

Sprawozdanie z wykonania Planu działalności Ministra Infrastruktury za rok 2024
dla działów administracji rządowej:
transport, gospodarka morska, gospodarka wodna, żegluga śródlądowa

CZĘŚĆ A: Realizacja najważniejszych celów w roku 2024

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 %). Długość eksploatowanych linii kolejowych z prędkością użytkową 160 km/h i wyższą (w km)	89% 2 190,85	92,46 2 490,2	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 systemem ERTMS (w km)	1 387,00 ¹	720,3		
		Liczba zmodernizowanych (oddanych do użytkowania) dworców kolejowych (w szt.)	31 ²	14		
2.	Poprawa jakości, dostępności i stanu bezpieczeństwa transportu drogowego.	Spadek liczby ofiar śmiertelnych w wyniku zdarzeń drogowych (%).	- 2 %	+ 0,2	Realizacja zadań wynikających z Programów Realizacyjnych do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.	Realizacja zadań wynikających z Programów Realizacyjnych do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
3.	Zapewnienie stabilnego finansowania dla utrzymania spójnej nowoczesnej i bezpiecznej sieci dróg krajowych.	Długość przebudowanych dróg krajowych w ramach Programu (w km)	116	106,035 km	1.Zwiększenie spójności sieci dróg krajowych dostosowywanych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t, 2.Zapewnienie wymaganego stanu technicznego istniejącej infrastruktury 3.Intensyfikacja działań zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko.	Realizacja zadań określonych w Programie Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku
4.	Zapewnienie rozwoju transportu lotniczego.	Operacje lotnicze IFR (Instrument	743 000 ³	758 343 operacji	1. Wspieranie rozwoju infrastruktury lotniskowej, nawigacyjnej i dozoru w żegludze powietrznej.	1.Kontynuacja prac legislacyjnych nad projektem ustawy o zmianie ustawy –

Forecast 2022-2024, opartej na scenariuszu podstawowym (base).

		Flight Rules) w polskiej przestrzeni powietrznej (liczba operacji)		(dane z PAŻP na podstawie danych z Eurocontrol)	2. Kształtowanie warunków dla rozwoju transportu lotniczego. 3. Realizacja polityki w zakresie lotnictwa cywilnego spójnej ze Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku.	Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (UD117, uprzednio UD 104). 2. Podjęcie prac nad projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (UC68) wdrażających przepisy prawa UE w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego. 3. Prowadzenie prac legislacyjnych nad projektem rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie ws. lotniczych urządzeń naziemnych i powierzchni ograniczających zabudowę. 4. Prowadzenie spraw w obszarze międzynarodowym, w tym m.in.: • dot. ratyfikacji Umowy o wspólnym obszarze lotniczym między Republiką Armenii, z jednej strony, a Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z drugiej strony; • dot. praw pasażerów. 5. Prowadzenie procesu zatwierdzeń planów generalnych lotnisk w zakresie zgodności z polityką transportową kraju. 6. Zakończenie postępowań administracyjnych dot. wyznaczeń instytucji zapewniających służby meteorologiczne.
--	--	--	--	---	---	--

						7. Prowadzenie spraw nadzoru nad działalnością Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej oraz Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
5.	Zwiększenie dostępności portów morskich wraz z poprawą jakości transportu morskiego i wodnego śródlądowego.	Liczba zrealizowanych działań wskazanych w Krajowym Programie Żeglugowym do roku 2030 (w szt./rok). 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	5 75 000/382 581 (19,60%)	5 59509/382581 (15,55%)	1. Zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych. 2. Rozwój rynku w sektorze transportu wodnego śródlądowego. 3. Rozwój partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych. 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.	W ramach zadania nr 2 - Rozwój rynku w sektorze transportu wodnego śródlądowego zakończono realizację działań: - zakończono realizację projektu Wirtualny Informator Rzeczny – wprowadzenie cyfrowych opłat za drogi wodne - opracowania ewaluację funkcjonowania Funduszu Żeglugi Śródlądowej 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. W zakresie projektu budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską: realizacja prac etapu IV obejmującego wykonanie prac pogłębiarskich na rzece Elbląg

		portów od strony morza w danym roku (w mb/mb)				
		Poziom zmian wielkości przeładunkowych towarów w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej ($\geq$ w %).	105	93,8%	Ukończenie prac etapu IV obejmującego wykonanie prac pogłębiarskich od punktu P1 do P2 na rzece Elbląg.	
		Ilość zadań realizowanych w ramach programu wieloletniego pod nazwą Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską (w szt.).	1	1		

CZĘŚĆ B: Realizacja celów priorytetowych wynikających z budżetu państwa w układzie zadaniowym w roku 2024

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 sprawozdanie	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 (%)	99,85 99,8 96	99,92 99,8 97	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	2 640 / 5 030 (52,5%)	2 396 / 4 735 (50,6%)	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.

		studentów, których kształcenie finansowane jest z budżetu państwa (w os/os i w %)				
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 (szt./szt.) Procent śródlądowych dróg wodnych poddanych inspekcji (w km)	510 / 3400 (15%) 100%	608/4054 (15%) 88,49%	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 oznakowania na śródlądowych drogach wodnych
4.	Zwiększenie możliwości transportowych śródlądowych dróg wodnych.	Ilość ładunków przetransportowanych śródlądowymi drogami wodnymi (ton).	2130,18 tys. ton	1 689 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.	W 2024 r. rozpoczęto wdrażanie działań określonych w Krajowym Programie Żeglugowym do roku 2030. Analizując harmonogram ww. działań, w szczególności realizacji inwestycji o charakterze priorytetowym, pierwsze efekty powinny zostać zaobserwowane po roku 2027 r.

