

**ŚLĄSKI WOJEWÓDZKI INSPEKTOR
NADZORU BUDOWLANEGO**

40-015 Katowice, ul. Francuska 8

Telefon: 32 209 78 72 w. 101

Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Katowicach

Wpłynęło dnia 31.05.2012
L.dz. 9090 zał.

WINB-WIT.7740.1.2011.ZM1

Katowice, 30.05.2012 r.

W dalszej korespondencji proszę
powołać się na znak sprawy

DECYZJA nr 57/12

Działając na podstawie art. 51 ust. 1 pkt 2, art. 83 ust. 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2010 r. nr 243 poz. 1623 z późn. zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2000 r. nr 98 poz. 1071 z późn. zm.), w związku z prowadzonym postępowaniem administracyjnym w sprawie budowy obiektu mostowego MA 532 w Mszanie, realizowanego na podstawie decyzji nr 187/07 Wojewody Śląskiego z dnia 6.08.2007 r. znak IF-AB/1/PB/7111/396/06, zezwalającej na realizację inwestycji pn. „Budowa autostrady płatnej A-1 na odcinku od węzła Świerklany (bez węzła) do granicy państwa z Republiką Czeską w Gorzyczkach od km 548+897 do 567+223”, w sposób mogący spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ludzi lub zagrożenie mienia,

nakazuję

Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Katowice, inwestorowi budowy ww. obiektu mostowego o roboczej nazwie MA532, wykonanie niżej wymienionych robót budowlanych i czynności, w celu doprowadzenia przedmiotowej budowy do stanu zgodnego z prawem:

- 1) naprawić zarysowane 2 zastrzały żelbetowe przylegające do segmentu K7.11, poprzez wdrożenie programu naprawczego szczegółowo opisanego w pkt 6.1 ust. 5 oraz na rysunku nr PN/10.2 programu naprawczego opracowanego przez projektanta obiektu w maju 2012 r., będącego w posiadaniu Inwestora,
- 2) naprawić uszkodzoną płytę dolną w segmencie K 7.11 z zastosowaniem metodyki robót przewidzianych w opracowanym przez projektanta obiektu w maju 2012 r. programie naprawczym. W trakcie robót kierować się szczegółowymi wytycznymi zawartymi w pkt 6 przedłożonego tutejszemu organowi ww. programu naprawczego, będącego w posiadaniu Inwestora, z tym że w związku z pkt. 4 niniejszej decyzji należy odstąpić od wykonania robót wskazanych w pkt 6.1 ust. 2 ww. programu naprawczego w zakresie prostowania czy też wymiany osłon kabli umieszczonych w płycie dolnej mostu,
- 3) wprowadzić elementy wzmacniające płytę dolną mostu w postaci dodatkowych poprzecznych żeber połączonych monolitycznie z płytą na całej szerokości skrzynki, umieszczonych w osiach kabli kapeluszowych w obszarach, w których płyta dolna ma grubość mniejszą niż 35 cm (segmenty od K6.8 do K6.13, od K7.8 do K7.13, od K4.8 do K4.13 oraz od K5.8 do K5.13). Żebra te należy wykonać wg koncepcji

zamieszczonej na stronie 76 i 78 ekspertyzy technicznej dr inż. Zbigniewa Skoplaka z maja 2012 r. będącej w posiadaniu Inwestora, którą należy uszczegółwić dodatkowo rysunkami roboczymi (wykonawczymi) uzgodnionymi z projektantem obiektu,

- 4) wprowadzić dolne kable uciągające przęsła B-C i C-D poprowadzone poniżej dolnej powierzchni płyty dolnej przekroju skrzynkowego mostu oraz zainiektować istniejące w płycie dolnej niewykorzystane kanały kablowe zaczynem (iniektem) cementowym. Prace wykonywać wg koncepcji przedstawionej na str. 76 do 81 ekspertyzy technicznej dr inż. Zbigniewa Skoplaka z maja 2012 r. będącej w posiadaniu Inwestora, którą należy uszczegółwić dodatkowo rysunkami roboczymi (wykonawczymi) oraz programem sprzężania uzgodnionym z projektantem obiektu.

Równocześnie, zgodnie z art. 51 ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo budowlane określám termin wykonania nakazanych niniejszą decyzją robót, do końca sierpnia 2013 r.

