

**Sprawozdanie z wykonania planu działalności
Ministra Infrastruktury
za rok 2021¹**
dla działów administracji rządowej: transport, gospodarka morska, gospodarka wodna, żegluga śródlądowa

CZĘŚĆ A: Realizacja najważniejszych celów w roku 2021

Lp.	Cel	Mierniki określające stopień realizacji celu			Najważniejsze planowane zadania służące realizacji celu	Najważniejsze podjęte zadania służące realizacji celu
		Nazwa	Planowana wartość do osiągnięcia na koniec roku, którego dotyczy sprawozdanie	Osiągnięta wartość na koniec roku, którego dotyczy sprawozdanie		
1	2	3	4	5	6	7
1.	Zwiększenie dostępności i poprawa jakości transportu kolejowego.	Udział długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych (w %).	85%	90,66% ²	1) Kształtowanie warunków funkcjonowania i rozwoju transportu kolejowego. 2) Efektywne wykorzystanie infrastruktury kolejowej. 3) Rozwój infrastruktury kolejowej.	1) Kształtowanie warunków funkcjonowania i rozwoju transportu kolejowego. 2) Efektywne wykorzystanie infrastruktury kolejowej. 3) Rozwój infrastruktury kolejowej.
		Długość eksploatowanych linii kolejowych z prędkością użytkową 160 km/h i wyższą (w km)	1 753,0	1799,0		

¹ Dotyczy Planu działalności Ministra Infrastruktury na rok 2021 – aktualizacja.
² Wartość miernika jest zgodna z ewidencją danych na 31 grudnia 2021 r. (Raport Roczny Zarządcy – PKP PLK SA).

				884,0					
	Długość eksploatowanych linii kolejowych z ERTMS (w km)		1 115,0						
	Liczba zmodernizowanych (oddanych do użytkowania dworców kolejowych (w szt.))		33	44					
2.	Poprawa jakości, dostępności i stanu bezpieczeństwa transportu drogowego.	Stoień realizacji docelowej sieci dróg szybkiego ruchu	59,7 %	57,7%					Budowa, przebudowa, utrzymanie i remonty sieci dróg publicznych.
		Spadek liczby ofiar śmiertelnych w wyniku zdarzeń drogowych (%).	5 %	-9,9% ³					Realizacja zadań wynikających z Programów Realizacyjnych do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
3.	Zapewnienie rozwoju transportu lotniczego.	Operacje lotnicze IFR (Instrument Flight Rules) w polskiej przestrzeni powietrznej (liczba operacji)	386 000 operacji	473 000 operacji (źródło: dane PAŻP)					Realizacja zadań wynikających z Programów Realizacyjnych do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
									1) Prowadzenie spraw w zakresie kształtowania warunków dla rozwoju transportu lotniczego po kryzysie wywołanym przez COVID-19, w szczególności: występowanie do Ministra Zdrowia z propozycjami zmian przepisów w sprawie ustanowienia określonych

³ Ostateczne dane z Policji za 2021 r. z systemu SEWIK wg stanu na 23.02.2022 r.

						<p>ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii, wydanych na podstawie art. 46a i art. 46b pkt 1-6 i 8-13 ustawy z dnia 5 grudnia 2008 r. o zapobieganiu oraz zwalczaniu zakażeń i chorób zakaźnych u ludzi (Dz.U. z 2020 r. poz. 1845, ze zm.), monitorowanie prac nad unijnym certyfikatem COVID-owym oraz kartą lokalizacji pasażera, monitorowanie realizacji przez Prezesa planów kontroli w podmiotach nadzorowanych, działających w lotnictwie cywilnym w celu utrzymania, wobec wciąż panującej sytuacji pandemicznej, poziomu bezpieczeństwa i spełnienia przez podmioty lotnicze warunków niezbędnych do wykonywania działalności w lotnictwie cywilnym, poszerzenie bazy formalno-prawnej do wykonywania połączeń lotniczych (w tym przygotowanie wniosków o zgodę na prowadzenie negocjacji nowych umów lub porozumień o transporcie lotniczym, ich podpisanie, zatwierdzenie i publikację)</p> <p>2) Podejmowanie działań osłonowych dla dotkniętych kryzysem przedsiębiorstw lotniczych oraz wspierających rozwój infrastruktury lotniskowej, nawigacyjnej i</p>
--	--	--	--	--	--	---

<p>dozorowania w żegludze powietrznej, w szczególności: rozpoczęcie i zakończenie prac legislacyjnych w zakresie zmiany ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 2095) umożliwiającej wypłatę Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19 środków finansowych na realizację zadań określonych w tej ustawie. Poparcie przez Ministra wniosku PAŻP w sprawie udzielenia gwarancji Skarbu Państwa na zabezpieczenie spłaty kredytu inwestycyjnego z BGK w kwocie 550 mln zł. Udział w pracach nad finansowaniem infrastruktury lotniskowej z funduszy UE (FENKS, CEF-MM)</p> <p>3) Realizacja polityki w zakresie lotnictwa cywilnego spójnej z dokumentami strategicznymi, w tym prowadzenie spraw w zakresie nieruchomości używanych przez Skarb Państwa na cel rozbudowy lotnisk cywilnych oraz korespondencja związana z zatwierdzeniem za zgodność z polityką transportową</p>			
---	--	--	--

<p>państwa planów generalnych lotnisk użytku publicznego. Zakończenie prac wewnętrznych nad dokumentem pn. Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.), przeprowadzenie procesu konsultacji społecznych i uzgodnień międzyresortowych. Równocześnie prowadzone są prace w zakresie przygotowania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko tego dokumentu</p> <p>4) Uzyskanie zgód Rady Ministrów na podpisanie unijnych umów lotniczych, tj. umów o:</p> <p>a) wspólnym obszarze lotniczym między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, Ukrainą z drugiej strony podpisaną w dniu 12 października 2021 roku w Kijowie.</p> <p>b) wspólnym obszarze lotniczym między Unią Europejską a jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Republiką Armenii, z drugiej strony, podpisaną w dniu 15 listopada 2021 roku w Brukseli</p> <p>c) transporcie lotniczym między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Państwem Kataru z drugiej strony, podpisaną w dniu 18</p>			
---	--	--	--

<p>października 2021 roku w Luksemburgu</p> <p>5) Prowadzenie prac legislacyjnych w zakresie:</p> <p>a) projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz ustawy o Strazy Granicznej (UC71),</p> <p>b) projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (UD104)</p> <p>c) projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (UC89),</p> <p>d) projektu ustawy o transporcie materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (UD121),</p> <p>e) projektu ustawy o zmianie ustawy o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (UD305),</p> <p>f) projektu ustawy o transporcie materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (UD121).</p> <p>6) Udzielenie przez ministra właściwego ds. transportu zgód, na podstawie art. 38 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2016 r. o zasadach zarządzania mieniem państwowym, na dokonanie przez przedsiębiorstwo państwowe „Porty Lotnicze” czynności prawnych, w tym polegających w szczególności na zawieraniu z dotychczasowymi kontrahentami PPL porozumień do umów najmu</p>			
---	--	--	--

						dot. okresowej modyfikacji wysokości stawek czynszu najmu. Celem ww. porozumień jest kontynuacja współpracy Stron w warunkach kryzysu wywołanego przez COVID-19 oraz minimalizacja spadku przychodów PPL przy jednoczesnym zapewnieniu przychodu z wynajmowanych powierzchni.
						7) Współpraca organu z PAŻP w zakresie uczestnictwa jednostki podległej w inicjatywach międzynarodowych dot. ATM oraz rozwijania przez Agencję działalności pozanawigacyjnej, stanowiącej dodatkowe źródło przychodów (udzielanie zgód w trybie art. 6 ust 2 pkt 2 oraz art. 4 ust 5 ustawy o PAŻP).
						8) Rozpoczęto realizację tzw. wiązki dronowej zawartej w KPO, której celem jest realizacja reformy pn. „Zapewnienie instytucjonalnych i prawnych podstaw rozwoju BSP”.
						1. Modernizacja torów wodnych i podejściowych do portów morskich. 2. Modernizacja istniejących i budowa nowych falochronów w portach. 3. Realizacja inwestycji, mających na celu rozwój infrastruktury zapewniającej dostęp do portów morskich.
						1. Modernizacja torów wodnych i podejściowych do portów morskich. 2. Modernizacja istniejących i budowa nowych falochronów w portach. 3. Realizacja inwestycji, mających na celu rozwój infrastruktury zapewniającej dostęp do portów morskich.
						76 068,8/ 382 581
						53 983,8/ 382 581 (14,11%)
						Udział długości infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza, dla której podjęto działania służące zwiększeniu dostępności i poprawie jakości (budowa,
						Zwiększenie dostępności portów morskich wraz z poprawą jakości transportu morskiego i wodnego śródlądowego
4.						

przebudowa, remont) w ogólnej długości infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza w danym roku [w mb/mb]						
Poziom zmian wielkości przeladunkowych towarów w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej [\geq w %]	102	108,9				
Ilość zadań realizowanych w ramach prac przygotowawczych projektu budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską [w szt.]	3	2				
Liczba opracowanych programów rozwoju śródlądowych dróg wodnych (w szt./rok)	2	2				

1. Realizacja robót budowlanych.
2. Rozpoczęcie obudowy rzeki Elbląg.

1. Realizacja robót budowlanych.
2. Rozpoczęcie budowy rzeki Elbląg.
3. Rozpoczęcie robót pogłębiarskich na rzece Elbląg do punktu P1.

