



Propagowanie aktywnych form wypoczynku

Utrzymanie i wykorzystanie Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo

URSZULA DZIEDZIC, ANDRZEJ TROJANOWSKI

Turystyka rowerowa jest w Polsce coraz bardziej popularna. Rosną więc oczekiwania dotyczące coraz wyższej jakości usług tej branży, odpowiedniego standardu miejsc noclegowych, a także przyjaznych miejsc na trasie¹. Odpowiedzią na nie jest budowa kolejnych szlaków rowerowych o różnym zasięgu: gminnym, międzygminnym, regionalnym i krajowym. Do tych ostatnich należy Wschodni Szlak Rowerowy Green Velo (dalej także Green Velo lub Szlak). To najdłuższa, licząca około 2 tys. km, spójnie oznakowana trasa w kraju, przebiegająca przez obszar pięciu województw: warmińsko-mazurskiego, podlaskiego, lubelskiego, podkarpackiego i świętokrzyskiego, wybudowana kosztem niemal 275 mln zł. NIK sprawdziła jak funkcjonuje oraz co jej zagraża. Ujawniono wiele nieprawidłowości w utrzymaniu dróg we właściwym stanie technicznym i ich oznakowaniu oraz zaniedbania dotyczące przeglądów gwarancyjnych i okresowych kontroli obiektów Szlaku. Zawodzi też współpraca podmiotów odpowiedzialnych za jego sprawne działanie i rozwój.

Wprowadzenie

Utworzenie Szlaku w ramach projektów pn. „Trasy Rowerowe w Polsce Wschodniej” dofinansowanego ze środków Programu Operacyjnego Rozwój

Polski Wschodniej na lata 2007–2013 spotkało się z zainteresowaniem turystów (zresztą nie tylko rowerowych), mediów², a także naukowców³. Wkrótce też pojawiły się pytania o przyszłość tego

¹ Por. M. Kozioł: *Analiza podaży turystyki rowerowej w Polsce*, Warszawa 2019 r., Polska Organizacja Turystyczna, s. 6.

² Np. J. Medek: *600 kilometrów rowerowej przygody. Szlak Green Velo już otwarty*, „Gazeta Wyborcza” (strony lokalne Białystok), 3.10.2015; G. Zawadka: *Dziki ostępy, klasztory i zabytki*, „Rzeczpospolita” (Życie Ziemi Podlaskiej), 23.8.2016; D. Walewska: *Zielony rower, to szansa także dla firm*, „Rzeczpospolita” (Życie Rzeszowa i Podkarpacia), 20.2.2017.

³ M. Wilk-Grzywna: *Skuteczna komunikacja marketingowa produktu turystycznego w aspekcie rozwoju regionalnego na przykładzie Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo*, „Studia Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk”, nr 166/2016 r., s.141-160. Warto przy tym odnotować, że jak to trafnie zauważył J. Boński: *Struktura i ocena zasobów lokalnych w regionach Polski Wschodniej*,

projektu⁴, zwłaszcza w kontekście zgłaszanych wątpliwości związanych z jego wyznaczeniem, wykonaniem i zarządzaniem⁵. Na problemy zwracali uwagę również parlamentarzyści⁶. Błędy w wykonaniu i utrzymaniu opisywali użytkownicy, zwłaszcza w mediach społecznościowych⁷. Jeszcze przed odbiorem i uruchomieniem Szlaku i końcowym rozliczeniem związanego z nim projektu, Najwyższa Izba Kontroli w ramach kontroli „Budowa tras rowerowych w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej”⁸ skontrolowała rzeczową i finansową realizację projektów dotyczących Green Velo, a także sprawowanego nad nimi nadzoru, oceniając m.in., że wykonywanie robót budowlanych „pod presją czasu” może niekorzystnie wpłynąć na jakość infrastruktury.

Należy mieć przy tym na uwadze, że tylko jego niewielką część stanowią

specjalnie wybudowane odcinki dróg rowerowych, a pozostałe powstały dzięki dostosowaniu istniejących lub wyznaczeniu przebiegu Green Velo w ich ciągu. Dla użytkowników Szlaku i związanych z nim atrakcji prowadzony jest serwis internetowy <<https://greenvelo.pl/>>.

Po upływie kilku lat od odbioru, uruchomienia i rozliczenia projektów, w czasie których Green Velo (mimo wspomnianych mankamentów) cieszyło się zainteresowaniem użytkowników, coraz istotniejsze stawało się pytanie o jego przyszłość⁹ po upływie obowiązkowego okresu utrzymania trwałości Szlaku. Ten pięcioletni okres liczony od czasu rozliczenia finansowego upływał, w zależności od województwa, w roku 2020 lub w I połowie roku 2021. W związku z tym, w 2020 roku NIK przeprowadziła kontrole we wszystkich województwach, przez które przebiega Szlak¹⁰. Ich zbiorcze ustalenia zawiera

„Studia Obszarów Wiejskich” 2019 (tom 53), s. 40, Green Velo należy do nielicznych zasobów Polski Wschodniej mających charakter liniowy.

⁴ Por. B. Wilczyński: *Wschodni Szlak rowerowy Green Velo – mocny start i co dalej – głos w dyskusji nt. dalszego rozwoju sieciowego produktu turystycznego*, „Biuletyn Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk”, Zeszyt 269/2018 r., s. 236-241.

⁵ J. Wojnar: *Green Velo. Bezpański Szlak za grube miliony*, „Tygodnik Białostocki”, 28.1.2016; A. Janik: *Rowerowy Szlak Green Velo się sypie. Wydano miliony, już go trzeba naprawiać*, „Nowiny24”, 13.4.2016; P. Wójcik: *Dokąd prowadzi Green Velo?*, „Tygodnik eM Kielce”, 1.7.2017; T. Kopta: *Green Velo – stracona szansa?* „Drogi gminne i powiatowe”, nr 3 (38)/ 2018.

⁶ Np. interpelacja poselska nr 3674 z 26.5.2016 do Ministra Rozwoju.

⁷ W szczególności profil <<https://www.facebook.com/greenfailo>>.

⁸ P/15/090, Informacja o wynikach kontroli: *Budowa tras rowerowych w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej*, nr 183/2015/P/15/090/LOL, <<https://www.nik.gov.pl/kontrole/P/15/090/>>.