Uzasadnienie

W dniu 30.12.2011 r. kierownik budowy przedmiotowego obiektu powiadomił tutejszy organ, że w dniu 22 grudnia 2011 r. doszło na budowie do awarii zakotwienia kabla kapeluszonego w konstrukcji nośnej skrzynki przekroju poprzecznego mostu. Wobec powyższego, po przeprowadzonych przez tutejszy organ w dniu 9.01.2012 r. czynnościach kontrolnych na budowie, w związku z powzięciem uzasadnionych wątpliwości co do przyczyn zaistniałej awarii oraz jej skutków dla realizowanego obiektu, postanowieniem nr 5/12 z dnia 24.01.2012 r. Inwestor został zobowiązany do przedłożenia ekspertyzy technicznej, którą po rozpatrzeniu zażalenia na ww. postanowienie przez Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego, przedłożył w dniu 14 marca 2012 r. Następnie w dniu 16 marca 2012 r. kierownik budowy powiadomił tutejszy organ o kolejnej awarii, która miała miejsce w dniu 13.03.2012 r., polegającej na rozwarstwieniu betonu płyty dolnej przekroju skrzynkowego mostu w segmencie K7.11. Wobec powyższego biorąc powyższe pod uwagę oraz po analizie przedłożonej ekspertyzy technicznej autorstwa Pana prof. dr hab. inż. Kazimierza Flagi, w dniu 16.03.2012 r. tutejszy organ, nie rozstrzygając sprawy, zawiadomił o wszczęciu z urzędu postępowania administracyjnego, uznając że wnioski zawarte w ekspertyzie oraz zaistniałe awarie mogą świadczyć o tym, że budowa przedmiotowego mostu może stwarzać zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi lub dla bezpieczeństwa mienia. W dniu 19.03.2012 r. tutejszy organ przeprowadził oględziny przedmiotowego obiektu przy udziale wszystkich uczestników procesu budowlanego oraz zebrał opinie o zdarzeniu. Po analizie całości dotychczas zgromadzonego materiału dowodowego, postanowieniem nr 49/12 z dnia 10 kwietnia 2012 r. działając na podstawie art. 50 ust. 1 pkt 2 Prawa budowlanego roboty budowlane związane z budową mostu autostradowego o roboczej nazwie MA 532 zostały wstrzymane. Równocześnie, w związku z tym że przedłożona uprzednio ekspertyza techniczna nie uwzględniała awarii jaka miała miejsce w dniu 13.03.2012 r., postanowieniem nałożono na Inwestora obowiązek przedłożenia kolejnej ekspertyzy technicznej, która miała udzielić odpowiedzi na trzy pytania:

1. Czy dotychczas wykonane roboty budowlane związane z budową przedmiotowego obiektu, biorąc pod uwagę zaistniałe w grudniu 2011 r. oraz w marcu 2012 r. awarie, pozwalają na bezpieczną kontynuację budowy na podstawie zatwierdzonego projektu budowlanego uszczegółwionego następnie projektami wykonawczymi, oraz na przyszłe bezpieczne użytkowanie tego obiektu?, oraz

2. Czy istnieje konieczność wprowadzenia ewentualnych zmian w zatwierdzonym projekcie budowlanym uszczegółowionym aktualnymi projektami wykonawczymi?;
3. W przypadku konieczności zmiany zatwierdzonego projektu budowlanego oraz uszczegóławiających go projektów wykonawczych autor ekspertyzy powinien w sposób jednoznaczny wskazać konkretne i szczegółowe rozwiązania naprawcze umożliwiające sformułowanie na ich podstawie ewentualnych nakazów.

