



DECYZJA
Nr 109/2024/JS

Na podstawie art. 28, art. 33 ust. 1, art. 34 ust. 4, art. 35, art. 36, art. 80 ust. 1 pkt 2 i art. 82 ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2024 r. poz. 725 ze zm.) oraz na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572), po rozpatrzeniu wniosku o pozwolenie na budowę z dnia 19.06.2024r. r., uzupełnionego w dniu 11.07.2024r.,

1. zatwierdzam projekt zagospodarowania terenu i projekt architektoniczno-budowlany i udzielam pozwolenia na budowę dla

Baltic Hub Container Terminal Sp. z o.o., ul. Kontenerowa 7, 80-601 Gdańsk,

obejmujące:

inwestycję pn.: „**Budowa**: nabrzeża przeładunkowego; obudowy brzegów; dalb odbojowocumowniczych; placów składowych kontenerów oraz powierzchni komunikacyjnych; placów parkingowych; budynku technicznego B1 (budynek elektryczny); budynku technicznego B2; instalacji wodociągowej w nieruchomości odbiorcy usług na potrzeby zasilania punktów poboru wody dla statków; instalacji wodociągowej w nieruchomości odbiorcy usług na potrzeby zasilania przyborów sanitarnych w budynkach technicznych; instalacji wodociągowej w nieruchomości odbiorcy usług na potrzeby zasilania hydrantów zewnętrznych; przyłączy oraz instalacji kanalizacji bytowej w nieruchomości odbiorcy usług na potrzeby odprowadzania ścieków z nowoprojektowanych budynków; instalacji kanalizacji deszczowej w nieruchomości odbiorcy usług na potrzeby odprowadzania wód opadowych z dachów budynków i terenów utwardzonych; wewnętrznych instalacji elektroenergetycznych wraz z oświetleniem terenu, przyłącza teletechnicznego, wewnętrznej instalacji IT i teletechnicznej, elementów małej architektury

oraz wykonanie innych robót budowlanych w tym:

rozbiórka: obudowy brzegu; dalby cumowniczej przy T1; dróg; fragmentów instalacji elektrycznej, teletechnicznej,

przebudowy: kanalizacji kablowej, sieci wewnętrznej teletechnicznej, instalacji kanalizacji deszczowej w związku z zaplanowanymi rozbiórkami falochronu brzegowego; placów manewrowych i dróg dojazdowych

morskiego terminala kontenerowego Baltic Hub Container Terminal Sp. z o.o. w ramach projektowanego terminala kontenerowego T5”,

na terenie działki nr 104 w obrębie 0086 i działki nr 50/3 w obrębie 0144, jednostka ewidencyjna 226101_1 Gdańsk, na terenie portu morskiego oraz na obszarze morskich wód wewnętrznych Zatoki Gdańskiej

2. nadaję decyzji rygor natychmiastowej wykonalności na podstawie art. 108 §1 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego.

Projektant (zgodnie z art. 17 i 20 ustawy Prawo budowlane):

mgr inż. arch. Anna Kozak – posiadająca uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności architektonicznej nr MA/074/09 i będąca członkiem Mazowieckiej Okręgowej Rady Izby Architektów RP o numerze ewidencyjnym MA-2885,

z zachowaniem następujących warunków:

- inwestor ma obowiązek ustanowienia inspektora nadzoru inwestorskiego w specjalności konstrukcyjno-budowlanej oraz w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń wodociągowych i kanalizacyjnych, wynikających z: § 2 ust. 1 pkt 14) lit. b) i § 3 w związku z § 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 19 listopada 2001 r. - w sprawie rodzajów obiektów budowlanych, przy których jest wymagane ustanowienie inspektora nadzoru inwestorskiego (Dz. U. z 2001 r. nr 138 poz. 1554).

U z a s a d n i e

W dniu 19.06.2024 r. wpłynął wniosek Inwestora: Baltic Hub Container Terminal Sp. z o.o., reprezentowanego przez pełnomocnika Panią Katarzynę Pracką, w sprawie wydania decyzji pozwolenia na budowę dla ww. inwestycji.

Pismem o sygnaturze WI-II.7840.1.68.2024.JS z dnia 02.07.2024r. wezwano Inwestora do usunięcia braków formalnych. W dniu 11.07.2024 r. Inwestor uzupełnił braki.

Pismem o sygnaturze WI-II.7840.1.68.2024.JS z dnia 22.07.2024r. zawiadomiono strony o wszczęciu postępowania.