⁹ Na temat problemów związanych z utrzymaniem projektów unijnych w związku z ponoszonymi na ten cel kosztami, np. S. Pastuszka: *Doświadczenia samorządów terytorialnych województwa opolskiego w wykorzystaniu funduszy unijnych*, „Optimum. Studia Ekonomiczne”, nr 2 (56)/2012, s. 128-129.

¹⁰ Kontrola planowa: *Utrzymanie i wykorzystanie Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo na terenie województwa podkarpackiego*, nr P/20/078 oraz cztery kontrole doraźne: *Utrzymanie i wykorzystanie Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo na terenie województwa podlaskiego* (I/20/001/LBI); *Utrzymanie i wykorzystanie Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo na terenie województwa świętokrzyskiego* (I/20/003/LKI), *Utrzymanie i wykorzystanie Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo na terenie województwa lubelskiego* (I/20/002/LLU) oraz *Utrzymanie i wykorzystanie Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo na terenie województwa warmińsko-mazurskiego* (I/20/001/LOL).



informacja o wynikach kontroli „Utrzymanie i wykorzystanie Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo” (tzw. megainformacja)¹¹. Dołączono do niej konkluzje wynikające ze zorganizowanego przez NIK Panelu ekspertów oraz ich wypowiedzi, jak również podsumowanie przeprowadzonego badania ankietowego, dotyczącego Szlaku¹².

Trwałość projektów perspektywy finansowej 2007–2013

Obowiązek zachowania trwałości projektów został określony w art. 57 ust. 1 tzw. rozporządzenia nr 1083/2006¹³. Na jego podstawie państwo członkowskie lub instytucja zarządzająca zapewniają, że operacja obejmująca inwestycje w infrastrukturę lub inwestycje produkcyjne zachowuje wkład funduszy, wyłącznie jeżeli w terminie pięciu lat od jej zakończenia 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.

Rozporządzenie Ministra Rozwoju Regionalnego z 8 października 2008 r. w sprawie udzielania przez Polską Agencję Rozwoju Przedsiębiorczości pomocy finansowej w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013¹⁴ przewidywało m.in., że:

- projekt nie może zostać poddany znaczącej modyfikacji¹⁵ przez okres co najmniej 5 lat od zakończenia jego realizacji (§ 2 ust.6);
- Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości, w ramach działania V.2 „Trasy 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

¹¹ Artykuł opracowany na podstawie Informacji z tej kontroli, LRZ.430.005.2002, nr ewid. 197/2020/mega-info/LRZ, zatwierdzona 21.1.2021 i opublikowana przez NIK 24.3.2021, Delegatura NIK w Rzeszowie, <<https://www.nik.gov.pl/aktualnosci/trasa-rowerowa-green-velo.html>>.

¹² Odpowiednio załączniki nr 6.3 i 6.4 do tej Informacji. Wykorzystano je również do przygotowania artykułu.

¹³ Rozporządzenie (WE) nr 1083/2006 z 11.7.2006 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 31.7.2006, s. 25, ze zm.)

¹⁴ Dz.U. z 2017 r. poz. 1829.

¹⁵ Zgodnie z §1 ust. 7 pkt 9 należy przez to rozumieć działania określone w art. 57 ust. 1 rozporządzenia nr 1083/2006.

znaczącej modyfikacji przez okres co najmniej 5 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 5 lat od daty zakończenia jego realizacji (§ 8)¹⁶.

Cele, założenia i organizacja kontroli NIK

Głównym celem kontroli planowej oraz kontroli doraźnych było udzielenie odpowiedzi na pytanie: czy Wschodni Szlak Rowerowy Green Velo jest utrzymywany i wykorzystany zgodnie z założeniami. Cele szczegółowe dotyczyły natomiast kwestii przestrzegania wymogów zachowania trwałości projektu, efektów, które miało przynieść jego funkcjonowanie oraz prawidłowości finansowania i rozliczania zadań związanych z jego wykorzystaniem. Kontrolą objęto łącznie 39 podmiotów, w tym 23 jednostki samorządu terytorialnego (16 gmin i siedem powiatów) – partnerów projektu, wybranych do kontroli m.in. z uwagi na długość Szlaku przebiegającego przez drogi będące w ich zarządzie. Partnerzy ci odpowiadali za utrzymanie 416 km Green Velo i 35 Miejsc Obsługi Rowerzystów (MOR),

co stanowiło odpowiednio 1/5 długości trasy oraz 15% tych obiektów.

Najważniejsze ustalenia kontroli Utrzymanie trwałości

Zgodnie z przyjętymi założeniami, utrzymanie trwałości Szlaku Green Velo miało się zakończyć w grudniu 2020 r. (w województwie podlaskim i świętokrzyskim) oraz w maju lub czerwcu 2021 r. w przypadku pozostałych trzech województw. Mimo występujących problemów, do zakończenia kontroli NIK trwałość projektu została utrzymana na całej jego długości.

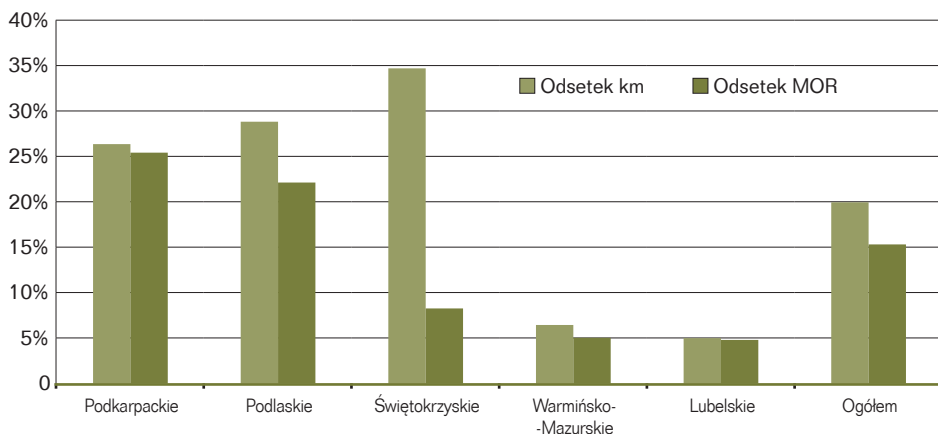
W związku z tym, że większość skontrolowanych gmin i powiatów, po upływie okresu trwałości, planowała w dłuższej perspektywie rozbudowę infrastruktury rowerowej, w tym z wykorzystaniem trasy Green Velo, a jednocześnie mając na uwadze, iż ten Szlak stanowi rozpoznawalną markę, NIK podkreśliła wagę starań o jego utrzymanie i rozwój. Zakończenie okresu trwałości projektu unijnego powinno być traktowane jako początek nowych możliwości, a nie zgoda na jego degradację.