Opracowano projekt Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły. Opracowano projekt Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej. Przeprowadzono 2 rundy uzgodnień wewnętrznych.

1. Przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej.
2. Przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły.

					<p>3. Konsultacje publiczne projektu Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej.</p> <p>4. Konsultacje publiczne projektu Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły.</p>	
<p>5. Zwiększenie dyspozycyjności zasobów wodnych i osiągnięcie wysokiej jakości wód z uwzględnieniem zmian klimatu</p>	<p>Zaawansowanie prac nad opracowaniem dokumentu planistycznego dotyczącego retencji wód (w %)</p>	<p>100%</p>	<p>100%</p>	<p>100%</p>	<p>1. Przygotowanie projektu dokumentu.</p> <p>2. Przeprowadzenie procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu dokumentu.</p> <p>3. Przeprowadzenie konsultacji społecznych projektu dokumentu.</p> <p>4. Opracowanie ostatecznej wersji projektu dokumentu.</p>	<p>1. Przygotowanie projektu dokumentu.</p> <p>2. Przeprowadzenie procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu dokumentu.</p> <p>3. Przeprowadzenie konsultacji społecznych projektu dokumentu.</p>
	<p>Realizacja ustawowych zadań ministra właściwego ds. gospodarki wodnej w zakresie gospodarki ściekowej</p>	<p>1</p>	<p>1</p>	<p>1</p>	<p>Przeprowadzenie procedury legislacyjnej VI AKPOŚK celem zatwierdzenia dokumentu przez Radę Ministrów.</p>	<p>1. Opracowanie VI aktualizacji Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych (VI AKPOŚK);</p> <p>Etap I – wysłanie ankiety przez samorządy do właściwych RZGW;</p> <p>Etap II – weryfikacja ankiet przez RZGW;</p> <p>Etap III – weryfikacja i przygotowanie wstępnej bazy danych aktualizacji KPOŚK przez PGW WP</p> <p>Etap IV – przeprowadzenie konsultacji społecznych w ramach strategicznej oceny dla projektu VI AKPOŚK</p> <p>Etap V – ponowna ankietyzacja samorządów w</p>

						<p>celu zebrania aktualnych danych w związku z utratą mocy prawnej aktów wyznaczających aglomeracje, wydanych na podstawie uchylonych przepisów ustawy – Prawo wodne (art. 565 ust. 2 ustawy – Prawo wodne z dnia 20 lipca 2017 r.)</p> <p>Etap VI – weryfikacja i przygotowanie bazy VI AKPOŚK przez PGW WP przy udziale MI</p> <p>Etap VII – przeprowadzenie ponownych konsultacji społecznych w ramach strategicznej ośd dla projektu VI AKPOŚK</p>
--	--	--	--	--	--	--

Część B: Realizacja celów priorytetowych wynikających z budżetu państwa w układzie zadaniowym w roku 2021

Lp.	Cel	Mierniki określające stopień realizacji celu			Planowane podzadania budżetowe służące realizacji celu	Podjęte podzadania budżetowe służące realizacji celu
		Nazwa	Planowana wartość do osiągnięcia na koniec roku, którego dotyczy plan	Osiągnięta wartość na koniec roku, którego dotyczy sprawozdanie		
1	2	3	4	5	6	7
1.	Zapewnienie bezpiecznego dostępu do morskich portów od strony morza	Wskaźnik bezpiecznych zawinięć statków do portów morskich w danym roku (%) Dostępność usług wsparcia żeglugi w ciągu roku (%) Wskaźnik stanu gotowości jednostek ratowniczych (w %)	95 99,8 96	99,83 99,8 96	19.3.2. Administracja morska, bezpieczeństwo żeglugi morskiej i ratownictwo morskie.	19.3.2. Administracja morska, bezpieczeństwo żeglugi morskiej i ratownictwo morskie.
2.	Zapewnienie dostępu do edukacji na poziomie wyższym	Udział liczby studentów kształconych zgodnie z Konwencją STCW w ogólnej liczbie studentów, których kształcenie finansowane jest z budżetu państwa (w os/os i w %)	2983/5628 (53%)	2268/4383 (51,64%)	1. Wspieranie działalności naukowej i dydaktycznej. 2. Wsparcie procesu kształcenia. 3. Utrzymanie i rozwój infrastruktury szkolnictwa wyższego i nauki.	1. Wspieranie działalności naukowej i dydaktycznej. 2. Wsparcie procesu kształcenia. 3. Utrzymanie i rozwój infrastruktury szkolnictwa wyższego i nauki.

3.	Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu i postoju statków na śródlądowych drogach wodnych	Liczba statków, w których stwierdzono uchybienia w stosunku do ogólnej liczby przeprowadzonych inspekcji statków (szl./szł.) Długość dróg wodnych śródlądowych poddanych inspekcji (w km)	510 / 3400 (15%) 3 662	590/3192 (16,26%) 2 681	Nadzór Ministra nad działalnością Dyrektorów Urzędów Żeglugi Śródlądowej w zakresie: 1) przeprowadzania inspekcji statków na śródlądowych drogach wodnych, 2) kontrola stanu na śródlądowych drogach wodnych	Nadzór Ministra nad działalnością Dyrektorów Urzędów Żeglugi Śródlądowej w zakresie: 1) przeprowadzania inspekcji statków na śródlądowych drogach wodnych, 2) kontrola stanu znakowania na śródlądowych drogach wodnych
4.	Zwiększenie możliwości transportowych śródlądowych dróg wodnych	Ilość ładunków przetransportowanych śródlądowymi drogami wodnymi (tony)	4 843 tys. ton	3990 tys. ton	Realizacja działań zmierzających do poprawy i zwiększenia potencjału transportowego śródlądowych dróg wodnych, w tym wykonywanie prac inwestycyjnych i utrzymaniowych przez administrację dróg wodnych oraz kształtowanie warunków funkcjonowania i rozwoju żeglugi śródlądowej.	1. Działania nadzorcze polegające na monitoringu Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej/Ministerstwa Infrastruktury realizacji projektów inwestycyjnych na drogach wodnych, współfinansowanych ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2013-2020 przez Wody Polskie. Projekty te mają na celu przywrócenie stabilnych warunków nawigacyjnych na głównym szlaku żegludowym w Polsce – Odrzańskiej Drodze Wodnej. 2. Bieżąca współpraca z armatorami śródlądowymi poprzez: 2.1 codzienną publikację komunikatów hydrologicznych w

						<p>sprawie warunków nawigacyjnych na drogach wodnych, dokonywaną przez Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej i Urzędy Żeglugi Śródlądowej.</p> <p>2.2 działalność Systemu Usług Informacji Rzecznej (RIS) zapewniającego stałą wymianę informacji między użytkownikami dróg wodnych;</p> <p>2.3 funkcjonowanie grup roboczych przy Wodach Polskich i Urzędach Żeglugi Śródlądowej dedykowanych armatorom śródlądowym;</p> <p>2.4 zmiany legislacyjne dot. zniesienia opłat za drogi wodne (efekty zmian prawdopodobnie będą widoczne w 2022 r.)</p> <p>3. Wsparcie finansowe armatorów – funkcjonowanie systemu wsparcia dla modernizacji floty statków żeglugi śródlądowej w oparciu o środki Finansowe Funduszu Żeglugi Śródlądowej.</p> <p>4. Kontynuacja prac nad opracowaniem spójnej polityki rozwoju żeglugi śródlądowej – programami rozwoju śródlądowych dróg wodnych, które mają pełnić rolę krótkookresowej i długookresowej strategii Rządu RP w zakresie rozwoju sektora transportu wodnego śródlądowego.</p>
--	--	--	--	--	--	---