5.	Zapewnienie zrównoważonego gospodarowania wodami	Liczba przyjętych/zatwierdzonych przez kierownictwo resortu dokumentów z obszaru ochrony wód i gospodarowania wodami (szt.)	5	4	1. Zatwierdzenie przez Ministra Infrastruktury Programu planowanych inwestycji w gospodarce wodnej PGW Wody Polskie. 2. Zatwierdzenie rocznego sprawozdania z realizacji zadań Państwowej służby ds. hydrogeologicznych (PSH). 3. Zatwierdzenie rocznego sprawozdania z realizacji zadań Państwowej służby ds. hydrologiczno-meteorologicznych (PSHM). 4. Zatwierdzenie rocznego sprawozdania z realizacji zadań Państwowej służby ds. bezpieczeństwa budowli piętrzących (PSBB). 5. Program realizacji zadań związanych z utrzymaniem wód oraz pozostałego mienia Skarbu Państwa związanego z gospodarką wodną.	Ad.1. W dniu 4 lipca 2024 r. Sekretarz Stanu, Pan Arkadiusz Marchewka, minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej, uzgodnił i pozytywnie zaopiniował Program, w zakresie śródlądowych dróg wodnych. W dniu 12 listopada 2024 r. Podsekretarz Stanu Pan Przemysław Koperski zatwierdził Program jako minister właściwy do spraw gospodarki wodnej. Ad.2 MI nie jest właściwe do zatwierdzenia PSH. Ad.3. Zatwierdzono roczne sprawozdanie z realizacji zadań Państwowej służby ds. hydrologiczno-meteorologicznych (PSHM). Ad. 4. Zatwierdzono roczne sprawozdanie z realizacji zadań Państwowej służby ds. bezpieczeństwa budowli piętrzących (PSBB). Ad.5.W dniu 12 czerwca 2024 r. Sekretarz Stanu, Pan Arkadiusz Marchewka, minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej, uzgodnił Program na 2024 rok, w zakresie zadań związanych z utrzymaniem śródlądowych dróg wodnych. W dniu 2 sierpnia 2024 r. Podsekretarz Stanu Pan Przemysław Koperski zatwierdził Program na 2024 r. jako minister właściwy do spraw gospodarki
----	--	---	---	---	--	---

						wodnej.
--	--	--	--	--	--	---------

CZĘŚĆ C: Realizacja innych celów w roku 2024

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.	Zapewnienie finansowania usług transportu kolejowego.	Liczba pasażerokilometrów finansowanych w ramach przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych (w mln).	13 846,10 ⁴	14 911,7	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% (zaplanowana wartość kontroli w Ramowym Planie Kontroli Inspekcji Transportu Drogowego wynosi 190 316)	110,6%	1.Prowadzenie przez Wojewódzkie Inspektoraty Transportu Drogowego (WITD) kontroli drogowych w krajowym i międzynarodowym transporcie drogowym osób i rzeczy zgodnie ze wskaźnikami zawartymi w Ramowym Planie Kontroli Inspekcji Transportu Drogowego. 2.Monitorowanie przez GITD wykonania liczby kontroli.	Monitorowanie prowadzenia przez WITD kontroli drogowych w krajowym i międzynarodowym transporcie drogowym osób i rzeczy zgodnie ze wskaźnikami zawartymi w Ramowym Planie Kontroli Inspekcji transportu Drogowego. Monitorowanie przez GITD wykonywania liczby kontroli. Bieżące i akcyjne wykonanie przez WITD kontroli.

		Liczba przeprowadzonych kontroli drogowych i kontroli statycznych z wykorzystaniem mobilnych urządzeń rejestrujących w danym roku w stosunku do liczby zrealizowanych patroli w danym roku.	Uzyskanie wskaźnika na poziomie liczbowym o wartości 3,00	4,47	Prowadzenie kontroli drogowych i statycznych przez inspektorów służby nadzoru nad ruchem drogowym.	Prowadzenie kontroli drogowych i statycznych przez inspektorów służby nadzoru nad ruchem drogowym.
		Liczba weryfikacji ważnych wydanych świadectw kierowców w danym roku kalendarzowym w stosunku do liczby świadectw kierowców na dzień 31 grudnia 2023 r.	Dążenie do uzyskania wskaźnika 20% skontrolowanych ważnych świadectw kierowców	12,65%	Przeprowadzenie czynności wyjaśniających i postępowania administracyjnego mającego na celu weryfikację spełniania 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 spełniania przez przedsiębiorcę wymogu właściwego wykorzystania wydanych świadectw kierowców (niespełnienie warunków bądź podanie nieprawdziwych informacji) oraz spełnienia wymogów przy przedłużeniu ważności świadectw kierowców. Korespondowanie z przedsiębiorcami w zakresie prowadzonych postępowań. Wygaszanie świadectw kierowców.

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%	100% (15 kontroli)	1. Kontrole wewnętrzne i inspekcyjne w jednostkach Inspekcji Transportu Drogowego (w Wojewódzkich Inspektoratach Transportu Drogowego oraz Biurze Kontroli Opłaty Elektronicznej i Delegaturach terenowych GITD). 2. Analiza efektywności podejmowanych przez inspektorów czynności kontrolnych oraz opracowywanie nowych metod, taktyk i sposobów prowadzenia kontroli.	1. Przeprowadzenie kontrole wewnętrznych/ inspekcyjnych w jednostkach Inspekcji Transportu Drogowego (w WITD oraz BKOE) i Delegaturach terenowych GITD). 2. Przeprowadzenie analizy efektywności podejmowanych przez inspektorów czynności kontrolnych oraz opracowywanie nowych metod, taktyk i sposobów prowadzenia kontroli.
		Liczba przeprowadzonych szkoleń specjalistycznych inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego w roku w stosunku do liczby zaplanowanych szkoleń w roku (%)	100% (61 szkoleń)	102% (62 szkolenia)	Analiza potrzeb szkoleniowych inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, opracowanie rocznego planu szkoleń, realizacja rocznego planu szkoleń.	Wykonanie analizy potrzeb szkoleniowych inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, opracowanie rocznego planu szkoleń oraz realizacja rocznego planu szkoleń.
5.	Utrzymywanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa urządzeń technicznych w transporcie drogowym, kolejowym	Liczba przeprowadzonych działań technicznych obejmująca liczbę przeprowadzonych	314 764	634 508	1. Dozór techniczny w zakresie bezpiecznej eksploatacji urządzeń technicznych. 2. Prowadzenie spraw w zakresie homologacji typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części pojazdu.	1. Dozór techniczny w zakresie bezpiecznej eksploatacji urządzeń technicznych. 2. Prowadzenie spraw w zakresie homologacji typu pojazdu, przedmiotu

