

Wysłano dnia 19.06.15

WOA.771.99.2015.JAC

Opole, 2015.06. 19

podpis

DECYZJA nr 184/2015

Działając na podstawie art. 155 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego (t.j.: Dz. U. z 2013 roku, poz. 267 z późn. zm.) oraz art. 83 ustawy z 7 lipca 1994 roku Prawo budowlane (t. j.: Dz. U. z 2013 roku, poz. 1409 z późn. zm.) po rozpatrzeniu wniosku Prezydenta Miasta Opola z 14 kwietnia 2015 roku, uzupełnionego pismem z 29 kwietnia 2015 roku o zmianę ostatecznej decyzji tut. organu z 16 marca 2015 roku nr WOA.771.9.2015.KFC uchylającej własną decyzję z 2 maja 2013 roku nr 154/2013 i nałożeniu na Prezydenta Miasta Opola obowiązku wykonania kapitalnego remontu mostu drogowego nad Kanałem Ulgi w Opolu, zlokalizowanego w km 0+393 drogi wojewódzkiej nr 414 (ul. Niemodlińska), poprzez wymianę ustroju nośnego wszystkich trzech przęseł obiektu oraz wzmocnienie podpór i dostosowanie ich do nowego ustroju nośnego, w terminie do 30 czerwca 2017 roku, zakazaniu użytkowania obiektu budowlanego od 1 czerwca 2015 roku, z uwagi na stwierdzone zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi i bezpieczeństwa mienia, nakazaniu comiesięcznego przedstawienia oceny stanu technicznego obiektu, z uwzględnieniem wyników pomiarów niwelacyjnych do dnia wyłączenia obiektu z użytkowania, oraz dopuszczeniu użytkowania obiektu, do czasu wyłączenia go z użytkowania, w sposób określony w ocenie stanu technicznego z listopada 2014 r., tj. z wprowadzonymi przez Zarządcę obiektu ograniczeniami w ruchu kołowym i pieszym (zakaz przejazdu przez obiekt dla pojazdów o masie całkowitej powyżej 3,5t, wprowadzenie buspasów o szerokości 3 m na wewnętrznych pasach ruchu, wprowadzenie urządzeń ruchu drogowego ograniczające skrajnię pionową na obiekcie do 3,5 m dla autobusów oraz do 2,5 m dla pozostałych pojazdów, zamknięcie dla ruchu pieszego chodnika od strony górnej wody) oraz po uwzględnieniu z urzędu wyników ekspertyzy, sporządzonej przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów w Warszawie, stanu technicznego w/w obiektu autorstwa mgr inż. Tomasza Gajdy, dr inż. Krzysztofa Germaniuka, mgr inż. Artura Sakowskiego i prof. dr hab. inż. Barbary Rymszy

**- zmieniam ww decyzję z 16 marca 2015 roku nr WOA.771.99.2015.JAC
w następujący sposób :**

1. Punkt 1) decyzji z 16 marca 2015 roku nr WOA.771.9.2015.KFC pozostaje bez zmian.
2. Punkty następne i nowe otrzymują brzmienie:
 - 2) Na podstawie art. 66 ust. 2 Prawa budowlanego zakazuję użytkowania przedmiotowego obiektu budowlanego od 15 kwietnia 2016 roku do czasu usunięcia nieprawidłowości w jego stanie technicznym.
 - 3) Na podstawie art. 62 ust. 3 w zw. z art. 65 Prawa budowlanego, w terminie do 15 kwietnia 2016 roku nakazuję comiesięczne przedstawianie oceny stanu technicznego obiektu, z uwzględnieniem wyników pomiarów niwelacyjnych;
 - 4) Dopuszczam użytkowanie obiektu, w terminie do 15 kwietnia 2016 roku, pod warunkiem wprowadzenia przez Zarządcę, w terminie do 31 lipca 2015 roku. ograniczeń, określonych w ekspertyzie stanu technicznego obiektu z maja 2015 roku, w ruchu kołowym i pieszym polegających na: (a) zamknięciu dla ruchu pieszych chodników po obu stronach mostu, b) wykonaniu zabezpieczeń uniemożliwiających nawet przypadkowy najazd pojazdów na chodnik (uszkodzenie konstrukcji wsporczej chodników może powodować awarie rurociągów podwieszonych do konstrukcji), c) zawężeniu obiektu do trzech pasów, przy czym pasy skrajne należy przeznaczyć dla pojazdów o dopuszczalnej masie 3,5 t, a pas środkowy przeznaczyć tylko dla pojazdów autobusowych miejskich, d) zamontowaniu po obu stronach mostu, dla pasa środkowego (bus pasa), sygnalizacji świetlnej umożliwiającej kierowanie ruchem wahadłowym autobusów miejskich (raz w jednym raz w drugim kierunku), e) wyznaczeniu przy krawężniku od strony dolnej wody pasa ruchu dla pieszych i rowerzystów, który powinien zostać wygrodzony w sposób uniemożliwiający przypadkowe najechanie pojazdów, f) utrzymanie

