



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, 6 lutego 2018 r.

DTK-9.0211.24.2017.MWO.7

18043/18

**Pan Andrzej Porawski**

Sekretarz Strony Samorządowej  
Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego

**Pan Szymon Wróbel**

Sekretarz Strony Rządowej  
Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego

Szanowni Państwo,

stosownie do przepisów uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. poz. 979, z późn. zm.) w załączeniu przekazuję projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie z uprzejmą prośbą o rozpatrzenie przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

ZŁS wpy sand

Z upoważnienia  
MINISTRA INFRASTRUKTURY

Andrzej Bittel  
Podsekretarz Stanu

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

z dnia .....

**zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie**

Na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2017 r. poz. 1332 i 1529 oraz z 2018 r. poz. 12), zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 987 oraz z 2014 r. poz. 867) wprowadza się następujące zmiany:

1) po § 2 dodaje się § 2a w brzmieniu:

„§ 2a. 1. Dla budowli kolejowych wchodzących w skład podsystemów strukturalnych w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2117 i 2361), objętych zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, uwzględnia się warunki techniczne określone w technicznych specyfikacjach interoperacyjności stanowiących załączniki do:

1) rozporządzenia Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczącego technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014 oraz Dz. Urz. UE L 228 z 02.09.2015, str. 15);

2) rozporządzenia Komisji (UE) nr 1301/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Energia” systemu kolei w Unii (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 179 oraz Dz. Urz. UE Dz.U. L 13 z 20.01.2015, str. 13);

3) rozporządzenia Komisji (UE) nr 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie”

---

<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. z 2018 r. poz. 101 i 176).

systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 158 z 15.06.2016, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 279 z 15.10.2016, str. 9);

4) rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 110);

5) rozporządzenia Komisji (UE) nr 1303/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” systemu kolei w Unii Europejskiej” (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 394 oraz Dz. Urz. UE L 153 z 10.06.2016, str. 28).

2. Przy projektowaniu i robotach budowlanych budowli kolejowych, o których mowa w ust. 1, uwzględnia się systemy zarządzania bezpieczeństwem stosowane u zarządców infrastruktury.”;

2) w § 13:

a) w ust. 2 Tabela 3.1 „Parametry eksploatacyjne linii kolejowych” otrzymuje brzmienie:

#### PARAMETRY EKSPLOATACYJNE LINII KOLEJOWYCH

Lp.	Kategoria linii kolejowej	Obciążenie przewozami T [Tg/rok]	Prędkość maksymalna pociągów pasażerskich $V_{max}$ [km/h]	Prędkość maksymalna pociągów towarowych $V_{max}$ [km/h]
1	2	3	4	5
1	Magistralne (0)	$T \geq 25$	$120 < V_{max} \leq 250$	$80 < V_{max} \leq 120$
2	Pierwszorzędne (1)	$10 \leq T < 25$	$80 < V_{max} \leq 120$	$60 < V_{max} \leq 80$
3	Drugorzędne (2)	$3 \leq T < 10$	$60 < V_{max} \leq 80$	$50 < V_{max} \leq 60$
4	Znaczenia miejscowego (3)	$T < 3$	$V_{max} \leq 60$	$V_{max} \leq 50$

b) po ust. 4 dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. W odniesieniu do budowli kolejowych, o których mowa w § 2a ust. 1, stosuje się także kategorie linii, o których mowa w pkt 4.2.1. „Kategorie linii według TSI” załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczącego technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014 oraz Dz. Urz. UE L 228 z 02.09.2015, str. 15).”;

3) w § 15 w ust. 5 w Tabeli 3.2 „Warunki klasyfikacji torów kolejowych” w kolumnie 2 „dopuszczalna prędkość pociągów w km/h” w wierszu 1 liczbę „200” zastępuje się liczbą „250”;

4) w § 98:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Obiekty do obsługi osób objęte zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei projektuje się, buduje lub przebudowuje przy zachowaniu wymagań technicznych specyfikacji interoperacyjności systemu kolei, o których mowa w załączniku do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczącego technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 228 z 02.09.2015, str. 15) oraz w załączniku do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 110).”;

b) po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Peronów nie lokalizuje się przy torach, po których ruch pociągów odbywa się z prędkością większą niż 200 km/h, za wyjątkiem przypadków, gdzie zastosowano środki techniczno-eksploatacyjne umożliwiające dostęp do peronu tylko w przypadku zatrzymania pociągu.”;

c) w ust. 11 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„11. Strefę zagrożenia w rozumieniu technicznych specyfikacji interoperacyjności, o których mowa w ust. 1, wyznacza się w formie przyległego do krawędzi peronu pasa o stałej szerokości zapewniającej dostęp do pociągu, która powinna wynosić nie mniej niż:”;

§ 2. 1. Przepisy rozporządzenia, o którym mowa w § 1 niniejszego rozporządzenia, w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem, nie mają zastosowania do budowli kolejowych istniejących oraz budowli kolejowych, dla których przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia:

1) został złożony wniosek o pozwolenie na budowę lub odrębny wniosek o zatwierdzenie projektu budowlanego;

2) zostało dokonane zgłoszenie budowy lub wykonania robót budowlanych w przypadku, gdy nie jest wymagane uzyskanie decyzji o pozwoleniu na budowę.

