



LRZ.430.005.2020  
Nr ewid. 197/2020/megainfo/LRZ

Informacja o wynikach kontroli

**UTRZYMANIE I WYKORZYSTANIE  
WSCHODNIEGO SZLAKU ROWEROWEGO GREEN VELO**

DELEGATURA W RZESZOWIE

## MISJA

Najwyższej Izby Kontroli jest dbałość o gospodarność i skuteczność w służbie publicznej dla Rzeczypospolitej Polskiej

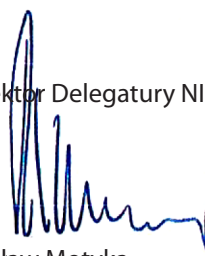
## WIZJA

Najwyższej Izby Kontroli jest cieszący się powszechnym autorytetem najwyższy organ kontroli państwowej, którego raporty będą oczekiwanym i poszukiwanym źródłem informacji dla organów władzy i społeczeństwa

### Informacja o wynikach kontroli

#### Utrzymanie i wykorzystanie Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo

Dyrektor Delegatury NIK w Rzeszowie



Wiesław Motyka

#### Akceptuję:

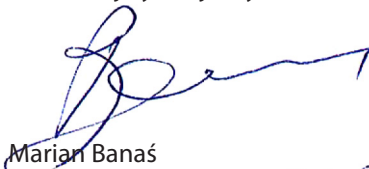
Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli



Tadeusz Dziuba

#### Zatwierdzam:

Prezes Najwyższej Izby Kontroli



Marian Banaś

Warszawa, dnia 21. 01. 2021

Najwyższa Izba Kontroli  
ul. Filtrowa 57  
02-056 Warszawa  
T/F +48 22 444 50 00  
[www.nik.gov.pl](http://www.nik.gov.pl)

# SPIS TREŚCI

WYKAZ STOSOWANYCH SKRÓTÓW, SKRÓTOWCÓW I POJĘĆ.....	4
1. WPROWADZENIE.....	6
2. OCENA OGÓLNA .....	9
3. SYNTEZA WYNIKÓW KONTROLI.....	10
4. WNIOSKI .....	16
5. WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI .....	18
5.1. Realizacja zadań mających na celu zachowanie trwałości projektu dotyczącego Szlaku.....	18
5.2. Realizacja i finansowanie działań na rzecz efektywnego funkcjonowania Szlaku, w tym rozwoju infrastruktury towarzyszącej.....	31
6. ZAŁĄCZNIKI.....	47
6.1. Metodyka kontroli i informacje dodatkowe.....	47
6.2. Analiza stanu prawnego i uwarunkowań organizacyjno-ekonomicznych.....	52
6.3. Konkluzje Panelu Ekspertów .....	58
6.4. Wyniki z badania ankietowego dotyczącego Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo .....	65
6.5. Zdjęcia potwierdzające stan utrzymania Szlaku w trakcie oględzin .....	75
6.6. Wykaz aktów prawnych dotyczących kontrolowanej działalności.....	81
6.7. Wykaz podmiotów, którym przekazano informację o wynikach kontroli.....	83

## Wykaz stosowanych skrótów, skrótowców i pojęć

- beneficjent** samorząd lub zarząd każdego z województw Polski Wschodniej;
- BGK** Bank Gospodarstwa Krajowego w Warszawie;
- Green Velo lub Szlak** Wschodni Szlak Rowerowy Green Velo o długości ponad 2 tys. km, przebiegający przez pięć województw: warmińsko-mazurskie, podlaskie, lubelskie, podkarpackie i świętokrzyskie, będący najdłuższym spójnie oznakowanym szlakiem rowerowym w Polsce;
- JST** jednostka samorządu terytorialnego, w tej Informacji gmina lub powiat;
- MOR** Miejsca Obsługi Rowerzystów; jednolicie oznakowane miejsca wypoczynku na trasie Green Velo, wyposażone w wiaty, ławy, stojaki rowerowe, tablice informacyjne oraz kosze na śmieci, a niektóre również w toalety przenośne i zbiorniki z wodą;

Zdjęcie nr 1

MOR



Źródło: materiały własne NIK.

- MPR** Miejsca Przyjazne Rowerzystom; status nadawany obiektom w ramach Green Velo, spełniającym wymogi określone w ramach systemu rekomendacji takich miejsc;
- MŚP** mikroprzedsiębiorstwa, małe i średnie przedsiębiorstwa w rozumieniu załącznika I do Rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. *uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu* (Dz. Urz. UE L 187 z 26.06.2014, str. 1, ze zm.);
- NIK** Najwyższa Izba Kontroli;
- Panel Ekspertów** seminarium z udziałem ekspertów zajmujących się problematyką turystyki, zorganizowane przez NIK w październiku 2020 r. celem omówienia m.in. perspektyw dalszego utrzymania i rozwoju Green Velo;
- PARP** Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości;
- podmioty tzw. trzeciego sektora** organizacje pozarządowe (społeczne, obywatelskie), w szczególności zdefiniowane w art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. *o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie* (Dz. U. z 2020 r. poz. 1057, ze zm.);
- Polska Wschodnia** pięć województw: warmińsko-mazurskie, podlaskie, lubelskie, podkarpackie, świętokrzyskie, przez które biegnie Wschodni Szlak Rowerowy Green Velo;



- Program** Program Przedsiębiorcza Polska Wschodnia – Turystyka, a od lutego 2018 r. Projekt Przedsiębiorcza Polska Wschodnia – Turystyka, w ramach którego udzielane były pożyczki dla MŚP działających w branży turystycznej lub okołoturystycznej, w tym dla przedsiębiorców posiadających obiekty w systemie MPR;
- projekt** ponadregionalny projekt budowy tras rowerowych realizowany w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej na lata 2007–2013, m.in. przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, PARP i pięć urzędów marszałkowskich (na terenie województw: warmińsko-mazurskiego, podlaskiego, lubelskiego, podkarpackiego i świętokrzyskiego) lub projekt budowy trasy rowerowej realizowany w danym województwie Polski Wschodniej przez samorzady tych województw;
- ROT** regionalne organizacje turystyczne województw Polski Wschodniej;
- ROT WŚ** Regionalna Organizacja Turystyczna Województwa Świętokrzyskiego;
- rozporządzenie 1083/2006** rozporządzenie (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. *ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1260/1999* (Dz. Urz. UE L 210 z 31.07.2006, str. 25, ze zm.);
- urzędy marszałkowskie** urzędy marszałkowskie pięciu województw Polski Wschodniej, w których przeprowadzono kontrolę NIK dotyczącą utrzymania i funkcjonowania Green Velo;
- ustawa o NIK** ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. *o Najwyższej Izbie Kontroli* (Dz. U. z 2020 r. poz. 1200);
- witacz** obiekt z logo Green Velo ustawiany przy wjeździe do miejscowości lub regionu w celu powitania osób przyjeżdżających;

Zdjęcie nr 2  
Witacz Green Velo



Źródło: materiały własne NIK.

- zarządy dróg wojewódzkich** zarządy dróg wojewódzkich czterech województw (lubelskiego, podkarpackiego, podlaskiego i świętokrzyskiego), w których przeprowadzono kontrolę NIK dotyczącą utrzymania Green Velo.

# 1. WPROWADZENIE

Warunki i ograniczenia dla turystyki rowerowej

Green Velo – informacje ogólne

Rower jest doskonałym sposobem na uprawianie sportu lub rekreacji, do czego Polska posiada znakomite warunki naturalne. Możliwości ich wykorzystania uzależnione są jednak od stanu infrastruktury technicznej – sieci dróg dla rowerów, rodzaju nawierzchni, możliwości zaparkowania, itp. Bardzo istotne jest zapewnienie właściwego oznakowania i bezpieczeństwa użytkowników. Wzrasta liczba i długość szlaków i tras rowerowych, rozwija się także infrastruktura towarzysząca. Turystyka rowerowa w kraju nabiera coraz większego znaczenia gospodarczego. Ważne staje się zatem tworzenie odpowiednich warunków dla jej rozwoju.

Jednym z przykładów działań mających służyć turystyce rowerowej, a także rozwojowi gospodarczemu, jest utworzenie **Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo**. Stanowi on najdłuższy (ponad 2 tys. km) spójnie oznakowany szlak rowerowy w Polsce. Jest to jednocześnie jedna z dłuższych tras rowerowych Europy. Green Velo przebiega przez obszar pięciu województw leżących we wschodniej części kraju. Umożliwia odwiedzenie atrakcji turystycznych od Zalewu Wiślanego, poprzez Warmię i Mazury, Podlasie, Lubelszczyznę aż po Podkarpacie i województwo świętokrzyskie.

Infografika nr 1  
Przebieg Szlaku



Źródło: materiał ze strony internetowej Green Velo udostępniony przez ROT WŚ.

Blisko 1/3 długości Szlaku (580 km) stanowią odcinki prowadzące przez tereny leśne, a 180 km (ponad 9% długości) przypada na doliny rzek. Około 300 kilometrów (15,5%) stanowią nowe i przebudowane drogi rowerowe oraz ciągi pieszo-rowerowe, a blisko 150 kilometrów to wyremontowane drogi gruntowe. Na trasie rozmieszczonych zostało 228 MOR. Szlak posiada, spójne oznakowanie oraz stronę internetową <https://greenvelo.pl>. Został z nim powiązany system MPR polegający na nawiązaniu trwałej współpracy z podmiotami oferującymi usługi noclegowe i gastronomiczne, a także z zarządcami atrakcji turystycznych.

### Obowiązek zachowania trwałości projektu

Szlak został zrealizowany w ramach dofinansowanego środkami UE projektu *Trasy Rowerowe w Polsce Wschodniej* Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej na lata 2007–2013. Wartość tego projektu sięgnęła 274 mln zł, z tego 85% wynosiło dofinansowanie z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, 10% budżet Państwa, a 5% udział własny beneficjentów.

Zgodnie z zasadami dotyczącymi projektów dofinansowanych ze środków funduszy strukturalnych UE, powinny one być tak wydatkowane, aby zapewnić trwałe pozytywne zmiany w gospodarce. Inwestycje w ramach programów operacyjnych powinny przyczyniać się do trwałego zrównoważonego rozwoju, wzrostu zatrudnienia oraz podniesienia konkurencyjności regionów. Konsekwencją tego jest m.in. wymóg zachowania trwałości projektów, dla perspektywy finansowej 2007–2013, uregulowany w art. 57 rozporządzenia 1083/2006.

### Problemy związane z budową i przyszłością Szlaku

Na problemy, które zaistniały przy budowie Green Velo zwracała uwagę m.in. NIK w informacji o wynikach kontroli *Budowa tras rowerowych w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej* (P/15/090). Jako przyczynę zaistniałych opóźnień NIK wskazała wówczas m.in. fakt, że studium wykonalności, mimo wielokrotnego opiniowania go przez beneficjentów, zawierało liczne błędy, które nie zostały wychwycone w procesie opiniowania. Wydłużyło to czas opracowania dokumentacji oraz wpłynęło na przesunięcie terminów zakończenia projektu. Również nadzór sprawowany nad realizacją tego projektu nie był skuteczny, pomimo intensywnych działań. NIK zwracała przy tym uwagę na specyficzny charakter tego projektu oraz jego złożoność.

Budowa Szlaku spotkała się z dużymi oczekiwaniami ze strony rowerzystów. Jego uruchomienie i funkcjonowanie przyniosły zarówno opinie pozytywne, jak i bardzo krytyczne głosy, związane m.in. z tym, że tylko jego niewielką część stanowią specjalnie wybudowane odcinki dróg rowerowych.

W opracowaniach poświęconych Green Velo podkreśla się jego znaczny potencjał, podnosząc jednak przy tym m.in., że konieczny jest jego dalszy rozwój i bezkolizyjne przejście do kolejnych faz rozwoju oraz zapewnienia przyszłego zarządzania i finansowania oraz komercjalizacji Szlaku. Doświadczenia z utrzymania i wykorzystania Green Velo mogą być przydatne dla innych tego typu przedsięwzięć, które są planowane i podejmowane.

### Uzasadnienie podjęcia kontroli przez NIK

W związku ze znaczeniem Green Velo dla rozwoju turystyki, ryzykiem związanym w szczególności z zapewnieniem bezpieczeństwa użytkowników oraz koniecznością utrzymania trwałości związanego z nim projektu, a także zbliżającym się zakończeniem tego okresu i pytaniami o dalszą przyszłość, NIK zdecydowała się przeprowadzić kontrole dotyczące utrzymania i wykorzystania tego Szlaku.

### Ogólne założenia kontroli NIK

W województwie podkarpackim kontrola została przeprowadzona jako kontrola planowa. W pozostałych województwach były to kontrole doraźne. Koncentrowały się one na kwestiach odnoszących się do okresu

Panel Ekspertów NIK  
oraz ankieta internetowa  
dla użytkowników Szlaku

po zakończeniu realizacji projektu (tj. przestrzegania wymogów związanych z zachowaniem trwałości efektów, które przyniosło funkcjonowanie Szlaku), oraz finansowania i rozliczania zadań związanych z jego wykorzystaniem. Nie obejmowały natomiast przyjętych założeń i rozwiązań technicznych projektu oraz ich rzeczowej realizacji. Szczegółowe informacje o celach, założeniach i przebiegu poszczególnych kontroli przedstawiono w załączniku nr 6.1 do Informacji.

NIK:

- umożliwiła użytkownikom Szlaku udział w ankiecie internetowej,
- przeprowadziła w październiku 2020 r. Panel Ekspertów, poświęcony m.in. omówieniu możliwych rozwiązań dla dalszego utrzymania, wykorzystania i rozwoju Szlaku po upływie okresu trwałości.

Zbiorcze wyniki ankiety zostały przedstawione w załączniku nr. 6.4 do Informacji, a konkluzje Panelu Ekspertów w załączniku nr 6.3.

## 2. OCENA OGÓLNA

**Wschodni Szlak Rowerowy Green Velo co do zasady był utrzymany i wykorzystany zgodnie z przyjętymi założeniami, jednak stwierdzone w kontroli nieprawidłowości i problemy budzą obawy co do jego dalszego zachowania i rozwoju, zwłaszcza po zakończeniu okresu trwałości projektu.**

Zarządy województw Polski Wschodniej i partnerzy projektu jednostki samorządu terytorialnego na ogół podejmowały właściwe działania, zapewniając w okresie trwałości utrzymanie Szlaku zgodnie z zamierzeniami. Zachowano przejezdność na trasie Green Velo. Kontrola wykazała jednak liczne nieprawidłowości w utrzymaniu we właściwym stanie technicznym dróg, po których przebiega Szlak oraz braki w oznakowaniu. Stwierdzono także zaniechanie przeprowadzania wymaganych przeglądów gwarancyjnych oraz kontroli okresowych stanu technicznego obiektów Szlaku.

Zachowane zostały efekty rzeczowe projektu, czyli wybudowana i wyremontowana infrastruktura drogowa, utworzone MOR-y i wytyczone trasy Green Velo w ciągu istniejących dróg. W dwóch województwach (lubelskie i warmińsko-mazurskie) w związku z funkcjonowaniem Szlaku odnotowano oczekiwane efekty związane m.in. ze zwiększeniem ruchu turystycznego oraz dostępnością do istniejących atrakcji. W pozostałych województwach, wobec braku danych, nie można było jednoznacznie wykazać osiągnięcia celów szczegółowych projektu, określonych we wnioskach o dofinansowanie, związanych z rozwojem turystyki rowerowej i jej wpływu na gospodarkę.

Zadania związane z wykorzystaniem Szlaku i rozwojem jego potencjału, realizowane przez podmioty tzw. trzeciego sektora, były prawidłowo finansowane i rozliczane. Samorządy województw wykazywały aktywność w zakresie wspierania takich podmiotów, w tym poprzez dofinansowanie realizowanych przez nie zadań. W kontrolowanych gminach i powiatach działania takie podejmowano jedynie sporadycznie.

**Bez zapewnienia skoordynowanego zarządzania, właściwego utrzymania stanu technicznego obiektów, oznakowania i należytej przejezdności Szlaku, a także warunków bezpieczeństwa jego użytkowników, zagrożone może być dalsze funkcjonowanie Green Velo, jako już rozpoznawalnego produktu i marki turystycznej.**

Szlak był utrzymany i wykorzystany zgodnie z przyjętymi założeniami, choć stwierdzono nieprawidłowości



### 3. SYNTEZA WYNIKÓW KONTROLI

#### Utrzymanie trwałości projektu dotyczącego Szlaku

Trwałość projektu Green Velo, przebiegającego przez teren Polski Wschodniej, do dnia zakończenia kontroli NIK została utrzymana. Zarządy województw, także przy pomocy własnych jednostek (zarządów dróg wojewódzkich), na ogół starały się realizować zadania bieżącego utrzymania będących w ich zarządzaniu dróg i mostów, po których przebiega Szlak oraz jego oznakowania. Partnerzy projektu – 23 JST<sup>1</sup> objęte kontrolą NIK, które odpowiadały za utrzymanie 416 km (tj. 20% ogółu trasy Green Velo) oraz 35 MOR (15% takich obiektów na Szlaku) – realizowały zadania bieżącego utrzymania i oznakowania na różnym poziomie, przy zróżnicowanym zaangażowaniu środków własnych. [str. 18–21]

Infografika nr 2  
Przebieg Szlaku i JST objęte kontrolą



Źródło: opracowanie własne NIK z uwzględnieniem przebiegu Szlaku według strony internetowej <https://greenvelo.pl> oraz logo Green Velo udostępnionego przez ROT WŚ.

#### Planowane działania po upływie okresu trwałości, mające wpływ na rozwój Szlaku

Większość JST po upływie okresu trwałości, w dłuższej perspektywie planowała działania związane z rozbudową i rozwojem infrastruktury w zakresie turystyki rowerowej, w tym z wykorzystaniem trasy Green Velo. Realizację tych planów uzależniano jednak od możliwości pozyskania środków zewnętrznych. Zamierzone zadania obejmowały różne przedsięwzięcia; od wybudowania lub wytyczenia krótkich ścieżek rowerowych, po rozbudowane długodystansowe trasy albo oznakowanie tras rowerowych biegnących w ciągu istniejących dróg publicznych.

<sup>1</sup> Województwo warmińsko-mazurskie: gminy Barciany i Sępólno oraz powiat kętrzyński. Województwo podlaskie: gminy Goniądz, Gródek, Łomża (wiejska), Mielnik i Narewka, powiaty augustowski, białostocki oraz suwalski. Województwo lubelskie: gminy Chełm (wiejska) i Siennica Różana. Województwo podkarpackie: gminy Białowa, Horyniec-Zdrój, Krzywczyna, Nowa Sarzyna, Radymno i Rudnik nad Sanem, powiaty lubaczowski oraz stalowowolski. Województwo świętokrzyskie: gmina Raków i powiat kielecki.

NIK zwraca uwagę – co również podkreślano podczas Panelu Ekspertów – iż realizując w przyszłości trasy lub szlaki rowerowe, w celu wyeliminowania najważniejszych błędów i problemów, należy wykorzystać dotychczasowe doświadczenia, także dotyczące Green Velo, oraz standardy, dobre wzorce i praktyki (krajowe i zagraniczne).

**Mając jednocześnie na uwadze fakt, iż Green Velo stanowi obecnie rozpoznawalną markę, należy dołożyć starań, by ten Szlak był dalej utrzymywany i w miarę możliwości racjonalnie rozwijany. Zakończenie okresu trwałości projektu unijnego powinno być traktowane jako początek nowych możliwości rozbudowania tego produktu, a w żadnym wypadku nie jako zgoda na zapomnienie o nim lub jego stopniową degradację.** [str. 32–33, 58–64]

W większości dokumentów o charakterze planistyczno-strategicznym Polski Wschodniej wskazywano na rozwój i poprawę stanu infrastruktury dla turystyki wypoczynkowej, krajoznawczej czy rowerowej w sposób ogólny, bez określania konkretnych działań czy zadań. Tylko w przypadku dwóch województw (lubelskie i warmińsko-mazurskie) w dokumentach takich wskazywano na konkretne działania obejmujące turystykę rowerową, w tym również z wykorzystaniem potencjału Green Velo. [str. 31]

Większość skontrolowanych JST posiadała walory do uprawiania turystyki krajoznawczej, w tym rowerowej. Tymczasem w strategiach JST lub innych dokumentach planistycznych nie ujmowano działań powiązanych z rozwojem wokół Szlaku lub nawet z turystyką rowerową, zaś sześć (26%) JST w czasie trwania kontroli NIK, nie posiadało aktualnej strategii rozwoju gminy/powiatu.

NIK zwraca uwagę, iż planowanie strategiczne na poziomie gminy pozwala m.in. na lepsze ukierunkowanie działalności na obszary wymagające wsparcia, zapewnienie spójności pomiędzy lokalnym potencjałem, a kierunkami podejmowanych działań. Możliwość wykorzystania do tego turystyki nabiera coraz większego znaczenia. W szczególności dotyczy to gmin wiejskich, dla których turystyka, w tym rowerowa, może być szansą rozwoju oraz zwiększenia dochodów ich mieszkańców. [str. 31–32]

Tylko nieliczne skontrolowane gminy zrealizowały pojedyncze zadania infrastrukturalne, zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie trasy Green Velo, mające wpływ na jej wykorzystanie. Gminy i powiaty w większości nie planowały i nie podejmowały działań – na rzecz rozwoju Szlaku i infrastruktury towarzyszącej. W szerszym zakresie zadania takie wykonywane były przez urzędy marszałkowskie. [str. 32–33]

Współpraca pomiędzy urzędami marszałkowskimi a JST, przez które przebiega trasa Green Velo, a także innymi podmiotami działającymi w branży turystycznej lub okołoturystycznej, ukierunkowana na rozwój Szlaku, w tym infrastruktury towarzyszącej, prowadzona była w ograniczonym zakresie. Dotychczas zrealizowano niewiele zadań, które dawałyby wymierne efekty takiej współpracy. Środki na realizację tych zadań przekazywano i rozliczano zgodnie z przyjętymi w tym zakresie procedurami.

Planowanie strategiczne na poziomie regionalnym

Braki w planowaniu strategicznym na poziomie lokalnym

Ograniczone działania strategiczne na rzecz rozwoju wokół Szlaku

Ograniczona współpraca z innymi podmiotami zwłaszcza JST, przez które przebiega Szlak

Również gminy i powiaty w niewielkim zakresie zainteresowane były rozwojem turystyki i infrastruktury wokół Szlaku. Tylko co szósta JST współpracowała z podmiotami posiadającymi status MPR. Częściej współpracowano z organizacjami turystycznymi czy pozarządowymi.

W opinii NIK, od beneficjentów projektu, którzy odpowiedzialni byli po zakończeniu realizacji projektu m.in. za ożywienie kulturalno-turystyczne i rozwój przedsiębiorczości, powinna wyjść inicjatywa współpracy w zakresie działań wspierających rozwój Szlaku i infrastruktury towarzyszącej. Nie należało koncentrować się na działaniach ponadregionalnych, ale także zachęcać społeczność lokalną. Takie działania mogłyby przynieść wymierne efekty, co potwierdził przykład województwa warmińsko-mazurskiego.

Zachęcenie lokalnych władz do wykorzystania potencjału i możliwości rozwoju jakie daje Green Velo, mogłoby stanowić pozytywny bodziec do realizacji działań na rzecz rozwoju Szlaku, również po upływie okresu trwałości projektu. Zasadne jest to zwłaszcza z uwagi na fakt, iż gminy i powiaty w niewielkim zakresie prowadziły takie działania pomiędzy sobą oraz z innymi podmiotami, w tym posiadającymi rekomendacje MPR, organizacjami turystycznymi, pozarządowymi, itp. [str. 38–41]

Szlak – zdaniem ankietowanych – to atrakcja godna polecenia innym

Zdaniem NIK, konieczność podejmowania spójnych działań ukierunkowanych na rozwój bazy i zaplecza turystycznego z wykorzystaniem atrakcji, jaką stanowił Szlak, uzasadnia również fakt, iż większość osób ankietowanych, jako cel korzystania ze Szlaku wskazała rekreację i turystykę oraz poleciłaby innym użytkownikom skorzystanie z trasy Green Velo.

Potrzeba szerokiej współpracy poruszona była również podczas Panelu Ekspertów. Podkreślając atrakcyjność Szlaku, wskazywano na konieczność zapewnienia wiarygodnych informacji i dostępu do znajdujących się przy nim atrakcji turystycznych. Ważnym czynnikiem jest współpraca z różnymi partnerami, zwłaszcza instytucjonalnymi, których działalność ma istotny wpływ na możliwość korzystania z Green Velo. Sytuacja wynikająca z pandemii COVID-19 – przy wszystkich związanych z nią ograniczeniach i ryzykach – stanowi jednocześnie ogromną szansę dla przyszłości Green Velo. Wobec zagrożeń i ograniczeń z nią związanych ludzie będą szukali bezpiecznych możliwości aktywnego wypoczynku, a takie daje Szlak. Stwarza to ogromną szansę, która dobrze wykorzystana może przynieść pozytywne, daleko idące skutki, trwające nawet po ustaniu pandemii. [str. 58–74]

Brak regularnych badań i gromadzenia danych o ruchu turystów na Szlaku

Poszczególne samorządy województw, przez które przebiega Szlak, w niewielkim zakresie gromadziły dane i informacje na temat wykorzystania Green Velo, w kolejnych latach okresu trwałości projektu. Do zakończenia kontroli NIK, wspólnie przeprowadzono tylko jedno badanie dotyczące natężenia ruchu turystów na obszarze gmin stanowiących korytarz Green Velo. Zatem brak było możliwości porównania natężenia w kolejnych latach, w tym wskazania jak kształtował się ruch na Szlaku.

Skontrolowane gminy i powiaty nie prowadziły wcale badań w zakresie turystyki. Tylko sześć z nich gromadziło pośrednio jednostkowe dane i informacje w tym zakresie. [str. 43–45]



W trzech urzędach marszałkowskich<sup>2</sup> nie sporządzano również analiz dotyczących osiągnięcia celów szczegółowych projektu, związanych m.in. z rozwojem turystyki rowerowej. Nie można było zatem wskazać, czy na terenie tych województw nastąpiło zakładane ożywienie kulturalno-turystyczne, rozwój przedsiębiorczości oraz spadek bezrobocia.

Niesporządzenie analiz w zakresie osiągnięcia celów szczegółowych projektu

W opinii NIK w celu właściwego zarządzania atrakcją turystyczną jaką stanowił Szlak, regularne badania w zakresie ruchu rowerowego oraz bieżące gromadzenie danych dotyczących korzystania ze Szlaku, w tym obserwowanie aktualnych trendów, mogłoby stanowić jeden z podstawowych wyznaczników dla planowania przyszłych działań na rzecz rozwoju i promowania turystyki rowerowej, w tym również z wykorzystaniem trasy Green Velo. Szczególne znaczenie ma to zwłaszcza w przypadku JST posiadających atrakcyjne walory turystyczno-krajoznawcze oraz tych, które planują realizację przedsięwzięć dla dalszego rozwoju tras rowerowych, również wokół Green Velo. [str. 43–46]

W dwóch urzędach marszałkowskich<sup>3</sup> spośród czterech, które w latach 2017–2020 przyznawały status MPR, odnotowano przypadki ujęcia obiektów w systemie rekomendacji MPR, mimo niespełniania wszystkich wymogów. Również w dwóch urzędach<sup>4</sup> nie przeprowadzono w wymaganych terminach audytów dotyczących spełniania deklarowanych przez podmioty posiadające status MPR kryteriów. Dodatkowo stwierdzono rozbieżności lub braki w informacjach podawanych na portalu [www.greenvelo.pl](http://www.greenvelo.pl). W trzech<sup>5</sup> nie egzekwowano również od podmiotów posiadających status MPR informacji w zakresie dobowego monitoringu o ruchu turystycznym. Ponadto, Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego nie dokonywał żadnych analiz informacji otrzymanych od podmiotów posiadających rekomendacje MPR. Pozyskiwane od 2018 r. dane nie były nawet agregowane w formie, która umożliwiałyby ich analizę w skali województwa.

Nie do końca sprawny system MPR

NIK zwraca uwagę na konieczność dochowania rzetelności działań w tym zakresie, bowiem przyznanie rekomendacji MPR wiąże się z możliwością uzyskania przez MŚP pożyczki na rozwój turystyki na preferencyjnych warunkach z BGK. Jest to tym bardziej istotne, że dane o podmiotach posiadających obiekty o statusie MPR zamieszczane są na stronie internetowej Green Velo. Stanowi to zarówno istotną formę informacji dla turystów, jak i promocję tych obiektów. [str. 35–38, 46]

Zarówno partnerzy projektu odpowiedzialni za realizację zadań związanych z utrzymaniem i oznakowaniem Szlaku, jak i zarządy dróg wojewódzkich, którym powierzono takie obowiązki, nie wywiązywały się z nich w pełni. Informacje o niektórych problemach związanych z funkcjonowaniem Szlaku beneficjenci uzyskali dopiero w związku z kontrolą NIK.

Problemy wynikające z niewystarczającego nadzoru

Zdaniem NIK, przekazanie przez zarządy województw – w różnym zakresie – zadań związanych z utrzymaniem Szlaku partnerom (głównie gminy i powiaty) oraz do zarządów dróg wojewódzkich, przy jednoczesnym

<sup>2</sup> Podkarpacki, podlaski i świętokrzyski.

<sup>3</sup> Lubelski i podlaski.

<sup>4</sup> Lubelski i podkarpacki.

<sup>5</sup> Lubelski, podkarpacki i podlaski.

niejednolitym zaangażowaniu w zakresie sprawowanego nadzoru, nie wpłynęło pozytywnie na poziom ich realizacji. Skontrolowane JST z różnorodnym bowiem zaangażowaniem realizowały powierzone im obowiązki, często nie wywiązując się właściwie z przypisanych im zadań polegających np. na wykonywaniu przeglądów gwarancyjnych.

