

BURMISTRZ MIASTA ŁAŃCUTA

ul. Plac Sobieskiego 18
37-100 ŁAŃCUT

OŚO.6220.9.2021

Łańcut, dnia 13.06.2022 r.

Postanowienie

Działając na podstawie art. 113 § 1 i § 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 735 ze zm.),

postanawiam

sprostować z urzędu oczywistą omyłkę w decyzji Burmistrza Miasta Łańcuta znak: OŚO.6220.9.2021 z dnia 27.05.2022 r. w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 77 Naklik-Leżajsk- Szklary wraz z budową tunelu drogowego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 877 pod torowiskiem linii kolejowej nr 91 Kraków Główny – Medyka oraz budową/przebudową niezbędną infrastruktury technicznej, budowli i urządzeń budowlanych w m. Łańcut”, wydanej dla inwestora: Zarząd Województwa Podkarpackiego al. Łukasza Ciepelińskiego 4, 35-010 Rzeszów reprezentowanego przez pełnomocnika Panią Zuzannę Denis ul. Krańcowa 59/65, 02-493 Warszawa (udzielone pełnomocnictwo z dnia 27.05.2021r.), w ten sposób, że:

w decyzji, na stronie 3 pkt 13 zapis:

„Budowa tunelu prowadzona będzie w wykopie otwartym (najpierw nastąpi wbicie grodziec stalowych, następnie wykonanie robót ziemnych, ułożenie konstrukcji odciążającej; kolejno wykonane zostaną ściany szczelinowe na dojazdach do tunelu oraz ściany szczelinowe tunelu; następnie wykonane zostaną wykopy do rzędnej docelowej, rozparcie wykopów oraz wykonanie poszczególnych elementów konstrukcji tunelu). Na etapie budowy nie będzie prowadzone odwadnianie wykonywanych wykopów.”

otrzymuje brzmienie:

„Wykonany zostanie tunel o konstrukcji złożonej ze ścian szczelinowych zwieńczonych ocepem żelbetowym, na którym ukształtowana jest płyta stropowa w formie płyty żelbetowej”

w decyzji, na stronie 23 w tirecie piątym zapis:

„ok. 40 m” otrzymuje brzmienie: „ok. 60 m”

w decyzji, na stronie 24 wierszu 1-6 zapis:

„Tunel o schemacie statycznym ramy trójprzęsłowej i konstrukcji żelbetowej (główna nawa służyć będzie do prowadzenia ruchu samochodowego, natomiast w nawach bocznych poprowadzone zostaną ciągi pieszo-rowerowe); ze względu na znaczne zagłębienie

projektowanej drogi poniżej terenu istniejącego, na wjeździe do tunelu projektuje się wanny żelbetowe, w których wykonana zostanie jezdnia drogowa.”

Otrzymuje brzmienie:

„Tunel o schemacie statycznym ramy trójprzęsłowej i konstrukcji żelbetowej (główna nawa służyć będzie do prowadzenia ruchu samochodowego, natomiast w nawie bocznej poprowadzony zostanie ciąg pieszo-rowerowy); ze względu na znaczne zagłębienie projektowanej drogi poniżej terenu istniejącego, na wjeździe do tunelu projektuje się wanny żelbetowe, w których wykonana zostanie jezdnia drogowa. Tunel o konstrukcji złożonej z ścian szczelinowych zwieńczonych oczepem żelbetowym, na którym ukształtowana jest płyta stropowa w formie płyty żelbetowej. Jako docelowe przyjęto rozwiązanie zakładające wykonanie ścian szczelinowych, celem odciążenia wody na warstwie iltów.”

w decyzji, na stronie 24 w wierszach 16-19 zapis:

„Tunel o konstrukcji złożonej ze ścian szczelinowych zwieńczonych oczepem żelbetowym, na którym ukształtowana jest płyta stropowa w formie belki swobodnie podpartej; konstrukcja płyty z żelbetowych, obetonowanych dźwigarów oraz żelbetowej płyty”

otrzymuje brzmienie:

„Tunel o konstrukcji złożonej z ścian szczelinowych zwieńczonych oczepem żelbetowym, na którym ukształtowana jest płyta stropowa w formie płyty żelbetowej.”

