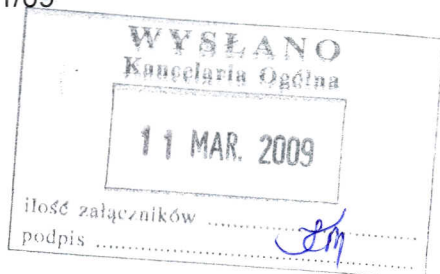


Białystok, 5 marca 2008 r.

DIS.VI.0036-1/09



Pan
JACEK CYLWIK
Radny Sejmiku
Województwa Podlaskiego

W odpowiedzi na zapytania zgłoszone przez Pana podczas XXIV Sesji Sejmiku Województwa Podlaskiego w dniu 16 lutego 2009 r., dot. transportu kolejowego osób w Województwie Podlaskim oraz WFOŚiGW w Białymstoku uprzejmie informuję i wyjaśniam.

Realizując zadanie własne wynikające z art. 40 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, Województwo Podlaskie w oparciu o przepisy o zamówieniach publicznych przeprowadziło procedury wyłonienia przewoźników do świadczenia usług publicznych w zakresie regionalnych kolejowych przewozów osób. W drodze przetargu nieograniczonego wyłoniono przewoźnika, z którym zawarto dwie umowy, na wykonywanie trakcją spalinową (Hajnówka-Czeremcha-Siedlce, Czeremcha-Białystok i Białystok-Suwałki) na kwotę 5.873.873 zł. oraz na trasę Białystok-Ełk z dofinansowaniem do granicy województwa na kwotę 2.883.228 zł. Natomiast na trasy Białystok-Kuźnica Białostocka i Białystok-Małkinia nie wyłoniono przewoźnika podczas trzech przetargów z powodu złożonych ofert przekraczających możliwości finansowe zamawiającego. Województwo Podlaskie przeznaczało na dotację do regionalnych kolejowych przewozów osób kwotę 14,5 mln zł. Kwota ta, została zwiększona w stosunku do roku 2008 o 1,3 mln. zł. i nadal była niewystarczająca. Przyczyną wysokich kosztów umowy było żądanie dotacji w wysokości 16 zł do pockm (średnia dotacja w rok 2008 wynosiła 8,6 zł do pockm) i pokrycia deficytu całej relacji pociągów, tj. od Białegostoku aż do Małkini.

Wygasająca z dniem 13.12.2008r. umowa, zagrażała wstrzymaniem przewozów na trasach Białystok-Kuźnica Białostocka i Białystok-Małkinia. Aby temu zapobiec, uzgodniono z przewoźnikiem możliwości zbilansowania umowy poprzez:

- ograniczenie pracy przewozowej na trasie Białystok- Kuźnica Białostocka do 148 tys. pockm w rozkładzie 2008/2009,
- zmniejszenie planowanych kosztów stawek ogólnozakładowych przez wprowadzenie w 2009 r. do eksploatacji autobusów szynowych kupowanych w ramach RPO, uruchamianie pociągów jednym członem EZT,
- zwiększenie dotacji samorządu województwa podlaskiego o 1 mln zł w roku 2009,
- żądanie współfinansowania przewozów na odcinku Czyżew – Małkinia od samorządu województwa mazowieckiego.

Aby zapewnić przewozy na styku województw, tut. Urząd wystąpił do Zarządu Województwa Mazowieckiego o podjęcie działań zmierzających do partycypacji w dofinansowaniu lub zrównoważeniu pracy przewozowej, tzn. pociągów dotowanych przez województwo podlaskie do Małkini, pociągami dofinansowanymi przez województwo mazowieckie na trasie Małkinia-Szepietowo (równoważne odcinki drogi Małkinia-granica województwa i granica województwa-Szepietowo). Przykład: w taki sposób w roku 2007, rozwiązano problemy transportu kolejowego na styku z województwem mazowieckim na trasie Siedlce-Czeremcha.