W opinii NIK – co również znalazło potwierdzenie w konkluzjach Panelu Ekspertów – **zasadnym byłoby wyłonienie lub powołanie jednego podmiotu do celów zarządzania Szlakiem. Niezależnie od przyjętego modelu, dobre efekty może przynieść udział podmiotów prywatnych, zainteresowanych utrzymaniem i rozwojem Green Velo. Jednocześnie powinna to być struktura mająca realną możliwość działania, umiejscowiona odpowiednio blisko Szlaku.** [str. 20–23, 27–30, 58–64]

Niewłaściwy stan techniczny dróg tłuczniowych oraz na odcinkach leśnych, polnych

Niewłaściwy stan techniczny dróg na Szlaku odnotowano w szczególności na drogach tłuczniowych lub służących również jako dojazd do pól, czy biegnących po drogach leśnych. W takich przypadkach, mimo starań ze strony zarządców dróg i w miarę możliwości bieżącego uzupełniania ubytków, problemem były nawracające utrudnienia (np. cykliczne rozjeżdżanie dróg przez ciężki sprzęt rolniczy, czy podczas wywózki drzewa z lasów).

[str. 21–22, 25–27]

Zdjęcie nr 3

Odcinek Green Velo na drodze gminnej w Siennicy Różanej



Źródło: materiały własne NIK.

Braki w oznakowaniu Szlaku

Kontrola NIK wykazała zarówno odcinki Szlaku, na których odnotowano pojedyncze przypadki braku znaków, jak i takie, na których brak oznakowania powodował dyskomfort w poruszaniu się rowerzystów lub mógł wpływać na ich dezorientację. Przyczyną takiego stanu były zarówno liczne kradzieże, jak i zaniedbania ze strony zarządców poszczególnych odcinków Szlaku, którzy nie w każdym przypadku i na bieżąco uzupełniali brakujące znaki. [str. 27–28]

Nieprzeprowadzanie wymaganych kontroli okresowych dróg i obiektów

Partnerzy projektu nie wywiązywali się rzetelnie z obowiązku wykonywania kontroli okresowych oraz przeglądów gwarancyjnych dotyczących dróg, na których wytyczono Szlak. Co piąta skontrolowana JST, w okresie trwałości projektu nie przeprowadziła wymaganych okresowych kontroli

rocznych i pięcioletnich dróg i obiektów mostowych, po których przebiega Green Velo, lub nie wykonała wszystkich obowiązkowych przeglądów gwarancyjnych. Tylko 39% JST objętych kontrolą w pełni wywiązało się z obowiązku przeprowadzenia takich kontroli i przeglądów. Odnotowano również przypadki nierealizowania zaleceń po przeprowadzonych kontrolach, w tym wykonywania napraw, czy uzupełniania brakującego oznakowania.

W ocenie NIK, kontrole okresowe powinny być wykonywane nie tylko z uwagi na ustawowy obowiązek, ale również dla uzyskania stałych, cyklicznych informacji o aktualnym stanie technicznym obiektów budowlanych.

[str. 28–30]

Istotnym problemem były również utrudnienia w dostępności lub przejezdności Szlaku, a także miejsca niebezpieczne. W pięciu województwach na trasie Green Velo w latach 2016–2020 odnotowano łącznie 288 zdarzeń z udziałem rowerzystów, w których zginęły trzy osoby, a 59 było rannych.

Wypadki, problemy i utrudnienia na Szlaku

Zarówno błędy powstałe na etapie projektowania i budowy Szlaku, jak i problemy wynikające z bieżącego użytkowania, znacząco utrudniają korzystanie z niego. W związku z tym – co zostało podkreślone podczas Panelu Ekspertów – przynajmniej niektóre z przyjętych w projekcie rozwiązań można i należy starać się skorygować. Dotyczy to w szczególności poprawy nawierzchni, likwidacji „wąskich gardeł” lub barier architektonicznych w miastach. Warto również rozważyć wprowadzenie alternatywnych odcinków dla przebiegu trasy Green Velo, jak i dróg dojazdowych, właściwie zaprojektowanych i wykonanych.

[str. 21–24, 58–64]

Województwa Polski Wschodniej w latach 2017–2020, działając w oparciu o umowy partnerskie, przy współpracy ROT, prowadziły efektywne działania na rzecz rozwoju Szlaku i jego promocji. Zorganizowano wiele wydarzeń i imprez promujących Green Velo, zarówno na rynkach ponadregionalnych, jak i zagranicznych. Wypracowano wspólny system przyznawania rekomendacji MPR, dla obiektów znajdujących się w korytarzu Szlaku. Założono i prowadzono portal poświęcony Green Velo, na którym zamieszczano i aktualizowano dane na temat Szlaku.

[str. 33–34, 41–43]

Współpraca pomiędzy województwami Polski Wschodniej oraz ROT

Zdecydowana większość skontrolowanych JST promując własne tereny, stosowała standardowe narzędzia (informacje na stronach internetowych, publikacje, mapki, broszury) oraz lokalne imprezy i rajdy rowerowe, przy okazji wskazując na możliwość korzystania z Green Velo.

Promocja Szlaku przez JST objęte kontrolą

Promocja Szlaku – na co również wskazywano podczas Panelu Ekspertów – powinna w szczególności uwzględniać: informację o rzeczywistym stanie tego Szlaku i utrudnieniach, na które mogą napotkać użytkownicy oraz odpowiedź na pytanie, do jakich grup docelowych kierowany jest Szlak. Do właściwie zidentyfikowanych kategorii użytkowników powinny być dostosowane działania oraz odpowiednie środki, w tym nowoczesne technologie i media społecznościowe. Warto przy tym wykorzystać także elementy dobrej rywalizacji, kolekcjonerstwa, itp., w szczególności poprzez ustanowienie pamiątkowej odznaki lub odznak, przy których zdobywaniu można również zastosować narzędzia elektroniczne.

[str. 42–43, 58–64]

## 4. WNIOSKI

NIK rekomenduje poniższe wnioski skierowane do wskazanych adresatów:

Minister Rozwoju,  
Pracy i Technologii

**Wsparcie dla postulowanych przez Najwyższą Izbę Kontroli działań dla wyłonienia podmiotu, przez województwa Polski Wschodniej, odpowiedzialnego za koordynację prac w zakresie dalszego utrzymania i zarządzania Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo.**

Wyniki kontroli wskazują, że wielość podmiotów odpowiedzialnych za poszczególne odcinki Szlaku nie sprzyjała prawidłowej realizacji zadań związanych z jego utrzymaniem i oznakowaniem. W szczególności niektóre JST nie wywiązywały się właściwie z powierzonych im obowiązków. W ograniczonym zakresie prowadzono współpracę na rzecz rozwoju infrastruktury wokół Szlaku. Utrzymanie Green Velo jako atrakcji turystycznej i już rozpoznawalnej marki jest wyzwaniem przekraczającym możliwości zarówno organów gmin i powiatów, jak i nawet władz pojedynczych województw. Dlatego też istotne byłoby wsparcie merytoryczne Ministra, odpowiedzialnego zarówno za turystykę, jak i gospodarkę. Potrzebę wyodrębnienia podmiotu do zarządzania całym Szlakiem i jego rozwoju potwierdzają konkluzje Panelu Ekspertów.

Minister Rozwoju,  
Pracy i Technologii  
oraz Prezes Polskiej  
Organizacji Turystycznej

**Podjęcie działań dla włączenia Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo w system promocji turystycznej Polski.**

Green Velo, po kilku latach jego funkcjonowania i pomimo występujących problemów i krytycznych uwag, stanowi obecnie rozpoznawalny produkt turystyczny, którego marka znana jest nie tylko w kraju, ale i za granicą. Dlatego też zasadnym byłoby jego włączenie do systemu promocji turystycznej Polski. Jednym ze wskazanych przez NIK elementów tworzenia takiego systemu powinno być też prawne uregulowanie funkcjonowania szlaków turystycznych w Polsce. Na zagadnienie to zwracano również uwagę w Panelu Ekspertów.

Zarządy województw

**1. Podjęcie współpracy dla wyłonienia podmiotu odpowiedzialnego za całościowe zarządzanie Wschodnim Szlakiem Rowerowym Green Velo.**

**2. Dalsze utrzymanie Szlaku,** w tym właściwe sprawowanie nadzoru nad jednostkami bezpośrednio zarządzającymi – zarządami dróg wojewódzkich oraz (w okresie trwałości) partnerami.

**3. Podjęcie działań dla większego wykorzystania potencjału Szlaku,** w tym także z uwzględnieniem szans i zagrożeń związanych z sytuacją spowodowaną pandemią COVID-19.

**4. Podejmowanie – adekwatnych dla potencjalnych obiorców – działań promocyjnych,** z uwzględnieniem specyfiki poszczególnych odcinków Green Velo (m.in. zróżnicowania stanu technicznego i trudności trasy).

**5. Rzetelne prowadzenie systemu rekomendacji MPR,** w tym wypracowanie odpowiedniego, jednolitego sposobu gromadzenia danych o ruchu turystów w obiektach posiadających status MPR.

**6. Regularne gromadzenie danych umożliwiających zbadanie ruchu turystów na Green Velo,** w tym obserwowanie aktualnych trendów, dla właściwego planowania działań w zakresie utrzymania i rozwoju tego Szlaku.

**7. Wykorzystywanie doświadczeń i dobrych praktyk** (w tym dotyczących przebiegu i rodzaju dróg oraz oznakowania) **przy planowaniu rozbudowy tras i szlaków rowerowych**, celem uniknięcia możliwych błędów.

**8. Wzmocnienie współpracy z innymi podmiotami**, zwłaszcza z JST w zakresie działań na rzecz rozwoju Szlaku.

**9. Podjęcie działań na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników Szlaku.**

**1. Zapewnienie**, także przez kontrole okresowe, **właściwego stanu obiektów i oznakowania Green Velo oraz bezpieczeństwa użytkowników Szlaku.**

Jednostki samorządu terytorialnego

**2. Wykorzystywanie atrakcji Green Velo dla promocji i rozwoju.**

**3. Zaangażowanie innych podmiotów** (zwłaszcza organizacji pozarządowych) **dla rozwoju Szlaku**, w tym turystyki.

**Przestrzeganie wymogów i warunków związanych z przynależnością do systemu rekomendacji MPR.**

Podmioty prowadzące obiekty w systemie MPR



## 5. WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

### 5.1. Realizacja zadań mających na celu zachowanie trwałości projektu dotyczącego Szlaku

Utrzymane wskaźniki produktu w ramach projektu

Województwa Polski Wschodniej – przed okresem objętym kontrolą NIK<sup>6</sup> – z udziałem środków Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013 zrealizowały projekt, w ramach którego powstał Wschodni Szlak Rowerowy Green Velo. Okres trwałości tego projektu dla dwóch województw<sup>7</sup> upłynął z końcem 2020 r. Dla trzech kolejnych<sup>8</sup> zakończy się w maju albo czerwcu 2021 r. Do dnia zakończenia kontroli NIK, każde z województw zapewniło zachowanie trwałości projektu i utrzymało wskaźniki produktu założone we wniosku do projektu. W ramach kontroli zbadano utrzymanie i wykorzystanie Szlaku, nie kontrolowano natomiast przyjętych zadań związanych z przygotowaniem i realizacją projektu.

Jednostki odpowiedzialne za utrzymanie trwałości projektu

Zadania związane z utrzymaniem Szlaku i infrastruktury towarzyszącej oraz zachowaniem trwałości w okresie pięciu lat od dnia zakończenia projektu realizowane były w poszczególnych województwach w różnej formie. Zarządy trzech województw (lubelskiego, podkarpackiego i świętokrzyskiego) całość zadań związanych z wykonaniem i utrzymaniem Szlaku w imieniu beneficjenta przekazały do realizacji swoim jednostkom (zarządom dróg wojewódzkich). Zarząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego powierzył Zarządowi Dróg Wojewódzkich w Olsztynie zadania z zakresu utrzymania Szlaku w ciągu dróg wojewódzkich na czas określony, tj. realizacji projektu oraz okresu trwałości – pięć lat od dnia zakończenia realizacji zadania. Obejmowały one m.in. utrzymanie w stanie niepogorszonym trasy Green Velo, zapewnienie trwałości projektu, prowadzenie bieżących napraw oraz dokonywanie przeglądów dwa razy w roku. Zarząd Województwa Podlaskiego przekazał Podlaskiemu Zarządowi Dróg Wojewódzkich 11 odcinków trasy Green Velo położonych w obszarze dróg wojewódzkich (bez określenia, czy środki trwałe przekazano np. w trwałe zarząd, użytkowanie), który odpowiedzialny był za ich bieżące utrzymanie. Pozostałe zadania związane ze Szlakiem, w tym monitorowanie stanu technicznego i utrzymanie trwałości projektu realizowane były przez urząd marszałkowski.

W każdym województwie, przez które przebiega Szlak za zadania związane z jego utrzymaniem odpowiedzialni byli również partnerzy (głównie gminy i powiaty), z którymi beneficjenci zawarli umowy. Zakres zadań, za które odpowiadali partnerzy był różny w poszczególnych województwach. Wszyscy zobowiązani byli do zapewnienia trwałości na własnym obszarze przez okres pięciu lat od daty zakończenia projektu oraz zabezpieczenia środków na jego utrzymanie.

Kontrolą objęto 23 partnerów projektu – 16 gmin i siedem powiatów, którzy odpowiedzialni byli za utrzymanie 416 km trasy Green Velo oraz 35 obiektów MOR. Stanowiło to odpowiednio 20% całkowitej długości Szlaku oraz 15% wszystkich MOR zlokalizowanych przy Szlaku.

<sup>6</sup> Lata 2016–2020 (do czasu zakończenia kontroli).

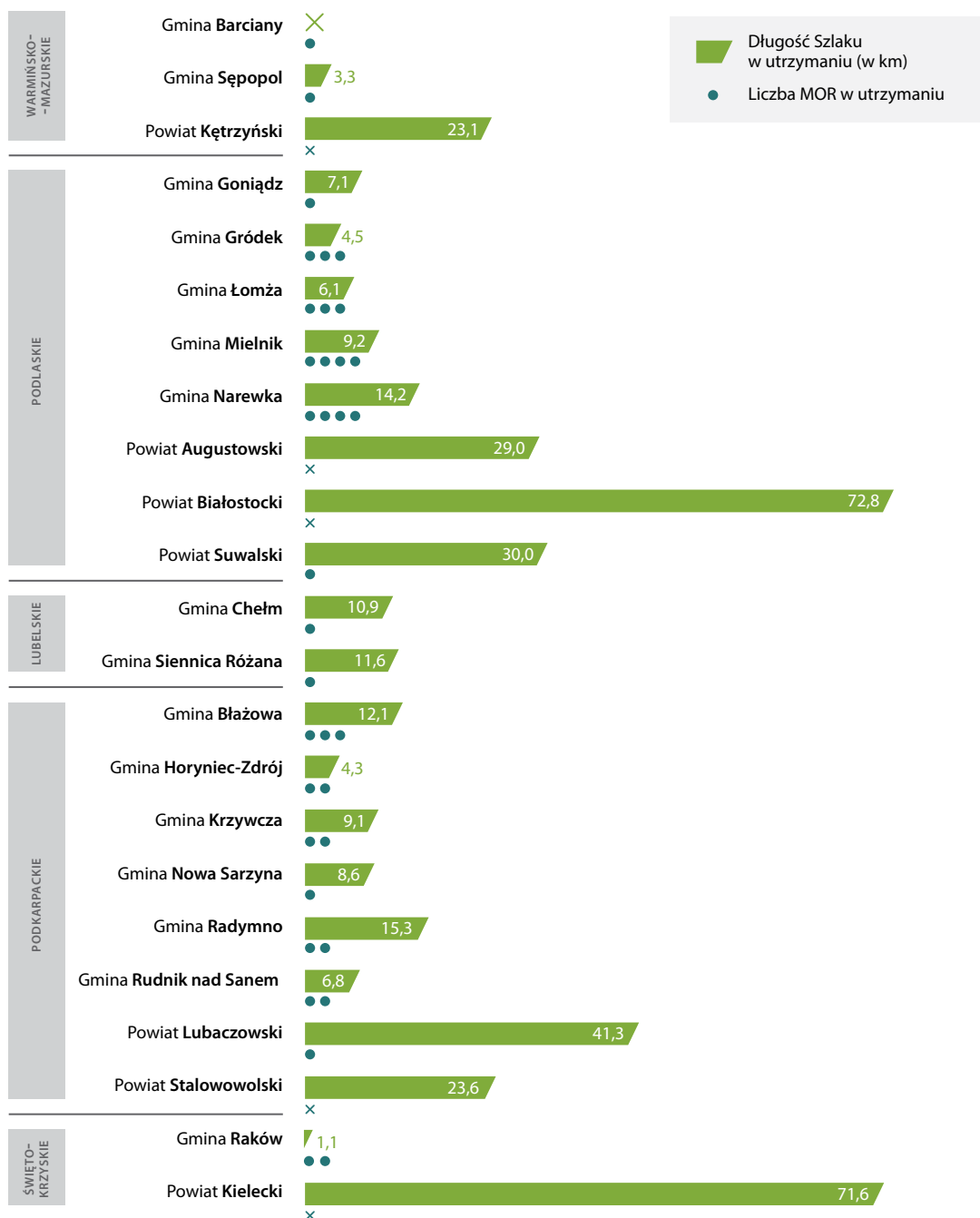
<sup>7</sup> Podlaskie i świętokrzyskie.

<sup>8</sup> Lubelskie, podkarpackie i warmińsko-mazurskie.

## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

### Infografika nr 3

#### Długość Szlaku i liczba MOR będących w zarządzie JST objętych kontrolą



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników kontroli NIK.

Źródłem danych w zakresie monitorowania wskaźników produktu w poszczególnych województwach były głównie przeglądy gwarancyjne, techniczne oraz kontrole okresowe dróg i obiektów prowadzone w każdym roku przez pracowników urzędów marszałkowskich lub zarządów dróg wojewódzkich.

Monitoring Green Velo

Przykładem **dobrej praktyki** były dodatkowe działania w zakresie monitorowania utrzymania trasy Green Velo – mimo że realizacja zadań związanych ze Szlakiem przekazana została do Świętokrzyskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich – prowadzone przez pracowników Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego.

### Województwo świętokrzyskie

Pracownicy właściwego departamentu przeprowadzali audyty Szlaku na terenie województwa. Ich głównym celem było zdiagnozowanie infrastruktury Green Velo, tj. nawierzchni, oznakowania, witaczy, MOR i oznakowania dojazdu do nich oraz sprawdzenie, czy podmioty odpowiedzialne za utrzymanie infrastruktury uzupełniają i naprawiają zniszczone elementy. W badanym okresie przeprowadzono osiem audytów: po jednym w roku 2016 i 2020 oraz po dwa w każdym roku okresu 2017–2019. W ich trakcie wykonywana była dokumentacja fotograficzna oraz opracowywane były raporty, w których zamieszczano informacje dotyczące zauważonych usterek i uszkodzeń. Po zakończeniu audytów, kierowano pisma do partnerów zarządzających poszczególnymi odcinkami, celem przekazania informacji o stwierdzonych aktach wandalizmu i usterkach oraz zawierających wezwania do ich usunięcia.

Nie podejmowano jednak skutecznych działań mających na celu uzyskanie od wszystkich partnerów odpowiedzi, na pisma kierowane po przeprowadzonych audytach. W związku z tym Urząd nie miał pełnej wiedzy o podejmowanych przez znaczną część partnerów projektu działaniach w celu usunięcia stwierdzonych w trakcie audytów usterek i uszkodzeń. Dyrektor właściwego departamentu wyjaśnił m.in., że mimo podejmowanych prób trudno było wyegzekwować od partnerów odpowiedzi, zwłaszcza gdy w okresie kilku lat zmieniali się władarze gmin i powiatów, a umowy partnerskie zawarli ich poprzednicy.

W kwietniu 2019 r. skierowano pisma do 22 partnerów o przekazanie informacji o kosztach utrzymania Green Velo w latach 2016–2018. Miało to również na celu zwrócenie uwagi zarządzającym poszczególnymi odcinkami na konieczność utrzymania w stanie niepogorszonym tras rowerowych.

### Brak wystarczającego nadzoru nad działalnością zarządów dróg wojewódzkich

W przypadku dwóch pozostałych województw<sup>9</sup>, w których zadania związane z utrzymaniem Szlaku przekazano do zarządów dróg wojewódzkich, nie prowadzono właściwego nadzoru nad tymi jednostkami w zakresie powierzonych im obowiązków – nie przeprowadzano kontroli w zakresie realizacji zadań związanych ze Szlakiem. Nadzór nad działalnością zarządów dróg wojewódzkich, w tym przeprowadzanie kontroli w tych jednostkach przypisany był do właściwych departamentów w urzędach marszałkowskich. W UMWL nie wskazano sposobu nadzorowania realizacji zadań związanych z Green Velo, przekazanych do realizacji do zarządu dróg wojewódzkich oraz powodów nieprzeprowadzenia w tej jednostce kontroli związanych ze Szlakiem. Dyrektor właściwego departamentu w UMWP podała m.in., że urząd nie prowadził nadzoru nad trwałością projektu. Postępy z realizacji projektu ujmowane były w sprawozdaniach z wykonania planu rzeczowo-finansowego zarządu dróg wojewódzkich. Ponadto jednostka ta nie zgłaszała żadnych problemów w zakresie zarządzania, utrzymania i eksploatacji Szlaku. W obu tych podmiotach NIK stwierdziła nieprawidłowości.

<sup>9</sup> Lubelskie i podkarpackie.



### Przykład

W **Podkarpackim Zarządzie Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie** stwierdzono następujące nieprawidłowości:

- brak właściwego nadzoru nad działaniami dwóch partnerów projektu, co może spowodować zagrożenie dla jego trwałości. Pomimo wiedzy w zakresie wykorzystywania kładki rowerowej w miejscowości Bachów na terenie gminy Krzywczka w sposób niezgodny z przeznaczeniem<sup>10</sup>, PZDW nie podjął niezwłocznych i właściwych działań, zmierzających do zapobieżenia ewentualnemu zagrożeniu wynikającemu z niewłaściwego użytkowania obiektu. Partner – gmina Radymno wprowadziła alternatywny odcinek Szlaku, bez formalnego uregulowania, a PZDW nie dopilnował, aby został on właściwie przeprowadzony i oznakowany;
- występowanie pogorszonej nawierzchni Szlaku na ośmiu odcinkach zarządzanych przez pięć nadleśnictw. Na trzech odcinkach stwierdzono fragmenty dróg w złym stanie nawierzchni, na czterech fragmenty o niezadawalającym stanie nawierzchni, a jeden cały odcinek był w niezadawalającym stanie. Na sześciu odcinkach leśnych Szlaku 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;
- 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;
- na odcinku nr 4 w centrum Łańcuta (droga wojewódzka nr 877) występował konflikt w usytuowaniu oznakowania znaku B-2, który był przesłaniany przez tablice E-2a (tablica kierunku i miejscowości).

We wszystkich województwach odnotowano trudności i problemy w związku z użytkowaniem trasy Green Velo. Najczęściej dotyczyły one kradzieży oznakowania i infrastruktury towarzyszącej, aktów wandalizmu, w tym na MOR oraz trudności w utrzymaniu we właściwym stanie technicznym odcinków, zwłaszcza o nawierzchni tłuczniowej, gruntowej.

Kontrolowane jednostki w większości starały się na bieżąco reagować i podejmować działania zaradcze. Stwierdzono jednak takie sytuacje, w których dopiero w związku z kontrolą NIK zwrócono uwagę i podjęto jakiegokolwiek działania mające na celu ich eliminację. Odnotowano również problemy, wynikające z założeń przyjętych w trakcie projektowania i realizacji Szlaku, których dotychczas nie udało się rozwiązać.

**Problemy, utrudnienia, rozjeżdżane drogi leśne i polne**

### Przykłady

#### **Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie**

W okresie trwałości projektu, mimo obowiązku nie wykonywano zadań związanych z utrzymaniem oznakowania pionowego Szlaku na drogach powiatowych/gminnych oraz nie zaplanowano na lata 2016–2020 środków finansowych na ten cel. Dyrektor wyjaśnił m.in., że ZDW dokonywał przeglądów oznakowania trasy rowerowej tylko na Szlaku przebiegającym w ciągu dróg wojewódzkich, gdyż był przekonany, że zgodnie z zawartymi umowami

<sup>10</sup> Szczegółowy opis w dalszej treści.

partnerskimi pomiędzy beneficjentem, a JST (partnerami), to oni byli zobowiązani do zapewnienia trwałości rezultatów projektu na terenie JST przez pięć lat od daty finansowego zakończenia projektu w stanie nie pogorszonym, a zatem również jego oznakowania. NIK ustaliła, że większość partnerów nie ponosiła w latach 2016–2020 żadnych wydatków na uzupełnienie lub odtworzenie oznakowania Green Velo i żaden z nich nie zwracał się w tym czasie do ZDW o uzupełnienie brakującego oznakowania. Jedynie gmina Chełm dopiero w trakcie trwania kontroli NIK, wystąpiła o uzupełnienie brakującego oznakowania.

### Gmina Mielnik

Utrudnieniem znanym użytkownikom, wynikającym z czynników środowiskowych (niski poziom wód na Bugu), jest okresowo nieczynna przeprawa promowa Niemirów–Gnojno. Turyści jadący Green Velo zamiast tej przeprawy muszą korzystać z drogi alternatywnej, znajdującej się na Szlaku pomiędzy miejscowościami Mielnik (woj. podlaskie)–Zabuże (woj. mazowieckie). Wójt gminy odnosząc się koncepcji rozwojowych związanych ze Szlakiem wyjaśnił m.in., że na etapie projektowania Szlaku w Niemirowie planowano wybudowanie kładki pieszo-rowerowej nad Bugiem. Gmina przygotowała dokumentację projektową i uzyskała pozwolenie na budowę. Po ogłoszeniu postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na wykonanie tego obiektu Zarząd Województwa Podlaskiego wycofał się z realizacji tego projektu i kładka nie powstała. W 2017 r. gmina podjęła działania związane ze zmianą lokalizacji przeprawy promowej o około 200 m w dół rzeki, co pozwoliłoby na realizację przewozów przez cały sezon. Ze względu na położenie planowanej przeprawy w terenie cennym przyrodniczo, objętym ochroną zabytków i w obszarze zagrożenia powodziowego, proces uzgodnień i uzyskiwania pozwoleń nie został dotychczas zakończony.

Działania w trybie  
art. 51 ust.1 ustawy o NIK  
w gminie Krzywca

Gmina Krzywca, jako właściciel i zarządca kładki pieszo-rowerowej nad rzeką San w miejscowości Bachów, stanowiącej odcinek Szlaku<sup>11</sup> nie zrealizowała zaleceń z kontroli pięcioletniej przeprowadzonej w 2018 r. oraz z rocznej przeprowadzonej w 2019 r., wskazujących na zagrożenia dla życia i zdrowia ludzi oraz bezpieczeństwa samego obiektu. W protokołach z tych kontroli w szczególności wskazano na pilną konieczność wyeliminowania z tego obiektu ruchu pojazdów mechanicznych, który stanowi przeciążenie konstrukcji i materiałów pomostu, zagraża uszkodzeniom i może doprowadzić do poważnej awarii lub katastrofy budowlanej obiektu, stwarzając zagrożenie dla zdrowia i życia użytkowników. W protokole kontroli rocznej z 2020 r. zapisano m.in., że nie wykonano wszystkich zaleceń z poprzednich kontroli, zrezygnowano z montażu zalecanego wygradzenia, uniemożliwiającego wjazd na Kładkę i wykonano montaż oznakowania wg projektu organizacji ruchu z września 2015 r. Zaniechanie przez Wójta Gminy Krzywca, jako zarządzającego tym obiektem wykonania opisanych powyżej zaleceń, dotyczących zwłaszcza skutecznego uniemożliwienia korzystania z Kładki przez pojazdy mechaniczne, naruszało obowiązki wynikające z art. 70 ust. 1 *Prawa budowlanego*. Przepis ten określa m.in., że właściciel jest zobowiązany po przeprowadzonej kontroli okresowej usunąć stwierdzone uszkodzenia oraz uzupełnić braki, które mogłyby spowodować zagrożenie życia lub zdrowia ludzi, bezpieczeństwa mienia bądź środowiska, a w szczególności katastrofę budowlaną. Jedyne podej-

<sup>11</sup> Dalej: Kładka.

## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

mowane działania obejmowały umieszczanie znaków drogowych, zakazujących wjazdu pojazdom silnikowym, które były jednak sukcesywnie niszczone i usuwane. Na podstawie przeprowadzonych oględzin<sup>12</sup> NIK uznała, że dalsze użytkowanie Kładki przez pojazdy mechaniczne stanowi bezpośrednie niebezpieczeństwo dla życia lub zdrowia ludzkiego albo powstanie znacznej szkody w mieniu. W związku z tym do Wójta Gminy Krzywczka zostało skierowane zawiadomienie w trybie art. 51 ust. 1 ustawy o NIK, a następnie – z uwagi na to, że podjęte działania były niewystarczające – również do Powiatowego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Przemyślu (PINB). Organ ten działając na podstawie art. 81 ust. 4 *Prawa budowlanego* przeprowadził w czerwcu 2020 r. kontrolę użytkowania Kładki. W protokole z kontroli wskazano m.in. na zakaz (w trybie natychmiastowym) użytkowania przedmiotowej Kładki do czasu wykonania blokad, wygradzeń uniemożliwiających wjazd pojazdom samochodowym. Ponadto, postanowieniem z 14 lipca 2020 r. PINB nakazał przedstawienie do dnia 30 września 2020 r. ekspertyzy stanu technicznego tego obiektu. W sporządzonej ekspertyzie wskazano m.in., że po Kładce nie może zostać dopuszczony ruch samochodowy oraz zalecono zamontowanie przed obiektem elementów uniemożliwiających wjazd na kładkę samochodów. W związku z ustaleniami dotyczącymi Kładki, NIK skierowała również w trybie art. 62a ustawy o NIK powiadomienie do Marszałka Województwa Podkarpackiego, celem zasygnalizowania nieprawidłowości w zakresie zachowania trwałości projektu dotyczącego Szlaku. Marszałek poinformował NIK o podjętych w związku z tym działaniach, m.in. poinformowaniu o sytuacji PARP oraz powołaniu komisji w sprawie potwierdzenia zmian w organizacji ruchu.

