Projekt z dnia 12 sierpnia 2020

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY[[1]](#footnote-1))

z dnia …………………………. 2020 r.

w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w komunikacji miejskiej oraz autobusowej komunikacji międzymiastowej

Na podstawie art. 23715 § 2 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy (Dz. U. z 2020 r. poz. 1320) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. 1. Rozporządzenie określa wymagania bezpieczeństwa i higieny pracy w komunikacji miejskiej oraz autobusowej komunikacji międzymiastowej w zakresie:

1) eksploatacji liniowej;

2) obsługi i naprawy tramwajów, trolejbusów i autobusów, zwanych dalej „pojazdami”;

3) przy budowie, konserwacji i naprawach sieci trakcyjnej, torów tramwajowych i innych urządzeń;

4) kierowców i motorniczych pojazdów komunikacji miejskiej.

2. Przepisy rozporządzenia nie dotyczą pojazdów i urządzeń metra.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

1) zajezdni – rozumie się przez to teren, na którym znajdują się hale i budynki zaplecza technicznego, budynki administracyjne i socjalne, przejścia dla ruchu pieszego, drogi komunikacji wewnętrznej oraz tory i place postojowe pojazdów;

2) warsztatach – rozumie się przez to pomieszczenia pracy w halach i budynkach zaplecza technicznego wraz z wyposażeniem;

3) sieci trakcyjnej – rozumie się przez to napowietrzne, górne, elektryczne przewody jezdne linii tramwajowej lub trolejbusowej wraz z urządzeniami konstrukcyjnymi, służącymi do ich zawieszenia i mocowania;

4) organizatorze publicznego transportu zbiorowego, - rozumie się przez to podmiot, o którym mowa w art. 4 ust. 1 pkt 9 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2475, 2493 oraz z 2020 r. poz. 400, 462 i 875.);

5) pracodawcy – rozumie się przez to wszystkie podmioty zatrudniające pracowników, niezależnie od ich formy organizacyjno-prawnej; w przypadku zlecenia usługi innym podmiotom odpowiedzialnym za pracownika jest jego bezpośredni pracodawca, zgodnie z art. 3 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy;

6) pracownik pilotujący – rozumie się przez to pracownika, który pozostając na zewnątrz pojazdu szynowego, kieruje jego wprowadzaniem i wyprowadzaniem na stanowisko przeglądowe, obsługowe oraz naprawcze podczas cofania. Pracownika pilotującego wyznacza pracodawca.

§ 3. Pracodawca zapewnia nadzór nad stanem technicznym oraz procesem obsługi i naprawy maszyn, urządzeń i pojazdów, o których mowa w § 1, a także utrzymywać je w dobrym stanie technicznym przez cały okres eksploatacji.

§ 4. 1. Pracodawca określa prace lub czynności, przy których istnieje możliwość wystąpienia szczególnego zagrożenia dla zdrowia lub życia ludzkiego i które, powinny być wykonywane co najmniej przez dwie osoby w celu zapewnienia asekuracji. Dotyczy to w szczególności prac lub czynności wykonywanych:

1) przy sieci trakcyjnej;

2) przy wymianie słupów sieci trakcyjnej;

3) na torach tramwajowych czynnych dla ruchu pojazdów;

4) na wysokości powyżej 2 m;

5) przy urządzeniach energetycznych będących pod napięciem;

6) przy podłączaniu pojazdu do holownika;

7) przy sprzęganiu pojazdów;

8) przy usuwaniu awarii w warunkach czynnego ruchu drogowego lub w pasie drogowym;

9) przy cofaniu pojazdów;

10) przy montażu i demontażu dużych podzespołów, przy czym wykaz podzespołów powinien być umieszczony w odpowiednich stanowiskowych instrukcjach bezpieczeństwa i higieny pracy.

2. Wykaz prac, o których mowa w ust. 1, ustala pracodawca po konsultacji z pracownikami lub ich przedstawicielami.

3. Wymóg o którym mowa w ust. 1 pkt 3 nie dotyczy prac polegających wyłącznie na kontroli, konserwacji i czyszczeniu rozjazdów, zwrotnic i torowisk tramwajowych.

4. Wymóg, o którym mowa w ust. 1 pkt 5 nie dotyczy wymiany żarówek i świetlówek w obwodach do 1000 V.

5. Wymóg, o którym mowa w ust. 1 pkt 9 nie dotyczy tramwajów wyposażonych w stanowisko kierowania z tyłu tramwaju.

§ 5. 1. Instrukcje bezpieczeństwa i higieny pracy dla poszczególnych stanowisk pracy określa się w instrukcjach stanowiskowych, przy uwzględnieniu aktualnych wymagań techniczno-technologicznych. Instrukcje te powinny określać w szczególności:

1) sposoby bezpiecznego wykonywania czynności,;

2) czynności o szczególnym zagrożeniu dla życia i zdrowia, które powinny być wykonywane co najmniej przez dwie osoby;

3) obowiązujący system znaków i sygnałów oraz sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej,

4) rodzaje prac, które wymagają bezwzględnego wyłączenia napięcia;

5) rodzaje prac, przy których obowiązuje stosowanie sprzętu ochronnego i środków ochrony indywidualnej.

2. Szczegółowe technologiczne procedury włączania i wyłączania napięcia w sieci trakcyjnej oraz stosowania uziemień ochronnych przy eksploatacji instalacji elektroenergetycznych i dokonywaniu napraw pojazdów określa się w instrukcjach eksploatacji urządzeń energetycznych.

3. Instrukcje i procedury, o których mowa w ust. 1 i 2, powinny być przez osoby odpowiadające za organizację pracy i bezpieczeństwo pracowników na bieżąco aktualizowane, przekazywane do wiadomości i stosowania pracownikom oraz stale dla nich dostępne.

§ 6. Pracownik wykonujący prace prowadzone na torach i przy sieci trakcyjnej, w zajezdniach i w pasie drogowym, powinien być ubrany w odzież zgodną z obowiązującą normą EN ISO 20471 dla odzieży ostrzegawczej o intensywnej widzialności, a w warunkach ograniczonej widoczności pracownik powinien być wyposażony w przenośną latarkę lub lampę, emitującą światło pulsacyjne koloru żółtego.

§ 7. Pojazdy używane przy pracach remontowych sieci trakcyjnej lub torowisk oraz miejsca prowadzenia tych prac na odcinkach dróg niezamkniętych dla ruchu pracodawca powinien odpowiednio oznakować i zabezpieczyć, zgodnie z przepisami prawa o ruchu drogowym i wymaganiami Polskich Norm.

§ 8. Pracodawca lub osoba sprawująca w imieniu pracodawcy nadzór nad wykonywaniem prac w przypadku stwierdzenia, że sposób wykonywania pracy jest nieprawidłowy i stwarza bezpośrednie zagrożenie dla życia i zdrowia pracownika lub innych pracowników albo stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, jest obowiązany wstrzymać prowadzenie prac do czasu zastosowania odpowiednich środków eliminujących zagrożenia.

Rozdział 2

Pomieszczenia pracy w zajezdniach i warsztatach

§ 9. 1. Zajezdnie oraz warsztaty tramwajowe i trolejbusowe powinny być wyposażone w urządzenia umożliwiające wyłączenie spod napięcia całej sieci trakcyjnej lub jej części oraz w sygnalizację świetlną informującą o odłączeniu napięcia. Kolor zielony sygnalizacji świetlnej oznacza brak napięcia w sieci i zezwala na wykonywanie prac na pojeździe, kolor czerwony sygnalizacji świetlnej oznacza sieć pod napięciem i zakaz wykonywania prac na tym pojeździe.

2. Odłączona spod napięcia wewnętrzna sieć trakcyjna pomieszczeń hal lub warsztatów powinna być zabezpieczona przed możliwością przeniesienia napięcia poprzez odbieraki pojazdów, z zewnętrznej sieci trakcyjnej pozostającej pod napięciem.

