

<p>Nazwa projektu Uchwała Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu wieloletniego „Rozwój kolei metropolitalnej na obszarze aglomeracyjnym Trójmiasta”</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Piotr Malepszak – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Łukasz Gibala – Naczelnik Wydziału w Departamencie Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury tel.: 22 630 13 00; e-mail: Lukasz.Gibala@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 6 lipca 2026 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe – art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 1483, z późn. zm.)</p> <p>Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów ID267</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Celem projektowanej uchwały jest ustanowienie programu wieloletniego „Rozwój kolei metropolitalnej na obszarze aglomeracyjnym Trójmiasta”, zwanego dalej „Programem”.

W ramach Programu zostanie zrealizowany projekt pod nazwą „Pomorska Kolej Metropolitalna Etap II: budowa linii kolejowej na odcinku Gdańsk Śródmieście – Węzeł Kowale”, zwany dalej „PKM Południe”.

Ustanowienie Programu umożliwi ubieganie się przez spółkę Pomorska Kolej Metropolitalna S.A., zwaną dalej „PKM SA”, o wsparcie na realizację PKM Południe ze środków Funduszu Kolejowego oraz funduszy Unii Europejskiej w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027, zwanego dalej „FEnIKS”, gdzie pozostałe środki będą stanowiły wkład jednostek samorządu terytorialnego, zwanych dalej „JST”.

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 ok. 100 tys. osób, co będzie skutkowało stałym wzrostem zapotrzebowania na transport publiczny.

Celem PKM Południe jest budowa nowej infrastruktury kolejowej na odcinku Gdańsk Śródmieście – Orunia Górna / Łostowice-Świętokrzyska – 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 Park & Ride w Kowalach.

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 Kowale oraz budowie trasy tramwajowej „Bulońskiej Południowej”. W rezultacie PKM Południe znacząco wzmocni publiczny system transportowy Trójmiasta i województwa pomorskiego.

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

Zakłada się, że pociągi będą kursować z częstotliwością występującą obecnie na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. (co ok. 7,5 minuty w godzinach szczytu).

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

W projektowanej uchwale przewidziano ustanowienie Programu, w ramach którego zostanie zrealizowana PKM Południe. Wykonawcą Programu będzie PKM SA. Program będzie realizowany w latach 2026–2029.

Program stanowi załącznik do projektowanej uchwały.

Szacunkowy koszt realizacji Programu został określony na ok. 2,3 mld zł, z czego 1,5 mld zł zostanie sfinansowane z Funduszu Kolejowego, 500 mln zł z funduszy Unii Europejskiej w ramach FEnIKS, natomiast pozostałe środki w wysokości ok. 352 mln zł będą stanowiły wkład JST.

Planowane na realizację PKM Południe środki budżetu Unii Europejskiej będą pochodziły ze zidentyfikowanych oszczędności w ramach FEnIKS w wysokości ok. 600 mln zł, w związku ze zmianą na krajowe źródła finansowania części projektu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., zwanej dalej „PKP PLK SA”, pod nazwą „Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec – faza II”. Dalsze finansowanie krajowe ww. projektu zostało zabezpieczone z budżetu państwa postanowieniami uchwały nr 148 Rady Ministrów z dnia 30 października 2025 r. w sprawie przyjęcia sprawozdania z wykonania planu realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) za rok 2024.

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. Ocena złożonych projektów zostanie przeprowadzona przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych, 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

środki będą wyasygnowane przez JST zaangażowane w realizację PKM Południe, tj. Samorząd Województwa Pomorskiego i Gminę Miasta Gdańska.

Aktualizacja Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) polegająca na odpowiednim ograniczeniu środków budżetu Unii Europejskiej dla projektu pod nazwą „Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec – faza II”, nastąpi nie wcześniej niż w II połowie 2026 r., prawdopodobnie dopiero w 2027 r., po przeprowadzeniu uzgodnień z Komisją Europejską dotyczących dalszej realizacji projektu związanego z udrożnieniem łódzkiego węzła kolejowego.

