

Sprawozdanie z wykonania planu działalności Ministra Infrastruktury za rok 2017

dla działań administracji rządowej: łączność, transport.

Część A: Realizacja najważniejszych celów w roku 2017

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.	Zwiększenie dostępności i poprawa jakości transportu kolejowego	Udział długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych (w %)	82,5% ¹	84,4%	<ol style="list-style-type: none"> 1) Kształtowanie warunków funkcjonowania i rozwoju transportu kolejowego 2) Nadzór nad bezpieczeństwem oraz rynkiem transportu kolejowego 3) Efektywne wykorzystanie infrastruktury kolejowej 4) Rozwój infrastruktury kolejowej 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Kształtowanie warunków funkcjonowania i rozwoju transportu kolejowego 2) Nadzór nad bezpieczeństwem oraz rynkiem transportu kolejowego 3) Efektywne wykorzystanie infrastruktury kolejowej 4) Rozwój infrastruktury kolejowej
2.	Poprawa jakości, dostępności i stanu bezpieczeństwa transportu drogowego	<p>Stopień realizacji docelowej sieci dróg szybkiego ruchu (w %)</p> <p>Spadek liczby ofiar śmiertelnych w wyniku zdarzeń drogowych (%)</p>	45,88% ²	44,48%	Budowa, przebudowa, utrzymanie i remonty sieci dróg publicznych	Budowa, przebudowa, utrzymanie i remonty sieci dróg publicznych
			5%	ok. 6,4%	Realizacja zadań wynikających z Programów Realizacyjnych do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020	Realizacja zadań wynikających z Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

¹ Pierwotnie planowana wartość na koniec 2017 r. – 87,3%, jednakże 25 kwietnia 2017 r. Rada Ministrów przyjęła Wieloletni Plan Finansowy Państwa na lata 2017 – 2020, który zmniejszył tę wartość do 82,5%

² Planowana do osiągnięcia wartość miernika jest zgodna z ustawą budżetową na 2017 r. Różnice w wartości miernika wynikają ze zmian wprowadzanych na etapie projektu planu finansowego na 2017 rok w zakresie wydatków w układzie klasyfikacji zadaniowej. Na etapie zgłaszania miernika do planu działalności Ministra na rok 2017 (październik 2016 r.) w projekcie miernik wynosił 44,68%

<p>Stopień realizacji zadań wynikających z Programu Realizacyjnego do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020, przewidzianych do realizacji na dany rok przez Sekretariat Krajowej Rady BRD</p>	100%	75%	<ul style="list-style-type: none"> - Szkolenia dla nauczycieli w zakresie edukacji dzieci i młodzieży na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego. - Szkolenia dla samorządowych zarządców dróg w zakresie stosowania Inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego. - Realizacja działań edukacyjnych dotyczących respektowania obowiązujących przepisów ruchu drogowego. 	<ul style="list-style-type: none"> - realizacja działań edukacyjnych na rzecz niechronionych uczestników ruchu drogowego, - opracowanie wytycznych wyznaczania przejeżdż dla pieszych, - opracowanie wytycznych bezpiecznego ruchu rowerowego.
<p>Liczba wydanych aktów prawnych (w tym wykonawczych)</p>	36	16	<ul style="list-style-type: none"> - zmiana rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 15 kwietnia 2010 r. w sprawie systemu oceny ryzyka prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, - zmiana rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 23 sierpnia 2007 r. w sprawie wzorów wniosków o wydanie kart do tachografów cyfrowych. 2. Wprowadzenie do porządku prawnego przepisów zezwalających na dopuszczenie możliwości nieobligatoryjnego stosowania w organizacji ruchu na drogach wyświetlaczy czasu pozostającego do końca nadawania sygnału świetlnego na skrzyżowaniach wyposażonych w sygnalizację świetlną, tzw. liczników czasu (sekundników), w tym: - rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa 	<ul style="list-style-type: none"> - kontynuacja prac nad zmianami w ustawie Prawo o ruchu drogowym wprowadzającymi profesjonalną rejestrację pojazdów - w ramach procedowanego legislacyjnie projektu ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UD86), - ustawy o systemie tachografów cyfrowych i analogowych (poprzednio ustawa o zmianie ustawy o systemie tachografów cyfrowych oraz o zmianie niektórych innych ustaw (UC25) - zmiany rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 15 kwietnia 2010 r. w sprawie systemu oceny ryzyka prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, - zmiana rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 23 sierpnia 2007 r. w sprawie wzorów wniosków o wydanie kart do tachografów cyfrowych. 2. Przedmiotowe przepisy, w zakresie ustanowienia ram prawnych dla stosowania wyświetlaczy czasu w sygnalizacji świetlnej opublikowane zostały 31.05.2017 r. w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniającym rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. poz. 1062).

