

**Sprawozdanie z wykonania planu działalności
Ministra Infrastruktury
za rok 2022**

dla działów administracji rządowej: transport, gospodarka morska, gospodarka wodna, żegluga śródlądowa

CZĘŚĆ A: Realizacja najważniejszych celów w roku 2022

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.	<p>Udział długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych (w %).</p> <p>Długość eksploatowanych linii kolejowych z prędkością użytkową 160 km/h i wyższą (w km)</p> <p>Długość eksploatowanych</p>	<p>86%</p> <p>1 850,0</p> <p>1 216,0</p>	<p>91,14%¹</p> <p>1889,9</p> <p>722,939</p>	<p>1) Kształtowanie warunków funkcjonowania i rozwoju transportu kolejowego.</p> <p>2) Efektywne wykorzystanie infrastruktury kolejowej.</p> <p>3) Rozwój infrastruktury kolejowej.</p>	<p>1) Kształtowanie warunków funkcjonowania i rozwoju transportu kolejowego.</p> <p>2) Efektywne wykorzystanie infrastruktury kolejowej.</p> <p>3) Rozwój infrastruktury kolejowej.</p>

¹ Wartość miernika jest zgodna z danymi na 31 grudnia 2022 r. (zgodnie z zapisami umowy na realizację „Rządowego Programu wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku” wartość miernika aktualizowana jest na koniec każdego roku).

		linii kolejowych z ERTMS (w km)				
		Liczba zmodernizowanych (oddanych do użytkowania dworców kolejowych (w szt.))	70	70		
2.	Poprawa jakości, dostępności i stanu bezpieczeństwa transportu drogowego.	Stopień realizacji docelowej sieci dróg szybkiego ruchu	62,2 %	60,7%	Budowa, przebudowa, utrzymanie i remonty sieci dróg publicznych.	Budowa, przebudowa, utrzymanie i remonty sieci dróg publicznych.
		Spadek liczby ofiar śmiertelnych w wyniku zdarzeń drogowych (%).	5 %	-15,5% ²	Realizacja zadań wynikających z Programów Realizacyjnych do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.	Realizacja zadań zaplanowanych w oparciu o plan zakupów komórki organizacyjnej.
3.	Zapewnienie rozwoju transportu lotniczego.	Operacje lotnicze IFR (Instrument Flight Rules) w polskiej przestrzeni powietrznej (liczba operacji)	643 000 ³	626 974	1.Wspieranie rozwoju infrastruktury lotniskowej, nawigacyjnej i dozoru w żegludze powietrznej. 2.Kształtowanie warunków dla rozwoju transportu lotniczego. 3.Realizacja polityki w zakresie lotnictwa cywilnego spójnej ze Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku.	1. Prowadzenie prac legislacyjnych nad projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (UD104). 2. Prowadzenie prac legislacyjnych w zakresie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie ws. licencji i świadectwa kwalifikacji personelu służb ruchu lotniczego. 3. Prowadzenia spraw związanych z

² Ostateczne dane z Policji za 2022 r. z systemu SEWIK wg stanu na 16.02.2023 r.

³ Planowana wartość miernika spójna jest z danymi przekazanymi do projektu budżetu zadaniowego na 2022 r. i wynika z prognozy ruchy wykorzystywanej przez EUROCONTROL/STRATFOR Forecast.

						<p>nieruchomości powojaskowych na cele lotnicze.</p> <p>4. Zakończenie prac nad Planem Skuteczności Działania służb żeglugi powietrznej na trzeci okres odniesienia 2020-2024 (rewizja-maj 2022 r. w związku z wpływem COVID-19 na globalny ruch lotniczy).</p> <p>5. Monitorowanie bieżącej działalności Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.</p> <p>6. Prowadzenie spraw dot. wniosku ws. udzielenia zgody przez Radę Ministrów na podpisanie Kompleksowej Umowy o transporcie lotniczym między państwami członkowskimi Stowarzyszenia Narodów Azji Południowo-Wschodniej, z jednej strony, a Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z drugiej strony.</p> <p>7. Podejmowanie działań wspierających zarządzających portami lotniczymi w zakresie pozyskania środków unijnych na realizację inwestycji na lotniskach mających charakter podwójnego zastosowania w ramach mobilności wojskowej instrumentu Łącząc Europę.</p>
4.	Zwiększenie dostępności portów morskich wraz z poprawą jakości transportu morskiego i	Liczba opracowanych projektów programów rozwoju żeglugi śródlądowej (w	2	1	<p>1. Uzyskanie Wpisu do Wykazu Prac Legislacyjnych i Programowych Rady Ministrów.</p> <p>2. Przeprowadzenie uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.</p>	Opracowano 2 programy rozwoju śródlądowych dróg wodnych, jednak nie zrealizowano wszystkich planowanych działań służących

	wodnego śródlądowego	szt./rok).	47 800/ 382 581 (12,49%)	51 169,76/ 382 581 (13,37%)	3. Procedura Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko. 1. Modernizacja istniejących 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.	realizacji celu. Działania podjęte dla 1 programu 1. Uzyskanie Wpisu do Wykazu Prac Legislacyjnych i Programowych Rady Ministrów. 2. Przeprowadzenie uzgodnień mędzyresortowych i konsultacji publicznych. 3. W trakcie procedury SOOŚ Działania podjęte dla 2 programu: 1. Uzyskanie Wpisu do Wykazu Prac Legislacyjnych i Programowych Rady Ministrów. 1. Modernizacja istniejących 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.
--	-------------------------	------------	--------------------------------	-----------------------------------	--	---

		<p>[w mb/mb]</p> <p>Poziom zmian wielkości przeładunkowych towarów w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej [≥ w %]</p> <p>Ilość zadań realizowanych w ramach prac przygotowawczych projektu budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską [w szt.]</p>	<p>102</p> <p>3</p>	<p>117,8</p> <p>3</p>	<p>1. Ukończenie robót budowlanych w zakresie portu osłonowego na Zatoce Gdańskiej, kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną, śluzy, mostu północnego i południowego nad śluzą oraz sztucznej wyspy.</p> <p>2. Kontynuacja prac związanych z przebudową istniejącego toru wodnego na rzece Elbląg w zakresie obudowy brzegów oraz mostu obrotowego na rzece Elbląg w miejscowości Nowakowo.</p> <p>3. Rozpoczęcie robót czerpalnych na Zalewie Wiślanym.</p>	<p>1. Ukończenie robót budowlanych w zakresie portu osłonowego na Zatoce Gdańskiej, kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną, śluzy, mostu północnego i południowego nad śluzą oraz sztucznej wyspy.</p> <p>2. Kontynuacja prac związanych z przebudową istniejącego toru wodnego na rzece Elbląg w zakresie obudowy brzegów oraz mostu obrotowego na rzece Elbląg w miejscowości Nowakowo.</p> <p>3. Rozpoczęcie robót czerpalnych na Zalewie Wiślanym.</p>
5.	Zwiększenie dyspozycyjności zasobów wodnych i osiągnięcie wysokiej jakości	Przyjęcie dokumentu planistycznego dotyczącego retencji wód (w szt)	1	0	Przyjęcie dokumentu planistycznego dotyczącego retencji wód (w szt)	<p>1. Uzyskanie wpisu do wykazu prac Legislacyjnych i Programowych Rady Ministrów;</p> <p>2. Przeprowadzenie uzgodnień międzyresortowych,</p>

	wód z uwzględnieniem zmian klimatu					opiniowania i konsultacji publicznych.
--	--	--	--	--	--	---