Nie jest możliwa realizacja zamierzonego celu w sposób inny niż podjęcie projektowanej uchwały.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Nie dotyczy.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
PKM SA – zarządca infrastruktury kolejowej będący realizatorem i wykonawcą Programu	1	–	Realizacja Programu.
Minister właściwy do spraw transportu	1	Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725)	Nadzór nad realizacją Programu. Wsparcie w realizacji Programu.
PKP PLK SA – zarządca infrastruktury kolejowej będący realizatorem i wykonawcą Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)	1	–	Współpraca przy realizacji Programu. PKM Południe to projekt komplementarny z inwestycjami planowanymi oraz realizowanymi na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK SA. PKM SA i PKP PLK SA współpracują przy realizacji projektów infrastrukturalnych. We wrześniu 2024 r. spółki te podpisały list intencyjny w zakresie rozwoju infrastruktury kolejowej w województwie pomorskim. Zakłada się, że współpraca między spółkami obejmie przede wszystkim wsparcie przy opracowaniu dokumentacji projektowej, w szczególności na punktach styku infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKM SA z siecią kolejową zarządzaną przez PKP PLK SA.
Centrum Unijnych Projektów Transportowych	1	–	Wsparcie w realizacji Programu.
Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego	1	Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej (Dz. U. poz. 2711)	Zabezpieczenie finansowania z budżetu środków europejskich na realizację Programu.
Przedsiębiorcy świadczący usługi w zakresie przebudowy lub budowy infrastruktury kolejowej	Dane nieokreślone – z uwagi na udzielanie zamówień w trybie przetargowym	Wiedza ekspercka pracowników Ministerstwa Infrastruktury	Możliwość utrzymania lub zwiększenia skali działalności dzięki realizacji kontraktów zleconych w ramach Programu. Zabezpieczenie płynności finansowej wykonawców i podwykonawców, dzięki ogłoszeniu nowych postępowań przetargowych oraz umożliwieniu zawierania nowych kontraktów.
Społeczności	Dane nieokreślone	Wiedza ekspercka pracowników Ministerstwa Infrastruktury	Osiągnięcie efektów społecznych Programu, w tym m.in. zwiększenie dostępności transportu kolejowego w obszarze Trójmiasta, skrócenie czasu podróży, zmniejszenie zatłoczenia na

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt uchwały zostanie skierowany do konsultacji publicznych i opiniowania zgodnie z przepisami uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404).

Projekt uchwały będzie podlegał uzgodnieniom, w szczególności z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych oraz z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego.

Zgodnie z art. 7 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1747, z późn. zm.) projekt Programu zostanie przedstawiony do zaopiniowania przez Pełnomocnika Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Projekt uchwały zostanie przekazany do konsultacji publicznych następującym podmiotom:

- PKM SA,
- PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.,
- PKP PLK SA,
- Gmina Miasta Gdańska,
- Marszałek Województwa Pomorskiego.

Planowany czas konsultacji publicznych to 21 dni.

Wyniki konsultacji publicznych i opiniowania zostaną omówione w raporcie z konsultacji.

Projekt Programu będzie również podlegał opiniowaniu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

PKM Południe jest ujęta na liście inwestycji uwzględnionych w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (SUMP OMGGS), dla którego przeprowadzono prognozę oddziaływania na środowisko.

Ponadto w dniu 16 stycznia 2025 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą „Rozwój infrastruktury transportowej w południowych dzielnicach Gdańska” (RDOŚ-Gd-WOO.420.65.2023.ES.42). Decyzja obejmuje nową linię kolejową realizowaną w ramach PKM Południe na odcinku od przystanku Gdańsk Śródmieście do Kowal.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(rokiem zero w tabeli jest rok 2026)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem												
Wydatki ogółem	8,3	124,1	627,3	1 078,4								1 838,1
budżet państwa												
Środki JST	8,3	24,1	163,5	142,2								338,1
Fundusz Kolejowy		100,0	463,8	936,2								1 500,0
Saldo ogółem	-8,3	-124,1	-627,3	-1 078,4								-1 838,1
budżet państwa												
Środki JST	-8,3	-24,1	-163,5	-142,2								-338,1
Fundusz Kolejowy		-100,0	-463,8	-936,2								-1 500,0

Źródła finansowania

Zabezpieczenie finansowania po stronie JST zostało ujęte w Wieloletniej Prognozie Finansowej odpowiednio Gminy Miasta Gdańska i Samorządu Województwa Pomorskiego.

Powyższa tabela nie obejmuje środków budżetu Unii Europejskiej w wysokości 500 mln zł z funduszy Unii Europejskiej planowanych do pozyskania w ramach FEnIKS „Kolej miejska” w działaniu 5.4 „Kolej, kolej miejska i bezpieczeństwo na kolei”.

Środki budżetu Unii Europejskiej zostaną pozyskane z puli środków FEnIKS wstępnie zaplanowanych w Krajowym Programie Kolejowym do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) na realizację projektu PKP PLK SA pod nazwą „Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec – faza II”, w związku ze zmianą na krajowe źródło finansowania części projektu PKP PLK SA. Aktualizacja tego programu wieloletniego związana z powyższym działaniem nastąpi nie wcześniej niż w II połowie 2026 r., prawdopodobnie dopiero w 2027 r., po przeprowadzeniu uzgodnień z Komisją Europejską dotyczących dalszej realizacji projektu związanego z udrożnieniem łódzkiego węzła kolejowego.

Pozyskanie środków z FEnIKS na realizację PKM Południe będzie możliwe wyłącznie w przypadku ubiegania się przez PKM SA o wsparcie w ramach procedury konkurencyjnej w ramach naboru przeznaczonych dla projektów kolei miejskiej. Procedura ta będzie mogła zostać uruchomiona, w przypadku dostępności wolnych środków finansowych w działaniu 5.4 „Kolej, kolej miejska i bezpieczeństwo na kolei” FEnIKS.

