



**POWIATOWY INSPEKTOR
NADZORU BUDOWLANEGO
W GORLICACH**



PINB.5162.7.2021

Gorlice, 2021-04-02

P O S T A N O W I E N I E Nr 33 /2021

Na podstawie art. 81c ust. 2 w związku z art. 66 i art. 80 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - *Prawo budowlane* (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 1333 ze zmianami) oraz art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - *Kodeks postępowania administracyjnego* (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 256 ze zmianami)

n a k a z u j ę

zarządcy obiektu – Wójtowi Gminy Łużna dostarczyć, w terminie do dnia 31 sierpnia 2021 r. ekspertyzę techniczną (2 egzemplarze) mostu drogowego w km 0+716 drogi gminnej 270792K w Szalowej nad potokiem Szalówka zawierającą ocenę stanu technicznego przedmiotowego obiektu oraz przedstawiającą zakres i sposób (opis, rysunki) wykonania robót budowlanych niezbędnych do doprowadzenia mostu do odpowiedniego stanu technicznego, umożliwiającego jego bezpieczne użytkowanie. W przypadku stwierdzenia, że konieczna jest ingerencja w koryto rzeki, przedstawione rozwiązanie winno zostać uzgodnione z Państwowym Gospodarstwem Wodnym Wody Polskie.

Ekspertyzę winna sporządzić osoba posiadająca uprawnienia budowlane bez ograniczeń w specjalności inżynierskiej - mostowej lub rzeczoznawca budowlany w tej specjalności, należąca do właściwej izby inżynierów budownictwa, co winno być potwierdzone aktualnym zaświadczeniem.

U z a s a d n i e n i e

Z protokołu z kontroli utrzymania i użytkowania obiektu mostowego nr 41/2021 z dnia 19 marca 2021 r. wynika, że most drogowy w km 0+716 drogi gminnej nr 270792K w Szalowej nad potokiem Szalówka znajduje się w nieodpowiednim stanie technicznym.

Przedmiotowy obiekt to jednoprzęsłowa konstrukcja z monolitycznej płyty żelbetowej o długości całkowitej 9 m z dźwigarami z belek stalowych, oparta z obu stron na żelbetowych przyczółkach. Nawierzchnia z betonu asfaltowego, odwodnienie powierzchniowe. Balustrady stalowe. Jak ustalono podczas kontroli nośność przedmiotowego obiektu wynosi 10 kN. Obiekt znajduje się w ciągu drogi gminnej i powstał na przełomie lat 70 i 80 XX wieku. Podczas kontroli ustalono również, że dokumentacja budowy nie zachowała się. Obiekt jest użytkowany.

W czasie kontroli stwierdzono postępującą korozję dźwigarów stalowych, pęknięcie wzdłuż podporęczowej belki betonowej od strony Szalowej oraz uszkodzenia przyczółków przez korzenie drzew znajdujących się w ich bezpośrednim sąsiedztwie. Jezdnia zanieczyszczona roślinnością, vegetacja roślin na obiekcie. Widoczne są ubytki gruntu skarp, a w wyniku miejscowego obsunięcia się gruntu doszło do odsłonięcia przyczółku mostu od strony Szalowej. W miejscu obsunięcia się gruntu prowizorycznie wstawiono pionowo trzy kształtowniki stalowe. Stan przyczółka od strony Łużnej budzi poważne zastrzeżenia, gdyż uległ on przechyleniu w pionie i przesunięciu względem dźwigarów mostu. Występuje również przy tym przyczółku ubytek betonu przy korycie potoku.