§ 10. 1. Bramy wjazdowe, wyjazdowe i przejazdowe powinny spełniać przepisy techniczno-budowlane oraz przepisy dotyczące ochrony przeciwpożarowej, a także w zależności od sposobu otwierania powinny spełniać następujące podstawowe wymagania:

1) bramy otwierane od góry powinny być wyposażone w urządzenia zapobiegające ich przypadkowemu opadaniu;

2) skrzydła bram powinny być wyposażone w urządzenia zapobiegające ich przypadkowemu zamknięciu;

3) bramy otwierane i zamykane mechanicznie powinny funkcjonować w taki sposób, aby nie stwarzały zagrożenia powstawania urazów, a ponadto powinny:

a) mieć zamontowane łatwo rozpoznawalne i łatwo dostępne z obu stron oraz trwale oznakowane urządzenia do zatrzymywania,

b) być przystosowane do ręcznego otwierania i zamykania.

2. Skrzydła bram powinny być zabezpieczenie przed możliwością zetknięcia się z przewodami sieci trakcyjnej.

§ 11. Oznakowanie wewnętrznych dróg komunikacyjnych i transportowych oraz przejść dla pieszych powinno być zgodne z przepisami prawa o ruchu drogowym oraz Polskimi Normami i w szczególności określać:

1) ciągi komunikacyjne i transportowe dla pojazdów, dla ruchu pieszego oraz miejsca postojowe;

2) zakazy i nakazy dotyczące wjazdu, postoju i ruchu kołowego, ruchu pieszego na drogach wewnątrzzakładowych;

3) maksymalne prędkości środków transportu i komunikacji na drogach wewnątrzzakładowych oraz halach i budynkach z miejscami pracy;

4) w zajezdniach eksploatujących pojazdy zasilane paliwami gazowymi:

a) tablice informacyjne dla pojazdów przewożących paliwa gazowe,

b) oznakowanie stref bezpieczeństwa dla pojazdów tankujących paliwa gazowe.

§ 12. Główki szyn tramwajowych na terenie zajezdni i warsztatów nie powinny wystawać ponad nawierzchnię przejść dla pieszych i przejazdów.

§ 13. Usytuowane w pomieszczeniach stanowiska obsługowe i naprawcze, na których wykonywane są czynności przy pojazdach z silnikami spalinowymi wymagające utrzymywania silnika w ruchu, powinny być wyposażone indywidualny wyciąg spalin przystosowany do rodzaju obsługiwanych pojazdów.

§ 14. 1. Kanały przeglądowe i naprawcze, zwane dalej „kanałami”, powinny posiadać wnęki wejściowe rozmieszczone w odległości co 25 m, a w przypadku ich braku powinny być zainstalowane z obydwu stron schody, utrzymane w stanie zapewniającym bezpieczne wchodzenie i wychodzenie. W przypadku gdy kanał posiada schody tylko z jednej strony, druga strona kanału powinna posiadać drabinę metalową trwale przymocowaną do ściany kanału.

2. Długość kanałów powinna być większa niż długość pojazdów, co najmniej o długość schodów.

3. Szerokość kanałów nie powinna być mniejsza niż 0,8 m.

4. Głębokość kanałów nie powinna być mniejsza niż 1,4 m.

5. Ściany i posadzki kanałów powinny być pokryte materiałami łatwo zmywalnymi.

6. [[2]](#endnote-1) Kanały powinny być wyposażone w:

1) urządzenia odpływowe i studzienki rewizyjne odprowadzające ścieki do studzienki bezodpływowej lub instalacji technologicznej;

2) gniazda wtykowe do podłączenia lamp przenośnych, zasilanych prądem o bezpiecznym napięciu 24 V;

4) oświetlenie, ogrzewanie i wentylację spełniającą wymagania Polskich Norm.

7.[[3]](#endnote-2) Kanały zaprojektowane jako nieprzelotowe powinny być wyposażone w urządzenia uniemożliwiające niekontrolowane przemieszczanie się pojazdów.

§ 15. 1. Najazdy na kanały i ich obrzeża powinny być oznakowane liniami naniesionymi w sposób trwały na posadzce. Linie powinny być koloru żółtego lub białego i mieć szerokość minimum 10 cm. Linie powinny być naniesione wzdłuż obrzeży kanałów oraz w takiej odległości od krawędzi kanału, aby obejmowały obrys pojazdów wyjeżdzających i wjeżdżających na kanał. Dopuszcza się oznakowanie barwą bezpieczeństwa całej szerokości pasa najazdowego.

2. Kanały na stałe wyłączone z eksploatacji powinny być oznakowane, ogrodzone lub przykryte na całej długości.

§ 16. W pomieszczeniach, w których są wykonywane prace związane z obsługą i naprawą autobusów zasilanych paliwem metanowym jest wymagane:

1) wyposażenie w urządzenia monitorujące poziom stężenia gazu w powietrzu; w razie wystąpienia konieczności, urządzenia takie wydają ostrzeżenia w postaci optycznych lub dźwiękowych sygnałów alarmowych, tak aby osoby pracujące mogły opuścić przestrzeń zagrożoną przed zaistnieniem warunków powodujących wybuch;

2) wykonanie wszystkich instalacji, w tym wentylacji mechanicznej i oświetleniowej, w technologii przeciwwybuchowej; w pomieszczeniach zagrożonych wybuchem należy stosować u rządzenia wstrzymujące automatycznie pracę wentylatorów w razie powstania pożaru i sygnalizujące ich wyłączenie, jeżeli działanie wentylatorów mogłoby przyczynić się do jego rozprzestrzenienia;

3) wykonanie posadzek antystatycznych;

4) wykonywanie prac przy pomocy narządzi nieiskrzących.

Rozdział 3

Obsługa i naprawa pojazdów. Manewrowanie pojazdami

§ 17. 1. Dopuszczalne prędkości pojazdów nie mogą przekraczać:

1) 10 km/h – na terenach zajezdni i warsztatów, w wyjątkowych przypadkach, na terenach zajezdni tramwajowych, gdy do sterowania ruchem na terenie zajezdni zastosowano elektroniczny system sterowania ruchem dopuszcza się prędkość nie przekraczającą 20km/h;

2) 5 km/h – przy wjazdach do hal i w trakcie ruchu wewnątrz hal oraz na stacjach paliw.

2. Niedopuszczalne jest przeprowadzanie prób rozpędzania i hamowania pojazdów na torach i drogach postojowych. Czynności te powinny być wykonywane na wydzielonych i odpowiednio oznakowanych odcinkach dróg wewnętrznych zajezdni, a prędkość pojazdów nie powinna przekraczać 30 km/h.

3. Wszelkie czynności związane z przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów mogą być wykonywane wyłącznie na wydzielonych i odpowiednio oznakowanych odcinkach torowisk i dróg wewnątrzzakładowych, a prędkość pojazdu nie powinna przekraczać 50 km/h na wyznaczonym odcinku.

§ 18. 1. Czynności przetokowe oraz manewrowanie pojazdami na terenach zajezdni i warsztatów może przeprowadzać pracownik posiadający uprawnienie do prowadzenia danego typu pojazdu na drogach publicznych.

2. Dopuszcza się wykonywanie czynności, o których mowa w ust.1, przez pracownika posiadającego prawo jazdy co najmniej kategorii B oraz upoważnienie pracodawcy, wydane po przeprowadzeniu przeszkolenia praktycznego oraz egzaminu.

§ 19. 1. Przy wprowadzaniu i wyprowadzaniu pojazdu na stanowisko przeglądowe, obsługowe lub naprawcze kierujący pojazdem powinien stosować się do sygnałów podawanych przez pracownika pilotującego i zachować należytą ostrożność, a w szczególności zatrzymać pojazd i upewnić się, że pracownicy opuścili kanał.

2. Pracownik pilotujący powinien pozostawać poza torem jazdy i w bezpiecznej odległości od pojazdu.

3. Pojazd powinien być ustawiony na stanowisku w sposób umożliwiający swobodne wejście pracowników do kanału.

4. W kanałach przeglądowych posiadających wnęki boczne dopuszczalne jest wprowadzanie pojazdu na kanał w czasie pozostawania pracownika we wnęce kanału.