Część B: Realizacja celów priorytetowych wynikających z budżetu państwa w układzie zadaniowym w roku 2022

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 %)	99,85 99,8 96	99,88 99,9 92	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 %)	2910/5481 (53%)	1863/4385 (42%)	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 postępu statków na śródlądowych drogach wodnych	Liczba statków, w których stwierdzono uchybienia w stosunku do ogólnej liczby przeprowadzonych inspekcji statków (szt./szt.) Długość dróg wodnych śródlądowych poddanych inspekcji (w km)	510 / 3400 (15%) 3 662	599/3730 (16,1%) 2 871,3	Nadzór Ministra nad działalnością Dyrektorów Urzędów Żeglugi Śródlądowej w zakresie: 1) przeprowadzania inspekcji statków na śródlądowych drogach wodnych, 2) kontrola stanu oznakowania 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)	4 819 tys. ton	3464,6 tys. ton ⁴	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 realizacji projektów inwestycyjnych na drogach wodnych, współfinansowanych ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Projekty te mają na celu przywrócenie stabilnych warunków nawigacyjnych na głównym szlaku żeglugowym w Polsce – Odrzańskiej Drodze Wodnej. 2. Bieżąca współpraca z armatorami śródlądowymi poprzez: 2.1 codzienna publikację komunikatów hydrologicznych w sprawie warunków nawigacyjnych na drogach

⁴ Dane za 2021 r. – brak danych za rok 2022 (prawdopodobny termin ich publikacji przez GUS lipiec/sierpień 2023).

						<p>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 śródlądowych;</p> <p>3. Wsparcie finansowe armatorów – funkcjonowanie systemu wsparcia dla modernizacji floty statków żeglugi śródlądowe 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.</p>
5.	Zapewnienie zrównoważonego gospodarowania wodami	Liczba przyjętych/zatwierdzonych przez kierownictwo resortu planistycznych i sprawozdawczych dokumentów z obszaru ochrony wód i gospodarowania wodami (szt.)	4	4	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zatwierdzenie przez Ministra Infrastruktury Programu planowanych inwestycji w gospodarce wodnej PGW Wody Polskie. 2. Zatwierdzenie rocznego sprawozdania z realizacji zadań PSH. 3. Zatwierdzenie rocznego sprawozdania z realizacji 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zatwierdzenie przez Ministra Infrastruktury Programu planowanych inwestycji w gospodarce wodnej PGW Wody Polskie - zrealizowane 2. Zatwierdzenie sprawozdania przez Ministra nastąpiło w dniu 29.07.2022 r..

					zadań PSHM. 4. Zatwierdzenie rocznego sprawozdania z realizacji zadań PSBB.	3. Zatwierdzenie sprawozdania przez Ministra nastąpiło w dniu 02.08.2022 r. 4. Zatwierdzenie sprawozdania przez Ministra nastąpiło w dniu 02.08.2022 r.
--	--	--	--	--	--	--

Część C: Realizacja innych celów w roku 2022

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 plan	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).	9 495,6	12 112	Dofinansowanie kolejowych pasażerskich przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych.	Dofinansowanie kolejowych pasażerskich przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych.
2.	Poprawa bezpieczeństwa transportu drogowego.	Liczba przeprowadzonych kontroli drogowych w roku w stosunku do liczby zaplanowanych kontroli w roku (%).	100%	118% (163 780)	Prowadzenie przez WITD kontroli drogowych w krajowym i międzynarodowym transporcie drogowym osób i rzeczy.	Prowadzenie kontroli drogowych dotyczących: <ul style="list-style-type: none"> • przewozu osób, • przewóz osób wykonywanych taksówkami, • dopuszczalnej masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów, • przewozu towarów niebezpiecznych,

						<ul style="list-style-type: none"> • przewozu zwierząt, • transportu odpadów, • szybko psujących się artykułów spożywczych, • czasu pracy kierowców <p>Prowadzenie czynności wyjaśniających i postępowań w sprawach o wykroczenia.</p>
		<p>Liczba przeprowadzonych kontroli drogowych i kontroli statystycznych z wykorzystaniem mobilnych urządzeń rejestrujących w danym roku w stosunku do liczby zrealizowanych patroli w danym roku.</p>	<p>Uzyskanie wskaźnika na poziomie liczbowym o wartości 2,65</p>	3,98	<p>Prowadzenie kontroli drogowych i statystycznych przez inspektorów służby nadzoru nad ruchem drogowym.</p>	<p>Prowadzenie kontroli drogowych i statystycznych przez inspektorów służby nadzoru nad ruchem drogowym.</p>
		<p>Liczba zastosowanych rozstrzygnięć w prowadzonych czynnościach wyjaśniających w stosunku do ogólnej liczby ujawnionych naruszeń.</p>	<p>Uzyskanie wskaźnika na poziomie 56%</p>	61,66	<p>1. Prowadzenie czynności wyjaśniających w sprawach o wykroczenia poprzez weryfikację zapisów naruszeń, generowanych wezwań 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>1. Prowadzenie czynności wyjaśniających w sprawach o wykroczenia poprzez weryfikację zapisów naruszeń, generowanych wezwań do właścicieli/posiadaczy pojazdów, analizę materiału dowodowego,</p>

						<p>wystawianie mandatów karnych, podejmowanie czynności zmierzających do skierowania wniosków o ukaranie do sądów powszechnych.</p> <p>2. Podejmowanie działań mających na celu wprowadzenie zmian prawnych wymuszających odmienny sposób procesowania naruszeń w systemie teleinformatycznym.</p>
3.	Poprawa jakości, dostępności transportu drogowego.	Liczba weryfikacji ważnych wydanych świadectw kierowców w danym roku kalendarzowym w stosunku do liczby świadectw kierowców na dzień 31 grudnia 2021 r.	Dążenie do uzyskania wskaźnika 20% skontrolowanych świadectw kierowców	6,58%	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.	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.

