

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia ..... 2018 r.

**w sprawie sposobu ustalania wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego  
lub wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa**

Na podstawie art. 37a ust. 4b ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1057 z późn. zm.<sup>2)</sup>) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa sposób ustalania wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa, w odniesieniu do podmiotu, o którym mowa w art. 37a ust. 1a pkt 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) zatorze drogowym – rozumie się przez to utrzymujący się stan zatrzymania ruchu lub stan, w którym pojazdy poruszają się z zatrzymaniami, powodując tworzenie się narastającej kolejki pojazdów;
- 2) zdarzeniu – rozumie się przez to nagłą sytuację wpływającą negatywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego, której nie można było przewidzieć, w szczególności wypadek, kolizję, uszkodzenie drogi, pożar, powódź, zagrożenie terrorystyczne, katastrofę budowlaną lub osuwisko.

§ 3. W przypadku powzięcia informacji o wystąpieniu zdarzenia lub zatoru drogowego Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, zwany dalej „GDDKiA”, przekazuje niezwłocznie informacje w tym zakresie Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego, zwanemu dalej „GITD”, wraz z rekomendacją dotyczącą odstąpienia od poboru opłat.

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 12, 138, 1496 i 1693.

§ 4. 1. GITD, we współdziałaniu z GDDKiA, analizuje i dokumentuje w szczególności, czy:

- 1) wystąpiło zdarzenie albo zator drogowy;
- 2) na skutek zdarzenia doszło do powstania zatoru drogowego;
- 3) tendencja tworzenia zatoru drogowego jest rosnąca czy malejąca;
- 4) istnieje możliwość zastosowania innych środków niż odstąpienie od poboru opłat, w szczególności przez wprowadzenie objazdów, zwiększenie obsady na placu poboru opłat, o którym mowa w § 66 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. poz. 116, z 2010 r. poz. 409 oraz z 2014 r. poz. 857), zwanym dalej „PPO”, ręczne wydawanie dokumentów potwierdzających wjazd na autostradę, uruchomienie na PPO pasów o zmiennym kierunku ruchu, zwanych dalej „środkami zaradczymi”.

2. GITD na podstawie analizy, o której mowa w ust. 1, uwzględniając warunki pogodowe, porę dnia, porę roku, płynność ruchu, długość zatoru drogowego i przewidywany czas jego likwidacji, przewidywany czas zatrzymania ruchu drogowego oraz sposób zachowania użytkowników autostrady i jego wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, stwierdza, czy wystąpienie zdarzenia lub zatoru drogowego spowodowało wystąpienie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub zmniejszenie stopnia tego bezpieczeństwa.

3. GITD, stwierdzając, czy wystąpienie zdarzenia lub zatoru drogowego spowodowało wystąpienie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub zmniejszenie stopnia tego bezpieczeństwa, bierze w szczególności pod uwagę, czy w przypadku:

- 1) PPO – została przekroczona krytyczna wartość natężenia ruchu w stosunku do maksymalnej przepustowości PPO,
- 2) stacji poboru opłat, o której mowa w § 38 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych – koniec kolejki pojazdów wykracza poza pas wyłączania, o którym mowa w § 49 tego rozporządzenia,
- 3) odcinka autostrady między węzłami autostrady – doszło do zatrzymania ruchu drogowego w wyniku zdarzenia powodującego konieczność ewakuacji osób lub mienia poza obszar zagrożenia, stwierdzonej przez GITD, GDDKiA, kierującego działaniem ratowniczym, o którym mowa w art. 25 ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (Dz. U. z 2018 r. poz. 620 i 1669), lub inny właściwy podmiot

– także w sytuacji, gdy zostały zastosowane środki zaradcze.

§ 5. 1. GITD niezwłocznie przedstawia ministrowi właściwemu do spraw transportu informację o ustaleniu wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa.

2. GITD przedstawia ministrowi właściwemu do spraw transportu półroczne sprawozdania z przeprowadzanych analiz oraz działań podejmowanych zgodnie z art. 37a ust. 4a ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym odpowiednio w terminie do dnia 10 lutego oraz do dnia 10 sierpnia każdego roku.

