

**Sprawozdanie z wykonania planu działalności
Ministra Infrastruktury
za rok 2018**

dla działań administracji rządowej: łączność, transport.

Część A: Realizacja najważniejszych celów w roku 2018

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 plan	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 %)	83%	84,4%	<ol style="list-style-type: none"> 1) Kształtowanie warunków funkcjonowania i rozwoju transportu kolejowego 2) Efektywne wykorzystanie infrastruktury kolejowej 3) Rozwój infrastruktury kolejowej 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Kształtowanie warunków funkcjonowania i rozwoju transportu kolejowego 2) Efektywne wykorzystanie infrastruktury kolejowej 3) Rozwój infrastruktury kolejowej
2.	Poprawa jakości, dostępności i stanu bezpieczeństwa transportu drogowego	Stopień realizacji docelowej sieci dróg szybkiego ruchu (w %)	51,46%	48,72%	Budowa, przebudowa, utrzymanie i remonty sieci dróg publicznych	Budowa, przebudowa, utrzymanie i remonty sieci dróg publicznych
		Spadek liczby ofiar śmiertelnych w wyniku zdarzeń drogowych (%)	5%	+1,1%	Realizacja zadań wynikających z Programów Realizacyjnych do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.	Realizacja zadań wynikających z Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 - 2020
3.	Poprawa dostępności transportu lotniczego.	Dynamika zmian liczby obsłużonych pasażerów w polskich portach lotniczych (%)	Wzrost o 5% w stosunku do 2017 r.	Wzrost o 14% w stosunku do 2017 r. (wartość szacunkowa)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wspieranie rozwoju infrastruktury lotniskowej, nawigacyjnej i dozoru w żegludze powietrznej. 2. Kształtowanie warunków dla rozwoju transportu 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zakończenie prac legislacyjnych nad projektem nowelizacji ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze: ustawa z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2019 r. poz. 235). 2. Zatwierdzenie planów generalnych lotnisk użytku publicznego w zakresie zgodności z polityką

			<p>3. Realizacja polityki w zakresie lotnictwa cywilnego spójnej ze Strategią Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku).</p>	<p>transportową kraju:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plan Generalny Portu Lotniczego Poznań – Ławica – decyzja Ministra Infrastruktury z dnia 8 stycznia 2018 r. - Plan Generalny Portu Lotniczego Olsztyn – Mazury – decyzja Ministra Infrastruktury z dnia 27 września 2018 r. - Plan Generalny Międzynarodowego Portu Lotniczego Kraków – Balice im. Jana Pawła II – decyzja Ministra Infrastruktury z dnia 26 listopada 2018 r. <p>3. Wydanie decyzji Ministra Infrastruktury z dnia 29 października 2018 r. wyznaczającej Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Państwowy Instytut Badawczy jako instytucji uprawnionej do zapewniania osłony meteorologicznej w całym rejonie informacji powietrznej FIR Warszawa z wyłączeniem stref kontrolowanych lotnisk w Radomiu, Olsztynie oraz Bydgoszczy.</p> <p>4. Monitorowanie bieżącej działalności przedsiębiorstwa państwowego „Porty Lotnicze” oraz Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.</p> <p>5. Prace nad „Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” w zakresie transportu lotniczego.</p> <p>6. Podpisanie Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Nowej Zelandii o komunikacji lotniczej (Auckland, 22 sierpnia 2018 r.).</p>
--	--	--	---	--

<p>4. Programowanie celów i monitoring realizacji zadań w obszarze polityki transportowej państwa.</p>	<p>Opracowanie projektu Strategii zrównoważonego rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) – aktualizacja na bazie obowiązującej Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)¹</p>	<p>100%</p>	<p>75%</p>	<p>Wypracowanie i uzgodnienie wewnętrzne zapisów projektu Strategii zrównoważonego rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku). Prowadzenie Oceny Oddziaływania na Środowisko (OOS) projektu Strategii zrównoważonego rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku). Uzgodnienia międzyresortowe i konsultacje społeczne projektu Strategii zrównoważonego rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku).</p>	<p>Wypracowanie i uzgodnienie wewnętrzne zapisów projektu Strategii zrównoważonego rozwoju transportu do 2030. Prowadzenie Oceny Oddziaływania na Środowisko (OOS) projektu Strategii zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 roku. Przeprowadzono uzgodnienia międzyresortowe i konsultacje społeczne projektu Strategii zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 r.</p>
--	--	-------------	------------	--	--