		Liczba wszczętych postępowań administracyjnych przeprowadzonych w związku z kontrolą z art. 83 ustawy o transporcie drogowym.	300	303	Przeprowadzenie czynności wyjaśniających i postępowania administracyjnego mającego na celu weryfikację spełnienia przez przedsiębiorcę wymogów do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego.	Przeprowadzenie czynności wyjaśniających i postępowania administracyjnego mającego na celu weryfikację spełnienia przez przedsiębiorcę wymogów do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego.
		Liczba wszczętych postępowań administracyjnych w przedmiocie spełnienia wymogu dobrej reputacji przez podmioty wskazane w art. 7d ust. 1 ustawy o transporcie drogowym.	300	357	Przeprowadzenie czynności wyjaśniających i postępowania administracyjnego w przedmiocie spełnienia wymogu dobrej reputacji.	Przeprowadzenie czynności wyjaśniających i postępowania administracyjnego w przedmiocie spełnienia wymogu dobrej reputacji.
4.	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 (%).	100%	108% (28 kontroli)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kontrole wewnętrzne i inspekcyjne w jednostkach Inspekcji Transportu Drogowego (w WITD oraz BKOE i Delegaturach terenowych GITD). 2. Rozpatrywanie i przygotowywanie projektów odpowiedzi na skargi dotyczące działalności kontrolnej ITD, w tym wykonywanie czynności wyjaśniających i sprawdzających dotyczących zgłaszania skarg w ramach działalności merytorycznej Biura Nadzoru Inspekcyjnego. 3. Analiza efektywności podejmowanych przez inspektorów czynności kontrolnych oraz opracowywanie nowych metod, taktyk i sposobów prowadzenia kontroli. 	Realizacja kontroli wewnętrznych w jednostkach ITD (analiza efektywności podejmowanych przez inspektorów czynności kontrolnych oraz opracowywanie nowych metod, taktyk i sposobów prowadzenia kontroli). Rozpatrywanie i przygotowywanie projektów

						odpowiedzi na skargi dotyczące działalności kontrolnej ITD.
5.	Utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa urządzeń technicznych w transporcie drogowym, kolejowym i śródlądowym.	Liczba przeprowadzonych działań technicznych obejmująca liczbę przeprowadzonych badań technicznych i przeegzaminowanych osób.	262 103	282 159	1. Dozór techniczny w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji urządzeń technicznych. 2. Prowadzenie spraw w zakresie homologacji typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części pojazdu.	1. Dozór techniczny w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji urządzeń technicznych. 2. Prowadzenie spraw w zakresie homologacji typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części pojazdu.
6.	Usprawnienie organizacji ruchu na drogach krajowych, na których nadzór sprawuje minister ds. transportu.	Ilość przeprowadzonych kontroli (w szt.)	1	1	Weryfikacja organizacji ruchu na drogach krajowych w zakresie zgodności z przepisami oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego.	Weryfikacja organizacji ruchu na drogach krajowych w zakresie zgodności z przepisami oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego.
7.	Poprawa bezpieczeństwa w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych – ADR.	Liczba wykonanych kontroli – (Roczny Plan kontroli Urzędów Marszałkowskich)	Przeprowadzenie kontroli przynajmniej w 8 Urzędach Marszałkowskich	4	Wzmocnienie nadzoru nad Urzędami Marszałkowskimi w przedmiocie procesu szkolenia, uzyskiwania uprawnień oraz wydawania zaświadczeń w zakresie przewozów towarów niebezpiecznych (ADR).	Wzmocnienie nadzoru nad Urzędami Marszałkowskimi w przedmiocie procesu szkolenia, uzyskiwania uprawnień oraz wydawania zaświadczeń w zakresie przewozów towarów

						niebezpiecznych (ADR).
8.	Prowadzenie negocjacji w Radzie i Parlamencie Europejskim dot. rewizji sieci TEN-T, na podstawie opracowanego stanowiska rządu.	Przygotowanie stanowiska Rządu RP do projektu rozporządzenia TEN-T	1	1	1. Konsultacje krajowe po publikacji projektu rozporządzenia. 2. Konsultacje wielostronne (V4) oraz dwustronne z KE i poszczególnymi krajami na temat procedowanej zmiany rozporządzenia. 3. Promowanie polskich priorytetów w rewizji TEN-T (w szczególności Via Carpatia).	1) Przeprowadzono konsultacje społeczne projektu rozporządzenia. 2) Przeprowadzono konsultacje wielostronne (V4) oraz dwustronne z KE i poszczególnymi krajami na temat procedowanej zmiany rozporządzenia. 3) Promowano polskie priorytety w rewizji TEN-T (w szczególności Via Carpatia) podczas spotkań i wydarzeń krajowych i międzynarodowych.
9.	Realizacja celów polskiej polityki transportowej w aspekcie międzynarodowym.	Liczba podjętych inicjatyw, proponowanych działań.	90% ⁵	90%	1) Realizacja polskich interesów na forum Unii Europejskiej oraz kontaktach z państwami spoza UE. 2) Kontynuacja ścisłej współpracy z państwami bałtyckimi, V4 i Rumunią w zakresie projektów infrastrukturalnych na osi północ-południe. 3) Promowanie międzynarodowego szlaku Via Carpatia, w tym w ramach starań o jej wpisanie do sieci bazowej TEN-T oraz w kontekście Bałkanów Zachodnich. 4) Rozwój bazy prawno-traktatowej w kontaktach dwustronnych z sąsiadami. 5) Działania zabezpieczające polskie interesy w kontaktach dwustronnych z sąsiadami, na których Ministerstwo Infrastruktury i Transportu jest stroną w sprawie Rumunii w stan epidemii	1) Realizacja polskich interesów na forum Unii Europejskiej oraz kontaktach z państwami spoza UE. 2) Kontynuacja współpracy z państwami bałtyckimi, V4 i Rumunią

⁵ Wartość 90% wskazana ze względu na specyfikę wydarzeń międzynarodowych, których realizacja nie ma wpływu, np. pilne i nieprzewidziane zobowiązania członków Kierownictwa Ministerstwa Infrastruktury i Transportu, lub dynamiczne stanowiska innych państw i ich gotowość do podejmowania działań i inicjatyw.

				<p>kontekście rozwoju transportu kolejowego między Europą i Azją.</p> <p>6) Rozwój inicjatywy Trójmorza.</p> <p>7) Inicjatywy studyjne, wymiana doświadczeń.</p>	<p>zakresie projektów infrastrukturalnych na osi północ-południe.</p> <p>3) Promowanie międzynarodowego szlaku Via Carpatia i jego kolejowego komponentu Rail Carpatia, w tym w ramach starań o jej wpisanie do sieci bazowej TEN-T oraz w kontekście Bałkanów Zachodnich – stałe włączenie tematu do materiałów na spotkania wysokiego szczebla, monitorowanie działań innych krajów.</p> <p>4) Rozwój bazy prawnotraktatowej w kontaktach dwustronnych z sąsiadującymi krajami sojusznicy.</p> <p>5) Działania zabezpieczające polskie interesy w kontekście rozwoju transportu</p>
--	--	--	--	--	---