Zarządca obiektu przedstawił w trakcie kontroli protokoły z kontroli stanu technicznego. Nie była prowadzona ani założona książka obiektu mostowego. Ostatni protokół podstawowy (nr II/2020 z dnia 15 czerwca 2020 r.), który spełnia wymagania okresowych kontroli określonych w art. 62 ust. 1 pkt 1 i ust. 1a Prawa budowlanego, sporządził Pan mgr inż. Stanisław Kawalerczyk posiadający uprawnienia budowlane w specjalności konstrukcyjno-budowlanej nr WB-NB-8346/226/81. Sporządzający protokół ocenił (w skali od 0 – stan awaryjny, do 5 – stan odpowiedni, zgodnie z instrukcją przeprowadzania przeglądów drogowych obiektów inżynierskich opracowaną przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 7 lipca 2005 r.) stan całego obiektu jako niepokojący (3 pkt), czyli wykazujący uszkodzenia, których nienaprawienie spowoduje skrócenie okresu bezpiecznej eksploatacji. Oceniając poszczególne elementy obiektu autor protokołu stwierdził jednak dla przyczółków, belki podporęczowej oraz gzymsu stan przedawaryjny (odpowiednio 1 pkt i 1,5 pkt), a dla konstrukcji

oporowych, skrzydeł oraz nasypów i skarp stan niedostateczny (2 pkt). Zarówno stan konstrukcji pomostu jak i dźwigarów głównych został oceniony jako niepokojący (odpowiednio 3,5 pkt i 3 pkt), co należy rozumieć w taki sposób, że wykazane uszkodzenia w przypadku ich nienaprawienia spowodują skrócenie okresu bezpiecznej eksploatacji. Pan Stanisław Kawalerczyk wskazał również, że należy wykonać w przeciągu roku ekspertyzę techniczną przyczółków z uwagi na odchylenie jednego z przyczółków od pionu. Uznał również za konieczne uporządkowanie terenu wokół obiektu, w tym wycięcie drzew zagrażające przyczółkom oraz oczyszczenie dźwigarów mostu i wykonanie ich zabezpieczenia antykorozyjnego. Ponadto zalecił uzupełnienie ubytków betonu konstrukcji oraz zabezpieczenie antykorozyjne barierek mostu. Autor protokołu stwierdził, że względem zaleceń z poprzedniego protokołu jedynie uprzątnięto zanieczyszczenia. Jednocześnie w protokole zawarł stanowisko, że obiekt może być nadal użytkowany na dotychczasowych warunkach.

Protokół z kontroli rozszerzonej nr II/2019 z dnia 17 czerwca 2019 r., który spełnia wymagania okresowych kontroli określonych w art. 62 ust. 1 pkt 2 i ust. 1a Prawa budowlanego, sporządził Pan mgr inż. Bronisław Szymaszek posiadający uprawnienia budowlane w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie dróg i mostów. Autor protokołu ocenił stan techniczny mostu jako przedawaryjny (1 pkt), a więc wykazujący nieodwracalne uszkodzenia dyskwalifikujące przydatność użytkową. Na powyższą ocenę miał decydujący wpływ przedawaryjny stan techniczny przyczółków (1 pkt). Jako przedawaryjny oceniono również stan belek podporęczowych i gzymsów (1,5 pkt), a konstrukcje oporowe, skrzydełka jako znajdujące się w stanie niedostatecznym (2 pkt). Stan techniczny nasypów i skarp oraz konstrukcji dźwigarów głównych oceniono jako niepokojący (3 pkt), podobnie jak stan konstrukcji pomostu (3,5 pkt). Autor protokołu stwierdził, że względem zaleceń z poprzedniego protokołu poprawiono nawierzchnię na obiekcie oraz dojazdy w obrębie skrzydeł. Estetyka obiektu została oceniona jako niezadowalająca z uwagi na zniszczenie zabezpieczeń antykorozyjnych barierek oraz zachwaszczenie obiektu i zanieczyszczenie jego otoczenia. Oceniający stwierdził, że obiekt może być nadal użytkowany na dotychczasowych warunkach. Należy natomiast wykonać w przeciągu roku ekspertyzę techniczną przyczółków z uwagi na odchylenie jednego z nich od pionu kwalifikowane jako uszkodzenia zagrażające bezpieczeństwu ruchu publicznego. Należy również uporządkować teren wokół mostu wraz z wycięciem drzew zagrażających przyczółkom oraz oczyścić dźwigary i wykonać ich zabezpieczenia antykorozyjne, a także uzupełnić ubytki betonu konstrukcji i wykonać zabezpieczenia antykorozyjne barierek mostu.

