



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Rzeszowie

LRZ.410.005.02.2020

Piotr Miąso – Dyrektor Podkarpackiego Zarządu Dróg
Wojewódzkich w Rzeszowie

Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie
ul. T. Boya-Żeleńskiego 19A, 35-105 Rzeszów

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

zmienione zgodnie z treścią uchwały nr KPK-KPO.443.102.2020
Komisji Rozstrzygającej Najwyższej Izby Kontroli z dnia 24 września 2020 r.

P/20/078 – Utrzymanie i wykorzystanie Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo na terenie
województwa podkarpackiego

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie, ul. T. Boya-Żeleńskiego 19A, 35-105 Rzeszów ¹ .
Kierownik jednostki kontrolowanej	Piotr Miąso – Dyrektor Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie od dnia 22 stycznia 2016 r. (akta kontroli str. 2-7)
Zakres przedmiotowy kontroli	Realizacja zadań mających na celu zachowanie trwałości projektu dotyczącego Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo.
Okres objęty kontrolą	2016-2020 (I kwartał) ²
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o <i>Najwyższej Izbie Kontroli</i> ³ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Rzeszowie.
Kontroler	Sławomir Kochman, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LRZ/54/2020 z dnia 25 marca 2020 r. (akta kontroli str. 1)

¹ Zwany dalej „PZDW”.

² Badaniami kontrolnymi mogą być objęte również dowody sporządzone przed lub po tym okresie, które mają wpływ na okres objęty oceną.

³ Dz. U. z 2020 r., poz. 1200, zwana dalej „ustawą o NIK”

II. Ocena ogólna kontrolowanej działalności⁴

OCENA OGÓLNA

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli⁵ PZDW poprawnie realizował zadania mające na celu zachowanie trwałości projektu *Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej – województwo podkarpackie*⁶. Zabezpieczone zostały środki na jego utrzymanie, dokonywano przeglądów gwarancyjnych i okresowych kontroli. Zarządzane przez PZDW odcinki Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo⁷ były w dobrym lub zadowalającym stanie. Utrzymane zostały wskaźniki produktu projektu. Niewłaściwy był jednak nadzór PZDW nad dwiema Gminami – partnerami projektu, co może spowodować zagrożenie dla jego trwałości.

Wykonywano przeglądy gwarancyjne, które stanowiły podstawową formę monitorowania wskaźników produktu, określonych we wniosku o dofinansowanie projektu. Po zakończeniu w 2016 r. budowy obiektu nr 88_2 wszystkie wskaźniki osiągnęły 100% wartości docelowej. W okresie trwałości projektu wskaźniki te zostały utrzymane.

PZDW rzetelnie przeprowadzał roczne i pięcioletnie okresowe kontrole zarządzanych dróg, po których przebiegał Szlak. Kontrole te wykonywane były przez osoby posiadające wymagane uprawnienia budowlane o odpowiedniej specjalności oraz aktualne zaświadczenia Podkarpackiej Izby Inżynierów Budownictwa.

Ogłędziny Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo zarządzanego przez PZDW (10 odcinków) wykazały, że stan nawierzchni odcinków tras rowerowych był dobry lub zadowalający.

Szlak o gorszej nawierzchni stwierdzono na terenie Nadleśnictwa w Narolu, Lubaczowie, Kańczudze, Leżajsku oraz Strzyżowie - na 3 odcinkach występowały fragmenty o złym stanie nawierzchni, na 4 fragmenty o niezadowalającym stanie nawierzchni, jeden cały odcinek był w niezadowalającym stanie. Na 6 odcinkach leśnych Szlaku występowała bujnie rosnąca zieleń, utrudniająca rowerzystom skorzystanie z poboczy przy wymijaniu się z innymi pojazdami.

Na terenie dwóch odcinków w zarządzie PZDW występowały niewłaściwie oznakowane fragmenty trasy rowerowej, które mogły powodować dezorientację rowerzystów.

Przeglądy gwarancyjne niektórych odcinków trasy rowerowej wykazały usterki, wskazujące na intensywne jej użytkowanie przez pojazdy rolnicze oraz pojazdy transportu leśnego.

Sytuacja taka wystąpiła zwłaszcza w Gminie Stubno, gdzie trasa rowerowa była wykorzystywana przez rolników do dojazdu do okolicznych pól. Ciężki sprzęt rolniczy powodował uszkodzenia nawierzchni trasy rowerowej. Uszkodzenia Szlaku spowodowane przez ciężkie pojazdy występowały również w Gminie Radymno.

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli Szlak na tych odcinkach wymaga szczególnej dbałości, celem zapewnienia właściwego stanu technicznego oraz bezpieczeństwa dla korzystających z niego rowerzystów. Przy braku dbałości przez partnerów projektu zagrożona będzie trwałość i utrzymanie we właściwym stanie wybudowanej w ramach projektu infrastruktury. PZDW zgodnie z zawartymi umowami

⁴ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej. W niniejszym wystąpieniu sformułowano ocenę opisową.

⁵ Zwana dalej „NIK”.

⁶ Dalej zwany „projektem”.

⁷ Dalej zwany „Szlakiem” lub „Szlakiem rowerowym”.

z partnerami projektu zobowiązany był do koordynowania, w tym monitorowania i nadzorowania prawidłowości działań partnerów przy realizacji zadań zawartych w projekcie.

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli PZDW nie sprawował właściwego nadzoru nad dwoma partnerami projektu, tj. Gminą Krzywca i Gminą Radymno.

Pomimo wiedzy w zakresie wykorzystywania kładki rowerowej w miejscowości Bachów na terenie gminy Krzywca w sposób niezgodny z przeznaczeniem, PZDW nie podjął odpowiednich działań, zmierzających do zapobieżenia ewentualnemu zagrożeniu wynikającemu z niewłaściwego użytkowania obiektu.

Zdaniem Najwyższej Izby Kontroli PZDW - w związku z przypisanymi mu zadaniami w zakresie utrzymania rezultatów projektu – powinien w zdecydowany sposób podjąć niezwłoczne działania w tej sprawie.

W Gminie Radymno wprowadzono alternatywny odcinek Szlaku, bez formalnego uregulowania, a PZDW nie dopilnował, aby został on właściwie przeprowadzony i oznakowany.

Okres trwałości projektu kończy się w czerwcu 2021 r., natomiast umowy zawarte z partnerami projektu, określają obowiązek zabezpieczenia przez nich środków finansowych na utrzymanie i eksploatację Szlaku na lata 2016-2020. W związku z tym Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę, że PZDW powinien zadbać o dopełnienie przez partnerów obowiązku utrzymania rezultatów projektu przez okres pięciu lat od jego finansowego zakończenia.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

OBSZAR **Realizacja zadań mających na celu zachowanie trwałości projektu dotyczącego Szlaku**

Opis stanu faktycznego

1.
W umowie na realizację projektu *Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej – województwo podkarpackie* z dnia 31 sierpnia 2012 r.⁸ zakończenie realizacji projektu zaplanowano na dzień 31 grudnia 2015 r.

PZDW w procesie realizacji projektu *Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej – województwo podkarpackie* w imieniu beneficjenta (Województwa Podkarpackiego) pełnił rolę jednostki realizującej projekt⁹.

Rola ta obejmowała m.in. przygotowanie wniosku aplikacyjnego wraz z załącznikami, działania związane z podpisaniem umowy o dofinansowanie, monitorowanie postępów w realizacji projektu, a także zachowanie celów i zapewnienie trwałości projektu.

Kompetencje w zakresie zapewnienia trwałości projektu przez okres 5 lat od chwili jego zakończenia oprócz PZDW zostały przypisane również (zgodnie z właściwością) Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział

⁸ Umowa nr POPW.05.02.00-18-004/12-00 o dofinansowanie Projektu nr POPW 5.2-1 Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej – województwo podkarpackie w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013 Osi Priorytetowej V Zrównoważony rozwój potencjału turystycznego opartego o warunki naturalne Działania V.2 Trasy rowerowe – zawarta w dniu 31 sierpnia 2012 r. pomiędzy Polską Agencją Rozwoju Przedsiębiorczości w Warszawie a Województwem Podkarpackim.

⁹ Zarząd Województwa Podkarpackiego uchwałą nr 99/2301/11 z dnia 14 grudnia 2011 r. przekazał do PZDW realizację projektu na terenie województwa podkarpackiego.

w Rzeszowie¹⁰ oraz partnerom projektu¹¹. Zgodnie z informacją Polskiej Agencji Rozwoju Przemysłu¹² okres trwałości projektu kończy się w czerwcu 2021 r.

Zgodnie z warunkami umów w sprawie określenia współpracy przy realizacji projektu zawartych przez Województwo Podkarpackie¹³ z poszczególnymi partnerami projektu – do obowiązków partnerów należało zapewnienie trwałości projektu na swoim obszarze przez okres 5 lat od daty finansowego zakończenia projektu. Za zapewnienie trwałości projektu na drogach wojewódzkich odpowiadał PZDW.

W umowach w sprawie określenia współpracy zawarto również zapis, że partnerzy projektu zabezpieczą środki finansowe na utrzymanie i eksploatację trasy w latach 2016-2020, a koszty utrzymania trwałości projektu powinny być określone co roku w budżecie partnera. Koszty te powinny być przewidziane na naprawy doraźne w ciągu całego roku po przeglądach technicznych. Do zakresu odpowiedzialności Beneficjenta projektu (PZDW) należało m.in. koordynowanie (w tym monitorowanie i nadzorowanie) prawidłowości działań partnerów przy realizacji zadań zawartych w projekcie oraz zachowanie celów projektu.

(akta kontroli str. 8-62, 63-246, 247, 1315-1319)

W zakresie kontroli nad powierzonymi PZDW zadaniami dotyczącymi utrzymania i eksploatacji Szlaku oraz zachowania celów i trwałości projektu przeprowadzono przeglądy gwarancyjne (opisane w dalszej części niniejszego wystąpienia pokontrolnego).

PZDW w zakresie utrzymania i eksploatacji szlaku rowerowego na drogach wojewódzkich wykonywał również kontrole okresowe (raz do roku) dróg i mostów na podstawie art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane*¹⁴ oraz pięcioletnie, na podstawie art. 62 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy (ustalenia z tych kontroli opisano w pkt 3 wystąpienia pokontrolnego).

PZDW nie był kontrolowany w latach 2016-2020 (I kwartał) przez Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego w zakresie realizacji zadań dotyczących Szlaku.

(akta kontroli str. 248)

Dyrektor PZDW Piotr Miąso wyjaśnił, że w PZDW nie przeprowadzono analizy pod kątem stopnia osiągnięcia celu ogólnego i celów szczegółowych po zakończeniu projektu, analiz takich nie zlecano również podmiotom zewnętrznym.

Dyrektor PZDW wyjaśnił, że umowa projektu *Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej – województwo podkarpackie* nie przewidywała konieczności sporządzania przez Beneficjenta takich analiz.

(akta kontroli str. 1301-1314)

2.

PZDW zabezpieczał corocznie środki finansowe na utrzymanie bieżące dróg i mostów znajdujących się w swoim zarządzie, wobec czego infrastruktura

¹⁰ Zwana dalej „GDDKiA”.

¹¹ Powiaty, gminy, nadleśnictwa – pozostali partnerzy projektu.

¹² Zwana dalej „PARP”.

¹³ Dyrektor PZDW reprezentował Województwo Podkarpackie oraz był upoważniony do wszelkich czynności związanych z wykonywaniem beneficjenta wynikających z umowy o dofinansowanie projektu *Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej – województwo podkarpackie*, stosownie do uchwały nr 168/3967/12 Zarządu Województwa Podkarpackiego z dnia 11 września 2012 r.

¹⁴ Dz. U. z 2019 r., poz. 1186 ze zm., zwana dalej ustawą „Prawo budowlane”.

wykonana w ramach projektu *Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej – województwo podkarpackie* przewidziana była do utrzymania w ramach tych środków.