Postanowieniem o sygnaturze: WI-II.7840.1.68.2024.JS z dnia 22.07.2024 r. nałożono na Inwestora obowiązek uzupełnienia dokumentacji projektowej w terminie do 31.08.2024 r. W dniu 06.08.2024r. Inwestor przedłożył uzupełnioną dokumentację projektową.

W trakcie prowadzonego postępowania nie wpłynęły zastrzeżenia wobec planowanej inwestycji.

Organ I instancji, oceniając złożone przez Inwestora dokumenty oraz projekt zagospodarowania terenu i projekt architektoniczno-budowlany pod kątem zgodności z przepisami art. 35 ust. 1 i art. 32 ust. 4 ustawy Prawo budowlane, nie stwierdził uchybień w powyższym zakresie. Analiza przedłożonych dokumentów wykazała, że Inwestor złożył poprawnie wypełnione oświadczenie o prawie do dysponowania przedmiotową nieruchomością na cele budowlane oraz 3 egzemplarze kompletnego projektu zagospodarowania terenu i projektu architektoniczno-budowlanego wraz z opiniami, uzgodnieniami, pozwoleniami i innymi dokumentami wymaganymi przepisami szczególnymi.

Projekty zostały sporządzone i sprawdzone przez projektantów posiadających wymagane uprawnienia budowlane i legitymujących się aktualnymi na dzień opracowania projektu, zaświadczeniami potwierdzającymi wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego.

Dla działki ewidencyjnej nr 104, obręb 0086, jednostka ewidencyjna 226101_1 Gdańsk, która nie jest objęta miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, wydano decyzję o warunkach zabudowy Prezydenta Miasta Gdańska nr WUiA-VI.6730.160-4.2021.IRP.198733 z dnia 22.09.2021r., z którą przedmiotowa inwestycja jest zgodna.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest także na działce nr 50/3 w obrębie 0144, stanowiącej obszar morskich wód wewnętrznych Zatoki Gdańskiej, w obszarze wód portowych Portu Gdańsk – dla lokalizacji której Inwestor uzyskał decyzję Ministra Infrastruktury nr 11/2023 z dnia 20 lipca 2023r., znak sprawy DGM-3.530.11.2023 zezwalającą na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa Terminala Kontenerowego Baltic Hub Container Terminal Sp. z o.o.” i jest zgodna z jej ustaleniami. Dla przedmiotowej inwestycji Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni wydał decyzję nr 6/23 z dnia 29 sierpnia 2023r., znak sprawy INZ1.9201.2.4.2023.MG, w której ustalił lokalizację oraz określił warunki wykorzystania obszaru morskiego dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa Terminala Kontenerowego Baltic Hub Container Terminal Sp. z o.o.” terminal T5, z którą planowana inwestycja jest zgodna.

Planowane przedsięwzięcie jest także zgodne z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach wydaną przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku nr RDOŚ-Gd-WOO.420.125.2018.AT.11 z dnia 7 października 2019r. oraz spełnia wymagania ww. decyzji zgodnie z którą:

- rzędną nabrzeża Terminalu ustalono na minimalnym poziomie 3,0 m n.p.m.,

- jako preferencję przyjęto zastosowanie w Terminalu w całości suwnic zasilanych elektrycznie, z których emisja będzie zachodzić jedynie w przypadku awarii zasilania i konieczności uruchomienia zainstalowanych na nich agregatów prądowców,
- w projekcie przewidziano budowę przyłączy elektrycznych w nabrzeżach, jak również możliwość zasilania pojazdów silnikami na gaz (LNG, LPG, CNG),
- sporządzono szczegółowy bilans ilości i jakości wód opadowych dla celów projektu gospodarki wodno-ściekowej Terminalu,
- zaprojektowano sposób postępowania z odciekami zebrany w przypadku zastosowania procedur związanych ze stwierdzeniem wycieku z kontenerów z ładunkami niebezpiecznymi,
- zaprojektowano, w porozumieniu z ekspertem-ornitologiem, oświetlenie obiektów i urządzeń wysokich, które mogą być źródłem kolizji z ptakami,
- zapewniono punkt odbioru ścieków i odpadów ze statków,
- zapewniono dostawę energii elektrycznej do zacumowanych jednostek, w celu ograniczenia pracy agregatów zasilanych olejem napędowym.

