MONITOR POLSKI

DZIENNIK URZĘDOWY RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 13 października 2026 r.

Poz. 997

**UCHWAŁA NR 196**
**RADY MINISTRÓW**

z dnia 6 października 2026 r.

**w sprawie ustanowienia programu wieloletniego „Rozwój kolei metropolitalnej na obszarze aglomeracyjnym Trójmiasta”**

Na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 1483, z późn. zm.[1)]) Rada Ministrów uchwala, co następuje:

**§ 1.** 1. Ustanawia się program wieloletni pod nazwą „Rozwój kolei metropolitalnej na obszarze aglomeracyjnym Trójmiasta”, zwany dalej „Programem”.

2. Program stanowi załącznik do uchwały.

**§ 2.** Okres realizacji Programu ustala się na lata 2026–2029.

**§ 3.** Nadzór nad realizacją Programu sprawuje minister właściwy do spraw transportu.

**§ 4.** Wykonawcą Programu jest Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.

**§ 5.** Ustanawia się limit wydatków na realizację Programu z Funduszu Kolejowego na poziomie 1500,0 mln zł w okresie od dnia 1 stycznia 2027 r. do dnia 31 grudnia 2029 r.

**§ 6.** Uchwała wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Prezes Rady Ministrów: *D. Tusk*

1) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2025 r. poz. 1844 i 1846 oraz z 2026 r. poz. 426, 635, 680 i 912.

Załącznik do uchwały nr 196 Rady Ministrów
z dnia 6 października 2026 r. (M.P. poz. 997)

# Program wieloletni

# „Rozwój kolei metropolitalnej na obszarze aglomeracyjnym Trójmiasta”

## 1. Wstęp

„Rozwój kolei metropolitalnej na obszarze aglomeracyjnym Trójmiasta” (dalej: Program) jest programem wieloletnim w rozumieniu *ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych* (Dz. U. z 2025 r. poz. 1483, z późn. zm.), ustanowionym na lata 2026–2029. W ramach Programu zostanie zrealizowany projekt pod nazwą „Pomorska Kolej Metropolitalna Etap II: budowa linii kolejowej na odcinku Gdańsk Śródmieście – węzeł Kowale” (dalej: PKM Południe).

Pomorska Kolej Metropolitalna (dalej: PKM) to wieloletni projekt komunikacyjny Samorządu Województwa Pomorskiego. Jego celem jest wdrożenie systemu kolei regionalnej zintegrowanej z układem komunikacji publicznej Metropolii Trójmiejskiej. PKM obejmuje swoim zasięgiem głównie obszar aglomeracyjny Trójmiasta i przylegające powiaty (kościerski i kartuski). PKM jest komplementarna z innymi projektami infrastrukturalnymi realizowanymi na terenie województwa pomorskiego oraz założeniami polityki gospodarczej, transportowej i środowiskowej wdrażanej na wszystkich szczeblach: od miast i regionu aż po zapisy dokumentów Unii Europejskiej. Do realizacji PKM Samorząd Województwa Pomorskiego powołał w czerwcu 2010 r. spółkę Pomorska Kolej Metropolitalna S.A. (dalej: PKM SA), której współwłaścicielem jest Gmina Miasta Gdańska.

Etap I PKM zrealizowany w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007–2013 obejmował budowę ośmiu nowych przystanków na 20-kilometrowym odcinku linii kolejowej łączącym Gdańsk-Wrzeszcz z lotniskiem i dalej z linią kolejową Gdynia – Kościerzyna/Kartuzy (linie kolejowe nr 248 i 253). Infrastruktura kolejowa została oddana do użytku w 2015 r., a obecnie korzysta z niej blisko 400 tysięcy pasażerów miesięcznie.

Linie kolejowe zarządzane przez PKM SA stanowią łącznik między zarządzanymi przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: PKP PLK SA) liniami kolejowymi nr 201 i 202. Składy kursujące po liniach kolejowych PKM zaczynają swój bieg na linii kolejowej nr 202, a kończą na linii kolejowej nr 201. Ruch prowadzony na liniach kolejowych PKM ma charakter przelotowy, nie ogranicza się tylko do tych linii. PKM SA jako zarządca infrastruktury kolejowej jest obowiązana do udostępniania infrastruktury przewoźnikom kolejowym. Obecnie przewoźnikiem kolejowym wykonującym przewozy pasażerskie po liniach kolejowych PKM jest spółka POLREGIO S.A.