2. Na wniosek inwestora, złożony do właściwego organu administracji architektoniczno-budowlanej w terminie 21 dni od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, w przypadkach, o których mowa w ust. 1, stosuje się przepisy rozporządzenia, o którym mowa w § 1 niniejszego rozporządzenia, w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

Z upoważnienia  
MINISTRA INFRASTRUKTURY

  
Andrzej Biłtel  
Podsekretarz Stanu

## UZASADNIENIE

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 987 oraz z 2014 r. poz. 867), dalej: „rozporządzenie” od dnia wydania było nowelizowane jedynie raz.

Potrzeba zmiany rozporządzenia wynika z konieczności wprowadzenia przepisów techniczno-budowlanych umożliwiających prowadzenie ruchu kolejowego z prędkością do 250 km/h. Obecnie regulacje przewidują maksymalną prędkość pociągów na liniach magistralnych równą 200 km/h. Brak przepisów określających warunki techniczne dla infrastruktury, na której możliwe jest prowadzenie ruchu kolejowego z prędkością powyżej 200 km/h powoduje niemożność wykorzystania w pełni potencjału nowoczesnego taboru posiadanego przez przewoźników kolejowych.

Warto w powyższym kontekście podkreślić, że prowadzenie ruchu kolejowego z prędkością powyżej 200 km/h przyczyni się bez wątpienia do skrócenia czasów przejazdów, zwiększenia ilości przewożonych pasażerów i towarów oraz uatrakcyjnienia transportu kolejowego jako środka komunikacji dalekobieżnej. Nowelizacja rozporządzenia ma na celu dostosowanie stanu prawnego do aktualnego stanu wiedzy technicznej w budownictwie kolejowym.

Wprowadzone zmiany rozporządzenia pozwolą na stosowanie podniesionych standardów technicznych, co skutkować będzie popularyzacją transportu kolejowego oraz możliwością wykorzystania w pełni potencjału taboru i cały czas rozwijanych technologii w dziedzinie kolejnictwa.

Planowana nowelizacja rozporządzenia obejmuje następujące zmiany:

- 1) dodanie § 2a do rozporządzenia, co pozwoli zapewnić spójność projektowanych rozwiązań z przepisami technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) przyjętymi w aktach prawa Unii Europejskiej oraz zawartymi w przepisach systemów zarządzania bezpieczeństwem stosowanych przez zarządców infrastruktury,
- 2) modyfikację tabeli zawartej w § 13 ust. 2 rozporządzenia polegającą na:
  - a) podniesieniu dopuszczalnej prędkości pociągów pasażerskich na liniach magistralnych do 250 km/h oraz ujednoczeniu symbolów prędkości maksymalnej pociągów pasażerskich i towarowych,
  - b) dodaniu ust. 5 do § 13 rozporządzenia, co pozwala na uwzględnienie kategoryzacji linii wg TSI,
- 3) modyfikację tabeli zawartej w § 15 ust. 5 rozporządzenia poprzez zmianę dopuszczalnej prędkości pociągów z 200 km/h na 250 km/h,

4) modyfikację § 98 rozporządzenia polegającą na:

- a) zmianie brzmienia ust. 1 rozporządzenia, która wynika z konieczności uwzględniania podczas projektowania i budowy obiektów do obsługi osób objętych zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei postanowień technicznych specyfikacji interoperacyjności systemu kolei, o których mowa w załączniku do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczącego technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 228 z 02.09.2015, str. 15) oraz w załączniku do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 110),
- b) dodaniu ust. 4a do rozporządzenia, co jest determinowane koniecznością zachowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa podróży, poprzez zakaz lokalizowania peronów przy torach, po których ruch pociągów odbywa się z prędkością większą niż 200 km/h,
- c) zmianie redakcji ust. 11 rozporządzenia co jest konsekwencją zmiany dokonanej w ust. 1; dodatkowo zmiana redakcji ust. 11 rozporządzenia pozwala na doprecyzowanie jego dotychczasowej treści.

Planuje się, że znowelizowane rozporządzenie wejdzie w życie w terminie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia nie będą miały wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

Przewidywane skutki prawne wejścia aktu w życie przedstawiono szczegółowo w Ocenie Skutków Regulacji.