				<p>ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.</p>	
<p>3. Poprawa jakości, dostępności i bezpieczeństwa transportu lotniczego.</p>	<p>Liczba obsłużonych pasażerów na polskich lotniskach (w mln) w stosunku do 2016 r.</p>	<p>32,2 mln (+3% w stosunku do 2016 r.)</p>	<p>39,97 mln</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wspieranie rozwoju infrastruktury lotniskowej, nawigacyjnej i dozorowania w żegludze powietrznej. 2. Kształtowanie warunków dla rozwoju transportu lotniczego. 3. Realizacja polityki w zakresie lotnictwa cywilnego spójnej ze Strategią Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku). 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Monitorowanie dalszych inwestycji infrastrukturalnych na polskich lotniskach, m.in. budowy nowej wieży kontroli lotniska Katowice-Pyrzowice, rozwijanie przez Polską Agencję Żegludgi Powietrznej sieci radarowej i wybudowanie ośrodków radiolokacyjnych wyposażonych w radary wtórne M5SR Mode S. 2. Realizacja Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym celem zintegrowania działań państwa związanych z zarządzaniem bezpieczeństwem w obszarze legislacji, polityki i celów, jak również promowanie bezpieczeństwa oraz nadzór nad systemami zarządzania bezpieczeństwem podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą. Opublikowany w 2017 r. załącznik do Krajowego Programu Bezpieczeństwa - Krajowy Plan Bezpieczeństwa na lata 2017 – 2020 jest pierwszą edycją dokumentu wskazującego na obszary zagrożeń, które zostaną objęte procedurą szczególnych analiz i nadzoru Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Zgodnie z założeniami będzie on podlegał rewizji co 12 miesięcy, a każdorazowa coroczna edycja będzie obejmowała kolejne 4 lata. 3. Realizacja celów skuteczności działania instytucji zapewniających służby żegludgi powietrznej w zakresie czterech mierników (efektywność kosztowa, przepustowość, bezpieczeństwo oraz ochrona środowiska). <p>Wskaźnik zawarty w Strategii Rozwoju Transportu (SRT) „Liczba miast powyżej 100 tys. mieszkańców skomunikowanych z portami lotniczymi w zasięgu 90 minutowego czasu dojazdu” został osiągnięty i wynosi 37 (wg SRT 36 do osiągnięcia w 2020).</p> <p>Podjęte zostały prace nad aktualizacją dokumentu w oparciu o Strategię na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju.</p>