	i śródlądowym.	badan technicznych i przeegzaminowa nych osób.				wyposażenia lub części pojazdu.
6.	Usprawnienie organizacji ruchu na drogach krajowych, na których nadzór sprawuje minister ds. transportu.	Liczba przeprowadzo- nych kontroli (w szt.)	1	3	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.	Liczba kontroli na podstawie zatwierdzonego przez Ministra Infrastruktury Planu kontroli	4	4	Przeprowadzenie kontroli Urzędów marszałkowskich w przedmiocie procesu szkolenia, uzyskiwania uprawnień oraz wydawania zaświadczeń w zakresie przewozów towarów niebezpiecznych (ADR).	Przeprowadzenie kontroli zgodnie z rocznym planem kontroli na rok 2024.
8.	Prowadzenie negocjacji w Radzie i Parlamencie Europejskim dot. rewizji sieci TEN-T, na podstawie opracowanego stanowiska rządu.	Wypracowanie projektu rozporządzenia ws. unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej	1	1	1. Konsultacje wielostronne oraz dwustronne z KE i poszczególnymi krajami na temat procedowanej zmiany rozporządzenia. 2. Promowanie polskich priorytetów w rewizji TEN-T (w szczególności przedłużenie korytarza Morze Bałtyckie – Morze Czarne – Morze Egejskie, w tym Via Carpatia).	Negocjacje nowego rozporządzenia ws. transeuropejskiej sieci transportowej zostały zakończone. Dokument został zatwierdzony przez Parlament Europejski i Radę UE, a następnie opublikowany w Dzienniku Urzędowym UE 28.06.2024 r. pod numerem 2024/1679 (wejście w życie 18.07.2024)
9.	Realizacja celów polskiej polityki	Liczba podjętych inicjatyw,	90% ⁵	90%	1. Realizacja polskich interesów na forum Unii Europejskiej oraz kontaktach z państwami spoza	1) Realizacja polskich interesów na forum Unii

stanowiska innych państw i ich gotowość do podejmowania działań i inicjatyw.

	transportowej w aspekcie międzynarodowym.	proponowanych działań.			UE. 2. Kontynuacja ścisłej współpracy z państwami bałtyckimi, V4 i Rumunią w zakresie projektów infrastrukturalnych na osi północ-południe. 3. Działania na rzecz finalizacji utworzenia nowego korytarza transportowego w ramach sieci TEN-T Morze Bałtyckie – Morze Czarne – Morze Egejskie, którego Via Carpatia i w przyszłości kolejowy wymiar Rail Carpatia, stanowią główną oś całego przebiegu. 4. 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. 5. Działania związane z realizacją projektów tworzonych w ramach korytarza Morze Północne – Bałtyk, którego szlak kolejowy (Rail Baltica) i drogowy (Via Baltica) mają stanowić główną oś komunikacyjną łączącą Finlandię i państwa bałtyckie z resztą Unii Europejskiej, a zarazem północny fragment planowanego korytarza Morze Bałtyckie – Morze Czarne – Morze Egejskie i stanowią projekty priorytetowe w ramach Inicjatywy Trójomorza. 6. Koordynacja spraw związanych ze współpracą bilateralną z Ukrainą, w tym kwestie procesu odbudowy Ukrainy, współpraca międzyministerialna, a także zaangażowanie w proces akcesyjny Ukrainy do Unii Europejskiej. 7. Rozwój bazy prawno-traktatowej w kontaktach dwustronnych z sąsiadującymi krajami sojusznymi. 8. Zacieśnianie transgranicznej współpracy transportowej ukierunkowane na przewyższanie luk komunikacyjnych w wymiarze przygranicznym. 9. Działania zabezpieczające polskie interesy w kontekście rozwoju transportu kolejowego między Europą i Azją. 10. Prowadzenie współpracy międzynarodowej w	Europejskiej oraz w kontaktach z państwami spoza UE. 2) Kontynuacja ścisłej współpracy z państwami bałtyckimi i wybranymi państwami regionu Europy Centralnej w zakresie projektów infrastrukturalnych na osi północ-południe. 3) Działania w obszarze realizacji projektów w przebiegu korytarzy transportowych TEN-T: Morze Bałtyckie - Morze Czarne – Morze Egejskie i Morze Północne - Bałtyk (Rail Baltica, Via Baltica). 4) Koordynacja spraw związanych ze współpracą bilateralną z Ukrainą w tym kwestie procesu odbudowy Ukrainy, współpraca międzyministerialna, a także zaangażowanie w proces akcesyjny Ukrainy do Unii Europejskiej. 5) Rozwój bazy prawno-traktatowej w kontaktach dwustronnych z sąsiadującymi krajami sojusznymi. 6) Zacieśnianie transgranicznej współpracy transportowej ukierunkowane na przewyższanie luk komunikacyjnych w wymiarze przygranicznym. W tym punkcie należy
--	---	------------------------	--	--	---	---

					formacie Europa Środkowo Wschodnia – Chiny (16+1), w tym w ramach Sekretariatu Koordynującego ds. Morskich „16+1”.	wymienić przyjęcie Polsko-Niemieckiego Planu Działania zawierającego rozdział dotyczący transportu. Dokument został przyjęty podczas Polsko-Niemieckich Konsultacji Międzyrządowych w dniu 2 lipca br. w Warszawie. 7) Działania zabezpieczające polskie interesy w kontekście rozwoju transportu kolejowego między Europą i Azją. 8) Z uwagi na dekompozycję formatu współpracy Chiny – Europa Środkowo - Wschodnia (dawne 16+1) oraz zaburzoną sytuację bezpieczeństwa w Europie, współpraca z Chinami ograniczona została do działań o charakterze kurtuazyjnym.
10.	Realizacja interesów Skarbu Państwa w nadzorowanych podmiotach poprzez efektywne wykonywanie czynności nadzoru właścicielskiego w	Realizacja zwyczajnych walnych zgromadzeń/ zgromadzeń wspólników w nadzorowanych spółkach z	100%	100%	1. Rozpatrywanie spraw wnoszonych, uczestnictwa w Walnych Zgromadzeniach/ Zgromadzeniach Wspólników. 2. Bieżące czynności nadzorcze w zakresie działalności podmiotów.	1. Rozpatrywanie spraw wnoszonych, uczestnictwa w Walnych Zgromadzeniach/ Zgromadzeniach Wspólników. 2. Bieżące czynności nadzorcze w zakresie