W PZDW brak było danych dotyczących wysokości planowanych i wydatkowanych środków finansowych na realizację zadań na utrzymanie i eksploatację Szlaku, w tym na ich oznakowanie lub uzupełnienie zniszczonego oznakowania. Brak było również danych w zakresie wydatków na utrzymanie i eksploatację odcinków dróg, obiektów mostowych, przepustów, Miejsc Obsługi Rowerzysty (MOR), w tym na oznakowanie lub uzupełnienie zniszczonego oznakowania.

W przypadku wydzielenia chodnika dla ruchu rowerowego możliwe było jedynie ustalenie kosztów zimowego utrzymania chodników, pozimowego sprzątnięcia chodników oraz kosztów związanych z wymianą oznakowania poziomego lub koszenia trawy na tej części Szlaku.

Na terenie Rejonu Dróg Wojewódzkich w Łąncucie¹⁵ wydatki te w latach 2016-2020 (I kwartał) wyniosły: 641,25 zł brutto na zimowe utrzymanie chodników, 214,65 zł brutto na pozimowe sprzątnięcie chodników, 709,95 zł brutto na wymianę oznakowania poziomego. Na terenie Rejonu Dróg Wojewódzkich w Jarosławiu¹⁶ wydatkowano w ww. okresie 4.584,55 zł brutto na zimowe utrzymanie chodników, 1.997,10 zł brutto na pozimowe sprzątnięcie chodników, 50,77 zł brutto na koszenie traw.

Na terenie Rejonu Dróg Wojewódzkich w Stalowej Woli¹⁷ wydatkowano w ww. okresie 55.311,34 zł brutto na zimowe utrzymanie chodników, 81.442,75 zł brutto na sprzątnięcie szlaków rowerowych (letnie i zimowe), 9.138,51 zł brutto na koszenie trawy. Wydatki na sprzątnięcie szlaków rowerowych w kwocie 81.442,75 zł brutto¹⁸ poniesione zostały w ramach trzyletnich umów na czyszczenie nawierzchni ulic i urządzeń odwadniających w ciągu dróg wojewódzkich na terenie województwa podkarpackiego w RDW w Stalowej Woli (jedna umowa na lata 2015-2017, zaś druga na lata 2018-2020¹⁹). Wydatki ponoszone były według stawek określonych w zawartych umowach oraz zgodnie z art. 44 ust. 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o *finansach publicznych*²⁰.

W Rejonie Dróg Wojewódzkich w Lubaczowie²¹ brak było danych w zakresie planowania i utrzymania szlaku rowerowego.

(akta kontroli str. 249-293)

3.

Szlak rowerowy na terenie województwa podkarpackiego obejmuje pięć odcinków oraz siedem obiektów. Trasa rowerowa o łącznej długości 431,646 km biegnie po terenie powiatu lubaczowskiego, jarosławskiego, przemyskiego, Miasta Przemysła, powiatu rzeszowskiego, brzozowskiego, Miasta Rzeszowa, powiatu łańcuckiego, leżajskiego, niżańskiego, stalowowolskiego, Miasta Tarnobrzega, powiatu tarnobrzecznego:

a) odcinek I (gminy: Narol, Horyniec Zdrój, Lubaczów, Radymno, Wielkie Oczy, powiat lubaczowski, powiat jarosławski, Nadleśnictwo w Narolu, Nadleśnictwo w Lubaczowie, PZDW).

¹⁵ Zwany dalej „RDW w Łąncucie”.

¹⁶ Zwany dalej „RDW w Jarosławiu”.

¹⁷ Zwany dalej „RDW w Stalowej Woli”.

¹⁸ Wyliczenia kwoty 81.443 zł brutto dokonano na podstawie ilości metrów kwadratowych powierzchni do sprzątnięcia i ceny jednostkowej za sprzątnięcie 1 m² powierzchni chodnika.

¹⁹ Umowa nr 735/243/WD/115-7/14 z dnia 22 grudnia 2014 r. zawarta na lata 2015-2017 na kwotę 649.150,29 brutto, umowa nr 76/243/WD/182/2017/2018 z dnia 12 lutego 2018 r. zawarta na lata 2018-2020 na kwotę 649.068,63 zł brutto.

²⁰ Dz. U. z 2019 r., poz. 869 ze zm.

²¹ Zwany dalej „RDW w Lubaczowie”.

Odcinek I składa się z:

- **99,307 km** nowych wytyczonych i oznakowanych tras rowerowych, w tym 21,394 km po drogach gminnych (gmina Narol, Horyniec Zdrój, Lubaczów, Radymno, Wielkie Oczy), 44,420 km po drogach powiatowych (powiat lubaczowski i jarosławski), 1,842 km po drogach wojewódzkich, 31,651 km – po innych trasach (z dróg innych 22,039 km stanowią trasy we władaniu Nadleśnictwa w Narolu i Nadleśnictwa w Lubaczowie, zaś pozostałe 9,612 km są drogami wewnętrznymi w zarządzie gmin w Narolu, Horyńcu Zdroju i Radymnie).
- 5 obiektów inżynierskich (przepustów),
- 4 skrzyżowań,
- 9 MOR-ów, 15 wiat, 56 stojaków rowerowych.

W ramach odcinka I:

- wybudowano 27,682 km nowych utwardzanych ścieżek rowerowych (długość trasy prowadzona w ruchu ogólnym po wybudowanych drogach, gdzie nie występuje ruch lokalny - drogi leśne, wewnętrzne, dojazdy do użytków rolnych).

b) odcinek II (gminy: Stubno, Krasiczyn, Orły, Bircza, Krzywca, Dubiecko, Żurawica, powiaty: jarosławski, przemyski, Miasto Przemyśl, Nadleśnictwo Kańczuga, GDDKiA, PZDW).

Odcinek II składa się z:

- **105,666 km** nowych wytyczonych i oznakowanych tras rowerowych, w tym 5,685 km po wydzielonych ciągach rowerowych lub pieszo-rowerowych (Miasto Przemyśl, PZDW, GDDKiA), 16,756 km po drogach gminnych (gmina Stubno, Krzywca, Miasto Przemyśl), 82,710 km po drogach powiatowych (powiat jarosławski i przemyski), 0,515 km – po innych trasach (Nadleśnictwo Kańczuga, GDDKiA),
- 3 obiektów inżynierskich (1 obiekt inny niż mostowy, 2 przepusty),
- 6 skrzyżowań,
- 10 MOR-ów, 13 wiat, 39 stojaków rowerowych.

W ramach odcinka II:

- wybudowano 16,270 km nowych utwardzanych ścieżek rowerowych (z czego 4,817 - długość wybudowanych ścieżek oznaczonych znakiem C-13²² oraz 0,168 km - długość wybudowanych ciągów pieszo - rowerowych oznaczonych znakiem C-13 + C-16²³),
- przebudowano 0,190 km dróg na potrzeby trasy rowerowej.

c) odcinek III (gminy: Nozdrzec, Dynów, Błażowa, Tyczyn, Krasne, powiaty: brzozowski, rzeszowski, Miasto Dynów, Miasto Rzeszów, Nadleśnictwo Strzyżów, PZDW).

Odcinek III składa się z:

- **79,771 km** nowych wytyczonych i oznakowanych tras rowerowych, w tym 17,219 km po wydzielonych ciągach rowerowych lub pieszo-rowerowych (powiat brzozowski, powiat rzeszowski, Miasto Rzeszów, PZDW), 30,056 km po drogach gminnych (gmina: Błażowa, Tyczyn, Krasne, Miasto Rzeszów), 28,833 km po drogach powiatowych (powiat rzeszowski), 3,663 km – po innych trasach (Nadleśnictwo Strzyżów),
- 7 obiektów inżynierskich (przepustów),
- 11 skrzyżowań,
- 10 MOR-ów, 12 wiat, 50 stojaków rowerowych.

W ramach odcinka III:

- wybudowano 20,629 km nowych utwardzanych ścieżek rowerowych (z czego 2,482 km - długość wybudowanych ścieżek oznaczonych znakiem C-13; 3,548 km - długość wybudowanych ciągów pieszo - rowerowych oznaczonych znakiem C-13 +

²² C-13 – droga dla rowerów.

²³ C-16 – droga dla pieszych.

C-16 oraz 14,599 - długość trasy prowadzonej w ruchu ogólnym po wybudowanych drogach, gdzie nie występuje ruch lokalny - drogi leśne, wewnętrzne, dojazdy do użytków rolnych),

- przebudowano 6,284 km dróg na potrzeby trasy rowerowej.

d) **odcinek IV** (gminy Krasne, Czarna, Leżajsk, Nowa Sarzyna, Rakszawa, Żołynia, Białobrzegi, powiat łańcucki, powiat leżajski, Miasto Leżajsk, Miasto Łącut, Nadleśnictwo Leżajsk, GDDKiA, PZDW).

Odcinek IV składa się z:

- **72,005 km** nowych wytyczonych i oznakowanych tras rowerowych, w tym 1,470 km ciągów pieszo-rowerowych (Miasto Leżajsk, Miasto Łącut), 27,290 km tras po drogach gminnych (gmina Krasne, Czarna, Leżajsk, Nowa Sarzyna, Rakszawa, Żołynia, Miasto Leżajsk, Miasto Łącut), 38,570 km tras po drogach powiatowych (powiat leżajski i łańcucki), 4,675 km – po innych trasach (droga wewnętrzna – Miasto Łącut, Nadleśnictwo Leżajsk),

- 9 obiektów inżynierskich (przepustów),

- 13 skrzyżowań,

- 8 MOR-ów, 10 wiat, 44 stojaków rowerowych.

W ramach odcinka IV:

- wybudowano 15,560 km nowych utwardzonych ścieżek rowerowych (z czego 0,817 km - długość wybudowanych ciągów pieszo - rowerowych oznaczonych znakiem C-13+C-16 oraz 14,743 km - długość trasy prowadzona w ruchu ogólnym po wybudowanych drogach, gdzie nie występuje ruch lokalny - drogi leśne, wewnętrzne, dojazdy do użytków rolnych),

- przebudowano 3,041 km dróg na potrzeby trasy rowerowej.

e) **odcinek V** (gminy: Krzeszów, Rudnik nad Sanem, Ulanów, Radomyśl, Pysznica, Zaleszany, Gorzyce, Gmina i Miasto Tarnobrzeg, powiaty: stalowowolski, niżański, tarnobrzegi, GDDKiA, PZDW).

Odcinek V składa się z:

- **73,208 km** nowych wytyczonych i oznakowanych tras rowerowych, w tym 33,186 km ciągów rowerowych i pieszo-rowerowych (powiat stalowowolski i niżański, GDDKiA, PZDW), 14,162 km tras po drogach gminnych (gmina Krzeszów, Rudnik nad Sanem, Ulanów, Gmina Radomyśl nad Sanem, Gmina i Miasto Tarnobrzeg, 24,914 km tras po drogach powiatowych (powiat stalowowolski, niżański, tarnobrzegi), 0,946 km – po innych trasach (GDDKiA, PZDW),

- łącznika odcinka V w powiecie niżańskim, w skład którego wchodzi 27,500 km nowych wytyczonych i oznakowanych tras rowerowych oraz 2 MOR-y,

- 23 obiektów inżynierskich (przepustów),

- 39 skrzyżowań,

- 10 MOR-ów, 31 wiat, 39 stojaków rowerowych.

W ramach odcinka V:

- wybudowano 33,999 km nowych utwardzonych ścieżek rowerowych (z czego 26,708 km - długość wybudowanych ścieżek oznaczonych znakiem C-13, 4,422 km - długość wybudowanych ciągów pieszo - rowerowych oznaczonych znakiem C-13 + C-16 oraz 2,869 km - długość trasy prowadzona w ruchu ogólnym po wybudowanych drogach, gdzie nie występuje ruch lokalny - drogi leśne, wewnętrzne, dojazdy do użytków rolnych),

- przebudowano 0,780 km dróg na potrzeby trasy rowerowej.

W skład szlaku rowerowego wchodzi również następujące obiekty:

- obiekt nr 12 (PZDW) - kładka rowerowa wraz z łącznikiem o długości **0,264 km** nowych wytyczonych i oznakowanych tras rowerowych,

- obiekt nr 88_1 (gmina Krzywca) - kładka rowerowa wraz z łącznikiem o długości **0,179 km** nowych wytyczonych i oznakowanych tras rowerowych,

- obiekt nr 96 (gmina Stubno) - kładka rowerowa wraz z łącznikiem o długości **0,185 km** nowych wytyczonych i oznakowanych tras rowerowych,
- obiekt nr 88_2 (powiat przemyski) – obiekt mostowy na rzece San wraz z łącznikiem o długości **0,496 km** nowych wytyczonych i oznakowanych tras rowerowych,
- obiekt nr 90 (GDDKiA) – obiekt mostowy na drodze krajowej nr 28 w miejscowości Prałkowce wraz z łącznikiem o długości **0,040 km** nowych wytyczonych i oznakowanych tras rowerowych,
- obiekt nr 90_1 (gmina Krasieczyn) – kładka rowerowa wraz z łącznikiem o długości **0,025 km** nowych wytyczonych i oznakowanych tras rowerowych,
- obiekt nr 91_1 (Miasto Przemyśl) – kładka rowerowa wraz z łącznikiem o długości **0,500 km** nowych wytyczonych i oznakowanych tras rowerowych, 1 MOR-em, 2 wiatami, 6 stojakami.

Szlak rowerowy na terenie województwa podkarpackiego będący na utrzymaniu PZDW przebiega na terenie pięciu odcinków:

- odcinek I na drodze wojewódzkiej nr 866 i 867 (RDW w Lubaczowie) po wytyczonej i oznakowanej trasie rowerowej o długości 1,842 km,
- odcinek II na drodze wojewódzkiej nr 884 (RDW w Jarosławiu) po wytyczonej i oznakowanej trasie rowerowej o długości 0,410 km, na odcinku tym znajduje się 1 skrzyżowanie oraz 2 kompleksowe oznakowanie poziome²⁴ i pionowe,
- odcinek III na drodze wojewódzkiej nr 835 (RDW w Jarosławiu) po wytyczonej i oznakowanej trasie rowerowej o długości 0,065 km,
- odcinek IV na drodze wojewódzkiej nr 877 (RDW w Łańcucie) po wytyczonej i oznakowanej trasie rowerowej o długości 0,075 km,
- odcinek V na drodze wojewódzkiej nr 855, 856, 858 (RDW w Stalowej Woli) po wytyczonej i oznakowanej trasie rowerowej o długości 15,672 km, utwardzonej ścieżce rowerowej o długości 12,775 km. Odcinek ten zawiera 14 obiektów inżynierskich (przepustów) oraz 9 skrzyżowań z kompleksowym oznakowaniem poziomym i pionowym. Na tym odcinku występuje również obiekt nr 12 (kładka rowerowa) w ciągu drogi wojewódzkiej nr 856 - długość wytyczonych i oznakowanych tras rowerowych w tym miejscu wynosi 0,264 km.

(akta kontroli str. 294-296)

W zakresie kontroli pięcioletnich oraz rocznych wykonywanych na drogach wojewódzkich analizą objęto sporządzone w okresie objętym kontrolą protokoły w RDW w Łańcucie i RDW w Jarosławiu.

W analizowanych trzech protokołach z kontroli pięcioletnich w RDW w Łańcucie nie było odniesień dotyczących utrzymania i eksploatacji szlaku rowerowego. W arkuszach zaleceń znajdowały się ogólne stwierdzenia, że obiekt (droga wojewódzka 877 Naklik-Leżajsk-Łańcut-Szklary) nadaje się do użytkowania na dotychczasowych warunkach. Zalecano, aby na chodnikach wykonywać lokalne odchwaszczenia i likwidować nierówności, wykonywać czyszczenie nawierzchni chodników po zimie oraz uzupełnić materiałem kamiennym zaniżenia. Na poboczach wykonywać według potrzeb ścięcie zawyżeń. W odwodnieniu wykonywać według potrzeb pogłębienie rowów, czyścić studzienki po zimie, kosić trawy w rowach. W zakresie oznakowania pionowego i urządzeń bezpieczeństwa – utrzymywać je w dobrym stanie technicznym, odnawiać oznakowanie poziome corocznie na przejściach dla pieszych i w miastach, na odcinkach pozamiejskich według potrzeb.

²⁴ Symbole i napisy malowane na nawierzchni dróg.

W RDW w Jarosławiu wykonano dwa przeglądy okresowe pięcioletnie:

- 25-27 czerwca 2019 r. - droga wojewódzka 835 Lublin-Przeworsk-Grabownica Starzeńska. W arkuszu spostrzeżeń załączonym do protokołu w pkt 4 *Stan ścieżek rowerowych* były odniesienia dotyczące ścieżek rowerowych - zapisano, że ścieżka rowerowa w km 189+479-189+545 w jezdni wojewódzkiej – nawierzchnia stan dobry, oznakowanie poziome P-24²⁵ i linie akustyczne wymagają odświeżenia;
- 20-21 maja 2019 r. - droga wojewódzka 884 Przemyśl-Domaradz. W arkuszu spostrzeżeń załączonym do protokołu w pkt 3 *Ścieżki rowerowe* były odniesienia dotyczące ścieżek rowerowych – zapisano, że w ciągu ścieżek rowerowych występuje oznakowanie poziome P-23, które wymaga odświeżenia, należy to wykonać przy odświeżaniu oznakowania poziomego na drogach wojewódzkich w 2020 r., wykonać odświeżenie oznakowania poziomego przejść dla rowerzystów w km 18+940 i 25+735.

W zakresie kontroli okresowych wykonywanych corocznie w RDW w Łańcucie przeprowadzono 12 kontroli: 3 w 2016 r., 3 w 2017 r., 3 w 2018 r., 3 w 2019 r.

W ww. protokołach nie było zapisów dotyczących utrzymania i eksploatacji szlaku rowerowego. W kontroli dokonywano przeglądu stanu nawierzchni drogi, pobocza, odwodnienia, chodników, oznakowania pionowego i poziomego, urządzeń bezpieczeństwa ruchu, zatok autobusowych, estetyki pasa drogowego. W każdym z ww. elementów dokonywano oceny stanu technicznego ww. elementów oraz wydawano zalecenia do realizacji. Sprawdzano również zalecenia z poprzednich przeglądów okresowych.

W zakresie kontroli okresowych wykonywanych corocznie w RDW w Jarosławiu przeprowadzono 8 kontroli: 2 w 2016 r., 2 w 2017 r., 2 w 2018 r., 2 w 2019 r.

W ww. protokołach dokonywano przeglądu stanu nawierzchni drogi, pobocza, odwodnienia, chodników, oznakowania pionowego i poziomego, urządzeń bezpieczeństwa ruchu, zatok autobusowych, estetyki pasa drogowego. W każdym z ww. elementów dokonywano oceny stanu technicznego oraz wydawano zalecenia do realizacji. Sprawdzano również zalecenia z poprzednich przeglądów okresowych. W protokołach były zapisy dotyczące utrzymania i eksploatacji szlaku rowerowego. W pkt 5 *Ścieżki rowerowe* we wszystkich protokołach zapisano – stan dobry. W dwóch protokołach wydano zalecenia – w jednym przypadku zalecono zaspoinować i uzupełnić nawierzchnię jezdni przy wpustach deszczowych oraz odświeżyć oznakowanie poziome P-23 i P-11, w drugim przypadku zalecono odnowić oznakowanie poziome P-24 i linii akustycznych. Sprawdzano również zalecenia z poprzednich przeglądów okresowych (zalecenia były wykonywane).

Osoby przeprowadzające kontrole pięcioletnie i roczne przeglądy okresowe posiadały wymagane uprawnienia budowlane o odpowiedniej specjalności²⁶ oraz aktualne zaświadczenia potwierdzające członkostwo w Podkarpackiej Okręgowej Izbie Inżynierów Budownictwa.

(akta kontroli str. 297-375)

Ogłędziny szlaku rowerowego na terenie Rejonu Dróg Wojewódzkich w Lubaczowie, Nadleśnictwa w Lubaczowie i Nadleśnictwa w Narolu²⁷ wykazały, że nawierzchnia

²⁵ Miejsce dla pojazdu osoby niepełnosprawnej.

²⁶ Specjalność konstrukcyjno-inżynierska w zakresie dróg i lotniskowych dróg startowych, osoby te posiadały decyzje o wpisie do centralnego rejestru prowadzonego przez Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego.

²⁷ Ogłędziny tych odcinków przeprowadzono w dniu 8 czerwca 2020 r. przy udziale specjalisty w dziedzinie drogownictwa.

trasy rowerowej była w stanie dobrym lub zadowalającym²⁸, za wyjątkiem odcinka 7 i 8 (występowały fragmenty o złym stanie nawierzchni), odcinka 14 i 21 (występowały fragmenty o stanie niezadowalającym) oraz odcinka 31 (niezadowalający stan odcinka). Występujące oznakowanie rozmieszczono w sposób logiczny i uzasadniony oraz w sposób niebudzący wątpliwości orientacyjnych.

Na odcinku 7 i 8 w zarządzie Nadleśnictwa w Narolu nawierzchnia drogi była bitumiczna oraz odcinkowo tłuczniowo-żwirowa. Występowała degradacja nawierzchni bitumicznej przez pojazdy transportu leśnego, stwierdzono ubytki o zasięgu do 70% szerokości jezdni w przekroju, niektóre ubytki poprzeczne były dość głębokie, istotnie obniżające komfort jazdy rowerem (zły stan nawierzchni). Pobocza gruntowe były w dobrym stanie, występowała roślinność niska – głównie trawy. Droga na tych odcinkach przebiegała przez tereny leśne, na poboczach występowała zieleń, nieograniczająca skrajni drogi.

Na odcinku 14 w zarządzie Nadleśnictwa w Lubaczowie na drodze tłuczniowo-żwirowej w stanie zadowalającym, fragmentami w stanie niezadowalającym, gdyż na trasie występowały ubytki o zasięgu do 50% szerokości jezdni w przekroju, stwierdzono nieliczne zastoiska wody, miejscowo występowały ubytki i zniżenia poboczy. Występująca miejscami bujnie wegetująca zieleń utrudniała rowerzystom skorzystanie z poboczy przy wymijaniu się z innym pojazdem.

Na odcinku 17 w zarządzie PZDW jezdnia dostępna była dla rowerzystów na zasadach ogólnych po drodze wojewódzkiej. Droga na tym odcinku była z obustronnymi chodnikami (brak poboczy gruntowych).

Odcinek 21 i 22 stanowił drogę leśną w zarządzie Nadleśnictwa w Lubaczowie (nawierzchnia bitumiczna) w stanie dobrym/zadowalającym. Na odcinku 21 występowały fragmenty o niezadowalającym stanie, stwierdzono pojedyncze ubytki o zasięgu do 50% szerokości jezdni w przekroju, a także nieliczne zastoiska wody. Występująca miejscami bujnie wegetująca zieleń utrudniała rowerzystom skorzystanie z poboczy przy wymijaniu z innym pojazdem.

Na odcinku 24 droga leśna w zarządzie Nadleśnictwa w Lubaczowie dostępna była na zasadach ogólnych, charakteryzowała się bardzo niskim natężeniem ruchu (droga bitumiczna), na drodze zlokalizowano 2 stojaki rowerowe. Występowała bujnie wegetująca zieleń utrudniająca wyminięcie roweru z innym pojazdem.

Na odcinku 27 w zarządzie PZDW trasa dostępna była na zasadach ogólnych po drodze wojewódzkiej o stosunkowo dużym natężeniu ruchu (droga o przekroju szlakowym, obustronne pobocza były w dobrym stanie).

Na odcinku 29, 30, 31 w zarządzie Nadleśnictwa w Lubaczowie nawierzchnia drogi była bitumiczna oraz kruszywowo-tłuczniowo-żwirowa. Na odcinku 29 i 30 stan nawierzchni był dobry/zadowalający. Na odcinku 31 (stan niezadowalający) występowały liczne ubytki o zasięgu do 50% szerokości jezdni w przekroju, nieliczne ubytki dość głębokie, istotnie obniżające komfort przejazdu, stwierdzono również

²⁸ W zależności od natężenia oraz skali uszkodzeń, poszczególne nawierzchnie oceniane są – wg przyjętej na potrzeby kontroli NIK czterostopniowej skali:

- Dobry - występuje nie więcej niż trzy rodzaje uszkodzeń, a ich natężenie oraz stopień szkodliwości jest bardzo mały. Odczuwalny jest komfort w czasie jazdy.
- Zadowalający - występują pojedyncze uszkodzenia, których natężenie oraz skala szkodliwości jest mała. Oznacza to, że natężenie uszkodzenia jest mniejsze niż 10% nawierzchni. Poza nielicznymi nierównościami zachowany jest komfort w czasie jazdy.
- Niezadowalający - występuje wiele uszkodzeń, których natężenie oraz skala szkodliwości jest średnia. Oznacza to, że natężenie uszkodzenia mieści się w przedziale 10-50% nawierzchni. Z powodu licznych nierówność nie jest zachowany komfort w czasie jazdy.
- Zły - występuje wiele rodzajów uszkodzeń, większość z nich występuje w natężeniu oraz skali dużej - oznacza to, że natężenie uszkodzeń jest większe niż 50% nawierzchni. Odczuwalny jest dyskomfort w czasie jazdy.

nieliczne zastoiska wody. Na odcinku 31 były zlokalizowane 3 stojaki rowerowe, w sąsiedztwie stojaków występowała wzmożona wegetacja zieleni. Występująca miejscami bujnie wegetująca roślinność utrudnia wyminięcie roweru z innym pojazdem.

(akta kontroli str. 1136-1137, 1138-1166)

Oględziny szlaku rowerowego na terenie Rejonu Dróg Wojewódzkich w Stalowej Woli²⁹ wykazały, że nawierzchnia trasy rowerowej była w stanie dobrym, a występujące oznakowanie rozmieszczono w sposób logiczny i uzasadniony oraz w sposób niebudzący wątpliwości orientacyjnych.

Nie budziły zastrzeżeń warunki przejazdu przez występujący w ciągu drogi wojewódzkiej nr 858 obiekt mostowy na rzece Tanew oraz warunki przejazdu przez kładkę pieszo-jezdną o konstrukcji stalowej z drewnianym pokładem zlokalizowaną w ciągu drogi wojewódzkiej nr 856 Antoniów-Radomyśl nad Sanem-Rzeczycza Długa. Na ww. kładce występowały urządzenia bezpieczeństwa ruchu w postaci balustrad szczelinowych i bariery na dojazdach do sąsiadującego obiektu mostowego.

(akta kontroli str. 1136-1137, 1167-1186)

Oględziny szlaku rowerowego na terenie Rejonu Dróg Wojewódzkich w Łańcucie, Rejonu Dróg Wojewódzkich w Jarosławiu, Nadleśnictwa w Leżajsku, Nadleśnictwa w Kańczudze oraz Nadleśnictwa w Strzyżowie³⁰ wykazały, że nawierzchnia większości odcinków trasy rowerowej była w stanie dobrym lub zadowalającym. Na dwóch odcinkach stwierdzono fragmenty o niezadowalającym stanie nawierzchni (kruszywowej na odcinku nr 40 i 32) oraz na jednym fragmenty o złym stanie nawierzchni (kruszywowej na odcinku nr 46).

Na odcinku 42 drogi wojewódzkiej nr 884 Przemyśl-Dubiecko-Bachórz-Domaradz rozmieszczenie oznakowania wymaga zweryfikowania i skorygowania w obrębie skrzyżowania z drogą gminną zlokalizowaną na działkach ewidencyjnych nr 833 i 751. Na tym odcinku brak było znaku R-4b³¹, co mogło skutkować dezorientacją rowerzysty.

Na odcinku 40 drogi leśnej w zarządzie Nadleśnictwa Kańczuga nawierzchnia tłuczniowo-żwirowa była w stanie zadowalającym, natomiast nawierzchnia kruszywowa w stanie niezadowalającym. Nawierzchnia na tym fragmencie posiadała liczne drobne uszkodzenia (ubytki do 30% szerokości jezdni), odcinkowo występowała luźna frakcja kruszywa oraz zanieczyszczenie nawierzchni gruntem związane z transportem leśnym. Pobocza gruntowe były w zadowalającym stanie, a oznakowanie szlaku jednoznaczne.

Na odcinku 18 położonym w centrum Dynowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 835 jezdnia dostępna była na zasadach ogólnych. Występowało oznakowanie pionowe szlaku, znak ograniczający dopuszczającą prędkość pojazdu do 40 km/h, na jezdni umieszczono czerwone pasy akustyczno-wibracyjne oraz oznakowanie ostrzegawcze o rowerzystach. Odcinek oznakowany był w sposób jednoznaczny i ułatwiający orientację.

Na odcinku 46 w zarządzie Nadleśnictwa Strzyżów nawierzchnia trasy była tłuczniowo-żwirowa/gruntowo-kruszywowa oraz kruszywowa. Nawierzchnia tłuczniowo-żwirowa/gruntowo-kruszywowa była w stanie zadowalającym, natomiast nawierzchnia kruszywowa w stanie złym. Nawierzchnia kruszywowa posiadała

²⁹ Oględziny przeprowadzono w dniu 10 czerwca 2020 r. przy udziale specjalisty w dziedzinie drogownictwa.

³⁰ Oględziny przeprowadzono w dniu 9 czerwca 2020 r. przy udziale specjalisty w dziedzinie drogownictwa.

³¹ Znak R-4b – zmiana kierunku szlaku rowerowego.

liczne uszkodzenia, ubytki występowały do 70% szerokości jezdni w przekroju, na podjazdach i zjazdach były podłużne rozmycia związane ze spływem wody po nawierzchni. Odcinkowo występowała luźna frakcja kruszywa oraz zanieczyszczenia nawierzchni gruntem, związane z prowadzonym transportem leśnym i wywózką drewna. Przebieg szlaku na tym odcinku był jednoznacznie oznakowany.

Na odcinku 4 w centrum miasta Łańcuta (okolice rynku, obręb skrzyżowania z ul. Tadeusza Kościuszki, droga wojewódzka nr 877) występował konflikt oznakowania zamieszczonego na słupku znaku B-2, które było przesłaniane przez tablice E-2a (tablica kierunku i miejscowości).

Na odcinku 11 w mieście Łańcutie w obrębie skrzyżowania ulicy Kolejowej, Grunwaldzkiej i Składowej (DW 877) wątpliwości budzi wyznaczenie przejazdu rowerowego wraz z przejściem dla pieszych w obrębie tej ulicy. Przejście/przejazd prowadzi do opaski z kostki brukowej o szerokości ok. 0,5 m. W ciągu tego odcinka występuje obiekt inżynierski – most na rzece Mikośka (warunki przejazdu przez obiekt – bez zastrzeżeń).

Na odcinku 32 w zarządzie Nadleśnictwa Leżajsk (gmina Rakszawa i Leżajsk) nawierzchnia tłuczniowo-żwirowa była w stanie zadowalającym, natomiast nawierzchnia kruszywowa była w stanie niezadowalającym (posiadała nieliczne drobne uszkodzenia – ubytki sięgały do 20% szerokości jezdni w przekroju). Przebieg szlaku na tym odcinku był jednoznacznie oznakowany. Stan wyposażenia i utrzymania MOR w miejscowości Brzoza Królewska nie budził zastrzeżeń.

(akta kontroli str. 1136-1137, 1187-1215)

Dyrektor PZDW Piotr Miąso wyjaśnił, że oznakowanie ścieżki rowerowej na odcinku 42 jest zgodne ze Stałą Organizacją Ruchu, lecz brak było tabliczki R-4b (kierunek w lewo), co mogło zasugerować błędną interpretację o niewłaściwym rozmieszczeniu oznakowania. Znak ten zostanie niezwłocznie uzupełniony.

Dyrektor PZDW wyjaśnił, że poprawiono oznakowanie na odcinku 4 w centrum Łańcuta (do wyjaśnień załączono dokumentację fotograficzną).

Dyrektor PZDW w sprawie ustaleń podczas oględzin w Łańcutie w obrębie ulicy Kolejowej wyjaśnił, że przedmiotowe rozwiązanie wprowadzone w Stałej Organizacji Ruchu jest najbardziej bezpieczne dla rowerzysty na bardzo ruchliwym skrzyżowaniu ulicy Kolejowej, Grunwaldzkiej i Składowej.

(akta kontroli str. 1298-1300)

W sprawie stanu nawierzchni na terenie 8 odcinków leśnych Szlaku zarządzanych przez Nadleśnictwa w Narolu, Lubaczowie, Kańczudze, Leżajsku oraz Strzyżowie (na 3 odcinkach występowały fragmenty o złym stanie nawierzchni, na 4 fragmenty o niezadowalającym stanie nawierzchni, jeden cały odcinek - tj. nr 31 na terenie Nadleśnictwa w Lubaczowie był w niezadowalającym stanie) oraz występowania na 6 odcinkach leśnych Szlaku (Nadleśnictwo w Lubaczowie) bujnie rosnącej zieleni utrudniającej rowerzystom skorzystanie z poboczy przy wymijaniu się z innym pojazdem Dyrektor PZDW Piotr Miąso wyjaśnił, że rowerzysta w czasie jazdy na tych odcinkach ma zapewniony lub zachowany komfort, stan tych odcinków zostanie poprawiony zgodnie z zapisami protokołów z przeglądów gwarancyjnych³².

(akta kontroli str.1301-1319)

³² Do wyjaśnień załączono protokoły przeglądu gwarancyjnego przeprowadzone na odcinkach leśnych Nadleśnictwa w Narolu, Lubaczowie, Kańczudze, Strzyżowie, Leżajsku z maja i czerwca 2020 r. z wyznaczonymi terminami na wykonanie napraw (do 30 sierpnia 2020 r. lub 30 grudnia 2020 r.).

4.

Wskaźniki produktu wykazane we wniosku o dofinansowanie projektu (wartości docelowe) obejmowały: wykonanie 428,208 km oznakowanej trasy rowerowej, wybudowanie 78,820 km asfaltowych ścieżek rowerowych, 12,726 km ciągów pieszo-rowerowych (adaptacja/przebudowa chodnika), przebudowa 48,060 km dróg gruntowych, wybudowanie 5,332 km dróg tłuczniowych, wykonanie 0,083 km dróg z rekomendowanym pasem/pasami dla rowerów, przebudowa 30 szt. skrzyżowań i 18 szt. obiektów inżynierskich, wybudowanie 6 szt. obiektów inżynierskich (kładek), przygotowanie 48 szt. MOR-ów, ustawienie 103 stojaków rowerowych.

Wskaźniki rezultatu projektu zamieszczone we wniosku o dofinansowanie projektu (wartości docelowe) były następujące: liczba udostępnionych atrakcji turystycznych – 130 szt., liczba nowych miejsc noclegowych – 1.018 szt., liczba nowych miejsc pracy w sekcji I PKD 2007 – 333 szt.

Wskaźniki produktu w toku realizacji projektu uległy modyfikacji – tak w nazewnictwie, jak i w wartościach docelowych. Całkowicie zrezygnowano ze wskaźników rezultatu. Podstawą do tej zmiany były ustalenia aneksu nr 5 z dnia 31 grudnia 2015 r. do umowy o dofinansowanie projektu *Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej – województwo podkarpackie*³³. Wskaźniki projektu według zmienionego pkt E *Wskaźniki projektu* załącznika nr 4 do umowy, czyli wniosku o dofinansowanie projektu były następujące:

- długość nowych wytyczonych i oznakowanych tras rowerowych – wartość docelowa – 459,146 km,
- długość nowych utwardzonych ścieżek rowerowych – wartość docelowa – 115,125 km,
- długość dróg przebudowanych na potrzeby trasy rowerowej – wartość docelowa – 11,493 km,
- liczba wybudowanych lub przebudowanych obiektów inżynierskich - wartość docelowa – 54 szt.,
- liczba skrzyżowań będących przedmiotem działań inwestycyjnych – wartość docelowa – 73 szt.),
- liczba Miejsc Obsługi Rowerzystów – wartość docelowa – 50 szt.

Wartości wskaźników produktu na dzień 31 grudnia 2015 r. na podstawie protokołów odbioru i inwentaryzacji powykonawczej wynosiła:

- długość nowo wytyczonych i oznakowanych tras rowerowych – 458,65 km (poniżej wartości docelowej wynoszącej 459,146 km),
- długość nowych utwardzonych ścieżek rowerowych – 114,764 km (poniżej wartości docelowej wynoszącej 115,125 km),
- długość dróg przebudowanych na potrzeby trasy rowerowej – 11,493 km (równa wartości docelowej wynoszącej 11,493 km),
- liczba wybudowanych lub przebudowanych obiektów inżynierskich - 53 szt. (poniżej wartości docelowej wynoszącej 54 szt.),
- liczba skrzyżowań będących przedmiotem działań inwestycyjnych – 73 szt. (równa wartości docelowej wynoszącej 73 szt.),
- liczba Miejsc Obsługi Rowerzystów – 50 szt. (równa wartości docelowej wynoszącej 50 szt.).

³³ Zgodnie z pismem PARP z dnia 3 grudnia 2015 r. znak DPI-15.10-512-3/12-PaK przed zakończeniem realizacji projektu wystąpiła konieczność zawarcia aneksu porządkującego realizację rzeczowo-finansową projektu, w tym ostateczne wartości wskaźników produktu.

Stopień realizacji ww. wskaźników na koniec 2015 r. wynosił odpowiednio: 99,89 %, 99,69 %, 100 %, 98,15 %, 100 %, 100 %.

Powyższe wskaźniki uległy poprawie w 2016 r. z uwagi na zakończenie realizacji budowy obiektu nr 88_2, skutkiem czego wszystkie wskaźniki osiągnęły 100 % wartości docelowej - długość nowo wytyczonych i oznakowanych tras rowerowych wzrosła do 459,146 km (100 % wartości docelowej), wskaźnika – długość nowych utwardzonych ścieżek rowerowych wzrosła do poziomu 115,125 km (100 % wartości docelowej), zaś wskaźnika - liczba wybudowanych lub przebudowanych obiektów inżynierskich wzrosła do poziomu 54 szt. (100 % wartości docelowej).

(akta kontroli str. 376-397, 817, 832-852)

Zgodnie z § 17 ust. 1 pkt 3 umowy o dofinansowanie projektu *Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej – województwo podkarpackie* - beneficjent (Województwo Podkarpackie) zobowiązało się do pomiaru wartości wskaźników zawartych we wniosku o dofinansowanie Projektu, osiąganych w trakcie realizacji Projektu i po jego zakończeniu, w pierwszej kolejności obowiązkowych wskaźników z listy wskaźników zaimplementowanych do KSI SIMIK 07-13 oraz wskaźników dodatkowych wybranych przez beneficjenta w celu precyzyjnego opisanie efektów rzeczowych oraz procesu realizacji projektu.

Zarząd Województwa Podkarpackiego uchwałą nr 99/2301/11 z dnia 14 grudnia 2011 r. przekazał do PZDW realizację tego projektu, w tym m.in. w zakresie monitorowania postępów w realizacji projektu i sprawozdawczości.

Dyrektor PZDW Piotr Miąso wyjaśnił, że PZDW nie jest w stanie odpowiedzieć wprost na zadane pytanie - w jaki sposób i czy dokonywano pomiaru wartości wskaźników (obowiązkowych z listy wskaźników zaimplementowanych do KSI SIMIK 07-13 oraz wskaźników dodatkowych, wybranych w celu precyzyjnego opisanie efektów rzeczowych oraz procesu realizacji projektu) zawartych we wniosku o dofinansowanie projektu w trakcie realizacji projektu i po jego zakończeniu. Z informacji uzyskanych od pracowników PARP wynika, że system KSI nie jest już utrzymywany i nie ma już do niego dostępu.

(akta kontroli str. 63, 79, 1218-1224)

Podstawową formą monitorowania oraz utrzymania wskaźników produktu w okresie objętym kontrolą były przeglądy gwarancyjne.

Analizą objęto wszystkie protokoły przeglądów gwarancyjnych odcinków szlaku rowerowego na utrzymaniu PZDW. W przypadku odcinków I, II, IV, V oraz obiektu nr 12 przeglądy gwarancyjne w latach 2016-2019 wykonywano dwa razy w roku. Łącznie na tych odcinkach przeprowadzono 40 przeglądów gwarancyjnych.

W przypadku odcinka III w latach 2016-2019 przeprowadzono jeden przegląd gwarancyjny (w dniu 11 kwietnia 2017 r.). Trasa rowerowa na odcinku III w miejscowości Dynów przebiega na zasadach ogólnych wspólnie z innymi uczestnikami ruchu po drodze wojewódzkiej 835. Na tym odcinku przyjęto kategorię I.1 – oznakowanie pionowe oraz oznakowanie poziome dla dwóch kierunków (gwarancja wynosiła min. 12 miesięcy na oznakowanie poziome cienkowarstwowe oraz 24 miesięcy na oznakowanie grubowarstwowe).

W 27 spośród 41 protokołów przeglądów gwarancyjnych trasy rowerowej będącej na utrzymaniu PZDW nie stwierdzono żadnych usterek.

W pozostałych 14 protokołach stwierdzono usterki, w związku z czym wydano zalecenia, np.:

- uzupełnić brakujące tablice R-4,

- uszczelnić nawierzchnię jezdni przy kratkach ściekowych, zaspoinować i uzupełnić nawierzchnię jezdni przy wpustach drenażowych,
- uzupełnić umocnienie skarpy oraz dno rowu przy przepuszczeniu płytami ażurowymi, zabezpieczyć skarpe rowu od strony drogi wojewódzkiej przed rozmywaniem przez wody opadowe, uzupełnić ubytki kruszywa w poboczach drogi pomiędzy nawierzchnią drogi wojewódzkiej a ścieżką rowerową, uzupełnić grunt na skarpach rowu na dojazdach do kładki, uzupełnić rozmyty grunt przy wylocie przepustu,
- zlikwidować pęknięcia nawierzchni, przerosty roślin przez warstwę bitumiczną trasy, wzmocnić blachy na zjazdach do posesji,
- zlikwidować rozmycia skarp nasypów na dojazdach do kładki, odmulić rów u podnóża skarpy,
- dokonać poprawek malarskich konstrukcji kładki rowerowej.

W żadnym z analizowanych protokołów z przeglądów gwarancyjnych nie odnotowano, iż wykonawca nie zrealizował zaleceń Komisji.

Analizą w zakresie dokonywania przeglądów gwarancyjnych objęto również przeglądy gwarancyjne trasy rowerowej po drogach leśnych należących do Nadleśnictwa w Narolu, Lubaczowie, Kańczudze, Strzyżowie i Leżajsku.

Przeglądy te także przeprowadzane były dwa razy do roku - łącznie w latach 2016-2019 w ww. Nadleśnictwach wykonano 40 przeglądów gwarancyjnych (po 8 w każdym Nadleśnictwie).

W 9 spośród 40 protokołów przeglądów gwarancyjnych nie stwierdzono usterek.

W pozostałych 31 stwierdzono usterki, skutkiem czego zalecono np.:

- uzupełnić lokalne ubytki w nawierzchni z kruszywa łamanego,
- ścierać zawyżone pobocza celem odwodnienia nawierzchni,
- poprawić lokalnie odwodnienie celem likwidacji zastoisk wody,
- uzupełnić brakujące oznakowanie pionowe,
- poprawić pobocza na całej długości odcinka, uporządkować teren,
- poprawić pojedyncze wyboje nawierzchni z kruszywa łamanego,
- poprawić obudowy na worki na śmiecie w MOR.

W 4 spośród ww. 31 protokołów stwierdzono, że wykonawca nie zrealizował zaleceń z poprzednich przeglądów gwarancyjnych z następujących dat:

- 23 października 2018 r. – Nadleśnictwo w Lubaczowie (w kolejnym protokole z dnia 6 maja 2019 r. stwierdzono takie same usterki jak w protokole z dnia 23 października 2018 r. oraz nowe dotyczące pobocza i odwodnienia trasy, przegląd gwarancyjny z dnia 1 października 2019 r. również zawiera usterki dotyczące nawierzchni i pobocza),
- 23 października 2017 r.³⁴ – Nadleśnictwo w Strzyżowie,
- 22 października 2018 r. – Nadleśnictwo w Strzyżowie,
- 15 maja 2019 r. – Nadleśnictwo w Strzyżowie.

(akta kontroli str. 398-498, 775-780, 966-967, 1014-1024)

Dyrektor PZDW Piotr Miąso wyjaśnił, że monitorowanie wskaźników produktu dotyczących szlaku rowerowego odbywało się podczas przeglądów gwarancyjnych, a także poprzez przeglądy dróg wojewódzkich dokonywanych przez uprawnionych pracowników Rejonów Dróg Wojewódzkich. Ponadto zgodnie z przyjętą w PZDW polityką pracownicy Rejonów Dróg Wojewódzkich prowadzą objazdy dróg wojewódzkich, które są wpisywane do księgi objazdu drogi wojewódzkiej.

³⁴ Zgodnie z pismem wykonawcy z dnia 8 stycznia 2018 r. usterki z protokołu gwarancyjnego z dnia 23 października 2017 r. zostały wykonane.

Dyrektor PZDW wyjaśnił, że zalecenia zamieszczone w protokołach przeglądów gwarancyjnych szlaku rowerowego we właściwości PZDW dotyczyły poszczególnych wykonawców, po kolejnym przeglądzie komisja oceniała wykonanie poleceń i usterek z poprzednich przeglądów.

Dyrektor PZDW w sprawie zapisów w protokołach gwarancyjnych dotyczących odcinków szlaku rowerowego będących na utrzymaniu partnerów projektu wyjaśnił, że *generalnie uwagi zawarte w protokołach z przeglądów gwarancyjnych szlaku na ciągach dróg gminnych, powiatowych i innych dotyczyły prac objętych gwarancją. W protokołach nie były wpisywane zalecenia, które ma wykonywać partner projektu. W przypadku problemów wynikających z obowiązku wykonania napraw gwarancyjnych wykonawca był informowany, że przy braku wykonania naprawy, PZDW będzie zmuszony do wykorzystania polis gwarancji ubezpieczeniowych właściwego usunięcia wad i usterek lub wykorzystania pieniędzy z zabezpieczenia należytego wykonania umowy.*

Dyrektor PZDW wyjaśnił, że podczas przeprowadzanych przeglądów występowały sytuacje, że wykonawca był wzywany do usunięcia usterek, były one usuwane albo w wyznaczonym terminie albo później po interwencjach PZDW. Na chwilę obecną nie było przypadku skorzystania z polisy gwarancji ubezpieczeniowych właściwego usunięcia wad i usterek oraz z zabezpieczenia należytego wykonania umowy. Usterki były usuwane przez wykonawców, natomiast możliwość skorzystania z przedmiotowych sankcji pozostawiono na koniec okresu gwarancji.

Z wyjaśnień Dyrektora PZDW wynika, że na drugą połowę maja 2020 r. planowany jest ostatni przegląd gwarancyjny połączony z przeglądem zachowania i utrzymania trwałości projektu³⁵. Po tym przeglądzie zostaną wyznaczone terminy na usunięcie ewentualnych usterek, których nieusunięcie spowoduje skorzystanie z sankcji wobec wykonawców. Taka metodologia pozwala na zabezpieczenie możliwości skorzystania z gwarancji na sam koniec okresu gwarancyjnego.

W sprawie ustaleń protokołów gwarancyjnych przeprowadzonych w Nadleśnictwie w Lubaczowie i Strzyżowie (opisanych powyżej) Dyrektor PZDW wyjaśnił, że kolejne protokoły przeglądów gwarancyjnych potwierdzały jedynie występowanie nowo powstałych ubytków w nawierzchni kruszywa, a nie występowanie tych samych ubytków. Występowały one w kolejnych latach głównie w wyniku eksploatacji tych dróg przez pojazdy Nadleśnictwa, transportu leśnego lub powstałych w wyniku wiosennych przełomów. Remonty te wykonywane były wspólnym wysiłkiem przez wykonawcę i Nadleśnictwo. Zakres prac obejmujących ścinanie zawyżonych poboczy oraz likwidacji zastoisk wody związany jest z bieżącym utrzymaniem dróg. Zamawiający nie miał bezpośrednich podstaw do uruchomienia procedury wykorzystania polis gwarancyjnych.

(akta kontroli str. 499-773, 818-821, 822-831, 1014-1024)

PZDW w okresie objętym kontrolą nie przekazywał do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego³⁶ informacji w zakresie osiąganych wartości wskaźników i efektów trwałości projektu.

Informacje w zakresie efektów trwałości projektu oraz osiągniętych wskaźników przekazywane były przez PZDW do PARP: za 2016, 2017 rok w formie ankiety

³⁵ Przeglądy te zostały przeprowadzone w maju lub czerwcu 2020 r.

³⁶ Zwanego dalej „Urzędem Marszałkowskim”.

wypełnianej na stronie internetowej PARP³⁷, zaś za 2018 i 2019 rok w ankiecie dostępnej w formie arkusza kalkulacyjnego Excel³⁸.

W dniu 9 kwietnia 2020 r. PARP przekazał drogą mailową podsumowanie monitoringu efektów i trwałości projektu *Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej – województwo podkarpackie*. W podsumowaniu tym wskazano m.in., że cele projektu zostały zachowane po jego zakończeniu, a także, że w okresie sprawozdawczym wartość wskaźników produktu została zachowana na poziomie nie niższym niż wskazany we wniosku o płatność końcową.

(akta kontroli str. 899-936)

Odbioru poszczególnych odcinków trasy rowerowej dokonywano na podstawie protokołów końcowego odbioru robót.

Protokoły te podpisywane były przez Komisję w składzie – przedstawiciel wykonawcy inwestycji, Inżynier Kontraktu, przedstawiciel Zamawiającego (PZDW), przedstawiciel partnera projektu.

W protokołach końcowego odbioru robót wskazywano m.in. przedmiot i zakres robót, lokalizację trasy rowerowej (np. odcinek zlokalizowany przy drodze wojewódzkiej nr 856 w km od 50+105 – 50+211; 50+692 – 50+800; 53+711 – 53+770), datę zakończenia robót, decyzję o odebraniu robót bez uwag lub odebraniu robót z uwagami.

Analiza protokołów końcowego odbioru robót trasy we właściwości PZDW (10 protokołów) oraz Nadleśnictwa w Narolu, Kańczudze, Strzyżowie, Leżajsku wykazała, że wyznaczony wykonawcy zakres robót został odebrany bez uwag. W jednym przypadku (dotyczącym Nadleśnictwa w Lubaczowie) Komisja w protokole z dnia 29 października 2015 r. wskazała, że należy „dogęścić pobocza str. L+P odc. nr 14, termin wykonania 31 maja 2016 r.”³⁹

Załącznikiem do protokołów odbioru robót był tzw. Operat kolaudacyjny zawierający: dokumentację projektową, opis techniczny, specyfikacje techniczne wykonania odbioru robót, karty zatwierdzenia materiałów, dziennik budowy, pomiary kontrolne oraz wyniki badań laboratoryjnych, deklaracje zgodności lub certyfikaty zgodności wbudowanych materiałów, opinię technologiczną (w przypadku obiektów), dokumentację fotograficzną, inwentaryzację powykonawczą.

(akta kontroli str. 774, 853-881, 882-898)

Kontrolą objęto również dwa protokoły odbioru końcowego robót w gminie Krzywca, w tym odcinka II (roboty odebrano bez uwag) oraz obiektu 88_1 (przedmiot i zakres robót: roboty pomiarowe, wykonanie remontu podpór, wykonanie remontu konstrukcji nośnej i lin stalowych, roboty w zakresie wyposażenia obiektu, wymianą pokładu drewnianego, roboty wykończeniowe - roboty odebrano bez uwag).

Obiekt mostowy nr 88_1 w miejscowości Bachów nad rzeką San wraz z przyległymi odcinkami trasy rowerowej na jej łącznym odcinku od km 82+898 do km 83+079,6 jest kładką 2-przęsłową o konstrukcji stalowej podwieszanej do 8-miu lin nośnych, po 4 liny na stronę obiektu. Pomost w części nadrzecznej składa się z segmentów

³⁷ Ze względu na wypełnianie ankiety na stronie internetowej PARP brak było możliwości ustalenia jakie dane były zamieszczane w ankiecie.

³⁸ Departament Dróg i Publicznego Transportu Drogowego Urzędu Marszałkowskiego przesyłał do PZDW dane w zakresie liczby nowych miejsc noclegowych, liczby udostępnionych atrakcji turystycznych, liczby nowych miejsc pracy w sekcji I PKD - dane te wpisywane były następnie przez PZDW w ankiecie na stronie internetowej PARP.

³⁹ W kolejnym protokole przeglądu gwarancyjnego z dnia 25 października 2016 r. dróg leśnych należących do partnera projektu (Nadleśnictwa w Lubaczowie) nie wykazano uwag w zakresie prac naprawczych na poboczach drogi na odcinku 14 oraz pozostałych (nr 21, 24, 30, 31).

połączonych ze sobą przegubowo. Całkowita długość obiektu w skrajnych zakotwieniach wynosi 235,24 m, światło poziome między balustradami wynosi 2,30 m w przęśle najazdowym i 2 m w przęśle nurtowym (szerokość pasa komunikacyjnego wynosi 2 m).

W protokołach gwarancyjnych obiektu nr 88_1 znajdują się następujące usterki (m.in.):

- protokół z dnia 30 czerwca 2016 r. – brak oznakowania pionowego⁴⁰ przed kładką znakami B-3c (po obu stronach kładki), z uwagi na odbywający się ruch pojazdów mechanicznych nastąpiło uszkodzenie dyliny drewnianej na pomoście, wymagana wymiana pojedynczych dylin drewnianych na pomoście, występują mechaniczne otarcia powłoki malarskiej konstrukcji,
- protokół z dnia 5 kwietnia 2017 r. – należy uzupełnić i przełożyć dylinę drewnianą na środkowym odcinku dojazdu do kładki,
- protokół z dnia 24 października 2018 r. – poprawić dylinę na kładce,
- protokół z dnia 8 maja 2019 r. – poprawić i uzupełnić lokalne przesunięcia w dylinie drewnianej pomostu.

W protokole przeglądu gwarancyjnego z dnia 2 października 2019 r. nie stwierdzono żadnych usterek.

(akta kontroli str. 937-965)

Dyrektor PZDW Piotr Miąso w sprawie ustaleń wynikających z protokołów przeglądów gwarancyjnych kładki rowerowej w miejscowości Bachów wyjaśnił, że zarządcą drogi gminnej nr 116215R oraz obiektu 88_1 jest gmina Krzywca, wobec powyższego pytanie - dlaczego po stwierdzeniu uszkodzeń kładki i balustrady, wskazujące na niewłaściwe użytkowanie obiektu nie wdrożono i nie zainstalowano zapór uniemożliwiających wjazd na kładkę przez samochody lub inne pojazdy mechaniczne należy skierować do zarządcy tego obiektu.

Dyrektor PZDW Piotr Miąso wyjaśnił, że zgodnie z umową w sprawie określenia zasad współpracy przy realizacji projektu „Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej” zapewnienie trwałości rezultatów projektu na swoim obszarze przez okres 5 lat od finansowego zakończenia projektu należy do gminy Krzywca. PZDW może jedynie pisemnie wezwać gminę do wprowadzenia rozwiązań, które będą miały na celu zachowanie bezpieczeństwa podczas przejazdu rowerzystów przez obiekt 88_1. Dyrektor PZDW wyjaśnił, że wystosuje pismo do właściwego Komendanta Policji o skierowanie wzmożonych kontroli na przedmiotowym obiekcie.

Do wyjaśnień Dyrektora PZDW załączono protokół ze spotkania Rady Projektu w systemie zaprojektuj i wybuduj – obiekt 88_1 i 96 z dnia 10 września 2015 r., w którym zapisano, że w zatwierdzonej dla Bachowa Stałej Organizacji Ruchu (SOR) zlokalizowane są żelbetowe słupki zabezpieczające przed wjazdem na obiekt.

W kolejnym protokole Rady Projektu z dnia 8 października 2015 r. znajduje się zapis, że *projekt SOR w Bachowie – projekt zamienny wykonany przez gminę jest zatwierdzony i zostanie przekazany o realizacji*. W obu ww. spotkaniach brali udział m.in. przedstawiciel gminy Krzywca, przedstawiciele wykonawcy, kierownik budowy oraz przedstawiciele PZDW. Dokument, o którym mowa powyżej, tj. SOR dla obiektu 88_1 został opracowany przez Urząd Gminy w Krzywcy we wrześniu 2015 r. Starosta Przemyski zatwierdził ten dokument w dniu 9 października 2015 r. W projekcie tym nie ma żadnych zapór przed wjazdem samochodów lub innych pojazdów mechanicznych na kładkę. W SOR przed wjazdem na kładkę zaprojektowano jedynie (po obu stronach kładki) znak B-3c.

(akta kontroli str. 969-1013)

⁴⁰ Zgodnie z zatwierdzoną Stałą Organizacją Ruchu dla obiektu 88_1 w obrębie obiektu inżynierskiego występują dwa znaki B-3c (po każdej stronie kładki).

Dyrektor PZDW Piotr Miąso w odpowiedzi na pytanie – czy w PZDW znajduje się kopia projektu Stałej Organizacji Ruchu⁴¹ z zaprojektowanymi żelbetonowymi słupkami zabezpieczającymi wjazd pojazdów mechanicznych na kładkę, wyjaśnił, że w archiwum PZDW znajduje się jedynie ostateczny zatwierdzony projekt Stałej Organizacji Ruchu dla obiektu 88_1, przesłany przez Wójta Gminy Krzywca pismem z dnia 1 października 2015 r.

Dyrektor PZDW wyjaśnił, że pracownicy PZDW nie są i nie byli uprawnieni do wyrażania sprzeciwu w zakresie braku w projekcie SOR zapór zabezpieczających, kwestia ewentualnych zapór należy do partnera projektu – Gminy Krzywca.

(akta kontroli str. 1216-1217)

W uzupełnieniu do ww. wyjaśnień Dyrektor PZDW przedłożył kontrolującemu Stałą Organizację Ruchu zatwierdzoną przez Starostę Przemyskiego w dniu 9 września 2015 r., przekazaną do PZDW przez wykonawcę obiektu 88_1 w miejscowości Bachów. W dokumencie tym zapisano, że *w celu uniemożliwienia poruszania się na obiekcie pojazdów silnikowych oraz zapewnienia zwiększonego bezpieczeństwa użytkownikom kładki pieszko-rowerowej, zaprojektowano w osi wjazdów na obiekt (w km 83+898 oraz w km 83+081) żelbetowe słupki blokujące o przekroju 15x15, wysokości 80 cm.*

(akta kontroli str. 1225-1236)

W okresie objętym kontrolą do PZDW wpłynęła jedna skarga w zakresie zarządzania Szlakiem, w tym jego utrzymania i wykorzystania.

Skargę tę drogą elektroniczną (w dniu 13 maja 2019 r.) do Urzędu Marszałkowskiego złożyła PARP⁴². Przedmiotem skargi było zdewastowanie drogi dla rowerzystów w powiecie przemyskim w gminie Stubno przez ciężki sprzęt (trasa była niebezpieczna dla rowerzystów).

PZDW w odpowiedzi z dnia 16 maja 2019 r. udzielonej do Departamentu Dróg i Publicznego Transportu Drogowego Urzędu Marszałkowskiego poinformował, że *w dniu 7 maja 2019 r. odbył się przegląd gwarancyjny przy udziale Wykonawcy, przedstawiciela Inżyniera Kontraktu oraz partnera projektu, który odpowiedzialny jest za bieżące utrzymanie i za utrzymanie trwałości projektu na drogach, które pozostają w jego zarządzie. Podczas tego przeglądu stwierdzono uszkodzenie nawierzchni trasy oraz podjęto decyzję o uzupełnieniu lokalnych ubytków nawierzchni z kruszywa łamanego i powierzchniowe utrwalenie emulsją. Czynności w postaci wykonania prac naprawczych zostały wyznaczone z terminem do dnia 30 czerwca 2019 r. W piśmie z dnia 16 maja 2019 r. poinformowano jednocześnie, że po tym terminie zostanie przeprowadzony kolejny przegląd, którego zadaniem będzie sprawdzenie wykonanych prac.*

W dniu 2 października 2019 r. przeprowadzono kolejny przegląd gwarancyjny, w którym nadal stwierdzono występowanie lokalnych ubytków w nawierzchni z kruszywa łamanego. Komisja zaleciła uzupełnić te ubytki, a termin wykonania prac naprawczych wyznaczono do dnia 15 listopada 2019 r. Występowanie ubytków w nawierzchni trasy stwierdzano także w protokołach gwarancyjnych z lat 2017-

⁴¹ Zwanej dalej „SOR”

⁴² PZDW otrzymał skargę do wiadomości.

2018, tj. w protokole z dnia 5 kwietnia 2017 r.⁴³, 10 października 2017 r.⁴⁴, 26 kwietnia 2018 r.⁴⁵

(akta kontroli str. 781-798, 968)

Dyrektor PZDW Piotr Miąso wyjaśnił, że odcinek trasy rowerowej na terenie gminy Stubno biegnie od km 8+750 do 14+500 po drodze gminnej o istniejącej nawierzchni z płyt betonowych, przyjęto kategorię IV.1-5 polegającą na ułożeniu górnej warstwy z kruszywa łamanego 0/32 o grubości 15 cm oraz powierzchniowe utwardzenie (emulsja+grys) na szerokości 3 m. Trasa rowerowa Green Velo przeprowadzona została po istniejącej drodze gminnej ogólnodostępnej, służącej głównie jako dojazd do przyległych pól uprawnych. Stąd też w wyniku eksploatacji drogi ciężkim sprzętem rolniczym (szczególnie w sezonie wiosennym i jesiennym, gdy występuje większa intensywność opadów powodująca rozmakanie i osłabienie korpusu drogowego) występują uszkodzenia w nawierzchni z kruszywa. Wspomniana interwencja z dnia 13 maja 2019 r. miała miejsce w sezonie wiosennym. (...). Zalecenia Komisji dotyczyły Wykonawcy robót objętych gwarancją. Prace te zostały wykonane w zaleconym terminie i odebrane przez Partnera⁴⁶. W wyniku dalszego użytkowania drogi nastąpiły kolejne nowe uszkodzenia nawierzchni, wskazane w protokole z przeglądu jesiennego z dnia 2 października 2019 r. Jednakże z uwagi na okres jesienny zalecono wykonawcy tylko uzupełnienie ubytków nawierzchni. Ponieważ powyższe uszkodzenia występują głównie wskutek normalnej eksploatacji drogi, a nie z powodu wad wykonawczych, prace te mają charakter utrzymaniowy. Powyższe uszkodzenia występują sezonowo, na skutek eksploatacji ciężkim sprzętem, jak wykazują protokoły z lat poprzednich. Wobec powyższego nie można w tym przypadku stwierdzić braku skuteczności zaleceń komisji dokonującej przeglądu gwarancyjnego.

(akta kontroli str. 799-802)

Dyrektor PZDW Piotr Miąso wyjaśnił, że na etapie projektowania trasy rowerowej w Gminie Stubno była wiedza, iż trasa ta będzie wykorzystywana również, jako dojazd rolnikom do okolicznych pól uprawnych. Trasa rowerowa została przeprowadzona po drodze gminnej, gdyż zaprojektowano ominięcie DK 28, gdzie występuje duże natężenie ruchu na drodze dojazdowej do przejścia granicznego w Medyce oraz ze względu na możliwość przekroczenia rzeki San jedynie kładką pieszo-rowerową w miejscowości Nakło. Ewentualna zmiana przebiegu trasy rowerowej wpływać będzie na zachowanie bezpieczeństwa.

W zakresie zastosowania innego rozwiązania niż przetrasowanie szlaku Dyrektor PZDW wyjaśnił, że zarządcą przedmiotowej drogi jest Urząd Gminy w Stubnie.

(akta kontroli str. 803-805)

⁴³ W protokole zalecono m.in. wyremontować występujące ubytki nawierzchni z kruszywa łamanego,

⁴⁴ W protokole zalecono m.in. wyremontować występujące w jezdni ubytki nawierzchni z kruszywa łamanego, zlikwidować lokalne zastoiska wody, w protokole znajduje się uwaga wykonawcy, iż prace polegające na utrzymaniu drogi nie należą do jego obowiązków.

⁴⁵ W protokole stwierdzono m.in. występowanie lokalnych ubytków nawierzchni z kruszywa łamanego, które zostaną uzupełnione przez gminę Stubno, w uwagach zapisano, że wykonawca ustali z gminą konkretny termin wykonania remontu nawierzchni. Zgodnie z pismem wykonawcy z dnia 21 czerwca 2018 r. zalecenia z przeglądu gwarancyjnego z dnia 26 kwietnia 2018 r. zostały wykonane.

⁴⁶ Zgodnie z notatką z dnia 28 czerwca 2019 r. spisana przez wykonawcę i partnera projektu usterki i poprawki wyszczególnione w protokole przeglądu gwarancyjnego z dnia 7 maja 2019 r. zostały wykonane.

Wójt Gminy Stubno wyjaśnił⁴⁷, że nie ma możliwości przetrasowania aktualnej trasy szlaku rowerowego na terenie gminy, najrozsądniejszym rozwiązaniem byłoby położenie nawierzchni asfaltowo-bitumicznej, co przyczyniłoby się do poprawy stanu nawierzchni drogi i jej utrzymania, a ruch odbywałby się na zasadach ogólnych wspólnie z innymi uczestnikami, w tym także z pojazdami i sprzętem rolniczym. Gmina czyni wszelkie starania, aby ścieżka rowerowa była utrzymana w jak najlepszym stanie technicznym, począwszy od roku 2016 do 2020 wykonano koszenie poboczy, łatanie ubytków kruszywem, odśnieżanie i utrzymanie oznakowania pionowego. Biorąc pod uwagę fakt, w jakiej technologii została wykonana ta droga, gmina nie jest w stanie wykonać innego remontu, a działania na przyszłość to utrzymanie bieżące w takim standardzie jak do tej pory.

Wójt Gminy Stubno wyjaśnił ponadto, że Gmina zwracała się w 2018 r. do Urzędu Marszałkowskiego z prośbą o interwencję w PZDW w zakresie złego stanu technicznego nawierzchni drogi gminnej, stanowiącej odcinek trasy rowerowej. W załączonym do wyjaśnień Wójta Gminy Stubno piśmie z dnia 11 stycznia 2018 r. zapisano, iż *na etapie projektowania i wykonawstwa wiadomo było, że będą ją wykorzystywać rolnicy, jako dojazd do pól uprawnych.*

(akta kontroli str. 806-816)

W zakresie odnotowanych problemów dotyczących utrzymania i zarządzania Szlakiem stwierdzono, że tego typu problemy wystąpiły także w Gminie Radymno.

Gmina Radymno poinformowała PZDW⁴⁸, że odcinek trasy rowerowej przebiegający przez drogę leśną – gruntową jest mało atrakcyjny dla rowerzystów. Trasa rowerowa służy okolicznym rolnikom, jako jedyna droga prowadząca do ich pól, a także do Nadleśnictwa. Ciężkie tabory przejeżdżające tą drogą powodują jej dewastację, a wszelkie próby ograniczenia wjazdu tych pojazdów są bezskuteczne. W dniu 19 czerwca 2019 r. Gmina Radymno poinformowała PZDW o wprowadzeniu tymczasowej zmiany trasy rowerowej na tym odcinku. Informację o wprowadzeniu tymczasowego objazdu na trasie rowerowej w miejscowości Młyny na odcinku leśnym (*ze względu na fatalny stan drogi*) przekazano drogą mailową (załączając mapkę z zaproponowanym objazdem).

(akta kontroli str. 1262-1265)

Dyrektor PZDW Piotr Miąso wyjaśnił, że alternatywny przebieg trasy rowerowej został zaproponowany tymczasowo przez Gminę Radymno. Na taki przebieg została wydana telefoniczna zgoda z zastrzeżeniem, że przedmiotowy alternatywny przebieg zostanie wprowadzony jedynie okresowo w związku z intensywnymi opadami deszczu powodującymi utrudniony przejazd dla rowerzystów na terenie gminy. Nie była prowadzona korespondencja z GDDKiA w zakresie alternatywnego przebiegu trasy. Zgodnie z obowiązującymi przepisami na drodze krajowej 94 mogą poruszać się rowerzyści na zasadach ogólnych wraz z innymi uczestnikami ruchu. Wobec powyższego z powodu faktu, że przedmiotowy alternatywny objazd był objazdem tymczasowym po drodze publicznej/krajowej, po której ruch rowerowy odbywa się na zasadach ogólnych nie prowadzono korespondencji w zakresie zmiany przebiegu trasy.

Dyrektor PZDW wyjaśnił, że we wskaźnikach produktu wykazywano odcinek pierwotny, tj. biegnący przez drogę gminną, alternatywny przebieg został wyznaczony tymczasowo, aby przeprowadzić rowerzystę po szlaku nie narażając go na nieprzejezdność na danym odcinku.

(akta kontroli str. 1266-1297)

⁴⁷ Wyjaśnienia udzielone w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f oraz art. 40 ustawy o NIK.

⁴⁸ Drogą mailową w dniu 14 czerwca 2019 r.

5.

Województwo Podkarpackie w dniu 27 września 2019 r. podpisało umowę z Ministrem Finansów, Inwestycji i Rozwoju w sprawie dotacji w wysokości 4.999.950 zł na realizację projektu polegającego na przygotowaniu dokumentacji technicznej i projektowej niezbędnej do rozbudowy sieci turystycznych tras rowerowych na terenie Bieszczad i włączenia ich do Szlaku. Łączna wartość wydatków przeznaczonych na realizację projektu (dotacja i wkład własny Województwa) wynosiła 5.555.500 zł.

Marszałek Województwa Podkarpackiego zarządzeniem z dnia 17 października 2019 r.⁴⁹ powołał Zespół ds. realizacji projektu polegającego na przygotowaniu dokumentacji technicznej i projektowej niezbędnej do rozbudowy sieci turystycznych tras rowerowych na terenie Bieszczad i włączenie ich do szlaku rowerowego Green Velo. Przewodniczącym Zespołu wyznaczono Dyrektora PZDW.

W skład ww. Zespołu weszli przedstawiciele PZDW oraz trzech departamentów Urzędu Marszałkowskiego (Departament Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego, Departament Promocji, Turystyki i Współpracy Gospodarczej, Departament Gospodarki Regionalnej). Zespół miał na celu realizację projektu polegającego na przygotowaniu dokumentacji technicznej i projektowej niezbędnej do rozbudowy sieci turystycznych tras rowerowych na terenie Bieszczad i włączenie ich do szlaku rowerowego Green Velo.

Zarząd Województwa Podkarpackiego uchwałą z dnia 22 października 2019 r.⁵⁰ udzielił pełnomocnictwa Dyktorowi PZDW do przygotowania i przeprowadzenia – m.in. procedur przetargowych na opracowanie dokumentacji, podpisania umów z wykonawcami/dostawcami usług, prowadzenie nadzoru inwestorskiego, uzyskanie wymaganych opinii, decyzji i pozwoleń w zakresie realizacji projektu, dokonywanie płatności i rozliczeń w ramach zawartych umów z wykonawcami/dostawcami usług.

W dniu 22 października 2019 r. Województwo Podkarpackie (przy udziale PZDW) zawarło z powiatem przemyskim, bieszczadzkim, gminami – Krasiczyn, Fredropol, Ustrzyki Dolne, Czarna, Nadleśnictwami w Krasiczynie, Ustrzykach Dolnych, Stuposianach, Cisnej, Bieszczadzkim Parkiem Narodowym oraz GDDKiA – porozumienie w sprawie powołania komitetu Sterującego Projektem. Do zadań Komitetu Sterującego należał m.in. nadzór oraz monitorowanie przebiegu realizacji projektu. Pierwsze posiedzenie Komitetu Sterującego Projektem odbyło się w dniu 22 października 2019 r. (na posiedzeniu tym uchwalony został Regulamin Komitetu Sterującego Projektem)⁵¹.