5.	Zapewnienie zrównoważonego gospodarowania wodami	Stopień realizacji, przez PGW Wody Polskie, zadań ujętych w planach zarządzania ryzykiem powodziowym (PZRP) oraz programie wodno-środowiskowym kraju (aPWŚK) (w %)	100%	100%	<p>1. Kształtowanie, ochrona i wykorzystanie zasobów wodnych.</p> <p>2. Ochrona przeciwpowodziowa.</p>	<p>Realizacja zadań wchodzących w skład zadania jest prowadzona przez 2 Departamenty KZGW PGW WP, tj. Departament Ochrony przed Powodzią i Suszą oraz Departament Zarządzania Środowiskiem Wodnym. W 2021 r. zostały zrealizowane poniższe zadania:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kampania edukacyjna dotycząca gospodarowania wodami - realizacja działań nietechnicznych wynikających z PZRP (plany zarządzania ryzykiem powodziowym); prowadzenie działań informacyjno-promocyjnych dotyczących zagrożenia powodziowego i ochrony przed nim - prowadzenie monitoringu realizacji działań w ramach PZRP <p>Zadania zrealizowane:</p> <p>4. Program realizacji zadań związanych z utrzymaniem wód oraz pozostałego mienia Skarbu Państwa związanego z gospodarką wodną na rok 2021 został przeanalizowany przez WDW (d.WU) DGWIŻŚ. Program jest w uzgodnieniu i zatwierdzeniu ministra</p>
						<p>1. Plany gospodarowania wodami (PGW) – (9 szt.);</p> <p>a. przeprowadzenie konsultacji społecznych projektów II aktualizacji PGW (zgodnie z art. 319 ust. 4 pkt 3 ustawy – Prawo wodne);</p> <p>b. przyjęcie w drodze rozporządzenia II aktualizacji PGW (zgodnie z art. 321 ustawy – Prawo wodne).</p>
						<p>Liczba dokumentów planistycznych przyjętych/uzgodnionych/zatwierdzonych(szt.)</p>

	<p>2. Plany zarządzania ryzykiem powodziowym (PZRP) – (6 szt.):</p> <ul style="list-style-type: none"> a. przeprowadzenie konsultacji społecznych projektów aktualizacji PZRP (zgodnie z art. 173 ust. 6 ustawy – Prawo wodne); b. uzgodnienie sposobu i zakresu uwzględniania uwag z konsultacji społecznych z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej (zgodnie z art. 173 ust. 9 ustawy – Prawo wodne); c. przyjęcie w drodze rozporządzenia aktualizacji PZRP (zgodnie z art. 173 ust. 16 ustawy – Prawo wodne). <p>3. Krajowy program ochrony wód morskich (1 szt.):</p> <ul style="list-style-type: none"> a. uzgodnienie projektu programu wód morskich z członkami Rady Ministrów; b. przedłożenie Komisji Europejskiej projektu programu wód morskich; c. przeprowadzenie procedury legislacyjnej celem przyjęcia przez RM programu ochrony wód morskich w drodze rozporządzenia. <p>4. Program realizacji zadań związanych z utrzymaniem wód oraz pozostałego mienia Skarbu Państwa związanego z gospodarką wodną (1 szt.):</p> <ul style="list-style-type: none"> a. analiza opracowanego przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie projektu Programu 	<p>właściwego do spraw żeglugi śródlądowej w zakresie śródlądowych dróg wodnych oraz ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej, zgodnie z ustawą Prawo wodne.</p> <p>5. Program inwestycyjny w zakresie poprawy jakości i ograniczenia strat wody przeznaczony do spożycia przez ludzi (1 szt.):</p> <ul style="list-style-type: none"> a. opracowanie ostatecznej wersji dokumentu.
--	---	--

						<p>realizacji zadań związanych z utrzymaniem wód oraz pozostałego mienia Skarbu Państwa związanego z gospodarką wodną;</p> <p>b. zatwierdzenie Programu realizacji zadań związanych z utrzymaniem wód oraz pozostałego mienia Skarbu Państwa związanego z gospodarką wodną.</p> <p>5. Program inwestycyjny w zakresie poprawy jakości i ograniczenia strat wody przeznaczony do spożycia przez ludzi (1 szt.):</p> <p>a. opracowanie ostatecznej wersji dokumentu.</p>	
--	--	--	--	--	--	--	--

Część C: Realizacja innych celów w roku 2021

Lp.	Cel	Mierniki określające stopień realizacji celu			Najważniejsze zadania służące realizacji celu	Najważniejsze podjęte zadania służące realizacji celu
		Nazwa	Planowana wartość do osiągnięcia na koniec roku, którego dotyczy sprawozdanie	Osiągnięta wartość na koniec roku, którego dotyczy sprawozdanie		
1	2	3	4	5	6	7
1.	Zapewnienie finansowania usług transportu kolejowego.	Liczba pasażerokilometrów finansowanych w ramach przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych (w mln).	7 155,4	7 072,2	Dofinansowanie kolejowych pasażerskich przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych.	Dofinansowanie kolejowych pasażerskich przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych.
2.	Transpozycja przepisów unijnych przyjętych w ramach tzw. Części socjalnej Pakietu Mobilności I do polskiego porządku prawnego.	Liczba zmienianych/nowych aktów prawnych.	4	0	Przygotowanie i przyjęcie ustaw wdrażających tzw. część socjalną Pakietu Mobilności I.	Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw został przyjęty przez Sejm i przekazany do Senatu RP.

3.	<p>Transpozycja do ustawodawstwa polskiego unijnych przepisów. Ponadto celem jest zmiana przepisów w zakresie m.in. szkolenia osób zamierzających lub wykonujących przewóz drogowy na stanowisku kierowcy, nadzoru nad ośrodkami szkolenia oraz dostosowania obiegu dokumentów i danych do potrzeb wynikających z projektowanych zmian. Dodatkowo celem jest zmiana przepisów w zakresie procedury uzyskiwania prawa jazdy, zawieszania uprawnień do kierowania pojazdami oraz wydawania karty kwalifikacji kierowcy.</p>	Liczba zmienianych / nowych aktów prawnych.	5	1	Przygotowanie, przeprowadzenie i przyjęcie projektowanej ustawy.	Przygotowanie, przeprowadzenie i przyjęcie projektowanej ustawy.
4.	<p>Utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa urządzeń technicznych w transporcie drogowym,</p>	Liczba przeprowadzonych działań technicznych obejmująca liczbę przeprowadzonych badań technicznych i przeegzaminowanych osób.	156 127	211 189	<p>1. Dozór techniczny w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji urządzeń typy pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części pojazdu.</p> <p>2. Prowadzenie spraw w zakresie homologacji urządzeń technicznych.</p>	<p>1. Dozór techniczny w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji urządzeń technicznych.</p>

kolejnym i śródlądowym.				2. Prowadzenie spraw w zakresie homologacji typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części pojazdu.
5. Poprawa bezpieczeństwa transportu drogowego.	Liczba przeprowadzonych kontroli drogowych w roku w stosunku do liczby zaplanowanych kontroli w roku (%).	100% (120 252)	132% (158 910)	Bieżące wykonywanie kontroli drogowych przez WITD; Bieżąca analiza i monitorowanie liczby przeprowadzonych kontroli drogowych oraz wyników kontrolnych przez WITD; Monitorowanie stopnia realizacji przez WITD kontroli drogowych określonych w Ramowych Planie Kontroli ITD na 2021 r.
	Liczba zrealizowanych tras patrolowych w roku.	2400	2507	Bieżące aktualizowanie planów kontroli.
	Liczba zastosowanych rozstrzygnięć w przewodzonych czynnościach wyjaśniających w stosunku do ogólnej liczby ujawnionych naruszeń.	Dążenie do uzyskania wskaźni- ka na poziomie 56%	1. Prowadzenie czynności wyjaśniających w sprawach o wykroczenia poprzez zapisów naruszeń, generowanych wezwania do właścicieli/posiadaczy pojazdów, analizę materiału dowodowego, wystawianie mandatów karnych, podejmowanie czynności zmierzających do skierowania wniosków o ukaranie do sądów powszechnych.	1. Prowadzenie czynności wyjaśniających w sprawach o wykroczenia poprzez weryfikację zapisów naruszeń, generowanie

				<p>2. Podejmowanie działań mających na celu wprowadzenie zmian prawnych wymuszających odmienny sposób procesowania naruszeń w systemie teleinformatycznym.</p>	<p>wzwań do właścicieli/posiadaczy pojazdów, analizę materiału dowodowego, wystawianie mandatów karnych, podejmowanie czynności zmierzających do skierowania wniosków o ukaranie do sądów powszechnych. 2. Podejmowanie działań mających na celu wprowadzenie zmian prawnych wymuszających odmienny sposób procesowania naruszeń w systemie teleinformatycznym.</p>
<p>6. Poprawa jakości, dostępności transportu drogowego.</p>	<p>Liczba weryfikacji ważnych wydanych świadectw kierowców w danym roku kalendarzowym w stosunku do liczby świadectw kierowców na dzień 31 grudnia 2020 r.</p>	<p>Dążenie do uzyskania wskaźnika 20% skontrolowanych świadectw kierowców</p>	<p>9,36%</p>	<p>Przeprowadzenie czynności wyjaśniających i postępowania administracyjnego mającego na celu weryfikację spełnienia przez przedsiębiorcę wymogu właściwego wykorzystania wydanych świadectw kierowców (niespełnienie warunków bądź podanie nieprawdziwych informacji) oraz spełnienia wymogów przy przedłużeniu ważności świadectw kierowców.</p>	<p>Przeprowadzenie czynności wyjaśniających i postępowania administracyjnego mającego na celu weryfikację spełnienia przez przedsiębiorcę wymogu właściwego wykorzystania wydanych świadectw kierowców (niespełnienie warunków bądź podanie nieprawdziwych</p>