	spółkach z udziałem Skarbu Państwa.	większościowym udziałem Skarbu Państwa w terminie ustawowym (w %)	100%	100%	Weryfikacja bieżąca, zbiorcza półroczna i roczna przekazywanych informacji kwartalnych.	działalności podmiotów. Weryfikacja bieżąca, zbiorcza półroczna i roczna przekazywanych informacji kwartalnych.
11.	Zapewnienie wsparcia dla rozwoju gospodarki morskiej, żeglugi śródlądowej poprzez kształcenie branżowe/zawodowe.	Liczba osób przyjętych w procesie naboru/ liczba planowanych (w %)	112,52%	82,5%	1. Kształcenie ogólne, zawodowe i ustawiczne. 2. Kształcenie i doskonalenie nauczycieli oraz kształtowanie ich pragmatyki zawodowej.	1. Kształcenie ogólne, zawodowe i ustawiczne. 2. Kształcenie i doskonalenie nauczycieli oraz kształtowanie ich pragmatyki zawodowej.
12.	Stymulowanie rozwoju przemysłu okrętowego.	Organizacja Polskiego Pawilonu Narodowego i wydarzeń towarzyszących w ramach Międzynarodo-	1	1	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.	Zorganizowano Polski Pawilon Narodowy i wydarzenia towarzyszące w ramach Międzynarodowych Targów Morskich Posidonia 2024. Wydarzenie miało miejsce na przełomie maja/czerwca

		wych Targów Morskich Posidonia 2024 (w szt.)				2024 r.
		Liczba kwartalnych raportów o stanie przemysłu okrętowego w zakresie krajowym i międzynarodowym (w szt.)	4	4		Przygotowano 4 raporty o stanie o stanie przemysłu okrętowego w zakresie krajowym i międzynarodowym.
13.	Podwyższenie poziomu zabezpieczenia przed powodzią i suszą	Sporządzenie aktualizacji Programu Planowanych Inwestycji (PPI) w gospodarce wodnej Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (PGW WP) w okresie sprawozdawczym	1	1	1. Sporządzenie aktualizacji PPI na podstawie zebranych z jednostek i zweryfikowanych danych. 2.Zaopiniowanie aktualizacji PPI z Komitetami konsultacyjnymi Dorzecza Wisły i Odry. 3.Uzgodnienie aktualizacji PPI z właściwymi Wojewodami. 4.Przekazanie do zaopiniowania i uzgodnienia do ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej. 5.Przekazanie do zatwierdzenia przez ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej.	Ad.1 Sporządzono aktualizację PPI. Ad.2. Przekazano aktualizację PPI do zaopiniowania przez Komitety konsultacyjne i uzyskano pozytywną opinię. Ad. 3. Przekazano aktualizację PPI do uzgodnień z właściwymi wojewodami i uzgodniono w maju 2024 r. Ad. 4. Przekazano do zaopiniowania i uzgodnienia do ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej, który pozytywnie je zaopiniował. Ad. 5. Przekazano do zatwierdzenia przez ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej.
		Sporządzenie	1	1	3. Zebranie, weryfikacja oraz analiza zbiorczych	1. Zebrano, zweryfikowano

		zbiorczej rocznej informacji sprawozdawczej dotyczącej inwestycji w gospodarce wodnej. Liczba monitoringów sporządzonych i przekazanych do ministra właściwego ds. gospodarki wodnej.	12	12	danych o inwestycjach realizowanych w gospodarce wodnej. 4. Przekazanie zbiorczego pliku zawierającego szczegółowe dane o zrealizowanych zadaniach wraz z podsumowaniem tekstowym do ministra właściwego ds. gospodarki wodnej. Zebranie oraz weryfikacja danych od RZGW i przekazanie do ministra właściwego ds. gospodarki wodnej.	oraz przeprowadzono analizę danych o inwestycjach realizowanych w gospodarce wodnej. 2. Przekazano do ministra właściwego ds. gospodarki wodnej zbiorczy plik zawierający szczegółowe dane o realizowanych zadaniach wraz z podsumowaniem tekstowym. Zebrano i zweryfikowano dane w zakresie zadań inwestycyjnych realizowanych wg właściwości Pionu Ochrony przed Powodzią i Suszą oraz Pionu Usług Wodnych. Przekazano do Ministerstwa Infrastruktury 12 monitoringów: 1) za miesiąc grudzień 2023 r. w miesiącu styczniu 2024; 2) za miesiąc styczeń 2024 w miesiącu lutym 2024; 3) za miesiąc luty 2024 w miesiącu marcu 2024; 4) za miesiąc marzec 2024 w miesiącu kwietniu 2024; 5) za miesiąc kwiecień 2024 w miesiącu maju 2024; 6) za miesiąc maj 2024 w miesiącu czerwcu 2024; 7) za miesiąc czerwiec 2024 r. w miesiącu lipcu 2024 r.; 8) za miesiąc lipiec 2024 r. w miesiącu sierpniu 2024 r.; 9) za miesiąc sierpień 2024 r. w miesiącu wrześniu 2024
--	--	---	----	----	---	---

		Stopień zaawansowania prac nad opracowaniem aktualizacji planów zarządzania ryzykiem powodziowym.	11%	11%	Ograniczenie ryzyka powodziowego: 1.Przeprowadzenie przeglądu i opracowania aktualizacji wstępnej oceny ryzyka powodziowego (WOPR) 2.Przeprowadzenie przeglądu i opracowanie aktualizacji map zagrożenia powodziowego (MZP) i map ryzyka powodziowego (MRP) 3.Przeprowadzenie przeglądu i opracowania aktualizacji planów zarządzania ryzykiem powodziowym (PZRP).	r. 10) za miesiąc wrzesień 2024 r. w miesiącu październiku 2024 r. 11) za miesiąc październik 2024 r. w miesiącu listopadzie 2024 r. 12) za miesiąc listopad 2024 r. w miesiącu grudniu 2024 r. W dniu 4.11.2024 r. podpisana została umowa o dofinansowanie nr FENX.02.04-IW.010025/24 Projektu "Przegląd i aktualizacja planów zarządzania ryzykiem powodziowym w 3 cyklu planistycznym". Prowadzone były prace nad przygotowaniem dokumentacji przetargowej na wybór Wykonawcy zadania 1 i 2 oraz Zarządzania Projektem. Realizowano prace z zakresu monitoringu realizacji działań przewidzianych w planach zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły, Odry, Pregoły, Niemna, Dunaju oraz Łaby. W dniu 4.12.2024 r. podpisana została umowa o dofinansowanie nr FENX.02.04-IW.010026/24 Projektu "Przeglądu i
--	--	---	-----	-----	---	---