Zgodnie z pismem Marszałka Województwa Podkarpackiego z dnia 20 stycznia 2020 r. skierowanego do Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej⁵² – „*Województwo jest na etapie ostatecznego określenia przebiegu trasy rowerowej, zostały przeprowadzone szczegółowe konsultacje z partnerami projektu oraz wizje terenowe, przebieg trasy zostanie przedstawiony do akceptacji...*”

W załączonym do ww. pisma sprawozdaniu z realizacji projektu za okres od 1 października 2019 r. do 31 grudnia 2019 r. podano, że w ramach działania nr 1 prowadzone były prace zmierzające do podpisania przez partnerów projektu porozumienia w sprawie określenia zasad współpracy przy realizacji projektu - po

⁴⁹ Nr 74/2019.

⁵⁰ Nr 90/2193/19.

⁵¹ Było to jedyne posiedzenie Komitetu do czasu zakończenia kontroli.

⁵² PZDW otrzymało to pismo do wiadomości.

uzyskaniu wszystkich porozumień zostanie ustalony ostateczny przebieg trasy rowerowej i przesłany do akceptacji Ministerstwa. W ramach działania nr 2 miały zostać przeznaczone środki na zakup sprzętu (laptop, tablet) i oprogramowania. Zadanie to miało być wykonane przez Województwo Podkarpackie w IV kwartale 2019 r. (zadanie nie zostało wykonane - nie przeprowadzono procedury przetargowej na zakup tego sprzętu).

Według stanu na dzień 6 lutego 2020 r. porozumienia w sprawie określenia współpracy przy realizacji projektu zawarto z 9 partnerami, tj.: Bieszczadzkim Parkiem Narodowym, Nadleśnictwem w Ustrzykach Dolnych, Nadleśnictwem w Krasiczynie, powiatami: przemyskim i bieszczadzkim oraz gminą Krasiczyn, Fredropol, Ustrzyki Dolne, Czarna. Brak było zawartych porozumień z Nadleśnictwem w Stuposianach⁵³ i Nadleśnictwem w Cisnej⁵⁴ oraz z GDDKiA⁵⁵.

Dyrektor PZDW pismem z dnia 27 kwietnia 2020 r. poinformował członków Zespołu ds. realizacji projektu polegającego na przygotowaniu dokumentacji technicznej i projektowej niezbędnej do rozbudowy sieci turystycznych tras rowerowych na terenie Bieszczad i włączenie ich do szlaku rowerowego Green Velo, że w związku z rekomendacją Zarządu Województwa Podkarpackiego w zakresie zagrożenia wirusem COVID-19 odwołane zostają wszelkie powiadzenia tego Zespołu.

PZDW w załączeniu do pisma z dnia 27 kwietnia 2020 r. skierowanego do Departamentu Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego Urzędu Marszałkowskiego przekazał koncepcję przebiegu trasy rowerowej⁵⁶, celem przedłożenia jej do akceptacji przez Zarząd Województwa Podkarpackiego.

(akta kontroli str. 1025-1130, 1237-1261)

Dyrektor PZDW Piotr Miąso wyjaśnił, że po przekazaniu do PZDW zadania w zakresie realizacji projektu polegającego na przygotowaniu dokumentacji technicznej i projektowej niezbędnej do rozbudowy sieci turystycznych tras rowerowych na terenie Bieszczad i włączenia ich do Szlaku odbywały się spotkania z partnerami w celu podpisania umów partnerskich oraz opracowywano koncepcję programową dotyczącą rozbudowy sieci tras rowerowych na terenie Bieszczad. Koncepcja ta została zaprezentowana Zarządowi Województwa Podkarpackiego w dniu 12 maja 2020 r. (Zarząd wyraził aprobatę). W dniu 17 czerwca 2020 r. odbyła

⁵³ Zastrzeżenia Nadleśnictwa w Stuposianach dotyczyły m.in. treści zapisów porozumienia w zakresie zadań, praw i obowiązków partnera, a także braku zapisu w porozumieniu, że sposób wykonania nie może w żaden sposób utrudniać, uniemożliwiać lub opóźniać realizacji zadań z zakresu gospodarki leśnej. Ponadto podnoszono, że Nadleśnictwo nie zobowiązuje się do poniesienia ewentualnych kosztów odszkodowawczych związanych z uszkodzeniem, zniszczeniem, wcześniejszym wyeksploatowaniem tras, w związku z prowadzeniem gospodarki leśnej.

⁵⁴ Nadleśnictwo w Cisnej odmówiło przebudowy istniejących dróg leśnych, celem włączenia ich do szlaku rowerowego Green Velo, m.in. z uwagi na wykorzystanie tych dróg do prowadzenia gospodarki leśnej (prace związane z pozyskiwaniem i wywózką drewna) oraz jako sieć dróg przeciwpożarowych, będących elementem ochrony przeciwpożarowej lasu.

⁵⁵ Porozumienie w sprawie określenia zasad współpracy przy realizacji projektu z GDDKiA zostało zawarte w dniu 31 marca 2020 r.

⁵⁶ Koncepcja zakłada, że z uwagi na duże nakłady finansowe związane z planowaną rozbudową/przebudową dróg wojewódzkich 896 i 897 na których przewidziana jest m.in. budowa ścieżek rowerowych wraz z budową chodników – w obrębie miejscowości o nasilonym ruchu pieszych większość tras rowerowych zostanie przyjęta śladem dróg wojewódzkich, ruch rowerowy i pieszy zostanie maksymalnie odsunięty od jezdni poza rów drogowy. Na odcinkach, na których rozbudowa drogi wojewódzkiej z przyczyn formalnych lub technicznych jest niemożliwa dopuszcza się prowadzenie ruchu rowerowego na zasadach ogólnych z innymi użytkownikami drogi. Na drogach gminnych i powiatowych ruch rowerowy będzie odbywał się na zasadach ogólnych z innymi użytkownikami. Na drogach leśnych, które są wyłączane z ruchu ogólnodostępnego, zostanie dopuszczony warunkowo ruch rowerowy.

się telekonferencja z pracownikami Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, na której poruszono tematy związane z doszczegółowieniem koncepcji programowej oraz zmiany terminu realizacji projektu. Nowa koncepcja zakłada doszczegółowienie poprzedniej koncepcji przekazanej we wniosku o dofinansowanie. Głównym nowym założeniem jest pomysł połączenia postępowań przetargowych na dokumentację techniczną przebudowy/rozbudowy DW 896 oraz DW 897 z postępowaniem na przygotowanie dokumentacji technicznej tras rowerowych. Konieczność wydłużenia terminu realizacji umowy o dofinansowanie nie jest w żaden sposób związane z opóźnieniami a jedynie z nową koncepcją, która w swoich założeniach jest lepsza z punktu widzenia przyszłej realizacji robót. Prowadzenie dwóch zadań osobno, tj. dokumentacji na przebudowę/rozbudowę DW 896 i DW 897 oraz dokumentacji technicznej w zakresie ścieżek rowerowych z punktu widzenia technicznego i organizacyjnego byłoby niemożliwe do zrealizowania.

Dyrektor PZDW wyjaśnił również, że obecnie PZDW jest na etapie przygotowywania wystąpienia do Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej do przeprowadzenia zmian w celu zawarcia aneksu do umowy projektu, w kwestii porozumień partnerskich całą korespondencję prowadził Departament Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego Urzędu Marszałkowskiego.

(akta kontroli str. 1131-1135)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Brak właściwego nadzoru nad działaniami dwóch partnerów projektu:

- Gminy Krzywca przy realizacji zadań związanych z zapewnieniem rowerzystom bezpieczeństwa przejazdu przez kładkę w miejscowości Bachów, stanowiącą element Szlaku.

PZDW miał wiedzę o użytkowaniu kładki pieszo-rowerowej przez pojazdy mechaniczne. Nie podjął jednak odpowiednich działań, zmierzających do korzystania z kładki zgodnie z przeznaczeniem. Niedozwolony ruch pojazdów mechanicznych zagraża bezpieczeństwu jej użytkowników, jak i samego obiektu.

Sytuacja taka stanowi również zagrożenie dla utrzymania trwałości projektu.

- Gminy Radymno w związku z wprowadzeniem alternatywnego odcinka Szlaku w miejscowości Młyny.

Odpowiedzialny za zachowanie trwałości projektu PZDW, poinformowany o zorganizowaniu przez Gminę alternatywnego odcinka Szlaku, nie dopilnował aby został on właściwie przeprowadzony i oznakowany. Trasa ta na tym odcinku funkcjonuje nadal bez formalnego uregulowania.

Zgodnie z zapisami umowy partnerskiej zawartej z partnerami (§ 4 ust. 2 pkt 2) do zakresu odpowiedzialności PZDW należy m.in. koordynowanie, w tym monitorowanie i nadzorowanie prawidłowości działań partnerów przy realizacji zadań zawartych w projekcie oraz zachowanie celów projektu.

(akta kontroli str. 969-1013, 1225-1236, 1262-1265, 1266-1297)

2. Oględziny stanu technicznego dróg wykazały występowanie pogorszonej nawierzchni Szlaku na 8 odcinkach zarządzanych przez Nadleśnictwa w Narolu, Lubaczowie, Kańczudze, Leżajsku oraz Strzyżowie. Na 3 odcinkach występowały fragmenty o złym stanie nawierzchni, na 4 fragmenty o niezadowalającym stanie nawierzchni, a jeden odcinek (cały) był w niezadowalającym stanie.

Na 6 odcinkach leśnych Szlaku (Nadleśnictwo Lubaczów) występowała bujnie rosnąca zieleń utrudniająca rowerzystom skorzystanie z poboczy przy wymijaniu się z innym pojazdem.

PZDW zgodnie z umową z nadleśnictwami w sprawie określenia zasad współpracy przy realizacji projektu odpowiedzialny był za koordynowanie, w tym monitorowanie i nadzorowanie prawidłowości działań partnerów przy realizacji zadań zawartych w projekcie.

(akta kontroli str. 1138-1166, 1187-1215, 1301-1314, 1320-1354)

3. Na odcinku nr 42 trasy rowerowej niewłaściwie rozmieszczono oznakowanie na drodze wojewódzkiej nr 884 Przemyśl-Dubiecko-Bachórz-Domaradz, w zakresie znaków R-4b w obrębie skrzyżowania z drogą gminną, zlokalizowaną na działkach ewidencyjnych nr 833 i 751.

(akta kontroli str. 1187-1215, 1298-1300)

4. Na odcinku 4 w centrum miasta Łańcuta (okolice rynku, obręb skrzyżowania z ul. Tadeusza Kościuszki, droga wojewódzka nr 877) występował konflikt oznakowania zamieszczonego na słupku znaku B-2, które było przesłaniane przez tablice E-2a (tablica kierunku i miejscowości).

(akta kontroli str. 1187-1215, 1298-1300)

IV. Wnioski

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

Wnioski

1. Sprawowanie właściwego nadzoru nad partnerami projektu, w tym koordynowanie prawidłowości ich działań przy realizacji zadań przewidzianych w projekcie, w szczególności w zakresie utrzymania odpowiedniego stanu nawierzchni na odcinkach Szlaku.

2. Zapewnienie poprawnego oznakowania trasy rowerowej na odcinku 42 na DW 884, w obrębie skrzyżowania z drogą gminną na działkach ewidencyjnych nr 833 i 751.

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 Rzeszowie. 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 wykonaniu
wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 30 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie 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.

Rzeszów, dnia 6 sierpnia 2020 r.

Kontroler
Sławomir Kochman
Główny specjalista kontroli
państwowej

/-/

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Rzeszowie
Dyrektor
Wiesław Motyka

/-/

Zmian w wystąpieniu pokontrolnym
dokonał:

Wiesław Motyka

/-/

Dyrektor Delegatury
Najwyższej Izby Kontroli
w Rzeszowie