5. W kanałach przeglądowych nieposiadających wnęk bocznych pozostawanie pracowników w kanałach w trakcie wprowadzania lub wyprowadzania pojazdu jest dopuszczalne pod warunkiem zastosowania sygnalizacji świetlnej kierującej ruchem pojazdu, sterowanej przez pracownika pozostającego w kanale.

§ 20. 1. Przed uruchomieniem pojazdu stojącego nad kanałem kierujący pojazdem powinien sprawdzić czy w kanale nie znajdują się pracownicy. Jeżeli w kanale znajdują się pracownicy, to kierujący pojazdem powinien ostrzec ich o zamiarze ruszenia pojazdem używając sygnału dźwiękowego. Używanie sygnału dźwiękowego nie jest wymagane na stanowiskach przeglądowych, jeżeli czynności te są wykonywane jednocześnie na kilku znajdujących się w pobliżu stanowiskach, a użycie sygnału dźwiękowego mogłoby być niejednoznacznie zrozumiane.

2. Niedopuszczalne jest ruszanie pojazdem podczas wykonywania przy nim czynności obsługowych lub naprawczych, a także stanie na stopniach i zderzakach oraz wskakiwanie i wyskakiwanie z pojazdu w czasie ruchu.

§ 21. 1. Pracownik obsługujący zwrotnice oraz pilotujący tramwaj powinien posiadać kamizelkę w barwach ostrzegawczych z elementami odblaskowymi, posługiwać się gwizdkiem, komunikować się z prowadzącym tramwaj głosem i umownymi znakami, a w warunkach ograniczonej widoczności lub utrudnionej komunikacji głosowej powinien posługiwać się urządzeniami zapewniającymi stałą łączność radiową z motorniczym.

2. Niedopuszczalne jest przetaczanie składu tramwajowego składającego się z więcej niż czterech wagonów lub dwóch wagonów wieloczłonowych.

3. Sprzęganie wagonów powinno odbywać się poza kanałami i na prostych, poziomych odcinkach torów. W sytuacjach uzasadnionych szczególnymi okolicznościami dopuszcza się sprzęganie wagonów nad kanałem, pod warunkiem zabezpieczenia kanału pomostem, zapobiegającym wpadnięciu pracownika do kanału.

4. Dokonywanie połączeń instalacji elektrycznej wagonów powinno odbywać się przy odciągniętych od sieci trakcyjnej odbierakach prądu.

§ 22. 1. Cofanie tramwajem należy wykonywać z pulpitu manewrowego umieszczonego z tyłu tramwaju.

2. W przypadku braku lub awarii pulpitu manewrowego, dopuszcza się możliwość wykonania manewru cofania ze stanowiska motorniczego. W tym przypadku wymagany jest udział pracownika pilotującego.

3. Pracownik pilotujący jest obowiązany:

1) poruszać się obok cofającego tramwaju - w bezpiecznej odległości, w polu widzenia prowadzącego tramwaj;

2) obserwować drogę, po której porusza się tramwaj oraz zwracać uwagę na prawidłowość ułożenia drogi przebiegu i ewentualne szkody;

3) podawać prowadzącemu tramwaj wcześniej uzgodnione sygnały;

4) posiadać kamizelkę w barwach ostrzegawczych z elementami odblaskowymi;

5) posiadać urządzenie zapewniające stałą łączność radiową z prowadzącym tramwaj w warunkach ograniczonej widoczności lub utrudnionej komunikacji głosowej.

4. Prędkość cofanego tramwaju nie powinna przekraczać 10 km/h, a w przypadku asysty pilota poruszającego się obok cofanego tramwaju nie może przekraczać 5 km/h.

5. W trakcie cofania tramwaju prowadzący tramwaj powinien stosować się do znaków i sygnałów podawanych przez pracownika pilotującego.

Rozdział 4

Przechodzenie pieszych

§ 23. 1. Przechodzenie nad otwartymi kanałami może się odbywać tylko przy zastosowaniu pomostów.

2. Krawędzie pomostów i podestów powinny być oznakowane barwami ostrzegawczymi zgodnymi z Polskimi Normami. Pomosty i podesty powinny posiadać informację o dopuszczalnym obciążeniu.

3. Niedopuszczalne jest przechodzenie pieszych przez bramy w trakcie ruchu pojazdów, z wyjątkiem bram, w których przejście dla pieszych zostało odgrodzone barierą.

Rozdział 5

Prace na wysokości

§ 24. 1. Prace na dachu i przy górnych częściach nadwozia pojazdów powinny być wykonywane z odpowiednio zabezpieczonych rusztowań, balkonów, pomostów, wysięgników lub innych urządzeń przeznaczonych do tego celu. W wyjątkowych przypadkach dopuszcza się wykonywanie tych prac bezpośrednio na dachu pojazdu, pod warunkiem zabezpieczenia pracownika przed upadkiem z wysokości.

2. Jeżeli pojazd stoi na stanowisku naprawczym, na którym z obu boków znajdują się pomosty, to można wykonywać pracę bezpośrednio na dachu pojazdu bez dodatkowego zabezpieczenia pracownika przed upadkiem z wysokości. Nie dotyczy to prac od czoła i tyłu pojazdu. Pomosty powinny mieć wysokość równą wysokości pojazdu, natomiast odległość pomiędzy krawędzią pomostu a krawędzią pojazdu powinna być na tyle mała, aby zabezpieczała pracownika przed upadkiem z wysokości.

3. Stan techniczny urządzeń, o których mowa w ust. 1, powinien być sprawdzony przed każdorazowym użyciem.

4. Wchodzenie na dach pojazdu powinno się odbywać za pomocą drabin lub pomostów. W przypadku braku pomostów dopuszcza się wchodzenie na dach pojazdu za pomocą drabin odpowiednio zabezpieczonych przed przesunięciem, natomiast pracownik wykonujący pracę na dachu pojazdu powinien być wyposażony w odpowiednie urządzenia chroniące przed upadkiem z wysokości.

5. Prace, o których mowa w ust. 1, powinny być wykonywane przy odłączonych odbierakach prądu i wyłączonym napięciu w sieci trakcyjnej. Dopuszczalna jest praca przy podniesionym odbieraku prądu, wyłączonym napięciu i uszynionej sieci trakcyjnej, tylko przy pracach związanych z naprawą i przeglądem pantografu. Szczegółowa procedurę wykonywania tych prac powinna określić instrukcja stanowiska.

6. W przypadku konieczności usunięcia awarii odbieraka prądu w pojeździe znajdującym się na linii komunikacyjnej, dopuszcza się wykonywanie prac na dachu pojazdu bez stosowania przez pracownika środków chroniących przed upadkiem z wysokości.

7. Wykonywanie prac przy ścianach czołowych i tylnych pojazdów stojących na kanałach może odbywać się przy zastosowaniu pomostów lub podestów z barierką zabezpieczającą od strony otwartego kanału.

Rozdział 6

Prace przy pojazdach

§ 25. 1. Czynności obsługowe i naprawcze przy pojazdach powinny być wykonywane zgodnie z instrukcjami, o których mowa w § 5.

2. W pojazdach z silnikami spalinowymi, czynności regulacyjne silnika mogą być wykonywane przy pracującym silniku, pod warunkiem podłączenia do rury wydechowej pojazdu indywidualnego wyciągu spalin przystosowanego do rodzaju obsługiwanych pojazdów.

3. Pojazdy, nadwozia lub podwozia, w trakcie wykonywania czynności, o których mowa w ust. 1, powinny być zabezpieczone przed przemieszczaniem się, a części podniesione powinny być zabezpieczone przed samoczynnym opadnięciem.

4. Pojazd podniesiony na podnośniku innym niż mechaniczny samohamowny, należy zabezpieczyć przed upadkiem podstawkami.

5. Odłączanie nadwozia od podwozia, wymiana silnika lub innych ciężkich zespołów powinny być dokonywane na stanowiskach wyposażonych w urządzenia techniczne eliminujące wysiłek fizyczny związany z dźwiganiem. Urządzenia podnośnikowe powinny być wyposażone w blokadę zabezpieczającą przed możliwością samoczynnego opuszczenia nadwozia.

