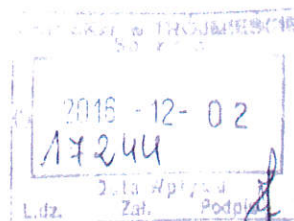




**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W GDAŃSKU**



Oryginał pisma  
miejscowego faxem  
zarejestrowanego w  
dniu 01.12.2016 r.  
dekretem P: J

Regionalna Dyrekcja  
Ochrony Środowiska  
w Gdańsku  
81-743 Gdańsk, ul. Chmielna 34-67  
tel. (58) 523 33 00 fax (58) 523 68 00

Decyzja niniejsza stała się  
ostateczna

RDOŚ-Gd-WOO.4210.34.2016.KLP.4  
za dowodem doręczenia

Gdańsk, dnia 30 listopada 2016 r.

*Sędzi*  
Autoryzacja Sędzi

**DECYZJA**

Na podstawie art. 105 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2016 r., poz. 23 ze zm.), w związku z art. 71 ust. 2 oraz art. 75 ust. 6 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn. Dz. U. z 2016 r. poz. 353 ze zm.) - zwanej dalej ustawą ooś, po rozpatrzeniu wniosku PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. znak skmi3.07932.3.16 z dnia 29.07.2016 r., w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,

**orzekam**

umorzyć, jako bezprzedmiotowe postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa zintegrowanego systemu monitorowania bezpieczeństwa oraz zarządzania informacją na linii kolejowej nr 250 wraz z modernizacją budynku Dworca Podmiejskiego w Gdyni Głównej oraz peronów na linii kolejowej nr 250”.

**Uzasadnienie**

W dniu 02.08.2016 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wpłynął wniosek PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. znak skmi3.07932.3.16 z dnia 29.07.2016 r., w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa zintegrowanego systemu monitorowania bezpieczeństwa oraz zarządzania informacją na linii kolejowej nr 250 wraz z modernizacją budynku Dworca Podmiejskiego w Gdyni Głównej oraz peronów na linii kolejowej nr 250”. Na podstawie art. 75 ust. 6 ustawy ooś, w przypadku przedsięwzięcia realizowanego w części na terenie zamkniętym dla całego przedsięwzięcia decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Mając na uwadze, że przedsięwzięcie przebiegać będzie częściowo na terenie zamkniętym, m.in. na działkach nr 166 obręb Grabówek, 205, 601 obręb Leszczynki, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku.

Zgodność z oryginałem  
stwierdzam  
dnia 13.01.2017

RDOŚ-Gd-WOO.4210.34.2016.KLP.4  
Środowisko nr 1 do nr 6

PRZEDSIĘWZIĘCIE  
DYREKTOR ds. PRZEWÓZÓW

mgr Maciej Buczek

PREZES ZARZĄDU

mgr Maciej Lignowski

Strona 1 z 5

Pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4201.34.2016.KLP.1 z dnia 08.08.2016 r. tut. organ wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia braków ww. wniosku, w tym do wskazania przyjętej kwalifikacji rodzajowej przedsięwzięcia.

Ww. wniosek uzupełniono pismami znak SKMI3b.07932.3.3.16 z dnia 18.08.2016 r., znak SKMI3b.07932.3.4.16 z dnia 08.09.2016 r., znak SKMI3b.07932.3.5.16 z dnia 27.09.2016 r. oraz znak SKMI3b.07932.3.8.16 z dnia 17.11.2016 r.

Zgodnie z art. 61 Kpa o wszczęciu postępowania Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku zawiadomił pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4210.34.2016.KLP.2 z dnia 04.11.2016 r.

Informację o złożonym wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zamieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych *Ekoportal* ([www.ekoportal.pl](http://www.ekoportal.pl)) prowadzonym na podstawie art. 22 ww. ustawy ooś, pod numerem 669/2016.

Pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4210.34.2016.KLP.3 z dnia 04.11.2016 r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku działając na podstawie art. 10 Kpa zawiadomił o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranego materiału dowodowego oraz zgłaszanych żądań. W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi lub wnioski.

Zgodnie z art. 71 ust. 2 ustawy ooś, uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wymagają planowane przedsięwzięcia mogące znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w § 2 lub § 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jedn. Dz. U. Nr 2016 poz. 71).

Określony w karcie informacyjnej przedsięwzięcia przewidywany zakres prac związanych z realizacją przedsięwzięcia, planowany jest do realizacji etapowo w podziale na dwa zadania:

Zadanie 1, obejmie wykonanie następujących prac:

- 1) Przystosowanie peronu SKM Gdynia Główna do odprawy podróżnych z ograniczoną możliwością poruszania się oraz modernizację budynku Dworca Podmiejskiego Gdynia Główna wraz z jego bezpośrednim otoczeniem, która obejmować będzie, m.in.:
  - modernizację i przebudowę budynku Dworca Podmiejskiego,
  - modernizację i przebudowę przejścia podziemnego,
  - modernizację i przebudowę układu torowego, (jedynie istniejących elementów, w zakresie koniecznym, związanym wyłącznie z modernizacją peronu wraz zachowaniem ich obecnych parametrów),
  - modernizację i przebudowę peronu pod kątem dostosowania do potrzeb osób z ograniczoną możliwością poruszania się,
- 2) Utworzenie zintegrowanego systemu monitorowania bezpieczeństwa oraz zarządzania informacją pasażerską wraz z utworzeniem Centrum Monitoringu w budynku Dworca Podmiejskiego w Gdyni Głównej, poprzez:
  - budowę Centrum Monitoringu, modernizację pomieszczeń biurowych, dozoru, zaplecza sanitarnego i socjalnego oraz pomieszczeń teletechnicznych, w których zlokalizowane będą urządzenia teletransmisyjne i stacje operatorskie prezentujące obraz na monitorach, utworzenie ściany wizyjnej oraz stanowisk dozoru,

- przebudowę i integrację systemów: m.in. monitoringu oraz zarządzania informacją pasażerską,
- montaż urządzeń Systemu Informacji Pasażerskiej (m.in. wyświetlacze prezentujące informacje o odjazdach pociągów, słupki info - SOS umożliwiające uzyskanie błyskawicznego kontaktu ze służbami bezpieczeństwa i punktem informacji pasażera, zegary, urządzenia związane z systemem rozgłoszeniowym, umożliwiające głosowe zapowiedzi ze stanowiska wygłaszania komunikatów megafonowych na poszczególne perony oraz podające automatyczne komunikaty o zbliżającym się pociągu, statyczna informacja pasażerska - tablice informacyjne, piktogramy, totemy, itp.) na infrastrukturze przystankowej linii kolejowej nr 250,
- montaż urządzeń monitoringu ogólnego i krawędziowego na infrastrukturze przystankowej linii kolejowej nr 250.

Zadanie 2, zakłada modernizację infrastruktury przystankowej zlokalizowanej na linii kolejowej nr 250. W ramach modernizacji infrastruktury przystankowej zostaną wykonane m.in. następujące prace :

- modernizacja układu torowego wraz z modernizacją nawierzchni kolejowej oraz pozostałej infrastruktury,
- modernizacja peronu (elementy konstrukcji, wymiana nawierzchni), budowa nowej lub modernizacja istniejącej wiaty wraz z oświetleniem, przebudowa wejścia lub zejścia na peron,
- montaż elementów Systemu Informacji Pasażerskiej, montaż urządzeń monitoringu,
- zastosowanie rozwiązań umożliwiających osobom niepełnosprawnym lub osobom o ograniczonej możliwości poruszania się dostęp na peron (m.in. budowa dźwigów osobowych, ścieżek prowadzenia dla osób niewidomych i niedowidzących oraz oznaczeń dla niewidomych i niedowidzących),
- montaż małej architektury (ławki, kosze na śmieci).

Inwestycja planowana jest ze względu na niedostateczny stan techniczny przystanków. Charakteryzuje je, m.in.: nierówna wysokość krawędzi peronowej, zły stan nawierzchni peronowej czy brak dostosowania dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się. Nieestetyczne elementy małej architektury (ławki, kosze) spowodowane są wieloletnią eksploatacją oraz zastosowaniem materiałów niskiej jakości. Ponadto na przystankach, z wyjątkiem przystanku Gdynia Główna znajdują się zdewastowane wiaty, które nie spełniają funkcji ochronnej dla pasażerów. Na niektórych przystankach zegary znajdujące się na peronach nie są własnością SKM.

Główne problemy dotyczące funkcjonującego obecnie systemu zarządzania bezpieczeństwem i informacją pasażerską na zarządzanej linii, na które odpowie realizacja projektu, charakteryzuje m.in.: brak zasilania gwarantowanego w istniejącym pomieszczeniu SOK, uniemożliwiający dozór urządzeń monitoringu podczas awarii zasilania, pojedyncza magistrala światłowodowa oraz brak redundantnego przyłącza do niezależnego operatora telekomunikacyjnego, ograniczona powierzchnia pomieszczenia stanowiska dozoru nie pozwalająca na zwiększenie ilości monitorów prezentujących obraz, niespójność architektoniczna działających podsystemów, brak pełnego wyposażenia wszystkich



przystanków SKM w urządzenia monitoringu ogólnego oraz informacji pasażerskiej, brak dedykowanych kamer „obserwujących” krawędzie peronów zarówno w czasie wjazdu i wyjazdu jednostek jak i automatycznie wykrywających sytuacje „wtargnięcia” na tory (tzw. monitoring krawędzi peronu), brak identyfikacji pojazdów szynowych poruszających się po linii 250, co utrudnia rzetelną prezentację informacji o rozkładzie jazdy (identyfikacja pociągów własnych i obcych).

Planowana inwestycja prowadzona będzie na istniejących peronach na linii kolejowej nr 250 (tj. Gdynia Cisowa, Gdynia Główna (peron nr 1 SKM), Gdynia Wzg. Św. Maksymiliana, Sopot Kamienny Potok, Sopot (peron nr 1 SKM), Sopot Wyścigi, Gdańsk Żabianka AWFIS, Gdańsk Oliwa (peron nr 2 SKM), Gdańsk Przymorze-Uniwersytet, Gdańsk Zaspą, Gdańsk Wrzeszcz (peron nr 3 SKM), Gdańsk Politechnika, Gdańsk Główny(perony nr 3,4 i 5 SKM), Gdańsk Śródmieście, Rumia Janowo, Gdynia Chylonia(peron nr 1 SKM), Gdynia Leszczynki, Gdynia Grabówek, Gdynia Stocznia, Gdynia Redłowo, Gdynia Orłowo(peron nr 1 SKM), Gdańsk Stocznia) oraz w istniejącym budynku Dworca Podmiejskiego na stacji Gdynia Główna.

Opisane przez Wnioskodawcę przedmiotowe zadanie inwestycyjne w ocenie tut. organu, nie ma charakteru przedsięwzięcia klasyfikowanego w ww. rozporządzeniu.

W karcie informacyjnej przedsięwzięcia Wnioskodawca potwierdza, że cyt.: „W oparciu o Decyzję Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nr DZTI-WI-076-24/MK//20 13 z dnia 29 listopada 2013 r. linia kolejowa nr 250 z mocy przepisu art. 25 a ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym jest funkcjonalnie wydzielona z systemu kolei i przeznaczona tylko na potrzeby pasażerskich przewozów lokalnych, tak więc nie stosuje się do niej rozdziału 4a ustawy o transporcie kolejowym i nie musi ona spełniać zasadniczych wymagań interoperacyjności stosowanych dla Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). Niniejszy charakter zarządzanej przez PKP Szybka Kolej Miejską w Trójmieście linii kolejowej oraz zakres planowanych prac w ramach Projektu jednoznacznie wyklucza ją z klasyfikacji przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z § 2.1. pkt 29 oraz przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie § 3.1. pkt 58 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (...)”, ponadto cyt.: „prace wynikające z realizacji Projektu polegać będą w głównej mierze na modernizacji istniejących obiektów budowlanych znajdujących się na zarządzanej linii kolejowej nr 250 (budynek Dworca Podmiejskiego w Gdyni Główniej i przystanki) oraz montażu urządzeń systemu monitoringu i informacji pasażerskiej, w celu poprawienia bezpieczeństwa i komfortu podróży pasażerów. Działania te nie będą miały charakteru ingerencji polegającej na przekształceniu lub zmianie sposobu wykorzystania terenu znajdującego się na obszarze realizacji inwestycji(...), zatem zarówno poszczególne zadania jak i cały zakres Projektu, zgodnie z definicją zawartą w Ustawie z dnia 3 października 2008 (...) nie stanowią przedsięwzięcia w rozumieniu przytoczonej ustawy”.

W piśmie znak SKMI3b.07932.3.3.16 z dnia 18.08.2016 r. Wnioskodawca potwierdza także, iż cyt.: „(...) przedmiotowy Projekt ma charakter punktowy i dotyczy rehabilitacji istniejących elementów (obiektów) infrastruktury kolejowej, zlokalizowanych na linii nr 250 zarządzanej przez Spółkę PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. W jego zakresie nie ma prac zakładających budowę nowych odcinków linii wraz z infrastrukturą towarzyszącą, a prace z zakresu branży elektroenergetycznej (sieci trakcyjnej) i torowej dotyczyć będą

*jedynie modernizacji istniejących już elementów, w zakresie koniecznym, związanym wyłącznie z modernizacją peronu wraz zachowaniem ich obecnych parametrów. Niniejszy charakter Projektu wyklucza inwestycję z klasyfikacji przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z § 2.1. pkt 6 oraz przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z § 3.1. pkt 7 i pkt 61 powyżej wskazanego Rozporządzenia (...)"*

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej dokumentacji tut. organ nie znalazł żadnych podstaw do zaliczenia przedmiotowej inwestycji do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko wskazanych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

W tym stanie faktycznym uznać należy, że prowadzenie postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, które wymagane jest dla przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko nie ma podstaw prawnych. Brak podstaw prawnych do merytorycznego rozpatrzenia sprawy przesądza o bezprzedmiotowości postępowania administracyjnego.

Bezprzedmiotowość postępowania skutkuje wydaniem decyzji o umorzeniu postępowania w myśl art. 105 § 1 kodeksu postępowania administracyjnego.


Informacja o niniejszej decyzji podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych *Ekoportal*.

Jednocześnie wskazuje się, iż ocena oddziaływania planowanej inwestycji na obszar Natura 2000 może być przeprowadzona wyłącznie w trybie art. 96 ww. ustawy tj. w postępowaniu w sprawie wydania decyzji wymaganej przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia.

#### **Pouczenie**

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, wniesione za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji.

Tytułem wydania niniejszej decyzji uiszczono opłatę skarbową w wysokości 205 zł (załącznik nr 1, cz. I, poz. 45 ustawy z dnia 16 listopada 2006 roku o opłacie skarbowej (tekst jedn. Dz. U. z 2015 poz. 783)

Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska  
  
Danuta Makowska

#### Otrzymują:

- ① PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. ul. Morska 350A 81-002 Gdynia
2. RDOŚ a/a.