M

dotychczasowego ograniczenia prędkości dla samochodów osobowych do 40 km/h, a dla autobusów wprowadzenie ograniczenia do 20 km/h). Do czasu wprowadzenia ww. dodatkowych ograniczeń dopuszczam użytkowanie obiektu na warunkach określonych w dotychczasowej decyzji nr 78/2015 z 16 marca 2015r.;

- 5) Na podstawie art. 62 ust. 3 w zw. z art. 65 nakazuję przeprowadzenie w trzecim kwartale, tj. do 30 listopada 2015 r., oraz w pierwszym kwartale, tj. do 31 marca 2016 r. przeglądu obiektu w celu dokonania jego oceny, przez osoby, które dotychczas dokonywały oceny technicznej mostu.

UZASADNIENIE

Organ ustalił następujący stan faktyczny:

Decyzją z 2 maja 2013 roku nr 154/2013 tut. organ nakazał Prezydentowi Miasta Opola, jako zarządcy mostu drogowego nad Kanałem Ulgi w Opolu, zlokalizowanego w km 0+393 drogi wojewódzkiej nr 414 (ul. Niemodlińska) w Opolu, usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości z zakresu utrzymania obiektu budowlanego we właściwym stanie technicznym.

Następnie, z uwagi na fakt nie wykonania nakazu zawartego w ww decyzji z 2 maja 2013 r., oraz uwzględniając postępującą degradację stanu technicznego obiektu, potwierdzoną sporządzoną na żądanie tut. organu opinią stanu technicznego z 14 listopada 2014 r, decyzją z 16 marca 2015 roku nr WOA.771.9.2015.KFC tut. organ orzekł o uchyleniu ww własnej decyzji z 2 maja 2013 roku nr 154/2013 i nałożył na Prezydenta Miasta Opola obowiązek wykonania kapitalnego remontu mostu drogowego nad Kanałem Ulgi w Opolu, zlokalizowanego w km 0+393 drogi wojewódzkiej nr 414 (ul. Niemodlińska), poprzez wymianę ustroju nośnego wszystkich trzech przęseł obiektu oraz wzmocnienie podpór i dostosowanie ich do nowego ustroju nośnego, w terminie do 30 czerwca 2017 roku, zakazał użytkowania obiektu budowlanego od 1 czerwca 2015 roku, z uwagi na stwierdzone zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi i bezpieczeństwa mienia, nakazał comiesięcznego przedstawienia oceny stanu technicznego obiektu, z uwzględnieniem wyników pomiarów niwelacyjnych do dnia wyłączenia obiektu z użytkowania, oraz dopuścił do użytkowania obiektu, do czasu wyłączenia go z użytkowania, w sposób określony w ocenie stanu technicznego z listopada 2014 r., tj. z wprowadzonymi przez Zarządcę obiektu ograniczeniami w ruchu kołowym i pieszym (zakaz przejazdu przez obiekt dla pojazdów o masie całkowitej powyżej 3,5t, wprowadzenie buspasów o szerokości 3 m na wewnętrznych pasach ruchu, wprowadzenie urządzeń ruchu drogowego ograniczające skrajnię pionową na obiekcie do 3,5 m dla autobusów oraz do 2,5 m dla pozostałych pojazdów, zamknięcie dla ruchu pieszego chodnika od strony górnej wody).