Regulacje zawarte w projektowanym rozporządzeniu nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), zatem nie podlega ono notyfikacji.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Stosownie do postanowień § 52 pkt 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

<p><b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie</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> Pan Andrzej Bittel, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Pan Tomasz Buczyński, Dyrektor Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury, (22) 630 13 00, Tomasz.Buczynski@mib.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 05.02.2018 r.</p> <p><b>Źródło:</b> Art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2017 r. poz. 1332 i 1529 oraz z 2018 r. poz. 12)</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury</b> 183</p>
--	---

## OCENA WSKAZANEJ REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Potrzeba zmiany rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 987 oraz z 2014 r. poz. 867) wynika z konieczności wprowadzenia przepisów techniczno-budowlanych umożliwiających kursowanie pociągów z prędkością do 250 km/h. Obecnie przedmiotowe rozporządzenie przewiduje maksymalną prędkość pociągów na liniach magistralnych równą 200 km/h.

Ze wstępnych analiz wynika, że wykorzystując istniejącą infrastrukturę kolejową, możliwe jest prowadzenie ruchu kolejowego z prędkością do 250 km/h przy zastosowaniu odpowiednich rozwiązań technicznych. Brak przepisów określających warunki techniczne dla infrastruktury, na której możliwe jest prowadzenie ruchu kolejowego z prędkością powyżej 200 km/h powoduje niemożność wykorzystania w pełni potencjału nowoczesnego taboru posiadanego przez przewoźników kolejowych.

Prowadzenie ruchu kolejowego z prędkością powyżej 200 km/h przyczyni się bez wątpienia do skrócenia czasu przejazdów, zwiększenia ilości przewożonych pasażerów i towarów oraz uatrakcyjnienia transportu kolejowego jako środka komunikacji dalekobieżnej.

Celem projektowanego rozporządzenia jest ponadto zapewnienie spójności prawa krajowego w zakresie budowy kolejowych z przepisami technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) przyjętych w aktach prawa Unii Europejskiej.

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

Zwiększenie prędkości wskazanych w przepisach techniczno-budowlanych dotyczących budowli kolejowych z 200km/h do 250km/h wraz z klauzulami zobowiązującymi do przestrzegania TSI.

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

Wykorzystanie ramowych warunków określonych w TSI.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Zarządcy infrastruktury kolejowej systemu 1435mm	14	Urząd Transportu Kolejowego	Umożliwienie użytkowania linii odpowiednio przystosowanych do prędkości maksymalnej pociągów 250 km/h.
Przewoźnicy pasażerscy systemu szerokości 1435mm	5	Urząd Transportu Kolejowego	Skrócenie czasu przewozów i uatrakcyjnienie kolejowych przewozów pasażerskich.
Przewoźnicy towarowi systemu szerokości 1435mm	8	Urząd Transportu Kolejowego	Częściowe ograniczenie (do szybkich pociągów towarowych) przewozów towarowych na liniach o prędkości przekraczającej 200km/h.

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

Projekt w ramach konsultacji publicznych zostanie przedstawiony następującym podmiotom:

1. PKP S.A.;
2. PKP PLK S.A.;



3. PKP CARGO S.A.;
4. PKP INTERCITY S.A.;
5. PKP SKM w Trójmieście;
6. Infra SILESIA;
7. Jastrzębska Spółka Kolejowa;
8. KP Kotłarnia Linie Kolejowe;
9. PMT Linie Kolejowe;
10. Euroterminal Sławków;
11. CTL Maczki-Bór;
12. CARGOTOR;
13. DSDiK we Wrocławiu ;
14. UBB Polska;
15. Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.;
16. Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.;
17. Przewozy Regionalne Sp. z o.o.;
18. Koleje Mazowieckie Sp. z o.o.;
19. Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych;
20. Związek Pracodawców Kolejowych;
21. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego.
22. Railway Business Forum
23. Fundacja ProKolej

Na zgłoszenie uwag podmioty będą miały 14 dni od otrzymania informacji o zamieszczeniu projektu w Biuletynie Informacji Publicznej.

Omówienie wyników konsultacji publicznych zostanie przedstawione w załączonym do projektu rozporządzenia Raporcie z konsultacji publicznych.

#### 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ..... 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													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Saldo ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Źródła finansowania</b>													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń													

#### 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	duże przedsiębiorstwa								

pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne		Poprawa konkurencyjności pasażerskich przewozów kolejowych wobec drogowych i lotniczych.						

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

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

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

#### 9. Wpływ na rynek pracy

Wzrost zapotrzebowania na wykwalifikowaną kadrę inżynierską.  
Konieczność podniesienia kwalifikacji personelu kolejowego.

#### 10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne  
 sytuacja i rozwój regionalny  
 inne:

demografia  
 mienie państwowe

informatyzacja  
 zdrowie

Omówienie wpływu

Nie dotyczy.

#### 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Przepisy projektowanego rozporządzenia będą wykonywane bezpośrednio po jego wejściu z życie.

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

Nie dotyczy.

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

Brak.