Do dnia kontroli powyższe nieprawidłowości nie zostały usunięte, nie opracowano również stosownej ekspertyzy technicznej.

W związku z powyższym wszczęto postępowanie administracyjne.

Jak wynika z przeprowadzonych do tej pory czynności oraz zgromadzonych w sprawie materiałów dowodowych przedmiotowy most drogowy znajduje się w nieodpowiednim stanie technicznym. Tut. Organ doszedł do przekonania, że znajdujące się w aktach sprawy dokumenty w świetle ustaleń są niewystarczające do sprecyzowania obowiązku wykonania napraw i remontu przedmiotowego obiektu. Stwierdzony w obiekcie stan nie odpowiada wymaganiom Prawa budowlanego, w tym zapisom art. 5, z którego wynika, że nie można dopuszczać do nadmiernego pogorszenia właściwości użytkowych i sprawności technicznej obiektu budowlanego, w szczególności w zakresie związanym z wymaganiami, o których mowa w ust. 1 pkt 1-7 tego przepisu, tj. m.in. dotyczących nośności i stateczności konstrukcji czy bezpieczeństwa użytkowania. Wymagania te zostały uszczegółowione w przepisach 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. 2000 nr 63 poz. 735 ze zmianami), gdzie określono, że „obiekty inżynierskie powinny być tak zaprojektowane i wykonane, aby w przyjętym okresie użytkowania i poziomie utrzymania była zapewniona ich trwałość rozumiana jako zdolność użytkowania obiektu przy zachowaniu cech wytrzymałościowych i eksploatacyjnych, których miernikiem są stany graniczne nośności i stany graniczne użytkowania.” (§ 152 ww. rozporządzenia). Dla elementów obiektu inżynierskiego przyjmuje się dla podpór mostów w nurtach rzek okres użytkowania nie mniejszy niż 150 lat, a dla przyczółków masywnych i konstrukcji oporowych nie mniejszy niż 100 lat (§ 153 ww. rozporządzenia). W kontekście ujawnionych uszkodzeń elementów konstrukcji obiektu oraz powtarzających się zapisów w kolejnych protokołach z przeprowadzonych kontroli okresowych powstały uzasadnione wątpliwości co do stanu technicznego przedmiotowego mostu.

W związku z powyższym zasadne jest nałożenie obowiązku przedstawienia ekspertyzy, która winna określić zakres i sposób wykonania niezbędnych robót w celu doprowadzenia obiektu do

odpowiedniego stanu technicznego. Zakres i sposób wykonania zalecanych w ekspertyzie robót budowlanych winien być przedstawiony na tyle szczegółowo, by na podstawie tej ekspertyzy możliwe było ich wykonanie (bez dodatkowych projektów wykonawczych). Zdaniem Organu ekspertyza techniczna to w niniejszym przypadku rodzaj oceny stanu technicznego poparty badaniami i wycenieniami wytrzymałości jego elementów konstrukcyjnych. Oprócz oceny tych elementów, ekspertyza zawiera propozycje rozwiązania ujawnionych problemów i usunięcia zagrożeń, wad czy nieprawidłowości (za definicją zawartą w wyroku WSA w Krakowie z dnia 20 kwietnia 2018 r. sygn. akt II SA/Kr 312/18). Zasadne jest zatem w trakcie przygotowania ekspertyzy także dokonanie niezbędnych odkrywek czy badań.

Postanowienie nakładające obowiązek dostarczenia w określonym terminie odpowiednich ocen technicznych lub ekspertyz wydawane jest w toku postępowania prowadzonego w stosunku do konkretnego stanu faktycznego i ma na celu uzupełnienie materiału dowodowego w rozpoznawanej sprawie (por. wyrok NSA z dnia 26 sierpnia 2009 r., II OSK 1324/2008, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu z dnia 28 września 2006 r., VII SA/Wa 1051/06, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego we Wrocławiu z dnia 10 maja 2005 r., II SA/Wr 2805/2002). Tut. Organ podkreśla, że nałożenie obowiązku dostarczenia stosownej ekspertyzy technicznej nie rozstrzyga sprawy co do istoty i nie kończy postępowania w sprawie, ale służy wyjaśnieniu kwestii technicznych i ustaleniu stanu faktycznego (por. wyrok NSA z 6 lipca 2012 r., II OSK 681/11, wyrok NSA z 23 czerwca 2017 r., II OSK 3054/15, wyrok WSA w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 8 lipca 2020 r. sygn. akt II SA/Go 175/20). Ekspertyza techniczna wraz z innymi przeprowadzonymi do tej pory dowodami, umożliwi poczynienie ustaleń i w konsekwencji pozwoli na zakończenie postępowania poprzez wydanie decyzji rozstrzygającej sprawę.