W dniu 28 maja 2012 r. Inwestor przedłożył żadaną ekspertyzę techniczną, wykonaną przez dr inż. Zbigniewa Skoplaka posiadającego uprawnienia budowlane do projektowania w specjalności mostowej. Odpowiadając na zadane przez tutejszy organ pytania autor ekspertyzy, co uzasadnił w jej treści, wskazuje że biorąc pod uwagę zaistniałe w grudniu 2011 r. i marcu 2012 r. awarie dotychczas wykonane roboty budowlane nie pozwalają na bezpieczną kontynuację budowy na podstawie zatwierdzonego projektu budowlanego uszczegółowionego następnie projektami wykonawczymi oraz na przyszłe bezpieczne użytkowanie tego mostu. Jako przyczynę takiego stanu rzeczy wskazuje błędy wykonawcze, które doprowadziły Jego zdaniem do awarii z dnia 13.03.2012 r. polegającej na rozwarstwieniu płyty dolnej mostu w segmencie K7.11. Równocześnie Pan dr inż. Zbigniew Skoplak zauważa, że w tej sytuacji w celu dokończeniu budowy koniecznym jest skorygowanie projektów wykonawczych mostu w zakresie sposobu poprowadzenia tras osłonek dolnych kabli uciągających i ich konstrukcji, jak również wprowadzenie wzmocnienia płyty dolnej w postaci dodatkowych żeber poprzecznych na całej szerokości skrzynki w osiach kabli kapeluszowych w obszarach, w których płyta dolna ma grubość mniejszą niż 35 cm. Równocześnie autor ekspertyzy uważa, że postulowane przez Niego zmiany w projektach wykonawczych nie wymuszają konieczności zmian w zatwierdzonym projekcie budowlanym. Ponadto w ekspertyzie tej przedstawiono sposób naprawy uszkodzonego fragmentu płyty dolnej w segmencie K7.11 jak również jej autor odniósł się do innych znanych Mu opracowań dotyczących ww. awarii z grudnia 2011 r. oraz marca 2012 r. Do ekspertyzy dołączono szereg opinii cząstkowych oraz programów naprawczych, wymienionych w załącznikach oraz treści ekspertyzy.

Niezależnie od powyższej ekspertyzy wykonawca obiektu przekazał do tutejszego organu opracowane w marcu oraz kwietniu 2012 r. przez zespół pod kierunkiem Pana prof. dr hab. inż. Jana Biliszczuka, „Opinię na temat awarii w segmencie K7.11 mostu MA532”, jak również opracowany przez ten sam zespół program naprawczy uszkodzonej płyty dolnej w segmencie K7.11. Z opinii tej wynika, że w segmencie K7.11 na analizowanym odcinku, cytując: *„imperfekcje wykonawcze miały wartości zdecydowanie przekraczające wartości akceptowalne”*, ponadto styk płyty dolnej i środników zewnętrznych został zabrojonny bez uwzględnienia zaleceń normowych i literatury. Pan profesor wskazał również, że *„gdyby zbrojenie połączenia strefy płyty dolnej zawierającej kanały kablowe z zewnętrznymi środnikami było wykonane prawidłowo nie doszłoby do awarii”* oraz zauważył, że *„imperfekcje trasy kabli są nieuniknione i musi być przewidziane zbrojenie do przeniesienia skutków, jakie one wywołują”*. Podniesiono również we wnioskach końcowych tego opracowania, że *„w obecnym stanie konstrukcji przy sprężaniu następnych kabli dolnych nie można wykluczyć dalszych awarii”*. W przekazanym zaś programie naprawczym, zawarto metodykę postępowania w celu usunięcia skutków awarii płyty dolnej, która miała miejsce w marcu 2012 r. Program ten jednak, z przyczyn wskazanych w karcie nadzoru autorskiego z dnia 24.04.2012 r., nie został zaakceptowany przez projektanta obiektu Pana dr inż. Stefana Jędrzejka, co wobec zawartego w nim na stronie 4 stwierdzenia odnośnie konieczności wykonania przez projektanta obiektu, projektu wzmocnienia stref zakotwień kabli kapeluszowych w segmencie K7.1 i K7.11 czynią go niewykonalnym.

W tym stanie rzeczy rozpatrując przedmiotową sprawę tutejszy organ, biorąc pod uwagę przepis art. 107 § 3 Kodeksu postępowania administracyjnego, zważył co następuje:

Zgodnie z art. 5 Prawa budowlanego obiekt budowlany należy, biorąc pod uwagę przewidywany okres użytkowania, projektować i budować w sposób określony w przepisach, w tym techniczno-budowlanych, oraz zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, zapewniając spełnienie szeregu tzw. wymagań podstawowych, w tym głównie w zakresie bezpieczeństwa konstrukcji oraz przyszłego bezpieczeństwa użytkowania. Zasada ta dotycząca każdego obiektu budowlanego, w pełni winna mieć zastosowanie do przedmiotowego mostu, obiektu należącego do najwyższej klasy konsekwencji zniszczenia, i jednego z najtrudniejszych, zdaniem uznanych autorytetów w dziedzinie budownictwa mostowego, zadań inżynierskich realizowanych obecnie w Polsce. Dlatego też naturalnym wydaje się oczekiwanie aby obiekt ten realizowany był według najwyższych standardów, zarówno projektowych jak i wykonawczych. Projekt przedmiotowego obiektu był poddawany weryfikacji i w związku z formułowanymi przez ekspertów zastrzeżeniami, na etapie projektów wykonawczych został zmodyfikowany. Poprawność przyjętych rozwiązań projektowych zweryfikował niezależny od projektanta i sprawdzającego ekspert, Pan prof. dr hab. inż. Kazimierz Flaga, który w „Ocenie prawidłowości opracowanej dokumentacji projektowej dotyczącej obiektów MA 532 oraz MD 532.1 w ciągu autostrady A1 na odcinku Świerklany-Gorzyczki. Analiza naukowa problemu” sporządzonej w styczniu-lutym 2010 r. oraz w opinii technicznej sporządzonej w kwietniu 2010 r. dotyczącej „projektu i realizacji obiektów mostowych MA 532 i MD 532.1 Autostrady A-1 na odcinku Świerklany-Gorzyczki” stwierdził, że „przedmiotowy most jest możliwy do zrealizowania i bezpiecznej eksploatacji pod warunkiem zastosowania się na etapie projektu wykonawczego do zaleceń i wymogów sprecyzowanych we wnioskach niniejszej oceny”. Zalecenia te, jak ustalono na podstawie oświadczenia projektanta złożonego w obecności wszystkich uczestników procesu budowlanego, w trakcie przeprowadzonej przez tutejszy organ w dniu 18 marca 2011 r. kontroli budowy, zostały wprowadzone do projektów wykonawczych mostu.

W dniu 22.12.2011 r. na segmencie K5.11 doszło do awarii zakotwienia kabla kapeluszowego. W dniu 13.03.2012 r. doszło do drugiej, znanej tutejszemu organowi awarii, na segmencie K7.11. Pierwsza z nich była przedmiotem analizy Pana prof. dr hab. inż. Kazimierza Flagi, który we wnioskach końcowych swej ekspertyzy zwrócił uwagę, że „awaria była sygnałem ostrzegawczym, że pewne przekroje poprzeczne mostu znajdują się (lub będą się znajdować w fazie eksploatacyjnej) na granicy bezpieczeństwa i najwyższy czas podjąć środki zaradcze, aby stanu zagrożenia uniknąć”. Pan profesor zwrócił również uwagę, na fakt że główne problemy konstrukcyjne związane z realizacją przedmiotowego mostu pojawiły się w końcowej fazie jego realizacji, w pobliżu zworników Z1 i Z2 przęsła C-D i B-C, gdzie skrzynka mostu jest najniższa i płyta dolna jest najcieńsza. Dlatego też w swej ekspertyzie jako konieczne uznał wzmocnienie stref zakotwień kabli kapeluszowych oraz płyty dolnej mostu, poprzez wprowadzenie dodatkowych żeber usztywniających. Wskazał również, że już przy grubości płyty dolnej powyżej 35 cm żeber tych można by nie stosować.

Druga awaria, która miała miejsce w dniu 13.03.2012 r. analizowana była w ekspertyzie Pana dr inż. Zbigniewa Skoplaka „Ekspertyza przyczyn wraz z koncepcją naprawy i usunięcia skutków awarii, które miały miejsce na budowie mostu Ma 532 w Mszanie w ciągu autostrady A-1 w grudniu 2011 r. i marcu 2012 r. w związku postanowieniem Śląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Katowicach nr 49/12”. Wynika z niej, że główną przyczyną zaistniałej w dniu 13.03.2012 r. awarii były błędy wykonawcze związane z niezgodnym z projektem ułożeniem w płycie dolnej mostu osłonek kabli sprężających, co po wprowadzeniu kabli i ich sprężeniu doprowadziło do wystąpienia w płycie dużych sił rozrywających, prawie 30-krotnie większych niż zakładał projektant, co