6. W czasie podnoszenia, opuszczania i przetaczania pojazdu lub nadwozia i podwozia zabrania się przebywania pracownika we wnętrzu oraz poza pojazdem.

7. Przetaczanie podwozia lub nadwozia na stanowisko remontowe powinno odbywać się wyłącznie za pomocą urządzeń mechanicznych.

8. W pojazdach będących w naprawie, należy umieścić w sposób widoczny w kabinie prowadzącego tabliczkę informującą o zakresie uruchamiania lub przemieszczania pojazdu.

9. Stanowiska naprawcze pojazdów z silnikami na gaz powinny być wyposażone w instalacje umożliwiające opróżnienie zbiorników. W wyjątkowych przypadkach, w pojazdach zasilanych metanem, dopuszcza się odprowadzanie gazu do atmosfery. Gaz powinien być odprowadzany na wyższy poziom i możliwie najdalej od potencjalnych źródeł zapłonu.

§ 26. Otwarte pokrywy podłogowe w pojeździe po ukończeniu prac oraz po każdorazowym opuszczeniu stanowisk pracy przez pracowników powinny zostać zamknięte.

§ 27 1. Podczas smarowania elementów trących pojazdu i przy wymianie oleju powinny być stosowane zabezpieczenia uniemożliwiające zanieczyszczenie kanału lub pomostu.

2. Narzędzia, części zamienne i zdemontowane z pojazdów elementy, po zakończeniu pracy powinny być usunięte w szczególności ze stanowisk pracy, kanałów, torowisk i międzytorzy.

§ 28. Pompowanie ogumienia kół, z wyjątkiem przypadków dopompowywania kół zamontowanych w pojeździe, powinno odbywać się na wydzielonych stanowiskach i przy użyciu osłon zabezpieczających.

§ 29. 1. Mycie pojazdów powinno odbywać się na specjalnie do tego celu przeznaczonych stanowiskach, wyposażonych w urządzenia do mechanicznego mycia oraz odprowadzania wody.

2. Mycie pojazdów z napędem elektrycznym w myjni mechanicznej może odbywać się bez odłączenia sieci trakcyjnej od napięcia, pod warunkiem:

1) wydzielenia stanowiska obsługi myjni i zabezpieczenia przed bezpośrednim oddziaływaniem strumienia wody oraz możliwością porażenia prądem elektrycznym;

2) uniemożliwienia dostępu do myjni osobom postronnym i nieupoważnionym.

3. Mycie ręczne pojazdów tramwajowych i trolejbusowych strumieniem wody pod ciśnieniem powinno odbywać się zgodnie z instrukcją pracodawcy.

§ 30. 1.Pracownik wykonujący prace pod pojazdem, podniesionym na podnośniku lub znajdującym się na kanale naprawczym obowiązany jest stosować sprzęt ochrony indywidualnej chroniący głowę przed uderzeniami o elementy konstrukcji pojazdu.

2. Dopuszcza się stosowanie hełmów lekkich ochronnych, w postaci tekstylnych czapek z wkładem ochronnym spełniających Polskie Normy dla środków ochrony głowy.

3. Stosowanie hełmów lekkich nie jest dopuszczalne przy pracach, przy których istnieje zagrożenie upadkiem z wysokości lub upadkiem przedmiotu z wysokości.

§ 31. W celu zapewnienia właściwych warunków bezpieczeństwa i higieny pracy, pracownicy wykonujący czynności związane z tankowaniem oraz obsługą zbiorników LNG powinni posiadać niezbędne kwalifikacje, potwierdzone dokumentem wydanym przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego oraz niezbędne wyposażenie stanowisk.

Rozdział 7

Sieć trakcyjna

§ 32 1. Prace przy sieci trakcyjnej powinny być wykonywane przy wyłączonym napięciu.

2. Włączenie napięcia sieci trakcyjnej może nastąpić wyłącznie na polecenie osoby kierującej pracą, która powinna podjąć skuteczne środki w celu wykluczenia możliwości przypadkowego włączenia napięcia.

§ 33. 1. Niedopuszczalne jest, z zastrzeżeniem ust. 2, prowadzenie prac przy sieci trakcyjnej w czasie wichury, wyładowań atmosferycznych oraz przy temperaturze powietrza niższej od –15° C.

2. Zakaz prowadzenia prac w niskich temperaturach, o których mowa w ust. 1, nie dotyczy prac przy sieci trakcyjnej wykonywanych w celu usunięcia awarii.

§ 34. 1. W przypadku zerwania sieci trakcyjnej, zwisające lub leżące elementy w promieniu 10 m powinny być zabezpieczone przed dostępem osób postronnych.

2. Niedopuszczalne jest dotykanie przewodów jezdnych i innych elementów sieci trakcyjnej bez zastosowania środków ochrony przed porażeniem prądem elektrycznym.

§ 35. Demontowany przewód sieci trakcyjnej powinien być bezpośrednio zwijany na bęben lub cięty na określone odcinki i składowany w przeznaczonych do tego miejscach.

§ 36. 1. Prace przy sieci trakcyjnej powinny być wykonywane przez zespół składający się co najmniej z trzech pracowników i przy użyciu pojazdów wyposażonych w podnośniki, wysięgniki, pomosty, składane wieże, drabiny mechaniczne lub w inne urządzenia przystosowane do tego typu prac.

2. Prace prowadzone przy wykorzystaniu pojazdów, o których mowa w ust. 1, powinny być prowadzone zgodnie z dokumentacją techniczną producenta i instrukcjami pracodawcy.

3. Urządzenia wymienione w ust.1 powinny być co 6 miesięcy poddawane przeglądom kontrolnym. Zakres przeglądów kontrolnych określa pracodawca, a wyniki przeglądów i dokonane naprawy powinny być wpisywane do książek kontrolnych tych urządzeń.

4. Niedopuszczalne jest prowadzenie prac na pomostach roboczych urządzeń, o których mowa w ust.1, bez ustawionych balustrad ochronnych lub stosowania indywidualnego sprzętu chroniącego pracownika przed upadkiem z wysokości.

§ 37. 1. Zamontowane na pojeździe urządzenia podnośnikowe, o których mowa w § 37 ust.1, w czasie przejazdu po drodze publicznej powinny być złożone, a pracownicy obsługi powinni być przewożeni w kabinie.

2. Dopuszcza się przemieszczanie na niewielkie odległości pojazdu wraz z pracownikami pozostającymi na pomoście roboczym, pod warunkiem ograniczenia prędkości pojazdu do 10 km/h oraz zachowania odległości 1,5 m pomiędzy górną krawędzią balustrady pomostu roboczego a najniższym punktem sieci trakcyjnej.

3. Pomiędzy kierowcą pojazdu a pracownikami znajdującymi się na pomoście roboczym powinna być zapewniona stała łączność.

4. Kierowca może ruszyć pojazdem tylko na polecenie osoby kierującej pracą.

§ 38. 1. Przy wchodzeniu na pomost roboczy podnośnika niedopuszczalne jest używanie drabin przystawnych, niepołączonych z konstrukcją urządzenia.

2. Pojemniki z narzędziami i materiałami powinny być podawane na pomost roboczy za pomocą liny wykonanej z materiału nieprzewodzącego prądu elektrycznego.

3. Narzędzia i materiały na pomoście roboczym powinny być umieszczone w pojemnikach, zamocowanych na pomoście roboczym w sposób wykluczający możliwość potknięcia się pracownika.

§ 39. 1. Podczas prac na wysokości, prowadzonych na łukach sieci trakcyjnej, pracownicy powinni być rozmieszczeni od zewnętrznej strony łuku.

2. Naprężniki, ściągacze, haki i inne elementy sieci trakcyjnej powinny być mocowane do części konstrukcyjnych w sposób uniemożliwiający wyślizgnięcie się przewodu.

3. Niedopuszczalne jest mocowanie elementów sieci trakcyjnej, będących pod działaniem sił naciągu, do konstrukcji pojazdów lub wagonów.

§ 40. Niedopuszczalne jest przebywanie pracowników pod uniesionym słupem trakcyjnym oraz wchodzenie na słup przed jego trwałym posadowieniem.

Rozdział 8

Tory tramwajowe

§ 41. Przy pracach na torowiskach, prowadzonych podczas ruchu tramwajów i innych pojazdów, należy:

1) ograniczyć na obu torach prędkość tramwajów do 10 km/h;

2) oznakować i zabezpieczyć miejsce pracy, zgodnie z wymaganiami przepisów o ruchu drogowym;

3) w nocy oraz przy ograniczonej widoczności stosować światła sygnalizacyjne;

4) wyznaczyć pracownikom miejsca, gdzie mogą się usunąć przed nadjeżdżającymi tramwajami.

§ 42. 1. Pracownik wykonujący pojedynczo prace przy czyszczeniu, konserwacji lub kontroli torów powinien być zwrócony twarzą w kierunku nadjeżdżających tramwajów.

2. Czyszczenie zwrotnic i rozjazdów powinno być wykonywane za pomocą przeznaczonych do tej czynności narzędzi.

§ 43. 1. Ładowanie na wagony i samochody oraz wyładowywanie z nich szyn, zwrotnic, podkładów i innych ciężkich elementów powinno być wykonywane za pomocą urządzeń dźwignicowych.

2. Niedopuszczalne jest używanie urządzeń dźwignicowych do pracy pod siecią trakcyjną będącą pod napięciem.

§ 44. Dojścia do zwrotnic i innych miejsc, po których przechodzą motorniczy, w szczególności w celu ręcznego przełożenia zwrotnicy lub wykonania niezbędnej czynności, powinny posiadać nawierzchnię utwardzoną i równą.

Rozdział 9

Wymagania dotyczące warunków pracy prowadzących pojazdy na liniach komunikacyjnych w komunikacji miejskiej

§ 45. Organizator publicznego transportu zbiorowego zwany dalej „Organizatorem” lub gmina będąca stroną porozumienia międzygminnego w zakresie publicznego transportu zapewnia prowadzącym pojazdy na liniach komunikacyjnych następujące warunki socjalno-sanitarne:

1) przynajmniej na jednym krańcu linii komunikacyjnej powinna być zlokalizowana toaleta dla prowadzących pojazdy, a na krańcu, na którym jest wyznaczona przerwa na spożywanie posiłku, odpowiednie pomieszczenie przeznaczone do spożywania posiłków;

2) jeżeli planowany czas przejazdu linii komunikacyjnej pomiędzy krańcami przekracza 90 minut, to na drugim krańcu również wymagana jest toaleta;

3) toalety, o których mowa w pkt 1 i 2, powinny spełniać następujące wymogi:

a) powinny być zlokalizowane w odległości nie większej niż 125 m od miejsca pozostawienia pojazdu,

b) liczba toalet powinna być dostosowana do liczby jednocześnie przebywających tam pracowników,

c) w przypadkach, jeżeli w obiektach wymienionych w pkt 1, przebywa jednocześnie więcej niż 10 osób, powinna być oddzielna toaleta damska i męska,

d) powinny być wyposażone we właściwe środki higieny osobistej i oświetlenie,

e) w obiektach, w których lokalizacja na to pozwala, obowiązkowe jest podłączenie ich do instalacji wodno-kanalizacyjnej i elektrycznej,

f) na krańcach linii komunikacyjnych, na których zlokalizowane są obiekty posiadające pomieszczenie do spożywania posiłków, toalety powinny być wyposażone w bieżącą wodę, powinny posiadać podłączenie do kanalizacji lub zbiornika oraz powinny być ogrzewane i wentylowane;

4) pomieszczenia do spożywania posiłków o których mowa w pkt 1, powinny spełniać następujące wymogi:

a) być ogrzewane, oświetlone i wentylowane zgodnie z przepisami techniczno-budowlanymi i Polskimi Normami,

b) być wyposażone w: umywalkę z bieżącą wodą, właściwe środki higieny osobistej oraz urządzenie do zagotowania wody,

c) na każdego z pracowników jednocześnie spożywających posiłek powinno przypadać co najmniej 1,1 m2 powierzchni;

5) korzystającym z pomieszczeń przeznaczonych do spożywania posiłków należy zapewnić wodę do picia;

6) dojścia do pomieszczeń, o których mowa w pkt 1 i 2, z miejsc postoju pojazdów powinny mieć nawierzchnię utwardzoną i równą;

7) w razie braku możliwości umieszczania na krańcu linii komunikacyjnej odrębnej toalety oraz pomieszczenia do spożywania posiłków, o których mowa w pkt. 1 i 2, dopuszcza się możliwość zawarcia umowy z podmiotem zewnętrznym, która pozwoli na korzystanie przez prowadzących pojazdy z toalety lub pomieszczenia do spożywania posiłków wraz z toaletą w odległości nie większej niż 200 m od miejsca pozostawienia pojazdu;

8) przepisy, o których mowa w pkt 1 i 2, nie obowiązują w przypadku, gdy w odległości do 2 km od jednej z pętli krańcowej znajduje się baza operatora, a czasy postoju na pętli krańcowej dla obowiązkowych przerw kierowcy pozwalają na dojazd do i z bazy.

§ 46. Organizator lub gmina będąca stroną porozumienia międzygminnego w zakresie publicznego transportu jest obowiązany, w przypadku wytyczania nowych punktów krańcowych linii komunikacyjnych, zabezpieczyć miejsce do umieszczania toalety kontenerowej, uwzględniające możliwość podłączenia wodno-kanalizacyjnego i elektrycznego. Organizator obowiązany jest również uzyskać wszelkie zgody na przyszłe podłączenia i instalację kontenera.

§ 47. 1. Kabiny prowadzących pojazdy liniowe komunikacji miejskiej powinny być:

1) oddzielone od części pasażerskiej ścianką z drzwiami zamykanymi na zamek, uniemożliwiającymi otwarcie drzwi kabiny od zewnętrznej strony przez osoby nieuprawnione;

2) wyposażenie w rolety przeciwsłoneczne w oknach zewnętrznych kabiny prowadzącego pojazd;

3) klimatyzowane.

2. W kabinie prowadzącego pojazd należy zapewnić temperaturę minimalną nie mniejszą niż 18 stopni C.

Rozdział 10

Przepisy końcowe

§ 49. W terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia należy dostosować bramy do wymogów określonych w § 10.

§ 50. W terminie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia należy dostosować dojścia do zwrotnic i innych miejsc, po których przechodzą motorniczy do wymogów określonych w § 44.

§ 51. W terminie 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia należy dostosować pomieszczenia higieniczno-sanitarne do możliwości korzystania z toalet i do spożywania posiłków na końcówkach linii komunikacyjnych do warunków określonych w § 45 i 46.

§ 51. Warunki określone w § 48 ust. 1 pkt 1 i 3 nie dotyczą pojazdów:

a) które są eksploatowane w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia i nie spełniają tych wymogów,

b) na które w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia została rozpoczęta procedura zakupu i w specyfikacji nie uwzględniono tych wymogów.

§ 52. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 marca 2002 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w komunikacji miejskiej oraz autobusowej komunikacji międzymiastowej (Dz. U. nr 37, poz. 341 i z 2005 r. poz. 1866).

§ 53. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Minister

infrastruktury

w porozumieniu:

Minister Rodziny, pracy i

Polityki społecznej

Minister Zdrowia

Za zgodność pod względem prawnym,

legislacyjnym i redakcyjnym

Tomasz Behrendt

Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego

w Ministerstwie Infrastruktury

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w komunikacji miejskiej, stanowi realizację przez ministra właściwego do spraw transportu upoważnienia do wydawania rozporządzenia określonego w art. 23715 § 2 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy (Dz. U. z 2019 r. poz. 1040, 1043 i 1495).

W obecnym czasie, w związku z mającą miejsce epidemią wirusa SARS-CoV-2 szczególnie istotna stała się, podnoszona przez związki zawodowe pracowników transportu publicznego skupiające kierowców i motorniczych tramwajów, a także Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej, sprawa poprawy sanitarno-socjalnych warunków pracy pracowników komunikacji miejskiej - kierowców i motorniczych tramwajów.

Obowiązujące przepisy rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. z 2003 r. poz. 1650, z późn. zm.) nie określają warunków dla pomieszczeń zlokalizowanych na pętlach i końcówkach linii autobusowych i tramwajowych. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 marca 2002 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w komunikacji miejskiej oraz autobusowej komunikacji międzymiastowej (Dz. U. z 2002 r. nr. 37. poz. 341 z późn. zm.) również całkowicie pomija zagadnienia dotyczące warunków pracy prowadzących pojazd, czyli kierowców i motorniczych. Brak takich regulacji dodatkowo powoduje, że Państwowa Inspekcja Pracy podczas kontroli prowadzonych w tym zakresie nie może skuteczne egzekwować od pracodawców obowiązku zapewnienia pracownikom, tej specyficznej grupy zawodowej, godnych warunków higieniczno-sanitarnych.

Wspomniane problemy kierowców i motorniczych komunikacji miejskiej dotyczą przede wszystkim braku odpowiednich pomieszczeń zarówno sanitarnych, jak i socjalnych, na pętlach i końcówkach linii autobusowych i tramwajowych. Pracownicy w tych miejscach są w zasadzie pozbawieni możliwości zrealizowania podstawowych potrzeb fizjologicznych i higienicznych. Brak dostępu do bieżącej wody oraz innych środków sanitarnych znacząco podnosi ryzyko zagrożenia zdrowia. Wprowadzenie proponowanych zmian zagwarantuje zachowanie podstawowych praw pracownika zatrudnionego na stanowisku kierowcy w komunikacji regularnej oraz przyczyni się do stworzenia bardziej godnych i bezpiecznych warunków pracy. Poprawa warunków socjalno-sanitarnych kierowców i motorniczych będzie miała także wpływ na zredukowanie liczby osób rezygnującej z pracy na tych stanowiskach z powodu ciężkich warunków jej wykonywania.

Mając na uwadze powyższe oraz z uwagi na pozostałą dużą liczbę proponowanych zmian zasadne jest wydanie nowego rozporządzenia, co w znacznym stopniu poprawi przejrzystość przepisów i tym samym ułatwi ich realizację.

W porównaniu z obecnie obowiązującymi przepisami, w projektowanej regulacji wprowadzane zostały całkowicie nowe wymagania dotyczące warunków pracy prowadzących pojazdy na liniach komunikacyjnych. Wprowadzono toalety oraz pomieszczenia do spożywania posiłków dla kierowców i motorniczych na liniach komunikacyjnych, a także wymagania, jakie powinny spełniać te obiekty. Pomieszczenia te zapewniałby organizator publicznego transportu zbiorowego lub gmina będąca stroną porozumienia międzygminnego w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Trudno jest ocenić liczbę pętli autobusowych i tramwajowych, w skali kraju, na których nie ma dostępu do takich urządzeń. Wydaje się jednak, że w większości taki dostęp jest możliwy, ale powinno się dążyć do zapewnienia dostępu na każdej pętli.

Dodatkowo w projektowanym rozporządzeniu planuje się określenie warunków pracy w kabinie pojazdu używanego w komunikacji miejskiej dotyczących temperatury oraz wyposażenia w elementy oddzielające kabinę kierowcy lub motorniczego od części pasażerskiej pojazdu, uniemożliwiające otwarcie drzwi kabiny od zewnętrznej strony przez osoby nieuprawnione, i tym samym poprawiające bezpieczeństwo kierowcy lub motorniczego. Wymagania określone w przedmiotowym rozporządzeniu dotyczyć będą tylko nowych pojazdów.

Ponadto, aby poprawić bezpieczeństwo warunków pracy motorniczych oraz kadry technicznej odpowiedzialnej za obsługę i naprawę pojazdów (autobusów, trolejbusów i tramwajów) wprowadzono także inne przepisy to umożliwiające. Na tej podstawie rozszerzono wykaz prac i czynności obsługowych pojazdu, przy których istnieje możliwość wystąpienia szczególnego zagrożenia dla zdrowia lub życia ludzkiego. Określono kolory sygnalizacji świetlnej stosowanej w zajezdniach i warsztatach tramwajowych oraz zaproponowano warunki techniczne jakie powinny spełniać bramy wjazdowe, wyjazdowe i przejazdowe na zajezdniach tramwajowych. Powiększono zbiór dodatkowego oznakowania wewnętrznych dróg komunikacyjnych i transportowych na terenie zajezdni oraz warsztatów. Wprowadzono szczegółowe wymagania dotyczące oznakowania kanałów technicznych oraz wymagania dla pomieszczeń, w których wykonywane są prace związane z obsługą i naprawą autobusów zasilanych paliwem metanowym. Wskazano miejsce w którym mogą być wykonywane czynności związane z przeprowadzeniem badań technicznych pojazdów oraz dokładnie określono kto może wykonywać manewrowanie pojazdami na terenach zajezdni i warsztatów. Procedura cofania tramwajem po torowisku została bardziej uszczegółowiona. Uporządkowano ruch pieszych w pobliżu kanałów technicznych oraz bram na terenie zajezdni. Uregulowano wymagania dla prowadzenia bezpiecznych prac na dachu i górnych częściach nadwozia pojazdów. Zaproponowane zostały również warunki i wymagania zapewniające bezpieczeństwo realizowania czynności obsługowych i naprawczych przy pojazdach. Wprowadzono też nowe wymagania dla nawierzchni prowadzącej do zwrotnic i innych miejsc, po których przechodzą motorniczy.

W związku z tym, że mamy do czynienia z coraz bardziej restrykcyjnymi normami emisji spalin i rosnącymi kosztami ropy i benzyny, autobusy coraz częściej zasilane są paliwami alternatywnymi takimi jak LNG (gaz ziemny o ciekłym stanie skupienia). Gaz ziemny w stanie ciekłym jest paliwem skrajnie łatwopalnym, wybuchowym i musi być przechowywany w bardzo niskich temperaturach (ok. –160 °C). Wymienione cechy LNG powodują, że paliwo te jest źródłem poważnych zagrożeń dla ludzi oraz mienia, dlatego dążąc do ograniczenia wszelkich możliwych niebezpieczeństw, pracownicy wykonujący czynności związane z tankowaniem oraz obsługą zbiorników LNG muszą koniecznie posiadać niezbędne kwalifikacje, potwierdzone dokumentem wydanym przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.

W aktualnie obowiązującym ładzie prawnym za kształtowanie sieci transportu publicznego odpowiedzialni są jego organizatorzy. Naturalną tego konsekwencją jest przypisanie również do nich planowania i organizowania odpowiedniej infrastruktury komunikacyjnej. Operatorzy transportu są jedynie realizatorem zadań zlecanych przez organizatora. Na tej podstawie planowanie tras, a w szczególności ich krańców, oraz organizacja i utrzymanie przystanków, rozkładów jazdy, czy w konsekwencji sprzątania należy do kompetencji organizatora. Uwzględniając również fakt, że organizatorzy w miastach zlecają pracę przewozową wielu operatorom, a krańce obsługiwanych tras mogą być wspólne dla kilku operatorów, zasadne jest, aby infrastruktura krańców linii komunikacyjnych – podobnie jak innych przystanków – znajdowała się w kompetencji organizatorów.

W związku z powyższym wprowadzane zapisy nie rodzą ze sobą konsekwencji dla operatorów, w szczególności mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorstw. W praktyce organizatorzy mogą zlecać innym podmiotom (w tym operatorom) zapewnienie infrastruktury krańców linii komunikacyjnych, ale powinno podlegać odrębnemu finansowaniu. Organizatorzy mogą jednak oczekiwać od operatorów pewnej partycypacji w bieżących kosztach utrzymania infrastruktury socjalnej. Z pewnością należą do nich np. koszty środków higieny osobistej dla prowadzących pojazdy. Szczegółowe postanowienia w tym zakresie powinny jednak pozostać uregulowane lokalnie, uwzględniając miejscową specyfikę (np. udział poszczególnych operatorów w korzystaniu z infrastruktury).