					informacji)) oraz spełnienia wymogów przy przedłużeniu ważności świadectw kierowców.
			250	361	Przeprowadzenie czynności wyjaśniających i postępowania administracyjnego mającego na celu weryfikację spełnienia przez przedsiębiorcę wymogów do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego.
			250	449	Przeprowadzenie czynności wyjaśniających i postępowania administracyjnego w przedmiocie spełnienia wymogu dobrej reputacji.
			100% (26 kontroli)	104% (27 kontroli)	Realizacja zaplanowanych na 2021 rok kontroli wewnętrznych i inspekcyjnych w jednostkach Inspekcji
7.	Poprawa efektywności realizacji działań kontrolnych prowadzonych przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego	Liczba przeprowadzonych kontroli wewnętrznych i inspekcyjnych w roku w stosunku do liczby zaplanowanych w/w kontroli w roku (%).	Liczba postępowań administracyjnych w przedmiocie spełnienia wymogu dobrej reputacji przez podmioty wskazane w art. 7d ust. 1 ustawy o transporcie drogowym.	Liczba postępowań administracyjnych przeprowadzonych w związku z kontrolą z art. 83 ustawy o transporcie drogowym.	Realizacja zaplanowanych na 2021 rok kontroli wewnętrznych i inspekcyjnych w jednostkach Inspekcji
					Bieżące rozpatrywanie wpływających skarg

				<p>wyjaśniających i sprawdzających dotyczących zgłaszania skarg w ramach działalności merytorycznej Biura Nadzoru Inspekcyjnego.</p> <p>3. Analiza efektywności podejmowanych przez inspektorów czynności kontrolnych oraz opracowywanie nowych metod, taktyk i sposobów prowadzenia kontroli.</p>	<p>dotyczących działalności kontrolnej ITD oraz prowadzenie czynności wyjaśniających w tym zakresie.</p> <p>Prowadzenie bieżącego monitoringu w zakresie sporządzonej dokumentacji kontrolnej z wykorzystaniem systemu CEN.</p> <p>Monitorowanie i przekazywanie do jednostek ITD informacji, wytycznych i aktów prawnych w obszarze kontroli transportu drogowego.</p>
8.	Realizacja celów polskiej polityki transportowej w aspekcie międzynarodowym.	Liczba podjętych inicjatyw, proponowanych działań.	90% ⁴	90%	<p>Ponizsze cele, z uwagi na pandemię koronawirusa, w dalszym ciągu są realizowane w hybrydowej formie - prac analitycznych i przygotowań do</p> <p>1) Realizacja polskich interesów na forum Unii Europejskiej oraz kontaktach z państwami spoza UE.</p> <p>2) Kontynuacja ścisłej współpracy z państwami bałtyckimi, V4 i Rumunią w zakresie projektów infrastrukturalnych na osi północ-południe.</p> <p>3) Promowanie międzynarodowego szlaku Via Carpatia, w tym w ramach starań o jej wpisanie do sieci bazowej TEN-T oraz w kontekście Bałkanów Zachodnich.</p>

⁴ Wartość 90% wskazana ze względu na specyfikę wydarzeń międzynarodowych, których realizacja zależy od wielu czynników, na których ministerstwo nie ma wpływu, np. pilne i nieprzewidziane zobowiązania członków Kierownictwa Ministerstwa lub odwołanie konferencji przez organizatora/warunki pogodowe.

<p>4) Rozwój bazy prawno-traktatowej w kontaktach dwustronnych z sąsiadami. 5) Działania zabezpieczające polskie interesy w kontekście rozwoju transportu kolejowego między Europą i Azją. 6) Rozwój inicjatywy Trójmorza. 7) Inicjatywy studyjne, wymiana doświadczeń.</p>	<p>spotkań oraz odbywaniu bezpośrednich rozmów. Zauważalna jest także tendencja do powrotu do standardowej formy odbywania spotkań oraz ich stopniowa intensyfikacja. W perspektywie 1) Realizacja polskich interesów na forum Unii Europejskiej oraz kontaktach z państwami spoza UE. 2) Kontynuacja ścisłej współpracy dwustronnej i wielostronnej z państwami bałtyckimi, V4 i Rumunią w zakresie projektów infrastrukturalnych na osi północ-południe w tym stałej poprawy jakości infrastruktury odcinków przygranicznych w ramach procesu likwidacji</p>

<p>wąskich gardel – w szczególności stałe monitorowane działań podejmowanych w poszczególnych krajach pomimo pandemii. 3) Promowanie Międzynarodowe- go szlaku Via Carpatia, w tym w ramach starań o jej wpisanie do sieci bazowej TEN-T oraz w kontekście Trójmorza oraz Bałkanów Zachodnich – stałe włączenie tematu do materiałów na spotkania wysokiego szczebla, monitorowanie działań innych krajów. 4) Rozwój bazy prawnoaktowa- wej w kontaktach dwustronnych z sąsiadami. 5) Działania zabezpieczające polskie interesy w kontekście rozwoju transportu kolejowego między Europą i Azją – monitorowanie działań innych krajów, w tym podejmowanych</p>						
---	--	--	--	--	--	--

						<p>inwestycji. 6) Rozwój inicjatywy Trójmorza - identyfikacja i wdrażanie zadań infrastrukturalnych wpisujących się we wspólny zakres interesów gospodarczych regionu, monitorowanie działań innych krajów. 7) Inicjatywy studyjne, wymiana doświadczeń.</p>
9.	<p>Zapewnienie obsługi Pełnomocnika Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego w zakresie przygotowania projektu Programu w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 10 maja 2018 roku o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz.U. z 2018 r., poz. 1089) oraz podejmowania działań zmierzających do jego realizacji.</p>	<p>Terminowa obsługa Pełnomocnika w zakresie realizowanych zadań.</p>	<p>100% w zakresie przygotowania zaplanowanych etapów Programu i przystąpienie do jego realizacji.</p>	<p>100%</p>	<p>Utrzymywanie w strukturze Ministerstwa Infrastruktury Biura Pełnomocnika Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego dla Rzeczypospolitej Polskiej, którego zadaniami będą:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) obsługa Pełnomocnika w zakresie przygotowania Programu; 2) obsługa Pełnomocnika w zakresie realizacji prowadzenia i koordynowania prac związanych z przygotowaniem analiz, ocen i wniosków oraz projektów aktów prawnych i projektów innych dokumentów; 4) obsługa pełnomocnika w zakresie prowadzenia i koordynowania prac związanych z opiniowaniem projektów zmian rządowych dokumentów strategicznych przed ich przedłożeniem Radzie Ministrów w zakresie infrastruktury transportowej, w szczególności Krajowego Programu Kolejowego i Programu Budowy Dróg Krajowych w zakresie objętym Programem; 	<p>Utrzymywanie w strukturze Ministerstwa Infrastruktury Biura Pełnomocnika Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego dla Rzeczypospolitej Polskiej, którego zadaniami jest:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) obsługa Pełnomocnika w zakresie przygotowania Programu; 2) obsługa Pełnomocnika w zakresie realizacji Programu; 3) obsługa Pełnomocnika w zakresie realizacji Programu;

				<p>5) organizacja i obsługa pełnomocnika w zakresie współpracy z organami publicznymi, państwowymi osobami prawnymi, osobami prawnymi z udziałem Skarbu Państwa oraz organizacjami pozarządowymi i innymi jednostkami organizacyjnymi, w szczególności w zakresie rozpatrywania spraw i zajmowania stanowisk oraz pozyskiwania informacji i dokumentów niezbędnych do realizacji zadań Pełnomocnika.</p>	<p>prowadzenia i koordynowania prac związanych z przygotowaniem analiz, ocen i wniosków oraz projektów aktów prawnych i projektów innych dokumentów;</p> <p>4) obsługa pełnomocnika w zakresie prowadzenia i koordynowania prac związanych z opiniowaniem projektów zmian rządowych dokumentów strategicznych przed ich przedłożeniem Radzie Ministrów w zakresie infrastruktury transportowej, w szczególności Krajowego Programu Kolejowego i Programu Budowy Dróg Krajowych w zakresie objętym Programem;</p> <p>5) organizacja i obsługa Pełnomocnika w zakresie współpracy z organami publicznymi,</p>
--	--	--	--	--	---