Część C: Realizacja innych celów w roku 2017

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.	Utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa urządzeń technicznych w transporcie drogowym, kolejowym i śródlądowym	Liczba przeprowadzonych działań technicznych obejmująca liczbę przeprowadzonych badań technicznych i przeegzaminowanych osób.	141 116	146 033	<p>1. Dozór techniczny w zakresie bezpiecznej eksploatacji urządzeń technicznych.</p> <p>2. Prowadzenie spraw w zakresie homologacji typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części pojazdu.</p>	<p>1. Dozór techniczny w zakresie bezpiecznej eksploatacji urządzeń technicznych.</p> <p>2. Prowadzenie spraw w zakresie homologacji typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części pojazdu.</p>		
2.	<p>Dokonanie prawidłowej implementacji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/126/WNE z dnia 21 października 2009 r. w sprawie odzyskiwania operatorów paliwa na etapie II podczas tankowania pojazdów silnikowych na stacjach paliw w związku z jej zmianą wprowadzoną dyrektywą Komisji 2014/99/UE z dnia 21 października 2014 r. zmieniającą, w celu dostosowania do postępu technicznego dyrektywę 2009/126/WNE w sprawie odzyskiwania operatorów paliwa na etapie II podczas tankowania pojazdów silnikowych na stacjach paliw, która wprowadza wymóg potwierdzenia przez producenta minimalnego poziomu odzyskiwania zgodnie z</p>	<p>Stopień realizacji procesu legislacyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy o dozorze technicznym, implementującej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/126/WNE ze zmianami wprowadzonymi dyrektywą Komisji 2014/99/UE - do przyjęcia daty wejścia w życie ustawy w dniu 1 kwietnia 2017 r.³</p>	100%	100%	<p>(ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. o zmianie ustawy o dozorze technicznym została opublikowana w Dz.U. poz. 1555 i weszła w życie z dniem 21 września 2017 r.)</p>	<p>Prowadzenie procesu legislacyjnego</p>	<p>Prowadzenie procesu legislacyjnego</p>	

³ Miernik nieaktualny – miernikiem określającym stopień realizacji celu przyjętym podczas przedstawiania propozycji do planu było wejście w życie ustawy w terminie wynikającym z przepisu końcowego projektu, tj. z dniem 1 kwietnia 2017 r., w toku prac legislacyjnych termin wejścia w życie ustawy został zmieniony na 30 dni od dnia jej ogłoszenia

normą EN 16321-1:2013.		Węście w życie wskazanych dokumentów	Ad 1) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa weszło w życie (Dz.U 893) Ad 2) Zakończono prace nad planowanymi aktami prawnymi (większość planowanych aktów wykonawczych weszło w życie w 2017 r., ostatni na początku 2018 r. (m.in. Dz.U.775, 901, 934 i 2488)	1) Wprowadzenie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa dotyczącego Rzecznika Praw Pasażera Kolei 2) Przyjęcie aktów wykonawczych do znowelizowanej ustawy o transporcie kolejowym 3) * Uchwalenie Programu „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów na lata 2016-2023” 4) * Zawarcie umów wieloletnich w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową z PKP PLK SA i innymi zarządcami infrastruktury kolejowej. (zadania 3 i 4 w przypadku nie uchwalenia Programu w 2016 r.) ⁴	<ul style="list-style-type: none"> kontynuowano prace nad programem wieloletnim „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”, który stanowi wykonanie art. 38a ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (Dz.U z 2016 r. poz. 1727), a także wypełnienie obowiązków określonych w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 roku w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Zakończono etap uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych. 2 listopada 2017 roku upłynął termin na zgłoszenie uwag w ramach konsultacji publicznych. Sprawozdanie z przebiegu i wyników konsultacji zostało podane do publicznej wiadomości na stronie internetowej Ministerstwa. 18 grudnia 2017 roku projekt uchwały RM w sprawie ustanowienia programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania
3. Dostosowanie regulacji prawnych w obszarze transportu kolejowego do wymogów prawa Unii Europejskiej.	Stopień realizacji procesu legislacyjnego projektów aktów prawnych				

⁴ Program „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku” został przyjęty przez Radę Ministrów

			<p>f.</p> <p>kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową; w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku" został przedłożony pod obrady Stałego Komitetu Rady Ministrów. Stały Komitet Rady Ministrów w dniu 4 stycznia 2018 roku przyjął projekt uchwały oraz rekomendował jej przyjęcie przez Radę Ministrów. 16 stycznia 2018 roku Rada Ministrów przyjęła uchwałę nr 71/2018 w sprawie ustanowienia programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”;</p> <ul style="list-style-type: none"> • na wniosek Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 11 września 2017 roku, po uzyskaniu 28 września 2017 roku pozytywnej opinii Komisji Finansów Publicznych Sejmiku RP, 3 października 2017 roku Minister Finansów wydał decyzję zwiększającą o 150,59 mln zł wysokość środków budżetu państwa przeznaczonych na dotację podmiotową dla PKP PLK SA w 2017 roku. Dodatkowe środki zostały przeznaczone na dofinansowanie remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej; • 4 grudnia 2017 roku Rada Ministrów przyjęła uchwałę nr 186/2017 zmieniającą Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku w związku ze zmianą źródeł finansowania Programu w 2018 roku polegającą na przesunięciu kwoty
--	--	--	--