¹ W październiku 2018 roku, po uwadze Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju (MIIR), nastąpiła zmiana nazwy projektu *Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2020 r.* (z perspektywą do 2030 r.) na *Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.* Początkowo nazwa *Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2020 r.* (z perspektywą do 2030 r.) miała taki sam horyzont czasowy jak *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do 2020 r.* (z perspektywą do 2030 r.), przyjęta przez Radę Ministrów w lipcu 2017 r., która jest nadrzędną strategią wobec innych strategii sektorowych, w tym SRT. Po uwadze MIIR odnośnie konieczności wskazania horyzontu wszystkich aktualizowanych obecnie strategii sektorowych do 2030 r., przyjęto nazwę *Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.* Z uwagi na fakt, że planuje się, że strategię sektorowe zostaną zatwierdzone przez Radę Ministrów w 2019 r., wskazywanie horyzontu czasowego strategii do roku 2020 wydaje się bezzasadne. Dlatego też zdecydowano się na wskazanie horyzontu na rok 2030. Inne aktualizowane obecnie strategię jak Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego, czy Polityka Ekologiczna Państwa również mają wskazany horyzont 2030. W ramach konsultacji społecznych projektu SRT 2030, które miały miejsce w dniach 9.11.2018 – 14.12.2018 używana już była nazwa *Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.*

Część C: Realizacja innych celów w roku 2018

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 plan	Osiągnięta wartość na koniec roku, którego dotyczy sprawozdanie		
1	2	3	4	5	6	7
1.	Zapewnienie finansowania usług transportu kolejowego.	Liczba pasażerokilometrów finansowanych w ramach przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych (w mln).	8 293 ²	8 836,0	Dofinansowanie kolejowych pasażerskich przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych.	Dofinansowanie kolejowych pasażerskich przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych.
2.	Realizacja celów polskiej polityki transportowej w aspekcie międzynarodowym.	Liczba podjętych inicjatyw proponowanych działań.	90%	90%	<ol style="list-style-type: none"> 1. Realizacja polskich interesów na forum Unii Europejskiej w kontekście propozycji Komisji Europejskiej rewizji przepisów regulujących funkcjonowanie międzynarodowego transportu drogowego w Unii Europejskiej w ramach Pakietu Mobilności I. 2. Promowanie międzynarodowego szlakiu Via Carpatica. 3. Współpraca z państwami V4 oraz Bałkanów Zachodnich. 4. Działania zabezpieczające polskie interesy w kontekście realizacji idei Nowego Jedwabnego Szlaku. 5. Rozwój Inicjatywy Trójkolorza. 6. Współpraca w ramach formatu 16+1. 7. Inicjatywy studyjne, wymiana doświadczeń. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Realizacja polskich interesów na forum Unii Europejskiej w kontekście propozycji Komisji Europejskiej rewizji przepisów regulujących funkcjonowanie międzynarodowego transportu drogowego w Unii Europejskiej w ramach Pakietu Mobilności, polegająca na byciu aktywnym współuczestnikiem procesu negocjowania przepisów prawnych. Przykładem podejmowania aktywności było poruszenie tego tematu w ramach licznych spotkań bilateralnych członków kierownictwa MI z przedstawicielami

² Pierwotnie planowana wartość na koniec roku wynosiła 7 439, natomiast ze względu na zwiększenie w 2018 roku oferty przewozowej PKP InterCity S.A. miernik został zwiększony do 8 293 mln pasażerokilometrów.

innych państw, postów do Parlamentu Europejskiego oraz przedstawicieli Komisji Europejskiej, jak również w ramach spotkań multilateralnych. Organizowane były również regularne spotkania z przedstawicielami polskiego sektora transportu drogowego, mającymi na celu praktyczne poznanie konsekwencji proponowanych rozwiązań.

2. Promowanie międzynarodowego szlakiu Via Carpatia, m. in. podnoszenie tematu na wszystkich spotkaniach dwustronnych z zainteresowanymi stronami, w tym poprzez wkłady do materiałów na spotkania Prezydenta, Prezesa Rady Ministrów oraz Ministra Spraw Zagranicznych; polityczne wskazywanie szlakiu VC jako drogowego kręgosłupa Inicjatywy Trójmoirza, promowanie prac Grupy Roboczej państw członkowskich inicjatywy Via Carpatia.