						<p>kolejowego między Europą i Azją – monitorowanie działań innych krajów, w tym podejmowanych inwestycji .</p> <p>6) Rozwój inicjatywy Trójmorza - monitorowanie działań innych krajów.</p> <p>7) Inicjatywy studyjne, wymiana doświadczeń.</p>
10.	<p>Prowadzenie współpracy międzynarodowej w formacie Europa Środkowo Wschodnia – Chiny (17+1), w ramach Sekretariatu Koordynującego ds. Morskich „17+1”.</p>	<p>Liczba podjętych inicjatyw, proponowanych działań.</p>	90% ⁶	80%	<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.</p> <p>2. Prowadzenie współpracy z zagranicznymi odpowiednikami ministerstwa, instytucjami, placówkami dyplomatycznymi w państwach formatu 17+1 na poziomie eksperckim poprzez transfer wiedzy i informacji w obszarze zagadnień działalności ministerstwa.</p> <p>3. 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>1) Koordynacja działań podejmowanych przez państwa regionu Europy Środkowo Wschodniej w zakresie inicjatyw integracyjno-promocyjnych w dotychczasowych gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej poprzez kontakty w ramach Sekretariatu Koordynującego ds. Morskich „16+1”.</p> <p>2) Prowadzenie współpracy z zagranicznymi strukturami i podmiotami</p>

⁶ Wartość 90% wskazana ze względu na specyfikę wydarzeń międzynarodowych, których realizacja zależna jest od wielu czynników, na których Ministerstwo nie ma wpływu, np. pilne i nieprzewidziane zobowiązania członków Kierownictwa Ministerstwa lub odwołanie konferencji przez organizatora/warunki gospodarcze i polityczne lub dynamiczne stanowiska innych państw i ich gotowość do podejmowania działań i inicjatyw.

						<p>ministerstwa, instytutami, placówkami dyplomatycznym i w państwach formatu współpracy Europa Środkowo-Wschodnia oraz Chiny na poziomie eksperckim poprzez transfer wiedzy i informacji w obszarze zagadnień działalności ministerstwa.</p> <p>3) Zbieranie ewentualnych informacji z zakresu Gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej dla placówek dyplomatycznych, administracji morskich państw współpracujących w ramach formatu współpracy Europa Środkowo-Wschodnia oraz Chiny „16+1” w tym na portal.gov.pl, social media, Maritime Bulletin).</p> <p>Z uwagi na trwający kryzys formatu w Dotychczasowej formie oraz wycofanie się państw Bałtyckich widoczne jest daleko idące Zmniejszenie aktywności</p>
--	--	--	--	--	--	--

						uczestników. Dodatkowo, wpływ na zmniejszenie aktywności wywarła pandemia Covid-19 oraz obecnie wojna w Ukrainie. Zadania będą kontynuowane w 2023 r.
11.	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.	Terminowa obsługa Pełnomocnika w zakresie realizowanych zadań.	100% w zakresie przygotowania zaplanowanych etapów Programu i przystąpienie do jego realizacji.	---	Utrzymywanie w strukturze Ministerstwa Infrastruktury Biura Pełnomocnika Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego dla Rzeczypospolitej Polskiej, którego zadaniami będzie: 1) obsługa Pełnomocnika w zakresie przygotowania Programu; 2) obsługa Pełnomocnika w zakresie realizacji Programu; 3) obsługa Pełnomocnika w zakresie 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; 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.	
12.	Realizacja interesów Skarbu Państwa w nadzorowanych podmiotach poprzez efektywne wykonywanie czynności nadzoru właścicielskiego w spółkach z udziałem Skarbu Państwa	Realizacja zwyczajnych walnych zgromadzeń/ zgromadzeń wspólników w nadzorowanych spółkach z większościowym udziałem Skarbu Państwa w terminie ustawowym (w %)	100	100	1. Rozpatrywanie spraw wnoszonych, uczestnictwo na Walnych Zgromadzeniach/ Zgromadzeniach Wspólników. 2. Bieżące czynności nadzorcze w zakresie działalności podmiotów.	1. Rozpatrywanie spraw wnoszonych, uczestnictwo w Walnych Zgromadzeniach/ Zgromadzeniach Wspólników. 2. Bieżące czynności nadzorcze w zakresie działalności podmiotów.
		Monitorowanie, egzekwowanie i gromadzenie w formie tradycyjnej i elektronicznej (baza danych) informacji kwartalnych spółek z większościowym udziałem Skarbu Państwa (w %)	100	100	Weryfikacja bieżąca, zbiorcza półroczna i roczna przekazywanych informacji kwartalnych.	Weryfikacja bieżąca, zbiorcza półroczna i roczna przekazywanych informacji kwartalnych.
13.	Zapewnienie wsparcia dla rozwoju gospodarki morskiej, żeglugi śródlądowej poprzez kształcenie branżowe/zawodowe	Liczba osób przyjętych w procesie naboru/liczba planowanych (w %)	77,64	100	Prowadzenie szkół średnich.	Prowadzenie szkół średnich.

14.	Stymulowanie rozwoju przemysłu okrętowego	Organizacja Polskiego pawilonu Narodowego i wydarzeń towarzyszących w ramach Międzynarodowych Targów Morskich Posidonia 2022 (w szt.) Liczba kwartalnych raportów o stanie przemysłu okrętowego w zakresie krajowym i międzynarodowym (w szt.)	1 4	1 4	Pozyskiwanie i agregowanie informacji od związków pracodawców branży stoczniowej i podmiotów branży. Rozpoznawanie potencjału rynków zagranicznych, m.in. z zaangażowaniem placówek dyplomatycznych i dyplomacji ekonomicznej.	Pozyskiwanie i agregowanie informacji od związków pracodawców branży stoczniowej i podmiotów branży. Rozpoznawanie potencjału rynków zagranicznych, m.in. z zaangażowaniem placówek dyplomatycznych i dyplomacji ekonomicznej.

CZĘŚĆ D: informacja dotycząca realizacji celów objętych planem działalności na rok 2022

(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)

Część 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. Głównym powodem osiągnięcia niżej od zakładanej wartości wskaźnika jest opóźnienie w udostępnieniu systemu GSM-R, realizowanego w projekcie POLiS 5.1-20, obejmującym swoim zakresem 13.200 km linii. Dostępność systemu GSM-R ma bezpośredni wpływ na termin ukończenia zadania zabudowy systemu ERTMS/ETCS poziomu 2. System GSM-R stanowi medium transmisyjne dla systemu ERTMS/ETCS poziom 2, zatem jest konieczny do wykonania zabudowy ETCS, przeprowadzenia testów i uruchomienia systemu ERTMS/ETCS.