Po zwiększeniu w budżecie województwa na rok 2009 wydatków na dotację do przewozów do 15,5 mln zł, podpisana została umowa w trybie zamówienia z wolnej ręki na

kwotę 6.748.474 zł. Umowa Województwa Podlaskiego na rozkład jazdy 2008/2009, objęta dotowaniem na trasie Białystok-Małkinia dwie pary pociągów. Pozostałe dwie pary pociągów zaproponowano do sfinansowania lub uruchomienia województwu mazowieckiemu. Przewoźnik nie mogąc doczekać się decyzji o dofinansowaniu ze strony województwa mazowieckiego, z dniem 31 stycznia br. dostosował rozkład jazdy pociągów do naszej umowy. W związku z powyższym, samorząd województwa podlaskiego aby nie dofinansowywać przewozów realizowanych na terenie województwa sąsiedniego, skierował wniosek o pilne wprowadzenie zmian w rozkładzie jazdy pociągów na tej trasie. Celem zapewnienia mobilności mieszkańców, a szczególnie młodzieży uczącej się w Czyżewie, z Białegostoku do Czyżewa i z powrotem uruchamiane są cztery kursy pociągów. W ten sposób realizowane są połączenia zapewniające dowóz do pracy i szkół oraz powrót do miejsc zamieszkania. Na odcinku Szepietowo-Czyżew przewozy realizowane są kolejową komunikacją autobusową.

Ponadto informuję, iż samorząd województwa podlaskiego zawierając corocznie umowy ze spółką PKP PR na wykonywanie i dotowanie regionalnych kolejowych przewozów osób, dofinansowywał pociągi na trasie Białystok-Małkinia do granicy województwa. Pomimo, że pociągi tej spółki musiały dojechać do stacji Małkinia, to na terenie województwa mazowieckiego nie otrzymywały dofinansowania. Samorząd województwa mazowieckiego kierował wszystkie środki dotacji do powołanej przed pięcioma laty spółki Koleje Mazowieckie, która realizowała i realizuje przewozy, kończąc je na stacji Małkinia, nie obejmuje całego terenu województwa mazowieckiego. W dniu 3 lutego 2009 r. Zarząd Województwa Mazowieckiego podjął decyzję o nieangażowaniu środków publicznych w uruchomienie dodatkowych połączeń kolejowych na odcinku Małkinia-Szepietowo uzasadniając, iż potoki pasażerów na tym odcinku są bardzo niskie i samorząd musiałby, wydatkować na ten cel min. 1 mln zł. Uruchamianie połączeń kolejowych powinno wynikać z realnego zapotrzebowania społecznego, nie może pozostawać w sprzeczności z zasadą racjonalnej gospodarki finansowej, szczególnie w okresie spodziewanego obniżenia dochodów jednostek samorządu terytorialnego. Jest to suwerenna decyzja samorządu województwa mazowieckiego.

Decyzja samorządu woj. mazowieckiego stworzyła sytuację, w której niepokoje społeczne przybrały rozmiar determinacji mieszkańców doprowadzając do blokady torów na stacji Zaręby Kościelne. Rozwiązanie konfliktu społecznego leży w gestii Zarządu Województwa Mazowieckiego. Samorząd województwa podlaskiego stworzył jako pierwszy warunki do rozwiązania problemu komunikacyjnego na styku województw i nadal jest gotowy do uruchomienia pociągów w relacji Białystok-Małkinia z dofinansowaniem czterech par pociągów do granicy województwa.

W trakcie powyższych uzgodnień z zapytaniem o możliwość kończenia biegu pociągu na stacji Czyżew z kierunku Białegostoku i analogicznie wyprawienia pociągu z tej stacji w kierunku Białegostoku zwrócił się 20.01.2009 r. przewoźnik PKP PR do Zakładu Linii Kolejowych w Białymstoku. Negatywne stanowisko zarządcy linii kolejowych w powyższej sprawie powoduje, że wszystkie pociągi regionalne muszą kończyć bieg na stacji Szepietowo. Decyzja zarządcy linii kolejowych wynika z tego, że konstrukcja urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk) stacji Czyżew jest tak wykonana jak dla stacji pośredniej, perony przeznaczone do obsługi podróżnych położone są pomiędzy semaforami wyjazdowymi w kierunku Warszawy, a semaforami wjazdowymi na stację z kierunku Warszawy. Zarządca nie godzi się na zastosowanie przepisów doraźnych prowadzenia ruchu kolejowego w obrębie stacji Czyżew. Przebudowa urządzeń srk jest zdaniem zarządcy, warunkiem koniecznym przystosowania stacji Czyżew do wymagań stacji końcowej. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku nie widzi zasadności ponoszenia kosztów na instalowanie urządzeń srk, w związku z planowaną modernizacją ciągu transportowego E75 Warszawa-Białystok-Trakiszki.

Tut urząd wystąpił w dniu 13.02.2009 r. z prośbą do Prezesa PKP PLK S.A. o wprowadzenie zmian w regulaminie stacji Czyżew tak, aby stała się ona stacją, na której

kończyłyby bieg pociągów osobowe od strony Białegostoku i były uruchamiane do Białegostoku. Uzasadnieniem naszego wniosku jest to, że do przewoźnika z tytułu opłaty za udostępnianie linii kolejowej na odcinku Szepietowo-Czyżew przy czterech parach pociągów wpłynie do spółki ok. 300 tys. zł w roku. Prowadzenie pociągów na tym odcinku pozwala również na zachowanie miejsc pracy, związanych z ruchem pociągów. Do chwili obecnej tut. urząd nie utrzymał odpowiedzi na wyżej wymienioną prośbę.

Przeprowadzane są badania potoku pasażerów (wsiadł, wysiadł) na poszczególnych trasach pociągów, cztery razy w roku, co daje przekrój zmieniającego się potoku, obrazując sezonowość przewozów. Każde badanie wykonywane jest w okresie tygodniowym, dając obraz natężenia potoku w dniach roboczych i wolnych od pracy. Powyższe badania są uśredniane, do celów planowania przychodów w umowach na realizację przewozów. Dlatego deklarowana ilość podróżnych w umowie może stanowić bazę do planowania pojemności taboru przeznaczanego do obsługi pociągów. Przewoźnik, zakładając obiegowość taboru, jego maksymalne wykorzystanie, musi do realizacji przewozu zapewnić tabor o spodziewanej chwilowej maksymalnej ilości podróżnych na danej trasie. Ponadto tabor zestawiony do danej pojemności, w obiegu pokonuje całą trasę pociągu. Niestety, jesteśmy regionem o małym zaludnieniu i miejscowości położone przy liniach kolejowych nie mają takiej ilości mieszkańców, który wygeneruje potok stanowiący wypełnienie np. jednego elektrycznego zespołu trakcyjnego (1EZT miejsc siedzących 212) na początku trasy lub w połowie trasy. Np. trasa Kuźnica Białostocka-Sokółka nie wygeneruje potoku wypełniającego 1EZT, a pociągi te realizują dowóz do połączeń Suwałki-Białystok jak również w kierunku przeciwnym. Z punktu społecznego są one niezbędne, pomimo, że przewożą małą ilość podróżnych. Mała przewidywalność przewozów pasażerskich wynika z tego, że realizują one nie tylko dowóz do pracy i szkół lecz również podróże fakultatywne. Na wielkość potoku wpływ ma również dostępność do innych gałęzi transportu lub koszty utrzymania motoryzacji indywidualnej. Projekty rozkładów jazdy poddawane są ocenie społecznej a wszelkie uwagi analizowane i w miarę możliwości organizatora przewozów wnoszone do realizacji. Samorząd województwa realizuje zadanie własne wynikające z art. 40 *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym /Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 ze zm/* na podstawie umowy z przewoźnikiem w zakresie **regionalnych kolejowych przewozów osób** a nie przewozów autobusowych. Nadmieniam, że przewozy osób w zbiorowej komunikacji autobusowej są realizowane przez przedsiębiorców w ramach działalności gospodarczej, tj. bez dofinansowania.

W kwestii dotowania regionalnych kolejowych przewozów osób, informuję Pana Radnego, że samorząd województwa podlaskiego do 13.12.2008 r. na trasie Białystok-Małkinia zawierając umowy ze spółką PKP PR, dofinansowywał je tylko do granicy województwa (linia nr 6 107+260 km). W umowach, w załącznikach gdzie określana była praca przewozowa, wszelkie koszty bezpośrednie pociągów, przewoźnik odnosił do długości trasy, tj. 70+045 km. W umowie, która została zawarta na rozkład jazdy 2008/2009, który wszedł w życie 14.12.2008 r. dwie pary pociągów dotowane były do Małkini (długość trasy 89+340km). Powody zawarcia takiej umowy wyjaśniono powyżej. Dokumenty dotyczące realizacji zadania związanego z organizowaniem i dotowaniem regionalnych kolejowych przewozów osób, są do wglądu w Departamencie Infrastruktury i Ochrony Środowiska. Do danych, które przedstawiła Panu Radnemu spółka PKP w ww kwestii, mogę odnieść się po dostarczeniu do tut. urzędu przedmiotowych dokumentów.

Działania związane z gestią realizacji przewozów międzywojewódzkich i alokacją majątku wewnątrz Grupy PKP związanego z tymi przewozami, wielokrotnie samorządy województw oceniały negatywnie. Działo się to w trakcie przygotowania do usamorządowania spółki „PKP Przewozy Regionalne”. Zmiany zaszły za przyzwoleniem Rady Ministrów i obecnie ta grupa przewozów pasażerskich należy do Spółki PKP Intercity. Do przewozów tych oraz międzynarodowych, dotację zapewnia budżet państwa w kwocie 240 mln zł., tak więc samorząd województwa nie jest organizatorem tej grupy przewozów osób. Ile pociągów przewoźnik uruchomi w ramach tej dotacji, będzie zależało od ich rentowności. Gospodarka taboru jest wewnętrzną sprawą przewoźnika, na którą samorząd województwa nie ma wpływu. Natomiast utrzymanie tego taboru na stacjach macierzystych

czy zwrotnych zależeć będzie od planowanych obiegów taboru i kosztów jakie będzie musiał ponosić przewoźnik. Tabor wymaga utrzymania bieżącego (przygotowanie do drogi) i okresowego, a jego wykonanie odbywa się na punktach zwrotnych. Stacja Białystok zawsze będzie punktem zwrotnym dla części pociągów uruchamianych z Białegostoku. Przedwczesne jest twierdzenie, że nie będzie bezpośrednich pociągów z Białegostoku do Zakopanego, pewne natomiast jest że nigdy nie było takich połączeń. Zaistniała sytuacja związana z pozostawieniem pracowników związanych z utrzymaniem wagonów w Zakładzie PKP PR w Białymstoku (przy przekazanym taborze do spółki PKP Intercity) jest w części działaniem Związków Zawodowych Kolejarzy. Plan spółki zakładał świadczenie usług w zakresie utrzymania taboru i przygotowania pociągów do drogi spółce PKP Intercity. Rozwiązanie problemów zatrudnienia leży w gestii Zarządu Spółki PKP PR.

Negocjacje ws. warunków usamorządowania spółki PPK PR zostały usankcjonowane podpisaniem porozumienia z Ministrem Infrastruktury. Jednym z uzgodnionych obszarów jest deklaracja, iż Rada Ministrów umożliwi samorządowej Spółce PKP PR pozyskanie środków na zakup, modernizację i naprawę pojazdów szynowych z programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013, poprzez umieszczenie na liści indykatywnej projektów. Projekt nr POLiŚ 7.1-40 „Zakup kolejowego taboru pasażerskiego do obsługi połączeń międzywojewódzkich” jest wpisany na listę indywidualnych projektów do realizacji w latach 2010-2014, wymagane będzie zgromadzenie środków na udział własny beneficjenta (50% kosztu zakupu). Przedwczesne jest zabieganie o „opracowanie strategii ich logicznego wykorzystania”, gdy beneficjent nie posiada środków na sfinansowanie udziału własnego.

Zapowiedzi o możliwościach lokalizacji fabryki mebli IKEA na terenie gminy Orla, nie były konsultowane z Zarządem Województwa Podlaskiego. Inwestorzy rozpoznanie możliwości lokalizacyjnych, prowadzą w różny sposób w tym także bezpośrednio z samorządami gmin. Nie jest znany priorytet wyboru tego miejsca przez inwestora. Lokalizacja inwestycji wynika z bardzo wielu aspektów np. zasobów ludzkich, kosztów pracy, dostępności do surowców, infrastruktury, mediów, poddostawców kontrahentów itp. Przeważnie lokalizacja takiej inwestycji, wynika z miejsca pozyskania surowca do produkcji, co w tym przypadku jest prawdopodobne. Dywagacje związane z lokalizacją inwestycji, na którą ma wpływ infrastruktura kolejowa z możliwością dostępu do szerokiego toru nie są wykluczone, pomimo że szeroki tor nr 59s od strony Siemianówki kończy się w gminie Narewka. Odległość od szerokiego toru jest na tyle duża (ponad 20 km), że mało zasadne jest twierdzenie, iż ww infrastruktura wpływa na miejsce lokalizacji inwestycji.