3. Współpraca z państwami V4 oraz Bałkanów Zachodnich, w przypadku V4, m. in. poprzez koordynację działań na forum UE oraz projekt Kolei Dużych Prędkości: W przypadku Bałkanów Zachodnich, w ramach Procesu Berlińskiego wspieranie rozwoju sieci TEN-T na tym obszarze

- oraz rozszerzenie projektu Via Carpatia.
4. Działania zabezpieczające polskie interesy w kontekście realizacji idei Nowego Jedwabnego Szlaku, m.in. na forum OSZD, bilateralnych grup roboczych ds. transportu oraz za pomocą dwustronnych uregulowań do. e-commerce. Popieranie działań polskich spółek kolejowych w tym obszarze.
 5. Rozwój inicjatywy Trójmorza, m.in. poprzez nadawanie treści inicjatywie na spotkaniach dwustronnych i wielostronnych, promowanie spójnego przekazu, że Via Carpatia oraz Via Baltica to drogowy kręgosłup inicjatywy, a Rali Baltica i planowana Kolej Dużych Prędkości w krajach V4 to jej kolejowy trzon.
 6. Współpraca w ramach formatu 16+1, m.in. poprzez aktywne negocjowanie dokumentów końcowych poszczególnych szczytów formatu 16+1 (w tym wymiaru transportowego), aby zabezpieczały one interesy Polski jako najważniejszego kraju Europy Środkowo-Wschodniej w ramach przedmiotowej inicjatywy.
 7. Inicjatywy studyjne, wymiata doświadczeń: kontynuacja w 2018 r. wzajemnych wizyt studyjnych urzędników

						<p>Polski i Czech – w maju 2018 r. urzędnik czeskiego ministerstwa ds. transportu przebywał na 7-dniowym stażu. Tydzień później urzędnik MI odbył analogiczny staż w czeskim resorcie.</p>
3.	<p>Usprawnienie organizacji ruchu na drogach krajowych, na których nadzór sprawuje minister właściwy do spraw transportu.</p>	<p>Ilość przeprowadzonych kontroli.</p>	2	2	<p>Weryfikacja organizacji ruchu na drogach krajowych w zakresie zgodności z przepisami oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p>	<p>Ocena organizacji ruchu na drogach krajowych w formie kontroli w zakresie zgodności z przepisami oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p>
4.	<p>Utrzymywanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa urządzeń technicznych w transporcie drogowym, kolejowym i śródlądowym</p>	<p>Liczba przeprowadzonych działań technicznych obejmująca liczbę przeprowadzonych badań technicznych i przeegzaminowanych osób.</p>	145 431	147 558	<p>1. Dozór techniczny w zakresie bezpiecznej eksploatacji urządzeń technicznych. 2. Prowadzenie spraw w zakresie homologacji typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części pojazdu.</p>	<p>1. Dozór techniczny w zakresie bezpiecznej eksploatacji urządzeń technicznych. 2. Prowadzenie spraw w zakresie homologacji typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części pojazdu.</p>
5.	<p>Poprawa bezpieczeństwa transportu drogowego.</p>	<p>Liczba przeprowadzonych kontroli drogowych w zakresie transportu</p>	181 000	170 487	<p>Prowadzenie kontroli drogowych dotyczących: przewozu osób, w tym przewozów wykonywanych taksówkami, przewozu zwierząt, przewozu towarów niebezpiecznych, transportu odpadów oraz szybko psujących się artykułów spożywczych, przestępczości kierowców, dopuszczalnej masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów, warunków technicznych i niezbędnego wyposażenia pojazdów.</p>	<p>Prowadzenie kontroli drogowych dotyczących: przewozu osób, w tym przewozów wykonywanych taksówkami, przewozu zwierząt, przewozu towarów niebezpiecznych, transportu odpadów oraz szybko psujących się artykułów spożywczych, przestępczości kierowców, dopuszczalnej masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów, warunków technicznych i niezbędnego wyposażenia pojazdów.</p>