w efekcie doprowadziło do rozerwania płyty w segmencie K7.11. Na podstawie przedłożonych przez wykonawcę obiektu wyników skanowania płyty dolnej mostu ekspert ustalił również, że ułożenie osłonek kabli w segmentach K4.5 do K4.11, K5.5 do K5.11, K6.5 do K6.11 i K7.5 do K7.11 zostało wykonane z bardzo dużymi odchyleniami od tras zakładanych przez projektanta obiektu. Ustalenia te po części, w zakresie uszkodzonego segmentu K7.11 potwierdził również w swej opinii Pan prof. dr hab. inż. Jan Biliszczyk (strona 24 – *„w przedmiotowym odcinku konstrukcji (segment K7.11) imperfekcje wykonawcze miały wartości zdecydowanie przekraczające wartości akceptowalne”*). Tym samym ustalono, że sytuacja która doprowadziła do awarii na segmencie K7.11 nie jest odosobnionym przypadkiem ale duże imperfekcje w ułożeniu osłonek kabli powtarzają się systematycznie. Wobec powyższego kontynuowanie sprężania wg dotychczasowego projektu obarczone jest bardzo wysokim prawdopodobieństwem wystąpienia kolejnych awarii, podobnych do tej jaka miała miejsce na segmencie K7.11. Dr inż. Zbigniew Skoplak wskazuje, że *„nawet gdyby do awarii tych nie doszło, konstrukcja byłaby obciążona stałym ryzykiem ich wystąpienia w trakcie eksploatacji(...) Niezależnie od tego, przy tak dużych odchyleniach pionowych tras osłonek kablowych pojawiłyby się bardzo duże straty naciągu kabli od tarcia, które uniemożliwiłyby realizację potrzebnej siły sprężającej”* W tym stanie rzeczy zdaniem Pana dr inż. Zbigniewa Skoplaka nie ma możliwości kontynuowania sprężania podłużnego obiektu w płycie dolnej mostu i konieczne w tej sytuacji jest, w celu zapewnienia bezpieczeństwa konstrukcji oraz przyszłego bezpiecznego użytkowania obiektu, poprowadzenie kabli uciągających na zewnątrz przekroju płyty dolnej. Wniosek ten, po analizie przedłożonej ekspertyzy technicznej, tutejszy organ w pełni akceptuje.

Równocześnie odnosząc się do uwag sformułowanych przez Pana dr inż. Zbigniewa Skoplaka w pkt 11 przedłożonej ekspertyzy, stanowiących głównie polemikę z opracowaną przez Pana prof. dr hab. inż. Jana Biliszczyka *„Opinią na temat awarii w segmencie K7.11 mostu MA532”* tutejszy organ stoi na stanowisku, że co prawda zgodnie z art. 5 ust. 3 ustawy z dnia 12 września 2002 r. o normalizacji stosowanie Polskich Norm jest dobrowolne, to jednak normy jako element zasad wiedzy technicznej poprzez wymagania zawarte w art. 5 Prawa budowlanego winny być stosowane. Wobec powyższego, zdaniem tutejszego organu, odstąpienia od postanowień w nich zawartych są możliwe jedynie w sytuacji, w której na podstawie niezależnych badań lub ekspertyz technicznych zostanie wykazane, że inne zasady niż przyjęte w Polskich Normach zapewniają spełnienie wymagań podstawowych zawartych w art. 5 Prawa budowlanego. Ponadto tutejszy organ podziela stanowisko Pana prof. dr hab. inż. Jana Biliszczyka, zgodnie z którym imperfekcje w przebiegu kabli w tego typu konstrukcjach są nieuniknione i winny być uwzględnione przez projektanta. Jednakże tutejszy organ zauważa również, że wykonawca obiektu miał świadomość bardzo małych dopuszczalnych odchyłek w tym zakresie, tym samym podejmując się realizacji przedmiotowego mostu winien zrealizować go zgodnie z przyjętą przez projektanta dokładnością. Gdyby zaś okazało się to niemożliwe, kierownik budowy miał prawo wystąpić, zgodnie z art. 23 pkt 1 Prawa budowlanego, do projektanta o zmianę projektu w tym zakresie. Skoro tego nie uczyniono, to obowiązkiem osób wykonujących na tej budowie samodzielne funkcje techniczne w budownictwie było zrealizowanie obiektu w tym zakresie zgodnie z wymaganiami projektu, tym bardziej, że niedokładności w tym zakresie wpływają w sposób bezpośredni, jak się okazało na jego nośność. Zagadnienie to jednak, jak również i kwestie związane ze zbyt małą grubością otuliny kabli, w związku ze zmianą w zakresie sposobu sprężania podłużnego płyty dolnej obiektu nakazaną niniejszą decyzją, w przedmiotowym postępowaniu administracyjnym w ocenie tutejszego organu mają drugorzędne znaczenie.