## 2. Założenia i wnioski z diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej, przestrzennej i klimatyczno-środowiskowej przygotowanej na potrzeby Programu

PKM Południe jest częścią szerszego przedsięwzięcia zakładającego rozwój infrastruktury transportowej w południowej części Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot w powiązaniu z regionalną siecią kolejową województwa pomorskiego. Według szacunków, południowe obszary Gdańska do 2030 r. ma zamieszkiwać około 100 tysięcy osób, co będzie skutkować stałym wzrostem zapotrzebowania na transport publiczny.

Celem PKM Południe jest budowa nowej infrastruktury kolejowej na odcinku Gdańsk Śródmieście – Orunia Górna / Łostowice-Świętokrzyska – Gdańsk Kowale, która będzie stanowić uzupełnienie istniejącego połączenia Wejherowo – Reda – Rumia – Gdynia – Sopot – Gdańsk, przez przedłużenie linii kolejowej nr 250 w kierunku dzielnic południowych Gdańska. Z nowej linii kolejowej będą mogli

korzystać mieszkańcy sąsiadujących z Trójmiastem gmin: Pruszcz Gdański, Kolbudy i Żukowo, dzięki planowanej w ramach PKM Południe budowie węzła przesiadkowego Gdańsk Kowale Park & Ride.

W styczniu 2025 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą „Rozwój infrastruktury transportowej w południowych dzielnicach Gdańska”[1)]. Decyzja obejmuje nową linię kolejową realizowaną w ramach PKM Południe na odcinku od przystanku Gdańsk Śródmieście do przystanku Gdańsk Kowale.

Program nie wymaga przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Ocena ta została już przeprowadzona w ramach dokumentu pod nazwą „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot”, w którym na liście inwestycji uwzględniono PKM Południe. Program ma na celu zabezpieczenie środków na realizację przedsięwzięcia, które zostało już ujęte w innych dokumentach poddanych strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.

PKM Południe jest powiązana z projektem realizowanym przez PKP PLK SA pod nazwą „Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew – Gdynia” (zadania ujęte w *Krajowym Programie Kolejowym do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)* pod numerami 5.089, 5.090, 5.091)[2)].

Wykorzystanie potencjału obu zarządców infrastruktury kolejowej pozwoli na optymalną realizację planowanych przedsięwzięć, co zapewni rozwój sieci kolejowej oraz poprawi dostępność transportu publicznego. Nowa linia kolejowa PKM będzie stanowiła istotny element systemu dowozowego do infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK SA.

Główne punkty przesiadkowe na trasie realizowanej w ramach PKM Południe, tj. węzeł: Orunia Górna / Łostowice-Świętokrzyska i Gdańsk Kowale, połączą ruch lokalny i aglomeracyjny z dalszymi kierunkami. Dzięki temu mieszkańcy gmin peryferyjnych zyskają realną możliwość korzystania z krajowego systemu transportowego na poziomie porównywalnym z mieszkańcami centrum Trójmiasta. PKM Południe to inwestycja komplementarna do inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego (dalej: CPK). Stanowi regionalne uzupełnienie sieci kolejowej, która będzie łączona z CPK, poprawia dojazd mieszkańców do kluczowych stacji i lokalnego lotniska.

Dla PKM Południe, w ramach studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, przeprowadzono analizę wielokryterialną, której celem był wybór optymalnego wariantu linii kolejowej. Po przeprowadzeniu analizy wielokryterialnej oraz analizy kryteriów niemierzalnych, które mogą mieć znaczący wpływ na wybór ostatecznego przebiegu planowanej linii kolejowej, wyłoniono rekomendowany wariant, który charakteryzuje się najniższymi nakładami inwestycyjnymi oraz najwyższą efektywnością finansową. Zadowalające wyniki analizy ekonomicznej wynikają głównie z przewidywanych znacznych potoków pasażerskich. Wariant wyłoniony w analizach stanowi podstawę dla określenia szczegółowego zakresu rzeczowego PKM Południe.