NIK zwróciła uwagę – co również podkreślano podczas Panelu ekspertów – iż realizując w przyszłości trasy lub Szlaki rowerowe, w celu wyeliminowania najważniejszych błędów i problemów, należy

¹⁶ Do art. 57 rozporządzenia nr 1083/2006 odwołują się także m.in. *Wytyczne w zakresie kwalifikowania wydatków w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013* Ministra Rozwoju, Warszawa, grudzień 2015. W sekcji 5.1.2 *Trwałość projektu* określono, 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 5 lat po zakończeniu realizacji projektu uniemożliwiałby 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.



Rysunek 1. **Odsetek kilometrów i odsetek MOR będących w utrzymaniu przez podmioty kontrolowane**



Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników kontroli oraz danych z portalu Green Velo: <<https://greenvelo.pl/>>.

wykorzystać dotychczasowe doświadczenia, w tym także dotyczące Green Velo, oraz standardy, dobre wzorce i praktyki krajowe i zagraniczne.

Problemy z właściwym utrzymaniem infrastruktury

Kontrola wykazała, że w latach 2016–2020 zarówno zarządy województw Polski Wschodniej¹⁷, jak i jednostki samorządu terytorialnego – partnerzy projektu¹⁸, na ogół starali się realizować zadania związane z bieżącym utrzymaniem będących w ich zarządzaniu dróg i mostów, po których przebiega Szlak, a także jego oznakowanie. Jednakże nałożone na samorządy

obowiązki związane z bieżącym utrzymaniem i oznakowaniem Szlaku, niejednokrotnie przewyższały ich możliwości. Kłopotliwe w utrzymaniu stały się zwłaszcza drogi o nawierzchniach tłuczniowych lub stanowiących dojazd do pól czy łąk¹⁹.

Problematyczny okazał się także obowiązek bieżącego uzupełniania oznakowania Green Velo. Kontrola NIK wykazała zarówno odcinki Szlaku, na których odnotowano pojedyncze przypadki nieoznakowania, jak i na tyle istotne, że ich brak powodował dyskomfort rowerzystów. Przyczyną były zarówno liczne kradzieże, jak i często zaniedbania ze strony zarządców poszczególnych odcinków trasy rowerowej.

¹⁷ Także przy pomocy własnych jednostek – zarządów dróg wojewódzkich.

¹⁸ W niniejszym artykule, w ślad za terminologią przyjętą w informacji o wynikach kontroli przyjęto, że określenie jednostki samorządu terytorialnego (dalej także: JST) odnosi się do gmin lub powiatów, będących partnerami projektu.

¹⁹ W takich przypadkach, mimo starań ze strony zarządców dróg i w miarę możliwości bieżącego uzupełniania ubytków, nie wyeliminowano istniejących problemów i nawracających utrudnień związanych np. z cyklicznym rozjeżdżaniem dróg przez ciężki sprzęt rolniczy czy podczas wywózki drewna z lasów.

Mniej uciążliwe we właściwym utrzymaniu były MOR²⁰, które w zdecydowanej większości właściwie oznakowano, a ich wyposażenie utrzymywano w dobrym stanie technicznym i estetycznym. Odnotowano jednak wiele aktów wandalizmu powodujących uszkodzenia tych obiektów.

Partnerzy projektu nie wywiązywali się rzetelnie z obowiązku wykonywania kontroli okresowych oraz przeglądów gwarancyjnych dotyczących dróg czy obiektów mostowych, na których wytyczono Szlak. Odnotowano przypadki nierealizowania zaleceń pokontrolnych, w tym napraw czy uzupełniania brakującego oznakowania. Warto mieć na uwadze, że takie kontrole to nie tylko ustawowy obowiązek, ale również narzędzie stałego monitoringu, pozwalające na uzyskanie bieżących informacji o aktualnym stanie technicznym obiektów.

Źródłem danych związanych z monitorowaniem 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. Przykładem dobrej praktyki były dodatkowe działania prowadzone przez pracowników Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego²¹, służące monitorowaniu

utrzymania Green Velo, mimo że realizacja zadań związanych ze Szlakiem została przekazana Świętokrzyskiemu Zarządowi Dróg Wojewódzkich w Kielcach.

Z perspektywy można dostrzec, że przekazanie przez zarządy województw zadań związanych z utrzymaniem Szlaku (w różnym zakresie) partnerom oraz zarządom dróg wojewódzkich, przy jednoczesnym niepełnym i niejednorodnym nadzorze, nie wpłynęło pozytywnie na poziom ich realizacji. Skontrolowane JST z różnym zaangażowaniem wykonywały bowiem powierzone im obowiązki, często nie wywiązując się z zadań. Informacje o niektórych problemach związanych z funkcjonowaniem Szlaku beneficjenci uzyskali dopiero w związku z kontrolą NIK. Dlatego w opinii Izby – co również znalazło potwierdzenie w konkluzjach Panelu ekspertów – zasadne byłoby wyłonienie jednego podmiotu do zarządzania Green Velo. Powinna to być struktura mająca realną możliwość działania, z siedzibą w pobliżu Szlaku.

Utrudnienia, miejsca niebezpieczne, wypadki i kolizje

Istotnym problemem były również utrudnienia w dostępności lub przejezdności Szlaku, a także miejsca niebezpieczne, w tym powstałe w wyniku przyjętych założeń na etapie jego projektowania i budowy.

²⁰ W trakcie kontroli NIK oględzinom poddano 35 MOR, tj. 15% wszystkich takich obiektów na Szlaku.