	<p>10. Prowadzenie współpracy w formacie Europa Wschodnia – Chiny (17+1) w ramach Sekretariatu Koordynującego ds. Morskich „17+1”</p>	<p>Liczba Maritime Bulletin – publikacja będąca podsumowaniem działań Sekretariatu</p>	<p>4</p>	<p>2</p>	<p>1. Prowadzenie działań integracyjno-promocyjnych regionu Europy Środkowo Wschodniej w zakresie gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej poprzez międzynarodową stronę internetową oraz organizację multilateralnych przedsięwzięć. 2. Prowadzenie współpracy z zagranicznymi odpowiednikami ministerstwa, instytutami, placówkami dyplomatycznymi w państwach formatu 17+1 na poziomie eksperckim poprzez transfer wiedzy i informacji w obszarze zagadnień działalności ministerstwa. 3. Bieżące opracowywanie przeglądu informacji gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej dla placówek dyplomatycznych, administracji morskich państw formatu 17+1 (w tym na portal.gov.pl, social media, Maritime Bulletin).</p>	<p>państwowymi osobami prawnymi, osobami prawnymi z udziałem Skarbu Państwa oraz organizacjami pozarządowymi i innymi jednostkami organizacyjnymi, w szczególności w zakresie rozpatrywania spraw i zajmowania stanowisk oraz pozyskiwania informacji i dokumentów niezbędnych do realizacji zadań Pełnomocnika.</p>
<p>10.</p>	<p>Prowadzenie działań integracyjno-promocyjnych regionu Europy Środkowo Wschodniej w zakresie gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej poprzez międzynarodową stronę internetową oraz organizację multilateralnych przedsięwzięć.</p>	<p>1. Prowadzenie działań integracyjno-promocyjnych regionu Europy Środkowo Wschodniej w zakresie gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej poprzez międzynarodową stronę internetową oraz organizację multilateralnych przedsięwzięć. 2. Prowadzenie współpracy z zagranicznymi odpowiednikami ministerstwa, instytutami, placówkami dyplomatycznymi w państwach formatu 17+1 na poziomie eksperckim poprzez transfer wiedzy i informacji w obszarze zagadnień działalności ministerstwa.</p>	<p>4</p>	<p>2</p>	<p>1. Prowadzenie działań integracyjno-promocyjnych regionu Europy Środkowo Wschodniej w zakresie gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej poprzez międzynarodową stronę internetową oraz organizację multilateralnych przedsięwzięć. 2. Prowadzenie współpracy z zagranicznymi odpowiednikami</p>	<p>państwowymi osobami prawnymi, osobami prawnymi z udziałem Skarbu Państwa oraz organizacjami pozarządowymi i innymi jednostkami organizacyjnymi, w szczególności w zakresie rozpatrywania spraw i zajmowania stanowisk oraz pozyskiwania informacji i dokumentów niezbędnych do realizacji zadań Pełnomocnika.</p>

					<p>ministerstwa, instytutami, placówkami dyplomatycznymi w państwach formatu 17+1 na poziomie eksperckim poprzez transfer wiedzy i informacji w obszarze zagadnień działalności ministerstwa.</p> <p>3. Bieżące opracowywanie przeglądu informacji gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej dla placówek dyplomatycznych, administracji morskich państw formatu 17+1 (w tym na portal.gov.pl, social media, Maritime Bulletin).</p>
11.	<p>Realizacja interesów Skarbu Państwa w nadzorowanych podmiotach poprzez efektywne wykonywanie czynności nadzoru właścicielskiego w spółkach z udziałem Skarbu Państwa</p>	<p>Realizacja zwyczajnych walnych zgromadzeń/ zgromadzeń wspólników w nadzorowanych spółkach z większościami udziałem Skarbu Państwa w terminie ustawowym (w %)</p>	100	100	<p>1. Rozpatrywanie spraw wnoszonych, uczestnictwo w Walnych Zgromadzeniach/ Zgromadzeniach Wspólników.</p> <p>2. Bieżące czynności nadzorcze w zakresie działalności podmiotów.</p>

			100	100	Monitorowanie, egzekwowanie i gromadzenie w formie tradycyjnej i elektronicznej (baza danych) informacji kwartalnych spółek z większościami udziałem Skarbu Państwa (w %)		Weryfikacja bieżąca, zbiorcza półroczna i roczna przekazywanych informacji kwartalnych.	Weryfikacja bieżąca, zbiorcza półroczna i roczna przekazywanych informacji kwartalnych.
12.	Zapewnienie wsparcia dla rozwoju gospodarki morskiej, żeglugi śródlądowej poprzez kształcenie branżowe/zawodowe	Liczba osób przyjętych w procesie naboru/liczba planowanych (w %)	88,46	77,64			Prowadzenie szkół średnich.	Prowadzenie szkół średnich.
13.	Dostosowanie przepisów krajowych do rzeczywistych warunków wykonywania prac podwodnych	Liczba aktów prawnych opracowywanych w procesie legislacyjnym (w szt.)	2	7			Prowadzenie procesu legislacyjnego	Prowadzenie procesu legislacyjnego
14.	Stymulowanie rozwoju przemysłu okrętowego	Zgromadzenie partnerów zainteresowanych udziałem w projekcie Posidonia 2022 (w szt.) Liczba kwartalnych raportów o stanie przemysłu okrętowego w	1 4	1 4			1. Pozyskiwanie i agregowanie informacji od przedsiębiorców branży stoczniowej i podmiotów branży. Rozpoznawanie potencjału rynków zagranicznych, m.in. z zaangażowaniem placówek dyplomatycznych i dyplomacji ekonomicznej.	1. Pozyskiwanie i agregowanie informacji od przedsiębiorców branży stoczniowej i podmiotów branży.

	zakresie krajowym i międzynarodowym (w szt.)							<p>2. Rozpoznawanie potencjału rynków zagranicznych, m.in. z zaangażowaniem placówek dyplomatycznych i dyplomacji ekonomicznej.</p> <p>3. Prowadzenie działań analitycznych w zakresie przemysłu okrętowego w kraju i za granicą.</p> <p>4. Realizacja Planu na rzecz odpowiedzialnego rozwoju w zakresie przemysłu okrętowego.</p>
--	--	--	--	--	--	--	--	---

CZEŚĆ D: Informacja dotycząca realizacji celów objętych planem działalności na rok 2021

(należy krótko opisać najważniejsze przyczyny, które wpłynęły na niezrealizowanie celów, wystąpienie istotnych różnic w planowanych i osiągniętych wartościach mierników lub podjęcie innych niż planowane zadań służących realizacji celów)

Cześć A

Cel 1

Miernik: Udział długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych (w%)

Czynniki, które wpłynęły na wzrost wartości miernika:

- skrócenie długości torów z ograniczeniami eksploatacyjnymi wprowadzonymi ze względu na zły stan torów,
- wzrost długości torów z dopuszczalnym naciskiem $Q \geq 221$ kN/oś,
- zwiększenie długości odcinków linii kolejowych, na których w stosunku do poprzedniego roku nastąpiło podwyższenie maksymalnej prędkości w stosunku do długości odcinków, na których nastąpiło obniżenie prędkości.

Miernik: Długość eksploatowanych linii kolejowych z prędkością użytkową 160 km/h i wyższą

Czynnikiem, który wpłynął na wzrost wartości miernika była mobilizacja wykonawców pozwalająca na przyspieszenie robót budowlanych.

Miernik: Długość eksploatowanych linii kolejowych z ERTMS (w km)

Głównym czynnikiem, który wpłynął na spadek wartości miernika były opóźnienia inwestycyjne. Nie można pominąć faktu, że częściowo wpływ na ww. sytuację ma również panująca w kraju epidemia COVID-19. W związku z problemami związanymi z wdrażaniem systemu ERTMS Departament Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury wdrożył monitorowanie projektów ERTMS.

Miernik: Liczba zmodernizowanych (oddanych do użytkowania dworców kolejowych (w szt.))

Czynnikiem, który wpłynął na wzrost wartości miernika była mobilizacja wykonawców pozwalająca na przyspieszenie robót budowlanych.

Cel 2

Miernik: Stopień realizacji docelowej sieci dróg szybkiego ruchu

Najważniejsze przyczyny, które wpłynęły na niezrealizowanie celów, wystąpienie różnic w planowanych i osiągniętych wartościach mierników lub podjęcie innych niż planowane zadań służących realizacji celów:

1. Budowa autostrady A1 Tuszyn - Pyrzowice, odc. Tuszyn - gr. woj. śląskiego odc. Tuszyn (bez węzła) - węzeł Belchatów (z węzłem) - pierwotny termin osiągnięcia PnU został przesunięty na II kwartał 2022 r. w związku z uznaniem rozszerzenia Wykonawcy w zakresie opóźnienia w uzyskaniu decyzji ZRID.
2. Budowa autostrady A1 Tuszyn - Pyrzowice, odc. w. Kamieńsk (bez węzła) - w. Radomsko (z węzłem) - brak uzyskania PnU w zakładanym terminie to skutek procedowanych rozszerzeń Wykonawcy w zakresie ZRID oraz warunków pogodowych, uprawniających Wykonawcę do przedłużenia CnU.
3. Budowa drogi S5 Bydgoszcz - Mielno odc. Białe Błota - Szubin - Wykonawca w 2021 roku uzyskał PnU w zakresie wszystkich obiektów inżynierskich. Zakończenie robót na węźle warunkuje możliwość uzyskania PnU dla całego odcinka. Pierwotny termin zakończenia robót oraz oddania do użytkowania zostanie przesunięty po rozpatrzeniu rozszerzeń Wykonawcy.
4. Budowa drogi S7 Lubień - Rabka odc. Lubień - Naprawa - brak uzyskania PnU w zakładanym terminie spowodowany jest wyjątkowo niesprzyjającymi warunkami atmosferycznymi w postaci bardzo niskich temperatur powietrza oraz intensywnych opadów w marcu i kwietniu 2021 r. Wskutek uznanych rozszerzeń Wykonawcy podpisano aneks wydłużający CnU na koniec I kwartału 2022.
5. Budowa drogi S7 Olsztynek - Płońsk, odc. Napierki - Płońsk (S10) odc. Mława - Strzegowo - pierwotny termin zakończenia robót i uzyskania PnU zostanie

przesunięty w związku z procedowaniem PZ w zakresie zwiększonych ilości wymian gruntu dającym Wykonawcy uprawnienie do przedłużenia CnU.