Cel 2

Miernik: Stopień realizacji docelowej sieci dróg szybkiego ruchu

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

1. Budowa autostrady A1 Tuszyń - Pyrzowice, odc. węzeł Bełchatów (bez węzła) - w. Kamieńsk (z węzłem): zgodnie z Aneksem nr 8 z dnia 30.11.2022 r. określony został nowy czas na ukończenie (CnU) na 20.04.2023 r.
2. Budowa drogi S3 Legnica (A4) - Lubawka, odc. w. Kamienna Góra - granica państwa: w związku z uznaniem roszczenia Wykonawcy (opóźnienia w dostawach materiałów, spowodowane trudną sytuacją rynku budowlanego, wywołaną pandemią COVID-19) wydłużono CnU do dnia 31.03.2023 r. Procedowane są roszczenia, gdzie Wykonawca czuje się uprawniony do kolejnych zmian CnU. Ponadto widoczne są problemy Wykonawcy z odpowiednią mobilizacją co bezpośrednio wpływa na zaawansowanie robót. Uwzględniając zakres robót pozostałych do wykonania, termin realizacji robót umożliwiających oddanie do ruchu z uzyskaniem PnU to III kwartał 2023r.
3. Budowa drogi S7 Elbląg - Olsztynek, odc. Miłomłyn – Olsztynek, odc. S5 Ornowo – Wirwajdy: Kontrakt z terminem realizacji na 28.05.2023 r. Z uwagi na mobilizację Wykonawcy decyzja PnU na trasę zasadniczą została osiągnięta w terminie wcześniejszym, tj. w dniu 15.12.2022 r. Wykonanie Trasy Głównej i uzyskanie PnU w ramach przedmiotowego Kontraktu umożliwiło puszczanie ruchu w dniu 20.12.2022 r.

4. Budowa drogi S17 Warszawa - Garwolin, odc. Warszawa (w. Zakręt) - Warszawa (w. Lubelska). Na zadaniu osiągnięto przejezdność na Czasowej Organizacji Ruchu w zakresie:

- 20.12.2022r. - przejazd nowym przebiegiem DK92, na poziomie -1.

- 21.12.2022r. oddana do ruchu została: jezdnia S17 relacji Warszawa - Lublin oraz Mińsk Mazowiecki - Lublin.

- 22.12.2022r. udostępniona została jezdnia S17 na kierunku Lublin - Warszawa oraz dwa pasy na łącznicy węzła Lubelska, z S2 POW (od Warszawy) w stronę Lublina.

Data uzyskania PnU dla trasy głównej jest planowana na pierwszą połowę marca. Uzyskanie PnU dla pełnego zakresu Kontraktu będzie możliwe po zakończeniu robót na ul. Wschodniej. Roboty na ul. Wschodniej nie mogły być zrealizowane ze względu na tymczasowe prowadzenie po niej ruchu z budowanej drogi S17. Z uwagi na problemy związane z niewłaściwym wykonaniem oznakowania poziomego oraz pojawiającymi się rysami i spękaniem nawierzchni na obu jezdniach S17, ruch został przełożony dopiero w dniach 21-22.12.2022 r. Aktualnie możliwą datą uzyskania PnU dla pełnego zakresu Kontraktu jest 04.2023 r.

5. Budowa drogi S61 obwodnica Augustowa - granica państwa odc. koniec obw. Suwałk - Budzisko (gr. państwa) z obw. Szypliszek koniec obw. Suwałk – Budzisko z obw. Szypliszek – Kontynuacja: Kontrakt z terminem realizacji na 07.04.2023 r. Z uwagi na mobilizację Wykonawcy decyzja PnU na trasę zasadniczą została osiągnięta w terminie wcześniejszym, tj. w dniu 21.12.2022 r. Wykonanie Trasy Głównej i uzyskanie PnU w ramach przedmiotowego Kontraktu umożliwiło puszczenie do ruchu w dniu 22.12.2022 r.

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

Z analizy ostatecznych statystyk na dzień 16.02.2023 r. Komendy Głównej Policji dotyczących liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych porównujących rok do roku wynika, że w 2022 roku odnotowano, znaczny bo, aż o 15,5% spadek liczby ofiar śmiertelnych w wyniku zdarzeń drogowych. Ostateczne dane z Policyjnego systemu SEWIK za 2022 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 2023 roku wykazały, iż w 2022 roku było 1896 ofiar śmiertelnych.

Planowana wartość miernika do osiągnięcia na koniec 2022 roku, zaplanowana była na poziomie -5%, tak więc nastąpił blisko trzykrotny spadek zaplanowanej wartości.

W roku 2022 został przyjęty Program Realizacyjny na lata 2022 – 2023 (w 2022 r. SKR był liderem 5 działań), dokument stanowiący dwuletni plan działań Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Został on przygotowany z uwzględnieniem wszystkich filarów i jest ukierunkowany na przyjęte dla danego okresu priorytety. W ramach przyjętego planu wskazane zostają instytucje/podmioty odpowiedzialne za ich realizację, a także zakres czasowy oraz zestaw wskaźników pokazujących stopień realizacji zadania. Mając na względzie powyższe założenia, Program Realizacyjny 2022 - 2023 zawiera: informację o przyjętych, krótkookresowych priorytetach; informację nt. zadań przypisanych zgodnie z filarami Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 i uwzględniających zdefiniowane priorytety oraz kierunki działań; informację nt. liderów poszczególnych zadań; informację nt. terminów realizacji poszczególnych zadań (lata 2022 – 2023); wskaźniki oceny stopnia realizacji zadania oraz ranking ważności zadań; informację nt. źródła finansowania zadań. 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 najcięższym 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.

Ministerstwo Infrastruktury stale wprowadza szereg zmian w przepisach prawa, które mają na celu poprawić stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. W dniu 1 czerwca 2021 r. znowelizowane zostały przepisy ustawy Prawa o ruchu drogowym, które ujednoliciły dopuszczalną prędkości w obszarze zabudowanym niezależnie od pory dnia, zwiększyły zakres ochrony pieszego w rejonie przejścia dla pieszych, nałożyły obowiązek zachowania szczególnej ostrożności przez pieszego oraz uregulowały kwestie bezpiecznej odległości między pojazdami na autostradach i drogach ekspresowych.

W dniu 10 grudnia 2021 r. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Andrzej Duda podpisał Ustawę z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Ustawa weszła w życie z dniem 1 stycznia 2022 r. Celem ustawy jest poprawa bezpieczeństwa na drogach,

w szczególności poprzez walkę z przestępstwami i wykroczeniami drogowymi oraz wsparcie osób najbliższych ofiar wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym.

Cel 3

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

Planowana wartość miernika (643 000) wynika z prognozy ruchu lotniczego przedstawionej przez EUROCONTROL/STATFOR Forecast Update 2021-2024 (scenariusz 2 – maj 2021 r.). Zgodnie z przedstawioną przez Eurocontrol aktualizacją, prognozowana liczba operacji IFR dla Polski w 2022 r. wg scenariusza BASE prognozy EUROCONTROL/STATFOR z października 2022 r. (źródło: EUROCONTROL 7-Years Forecast 2022-2028, <https://www.eurocontrol.int/forecasting>) wynosi 623 659. Osiągnięta w 2022 r. liczba operacji lotniczych przekracza wartość prognozowaną po aktualizacji.

Tempo odbudowy ruchu lotniczego po pandemii Covid-19 zostało ograniczone agresją zbrojną Federacji Rosyjskiej na Ukrainę trwającą od 24 lutego 2022 r. Wybuch wojny skutkowałam zamknięciem ukraińskiej przestrzeni powietrznej oraz wprowadzeniem szeregu sankcji państw unijnych wobec Rosji (blokady przestrzeni powietrznych, ograniczenia w cywilnym ruchu lotniczym w polskiej przestrzeni powietrznej). Sankcje objęły również Białoruś za wcześniejsze uprowadzenie samolotu Ryanaira oraz wspieranie Federacji Rosyjskiej w agresji w Ukrainie. Część polskiej przestrzeni powietrznej została przeznaczona dla wojska i sił sojuszników.