Dzięki PKM Południe pociągi, które obecnie kończą bieg na przystanku Gdańsk Śródmieście, będą kontynuowały relację do przystanku Gdańsk Kowale, zapewniając bezpośrednie połączenie południowych dzielnic Gdańska oraz gmin sąsiadujących z systemem kolei aglomeracyjnej.

---

1) Decyzja nr RDOŚ-Gd-WOO.420.65.2023.ES.42 z 16 stycznia 2025 r.

2) We wrześniu 2024 r. PKP PLK SA podpisała list intencyjny z PKM SA w sprawie współpracy dotyczącej koordynacji obu projektów.

## 3. Program w dokumentach strategicznych

Program wpisuje się w przyjęte kierunki działań określone w *Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030*. PKM Południe jest przykładem projektu wzmacniającego infrastrukturę kolejową województwa na obszarach miejskich i jego wewnętrzną dostępność komunikacyjną.

Program wpisuje się również w *Strategię Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030* z uwagi na to, że przyczyni się do usprawnienia i skrócenia czasu przejazdu, a także do zahamowania wzrostu wykorzystania transportu indywidualnego, czy też do poprawy stanu środowiska naturalnego, przez zmniejszenie emisji spalin.

PKM Południe jest ujęta na liście inwestycji uwzględnionych w *Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot*.

Program jest spójny z celami strategicznymi *Strategii Rozwoju Ponadlokalnego do roku 2030 dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot,* która obejmuje 61 gmin i powiatów zrzeszonych w stowarzyszeniu Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot.

Program pozostaje także w zgodzie ze strategią *Gdańsk 2030 Plus. Strategia Rozwoju Miasta,* gdyż stanowi centralne ogniwo integracji transportowej południowej części Gdańska.

PKM Południe łączy inwestycje drogowe i tramwajowe z inwestycjami kolejowymi, tworząc nowy ciąg komunikacyjny. Umożliwi to szybkie przesiadki (tramwaj – kolej – autobus) dzięki węzłom: Orunia Górna / Łostowice-Świętokrzyska i Gdańsk Kowale wraz z planowaną przez Miasto Gdańsk trasą tramwajową „Bulońska Południowa". W rezultacie PKM Południe znacząco wzmocni publiczny system transportowy Trójmiasta i województwa pomorskiego.

Tabela 1 przedstawia w jaki sposób PKM Południe realizuje główne cele i priorytety *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)* (dalej: SOR), która jest aktualizacją średniookresowej strategii rozwoju kraju, tj. *Strategii Rozwoju Kraju 2020,* oraz *Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku* (dalej: SRT2030).

Tabela 1. Realizacja SOR i SRT2030 przez PKM Południe

| Cele główne / priorytety SOR i SRT2030 | Sposób realizacji przez PKM Południe |
|---|---|
| **Cel główny SOR:** Tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym | PKM Południe poprawi infrastrukturę kolejową w południowej części aglomeracji Trójmiasta i okolic, co zwiększy mobilność mieszkańców, dostęp do rynków pracy i usług, a w konsekwencji będzie wspierać wzrost dochodów oraz spójność ekonomiczną i terytorialną regionu |
| **Cel główny SRT2030:** Zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym | PKM Południe rozszerzy sieć kolejową o odcinek linii kolejowej Gdańsk Śródmieście – Gdańsk Kowale, znacząco zwiększając dostępność kolei dla mieszkańców południowych dzielnic Metropolii Trójmiejskiej. Nowoczesna linia kolejowa poprawi także efektywność przewozów (szybsze i niezawodne połączenia) i bezpieczeństwo (m.in. bezkolizyjne skrzyżowania), co wprost realizuje założenia SRT2030 o spójnym i bezpiecznym systemie transportowym |
| **Poprawa dostępności transportowej:** SOR i SRT2030 kładą nacisk na wypełnianie luk w infrastrukturze i zwiększanie dostępności między | PKM Południe wypełni lukę w sieci kolejowej na Pomorzu – przedłużenie linii kolejowej nr 250 zarządzanej przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. (dalej: SKM) – |

