten służy usunięciu nieprawidłowości (nieodpowiedniego stanu technicznego) powstałych w trakcie użytkowania obiektu, które są z reguły wynikiem zużycia technicznego obiektu budowlanego lub nagłych zdarzeń mających miejsce po oddaniu obiektu do użytkowania. Przy czym, przepis art. 66 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 na skuteczne egzekwowanie jego wykonalności. 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 należyтым 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 użytkowania.

Tutejszy organ nie nakazuje spółce Tramwaje Śląskie S.A. usunięcia oddymnic (zgodnie z pkt. 7.7 „*Oceny stanu technicznego wiaduktu tramwajowego ...*” z dnia 29 lipca 2015 r.), ponieważ oddymnice zamontowane nad torami pod wiaduktem zostały już zdemontowane.

Terminy wykonania robót budowlanych wskazanych w sentencji niniejszej decyzji jest zgodny z terminami wskazanymi przez mgr inż. Pawła Żółtaszka w pkt. 7 „*Oceny stanu technicznego wiaduktu tramwajowego ...*” z dnia 29 lipca 2015 r.

Decyzja Śl. WINB dotyczy całego wiaduktu tramwajowego, pomimo iż znajduje się on także na działkach niebędących terenem zamkniętym, ze względu na treść art. 83 ust. 3 w związku z art. 82 ust. 3 Prawa budowlanego. Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie w wyroku z dnia 7 listopada 2013 r., wydanym w podobnej sprawie, wskazał, iż cyt.: „*przepis art. 82 ust. 3 Prawa budowlanego wyrażnie stanowi, że organ wojewódzki jest właściwy w przypadku obiektu, a nie jego części (usytuowanego na terenie zamkniętym). Odnosi się on do obiektu, tak jak przepis art. 81c ust. 2, czy też art. 66 Prawa budowlanego. Zbyt rygorystyczna (odmienna – zastosowana w sprawie przez organy orzekające) interpretacja ww. przepisu art. 82 Prawa budowlanego mogłaby jedynie prowadzić do wydania dwóch rozstrzygnięć przez dwa różne organy (szczebla powiatowego i wojewódzkiego) w stosunku do tego samego obiektu (a dokładnie – ich części), pozostających ze sobą w sprzeczności, czy też dotkniętych wadą niewykonalności (na przykład w przypadku stwierdzenia, że obiekt – kładka dla pieszych, z uwagi na zły stan, wymaga rozbiórki).*”

W sprawie należało więc prowadzić jedno postępowanie dotyczące całego obiektu budowlanego, a skoro obiekt ten znajdował się na terenie kilku działek, przy czym jedna z nich z uwagi na swój status uzasadniała działanie organu wojewódzkiego, to sprawę winien prowadzić ten organ, a więc w tym przypadku [...] WINB. Podzielenie sprawy mogło niepotrzebnie tylko wydłużyć postępowanie i doprowadzić, co istotne, do wydania rozstrzygnięć dotkniętych wadą nieważności (v. art. 156 § 1 pkt 5 k.p.a.)" (sygn. akt VII SA/Wa 892/13).

Śl. WINB zwraca uwagę spółce Tramwaje Śląskie S.A., iż w pkt 7 „Oceny stanu technicznego wiaduktu tramwajowego ...” z dnia 29 lipca 2015 r. mgr inż. Paweł Żółtaszek wskazał nieprawidłowości stanu technicznego torowiska tramwajowego znajdującego się na przedmiotowym wiadukcie oraz zalecił, w terminie do 30 listopada 2016 r., wymianę podbudowy tłuczniowej, podkładów drewnianych, torów i słupów trakcyjnych. Powyższe nie jest jednakże przedmiotem niniejszej decyzji, ponieważ torowisko tramwajowe jest obiektem budowlanym odrębnym od przedmiotowego wiaduktu. Dodatkowo autor oceny stanu technicznego nie wskazał, iż nieprawidłowości torowiska zagrażają ruchowi tramwajowemu.

Spółka Tramwaje Śląskie S.A. powinna również zwrócić uwagę, że w pkt. 7 „Oceny stanu technicznego wiaduktu tramwajowego ...” z dnia 29 lipca 2015 r. mgr inż. Paweł Żółtaszek zalecił także, aby po zabezpieczeniu konstrukcji wspornika podchodnikowego nad trakcją torów kolejowych w części przęsła środkowego i skrajnego (w kierunku Tworzenia) od strony wiaduktu drogowego siatkami zabezpieczającymi wykonanymi na stelażu i zamocowanymi do istniejącej konstrukcji, dodatkowo wykonać nadbeton zespolony i nową belkę gzymsową.

W związku z powyższym orzeczono jak w sentencji.

#### Pouczenie:

Na niniejszą decyzję przysługuje stronom, zgodnie z art. 127 i 129 Kpa, odwołanie do Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego. Odwołanie wnosi się w terminie 14 dni od daty doręczenia decyzji, za pośrednictwem Śląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego. Przed upływem terminu do wniesienia odwołania decyzja nie ulega wykonaniu – art. 130 § 1 Kpa. Wniesienie odwołania w terminie wstrzymuje wykonanie decyzji – art. 130 § 2 Kpa.



Z up. Śląskiego Wojewódzkiego  
Inspektora Nadzoru Budowlanego  
*[Signature]*  
mgr inż. Zdzisława Miniewska  
NACZELNIK  
WYDZIAŁU INSPEKCJI

Otrzymuje:

- ① Tramwaje Śląskie S.A.  
ul. Inwalidzka 5, 41 - 506 Chorzów
2. Prezydent Miasta Dąbrowa Górnicza - za Skarb Państwa  
Urząd Miejski w Dąbrowie Górniczej  
ul. Graniczna 21, 41 - 300 Dąbrowa Górnicza
3. PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Katowicach  
ul. Dworcowa 3, 40 - 012 Katowice
4. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
Zakład Linii Kolejowych w Częstochowie  
ul. Boya Żeleńskiego 7/900, 42 - 200 Częstochowa
5. a/a PP RPW/6641/2015

do wiadomości:

Śląski Urząd Wojewódzki  
Wydział Infrastruktury