6. Budowa drogi S7 Olsztynek – Płońsk, odc. Strzegowo – Pieńki - w dniu 03.12.2021 r. Wykonawca złożył do WINB wniosek o PnU. Postępowanie zostało jednak zawieszono ze względu na brak kompletnej dokumentacji. Jednocześnie w związku z roszczeniami Wykonawcy, pierwotny termin uzyskania CnU został przesunięty na II kwartał 2022 r.
7. Budowa drogi S7 Olsztynek – Płońsk, odc. Pieńki – Płońsk - w dniu 10.12.2021 r. Wykonawca złożył do WINB wniosek o PnU dla udostępnionego do ruchu odcinka. Wykonawca został wezwany do uzupełnienia braków formalnych. Jednocześnie w związku z procedowanymi roszczeniami termin uzyskania CnU został przesunięty na II kwartał 2022 r.

Miernik: Spadek liczby ofiar śmiertelnych w wyniku zdarzeń drogowych (%)

Z analizy ostatecznych statystyk na dzień 23.02.2022 r. Komendy Głównej Policji dotyczących liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych porównujących rok do roku wynika, że w 2021 roku odnotowano znaczny, bo aż o 9,9% spadek liczby ofiar śmiertelnych w wyniku zdarzeń drogowych. Ostateczne dane z Policyjnego systemu SEWIK za 2021 rok po uwzględnieniu ofiar śmiertelnych, które w ciągu 30 dni od daty zdarzenia drogowego zmarły w szpitalu w wyniku odniesionych obrażeń/ zmiany kwalifikacji przyczyn zgonu (30-dniowy okres zbierania danych za miesiąc poprzedni tzw. domarcia), tj. do 31 stycznia 2022 roku wykazały, iż w 2021 roku było 2245 ofiar śmiertelnych. Planowana wartość miernika do osiągnięcia na koniec 2021 roku zaplanowana była na poziomie 5%, tak więc nastąpił blisko dwukrotny spadek zaplanowanej wartości.

Należy podkreślić, że pomimo wprowadzenia na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej poważnych ograniczeń prowadzenia działalności związanej z organizacją, promocją lub zarządzaniem imprezami, takimi jak targi, wystawy, kongresy, konferencje, spotkania, włączając działalność polegającą na zarządzaniu i dostarczaniu pracownikom do obsługi terenów i obiektów, w których te imprezy mają miejsce (ujętej w Polskiej Klasyfikacji Działalności w podklasie 82.30.Z), kolejnymi aktami normatywnymi: ustawą z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz.U. z 2020 r., poz. 374, z późn. zm.); ustawą o zmianie ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych oraz niektórych innych ustaw z dnia 31 marca 2020 r. (Dz.U. z 2020 r. poz. 568) oraz rozporządzeniem Rady Ministrów: z dnia 6 maja 2021 r. w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii (Dz.U. z 2021 r. poz. 861 z późn. zm) oraz z dnia 29 listopada 2021 r. w sprawie zakazów w ruchu lotniczym (Dz.U. z 2021 r. poz. 2176 z późn. zm), zrealizowano działania dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego przez Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (SKR) i osiągnięto tak znaczny spadek wartości miernika.

W roku 2021 były kontynuowane prace nad przygotowaniem Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 (NPBRD 2021-2030), który po międzyresortowych konsultacjach został przyjęty w 2021 roku. Jego zakres opiera się o doświadczenia dotychczasowych programów prewencyjnych, z uwzględnieniem najnowszych trendów i najsukuczniejszych rozwiązań, a przede wszystkim w oparciu o jasno zdefiniowaną wizję oraz zasady realizacji. Dodatkowo NPBRD 2021-2030 jest dokumentem wypełniającym w Polsce warunek podstawowy dla sektora transportowego, wynikający z projektowanego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady, ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące funduszy Polityki Spójności w perspektywie 2021-2027. NPBRD 2021-2030 stanowi krajową strategię w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w której dokonano podsumowania oceny zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Uzupełnieniem ww. krajowej strategii brd są dokumenty tworzące ramy finansowe do realizacji inwestycji infrastrukturalnych, tj. Program Budowy Dróg Krajowych do 2023 r. i jego kontynuacja, Program Budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030 oraz Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024 i zawierający elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz Program Utrzymania Dróg Krajowych na lata 2020-2030, który będzie kontynuował założenia Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024 począwszy od roku 2025.

Pomimo prowadzonych w sposób ciągły niezależnie od ograniczeń wynikających ze stanu epidemii COVID-19 intensywnych prac inwestycyjnych nad rozbudową i poprawą infrastruktury drogowej w Polsce, wciąż głównym czynnikiem wpływającym na liczbę wypadków drogowych z największym skutkiem w tym utratą życia pozostaje człowiek. Ograniczenie wpływu tego czynnika determinuje osiągnięcie znacznej redukcji wypadków z udziałem ofiar śmiertelnych na polskich drogach i stanowi największe wyzwanie na kolejną dekadę. Należy podkreślić, iż przystępując do programowania działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w nowej perspektywie 2021-2030, należy uwzględnić dokumenty strategiczne oraz rekomendacje międzynarodowe i krajowe, które swoim zakresem obejmują zagadnienia związane z obszarem bezpiecznego systemu transportowego. W związku z powyższym etap uzgodnienia i zatwierdzenia

NPBRD 2021 – 2030 został zakończony w 2021 roku. W ten sposób planowane i podejmowane działania wpisują się w realizację zarówno międzynarodowej jak i krajowej polityki transportowej. Jednocześnie przyjęty nowy NPBRD 2021-2030 jest spójny z najważniejszymi rekomendacjami międzynarodowymi (Organizacja Narodów Zjednoczonych, Unia Europejska), a także kluczowymi dokumentami krajowymi, odnoszącymi się bezpośrednio lub pośrednio do problematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Cel 3

Miernik: Operacje lotnicze IFR (Instrument Flight Rules) w polskiej przestrzeni powietrznej (liczba operacji)

Wyższe niż zakładane wykonanie miernika wynika z faktu, iż liczba operacji IFR została zaplanowana w oparciu wykonanie za rok 2020, w którym występowały rygorystyczne obostrzenia związane z pandemią COVID-19 i w związku z tym nieprzewidywalna sytuacja na rynku. Ruch lotniczy zaczął się powoli odbudowywać, stąd wykonanie jest powyżej zakładanego planu (ponad 122% wykonania).

Cel 4

Miernik: Udział długości infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza, dla której podjęto działania służące zwiększeniu dostępności i poprawie jakości (budowa, przebudowa, remont) w ogólnej długości infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza w danym roku [w mb/mb]

Wyższe od zaplanowanej wykonanie wartości miernika wynika z korzystnej sytuacji hydrometeorologicznej panującej w 2021 r. Spowodowała ona rozłożenie rumowiska dennego równomiernie wzdłuż toru podejściowego do Świnoujścia, stąd większa ilość pogłębionych mb toru przy wykonaniu zakładanej ilości wydobytych m3 urobku. Ponadto Urząd Morski w Szczecinie pozyskał dodatkowe środki UE, które przeznaczono na prace czerpalne na torach podejściowych do portu w Trzebieży.

Miernik: Poziom zmian wielkości przeladunkowych towarów w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej \geq [%]

Planowana wartość miernika wyniosła $\geq 102\%$. Wartość miernika osiągnięta na koniec roku 2021 wyniosła 108,9%. Na wysokość osiągniętej wartości miernika bezpośredni wpływ ma wielkość przeladunków towarów w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, poziom rozwoju i atrakcyjności tych portów, jak również konkurencja ze strony innych portów, w tym tych bałtyckich.

Większe od zaplanowanej wysokości wykonanie przedmiotowego miernika wynikało z rosnących obrotów cargo w polskich portach morskich, związanych z obsługą gospodarki odrabiającej straty po pandemii oraz wracającej do poziomu sprzed jej wystąpienia. Warto zauważyć, że w roku 2020 przeladunki w polskich portach morskich uległy nieznacznemu zmniejszeniu względem roku 2019, co też przełożyło się na nieco mniejszą bazę porównawczą dla lat 2021 i 2020. Pomimo trudnych warunków kontynuowane były również działania inwestycyjne na rzecz polskich portów morskich, które skutkowały dalszym zwiększaniem ich potencjału, podnoszeniem ich konkurencyjności na wymagającym rynku transportu morskiego oraz służyły angażowaniu ich w obsługę dodatkowych potoków ładunków – co znalazło odzwierciedlenie w ww. wartości wskaźnika.