| Cele główne / priorytety SOR i SRT2030 | Sposób realizacji przez PKM Południe |
|---|---|
| regionami (mierzone np. wskaźnikiem międzygałęziowej dostępności) | dzięki czemu mieszkańcy gmin Pruszcz Gdański, Kolbudy i Żukowo dotrą szybciej do centrum Gdańska. Poprawa dostępności transportowej odpowiada celom SOR i SRT2030 dotyczącym efektywnego połączenia terytoriów |
| **Integracja środków transportu:** SRT2030 zakłada budowę zintegrowanej, międzygałęziowej sieci transportowej oraz ułatwienia w koordynacji (np. wspólne taryfy biletowe) | Linia kolejowa na odcinku Gdańsk Śródmieście – Gdańsk Kowale będzie powiązana z istniejącym systemem kolejowym SKM i transportem miejskim Gdańska. Inwestycje drogowe towarzyszące PKM Południe ułatwią płynne przesiadki między koleją a innymi formami publicznego transportu zbiorowego |
| **Efektywność i niskoemisyjność:** SOR i SRT2030 promują efektywne wykorzystanie środków publicznych na transport oraz ograniczanie jego negatywnego wpływu na środowisko (emisji zanieczyszczeń) | W ramach PKM Południe jest projektowana linia kolejowa zelektryfikowana, o wysokiej sprawności, zapewniającej szybkie i niezawodne przewozy pasażerskie. Przenosząc część ruchu z samochodów na transport zbiorowy, inwestycja ta obniży emisję zanieczyszczeń i poprawi jakość powietrza. Jest to realizacja celów SOR i SRT2030 dotyczących efektywności i zielonego charakteru transportu |
| **Bezpieczeństwo:** SRT2030 wyraźnie stawia za priorytet poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu | Nowa infrastruktura kolejowa w zakresie PKM Południe podniesie poziom bezpieczeństwa transportu w regionie. Budowa linii kolejowej zminimalizuje ryzyko wypadków i kolizji, realizując strategiczny cel SRT2030 dotyczący bezpieczeństwa w ruchu |
| **Jakość usług pasażerskich:** SRT2030 akcentuje tworzenie „przyjaznego użytkownikowi" systemu transportowego | PKM Południe, dzięki efektywnym i niezawodnym połączeniom kolejowym, znacząco podniesie komfort podróży (m.in. czas przejazdu, częstotliwość kursowania pociągów, dostępność połączeń). Ponadto poprawi jakość transportu publicznego w aglomeracji Trójmiasta, zgodnie z kierunkiem interwencji SRT2030 o lepszej mobilności zbiorowej |
| **Zrównoważony rozwój regionów i spójność terytorialna:** SOR zakłada rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony | PKM Południe zwiększy spójność komunikacyjną Pomorza: skróci dystans między centrum a południowymi częściami Gdańska i okolicznymi miejscowościami, ułatwi dostęp do usług publicznych i rynków pracy. Wpłynie to na wyrównywanie szans rozwoju obszarów peryferyjnych Metropolii Trójmiejskiej, realizując cel SOR o równomiernym rozwoju różnych terytoriów |
| **Konkurencyjność gospodarki:** SRT2030 stawia na pełne wykorzystanie potencjału gospodarczego Polski przez nowoczesny, spójny system transportu | Lepsze połączenia kolejowe zwiększą konkurencyjność regionu i Polski przez usprawnienie dojazdów. Łatwiejszy dostęp do centrum kraju wzmocni jego pozycję gospodarczą, co wpisuje się w SRT2030 wspierającą rozwój gospodarczy dzięki sprawnemu transportowi |

## 4. Cele Programu

Cel główny Programu obejmuje wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot przez rozbudowę spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych. Przyjęty cel główny wynika bezpośrednio z postanowień SRT2030, w zakresie dotyczącym transportu kolejowego.

Komplementarne wobec celu głównego Programu cele szczegółowe obejmują:

1) wzmocnienie efektywności transportu kolejowego;
2) zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego;
3) poprawę jakości w przewozach pasażerskich.