²¹ Pracownicy właściwego departamentu przeprowadzali audyty Szlaku na terenie tego województwa. Ich głównym celem było zdiagnozowanie infrastruktury Green Velo, tj. nawierzchni, oznakowania, tablic witających rowerzystów, MOR i oznakowania dojazdu do nich oraz sprawdzenie, czy podmioty odpowiedzialne za utrzymanie infrastruktury uzupełniają i naprawiają zniszczone elementy. Po takich audytach występowano do partnerów zarządzających poszczególnymi odcinkami, przekazując informację o aktach wandalizmu i usterkach wraz z wezwaniem do ich usunięcia.



Powszechnie znanym wśród użytkowników Green Velo utrudnieniem wynikającym z czynników środowiskowych (niski poziom wód na Bugu) jest okresowo nieczynna przeprawa promowa Niemirów-Gnojno. Turyści muszą korzystać z drogi alternatywnej. Na etapie projektowania Szlaku, w Niemirowie planowano wybudowanie kładki pieszo-rowerowej nad Bugiem, ale ostatecznie zaniechano tego pomysłu. Z kolei Gmina Krzywczca (woj. podkarpackie) jako właściciel i zarządca stanowiącej odcinek Szlaku kładki pieszo-rowerowej nad rzeką San w miejscowości Bachów²² nie zrealizowała zaleceń z kontroli stanu technicznego tego obiektu z lat 2018–2019. Wskazywały one na zagrożenia dla życia i zdrowia ludzi oraz bezpieczeństwa samego obiektu. NIK na podstawie przeprowadzonych oględzin uznała, że dalsze użytkowanie Kładki przez pojazdy mechaniczne stanowi bezpośrednie niebezpieczeństwo dla ludzi i grozi powstaniem znacznej szkody w mieniu²³.

W pięciu województwach na trasie Green Velo w latach 2016–2020 odnotowano łącznie 288 zdarzeń z udziałem

rowerzystów, w których zginęły 3 osoby, a 59 było rannych²⁴. Głównymi przyczynami było nieustąpienie pierwszeństwa oraz niedostosowanie prędkości.

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 należy 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 oraz dróg dojazdowych, właściwie zaprojektowanych i wykonanych.

Planowanie strategiczne

W większości dokumentów o charakterze planistyczno-strategicznym województw Polski Wschodniej wskazywano na rozwój i poprawę stanu infrastruktury dla turystyki wypoczynkowej, krajoznawczej czy

²² Dalej jako Kładka.

²³ W związku z tym do Wójta Gminy Krzywczca zostało skierowane zawiadomienie w trybie art. 51 ust. 1 ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli, a następnie (gdyż podjęte przez niego działania uznano za niewystarczające), do organu nadzoru budowlanego. Organ ten w czerwcu 2020 r. zakazał użytkowania Kładki do czasu wykonania blokad, uniemożliwiających wjazd pojazdom samochodowym oraz nakazał przedstawienie ekspertyzy stanu technicznego tego obiektu. W sporządzonej ekspertyzie wskazano m.in., że niedopuszczalny jest ruch samochodowy oraz zalecono zamontowanie przed tym obiektem elementów uniemożliwiających samochodom wjazd na nią. Z informacji prasowych wynika, że blokady takie zostały zamontowane (N. Ziętał: *Nie pomogły protesty mieszkańców. Kładka nad Sanem w Bachowie zablokowana dla ruchu samochodów*, 27.10.2020; „Przemysł Nasze Miasto”, <<https://przemysl.naszemiasto.pl/nie-pomogly-protesty-mieszkancow-kladka-nad-sanem-w/ar/c1-7968417>>, dostęp 13.3.2021). Gmina rozpoczęła starania w celu wybudowania w tej miejscowości mostu umożliwiającego przejazd pojazdów mechanicznych przez San. Uzyskała na ten cel środki w ramach Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych, <https://rzeszow.uw.gov.pl/wp-content/uploads/2020/12/201203-RFIL_podkarpackie.pdf>, dostęp 13.3.2021.

²⁴ Według danych przekazanych NIK przez Policję.

rowerowej w sposób ogólny, bez określania konkretnych działań czy zadań.

Większość skontrolowanych JST posiadała warunki do uprawiania turystyki krajoznawczej, w tym rowerowej. Tymczasem w strategiach samorządów lub innych dokumentach planistycznych nie ujmowano działań powiązanych z rozwojem wokół Szlaku lub nawet z turystyką rowerową.

NIK zwróciła uwagę, że planowanie strategiczne 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.

Ograniczona współpraca na rzecz rozwoju

Kontrola wykazała, że współpraca pomiędzy urzędami marszałkowskimi a JST, przez tereny których 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. Również gminy i powiaty w małym stopniu były zainteresowane rozwojem turystyki i infrastruktury wokół Szlaku. Tylko co szósta skontrolowana JST współdziałała z podmiotami posiadającymi status Miejsc Przyjaznych Rowerzystom (MPR). Częściej współpracowano z organizacjami turystycznymi lub pozarządowymi.

Zdaniem NIK, konieczność podejmowania spójnych działań ukierunkowanych na rozwój bazy i zaplecza turystycznego z wykorzystaniem atrakcji, jaką stanowił Szlak, uzasadnia również to, że większość osób ankietowanych²⁵ za cel korzystania ze Szlaku wskazała rekreację i turystykę oraz poleciłaby innym użytkownikom skorzystanie z Green Velo.

Działania promocyjne

Zdecydowana większość skontrolowanych JST promując własne tereny, stosowała standardowe narzędzia (informacje na stronach internetowych, publikacje, mapki, broszury) oraz organizowała lokalne imprezy, rajdy rowerowe, przy okazji których wskazywano na możliwość korzystania z Green Velo. Jednak niektóre z nich nie były nawet zainteresowane zamieszczeniem chociażby podstawowych informacji o Szlaku albo przekierowaniem do portalu Green Velo.

Bardziej efektywne czynności podejmowały kontrolowane województwa. Działając na podstawie umowy partnerskiej, w latach 2017–2020 przy współpracy Regionalnych Organizacji Turystycznych (ROT), zorganizowano wiele wydarzeń i imprez promujących Szlak, 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.