Zgodnie z informacjami uzyskanymi z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Oddział Regionalny w Warszawie, obecnie trwa przygotowywane studialne przebiegu linii „Rail Baltica” w dwóch wariantach:

I Warszawa – Białystok – Sokółka – Augustów – Suwałki – Trakiszki – granica państwa,

II Warszawa – Białystok – Elk – Olecko – Suwałki – Trakiszki – granica państwa.

Termin zakończenia opracowania i wybór właściwego wariantu przewidywany jest w roku 2010. Przed przekazaniem dokumentu beneficjentowi, trudno jest odnosić się do jego treści, a tym bardziej organizować spotkania z udziałem parlamentarzystów i samorządów aby wskazywać na wybór przebiegu trasy, a tym samym sugerować, który jest słuszny z naszego punktu widzenia.

Odnosząc się do kwestii braku środków w samorządzie miejskim na rozbudowę przystanków autobusowych na terenie miasta Białegostoku, należy zauważyć, że decyzja Prezydenta Miasta o ewentualnej rozbudowie zatok przystankowych zależy jedynie od odpowiednio szerokiego rozumienia przez władze miejskie potrzeb komunikacyjnych województwa.

Uchwałą Nr 89/2008 z dnia 23 września 2008 r. Rada Nadzorcza Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Białymstoku przyznała Panu Adamowi Sieńko – Prezesowi Zarządu WFOŚiGW w Białymstoku stypendium doktorskie w celu przygotowania rozprawy doktorskiej na Wydziale Leśnym SGGW w Warszawie. Podstawę do przyznania stypendium stanowiły przepisy rozporządzenia Ministra Edukacji Narodowej i Sportu z dnia 25 maja 2005 r. w sprawie stypendiów doktorskich i habilitacyjnych (Dz. U. Nr 115, poz. 965). Przy podejmowaniu uchwały Rada Nadzorcza

WFOŚiGW w Białymstoku zapoznała się z wszystkimi dokumentami wymaganymi do przyznania stypendium, w tym z pozytywną opinią promotora o zaawansowaniu rozprawy doktorskiej. Należy zauważyć, iż podnoszenie kwalifikacji zawodowych jest obowiązkiem każdego pracownika, a pracodawca – zgodnie z przepisami Kodeksu pracy – ma obowiązek ułatwiać pracownikom podnoszenie kwalifikacji zawodowych. W WFOŚiGW w Białymstoku w miarę możliwości obowiązek ten jest realizowany.

Ponadto nadmieniam, iż stypendium doktorskie nie jest objęte zakresem ustawy z dnia 3 marca 2000 r. o wynagradzaniu osób kierujących niektórymi podmiotami prawnymi (Dz. U. Nr 26, poz. 306 ze zm.), albowiem nie jest ono wynagrodzeniem ani świadczeniem dodatkowym w rozumieniu przepisów tej ustawy.

Jednocześnie informuję, iż na najbliższym posiedzeniu Rady Nadzorczej WFOŚiGW w Białymstoku w dniu 9 marca 2009r. Pan Adam Sieńko złoży wniosek o rozważenie zasadności cofnięcia zgody na powyższe stypendium.

wz. MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA

Ignacy Jasionowski
Wicemarszałek

DWZ.II.0724/40/08



STAŁE PRZEDSTAWICIELSTWO
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
PRZY UNII EUROPEJSKIEJ

REPRESENTATION PERMANENTE
DE LA REPUBLIQUE DE POLOGNE
AUPRES DE L'UNION EUROPEENNE

UE-WPT/lw-4023/9- 25 /08

*DWZ
+ Honorowa
4.07.2008*

*H. Szumardur
et al
23.07.08
Tudor*

Bruksela, 24 czerwca 2008

WPLYNIŁO
Sekretariat Marszałka

2008 -07- 04 46203/08

ilość załączników
podpis *A*

WPLYNĘŁO
Sekretariat Zarządu

2008 -07- 04

ilość załączników
podpis *S*

Jarosław Zygmunt Dworzański
Marszałek Województwa Podlaskiego

Szanowny Panie Marszałku

W związku z pismem Pana Marszałka z dnia 11 czerwca br. (DWZ.II.0724/40/08) dotyczącym budowy linii kolejowej „Rail Baltica”, chciałbym podkreślić, że władze polskie przywiązują duże znaczenie do realizacji tego projektu, będącego jednym z trzydziestu projektów priorytetowych w skali Unii Europejskiej.