## 5. Priorytety oraz kierunki interwencji

Przyjętym celom szczegółowym Programu odpowiadają następujące priorytety inwestycyjne:

**Cel 1 – Wzmocnienie efektywności transportu kolejowego**:

- poprawa przepustowości węzła kolejowego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot,
- uzyskanie atrakcyjnego czasu przejazdu pociągów względem ruchu drogowego;

**Cel 2 – Zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego**:

- wdrażanie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) obejmującego Europejski System Sterowania Pociągiem (ETCS) i Globalny System Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej (GSM-R),
- poprawa jakości oferty i bezpieczeństwa infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKM SA;

**Cel 3 – Poprawa jakości w przewozach pasażerskich**:

- rozbudowa systemu codziennego dojazdu integrującego Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot,
- zwiększenie zakresu oddziaływania Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot oraz powiązań sieciowych między istniejącymi ośrodkami miejskimi a obszarami peryferyjnymi,
- komplementarność zadań w obrębie Inwestycji Towarzyszących CPK z działaniami realizowanymi przez Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o. oraz PKP PLK SA.

## 6. Oczekiwane rezultaty i wskaźnik

Wskaźnikiem realizacji Programu jest zwiększenie długości wybudowanych/przebudowanych torów kolejowych o 16,4 km do 2030 r., w tym torów głównych zasadniczych i szlakowych o 14,8 km.

Dla projektowanej linii kolejowej w ramach PKM Południe zdecydowana większość czynników przyciągających ruch będzie zlokalizowana na terenie Gdańska. Natomiast ruch pasażerski będą generować również ośrodki osadnicze zlokalizowane w gminach ościennych: Pruszcz Gdański, Kolbudy i Żukowo, oraz osiedla mieszkaniowe zlokalizowane w południowo-zachodnich i południowych dzielnicach Gdańska (patrząc od zachodu: Kokoszki, Jasień, Ujeścisko-Łostowice, Orunia Górna-Gdańsk Południe, Orunia-Św. Wojciech-Lipce).

Zgodnie z analizami studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego na odcinku linii kolejowej Gdańsk Śródmieście – Orunia Górna spodziewanych jest nawet 28 tysięcy pasażerów na dobę.

Zakłada się, że pociągi będą kursować z częstotliwością występującą obecnie na sieci kolejowej zarządzanej przez SKM (co około 7,5 minuty w godzinach szczytu).

Linia kolejowa na odcinku Gdańsk Śródmieście – Gdańsk Kowale będzie dwutorową i całkowicie zelektryfikowaną linią kolejową. Łączna długość odcinków projektowanej linii kolejowej wyniesie około 7,3 km, z sześcioma przystankami aglomeracyjnymi. Znaczna część trasy została zaprojektowana w tunelach lub na estakadach, co zmniejsza ingerencję w istniejącą tkankę miejską. Dzięki korzystnemu profilowi geometrycznemu oraz brakowi wąskich gardeł, maksymalna prędkość projektowa i średnie czasy przejazdu są przewidywane na wysokim poziomie. Według analiz przedinwestycyjnych, czas przejazdu z planowanego przystanku Gdańsk Kowale do centrum Gdańska zmniejszy się z około godziny do 14 minut.

Tabela 2. Wskaźnik realizacji Programu

| Lp. | Wskaźnik | Jednostka miary | Stan na 31.12.2025 r. | Stan na 31.12.2030 r.* | Źródło danych |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | **Długość wybudowanych/przebudowanych torów kolejowych** | **km** | **0** | **16,4** | PKM SA |
| | w tym tory główne zasadnicze i szlakowe | | 0 | 14,8 | |

* Nie jest przewidywany częściowy odbiór eksploatacyjny w podziale na odcinki w poszczególnych latach. Po zakończeniu realizacji inwestycji nastąpi odbiór końcowy całej linii kolejowej.

## 7. Finansowanie

Koszt Programu jest szacowany na około 2,3 mld zł, z czego 1,5 mld zł zostanie sfinansowane z Funduszu Kolejowego (dalej: FK), 500 mln zł jest planowane do pozyskania z funduszy Unii Europejskiej w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027 (dalej: FEnIKS), natomiast pozostałe środki w wysokości około 352 mln zł będą stanowiły wkład jednostek samorządu terytorialnego (dalej: JST), i zostały ujęte w Wieloletniej Prognozie Finansowej odpowiednio Gminy Miasta Gdańska oraz Samorządu Województwa Pomorskiego.