Dla przedmiotowego zamierzenia Inwestor uzyskał decyzję nr GD.RUZ.4210.164.2023.8.EL Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 25.03.2024r. udzielającą pozwolenia wodnoprawnego na:

- wykonanie urządzeń wodnych, tj. nabrzeże przeładunkowe z kombinowanej ścianki szczelnej z profili stalowych z oczepem żelbetowym, obudowę północną z kombinowanej ścianki szczelnej z profili stalowych z oczepem żelbetowym, obudowę wschodnią z profili stalowych z oczepem żelbetowym, 4 dalby na palach stalowych połączone z terminalem T5 pomostem komunikacyjnym, wyloty kanalizacji deszczowej na działce nr 50/2, obręb 0144,
- odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z terminalu kontenerowego T5 wylotami W5.1 i W5.2 na działce nr 50/3, obręb 0144 do Zatoki Gdańskiej.

Zgodnie z wymogami art. 37 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2024 r., poz. 1125) projekt decyzji o pozwoleniu na budowę został uzgodniony postanowieniem Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni o sygn. INZ2.9204.77.2024.EZ z dnia 14.08.2024r.

Stosownie zatem do przepisu art. 35 ust. 4 ustawy Prawo budowlane, zgodnie z którym w razie spełnienia wymagań określonych w ust. 1 ww. przepisu oraz art. 32 ust. 4 właściwy organ nie może odmówić wydania decyzji o pozwoleniu na budowę, orzeczono jak w osnowie decyzji.

W dniu 06.08.2024r. Inwestor wystąpił z wnioskiem o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności w postępowaniu dotyczącym wydania decyzji o pozwoleniu na budowę. Inwestor powołując się na art. 108 § 1 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego wskazał jako powód: inny interes społeczny oraz wyjątkowo ważny interes strony.

Po przeanalizowaniu wniosku organ stwierdził, że inwestycja polegająca na budowie oraz wykonaniu innych robót budowlanych, w tym rozbiórek i przebudowy morskiego terminala kontenerowego Baltic Hub Container Terminal Sp. z o.o. w ramach projektowanego terminala kontenerowego T5, posiada kluczowe znaczenie dla rozwoju polskiej gospodarki. Realizacja przedmiotowej inwestycji jest niezbędna dla rozwoju gospodarczego regionu. Terminal T5 przyczyni się do zwiększenia konkurencyjności portu w Gdańsku oraz stworzy nowe miejsca pracy. W obecnej sytuacji gospodarczej BHCT stanowi najważniejszą bramę dla towarów transportowanych z i do Polski za pomocą kontenerów.

Dla rozwoju polskiej gospodarki kluczowe znaczenie posiada obecnie możliwość efektywnego i kosztowo konkurencyjnego eksportu polskich produktów na rynki zamorskie, jaką oferują bezpośrednio oceaniczne zawinięcia armatorów kontenerowych na terminal BHCT. Nie bez znaczenia dla zachowania ciągłości łańcucha dostaw dla polskiej gospodarki ma również możliwość zapewnienia importu tą drogą. W okresie po pandemii i w zmienionych warunkach geopolitycznych, jednym z głównych czynników determinujących ten rozwój jest tempo przyrostu podaży usług polskich terminali kontenerowych na rynku konkurencyjnym. Dlatego też kluczowe znaczenie w tym względzie ma czas realizacji inwestycji, które infrastrukturalnie odpowiadają na zwiększone i zmodyfikowane potrzeby tego rynku. Przejęcie ładunków przez porty Zachodniej Europy oznaczać

będzie spowolnienie wzrostu zatrudnienia w BHCT, a w konsekwencji również niższe wpływy do budżetów lokalnych z tytułu podatków dochodowych oraz wolniejszy rozwój lokalnej gospodarki.

Kolejnym kluczowym argumentem przemawiającym za przyspieszeniem realizacji inwestycji jest zachowanie płynności operacyjnej, co w perspektywie długoterminowej przełoży się na lepsze wyniki finansowe i zabezpieczenie przyszłych projektów o znaczącym potencjale rozwojowym.

Współczesna gospodarka, w której procesy outsourcingu i offshoringu spowodowały przeniesienie znaczącej części produkcji dóbr konsumpcyjnych oraz półproduktów i komponentów dla innych gałęzi wytwórczości i usług do państw azjatyckich wymaga sprawnego systemu obsługi strumieni ładunkowych, gdzie szczególne znaczenie posiada technologia kontenerowa. Umożliwia ona bowiem sprawne i bezpieczne przewozy ładunków, zarówno drogą morską, jak i lądowymi gałęziami transportu, a także ułatwia obsługę przeładunków.

Morscy przewoźnicy kontenerowi poszukując dalszej poprawy funkcjonowania systemu przewozowego starają się w coraz większym zakresie korzystać z efektu skali, czego skutkiem jest proces rozwoju wielkości statków kontenerowych, wydłużanie serwisów oceanicznych, a także integracja pomiędzy usługodawcami, zarówno w ramach fuzji i przejęć, jak i tworzenia aliansów przewozowych. Opóźnienia w realizacji inwestycji mogą skutkować znaczącymi stratami finansowymi oraz niekorzystnie wpływać na harmonogram innych planowanych działań BHCT.