Na podstawie art. 81c ust. 2 ustawy Prawo budowlane organ nadzoru budowlanego, w razie powstania uzasadnionych wątpliwości co do jakości wyrobów budowlanych lub robót budowlanych, a także stanu technicznego obiektu budowlanego, może nałożyć, w drodze postanowienia, na osoby, o których mowa w ust. 1 (uczestników procesu budowlanego, właściciela lub zarządcy obiektu budowlanego), obowiązek dostarczenia w określonym terminie odpowiednich ocen technicznych lub ekspertyz. Koszty ocen i ekspertyz ponosi osoba zobowiązana do ich dostarczenia.

Zgodnie z definicją zamieszczoną w art. 4 pkt 2 ustawy z 21 marca 1985 r. *o drogach publicznych* (Dz. U. z 2020 r. poz. 470 ze zmianami), droga stanowi budowlę wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącą całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym. Drogowy obiekt inżynierski, o którym wyżej mowa, to obiekt mostowy, tunel, przepust lub konstrukcja oporowa (art. 4 pkt 12). Obiekt mostowy to z kolei budowla przeznaczona 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, estakada, kładka (art. 4 pkt 13). Zgodnie z art. 20 pkt 4 w związku z art. 19 ust. 2 pkt 4 tej ustawy utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich należy do zarządcy drogi, w tym przypadku dla przedmiotowej drogi gminnej – do Wójta Gminy Łuzna. Z powyższego wynika, że most służący do przeprowadzenia drogi nad przeszkodą terenową w postaci potoku, stanowi – jako obiekt mostowy – drogowy obiekt inżynierski.

W ślad za poglądem wyrażonym w wyroku NSA z dnia 23 kwietnia 2020 r., sygn. akt II OSK 1754/19, który to pogląd tut. Organ podziela zachodzi konieczność przedłożenia stosownej ekspertyzy technicznej gdyż: *„Wydanie postanowienia zobowiązującego do przedstawienia oceny technicznej lub ekspertyzy możliwe jest wówczas, gdy w okolicznościach konkretnej sprawy wymagane są wiadomości specjalne, zachodzi uzasadniona potrzeba odwołania się do wiedzy osób posiadających specjalistyczną wiedzę z dziedziny budownictwa (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 6 grudnia 2018 r., sygn. akt II OSK 111/17, Lex nr 2611573). Przepis art. 81c ust. 2 ustawy wskazuje wprost, że może to nastąpić w razie powstania uzasadnionych wątpliwości i to odnoszących się do jakości wyrobów budowlanych lub robót budowlanych, a także stanu technicznego obiektu budowlanego. Innymi słowy, pomimo czynności przeprowadzonych w toku postępowania (ogłędziny, pomiary, analiza dokumentów) nie jest możliwe poczynienie ustaleń wymagających wiedzy specjalistycznej przez pracownika (pracowników) organu prowadzącego postępowanie, np. z uwagi na stopień skomplikowania sprawy, konieczność użycia specjalistycznych przyrządów, narzędzi pomiarowych, wykonania badań i porównań wymagających oceny zjawisk technicznych dotyczących obiektu budowlanego jako całości lub jego części. Zastrzec jednak wymaga, co trafnie zaakcentował autor skargi kasacyjnej, że wiadomości specjalne służące do opracowania oceny technicznej lub ekspertyzy muszą odnosić się do jakości wyrobów budowlanych lub robót budowlanych, a także stanu technicznego obiektu budowlanego (zob. również wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 20 września 2019 r., sygn. akt II OSK 2612/17, Lex nr*