§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 3 listopada 2018 r.<sup>3)</sup>

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

Za zgodność pod względem prawnym,

legislacyjnym i redakcyjnym

ZASTĘPCA DYREKTORA

Departamentu Prawnego

  
Tomasz Behrendt

<sup>3)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 lipca 2015 r. w sprawie ustalania wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa (Dz. U. poz. 1063), które utraci moc z dniem 3 listopada 2018 r. na podstawie art. 3 ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2018 r. poz. 12).



## UZASADNIENIE

Celem projektowanego rozporządzenia jest dostosowanie przepisów do regulacji ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2018 r. poz. 12).

Obowiązujące rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 lipca 2015 r. w sprawie sposobu ustalania wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa (Dz. U. poz. 1063) zostało wydane na podstawie art. 37a ust. 4b ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1057, z późn. zm.). Zgodnie z tym przepisem minister właściwy do spraw transportu określi, w odniesieniu do podmiotu, o którym mowa w ust. 1a pkt 1, sposób ustalania wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa, biorąc pod uwagę porę dnia, kategorię dnia, porę roku i płynność ruchu. Przepis określający organ, do którego odsyła upoważnienie ustawowe został zmieniony przez art. 3 pkt 1 ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw, w ten sposób, że Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad został zastąpiony przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Tym samym w pośredni sposób zostało zmienione upoważnienie do wydania rozporządzenia. Zatem, w celu dostosowania przepisów rozporządzenia do zmian ustawowych konieczne jest wydanie nowego rozporządzenia na podstawie art. 37a ust. 4b ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.

Zgodnie z przepisami ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw, od dnia 3 listopada 2018 r., Główny Inspektor Transportu Drogowego będzie odpowiedzialny za pobór opłaty elektronicznej, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy o drogach publicznych oraz opłaty za przejazd autostradą, o której mowa w art. 37a ust. 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1057, z późn. zm.), wobec czego koniecznym jest dokonanie zmiany podmiotu odpowiedzialnego za ustalanie wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa.

Rozporządzenie reguluje postępowanie Głównego Inspektora Transportu Drogowego podczas ustalania wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa. W projektowanym rozporządzeniu dodano przepisy dotyczące współpracy między GITD a zarządcą dróg krajowych – GDDKiA przy ustalaniu wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa (§ 3 i § 4 ust. 1). W pozostałym zakresie merytorycznym rozporządzenie powtarza obecnie obowiązujące przepisy.

Projektowane przepisy nie pociągają za sobą obciążeń dla budżetu państwa innych niż określone w ustawie z dnia 8 grudnia 2017 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw.

W projektowanym rozporządzeniu nie ma konieczności zamieszczenia przepisu przejściowego, konieczność zmiany rozporządzenia wynika z przepisów ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw. Od dnia 3 listopada 2018 r. organem odpowiedzialnym za ustalanie wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa będzie Główny Inspektor Transportu Drogowego.

Zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1523) przepisy projektowanego rozporządzenia wejdą w życie z dniem 3 listopada 2018 r. Termin wejścia w życie projektowanego rozporządzenia podyktowany jest wejściem w życie przepisów ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw.

Projekt rozporządzenia nie zawiera norm technicznych, w związku z czym nie wymaga notyfikacji na podstawie przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnień, o których mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Przedmiotowy projekt rozporządzenia, stosownie do art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej. Ponadto, stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

<p><b>Nazwa projektu</b> Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie sposobu ustalania wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Marek Chodkiewicz – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Agnieszka Buczma Naczelnik Wydziału Prawno-Legislacyjnego w Departamencie Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury, e-mail: <a href="mailto:Agnieszka.Buczma@mi.gov.pl">Agnieszka.Buczma@mi.gov.pl</a>, tel. 22 630 12 85</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 05.10.2018</p> <p><b>Źródło:</b> art. 37a ust. 4b ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2017 r. po. 1057, z późn. zm.)</p> <p><b>Nr w wykazie prac</b> 223</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### OCENA SKUTKÓW REGULACJI

#### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Obowiązujące rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 lipca 2015 r. w sprawie sposobu ustalania wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa (Dz. U. poz. 1063) zostało wydane na podstawie art. 37a ust. 4b ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1057, z późn. zm.). Zgodnie z tym przepisem minister właściwy do spraw transportu określi, w odniesieniu do podmiotu, o którym mowa w ust. 1a pkt 1, sposób ustalania wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa, biorąc pod uwagę porę dnia, kategorię dnia, porę roku i płynność ruchu. Przepis określający organ, do którego odsyła upoważnienie ustawowe został zmieniony przez art. 3 pkt 1 ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw, w ten sposób, że Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad został zastąpiony przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Tym samym w pośredni sposób zostało zmienione upoważnienie do wydania rozporządzenia.

#### 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

W celu rozwiązania zidentyfikowanego problemu niezbędne jest wydanie nowego rozporządzenia na podstawie art. 37a ust. 4b ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. Od dnia 3 listopada 2018 r. Główny Inspektor Transportu Drogowego będzie odpowiedzialny za pobór opłaty elektronicznej, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy o drogach publicznych, oraz opłaty za przejazd autostradą, o której mowa w art. 37a ust. 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1057, z późn. zm.), wobec czego koniecznym jest dokonanie zmiany podmiotu odpowiedzialnego za ustalanie wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa.

#### 3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Regulowane zagadnienie ma charakter krajowy. Nie była prowadzona analiza tego typu regulacji w innych krajach.

#### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Główny Inspektor Transportu Drogowego	1	nie dotyczy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zmiana podmiotu właściwego do ustalania wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa.</li> <li>- Współpraca z GDDKiA przy ustalaniu wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub</li> </ul>

			wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa.
Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad	1	nie dotyczy	- Zmiana podmiotu właściwego do ustalania wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa. - Współpraca z GITD przy ustalaniu wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa.

#### 5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Zgodnie z art. 5 z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny oraz dodatkowo w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury. Projekt przewiduje zmianę organu odpowiedzialnego za ustalanie wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa. W pozostałym zakresie merytorycznym powtarza obecnie obowiązujące przepisy, tym samym nie oddziałuje na obywateli. Mając na uwadze powyższe oraz jego pilny charakter nie zostanie on poddany konsultacjom publicznym. Rozporządzenie musi wejść w życie 3 listopada 2018 r. co wynika z przepisów ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2018 r. poz. 12).

#### 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2017 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
<b>Dochody ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Wydatki ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
Krajowy Fundusz Drogowy													
<b>Saldo ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
Krajowy Fundusz Drogowy													

Źródła finansowania	Brak wpływu.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane przepisy nie pociągają za sobą obciążeń budżetu państwa innych niż określone w ustawie z dnia 8 grudnia 2017 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2018 r. poz. 12).

#### 7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz



**na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe**

**Skutki**

Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu						
	(dodaj/usuń)							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
	(dodaj/usuń)							

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.

**8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu**

X nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

- tak  
 nie  
 nie dotyczy

- zmniejszenie liczby dokumentów  
 zmniejszenie liczby procedur  
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne:

- zwiększenie liczby dokumentów  
 zwiększenie liczby procedur  
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.

- tak  
 nie  
 nie dotyczy

Komentarz:

**9. Wpływ na rynek pracy**

Nie przewiduje się istotniejszego wpływu projektowanego rozporządzenia na rynek pracy.

**10. Wpływ na pozostałe obszary**

- środowisko naturalne  
 sytuacja i rozwój regionalny  
 inne:

- demografia  
 mienie państwowe

- informatyzacja  
 zdrowie

Omówienie wpływu

Wejście w życie przedmiotowego projektu nie będzie miało wpływu na pozostałe obszary.

**11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego**

Wykonanie przepisów rozporządzenia nastąpi po ich wejściu w życie w momencie zmiany organu właściwego do ustalania wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa.

**12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?**

Z uwagi na charakter projektowanej zmiany nie przewiduje się ewaluacji wprowadzonych rozwiązań. W związku z powyższym nie ustala się mierników w tym zakresie.

**13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**

Brak.