Wszystkie wskazane wyżej zjawiska obserwowane są również w Polsce, gdzie widoczna jest wysoka dynamika przeładunków kontenerowych w portach morskich. Obroty te wynikają w dużej części z dynamicznego rozwoju krajowej gospodarki, jak i z dostępnego potencjału usługowego w portach morskich, który umożliwia obsługę globalnych serwisów kontenerowych – terminal BHCT. Utrzymanie tak korzystnych tendencji wymaga jednak ciągłego rozwoju oferowanych usług, co w dużej mierze utożsamiać można z potencjałem przeładunkowym istniejącym w portach morskich. Nie ma więc wątpliwości, że kolejne inwestycje w infrastrukturę i suprastrukturę portową są niezbędne, zwłaszcza w perspektywie szybkiego wzrostu gospodarczego i wymiany handlowej Polski, jak i potrzeb generowanych w jej otoczeniu.

Ponieważ polskie porty morskie działają w otoczeniu konkurencyjnym, dlatego też szczególnie ważną kwestią jest szybkie reagowanie na potrzeby rynku oraz perspektywiczne planowanie inwestycji infrastrukturalnych. Powinno to pozwolić na uniknięcie braków podażowych, a tym samym na zapewnienie klientom odpowiedniej jakości obsługi na dynamicznym rynku.

Ponadto, z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku nr RDOŚ-Gd-WOO.420.125.2018.AT.11 z dnia 7 października 2019r., na której oparte zostało udzielone pozwolenie na budowę, wynika szereg ograniczeń terminowych lub szczególnych warunków prowadzenia robót w określonych okresach fenologicznych. Dotyczy to w szczególności robót pogłębieniowych, czy też prac w okresach istotnych dla ichtiofauny i awifauny. Z tych też względów istotne znaczenie posiada możliwość realizacji robót w okresie jesieni i zimy 2024r., gdyż wykluczenie takiej możliwości, szczególnie w stosunku do robót przygotowawczych i pogłębiarskich w inicjalnych stadiach procesu budowlanego, spowoduje odsunięcie możliwości prowadzenia tych robót o nawet rok. Pociągać będzie to za sobą ujemne następstwa dla tych celów i czynników, które lokują inwestycję w sferze realizacji nadrzędnego interesu publicznego i polskiej racji stanu.

Katalog przesłanek uzasadniających nadanie decyzji nieostatecznej rygoru natychmiastowej wykonalności jest zamknięty, jedynie wzgląd na dobra i wartości określone w art. 108 § 1 zobowiązuje organ administracji publicznej do nadania decyzji takiego rygoru. Wykonanie decyzji nieostatecznej ma charakter wyjątkowy, może to nastąpić wówczas gdy w danym czasie i w danej sytuacji nie można się obejść bez wykonania praw, o których rozstrzyga się w decyzji. Organ z urzędu nadaje decyzji rygor natychmiastowej wykonalności, jeżeli natychmiastowe wykonanie decyzji jest konieczne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny. Nadanie zaś decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności następuje na wniosek strony, jeżeli natychmiastowe wykonanie decyzji jest niezbędne ze względu na wyjątkowo ważny interes strony.

Powyższe uzasadnia, że zarówno w interesie społecznym jak i interesie wnioskodawcy leży nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności niniejszej decyzji Wojewody Pomorskiego,

wynikającego z art. 108 Kodeksu postępowania administracyjnego. Przemawia za tym również ważny interes strony.

Od decyzji przysługuje odwołanie do Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Warszawie za pośrednictwem organu, który wydał niniejszą decyzję, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Zgodnie z art. 127a ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję.

Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Zgodnie z art. 130 ww. ustawy:

§ 1. Przed upływem terminu do wniesienia odwołania decyzja nie ulega wykonaniu.

§ 2. Wniesienie odwołania w terminie wstrzymuje wykonanie decyzji.

§ 3. Przepisów § 1 i 2 nie stosuje się w przypadkach, gdy:

1) decyzji został nadany rygor natychmiastowej wykonalności (art. 108);

2) decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu z mocy ustawy.

§ 4. Decyzja podlega wykonaniu przed upływem terminu do wniesienia odwołania, jeżeli jest zgodna z żądaniem wszystkich stron lub jeżeli wszystkie strony zrzekły się prawa do wniesienia odwołania.