Pismem z 14 kwietnia 2015 roku, uzupełnionym pismem z 29 kwietnia 2015 roku Prezydent miasta Opola wniósł o zmianę ostatecznej decyzji tut. organu z 16 marca 2015 roku nr WOA.771.9.2015.KFC w oparciu o art. 155 Kpa. Do wniosku dołączona została ocena techniczna autorstwa dr inż. Józefa Rabięgi z kwietnia 2015 roku. W ocenie zawarto dotychczasowe ustalenia (wynikające m.in. z ekspertyzy technicznej z 2004 roku i z 2011 roku autorstwa dr inż. Józefa Rabięgi, analizy statyczno – wytrzymałościowej mostu (tych samych autorów) z 2012 roku oraz opinii technicznej z listopada 2014 roku autorstwa dr inż. Józefa Rabięgi). Wynika z niej, że stan mostu nie uległ poprawie, a na podstawie wyników pomiarów geodezyjnych prowadzonych od października 2014 roku ustalono, że nie występują żadne raptowne zmiany w pionowej geometrii pomostu i utrzymuje się stan pierwotny. Wskazano, że przy utrzymaniu ograniczeń ruchowych eksploatacja mostu jest bezpieczna i na chwilę obecną nie ma przesłanek do całkowitego wyeliminowania ruchu kołowego i pieszego z obiektu oraz dodano, że możliwe jest przedłużenie eksploatacji mostu na okres do 1 czerwca 2016 roku pod warunkiem utrzymania wprowadzonych ograniczeń. Końcowo wskazano, że nie wyklucza się możliwości dalszego wydłużenia terminu bezpiecznej eksploatacji mostu po ustalonym powyżej okresie pod warunkiem pozytywnych wyników ponownej oceny stanu technicznego.

Biorąc pod uwagę powyższe tut. organ pismem z 30 kwietnia 2015 roku wszczął postępowanie w sprawie zmiany własnej decyzji z 16 marca 2015 roku. Jednocześnie mając na względzie wątpliwości organu co do stanu technicznego mostu, niewyjaśnione w przedłożonych opiniach, postanowieniem

z 30 kwietnia 2015 roku nr WOA.771.99.2015.JAC tut. organ zlecił Instytutowi Badania Dróg i Mostów wykonanie dodatkowej ekspertyzy stanu technicznego mostu drogowego nad Kanałem Ulgi w Opolu, zlokalizowanego w km 0+393 drogi wojewódzkiej nr 414 (ul. Niemodlińska) na koszt Prezydenta Miasta Opola.