Planowany termin wejścia w życie projektowanego rozporządzenia został określony po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, natomiast okres dostosowania:

- bram wjazdowych, wyjazdowych i przejazdowych do nowych warunków został określony na 12 miesięcy,

- dojść do zwrotnic i innych miejsc, po których przechodzą motorniczy, w szczególności w celu ręcznego przełożenia zwrotnicy lub wykonania niezbędnej czynności został określony na 24 miesiące,

- warunków socjalno-sanitarnych na liniach komunikacyjnych został określony na 36 miesięcy.

Terminy dostosowań poszczególnych elementów wymienionej infrastruktury są wystarczające i zapewniają wystarczający czas na wykonanie wszystkich niezbędnych zmian.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia nie zawiera 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, z późn. zm.), w związku z tym nie podlega notyfikacji.

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

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248 ) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletyn Informacji Publicznej.

Ponadto, stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z póżn. zm.) projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z chwilą przekazania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt zostanie przekazany, zgodnie z § 32 ust. 1 ww. uchwały, do koordynatora oceny skutków regulacji w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, z prośbą o zaopiniowanie w tym zakresie.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Nazwa projektu:  Rozporządzenie Ministra Infrastruktury sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w komunikacji miejskiej oraz autobusowej komunikacji międzymiastowej  Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące:  Ministerstwo Infrastruktury  Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej  Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu:  Rafał Weber  Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu:  Marcin Kichler – Główny Specjalista w Departamencie Transportu Drogowego tel. 0 22 630-13-88,  e-mail: [Marcin.Kichler@mi.gov.pl](mailto:Marcin.Kichler@mi.gov.pl) | | | | | | | | | | | | | | | | | Data sporządzenia: 12.08.2020 r.  Źródło:  Art. 23715 § 2 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy (Dz. U. z 2019 r. poz. 1040, 1043 i 1495)  Nr w wykazie prac: 64 | | | | | | | | | | | |
| OCENA SKUTKÓW REGULACJI | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Jaki problem jest rozwiązywany? | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| W obecnym czasie, w związku z mającą miejsce epidemią wirusa SARS-CoV-2 szczególnie istotna stała się, podnoszona przez związki zawodowe pracowników transportu publicznego skupiające kierowców i motorniczych tramwajów, a także Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej, sprawa poprawy sanitarno-socjalnych warunków pracy pracowników komunikacji miejskiej - kierowców i motorniczych tramwajów.  Obowiązujące przepisy rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. z 2003 r. poz. 1650, z późn. zm.) nie określają warunków dla pomieszczeń zlokalizowanych na pętlach i końcówkach linii autobusowych i tramwajowych. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 marca 2002 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w komunikacji miejskiej oraz autobusowej komunikacji międzymiastowej (Dz. U. z 2002 r. nr. 37. poz. 341 z późn. zm.) również całkowicie pomija zagadnienia dotyczące warunków pracy prowadzących pojazd, czyli kierowców i motorniczych. Brak takich regulacji dodatkowo powoduje, że Państwowa Inspekcja Pracy, podczas kontroli prowadzonych w tym zakresie nie może skuteczne egzekwować od pracodawców obowiązku zapewnienia pracownikom, tej specyficznej grupy zawodowej, godnych warunków higieniczno-sanitarnych.  Wspomniane problemy kierowców i motorniczych komunikacji miejskiej dotyczą przede wszystkim braku odpowiednich pomieszczeń zarówno sanitarnych, jak i socjalnych, na pętlach i końcówkach linii autobusowych i tramwajowych. Pracownicy w tych miejscach są w zasadzie pozbawieni możliwości zrealizowania podstawowych potrzeb fizjologicznych i higienicznych. Brak dostępu do bieżącej wody oraz innych środków sanitarnych znacząco podnosi ryzyko zagrożenia zdrowia. Wprowadzenie proponowanych zmian zagwarantuje zachowanie podstawowych praw pracownika zatrudnionego na stanowisku kierowcy w komunikacji regularnej oraz przyczyni się do stworzenia bardziej godnych i bezpiecznych warunków pracy. Poprawa warunków socjalno-sanitarnych kierowców i motorniczych będzie miała także wpływ na zredukowanie liczby osób rezygnującej z pracy na tych stanowiskach z powodu ciężkich warunków jej wykonywania.  Projektowana regulacja poprawia również warunki pracy i bezpieczeństwo w kabinie pojazdu kierowcy i motorniczego. Poprawiono także bezpieczeństwo warunków pracy oraz zminimalizowano ryzyko wystąpienia obrażeń wśród motorniczych i kadry technicznej odpowiedzialnej za obsługę i naprawę pojazdów na zajezdniach oraz warsztatach. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| W porównaniu z obecnie obowiązującymi przepisami, w projektowanym rozporządzeniu wprowadzane zostały całkowicie nowe wymagania dotyczące warunków pracy prowadzących pojazdy na liniach komunikacyjnych. Wprowadzono toalety oraz pomieszczenia do spożywania posiłków dla kierowców i motorniczych na liniach komunikacyjnych, a także wymagania, jakie powinny spełniać te obiekty. Pomieszczenia te zapewniałby organizator publicznego transportu zbiorowego lub gmina będąca stroną porozumienia międzygminnego w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Trudno jest ocenić liczbę pętli autobusowych i tramwajowych, w skali kraju, na których nie ma dostępu do takich urządzeń. Wydaje się jednak, że w większości taki dostęp jest możliwy, ale powinno się dążyć do zapewnienia dostępu na każdej pętli.  Dodatkowo w projektowanym rozporządzeniu planuje się określenie warunków pracy w kabinie pojazdu używanego w komunikacji miejskiej dotyczących temperatury oraz wyposażenia w elementy oddzielające kabinę kierowcy lub motorniczego od części pasażerskiej pojazdu, uniemożliwiające otwarcie drzwi kabiny od zewnętrznej strony przez osoby nieuprawnione, i tym samym poprawiające bezpieczeństwo kierowcy lub motorniczego. Związki zawodowe postulują, żeby te wymagania dotyczyły tylko nowych pojazdów.  Ponadto, aby poprawić bezpieczeństwo warunków pracy motorniczych oraz kadry technicznej odpowiedzialnej za obsługę i naprawę pojazdów (autobusów, trolejbusów i tramwajów), wprowadzono także inne przepisy. Na tej podstawie rozszerzono wykaz prac i czynności obsługowych pojazdu, przy których istnieje możliwość wystąpienia szczególnego zagrożenia dla zdrowia lub życia ludzkiego. Określono kolory sygnalizacji świetlnej stosowanej w zajezdniach i warsztatach tramwajowych oraz zaproponowano warunki techniczne jakie powinny spełniać bramy wjazdowe, wyjazdowe i przejazdowe na zajezdniach tramwajowych. Powiększono zbiór dodatkowego oznakowania wewnętrznych dróg komunikacyjnych i transportowych na terenie zajezdni oraz warsztatów. Wprowadzono szczegółowe wymagania dotyczące oznakowania kanałów technicznych oraz wymagania dla pomieszczeń, w których wykonywane są prace związane z obsługą i naprawą autobusów zasilanych paliwem metanowym. Wskazano miejsce w którym mogą być wykonywane czynności związane z przeprowadzeniem badań technicznych pojazdów oraz dokładnie określono kto może wykonywać manewrowanie pojazdami na terenach zajezdni i warsztatów. Procedura cofania tramwajem po torowisku została bardziej uszczegółowiona. Uporządkowano ruch pieszych w pobliżu kanałów technicznych oraz bram na terenie zajezdni. Uregulowano wymagania dla prowadzenia bezpiecznych prac na dachu i górnych częściach nadwozia pojazdów. Zaproponowane zostały również warunki i wymagania zapewniające bezpieczeństwo realizowania czynności obsługowych i naprawczych przy pojazdach oraz określono osoby, które mogą wykonywać czynności związane z tankowaniem i obsługą zbiorników LNG. Wprowadzono też nowe wymagania dla nawierzchni prowadzącej do zwrotnic i innych miejsc, po których przechodzą motorniczy. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE? | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Praktyka państw członkowskich Unii Europejskiej jest różna w przedmiotowym zakresie. Trudno jest wskazać rozwiązania wspólne dla grupy państw, ponieważ każde państwo ustala je odrębnie na własnym terytorium. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Grupa | | | Wielkość | | | | | | | | Źródło danych | | | | | | | | | | | | Oddziaływanie | | | | | |
| Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego | | | 2808 | | | | | | | | Główny Urząd Statystyczny – Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2017 | | | | | | | | | | | | Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego będą musieli zapewnić spełnienie nowych wymagań dotyczących warunków pracy prowadzących pojazdy na liniach komunikacyjnych. | | | | | |
| Operatorzy publicznego transportu zbiorowego | | | Przewoźnicy autobusowi wykonujący przewozy regularne - ok 2 tys. podmiotów | | | | | | | | Główny Urząd Statystyczny – Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2017 | | | | | | | | | | | | Zapewnienie lepszych warunków sanitarno-socjalnych w pracy przyczyni się do znacznej poprawy warunków pracy kierowców oraz jej atrakcyjności. Poprawa warunków pracy może zmniejszyć liczbę kierowców odchodzących z tego zawodu oraz zachęcić do pracy na tym stanowisku kolejne osoby. | | | | | |
| Kierowcy autobusów w komunikacji miejskiej | | | ok. 60 tys. | | | | | | | | Dane statystyczne szacunkowe na podstawie opublikowanej statystyki Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej | | | | | | | | | | | | Poprawa warunków sanitarno-socjalnych w pracy. Komfort pracy zostanie poprawiony a istniejące uciążliwości zmniejszone. | | | | | |
| Liczba zatrudnionych motorniczych w Warszawie | | | ok. 1400,  (w całym kraju może to być ok. 8000 motorniczych) | | | | | | | | Dane od "Tramwajów Warszawskich" z listopada 2019 r. | | | | | | | | | | | | Poprawa warunków sanitarno-socjalnych w pracy. Komfort pracy zostanie poprawiony a istniejące uciążliwości zmniejszone. | | | | | |
| 5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Projekt będzie przekazany do konsultacji następującym organizacjom:  1. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,  2. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej,  3. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych,  4. Stowarzyszenie Prywatnego Transportu Samochodowego „BUS”,  5. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych,  6. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego,  7. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”,  8. Związek Województw Rzeczypospolitej Polskiej,  9. Związek Powiatów Polskich,  10. Związek Miast Polskich,  11. Centralny Instytut Ochrony Pracy - kancelaria@ciop.pl,  12. Unia Miasteczek Polskich,  13. Unia Metropolii Polskich,  14. Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych,  15. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej,  16. Instytut Spraw Obywatelskich,  17. Zarządu Transportu Miejskiego m. st. Warszawy,  18. Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie,  19. Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu,  20. Polbus-PKS Sp. z o.o.,  21. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej "POLONUS" w Warszawie spółka akcyjna,  22. Mobilis Sp. z o.o.,  23. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych,  24. Komisja Krajowa NSZZ Solidarność,  25. Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”,  26. Business Centre Club,  27. Krajowa Izba Gospodarcza,  28. Konfederacja Lewiatan,  29. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców,  30. Forum Związków Zawodowych,  31. Związek Zawodowy Kierowców w Polsce,  32. Związek Zawodowy Kierowców RP,  33. Niezależny Związek Zawodowy Kierowców,  34. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP,  35. Warmińskie Stowarzyszenie Przewoźników,  36. Związek Komunalny „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie,  37. Stowarzyszenie Przewoźników Krajowego Transportu Osób w Lidzbarku Warmińskim,  38. Świętokrzyskie Zrzeszenie Transportu i Usług w Kielcach,  39. Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego,  40. Stowarzyszenie Polskie Forum Transportu,  41. Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni,  42. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny, ul. Kazimierzowska 66, 02-518 Warszawa;  43. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych, Kierowców Zawodowych i Ośrodków Szkolących Kierowców „Kierowca.PL”, Al. Wojska Polskiego 184, 71-256 Szczecin;  44. Niezależny Związek Zawodowy Kierowców ul. Stalowa 77 03-429 Warszawa;  Zakres przeprowadzonych konsultacji zamieszczony zostanie w raporcie z konsultacji.  Projekt uzyskał ……………………… opinię Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6. Wpływ na sektor finansów publicznych | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ceny stałe) | | | | 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) | |
| Dochody ogółem | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| budżet państwa | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| JST | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| Wydatki ogółem | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| budżet państwa | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| JST - Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| Saldo ogółem | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| budżet państwa | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| JST - Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| Źródła finansowania | | Przedmiotowa regulacja będzie wywoływała dodatkowe skutki finansowe dla organizatorów publicznego transportu zbiorowego lub gmin będących stroną porozumienia międzygminnego w zakresie publicznego transportu. Ze względu na dużą ilość zróżnicowanych czynników nie jest możliwe dokładne oszacowanie kosztów wszystkich zmian w proponowanych w rozporządzeniu. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze. | | | | | |  | |  | | | | |  | | | |  | | |  | | | |  | | |  |
| W ujęciu niepieniężnym | duże przedsiębiorstwa | | | | | | Motywacja do pracy i zdrowie zatrudnionych pracowników ulegnie poprawie. Dzięki temu pracownicy mogą mniej korzystać ze zwolnień lekarskich, a zmniejszony poziom stresu pozwoli osobom lepiej wykonywać swoje obowiązki. Poprawa bezpieczeństwa na zajezdniach i warsztatach jeszcze bardziej zminimalizuje liczbę możliwych do wystąpienia obrażeń i wypadków, co dodatkowo zredukuje kłopoty pracodawcy i pracowników z tym związane. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | | | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze. | | | | | | Kierowcy i motorniczy będą pracowali w lepszych warunkach sanitarno-socjalnych. Dzięki temu zapewnimy zdrowie i zminimalizujemy stres pracowników. Poprawimy też bezpieczeństwo wykonywania wszelkich prac obsługowych pojazdów na zajezdniach i warsztatach. Zmniejszona uciążliwość wykonywanych obowiązków oraz poprawa bezpieczeństwa pracy będzie miała znaczny wpływ na zapewnienie bezpieczeństwa finansowego rodziny pracownika. Zminimalizowanie czynników szkodliwych oraz obniżenie stresu pracownika również pozytywnie wpłynie na samopoczucie najbliższych członków rodziny. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Niemierzalne |  | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Komentarz: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9. Wpływ na rynek pracy | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Projektowane zmiany będą miały wpływ na rynek pracy. Poprawiając warunki sanitarno-socjalne, praca kierowcy i motorniczego stanie się mniej uciążliwa i bardziej atrakcyjna. Dzięki proponowanym zmianom mniej kierowców i motorniczych będzie odchodziło z zawodu. W związku z tym, że od wielu lat brakuję osób do pracy na wymienionych stanowiskach, zapewniając lepsze warunki wykonywania pracy przyczynimy się do zwiększenia zainteresowanie tym zawodem. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10. Wpływ na pozostałe obszary | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| środowisko naturalne  sytuacja i rozwój regionalny  inne: | | | | | demografia  mienie państwowe | | | | | | | | | | | | | | | informatyzacja  zdrowie | | | | | | | | |
| Omówienie wpływu | | Projektowane zmiany będą miały wpływ na poprawienie poziomu higieny i zdrowia kierowców oraz motorniczych. Zostanie również zwiększone bezpieczeństwo prac wykonywanych przez pracowników technicznych. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Czwarty kwartał 2020 r. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane? | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Brak. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

1. ) Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 lutego 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2257). [↑](#footnote-ref-1)
2. [↑](#endnote-ref-1)
3. [↑](#endnote-ref-2)