ADNOTACJA DOTYCZĄCA OPŁATY SKARBOWEJ:

Za wydanie decyzji pobrano opłatę skarbową zgodnie z ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz.U. z 2023 r. poz. 2111) w wysokości 2008,00 zł.

z up. Wojewody Pomorskiego

Dyrektor
Wydziału Infrastruktury

Małgorzata Cymerys

(dokument podpisano elektronicznie)

Załączniki do niniejszej decyzji:

(1 egz. projektu zagospodarowania terenu i projektu architektoniczno-budowlanego oraz części z załącznikami dla Inwestora, 1 egz. dla organu nadzoru budowlanego, 1 egz. dla organu wydającego niniejszą decyzję) – w 3 tomach.

Otrzymują:

1. Pani Katarzyna Pracka - pełnomocnik Inwestora,
2. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A., ePUAP;
3. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, ePUAP;
4. Pomorski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego,
5. Urząd Miejski w Gdańsku, Wydział Finansowy, ePUAP;
6. Prezydent Miasta Gdańska, ePUAP;
7. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, ePUAP;
8. Minister Infrastruktury, ePUAP;
9. aa.

Wyk. JS, tel. 58 30-77-417

Pouczenie:

1. Inwestor jest obowiązany zawiadomić o zamierzonym terminie rozpoczęcia robót budowlanych właściwy organ nadzoru budowlanego oraz projektanta sprawującego nadzór nad zgodnością realizacji budowy z projektem, dołączając na piśmie:
 - 1) oświadczenie kierownika budowy (robót) stwierdzające sporządzenie planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz przyjęcie obowiązku kierowania budową (robotami budowlanymi), a także zaświadczenie, o którym mowa w art. 12 ust. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane;
 - 2) w przypadku ustanowienia nadzoru inwestorskiego – oświadczenie inspektora nadzoru inwestorskiego stwierdzające przyjęcie obowiązku pełnienia nadzoru inwestorskiego nad danymi robotami budowlanymi, a także zaświadczenie, o którym mowa w art. 12 ust. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane;
 - 3) informację zawierającą dane zamieszczone w ogłoszeniu, o którym mowa w art. 42 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (zob. art. 41 ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane).
2. Do użytkowania obiektu budowlanego, na budowę, którego wymagane jest pozwolenie na budowę, można przystąpić po zawiadomieniu właściwego organu nadzoru budowlanego o zakończeniu budowy, jeżeli organ ten, w terminie 14 dni od dnia doręczenia zawiadomienia, nie zgłosi sprzeciwu w drodze decyzji (zob. art. 54 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane). Przed przystąpieniem do użytkowania obiektu budowlanego inwestor jest obowiązany uzyskać decyzję o pozwoleniu na użytkowanie, jeżeli na budowę obiektu budowlanego jest wymagane pozwolenie na budowę i jest on zaliczony do kategorii: V, IX–XVI, XVII (z wyjątkiem warsztatów rzemieślniczych, stacji obsługi pojazdów, myjni samochodowych i garaży do pięciu stanowisk łącznie), XVIII (z wyjątkiem obiektów magazynowych: budynki składowe, chłodnie, hangary i wiaty, a także budynków kolejowych: nastawnie, podstacje trakcyjne, lokomotywnie, wagonownie, strażnice przejazdowe i myjni taboru kolejowego), XX, XXII (z wyjątkiem placów składowych, postojowych i parkingów), XXIV (z wyjątkiem stawów rybnych), XXVII (z wyjątkiem jazów, wałów przeciwpowodziowych, opasek i ostróg brzegowych oraz rowów melioracyjnych), XXVIII–XXX (zob. art. 55 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane).
3. Inwestor może przystąpić do użytkowania obiektu budowlanego przed wykonaniem wszystkich robót budowlanych pod warunkiem uzyskania decyzji o pozwoleniu na użytkowanie wydanej przez właściwy organ nadzoru budowlanego (zob. art. 55 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane).
4. Inwestor zamiast dokonania zawiadomienia o zakończeniu budowy może wystąpić z wnioskiem o wydanie decyzji o pozwoleniu na użytkowanie (zob. art. 55 ust. 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane).
5. Przed wydaniem decyzji w sprawie pozwolenia na użytkowanie obiektu budowlanego właściwy organ nadzoru budowlanego przeprowadzi obowiązkową kontrolę budowy zgodnie z art. 59a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane. (zob. art. 59 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane). Wniosek o udzielenie pozwolenia na użytkowanie stanowi wezwanie właściwego organu do przeprowadzenia obowiązkowej kontroli budowy (zob. art. 57 ust. 6 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane).