



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Białymstoku

LBI.411.001.05.2020



00864320

Jan Bolesław Perkowski
Starosta Białostocki
Starostwo Powiatowe w Białymstoku
ul. Borsucza 2, 15-596 Białystok

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I/20/001 - Utrzymanie i wykorzystanie Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo na terenie województwa
podlaskiego

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Białymstoku
ul. Akademicka 4, 15-267 Białystok
T +48 85 874 81 00, F +48 85 874 81 33
lbi@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Starostwo Powiatowe w Białymstoku, ul. Borsucza 2, 15-569 Białystok
Kierownik jednostki kontrolowanej	Jan Bolesław Perkowski, Starosta Białostocki od 22 listopada 2018 r. ¹
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none">1. Realizacja zadań mających na celu zachowanie trwałości projektu dotyczącego Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo.2. Działania podejmowane na rzecz efektywnego funkcjonowania Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo, w tym rozwoju infrastruktury towarzyszącej.
Okres objęty kontrolą	Lata 2016 – 2020 (I kwartał). Badaniami kontrolnymi mogą być objęte również dowody sporządzone przed i/lub po tym okresie, które mają wpływ na okres objęty oceną.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ²
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Białymstoku
Kontroler	Piotr Jurkin, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LBI/63/2020 z 19 maja 2020 r. (akta kontroli str. 1-2)

¹ Od 11 grudnia 2014 r. funkcję tę pełnił Antoni Pełkowski.

² Dz. U. z 2020 r. poz. 1200. Ustawa zwana dalej: „ustawą o NIK”.

II. Ocena ogólna³ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Starostwo Powiatowe w Białymstoku⁴ nie w pełni realizowało zadania mające na celu zachowanie trwałości projektu dotyczącego Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo. Wprawdzie w budżetach na lata 2016 – 2020 planowano wydatki na bieżące utrzymanie i eksploatację dróg powiatowych (w tym również tych, przez które przebiegał szlak), jednak nie wyodrębniano w nich środków niezbędnych do utrzymania trwałości Projektu „Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej – Województwo Podlaskie”. Podległy Starostwu Powiatowy Zarząd Dróg w Białymstoku nie przeprowadził okresowych (rocznych i pięcioletnich) kontroli stanu technicznego dla wszystkich dróg, wzdłuż których przebiegał szlak Green Velo, wymaganych przepisami art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane⁵. Ponadto przeglądy techniczne infrastruktury szlaku wykonywano rzadziej niż zostało to określone w porozumieniu zawartym z Województwem Podlaskim (beneficjentem projektu). Nie w pełni wywiązano się z obowiązku dotyczącego utrzymania w stanie niepogorszonym, infrastruktury powstałej w ramach Projektu, gdyż w istniejącym oznakowaniu trasy stwierdzono brak 43 (z 371) znaków pionowych, przewidzianych *Projektem oznakowania szlakowego trasy rowerowej w Polsce Wschodniej – województwo podlaskie*.

Kontrola wykazała, że nawierzchnia niemal wszystkich odcinków szlaku była dobra i umożliwiała rowerzystom bezpieczny przejazd.

W ograniczonym stopniu podejmowano działania na rzecz efektywnego wykorzystywania szlaku, rozwoju towarzyszącej mu infrastruktury oraz popularyzacji za jego pośrednictwem atrakcji turystycznych znajdujących się na terenie Powiatu. Zadań tych nie ujęto w dokumentach strategicznych, określających kierunki rozwoju, gdyż jak wyjaśnił Starosta, nie było to priorytetowe zadanie dla Powiatu. Nie podejmowano współpracy w zakresie zarządzania szlakiem z innymi podmiotami. Na stronach internetowych Starostwa nie odniesiono się bezpośrednio do szlaku rowerowego Green Velo, mimo że w tym serwisie, zamieszczono informacje dotyczące innych szlaków pieszych, wodnych i rowerowych przebiegających przez 13 gmin z terenu powiatu. Działania promocyjne ograniczały się do udostępnienia adresów hoteli, gospodarstw czy kwater agroturystycznych, z których część położona była w pobliżu przebiegu trasy Green Velo.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

OBSZAR

1. Realizacja zadań mających na celu zachowanie trwałości projektu dotyczącego Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo

Opis stanu faktycznego

1.1. W budżecie powiatu wydatki związane z utrzymaniem dróg oraz funkcjonowaniem Powiatowego Zarządu Dróg⁶, planowano w rozdziale 60014 Drogi publiczne powiatowe. Nie wyodrębniano środków na bieżące utrzymanie i eksploatację odcinków dróg, obiektów mostowych i przepustów, wzdłuż których przebiegał szlak rowerowy Green Velo.

W myśl postanowień § 4 pkt 4b oraz pkt 6 aneksu z 17 listopada 2014 r. do Porozumienia Partnerskiego w sprawie wspólnej realizacji Projektu „Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej–Województwo Podlaskie” (dalej: projekt), zawartego z Województwem Podlaskim 31 stycznia 2013 r., Powiat Białostocki – Partner Projektu był zobowiązany do zapewnienia w budżecie środków niezbędnych do utrzymania trwałości Projektu oraz prowadzenia wyodrębnionego rachunku bankowego i odrębnej ewidencji księgowej, umożliwiającej identyfikację wszystkich operacji związanych z jego realizacją. Zagadnienie to szerzej opisano w dalszej części wystąpienia, jako *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 66-91)

³ Najwyższa Izba Kontroli formuluje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁴ Dalej: „Powiat”.

⁵ Dz. U. z 2019 r. poz. 1186, ze zm. Ustawa zwana dalej: „ustawą Prawo Budowlane”.

⁶ Jednostka organizacyjna Powiatu działająca w formie jednostki budżetowej. Dalej: *PZD w Białymstoku*.

W okresie objętym kontrolą w ramach bieżącego utrzymania dróg powiatowych wydatkowano: 8.702,0 tys. zł w 2016 roku, 10.570,9 tys. zł w 2017 roku, 10.072,8 tys. zł w 2018 roku, 9.795,3 tys. zł w 2019 roku, 1.666,3 tys. zł w I kwartale 2020 roku.

(akta kontroli str. 5-65)

1.2. Długość ścieżek rowerowych szlaku Green Velo przebiegających wzdłuż dróg powiatowych wynosiła 72,8 km⁷, co stanowiło 6,5% wszystkich dróg zarządzanych przez PZD w Białymstoku⁸. W ciągu ww. dróg usytuowano 10 obiektów mostowych oraz 41 przepustów⁹.
(akta kontroli str. 91-97, 196)

W okresie objętym kontrolą, przeprowadzono kontrole¹⁰, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane, dla wszystkich obiektów mostowych położonych wzdłuż szlaku. Czynności wykonywały osoby posiadające wymagane uprawnienia, o których mowa w art. 62 ust 4 ww. ustawy.

Nie wywiązano się natomiast z obowiązku przeprowadzania pięcioletnich, a w latach 2016-2017 rocznych okresowych kontroli dróg powiatowych, wzdłuż których przebiegał szlak. Ponadto w 2018 roku dla trzech¹¹, a w 2019 dla sześciu¹² ww. dróg powiatowych nie wykonano rocznych kontroli, o których mowa odpowiednio w art. 62 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy. Dyrektor PZD w Białymstoku wyjaśnił, że spowodowane to było brakiem środków finansowych i kadrowych, które mogłyby zostać przeznaczone na przeprowadzenie takich kontroli. Dodał, że: *PZD w Białymstoku dokona wszelkich starań, aby sieć 1112 km dróg powiatowych, 89 szt. obiektów mostowych i prawie 1000 szt. przepustów utrzymać w stanie zapewniającym bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego.*

W przypadku pozostałych rocznych okresowych kontroli (11 w 2018 roku oraz ośmiu w 2019 roku) czynności przeprowadzały osoby posiadające wymagane uprawnienia.

(akta kontroli str. 92-123, 197-198, 302-396)

Ogłędziny wszystkich 72,8 km dróg powiatowych wzdłuż których przebiegał szlak wykazały, że był on w całości przejezdny. Jego szerokość umożliwiała poruszanie się rowerem dwukółowym wraz z przyczepką. Na odcinku drogi powiatowej 1433B (droga gruntowa w większości bieżąca w terenie leśnym) od m. Cieliczanka do m. Kołodno stwierdzono występowanie nierówności oraz sporadycznie zastoiny wody (ogłędziny przeprowadzono po opadach deszczu). W pozostałych przypadkach nie stwierdzono ubytków, sytuacji utrudniających przejazd bądź miejsc, w których gromadziłyby się wody uniemożliwiającej przejazd. Nie odnotowano także przypadków zniszczenia lub rozjeżdżenia poboczy przez ciężki sprzęt. Drogi były utrzymane w stanie dobrym. Roślinność nie utrudniała korzystania ze szlaku rowerowego. W pasach drogowych dróg powiatowych nie usytuowano Miejsc Obsługi Rowerzystów¹³ utrzymywanych przez PZD w Białymstoku (wszystkie MOR-y wzdłuż badanych odcinków dróg były zarządzane przez poszczególne gminy). Stwierdzono natomiast braki w oznakowaniu szlaku, co szerzej opisano w dalszej części wystąpienia, jako *Stwierdzone nieprawidłowości*.
(akta kontroli str. 124-129)

Zgodnie z § 4 pkt 2 lit. c) Aneksu nr 1 do Porozumienia Partnerskiego ocena stanu technicznego trasy rowerowej powinna być dokonywana dwukrotnie w ciągu roku tj. do dnia 30 marca i 30 września. W okresie objętym kontrolą oceny tej dokonywano tylko raz w roku, co szerzej opisano w dalszej części wystąpienia, jako *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 79-91, 123, 138-165)

1.3. W Starostwie nie dokonywano pomiaru / monitorowania wskaźników produktu i rezultatu oraz nie gromadzono informacji o uzyskanych efektach, jakie powstały w wyniku realizacji projektu, gdyż – jak wyjaśnił Starosta, nie są one znane i opisane w porozumieniu lub aneksie do Porozumienia Partnerskiego. Dodał, że Urząd Marszałkowski Województwa

⁷ Drogi o nr: 1838B – 1450 m; 1973B – 5600 m; 1969B, 1971B, 1377B – 16.430 m; 1552B – 300 m; 1535B – 12250 m; 2391B, 2390B – 850m; 1433B – 11700m; 1437B – 6850m; 1440B – 8400 m; 1629B, 1635B – 9012 m.

⁸ PZD zarządzało siecią dróg powiatowych o łącznej długości 1112 km położonych na terenie 15 gmin.

⁹ Z wyjaśnień i okazanej ewidencji przepustów prowadzonej przez PZD wynika, że przekrój żadnego z nich nie przekraczał Ø 150 cm.

¹⁰ Roczne i pięcioletnie okresowe kontrole dróg i mostów realizowało PZD w Białymstoku.

¹¹ Drogi nr: 1969B, 2391B oraz 2390B.

¹² Drogi nr: 1838B, 1969B, 1971B, 1437B, 1629B i 1635B.

¹³ Dalej „MOR”.

Podlaskiego nigdy nie występował o przekazywanie informacji o efektach z realizacji projektu, wobec powyższego nie zbierano i nie przekazywano takich danych.

W odpowiedzi na pisma z Urzędu Marszałkowskiego z 23 stycznia 2018 r., 31 stycznia 2019 r. oraz 7 lutego 2020 r.¹⁴ PZD w Białymstoku poinformowało, że w latach 2016-2019 nie zostało przekazane i nie zostało przejęte zarządzanie drogami wzdłuż, których w ramach projektu *Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej - województwo podlaskie*, powstała trasa rowerowa Green Velo. (akta kontroli str. 130-136)

Zarówno do Starostwa jak i do PZD w Białymstoku nie wpływały skargi, wnioski i zapytania związane z zarządzanymi odcinkami przedmiotowego szlaku. Nie odnotowywano też problemów czy trudności związanych z zarządzaniem odcinkami szlaku Green Velo.

Z informacji uzyskanych z Komendy Miejskiej Policji w Białymstoku wynika, że w okresie objętym kontrolą, nie odnotowano zgłoszeń o problemach na trasie Green Velo. Na szlaku w okresie od 1 stycznia 2016 r. do końca I kwartału 2020 r. doszło do pięciu zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów, tj.: 14 lipca 2016 na drodze 2390B (w m. Supraśl), 4 lutego 2017 r. na drodze 1440B (w m. Michałowo), 26 marca, 2 lipca 2017 r. oraz 6 sierpnia 2019 r. na drodze 1535B (w m. Krupniki, Barszczewo i Sienkiewiczze)¹⁵.

(akta kontroli str. 92-96,130-133, 137)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości.

1. W budżecie Powiatu w latach 2016 – 2020 nie wyodrębniano środków niezbędnych do utrzymania trwałości projektu, o których mowa w § 4 pkt 4b Aneksu nr 1 do Porozumienia Partnerskiego. Obowiązek wyodrębnienie w planie dochodów i wydatków jednostki samorządu terytorialnego dochodów i wydatków związanych z realizacją zadań wykonywanych w drodze umowy pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego nakłada przepis art. 237 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych¹⁶. Starosta wyjaśnił, że środki na bieżące utrzymanie i eksploatację odcinków dróg, obiektów mostowych czy przepustów wzdłuż szlaku Green Velo były planowane w ramach bieżącego utrzymania dróg powiatowych. Dodał, że: *Nie prowadzono wyodrębnionego rachunku bankowego ani ewidencji księgowej dla wydatków niezbędnych dla utrzymania trwałości projektu związanego ze szlakiem Green Velo z uwagi na potrzebę racjonalnego i oszczędnego gospodarowania środkami publicznymi.* (akta kontroli str. 66-67, 79-91, 130-133)
2. W latach 2016-2019 ocenę stanu technicznego trasy rowerowej przeprowadzano¹⁷ raz w roku, mimo iż z treści § 4 pkt 2 lit. c) Aneksu Nr 1 Porozumienia Partnerskiego wynika, że przegląd taki powinien być dokonywany dwukrotnie tj. do dnia 30 marca i 30 września. Starosta wyjaśnił, że: *Oceny stanu technicznego trasy rowerowej dokonywał Powiatowy Zarząd Dróg w Białymstoku - raz w roku (do 30 marca) na wniosek Beneficjenta¹⁸. Przeglądu do dnia 30 września nie dokonywano. Informacje (...) przekazywano w ciągu 30 dni od przeprowadzenia przeglądu. Beneficjent nie upominał się o dodatkowe przeglądy i związaną z nimi dokumentację.* (akta kontroli str. 79-91, 123, 130-133, 138-167, 398)
3. Przeprowadzone oględziny trasy Green Velo o łącznej długości 72,8 km przebiegającej po drogach powiatowych, wykazały m.in. niezgodność istniejącego oznakowania pionowego szlaku z *Projektem oznakowania szlakowego trasy rowerowej w Polsce Wschodniej – województwo podlaskie* dla tych odcinków dróg. Stwierdzono bowiem, brak 43 (z 371) znaków, jakie powinny być umiejscowione wzdłuż ścieżek rowerowych stanowiących trasę Green Velo, w tym: 34 znaków pionowych typu R-4, siedmiu typu R-4b, a także po jednym R-4c oraz R-4d. Zgodnie z postanowieniami § 4 pkt 2 lit. b) Aneksu nr 1 do Porozumienia Partnerskiego, Powiat zobowiązany był do utrzymania

¹⁴ Pisma nr: BI-II.052.1.4.2018, BI-II.052.1.14.2018 oraz BI-II.052.4.9.2019.

¹⁵ Trzykrotnie przyczyną zdarzenia było nieprawidłowe wyprzedzanie, a także nieprawidłowe przejeżdżanie przejazdu dla rowerzystów oraz nieprawidłowe skręcanie.

¹⁶ Dz. U. z 2019 r. poz. 869, ze zm.

¹⁷ Ocenę stanu technicznego przeprowadzało PZD w Białymstoku.

¹⁸ Beneficjentem Projektu było Województwo Podlaskie.

infrastruktury powstałej w ramach Projektu w stanie niepogorszonym i w razie potrzeby dokonywać bieżących napraw. Odpowiedzialny za utrzymanie dróg powiatowych Dyrektor PZD w Białymstoku wyjaśnił, że znaki zostały skradzione i zobowiązał się do uzupełnienia braków.

Zdaniem NIK, efektem niewykonywania okresowych przeglądów technicznych infrastruktury szlaku, z określoną w porozumieniu częstotliwością, mogło być nieposiadanie aktualnej wiedzy dotyczącej jego oznakowania. Oględziny szlaku wykazały, brak ponad 40 szt. znaków, przewidzianych *Projektem oznakowania szlakowego trasy rowerowej w Polsce Wschodniej – województwo podlaskie*.

(akta kontroli str. 87-91, 124-129, 401)

OCENA CZĄSTKOWA

Starostwo nie w pełni realizowało obowiązki Partnera mające na celu zachowanie trwałości projektu. W budżecie na lata 2016 – 2020 planowano wprowadzić wydatki na bieżące utrzymanie i eksploatację dróg powiatowych (w tym również tych, przebiegających wzdłuż szlaku), jednak nie wyodrębniano w nim środków niezbędnych do utrzymania trwałości projektu. Podległy Starostwu PZD w Białymstoku nie przeprowadził dla wszystkich dróg położonych wzdłuż szlaku Green Velo wymaganych przepisami prawa kontroli pięcioletnich oraz rocznych. Nawierzchnia niemal wszystkich odcinków szlaku była dobra i umożliwiała rowerzystom swobodny przejazd. Stwierdzone w trakcie oględzin braki w oznakowaniu trasy, mogły być efektem niewykonywania okresowych przeglądów technicznych infrastruktury szlaku z częstotliwością określoną w Porozumieniu Partnerskim. Nie monitorowano wskaźników produktu i rezultatu w okresie trwałości projektu, gdyż nie zobowiązywały do tego zapisy wskazanego porozumienia.

OBSZAR

2. Działania podejmowane na rzecz efektywnego funkcjonowania Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo, w tym rozwoju infrastruktury towarzyszącej

Opis stanu faktycznego

2.1. W Starostwie nie gromadzono informacji na temat wykorzystywania zarządzanego odcinka szlaku i ewentualnie infrastruktury towarzyszącej, mającej wpływ na jego wykorzystanie. Starosta wyjaśnił, że z zawartego Porozumienia nie wynika obowiązek gromadzenia takich danych. (akta kontroli str. 66-67, 123, 130-133, 168-169)

2.2. W Strategii Rozwoju Powiatu Białostockiego na lata 2011 – 2020 przyjętej uchwałą nr L/455/10 Rady Powiatu Białostockiego z 20 września 2010 r., znowelizowanej uchwałą nr XVIII/125/2016 Rady Powiatu Białostockiego z 21 stycznia 2016 r. w sprawie zmiany Strategii Rozwoju Powiatu Białostockiego na lata 2011-2020 czy też Wieloletnim Planie Inwestycyjnym Powiatu Białostockiego na lata 2008-2015 przyjętego uchwałą Rady Powiatu Białostockiego nr XVII/174/08 z 17 kwietnia 2008 r. nie ujmowano zadań bezpośrednio związanych z wykorzystaniem szlaku Green Velo. Starosta wyjaśnił, że nie było priorytetowe zadanie dla powiatu, w związku z tym nie ujmowano go w dokumentach strategicznych. (akta kontroli str. 66-67, 168-169)

Powiat nie podejmował działań / zadań / przedsięwzięć w dotyczących zarządzania szlakiem, w tym rozbudowy infrastruktury towarzyszącej ani nie współpracował z innymi podmiotami w tym zakresie. Sekretarz Powiatu wyjaśniła, że z posiadanych dokumentów dotyczących realizacji projektu nie wynikają takie obowiązki.