Pismem z 28 maja 2015 roku Instytut Badawczy Dróg i Mostów przedłożył ekspertyzę stanu technicznego w/w obiekcie autorstwa prof. dr hab. inż. Barbary Rymczy, dr inż. Krzysztofa Germaniuka, mgr inż. Artura Sakowskiego i mgr inż. Tomasza Gajdy. Autorzy opracowania na podstawie przeprowadzonej wizji lokalnej, własnych badań próbek betonu oraz odniesieniu się do dokumentów dostarczonych przez MZD w Opolu (w tym wcześniejszych opinii technicznych opracowanych przez dr inż. Józefa Rabiege) potwierdzili, że przedmiotowy most znajduje się w złym stanie technicznym, **a główną przyczyną takiego stanu jest wieloletnia eksploatacja przy braku izolacji.** Autorzy ekspertyzy na podstawie wykonywanych przez MZD pomiarów geodezyjnych potwierdzili, że ograniczenie ruchu pojazdów ciężkich spowodowało ograniczenie przyrostów ugięć trwałych, jednakże stan ten może ulec zmianie wraz z postępowaniem korozji. W ekspertyzie wskazano, że dojazdy do obiektu w obrębie skrzydeł i płyty przejściowej są ze śladami osiadania i napraw, jezdnia jest z licznymi spękaniem przy krawężnikach i miejscowymi ubytkami w pasach ruchu będącymi efektem degradacji górnej powierzchni płyty pomostu. W obrębie przegubów przeszłowych liczne spęknięcia poprzeczne świadczące o braku uciąglenia nawierzchni, występują uszkodzenia nawierzchni wokół dylatacji. Nawierzchnia chodników od strony dolnej wody jest całkowicie zniszczona, płyta stalowa będąca elementem nośnym od strony krawężnika jest skorodowana na głębokości 80% grubości blachy. Nawierzchnia chodników od strony górnej wody spękana z licznymi delaminacjami, wyłączona z użytkowania. Konstrukcje wsporcze chodników i płyt chodnikowych są w stanie awaryjnym, każde najechanie kołem na chodnik może spowodować uszkodzenie chodnika i konstrukcji wsporczej oraz rurociągów przebiegających pod chodnikiem. Balustrady są skorodowane i brak jest zabezpieczenia antykorozyjnego na powierzchni ok. 20%. Belki podporęczowe są skorodowane z dużymi ubytkami betonu i zaawansowanymi objawami korozji odsłoniętych prętów zbrojeniowych. Urządzenia odwadniające są skorodowane, o ograniczonej drożności i nieuszczelne. Przestrzenie przy krawężnikach są zanieczyszczone piaskiem. Brak jest izolacji pomostu i chodników. Konstrukcja nośna bez wydzielonych dźwigarów i płyt pomostu, sprężona. Górna powierzchnia zniszczona, nieuszczelna. W wielu miejscach są odspojenia i złuszczenia powierzchni betonowej do głębokości 10-15 cm, świadczące o braku mrozoodporności betonu. Zbrojenie w miejscach odspojenia jest skorodowane. Przęsła zawieszane mają widoczne ugięcie prawdopodobnie na skutek przeciążenia w trakcie eksploatacji i ruchu ciężkich pojazdów. Łożyska w przegubach są skorodowane, beton wsporników pod łożyskami jest skorodowany. Wahacze betonowe łożysk w stanie dobrym, przeguby na wahaczach są zabezpieczone antykorozyjnie smarami. Urządzenia dylatacyjne na przyczółkach oraz przykrycia dylatacyjne na przegubach nie są szczelne. Przeprowadzone naprawy nawierzchni wokół szczelin dylatacyjnych były nieskuteczne. Przyczółki z powierzchniowymi ubytkami betonu są zanieczyszczone produktami korozji betonu płyty i stali oraz wyciekami z nieuszczelnych dylatacji. Brak jest śladów pęknięć i rys przeciążeniowych oraz śladów nierównomiernego osiadania podpór. Na oczepach filarów podpór pośrednich stwierdzono rysy i pęknięcia. Powierzchnie górne betonu obu oczepów z licznymi podpojeniami złuszczeniami betonu na głębokość 8 cm. Beton filarów w strefie wahań poziomu wód jest z miejscowymi odspojeniami. Brak śladów nierównomiernego osiadania podpór oraz ich podmycia. Beton w przegubach jest skorodowany z odspojeniami i złuszczeniami i odsłoniętym zbrojeniem. Przestrzeń w szczelinie jest zamknięta. Zakotwienia cięgien w przegubach są odsłonięte i nie są zabezpieczone antykorozyjnie. Pozostałe zakotwienia są zabetonowane we wnękach, bez możliwości ich rewizji. Brak jest śladów spękań betonu w pobliżu zakotwień świadczących o korozji zakotwień. Cięgna są zainiektowane w osłonkach, brak śladów korozji cięgien na powierzchni betonu w pobliżu miejsc ich przebiegu. Konstrukcje wsporcze, do których zamocowane zostały wieszaki rurociągów są w stanie awaryjnym. Większość rurociągów nie jest wykorzystywana. We wnioskach końcowych podano, że obiekt jest w złym stanie technicznym i wskazano na konieczność wprowadzenia dalszych ograniczeń w użytkowaniu mostu, a po ich wykonaniu obiekt można użytkować do 31 sierpnia 2016 roku, potem należy go wyburzyć i wybudować nowy (budowa obiektu na podporach tymczasowych

równolegle obok istniejącego i nasunięcie go w miejsce wyburzonego znacznie skróci czas wyłączenia mostu z ruchu).

Pismem z 1 czerwca 2015 roku zawiadomiono strony o zakończeniu postępowania i możliwości zapoznania się z aktami sprawy. Z prawa tego skorzystał Miejski Zarząd Dróg, który 2 czerwca 2015 roku otrzymał egzemplarz opisaną ekspertyzy. Pismem z 5 czerwca 2015 roku ten organ wystąpił do stron z zapytaniem, czy wyrażają zgodę na zmianę decyzji w sposób opisany we wnioskach ekspertyzy z maja 2015 roku. W odpowiedzi na powyższe Prezydent Miasta Opola pismem z 9 czerwca 2015 roku nr TM.4230.6.2015 wyraził zgodę na zmianę decyzji w sposób zaproponowany przez ten organ.