Zdjęcia nr 4–6

Stan kładki w czasie oględzin NIK – niezabezpieczony wjazd, umożliwiający poruszanie się pojazdom mechanicznym oraz uszkodzenia



Źródło: materiały własne NIK.

<sup>12</sup> Oględziny te wykazały również m.in., że przed Kładką postawiony został niewłaściwy znak drogowy. Niezgodnie z zatwierdzoną organizacją ruchu umieszczono znak zakazu ruchu (dotyczący również rowerzystów) a nie zakaz wjazdu pojazdów mechanicznych.

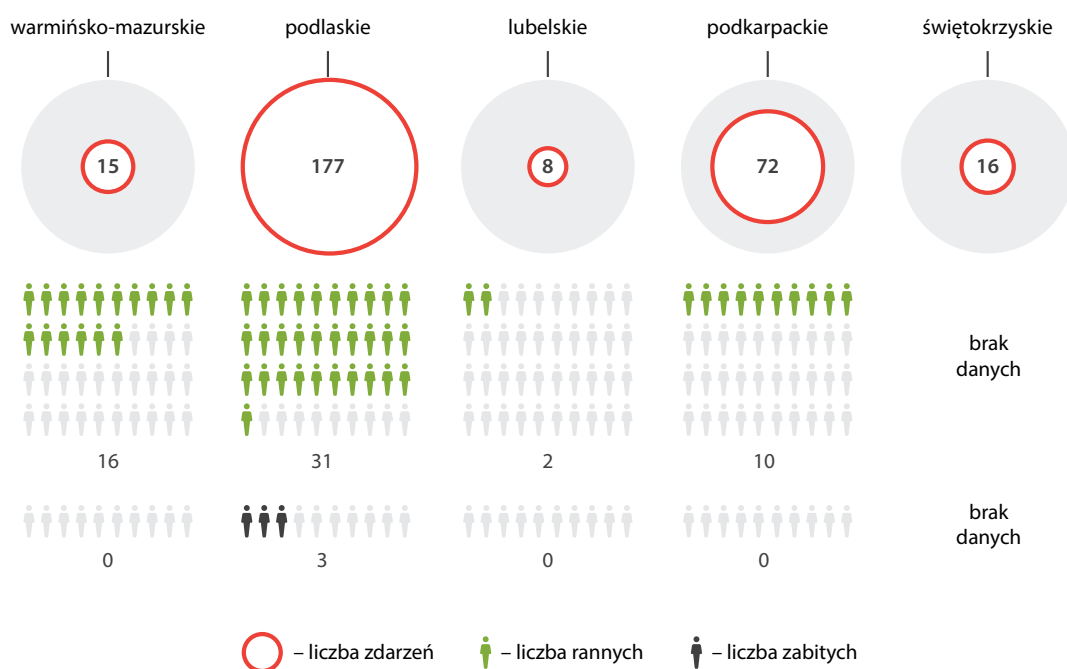
## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

### Miejsca niebezpieczne, wypadki, kolizje

W czterech województwach<sup>13</sup> na trasie Green Velo odnotowano występowanie miejsc niebezpiecznych. Według danych przekazanych przez Policję, w każdym z województw Polski Wschodniej na drogach, z udziałem rowerzystów korzystających ze Szlaku, w okresie objętym kontrolą odnotowano łącznie 288 kolizji i wypadków (od ośmiu w województwie lubelskim do 177 w województwie podlaskim). W zdarzeniach tych zginęły trzy osoby, a 59 zostało rannych. Głównymi przyczynami były brak ustąpienia pierwszeństwa oraz niedostosowanie prędkości.

Infografika nr 4

Liczba zdarzeń z udziałem rowerzystów korzystających ze Szlaku w latach 2016–2020



Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji pozyskanych z Policji.

### Przykład

W **gminie Goniądz** w 2019 r. odnotowano liczne skargi mieszkańców miejscowości Szafranki i Łazy związane z funkcjonowaniem Szlaku oraz wnioski w zakresie podjęcia działań mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa na skrzyżowaniu drogi gminnej nr 125521B z drogą wojewódzką nr 670. Wskazali oni m.in., że wyjazd z drogi gminnej jest często utrudniony i niebezpieczny ze względu na ograniczoną widoczność (pobocze zarośnięte wysokimi trawami) oraz duże natężenie ruchu rowerzystów na Green Velo wzdłuż drogi wojewódzkiej. Zwrócili też uwagę na występujące w okolicy skrzyżowania kolizje i liczne niebezpieczne sytuacje. Burmistrz Goniądza zwrócił się do Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich o podjęcie działań mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa na wymienionym skrzyżowaniu np. poprzez ustawienie wygradzeń, luster drogowych zwiększających kąt obserwacji dla wyjeżdżających na drogę wojewódzką, itp. W wyniku podjętych działań ustawiono dodatkowe znaki oraz wykoszono pobocza i przycięto krzewy, co w dużym stopniu poprawiło widoczność.

<sup>13</sup> Podkarpackie, podlaskie, świętokrzyskie i warmińsko-mazurskie.



## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

Drogi, po których biegnie trasa Green Velo utrzymane były na ogół w stanie dobrym i zadowalającym, zwłaszcza jeżeli Szlak prowadził w ciągu istniejących dróg wojewódzkich, powiatowych czy gminnych o bitumicznej nawierzchni. Gorzej sytuacja przedstawiała się na Szlaku, gdzie występowały kategorie dróg niepublicznych, o nawierzchni z tłucznia lub w miejscach terenów leśnych, czy stanowiących jednocześnie dojazd do pól.

MOR-y usytuowane na trasie Green Velo były w zdecydowanej większości właściwie oznakowane, a ich wyposażenie utrzymane w dobrym stanie technicznym i estetycznym. Odnotowano jednak wiele przypadków aktów wandalizmu, powodujących zniszczenia. Na ogół starano się dokonywać napraw na bieżąco. W co trzecim MOR poddanym oględzinom stwierdzono jednak drobne braki w wyposażeniu lub ich oznakowaniu.

Utrzymanie Green Velo przez JST objęte kontrolą

### Przykłady złego stanu dróg i MOR stwierdzone w czasie oględzin

W **gminie Radymno** na jednym z odcinków leśnych, szerokość jezdni dla ruchu rowerowego wynosiła 2,5-3 m, nawierzchnia z kruszywa oraz kruszywowo-gruntowa była w złym stanie technicznym. Występowały liczne ubytki i zastoiska wody dotyczące całej szerokości jezdni. Przejazd rowerem po opadach deszczu mógł być utrudniony lub niemożliwy na całym odcinku o długości 1,5 km. Pobocza gruntowe w stanie niezadowalającym, stwierdzono zastoiska wody i ubytki sięgające z jezdni w obszar poboczy. Odcinek przebiegał przez obszary leśne, na poboczach zalegały gałęzie i fragmenty ściętych pni drzew. Wójt wyjaśnił m.in., że odcinek ten jest problematyczny ze względu na położenie w otoczeniu kompleksu leśnego, który w okresie intensywnych opadów jest trudno przejezdny. Brak podbudowy drogi (nawierzchnia gruntowa) sprawia, że przejeżdżający tą drogą ciężki tabor leśny wywożący drzewo z lasu, a także sprzęt rolniczy, powoduje tworzenie się głębokich kolein w jezdni, co wpływa bezpośrednio na bezpieczeństwo użytkowników w poruszaniu się po tej drodze.

Zdjęcie nr 7

Odcinek leśny Green Velo w gminie Radymno



Źródło: materiały własne NIK.

## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

W **gminie Horyniec-Zdrój** na dwóch odcinkach o łącznej długości 1,4 km, nawierzchnia drogi była w stanie niezadowalającym. Występowały liczne zaniżenia, ubytki i nierówności nawierzchni kruszywowej. Część ubytków znajdowała się na całej szerokości nawierzchni drogi uniemożliwiając bezpieczny i komfortowy przejazd osobom jadącym rowerem dwuśladowym (np. trzykołowym), ciągnącym riksę (przyczepkę), lub poruszających się na rowerach nieprzystosowanych do jazdy terenowej. Ponadto, rozległe ubytki po opadach deszczu mogły powodować powstawanie zastoisk wodnych na całej szerokości jezdni, których ominięcie mogło być kłopotliwe z uwagi na towarzyszące tym ubytkom miejscowe uszkodzenia poboczy (deformacje, koleiny, zaniżenia) spowodowane omijaniem tych przeszkód przez poruszające się po odcinku Szlaku pojazdy. Na początku pierwszego odcinka usytuowane były na poboczu stojaki na rowery, gdzie widoczny był brak zabiegów utrzymaniowych w ich obrębie. Pomędzy nimi oraz w ich otoczeniu występowała roślinność, mogąca powodować znaczne utrudnienia w korzystaniu z tego stojaka.

Zdjęcia nr 8–9

Odcinek Green Velo w gminie Horyniec-Zdrój. Uciążliwy dostęp do stojaków na rowery. Koleiny na całej szerokości drogi, utrudniające przejazd roweru np. z przyczepką



Źródło: materiały własne NIK.

W **gminie Chełm** wyposażenie MOR było kompletne. W czterokomorowym koszu na śmieci brakowało zamknięcia części przeznaczonej na frakcję BIO (akt wandalizmu) oraz worków na segregację odpadów (śmieci były wymieszane). Stwierdzono nieliczne ubytki gontu bitumicznego na papie podkładowej na pokryciu wiat i tablicy informacyjnej. MOR utrzymane było w dobrym stanie technicznym, ale zaśmiecone, w szczególności niedopałkami papierosów oraz butelkami. Zastępca Wójta oświadczył, iż pracownicy Urzędu uprzątnęli teren MOR po zakończonych oględzinach.



## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

Zdjęcia nr 10–12

MOR na terenie gminy Chełm zlokalizowany nad zbiornikiem wodnym Żółtańce



Źródło: materiały własne NIK.

W maju 2017 r. dokonano kradzieży elementów konstrukcyjnych MOR w Skolankowskiej Woli m.in. ławostołu, dwóch tablic z blachy stalowej oraz kosza czterokomorowego wykonanego z drewna. Komenda Powiatowa Policji w Opatowie postanowieniem z 5 czerwca 2017 r. umorzyła dochodzenie wobec niewykrycia sprawców tego czynu. **Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich** z prawie trzyletnim opóźnieniem podjął działania w celu odtworzenia infrastruktury MOR w Skolankowskiej Woli, kierując dopiero 17 lutego 2020 r. wniosek do Zarządu Województwa o zabezpieczenie dodatkowych środków finansowych na konserwację i remonty tras rowerowych w ramach Szlaku celem m.in. odtworzenia infrastruktury tego obiektu. Środki na te zadania zabezpieczono dopiero 25 maja 2020 r. po ponownym zgłoszeniu zapotrzebowania.

Obowiązek utrzymania Szlaku w zakresie oznakowania, w tym uzupełniania występujących braków, za wyjątkiem województwa lubelskiego – gdzie zadania związane z oznakowaniem w okresie trwałości należały do beneficjenta projektu – spoczywał na wskazanych zarządcach dróg, po których wytyczona była trasa Green Velo.

**Niekompletne  
oznakowanie Szlaku**

## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

Oględziny dróg, po których przebiega Green Velo przeprowadzone w trakcie kontroli JST, wykazały, że w 2/3 z nich oznakowanie Szlaku było niekompletne. W czterech jednostkach<sup>14</sup> braki w oznakowaniu były na tyle istotne, że mogły powodować dyskomfort w poruszaniu się rowerzystów po Szlaku lub problemy z odnalezieniem właściwego kierunku jazdy.

### Przykłady

W **powiecie suwalskim** przeprowadzone w ramach kontroli oględziny na odcinkach siedmiu dróg powiatowych, po których przebiegał Szlak, wykazały brak 35 (26%) znaków, w tym 25 znaków R-4, 4 znaków R-4b, dwóch znaków R-4c, 4 znaków R-4d. Braki w zakresie oznakowania stwierdzano również podczas przeprowadzonych w latach 2016–2019 ocen stanu technicznego infrastruktury Szlaku. Z uwagi na nieuzupełnianie oznakowania ilość brakujących i zniszczonych znaków zwiększała się w kolejnych latach z ośmiu w 2016 r. do 29 w 2019 r.

W **gminie Siennica Różana** oględziny sześciu odcinków dróg gminnych, po których przebiegał Szlak o łącznej długości 7,7 km, wykazały brak 20 znaków R-4, 11 znaków R-4b, 4 znaków R-4c oraz pięciu tablic informacyjnych projektu. Ponadto przy wjeździe prowadzącym z drogi powiatowej na teren MOR, stwierdzono brak tabliczki kierunkowej E-12a wraz ze znakiem R-4, która miała wskazywać dojazd do MOR.

Środki ponoszone  
na utrzymanie Szlaku  
w okresie trwałości

Jedną z przyczyn braku właściwego utrzymania trasy Green Velo, w tym jej oznakowania mógł być brak wyodrębnienia w planach finansowych środków przeznaczonych wyłącznie na zadania związane ze Szlakiem. Wprawdzie w skontrolowanych jednostkach przeznaczano środki na utrzymanie Szlaku i jego oznakowanie, ale w większości z nich kwoty zaplanowane i wydatkowane na te zadania były w łącznej puli środków, obejmującej utrzymanie wszystkich dróg. W związku z tym trudno było określić jakie środki przeznaczano na zadania związane z Green Velo. Przykładowo w województwach: podkarpackim i podlaskim połowa skontrolowanych JST nie wyodrębniała w corocznych budżetach środków finansowych na wydatki związane z utrzymaniem i eksploatacją Szlaku, pomimo takiego obowiązku wynikającego z zawartych umów partnerskich. Dodatkowo w województwie podlaskim urząd marszałkowski nie wyegzekwował od partnerów będących JST, obowiązku przekazywania uchwał, na mocy których powinny być zabezpieczane środki w budżetach na utrzymanie Szlaku oraz nie uzgadniał z nimi terminów ich przekazania, mimo ustalenia takiego obowiązku w ww. umowach.

NIK zwraca uwagę, iż planowanie środków finansowych na utrzymanie Szlaku ma szczególne znaczenie zwłaszcza w przypadku województw: lubelskiego, podkarpackiego i warmińsko-mazurskiego, gdzie okres trwałości projektu uległ przesunięciu na 2021 r. Bowiern zawarte umowy partnerskie obligowały JST do zabezpieczenia środków na utrzymanie Szlaku jedynie w latach 2016–2020.

Braki w wykonywaniu  
obowiązkowych kontroli  
dróg i obiektów  
mostowych Szlaku

Brak całościowej, odpowiedniej wiedzy w zakresie stanu infrastruktury Szlaku mógł wynikać również z faktu, iż nie wykonywano w pełnym zakresie kontroli rocznych i pięcioletnich, o których mowa w przepisach *Prawa*

<sup>14</sup> Gmina Siennica Różana i powiaty: białostocki, kętrzyński i suwalski.



## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

*budowlanego* na drogach publicznych i obiektach, po których przebiega trasa Green Velo. W okresie objętym kontrolą spośród 23 skontrolowanych JST, w siedmiu z nich nie wykonywano wcale kontroli rocznych, a w kolejnych pięciu nie wykonano wszystkich. Kontroli pięcioletnich nie wykonywano w pięciu JST, a w czterech kolejnych nie zrealizowano wszystkich.

Ponadto blisko 1/3 skontrolowanych JST nie wykonywała wszystkich wymaganych przeglądów gwarancyjnych, przy czym dwie<sup>15</sup> z nich nie wykonywało również żadnych obowiązkowych kontroli rocznych i pięcioletnich. W kontroli odnotowano także przypadki braku realizacji zaleceń po kontrolach okresowych dróg. Ponadto stwierdzono przypadki braku prowadzenia ksiąg dróg, czy obiektów mostowych lub nierzetelne ich prowadzenie.

### Przykłady

W **gminie Raków** w okresie objętym kontrolą drogi gminne, po których przebiega Green Velo, nie były poddawane kontrolom okresowym rocznym i pięcioletnim, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 lit. a i pkt 2 ustawy *Prawo budowlane*. Ostatnia roczna okresowa kontrola odcinka trasy rowerowej przebiegającego ulicą Klasztorną i placem Wolności, stanowiącego fragment starodroża drogi wojewódzkiej nr 764, zaliczonego do kategorii dróg gminnych z dniem 18 listopada 2013 r., przeprowadzona została przez Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Kielcach w dniu 29 listopada 2012 r., zaś kontrola pięcioletnia odbyła się 24 października 2013 r. Drugi z odcinków trasy rowerowej biegnący od skrzyżowania z drogą powiatową nr 0349T w miejscowości Rakówka do granicy z gminą Bogoria w miejscowości Niedźwiedź, nie był poddawany zarówno rocznej jak i pięcioletniej okresowej kontroli od dnia zaliczenia drogi do kategorii drogi gminnej, tj. od 1 stycznia 2015 r. Dla każdego odcinka drogi gminnej, po której przebiega Szlak nie prowadzono również wymaganej dokumentacji ewidencyjnej, tj. książki drogi i dziennika objazdu drogi.

W **gminie Goniądz** mimo obowiązku wynikającego z art. 62 ust. 1 pkt 1 lit. a i pkt 2 ustawy *Prawo budowlane*, nie zapewniono przeprowadzania okresowych kontroli rocznych i pięcioletnich dróg w miejscach gdzie przebiegał Szlak. Natomiast przeglądów technicznych infrastruktury Szlaku dokonywano tylko raz do roku w terminie do 30 marca, a nie – jak to wynikało z umowy partnerskiej – dwukrotnie w ciągu roku, tj. do 30 marca i 30 września, w okresie pięciu lat od zakończenia projektu.

**Powiat w Kętrzynie** (gdzie zadania w zakresie utrzymania Szlaku wykonywane były za pośrednictwem Zarządu Dróg Powiatowych) nie zrealizował zaleceń pokontrolnych z przeprowadzonych w 2019 r. okresowych rocznych kontroli dróg, po których przebiegał Green Velo, w zakresie ścinki i wyprofilowania pobocza, w celu usprawnienia odpływu wód opadowych (drogi 1567N i 1592N) oraz w zakresie odmulenia i oczyszczenia rowów przydrożnych, przycięcia zieleni (droga 1592N). W trakcie oględzin przeprowadzonych podczas kontroli NIK ustalono uszkodzenia nawierzchni. W przypadku drogi nr 1567N – od lokalnych spękań siatkowych, wykruszeń krawędzi nawierzchni, po odcinkowo zlokalizowane wyboje. Na drogach 1590N oraz 1592N, o nawierzchni gruntowej stwierdzono występowanie zadoleń i lokalnych nierówności nawierzchni.

<sup>15</sup> Gminy: Goniądz i Raków.

## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

Infografika nr 5

Kontrole roczne i pięcioletnie dróg publicznych i obiektów, po których przebiega trasa Green Velo prowadzone przez JST

		KONTROLE ROCZNE			KONTROLE PIĘCIOLETNIE		
		TAK	NIE	W NIEPEŁNYM ZAKRESIE	TAK	NIE	W NIEPEŁNYM ZAKRESIE
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	Gmina Barciany	●			●		
	Gmina Sępólno		●		●		
	Powiat Kętrzyński	●			●		
PODLASKIE	Gmina Goniądz		●			●	
	Gmina Gródek		●			●	
	Gmina Łomża	●			●		
	Gmina Mielnik			●			●
	Gmina Narewka			●			●
	Powiat Augustowski	●			●		
	Powiat Białostocki			●			●
	Powiat Suwalski	●			●		
	LUBELSKIE	Gmina Chełm	●			●	
Gmina Siennica Różana		●			●		
PODKARPACKIE	Gmina Błazowa		●			●	
	Gmina Horyniec-Zdrój		●			●	
	Gmina Krzywcza			●			●
	Gmina Nowa Sarzyna		●		●		
	Gmina Radymno			●	●		
	Gmina Rudnik nad Sanem	●			●		
	Powiat Lubaczowski	●			●		
	Powiat Stalowowolski	●			●		
ŚWIĘTO-KRZYŻSKIE	Gmina Raków		●			●	
	Powiat Kielecki	●			●		

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników kontroli NIK.

## 5.2. Realizacja i finansowanie działań na rzecz efektywnego funkcjonowania Szlaku, w tym rozwoju infrastruktury towarzyszącej

W każdej strategii rozwoju województwa i innych dokumentach o charakterze planistyczno-strategicznym określone zostały cele, kierunki lub działania, które odnosiły się w sposób ogólny do rozwoju turystyki w regionie. Jednakże na konkretne działania z wykorzystaniem produktu turystycznego jakim był Szlak, wskazano tylko w *Strategii Rozwoju Turystyki Województwa Warmińsko-Mazurskiego do 2025 r.* oraz w *Programie Rozwoju Turystyki w Województwie Lubelskim do 2020 r. z perspektywą do 2030 r.* Spośród pięciu skontrolowanych województw do czasu kontroli najwięcej zadań związanych z rozbudową i rozwojem Szlaku zrealizowano w województwie warmińsko-mazurskim. W pozostałych trzech województwach nie wskazywano na konkretne realizowane zadania związane bezpośrednio z rozwojem Szlaku.

Strategia i inne dokumenty planistyczno-strategiczne województw

### Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego

W Strategii Rozwoju Turystyki wskazano, iż w ramach celu rozwojowego *rozwój regionalnych produktów turystycznych*, Green Velo jest istotnym produktem ze znacznym potencjałem rozwojowym. Wskazanymi celami operacyjnymi były m.in.: rozwój atrakcji i produktów wokół szlaków i tras rowerowych oraz rozwój i doskonalenie infrastruktury, w tym m.in.: budowa nowych, wysokiej jakości tras i ścieżek rowerowych oraz rozwój MOR-ów; zintegrowanie lokalnych sieci tras rowerowych, w tym z trasami sąsiednich województw, poprzez tworzenie m.in. wiodących szlaków markowych; udostępnianie atrakcji turystycznych turystom rowerowym; budowa przy trasach rowerowych małej infrastruktury (wiaty, miejsca postojowe). Realizując cele Strategii podjęto m.in. działania obejmujące budowę nowego szlaku rowerowego – *Mazurskiej Pętli Rowerowej* o długości ok. 300 km, łączącego się z Green Velo; utworzenie nowego szlaku *Warmińska Łynostrada* o długości ok. 60 km, będącego przedłużeniem biegnącej przez Olsztyn *Łynostrady* do Lidzbarka Warmińskiego oraz *Szlaku Rowerowego Kanału Elbląskiego* o długości ok. 85 km (trasy te zostały oznaczone). Powstały również trasy rowerowe zintegrowane z trzema tzw. *królestwami Szlaku*, i tak: w ramach *Królestwa Rowerowego Północne Mazury* i *Królestwa Rowerowego Warmia* powstało po sześć nowych szlaków, a w ramach *Królestwa Rowerowego Zalew Wiślany* pięć szlaków.

Zdecydowanie w mniejszym stopniu planowaniem strategicznym zainteresowane były gminy. Tylko 10<sup>16</sup> z 16 (63%) skontrolowanych gmin planowało działania strategiczne związane bezpośrednio z wykorzystaniem Szlaku lub pośrednio w ramach szeroko rozumianej turystyki. Jednak jakiegokolwiek działania mające wpływ na rozwój turystyki z wykorzystaniem Szlaku lub infrastruktury zlokalizowanej w jego bezpośrednim sąsiedztwie zrealizowano tylko w połowie z nich<sup>17</sup>.

Planowanie strategiczne w gminach i powiatach objętych kontrolą

<sup>16</sup> Gminy: Barciany, Chełm, Goniądz, Gródek, Łomża, Nowa Sarzyna, Raków, Rudnik nad Sanem, Sępól i Siennica Różana.

<sup>17</sup> Gminy: Barciany, Chełm, Nowa Sarzyna, Rudnik nad Sanem i Sępól.

### Przykłady

**Gmina Barciany** w ramach realizacji zadań określonych w *Strategii Rozwoju do 2025 r.* wykonała i udostępniła w 2018 r. dla turystów w miejscowości Drogosze przy trasie Green Velo, przyrodniczo-historyczną ścieżkę edukacyjną oraz odnowiła cmentarz ewangelicki. Ponadto realizując założenia tej strategii w 2018 r. współfinansowała w kwocie 36 tys. zł, przy udziale Związku Gmin „Barcja” w Kętrzynie, wykonanie dokumentacji technicznej ścieżki rowerowej Barciany–Kętrzyn o długości 12,6 km. Odcinek ten bezpośrednio nawiązywał do trasy Green Velo, łącząc z nią miasto Kętrzyn.

**Gmina Rudnik nad Sanem** zrealizowała m.in. zadania i przedsięwzięcia ujęte w strategii i programie opieki nad zabytkami, które miały pośrednio wpływ na wykorzystanie Szlaku:

- otwarte strefy aktywności z siłowniami plenerowymi i strefami relaksu przy Szlaku,
- ogólnodostępne boisko wielofunkcyjne z siłownią terenową i placem zabaw w Rudniku nad Sanem (ok. 300 m od Szlaku),
- ogólnodostępne boisko wielofunkcyjne z siłownią terenową z dodatkowymi urządzeniami do kalisteniki i placem zabaw przy Szkole Podstawowej w Rudniku nad Sanem (ok. 300 m od Szlaku),
- prace konserwacyjne i restauratorskie pomnika na mogile Powstańców Styczniowych 1863 r. znajdującej się w zabytkowej części cmentarza w Rudniku nad Sanem (zlokalizowany przy Szlaku).

GORZEJ sytuacja przedstawiała się w powiatach, które w okresie objętym kontrolą w ogóle nie były zainteresowane planowaniem strategicznym mającym na celu rozwój turystyki i wykorzystanie atrakcji turystycznej, jaką stanowił Szlak. Tylko w powiecie kętrzyńskim zadania obejmujące rozwój infrastruktury i turystyki rowerowej uwzględniono w nowo tworzonej *Strategii Rozwoju Powiatu Kętrzyńskiego na lata 2021–2027*.

Należy zauważyć, iż sześć JST (trzy gminy i trzy powiaty) w czasie trwania kontroli NIK, nie posiadało aktualnych strategii rozwoju gminy lub powiatu.

Planowane zadania  
związane z rozbudową  
i rozwojem Szlaku

Cztery z województw<sup>18</sup> przez które przebiega Szlak zaplanowało do realizacji rozbudowę sieci turystycznych tras rowerowych, które miały zostać połączone z trasą Green Velo. W województwie podkarpackim i podlaskim prace były w początkowej fazie.

### Przykłady

**Województwo podkarpackie** we wrześniu 2019 r. podpisało umowę z Ministrem Finansów, Inwestycji i Rozwoju na dotację w kwocie 5 mln zł, na realizację projektu – przygotowania dokumentacji technicznej i projektowej niezbędnej do rozbudowy sieci turystycznych tras rowerowych na terenie Bieszczad i włączenia ich do Szlaku. Opracowana koncepcja przebiegu trasy rowerowej zakładała m.in., 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. Na drogach gminnych

<sup>18</sup> Lubelskie, podkarpackie, podlaskie i warmińsko-mazurskie.

## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

i powiatowych ruch rowerowy będzie odbywał się na zasadach ogólnych. Na drogach leśnych, które są wyłączone z ruchu ogólnodostępnego, zostanie dopuszczony warunkowo ruch rowerowy.

W województwie warmińsko-mazurskim planowane są dalsze inwestycje. Zatwierdzone zostały koncepcje przebiegu międzynarodowych dróg rowerowych (Euro Velo). Planowany jest przebieg Euro Velo nr 10 i 13 przez tereny powiatów elbląskiego i braniewskiego do granicy z Federacją Rosyjską. Green Velo stanowi podstawę do rozwijania infrastruktury rowerowej Euro Velo nr 20, która połączyłaby infrastrukturę rowerową województwa pomorskiego z województwem podlaskim i terytorium Litwy. Planowane jest wybudowanie łącznika trasy rowerowej pomiędzy województwem warmińsko-mazurskim i pomorskim. Trasa Green Velo odgrywa istotną rolę w ramach planu zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego i jest kompatybilna z trasami *Warmińska Łynostrada* i *Mazurska Pętla Rowerowa*. W 2021 r. planowana jest modernizacja odcinka Łęczę–Nadbrzeże – wybudowanie wyodrębnionej drogi dla rowerów o nawierzchni bitumicznej.

Ponad połowa JST deklarowała w przyszłości rozbudowę ścieżek rowerowych, dodatkowej infrastruktury towarzyszącej i atrakcji lub rozbudowę czy remonty na drogach, po których przebiegał Szlak. Jednak ich realizacja w większości uzależniona była od możliwości pozyskania środków zewnętrznych.

### Przykłady

**Gmina Nowa Sarzyna** zgodnie z założeniami *Lokalnego Programu Rewitalizacji na lata 2016–2023*, planuje kontynuowanie działań mających na celu dalszy rozwój sieci tras rowerowych, w tym dobudowywanie i dołączanie nowych tras i ścieżek rowerowych do istniejącego odcinka Szlaku. W ramach jednego z zadań zaplanowano ścieżki rowerowe jako pętle dookoła miasta wraz z miejscami postojowymi dla rowerzystów i oświetleniem. Po wybudowaniu istnieje możliwość połączenia ich z trasą Green Velo. Projektowane ścieżki rowerowe częściowo będą przebiegać po istniejących drogach przez tereny zielone, jednak w 80% będą budowane jako odrębne drogi rowerowe. Zadanie to obejmuje organizację na terenie gminy czterech tras: *czerwona* o długości około 3 km, *pomarańczowa* około 2 km, *niebieska* około 1 km i *zielona* około 1 km.

