



Znak sprawy: DDP-2.0530.1.2021

### ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Minister Infrastruktury działając na podstawie art. 13 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) zawiadamia, że Państwa petycja z dnia 18 lutego 2020 r. w sprawie przygotowania i realizacji zadania polegającego na budowie drogi ekspresowej S16 Mrągowo – Orzysz – Elk oraz Elk - Knyszyn, została rozpatrzona.

Na wstępie zaznaczam, że każdy głos przesłany do Ministerstwa Infrastruktury związany z tematyką drogową jest przedmiotem analiz resortu. Dziękuję za zainteresowanie oraz wniesione propozycje w kwestii rozwoju sieci drogowej oraz poprawy sytuacji komunikacyjnej Warmii i Mazur oraz Podlasia.

Droga krajowa nr 16, obok drogi ekspresowej S7, jest najważniejszym szlakiem transportowym na Warmii i Mazurach. Najbardziej newralgicznym odcinkiem drogi krajowej nr 16 jest jej przebieg na odcinku Mrągowo – Orzysz. Niskie parametry techniczne drogi krajowej nr 16 na odcinku Mrągowo – Orzysz obniżają przepustowość drogi oraz poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zaniechanie realizacji drogi ekspresowej S16 spowodowałoby, że w dalszym ciągu ruch tranzytowy relacji wschód - zachód będzie degradował jeden z najcenniejszych przyrodniczo obszarów kraju, tj. „Krainę tysiąca jezior”. Główna trasa alternatywna dla drogi krajowej nr 16, czyli droga krajowa nr 58 przebiega bowiem przez środek jednego z największych i najcenniejszych obszarów Natura 2000, Puszczy Piską. Istotne jest również aby wskazany ciąg obsługiwał największe ośrodki gospodarcze i administracyjne na Mazurach.

Z uwagi na powyższe, prowadzone były prace przygotowawcze dla przedmiotowej inwestycji. W trakcie przedmiotowych przygotowań analizowane są wszelkie dostępne rozwiązania dotyczące przebiegu, jak i zagospodarowania terenu wzdłuż planowanej inwestycji. Na tej podstawie został już złożony wniosek do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie (RDOŚ) o wydanie decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach. RDOŚ w celu wydania decyzji środowiskowej przeprowadzi szczegółowe postępowanie z udziałem społeczeństwa. Zapewniony będzie dostęp do dokumentacji z możliwością wnoszenia uwag i wniosków dla wszystkich zainteresowanych, w tym mieszkańców, na których nieruchomości będzie oddziaływać inwestycja drogowa.

Podstawowym celem budowy drogi ekspresowej S16 jest przeniesienie ruchu z dróg krajowych nr 16, 58 i 59 oraz dróg wojewódzkich nr 610, 655, 656 na nową drogę ekspresową. Żaden z analizowanych wariantów nie koliduje z obszarem Mazurskiego Parku Krajobrazowego. Występuje kolizja jedynie z otuliną Mazurskiego Parku Krajobrazowego.

W ramach dotychczasowych działań GDDKiA w ramach prac projektowych zorganizowała oraz brała udział w kilkudziesięciu spotkaniach informacyjnych z mieszkańcami, przedstawicielami organów władzy samorządów terytorialnych i organizacjami ekologicznymi. Zostało przeanalizowanych ponad 40 wariantów możliwego przebiegu drogi ekspresowej S16, w tym kilkanaście wariantów wskazywanych przez społeczeństwo. Przeanalizowano również rozwiązania zgłoszone w petycjach, w tym wariant budowy drogi ekspresowej na południu regionu pomiędzy Nidzicą i Szczuczynem o długości ok. 150 km. Przeprowadzone analizy oraz zebrana wiedza umożliwiły zawężenie liczby wariantów do trzech obecnie analizowanych.

Dodatkowo w celu jak najlepszego zapoznania się z opiniami w dniu 17 czerwca 2020 r. odbyła się Mazurska Debata Drogowa. Debata została zorganizowana wspólnie przez GDDKiA i Uniwersytet Warmińsko-Mazurski. Wzięli w niej udział przedstawiciele samorządów, organizacji pozarządowych oraz naukowcy. Uczestnicy debaty, a także jej odbiorcy, mogli przedstawić argumenty zarówno przeciwko jak i za budową tej drogi. Przebieg drogi budzi duże zainteresowanie mieszkańców, samorządów, jak i organizacji pozarządowych.

*niepodlega*

POLSKA  
RZECZPOSPOLITA  
NIEPODLEGA

Wypowiedzi, które padły podczas debaty były bardzo różne, od negacji budowy S16 w jednym z trzech proponowanych wariantów po zachętę do jak najszybszej budowy drogi w jednym z nich, by Mazury przestały być najbardziej wykluczonym komunikacyjnie regionem Europy.

Odnosząc się do prac prowadzonych dla odcinka Ełk – Knyszyn informuję, że w dniu 19 maja 2016 r. Rada Ministrów podjęła decyzję, którą zmieniono rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych z dnia 15 maja 2004 r., przedłużając drogę ekspresową S16 o odcinek Ełk-Knyszyn. Uzupełnienie sieci dróg szybkiego ruchu o ten odcinek uzasadnione było zapewnieniem ciągłości szlaku *Via Carpatia* na terenie Polski poprzez drogi klasy S. Nowy fragment drogi S16 zwiększy dostępność obszaru województwa warmińsko-mazurskiego z kierunku wschodniego i południowego, a także stanowić będzie znaczne ułatwienie dla transportu międzynarodowego, zwłaszcza na kierunku Białoruś – polskie porty bałtyckie. Powyższa zmiana jest też potwierdzeniem faktu, że realizacja szlaku *Via Carpatia* na terenie Polski ma charakter priorytetowy. Dodatkowo realizacja drogi S16 na tym odcinku będzie stanowiła naturalne, najkrótsze połączenie pomiędzy stolicami sąsiadujących województw, a zatem będzie spełniała również istotną rolę w kontekście krajowym. Budowa spójnej i logicznej sieci transportowej jest standardem, do którego chcemy dążyć.

Zadanie dotyczące drogi ekspresowej S16 Ełk-Knyszyn znajduje się na wczesnym etapie procesu przygotowawczego. Obecnie prowadzone są działania, których celem jest wykonanie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego (STeS) wraz z materiałami do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia. Dnia 14 stycznia 2019 r. zawarta została umowa, której przedmiotem jest wykonanie STeS drogi krajowej S16 na odcinku: Ełk-Knyszyn wraz z analizą i prognozą ruchu oraz materiałami do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej. Wykonawcą zadania jest firma Schuessler Plan Inżynierzy Sp. z o.o. Termin realizacji zamówienia to 29 miesięcy.

W ramach dotychczasowych prac zrealizowane zostało Studium korytarzowe, analiza i prognoza ruchu oraz materiały do audytu BRD (Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego). We wrześniu 2019 r. przedstawione zostały przez projektantów proponowane korytarze przebiegu drogi S16, w liczbie 6. W wyniku kolejnych bardziej szczegółowych analiz i prac projektowych wyznaczone zostały propozycje konkretnych wariantów przebiegu drogi (3 warianty). Warianty te zostały w październiku 2020 r. udostępnione szerokiej publiczności.

Należy podkreślić, że na etapie procesu przygotowawczego zostanie również przeprowadzona szeroko zakrojona akcja informacyjna, w ramach której zainteresowane podmioty, zarówno jednostki samorządu terytorialnego jak i osoby prywatne będą mogły zgłosić swoje uwagi, wnioski i postulaty co do realizacji zadania. Taka akcja rozpoczęła się 26 października i trwała do 4 grudnia 2020 r. W jej ramach wszystkie zainteresowane osoby, podmioty i samorządy, mogły zapoznać się z dotychczas opracowaną dokumentacją oraz wskazanymi propozycjami wariantów przebiegu drogi oraz złożyć swoje uwagi, wnioski czy też spostrzeżenia.

W trakcie prac projektowych dotyczących analizy poszczególnych wariantów napotkano na szereg aspektów związanych m.in. z kolizją drogi z zabytkiem architektury militarnej – Twierdzą Osowiec, bliskim sąsiedztwem linii kolejowej (dostosowanie do dużych prędkości), kolizją z terenem zamkniętym MON (brak zgody wejścia na tereny wojskowe i konieczność zachowania pasa ochronnego) oraz przejściem przez tereny Biebrzańskiego Parku Narodowego. Mając na uwadze powyżej wskazane uwarunkowania oraz w celu uzyskania możliwości porównania różnych rozwiązań komunikacyjnych w zakresie poprowadzenia drogi ekspresowej S16, stanowiącej połączenie dwóch międzynarodowych szlaków komunikacyjnych, tj. *Via Carpatia* i *Via Baltica*, GDDKiA zleciła opracowanie dodatkowego wariantu alternatywnego przebiegu przedmiotowej drogi (wariant 4), przebiegającego częściowo w korytarzu istniejącej drogi krajowej nr 8 Raczki-Augustów-Korycin. Powyższe jest podyktowane m.in. poszukiwaniem przebiegu drogi S16 w alternatywnym korytarzu.

W tym miejscu należy jednak wskazać, że zarówno do GDDKiA jak i Ministerstwa dociera bardzo dużo opinii i wniosków od lokalnych władz samorządowych: gmin, miast oraz powiatów, opowiadających się za przebiegiem drogi S16 w korytarzu zbliżonym do istniejącej drogi krajowej nr 65 czyli Ełk-Grajewo-Knyszyn.

Uprzejmie informuję, że cała dokumentacja oraz analizy na etapie procesu przygotowawczego realizowane są w oparciu i na podstawie obowiązujących przepisów prawa oraz przy wykorzystaniu procedur i dotychczasowych wieloletnich doświadczeń GDDKiA, w sposób szczegółowy, transparentny i uwzględniający wszelkie możliwe czynniki. Poprawność wszystkich analiz przeprowadzonych na etapie procesu przygotowawczego i zawartych w złożonej dokumentacji, w szczególności w raporcie oddziaływania na środowisko, zostanie zweryfikowana i poddana szczegółowej analizie przez organ prowadzący postępowanie, i znajdzie odzwierciedlenie w treści decyzji administracyjnej.

Jednocześnie należy zauważyć, że budowa drogi ekspresowej jest przedsięwzięciem bardzo złożonym, wymagającym odpowiedniego czasu do realizacji oraz obwarowanym wieloma rygorami prawnymi, proceduralnymi i standardami technologicznymi. Szczególną rolę w tym procesie zajmuje etap przygotowawczy, którego odpowiednio dobre i dokładne przeprowadzenie (dobra, dokładna i szczegółowa dokumentacja) pozwala na uniknięcie wielu niepotrzebnych sytuacji w przyszłości, które mogą mieć negatywny wpływ na terminową realizację zadania.

W kwestii przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla korytarza transportowego Mrągowo – Orzysz – Ełk – Knyszyn – Białystok, uprzejmie informuję, że zasady przeprowadzania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko określają przepisy Działu IV ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (ustawa ooś).

Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko jest postępowaniem, które przeprowadza się dla określonych rodzajów dokumentów opracowywanych lub przyjmowanych przez organy administracji albo inne podmioty wykonujące funkcje publiczne. Do tych dokumentów, zgodnie z art. 46 ustawy ooś należą projekty:

- studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy oraz planu zagospodarowania przestrzennego, wyznaczające ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, a także koncepcji rozwoju kraju, strategii rozwoju, programu, polityki publicznej i dokumentu programowego, z zakresu polityki rozwoju, wyznaczające ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko;
- polityki, strategii, planu i programu w dziedzinie przemysłu, energetyki, transportu, telekomunikacji, gospodarki wodnej, gospodarki odpadami, leśnictwa, rolnictwa, rybołówstwa, turystyki i wykorzystywania terenu, opracowywany lub przyjmowany przez organy administracji, wyznaczający ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko;
- polityki, strategii, planu i programu innego niż wymienione w pkt 1 i 2, którego realizacja może spowodować znaczące oddziaływanie na obszar Natura 2000, jeżeli nie jest on bezpośrednio związany z ochroną obszaru Natura 2000 lub nie wynika z tej ochrony.

Przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko jest też wymagane w przypadku wprowadzania zmian do ww. już przyjętych dokumentów.

Zgodnie z art. 47 ustawy ooś, przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko jest wymagane także w przypadku projektu dokumentu innego niż wyżej wymienione oraz w przypadku projektu jego zmiany, jeżeli w uzgodnieniu z właściwym organem, o którym mowa w art. 57 ustawy ooś, organ opracowujący projekt stwierdzi, że realizacja postanowień danego dokumentu albo jego zmiany może spowodować znaczące oddziaływanie na środowisko.

Należy zatem wskazać, że zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami i regulacjami, strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko przeprowadza się nie dla konkretnych zadań inwestycyjnych (ciągów drogowych), ale dla projektów całych programów, strategii czy polityk, czyli dokumentów z danej dziedziny o charakterze przekrojowym i horyzontalnym.

W tym miejscu chciałbym poinformować, że aktualnie prowadzone są prace związane z opracowaniem projektu kolejnego programu wieloletniego z zakresu infrastruktury drogowej, mianowicie projektu Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. Zakres rzeczowy przedmiotowego Programu, zgodnie z przyjętymi założeniami, ma obejmować realizację szeregu inwestycji drogowych, w tym także ciągu drogi ekspresowej S16. Projekt przedmiotowego Programu, w odpowiednim czasie zostanie poddany procedurze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, a więc zostaną nią objęte także wszystkie poszczególne inwestycje w nim ujęte.

Z kolei w myśl art. 59 przedmiotowej ustawy, przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wymaga realizacja następujących planowanych przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko:

- planowanego przedsięwzięcia mogącego zawsze znacząco oddziaływać na środowisko;
- planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, jeżeli obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko został stwierdzony na podstawie art. 63 ust. 1.

Podkreślić należy, że ocenę oddziaływania na środowisko prowadzi się wyłącznie wobec rodzajowo określonej grupy przedsięwzięć, a zdefiniowanej w Załączniku I (obligatoryjna ocena) lub w Załączniku II (ocena wynikająca z obowiązku nałożonego po indywidualnym badaniu) dyrektwy ooś.

W myśl definicji ocena stanowi postępowanie, w ramach którego prowadzona jest weryfikacja raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, uzyskiwane są: wymagane uzgodnienie i opinia, a także zapewniona jest możliwość udziału społeczeństwa w tym postępowaniu. Celem oceny oddziaływania jest podjęcie decyzji o dopuszczalności realizacji przedsięwzięcia, w tym takie określenie warunków jego realizacji, a następnie eksploatacji, aby chronić zasoby środowiska.

Ocena oddziaływania planowanej inwestycji S16 przez Krainę Wielkich Jezior oraz Biebrzański Park Narodowy uzależniona jest zatem od kwalifikacji tego przedsięwzięcia przez właściwe organy środowiskowe i ewentualnie przeprowadzana będzie na etapie uzyskiwania decyzji środowiskowej wydawanej przez właściwe organy środowiskowe.

Odnosząc się do problematyki analizy alternatywnego przebiegu korytarza drogi ekspresowej S16 uprzejmie informuję, że w ramach Mazurskiej Debaty Drogowej przedstawiona została analiza dla proponowanego wariantu społecznego, tzn. przebiegu drogi ekspresowej na odcinku (S7) Nidzica - Wielbark - Rozogi - Pisz - (S61) Szczuczyn. W ramach tej analizy wskazano, że podstawowym celem budowy S16 jest skanalizowanie ruchu przebiegającego na kierunku wschód-zachód przez Mazury. Budowa drogi nie tylko wpłynie na zmniejszenie ruchu na istniejącej dk 16, ale również na dk 59 Mrągowo- Ryn- Giżycko oraz 58 Stare Kiełbonki-Ruciane Nida- Pisz. Odcinki te nie tylko przebiegają przez bardzo cenne przyrodniczo obszary Mazurskiego Parku Krajobrazowego, Puszczy Piskiej oraz Ostoi Piskiej ale również przez wiele miejscowości leżących wzdłuż tych dróg, dla których również rosnący ruch coraz bardziej negatywnie oddziałuje.

Głównym problemem budowy drogi ekspresowej na kierunku Szczuczyn- Pisz- Szczytno- Nidzica (tzw. Mazuria) lub Stawiski- Kolno- Myszyniec- Nidzica, a więc w proponowanych wariantach alternatywnych, jest to, że nie przenoszą one ruchu. W przypadku takiego przebiegu drogi S16 cały ruch związany z połączeniem Olsztyna, Mrągowo, Orzysza, Elku, Suwałk i tak pozostanie na istniejącej dk 16. Wykonane prognozy ruchu wskazują, że ruch po przebudowanej dk 16, będzie wyższy niż nową drogą ekspresową. Ponadto taki przebieg jak Stawiski- Kolno- Nidzica byłby to równoległy przebieg do planowanej 80 km bardziej na południe obwodnicy Warszawy, co dodatkowo potęguje brak uzasadnienia ruchowego i ekonomicznego.

Reasumując należy podkreślić, że obecny rząd przykładą wielką wagę do rozważnego i skutecznego rozwiązania problemów z obszaru transportu drogowego, mając jednocześnie na uwadze dostępne na ten cel środki finansowe, a wskazane powyżej działania dowodzą, że korytarz drogowy na wschód od Mrągowo, ze względu na jego znaczenie dla regionu, całego kraju, jak również w skali międzynarodowej, traktowany jest jako jedno z ważnych zadań do realizacji przy wykorzystaniu środków w przyszłej perspektywie finansowej UE.

## POUCZENIE

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy o petycjach sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

*Z poważaniem*

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury  
  
Agnieszka Krupa  
Zastępca Dyrektora  
Departamentu Dróg Publicznych

#### Otrzymują:

1. Pan Krzysztof Worobiec reprezentujący Stowarzyszenie na rzecz Ochrony Krajobrazu Kulturowego Mazur Sadyba
2. Pani Małgorzata Stanek reprezentująca Fundację dla Biebrzy
3. Pan Paweł Szypulski reprezentujący Greenpeace Polska
4. Pani Barbara Grzebulska reprezentująca Fundację Psubraty
5. Pan Piotr Niemczycki reprezentujący Klub Przyrodników
6. Pani Karolina Puzio reprezentująca Górnośląskie Towarzystwo Przyrodnicze
7. Pan Łukasz Kozub reprezentujący Centrum Ochrony Mokradeł
8. Pan Rafał Kubacki reprezentujący Inicjatywę Społeczną Ratujmy Mazury
9. Pan Radosław Ślusarczyk reprezentujący Stowarzyszenie Pracownia na Rzecz Wszystkich Istot
10. Pani Małgorzata Górską reprezentująca Fundację Greenmind
11. Pan Michał Misztal reprezentujący Fundację Dzika Polska
12. Pani Dominika Rupp-Janecka reprezentująca Towarzystwo Przyjaciół Słońska Unitis Viribus
13. Pani Izabela Gadi reprezentująca Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków
14. Pan Mirosław Proppe reprezentujący Fundację WWF Polska

### **Informacja na temat przetwarzania danych osobowych**

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1), informuję, że:

- 1) administratorem Państwa danych osobowych jest *minister właściwy do spraw transportu* z siedzibą w Warszawie, przy ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, zwany dalej „Administratorem danych”;
- 2) Państwa dane osobowe przetwarzane będą w celu rozpatrzenia petycji na podstawie ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) oraz ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2020 r. poz. 256, z późn. zm.)
- 3) podstawą przetwarzania Państwa danych osobowych jest konieczność wypełnienia obowiązków prawnych ciążących na Administratorze danych wynikających z ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach oraz ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego. W przypadku wyrażenia przez Państwa zgody na udostępnienie imienia i nazwiska na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego, podstawą prawną przetwarzania jest udzielona zgoda;
- 4) Administrator danych przewiduje możliwość powierzenia przetwarzania danych innym podmiotom świadczącym na rzecz Administratora danych usługi z zakresu IT;
- 5) podanie danych osobowych jest dobrowolne, ale konsekwencją niepodania danych będzie pozostawienie petycji bez rozpoznania zgodnie z art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach;
- 6) posiadają Państwo prawo do:
  - żądania dostępu do treści swoich danych osobowych, ich sprostowania lub ograniczenia przetwarzania,
  - wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania danych osobowych w zakresie w jakim przetwarzanie nie wynika z obowiązku prawnego ciążącego na Administratorze danych,
  - cofnięcia zgody i usunięcia danych w zakresie udostępnienia imienia i nazwiska na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego, co jednak nie będzie miało wpływu na zgodność z prawem przetwarzania, którego dokonano na podstawie zgody przed jej wycofaniem,
  - wniesienia skargi do organu nadzorczego - Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
- 7) Państwa dane osobowe nie podlegają zautomatyzowanemu podejmowaniu decyzji, w tym profilowaniu;
- 8) Państwa dane osobowe w zakresie rozpatrywania petycji będą przechowywane przez Administratora danych przez okres niezbędny do załatwienia sprawy, a następnie przez okres 25 lat, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz.U. z 2020 r. poz. 164), po tym czasie wraz z dokumentacją zostaną przekazane do właściwego archiwum państwowego jako materiał archiwalny;
- 9) dane kontaktowe do Inspektora ochrony danych w Ministerstwie Infrastruktury: Inspektor ochrony danych, Ministerstwo Infrastruktury, ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, adres e-mail: [inspektor.RODO@mi.gov.pl](mailto:inspektor.RODO@mi.gov.pl). Z Inspektorem ochrony danych można się kontaktować we wszystkich sprawach dotyczących przetwarzania przez Administratora danych Państwa danych osobowych oraz korzystania z praw związanych z tym przetwarzaniem danych.