2740287). ” Tut. Organ również podziela pogląd zawarty w wyroku NSA z dnia 26 września 2018 r. sygn. akt II OSK 2212/16, cyt.: „*Samodzielne wyjaśnianie przez organ nadzoru budowlanego wątpliwości, ustalanie faktów mających znaczenie, powinno być wyłączone, gdy mamy do czynienia z niezbędną ingerencją w substancję obiektu, tj. jak w niniejszej sprawie z wykonaniem "odkrywek" budowlanych, czy też, gdy konieczne jest dokonywanie szczegółowych wyliczeń.*”

W niniejszej sprawie w ocenie Organu zebrany materiał dowodowy nie daje obecnie podstaw do sformułowania zakresu robót koniecznych do określenia sposobu usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości. Przedstawiciele tut. Organu nie posiadają odpowiednich przyrządów, narzędzi pomiarowych, a wyjaśnienie sprawy wymaga wiedzy specjalistycznej. Konieczne stanie się również, w przypadku wykonania robót w korycie rzeki, uzgodnienie sporządzonego opracowania z administratorem cieku. Tym samym zachodzą podstawy do nałożenia obowiązku sporządzenia i dostarczenia ekspertyzy technicznej, która wyjaśni powstałe uzasadnione wątpliwości oraz przedstawi sposób doprowadzenia obiektu do odpowiedniego stanu technicznego. Postępowanie tut. Organu ma na celu podjęcie stosownych działań, w tym wydania decyzji administracyjnej określającej zakres niezbędnych do wykonania robót budowlanych doprowadzających przedmiotowy most do takiego stanu aby wyeliminować istniejące zagrożenie i pozwalającego na jego bezpieczne użytkowanie.

Obowiązek opracowania i przedłożenia ekspertyzy technicznej nałożono na zarządcę obiektu. Wyznaczony termin przedłożenia ekspertyzy jest w ocenie Organu wystarczający do jej zrealizowania i uwzględnia również czas na sporządzenie ewentualnie dokonanie niezbędnych odkrywek, badań i uzyskanie stosownych uzgodnień.

Wobec powyższego na podstawie art. 81c ust. 2 ustawy Prawo budowlane, który stanowi 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"* - orzeczono jak w sentencji.

P o u c z e n i e

Na niniejsze postanowienie służy stronom postępowania zażalenie do Małopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Krakowie, 30-038 Kraków, ul. Łobzowska 67, za pośrednictwem Powiatowego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Gorlicach w terminie siedmiu dni od daty jego doręczenia.

Zgodnie z art. 143 Kpa informuję, że wniesienie zażalenia nie wstrzymuje wykonania postanowienia, jednakże organ administracji publicznej, który wydał postanowienie, może wstrzymać jego wykonanie, gdy uzna to za uzasadnione.

Koszt sporządzenia ekspertyzy ponosi strona zobowiązana do jej dostarczenia.

W razie niedostarczenia w wyznaczonym terminie żądanej ekspertyzy albo w razie dostarczenia ekspertyzy, która niedostatecznie wyjaśni sprawę będącą jej przedmiotem, tut. Organ może zlecić jej wykonanie na koszt osoby zobowiązanej do jej dostarczenia (art. 81c ust. 4 Prawa budowlanego).

Dokonanie czynności urzędowej polegającej na wydaniu niniejszego postanowienia zostało zwolnione z obowiązku zapłaty opłaty skarbowej (art. 7 pkt 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej; tj. Dz. U. z 2020 r. poz. 1546 ze zmianami).

Powiatowy Inspektor
Nadzoru Budowlanego
w Gorlicach
Podpis jest prawidłowy

Dokument podpisany przez Aleksander
Górski; PINB Gor.
Data: 2021.04.02 11:49:16 CEST
mgr inż. Aleksander Górski

Otrzymują:

1. Gmina Łuzna (przez ePUAP)
2. aa

Do wiadomości (przez ePUAP):

1. Starosta Gorlicki (zgodnie z art. 84 ust. 2 pkt 1 ustawy Prawo budowlane).