**Starosta Powiatu Augustowskiego** złożył 3 lutego 2020 r. deklarację o przystąpieniu do współpracy z województwem podlaskim w realizacji projektu pn. *Sokoli Szlak Rowerowy – Europejski Szlak 8 Kultur*, będącego rozwinięciem trasy rowerowej Green Velo. Zgodnie z przyjętymi założeniami szlak ten zostałby poprowadzony wzdłuż wschodniej granicy województwa podlaskiego od Mikaszówki nad Kanałem Augustowskim do Mielnika w powiecie siemiatyckim (340 km), przez tereny atrakcyjne przyrodniczo i krajobrazowo. W 2020 r. zaplanowano wykonanie dokumentacji projektowej oraz Studium Wykonalności projektu, a budowę trasy rowerowej w latach 2021–2022 (I połowa). Województwo podjęło się sfinansowania całości inwestycji, natomiast zadaniem partnerów projektu byłoby utrzymanie techniczne trasy i powstałej infrastruktury po jej wybudowaniu.

Województwa, przez które przebiega Green Velo w latach 2017–2020 zawarły wspólnie umowy o współpracy partnerskiej na rzecz rozwoju i promocji Szlaku. W latach 2017–2018 stronami tych umów było dodatkowo pięć regionalnych organizacji turystycznych z tych województw,

Współpraca pomiędzy województwami, przez które przebiega Szlak

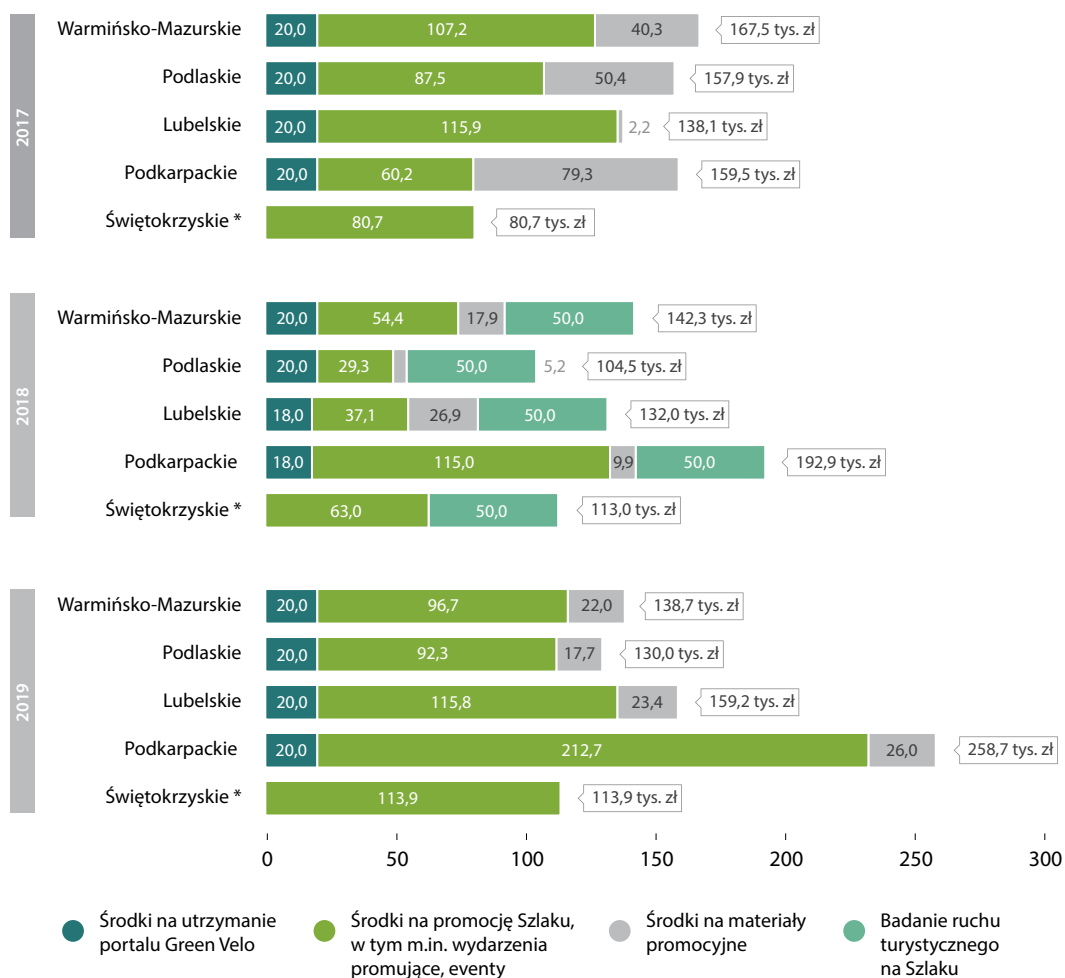
## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

a w latach 2019–2020 ROT WŚ. Celem zawartych umów było utrzymanie ciągłości i spójności rozwoju Szlaku, prowadzenie spójnej i skoordynowanej promocji oraz utrzymanie renomy i marki Green Velo poprzez prowadzenie działań promocyjnych. W umowach wyszczególniano do realizacji zadania o charakterze regionalnym i ponadregionalnym. W latach 2017–2019 w ramach prowadzonej współpracy pomiędzy województwami, na realizację zadań wydatkowano łączną kwotę 2188,9 tys. zł. W wyniku działań poszczególnych województw i regionalnych organizacji turystycznych środki wydatkowano m.in. na promocję Szlaku, w tym organizację wielu imprez i eventów krajowych i zagranicznych, utrzymanie i rozwój portalu Green Velo oraz badanie ruchu turystycznego na Szlaku.

Głównymi efektami tej współpracy było uzgodnienie kwestii dotyczących przyznawania rekomendacji MPR, w tym ujednoczenie zasad naboru, dokonanie uzgodnień w sprawie przeprowadzenia badania ruchu turystycznego na Szlaku oraz wypracowanie treści umowy na utrzymanie portalu Green Velo.

### Infografika nr 6

Wydatki samorządów województw Polski Wschodniej w latach 2017–2019 na realizację wybranych zadań związanych z promocją Szlaku



\* W województwie Świętokrzyskim, za promocję Szlaku odpowiedzialna była ROT WŚ.

Do zadań tej ROT należało również utrzymanie portalu Green Velo

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników kontroli NIK.



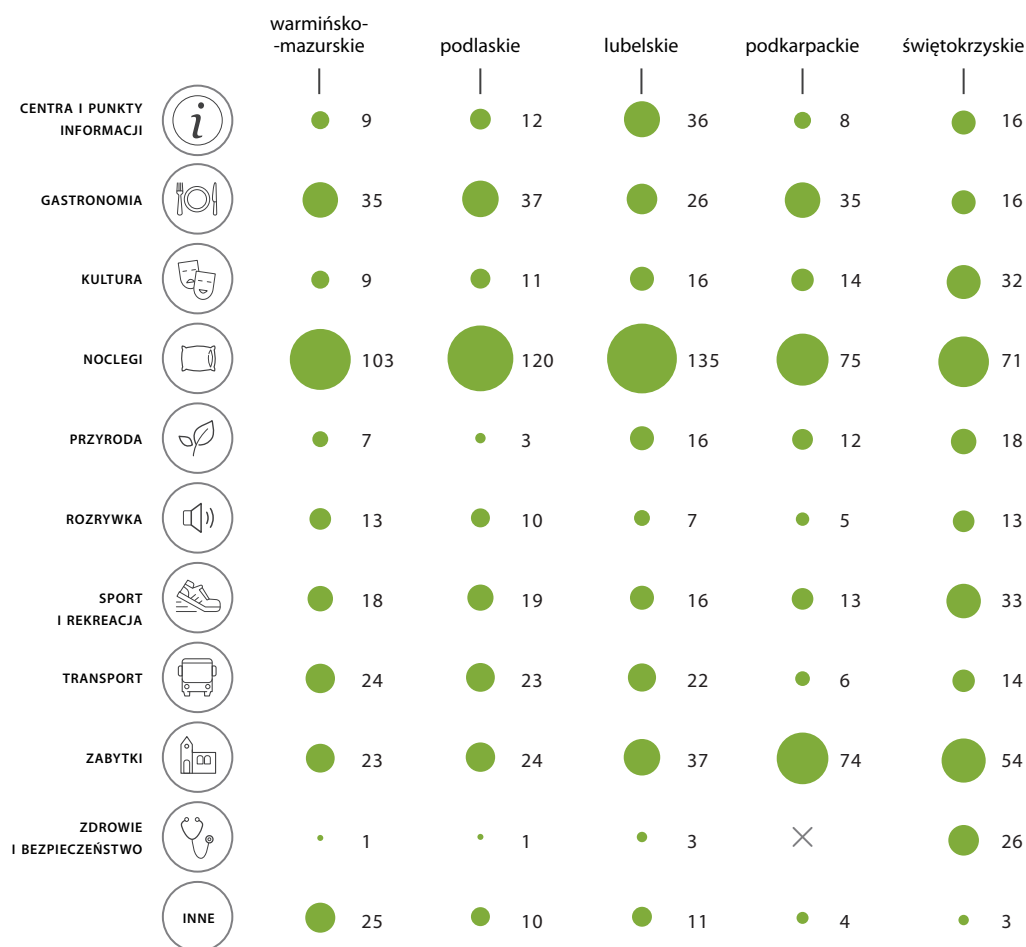
## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

W ramach współpracy urzędów marszałkowskich na rzecz efektywnego rozwoju produktu turystycznego jakim jest Szlak, opracowano otwarty i nieodpłatny system rekomendacji MPR na Szlaku. Przyjęte rozwiązanie miało na celu wykreowanie ujednoczonego systemu obsługi turystów rowerowych i jego promocję na obszarze Polski Wschodniej wzdłuż Szlaku, w oparciu o stronę [www.greenvelo.pl](http://www.greenvelo.pl). Przyznawanie rekomendacji odbywało się w oparciu o *Zasady Współpracy w ramach Systemu Rekomendacji MPR* (zwanymi dalej *Regulaminem współpracy*). W 2016 r. przyznawaniem rekomendacji MPR zajmowała się ROT WŚ, a od 2017 r. (oprócz województwa świętokrzyskiego<sup>19</sup>) poszczególne urzędy marszałkowskie. Według stanu na dzień 6 listopada 2020 r. łącznie w systemie rekomendacji MPR, wg danych ujętych na stronie [www.greenvelo.pl](http://www.greenvelo.pl) było 1282 obiekty, w tym od 223 w województwie warmińsko-mazurskim do 295 w województwie lubelskim. Najwięcej w kategoriach noclegi – 504, zabytki – 212 oraz gastronomia – 149.

**System MPR**  
– przyznawanie  
rekomendacji

Infografika nr 7

Liczba MPR w poszczególnych województwach, z uwzględnieniem przyznawanych kategorii



Źródło: opracowanie własne NIK na podstawie danych ze strony internetowej <https://greenvelo.pl> (stan na dzień 6 listopada 2020 r.).

<sup>19</sup> Dla którego organizatorem była nadal ROT WŚ.

## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

Przyznawanie rekomendacji MPR przez urzędy marszałkowskie – za wyjątkiem kilku przypadków – odbywało się zgodnie z obowiązującym *Regulaminem współpracy*.

**Marszałek Województwa Podlaskiego** w 2017 r. przyznał rekomendację MPR obiektowi, który znajdował się w odległości 27 km od Szlaku Green Velo. Zgodnie m.in. z *Regulaminem współpracy* korytarz Szlaku wyznaczono na 20 km szerokości. Oceną wniosków o przyznanie rekomendacji zajmowali się pracownicy Referatu Turystyki. Z wyjaśnień kierownika tego Referatu wynika, że przyznanie rekomendacji obiektowi spoza korytarza Green Velo spowodowane było pomyłką pracownika.

**Marszałek Województwa Lubelskiego** przyznał rekomendacje MPR dla czterech podmiotów, pomimo że złożyły niekompletne wnioski oraz dla jednego przedsiębiorcy, który nie spełniał dwóch spośród czterech obowiązkowych kryteriów dla obiektu noclegowego. Główną przyczyną tych działań było niedopatrzenie czy błędy pracowników.

W zdecydowanej większości podmioty ubiegające się o przyznanie rekomendacji MPR uzyskiwały taki status. Nieliczne przypadki, którym odmówiono przyznania rekomendacji, wynikały głównie z faktu, iż obiekty te znajdowały się poza korytarzem Green Velo oraz z powodu złożenia niekompletnego wniosku. Rezygnacje z przyznanych rekomendacji MPR odnotowano w nielicznych przypadkach. Głównymi powodami rezygnacji było zaprzestanie prowadzenia działalności oraz brak zainteresowania właściciela z powodu małej liczby turystów i wobec obowiązku prowadzenia ich monitoringu.

**System MPR**  
– weryfikacja zgodności  
deklarowanych kryteriów

Urzędy marszałkowskie w różny sposób (mniej lub bardziej skuteczny) prowadziły monitoring i audyt spełniania standardów i kryteriów przez obiekty, którym przyznano status MPR. Niektóre z nich nie egzekwowały również od prowadzących te obiekty obowiązku prowadzenia dobowego monitoringu ruchu turystycznego i przekazywania raz w miesiącu informacji na ten temat, pod rygorem możliwości cofnięcia otrzymanych rekomendacji. Podmioty, które posiadały obiekty w systemie MPR nie zawsze wypełniały zobowiązania wynikające z *Regulaminu współpracy*.

### Przykłady

**Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego** prowadził monitoring spełniania standardów w obiektach posiadających status MPR poprzez audyt telefoniczny lub bezpośrednie ich wizytowanie. W sierpniu 2018 r., na zlecenie Urzędu, przeprowadzono bezpośredni audyt MPR, w celu zweryfikowania jakości świadczonych usług i ich zgodności z zadeklarowanymi w formularzu zgłoszeń. Objęto nim 50 obiektów, tj. miejsc noclegowych, punktów gastronomicznych, informacji i atrakcji turystycznych. W wyniku tego stwierdzono, iż wszystkie badane obiekty spełniały wymagania dla MPR. Pozostałe obiekty posiadające status MPR, według stanu na dzień ww. badania, tj. 136 obiektów objętych zostało audytem telefonicznym, w wyniku którego nie stwierdzono uchybień lub rozbieżności skutkujących uchynieniem statusu MPR.



Departament Promocji **Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego** w 2017 r. przeprowadził audyty w 33 obiektach należących do systemu rekomendacji MPR, spośród 120 ujętych w systemie wg stanu na koniec 2017 r. Miały one formę zapowiadanych wizyt. Wyniki audytu we wszystkich obiektach poddanych weryfikacji potwierdziły zgodność deklarowanych warunków z treścią formularza. W 2018 i 2019 roku nie przeprowadzono audytu w obiektach posiadających rekomendację MPR. Stosownie do postanowień *Regulaminu współpracy* od 2018 r. weryfikacja zgodności deklarowanych kryteriów oraz warunków oferowanych turystom odbywać się miała nie rzadziej niż raz na dwa lata. Weryfikacja miała polegać na porównaniu formularza zgłoszeniowego ze stanem faktycznym. Na 2020 r. zaplanowano przeprowadzenie 35 audytów w obiektach posiadających status MPR. Audyty te z uwagi na zagrożenie epidemiologiczne wywołane wirusem COVID-19 zostały odwołane.

W sprawie prowadzenia weryfikacji zgodności deklarowanych kryteriów oraz warunków oferowanych turystom Dyrektor Departamentu Promocji wyjaśniła m.in., że udział w rekomendacji MPR jest nieodpłatny, dobrowolny, niekomercyjny, a weryfikacja zgodności deklarowanych kryteriów oraz warunków oferowanych turystom prowadzona jest wyrywkowo.

Analiza zawartości strony internetowej [www.greenvelo.pl](http://www.greenvelo.pl) oraz stron internetowych obiektów MPR wg stanu na dzień 30 czerwca 2020 r. wykazała, że 46 obiektów MPR nie posiadało na swoich stronach internetowych banera lub odnośnika Green Velo.

W trakcie kontroli NIK, Departament Promocji przeprowadził weryfikację wypełniania obowiązków wynikających z *Regulaminu współpracy* przez obiekty należące do systemu rekomendacji MPR. W wyniku tego z systemu wykreślono 40 obiektów m.in. z powodu braku przekazywania dobowych ankiet monitoringu ruchu turystycznego za 2019 r., a także braku banera MPR na witrynie internetowej.

Na stronie internetowej Green Velo w katalogu zawierającym obiekty MPR zamieszczono trzy, które nie należały do systemu rekomendacji MPR. Według wyjaśnień Dyrektor Departamentu Promocji znak MPR na tej stronie dodany został omyłkowo. Przekazano o tym informację administratorowi strony i dokonano korekty w tym zakresie.

W **Urzędzie Marszałkowskim Województwa Lubelskiego** nie egzekwowano od właścicieli obiektów posiadających status MPR obowiązku prowadzenia dobowego monitoringu ruchu turystycznego i przekazywania raz w miesiącu informacji na ten temat do Urzędu. Spośród objętych analizą 47 MPR, które ten status otrzymały w dniu 2 maja 2018 r. informacji o ruchu turystycznym nie przekazywało od 20 do 45 obiektów za poszczególne miesiące w 2018 r., od 33 do 42 obiektów w 2019 r. W 2020 r. informacje za maj przekazały dwa obiekty, a za czerwiec trzy. Żaden z obiektów nie przesłał takich informacji za: kwiecień, październik i listopad 2019 r. oraz za kwiecień i lipiec 2020 r. Ponadto w Urzędzie nie analizowano informacji otrzymanych z MPR. Pozyskiwane od 2018 r. z poszczególnych MPR dane z tego zakresu dotychczas nie były nawet agregowane do postaci umożliwiającej ich analizę w skali województwa. Dyrektor Departamentu Promocji Sportu i Turystyki wyjaśnił, że wielokrotnie przypominano podmiotom zrzeszonym w systemie MPR, o konieczności sporządzania i wysyłania na bieżąco raportów dobowego przepływu rowerzystów.

Kontrola czterech przedsiębiorców posiadających obiekty będące w systemie rekomendacji MPR na terenie województwa podkarpackiego wykazała, że połowa z nich nie zapewniła wszystkich zadeklarowanych

**Utrzymanie przez przedsiębiorców standardów MPR**

## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

świadczeń na rzecz rowerzystów określonych dla kryteriów obowiązkowych lub dodatkowych, ujętych w *Regulaminie współpracy*. Ponadto większość przedsiębiorców miała trudności z gromadzeniem danych obejmujących dobowy monitoring ruchu turystów rowerowych. Odnotowano również nieprawidłowości w zakresie przekazywania danych dotyczących tego monitoringu.

### Przykład

**Zajazd Pod Jesionami** nie spełniał określonych w *Regulaminie współpracy* obowiązkowych kryteriów MPR w zakresie bezpiecznego i nieodpłatnego przechowywania rowerów oraz nieodpłatnego udostępniania narzędzi do podstawowych napraw rowerów. Na terenie Zajazdu nie zapewniono również bezpiecznego parkingu dla rowerów, którego posiadanie deklarowano we wniosku o przyznanie rekomendacji MPR. Nieprawidłowości stwierdzono również w informacjach z prowadzonego dobowego monitoringu turystów, które za część miesięcy nie zawierały wszystkich danych określonych w formularzu ankiety lub zawierały dane niezgodne ze stanem faktycznym.

Jak wyjaśniła właścicielka zajazdu, nieprawidłowości te wynikały z błędów popełnionych przy wypełnianiu ankiet. Dane do monitoringu pozyskiwano w momencie zapotrzebowania gości na przechowanie sprzętu rowerowego. W monitoringu ujęto tylko gości, którzy korzystali z przechowania rowerów na czas pobytu w zajeździe, nie uwzględniano innych turystów, w tym korzystających z restauracji. Przyczyną był brak uprawnień do zbierania informacji dotyczących spędzania czasu wolnego przez gości korzystających z restauracji. Osoby przebywające w zajeździe przejazdem nie zgłaszały potrzeb przechowywania sprzętu rowerowego na parę godzin lub na całą noc.

Współpraca  
urzędów  
marszałkowskich  
z JST i innymi  
podmiotami na rzecz  
rozwoju Szlaku

Większość urzędów marszałkowskich<sup>20</sup> w niewielkim zakresie współpracowała na rzecz rozwoju Szlaku z samorządami, przez które przebiega trasa Green Velo. Oprócz współpracy dotyczącej utrzymania Szlaku, brak było innych zaplanowanych, spójnych działań wspierających, sprzyjających dla systematycznego rozwoju Szlaku i turystyki wokół niego, które przyniosłyby dotychczas wymierne efekty. Przykładem dobrej współpracy na tej płaszczyźnie było województwo warmińsko-mazurskie, które co roku organizowało – kierowany do gmin – konkurs *Łączy nas turystyka*, dzięki któremu pozyskiwały one środki na budowę nowych tras rowerowych oraz obiektów małej infrastruktury przy trasach jak wiaty, miejsca postojowe, stojaki rowerowe.

Środki na zadania związane z wykorzystaniem Szlaku, w tym zlecane podmiotom, o których mowa w art. 3 ustawy o *działalności pożytku publicznego i o wolontariacie* przekazywano i rozliczano z zachowaniem obowiązujących procedur.

<sup>20</sup> Podkarpacki, podlaski oraz świętokrzyski.

## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

W ramach współpracy z organizacjami pozarządowymi i innymi podmiotami prowadzącymi działalność pożytku publicznego<sup>21</sup>, cztery urzędy marszałkowskie<sup>22</sup> organizowały konkursy na zadania bezpośrednio związane z rozwojem i promocją Szlaku lub w nawiązaniu do niego. Jednak cyklicznie (w latach 2017–2020), tylko województwo lubelskie organizowało konkursy ściśle powiązane z trasą Green Velo i przekazywało środki na realizację rajdów rowerowych i imprez turystycznych bezpośrednio promujących Szlak. Ponadto należy zauważyć, że w roku 2016 żadne z pięciu województw nie podejmowało takich działań.

W ramach współpracy na rzecz rozwoju Szlaku i infrastruktury towarzyszącej z innymi podmiotami, działania podejmowały dwa urzędy marszałkowskie.

### **Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego**

W ramach współpracy z Parkiem Krajobrazowym Puszczy Rominckiej przy Green Velo powstały dwie wieże widokowe – w Stańczykach i Poblędziu, co wzmocniło potencjał trasy i atrakcyjność turystyczną gminy Dubeninki. W ramach działań na rzecz Szlaku, współpracowano z Lasami Państwowymi i nadleśnictwami, na terenie których zlokalizowano przebieg trasy Green Velo. Dzięki przeprowadzeniu Szlaku przez teren Lasów Państwowych niektóre nadleśnictwa, na własny koszt, wybudowały dodatkowe MOR-y, w standardzie analogicznym do MOR-ów wykonanych w ramach zrealizowanego projektu, np. na odcinkach Elbląg-Jagodnik, Chojnowo-Krzyżewo, Wielochowo-Nerwiki.

### **Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego**

W ramach współpracy z PTTK Oddział Zamość współfinansowano wykonanie lub odnowienie oznakowania trzech szlaków łącznikowych do Green Velo.

Większość gmin i powiatów nie była zainteresowana prowadzeniem działań na rzecz rozwoju Szlaku, w tym infrastruktury towarzyszącej i nie prowadziła w tym zakresie współpracy z innymi samorządami, podmiotami posiadającymi rekomendacje MPR, czy skupionymi na działalności turystycznej lub okołoturystycznej. Część JST nie podejmowała takich działań wskazując, że nie miały takiego obowiązku oraz, że potencjalne podmioty nie zgłaszały chęci podejmowania współpracy w takim zakresie. Pojedyncze JST współpracowały z organizacjami turystycznymi, lokalnymi grupami działania, czy podmiotami posiadającymi rekomendacje MPR, zwłaszcza tymi, które prowadzone były przez jednostki organizacyjne gminy/powiatu. Tylko nieliczne samorządy korzystały z możliwości współpracy i przekazywania środków na realizację zadań związanych z wykorzystaniem Szlaku w oparciu o program współpracy z organizacjami pozarządowymi i podmiotami, o których mowa w art. 3 ustawy *o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie*.

Współpraca w gminach i powiatach na rzecz rozwoju Szlaku

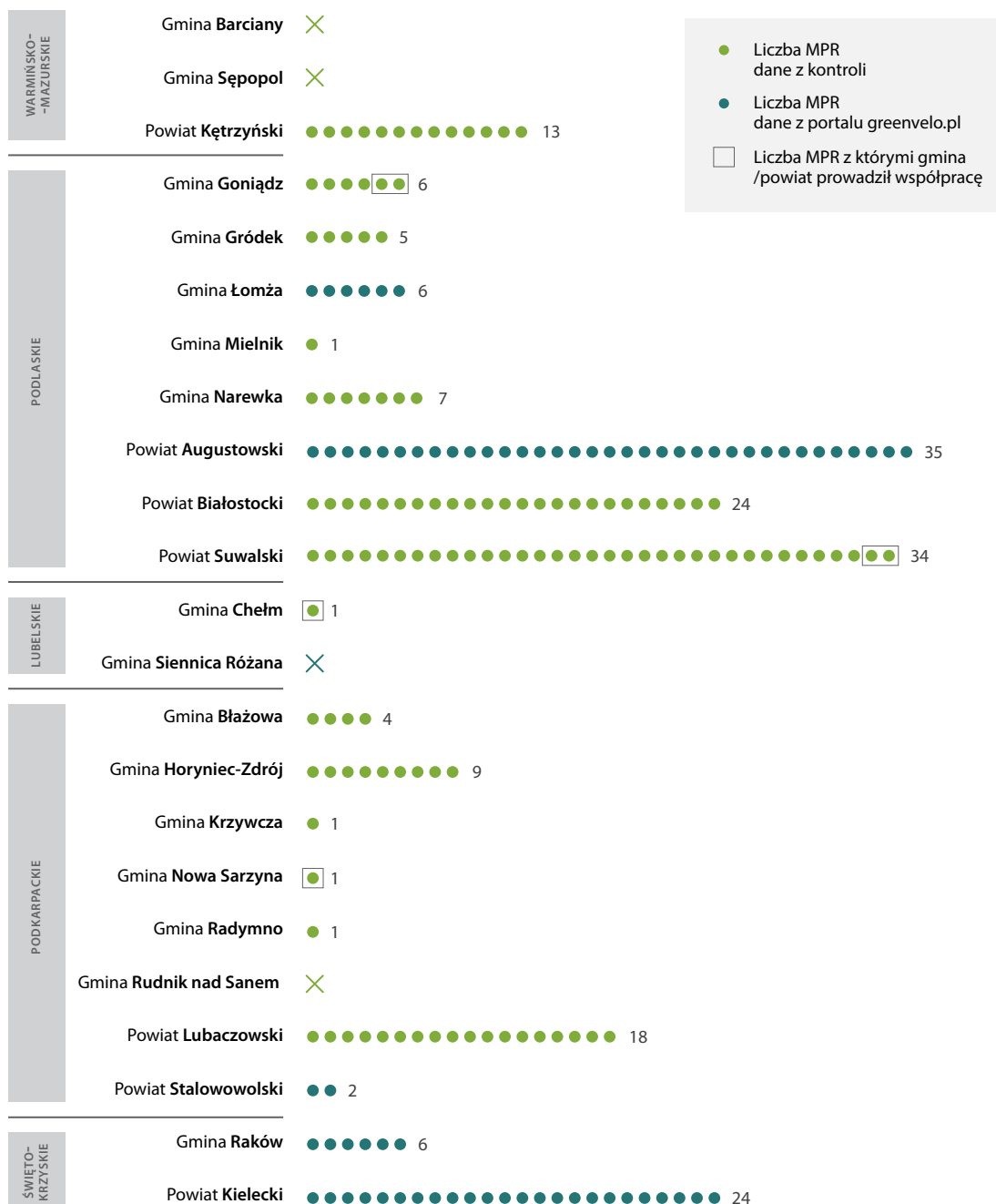
<sup>21</sup> W oparciu o program współpracy uchwalany na podstawie art. 5a ustawy *o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie*.

<sup>22</sup> Lubelski, podkarpacki, podlaski, warmińsko-mazurski.

## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

### Infografika nr 8

#### Współpraca JST z przedsiębiorcami posiadającymi obiekty o statusie MPR



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników kontroli NIK oraz danych zawartych na stronie <https://greenvelo.pl>.

### Przykłady współpracy na rzecz rozwoju Szlaku

**Powiat suwalski** należał m.in. do stowarzyszenia *Suwalsko-Sejneńska Lokalna Grupa Działania* oraz *Suwalska Organizacja Turystyczna*. W ramach współpracy z pierwszą z tych organizacji w 2017 r. Starostwo zrealizowało projekt pn. *Odpoczynek i rekreacja w obszarze zabytkowego zespołu parkowo-pałacowego w Dowspudzie*, współfinansowany ze środków UE w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego, rekomendowany do dofinansowania przez LGD. Jednym z zadań przewidzianych w tym projekcie była budowa MOR w zespole parkowo-pałacowym w Dowspudzie (znajdującym się w obszarze oddziaływania Szlaku Green Velo), którego koszt wyniósł 40 tys. zł. MOR wyposażone zostało w samoobsługową stację rowerową z narzędziami do naprawy rowerów, pięć stojaków rowerowych, kosz na śmieci oraz miejsce do odpoczynku, na które składały się zadaszona wiata, stół i dwie ławki. MOR usytuowano w sąsiedztwie Centrum Obsługi Turysty w Dowspudzie posiadającego status MPR.

W związku z przynależnością do SOT, powiat uczestniczył w szeregu działań prowadzonych przez tę instytucję promujących Szlak Green Velo. Polegały one m.in. na organizacji/przygotowaniu rajdu rowerowego, imprez powiązanych z organizacją zawodów i wycieczek na Szlaku, wizyt studyjnych i spotkań.