			<p>720 mln zł z budżetu państwa do pozostałych źródeł (środków własnych PKP PLK SA);</p> <ul style="list-style-type: none"> • Minister Infrastruktury i Budownictwa uzgodnił nowy Program Inwestycji dla zadania pn.: „Instalacja Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej na wybranych dworcach kolejowych – Etap I”, które było współfinansowane ze środków dotacji budżetowej w 2017 roku. Ponadto podpisano Aneks nr 10 z 4 grudnia 2017 roku, nr 11 z 8 grudnia 2017 roku i nr 12 z 19 grudnia 2017 roku do umowy nr 2/D/TK/2014 z 1 lipca 2014 roku o dofinansowanie z budżetu państwa kosztów budowy i przebudowy dworców kolejowych realizowanych przez Polskie Koleje Państwowe SA; • 28 września 2017 roku przekazano do BGK materiały opracowane przez MIB w porozumieniu z PKP PLK SA, PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. i MF w celu przygotowania projektu zmiany nr 1 Planu Finansowego Funduszu Kolejowego na 2017 rok dla zabezpieczenia finansowania działalności operacyjnej PKP PLK SA w 2017 i 2018 roku, dofinansowania nowych zadań PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. i refinansowania zobowiązań PKP PLK SA w 2017 roku. Zmiana weszła w życie 19
--	--	--	---

						<p>października 2017 roku;</p> <ul style="list-style-type: none"> 18 grudnia 2017 roku przekazano do BGK projekt Zmiany nr 2 Planu Finansowego Funduszu Kolejowego na 2017 rok w zakresie przesunięcia środków pomiędzy zadaniem PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. Zmiana weszła w życie 22 grudnia 2017 roku; w okresie VI kwartalu 2017 roku dwukrotnie aktualizowano Szczegółowy Plan Realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku; 28 listopada 2017 roku - w celu dostosowania poziomu zaangażowania środków własnych PKP PLK SA na 5 zadaniach; korekty alokacji dla projektów PO PW; zapewnienia środków na refundację wniosków o płatność planowanych do złożenia w 2017 roku dla projektów POIS, POPW oraz CEF; przesunięcia na kwotę 89 mln zł na projektach krajowych na rok 2017 oraz dostosowania do planu inwestycji realizowanych z udziałem środków budżetu państwa na 2018 rok; 8 grudnia 2017 roku - zmiana związana z przesunięciami środków na zadaniach budżetowych w ramach limitu na rok 2017; 27 grudnia 2017 roku weszło w życie rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa
--	--	--	--	--	--	---

						<p>Urzędu Transportu Kolejowego (Dz. U. poz. 2488):</p> <ul style="list-style-type: none"> • trwały prace nad projektem ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o transporcie kolejowym, tzw. „ustawa tunelowa”. 28 grudnia 2017 roku opracowany zgodnie z ustaleniami komisji prawniczej projekt został przedłożony do rozpatrzenia przez RM na najbliższym posiedzeniu; • trwały prace nad projektem rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie krajowego rejestru pojazdów kolejowych – projekt po uzgodnieniach międzyresortowych i konsultacjach publicznych, 22 listopada 2017 roku przesłany został do RCL.
4.	<p>Splata przez PKP SA zobowiązań, o których mowa w art. 20d ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”.</p>	<p>Poziom zobowiązań PKP SA gwarantowanych przez Skarb Państwa (w mln zł)</p>	<p>85 (wycena wg kursu z tabeli NBP z 30 września 2016 r.)</p>	<p>83 (wycena wg kursu z tabeli NBP z 29 grudnia 2017 r.)</p>	<p>Nadzór właścicielski nad PKP SA, w tym nad: 1) zbywaniem nieruchomości PKP SA, 2) splatą zobowiązań PKP SA gwarantowanych przez Skarb Państwa.</p>	<p>Prowadzony był stały nadzór właścicielski nad PKP SA</p>
5.	<p>Zapewnienie prawidłowego funkcjonowania rynku pocztowego oraz wzrostu jego konkurencyjności.</p>	<p>Ilość zarejestrowanych operatorów pocztowych w szt. Wartość bazowa: 289 (stan na koniec 2015 r.)</p>	<p>289</p>	<p>280</p>	<p>Wspieranie rozwoju i regulacja rynku pocztowego. Finansowe wspieranie operatorów w zakresie świadczenia usług pocztowych.</p>	<p>Wspieranie rozwoju i regulacja rynku pocztowego. Finansowe wspieranie operatorów w zakresie świadczenia usług pocztowych.</p>