Cel 4

Miernik: Liczba opracowanych projektów programów rozwoju żeglugi śródlądowej (w szt./rok).

Miernik nie został wypełniony zgodnie z planowanym wykonaniem z powodu przedłużającego się procesu uzyskania Wpisu do Wykazu Prac Programowych i Legislacyjnych Rady Ministrów (1 z programów otrzymał ww. Wpis w dniu 28.12.2022 r.), tym samym niemożliwe było rozpoczęcie realizacji dalszych planowanych działań.

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

Większa od zaplanowanej wartość miernika dotyczy zadań realizowanych przez UM w Szczecinie.

Raportowana wartość miernika „Udział długości infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza, dla której podjęto działania służące zwiększaniu dostępności i poprawie jakości (budowa, przebudowa, remont) w ogólnej długości infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza w danym roku (w mb/mb).” zawiera sumę jednocześnie realizowanych prac o różnym charakterze, tj.:

- zrealizowanych w ramach projektu „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m”,
- prac remontowych w małych portach,
- prac czerpalnych i pogłębiarskich,
- prac konserwacyjnych na polach refulacyjnych.

Głównym czynnikiem wpływającym na odchylenie osiągniętej wartości miernika od planowanej był zakres prac pogłębiarskich i czerpalnych.

O ile prace związane z projektem „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m” zostały zrealizowane dokładnie zgodnie z planem, o tyle planowanie wartości liniowego przebiegu prac czerpalnych i pogłębiarskich ma charakter przybliżony. Dokładny zakres prac czerpalnych i pogłębiarskich niezbędny do wykonania dla utrzymania wymaganych parametrów torów wodnych i podejściowych jest znany dopiero po sondażach hydrograficznych prowadzonych wiosną danego roku (po okresie możliwych zalodzeń i związanych z tym zmian w strukturze dna). W roku 2022 wystąpiła sytuacja, w której (oprócz czynników hydrologicznych) również w efekcie niedawno zakończonych prac w ramach projektu „Modernizacja toru wodnego Świnoujście

-Szczecin do głębokości 12,5 m” kubatura powstałych wypłyceń nie była tak znacząca jak w latach ubiegłych, natomiast występowały one miejscowo na wielu odcinkach torów wodnych. W związku z tym po przeprowadzeniu prac pogłębiarskich i czerpalnych uzyskano oczekiwany efekt pogłębienia do wymaganych wartości na dłuższej linii toru wodnego niż zakładano, przy mniejszej objętości podjętego urobku.

Ponadto wystąpiło nieznaczne (w stosunku do łącznej wartości miernika) negatywne odchylenie od planu związane z przesunięciem zakończenia terminu realizacji zadania „Przebudowa Falochronu Zachodniego i Wschodniego wraz z umocnieniem brzegowym wschodnim w Mrzeżynie”. Zadanie planowo powinno zakończyć się w IV kwartale 2022 r. W związku z uznanym roszczeniem terminowym z tytułu niekorzystnych warunków atmosferycznych zakończenie prac zgodnie z podpisanym aneksem przesunięto do końca marca 2023 r.

Zbieg przedmiotowych okoliczności spowodował łączne wykonanie w 2022 r. wartości miernika przez UM w Szczecinie o 9,4% wyższe niż zaplanowano.

Miernik: Poziom zmian wielkości przeładunkowych towarów w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej >= [%]

Na wynik portów w roku ubiegłym wpływ miał zwiększony import węgla do Polski z różnych kierunków świata (m.in. Kolumbia, RPA, Australia), a także obsługa dodatkowych wolumenów towarów będących przedmiotem handlu zagranicznego Ukrainy (m.in. zboże, ilmenit, ruda żelaza, surówka żelaza, wyroby stalowe). Uzyskana wartość miernika odzwierciedla osiągnięty w 2022 r. sukces w realizacji celu.

Cel 5

Miernik: Przyjęcie dokumentu planistycznego dotyczącego retencji wód (w szt.)

Przyczyną opóźnienia w przyjęciu dokumentu planistycznego dotyczącego retencji wód (Program przeciwdziałania niedoborowi wody dalej: PPNW będący załącznikiem do uchwały Rady Ministrów w sprawie przyjęcia Programu przeciwdziałania niedoborowi wody na lata 2022-2027 z perspektywą do roku 2030) jest przedłużająca się procedura legislacyjna. Ma to związek z uwzględnieniem części uwag zgłoszonych w czasie uzgodnień międzyresortowych, opiniowania i konsultacji publicznych. Przesunięcie terminu przyjęcia PPNW na I kwartał 2023 r. wynika przede wszystkim z długotrwałych uzgodnień dokumentu z Ministerstwem Rolnictwa i Rozwoju Wsi w zakresie uwzględnienia retencji stawowej w treści dokumentu. Aktualnie PPNW jest na końcowym etapie procedury legislacyjnej tj. na etapie uzgodnienia z Departamentem Prawnym MI przed przekazaniem pod obrady Stałego Komitetu Rady Ministrów.

Część B

Cel 1

Miernik: Wskaźnik stanu gotowości jednostek ratowniczych (w %)

Wskaźnik gotowości jednostek ratowniczych za 2022 rok wynosi 92%.

Na poziom miernika podstawowy wpływ miały wyłączenia z powodu planowanych remontów i przeglądów (cztery duże jednostki przeszły przegląd klasowy) oraz wyłączenia awaryjne związane z uszkodzeniami jednostek ratowniczych powstające w czasie wykonywania akcji ratowniczych. Czas trwania remontów znacznie się wydłużył z powodu opóźnień w dostawach części spowodowanych zakłóceniami łańcucha dostaw w związku z globalną sytuacją na świecie. Dodatkowo na wysokość wskaźnika miała wpływ kwarantanna spowodowana zarażeniem załogi Covidem - 19. Niezależnie od powyższego utrzymano pozostałe jednostki pływające w stanie zapewniającym gotowość do realizacji zadań ratowniczych, w związku z powyższym nie wystąpiło ryzyko zagrożenia realizacji celu ogólnego.

Cel 2

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

Najważniejsze przyczyny, które wpłynęły na niezrealizowanie celu: spadek naborów na kierunkach kształcących studentów zgodnie z Konwencją STCW związany z niżem demograficznym, spadek naborów związany ze słabymi wynikami matur, brak zainteresowania kierunkami morskimi, wzrost liczby cudzoziemców na kierunkach objętych Konwencją STCW, których kształcenie nie jest finansowane z budżetu państwa, wybór przez potencjalnych kandydatów innej ścieżki morskiej poprzez specjalistyczne kursy.

Cel 3

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

Wartość miernika została osiągnięta.