						aktualizacji wstępnej oceny ryzyka powodziowego w 3 cyklu planistycznym". Zrealizowane zostały zadania: 2. Przegląd i aktualizacja WOPR oraz 3. Przygotowanie Projektu WOPR. Trwały również prace nad realizacją zad. 4 Przygotowanie ostatecznej wersji WOPR oraz zad. 7 Promocja i informacja. W dniu 5.11.2024 r. podpisana została umowa o dofinansowanie nr FENX.02.04-IW.010029/24 Projektu "Przeglądu i aktualizacji map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego w 3 cyklu planistycznym". Zrealizowane zostały zadania: 1.1 Przeprowadzenie przeglądu MZP i MRP; 1.2 Przygotowanie raportu z przeglądu MZP i MRP w 3 cyklu planistycznym; Przygotowana została dokumentacja postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na zadanie 2: Opracowanie MZP i MRP w 3 cyklu planistycznym. 1. W dniu 4 listopada zawarto umowę o dofinansowanie nr FENX.02.04-IW.01-0027/24 .
		Stopień zaawansowania prac nad	38%	38%	1. Podpisanie Umowy na Dofinansowanie projektu. 2. Opracowanie Metodyki PPSS.	

		opracowaniem aktualizacji planu przeciwdziałania skutkom suszy (w %). Opracowanie kompletu projektów Planów utrzymania wód.	11/11	11/11	Przygotowanie projektów Planów utrzymania wód w podziale na regiony wodne dotyczące obszaru działania jedenastu RZGW.	2. W dniu 5 grudnia dokonano odbioru produktu 1.1.3 Metodyka opracowania planu przeciwdziałania skutkom suszy w 2 cyklu planistycznym. Przygotowano jedenaście projektów planów utrzymania wód w podziale na regiony wodne dotyczące obszaru działania jedenastu RZGW. Realizację zakończono dn. 7.08.2024 r.
14.	Zrównoważone gospodarowanie zasobami wodnymi przy jednoczesnym wysokim stopniu zachowania walorów środowiska wodnego.	Stopień zaawansowania prac nad IIIaPGW	100%	80%	Wdrażanie Ramowej Dyrektywy Wodnej 2000/60/WE, w tym przygotowanie III aktualizacji planów gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy (IIIaPGW) 1.Realizacja zadań zgodnie z harmonogramem na 4.cykl planistyczny – aktualizacja wykazu wielkości emisji i stężeń substancji priorytetowych, aktualizacja wykazu obszarów przeznaczonych do poboru wody w celu zaopatrzenia ludności w wodę do spożycia, aktualizacja wykazu części wód przeznaczonych do celów rekreacyjnych; sporządzenie wykazu obszarów przeznaczonych do ochrony siedlisk lub gatunków, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie; inne związane z pracami grup roboczych.	Podpisano umowę o dofinansowanie. Rozpoczęto postępowanie przetargowe na zadanie pn.: "Ustalenie celów środowiskowych dla wszystkich jednolitych części wód i obszarów chronionych wraz z ustaleniem przepływów środowiskowych". Opracowano dokumentację przetargową na opracowanie: "Identyfikacja presji antropogenicznych wraz z ich zobrazowaniem przestrzennym dla wszystkich kategorii wód powierzchniowych". Kontynuowano opracowanie dokumentacji przetargowych na opracowanie: "Ocena wpływu budowli poprzecznych na ciągłość

						biologiczną i cele środowiskowe jcwp". Kontynuowano realizację zadania pn.: "Wyznaczenie silnie zmienionych i sztucznych części wód dla wszystkich kategorii wód powierzchniowych" - praca realizowana siłami własnymi. Sporządzono wykazy obszarów chronionych: jednolitych części wód przeznaczonych do spożycia przez ludzi oraz do celów rekreacyjnych. Kontynuowano opracowanie wykazu wielkości emisji i stężeń substancji priorytetowych.
--	--	--	--	--	--	--

CZĘŚĆ D: informacja dotycząca realizacji celów objętych planem działalności na rok 2024

Część A

Cel 1

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

Udział długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych – 92,4% wartość zgodna z przekazaną przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA z dnia 27 lutego 2025 roku (miernik dotyczy PKP Polskie Linie Kolejowe SA. Planowana wartość do osiągnięcia na koniec roku 2024 jest zgodna z zapisami programu wieloletniego pn.: „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku” i wynosiła 89,0%).

Czynniki, które wpłynęły na wzrost wartości miernika to:

- 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

Wartość 2 490,2 km zgodna z przekazaną przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA informacją z dnia 27 lutego 2025 roku (planowana wartość miernika na koniec roku – 2 190,85 km). Czynnikiem, który wpłynął na wzrost wartości miernika była mobilizacja wykonawców pozwalająca na przyspieszenie robót budowlanych.

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

Wskazana wartość miernika spadła z 775,1 km (w II kwartale 2024 r.) do 720,3 km, z uwagi na wyłączenie i zdemontowanie ETCS poziom 1 na linii kolejowej nr 4 (CMK) na odcinku Korytów – Zawiercie. Na powyższym odcinku w trakcie zabudowy jest ETCS poziom 2. (planowana wartość miernika na koniec roku – 1 387,0 km). Przyczyną nieosiągnięcia zakładanego wskaźnika był brak zakończenia projektu sieciowego wdrożenia systemu GSM-R „Budowa infrastruktury systemu ERTMS/GSM-R na liniach kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe SA w ramach NPW ERTMS”. System GSM-R stanowi medium transmisyjne dla systemu ETCS poziom 2. Bez systemu GSM-R, system ETCS poziom 2 nie działa.

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

Wpływ na finalną liczbę dworców oddanych do użytkowania w 2024 roku miały przyjęte przez PKP SA harmonogramy pracy oraz trudności realizacyjne (w tym m.in. przedłużające się uzgodnienia, decyzje, aneksy czy dodatkowe zalecenia np. p.poż.) przy wykonywaniu zadań. Program Inwestycji Dworcowych jest w dalszym ciągu realizowany aby dokończyć wszystkie przewidziane 179 dworce. Jego kontynuacją będzie Program Inwestycji Dworcowych 2 (PID-2), realizowany w nieco zmienionej formie.