Doceniamy również zaangażowanie koordynatora europejskiego – Pana Pavla Telicki – w doprowadzenie do jak najszybszego pełnego wykorzystania potencjalnych możliwości rozwoju przewozów kolejowych pomiędzy krajami bałtyckimi a Polską.

W kwestii przebiegu „Rail Baltica” na terenie Polski koordynator europejski wskazywał w swoich raportach (udostępnionych przez Komisję Europejską pod adresem http://ec.europa.eu/ten/transport/coordinators/index_en.htm) na możliwość zmiany dotychczasowego przebiegu, wyrażając jednocześnie akceptację dla takiej zmiany.

Chciałbym podkreślić przy tym, że decyzja w sprawie zaproponowania zmiany przebiegu będzie podjęta przez odpowiednie organy władzy RP a nie koordynatora europejskiego. Obecnie Ministerstwo Infrastruktury kończy prace nad dokumentem zawierającym propozycje ewentualnych zmian w przebiegu sieci TEN-T w Polsce. Przed ostateczną akceptacją dokument ten zostanie skierowany – prawdopodobnie w najbliższych dniach - do konsultacji, między innymi z władzami samorządowymi województw.

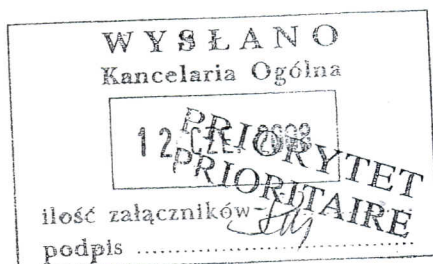
W związku z powyższym proponuję, aby samorząd województwa podlaskiego - biorąc udział w konsultacjach prowadzonych przez Ministerstwo Infrastruktury dotyczących ww. dokumentu - przedstawił swoje argumenty za obecnym przebiegiem „Rail Baltica”. Na obecnym etapie stanowisko władz polskich, a nie koordynatora europejskiego, będzie kluczowe dla ustalenia preferowanego przebiegu „Rail Baltica”. *7 yuzan' naczeln*

J. Tombiński
Jan Tombiński
Ambasador

Białystok, 11 czerwca 2008 r.

MARSZAŁEK
WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
w Białymstoku

DWZ.II.0724/40/08



Jego Ekszelencja
Jan Tombiński
Ambasador nadzwyczajny i pełnomocny
Stały Przedstawiciel Rzeczypospolitej Polskiej
przy Unii Europejskiej

W związku z ogromnym znaczeniem dla Województwa Podlaskiego, korytarza transportowego – linii kolejowej E75, tzw. Rail Baltica, zwracam się do Jego Ekszelencji z prośbą o pomoc w zorganizowaniu spotkania delegacji oficjalnej Województwa z Europejskim Koordynatorem Projektu Priorytetowego Nr 27 „Rail Baltica”, Panem Pavlem Teličką.

Podczas spotkania chcielibyśmy przedstawić racje przemawiające za opcją budowy linii kolejowej E 75 przez teren Województwa Podlaskiego na odcinku Łapy – Białystok – Sokółka – Suwałki – Trakiszki – granica państwa.

Docierają do nas informacje dotyczące możliwości przekierowania budowy w/w linii kolejowej na odcinek dłuższy i mniej efektywny z powodów tzw. „środowiskowych”. Stałoby to w sprzeczności z wprowadzaniem na tereny cenne przyrodniczo transportu bardziej przyjaznego środowisku, jakim jest kolej. Jednocześnie po raz kolejny region stawiany jest nie przed alternatywą, ale przed zupełnym odcięciem od poprawy dostępności komunikacyjnej, jak i możliwości wprowadzania jakichkolwiek większych inwestycji na swoim terenie.

Będę zaszczycony, jeśli Jego Ekszelencja wyrazi wolę uczestnictwa w spotkaniu naszej delegacji z Panem Pavlem Teličką. Łącząc wyrazy głębokiego szacunku, wyrażam nadzieję na pozytywne ustosunkowanie się Jego Ekszelencji do mojej prośby.

MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA

Jarosław Zygmunt Dworzeński

p.o. DYREKTORA
Biura Współpracy z Zagranicą
i Promocji, 08

Jadwiga Łyżnicka-Sanczenko