W zakresie UŻŚ Szczecin (106/488): Główne czynniki, które wpłynęły na wykonanie wartości miernika to utrzymanie obsady etatowej inspektorów, natężenie ruchu jednostek sportowych i turystycznych, realizacja wspólnych patroli z funkcjonariuszami Referatu Wodnego KMP w Szczecinie oraz Żandarmerią Wojskową w Szczecinie. Podstawowym działaniem o charakterze nadzorczym/kontrolnym osiągnięcia wskaźnika jest stosowanie comiesięcznych okresów sprawozdawczych z zadań wykonywanych przez poszczególne placówki Urzędu. Najważniejsze działania mające wpływ na poprawę/wzmocnienie rezultatów realizacji zadania budżetowego to przede wszystkim współpraca z operatorami Centrum RIS przy UŻŚ w Szczecinie w zakresie monitorowania natężenia ruchu i identyfikacji rejonów zagrożeń, współpraca z funkcjonariuszami Referatu Wodnego Komendy Miejskiej Policji w Szczecinie oraz z Żandarmerią Wojskową w Szczecinie w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem żeglugi i utrzymaniem porządku publicznego na wodach śródlądowych.

W zakresie UŻŚ Wrocław (143/1596): Główne czynniki, które wpłynęły na wykonanie wartości miernika to zwiększona ilość inspekcji niż zakładana w planie. Jednocześnie zmniejszona ilość wykazanych uchybień w stosunku do ilości przeprowadzonych inspekcji w obszarze nadzoru UŻŚ Wrocław stanowi pozytywne zjawisko świadczące o poprawie stanu jednostek i bezpieczeństwa na wodzie.

W zakresie UŻŚ Bydgoszcz (350/1646): Główne czynniki, które wpłynęły na wykonanie wartości miernika to:

- a) niskie stany wód na rzekach Wisła, Bug, Narew, Noteć, Warta,
- b) zamknięcie wybranych odcinków dróg wodnych spowodowanych awariami urządzeń wodnych,
- c) czasowy zakaz przebywania w określonym obszarze w strefie nadgranicznej przyległej do granicy państwowej z Białorusią,
- d) wyłączenie na dłuższe okresy dwóch jednostek pływających: Inspektor 22 i Inspektor 73 z uwagi na awarie i prace konserwacyjne.

W związku z powyższym nie oceniono 5%-ego odchylenia negatywnego jako istotne.

W Urzędzie stosowane są comiesięczne okresy przekazywania sprawozdań z wykonania mierników wraz z uzasadnieniem, celem skutecznego bieżącego monitorowania rozwoju sytuacji i podjęcia działań naprawczych w przypadku odchylenia negatywnego na obszarze właściwości miejscowej jednostki macierzystej Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy oraz jego Delegatur w Gdańsku, Giżycku i Warszawie. Podejmowane są działania w kierunku poprawy mobilności zaplecza transportowego dla osób realizujących zadania mające wpływ na poziom wykonania mierników w warunkach suszy hydrologicznej.

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

Główne czynniki, które wpłynęły na negatywne odchylenie miernika, to:

- niskie stany wód na rzekach Wisła, Bug, Narew, Noteć, Warta (niski stan wody na Wiśle praktycznie uniemożliwił żeglugę na większości odcinków będących pod nadzorem Delegatury w Warszawie),
- zamknięcie wybranych odcinków dróg wodnych spowodowanych awariami urządzeń wodnych (np. most na Szkarpiawie, remonty śluz na Kanale Elbląskim i Nogacie),
- czasowy zakaz przebywania w określonym obszarze w strefie nadgranicznej przyległej do granicy państwowej z Białorusią,

- wyłączenie na dłuższe okresy dwóch jednostek pływających: Inspektor 22 i Inspektor 73 z uwagi na awarie i prace konserwacyjne.

Cel 4

Miernik: Ilość ładunków przetransportowanych śródlądowymi drogami wodnymi (tony)

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

- 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 2022 r.);
- 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;
- niedostatecznego zagospodarowania dróg żeglownych w Polsce, zarówno pod względem charakteru (rzeki skanalizowane, swobodnie płynące, kanały), jak i parametrów żeglugowych (wymiały śluz, głębokość i szerokość szlaku, wysokości mostów).

Część C

Cel 1

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

Wzrost wartości miernika wynikał z zaangażowania się PKP Intercity SA w działania polegające na przewożeniu pociągami służby publicznej osób przemieszczających się z terytorium Ukrainy na terytorium Polski w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy.

Cel 2

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

Według stanu na 31 grudnia 2022 r. realizacja miernika „liczba przeprowadzonych kontroli w roku w stosunku do liczby zaplanowanych kontroli w roku” - wynosi 163 780 kontroli, co daje 118% realizacji zakładanej wartości realizacyjnej ustalonej w Ramowym Planie Kontroli Inspekcji Transportu Drogowego na poziomie 138 049 kontroli, tj. przekroczyła zakładany plan. Należy wskazać, że wyższa realizacja jest efektem zwiększenia działań kontrolnych na drogach w miesiącach cieplejszych z uwagi na korzystne warunki pogodowe, podczas gdy IV kwartał roku poświęcony jest zwyczajowo w większym stopniu kontrolom w siedzibach przedsiębiorstw. Jednocześnie należy wskazać, że Ramowy Plan kontroli na 2022 rok został zmniejszony o 15%, co wynikało z przewidywania/ prawdopodobieństwa wystąpienia kontynuacji ograniczeń wskutek pandemii koronawirusa SARS-Cov-2 lub braku możliwości dokładnego przewidzenia rozwoju sytuacji w związku z tą pandemią, etapów jej nasilenia, wprowadzanych ograniczeń. Ponieważ w/w ograniczenia epidemiologiczne w 2022 roku nie wystąpiły, to plan został zrealizowany w wielkości przybliżonej do lat sprzed wystąpienia epidemii koronawirusa i obniżenia planu, tj. na poziomie ok. 160 tys. kontroli.

Miernik: Liczba przeprowadzonych kontroli drogowych i kontroli statystycznych z wykorzystaniem mobilnych urządzeń rejestrujących w danym roku w stosunku do liczby zrealizowanych patroli w danym roku

Osiągnięcie wyższego od zakładanego miernika „liczba przeprowadzonych kontroli drogowych i kontroli statycznych z wykorzystaniem mobilnych urządzeń rejestrujących w danym roku w stosunku do liczby zrealizowanych patroli w danym roku” wynikało ze zintensyfikowania działań kontrolnych w ramach realizowanych zadań ustawowych związanych z nadzorem nad bezpieczeństwem w ruchu drogowym oraz optymalizacji procesów związanych z prowadzeniem

kontroli drogowych. Skrócenie czasu kontroli możliwe było po wprowadzeniu w dniu 15 grudnia 2021 r. nowych wytycznych dot. dokumentowania czynności kontrolnych oraz sukcesywnego wprowadzania zmian w aplikacjach wspomagających pracę inspektorów, w szczególności w zakresie weryfikacji danych kontrolowanych osób i pojazdów w dostępnych bazach danych.