Z informacji uzyskanych na stronie www.greenvelo.pl wynika, że na terenie powiatu działają 24 podmioty posiadające rekomendację MPR¹⁹. Jednorazowo przekazało do Punktu Usług Turystycznych „Bukowisko” w Supraślu²⁰ informacje na temat szlaku w formie opracowanych przez Samorząd Województwa Podlaskiego map czy folderów promujących projekt „Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej”. Z innymi podmiotami tego typu nie współpracowano. Starosta wyjaśnił, że z posiadanej dokumentacji dotyczącej projektu nie wynika obowiązek zamieszczania aktualnych informacji dotyczących szlaku, ani zamieszczania linków do podmiotów posiadających rekomendacje.

¹⁹ Miejsce Przyjazne Rowerzyście.

²⁰ Punkt ten został zlikwidowany 1 stycznia 2020 r.

Na stronach internetowych Powiatu w 2016 roku zamieszczono obszerną informację o uzyskaniu przez Punktu Usług Turystycznych „Bukowisko” w Supraślu rekomendacji MOR. Obecnie promocja Green Velo ogranicza się do informacji o przebiegu szlaku wzdłuż planowanych przebudów niektórych dróg oraz udostępnienia na stronie internetowej w zakładce „Turystyka” adresów hoteli, gospodarstw czy kwater agroturystycznych, z których część położona jest w pobliżu szlaku. Natomiast w zakładce „Szlaki” opisano m.in. szlaki piesze, wodne oraz rowerowe przebiegające przez 13 gmin z terenu powiatu, jednak w żadnym przypadku nie odniesiono się do szlaku rowerowego Green Velo. Starosta wyjaśnił, że nieuwzględnienie opisu przebiegu szlaku rowerowego Green Velo w ww. zakładce wynikało z przeoczenia. Dodał, iż: *Dokładamy wszelkich starań, aby przedstawić wszystkie atrakcje turystyczne zlokalizowane na terenie powiatu. Opis szlaku i największe atrakcje turystyczne usytuowane wzdłuż niego pojawiają się w najbliższym czasie na naszej stronie internetowej.*

Powiat nie powołał i nie współuczestniczył w powołaniu instytucji z otoczenia biznesu m.in. takich jak fundusz poręczeń kredytowych, fundusz pożyczkowy, lokalna grupa działania, MOF (Miejski Obszar Funkcjonowania), Inkubator przedsiębiorczości czy agencja rozwoju lokalnego w zakresie realizacji zadań / działań mających na celu wykorzystywanie szlaku Green Velo i ewentualnie rozwoju infrastruktury towarzyszącej. Zdaniem Starosty nie było takiej potrzeby.

Starostwo nie dysponuje danymi w zakresie potencjalnego wzrostu ruchu turystycznego i rozwoju turystyki na terenie powiatu w związku z funkcjonowaniem szlaku. Starosta wyjaśnił, że dokumentacja regulująca zadania partnera projektu nie nakłada obowiązku monitorowania ruchu turystycznego i rozwoju turystyki w Powiecie. Dodał, że: *Beneficjent nie występował o gromadzenie i udostępnianie takich danych.*

Problematyka związana z funkcjonowaniem szlaku Green Velo i infrastruktury towarzyszącej nie była poruszana na sesjach Rady Powiatu czy komisjach działających przy Radzie Powiatu. (akta kontroli str. 66-67, 123,130-133, 170-171, 178-179, 397, 399-400)