Izba zauważyła, że promocja Szlaku – na co również wskazywano podczas

²⁵ Wyniki ankiety zostały przedstawione w dalszej części artykułu.



panelu ekspertów – powinna w szczególności uwzględniać: informację o rzeczywistym jego stanie i utrudnieniach, na które mogą napotkać użytkownicy oraz odpowiedź na pytanie, dla jakich grup docelowych jest przeznaczony. Do właściwie zidentyfikowanych kategorii użytkowników powinny być dostosowane działania oraz odpowiednie środki, w tym nowoczesne technologie i media społecznościowe²⁶.

Nieregularne badania ruchu

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, tj. 2016–2020. Spośród pięciu skontrolowanych urzędów marszałkowskich tylko w województwie warmińsko-mazurskim pozyskiwano i gromadzono informacje z różnych źródeł dotyczące rzeczywistego wykorzystania Szlaku, przy zastosowaniu różnorodnych metod i narzędzi. Za dobrą praktykę NIK uznała opracowanie w 2019 r. nowego narzędzia do przekazywania

danych o ruchu turystycznym – aplikacji Barometr Turystyczny²⁷.

Do zakończenia kontroli NIK województwa Polski Wschodniej wspólnie przeprowadziły (zleciły) tylko jedno badanie (miało miejsce w 2018 r.), dotyczące natężenia ruchu turystów na terenie gmin stanowiących korytarz Green Velo²⁸. Nie było zatem możliwości porównania wyników w kolejnych latach, w tym wskazania jak kształtował się ruch na Szlaku.

Skontrolowane gminy i powiaty w ogóle nie prowadziły badań dotyczących turystyki. Tylko sześć z nich gromadziło pośrednio jednostkowe dane i informacje.

W opinii NIK, w celu właściwego zarządzania taką atrakcją turystyczną regularne badania obejmujące ruch rowerowy oraz bieżące gromadzenie danych dotyczących korzystania ze Szlaku, w tym obserwowanie aktualnych trendów, mogłoby stanowić jeden z podstawowych wyznaczników planowania działań na rzecz rozwoju i promowania turystyki rowerowej, w tym również z wykorzystaniem trasy Green Velo²⁹.

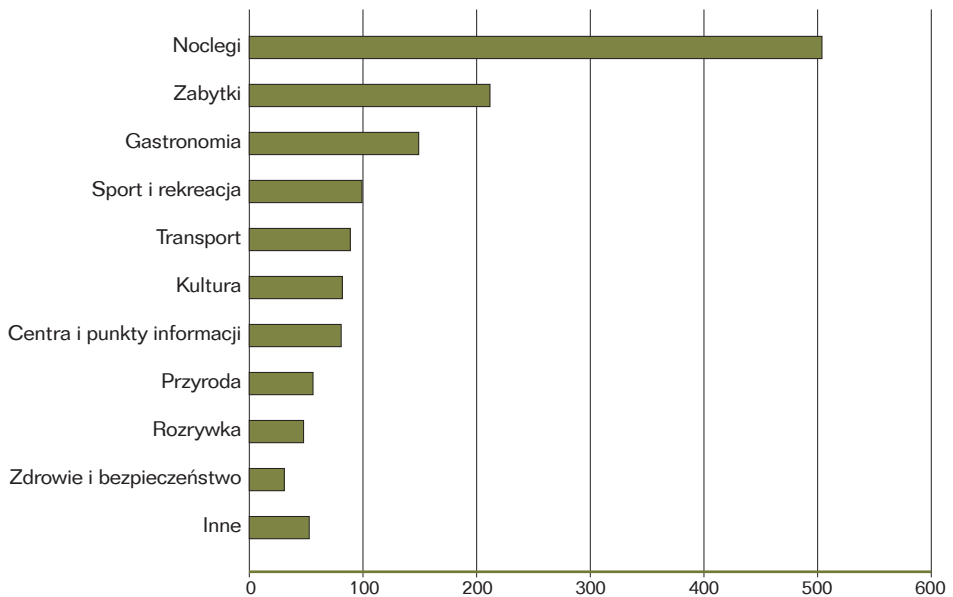
²⁶ Warto przy tym wykorzystać także elementy dobrej rywalizacji, kolekcjonerstwa, itp., w szczególności przez ustanowienie pamiątkowej odznaki lub odznak, przy których zdobywaniu można również zastosować narzędzia elektroniczne.

²⁷ Jednym z jego modułów jest monitoring ruchu w MPR-ach. Barometr m.in. umożliwia MPR-om logowanie się do systemu w odstępach dobowych i przesyłanie wprowadzonych do niego danych. Na bazie przekazywanych z MPR-ów ankiet i danych z Barometru Turystycznego, urząd prowadzi monitoring i dokonywał analiz ruchu turystycznego na warmińsko-mazurskim odcinku Szlaku.

²⁸ Według wyników tego badania łączna liczba osób korzystających z watorów turystycznych Szlaku z Polski i zagranicy w okresie 5 miesięcy od maja do września 2018 r. wyniosła 415 483 osób, z czego turyści krajowi stanowili 99,5% (413 535 osób), a turyści zagraniczni 0,5% (1948 osób). Najbardziej uczęszczaną częścią Szlaku były tereny w województwie lubelskim, na drugim miejscu znalazło się województwo podkarpackie, a największy ruch turystyczny obserwowany był w lipcu i sierpniu. Turyści krajowi najchętniej korzystali ze Szlaku w sierpniu i lipcu, a znacznie rzadziej w czerwcu, wrześniu i maju. Turyści zagraniczni najchętniej korzystali ze Szlaku w sierpniu, a rzadziej w lipcu i czerwcu.

²⁹ 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 trasy Green Velo.

Rysunek 2. Liczba MPR z uwzględnieniem przyznawanych kategorii



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Informacji o wynikach kontroli pochodzących ze strony internetowej <<https://greenvelo.pl/>>, (stan na 6 listopada 2020 r.).

Sprawność systemu MPR

Według założeń, MPR stanowią istotny element rozwoju Green Velo. W ramach współpracy urzędów marszałkowskich opracowano otwarty i nieodpłatny system rekomendacji MPR. Miał pomóc w stworzeniu ujednoczonego systemu obsługi turystów rowerowych i jego promocji na obszarze Polski Wschodniej wzdłuż Szlaku, dzięki wykorzystaniu danych ze strony <www.greenvelo.pl>.