w decyzji, na stronie 24 w wierszach 27-28 zapis:

„Rozpiętość teoretyczna nawy bocznej-ok.3,86 + 4,26m Rozpiętość teoretyczna nawy głównej - ok. 10,20 m”- zostaje wykreślony

w decyzji, na stronie 24 w tirecie trzecim oraz tirecie czwartym zapis:

„na całej długości obiektu równoległe do szyn tocznych- po ich wewnętrznej stronie”
„ułożyć szyny odbojnikowe (na każdym torze) poza obiektem odbojnice zakończyć częścią dziobową o długości ok. 15,0m (zgodnie z instrukcją wewnętrzną PKP PLK Id-2)”-zostaje wykreślony

w decyzji na stronie 25 w wierszach 14-18 zapis:

„Wszystkie powierzchnie betonowe stykające się z gruntem zostaną zabezpieczone preparatami bitumicznymi, a powierzchnie znajdujące się pod wodą i 1m powyżej wody zostaną zabezpieczone izolacją grubowarstwową. Zewnętrzne powierzchnie betonowe zostaną zabezpieczone za pomocą malowania farbami elastycznymi”- zostaje wykreślony

w decyzji na stronie 25 wiersze 36-41 zapis:

„Jak informuje Inwestor, budowa tunelu prowadzona będzie w wykopie otwartym (najpierw nastąpi wbicie grodzic stalowych, następnie wykonanie robót ziemnych, ułożenie konstrukcji odciążającej; kolejno wykonane zostaną ściany szczelinowe na dojazdach do tunelu oraz ściany szczelinowe tunelu; następnie wykonane zostaną wykopy do rzędnej docelowej, rozparcie wykopów oraz wykonanie poszczególnych elementów konstrukcji tunelu)”

otrzymuje brzmienie:

„Wykonany zostanie tunel o konstrukcji złożonej ze ścian szczelinowych zwieńczonych oczepem żelbetowym, na którym ukształtowana jest płyta stropowa w formie płyty żelbetowej”

w decyzji na stronie 27 wiersze 33-41 oraz na stronie 28 wiersze 1-6 zapis:

„W miejscu rozebranych torów zostaną wbite tymczasowe ścianki szczelne i zabudowane tymczasowe konstrukcje odciążające typu mostowego, na których odtworzona zostanie nawierzchnia torowa. W dalszej kolejności ruch kolejowy zostanie przekierowany na odbudowane tory, dla umożliwienia demontażu pozostałych torów. Wykonane zostaną brakujące fragmenty tymczasowych ścianek szczelnych. Po zakończeniu powyższych robót przygotowawczych Wykonawca przystąpi do wykonywania wykopów w ściankach szczelnych. Jednocześnie będą wykonywane wykopy pod wanny dojazdowe. Po osiągnięciu projektowanych rzędnych wykopów zostaną wykonane płyty denne wanien oraz płyty dolne ram. Następnie dobudowane zostaną ściany boczne wanien i ściany ram, a także płyty górne ram (przęsła). W dalszej kolejności zostanie odbudowane torowisko wraz z przekierowaniem na niego ruchu pociągów, a zdemontowane zostaną konstrukcje odciążające. Umożliwi to wykonanie płyt górnych ram (przęseł) w ciągu torów, a następnie odbudowanie całości nawierzchni torowej i przywrócenie docelowej organizacji ruchu kolejowego”
otrzymuje brzmienie:

„Wykonany zostanie tunel o konstrukcji złożonej z ścian szczelinowych zwieńczonych oczepem żelbetowym, na którym ukształtowana jest płyta stropowa w formie płyty żelbetowej”.

w decyzji na stronie 36 w tirecie czwartym zapis:

„ok.40 m” otrzymuje brzmienie: „ok. 60m”

w decyzji na stronie 37 wiersz11-22 zapis:

„Tunel o schemacie statycznym ramy trójprzęsłowej i konstrukcji żelbetowej (główna nawa służyć będzie do prowadzenia ruchu samochodowego, natomiast w nawach bocznych poprowadzone zostaną ciągi pieszo-rowerowe); ze względu na znaczne zagłębienie projektowanej drogi poniżej terenu istniejącego, na wjeździe do tunelu projektuje się wanny żelbetowe, w których wykonana zostanie jezdnia drogowa.