Miernik: Ilość zadań realizowanych w ramach prac przygotowawczych projektu budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską (w szt.)

Zadanie nr 3: Rozpoczęcie robót pogłębiarskich na rzece Elbląg do realizacji w 2022 r. planowane jest do realizacji w 2022 r. Niezależnie od powyższego uzyskana wartość miernika odzwierciedla osiągnięty w 2021 r. sukces w realizacji zadania.

Część B

Cel 1

Miernik: Wskaźnik bezpiecznych zawinięć statków do portów morskich w danym roku (%).

Przedmiotowy miernik sprawozdają Urzędy Morskie w Gdyni i w Szczecinie. W 2021 r. podejmowano skuteczne działania służące bezpiecznej żegludze statków, m.in. poprzez szereg inwestycji, dzięki którym zwiększone zostało bezpieczeństwo jednostek wpływających do portów, co spowodowało większe wykonanie wskaźnika.

Cel 2

Miernik: Udział liczby studentów kształconych zgodnie z Konwencją STCW w ogólnej liczbie studentów, których kształcenie finansowane jest z budżetu państwa (%).

Na niższe wykonanie miernika wpłynęło: niż demograficzny; sytuacja epidemiczna w kraju; słabe wyniki matur w związku z pandemią COVID-19, niski poziom wiedzy co skutkuje nieutrzymaniem się na uczelni technicznej w kolejnych latach, spadek zainteresowania wśród młodzieży zawodem marynarza spowodowany obniżeniem wynagrodzeń oraz wydłużeniem kontraktów, kryzys gospodarczy, który dotknął branżę morską, wybór przez potencjalnych kandydatów innej ścieżki kariery morskiej, wzrost liczby cudzoziemców na kierunkach objętych Konwencją STCW, których kształcenie nie jest finansowane z budżetu państwa, konieczność uzyskania wskaźnika SSR na poziomie 13

Cel 3

Miernik: Liczba statków, w których stwierdzono uchybienia w stosunku do ogólnej liczby przeprowadzonych inspekcji statków [szt./szt.]

Miernik nie został w pełni zrealizowany m.in. z powodu:

- w zakresie UŻŚ Bydgoszcz:

1) niższa niż planowana liczba inspekcji wynika z ogłoszonego stanu epidemii, który spowodował ograniczony ruch na wodzie, jak też wygenerował braki zasobów kadrowych uprawnionych do przeprowadzenia inspekcji,

2) w sezonie wiosenno-letnim 2021 r., w okresie intensywnej realizacji zadań ustawowych w terenie, wystąpiły okoliczności o nieprzewidywalnym rozmiarze. Do nich należą m.in. awarie łodzi inspekcyjnych i samochodów służbowych, które spowodowały brak możliwości inspekcji w zaplanowanych terminach.

- w zakresie UŻŚ Wrocław:

1) stan epidemii w kraju,

2) awarie/modernizacje stopni wodnych uniemożliwiających pokonanie odcinka,

3) zachowanie głębokości tranzytowych niezbędnych na przeptynięcie trasy, alarmowe stany wód związanych z opadami deszczu.

Miernik: Długość dróg wodnych śródlądowych poddanych inspekcji [w km]

- w zakresie UŻŚ Bydgoszcz:

1) niższa niż planowany procent śródlądowych dróg wodnych poddanych inspekcji wynika z bardzo niskiego stanu wód na wszystkich rzekach (susza hydrologiczna) m.in. Bug, Narew, Noteć, Warta, Wisła,

2) zamknięcie wybranych odcinków dróg wodnych spowodowanych awariami urządzeń wodnych także przyczyniło się do braku możliwości przejścia statków inspekcyjnych, w terminie dogodnym dla warunków hydrologicznych, zapewniających bezpieczne przeprowadzenie inspekcji szlaku żegludowego.

- w zakresie UZŚ Wrocław:

- 1) brak wpływu na warunki hydrologiczne i meteorologiczne (wysokie / niskie stany wód, uniemożliwiający pokonanie odcinków drogi wodnej), alarmowe stany wód związane z opadami deszczu / zamknięte szlaki żeglugowe, brak możliwości przepłynięcia przez stopień wodny „Przewóz”, weryfikacja szlaku żeglownego rzeki Wisły od km 92+500 do 324+500 niewykonalna ze względu na niski stan wody,
- 2) awarie oraz modernizacje stopni wodnych, uniemożliwiający pokonanie odcinka lub zachowanie głębokości tranzytowych niezbędnych do przepłynięcia trasy.
- 3) stan epidemiczny w kraju.

Cel 4

Miernik: Ilość ładunków przetransportowanych śródlądowymi drogami wodnymi (tony)

Miernik nie został wypełniony zgodnie z planowanym wykonaniem, w szczególności z powodu:

- 1) wpływu epidemii COVID-19 na sektor transportu, w szczególności widoczny w obniżonym poziomie globalnej wymiany handlowej i zakłóceniach łańcucha dostaw, m.in. w przepływie pracowników sektora transportu w UE związany z obostrzeniami (izolacje, kwarantanny, zakazania),
- 2) niedostatecznych warunków nawigacyjnych na drogach krajowych wynikających m.in. z istniejących parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych nie pozwalających na efektywny transport, spowodowane złym stanem infrastruktury transportowej oraz zmianami klimatu (niskie stany wód w sezonie żeglugowym 2021 r.),
- 3) zmian w funkcjonowaniu rynku żeglugowego mających wpływ na konkurencyjność przedsiębiorstw – rosnące koszty stałe wynikające z konieczności modernizacji floty statków oraz brak dostępu do wykwalifikowanej kadry,
- 4) niedostatecznego zagospodarowania dróg żeglownych w Polsce, zarówno pod względem charakteru (rzeki skanalizowane, swobodnie płynące, kanały), jak i parametrów żeglugowych (wymiary śluz, głębokość i szerokość szlaku, wysokości mostów).

Cel 5

Miernik: Liczba dokumentów planistycznych/przyjętych/uzgodnionych/zatwierdzonych (szt.)

Miernik nie został wypełniony, gdyż ograniczenia spowodowane pandemią COVID-19 w 2020 r. skutkowały opóźnieniami w przygotowaniu przeglądu i aktualizacji planów gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy (PGW) i planów zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszarów dorzeczy (PZRP). Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie (PGW WP) opracowały projekty planów, przy udziale wykonawców zewnętrznych, wyłonionych w drodze procedury udzielenia zamówienia publicznego.

PGW WP dokonało wyboru wykonawców prac po przeprowadzeniu przetargu nieograniczonego na realizację ww. usług. Informacja o wyborze wykonawcy przeglądu i aktualizacji planów gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy była przedmiotem odwołania do Krajowej Izby Odwoławczej, której działalność została zawieszona, w związku z początkiem pandemii, tuż po skierowaniu do niej odwołania, co spowodowało opóźnienie w rozpatrzeniu odwołania, a tym samym miało wpływ na opóźnienie terminu rozpoczęcia prac i spowodowało konieczność weryfikacji ich harmonogramu.

W przypadku opracowania projektów PZRP, prócz pandemii COVID-19 na niedotrzymanie terminu zakończenia prac wpłynęło także znaczne opóźnienie w przekazaniu PGW WP przez ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej projektu PZRP od strony morza, w tym morskich wód wewnętrznych.

Powysze zmiany w harmonogramach prac nad projektami PGW i PZRP spowodowały konieczność późniejszego rozpoczęcia lub przedłużenia półrocznych konsultacji społecznych projektów ww. dokumentów i w konsekwencji także późniejsze rozpoczęcie prac nad projektami rozporządzeń w sprawie przyjęcia PZRP i PGW. Jednocześnie opóźnienie w przygotowaniu „Krajowego programu ochrony wód morskich” jest związane z długim procesem uzgadniania sposobu rozpatrzenia uwag i naniesienia stosownych zmian do dokumentu.

Część C

Cel 1

Miernik: Liczba pasażerokilometrów finansowanych w ramach przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych (w mln)

Przynajmniej spadku wartości miernika: w związku z wystąpieniem stanu epidemii wywołanego zakażeniami wirusem SARS-CoV-2 nastąpiło tymczasowe wstrzymanie przemieszczania się pasażerów w transporcie kolejowym wykonywanym z przekroczeniem granicy wschodniej Rzeczypospolitej Polskiej. Dodatkowo nastąpiło skrócenie relacji pociągów przekraczających granice RP w związku z ograniczeniem oferty przewozowej przez kontrahenta zagranicznego.

Cel 2

Miernik: Liczba zmienianych /nowych aktów prawnych.