Ponadto zdaniem Pana dr inż. Zbigniewa Skoplaka w celu przejścia przez płytę dolną mostu dodatkowych sił pochodzących od zakrzywień kabli zewnętrznych prowadzonych na

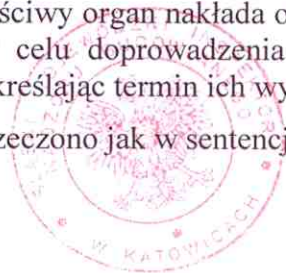
mimośródach dewiatorów, należy płytę dolną wzmocnić poprzez układ dodatkowych żeber usztywniających poprzecznych umiejscowionych w osiach kabli kapeluszowych na całej szerokości skrzynki w obszarach, w których płyta dolna ma grubość mniejszą niż 35 cm.

Wniosek ten, chociaż uzasadniony innymi przyczynami, jako zbieżny z wnioskiem Pana prof. dr hab. inż. Kazimierza Flagi, zwiększający sztywność płyty dolnej a tym samym zwiększający poziom bezpieczeństwa obiektu, tutejszy organ, po analizie obydwu opracowań również akceptuje.

Reasumując należy stwierdzić, że w celu zapewnienia przyszłego bezpieczeństwa użytkowania przedmiotowego obiektu, jak wykazano w przedłożonych ekspertyzach technicznych, do projektów wykonawczych wprowadzić należy korekty, których wykonanie nakazano niniejszą decyzją. Ponadto pozostałe nakazy wynikają wprost z powstałych w trakcie awarii w dniu 13.03.2012 r. uszkodzeń. Program naprawczy tych uszkodzeń został opracowany przez projektanta obiektu i nakazany niniejszą decyzją do realizacji. Równocześnie, w związku ze zmianą sposobu prowadzenia kabli uciągających (wyprowadzenie ich pod płytę dolną), o czym nie wiedział projektant opracowując program naprawczy uszkodzonej płyty dolnej segmentu K7.11, w trakcie spotkania w dniu 28.05.2012 r. Pan dr inż. Stefan Jędrzejek stwierdził, że wymiana lub naprawa w tej sytuacji uszkodzonych osłonek kabli w płycie dolnej, nie ma uzasadnienia. Tym samym, w pełni podzielając stanowisko projektanta w tym zakresie, tym bardziej że wymiana przedmiotowych osłonek wiązała by się ze znaczną ingerencją w wykonaną płytę (konieczność znacznych rozkuć), tutejszy organ formułując nakaz w pkt 2 niniejszej decyzji zdecydował o odstąpieniu od wykonania robót w tym zakresie. Osłonki te należy zatem zainiektować w aktualnym stanie.

Wobec stwierdzonych możliwości doprowadzenia przedmiotowego obiektu do stanu zgodnego z prawem, decyzję niniejszą oparto na przepisie art. 51 ust. 1 pkt 2 Prawa budowlanego, zgodnie z którym przed upływem 2 miesięcy od dnia wydania postanowienia o wstrzymaniu robót właściwy organ nakłada obowiązek wykonania określonych czynności lub robót budowlanych w celu doprowadzenia wykonywanych robót budowlanych do stanu zgodnego z prawem, określając termin ich wykonania.

Wobec powyższego orzeczono jak w sentencji.



Śląski Wojewódzki
Inspektor Nadzoru Budowlanego
Jan Spychała

Pouczenie:

- 1) Na niniejszą decyzję przysługuje stronie odwołanie do Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Warszawie, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia, za pośrednictwem tutejszego organu.
- 2) Zgodnie z art. 51 ust. 3 po upływie terminu lub na wniosek Inwestora, właściwy organ sprawdza wykonanie obowiązku, o którym mowa w art. 51 ust. 1 pkt 2, i wydaje decyzję :
 - o stwierdzeniu wykonania obowiązku albo
 - w przypadku niewykonania obowiązku – nakazującą zaniechanie dalszych robót budowlanych bądź rozbiórkę obiektu lub jego części, bądź doprowadzenie obiektu do stanu poprzedniego.

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Katowicach
2. Wojewoda Śląski
Wydział Infrastruktury, jako organ AAB

- kopia a/a