**Gmina Łomża** współpracowała i wspierała podmioty w zakresie realizacji zadań mających na celu wykorzystanie Szlaku, w *Lokalnej Grupie Działania Stowarzyszenia "Sąsiedzi"* z siedzibą w Łomży, uczestnicząc w pozyskiwaniu funduszy zewnętrznych na rozwój gminy, w tym na rozwój m.in. infrastruktury towarzyszącej związanej z funkcjonowaniem Szlaku. Wymiernym efektem tej współpracy był zrealizowany projekt pn. *Rozbudowa ogólnodostępnej infrastruktury rekreacyjno-turystycznej i kulturalnej na terenie gminy Łomża w miejscowościach: Zosin, Koty, Chojny Młode, Boguszyce i Modzele Wypychy* oraz realizacja objętego Programem Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014–2020 projektu pn. *Wsparcie na wdrażanie operacji w ramach strategii rozwoju lokalnego kierowanego przez społeczność*, w ramach których wybudowano infrastrukturę towarzyszącą: ciąg pieszo-rowerowy w miejscowości Koty na drodze nr 105719B, na której wytyczono Green Velo.

Wszystkie województwa Polski Wschodniej prowadziły działania na rzecz szeroko rozumianej promocji Szlaku w różnorodnej formie, w tym również przy pomocy organizacji turystycznych i innych podmiotów. Trasę Green Velo promowano zarówno na krajowych jak i zagranicznych imprezach turystycznych. Zarówno podstawowe jak i bardziej szczegółowe dane odnośnie Szlaku zawarte były na prowadzonym w tym celu portalu [www.greenvelo.pl](http://www.greenvelo.pl).

Promocja, imprezy,  
eventy

### Przykłady promocji Szlaku, prowadzonej przez urzędy marszałkowskie

Promocja Green Velo prowadzona przez **Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego** odbywała się poprzez współpracę z pozostałymi województwami Polski Wschodniej w oparciu o umowę o współpracy partnerskiej na rzecz rozwoju i promocji Szlaku. Prowadzona była również strona internetowa <https://greenvelo.pl>, na której oprócz dokładnej mapy Szlaku wskazano m.in. miejsca noclegowe (MPR), atrakcje turystyczne, MOR-y. Urząd współpracował z Podlaską Regionalną Organizacją Turystyczną (PROT) i wspólnie z nią ustalał zakres zadań promocyjnych, wzajemnie się uzupełniających, w tym również obejmujących Szlak. Działania promocyjne dotyczące



## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

Szlaku prowadzono podczas targów turystycznych i imprez promocyjnych realizowanych zarówno przez województwo, jak i PROT – poprzez wspólny udział przedstawicieli udostępniających informacje oraz przekazujących materiały promocyjne o Szlaku. W materiałach promocyjnych: prezentacjach, folderach i mapach opracowywanych przez UMWP i PROT zamieszczano główne informacje o Szlaku. PROT na zlecenie województwa podlaskiego prowadził Centrum Informacji Turystycznej, w którym udzielano informacji turystycznej, w tym również o Szlaku oraz udostępniano tam różnego rodzaju mapy z jego przebiegiem.

**Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego** w 2017 r. w ramach promocji Szlaku współorganizował z Lubelską Regionalną Organizacją Turystyczną rajdy rowerowe na trasie Green Velo, uczestniczył w trzech imprezach targowych *Na styku kultur* w Łodzi, *GLOBalnie* w Katowicach, *LATO* w Warszawie, promował Szlak w „telewizji śniadaniowej”, organizował wizytę studyjną dziennikarzy z Paryża, zlecał drukowanie materiałów promocyjnych dotyczących Szlaku.

Skontrolowane JST prowadząc promocję na ogół wskazywały na Szlak lub na własnych stronach zamieszczały linki kierujące na portal poświęcony Green Velo. Jednak tylko część z nich prowadziła działania na szerszą skalę i potrafiła wykazać konkretne środki, jakie przeznaczyła na promocję Szlaku.

### Przykład promocji Szlaku, prowadzonej przez JST

Promocja Green Velo w **gminie Gródek** odbywała się poprzez zamieszczanie na stronie internetowej [www.grodek.pl](http://www.grodek.pl) informacji o Szlaku podczas jego realizacji i eksploatacji. W zakładce *Turystyka – Szlaki turystyczne* została zamieszczona informacja o Szlaku wraz z linkiem do strony głównej Green Velo. Jednocześnie w zakładce *Turystyka – Kwatery agroturystyczne* wyszczególnione zostały kwatery agroturystyczne na trasie Green Velo, w tym posiadające rekomendacje MPR, wraz z przekierowaniem do stron internetowych tych obiektów. Informacja o przebiegu przez gminę Green Velo każdorazowo była zamieszczana w publikacjach własnych o gminie, jak i opracowaniach realizowanych przez inne jednostki. Wzmianka o Szlaku została wprowadzona do zaktualizowanego przewodnika turystycznego o gminie, który wraz z materiałami promocyjnymi przekazanymi przez Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego były udostępniane dla uczestników imprez plenerowych, tj. Międzynarodowy Festiwal „Siabrouskaja Biasieda”, wydarzeń promocyjnych, tj. uroczyste otwarcie połączenia weekendowego „Pociąg do Walił” i rajdów rowerowych „Maratony Kresowe”. Materiały promocyjne dostępne były w Urzędzie Gminy i Bibliotece Publicznej w Gródku oraz dystrybuowane w punktach sprzedaży i gastronomii na Szlaku w miejscowościach Królowy Most, Załuki, Waliły–Stacja, Gródek. W latach 2016–2020 z budżetu gminy nie finansowano wydatków na promocję Green Velo, gdyż jego propagowanie odbywało się w ramach działań bieżących Urzędu Gminy i Gminnego Centrum Kultury w Gródku. Ponadto gmina partycypowała w kosztach utrzymania w sezonie letnim weekendowego pociągu na trasie Białystok–Waliły–Stacja, z którego przede wszystkim korzystają turyści, w tym rowerzyści, między innymi uczestnicy rajdu rowerowego „Maraton Kresowy” w 2018 roku i w 2019 roku.

## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

Niektóre z kontrolowanych jednostek, nie korzystały z perspektywy zamieszczania na własnych stronach internetowych nawet podstawowych informacji o Szlaku lub wskazania o możliwości uzyskania takich informacji poprzez przekierowanie na portal [www.greenvelo.pl](http://www.greenvelo.pl).

W okresie trwałości projektu dotyczącego Szlaku przeprowadzono tylko jedno badanie natężenia ruchu na trasie Green Velo w 2018 r. W pozostałych latach nie zlecano i nie przeprowadzono takich badań. Na podstawie podpisanego porozumienia pomiędzy pięcioma województwami, przez które przebiega Szlak, firma zewnętrzna w 2018 r. przeprowadziła badanie ruchu turystycznego na obszarze gmin stanowiących korytarz Green Velo.

Według opracowanego przez wykonawcę usługi dokumentu *Badanie ruchu turystycznego na obszarze gmin stanowiących korytarz Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo* łączna liczba osób korzystających z walorów turystycznych trasy Green Velo z Polski i zagranicy w okresie pięciu miesięcy od maja do września 2018 r. wyniosła 415 483 osób, z tego turyści krajowi stanowili 99,5% (413 535 osób), a turyści zagraniczni 0,5% (1948 osób). W przypadku osób z Polski najliczniejszą grupę stanowili użytkownicy z województwa podkarpackiego – 22,4%, drugą co do liczebności byli użytkownicy z województwa mazowieckiego – 17,9%, zaś kolejne z województwa podlaskiego – 17,6%, lubelskiego – 16,6%, warmińsko-mazurskiego – 11,4%. Z trzech kolejnych województw, tj. świętokrzyskiego, pomorskiego i małopolskiego udział był niższy niż 10%, a z pozostałych województw nie przekroczył pół procenta. W odniesieniu do turystów zagranicznych najchętniej korytarz Green Velo odwiedzali Białorusini – 60,5%, a następnie turyści z Ukrainy (15,9%), Niemiec (13,4%) i Rosji (10,2%). Najbardziej uczęszczaną częścią Szlaku była jego część w województwie lubelskim, na drugim miejscu znalazło się województwo podkarpackie. Największy ruch turystyczny obserwowany był w lipcu i sierpniu. Najpopularniejszym miejscem rozpoczęcia podróży przez użytkowników Szlaku było województwo lubelskie, w następnej kolejności województwa: podkarpackie, podlaskie, warmińsko-mazurskie. Najbardziej popularnym wśród turystów krajowych w korytarzu Green Velo było województwo lubelskie – 36,7% oraz warmińsko-mazurskie – 30,7%. Mniej licznie odwiedzanymi były kolejno województwo podlaskie (17,2%), świętokrzyskie (11,6%) oraz podkarpackie (3,8%). W przypadku turystów zagranicznych najchętniej odwiedzano województwo podlaskie – 60,5%, podkarpackie – 15,9% i warmińsko-mazurskie – 13,4%. Turyści krajowi najchętniej korzystali ze Szlaku w sierpniu i lipcu, a znacznie rzadziej w czerwcu, wrześniu i maju. Turyści zagraniczni najliczniej korzystali ze Szlaku w sierpniu, a rzadziej w lipcu i czerwcu.

Spśród pięciu skontrolowanych urzędów marszałkowskich tylko w jednym z nich pozyskiwano i gromadzono informacje oraz dane w zakresie rzeczywistego wykorzystania Szlaku z różnych źródeł, przy zastosowaniu różnorodnych metod i narzędzi.

Badania ruchu turystów na obszarze gmin stanowiących korytarz Szlaku

Wybrane dane z badania natężenia ruchu turystów

Gromadzenie danych i informacji o turystach na trasie Green Velo przez urzędy marszałkowskie

### **Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego**

Pozyskiwanie informacji na temat rzeczywistego wykorzystania Szlaku następowo było poprzez badania ankietowe wśród partnerów, badania przeprowadzane w MPR-ach, a także badania zlecone do wykonania firmie, która przeprowadzała je w oparciu o profilowanie danych ze smartfonów.

W I kwartale 2017 r. Urząd przeprowadził badanie ankietowe wśród partnerów projektu.

W latach 2018–2019, w celu zbadania wielkości ruchu turystycznego w korytarzu Szlaku, przeprowadzono ankietę wśród MPR odnośnie liczby turystów odwiedzających te obiekty w okresie maj–wrzesień.

**Za dobrą praktykę NIK uznaje opracowanie w 2019 r. nowego narzędzia do przekazywania danych o ruchu turystycznym – aplikacja Barometr Turystyczny.** Jednym z jego modułów jest monitoring ruchu w MPR-ach. Barometr obejmuje ten sam zestaw danych co ww. ankietę i umożliwia MPR-om logowanie się do systemu w odstępach dobowych i przesyłanie wprowadzonych do niego danych z tego okresu. Na bazie przekazywanych z MPR-ów ankiet i danych z Barometru Turystycznego Urząd prowadził monitoring i dokonywał analiz ruchu turystycznego na Wschodnim Szlaku Rowerowym Green Velo – województwo warmińsko-mazurskie.

Ruch turystów na Szlaku  
wg informacji z MPR  
i instytucji turystyczno-  
kulturalnych

W pozostałych urzędach marszałkowskich informacje o ruchu turystycznym (poza 2018 r.) pozyskiwano m.in. od przedsiębiorców posiadających status MPR, czy wybranych instytucji związanych z turystyką i kulturą. W przypadku informacji przekazywanych na podstawie obserwacji przez większość tych podmiotów, ruch turystów wg nich był większy w związku z uruchomieniem trasy Green Velo. Jednak w przypadku zebranych rzeczywistych danych sytuacja ta przedstawiała się różnie.

### **Przykłady**

#### **Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego – wzrost**

W latach 2018–2019, w celu zbadania wielkości ruchu turystycznego w korytarzu Szlaku, przeprowadzono ankietę wśród MPR odnośnie liczby turystów odwiedzających te obiekty w okresie maj–wrzesień. Na podstawie danych uzyskanych w ramach ww. ankiety ustalono, iż w 2018 r. liczba turystów krajowych korzystających z MPR na szlaku Green Velo w województwie warmińsko-mazurskim wyniosła 24 299 osób, przy czym z liczby tej najwięcej turystów pochodziło z województwa warmińsko-mazurskiego (56,5%). Najwięcej turystów korzystało z MPR na Szlaku w lipcu i sierpniu (26% i 28% ogółu). W 2019 r. liczba turystów korzystających z MPR ogółem wzrosła do 41 575, najwięcej z nich pochodziło z województwa warmińsko-mazurskiego (43,5%). Podobnie jak w 2018 r., najwięcej turystów korzystało z MPR przy Szlaku w lipcu i sierpniu (po 28% ogółu). Liczba turystów zagranicznych korzystających z MPR w obrębie Szlaku wyniosła natomiast 3649 osób w 2018 r. (z tego 67% stanowili turyści z Niemiec) i 10 544 w 2019 r. (64% turyści z Niemiec).

#### **Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego – spadek**

W 2018 r. i 2019 r. sporządzono analizy ruchu turystycznego w oparciu o stałe punkty na Szlaku, tj. MPR-y, na podstawie dobowego monitoringu ruchu turystycznego przekazywanego przez obiekty należące do Systemu Rekomendacji MPR. Dane w tych analizach prezentowane były za okres od maja do września 2018 r. (informacje miesięcznie przekazywało od 79 do 80 obiektów) oraz od maja do września 2019 r. (informacje miesięcznie przekazywały 104 obiekty).

## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

Z ww. analiz wynika, że liczba turystów rowerowych korzystających z MPR-ów w województwie podkarpackim w okresie od maja do września 2018 r. wynosiła 7106 osób, zaś w okresie od maja do września 2019 r. – 6713 osób (spadek o 5,5%). Spadła także średnia roczna (od maja do września) liczba turystów przypadająca na obiekt MPR<sup>23</sup> z 89 w 2018 r. do 65 w 2019 r.

Kontrola przeprowadzona u czterech przedsiębiorców na Podkarpaciu, posiadających obiekty o statusie MPR wykazała, że średni miesięczny ruch turystów rowerowych wahał się od kilku do kilkudziesięciu osób. U jednego przedsiębiorcy ruchu nie odnotowano wcale. Mimo, iż przedsiębiorcy zrealizowali zadania, w wyniku których poszerzono ofertę turystyczną, czy wydłużono sezon turystyczny, u trzech z nich nie zauważono zwiększonego ruchu turystów rowerowych (w tym u jednego ruch ten spadł o połowę). Jeden przedsiębiorca nie był w stanie tego ocenić.

We wszystkich skontrolowanych gminach i powiatach nie prowadzono badań i nie gromadzono danych w zakresie rzeczywistego ruchu turystów na trasie Green Velo. Tylko w przypadku sześciu gmin – często przy okazji realizacji innych zadań, lokalnych wydarzeń lub w ramach obserwacji – gromadzono pośrednio jednostkowe dane w tym zakresie.

Ruch turystów rowerowych wg monitoringu prowadzonego przez przedsiębiorców posiadających obiekty o statusie MPR

Brak badań i gromadzenia danych o turystach na Szlaku, w gminach i powiatach

### Przykłady

W ramach działalności Centrum Wikliniarstwa funkcjonującego w Miejskim Ośrodku Kultury w **Rudniku nad Sanem**, gmina gromadziła informacje i dane na temat wykorzystania zarządzanego odcinka Szlaku. Informacje i dane dotyczyły głównie liczby turystów odwiedzających Centrum Wikliniarstwa i prowadzony w nim punkt informacji turystycznej oraz uczestniczących w organizowanych przez gminę imprezach, w tym corocznej dwudniowej imprezie plenerowej „Wiklina Rudnik nad Sanem”, w której bierze udział ok. 2 tys. osób. Jak podał burmistrz zaobserwowany wzrost ruchu turystycznego brano pod uwagę przy planowaniu kolejnych inwestycji związanych z turystyką i organizacji imprez.

W okresie objętym kontrolą, Burmistrz **Błażowej** wspólnie z Gminnym Ośrodkiem Kultury w Błażowej organizował Rodzinny Rajd Rowerowy, którego trasa prowadziła w części po Szlaku. W latach 2016–2019 łącznie zorganizowano trzy edycje tego Rajdu, w którym wzięło udział ok. 790 uczestników. Burmistrz wyjaśnił, że na terenie gminy odnotowuje się stały wzrost zainteresowania turystyką rowerową, co przejawia się m.in. zwiększającą się co roku liczbą uczestników Rodzinnych Rajdów Rowerowych. Gmina nie prowadzi jednak pomiarów w zakresie ruchu turystycznego i rozwoju turystyki na swoim terenie.

Zdaniem NIK zasadne jest prowadzenie badań oraz gromadzenie danych i informacji w zakresie ruchu na trasie Green Velo. Działania takie byłyby przydatne do bardziej efektywnego zarządzania Szlakiem, w tym również po upływie okresu trwałości. Należy mieć bowiem na uwadze, iż większość skontrolowanych gmin i powiatów można uznać za tereny o znaczących walorach turystycznych, krajoznawczych, wypoczynkowych czy uzdrowiskowych, posiadających duży potencjał bogactwa naturalnego i dziedzictwa kulturowego.

<sup>23</sup> Na podstawie danych od 59% obiektów w 2018 r. i 73% obiektów w 2019 r.

## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

### Pomoc dla przedsiębiorców posiadających MPR w ramach Programu

W ramach Programu Przedsiębiorcza Polska Wschodnia–Turystyka, MŚP z Polski Wschodniej działający w branży turystycznej i okołoturystycznej mogli otrzymywać pożyczki na rozwój turystyki, ze środków Ministra Inwestycji i Rozwoju, na podstawie umów zawartych z BGK. Szczególne preferencje wprowadzono m.in. dla przedsiębiorców posiadających obiekty o statusie MPR, tj. położone w tzw. korytarzu Szlaku, spełniające określone standardy dla turystów rowerowych.

### Pożyczki dla MŚP udzielone przez Agencję Rozwoju Regionalnego MARR S. A.

W województwie podkarpackim realizacją zadań związanych z udzielaniem i rozliczaniem pożyczek dla przedsiębiorców zajmowała się Agencja Rozwoju Regionalnego MARR S. A. z siedzibą w Mielcu. Udzielono łącznie dziewięć pożyczek dla przedsiębiorców posiadających obiekty w systemie rekomendacji MPR na łączną kwotę 2904 tys. zł, co stanowiło 14% ogólnej kwoty udzielonych pożyczek w ramach Programu. Środki z pożyczek wydatkowane były zgodnie z przeznaczeniem określonym w umowach, na zadania związane z poszerzeniem oferty turystycznej i/lub wydłużeniem sezonu turystycznego (modernizacja obiektów, otoczenia, remonty, zakupy nieruchomości i towarów itp.). Kontrola wykazała jednak, że w ślad za umowami z BGK, nieprecyzyjnie określono zapisy dotyczące osiągnięcia zakładanych efektów, mających polegać na poszerzeniu oferty produktów lub usług. Nie wskazano, w jaki sposób efekty takie miały zostać osiągnięte oraz terminu, do którego miały one wystąpić.

### Brak zwiększonego ruchu turystów rowerowych

Kontrola przeprowadzona u czterech przedsiębiorców posiadających obiekty o statusie MPR, którzy otrzymali pożyczki w łącznej kwocie 1250 tys. zł wykazała, że mimo, iż w ramach zrealizowanych zadań zwiększono ofertę turystyczną w tych obiektach lub wydłużono sezon turystyczny, działania te nie wpłynęły pozytywnie na rozwój turystyki wokół Szlaku.



## 6. ZAŁĄCZNIKI

### 6.1. Metodyka kontroli i informacje dodatkowe

Celem głównym kontroli planowej P/20/078 oraz kontroli doraźnych było udzielenie dla poszczególnych województw odpowiedzi na pytanie: Czy Wschodni Szlak Rowerowy Green Velo jest utrzymany i wykorzystany zgodnie z założeniami?

Cel główny kontroli

Dla celów kontroli, w zależności od jednostki NIK przeprowadzającej kontrolę przyjęto cele szczegółowe dotyczące następujących zagadnień:

Cele szczegółowe

- czy przestrzegano wymogów zachowania trwałości projektu dotyczącego Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo?
- czy funkcjonowanie tego Szlaku przyniosło oczekiwane efekty?
- czy prawidłowo finansowano i rozliczano zadania związane z wykorzystaniem Szlaku?

Kontrolą objęto łącznie 39 jednostek, z tego:

Zakres podmiotowy

- w ramach kontroli P/20/078 *Utrzymanie i wykorzystanie Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo na terenie województwa podkarpackiego* prowadzonej przez Delegaturę NIK w Rzeszowie: Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie, Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie, sześć gmin, dwa starostwa powiatowe, dwa zarządy dróg powiatowych, Agencję Rozwoju Regionalnego MARR S. A. z siedzibą w Mielcu oraz czterech przedsiębiorców posiadających obiekty o statusie MPR, którym udzielono pożyczek w ramach Programu;
- w ramach kontroli I/20/001/LBI *Utrzymanie i wykorzystanie Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo na terenie województwa podlaskiego* prowadzonej przez Delegaturę NIK w Białymstoku: Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego w Białymstoku, Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku, pięć gmin, trzy starostwa powiatowe;
- w ramach kontroli I/20/003/LKI *Utrzymanie i wykorzystanie Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo na terenie województwa świętokrzyskiego* prowadzonej przez Delegaturę NIK w Kielcach: Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego w Kielcach, Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Kielcach, gminę i starostwo powiatowe;
- w ramach kontroli I/20/002/LLU *Utrzymanie i wykorzystanie Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo na terenie województwa lubelskiego* prowadzonej przez Delegaturę NIK w Lublinie: Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie, Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie, dwie gminy;
- w ramach kontroli I/20/001/LOL *Utrzymanie i wykorzystanie wschodniego szlaku rowerowego Green Velo na terenie województwa warmińsko-mazurskiego* prowadzonej przez Delegaturę NIK w Olsztynie: Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie, dwie gminy, jedno starostwo powiatowe.

Doboru gmin i powiatów dokonano m.in. na podstawie długości Szlaku przebiegającego przez drogi będące w zarządzie tych jednostek.

## ZAŁĄCZNIKI

<b>Kryteria kontroli</b>	Urzędy marszałkowskie, zarządy dróg wojewódzkich, powiatowych oraz gminy i powiaty – pod względem legalności, gospodarności i rzetelności – art. 2 ust. 2 ustawy <i>o NIK</i> . Agencja Rozwoju Regionalnego MARR S.A. oraz przedsiębiorcy – pod względem legalności i gospodarności – art. 2 ust. 3 ustawy <i>o NIK</i> .
<b>Okres objęty kontrolą</b>	Kontrolą objęto lata 2016–2020 (do czasu zakończenia kontroli). Czynności kontrolne przeprowadzono w okresie od 16 marca do 25 września 2020 r.
<b>Działania na podstawie art. 29 ustawy o NIK</b>	<p>Czynności kontrolne zostały poprzedzone pobraniem z Agencji Rozwoju Regionalnego MARR S. A. informacji i dokumentów związanych z przyznawaniem pożyczek w ramach Programu dla MŚP działających w branży turystycznej i okołoturystycznej.</p> <p>W ramach postępowania kontrolnego w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f) ustawy <i>o NIK</i>, uzyskano informacje m.in. od:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– partnerów projektu w zakresie utrzymania i eksploatacji poszczególnych odcinków Szlaku, a także w zakresie ruchu turystycznego i rozwoju turystyki;</li><li>– Policji i właściwych służb granicznych i leśnych w zakresie wypadków, zdarzeń i problemów związanych z użytkowaniem Szlaku;</li><li>– instytucji kultury w zakresie liczby osób odwiedzających atrakcje zlokalizowane przy Szlaku;</li><li>– podmiotów realizujących zadania w zakresie udzielania i rozliczania pożyczek w ramach Programu dla MŚP na terenie województwa podlaskiego i świętokrzyskiego.</li></ul>
<b>Udział innych organów kontroli na podstawie art. 12 ustawy o NIK</b>	W ramach kontroli P/20/078 u jednego z przedsiębiorców – na podstawie art. 12 pkt 3 ustawy <i>o NIK</i> , zlecona została kontrola Powiatowemu Inspektorowi Nadzoru Budowlanego w Lesku – w zakresie przestrzegania przez niego przepisów <i>Prawa budowlanego</i> , przy realizacji zadań finansowanych pożyczką otrzymaną w ramach Programu.
<b>Zastrzeżenia zgłoszone do wystąpień pokontrolnych</b>	<p>Zastrzeżenia zostały zgłoszone do trzech wystąpień pokontrolnych.</p> <p>Marszałek Województwa Podkarpackiego złożył trzy zastrzeżenia. Komisja Rozstrzygająca NIK jedno zastrzeżenie uwzględniła w całości, jedno w części, jedno oddaliła.</p> <p>Dyrektor Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie złożył dwa zastrzeżenia. Komisja Rozstrzygająca NIK jedno zastrzeżenie uwzględniła w części, jedno oddaliła.</p> <p>Firma EXODUS złożyła jedno zastrzeżenie, które Komisja Rozstrzygająca NIK uwzględniła w całości.</p>
<b>Finansowe rezultaty kontroli</b>	Finansowe rezultaty kontroli wyniosły ogółem 158,2 tys. zł, obejmujące finansowe lub sprawozdawcze skutki nieprawidłowości – kwoty wydatkowane z naruszeniem prawa.
<b>Pozostałe informacje</b>	Kontrola P/20/078 <i>Utrzymanie i wykorzystanie Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo na terenie województwa podkarpackiego</i> została podjęta z inicjatywy własnej Najwyższej Izby Kontroli. Kontrolę przygotowano w oparciu o analizę dostępnych materiałów, w tym doniesienia prasowe. Według dostępnych informacji wskazywano m.in. na nieodpowiedni

stan Szlaku, w tym złą jakość nawierzchni, nieprzejezdność, brak oznakowania, niewłaściwe rozwiązania techniczne. Kontrola planowa dotyczyła jedynie zagadnień w województwie podkarpackim. Dlatego dla całościowego zbadania zagadnienia utrzymania i wykorzystania trasy Green Velo, kontrolą zostały objęte również pozostałe cztery województwa, przez które przebiega Szlak, tj. warmińsko-mazurskie, podlaskie, lubelskie i świętokrzyskie w ramach kontroli doraźnych niekoordynowanych, które przeprowadziły odpowiednio Delegatury NIK w Olsztynie, Białymstoku, Lublinie i Kielcach.

W związku ze stwierdzonym podczas kontroli w gminie Krzywca bezpośrednim niebezpieczeństwem dla życia lub zdrowia ludzkiego albo powstania znacznej szkody w mieniu, związanym z niewłaściwym użytkowaniem kładki pieszo-rowerowej na rzece San w miejscowości Bachów, po której przebiega Green Velo, na podstawie art. 51 ust. 1 ustawy o NIK, poinformowano wójta gminy. W związku z faktem, iż podjęte przez niego działania były niewystarczające, skierowano zawiadomienie w ww. trybie również do Powiatowego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Przemyślu. PINB działając na podstawie art. 81 ust. 4 *Prawa budowlanego* przeprowadził 26 czerwca 2020 r. kontrolę użytkowania kładki. W konsekwencji podjętych, po kontroli działań, przed wjazdem na kładkę zamontowano wygradzenia uniemożliwiające wjazd pojazdom mechanicznym.

W związku z wynikami kontroli w gminie Krzywca, w trybie art. 62a ustawy o NIK, skierowane zostało powiadomienie do Marszałka Województwa Podkarpackiego o ocenach, uwagach i wnioskach zawartych w wystąpieniu pokontrolnym dotyczącym tej gminy.

Wyniki kontroli planowej i kontroli doraźnych przedstawiono w 39 wystąpieniach pokontrolnych. W 31 wystąpieniach sformułowano wnioski pokontrolne – ogółem 81. Z informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych wynika, że według stanu na dzień 12 stycznia 2021 r. zrealizowano 44 wnioski pokontrolne (54%), podjęto działania w celu realizacji 35 wniosków (43%), a nie zrealizowano dwóch (3%).

W kontrolach dotyczących utrzymania i wykorzystania Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo uczestniczyły Delegatury NIK w Rzeszowie, Białymstoku, Kielcach, Lublinie i Olsztynie.

Stan realizacji wniosków pokontrolnych

Jednostki NIK realizujące kontrolę oraz wykaz jednostek kontrolowanych

Lp.	Jednostka organizacyjna NIK przeprowadzająca kontrolę	Nazwa jednostki kontrolowanej	Imię i nazwisko kierownika jednostki kontrolowanej
1.	Delegatura w Rzeszowie (P/20/078)	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	Władysław Ortyl Marszałek Województwa Podkarpackiego
2.		Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie	Piotr Miąso Dyrektor Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich
3.		Urząd Miejski w Błażowej	Jerzy Kocój Burmistrz Błażowej
4.		Urząd Gminy Horyniec-Zdrój	Robert Serkis Wójt Gminy Horyniec-Zdrój
5.		Urząd Gminy Krzywca	Wacław Pawłowski Wójt Gminy Krzywca

## ZAŁĄCZNIKI

Lp.	Jednostka organizacyjna NIK przeprowadzająca kontrolę	Nazwa jednostki kontrolowanej	Imię i nazwisko kierownika jednostki kontrolowanej	
6.	Delegatura w Rzeszowie (P/20/078)	Urząd Miasta i Gminy Nowa Sarzyna	Andrzej Rychel Burmistrz Miasta i Gminy Nowa Sarzyna	
7.		Urząd Gminy Radymno	Bogdan Szylar Wójt Gminy Radymno	
8.		Urząd Gminy i Miasta Rudnik nad Sanem	Waldemar Grochowski Burmistrz Gminy i Miasta w Rudniku nad Sanem	
9.		Starostwo Powiatowe w Lubaczowie	Zenon Swatek Starosta Powiatu Lubaczowskiego	
10.		Powiatowy Zarząd Dróg w Lubaczowie	Marek Małecki Dyrektor Powiatowego Zarządu Dróg w Lubaczowie	
11.		Starostwo Powiatowe w Stalowej Woli	Janusz Zarzeczny Starosta Powiatu Stalowowolskiego	
12.		Zarząd Dróg Powiatowych w Stalowej Woli	Piotr Śliwiński Dyrektor Zarządu Dróg Powiatowych w Stalowej Woli	
13.		Agencja Rozwoju Regionalnego MARR S. A. z siedzibą w Mielcu	Antoni Górski Prezes Zarządu Agencji Rozwoju Regionalnego MARR S. A.	
14.		FHU „EXODUS” Zofia Strzępka		
15.		GALA inż. Włodzimierz Uchwat		
16.		Lesko Summer & Ski sp. z o. o.		
17.		Zajazd „POD JESIONAMI” Wioletta Piłat		
18.		Delegatura w Białymstoku (I/20/001/LBI)	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	Artur Kosicki Marszałek Województwa Podlaskiego
19.			Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku	Józef Władysław Sulima Dyrektor Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich
20.	Urząd Miejski w Goniądzu		Grzegorz Andrzej Dudkiewicz Burmistrz Goniądza	
21.	Urząd Gminy w Gródku		Wiesław Kulesza Wójt Gminy Gródek	
22.	Urząd Gminy Łomża		Piotr Kłys Wójt Gminy Łomża	
23.	Urząd Gminy Mielnik		Marcin Urbański Wójt Gminy Mielnik	
24.	Urząd Gminy w Narewce		Jarosław Gołubowski Wójt Gminy Narewka	
25.	Starostwo Powiatowe w Augustowie		Jarosław Szlaszyński Starosta Augustowski	
26.	Starostwo Powiatowe w Białymstoku		Bolesław Perkowski Starosta Białostocki	
27.	Starostwo Powiatowe w Suwałkach		Witold Kowalewski Starosta Suwalski	

## ZAŁĄCZNIKI

Lp.	Jednostka organizacyjna NIK przeprowadzająca kontrolę	Nazwa jednostki kontrolowanej	Imię i nazwisko kierownika jednostki kontrolowanej
28.	Delegatura w Kielcach (I/20/003/LKI)	Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego	Andrzej Bętkowski Marszałek Województwa Świętokrzyskiego
29.		Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Kielcach	Damian Urbanowski Dyrektor Świętokrzyskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich
30.		Urząd Gminy Raków	Damian Szpak Wójt Gminy Raków
31.		Starostwo Powiatowe w Kielcach	Mirosław Gębski Starosta Kielecki
32.	Dlegatura w Lublinie (I/20/002/LLU)	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego	Jarosław Stawiarski Marszałek Województwa Lubelskiego
33.		Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie	Paweł Szumera Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich
34.		Urząd Gminy Chełm	Wiesław Kociuba Wójt Gminy Chełm
35.		Urząd Gminy w Siennicy Różanej	Leszek Proskura Wójt Gminy Siennica Różana
36.	Dlegatura w Olsztynie (I/20/001/LOL)	Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego	Gustaw Marek Brzezina Marszałek Województwa Warmińsko-Mazurskiego
37.		Urząd Gminy w Barcianach	Marta Kamińska Wójt Gminy Barciany
38.		Urząd Miasta w Sępopolu	Irena Wołosiuk Burmistrz Sępolicy
39.		Starostwo Powiatowe w Kętrzynie	Michał Kochanowski Starosta Powiatu Kętrzyńskiego

Wystąpienia pokontrolne skierowane do kierowników jednostek kontrolowanych zostały zamieszczone na stronie internetowej Najwyższej Izby Kontroli:

<https://www.nik.gov.pl/kontrole/wyniki-kontroli-nik/>



## 6.2. Analiza stanu prawnego i uwarunkowań organizacyjno- -ekonomicznych

### Analiza stanu prawnego

Rozporządzenie  
nr 1083/2006  
i obowiązek  
zachowania trwałości

Zasady i procedury wspólnotowe w zakresie programowania i wdrażania pomocy z funduszy strukturalnych dla perspektywy finansowej określało rozporządzenie nr 1083/2006. Obowiązek zachowania trwałości został określony w art. 57 ust. 1 tego rozporządzenia. Zgodnie z tym przepisem państwo członkowskie lub instytucja zarządzająca zapewniają, że operacja obejmująca inwestycje w infrastrukturę lub inwestycje produkcyjne zachowuje wkład funduszy, wyłącznie jeżeli operacja ta, w terminie pięciu lat od zakończenia operacji lub trzech lat od zakończenia operacji w państwach członkowskich, które skorzystały z możliwości skrócenia tego terminu w celu utrzymania inwestycji przez MŚP, nie zostanie poddana zasadniczym modyfikacjom:

- a) mającym wpływ na jej charakter lub warunki jej realizacji lub powodującym uzyskanie nieuzasadnionej korzyści przez przedsiębiorstwo lub podmiot publiczny oraz
- b) wynikającym ze zmiany charakteru własności elementu infrastruktury albo z zaprzestania działalności produkcyjnej.

Stosowanie  
rozporządzenia  
nr 1083/2006  
po 1 stycznia 2014 r.

W dniu 1 stycznia 2014 r. weszło w życie rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. *ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego, na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego, na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006*<sup>24</sup>. Według art. 152 ust. 1 i 2 tego rozporządzenia, uchylenie rozporządzenia nr 1083/2006 nie miało wpływu na programy operacyjne i duże projekty zatwierdzone przez Komisję na jego podstawie lub wszelkich innych przepisów prawa mających zastosowanie do tej pomocy na dzień 31 grudnia 2013 r. Po dniu 31 grudnia 2013 r. stosuje się je nadal aż do ich zamknięcia, zaś wnioski o pomoc złożone lub zatwierdzone na podstawie uchylonego rozporządzenia, zachowują ważność.

Obowiązek  
zachowania trwałości  
w ramach Programu  
Operacyjnego Rozwój  
Polski Wschodniej  
2007–2013

Rozporządzenie Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 8 października 2008 r. *w sprawie udzielania przez Polską Agencję Rozwoju Przedsiębiorczości pomocy finansowej w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013*<sup>25</sup> przewiduje m.in., że projekt nie może zostać poddany znaczącej modyfikacji<sup>26</sup> przez okres co najmniej pięciu lat od dnia zakończenia jego realizacji (§ 2 ust. 6); PARP, w ramach działania V.2 *Trasy*

<sup>24</sup> Dz. Urz. UE L z 2013 r. Nr 347 z 20.12.2013, str. 320, ze zm.

<sup>25</sup> Dz. U. z 2017 r. poz. 1829.

<sup>26</sup> Zgodnie z §1 ust. 7 pkt 9 należy przez to rozumieć działania określone w art. 57 ust. 1 rozporządzenia nr 1083/2006.

rowerowe, może udzielić wsparcia: 1) na wytyczanie w terenie i oznakowanie tras rowerowych, w tym budowę i przebudowę ścieżek rowerowych oraz na inne działania inwestycyjne niezbędne do wytyczenia w terenie spójnej trasy rowerowej, a także budowę i montaż podstawowej infrastruktury towarzyszącej oraz 2) na promocję tras rowerowych, przy czym w pkt 1) wsparcie jest udzielane pod warunkiem, że beneficjent nie będzie wykorzystywał infrastruktury, wytworzonej w ramach projektu, do oferowania towarów i usług przez okres co najmniej 10 lat od dnia udzielenia wsparcia, a projekt nie zostanie poddany znaczącej modyfikacji przez okres co najmniej pięć lat od daty zakończenia jego realizacji, natomiast w pkt 2) pod warunkiem, że w przypadku wytworzenia bądź nabycia środków trwałych projekt nie zostanie poddany znaczącej modyfikacji przez okres co najmniej pięć lat od daty zakończenia jego realizacji (§8).

Do treści przepisu art. 57 rozporządzenia nr 1083/2006 odwołują się także m.in.:

- *Krajowe wytyczne dotyczące kwalifikowania wydatków w ramach funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności w okresie programowania 2007–2013* Ministra Rozwoju Regionalnego (rozdział 5.3)<sup>27</sup>;
- Podręcznik Ministra Rozwoju Regionalnego *Zagadnienie zachowania trwałości projektu współfinansowanego z funduszy europejskich* (marzec 2012);
- *Wytyczne w zakresie kwalifikowania wydatków w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013* Ministra Rozwoju Warszawa, grudzień 2015 (sekcja 5.1.2 Trwałość projektu). W wytycznych tych w szczególności przewidziano, że w przypadku projektów drogowych i **tras rowerowych**, realizowanych w ramach tego programu operacyjnego działalność produkcyjna powinna być postrzegana z punktu widzenia wytworzonej w ramach danego projektu infrastruktury, umożliwiającej świadczenie usług transportowych. W tym kontekście zaprzestanie działalności produkcyjnej oznacza taki stan infrastruktury, który w czasie pięć lat po zakończeniu realizacji projektu uniemożliwiłoby właściwe z niej korzystanie oraz świadczenie usług transportowych, np. w wyniku niezachowania jej właściwości, zamknięcia całości wytworzonej infrastruktury lub jej fragmentu w stopniu uniemożliwiającym sprawne i bezpieczne korzystanie z pozostałej udostępnionej części infrastruktury.

Zgodnie z art. 14 ust. 1 ustawy *o samorządzie województwa*, samorząd województwa wykonuje zadania o charakterze wojewódzkim określone ustawami, w tym m.in. w zakresie: kultury fizycznej i turystyki; zagospodarowania przestrzennego; kultury oraz ochrony zabytków i opieki nad zabytkami; transportu zbiorowego i dróg publicznych.

Według art. 4 ust. 1 ustawy *o samorządzie powiatowym*, powiat wykonuje określone ustawami zadania publiczne o charakterze ponadgminnym m.in. w zakresie: kultury fizycznej i turystyki; transportu zbiorowego i dróg publicznych; kultury oraz ochrony zabytków i opieki nad zabytkami oraz promocji powiatu.

Wytyczne dotyczące obowiązków zachowania trwałości

Zadania jednostek samorządu terytorialnego

<sup>27</sup> Znak MRR/H/8(5)04/2010.

Zgodnie z ustawą *o samorządzie gminnym* do zakresu działania gminy należą wszystkie sprawy publiczne o znaczeniu lokalnym, niezastrzeżone ustawami na rzecz innych podmiotów (art. 6 ust. 1). Według art. 7 ust. 1 tej ustawy zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty należy do zadań własnych gminy. W szczególności zadania własne obejmują sprawy: gminnych dróg, ulic, mostów, placów oraz organizacji ruchu drogowego; kultury fizycznej i turystyki, w tym terenów rekreacyjnych i urządzeń sportowych; wspierania i upowszechniania idei samorządowej, w tym tworzenia warunków do działania i rozwoju jednostek pomocniczych i wdrażania programów pobudzania aktywności obywatelskiej; promocji gminy.

Prowadzenie polityki rozwoju przez jednostki samorządu terytorialnego

Zgodnie z art. 2 ustawy *o zasadach prowadzenia polityki rozwoju* przez politykę rozwoju rozumie się zespół wzajemnie powiązanych działań podejmowanych i realizowanych w celu zapewnienia trwałego i zrównoważonego rozwoju kraju, spójności społeczno-gospodarczej, regionalnej i przestrzennej, podnoszenia konkurencyjności gospodarki oraz tworzenia nowych miejsc pracy w skali krajowej, regionalnej lub lokalnej. Zgodnie z art. 3 tej ustawy, politykę rozwoju prowadzą m.in. samorząd województwa (pkt 2) oraz samorząd powiatowy i gminny oraz ich związki (pkt 4)<sup>28</sup>.

Program współpracy z organizacjami pozarządowymi

Zgodnie z art. 5a ustawy *o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie* organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego uchwała, po konsultacjach z organizacjami pozarządowymi oraz podmiotami wymienionymi w art. 3 ust. 3, przeprowadzonych w sposób określony w art. 5 ust. 5, roczny program współpracy z organizacjami pozarządowymi oraz podmiotami wymienionymi w art. 3 ust. 3. Roczny program współpracy jest uchwalany do dnia 30 listopada roku poprzedzającego okres obowiązywania programu. Organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego może uchwalić, w sposób określony w ust. 1, wieloletni program współpracy z organizacjami pozarządowymi oraz podmiotami wymienionymi w art. 3 ust. 3.

Prawo budowlane

Ustawa *Prawo budowlane* normuje działalność obejmującą sprawy projektowania, budowy, utrzymania i rozbiórki obiektów budowlanych oraz określa zasady działania organów administracji publicznej w tych dziedzinach (art. 1). Budowlami, stosownie do art. 3 pkt 3 tej ustawy są m.in. takie obiekty budowlane, jak obiekty liniowe, mosty, wiadukty, estakady, tunele, przepusty. Stosownie do przepisu art. 61 pkt 1 tej ustawy, właściciel lub zarządca obiektu budowlanego jest obowiązany obiekt użytkować i utrzymywać zgodnie z zasadami określonymi w art. 5 ust. 2, tj. użytkować go w sposób zgodny z przeznaczeniem i wymaganiami ochrony środowiska oraz utrzymywać w należytych stanie technicznym i estetycznym, nie dopuszczając do nadmiernego pogorszenia jego właściwości użytkowych i sprawności technicznej, w szczególności w zakresie związanym z wymaganiami, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1–7, tj. m.in. zapewniając spełnienie wymagań podstawowych dotyczących bezpieczeństwa konstrukcji i bezpieczeństwa użytkowania, a także zapewniając możliwość utrzymania właściwego stanu technicznego. Art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 *Prawa budowlanego*

<sup>28</sup> Do 13 listopada 2020 r. pkt 4 dotyczył wyłącznie samorządu powiatowego i gminnego.

stanowi, że obiekty budowlane powinny być w czasie ich użytkowania poddawane przez właściciela lub zarządcę kontroli okresowej (co najmniej raz w roku), polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego elementów budowli i instalacji narażonych na szkodliwe wpływy atmosferyczne i niszczące działania czynników występujących podczas użytkowania obiektu oraz instalacji i urządzeń służących ochronie środowiska, a także kontroli okresowej (co najmniej raz na pięć lat), polegającej m.in. na sprawdzeniu stanu technicznego i przydatności do użytkowania obiektu budowlanego, estetyki obiektu budowlanego oraz jego otoczenia. Kontrole powinny być dokonywane przez osoby posiadające uprawnienia budowlane odpowiedniej specjalności (art. 62 ust. 4).

Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych określa znaki i sygnały obowiązujące w ruchu drogowym, ich znaczenie i zakres obowiązywania (§1 ust. 1). Znak E-12a „drogowskaz do szlaku rowerowego” wskazuje kierunek do obiektu turystycznego lub wypoczynkowego wskazanego na znaku (§63 ust. 5 pkt 7). §83 tego rozporządzenia dotyczy  **dodatkowych znaków szlaku rowerowego**<sup>29</sup>. Na znaku R-4 „informacja o szlaku rowerowym” oraz R-4b „zmiana kierunku szlaku rowerowego” w dolnej jego części umieszcza się symbol, numer lub barwne oznaczenie charakteryzujące szlak rowerowy. Rozporządzenie to określa wzory graficzne tych znaków<sup>30</sup>.

Rozporządzenie  
w sprawie znaków  
i sygnałów drogowych

### Analiza uwarunkowań organizacyjno-ekonomicznych

W Programie Operacyjnym Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013 zapisano m.in., że jego celem było:  *przyspieszenie tempa rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej w zgodzie z zasadą zrównoważonego rozwoju*. Jednym z celów szczegółowych tego programu było  *zwiększenie roli zrównoważonej turystyki w gospodarczym rozwoju makroregionu*. W związku z tym zawarto w nim oś priorytetową V:  *Zrównoważony rozwój potencjału turystycznego opartego o warunki naturalne*, w ramach której przewidziano działania V.1.  *Promowanie zrównoważonego rozwoju turystyki oraz* **V.2. Trasy rowerowe.**

Założenia Programu  
Operacyjnego Rozwój  
Polski Wschodniej  
2007–2013 dotyczące  
rozwoju turystyki

W Programie tym zapisano także m.in., że: turystyka rowerowa stanowi znaczący czynnik rozwoju gospodarczego każdego kraju. Zatem podjęte działania w tym zakresie miały stanowić również impuls do zwiększenia ruchu rowerowego na terenie Polski Wschodniej, a co za tym idzie stworzyć szanse na wzrost popytu na usługi w zakresie obsługi ruchu

<sup>29</sup> R-1 „szlak rowerowy lokalny”; R-1a „początek (koniec) szlaku rowerowego lokalnego”; R-1b „zmiana kierunku szlaku rowerowego lokalnego”; R-3 „tablica szlaku rowerowego lokalnego”; R-4 „informacja o szlaku rowerowym”; R-4a „informacja o rzeczywistym przebiegu szlaku rowerowego”; R-4b „zmiana kierunku szlaku rowerowego”; R-4c „drogowskaz tablicowy szlaku rowerowego”; R-4d „drogowskaz szlaku rowerowego w kształcie strzały podający odległość”; R-4e „tablica przeddrogowskazowa szlaku rowerowego”.

<sup>30</sup> Znaki szlaku rowerowego (R-4, R-4a, R-4b, R-4c, R-4d, R-4e) zostały wprowadzone na mocy §1 pkt 3 lit. d) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 lipca 2013 r.  *zmieniającego rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych* (Dz. U. poz. 890). Według informacji ze strony internetowej Green Velo impulsem do wprowadzenia takiego nowego systemu oznakowania, była właśnie realizacja projektu  *Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej*. Wizualizacje tych znaków z uwzględnieniem logo Green Velo przedstawiono na stronie <https://greenvelo.pl/67>. Zdjęcia przykładowych znaków przedstawiono w załączniku nr 6.5 do Informacji.

turystycznego – świadczone głównie przez firmy z sektora MŚP. Dostrzeżono, że walory turystyczne województw objętych programem są ich niepodważalnym atutem w dalszym rozwoju regionu, dlatego też zawarto w nim elementy związane z rozwojem turystyki. Realizacja kompleksowego działania na rzecz wytyczenia rowerowych tras turystycznych miała przyczynić się do ochrony miejsc cennych przyrodniczo przed nieskoordynowanym ruchem turystycznym. Założono, że wspierane działania w istotny sposób wpłyną na poprawę dostępności miejsc atrakcyjnych turystycznie, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpiecznego dojazdu. Przyjęto również, że trasy rowerowe poprowadzone przez wartościowe przyrodniczo i kulturowo tereny w makroregionie, to możliwość rozwoju turystyki specjalistycznej. Miało to być stymulującym czynnikiem do dostosowania i rozbudowy lokalnej bazy turystycznej oraz restrukturyzacji zawodowej na wsi. Stworzenie bezpiecznej infrastruktury dla ruchu rowerowego miało stanowić element rozwoju zrównoważonego transportu oraz wywołać impuls do rozwoju i promowania turystyki rowerowej. Dzięki spójnej promocji, trasy rowerowe miały stać się odrębnym rozpoznawalnym produktem turystycznym, wzbogacającym ofertę turystyczną Polski Wschodniej.

Brak ustawowej definicji szlaku turystycznego i rowerowego oraz przepisów dotyczących szlaków

Pomimo dynamicznego rozwoju szlaków turystycznych, zwłaszcza po roku 2004, w Polsce nie zostały zdefiniowane podstawowe pojęcia dotyczące szlaków turystycznych, w tym rowerowych. Brak jest też – mimo kilkukrotnie podejmowanych inicjatyw – przepisów regulujących funkcjonowanie takich szlaków. M.in. z tego powodu do tego samego elementu infrastruktury turystycznej stosuje się różne określenia<sup>31</sup>.

Spośród różnych definicji szlaku turystycznego, warto odwołać się do tej zawartej w projekcie ustawy *o szlakach turystycznych* z 2010 r. Według niej, **szlak turystyczny** to *oznakowana trasa wraz z obiektami towarzyszącymi, przeznaczona i przystosowana do uprawiania określonej formy turystyki, łącząca miejsca, obiekty, walory przyrodniczo-kulturowe, miejscowości oraz inne elementy przestrzeni, a także trasa przeznaczona do uprawiania określonej rekreacji ruchowej i aktywnego wypoczynku*.

Na brak definicji szlaku turystycznego zwracała uwagę NIK w Informacji o wynikach kontroli P/18/026 *Promocja turystyczna Polski*, wnioskując w niej do Ministra Sportu i Turystyki o zintensyfikowanie prac legislacyjnych w zakresie funkcjonowania szlaków turystycznych.

Z kolei **szlak rowerowy** można zdefiniować jako drogę lądową (szutrową, gruntową, mało uczęszczaną asfaltową, utwardzoną ścieżkę) przeznaczoną dla turystycznego (krajoznawczego, rekreacyjnego) ruchu rowerowego, oznakowaną zunifikowanymi znakami, która ze względu na realizację celu stanowi optymalny wariant trasy wędrowki i zapewnia bezpieczeństwo jego użytkownikom<sup>32</sup>.

<sup>31</sup> Por. *Szlaki turystyczne od pomysłu do realizacji*, Warszawa–Łódź 2014 (praca zbiorowa pod red. A. Stasiaka, J. Śledzińskiej, B. Włodarczyka), Wydawnictwo PTTK KRAJ, str. 42, 97–103, M. Miller, *Pojęcie i rodzaje szlaków turystycznych w: Szlaki turystyczne a prawo – przeszłość, teraźniejszość, przyszłość* (red. P. Cybula), Kraków 2012, str. 24–28.

<sup>32</sup> *Szlaki turystyczne od pomysłu do...* str. 112.



Szlaki turystyczne (w tym także rowerowe), pełnią szereg różnorodnych i komplementarnych wobec siebie funkcji, wśród których wyróżnia się funkcje endogeniczne (wewnętrzne), tj. związane z istotą powstania szlaku (należą do nich: funkcja komunikacyjna, zapewnienia bezpieczeństwa, krajoznawcza oraz rekreacyjno-sportowa) oraz funkcje egzogeniczne (zewnętrzne), które lokują szlak w szerszym kontekście społecznym, ekologicznym, ekonomicznym czy administracyjno-zarządczym<sup>33</sup>. Niezwykle istotne w funkcjonowaniu tematycznych i specjalistycznych szlaków turystycznych (lub ich systemów) jest powołanie zarządcy (koordynatora, administratora) szlaku, jak i prawidłowe zdefiniowanie jego zadań oraz ich rzeczywiste wykonywanie tak w odniesieniu do szlaku, jak i do turystów<sup>34</sup>.

Wzrastające  
znaczenie szlaków  
rowerowych

<sup>33</sup> Jw. str. 174 i nast.

<sup>34</sup> Tamże str. 265.

### 6.3. Konkluzje Panelu Ekspertów

#### KONKLUZJE PANELU EKSPERTÓW SPORZĄDZONE NA PODSTAWIE WYPOWIEDZI EKSPERTÓW I PRZEPROWADZONEJ W TRAKCIE PANELU DYSKUSJI

1. Green Velo stanowi konkretne dobro – cieszący się zainteresowaniem szlak i produkt turystyczny, stanowiący już rozpoznawalną markę. Ograniczone możliwości wykorzystania Szlaku przez użytkowników, są skutkiem niewłaściwych założeń, które zdeterminowały jakość techniczną tej trasy.
2. Zakończenie okresu trwałości projektu unijnego powinno być traktowane jako początek nowych możliwości rozbudowania tego produktu (umożliwia wprowadzenie rozwiązań wcześniej nieprzewidzianych), a w żadnym wypadku nie jako zgoda na zapomnienie o nim i jego stopniową degradację. Green Velo powinno zostać dalej utrzymane i w miarę możliwości racjonalnie rozwijane.
3. Szlak ten może być atrakcyjny dla różnych grup użytkowników. Można ich podzielić np. według wieku, doświadczenia, przygotowania kondycyjnego, rodzaju używanych przez nich rowerów, długości planowanej trasy, celu podróży, itp. Te różne grupy, ich potrzeby i możliwości należy uwzględnić także w działaniach promocyjnych.
4. Zasadnym byłoby wyłonienie lub powołanie jednego podmiotu do zarządzania Szlakiem. Do rozważenia, dyskusji i decyzji właściwych władz pozostaje jego forma organizacyjno-prawna. Przy jej określeniu należy uwzględnić, że niezależnie od przyjętego modelu zarządzania, dobre efekty przynosi udział podmiotów prywatnych, zainteresowanych utrzymaniem i rozwojem Szlaku. Jednocześnie powinna to być struktura, która ma realną możliwość działania odpowiednio blisko miejsc przebiegu Szlaku.
5. Dotychczasowe doświadczenia, także dotyczące Green Velo, oraz standardy, dobre wzorce i praktyki – krajowe i zagraniczne, należy wykorzystać w przyszłości, planując i realizując trasy lub szlaki rowerowe, w celu wyeliminowania najważniejszych błędów i problemów.
6. Green Velo prowadzi przez tereny bardzo atrakcyjne turystycznie, o zróżnicowanych, niejednokrotnie wybitnych walorach krajoznawczych (m.in. Warmia i Mazury, Puszcza Białowieska, Roztocze, dolina Sanu). Większa część Szlaku jest niewymagająca technicznie (wyjątek – górskie odcinki na Podkarpaciu, które są trudne nawet dla wytrawnych rowerzystów), co stanowi o jego ogólnej atrakcyjności turystycznej. Ważne jest jednak, aby zapewnić dostęp i informację o znajdujących się przy nim atrakcjach turystycznych, zwłaszcza w miastach. W przeciwnym wypadku Green Velo będzie interesujące wyłącznie jako posiadająca walory krajobrazowe trasa do pokonania.
7. Szansą dla dalszego rozwoju Szlaku jest partnerstwo z krajami sąsiednimi – obecnie realna jest współpraca z Litwą i Słowacją. W dalszej perspektywie szczególnie obiecujące może być połączenie Szlaku z Ukrainą – ze względu na jej atrakcje turystyczne.

**8.** Problemy powstałe na etapie projektowania i budowy Szlaku znacząco utrudniają korzystanie z niego. W związku z tym przynajmniej niektóre z przyjętych wówczas rozwiązań można i należy starać się skorygować. Dotyczy to w szczególności poprawy nawierzchni, tam gdzie jest to konieczne – z zastosowaniem co do zasady ścieżek asfaltowych, jako rozwiązania optymalnego dla rowerzystów (ewentualnie innego, odpowiedniego, np. ze względu na otoczenie przyrodnicze rodzaju nawierzchni dobrej jakości) oraz likwidacji „wąskich gardeł” (bariery architektoniczne w miastach, brak odpowiedniej przeprawy przez Bug). Oprócz zwiększenia wartości technicznej istotne będzie także, że taka droga publiczna, stanowiąca obiekt budowlany, będzie mieć swojego gospodarza (właściciela), który zobowiązany jest dbać o niego. Należy także zadbać o bezpieczeństwo użytkowników, przede wszystkim poprzez odpowiednie rozwiązania techniczne, zwłaszcza dotyczące nawierzchni. Warto również rozważyć wprowadzenie alternatywnych odcinków i dróg dojazdowych, właściwie zaprojektowanych i wykonanych.

**9.** Promocja Green Velo powinna w szczególności uwzględniać: informację o rzeczywistym stanie tego Szlaku i utrudnieniach, na które mogą napotkać użytkownicy oraz odpowiedź na pytanie, dla kogo (jakich grup docelowych) kierowany jest Szlak. Do właściwie zidentyfikowanych kategorii użytkowników powinny być dostosowane działania oraz odpowiednie środki, w tym nowoczesne technologie i media społecznościowe. Warto przy tym również wykorzystać elementy dobrej rywalizacji, kolekcjonerstwa, itp., w szczególności poprzez ustanowienie pamiątkowej odznaki lub odznak, przy których zdobywaniu można również wykorzystać narzędzia elektroniczne.

**10.** W utrzymaniu i wykorzystaniu istotnym partnerem dla władz publicznych powinni być przedsiębiorcy, zwłaszcza prowadzący MPR. Ważne jest przy tym, aby mieli oni świadomość przywileju, jakim jest możliwość posługiwania się tym certyfikatem oraz korzyści i obowiązków z tym związanych.

**11.** Istotna jest współpraca także z innymi partnerami, zwłaszcza instytucjonalnymi, których działalność ma istotny wpływ na możliwość korzystania z Green Velo (PKP – dojazd i przewóz rowerów, Lasy Państwowe – bezpieczeństwo, komfort i atrakcyjność przejazdu przez tereny leśne).

**12.** W działaniach dotyczących Green Velo należy uwzględnić również specyficznych jego użytkowników, np. mieszkańców, którzy dojeżdżają do pracy, szkoły, itp. albo osoby, które wybierają się na okazjonalne, krótkie wyjazdy, nawet bez świadomości poruszania się po Szlaku.

**13.** Pandemia COVID-19 – przy wszystkich związanych z nią ograniczeniach i ryzykach – stanowi jednocześnie ogromną szansę dla przyszłości Green Velo. Wobec zagrożeń i ograniczeń z nią związanych ludzie będą szukali bezpiecznych możliwości aktywnego wypoczynku, w małych (np. rodzinnych) grupach, a takie właśnie możliwości daje Szlak. Stwarza to ogromną szansę zarówno dla niego, jak i jego otoczenia (gospodarstwa agroturystyczne, małe pensjonaty, gastronomia, itp.), która dobrze wykorzystana może przynieść pozytywne, daleko idące skutki, trwające nawet po ustaniu pandemii, w postaci rozwoju form aktywnego wypoczynku na Green Velo i rozwoju zaplecza z tym związanego.

**Michał Żemła (dr hab., profesor Uniwersytetu Pedagogicznego w Krakowie, Instytut Geografii, Katedra Turystyki i Badań Regionalnych)** podkreślił, że Szlak (jako produkt turystyczny) został zaprojektowany jako droga, która umożliwia skorzystanie z konkretnych atrakcji turystycznych. Zwrócił uwagę na trzy segmenty odbiorców Szlaku (doświadczeni kolarze, osoby zainteresowane aktywnymi wakacjami, rowerzyści okazjonalni), podkreślając, że promocja Szlaku trafia przede wszystkim do tych dwóch ostatnich grup. Brakuje natomiast promocji adresowanej do kluczowej grupy, jaką są osoby z segmentu pierwszego, dla których podstawową motywacją jest właśnie trasa. Brakuje zatem promocji tego Szlaku jako **wyzwania**. Tymczasem dla doświadczonych turystów rowerowych 2 tys. km Green Velo to właśnie wspaniałe wyzwanie warte podjęcia – porównywalne z tym, czym dla turystów pieszych stał się w ostatnich latach (i to bez szczególnego wsparcia instytucjonalnego) Główny Szlak Beskidzki. Wyzwanie takie m.in. rodzi **potrzebę wymiany doświadczeń** pomiędzy użytkownikami, do czego wykorzystywane są m.in. media społecznościowe, a do czego może również służyć rozbudowanie aplikacji Green Velo.

Bardzo ważna jest również **dobra współpraca z przedsiębiorcami**, którzy prowadzą MPR. Przedsiębiorca taki nie tylko powinien spełniać związane z tym warunki, ale mieć świadomość, że dostał przywilej posługiwania się **cenną marką**.

**Marcin Hyla (wiceprezes ogólnopolskiej sieci organizacji rowerowych Miasta dla Rowerów)**

wskazał na brak wykorzystania przy budowie Szlaku doświadczeń nabytych przy realizacji Gdańskiego Rowerowego Projektu Inwestycyjno-Promocyjnego, czy praktyk z Zachodniej Europy. **Przebieg Green Velo ustalono bez podstaw merytorycznych i bez zachowania wymaganych standardów**. W związku z tym nie wiadomo, dla kogo Szlak ten został skierowany i kto jest docelowym użytkownikiem (turysta rowerowy, który podróżuje z bagażem i korzysta z co najmniej jednego noclegu, turysta w ramach rekreacji, który musi wrócić do miejsca startu, czy osoba uprawiająca sport, kolarstwo, współzawodnictwo), co powoduje problemy. Szlak nie ma właściwego początku i końca, gdyż powinien być połączony z dworcem kolejowym lub mieć styk z inną trasą. Inne błędy Green Velo: nawierzchnie na Szlaku eliminują większość użytkowników rowerowych (szutrowe drogi są szybko niszczone, trudno przejezdne, niebezpieczne); występujące balustrady są niebezpieczne i generują dodatkowe koszty; przykłady niewłaściwej organizacji ruchu; niewłaściwe geometrie drogi, na których nie zmieści się rower np. z przyczepką; nieprzejezdne miejsca, np. schody na trasie, brak kładki na Bugu (Gnojno-Niemirów), gdzie nie zawsze kursuje prom. Brak instrukcji obsługi i planu użytkowania rodzi problem, co dalej z Green Velo.

Zaproponował **program naprawczy**, jeżeli Szlak ma być dalej kontynuowany, wskazując m.in. na następujące kwestie: dostępność do kolei, konieczność eliminacji wąskich gardeł, wyasfaltowanie tras. Jako **dobry przykład** wskazał VeloMałopolska, gdzie zaplanowane są trasy dla każdego i na każdym rowerze, z dostępnością do kolei. Zdaniem tego Eksperta, aby dokończyć lub uzupełnić Green Velo, a także budować nowe

trasy w Polsce niezbędne są: specustawa (umożliwi racjonalne planowanie sieci tras oraz absorpcję środków unijnych); subsydiarność (planowanie i realizacja tras ponadregionalnych i regionalnych przez samorzady województw, a lokalnych przez samorzady gmin); właściwe, zintegrowane planowanie („rower + kolej”, dostęp rowerem do i z centrów miast).

**Armin Mikos von Rohscheidt (dr hab., profesor GSW Milenium w Gnieźnie w dziedzinie zarządzanie i turystyka, organizator, wykładowca i praktyk turystyki kulturowej, twórca i redaktor naczelny czasopisma „Turystyka Kulturowa”)**

wskazał, że alternatywą dla braku węzłów włączenia się do Szlaku mogłyby być wypożyczalnie rowerów, których właściciele ściśle współpracowali by ze sobą, osiągając z tego wzajemne korzyści. Przeszkodą dla takiej współpracy jest niestety nadal niski poziom kapitału społecznego. Dobrze byłoby tworzyć i rozwijać **pakiety lokalne (turystyczne)**, w ramach których turysta kupuje w jednym miejscu wszystkie potrzebne mu usługi (świadczenia). Jest to rozwiązanie znane od lat i z powodzeniem stosowane w wielu miejscach na świecie. Ważne są **strona internetowa**, którą warto byłoby rozwinąć o funkcjonalność dotyczącą zamówienia konkretnych usług świadczonych przez MPR oraz **planer**, który również powinien umożliwiać zamówienie np. wizyty w danym obiekcie oraz noclegu (przy czym dobry planer wskazuje, czy użytkownik będzie w stanie wykonać wszystkie zaplanowane zamiary), co staje się szczególnie istotne w sytuacji pandemii. Problemem jest brak odpowiedniej informacji o atrakcjach turystycznych w miejscach, zwłaszcza w miastach, przez które przebiega Green Velo. Walory kulturowe powinny zostać uwzględnione w promocji, inaczej Szlak pozostanie atrakcyjny głównie dla zainteresowanych jedynie przejazdem tą trasą.

Istnieją **trzy typy zarządzania szlakami** – centralny, rozproszony i sieciowy (klastrowy). Model, w którym instytucja publiczna jest głównym koordynatorem nie jest optymalny, gdyż z jednej strony będzie ona dominować, a z drugiej ma ona swoje uwarunkowania (finansowe, organizacyjne, prawne, itd.), które będą ograniczać zarządzanie i rozwój Szlaku. Lepszą formą jest stowarzyszenie samorządów lokalnych, z dopuszczeniem przedsiębiorców na równych prawach. Najlepszą formą jest **celowa organizacja turystyczna**, do której tworzenia i działalności również włącza się przedsiębiorców.

Odnosnie promocji w marketingu należy pamiętać, że kluczowa jest **kolejność działań**. Najpierw trzeba zastanowić się, co chcemy promować. W drugim kroku należy rozstrzygnąć, do kogo kierowana ma być promocja. Dalej trzeba zastanowić się, jakich kanałów promocji (dostosowanych do zdefiniowanej grupy lub grup odbiorców) należy użyć. Dopiero na końcu dobierane są treści działań promocyjnych.

Wśród źródeł finansowania szlaków turystycznych (w tym działań promocyjnych) potencjalnym sposobem obok środków publicznych i opłat użytkowników mogą być **marże** m.in. z pakietów, których znaczenie w miarę upływu czasu i zainteresowania użytkowników powinno wzrastać.



### **Marek Koba (przewodniczący Komisji Turystyki Kolarskiej Zarządu Głównego PTTK)**

podał, że turyści rowerowi, korzystający ze Szlaku narzekali na warunki rowerowe na drogach, zwłaszcza po deszczu. Odnosząc się do reklamy, wskazał, że była prowadzona w różnych formach, przy czym prezentacje mogły być mylące dla odbiorcy, gdyż pokazywały, że jest to piękny Szlak z wyasfaltowanymi ścieżkami, biegnący po płaskim terenie, a tymczasem rzeczywistość odbiega od takich standardów. Mapki, atlasy, paszporty dla „Królestw” były cenne i podobały się. Jednak w promocji zabrakło **odznaki turystycznej** dla trasy, która sprawdziła się w innych tego typu atrakcjach (np. Wiślana Trasa Rowerowa), a która mogłaby być dla całego Szlaku lub jako odznaki dla poszczególnych województw. Ważnym aspektem powinny być **drogi dojazdowe** do poszczególnych atrakcji, obiektów znajdujących się w danym „Królestwie” (np. w formie dodatkowych ścieżek rowerowych lub dróg dojazdowych biegnących po drogach o niskim natężeniu ruchu), tak aby można się było łatwo do nich dostać ze Szlaku.

Dalsze zarządzanie Szlakiem jest problemem, zbyt trudnym dla gmin, dlatego powinno się dążyć do zarządzania centralnego. Obecna sytuacja pandemii spowoduje wzrost wyjazdów rowerowych w małych grupach osobowych, co należy wykorzystać. Wskazał jednak przy tym na potencjalne utrudnienia jak np. atrakcja zamknięta ze względu na COVID-19, którą chce zwiedzić turysta.

### **Agnieszka Sikorska (dyrektor Biura Śląskiej Organizacji Turystycznej)**

podała, że istotnym problem jest często to, że projekt po okresie trwałości staje się „zapomniany”. Tymczasem w projektach turystycznych (niezależnie od tego, ile kosztowało ich utworzenie) najważniejsze jest właśnie to, aby pozostały one nadal utrzymane i w miarę możliwości rozwijane, a nie pozostawione „samemu sobie”.

Projektowanie produktów turystycznych, w tym szlaków to jedna z kluczowych spraw. W praktyce przy rozpoczynaniu realizacji zadań turystycznych, niestety brak jest przedkładania ich do zaopiniowania przez organizacje turystyczne, mimo iż **opiniowanie planów rozwoju infrastruktury turystycznej** w regionie jest ustawowym zadaniem (kompetencją) tych organizacji. Realizacja tego obowiązku zapewniłaby, że powstająca infrastruktura turystyczna byłaby skierowana na turystów i im służyła.

Wskazała też, że brak jest informacji o tym, ile szlaków turystycznych powstało w Polsce. Co więcej, brak jest też odpowiednich przepisów dotyczących takich szlaków, choć byłoby to bardzo potrzebne.

Celowym byłoby powołanie podmiotu do dalszego zarządzania i utrzymania Green Velo, gdyż każda infrastruktura, każdy produkt wymaga zarządzającego. Zarządzanie szlakami turystycznymi na poziomie gmin jest rozwiązaniem, które nie sprawdza się w praktyce. Zarówno w Polsce, jak i za granicą o wiele lepiej sprawdzają się organizacje pozarządowe. W ramach potencjalnych źródeł finansowania warto wskazać na **opłatę turystyczną**, której wprowadzenie jest postulowane, lecz nadal niezrealizowane, a której wprowadzenie i powszechne zbieranie wprowadziłoby

nieistniejące obecnie źródło finansowania infrastruktury jak szlaki turystyczne, w tym w szczególności szlaki ponadregionalne. Elementem wsparcia mogły być **marki terytorialne**, ale projekt ich wprowadzenia również został zarzucony. Zarządzający markami terytorialnymi, czyli np. organizacje pozarządowe, których dochody stanowiłyby m.in. wpływy z opłaty turystycznej, mogłyby być również zarządzającymi infrastrukturą turystyczną na swoim terenie. Trudno bowiem oddzielić infrastrukturę turystyczną od marki danego regionu. Na markę bowiem składa się m.in. istniejąca na jej terenie infrastruktura (przykład marka Tyrol, infrastruktura – trasy narciarskie).

### **Wanda Nowotarska (kierownik Biura ds. komunikacji rowerowej w Zachodniopomorskim Urzędzie Marszałkowskim w Szczecinie)**

wskazała, iż najważniejszą grupą będącą wyznacznikiem, że trasa rowerowa jest prawidłowa są **grupy z małymi dziećmi**. Większość trasy Green Velo biegnie w ciągu dróg publicznych o dużym natężeniu, występują również drogi szutrowe – mało komfortowe, droższe w użytkowaniu, nieprzystosowane do różnego rodzaju rowerów, w tym z dodatkowym wyposażeniem. Głównym powodem porażki Green Velo nie był brak środków na jego realizację, tylko złe zaprojektowanie przebiegu. Wydłużenie trasy generuje duże koszty, a na takiej trasie jest mniej użytkowników.

Przy budowie tras rowerowych w województwie zachodniopomorskim korzystano z doświadczeń Green Velo, jak również krajów Europy Zachodniej, przy czym trasy nakładały się na istniejącą sieć kolejową, gdzie co 30–50 km jest stacja kolejowa. Aby dobrze zrealizować trasy należy zapewnić standardy. Potrzebna jest też specustawa. Aby osiągnąć sukcesy w turystyce rowerowej należy prowadzić **badania rynku**, w tym grupy docelowej, komu chcemy sprzedać produkt. Do trasy musi być przypisany operator, który będzie się zajmował utrzymaniem. Należy zapewnić właściwe usługi jak atrakcje, noclegi, gastronomię. W ramach marketingu należy przedstawić rzeczywisty obraz. Ponadto należy obserwować **aktualne trendy**, jak ostatnio np. wykorzystanie rowerów elektrycznych, czy rozwój aplikacji. Można wykorzystywać aplikacje ogólnodostępne, gdzie są dostępne informacje o wszystkich szlakach. Najlepsze trasy rowerowe w Europie to trasy prowadzone wzdłuż rzek i linii kolejowych. Można również wykorzystywać wały powodziowe. W Polsce występuje problem z dostępnością do taboru kolejowego – niedostosowane pociągi z małą liczbą miejsc dla rowerów. Warto korzystać z jednolitego systemu oznakowania, w tym również miejsc atrakcyjnych, noclegowych, itp. Odnośnie badań ruchu wskazała na **system pętli indukcyjnych** do monitoringu ruchu rowerowego – pokazują trendy ruchu, monitorują ruch wedle sezonu. W wyniku pandemii wzrósł znacznie ruch rowerowy, co należy dobrze wykorzystać. Ważne są też **pakiety dla turysty rowerowego**. W zakresie utrzymania trwałości trasy istotnym czynnikiem jest wysoka jakość danego odcinka, która przekłada się na wykorzystywanie go przez licznych mieszkańców. Nasze doświadczenia wskazują, że w takim przypadku lokalny samorząd dostrzega potrzebę należytego utrzymania trasy i prowadzi działania samorządowe.

**Tadeusz Kopta (dr inż., emerytowany pracownik GDDKiA/zastępca naczelnika Wydziału Studiów, szef zespołu ds. Dróg Rowerowych/, autor podręczników i standardów projektowania infrastruktury rowerowej, rzeczoznawca SITK, biegły sądowy)**

podkreślił, że standardy dla Green Velo zostały opracowane, ale odbyło się to zbyt późno, gdyż były już wówczas dokonane uzgodnienia przebiegu Szlaku. **Ogólnymi zasadami** przy projektowaniu tras rowerowych są m.in. zasada „kręgosłupa i ości”, gdzie „kręgosłup” to główna trasa, która powinna przebiegać możliwie prosto, a „ość” to sięgacze, pętle, trasy alternatywne umożliwiające dojazd do poszczególnych atrakcji; powiązanie z istniejącymi trasami; bezpośredniość (sparametryzowana poprzez maksymalny współczynnik wydłużenia); określone maksymalne pochylenie, zalecane prowadzenie tras wzdłuż dolin rzecznych, dawnych linii kolejowych; minimum 80% trasy o nawierzchni asfaltowej. Green Velo jako trasa główna powinna spełniać najwyższe standardy.

Założenia te niestety nie zostały dotrzymane na Green Velo. Przy przyjętym, niezasadnie wydłużonym przebiegu tej trasy, nie było to możliwe ze względu na koszty (mimo ogromnych środków przeznaczonych na to przedsięwzięcie). Nawierzchnia o złej jakości znajduje się na około 300 km. Na całym Green Velo jest **686 punktów zmian rodzajów nawierzchni**, czyli średnio zmiana następuje co 2,7 km. Z dobrej nawierzchni asfaltowej wjeżdża się nagle w piach lub w błoto, co powoduje duże zmęczenie i irytację rowerzystów. Niektóre odcinki są praktycznie w ogóle nieprzejezdne (zwłaszcza po opadach), co jest niedopuszczalne. nierozwiązanym problemem jest też brak kładki na Bugu.

Mimo niskich standardów, wyniki badania pomiaru ruchu pokazują **duże zainteresowanie** tym Szlakiem. Ludzie są spragnieni jazdy turystycznej rowerem. Dlatego też mimo wszystko – z braku innych, lepszych możliwości – będą korzystać z Green Velo. Zdaniem tego Eksperta, powinno się od nowa zaprojektować i wykonać tę trasę. Obecnie rząd wielkości nakładów niezbędny na wykonanie porządnej trasy rowerowej to od 300 do 600 tys. zł za km. W związku z tym należy skrócić przebieg tego Szlaku, zaprojektować go zgodnie ze standardami, wykorzystując przy tym doświadczenia z województw małopolskiego i zachodniopomorskiego, a trasy prowadzić jak najmniej po drogach z dużym ruchem samochodów.

## 6.4. Wyniki z badania ankietowego dotyczącego Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo<sup>35</sup>

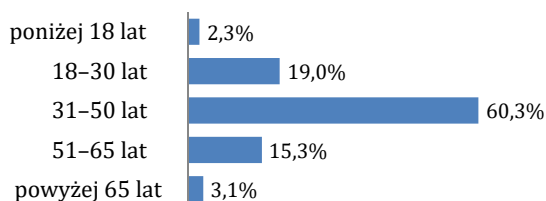
### 1. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA BADANIA ANKIETOWEGO

W związku z realizacją kontroli dotyczących Szlaku, chcąc uzyskać jak najszerszą informację na temat możliwości jego wykorzystania, NIK uruchomiła internetową ankietę<sup>36</sup>. Była ona skierowana do osób, które w latach 2018–2019 korzystały z Green Velo. Informacja o tej ankiecie ukazała się również w mediach<sup>37</sup>, a także w skierowanej do osób zainteresowanych turystyką rowerową kampanii informacyjnej na Facebooku.

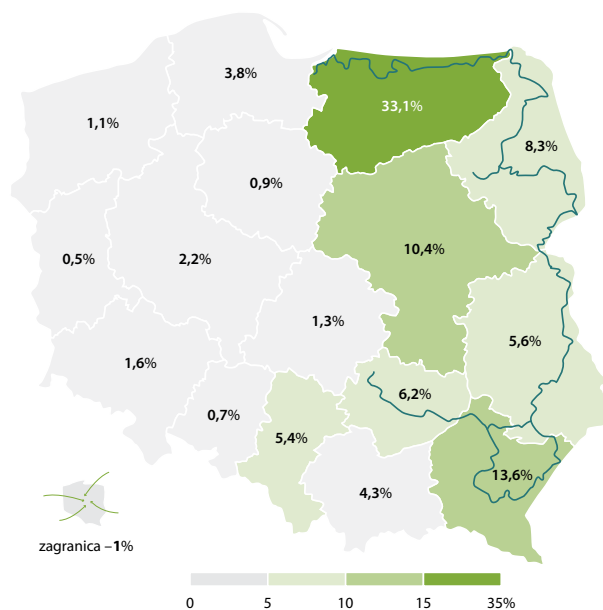
Badanie przeprowadzone zostało z zastosowaniem techniki CAWI. Wsparcie informatyczne i analiza danych wyników badania były realizowane przez Zespół Wsparcia Informatycznego i Analitycznego w Departamencie Metodyki Kontroli i Rozwoju Zawodowego NIK. Z wyników badania zostały wyeliminowane przypadki ewidentnych powtórzeń odpowiedzi.

### 2. OSOBY ANKIETOWANE – LICZBA, MIEJSCE ZAMIESZKANIA, WIEK, CEL PODRÓŻY I MOTYWACJA

Ankieta została wypełniona przez **1435** osób. Wzięło w niej udział 1002 mężczyzn (69,8%) i 433 kobiety (30,2%). Wiek ankietowanych przedstawia wykres:



1419 odpowiedzi udzielono z Polski, 16 z zagranicy. Rozkład ich miejsc zamieszkania przedstawia grafika:

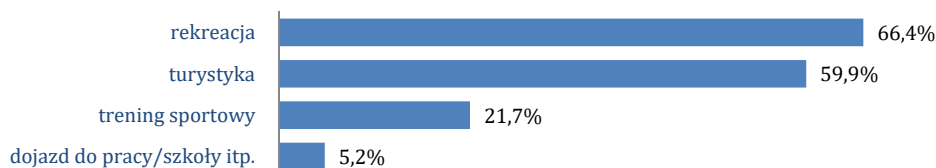


<sup>35</sup> Wszystkie grafiki i wykresy w tym materiale stanowią opracowanie własne NIK na podstawie wyników badania ankietowego.

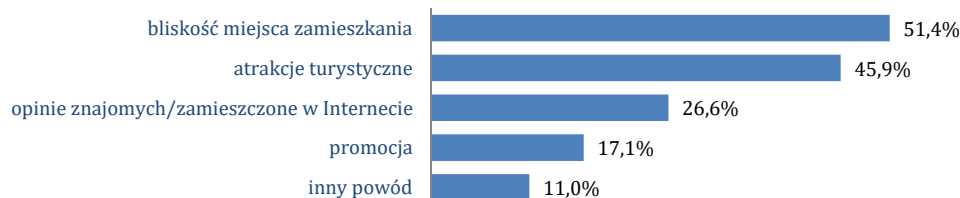
<sup>36</sup> Ankieta była dostępna od 25 maja do 31 lipca 2020 r. na stronie <https://www.nik.gov.pl/aktualnosci/nik-na-green-velo-ankieta-dla-rowerzystow.html>.

<sup>37</sup> Na przykład A. Matys, *NIK kontroluje Green Velo i ma pytania do rowerzystów* Kurier Poranny, 4 czerwca 2020 r.

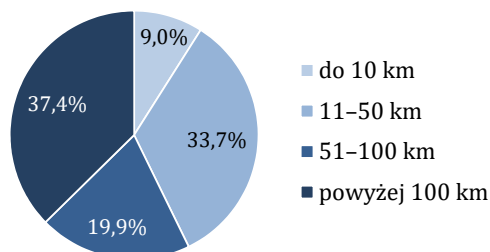
Wskazaniem celem korzystania ze Szlaku były:



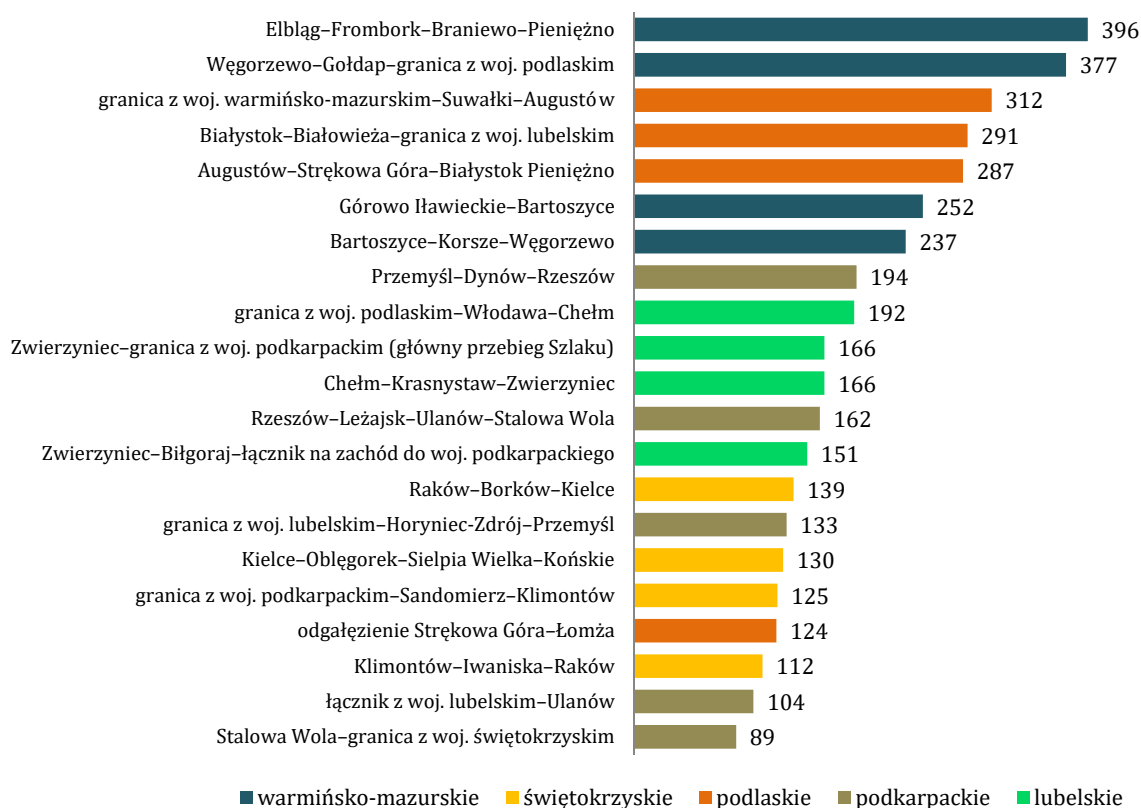
natomiast argumentem za wyborem Green Velo:



przy czym w obu przypadkach można było wskazać więcej niż jedną odpowiedź. Osoby ankietowane wskazały, że przemierzyły odcinki Green Velo o następującej długości:



Na podstawie wskazywanych przez respondentów pokonanych odcinków Szlaku, można przedstawić następujący „Ranking popularności” odcinków Szlaku:



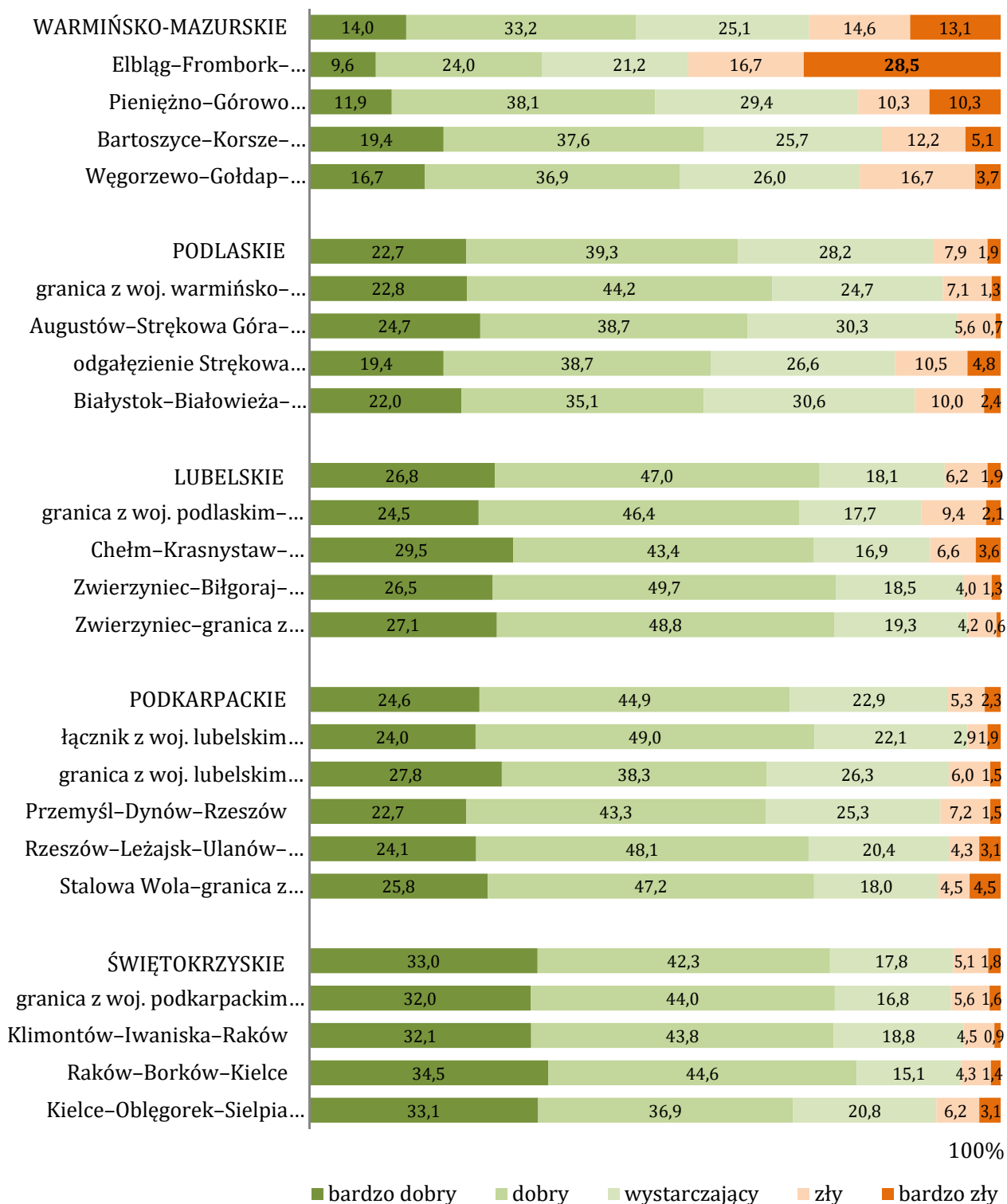


## ZAŁĄCZNIKI

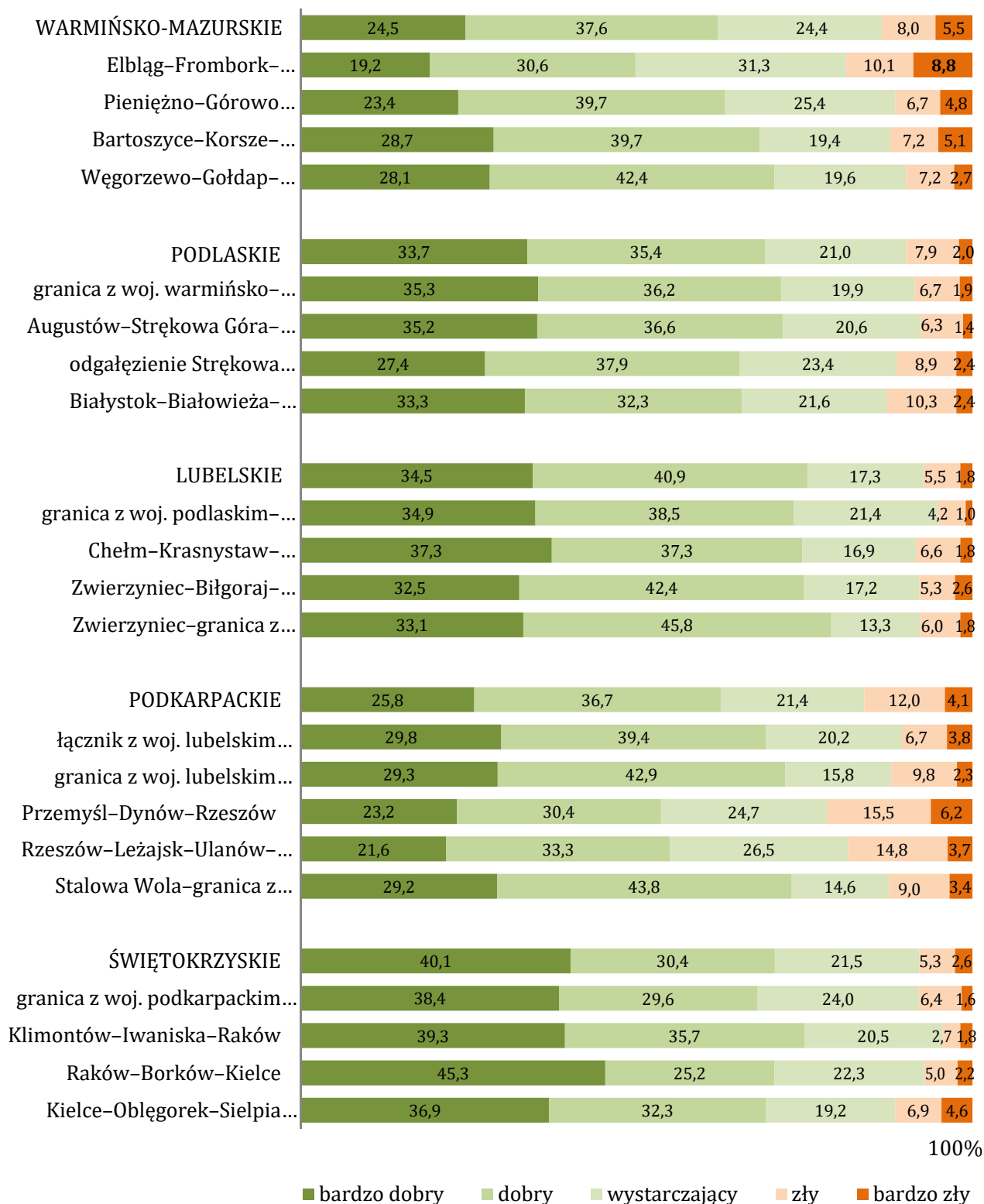
### 3. OCENA ODCINKÓW SZLAKU W POSZCZEGÓLNYCH WOJEWÓDZTWACH

Dla poszczególnych województw liczba odpowiedzi w każdej z trzech poniższych kategorii wynosiła: warmińsko-mazurskie 1262, podlaskie 1014, lubelskie 675, podkarpackie 682 i świętokrzyskie 506.