Realizacja została wydłużona do roku 2022, ponieważ ustawa o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw weszła w życie z dniem 1 marca 2022 r. i dopiero na jej podstawie można było rozpocząć prace nad dwoma projektami rozporządzeń Ministra Infrastruktury:

- w sprawie przeprowadzenia szkolenia mającego na celu przywrócenie zarządzającemu transportem zdolności do kierowania operacjami transportowymi oraz określenia wzoru zaświadczenia o odbyciu tego szkolenia lub złożeniu z wynikiem pozytywnym egzaminu pisemnego,

- zmieniające rozporządzenie w sprawie kart do tachografów cyfrowych.

Natomiast prace nad pozostałymi dwoma rozporządzeniami będą mogły być rozpoczęte dopiero po publikacji rozporządzenia wykonawczego zmieniającego rozporządzenie Komisji (UE) 2016/403 wraz z załącznikiem.

Cel 3

Miernik: Liczba zmienianych /nowych aktów prawnych.

Podczas prowadzonych prac legislacyjnych nad projektem ustawy zmieniającej ustawę o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U.poz. 1997), okazało się, że zaplanowana wartość miernika na rok 2021 dla przedmiotowego celu została określona na zawyżonym poziomie, ponieważ zmian legislacyjnych wymaga mniejsza ilość aktów wykonawczych, niż wcześniej zakładano.

Cel 4

Miernik: Liczba przeprowadzonych działań technicznych obejmująca liczbę przeprowadzonych badań technicznych i przeegzaminowanych osób

Większe wykonanie miernika jest wynikiem przeprowadzenia większej liczby badań w związku z zarejestrowaniem nowych urządzeń pod dozór techniczny.

Cel 5

Miernik: Liczba przeprowadzonych kontroli drogowych w roku w stosunku do liczby zaplanowanych kontroli w roku (%)

Należy wskazać, że w Ramowym Planie RPK ITD zostały zaplanowane 120 252 kontrole drogowe, co stanowiło 25-procentowe obniżenie Ramowego Planu Kontroli ITD na 2022 r. w zakresie kontroli drogowych. Uzasadnieniem obniżenia o 25% w stosunku do pierwotnie zakładanych planów w 2021 r., jak i w 2020 r., jest utrzymująca się (drugi rok z rzędu) pandemia koronawirusa SARS-Cov-2, brak możliwości dokładnego przewidzenia rozwoju sytuacji w zw. z tą pandemią, etapów jej nasilenia, wprowadzanych ograniczeń, w tym zamykania granic, co wpływa na ruch pojazdów i możliwe kontrole, delegowanie inspektorów WITD do realizacji innych istotnych dla Państwa zadań (jak to miało miejsce w 2020 r.), co może wpłynąć bezpośrednio na mniejszą realizację przez WITD zadań

wynikających z Ramowego Planu Kontroli. Ponieważ wszystkie te czynniki ryzyka związane z ograniczeniami pandemicznymi występowały w mniejszym stopniu w 2021 r. niż w 2020 r., to nastąpiło przekroczenie planu do poziomu 132 %. Dodatkowo do przekroczenia planu przyczyniła się większa liczba inspektorów, która wykonywała zadania – zakończenie XX edycji kursu na inspektora transportu drogowego i mniejsza rotacja pracowniczka wskutek niepewnej sytuacji epidemicznej.

Miernik: Liczba zrealizowanych tras patrolowych w roku

Osiągnięcie wyższego od zakładanego miernika wynikało ze zintensyfikowania działań kontrolnych w ramach realizowanych zadań ustawowych związanych z nadzorem nad bezpieczeństwem w ruchu drogowym.

Miernik: Liczba zastosowanych rozstrzygnięć w prowadzonych czynnościach wyjaśniających w stosunku do ogólnej liczby ujawnionych naruszeń

Niezrealizowanie miernika wynikało z braków kadrowych oraz dużej rotacji kadr. Dodatkowo należy wskazać, że wpływ na realizację ww. miernika ma brak efektywnych procedur prawnych, które pozwalałyby na skuteczne egzekwowanie odpowiedzialności za popełnione wykroczenia wobec osób ignorujących wysyłane za pośrednictwem poczty wezwania do wskazania kierującego pojazdem oraz brak dostatecznego uregulowania kwestii związanej z dochodzeniem odpowiedzialności za popełnione wykroczenia w kontekście art. 96 § 3 Kodeksu wykroczeń (niewskazanie osoby, która kierowała pojazdem).

Cel 6

Miernik: Liczba weryfikacji ważnych wydanych świadectw kierowców w danym roku kalendarzowym w stosunku do liczby świadectw kierowców na dzień 31 grudnia 2020 r.

Brak osiągnięcia planowanej wartości miernika związany jest m.in. ze stale wzrastającą ilością wniosków o wydanie świadectw kierowcy oraz wydanych w związku z tym świadectw kierowcy i w konsekwencji wyższa od zakładanej liczba wydanych i ważnych świadectw kierowców na koniec 2020 r. oraz z brakiem dostatecznej liczby osób mogących wykonywać przedmiotowe działania.

Miernik: Liczba postępowań administracyjnych przeprowadzonych w związku z kontrolą z art. 83 ustawy o transporcie drogowym.

Osiągnięta wartość miernika różni się od deklarowanej bowiem planując przedmiotowy miernik nie zidentyfikowano, że zajdzie potrzeba większej liczby weryfikacji związanej z informacjami od zarządzających o zaprzestaniu współpracy z przedsiębiorcami.

Miernik: Liczba postępowań administracyjnych w przedmiocie spełnienia wymogu dobrej reputacji przez podmioty wskazane w art. 7d ust. 1 ustawy o transporcie drogowym.

Osiągnięta wartość miernika różni się od deklarowanej bowiem w 2021 r. uzupełniono skład osobowy sekcji zajmującej się prowadzeniem postępowań, podjęto działania organizacyjne mające na celu zmniejszenie ryzyka nieosiągnięcia zakładanego poziomu miernika oraz ryzyko związane z pandemią zostało skutecznie zmniejszone poprzez zastosowanie działań w zakresie organizacji pracy zdalnej, co spowodowało zwiększenie liczby prowadzonych spraw.

Cel 7

Miernik: Liczba przeprowadzonych kontroli wewnętrznych i inspekcyjnych w roku w stosunku do liczby zaplanowanych w/w kontroli w roku (%).

Większa liczba zrealizowanych kontroli, aniżeli ich zakładana ilość wzięła się z faktu, iż jeden z Zespołów Biura Kontroli Oplaty Elektronicznej został skontrolowany przez Wydział Kontroli Inspekcyjnej GITD dwa razy w ciągu półroczna. Plan przedstawiony do realizacji zakładał przeprowadzenie jednej kontroli w Zespole, ale zorganizowanie kolejnej kontroli w danej jednostce miało na celu dodatkowe zweryfikowanie prawidłowości funkcjonowania i wykonywania zadań służbowych przez inspektorów i wynikało z doraźnych potrzeb.

Cel 10

Miernik: Liczba Maritime Bulletin – publikacja będąca podsumowaniem działań Sekretariatu.

Na nieosiągnięcie zamierzonej wartości miernika wpłynęła pandemia COVID-19, zmiana stacjonarnej formuły spotkań na spotkania on-line, kryzys 17+1 oraz wycofanie się Litwy z formatu.

Z uwagi na narastający kryzys formatu w dotychczasowej formie oraz wycofanie się Litwy (powrót do 16+1) widoczne było zmniejszenie aktywności uczestników. Zorganizowano w formule on-line (pandemia) spotkania ze stroną chińską, w trakcie których nawiązywano m.in. do współpracy w ramach Sekretariatu Morskiego 16+1. Zadania kontynuowane będą w 2022 r.

Cel 12

Miernik: Liczba osób przyjętych w procesie naboru/liczba planowanych (w %)

Osiągnięta wartość miernika na poziomie 88,46% wskazuje na większe jego wykonanie %, tj. odchylenie pozytywne. Oznacza to że de facto przyjęto więcej osób niż planowano. Należałoby zatem dodatkowo wskazać, że szkoły ponadpodstawowe prowadzone przez Ministra Infrastruktury dołożyły wszelkich starań, aby zrekrutować jak największą liczbę uczniów podejmując liczne działania promocyjne. Wyższe wykonanie miernika spowodowane było również osobistymi preferencjami i decyzjami uczniów, na które wpływ miały m. in. wysoka zdawalność matur (ZSM w Świnoujściu) oraz możliwość znalezienia zatrudnienia w zawodzie.

Cel 13

Miernik: Liczba aktów prawnych opracowywanych w procesie legislacyjnym (w szt.)

Odstąpiono od realizacji celu z uwagi na rezygnację ze zmian legislacyjnych w zakresie warunków wykonywania prac podwodnych. Ponownie przeanalizowano zakres zmian oraz zamierzone efekty proponowanych wcześniej zmian, a w konsekwencji stwierdzono brak zasadności w podejmowaniu dalszych działań zmierzających do zmiany aktów prawnych. Powyższe wynikało również z konsultacji przeprowadzanych w ramach procesu legislacyjnego, z których wynikały znaczące rozbieżności w zakresie możliwości uregulowania, czy zmian pierwotnie zaproponowanych.

MINISTER
INFRASTRUKTURY
Andrzej Adamczyk
20.04.22