Organ zważył, co następuje:

Wniosek Prezydenta Miasta Opola o zmianę terminu wykonania punktu drugiego decyzji zasługuje na uwzględnienie. Ponadto w/w decyzja winna zostać zmieniona z urzędu w punktach 3 i 4 oraz poprzez dodanie punktu 5.

Zgodnie z art. 155 Kpa, decyzja ostateczna, na mocy której strona nabyła prawo, może być w każdym czasie za zgodą strony uchylona lub zmieniona przez organ administracji publicznej, który ją wydał, jeżeli przepisy szczególne nie sprzeciwiają się uchyleniu lub zmianie takiej decyzji i przemawia za tym interes społeczny lub słuszny interes strony, przepis art. 154 § 2 stosuje się odpowiednio. Z treści art. 154 § 2 wynika, że właściwy organ wydaje decyzję w sprawie uchylenia lub zmiany dotychczasowej decyzji.

W tym miejscu przyjdzie stwierdzić, że zgodnie z poglądem utrwalonym w orzecznictwie, przez „nabycie prawa” należy rozumieć każde indywidualne rozstrzygnięcie prawne, które ma znamiona rozstrzygnięcia merytorycznego w sprawie i kształtuje sytuację prawną strony. W tym sensie „nabycie prawa” może nastąpić również w decyzji nakładającej na stronę obowiązek prawny. Na podstawie decyzji, która nakłada na stronę obowiązek, strona nabywa prawo do tego, aby egzekwowano od niej wyłącznie obowiązek w ustalonym zakresie, a nie obowiązek dotkliwszy, tzn. w większym wymiarze bądź na mniej korzystnych warunkach, takich jak np. zmiana terminu wykonania obowiązku.

Należy następnie wyjaśnić, że istota postępowania prowadzonego w trybach nadzwyczajnych określonych w art. 154 i 155 Kpa sprowadza się do zbadania, czy w ustalonych okolicznościach faktycznych i prawnych dotychczasowej decyzji, zostały spełnione szczególne przesłanki wymienione w tych przepisach, tzn. czy interes społeczny lub słuszny interes strony przemawiają za zmianą lub uchyleniem decyzji. W odniesieniu do trybu określonego w art. 155 Kpa dodatkowo na mocy decyzji ostatecznej strona musi nabyć prawo, a nadto wyrazić zgodę na zmianę lub uchylenie decyzji.

Badając sprawę wniosku o zmianę decyzji ostatecznej organy administracji publicznej obowiązane są także do ustalenia, czy jego uwzględnienie nie spowoduje naruszenia słusznego interesu strony. Słuszny interes strony to taki, który znajduje umocowanie w obowiązujących przepisach prawa, nie jest sprzeczny z jasno brzmiącym przepisem ustawy, ani go nie zastępuje. Oceniając, czy w danej sprawie występuje słuszny interes strony przemawiający za uchyleniem decyzji, należy wziąć pod uwagę nie subiektywne przekonanie strony o doznanej przez nią szkodzie, lecz rozważyć okoliczności, które pozwalają ustalić, że żądanie strony dotyczące zmiany decyzji jest słuszne i zasługuje na społeczną akceptację.

Wyznaczony w badanej decyzji administracyjnej termin wykonania jest terminem uznaniowym, czyli wyznaczonym przez organ prowadzący postępowanie administracyjne. Termin ten w uzasadnionych przypadkach może ulec zmianie. W rozpatrywanej sprawie zmianie terminu wykonania decyzji nie sprzeciwiają się przepisy prawa materialnego, bowiem podstawę prawną decyzji z 16 marca 2015 roku nr WOA.771.9.2015.KFC stanowił art. 66 ust.1 pkt 1 i 3 Prawa budowlanego, który to przepis pozwala właściwemu organowi nadzoru budowlanego na wyznaczenie terminu wykonania określonych w decyzji robót budowlanych w sposób uznaniowy. Nie oznacza to jednak zupełnej dowolności w wyznaczeniu terminu wykonania nałożonego obowiązku, gdyż wyznaczając taki termin każdorazowo bierze się pod uwagę różne okoliczności, takie jak: stopień pilności wykonania obowiązku, jego zakres czy też względy techniczne lub technologiczne mające wpływ na poprawność wykonania robót budowlanych. W niniejszej sprawie okoliczności te nie stoją na przeszkodzie do uwzględnienia wniosku Zarządcy.