Tabela 4 obejmuje środki budżetu Unii Europejskiej w wysokości 500 mln zł, które będą pochodziły ze zidentyfikowanych oszczędności w ramach FEnIKS w wysokości około 600 mln zł.

PKM Południe zostanie zgłoszona w ramach procedury konkursowej dla projektów kolei miejskiej w ramach działania 5.4 „Kolej, kolej miejska i bezpieczeństwo na kolei” FEnIKS. Nabór ten zostanie ogłoszony w przypadku dostępności wolnych środków finansowych. Ocena złożonych projektów zostanie przeprowadzona przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych (dalej: CUPT), zgodnie z obowiązującym w FEnIKS systemem wyboru projektów.

Szacuje się, że PKM Południe będzie mogła pozyskać kwotę 500 mln zł środków europejskich, natomiast wkład krajowy będą stanowiły środki JST. W przypadku nieprzyznania środków z budżetu Unii Europejskiej lub przyznania kwoty niższej niż oczekiwana dla tej części PKM Południe środki będą wyasygnowane przez JST zaangażowane w realizację PKM Południe, tj. Samorząd Województwa Pomorskiego i Gminę Miasta Gdańska. W przypadku pozyskania kwoty wyższej niż planowana zapotrzebowanie na środki FK zostanie zredukowane.

W tabelach poniżej przedstawiono planowane nakłady PKM SA oraz planowane wydatki PKM SA (według docelowych źródeł finansowania) związane z realizacją PKM Południe.

Tabela 3. Planowane nakłady PKM SA w latach (w tys. zł)

| Lp. | Kategoria projektów | 2024* | 2025* | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | Razem |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | FEnIKS/FK/JST | 5 089,0 | 9 655,0 | 8 308,0 | 124 178,5 | 1 127 350,0 | 1 078 360,7 | **2 352 941,2** |

Tabela 4. Planowane wydatki PKM SA w latach według docelowych źródeł finansowania (w tys. zł)

| Lp. | Źródło finansowania | 2024* | 2025* | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | Razem |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | FEnIKS (EFRR) | | | 0,0 | 0,0 | 500 000,0 | 0,0 | **500 000,0** |
| 2 | FK | | | 0,0 | 100 000,0 | 463 799,2 | 936 200,8 | **1 500 000,0** |
| 3 | JST | 5 089,0 | 9 655,0 | 8 308,0 | 24 178,5 | 163 550,8 | 142 159,9 | **352 941,2** |
| | Razem | **5 089,0** | **9 655,0** | **8 308,0** | **124 178,5** | **1 127 350,0** | **1 078 360,7** | **2 352 941,2** |

* W tabelach 3 i 4 uwzględniono wydatki i nakłady poniesione w latach 2024–2025.

## 8. Sprawozdawczość i monitoring

Monitoring realizacji PKM Południe będzie prowadzony w imieniu ministra właściwego do spraw transportu przez CUPT na zasadach obowiązujących beneficjentów FEnIKS.

Minister właściwy do spraw transportu jest upoważniony do egzekwowania ustaleń dotyczących PKM Południe w odniesieniu do realizatora tego projektu – PKM SA, która jest obowiązana do przekazywania raz na kwartał każdego roku informacji dotyczących realizacji Programu, w szczególności w zakresie jego wykonania finansowo-rzeczowego, stopnia realizacji wskaźnika i identyfikacji pojawiających się ryzyk oraz sposobów ich eliminowania.

Monitorowanie postępu realizacji PKM Południe będzie prowadzone przez PKM SA.

## 9. System realizacji

Realizatorem i wykonawcą Programu jest PKM SA.