Część D: informacja dotycząca realizacji celów objętych planem działalności na rok 2017

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

Część A

Cel 1

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

Większe wykonanie miernika wynika ze zwiększenia środków dotacji podmiotowej o kwotę 150 590 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:

- późniejsze niż przewidywano planowane oddanie do ruchu części odcinka klasy S (Ostróda Północ – Ostróda Południe o długości 1,5 km),
- przedłużenie terminu ukończenia realizacji odc. S7 Chęciny – Jędrzejów,
- niuzyskanie pozwolenia na użytkowanie części odcinka jezdni prawej Olsztyn Południe – Olsztynek w ramach budowy S51 Olsztyn – Olsztynek, z uwagi na trwające prace związane z wymianą gruntów.

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

Spadek liczby ofiar śmiertelnych w wyniku zdarzeń drogowych (%) zaplanowany został na poziomie 5 %. Na koniec okresu sprawozdawczego miernik ten został osiągnięty na poziomie ok 6,4 %. Oznacza to, iż wartość miernika została zrealizowana w znaczenie wyższym stopniu niż zakładana na początku okresu sprawozdawczego. Z analizy statystyk Komendy Głównej Policji dotyczących liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych porównujących rok do roku wynika, że w 2017 roku odnotowano 1,5% spadek liczby ofiar śmiertelnych. Można zatem stwierdzić, że zadania prowadzone przez Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wpłynęły pośrednio na spadek wartości miernika.

Miernik: „Stopień realizacji zadań wynikających z Programu Realizacyjnego do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020, przewidzianych do realizacji na dany rok przez Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.”

Należy zaznaczyć, że na 2017 r. nie było przewidzianego Programu Realizacyjnego do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (dalej: NPPBRD). Na zlecenie Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (dalej: SKR) w 2017 roku przeprowadzone zostało badanie ewaluacyjne, którego celem było zebranie wszystkich istotnych informacji dotyczących skuteczności działań wykonawczych podjętych w ramach NPPBRD. Założono, że dokument stanowił będzie narzędzie monitoringu NPPBRD. Zakres badania obejmował funkcjonowanie w latach 2013-2016 samego NPPBRD jak również jego programów wykonawczych (programów realizacyjnych). Niezależnie od tego SKR podejmował działania na rzecz poprawy BRD, których realizacja wynikała z kierunków działań zgodnie z NPPBRD.

Stopień realizacji zadań wynikających z NPPBRD 2013-2020, przewidzianych do realizacji na dany rok przez SKR wynika z faktu, iż wykonanie wskazanych zadań służących realizacji celu zostało przeniesione na kolejny rok, takich jak:

- Projekt „Ogólnopolskie szkolenie dla nauczycieli w zakresie edukacji dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego” nr POIiŚ 3.1-53, został zmodyfikowany w I kwartale 2017 r. ze względu na zmianę zakresu merytorycznego projektu. Mając na uwadze powyższe poproszono Instytucję Zarządzającą (IZ)

o przesunięcie terminu złożenia Wniosku o dofinansowanie projektu na drugi kwartał 2018 r. Zmiana założeń projektu związana była z trwającą reformą edukacji prowadzoną przez Ministerstwo Edukacji Narodowej, w ramach której od 1 września 2017 r. weszła w życie ustawa z dnia 14 grudnia 2016 r. Prawo oświatowe, zgodnie z którą system edukacji w szkołach powraca do modelu edukacji od wychowania przedszkolnego przez ośmioletnią szkołę podstawową i szkoły ponad podstawowe. Od lutego 2016 r. w Ministerstwie Edukacji Narodowej trwały prace nad przygotowaniem nowej podstawy programowej wychowania przedszkolnego i kształcenia ogólnego w szkołach podstawowych. Kolejnym etapem gruntownej reformy edukacji było podpisanie przez Panią Minister Annę Zalewską w dniu 30 stycznia 2018 r. Rozporządzenia w sprawie podstawy programowej kształcenia ogólnego dla liceum ogólnokształcącego, technikum oraz branżowej szkoły II stopnia, które uzupełniło reformę szkolną. Rozporządzenie to uwzględniło tylko część propozycji Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa dotyczących rozszerzenia celów kształcenia ogólnego w liceum i technikum o kwestie poszanowania norm, nabywania wiedzy, a także rozszerzenia działań o charakterze profilaktycznym z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Propozycje te zostały uwzględnione w przedmiotach takich jak: edukacja dla bezpieczeństwa, fizyka i wychowanie fizyczne, natomiast w przedmiotach etyka i wiedza o społeczeństwie ze względu na zbyt duży stopień szczegółowości wprowadzono tylko częściowe zmiany. Należy podkreślić, iż propozycje zgłoszone przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa do ww. rozporządzenia miały na celu potrzebę rozpoczęcia procesu systemowego kształcenia młodzieży w zakresie treści tzw. „wychowania komunikacyjnego”, tj. kształtowania i utrwalania prawidłowych nawyków poprawnego zachowania się ucznia w ruchu drogowym jako pieszy, rowerzysta, motocyklista czy kierowca. Ich realizacja miała przyczynić się do wszechstronnego rozwoju uczniów, kształtowania ich zachowań prozdrowotnych i prospołecznych, rozwoju samodzielności oraz podejmowania odpowiedzialności za siebie i najbliższe otoczenie, a docelowo przełożyć się na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w perspektywie kilku najbliższych lat. Treść obecnego Rozporządzenia znacznie umniejsza założony proces kompleksowego kształcenia młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, co drastycznie wpłynęło na założenia merytoryczne projektu POIiŚ.

- W ramach projektu „Ogólnopolskie szkolenia dla samorządowych zarządców dróg w zakresie stosowania inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego” nr POIiŚ 3.1-52, po przeanalizowaniu zakresu merytorycznego projektu zmianie uległy terminy realizacji zadania. Szkolenia z ww. zakresu dedykowane będą przedstawicielom kadry kierowniczej organów zarządzających ruchem na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Ze względu na odpowiedzialność zarządców dróg w zakresie podnoszenia standardów bezpieczeństwa na drodze i jej otoczeniu przy użyciu m.in. urządzeń i rozwiązań inżynierskich poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego niezbędne jest „wyposażenie” tej grupy w narzędzia w postaci informacji o stosowaniu najnowszych rozwiązaniach i wytycznych w tej materii. Na zlecenie SKR zrealizowane zostały opracowania dotyczące zarządzania przedkością na drogach oraz metodologia klasyfikacji ryzyka dla wybranych rodzajów wypadków drogowych. W IV kwartale 2017 roku zakończono realizację opracowania Wytycznych dotyczących bezpiecznego ruchu pieszych – wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych. Jednocześnie na zlecenie SKR realizowane jest obecnie opracowanie dotyczące bezpiecznej organizacji ruchu rowerowego. Wyniki prowadzonych badań jak również pierwsze wnioski z nich płynące dostępne będą w drugiej połowie 2018 roku. Materiały te stanowią będą – jak zakładano, element programu szkolenia. Mając na uwadze powyższe, zasadnym było dokonanie zmiany w harmonogramie realizacji projektu przesuwając w czasie poszczególne etapy jego realizacji. Wydatkowanie środków związanych z realizacją projektu przewidziane będą na lata 2018-2020.