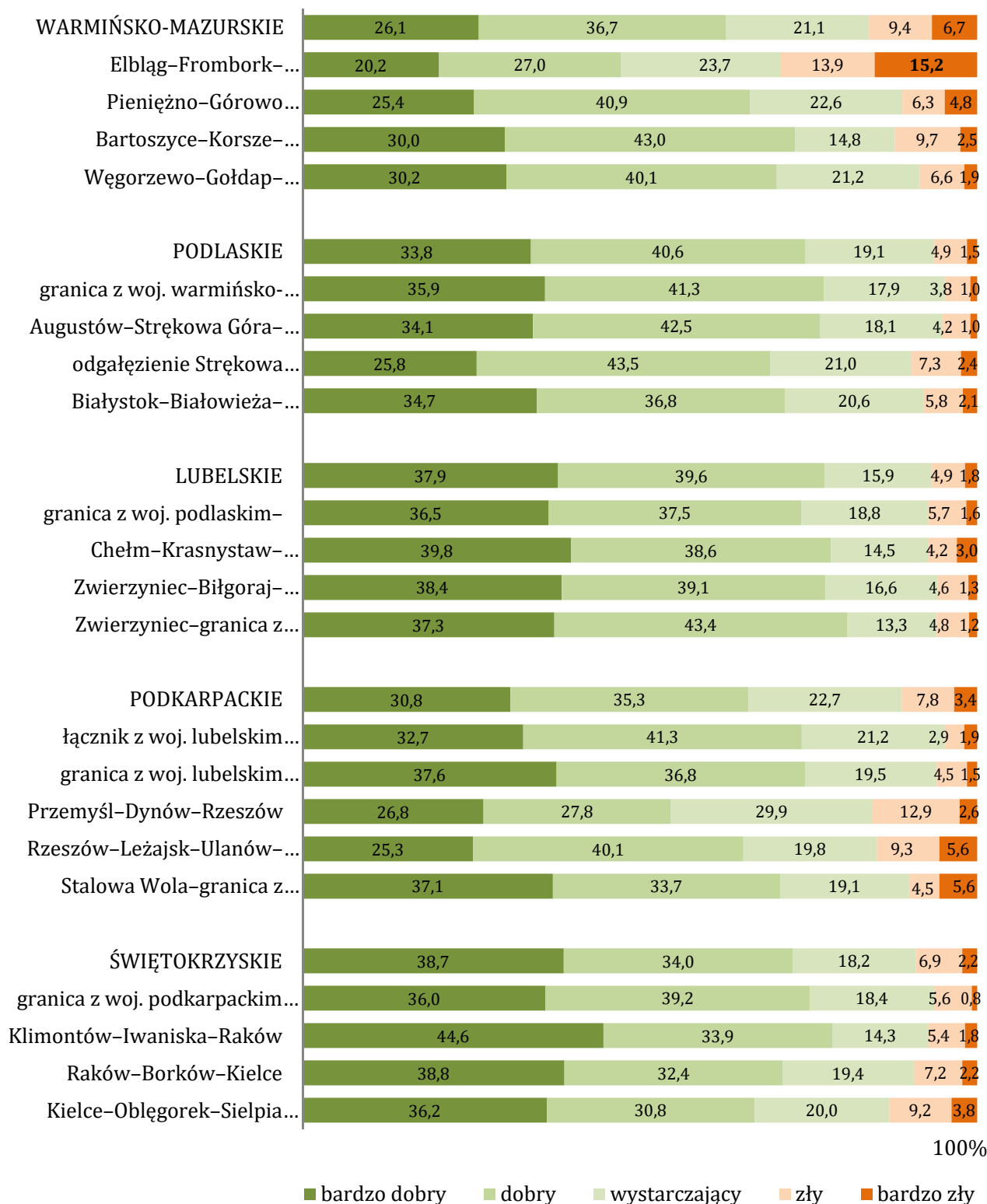
#### 3.1. Ocena stanu nawierzchni (dróg)



3.2. Ocena oznakowania (rozmieszczenie, czytelność)

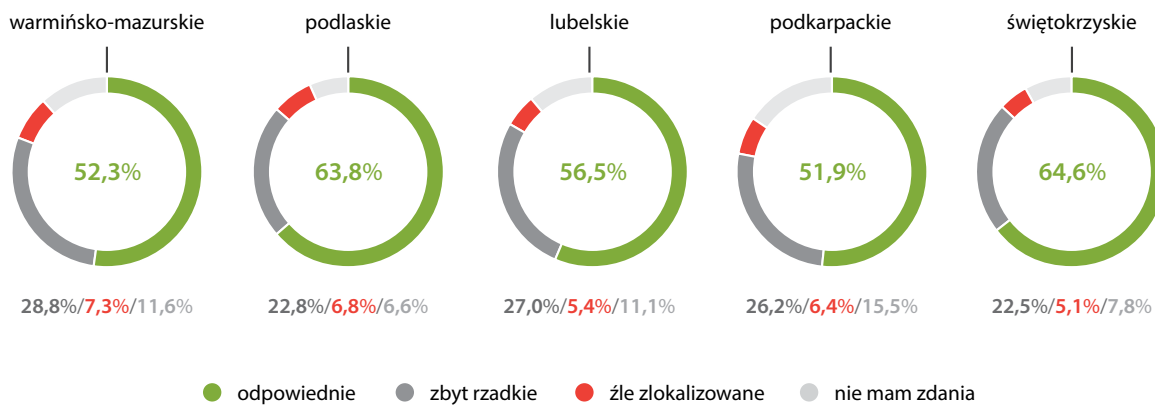


## 3.3. Ocena poziomu (poczucia) bezpieczeństwa

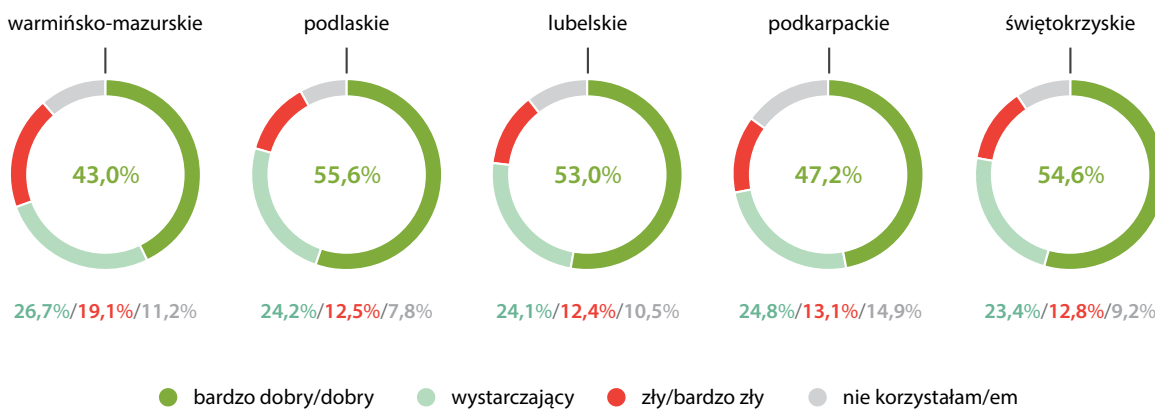


#### 4. OCENA MIEJSC OBSŁUGI ROWERZYSTÓW (MOR)

##### Rozmieszczenie MOR na szlaku w województwach

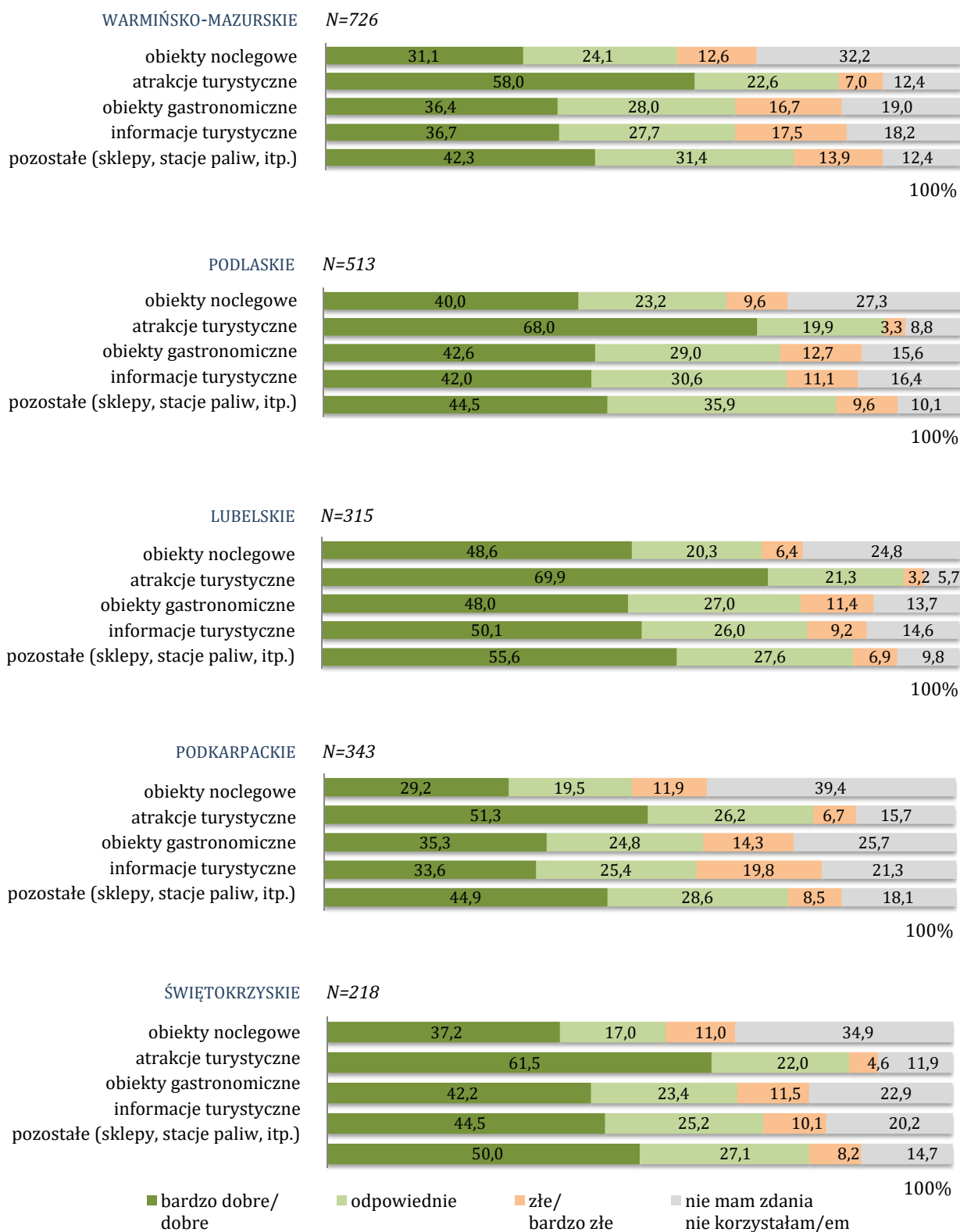


##### Ogólny stan techniczny / wyposażenie MOR i jego elementów w województwach



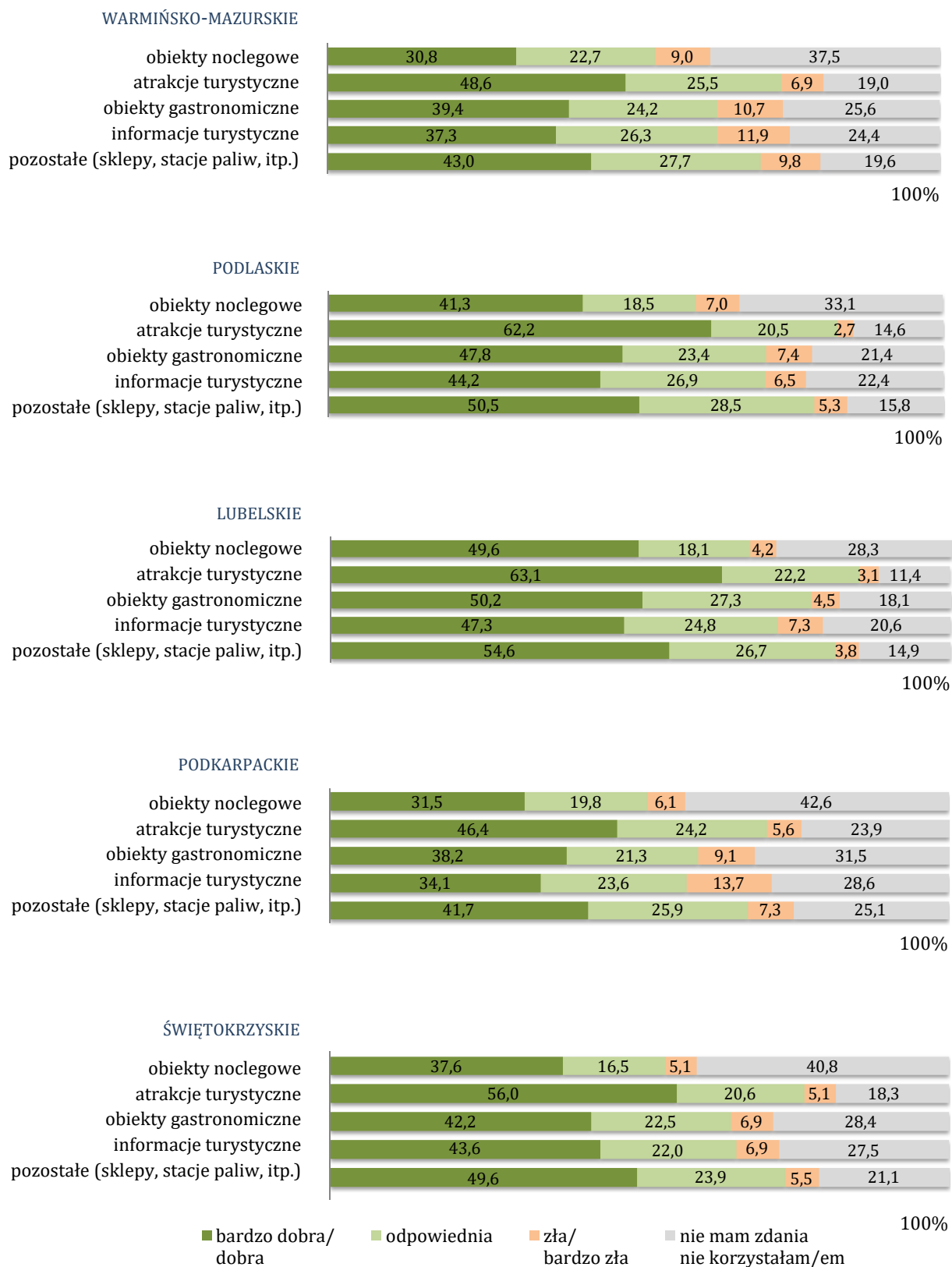
## 5. MIEJSCA PRZYJAZNE ROWERZYSTOM (MPR)

### 5.1. Dostępność i rozmieszczenie MPR

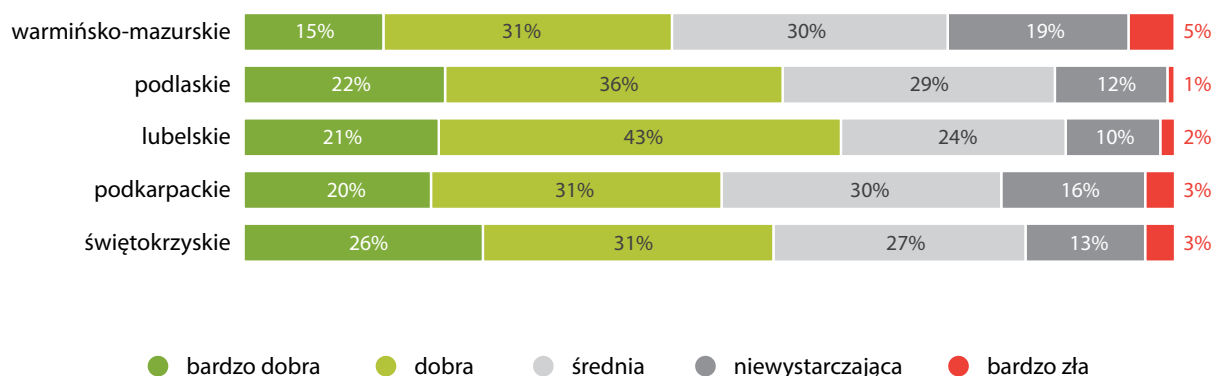




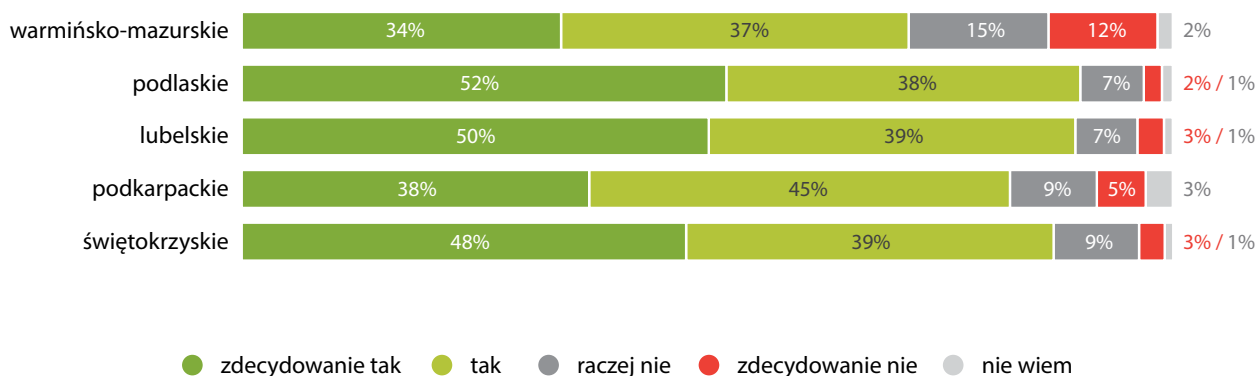
## 5.2. Jakość świadczonych usług przez MPR



## 6. OCENA PROMOCJI SZLAKU (INTERNET, PUNKTY INFORMACJI TURYSTYCZNEJ ORAZ INNE FORMY WYDAWNICTWA, MAPY, ITP.)



## 7. CZY POLECILĄBY/POLECILBY PANI/PAN INNYM UŻYTKOWNIKOM SKORZYSTANIE ZE SZLAKU ZNAJDUJĄCEGO SIĘ NA TERENIE WOJEWÓDZTW



## 8. UWAGI OSÓB ANKIETOWANYCH W FORMIE OPISOWEJ

Osoby wypełniające ankietę miały również możliwość swobodnej wypowiedzi na temat Szlaku, z której wiele osób skorzystało. Podstawowym wskazywanym problemem, było to, iż osoby te (także wskutek prowadzonej promocji) oczekiwały ścieżek rowerowych, poprowadzonych z dala od dróg publicznych lub przynajmniej z nich wydzielonych. Tymczasem zgodnie z projektem, część Szlaku przebiega właśnie po takich drogach lub po drogach polnych (leśnych), które w ogóle nie były w ramach projektu modyfikowane (dostosowywane), lecz jedynie oznakowane. Jednak niektórzy ankietowani wyrażali zadowolenie z takiego właśnie przebiegu i formuły Szlaku. Znaczną część uwag stanowiły propozycje zmian (korekt) przebiegu Szlaku, w tym w związku z wprowadzeniem lub poprawą możliwości dojazdu pociągiem oraz zwiększeniem dostępności do atrakcji turystycznych (zabytków, przyrodniczych, kulturalnych, itp.), dołożenia tras dodatkowych (odnóg) lub alternatywnych. Były jednak opinie, że Szlak zanadto „meandruje”, wydłużając podróż. Sporo uwag dotyczyło bezpieczeństwa podróży po Szlaku związanych z jego przebiegiem po drogach publicznych (w tym powiatowych i wojewódzkich), na których występuje znaczne natężenie ruchu pojazdów samochodowych w tym ciężarowych, bez wyznaczonego odrębnego pasa dla rowerów i na ogół możliwości

alternatywnego przejazdu inną trasą. Powtarzającym się problemem była jakość nawierzchni dróg (zwłaszcza na odcinkach polnych nieutwardzonych lub nieodpowiednio utwardzonych) i występujące ubytki, utrudniające przejazd niektórych rowerów, np. z przyczepką. Z drugiej strony, niektórzy ankietowani właśnie w tym widzieli urok i oryginalność Green Velo.

Pozostałe, powtarzające się problemy to m.in. niebezpieczne miejsca (zwłaszcza gdy droga przeznaczona wyłącznie dla rowerów łączy się z drogą o dużym natężeniu ruchu), drogi gruntowe (polne) lub leśne niszczone przez maszyny (ciężki sprzęt), braki lub zniszczenie oznakowania, brak stojaków rowerowych lub nieodpowiednie stojaki, brak oznakowania MPR w terenie i możliwości dojazdu do nich, zbyt rzadko rozmieszczone MOR-y, ich zaśmiecenie (zwłaszcza w miejscowościach), brak na nich informacji o atrakcjach okolicy, toalet, dostępu na nich do wody oraz sprzętu do naprawy rowerów, niepraktyczność konstrukcji MOR (daszki niechroniące przed deszczem), zbędne barierki na bezpiecznych odcinkach, ruch pieszych na odcinkach przeznaczonych wyłącznie dla rowerów, niedostępność materiałów promocyjnych, zbyt mało imprez z wykorzystaniem Szlaku, potrzeba poprawy strony internetowej.

## 6.5. Zdjęcia potwierdzające stan utrzymania Szlaku w trakcie oględzin<sup>38</sup>

Zdjęcia nr 1–3

Znaki R-4, R-4c i R-4a dotyczące Green Velo



Zdjęcie nr 4

Tablica informacyjna (R-4e) – skrzyżowanie szlaków rowerowych



Zdjęcie nr 5

Brak oznakowania w celu jednoznacznego określenia przebiegu Green Velo – gmina Nowa Sarzyna



<sup>38</sup> Zdjęcia zawarte w tym załączniku stanowią materiały własne NIK (zostały wykonane w trakcie oględzin przeprowadzonych przez pracowników NIK na podstawie art. 39 ustawy o NIK).



## ZAŁĄCZNIKI

---

Zdjęcie nr 6

Uszkodzona tablica z oznakowaniem na trasie Green Velo – odcinek Suków–Modrzewie–  
–Młyny w powiecie kieleckim



Zdjęcie nr 7

Niewłaściwe oznakowanie kierujące (w prawo) na drogę krajową 94 o dużym natężeniu  
ruchu (zamiast na wprost) – gmina Radymno



Zdjęcie nr 8

Niewłaściwe oznakowanie Szlaku – znaki obrócone względem drogi (droga powiatowa  
nr 1411R w Błazowej)





## ZAŁĄCZNIKI

Zdjęcie nr 9

Niewłaściwe oznakowanie – zakaz ruchu po kładce przez San na trasie Green Velo w miejscowości Bachów gmina Krzywca



Zdjęcie nr 10

Bariery ochronne na trasie Green Velo (woj. podlaskie, droga wojewódzka nr 651)



Zdjęcie nr 11

Wydzielona ścieżka rowerowa na trasie Green Velo (woj. podlaskie, droga wojewódzka nr 655)



## ZAŁĄCZNIKI

---

Zdjęcie nr 12

Liczne zagłębienia występujące w nawierzchni tłuczniowej na trasie Green Velo – gmina Chełm



Zdjęcie nr 13

Ubytki w nawierzchni na trasie Green Velo – odcinek Trzemosna-Ujny w powiecie kieleckim



Zdjęcie nr 14

Liczne zagłębienia na całej szerokości jezdni – trasa Green Velo w gminie Horyniec-Zdrój





## ZAŁĄCZNIKI

---

Zdjęcie nr 15

Rozjeżdżona nawierzchnia na trasie Green Velo – gmina Siennica Różana



Zdjęcie nr 16

Odcinek drogi przez las w gminie Radymno



Zdjęcie nr 17

Stan nawierzchni w powiecie białostockim





## ZAŁĄCZNIKI

Zdjęcie nr 18

Widok na MOR na trasie Green Velo w miejscowości Gródek



Zdjęcia nr 19–20

Braki w MOR (z lewej) w Nowej Sarzynie – tablice z mapą informacyjną i nazwą MOR, (z prawej) uszkodzony zbiornik na wodę w toalecie na MOR w miejscowości Sutno, gmina Mielnik



Zdjęcia nr 21–22

Informacje o MPR na trasie Szlaku – z lewej na MOR w Moszczonie Królewskiej gmina Mielnik, z prawej na drodze w gminie Błazowa



## 6.6. Wykaz aktów prawnych dotyczących kontrolowanej działalności

1. Rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. *ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1260/1999* (Dz. Urz. UE L 210 z 31.07.2006, str. 25, ze zm.) uchylone przez:
2. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. *ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego, na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego, na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006* (Dz. Urz. UE L 347 z 20.12.2013, str. 320, ze zm.).
3. Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. *o finansach publicznych* (Dz. U. z 2019 r. poz. 869, ze zm.).
4. Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. *o zasadach prowadzenia polityki rozwoju* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1295, ze zm.).
5. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane* (Dz. U. z 2020 r. poz. 1333, ze zm.).
6. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. *o drogach publicznych* (Dz. U. z 2020 r. poz. 470, ze zm.).
7. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. *Prawo zamówień publicznych* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1843, ze zm.).
8. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. *o samorządzie województwa* (Dz. U. z 2020 r. poz. 1668, ze zm.).
9. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. *o samorządzie powiatowym* (Dz. U. z 2020 r. poz. 920).
10. Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. *o samorządzie gminnym* (Dz. U. z 2020 r. poz. 713, ze zm.).
11. Ustawa z dnia 24 kwietnia 2003 r. *o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie* (Dz. U. z 2020 r. poz. 1057, ze zm.).
12. Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. *o usługach hotelarskich oraz usługach pilotów wycieczek i przewodników turystycznych* (Dz. U. z 2020 r. poz. 2211).
13. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. *w sprawie znaków i sygnałów drogowych* (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310).
14. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. *w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom* (Dz. U. Nr 67, poz. 582).



## ZAŁĄCZNIKI

15. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie *szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach* (Dz. U. 2019 r. poz. 2311).
16. Rozporządzenie Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 8 października 2008 r. w sprawie *udzielania przez Polską Agencję Rozwoju Przedsiębiorczości pomocy finansowej w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013* (Dz. U. z 2017 r. poz. 1829).
17. Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 29 sierpnia 2004 r. w sprawie *obiektów hotelarskich i innych obiektów, w których są świadczone usługi hotelarskie* (Dz. U. z 2017 r. poz. 2166).

### **6.7. Wykaz podmiotów, którym przekazano informację o wynikach kontroli**

1. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej
2. Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
3. Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej
4. Prezes Rady Ministrów
5. Prezes Trybunału Konstytucyjnego
6. Rzecznik Praw Obywatelskich
7. Wiceprezes Rady Ministrów
8. Minister Rozwoju, Pracy i Technologii
9. Sejmowa Komisja do Spraw Kontroli Państwowej
10. Sejmowa Komisja Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej
11. Sejmowa Komisja Kultury Fizycznej Sportu i Turystyki
12. Sejmowa Komisja Gospodarki i Rozwoju
13. Sejmowa Komisja Infrastruktury
14. Senacka Komisja Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej
15. Senacka Komisja Nauki, Edukacji i Sportu
16. Senacka Komisja Infrastruktury
17. Wojewodowie Województw Polski Wschodniej
18. Marszałkowie Województw Polski Wschodniej
19. Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze
20. Prezes Polskiej Organizacji Turystycznej
21. Prezesi Regionalnych Organizacji Turystycznych
22. Generalna Dyrekcja Lasów Państwowych
23. Związek Województw Rzeczypospolitej Polskiej