PKM SA jest organizacyjnie i technicznie przygotowana do zrealizowania PKM Południe, w tym do użycia na jej wykonanie przewidywanych środków finansowych, co zobowiązuje PKM SA do:

1) pełnienia funkcji inwestora bezpośredniego, z jednoczesnym nadzorowaniem i rozliczaniem inwestycji, których wykonawcy będą wyłaniani zgodnie z przepisami prawa;
2) zapewnienia dla wykonania PKM Południe:
   a) realizacji w planowanym terminie i zakresie rzeczowym,
   b) uzyskania efektu ostatecznego, uzasadniającego poniesione nakłady i wydatki rzeczowe oraz wywołane procesem inwestycyjnym ograniczenia użytkowania,
   c) prawidłowego wykorzystania i utrzymania obiektów podczas eksploatacji po zakończeniu realizacji inwestycji, z zachowaniem zasad trwałości projektu;

3) prowadzenia inwestycji przy spełnieniu wymagań obowiązujących norm budowlanych i warunków technicznych, technicznych specyfikacji interoperacyjności oraz przepisów branżowych, co znajdzie potwierdzenie w odpowiedniej dokumentacji;
4) spełnienia wymagań określonych uzyskanymi warunkami i pozwoleniami, w tym w zakresie sposobów ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko i tworzenia dla powstałych obiektów warunków do korzystania z nich przez osoby o ograniczonych możliwościach poruszania się;
5) zapewnienia technicznych i organizacyjnych warunków umożliwiających bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego ze szczególnym uwzględnieniem odcinków linii kolejowych objętych robotami budowlanymi;
6) realizacji inwestycji z poszanowaniem środowiska;
7) utrzymania infrastruktury kolejowej wybudowanej w ramach PKM Południe na poziomie umożliwiającym jej eksploatację zgodnie z zakładanymi parametrami;
8) zapewnienia otwartego, niedyskryminującego dostępu do wybudowanej infrastruktury.

Przesunięcia środków europejskich oraz wkładu JST między latami realizacji Programu (w tabeli 4), a także zmiany wartości PKM Południe oraz poziomu współfinansowania nie powodują konieczności niezwłocznej aktualizacji Programu.

Program zostanie zaktualizowany po podpisaniu z CUPT umowy o dofinansowanie ze środków FEnIKS i określeniu wysokości pozyskanego dofinansowania ze środków Unii Europejskiej oraz wymaganego wkładu ze środków krajowych lub w przypadku braku otrzymania finansowania z FEnIKS.

Program zostanie zaktualizowany również po określeniu docelowego harmonogramu rzeczowo-finansowego PKM Południe lub jego zmianie.

W przypadku kolejnych zmian w montażu finansowym PKM Południe, Program będzie aktualizowany w terminie umożliwiającym uwzględnienie wprowadzanych zmian w ustawie budżetowej na kolejny rok.

PKM SA odpowiada za przygotowanie i aktualizację odrębnego szczegółowego planu realizacji PKM Południe, który będzie podlegał stosownym uzgodnieniom z ministrem właściwym do spraw transportu, ministrem właściwym do spraw finansów publicznych oraz w przypadku pozyskania środków europejskich – z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego.

## 10. Mapy

PKM Południe stanowi element szerszego przedsięwzięcia, którego celem jest rozwój infrastruktury transportowej w południowej części Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot oraz jego integracja z regionalną siecią kolejową województwa pomorskiego.

Zgodnie ze studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowym, realizacja kolejnych odcinków linii kolejowych PKM SA będzie możliwa dopiero po zakończeniu PKM Południe oraz przeprowadzeniu ponownej analizy efektywności tego projektu. Ocena ta pozwoli określić, czy dalsza rozbudowa linii kolejowej – obejmująca odcinki od Gdańsk Kowale do włączenia w linię kolejową nr 229, między Straszynem i Goszynem, oraz trasę Stara Piła – Pruszcz Gdański – jest uzasadniona pod względem ekonomicznym oraz czy przyniesie oczekiwane korzyści społeczne i infrastrukturalne. Warunkiem podjęcia decyzji o realizacji kolejnych etapów budowy linii kolejowych PKM SA będzie również dostępność środków finansowych w przyszłych perspektywach finansowych.

1. Mapa PKM Południe – planowane przystanki



2. Mapa sieci kolejowej PKM z zaznaczeniem PKM Południe




Mapa ma charakter poglądowy i służy przedstawieniu lokalizacji PKM Południe na tle istniejącej oraz planowanej infrastruktury kolejowej.

Oprócz linii kolejowej nr 229 przedstawiono na niej również inne linie kolejowe, w tym planowane do modernizacji lub budowy. Ich ujęcie na mapie ma jedynie charakter informacyjny i nie oznacza, że są one objęte zakresem rzeczowym Programu.