- Działania edukacyjne dotyczące respektowania obowiązków przepisów ruchu drogowego przesunięte zostały do realizacji na 2018 r. w zakresie produkcji spotów do kampanii. Wynika to również z podpisanej w dniu 12 grudnia 2017 r. Umowy o Dofinansowanie Projektu, w której wyznaczono termin realizacji kampanii na lata 2018 - 2020.

Miernik „Liczba wydanych aktów prawnych (w tym wykonawczych)”

Procedowanie ustaw z aktami wykonawczymi, procedowanie aktów wykonawczych na etapie uzgodnień, przedłużające się uzgodnienia przyczyniają się do dłuższego procesu procesu legislacyjnego.

Cel 3

Miernik „Liczba obsłużonych pasażerów na polskich lotniskach (w mln) w stosunku do 2016 r.”

Wartość miernika osiągnięta na koniec 2017 r. znacznie przewyższa wartość planowaną, do czego przyczyniły się sprzyjające warunki do rozwoju rynku transportu lotniczego w Polsce. W 2017 roku doszło zarówno do zwiększenia liczby pasażerów, liczby operacji lotniczych, jak i współczynnika wypełnienia miejsc. Polski rynek przewozów lotniczych rozwija się obecnie powyżej prognoz i zdecydowanie dynamiczniej niż wynosi średnia dla całej Unii Europejskiej.

Na pozytywny wynik liczby obsłużonych pasażerów w 2017 roku wpływ miały czynniki takie jak: zwiększająca się podaż na przewozy lotnicze, dostosowanie warunków cenowych do oczekiwań i możliwości pasażerów, szeroka oferta usług przewoźników, w tym również przewoźników niskokosztowych. Ponadto działania oraz nowa strategia rentownego rozwoju do 2020 roku wdrażania przez PLL LOT SA dodatkowo ożywiają rynek.

Część C

Cel 1

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

Na wzrost miernika dotyczącego działań technicznych miały wpływ następujące czynniki: większa od planowanej liczba przeprowadzonych badań technicznych wykonanych przez jednostkę oraz większa liczba firm, które wystąpiły do Transportowego Dozoru Technicznego o decyzje w zakresie homologacji.

Cel 4

Miernik: „Poziom zobowiązań PKP SA gwarantowanych przez Skarb Państwa (w mln zł)”

Różnica pomiędzy planowaną a osiągniętą wartością miernika wynika jedynie z różnic kursowych.

Cel 5

Miernik: „Ilość operatorów pocztowych działających na rynku w szt. – wartość bazowa 289”

Źródłem pochodzenia danych do wyliczenia miernika jest rejestr operatorów pocztowych prowadzony przez Urząd Komunikacji Elektronicznej, dalej „UKE”. Co istotne, przyjęty miernik nie odzwierciedla liczby operatorów aktywnych na rynku, na co wskazuje znacznie niższa liczba operatorów składających sprawozdanie z działalności pocztowej do Prezesa UKE (w zeszłym roku wykreślono z rejestru wszystkich operatorów, którzy m.in. nie złożyli sprawozdania).

Jednocześnie przyjęcie miernika odnoszącego się do danych sprawozdawczych utrudniłoby monitorowanie rynku pocztowego dla celów budżetu zadaniowego, gdyż dane sprawozdawcze przedkładane do 31 marca każdego roku dotyczą działalności operatora w roku poprzednim, a są publikowane przez Prezesa UKE na podstawie art. 43 ust. 6 ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. Prawo pocztowe (Dz. U. z 2017 r., poz. 1481, z późn. zm.) w terminie do 31 maja. W związku z powyższym stosowany dotychczas miernik, który jest wartością uśrednioną, uznaje się za najbardziej adekwatny dla realizowanego celu.

30.04.2018
(data)

MINISTER
INFRASTRUKTURY
Art. (pocpisł Ministra)