Liczba przeprowadzonych kontroli w roku/liczba zaplanowanych kontroli w roku (%).	100%	84,5 %	Realizacja kontroli wewnętrznych w jednostkach Inspekcji Transportu Drogowego (analiza efektywności podejmowanych przez Inspektorów czynności kontrolnych oraz opracowywanie nowych metod, taktyk i sposobów prowadzenia kontroli).	Realizacja kontroli wewnętrznych w jednostkach Inspekcji Transportu Drogowego (analiza efektywności podejmowanych przez Inspektorów czynności kontrolnych oraz opracowywanie nowych metod, taktyk i sposobów prowadzenia kontroli).		
Liczba spraw zakończonych przed upływem terminu karalności/liczba spraw prowadzonych (%).	100%	94,3%	Prowadzenie czynności wyjaśniających i postępowań w sprawach o wykroczenia.	Prowadzenie czynności wyjaśniających i postępowań w sprawach o wykroczenia.		
Liczba zrealizowanych tras patrolowych w roku/liczba zaplanowanych tras patrolowych w roku (%).	100%	92,7%	Ujawnienie wykroczeń za pomocą stacjonarnych i mobilnych urządzeń rejestrujących.	Ujawnienie wykroczeń za pomocą stacjonarnych i mobilnych urządzeń rejestrujących.		
Liczba zastosowanych rozstrzygnięć w prowadzonych czynnościach wyjaśniających w stosunku do ogólnej liczby ujawnionych naruszeń.	56%	44,2%	Skuteczne egzekwowanie wykroczeń drogowych zarejestrowanych za pomocą urządzeń rejestrujących.	Skuteczne egzekwowanie wykroczeń drogowych zarejestrowanych za pomocą urządzeń rejestrujących.		
Liczba odwołań od decyzji administracyjnych za naruszenie wymiennie w załączniku nr 3 do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, w załączniku do ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych oraz od decyzji wydanych na podstawie art. 140 aa ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym.	3 705	2 170	Prowadzenie postępowań odwoławczych od decyzji administracyjnych.	Prowadzenie postępowań odwoławczych od decyzji administracyjnych.		

	Liczba przeanalizowanych zapisów ewidencyjnych.	400 000	667 154	Weryfikacja formalna zapisów ewidencyjnych naruszeń zarejestrowanych w ramach kontroli stacjonarnej obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej.	Weryfikacja formalna zapisów ewidencyjnych naruszeń zarejestrowanych w ramach kontroli stacjonarnej obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej.	
	Liczba wystawionych tytułów wykonawczych oraz upomnień.	10 000	12 982	Bieżące monitorowanie rozliczeń wpłat za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej za przejazd po drogach krajowych oraz egzekwowanie należności wynikających z nakożonych kar za nieuiszczenie ww. opłaty elektronicznej.	Bieżące monitorowanie rozliczeń wpłat za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej za przejazd po drogach krajowych oraz egzekwowanie należności wynikających z nakożonych kar za nieuiszczenie ww. opłaty elektronicznej.	

Część D: informacja dotycząca realizacji celów objętych planem działalności na rok 2018
(naależy krótko opisać najważniejsze przychyty, które wpłynęły na niezrealizowanie celów, wystąpienie istotnych różnic w planowanych i osiągniętych wartościach mierników lub podjęcie innych niż planowane zadań służących realizacji celów)

Część A

Cel 1

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

Większe wykonanie miernika wynika z faktu, że w 2018 roku został przyjęty Program Wieloletni „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”, który przyczynił się do poprawy dostępności transportowej poprzez zwiększenie efektywności działań utrzymaniowo-remontowych. Została również zawarta Umowa wykonawcza na realizację ww. Programu, która zapewniła finansowanie umożliwiający poprawę stanu infrastruktury kolejowej oraz trwałość jej parametrów technicznych. Ponadto Minister Finansów podjął decyzję o zwiększeniu środków dotacji podmiotowej o kwotę 300 tys zł, która została wykorzystana na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej.

Cel 2

Miernik: „Stopień realizacji docelowej sieci dróg szybkiego ruchu (w %)”

Na negatywne odechylenie od przewidywanej do osiągnięcia wartości miernika wpłynęło:

- wydłużenie terminu ukończenia realizacji odc. drogi S51 Olsztyn Wschód – Olsztyn Południe – w 2018 r. oddano do ruchu odcinek drogi o długości 3,302 km;
- późniejsze niż przewidywano oddanie do ruchu części odcinka drogi S5 Poznań (A2, w. Głuchowo) – Wronczyn) – 30.12.2018 r. została oddana do użytkowania tylko lewa jezdnia trasy głównej;
- wydłużenie terminu ukończenia realizacji odc. S3 Nowa Sól Południe Gaworzycze zadanie III, odc. w. Kazmierzów – w. Lublin Północ;
- wydłużenie terminu ukończenia realizacji odc. G [Blachownia (bez węzła – w. Zawodzie (z węzłem)] i odc. I [Woźniki (bez węzła) – Pyrzowice (bez węzła)] w ramach zadania A1 odc. Pyrzowice – koniec obw. Częstochowy;
- wydłużenie terminu ukończenia realizacji odcinków drogi S7 Lubień – Naprawa i Skomielna Biata – Rabka Zdrój) i DK 47 (Rabka Zdrój – Chabówka);
- wydłużenie terminu ukończenia realizacji zadania pn. Obwodnica Koszalina i Sianowa na S6 wraz z odcinkiem S11 od w. „Bielice” do w. „Koszalin Zachód”;
- wydłużenie terminu ukończenia budowy obwodnicy miasta Wałcz w ciągu drogi krajowej nr 10.

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

Z analizy statystyk Komendy Głównej Policji dotyczących liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych porównujących rok do roku wynika, że w 2018 roku odnotowano 1,1% wzrost liczby ofiar śmiertelnych. Można zatem stwierdzić, że pomimo prowadzenia szeregu działań dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego przez Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (SKRRBD) nie nastąpił spadek wartości miernika.

SKRRBD w 2018 roku był liderem 10 zadań przewidzianych do realizacji w Programie Realizacyjnym na lata 2018 – 2019 do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020 (NPBRD 2013 -2020). Większość zadań przewidzianych do realizacji na dany rok przez SKRRBD została wykonana. Ze względu na zakres merytoryczny oraz czas poświęcony na realizację pozostałych zadań wynikających z Programu Realizacyjnego 2018 – 2019, przesunięto realizację zadania:

- C.6 w ramach filaru Bezpieczny człowiek w Programie Realizacyjnym na lata 2018 – 2019 pn. Kampanie i wydarzenia w zakresie: a) kształtowania bezpiecznych zachowań motorowerystów i motocyklistów w ruchu drogowym; b) bezpiecznego poruszania się uczestników ruchu drogowego po drogach szybkiego ruchu; c) problematyki

używania telefonów komórkowych w ruchu drogowym. Ze względu na realizację szeregu istotnych zadań wynikających z NPB RD 2013-2020 i Programu Realizacyjnego 2018 – 2019 zadanie to zostało przesunięte do realizacji na 2019 r.

Jednocześnie dla zadania S.6 realizowanego w ramach filaru System Zarządzania BRD w Programie Realizacyjnym na lata 2018 – 2019 pn. „Ogólnopolskie szkolenia dla samorządowych zarządców dróg w zakresie stosowania inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego” (w ramach projektu POIS.03.01.00-00-0041/18-00), ze względu na brak wypłynięcia jakichkolwiek ofert postępowanie zostało unieważnione. Harmonogram realizacji projektu został zmieniony poprzez przesunięcie w czasie realizacji poszczególnych jego etapów wraz z zaplanowaniem finansowania projektu na lata 2019 – 2021.

Cel 3

Miernik „Dynamika zmian liczby obsłużonych pasażerów w polskich portach lotniczych (%)”

Na pozytywne odchylenie osiągniętej wartości miernika od wartości zaplanowanej, przyczyniły się takie czynniki jak:

1. Wzrost popytu na usługi transportu lotniczego,
2. Uruchamianie przez przewoźników nowych kierunków i połączeń (w tym dynamiczny rozwój połączeń oferowanych przez PLL LOT S.A.),
3. Dostosowanie warunków cenowych do oczekiwań pasażerów (szeroka oferta przewoźników niskokosztowych),
4. Wzrost przewozów w polskich portach regionalnych.

Cel 4

Miernik: Opracowanie projektu Strategii zrównoważonego rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) – aktualizacja na bazie obowiązującej Strategii Rozwoju Transportu

Opóźnienie związane z opracowaniem Strategii zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 r. (SRT 2030) – w IV kwartale 2018 r. przeprowadzone zostały konsultacje społeczne projektu SRT 2030 (9 listopada – 14 grudnia 2018 r.). Z uwagi na znaczną ilość otrzymanych uwag do projektu strategii, a także konieczność przeprowadzenia dalszych etapów prac nad strategią – konsultacje w ramach KWRIST, Komitetu Koordynacyjnego ds. Polityki Rozwoju, powołanej do ewaluacji ex-ante oraz przedłożenia projektu na poszczególnych komitech RM, ukończenie dokumentu SRT 2030 we wskazanym terminie było niemożliwe. Dodatkowo, MiIR koordynujące proces aktualizacji strategii sektorowych przedłużyło ten proces na 2019 r.