W okresie objętym kontrolą Rada Powiatu Białostockiego corocznie uchwałała program współpracy z organizacjami pozarządowymi oraz podmiotami wymienionymi w art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie, którego opracowanie poprzedzone było konsultacjami, o których mowa w art. 5 ust 5 ww. ustawy. Z przedłożonych sprawozdań sporządzanych zgodnie z art. 5a ust 3 ww. ustawy wynika, że nie podejmowano zagadnień związanych z wykorzystaniem szlaku i rozwojem towarzyszącej mu infrastruktury²¹. Starosta wyjaśnił, że: *Programy współpracy z organizacjami pozarządowymi w poszczególnych latach były dokumentami, w których ogólnie wskazano zagadnienia, w tym z turystyki i dlatego nie ujęto w nich wprost zapisu dotyczącego wykorzystania szlaku Green Velo i rozwoju towarzyszącej mu infrastruktury. Rozwój turystyki pośrednio związany jest z wykorzystaniem szlaku Green Velo.*

(akta kontroli str. 170-171, 199-279)

2.3. Starosta wyjaśnił, że w okresie trwałości projektu nie odnotowano problemów czy trudności w zarządzaniu szlakiem, które miałyby negatywny wpływ na utrzymanie i korzystanie ze szlaku po zakończeniu okresu trwałości projektu. Powiat nie planował działań mających na celu rozwój tras rowerowych, które będą tworzyć wspólną całość ze szlakiem Green Velo. Starosta wyjaśnił, że: *Z uwagi na brak środków finansowych i inne działania priorytetowe (SP ZOZ w Łapach, zadania związane z Funduszem Dróg Samorządowych, szkolnictwem) nie planowano działań mających na celu rozwój tras rowerowych, które będą tworzyć wspólną całość ze szlakiem Green Velo.*

(akta kontroli str. 170-171, 178-179)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

²¹ Wśród priorytetów dotyczących współpracy z organizacjami pozarządowymi w zakresie turystyki i edukacji ekologicznej ujęto m.in.: [1] promocję i wspieranie rozwoju turystycznego oraz infrastruktury turystycznej na terenie Powiatu, [2] propagowanie działań służących ochronie środowiska, [3] organizacji oraz współorganizacja imprez o tematyce turystycznej czy ekologicznej.

OCENA CZĄSTKOWA

Powiat w ograniczonym stopniu podejmował działania na rzecz efektywnego wykorzystywania Szlaku Green Velo i rozwoju towarzyszącej mu infrastruktury. Zadań tych nie ujmowano w dokumentach strategicznych oraz nie podejmowano współpracy w zakresie zarządzania szlakiem z innymi podmiotami. Na stronie internetowej Starostwa nie odniesiono się bezpośrednio do szlaku rowerowego Green Velo, mimo zamieszczenia tam informacji o innych szlakach pieszych, wodnych czy rowerowych przebiegających przez 13 gmin z terenu Powiatu. Działania promocyjne ograniczały się jedynie do udostępnienia adresów hoteli, gospodarstw czy kwater agroturystycznych, z których część położona była w pobliżu przebiegu Szlaku.

IV. Uwagi i wnioski

Uwagi i wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, wnosi o:

1. Zobowiązanie PZD w Białymstoku do przeprowadzania okresowych kontroli dróg powiatowych zgodnie z przepisami Prawa Budowlanego.
2. Realizację obowiązków dotyczących utrzymania w stanie nie pogorszonym, infrastruktury powstałej w ramach Projektu, określonych w § 4 pkt 2 lit. b) Aneksu nr 1 do Porozumienia Partnerskiego.
3. Dokonywanie oceny stanu technicznego trasy rowerowej zgodnie z treścią § 4 pkt 2 lit. c) Aneksu Nr 1 Porozumienia Partnerskiego.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Białymstoku. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

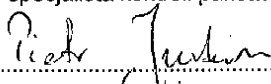
Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego

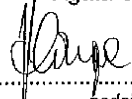
Białystok, 4 sierpnia 2020 r.

Kontroler:

Piotr Jurki
specjalista kontroli państwowej


.....
podpis

p.o. DYREKTORA DELEGATURY
Najwyższej Izby Kontroli w Białymstoku
Agata Ciupa


.....
podpis