Kontrola wykazała, że w dwóch urzędach marszałkowskich spośród czterech, które w latach 2017–2020 przyznawały status MPR, odnotowano przypadki ujęcia obiektów w systemie rekomendacji

MPR, mimo niespełnienia wszystkich wymogów. Również w dwóch urzędach nie przeprowadzono w wymaganych terminach audytów dotyczących osiągnięcia kryteriów deklarowanych przez podmioty posiadające status MPR.

Dodatkowo stwierdzono rozbieżności lub braki w informacjach podawanych na portalu <www.greenvelo.pl>. W trzech urzędach nie egzekwowano również od podmiotów posiadających status MPR informacji na temat dobowego monitoringu o ruchu turystycznym.

Ponadto, jeden z urzędów marszałkowskich nie prowadził analiz informacji otrzymanych od podmiotów



posiadających rekomendacje MPR. Pozy-skiwane od 2018 r. dane nie były nawet agregowane w formie, która umożliwiałaby ich analizę w skali województwa.

NIK zwróciła uwagę na konieczność dochowania rzetelności działań w tym obszarze. Przyznanie rekomendacji MPR wiąże się bowiem z możliwością uzyskania przez MŚP³⁰ preferencyjnej pożyczki z Banku Gospodarstwa Krajowego na rozwój turystyki. Jest to tym bardziej istotne, że dane o podmiotach posiadających obiekty o statusie MPR zamieszczane są na stronie internetowej Green Velo.

Wnioski pokontrolne

Wyniki kontroli wskazały, że wielość podmiotów odpowiedzialnych za poszczególne odcinki Szlaku nie sprzyjała prawidłowej realizacji zadań związanych z jego utrzymaniem i oznakowaniem. Niektóre JST nie wywiązywały się właściwie z powierzonych im obowiązków. W ograniczonym zakresie współpracowano 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 władz pojedynczych województw. Dlatego Izba skierowała do Ministra Rozwoju, Pracy i Technologii wnioski o wsparcie dla postulowanych przez NIK działań służących wyłonieniu, przez województwa Polski Wschodniej,

podmiotu odpowiedzialnego za koordynację prac związanych z dalszym utrzymaniem i zarządzaniem Szlakiem.

Green Velo, po kilku latach funkcjonowania i pomimo występujących problemów i krytycznych uwag użytkowników, stanowi obecnie rozpoznawalny produkt turystyczny, którego marka znana jest nie tylko w kraju, ale i za granicą. Dlatego też zasadne byłoby jego włączenie do systemu promocji turystycznej Polski. Jednym ze wskazanych przez NIK elementów tworzenia takiego systemu powinno być też prawne uregulowanie funkcjonowania u nas szlaków turystycznych. NIK przedstawiła zatem Ministrowi Rozwoju, Pracy i Technologii oraz Prezesowi Polskiej Organizacji Turystycznej rekomendacje w sprawie podjęcia działań na rzecz włączenia Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo do systemu promocji turystycznej Polski.

Ponadto, w celu właściwego zarządzania i utrzymania Szlaku, a także wykorzystania go jako atrakcji turystycznej, zarządy województw powinny:

- podjąć współpracę w celu wyłonienia podmiotu odpowiedzialnego za całościowe zarządzanie Green Velo;
- dalej utrzymywać Szlak, w tym właściwie sprawować nadzór nad jednostkami bezpośrednio zarządzającymi – zarządami dróg wojewódzkich oraz (w okresie trwałości) partnerami;
- podjąć działania umożliwiające lepsze wykorzystanie potencjału Szlaku,

³⁰ Mikroprzedsiębiorstwa, małe i średnie przedsiębiorstwa w rozumieniu załącznika I do Rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 z 17.6.2014 uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz.U. L 187 z 26.6.2014, s. 1, ze zm.).

z uwzględnieniem szans i zagrożeń związanych z sytuacją spowodowaną pandemią COVID-19;

- podejmować adekwatne działania promocyjne, uwzględniające specyfikę poszczególnych odcinków Green Velo (m.in. zróżnicowanie stanu technicznego i trudność trasy);
- rzetelnie prowadzić system rekomendacji MPR, w tym wypracować odpowiedni, jednolity sposób gromadzenia danych o ruchu turystów w obiektach posiadających status MPR;
- regularnie gromadzić dane na temat ruchu turystów na Green Velo i obserwować trendy, aby właściwie planować utrzymanie i rozwój Szlaku;
- wykorzystywać doświadczenia i dobre praktyki (w tym dotyczące przebiegu i rodzaju dróg oraz oznakowania) przy planowaniu rozbudowy tras i szlaków rowerowych, w celu uniknięcia możliwych błędów;
- wzmocnić współpracę z innymi podmiotami, zwłaszcza z JST dotyczącą działań na rzecz rozwoju Szlaku;
- zwiększyć bezpieczeństwo użytkowników Szlaku.

Do JST (partnerów projektu) w informacji o wynikach kontroli skierowano wnioski dotyczące:

- zapewnienia, także przez kontrole okresowe, właściwego stanu obiektów i oznakowania Green Velo oraz bezpieczeństwa użytkowników Szlaku;
- wykorzystywania atrakcji Szlaku do promocji i rozwoju;
- zaangażowania innych podmiotów (zwłaszcza organizacji pozarządowych) do rozwoju Szlaku, w tym turystyki;

Do podmiotów prowadzących obiekty MPR wnoszono o przestrzeganie wymogów

i warunków związanych z przynależnością do tego systemu.