	<p>Szacuje się, że PKM Południe będzie mogła pozyskać kwotę 500 mln zł środków europejskich, natomiast wkład krajowy będą stanowiły środki JST przedstawione wyżej. W przypadku nieprzyznania środków z budżetu Unii Europejskiej lub przyznania kwoty niższej niż oczekiwana środki będą wyasygnowane przez JST zaangażowane w realizację PKM Południe, tj. Samorząd Województwa Pomorskiego i Gminę Miasta Gdańska.</p>
<p>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</p>	<p>Oszacowanie wartości PKM Południe wynika z szacunków i harmonogramu przygotowanego przez PKM SA. Dla przedsięwzięcia opracowano studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe.</p> <p>W latach 2023–2025 wydatki JST na PKM Południe wyniosły 14,8 mln zł.</p> <p>W przygotowanej przez Ministerstwo Infrastruktury dla Ministerstwa Finansów aktualnej prognozie wpływów i wydatków Funduszu Kolejowego w latach 2026–2030 zabezpieczono już środki na realizację PKM Południe, bez uszczerbku dla innych zadań. Zgodnie z obowiązującą zmianą nr 1 Planu Finansowego Funduszu Kolejowego na 2026 r. stan środków Funduszu Kolejowego na dzień 1 stycznia 2026 r. wyniósł 6,05 mld zł, w tym Fundusz Kolejowy posiadał skarbowe papiery wartościowe o wartości nominalnej 1,275 mld zł (wartości rynkowej ok. 1,34 mld zł).</p> <p>Na dzień 31 grudnia 2026 r. prognozuje się, że stan środków Funduszu Kolejowego wyniesie 4,5 mld zł, w tym skarbowe papiery wartościowe o wartości nominalnej 1,275 mld zł (wartość rynkowa ok. 1,32 mld zł). Oznacza to, że Fundusz Kolejowy na początku bieżącego roku dysponował środkami pieniężnymi w wysokości ok. 4,7 mld zł, zaś na koniec tego roku będzie dysponował kwotą ponad 3,18 mld zł środków pieniężnych.</p> <p>Powyższe potwierdza dostępność środków Funduszu Kolejowego w wysokości 1,5 mld zł na sfinansowanie PKM Południe bez uszczerbku dla finansowania innych ustawowych zadań Funduszu Kolejowego, w szczególności finansowania inwestycji kolejowych realizowanych w ramach Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) i współfinansowania zadań wynikających z Rządowego programu wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku.</p>

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Możliwość zawierania kontraktów na realizację robót budowlanych w ramach PKM Południe poprawi stabilność finansową już istniejących przedsiębiorców wykonujących inwestycje kolejowe oraz prace towarzyszące.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Możliwość zawierania kontraktów na realizację robót budowlanych w ramach PKM Południe poprawi stabilność finansową już istniejących przedsiębiorców wykonujących inwestycje kolejowe oraz prace towarzyszące.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Efektem realizacji PKM Południe będzie poprawa bezpieczeństwa i komfortu podróży zarówno dla lokalnych społeczności, w tym mieszkańców, i lokalnych przedsiębiorców, jak i podróżujących tranzytem, oraz pozytywny wpływ na zwiększenie mobilności mieszkańców oraz dostęp do usług publicznych. Ww. pozytywny wpływ dotyczy rodziny, obywateli, gospodarstw domowych, osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.						
	(dodaj/usuń)							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
	(dodaj/usuń)							
<p>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</p>	<p>Efektem realizacji PKM Południe w wymiarze gospodarczym będzie kontynuacja działań stymulujących wzrost przedsiębiorczości, poprawa warunków do prowadzenia działalności gospodarczej, w następstwie poprawy jakości i bezpieczeństwa infrastruktury kolejowej.</p>							

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
<p>Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).</p>	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur	
<input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy	<input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy	
<input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Realizacja inwestycji kolejowej w ramach Programu przyczyni się do rozwiązywania problemów społeczno-gospodarczych. W trakcie jej realizacji tworzone są miejsca pracy, również dla okolicznych mieszkańców oraz miejscowych firm budowlanych (jako wykonawców lub podwykonawców robót budowlanych w ramach PKM Południe).		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne	<input type="checkbox"/> demografia	<input type="checkbox"/> informatyzacja
<input checked="" type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny	<input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> zdrowie
<input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input checked="" type="checkbox"/> inne: bezpieczeństwo uczestników ruchu	
Omówienie wpływu	<p>Projektowana uchwała umożliwi zapewnienie finansowania inwestycji, która pozwala na podniesienie poziomu i jakości życia społeczności lokalnych. Realizacja celu nastąpi przez rozwój bezpiecznej, spójnej, funkcjonalnej i efektywnej infrastruktury kolejowej.</p> <p>Zakłada się ponadto ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko – przenosząc część ruchu z samochodów na publiczny transport zbiorowy, inwestycja obniży emisję zanieczyszczeń i poprawi jakość powietrza.</p> <p>Przewiduje się również 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.</p>	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Wykonanie przepisów nastąpi po wejściu w życie projektowanej uchwały.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Monitoring realizacji PKM Południe będzie prowadzony w imieniu ministra właściwego do spraw transportu przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych na zasadach obowiązujących beneficjentów FEnIKS. Wskaźnik rezultatu został określony w Programie.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		