- Tunel o konstrukcji złożonej ze ścian szczelinowych zwieńczonych oczepem żelbetowym, na którym ukształtowana jest płyta stropowa w formie belki swobodnie podpartej; konstrukcja płyty z żelbetowych, obetonowanych dźwigarów oraz żelbetowej płyty; tunel jest zabezpieczony przed napływem wód gruntowych za pomocą tzw. korka z kolumn jet - grouting (korek pomiędzy ścianami szczelinowymi). Na jezdni i ciągach pieszo-rowerowych projektuje się system odwodnienia powierzchniowego”

Otrzymuje brzmienie:

„Tunel o schemacie statycznym ramy trójprzęsłowej i konstrukcji żelbetowej (główna nawa służyć będzie do prowadzenia ruchu samochodowego, natomiast w nawie bocznej poprowadzony zostanie ciąg pieszo-rowerowy); ze względu na znaczne zagłębienie projektowanej drogi poniżej terenu istniejącego, na wjeździe do tunelu projektuje się wanny żelbetowe, w których wykonana zostanie jezdnia drogowa. Tunel o konstrukcji złożonej z ścian szczelinowych zwieńczonych oczepem żelbetowym, na którym ukształtowana jest płyta stropowa w formie płyty żelbetowej. Jako docelowe przyjęto rozwiązanie zakładające wykonanie ścian szczelinowych, celem odciążenia wody na warstwie iltów.”

w decyzji na stronie 37 wiersze 30 -31 zapis:

„rozpiętość teoretyczna nawy bocznej - ok. 3,86 + 4,26m ,Rozpiętość teoretyczna nawy głównej - ok. 10,20 m”- zostaje wykreślony

w decyzji na stronie 37 wiersze 37- 39 oraz na stronie 38 wiersze 1-12 zapis:

„W miejscu rozebranych torów zostaną wbite tymczasowe ścianki szczelne i zabudowane tymczasowe konstrukcje odciążające typu mostowego, na których odtworzona zostanie nawierzchnia torowa. W dalszej kolejności ruch kolejowy zostanie przekierowany na odbudowane tory, dla umożliwienia demontażu pozostałych torów. Wykonane zostaną brakujące fragmenty tymczasowych ścianek szczelnych. Po zakończeniu powyższych robót przygotowawczych Wykonawca przystąpi do wykonywania wykopów w ściankach szczelnych. Jednocześnie będą wykonywane wykopy pod wanny dojazdowe. Po osiągnięciu projektowanych rzędnych wykopów zostaną wykonane płyty denne wanien oraz płyty dolne ram. Następnie dobudowane zostaną ściany boczne wanien i ściany ram, a także płyty górne ram (przęsła). W dalszej kolejności zostanie odbudowane torowisko wraz z przekierowaniem na niego ruchu pociągów, a zdemontowane zostaną konstrukcje odciążające. Umożliwi to wykonanie płyt górnych ram (przęseł) w ciągu torów, a następnie odbudowanie całości nawierzchni torowej i przywrócenie docelowej organizacji ruchu kolejowego”.

otrzymuje brzmienie:

„Wykonany zostanie tunel o konstrukcji złożonej z ścian szczelinowych zwieńczonych ocepem żelbetowym, na którym ukształtowana jest płyta stropowa w formie płyty żelbetowej.”

w decyzji na stronie 38 wiersze 13-23 zapis:

„Nawierzchnia kolejowa tor nr 6: szyna typu S60, podkłady drewniane, przytwierdzenie typu K, tor bezстыkowy -variant konstrukcyjny 2.2 ,o tor nr 4: szyna typu S60, podkłady drewniane/betonowe typu INBK, przytwierdzenie typu K, tor bezстыkowy -variant konstrukcyjny 2.2,o tor nr 2: szyna typu 60E1, podkłady strunobetonowe ciężkie, przytwierdzenie typu SB, tor bezстыkowy - variant konstrukcyjny 1.1,o tor nr 1: szyna typu 60E1, podkłady strunobetonowe ciężkie, przytwierdzenie typu SB, tor bezстыkowy -variant konstrukcyjny 1.1,o tor nr 3: szyna typu S60, podkłady drewniane, przytwierdzenie typu K, tor bezстыkowy -variant konstrukcyjny 2.2”- zostaje wykreślony,

w decyzji na stronie 38 wiersz 30-32 zapis:

„na całej długości obiektu równolegle do szyn tocznych – po ich wewnętrznej stronie – ułożyć szyny odbojnikowe (na każdym torze) poza obiektem odbojnice zakończyć częścią dziobową o długości ok15m (zgodnie z instrukcja wewnętrzną PKP PLK Id-2)”- zostaje wykreślony.

Uzasadnienie

W dniu 27.05.2022 z wniosku inwestora: Zarząd Województwa Podkarpackiego al. Łukasza Ciepłińskiego 4, 35-010 Rzeszów reprezentowanego przez pełnomocnika Panią Zuzannę Denis ul. Krańcowa 59/65, 02-493 Warszawa (udzielone pełnomocnictwo z dnia 27.05.2021r) została wydana przez Burmistrza Miasta Łańcuta decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 877 Naklik-Leżajsk- Szklary wraz z budową tunelu drogowego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 877 pod torowiskiem linii kolejowej nr 91 Kraków Główny – Medyka oraz budową/przebudową niezbędnej infrastruktury technicznej, budowli i urządzeń budowlanych w m. Łańcut”.

Ze względu na bardzo skomplikowany charakter sprawy, obszernie zgromadzoną dokumentację merytoryczną oraz liczne uzupełnienia Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia, w zakresie rozwiązań technologicznych planowanej do realizacji inwestycji a także

pominięciem uaktualnienia w zakresie przyjętego rozwiązania konstrukcyjnego w opinii stron, organ zgodnie z art. 113 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 735 z późn. zm.), uznał iż w niniejszej decyzji należy sprostować oczywiste omyłki.

Uwzględnienie omyłek w decyzji nie zmienia rozstrzygnięcia merytorycznego, nie wpływa również na zmianę stron postępowania, natomiast stanowi poprawną formę określenia przyjętego przez inwestora docelowego rozwiązania konstrukcyjnego dla planowanej do realizacji inwestycji.

Niniejszym postanowieniem, stosownie do dyspozycji art. 113 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego należało dokonać odpowiedniego sprostowania.

Pouczenie

Od niniejszego postanowienia służy prawo wniesienia zażalenia do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Rzeszowie za pośrednictwem Burmistrza Miasta Łańcuta w terminie 7 dni, licząc od dnia doręczenia postanowienia.

Wniesienie zażalenia nie wstrzymuje wykonania postanowienia (art. 143 K.p.a.).

Na podstawie §144 w związku z art. 127a Kodeksu postępowania administracyjnego, w trakcie biegu terminu do wniesienia zażalenia strona może zrzec się prawa do wniesienia zażalenia wobec organu administracji publicznej, który wydał postanowienie. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia zażalenia przez ostatnią ze stron postępowania, postanowienie staje się ostateczne i prawomocne.

Burmistrz Miasta Łańcuta

Otrzymują:

1. Zarząd Województwa Podkarpackiego – al. Łukasza Cieplińskiego 4, 35-010 Rzeszów reprezentowany przez Pełnomocnika Panią Zuzannę Denis- ul. Krańcowa 59/65, 02-493 Warszawa adres do korespondencji ul. Jagiełły 16/7 02-495 Warszawa.
2. Strony postępowania w drodze obwieszczenia - tablica ogłoszeń Urzędu Miasta Łańcuta, Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Miasta Łańcuta oraz w miejscu planowanego przedsięwzięcia tj. przy ulicach: Grunwaldzkiej, Kolejowej i Podzwierzyniec w Łańcutcie.
3. a/a

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łańcutcie, ul. Mickiewicza 6, 37-100 Łańcut,
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, ul. Józefa Piłsudskiego 38,35-001 Rzeszów,
3. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Rzeszowie ul. Hanasiewicza 17 B, 35-103 Rzeszów.