Część C

Cel 1

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

Główne czynniki, które wpłynęły na większe od planowanej wartości miernika to skrócenie czasów przejazdów na zmodernizowanych liniach kolejowych oraz poprawa komfortu podróży poprzez wprowadzenie do eksploatacji nowego i zmodernizowanego taboru kolejowego.

Cel 4

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

Na zrealizowanie przez Transportowy Dozór Techniczny na wyższym poziomie wartości miernika (wzrost o prawie 1,5% od wartości planowanej) miały wpływ następujące czynniki:

- zwiększona liczba przeprowadzonych badań technicznych wykonanych przez jednostkę,
- większa liczba osób przystępujących do egzaminów,

- zwiększona liczba firm występujących o decyzje w zakresie homologacji.

Cel 5

Miernik: „Liczba przeprowadzonych kontroli drogowych w zakresie transportu”

Liczba 181 000 kontroli drogowych jest wartością wstępną wskazaną na etapie określania celów i zadań (czyli przed opracowaniem Ramowego Planu Kontroli Inspekcji Transportu Drogowego na 2018 r.). W rzeczywistości w opracowanym i zatwierdzonym Ramowym Planie Kontroli Inspekcji Transportu Drogowego na rok 2018 liczba kontroli drogowych została zaplanowana na poziomie 166 491, co oznacza wykonanie planu.

Miernik: „Liczba przeprowadzonych kontroli w roku/liczba zaplanowanych kontroli w roku (%)”

Powodem niezrealizowania w całości zaplanowanego harmonogramu kontroli wewnętrznych w jednostkach ITD. w 2018 r. był protest inspektorów. Spowodowało to wstrzymanie, do odwołania, realizację zadań kontrolnych.

Miernik: „Liczba spraw zakończonych przed upływem terminu karalności/liczba spraw prowadzonych (%)”

Wpływ na osiągnięcie zaplanowanej wartości miernika miały: awarie infrastruktury teleinformatycznej, brak wystarczających zasobów ludzkich.

Miernik: „Liczba zrealizowanych tras patrolowych w roku/liczba zaplanowanych tras patrolowych w roku (%)”

Wpływ na osiągnięcie zaplanowanej wartości miernika miały: awarie pojazdów służbowych, awarie urządzeń rejestrujących, brak wystarczających zasobów ludzkich.

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

Powodem nieosiągnięcia zaplanowanej wartości miernika będą: nieadekwatna liczba pracowników zaangażowanych w procedowanie spraw względem ujawnianych naruszeń. Ponadto obecny system prawny znajdujący zastosowanie w przypadku wykroczeń sięga początku lat siedemdziesiątych. Nie uwzględnia on zatem aktualnych uwarunkowań społecznych czy gospodarczych.

Miernik: „Liczba odwołań od decyzji administracyjnych za naruszenie wymienione w załączniku nr 3 do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, w załączniku do ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych oraz od decyzji wydanych na podstawie art. 140 aa ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym.”

Prognozowane przez Biuro Prawne GITD wartości dotyczące ilości odwołań bądź wniosków o ponowne rozpatrzenie sprawy zawsze mają charakter szacunkowy. Faktyczne wartości nie są w żaden sposób uzależnione od Biura Prawnego GITD. Wpływ na nie mają ilość rozstrzygnięć wydawanych przez WTTD, jak i GITD Biura ds. Transportu Międzynarodowego oraz stopień ich złożoności. W roku 2018 zanotowano niższy od prognozowanego wpływ odwołań od decyzji WTTD, za to wyższy wpływ wniosków o ponowne rozpatrzenie sprawy od decyzji GITD Biura ds. Transportu Międzynarodowego.

Miernik: „Liczba przeanalizowanych zapisów ewidencyjnych”

Liczba przeanalizowanych zapisów ewidencyjnych jest wyższa od założonego miernika z uwagi na zmianę organizacji Biura Opłaty Elektronicznej.

Miernik: „Liczba wystawionych tytułów wykonawczych oraz upomnień”

Liczba wystawionych tytułów wykonawczych oraz upomnień jest wyższa z uwagi na zmianę organizacji Biura Opłaty Elektronicznej.

30.04.2019

(data)

MINISTER
INFRASTRUKTURY
A
(podpis Ministra)