Panel ekspertów

W październiku 2020 r. NIK zorganizowała panel ekspertów poświęcony m.in. omówieniu możliwych rozwiązań dotyczących dalszego utrzymania, wykorzystania i rozwoju Szlaku. Spośród 13 sformułowanych wówczas konkluzji, warto zwrócić uwagę (oprócz wyżej wym.) na te, w których wskazano, że:

- ograniczone możliwości wykorzystania Szlaku przez użytkowników są skutkiem przyjęcia niewłaściwych założeń;
- Green Velo może być atrakcyjny dla różnych użytkowników (z uwagi na np. wiek, doświadczenie, cel podróży), co należy uwzględnić w promocji;
- w związku z pandemią COVID-19 turyści będą poszukiwali takich sposobów spędzania czasu, jakie oferuje Szlak, które dają bezpieczną możliwość aktywnego wypoczynku w małych grupach – stwarza to ogromną szansę dla rozwoju Green Velo i jego zaplecza, także po ustaniu zagrożenia epidemiologicznego;
- istotna jest współpraca także z innymi partnerami, których działalność ma wpływ na możliwość korzystania ze Szlaku, np. z PKP odnośnie do przejazdów i przewozu rowerów;
- warto pamiętać także o tych, którzy korzystają z Green Velo okazjonalnie albo w ramach dojazdów do szkoły czy pracy.

Ankieta NIK

W celu uzyskania jak najpełniejszych informacji na temat możliwości wykorzystania Green Velo, NIK zorganizowała internetową ankietę, skierowaną do osób, które w latach 2018–2019 skorzystały ze



Szlaku³¹. Wypełniło ją łącznie 1435 osób (1002 mężczyzn i 433 kobiety), pochodzących z całej Polski, a także (1% ankietowanych) z zagranicy. Najczęściej wybieranym powodem były rekreacja (2/3 odpowiedzi) oraz turystyka (3/5)³², ale wskazywano także na dojazdy do szkoły lub pracy (5%). Argumentem za wyborem Szlaku były na ogół: bliskość miejsca zamieszkania (ponad połowa badanych), atrakcje turystyczne (blisko połowa odpowiedzi) czy opinie na temat Green Velo (ponad 1/4)³³. Na podstawie wskazanych odpowiedzi określono odcinki trasy najczęściej uczęszczane przez respondentów. Najpopularniejszym, choć zarazem zdecydowanie najgorzej ocenionym³⁴ okazał się odcinek Elbląg-Frombork-Braniewo-Pieniężno. Ankietowani oceniali również MOR-y (rozmieszczenie oraz stan techniczny) i MPR-y (dostępność, rozmieszczenie oraz jakość świadczonych usług) oraz promocję Szlaku. Na pytanie o polecenie Green Velo innym użytkownikom liczba odpowiedzi „zdecydowanie tak” oraz „tak” wynosiła od 71% dla województwa warmińsko-mazurskiego, do 90%

dla województwa podlaskiego i 89% dla województwa lubelskiego. Dla wskazanych regionów odpowiedzi „nie” i „zdecydowanie nie” stanowiły odpowiednio 27%, 9% i 10%³⁵.

W ramach tego sondażu przedstawiono też podsumowanie uwag ankietowanych w formie opisowej. Podstawowym, wskazywanym problemem było to, że (także w związku z przeprowadzoną promocją) oczekiwano ścieżek rowerowych poprowadzonych z dala od dróg publicznych lub przynajmniej z nich wydzielonych. Tymczasem część Szlaku przebiega właśnie po drogach publicznych lub po drogach polnych (leśnych), które w ogóle nie były dostosowywane, lecz jedynie oznakowane. Niektórzy ankietowani wyrażali jednak zadowolenie z takiego właśnie przebiegu i formuły Szlaku.

Podsumowanie i wnioski końcowe

Zdaniem autorów artykułu szczególnie istotne jest to, że NIK na podstawie wieloaspektowo przeprowadzonych kontroli jednostkowych, uzupełnionych o wypowiedzi

³¹ Ankieta była dostępna od maja do lipca 2020 r. na stronach internetowych NIK. Informację o niej rozpropagowano także w mediach, w tym społecznościowych. Badanie zostało zrealizowane z zastosowaniem techniki CAWI (*Computer-Assisted Web Interview* – wspomagany komputerowo wywiad przy pomocy strony WWW – zbieranie informacji w ilościowych badaniach rynku i opinii publicznej, w której respondent jest wzorony o wypełnienie ankiety w formie elektronicznej), przy czym z wyników zostały wyeliminowane przypadki ewidentnych powtórzeń odpowiedzi.

³² Można było wskazać kilka odpowiedzi.

³³ Jw.

³⁴ Spośród 1262 użytkowników, którzy ocenili odcinki Szlaku na terenie województwa warmińsko-mazurskiego odpowiedź *bardzo zły* (tj. najbardziej krytyczną w pięciostopniowej skali) wybrali oni dla stanu dróg (28,5%), poziomu (poczucia) bezpieczeństwa (15,2%) oraz oznakowania (8,8%). Były to zdecydowanie najgorsze oceny odbiegające od pozostałych. Przykładowo, stan dróg na pozostałych odcinkach Szlaku ocenili jako *bardzo zły* od 1,0% do 6,2% użytkowników.

³⁵ Możliwa również była odpowiedź *nie wiem*, którą dla poszczególnych województw podało od 1 do 3% ankietowanych.

ekspertów oraz wyniki internetowego badania ankietowego – położyła nacisk na działania konieczne do podjęcia w najbliższej przyszłości, związane zarówno z zakończeniem okresu trwałości projektu Green Velo, jak i trwającą pandemią COVID-19. Wśród sformułowanych przez Izbę wniosków i uwag, na plan pierwszy wysuwa się postulat wyłonienia jednego podmiotu do dalszego zarządzania Szlakiem. Należy mieć na uwadze, że doświadczenia np. ważnych szlaków kulturowych wskazują, że w przypadku tak znacznych przedsięwzięć, do dalszego ich trwania i rozwoju konieczna jest odpowiednio zaplanowana, przemyślana i wdrożona struktura zarządzania. Jak wprost wskazano w literaturze: „nie jest możliwe stworzenie spójnego, oferującego wysokiej klasy ofertę turystyczną i kulturową szlaku dziedzictwa kulturowego, jeżeli nie jest on poddany sprawnemu i skutecznemu zarządzaniu. Funkcjonujące w Polsce szlaki kulturowe zostały wykreowane bez refleksji na ten temat. Jediną drogą, mogącą doprowadzić do profesjonalizacji tras tego typu jest (...) proces niejako wstecznego działania, polegającego na poddaniu wyodrębnionych już zasobów planowemu zarządzaniu”³⁶. Wniosek ten można zatem postawić również w odniesieniu do Green Velo.