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

W zakresie miernika „liczba zastosowanych rozstrzygnięć w prowadzonych czynnościach wyjaśniających w stosunku do ogólnej liczby ujawnionych naruszeń” uzyskano wskaźnik wyższy o 5,66%. Uzyskanie zwiększonego wskaźnika nastąpiło w wyniku podjętych czynności wyjaśniających w postaci realizacji ponownej wysyłki wezwań do wskazania kierującego/posiadacza do osób, które nie odbierały pierwszej korespondencji lub odebrały, a nie udzieliły odpowiedzi.

Cel 3

Miernik: Liczba weryfikacji ważnych wydanych świadectw kierowców w danym roku kalendarzowym w stosunku do liczby świadectw kierowców na dzień 31 grudnia 2021 r.

W zakresie miernika „liczba weryfikacji ważnych wydanych świadectw kierowców w danym roku kalendarzowym w stosunku do liczby świadectw kierowców na dzień 31 grudnia 2021 r.”, zakładana wartość nie została osiągnięta. Na nieosiągnięcie zamierzonej wartości miernika wpłynęło powstanie wydziału weryfikacji świadectw kierowcy i zatrudnienie pracowników dopiero od września 2022 roku (etap wdrożenia w zadanie dotyczące weryfikacji świadectw kierowców), małe zasoby ludzkie, pracochłonność, złożona interpretacja dokumentów.

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

Różnica pomiędzy zaplanowaną, a osiągniętą wartością miernika „liczba wszczętych postępowań administracyjnych w przedmiocie spełniania wymogu dobrej reputacji przez podmioty wskazane w art. 7 d ust.1 ustawy o transporcie drogowym” wynika z przyjętego brzmienia miernika, którego wartość jest wprawdzie zależna od organu, ale powinna zostać zdefiniowana w odniesieniu do wszystkich przesłanek wszczęcia postępowania, w zależności od liczby popełnionych naruszeń. Co do zasady organ powinien obsługiwać wszystkie przesłanki, w związku z czym brzmienie miernika na 2023 rok zostało określone odmiennie (jako dążenie do obsłużenia wszystkich przesłanek), co pozwoli w przyszłości precyzyjniej badać efekty i weryfikować osiągnięcie celu.

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

Różnica pomiędzy zaplanowaną, a osiągniętą wartością miernika „liczba wszczętych postępowań administracyjnych przeprowadzonych w związku z kontrolą art. 83 ustawy o transporcie drogowym” wynika z ograniczonego wpływu organu na możliwość wszczęcia postępowania w razie niespełnienia wymogu do udzielenia zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika. Procedura weryfikacji spełniania przez przewoźnika tych wymogów rozpoczyna się wezwaniem weryfikacyjnym skierowanym do przewoźnika na podstawie art. 83 ustawy. Jeśli w określonym terminie przedsiębiorca nie przedstawi wymaganych dokumentów, organ wyznacza termin na uregulowanie sytuacji na podstawie art. 13 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE i dopiero gdy termin bezskutecznie upłynie, organ udzielający zezwolenia może wszcząć postępowanie w przedmiocie cofnięcia zezwolenia. Miernik na kolejny okres sprawozdawczy został zdefiniowany w sposób zależny od organu, odnosząc się do liczby wezwań weryfikacyjnych, a nie wszczęć postępowania, które są uwarunkowane biernością przewoźnika

Cel 4

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

Większe wykonanie wynika z tego, że Wydział Kontroli Inspekcyjnej Biura Nadzoru Inspekcyjnego GITD zgodnie ze sporządzonym i zatwierdzonym przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego rocznym planem kontroli wewnętrznych i inspekcyjnych na 2022 rok, miał zaplanowane wykonanie 26 kontroli w poszczególnych jednostkach Inspekcji Transportu Drogowego (WITD, BKOE, Delegatury) – wykonanie ponad 100% zakładanego na rok 2022 planu kontroli spowodowane było realizacją w dwóch przypadkach dodatkowych 2 kontroli inspekcyjnych, co wynikało z zastanej na punkcie kontrolnym sytuacji (dwie załogi obecne na punkcie kontrolnym).

Cel 5

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

Zwiększone wykonanie miernika jest wynikiem szybszej realizacji przez Transportowy Dozór Techniczny badań urządzeń technicznych poprzez utrzymywanie odpowiedniej ilości wykwalifikowanych pracowników technicznych oraz szybszą realizację wpływających do TDT wniosków dot. wydawania świadectw homologacji.

Cel 7

Miernik: Liczba wykonanych kontroli – Roczny Plan kontroli Urzędów Marszałkowskich

Na podstawie zatwierzonego przez Ministra Infrastruktury Planu kontroli (pismo z dnia 13 grudnia 2021 r.) zostały przeprowadzone w roku 2022 - 4 kontrole.

Cel 10

Miernik: Prowadzenie współpracy międzynarodowej w formacie Europa Środkowo Wschodnia – Chiny (17+1), w ramach Sekretariatu Koordynującego ds. Morskich „17+1”

Najważniejsze przyczyny, które wpłynęły na wystąpienie różnic w planowanej i osiągniętej wartościach miernika: pandemia COVID-19, zmiana stacjonarnej formuły spotkań na spotkania on-line, kryzys 16+1 oraz wycofanie się Litwy z formatu, wojna na Ukrainie.

Cel 11

Miernik: 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.

Zgodnie z art. 1 ustawy z dnia 12 maja 2022 r. o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2022 poz. 1390) z dniem 16 lipca 2022 r. przygotowanie i realizacja Inwestycji, Inwestycji Towarzyszących oraz innych zadań, zawartych w Programie, o których mowa w art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz.U.z 2021 r. poz. 1354 oraz z 2022 r. poz. 807, 1079 i 1390) przechodzi do działu rozwój regionalny.

Cel 13

Miernik: Zapewnienie wsparcia dla rozwoju gospodarki morskiej, żeglugi śródlądowej poprzez kształcenie branżowe/zawodowe

Większa niż zakładano ilość osób przyjętych w związku z działaniami promocyjnymi, polepszeniem warunków mieszkalnych w internacie szkolnym (ZSM w Świnoujściu), monitorowanie procesu rekrutacji, przekazanie informacji o wolnych miejscach w Kuratorium Oświaty.

Potwierdzam zgodność kopii z dokumentem elektronicznym:

Identyfikator dokumentu	1040987.5267900.3788610
Nazwa dokumentu	DO PODPISU - Sprawozdanie z wykonania Planu dzialalnosci MI na 2022.pdf
Tytuł dokumentu	DO PODPISU - Sprawozdanie z wykonania Planu dzialalnosci MI na 2022
Data dokumentu	2023-04-26 09:35:33
Skrót dokumentu	1EC57C7CFE1E067731F2A5658471518A68714465
Wersja dokumentu	1.3
Data podpisu	2023-04-26
Podpisane przez	Andrzej Mieczysław Adamczyk Minister
Rodzaj certyfikatu	Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego
	EZD 3.110.1.1.
Data wydruku:	2023-04-26 13:27:34
Autor wydruku:	Jaworska Edyta