Podkreślić bowiem należy, że sporządzona na zlecenie tut. organu przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów ekspertyza z maja 2015 roku wskazuje, że przedmiotowy most znajduje się w złym stanie technicznym, a **główną przyczyną takiego stanu jest wieloletnia eksploatacja przy braku izolacji.**

W szczególności przytoczonych w pierwszej części uzasadnienia twierdzeniach ekspertyzy, jej autorzy odnieśli się do stwierdzonych nieprawidłowości i powodów ich powstania. Autorzy ekspertyzy na podstawie wykonywanych przez MZD pomiarów geodezyjnych potwierdzili, że ograniczenie ruchu pojazdów ciężkich spowodowało ograniczenie przyrostów ugięć trwałych, jednakże stan ten może ulec zmianie wraz z postępem korozji. W oparciu o powyższe oraz własne ustalenia w zakresie oceny stanu technicznego autorzy ekspertyzy stwierdzili możliwość dalszego użytkowania mostu określając dodatkowe, w stosunku do dotychczasowych ocen, warunki tego użytkowania, polegające na wprowadzeniu ograniczeń, obejmujących: 1) zamknięcie dla ruchu pieszych chodników po obu stronach mostu, 2) wykonanie zabezpieczeń uniemożliwiających nawet przypadkowy najazd pojazdów na chodnik (uszkodzenie konstrukcji wsporczej chodników może powodować awarie rurociągów podwieszonych do konstrukcji), 3) zawężenie obiektu do trzech pasów, przy czym pasy skrajne należy przeznaczyć dla pojazdów o dopuszczalnej masie 3,5 t, a pas środkowy przeznaczyć tylko dla pojazdów autobusowych miejskich, 4) zamontowanie po obu stronach mostu, dla pasa środkowego (bus pasa), sygnalizacji świetlnej umożliwiającej kierowanie ruchem wahadłowym autobusów miejskich (raz w jedną raz w drugą), 5) wyznaczenie przy krawężniku od strony dolnej wody pasa ruchu dla pieszych i rowerzystów, który powinien zostać wygrodzony w sposób uniemożliwiający przypadkowe najechanie pojazdów, 6) utrzymanie dotychczasowego ograniczenia prędkości dla samochodów osobowych do 40 km/h, a dla autobusów wprowadzenie ograniczenia do 20 km/h.

Autorzy ekspertyzy wskazali też że pomiary geodezyjne należy prowadzić z dotychczasową częstotliwością, a w przypadku wyraźnego przyrostu ugięć należy wykonać następną ekspertyzę. W okresie jesiennym (trzecie kwartał) oraz wczesną wiosną należy wykonać przegląd obiektu celem oceny jego stanu. Końcowo wskazano, że obiekt po wykonaniu powyższych czynności można użytkować do 31 sierpnia 2016 roku potem należy go wyburzyć i wybudować nowy (budowa obiektu na podporach tymczasowych równoległe obok istniejącego i nasunięcie go w miejsce wyburzonego znacznie skróci czas wyłączenia mostu z ruchu).

Biorąc pod uwagę powyższe okoliczności, a także fakt, że na zmianę decyzji w w/w opisanym zakresie Prezydent Miasta Opola, jako zarządca obiektu, wyraził zgodę, tut. organ postanowił zmienić własną decyzję z 16 marca 2015 roku w sposób opisany powyżej.

Biorąc pod uwagę powyższe orzeczono jak w sentencji.

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania do **Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego** za moim pośrednictwem, w terminie 14 dni od dnia otrzymania niniejszej decyzji.

Opolski Wojewódzki Inspektor
Nadzoru Budowlanego
w Opolu

Krzysztof Walkowiak

Otrzymują:

1. Prezydent Miasta Opola, Rynek – Ratusz, 45 – 015 Opole – listem poleconym za zwrotnym dowodem doręczenia;

2. Miejski Zarząd Dróg, ul. Obrońców Stalingradu 66, 45-512 Opole – listem poleconym za zwrotnym dowodem doręczenia;

③ a/a.

Do wiadomości:

1. Wojewoda Opolski.

Justyna Ciszak
Wojewódzki Inspektorat
Nadzoru Budowlanego w Opolu
ul. Ozimska 19, 45 - 057 Opole

Sprawę prowadzi: Justyna Ciszak
tel. 77 441 44 15 lub 16, 77 453 18 84
email: biuro@winb.opole.pl