Z kolei wśród znacznej liczby wniosków kierowanych zarówno do zarządów województw, jak i gmin oraz powiatów, przez które przebiega Szlak, na szczególną uwagę zasługują nie tylko te dotyczące zapewnienia właściwego stanu technicznego jego obiektów i bezpieczeństwa użytkowników, ale także odnoszące się do promocji, współpracy i rozwoju. Należy bowiem pamiętać, że rolą władz publicznych jest m.in. „tworzenie korzystnego klimatu dla przedsiębiorczości turystycznej”³⁷.

Naszym zdaniem, z przebiegu i ustaleń przedstawionej kontroli wynikają dla NIK dwa wnioski ważne w czasie przeprowadzania kontroli w podobnych obszarach. Po pierwsze, warto aby NIK podejmowała badania dotyczące zachowania trwałości projektów³⁸, a w szczególności takich, których założenia były niedopracowane lub budziły wątpliwości. Po drugie, warto skorzystać z możliwości, jakie daje prowadzenie dyskusji w formie Panelu ekspertów oraz ankiety internetowej wśród zainteresowanych.

URSZULA DZIEDZIC,
ANDRZEJ TROJANOWSKI,
Delegatura NIK w Rzeszowie

³⁶ Ł. Gawel: *Szlaki dziedzictwa kulturowego – praktyka zarządzania. Refleksje po audycie śląskiego Szlaku Zabytków Techniki*. „Turystyka Kulturowa”, nr 2/2012, s. 20.

³⁷ A. Miszczyk: *Turystyka jako przedmiot planowania strategicznego administracji publicznej*. „Polityka i Społeczeństwo” nr 3/2016, s. 95.

³⁸ Por. także B. Błasiak-Nowak, M. Rajczewska: *Trwałość projektów współfinansowanych z funduszy strukturalnych – realizacja regionalnych programów operacyjnych*, „Kontrola Państwowa” nr 6/2014 s. 62-72.

Słowa kluczowe: Wschodni Szlak Rowerowy Green Velo, turystyka, Miejsca Przyjazne Rowerzystom, Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013, trasy rowerowe



Bibliografia:

1. J. Boński: *Struktura i ocena zasobów lokalnych w regionach Polski Wschodniej*, „Studia Obszarów Wiejskich” 2019 (tom 53).
2. B. Błasiak-Nowak, M. Rajczewska: *Trwałość projektów współfinansowanych z funduszy strukturalnych – realizacja regionalnych programów operacyjnych*, „Kontrola Państwowa” nr 6/2014.
3. Ł. Gawel: *Szlaki dziedzictwa kulturowego – praktyka zarządzania. Refleksje po audycie śląskiego Szlaku Zabytków Techniki*. „Turystyka Kulturowa”, nr 2/2012.
4. A. Janik: *Rowerowy Szlak Green Velo się sypie. Wydano miliony, już go trzeba naprawiać* „Nowiny24”, 13 kwietnia 2016 r.
5. T. Kopta: *Green Velo – stracona szansa?* „Drogi gminne i powiatowe”, nr 3 (38) 2018.
6. M. Koziol: *Analiza podaży turystyki rowerowej w Polsce*, Warszawa 2019, Polska Organizacja Turystyczna.
7. J. Medek: *600 kilometrów rowerowej przygody. Szlak Green Velo już otwarty*, „Gazeta Wyborcza” (strony lokalne Białystok), 3 października 2015 r.
8. A. Miszczuk: *Turystyka jako przedmiot planowania strategicznego administracji publicznej* „Polityka i Społeczeństwo” nr 3/2016.
9. S. Pastuszka: *Doświadczenia samorządów terytorialnych województwa opolskiego w wykorzystaniu funduszy unijnych*, „Optimum. Studia Ekonomiczne”, nr 2 (56) z 2012 r.
10. G. Zawadka: *Dziki ostępy, klasztory i zabytki*, „Rzeczpospolita” (Życie Ziemi Podlaskiej), 23 sierpnia 2016 r.
11. N. Ziętał: *Nie pomogły protesty mieszkańców. Kładka nad Sanem w Bachowie zablokowana dla ruchu samochodów*, „Przemysł Nasze Miasto” 27 października 2020 r.
12. D. Walewska: *Zielony rower, to szansa także dla firm*, „Rzeczpospolita” (Życie Rzeszowa i Podkarpacia), 20 lutego 2017 r.
13. B. Wilczyński: *Wschodni Szlak rowerowy Green Velo – mocny start i co dalej – głos w dyskusji nt. dalszego rozwoju sieciowego produktu turystycznego*, „Biuletyn Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk”, Zeszyt 269, 2018 r.
14. M. Wilk-Grzywna: *Skuteczna komunikacja marketingowa produktu turystycznego w aspekcie rozwoju regionalnego na przykładzie Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo*, „Studia Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk”, nr 166/ 2016 r.
15. J. Wojnar: *Green Velo. Bezpański Szlak za grube miliony*, „Tygodnik Białostocki”, 28 stycznia 2016 r.
16. P. Wójcik: *Dokąd prowadzi Green Velo?* „Tygodnik eM Kielce”, 1 lipca 2017 r.

ABSTRACT

Maintenance and Use of the Eastern Cycling Route Green Velo – Promotion of Active Relaxation

The Eastern Cycling Route Green Velo is the longest comprehensive cycling route in Poland, constructed several years ago at the cost of almost 275 million zloty. The route is almost two thousand kilometres long, and it goes through five regions of Poland. The main goal of the planned and *ad hoc* audits related to Green Velo was to examine whether the route was maintained and used in accordance with the objectives set. While the detailed objectives of the audit were related to the compliance with the requirements of the project stability, the expected results of the route, and the regularity of its financing and use. The audit covered 39 entities, including 23 local self-government units – partners in the project, sampled for the audit due to, among other, the length of the Green Velo route running through the roads they manage. The audited entities are responsible for the maintenance of 416 kilometres of the route, and for 35 cyclists service points.

Urszula Dziedzic, Andrzej Trojanowski, NIK Regional Branch in Rzeszów

Key words: Green Velo bicycle trail, tourism, places friendly to cyclists, Operational Program 'Development of Eastern Poland 2007–2013', bicycle routes