

**Sprawozdanie z wykonania Planu działalności Ministra Infrastruktury za rok 2025  
dla działów administracji rządowej:  
transport, gospodarka morską, gospodarka wodna, żegluga śródlądowa**

**CZĘŚĆ A: Realizacja najważniejszych celów w roku 2025**

Lp.	Cel ogólny zapisany w planie działalności	Mierniki określające stopień realizacji celu			Najważniejsze zadania służące realizacji celu	
		Nazwa	Planowana wartość do osiągnięcia na koniec roku, którego dotyczy plan	Osiągnięta wartość na koniec kwartału, którego dotyczy informacja	Planowane	Podjęte
1	2	3	4	5	6	7
1.	Wzmocnienie roli transportu kolejowego w transporcie ogółem.	Udział długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych (w %).	≥89% <sup>1</sup>	93,88% <sup>2</sup>	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.

<sup>1</sup> Miernik dotyczy PKP Polskie Linie Kolejowe SA i jest zgodny z programem wieloletnim pn.: „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku”.

<sup>2</sup> wartość miernika na podstawie Sprawozdania za rok 2024 z wykonania programu wieloletniego „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku”,

<sup>3</sup> wartość prognozowana miernika, ostateczne dane będą podane w Szczegółowym Planie Realizacji pod sprawozdanie z wykonania KPK za 2025 rok.

		Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032).				
2.	Poprawa jakości, dostępności i stanu bezpieczeństwa transportu drogowego.	Spadek liczby ofiar śmiertelnych w wyniku zdarzeń drogowych (%).	- 2 %	-12,4 % <sup>4</sup>	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 km)	137	134,538	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 Flight Rules) w systemie SEWIK	783 000 <sup>5</sup>	799 744 operacji	1. Wspieranie rozwoju infrastruktury lotniskowej, nawigacyjnej i dozoru w żegludze powietrznej. 2. Kształtowanie warunków dla rozwoju lotnictwa ogólnego	1. Prowadzenie szeregu działań w obszarze legislacji (w tym zmiany w prawie lotniczym, dostosowywanie przepisów krajowych do prawa UE, propozycje reformy systemu lotnictwa ogólnego)

<sup>4</sup> Ostateczne dane z Policji systemu SEWIK wg stanu na 15 lutego 2026 r.

<sup>5</sup> Planowana wartość miernika na 2025 rok wynika z 7-letniej prognozy ruchu lotniczego w latach 2024-2030 opublikowanej przez Eurostat w dniu 26.02.2024r. (scenariusz podstawowy base. Przedmiotowe dane zostały również ujęte w projekcie ustawy budżetowej na 2025 rok w układzie zadaniowym.

		powietrznej (liczba operacji)			3. Realizacja polityki w zakresie lotnictwa cywilnego spójnej z dokumentami strategicznymi.	lotniczej). 2. Podsumowanie pierwszego roku funkcjonowania Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 roku (z perspektywą do 2040 r.) – opracowane sprawozdania z realizacji polityki w latach 2023-2024. 3. Podjęcie prac na aktualizacją dokumentu Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.) 4. Sprawowanie nadzoru nad Polską Agencją Żeglugi Powietrznej oraz nad działalnością Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. 5. Podejmowanie działań ukierunkowanych na rozwój systemu kwalifikacji, w tym kwalifikacji sektorowych w obszarze transportu. 6. Uczestnictwo w pracach wynikających z działalności Polski w Radzie UE (opracowywanie i opiniowanie materiałów dla Stałego Przedstawicielstwa RP przy UE na grupy robocze).
5.	Zwiększenie dostępności portów morskich wraz z poprawą jakości transportu morskiego i wodnego śródlądowego.	Udział długości infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza, dla której podjęto działania służące zwiększaniu dostępności i poprawie jakości	73 000/382 581 <sup>6</sup> (19,08%)	4 490/328 581 (1,37%)	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	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 łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską: w trakcie realizacji.

<sup>6</sup> Zgodnie z przyjętą ustawą budżetową na 2025 r. planowana wartość miernika wyniosła 3 997,35/382 581.

	<p>(budowa, przebudowa, remont) w ogólnej długości infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza w danym roku (w mb/mb)</p> <p>Poziom zmian wielkości przeładunkowych towarów w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (<math>\geq</math> w %).</p> <p>Ilość zadań realizowanych w ramach prac przygotowawczych projektu budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską (w szt.).</p> <p>Liczba zrealizowanych działań</p>	105	103,1	<p>wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską: rozpoczęcie prac związanych z przebudową toru wodnego na rzece Elbląg w zakresie prac pogłębiarskich na odcinku od punkt P2 do punktu Port.</p> <p>1.Zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych. 2. Rozwój rynku w sektorze transportu</p>	<p>W ramach zadań 1-3 zrealizowano następujące działania: - opracowano kierunki rozwoju MDW E70 (kamień milowy 3c)</p>
--	---	-----	-------	---	--

		wskazanych w Krajowym Programie Żegludowym do roku 2030 (w szt./rok)			wodnego śródlądowego. 3. Rozwój partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych.	- zrealizowano Plan promocji żeglugi śródlądowej na rok 2025 (kamień milowy 3g) - dokonano rewizji klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (kamień milowy 1a).
--	--	--	--	--	--	--

## CZĘŚĆ B: Cele priorytetowe wynikające z budżetu państwa w układzie zadaniowym do realizacji w roku 2025

Lp.	Cel ogólny zapisany w planie działalności	Mierniki określające stopień realizacji celu			Najważniejsze zadania służące realizacji celu	
		Nazwa	Planowana wartość do osiągnięcia na koniec roku, którego dotyczy plan	Osiągnięta wartość na koniec kwartału, którego dotyczy informacja	Planowane	Podjęte
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 (%)	99,85	99,89	19.3.2. Administracja morską, bezpieczeństwo żeglugi morskiej i ratownictwo morskie.	19.3.2. Administracja morską, bezpieczeństwo żeglugi morskiej i ratownictwo morskie.
		Dostępność usług wsparcia żeglugi w ciągu roku (%)	99,8	99,8		
		Wskaźnik stanu gotowości jednostek ratowniczych (%)	96	96		

2.	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 (%)	510 / 3400 (15%)  100%	652 / 3787 (17,22%)  79,1%	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
3.	Zwiększenie możliwości transportowych śródlądowych dróg wodnych.	Ilość ładunków przetransportowanych śródlądowymi drogami wodnymi (ton).	1743,369 tys. ton	1674,351 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.	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.
4.	Zapewnienie dostępu do edukacji morskiej na poziomie wyższym.	Udział liczby studentów kształconych zgodnie z Konwencją STCW w ogólnej liczbie studentów, których kształcenie finansowane	2570/4930 (52,13%)	2431/4759 (51,08%)	1.Wspieranie działalności naukowej i dydaktycznej. 2. Utrzymanie i rozwój infrastruktury szkolnictwa wyższego i nauki. 3.Wsparcie procesu kształcenia.	1.Wspieranie działalności naukowej i dydaktycznej. 2. Utrzymanie i rozwój infrastruktury szkolnictwa wyższego i nauki. 3.Wsparcie procesu kształcenia.

		jest z budżetu państwa (w os/os i w %)				
5.	Zapewnienie zrównoważonego gospodarowania wodami	Liczba przyjętych/zatwierdzonych przez kierownictwo resortu dokumentów z obszaru ochrony wód i gospodarowania wodami (szt.)	2	2	<ol style="list-style-type: none"> <li>Zatwierdzenie przez ministra ds. gospodarki wodnej Programu planowanych inwestycji w gospodarce wodnej PGW Wody Polskie.</li> <li>Zatwierdzenie przez ministra ds. gospodarki wodnej Programu realizacji zadań związanych z utrzymaniem wód oraz pozostałego mienia Skarbu Państwa związanego z gospodarką wodną.</li> </ol>	<p>1.W dniu 30 lipca 2025 r. PPI został uzgodniony i pozytywnie zaopiniowany przez Sekretarza Stanu, Pana Arkadiusza Marchewkę, właściwego ds. żeglugi śródlądowej.</p> <p>W dniu 8 października 2025 r. PPI został Zatwierdzony przez Podsekretarza Stanu, Pana Arkadiusza Koperskiego, właściwego ds. gospodarki wodnej.</p> <p>2.W dniu 20 lutego 2025 r. Sekretarz Stanu, Pan Arkadiusz Marchewka, właściwy do spraw żeglugi śródlądowej, uzgodnił PU na 2025 rok, w zakresie zadań związanych z utrzymaniem Śródlądowych dróg wodnych.</p> <p>W dniu 2 kwietnia 2025 r. Podsekretarz Stanu Pan Przemysław Koperski zatwierdził PU na 2025 r.</p>
		Liczba podjętych inicjatyw w ramach monitoringu realizacji działań dla zapewnienia zrównoważonego gospodarowania wodami (szt.)	15	15	<ol style="list-style-type: none"> <li>Wykaz realizowanych inwestycji PGW Wody Polskie w ujęciu kwartalnym (WRI) – 3 szt.</li> <li>Miesięczne raporty z postępów prac w zakresie IV cyklu planistycznego Ramowej Dyrektywy Powodziowej oraz aktualizacji planu przeciwdziałania skutkom suszy – 12 szt.</li> </ol>	<p>1. PGW WP w dniu 30 kwietnia 2025 r. przekazało dokument Wykaz Realizowanych Inwestycji, który zawierał informacje za I kwartał 2025 r. W dniu 31 lipca 2025 r. PGW WP przesłało WRI, który zawierał informacje odnośnie II kwartału 2025 r. W dniu 31 października 2025 r. PGW WP przesłało WRI, który zawierał informacje odnośnie III kwartału 2025 r.</p> <p>2. W 2025 r. otrzymano raporty za: grudzień 2024 r., styczeń 2025 r., luty 2025 r., marzec 2025 r., kwiecień 2025 r., maj 2025 r., czerwiec 2025 r., lipiec 2025 r., sierpień 2025 r., wrzesień 2025 r., październik 2025 r., listopad 2025 r.</p>

## CZĘŚĆ C: Inne cele przyjęte do realizacji w roku 2025

Lp.	Cel ogólny zapisany w planie działalności	Mierniki określające stopień realizacji celu			Najważniejsze zadania służące realizacji celu	
		Nazwa	Planowana wartość do osiągnięcia na koniec roku, którego dotyczy plan	Osiągnięta wartość na koniec kwartału, którego dotyczy informacja	Planowane	Podjęte
1	2	3	4	5	6	7
1.	Zapewnienie finansowania usług transportu kolejowego.	Liczba pasażerokilometrów finansowanych w ramach przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych (w mln).	16 132,9	16 665,9 <sup>7</sup>	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% (203 525)	110,7% (225 351)	1. Przeprowadzanie 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 wykonania liczby kontroli. Bieżące i akcyjne wykonanie przez WITD kontroli.
		Liczba przeprowadzonych kontroli	Uzyskanie wskaźnika na poziomie PKP Intercity SA	5,58	Prowadzenie kontroli drogowych i statycznych przez inspektorów służby nadzoru nad ruchem	Prowadzenie kontroli drogowych i statycznych przez inspektorów służby nadzoru nad ruchem drogowym.

<sup>7</sup> Wartość miernika na podstawie informacji pozyskanych od PKP Intercity SA

	<p>drogowych i kontroli statycznych z wykorzystaniem mobilnych/przewoźnych urządzeń rejestrujących w danym roku w stosunku do liczby zrealizowanych patroli w danym roku.</p> <p>Liczba zastosowanych rozstrzygnięć w prowadzonych czynnościach wyjaśniających w stosunku do ogólnej liczby ujawnionych naruszeń.</p>	<p>liczbowym o wartości 4,00</p> <p>Uzyskanie wskaźnika na poziomie 58%</p>	<p>54,94%</p>	<p>drogowym.</p> <p>1.Prowadzenie czynności wyjaśniających w sprawach o wykroczenia poprzez weryfikację zapisów naruszeń, generowanie wezwań do właścicieli/posiadaczy pojazdów, analizę materiału dowodowego, wystawienie 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.  3. Realizacja czynności związanych z koniecznością optymalizacji Systemu Centralnego wynikające z konieczności wdrożenia zmian prawnych.</p>	<p>Prowadzenie czynności wyjaśniających w sprawach o wykroczenia poprzez weryfikację zapisów naruszeń, generowanie wezwań do właścicieli/posiadaczy pojazdów, analizę materiału dowodowego, wystawianie mandatów karnych, podejmowanie czynności zmierzających do skierowania wniosków o ukaranie do sądów powszechnych. Podejmowanie działań mających na celu wprowadzenie zmian prawnych wymuszających odmienny sposób procesowania naruszeń w systemie teleinformatycznym. Realizacja czynności związanych z koniecznością optymalizacji Systemu Centralnego w przypadku wprowadzenia zmian prawnych. Podejmowanie działań w celu uzupełnienia istniejących wakatów i zwiększenia zatrudnienia w CANARD i Delegaturach terenowych.</p>
--	---	---	---------------	--	---

3.	Poprawa jakości, dostępności transportu drogowego.	Liczba wszczętych postępowań administracyjnych w przedmiocie spełniania wymogu dobrej reputacji przez podmioty wskazane w art. 7d ust. 1 ustawy o transporcie drogowym.	Dążenie do uzyskania wskaźnika przeprowadzenia postępowań w przedmiocie dobrej reputacji do 100% najpoważniejszych naruszeń przekazanych do Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego (KREPTD), dla których GITD jest właściwym organem	100%	Przeprowadzenie czynności wyjaśniających i postępowania administracyjnego w przedmiocie spełniania wymogu dobrej reputacji.	Przeprowadzenie czynności wyjaśniających i postępowania administracyjnego w przedmiocie spełniania wymogu dobrej reputacji.
		Liczba weryfikacji warunków dotyczących zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego.	1500	1703	Przeprowadzenie czynności wyjaśniających i postępowania administracyjnego mającego na celu weryfikację spełniania przez przedsiębiorcę wymogu właściwego wykorzystania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego.	Przeprowadzenie czynności wyjaśniających i postępowania administracyjnego mającego na celu weryfikację spełniania przez przedsiębiorcę wymogu właściwego wykorzystania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego.

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% (17 kontroli)	100% (17 kontroli)	1. Kontrole wewnętrzne i inspekcyjne w jednostkach Inspekcji Transportu Drogowego (w WITD oraz BKOE) i Delegaturach terenowych GITD). 2. Analiza efektywności podejmowanych przez inspektorów czynności kontrolnych oraz opracowywanie nowych metod, taktyk i sposobów prowadzenia kontroli.	Przeprowadzenie kontroli wewnętrznych/inspekcyjnych w jednostkach Inspekcji Transportu Drogowego (w WITD, BKOE i Delegaturach terenowych GITD). 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%	132 % (53 szkolenia)	Analiza potrzeb szkoleniowych inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, opracowanie rocznego planu szkoleń, realizacja rocznego planu szkoleń.	Wykonanie analizy potrzeb szkoleniowych inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego oraz opracowanie rocznego planu szkoleń.
5.	Utrzymywanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa urządzeń technicznych oraz pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym, w tym wykorzystywanych w transporcie drogowym.	Liczba przeprowadzonych badań technicznych i przeegazminowanych osób.	587 564	666 725	Dozór techniczny w zakresie bezpiecznej eksploatacji urządzeń technicznych.	Dozór techniczny w zakresie bezpiecznej eksploatacji urządzeń technicznych.
		Liczba wydanych świadectw homologacji.	3000	7 711	Homologacja typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części.	Homologacja typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części.

		Liczba wydanych zezwoleń na odstępstwo poświadczeń zgodności wyposażenia i warunków lokalowych Stacji Kontroli Pojazdów (SKP), potwierdzeń spełnienia przez pojazd wymagań w zakresie wytrzymałości siedzeń i ich mocowania oraz kotwiczenia pasów bezpieczeństwa, kontroli SKP oraz liczba przeegzaminowanych diagnostów i doradców ds. bezpieczeństwa w zakresie towarów niebezpiecznych.	9 594	8 939	Bezpieczna eksploatacja pojazdów w ruchu drogowym.	Bezpieczna eksploatacja pojazdów w ruchu drogowym.
		Liczba wydanych świadectw ADR.	29 772	26 767	Dopuszczenie pojazdów do przewozu materiałów niebezpiecznych.	Dopuszczenie pojazdów do przewozu materiałów niebezpiecznych.
6.	Poprawa bezpieczeństwa w zakresie przewozu	Liczba kontroli na podstawie zatwierzonego	4	4	Przeprowadzenie kontroli Urzędów marszałkowskich w przedmiocie procesu szkolenia, uzyskiwania	Przeprowadzenie kontroli Urzędów marszałkowskich w przedmiocie procesu szkolenia, uzyskiwania

	towarów niebezpiecznych.	przez Ministra Infrastruktury Planu kontroli			uprawnień oraz wydawania zaświadczeń w zakresie przewozów towarów niebezpiecznych (ADR).	uprawnień oraz wydawania zaświadczeń w zakresie przewozów towarów niebezpiecznych (ADR).
7.	Monitorowanie realizacji rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013.	Przygotowanie raportu na temat realizacji sieci TEN-T w Polsce.	1	1	Opracowanie raportu na temat stanu realizacji sieci TEN-T w Polsce	1. Opracowanie raportu przez Departament Strategii Transportu we współpracy z właściwymi komórkami organizacyjnymi Ministerstwa Infrastruktury oraz zarządcami infrastruktury, odpowiadającymi za realizację inwestycji oraz wypełnianie zobowiązań administracyjnych. 2. Zorganizowanie 17 grudnia 2025 r. Posiedzenia Podzespołu projektowego ds. monitorowania wdrożenia sieci TEN-T w Polsce, podczas którego zatwierdzono „Raport z realizacji sieci bazowej TEN-T w Polsce”. 3. Przekazanie 19 grudnia 2025 r. Kierownictwu MI „Raportu z realizacji sieci bazowej TEN-T w Polsce”.
8.	Implementacja Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2023/2661 w sprawie zmiany dyrektywy 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w	Przeprowadzenie procesu legislacyjnego.	1	0,5	Opracowanie i uzgodnienie projektu zmian prawnych.	Zamknięto etap uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

	obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu.					
9.	Realizacja celów polskiej polityki transportowej w aspekcie międzynarodowym.	Liczba podjętych inicjatyw, proponowanych działań.	90% <sup>8</sup>	90%	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Realizacja polskich interesów na forum Unii Europejskiej oraz kontaktach z państwami spoza UE.</li> <li>2) Intensyfikacja współpracy z sojusznicznymi państwami sąsiadującymi, w tym z Niemcami w celu zapewnienia zwiększenia liczby połączeń transportowych.</li> <li>3) Aktywny udział w budowaniu relacji z sojusznicznymi krajami ościennymi regionu Morza Bałtyckiego.</li> <li>4) Prowadzenie prac związanych ze współpracą z państwami sąsiadującymi oraz państwami regionu w zakresie projektów infrastrukturalnych, w tym w ramach korytarzy transportowych łączących państwa UE.</li> <li>5) Rozwój współpracy w formacie Trójkąta Weimarskiego w celu zabezpieczenia interesów na agendzie unijnej oraz dialogu nt. kluczowych tematów także w formacie trójstronnym Polska-Niemcy-Francja.</li> <li>6) Koordynacja spraw związanych ze współpracą bilateralną z Ukrainą w zakresie odporności transportu, a także zaangażowanie w proces akcesyjny Ukrainy i Mołdawii do Unii Europejskiej.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Realizacja polskich interesów na forum Unii Europejskiej oraz w kontaktach z państwami spoza UE.</li> <li>2) Intensyfikacja współpracy z sojusznicznymi państwami sąsiadującymi, w tym z Niemcami w celu zapewnienia zwiększenia liczby połączeń transportowych.</li> <li>3) Aktywny udział w budowaniu relacji z sojusznicznymi krajami ościennymi regionu Morza Bałtyckiego.</li> <li>4) Prowadzenie prac związanych ze współpracą z państwami sąsiadującymi oraz państwami regionu w zakresie projektów infrastrukturalnych, w tym w ramach korytarzy transportowych łączących państwa UE.</li> <li>5) Rozwój współpracy w formacie Trójkąta Weimarskiego w celu zabezpieczenia interesów na agendzie unijnej oraz dialogu nt. kluczowych tematów także w formacie trójstronnym Polska-Niemcy-Francja.</li> <li>6) Koordynacja spraw związanych ze współpracą bilateralną z Ukrainą w odporności transportu, a także zaangażowanie w proces akcesyjny Ukrainy i Mołdawii do Unii Europejskiej.</li> <li>7) Rozwój bazy prawnotraktatowej w kontaktach dwustronnych z sąsiadującymi krajami sojusznicznymi.</li> <li>8) Zacieśnianie transgranicznej współpracy transportowej skierowanej na przewyższanie UK</li> </ol>

<sup>8</sup> Wartość 90% wskazana ze względu na specyfikę wydarzeń międzynarodowych, których realizacja zależy od wielu czynników, na których ministerstwo nie ma wpływu, np. pilne i nieprzewidziane zobowiązania członków Kierownictwa Ministerstwa lub odwołanie konferencji przez organizatora/warunki pogodowe/stan epidemii/działania wojenne.

					<p>7) Rozwój bazy prawno- traktatowej w kontaktach dwustronnych z sąsiadującymi krajami sojusznicznymi.</p> <p>8) Zacieśnianie transgranicznej współpracy transportowej ukierunkowane na przewyżnianie luk komunikacyjnych w wymiarze przygranicznym.</p> <p>9) Działania zabezpieczające polskie interesy w kontekście rozwoju transportu kolejowego między Europą i Azją.</p> <p>10) Prowadzenie współpracy międzynarodowej na forum organizacji międzynarodowych, takich jak m.in. IMO, ICAO, ITF.</p>	<p>komunikacyjnych w wymiarze przygranicznym.</p> <p>9) Działania zabezpieczające polskie interesy w kontekście rozwoju transportu kolejowego między Europą i Azją.</p> <p>10) Prowadzenie współpracy międzynarodowej na forum organizacji międzynarodowych takich m.in. IMO, ICAO, ITF.</p>
10.	Realizacja priorytetów z zakresu polityki transportowej UE w trakcie okresu Prezydencji Polski w Radzie UE (styczeń – czerwiec 2025 r.).	Liczba podjętych inicjatyw, proponowanych działań.	90% <sup>9</sup>	100%	<p>1). Realizacja polskich interesów na forum Unii Europejskiej oraz w kontaktach z państwami spoza UE.</p> <p>2). Organizacja wydarzeń międzynarodowych na szczeblu politycznym oraz roboczym, obejmujących zakresem tematycznym obszary priorytetowe dla polskiej polityki transportowej.</p>	<p>1). Realizacja polskich interesów na forum Unii Europejskiej oraz w kontaktach z państwami spoza UE.</p> <p>2). Organizacja wydarzeń międzynarodowych na szczeblu politycznym oraz roboczym, obejmujących zakresem tematycznym obszary priorytetowe dla polskiej polityki transportowej.</p>
11.	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.	100	100%	<p>1. Rozpatrywanie spraw wnoszonych, uczestnictwa w Walnych Zgromadzeniach/ Zgromadzeniach Wspólników.</p> <p>2. Bieżące czynności nadzorcze w zakresie działalności podmiotów.</p>	<p>1. Rozpatrywanie spraw wnoszonych, uczestnictwa w Walnych Zgromadzeniach/ Zgromadzeniach Wspólników.</p> <p>2. Bieżące czynności nadzorcze w zakresie działalności podmiotów.</p>
<p><sup>9</sup> 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 pogodowe/stan epidemii/działania wojenne.</p>						

		Państwa w terminie ustawowym (w %)				
		Monitorowanie, egzekwowanie i gromadzenie w formie tradycyjnej i elektronicznej (baza danych) informacji kwartalnych spółek z większościovym udziałem Skarbu Państwa (w %)	100	100%	Weryfikacja bieżąca, zbiorcza półroczna i roczna przekazywanych informacji kwartalnych.	Weryfikacja bieżąca, zbiorcza półroczna i roczna przekazywanych informacji kwartalnych.
12.	Zapewnienie wsparcia dla rozwoju gospodarki morskiej, żeglugi śródlądowej poprzez kształcenie branżowe/zawodowe.	Liczba osób przyjętych w procesie naboru/ liczba planowanych (w %)	84,67%	88,77%	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.
13.	Podwyższenie poziomu zabezpieczenia przed powodzią i suszą.	Sporządzenie aktualizacji Programu Planowanych Inwestycji (PPI) w gospodarce wodnej	1	1	1.Sporządzenie aktualizacji PPI. 2. Przekazanie aktualizacji PPI przez PGW Wody Polskie do zatwierdzenia przez ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej.	1. PGW WP sporządziło aktualizację PPI. 2. W dniu 30 lipca 2025 r. PPI został uzgodniony i pozytywnie zaopiniowany przez Sekretarza Stanu, Pana Arkadiusza Marchewkę, właściwego ds. żeglugi śródlądowej.

	<p>Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (PGW WP) w okresie sprawozdawczym.</p> <p>Sporządzenie zbiorczej rocznej informacji sprawozdawczej dotyczącej inwestycji w gospodarce wodnej.</p>	1	1	<p>1. Zebranie, weryfikacja oraz analiza zbiorczych danych o inwestycjach realizowanych w gospodarce wodnej.</p> <p>2. Przekazanie przez PGW Wody Polskie zbiorczego pliku zawierającego szczegółowe dane o realizowanych zadaniach wraz z podsumowaniem tekstowym do ministra właściwego ds. gospodarki wodnej.</p>	<p>W dniu 8 października 2025 r. PPI został zatwierdzony przez Podsekretarza Stanu, Pana Przemysława Koperskiego, właściwego do spraw gospodarki wodnej.</p> <p>1. PGW WP zebrano, zweryfikowało oraz przeprowadziło analizę danych o inwestycjach realizowanych w gospodarce wodnej.</p> <p>2. W dniu 14 kwietnia 2025 r. PGW WP przekazało do Ministerstwa Infrastruktury zbiorczy plik zawierający szczegółowe dane o realizowanych w 2024 r. zadaniach wraz z podsumowaniem tekstowym.</p>
	<p>Sporządzenie Programu realizacji zadań związanych z utrzymaniem wód oraz pozostałego mienia Skarbu Państwa Państwa związanego z gospodarką wodną Państwowego Gospodarstwa</p>	1	1	<p>Przekazanie Programu przez PGW Wody Polskie do zatwierdzenia przez ministra właściwego ds. gospodarki wodnej.</p>	<p>PGW WP sporządziło PU.</p> <p>W dniu 20 lutego 2025 r. Sekretarz Stanu, Pan Arkadiusz Marchewka, właściwy do spraw żeglugi śródlądowej, uzgodnił PU na 2025 rok, w zakresie zadań związanych z utrzymaniem śródlądowych dróg wodnych.</p> <p>W dniu 2 kwietnia 2025 r. Podsekretarz Stanu Pan Przemysław Koperski zatwierdził PU na 2025 r.</p>

	<p>Wodnego Wody Polskie w okresie sprawozdawczym.</p> <p>Sporządzenie zbiorczej rocznej informacji sprawozdawczej dotyczącej utrzymania wód oraz pozostałego mienia Skarbu Państwa związanego z gospodarką wodną.</p> <p>Liczba monitoringów sporządzonych i przekazanych do ministra właściwego ds. gospodarki wodnej.</p>	<p>1</p> <p>12</p>	<p>1</p> <p>12</p>	<p>1. Zebranie, weryfikacja oraz analiza zbiorczych danych o zadaniach z zakresu utrzymania wód oraz pozostałego mienia Skarbu Państwa związanego z gospodarką wodną. 2. Przekazanie przez PGW Wody Polskie zbiorczego pliku zawierającego szczegółowe dane o zrealizowanych zadaniach wraz z podsumowaniem tekstowym do ministra właściwego ds. gospodarki wodnej.</p> <p>Zebranie oraz weryfikacja danych od RZGW i przekazanie przez PGW Wody Polskie do ministra właściwego ds. gospodarki wodnej.</p>	<p>1)PGW WP przygotowało zbiorcze dane o zadaniach z zakresu utrzymania wód oraz pozostałego mienia Skarbu Państwa związanego z gospodarką wodną. 2)Sprawozdanie z realizacji „Programu realizacji zadań związanych z utrzymaniem wód oraz pozostałego mienia Skarbu Państwa związanego z gospodarką wodną” za II półrocze 2024 roku zostało przekazane do MI dnia 30 stycznia 2025 r.</p> <p>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 grudzień 2024 w styczniu 2025; 2) za styczeń 2025 w lutym 2025; 3) za luty 2025 w marcu 2025; 4) za marzec 2025 w kwietniu 2025; 5) za kwiecień 2025 w maju 2025; 6) za maj 2025 w czerwcu 2025; 7) za czerwiec 2025 w lipcu 2025; 8) za lipiec 2025 w sierpniu 2025; 9) za sierpień 2025 we wrześniu 2025; 10) za wrzesień 2025 w październiku 2025; 11) za październik 2025 w listopadzie 2025; 12) za listopad 2025 w grudniu 2025.</p>
--	---	--------------------	--------------------	--	--

		Stopień zaawansowania prac nad opracowaniem aktualizacji planów zarządzania ryzykiem powodziowym (w %).	26%	11,7%	Ograniczenie ryzyka powodziowego: 1. przeprowadzenie przeglądu i aktualizacji wstępnej oceny ryzyka powodziowego (WORP), 2. przeprowadzenie przeglądu i aktualizacji map zagrożenia powodziowego (MZP) i map ryzyka powodziowego (MRP), 3. Przeprowadzenie przeglądu i aktualizacji planów zarządzania ryzykiem powodziowym (PZRP).	1. W 2025 r. w ramach projektu pn. "Przegląd i aktualizacja wstępnej oceny ryzyka powodziowego w 3 cyklu planistycznym" zrealizowano pełny zakres rzeczowy. Dnia 21.03.2025 r. podpisany został protokół odbioru końcowego projektu. 2. W III kwartale 2025 r. w wyniku postępowania przetargowego wyłoniono wykonawców zadania 2: „Opracowanie map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego w 3 cyklu planistycznym” oraz zadania 3.2 "Usługi wsparcia merytorycznego przy realizacji Projektu: Przegląd i aktualizacja map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego w 3 cyklu planistycznym - część 2". Odpowiednio w dniu 21.08.2025 r. oraz 25.08.2025 r. podpisane zostały umowy na realizację tych zadań i rozpoczęto realizację prac. W IV kwartale 2025 r. zakończono realizację zadań 2.1 Harmonogram MZP i MRP; 2.2.1 Wykonanie pomiarów geodezyjnych. Kontynuowano prace w zakresie zadań: 2.2.2 Opracowanie danych hydrologicznych i meteorologicznych; 2.2.3 Wyznaczanie obszarów zagrożenia powodziowego w wyniku modelowania hydraulicznego; 3.2 Usługi wsparcia merytorycznego przy realizacji Projektu, w tym kontrola jakości produktów zadania 2. 3) W III kwartale 2025 r. w ramach prac nad Projektem pn. "Przegląd i aktualizacja planów zarządzania
--	--	---	-----	-------	--	---

						<p>ryzykiem powodziowym w 3 cyklu planistycznym", przygotowano dokumentację przetargową na wybór Wykonawcy do realizacji zadania 1 (Przeгляд i aktualizacja planów zarządzania ryzykiem powodziowym w 3 cyklu planistycznym) i 2 (Działania informacyjno – promocyjne) oraz wybór Wykonawcy Zarządzania Projektem. W IV kwartale 2025 r. w ramach prac nad ww. projektem zakończono przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór Wykonawcy do realizacji zadania 1 (Przeгляд i aktualizacja planów zarządzania ryzykiem powodziowym w 3 cyklu planistycznym) i 2 (Działania informacyjno – promocyjne) oraz ogłoszono przetarg nieograniczony na wybór wykonawcy.</p>
		<p>Stopień zaawansowania prac nad opracowaniem aktualizacji planu przeciwdziałania skutkom suszy (w %).</p>	63 %	50%	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Opracowanie wersji projektu planu przeciwdziałania skutkom suszy (PPSS).</li> <li>2. Uzgodnienie I wersji projektu PPSS.</li> <li>3. Rozpoczęcie konsultacji społecznych I wersji projektu PPSS.</li> <li>4. Zakończenie konsultacji społecznych i wersji projektu PPSS.</li> </ol>	<p>Kontynuowano realizację zadania "Przygotowanie projektu aktualizacji planu przeciwdziałania skutkom suszy z uwzględnieniem podziału kraju na obszary dorzeczy", co przyczyni się do realizacji działań:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Opracowanie I wersji projektu PPSS.</li> <li>2. Uzgodnienie I wersji Projektu PPSS.</li> </ol> <p>Zadanie 3 i 4 przeniesiono do realizacji w 2026 r.</p>
		Opracowanie kompletu	11/11	11/11	Przygotowanie projektów Planów utrzymania wód w podziale na	Realizację zakończono. Przygotowano

		projektów Planów utrzymania wód.			regiony wodne dotyczące obszaru działania jedenastu RZGW.	jedenastcie 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): Realizacja zadań zgodnie z harmonogramem na 4 cykl planistyczny (ocena wpływu budowli poprzecznych na ciągłość biologiczną i cele środowiskowe; wyznaczenie silnie zmienionych i sztucznych jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP); opracowanie projektu przeglądu istotnych projektów gospodarki wodnej; ustalenie celów środowiskowych dla wszystkich JCW i obszarów chronionych); inne związane z pracami grup roboczych.	Opracowano wykazy emisji i stężeń substancji priorytetowych. Sporządzono wykaz i przekazano zatwierdzenia przez ministra właściwego ds. gospodarki wodnej – obecnie po uwagach ministerstwa podlega on weryfikacji i rewizji. Trwa realizacja umowy dot. ustalenia celów środowiskowych dla wszystkich jednolitych części wód i obszarów chronionych wraz z ustaleniem przepływów środowiskowych (Etap I zamówienia do: 29.11.2025). Odebrano produkty Etapu I zamówienia – trwa realizacja Etapu II. Trwa realizacja umowy dot. identyfikacji presji antropogenicznych wraz z ich zobrazowaniem przestrzennym dla wszystkich kategorii wód powierzchniowych. Odebrano produkty Etapu I zamówienia – trwa realizacja Etapu II. Trwa przygotowanie dokumentacji przetargowej na opracowania: „Ocena wpływu budowli poprzecznych na ciągłość biologiczną i cele środowiskowe jcwp” oraz „Analiza znaczących oddziaływań antropogenicznych wraz z oceną ich wpływu na stan wód powierzchniowych oraz ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych”. Trwa redakcja dokumentu Przegląd istotnych problemów gospodarki

						wodnej. Obecnie KZGW dokonuje konsultacji Wewnętrznych dokumentu i końcowej redakcji redakcyjno technicznej dokumentu.
15.	Zapewnienie obsługi Pełnomocnika Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego w zakresie zadań realizowanych na podstawie ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz.U. z 2024 r. poz. 545 i 834).	<p>Stopień realizacji działań monitorujących, zapewniających spójność dokumentacji strategicznej z Programem CPK.</p> <p>Procent przygotowanych sprawozdań z przebiegu realizacji Programu CPK.</p> <p>Stopień realizacji prac związanych z przygotowaniem analiz, projektów aktów prawnych oraz projektów innych dokumentów.</p> <p>Procent zaopiniowanych projektów.</p>	100%	100%	<p>Zadania związane z zapewnieniem obsługi Pełnomocnika Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego:</p> <p>a) zapewnienie spójności strategicznych dokumentów rządowych i samorządowych z Programem CPK;</p> <p>b) przygotowywanie sprawozdań z przebiegu realizacji Programu CPK;</p> <p>c) koordynowanie prac związanych z przygotowaniem analiz, projektów aktów prawnych oraz projektów innych dokumentów;</p> <p>d) opiniowanie projektów zmian rządowych dokumentów strategicznych przed ich przedłożeniem Radzie Ministrów w zakresie objętym Programem CPK.</p> <p>e) zapewnienie kompatybilności współpracy międzynarodowej z działaniami w polityce zagranicznej m.in. Prezydenta RP, Prezesa Rady Ministrów, Ministra Spraw Zagranicznych.</p> <p>f) zapewnienie właściwej realizacji uprawnień w zakresie wykonywania praw z udziałów w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa w spółce prawa handlowego.</p>	<p>Zadania związane z zapewnieniem obsługi Pełnomocnika Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego:</p> <p>a) zapewnienie spójności strategicznych dokumentów rządowych i samorządowych z Programem CPK;</p> <p>b) przygotowywanie sprawozdań z przebiegu realizacji Programu CPK;</p> <p>c) koordynowanie prac związanych z przygotowaniem analiz, projektów aktów prawnych oraz projektów innych dokumentów;</p> <p>d) opiniowanie projektów zmian rządowych dokumentów strategicznych przed ich przedłożeniem Radzie Ministrów w zakresie objętym Programem CPK.</p> <p>e) zapewnienie kompatybilności współpracy międzynarodowej z działaniami w polityce zagranicznej m.in. Prezydenta RP, Prezesa Rady Ministrów, Ministra Spraw Zagranicznych.</p> <p>f) zapewnienie właściwej realizacji uprawnień w zakresie wykonywania praw z udziałów w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa w spółce prawa handlowego.</p>

		Stopień realizacji działań zapewniających kompatybilność współpracy międzynarodowej z działaniami w polityce zagranicznej m.in. Prezydenta RP, Prezesa Rady Ministrów, Ministra Spraw Zagranicznych.	100%	100%		
		Stopień realizacji działań zapewniających właściwą realizację uprawnień w zakresie wykonywania praw z udziałów w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa w spółce prawa handlowego.	100%	100%		
16.	Zapewnienie obsługi Pełnomocnika Rządu do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu działającego na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4	Poziom monitorowania i analizy sposobu realizacji zadań określonych w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.	100%	100%	Wypełnienie celów realizuje się przez wykonywanie następujących zadań: a) monitorowanie i analizowanie sposobu realizacji zadań określonych w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;	Wypełnienie celów realizuje się przez wykonywanie następujących zadań: a) monitorowanie i analizowanie sposobu realizacji zadań określonych w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym; b) monitorowanie i analizowanie realizacji inicjatyw Rady Ministrów w zakresie przeciwdziałania wykluczeniu

<p>czerwca 2019 r. w sprawie ustanowienia Pełnomocnika Rządu do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu (Dz. U. z 2019 r. poz. 1037)</p>	<p>Poziom monitorowania i analizy realizacji inicjatyw Rady Ministrów w zakresie przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu.</p>	100%	100%	<p>b) monitorowanie i analizowanie realizacji inicjatyw Rady Ministrów w zakresie przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu;</p> <p>c) koordynowanie prac dotyczących zwiększenia dostępności i poprawy jakości usług przewozowych oraz poprawy jakości infrastruktury kolejowej i drogowej;</p> <p>d) przygotowywanie propozycji zmian legislacyjnych oraz zmian w rządowych dokumentach strategicznych, koniecznych do przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu;</p> <p>e) współpraca międzynarodowa, w szczególności wymiana informacji, z organami państw członkowskich Unii Europejskiej, innych państw oraz właściwych organizacji międzynarodowych, w zakresie funkcjonowania publicznego monitorowanie i analizowanie sposobu realizacji zadań określonych w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;</p> <p>e) współpraca międzynarodowa, w szczególności wymiana informacji, z organami państw członkowskich Unii Europejskiej, innych państw oraz właściwych organizacji międzynarodowych, w zakresie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego;</p> <p>f) realizowanie innych spraw określonych przez Radę Ministrów lub Prezesa Rady Ministrów oraz wniesionych przez ministrów, w zakresie mającym znaczenie dla przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu;</p> <p>g) bieżąca współpraca z ministrem właściwym do spraw transportu.</p>	<p>komunikacyjnemu;</p> <p>c) koordynowanie prac dotyczących zwiększenia dostępności i poprawy jakości usług przewozowych oraz poprawy jakości infrastruktury kolejowej i drogowej;</p> <p>d) przygotowanie projektu ustawy, projekt (UD232);</p> <p>e) współpraca międzynarodowa, w szczególności wymiana informacji, z organami państw członkowskich Unii Europejskiej, innych państw oraz właściwych organizacji międzynarodowych, w zakresie funkcjonowania publicznego monitorowanie i analizowanie sposobu realizacji zadań określonych w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;</p> <p>e) współpraca międzynarodowa, w szczególności wymiana informacji, z organami państw członkowskich Unii Europejskiej, innych państw oraz właściwych organizacji międzynarodowych, w zakresie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego;</p> <p>f) realizowanie innych spraw określonych przez Radę Ministrów lub Prezesa Rady Ministrów oraz wniesionych przez ministrów, w zakresie mającym znaczenie dla przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu;</p> <p>g) bieżąca współpraca z ministrem właściwym do spraw transportu.</p>
	<p>Poziom koordynowania prac dotyczących zwiększenia dostępności i poprawy jakości usług przewozowych oraz poprawy jakości infrastruktury kolejowej i drogowej.</p>	100%	100%	<p>d) przygotowywanie propozycji zmian legislacyjnych oraz zmian w rządowych dokumentach strategicznych, koniecznych do przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu;</p> <p>e) współpraca międzynarodowa, w szczególności wymiana informacji, z organami państw członkowskich Unii Europejskiej, innych państw oraz właściwych organizacji międzynarodowych, w zakresie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego i przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu;</p> <p>f) realizowanie innych spraw określonych przez Radę Ministrów lub Prezesa Rady Ministrów oraz wniesionych przez ministrów, w zakresie mającym znaczenie dla przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu;</p> <p>g) bieżąca współpraca z ministrem właściwym do spraw transportu.</p>	<p>e) współpraca międzynarodowa, w szczególności wymiana informacji, z organami państw członkowskich Unii Europejskiej, innych państw oraz właściwych organizacji międzynarodowych, w zakresie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego;</p> <p>f) realizowanie innych spraw określonych przez Radę Ministrów lub Prezesa Rady Ministrów oraz wniesionych przez ministrów, w zakresie mającym znaczenie dla przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu;</p> <p>g) bieżąca współpraca z ministrem właściwym do spraw transportu.</p>
	<p>Ilość przygotowywanych propozycji zmian legislacyjnych oraz zmian w rządowych dokumentach strategicznych, koniecznych do</p>	1	1	<p>f) realizowanie innych spraw określonych przez Radę Ministrów lub Prezesa Rady Ministrów oraz wniesionych przez ministrów, w zakresie mającym znaczenie dla przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu;</p> <p>g) bieżąca współpraca z ministrem właściwym do spraw transportu.</p>	<p>f) realizowanie innych spraw określonych przez Radę Ministrów lub Prezesa Rady Ministrów oraz wniesionych przez ministrów, w zakresie mającym znaczenie dla przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu;</p> <p>g) bieżąca współpraca z ministrem właściwym do spraw transportu.</p>

		<p>przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyj- nemu.</p> <p>Stopień realizacji współpracy Międzynarodo- wej, w szczególności wymiany informacji, z organami państw członkowskich Unii Europejskiej, innych państw oraz właściwych organizacji międzynarodo- wych, w zakresie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego i przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjne- mu.</p>	100%	100%		
--	--	---	------	------	--	--

## **CZĘŚĆ D: informacja dotycząca realizacji celów objętych planem działalności na rok 2025**

### Część A

#### Cel 1

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

Miernik pn. Udział długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych” wyniósł 93,88% wartość zgodna z przekazaną przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA. Planowana wartość do osiągnięcia na koniec roku 2025 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 przebudowanych torów (w km) w ramach Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032).**

Czynniki, które wpłynęły na nieosiągnięcie wartości miernika to:

- opóźnienia w wydawaniu decyzji środowiskowych,
- przedłużające się procedury uzyskania Decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej,
- opóźnienia w podpisywaniu umów na realizację prac inwestycyjnych,
- opóźnienia w realizacji robót budowlanych ze względu na brak płatności dla podwykonawców.

#### Cel 2

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

Z analizy ostatecznych statystyk na dzień 15.02.2026 r. Komendy Głównej Policji dotyczących liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych porównujących rok do roku wynika, że w 2025 roku odnotowano, o – 12,4 % spadek liczby ofiar śmiertelnych w wyniku zdarzeń drogowych. Ostateczne dane z Policyjnego systemu SEWIK za 2025 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 2026 roku wykazały, iż w 2025 roku było 1660 ofiar śmiertelnych. Planowana wartość miernika do osiągnięcia na koniec 2025 roku, zaplanowana była na poziomie -2%, tak więc nastąpił bardzo znaczny spadek zaplanowanej wartości.

W roku 2025 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 10 działań. Siedem zadań ujętych w Programie Realizacyjnym na lata 2024-2025 zostało wykonanych, natomiast trzy nie zostały zrealizowane. I tak: zadanie S.3 Ogólnopolskie szkolenia z zakresu organizacji ruchu na drogach samorządowych w aspekcie bezpieczeństwa ruchu drogowego zostało przeniesione do realizacji na 2026 r., natomiast z dwóch zadań zrezygnowano tj.: S.1, w ramach filaru System zarządzania BRD w Programie Realizacyjnym na lata 2024-2025 pn. Monitoring wybranych postaw i opinii uczestników ruchu drogowego oraz S.2, w ramach filaru System zarządzania BRD w Programie Realizacyjnym na lata 2024-2025 pn. Monitoring zachowań uczestników ruchu drogowego – w wybranych województwach. Brak realizacji dwóch zadań w zakresie monitoringu wynikało z faktu, iż zagadnienia merytoryczne planowane do wykonania, w tym oczekiwane efekty zostały już przedstawione w ramach Europejskiego badania dotyczącego wyznaczenia wskaźników efektywności działań w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego (Collection of Key Performance Indicators (KPIs) for road safety prowadzonego przez Instytut Transportu Samochodowego.

Publikacja przedmiotowego badania nastąpiła w grudniu 2025 roku. Dodatkowo w roku 2026 planowane jest wejście w życie szeregu zmian legislacyjnych, które będą miały pośredni i bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, a tym samym na obszar badania monitoringu zachowań uczestników ruchu drogowego.

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 do roku 2030.

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

### Cel 3

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

Na niewielkie negatywne odchylenie od przewidywanej do osiągnięcia wartości miernika i jego ostatecznie osiągniętą wartość wpłynęły z jednej strony opóźnienia w planowanym terminie zakończenia robót budowlanych na 6 zadaniach planowanych do zakończenia w 2025 roku. Opóźnienie spowodowane jest (w zależności od zadania) w szczególności: wystąpieniem nieprzewidzianych robót i kolizji, niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi uniemożliwiającymi terminowe wykonanie robót budowlanych, a także wystąpieniem katastrofy budowlanej na placu budowy jednego z zadań spowodowanej powodzią z września 2024 roku. Z drugiej strony dla kilku zadań nastąpiło przyspieszenie: dwa zadania, których zakończenie było planowane w 2025 roku, zakończyły się w 2024 roku, a jedno zadanie, którego zakończenie było planowane na 2026 rok zakończyło się w 2025 roku. Jednocześnie trzy zadania, które miały się zakończyć w 2024 roku miały opóźnienie i zakończyły się w 2025 r.

### Cel 4

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

Osiągnięta w 2025 r. wartość miernika przekracza wartość zaplanowaną o 5 744 operacji lotniczych (0,7%). W stosunku do wykonania 2024 r. liczba operacji wzrosła o 5%, natomiast do wykonania 2023 r. - o 15%. Prognozy dynamiki ruchu lotniczego są rosnące, jednakże liczba operacji lotniczych w 2025 r. jeszcze nie przekroczyła poziomu realizacji w 2019 r. (przed pandemią) i stanowi 88% tej wartości.

Głównym czynnikiem wzrostu ruchu lotniczego jest rosnący popyt na podróże lotnicze pomimo ograniczeń cywilnego ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej występujących we wschodniej części kraju w związku z trwającą wojną w Ukrainie.

### 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).**

Pozytywne przekroczenie ostatecznie planowanej wartości miernika jest związane głównie z czynnikami hydrometeorologicznymi, które umożliwiły wykonanie prac w większej ilości niż zaplanowano w ramach zadań realizowanych przez Urząd Morski w Szczecinie.

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

Wielkość i struktura przeladunków w portach zdeterminowana jest sytuacją gospodarczą w kraju i na świecie, mającą odzwierciedlenie w strukturze handlu zagranicznego Polski oraz krajów europejskich. Przeladunki w portach zależą także od pozycji konkurencyjnej korytarzy transportowych przechodzących przez te porty, a w przypadku paliw kopalnych - przeladunki 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: Liczba statków, w których stwierdzono uchybienia w stosunku do ogólnej liczby przeprowadzonych inspekcji statków (szt./szt.).**

UŻŚ Bydgoszcz: Głównymi czynnikami, które wpłynęły na wartości wykonania wskazanych mierników to niskie stany wód spowodowane przez susze hydrologiczną oraz awarie śluz, które czasowo uniemożliwiały żeglugę na śródlądowych drogach wodnych. 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.

UŻŚ Szczecin: Główne czynniki, które wpłynęły na wykonanie wartości miernika to utrzymanie obsady etatowej inspektorów, natężenie ruchu jednostek sportowych i turystycznych, realizacja wspólnych patroli z funkcjonariuszami Komisariatu Rzecznego KWP w Szczecinie oraz intensyfikacja działań inspekcyjnych przy użyciu skuterów wodnych. 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 Urzędu w zakresie monitorowania natężenia ruchu i identyfikacji rejonów zagrożeń, współpraca z funkcjonariuszami Komisariatu Rzecznego KWP w Szczecinie oraz z Żandarmerią Wojskową w Szczecinie w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem żeglugi i utrzymaniem porządku publicznego na wodach śródlądowych.

UŻŚ Wrocław: Głównymi czynnikami, które wpłynęły na wartości wykonania to realizacja inspekcji, przeglądów i kontroli zgodnie z planami inspekcji z uwzględnieniem panujących warunków i zachowaniem środków bezpieczeństwa, kontrola miesięcznych sprawozdań i inspekcji.

**Miernik: Procent śródlądowych dróg wodnych poddanych inspekcji.**

UŻŚ Bydgoszcz: Głównymi czynnikami, które wpłynęły na wartości wykonania wskazanych mierników to niskie stany wód spowodowane przez susze hydrologiczną oraz awarie śluz, które czasowo uniemożliwiały żeglugę na śródlądowych drogach wodnych. 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.

W Urzędzie Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy 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. Dodatkowo w Urzędzie planowana i realizowana jest poprawa mobilności zaplecza transportowego dla osób realizujących zadania mające wpływ na poziom wykonania mierników w warunkach suszy hydrologicznej.

Jednocześnie wykonanie miernika jest często niezależne od jednostki ze względu na zależność realizacji zadań od warunków hydrologicznych.

Pozostałe Urzędy Żeglugi Śródlądowej osiągnęły wyznaczone wartości.

### Cel 3

#### **Miernik: Ilość ładunków przetransportowanych śródlądowymi drogami wodnymi (ton).**

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 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 żeglugowym – Odrze – na jej odcinku środkowym warunkującym możliwości transportu w kierunkach północ- południe.

2) Zmian w funkcjonowaniu rynku żeglugowego 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). Statystycznie rosną przewozy w grupach ładunkowych o wysokiej wartości, ale niskiej masie ładunkowej.

Z tego względu w ujęciu ilości przewożonych ładunków obserwujemy rokrocznie spadki, pomimo, że w niektórych grupach ładunkowych obserwujemy rosnące wartości lub przynajmniej stałe wartości w ujęciu wieloletnim.

W 2025 r. podjęto następujące działania nadzorcze, kontrolne i naprawcze:

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 śródlądowej w oparciu o środki Finansowe Funduszu Żeglugi Śródlądowej.

5. Realizowanie działań wskazanych w Krajowym Programie Żeglugowym do roku 2030 tj. rozpoczęcie realizacji projektów inwestycyjnych (RIS i dwie inwestycje na Odrze), rewizja klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych, rozpoczęcie prac nad wzmocnieniem efektywności funkcjonowania Funduszu Żeglugi Śródlądowej, prowadzenie działalności promocyjno-edukacyjnej).

### Cel 4

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

Przyczyny nieosiągnięcia założonej wartości miernika: fluktuacyjny charakter miernika związany bezpośrednio z organizacją roku akademickiego, niepodjęcie kształcenia lub rezygnacja ze studiów na skutek niskiego poziomu wiedzy studenta, niezadawalające wyniki w nauce, prowadzenie obron w trybie ciągłym, 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 pobytovej. Ponadto, występuje kontynuacja trendu spadkowego dotyczącego zainteresowania studiami STCW w dziale maszynowym. Badania wewnętrzne prowadzone na Uczelni wskazują na regularnie spadający poziom przygotowania uczniów szkół średnich z przedmiotowych kierunków, takich jak matematyka i fizyka. Powyższe jest zgodne z ogólną tendencją spadkową na większości kierunków technicznych w Polsce. Dodatkowymi powodami spadku liczby studentów są zmiany w postrzeganiu studiów przez maturzystów oraz trwający niż demograficzny.

## Część C

### Cel 1

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

Miernik Liczba pasażerokilometrów finansowanych w ramach przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych” wyniósł 16 665,9 mln, wartość zgodna informacją z przekazaną przez PKP Intercity SA. Planowana wartość do osiągnięcia na koniec roku 2025 wynosiła 16 132,9 mln.

Czynniki, które wpłynęły na wzrost wartości miernika to:

- zwiększenie atrakcyjności cen biletów na pociągi służby publicznej. Spółka PKP Intercity SA nie wprowadziła w 2025 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,
- 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 2025 r. realizacja miernika "Liczba przeprowadzonych kontroli drogowych w stosunku do liczby zaplanowanych kontroli w roku (w szt.)" przez Inspekcję Transportu Drogowego - wynosi 225 351 kontroli drogowych, co daje 111 % wykonania zakładanej w planie wartości na poziomie 203 525 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 WITD, w związku z zakończeniem XXVI edycji kursu inspektorskiego oraz małą w porównaniu do lat ubiegłych fluktuacją kadr w ciągu roku. Na zwiększenie kontroli miały także wpływ tematyczne działania kontrolne, tj. ukierunkowane na prawidłowość wykonywania przewozów przez przewoźników z krajów trzecich, czy też legalność kabotażu.

#### **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.**

Zwiększona wartość miernika „Liczba przeprowadzonych kontroli drogowych i kontroli statycznych z wykorzystaniem mobilnych/przewoźnych urządzeń rejestrujących w danym roku w stosunku do liczby zrealizowanych patroli w danym roku” za 2025 r. jest wynikiem prowadzenia wspólnych kontroli z jednostkami Policji (patrol składa się z1 inspektora ITD oraz 1 policjanta w związku z czym zasoby kadrowe są efektywniej wykorzystywane), modyfikacją wytycznych pracy inspektorów (wycofanie z eksploatacji wysłużonych urządzeń mobilnych do kontroli stacjonarnej na rzecz wideorejestраторów oraz ręcznych mierników prędkości) oraz optymalizacją systemu teleinformatycznego (notatnik elektroniczny) wykorzystywanego przez inspektorów podczas kontroli drogowych.

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

Brak osiągniętej wartości miernika z uwagi na znaczny wzrost liczby rejestrowanych naruszeń, który związany był z większą liczbą urządzeń działających w 2025 r. i uruchamianiem kolejnych urządzeń zakupionych w ramach KPO, bez zwiększenia zatrudnienia. W tym zakresie podejmowane były działania zmierzające do pozyskania dodatkowych etatów, jak również stałe zaangażowanie delegatur terenowych do realizacji zadań w procesach "Zatwierdzenie wezwania właściciela", "Zatwierdzenie wezwania posiadacza" oraz "Zatwierdzenie mandatów" systemu teleinformatycznym CPD CANARD służącym do obsługi zarejestrowanych naruszeń. Podejmowane były również działania mające na celu wprowadzenie zmian prawnych wymuszających odmienny sposób procesowania naruszeń w systemie teleinformatycznym.

### Cel 3

#### **Miernik: Liczba weryfikacji warunków dotyczących zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego.**

Wyższy niż zakładany miernik weryfikacji warunków dotyczących zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego wynika z wdrożonych w Wydziale Weryfikacji Upoważnień uproszczeń procedury weryfikacji i cofnięcia uprawnień, w razie niespełniania wymogów wskazanych w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającym wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego uchylającym dyrektywę Rady 96/26/WE. Ponadto w Wydziale wykorzystywane są narzędzia informatyczne wspomagające typowanie przedsiębiorców niespełniających warunków do posiadania zezwolenia.

### Cel 4

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

Wyższy niż zakładany miernik liczby przeprowadzonych szkoleń specjalistycznych inspektorów wynika z wyższego zapotrzebowania na szkolenia ze strony inspektorów WITD zgłoszonego w trakcie realizacji planu szkoleń, a co za tym idzie organizacji większej liczby szkoleń w odpowiedzi na potrzeby inspektorów. Przeprowadzono także szkolenia podnoszące bezpieczeństwo inspektorów kierujących pojazdami służbowymi.

### Cel 5

#### **Miernik: Liczba przeprowadzonych badań technicznych i przeegzaminowanych osób.**

Ogólna wartość miernika zaplanowana na rok 2025 r. w wysokości 629 930 została wykonana. Wykonanie miernika ogółem za rok 2025 wynosi 710 142. Większa niż planowana liczba wykonanych badań i przeegzaminowanych osób wynika z większej ilości urządzeń zgłoszonych do badań oraz większej o 1056 liczby przeegzaminowanych osób.

#### **Miernik: Liczba wydanych świadectw homologacji.**

Wzrost wykonania miernika wynika również z większej niż planowano liczby wydanych decyzji w zakresie homologacji typu pojazdu, indywidualnego dopuszczenia pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części pojazdu. W roku 2025 wydano ogółem 2571 decyzji więcej głównie w zakresie wydania unijnego lub krajowego dopuszczenia indywidualnego pojazdu oraz w zakresie wydania świadectwa homologacji typu ONZ przedmiotu wyposażenia i/lub części pojazdu niż w roku ubiegłym. Wpływ na wzrost liczby wydanych decyzji w zakresie wydania unijnego lub krajowego dopuszczenia indywidualnego pojazdu ma głównie wzrost zainteresowania producentów z Chin rynkiem europejskim, natomiast wzrost w zakresie wydania świadectwa homologacji typu ONZ zależy głównie od możliwości finansowych producentów i nabywców pojazdów, dostępności materiałów do produkcji oraz uwarunkowań polityczno-gospodarczych.

#### **Miernik: Liczba wydanych zezwoleń na odstępstwo poświadczeń zgodności wyposażenia i warunków lokalowych SKP, potwierdzeń spełnienia przez pojazd wymagań w zakresie wytrzymałości siedzeń i ich mocowania oraz kotwiczenia pasów bezpieczeństwa, kontroli SKP oraz liczba przeegzaminowanych diagnostów i doradców ds. bezpieczeństwa w zakresie towarów niebezpiecznych.**

W zakresie działań w obszarze SKP, egzaminowania diagnostów i doradców oraz w zakresie świadectw ADR wykonana wartość miernika jest niższa niż wartość zaplanowana, ale wyższa niż w roku ubiegłym.

#### **Miernik: Liczba wydanych świadectw ADR.**

Wartość miernika jest niższa niż wartość zaplanowana, jednak Transportowy Dozór Techniczny nie ma bezpośredniego wpływu na ilość zgłoszonych do wykonania w tym zakresie czynności.

#### Cel 8

##### **Miernik: Przeprowadzenie procesu legislacyjnego.**

Wdrożenie do krajowego porządku prawnego dyrektywy (UE) 2023/2661 nastąpi przez projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89). Przygotowanie i skonsultowanie przedmiotowego projektu ustawy jest opóźnione w pierwszej kolejności z powodu jego skomplikowanego charakteru i konieczności przeprowadzenia wielu wewnętrznych i zewnętrznych uzgodnień, w tym przeprowadzenia szczegółowej analizy skutków społecznych, gospodarczych i finansowych na dużą skalę oraz jej skonsultowania z interesariuszami.

Głównym wyzwaniem dla Ministerstwa w obszarze przygotowania regulacji była konieczność zaplanowania i skonsultowania sposobu obsługi ogromnych ilości danych będących w posiadaniu różnych podmiotów o rozproszonej strukturze właścicielskiej i niskim stopniu digitalizacji danych. Problemem przed jakim stali autorzy propozycji przepisów implementujących dyrektywę było więc opracowanie i uzgodnienie ze stroną społeczną modelu wdrożenia dyrektywy, w ramach którego interesariusze zostaną skutecznie włączeni do ogólnoeuropejskiego systemu udostępniania danych.

#### Cel 12

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

Wykonanie miernika jest wyższe niż zakładano, przyczyny: duże zainteresowanie młodzieży kształceniem w szkołach mimo niżu demograficznego. W przypadku dwóch szkół TŻŚ we Wrocławiu i ZSM w Świnoujściu wykonanie miernika było wyższe z uwagi na: działania promocyjne, polepszenie warunków mieszkalnych w internacie szkolnym (ZSM), monitorowanie przebiegu rekrutacji, przekazanie informacji o wolnych miejscach do kuratorium oświaty (ZSM) oraz monitorowanie procedur rekrutacji, informowanie o wolnych miejscach Dolnośląskiego Kuratora Oświaty, publikację informacji na stronie szkoły, upowszechnienie oferty edukacyjnej szkoły, przygotowanie katalogu działań promujących szkołę, wyjście z ofertą edukacyjną poza mury szkoły (TŻŚ). Jedynie w przypadku ZSŻS w Nakle nad Notecią osiągnięta wartość była niższa w związku z brakiem naboru do szkoły branżowej o profilu: elektromechanik pojazdów samochodowych.

#### Cel 13

##### **Miernik: Stopień zaawansowania prac nad opracowaniem aktualizacji planów zarządzania ryzykiem powodziowym (w %).**

Niższe wykonanie miernika w stosunku do planu wynika z opóźnienia w wyborze Wykonawcy na opracowanie map zagrożenia powodziowego (MZP) i map ryzyka powodziowego (MRP) w 3 cyklu planistycznym. Związane to było z unieważnieniem pierwszego postępowania na "Przeгляд i aktualizacja map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego w 3 cyklu planistycznym – ETAP 2" ze względu na odrzucenie ofert wszystkich wykonawców.

Niewłócznie uruchomiono nowe postępowanie, w ramach którego wyłoniono Wykonawców. W związku z podpisaniem umów w sierpniu 2025 r. część zadań zaplanowana wcześniej na 2025 r. zostanie zrealizowana w 2026 r. W związku z powyższym konieczne było dokonanie modyfikacji terminów realizacji poszczególnych etapów prac w ramach Projektu pn. „Przeгляд i aktualizacja planów zarządzania ryzykiem powodziowym w 3 cyklu planistycznym”. Projekty te są ściśle ze sobą powiązane w ten sposób, że wyniki prac powyższym konieczne było przesunięcie terminu wszczęcia postępowania przetargowego na wybór Wykonawcy realizacji zadania 1 Przeгляд i aktualizacja planów zarządzania ryzykiem powodziowym w 3 cyklu planistycznym i zadania 2 Działania informacyjno - promocyjne w ramach Projektu, a także realizacji usługi Zarządzania Projektem, co skutkowało koniecznością przesunięcia realizacji prac w ramach Projektu oraz w konsekwencji planowanych pierwotnie terminów ponoszenia wydatków oraz koniecznością przesunięcia planowanego pierwotnie okresu ponoszenia wydatków z 2025 r. na 2026 r. w ramach Projektu „Przeгляд i aktualizacja planów zarządzania ryzykiem powodziowym w 3 cyklu planistycznym”.

##### **Miernik: Stopień zaawansowania prac nad opracowaniem aktualizacji planu przeciwdziałania skutkom suszy (w %).**

Brak realizacji zadań 3 i 4 wynika z późniejszego niż planowano zawarcia umowy z wykonawcą projektu Przeгляд i aktualizacja planu przeciwdziałania skutkom suszy. W związku z tym harmonogram prac różnił się od tego przyjętego do Planu działalności. Prace w 2025 prowadzone były zgodnie ze zmienionym harmonogramem. Zakończenie powyższych prac planowane jest na rok 2026.

Cel 14

**Miernik: Stopień zaawansowania prac nad IIIaPGW.**

Niższe wykonanie miernika wynikało z wydłużonego procesu pozyskiwania dofinansowania, który uniemożliwił wcześniejsze wszczęcie zaplanowanych postępowań przetargowych. Dopiero po podpisaniu umowy o dofinansowanie w dniu 2 listopada 2024 r. możliwe było formalne rozpoczęcie procedur związanych z przygotowaniem i realizacją zamówień. W konsekwencji harmonogram realizacji uległ przesunięciu, przy czym obecnie prowadzone są dwa z pięciu zaplanowanych postępowań przetargowych, natomiast kolejne dwa znajdują się na etapie przygotowania dokumentacji.