Cel 2

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

Z analizy ostatecznych statystyk na dzień 15.02.2025 r. Komendy Głównej Policji dotyczących liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych porównujących rok do roku wynika, że w 2024 roku odnotowano, o 0,2 % wzrost liczby ofiar śmiertelnych w wyniku zdarzeń drogowych. Ostateczne dane z Policyjnego systemu SEWIK za 2024 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 2025 roku wykazały, iż w 2024 roku

były 1896 ofiar śmiertelnych. Planowana wartość miernika do osiągnięcia na koniec 2024 roku, zaplanowana była na poziomie -2%, tak więc nastąpił nieznaczny wzrost zaplanowanej wartości (w 2023 r. liczba ofiar śmiertelnych wynosiła 1893).

W roku 2024 na podstawie realizowanego Programu Realizacyjnego na lata 2024 – 2025 do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021- 2030 Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego był liderem 8 działań. Sześć zadań ujętych w Programie Realizacyjnym na lata 2024-2025 zostały wykonane, w tym jedno zadanie zostało rozpoczęte w 2024 r. natomiast jego zakończenie odbędzie w 2025 r., a dwa zadania zostały przesunięte do realizacji na 2025 r. Zadania, które zostały przesunięte to: S.3, w ramach filaru System zarządzania BRD w Programie Realizacyjnym na lata 2024-2025 pn. Ogólnopolskie szkolenia z zakresu organizacji ruchu na drogach samorządowych w aspekcie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz R.4, w ramach filaru Ratownictwo i opieka powypadkowa w Programie Realizacyjnym na lata 2024-2025 pn. Opracowanie metodologii i analizy kosztów leczenia traumy po wypadkach drogowych.

Dokument Program Realizacyjny na lata 2024 – 2025 ten to 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 2024 - 2025 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 2024 – 2025); wskaźniki oceny stopnia realizacji zadania oraz ranking ważności zadań; informację nt. źródła finansowania zadań.

Pomimo prowadzonych w sposób ciągły 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 realizując działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w nowej perspektywie 2021-2030, należy uwzględniać dokumenty strategiczne oraz rekomendacje międzynarodowe i krajowe, które swoim zakresem obejmują zagadnienia związane z obszarem bezpiecznego systemu transportowego.

W trakcie 2024 roku i w związku z ciągłym monitorowaniem wartości miernika „Spadek liczby ofiar śmiertelnych w wyniku zdarzeń drogowych” oraz na podstawie pogarszającego się stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego wynikającego ze statystyk regularnie w 2024 r. przekazywanych przez Komendę Główną Policji w porównaniu do roku 2023, kontynuowano podjęto w II i III kwartale 2024 r. działania zapobiegawcze. Ministerstwo Infrastruktury i Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przyjęły uchwałę w sprawie rekomendacji zmiany przepisów ruchu drogowego w zakresie rozszerzenia obowiązku zatrzymywania prawa jazdy na okres 3 miesięcy za kierowanie pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych poza obszarem zabudowanym, bo na takich trasach dochodzi w Polsce do ponad 90 proc. wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Powołany zespół zadaniowy działający przy Krajowej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, skupiły się przede wszystkim na poprawie zarządzania prędkością na tego typu drogach i wyeliminowaniu z ruchu drogowego kierowców, którzy dokonują najcięższych wykroczeń, w tym m.in.: przekraczają dopuszczalną prędkość o ponad 50 km/h.

Cel 3

Miernik: Długość przebudowanych dróg krajowych w ramach Programu (w km)

Na negatywne odchylenie od przewidywanej do osiągnięcia wartości miernika wpłynęło:

- wystąpienie niekorzystnych warunków atmosferycznych uniemożliwiających prowadzenie robót;
- zidentyfikowane niezainwentaryzowane uzbrojenia terenu powodujące konieczność wykonania dodatkowych prac projektowych oraz robót;
- odmienne od zakładanych w projekcie warunki gruntowe skutkujące koniecznością wykonania dodatkowych robót.

Cel 4

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

Osiągnięta wartość miernika w 2024 r. jest wyższa o 2% od wartości zaplanowanej (tj. o 15343 operacji). W stosunku do liczby operacji zarejestrowanych w 2023 r. odnotowuje się wzrost o 9%, natomiast wobec wykonania w 2022 r. – wzrost o 21%. Jednocześnie, liczba operacji osiągnięta w 2024 r. nadal nie przekroczyła poziomu z 2019 r. (przed pandemią koronawirusa) i stanowi 83% operacji wykonanych w 2019 r.

Głównym czynnikiem wzrostu ruchu lotniczego jest niemalejący popyt na podróże lotnicze pomimo ograniczeń cywilnego ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej, koncentrujących się w południowo-wschodniej Polsce związanych z wojną w Ukrainie.

Polskie porty lotnicze obsłużyły w 2024 r. ok. 59 mln pasażerów, tj. o 13% więcej niż w 2023 r. oraz o 21% w porównaniu do wyniku roku 2019.

Cel 5

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]

Główne czynniki, które wpłynęły na wartość miernika:

- konieczność reagowania na zmienne warunki makro i mikroekonomiczne,
- realizacja działań interwencyjnych w niesprzyjających warunkach atmosferycznych (sztormy, długotrwałe zalodzenia, wysokie falowanie itp.) oraz geologicznych (konieczność wydobywania materiałów potencjalnie niebezpiecznych i złóż archeologicznych),
- wartość miernika dotyczy prac czerpalnych i pogłębiarskich (program wieloletni „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2019 – 2028”), prac konserwacyjnych na polach refulacyjnych i remontów w małych portach,
- po przebudowie Toru Wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m zaobserwowano zmianę warunków hydrologicznych, tj. większe spływanie się toru na środkowym i wyjściowym odcinku. Z tego powodu zaplanowana liniowa wartość miernika na 2024 r. nie została w całości osiągnięta. Jednocześnie uzyskano większą kubaturę urobku od planowanej.

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

Na osiągniętą wartość miernika wpłynął przede wszystkim bardzo istotny spadek przeładunków węgla importowanego do Polski drogą morską z alternatywnych względem Federacji Rosyjskiej kierunków. Spadek obrotów cargo odnotowano także w segmencie zboże.

Wielkość i struktura przeładunków w portach zdeterminowana jest sytuacją gospodarczą w kraju i na świecie, mającą odzwierciedlenie w strukturze handlu zagranicznego Polski oraz krajów europejskich. Przeładunki w portach zależą także od pozycji konkurencyjnej korytarzy transportowych przechodzących przez te porty, a w przypadku paliw kopalnych - przeładunki uwarunkowane są prowadzoną polityką energetyczną państwa oraz polityką ochrony środowiska.

Wartość miernika zależy przede wszystkim od sytuacji gospodarczej w kraju i na świecie. Ryzyko niewykonania miernika w zaplanowanej wysokości może wynikać m.in. z dynamicznego rozwoju transportu drogowego jako głównego konkurenta polskich portów w obsłudze handlu zagranicznego z krajami europejskimi, konkurencji ze strony innych portów Morza Bałtyckiego, Północnego i Adriatyckiego, przy jednocześnie nadal niewystarczającym połączeniu polskich portów z ich zapleczem.

Realizacja założeń niżej wymienionych dokumentów sprzyjać będzie osiągnięciu zakładanej wartości miernika w latach kolejnych:

- Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku,
- Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.),
- Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku),
- Programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku.

Część B

Cel 2

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

Najważniejsze przyczyny, które wpłynęły na wystąpienie różnic w planowanych do osiągnięcia i osiągniętych wartościach mierników: niepodjęcie kształcenia lub rezygnacja ze studiów na skutek niskiego poziomu wiedzy studenta; niezadawalające wyniki w nauce; prowadzenie obron w trybie ciągłym; kompensacja zarobków na lądzie i morzu; pogłębiający się niż demograficzny; sytuacja finansowa – wzrost inflacji i kosztów życia skłania młodych ludzi do podjęcia pracy, nie stać ich na koszty związane z opłatami za studia oraz koszty utrzymania w obliczu obecnej sytuacji w Polsce i na świecie; niepodjęcie studiów lub rezygnacja w wyniku nierozwiązanej sytuacji pobytowej; wartość miernika wynika z zauważalnego trendu spadkowego dotyczącego zainteresowania studiami STCW w dziale maszynowym. Również wzrósł odsetek osób, które przerywają studia w trakcie trwania semestru co jest zgodne z ogólną tendencją spadkową w większości kierunków technicznych w Polsce. Regularnie spada poziom przygotowania uczniów szkół średnich z przedmiotów kierunkowych, takich jak matematyka i fizyka. Dodatkowymi przyczynami spadku liczby studentów są zmiany w postrzeganiu studiów przez maturzystów.

Cel 3

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

Główną przeszkodą w proporcjonalnym wykonaniu planu inspekcji statków było zamknięcie wybranych odcinków dróg wodnych spowodowanych awariami urządzeń wodnych, czasowy zakaz przebywania w określonym obszarze w strefie nadgranicznej przyległej do granicy państwowej z Białorusią oraz wyłączenie na dłuższy okres jednostki pływającej : Inspektor 74.

Cel 4

Miernik: Ilość ładunków przetransportowanych śródlądowymi drogami wodnymi (tony)

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

- 1) Niedostatecznych warunków nawigacyjnych na drogach krajowych i europejskich uniemożliwiających regularny transport wodny w szczycie sezonu nawigacyjnego. Głównym powodem są postępujące zmiany klimatu powodujące coraz dłuższe okresy suszy mający wpływ na niskie stany wód na największych krajowych drogach wodnych (Odra i Wisła) oraz Europejskich (Dunaj, Ren, Łaba). Jest to szczególnie widoczne na największym polskim szlaku żegludowym – Odrze – na jej odcinku środkowym warunkującym możliwości transportu w kierunkach północ-południe.
- 2) Zmian w funkcjonowaniu rynku żegludowego mających wpływ na konkurencyjność przedsiębiorstw – rosnące koszty stałe wynikające z konieczności modernizacji floty statków, rosnących cen paliw oraz problemów z ich dostępnością oraz braku dostępu do wykwalifikowanej kadry.
- 3) Zmian w strukturze popytu na usługi przewozowe w transporcie wodnym wynikające z obniżonego zapotrzebowania na przewóz produktów górnictwa i kopalnictwa oraz paliw (węgiel kamienny i brunatny).

Podjęto następujące działania zapobiegawcze:

- 1) Analiza, opiniowanie i uzgadnianie projektów dokumentów planistycznych administracji drogi wodnej dotyczących inwestycji i utrzymania śródlądowych dróg wodnych oraz bieżący monitoring projektów inwestycyjnych realizowanych na drogach wodnych przez Wody Polskie, mających na celu poprawę warunków nawigacyjnych i parametrów eksploatacyjnych a także rozwój systemów teleinformatycznych (System Usług Informacji Rzecznej).
- 2) Bieżąca współpraca z armatorami śródlądowymi poprzez:
 - 3.1) codzienną publikację komunikatów nawigacyjnych w sprawie warunków nawigacyjnych na drogach wodnych, dokonywaną przez Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej i Urzędy Żeglugi Śródlądowej;
 - 3.2) działalność Systemu Usług Informacji Rzecznej (RIS) zapewniającego stałą wymianę informacji między użytkownikami dróg wodnych oraz możliwość planowania podróży z uwzględnieniem aktualnych warunków na drogach wodnych;

4) Wsparcie finansowe armatorów – funkcjonowanie systemu wsparcia dla modernizacji floty statków żeglugi śródlądowe w oparciu o środki Finansowe Funduszu Żeglugi Śródlądowej.

Cel 5

Miernik: Liczba przyjętych/zatwierdzonych przez kierownictwo resortu dokumentów z obszaru ochrony wód i gospodarowania wodami (szt).

W ramach tego miernika nie zatwierdzono rocznego sprawozdania z realizacji zadań Państwowej służby ds. hydrogeologicznych (PSH). Zgodnie z nowelizacją tej ustawy z 2023 r. PSH została włączona do Państwowej Służby Geologicznej i nadzór w tym, zakresie prowadzi MKiŚ. Zgodnie z art. 163 ust. 5 ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. Prawo geologiczne i górnicze Państwowy Instytut Geologiczny – Państwowy Instytut Badawczy corocznie w terminie do dnia 15 lutego przekazuje ministrowi właściwemu do spraw środowiska sprawozdanie z wykonanych zadań, według stanu na dzień 31 grudnia 2024 r.

Część C

Cel 1

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

Czynniki, które wpłynęły na wzrost wartości miernika to:

- zwiększenie atrakcyjności cen biletów na pociągi służby publicznej. Spółka PKP Intercity SA nie wprowadziła w 2024 roku podwyżek cen biletów na pociągi dalekobieżne uruchamiane na zamówienie ministra właściwego do spraw transportu,
- rozwój/utrzymanie ofert promocyjnych/specjalnych dla pasażerów, np. Taniej z Bliskimi (na jednym bilecie może podróżować od 2 do 6 osób ze zniżką wynoszącą co najmniej 30%),
- rozwój zdalnych kanałów sprzedaży biletów (ułatwienie pasażerom zakup biletu),
- poprawa komfortu i bezpieczeństwa podróżowania poprzez stopniowe zapewnianie nowoczesnego i zmodernizowanego taboru kolejowego.

Cel 2

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

Według stanu na 31 grudnia 2024 r. realizacja miernika wynosi 210 442 kontrole drogowe, co stanowi 110,6 % wykonania zakładanej w planie liczby 190 316 kontroli i jest na stabilnym poziomie, przekraczającym zakładany plan. Należy wskazać, że wyższa realizacja jest efektem zwiększenia działań kontrolnych na drogach w okresie letnim z uwagi na długo utrzymujące się korzystne warunki pogodowe oraz zwiększenie zasobów kadrowych na stanowiskach inspektorskich w poszczególnych Wojewódzkich Inspektoratach Transportu Drogowego (XXV edycja kursu dla kandydatów na inspektorów) oraz dość małą (w stosunku do lat ubiegłych) fluktuację kadr w ciągu roku.

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

Zgodnie z umową o dofinansowanie nr POIS.03.01.00-00-0040/18-00 Projektu: "Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym" w ramach działania 3.1: Rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T oś priorytetowa III: Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (POIiŚ 2014-2020), odebrano w 2023 roku 33 szt. pojazdów z mobilnymi urządzeniami rejestrującymi (11 szt. z videorejestratorami, 22 szt. z ręcznymi miernikami prędkości) co pozwoliło na zwiększenie w 2024 roku liczby kontroli drogowych, mających na celu uzupełnienie sieci stacjonarnych urządzeń rejestrujących, a tym samym zwiększenie obszaru objętego nadzorem. Kolejnym ważnym elementem było nawiązanie współpracy z Policją i Wojewódzkimi Inspektoratami Transportu Drogowego w sprawie wspólnych działań kontrolnych, co również wpłynęło na zwiększenie wskaźnika liczby kontroli do wartości 4,74.

Miernik: Liczba weryfikacji ważnych wydanych świadectw kierowców w danym roku kalendarzowym w stosunku do liczby świadectw kierowców na dzień 31 grudnia 2023 r.

Brak osiągniętej wartości miernika wg wartości planowanej wynika z rosnącej liczby świadectw kierowcy ważnych w obrocie na ostatni dzień roku poprzedzającego sprawozdanie, ograniczonych zasobów kadrowych i wielozadaniowości Wydziału Weryfikacji Świadectw Kierowcy Biura ds. Transportu Międzynarodowego (WWSK), tj. prowadzenia czynności wyjaśniających (weryfikacja) i postępowania administracyjnego w przedmiocie cofnięcia świadectwa kierowcy i zawieszenia wydawania świadectw kierowców na okres 30 dni, korespondowania z przedsiębiorcami, orzecznikami i ośrodkami szkolenia w zakresie prowadzonych postępowań, wygaszania świadectw kierowców, prowadzenia postępowań administracyjnych w przedmiocie cofnięcia wypisu z licencji na 6 miesięcy i zawieszenia wydawania świadectw kierowców na okres 30 dni, obsługi korespondencji pocztowej przychodzącej/wychodzącej do/z WWSK oraz wdrożenia pracowników i zmiany sposobu i techniki pracy na nowym systemie iBTM. Istotna jest bardzo wysoka liczba wydawanych corocznie świadectw kierowców (ponad 100 tys. rocznie, przy 162 489 świadectwach ważnych w obrocie na koniec ubiegłego roku), szczególnie w porównaniu do innych państw europejskich. Statystyka decyzji o cofnięciu świadectw kierowcy wskazuje na niską liczbę nieprawidłowości w skali wszystkich ważnych świadectw w obrocie prawnym, biorąc pod uwagę, że przedsiębiorca na każdym etapie weryfikacji może zrzec się świadectwa w razie m.in. rozwiązania stosunku pracy.

Cel 4

Miernik: Liczba przeprowadzonych szkoleń specjalistycznych inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego w roku w stosunku do liczby zaplanowanych szkoleń w roku (%)

Roczny Plan Szkoleń na 2024 rok zakładał 61 szkoleń, przeprowadzono 62 szkolenia. Dodatkowe szkolenie przeprowadzono na podstawie potrzeb szkoleniowych, zgłoszonych w trakcie realizacji rocznego planu szkoleń.

Cel 5

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

Osiągnięty wyższy od zakładanego poziom miernika związany jest z wykonaniem większej ilości badań okresowych butli LPG, które TDT wykonuje od września/października 2022 r.

Cel 6

Miernik: Liczba przeprowadzonych kontroli (w szt.)

Dbając o bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego, w dniach 14, 17 i 22 października 2024 r. pracownicy resortu infrastruktury dokonali objazdu (wizji w terenie) trzech tras obejmujących wybrane odcinki dróg krajowych, w celu oceny organizacji ruchu pod kątem zgodności z obowiązującymi przepisami oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ocenie podlegało ok. 1 270 km dróg zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Wykaz uchybień został przekazany w grudniu br. do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, który podejmie stosowane działania mające na celu eliminację wskazanych nieprawidłowości. Wspólne działania resortu infrastruktury i GDDKiA w tym zakresie mają na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu na drogach krajowych.

Cel 11

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

Miernik nie został osiągnięty w przypadku dwóch szkół nadzorowanych przez Ministra Infrastruktury: Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej w Nakle nad Notecią oraz w Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu – w obu przypadkach przyczyną była zmniejszona liczba osób przystępujących do rekrutacji do klas I na rok szkolny 2024/2025. W 2024 r. dużo mniej osób ukończyło klasy ósme niż w poprzednich rocznikach. Ponadto w ZSŻŚ w Nakle nad Notecią wystąpił niedostateczny nabór do klas w zawodzie technik eksploatacji portów i terminali oraz technik pojazdów samochodowych.

Cel 14

Miernik: Stopień zaawansowania prac nad IIIaPGW

Miernik nie został osiągnięty ze względu na wydłużoną procedurę pozyskiwania dofinansowania, co opóźniło wszczęcie postępowań przetargowych. Po podpisaniu umowy 2 listopada 2024 r. przystąpiono do przeprowadzenia postępowań przetargowych.