

Informacja pokontrolna nr IP/DPI/16.1/2018

1.	Podstawa prawna kontroli	Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013, ustawa z dnia 6 grudnia 2006 roku o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (t. jedn. Dz. U. z 2009 r. Nr 84, poz. 712) oraz System kontroli w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013.
2.	Nazwa jednostki kontrolującej	Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości ul. Pańska 81/83 00-834 Warszawa
3.	Osoby uczestniczące w kontroli ze strony jednostki kontrolującej	Monika Lyk – Kierownik Zespołu Kontrolującego Barbara Szmidt – Członek Zespołu Kontrolującego
4.	Termin kontroli	22 maja 2018 – 4 czerwca 2018 r. Kontrola na miejscu u Beneficjenta: 23-24 maja 2018 r.
5.	Rodzaj kontroli (planowa/doraźna / w trakcie realizacji / na zakończenie realizacji projektu)	Kontrola trwałości projektu zgodnie z Rocznym Planem Kontroli na rok 2018.
6.	Nazwa jednostki kontrolowanej	Gmina Miasto Rzeszów
7.	Adres jednostki kontrolowanej	ul. Rynek 1 35-064 Rzeszów
8.	Nazwa i numer kontrolowanego projektu, Działanie/Priorytet, nr umowy	„ <i>Budowa systemu integrującego transport publiczny Miasta Rzeszowa i okolic</i> ” Nr projektu: POPW.03.01.00-18-002/11 Działanie: III.1 Systemy miejskiego transportu zbiorowego Priorytet: III Wojewódzkie ośrodki wzrostu Umowa o dofinansowanie projektu: POPW.03.01.00-18-002/11-00 z 30 lipca 2012 r. wraz z aneksem nr POPW.03.01.00-18-002/11-01 z 28 marca 2014 r. oraz aneksem nr POPW.03.01.00-18-002/11-02 z 11 marca 2015 r.
9.	Zakres kontroli	Kontrola trwałości na miejscu obejmowała zbadanie następujących obszarów: 1) przesłank zachowania trwałości projektu, określonych w art. 57 Rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006; 2) zapewnienie, że dofinansowanie nie zostało wykorzystane niezgodnie z przeznaczeniem albo pobrane w nadmiernej wysokości, w tym: a) został zachowany cel projektu; b) projekt nie wygenerował dochodu w rozumieniu art. 55 Rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006, który nie został wcześniej uwzględniony w wyliczeniach luki w finansowaniu; c) nie wystąpiła niezaplanowana pomoc publiczna;



		<p>d) nie nastąpiła zmiana okoliczności powodujących możliwość odzyskania przez beneficjenta podatku VAT, który stanowił wydatek kwalifikowalny;</p> <p>3) przechowywanie (archiwizacja) dokumentacji związanej z projektem;</p> <p>4) wypełnianie obowiązków w zakresie informacji i promocji;</p> <p>5) monitorowanie osiągniętych wartości wskaźników rezultatu projektu oraz dopełnienie obowiązku przekazywania do IP PO RPW korekty do wniosku o płatność końcową, w przypadku zmian wartości wskaźników rezultatu;</p> <p>6) przekazywania do IP PO RPW informacji o kontrolach projektu prowadzonych przez inne instytucje;</p> <p>7) zachowanie zgodności z politykami horyzontalnymi.</p> <p>Przeprowadzona została również wizyta w miejscu fizycznej realizacji projektu.</p>
10.	Informacje na temat sposobu wyboru dokumentów do kontroli	<p>Kontroli zostały poddane oryginały dokumentów związane z realizowanym projektem:</p> <p>1) ewidencja środków trwałych projektu;</p> <p>2) ewidencja księgowa przychodów i kosztów z majątku projektu;</p> <p>3) informacja na temat ewentualnych zmian w ewidencji księgowej Projektu;</p> <p>4) akty wewnętrzne Beneficjenta, określające sposób korzystania z majątku projektu;</p> <p>5) umowy/porozumienia z jednostkami innymi niż organizacja Beneficjenta dotyczące wykorzystania majątku projektu do realizacji celów i rezultatów przedsięwzięcia;</p> <p>6) regulacje dotyczące archiwizacji dokumentów projektu;</p> <p>7) dokumenty potwierdzające aktualny stan osiągniętych wskaźników rezultatu w projekcie;</p> <p>8) informacje o kontrolach projektu przeprowadzonych po kontroli na zakończenie projektu dokonanej przez IP PO RPW.</p>



11.	Ustalenia kontroli – opis istniejącego podczas kontroli stanu	<p>1. Zachowanie trwałości projektu, na podstawie przesłanek określonych w art. 57 Rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006</p> <p>Wszystkie wytworzone w ramach projektu produkty są w całości własnością Beneficjenta. Podmiotem, który zarządza majątkiem wytworzonym w ramach realizacji projektu jest Gmina Miasto Rzeszów poprzez jej jednostki organizacyjne, tj. Miejski Zarząd Dróg w Rzeszowie, Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie, Biuro Gospodarki Mieniem Miasta Rzeszowa, Urząd Miasta Rzeszowa. Sposób zarządzania majątkiem jest zgodny z deklarowanym we wniosku o dofinansowanie projektu.</p> <p>Zakupiony tabor autobusowy oraz urządzenia ITS w nim zamontowane zostały wdzierżawione podmiotowi wewnętrznemu Gminy Miasto Rzeszów -- Miejskiemu Przedsiębiorstwu Komunikacyjnemu Sp. z o.o. w Rzeszowie (MPK), w celu realizacji zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego na terenie miasta Rzeszowa. Zarządzanie taborem oraz urządzeniami ITS w nim zamontowanymi oraz ich bieżąca eksploatacja sprawowane są przez MPK poprzez jego właściwe komórki organizacyjne. Gmina Miasto Rzeszów podpisała 02 grudnia 2009r. umowę wykonawczą z MPK w Rzeszowie Sp. z o. o. o świadczenie usług przewozowych w miejskiej autobusowej komunikacji zbiorowej w latach 2010 - 2019. Umowa (w brzmieniu z dnia 02/12/2009 r. oraz późniejszymi zmianami) określa warunki świadczenia usług przewozowych na terenie Rzeszowa oraz gmin ościennych, które podpisały stosowne porozumienia z Gminą Miasto Rzeszów oraz gwarantuje przewoźnikowi wynagrodzenie za wykonane usługi przewozowe. Biorąc pod uwagę status prawny Gminy Miasto Rzeszów i jej jednostek (UM, MZD, ZTM) oraz podmiotu wewnętrznego (MPK), a także zasady ich finansowania, trwałość instytucjonalna, finansowa i organizacyjna projektu jest zagwarantowana, a rezultaty projektu zostaną utrzymane, przez co najmniej pięć lat po jego zakończeniu.</p> <p>Ponadto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • na przedmiot objęty projektem nie uzyskano dofinansowania z innych środków publicznych (po zakończeniu realizacji projektu); • przedmiot objęty projektem nie został oddany w leasing; • przedmiot objęty projektem nie służy do prowadzenia działalności innej niż określona we wniosku o dofinansowanie; • nie dokonano zasadniczych zmian w obiektach budowlanych; • sprzęt zakupiony w ramach projektu jest użytkowany zgodnie z celem określonym we wniosku o dofinansowanie, nie nastąpiła jego wymiana, nie dokonano jego sprzedaży, zbycia, ani zmiany miejsca jego użytkowania. <p>2. Przychody i koszty osiągnięte z majątku powstałego w wyniku realizacji</p> <p>Przychody osiągnięte z majątku powstałego w wyniku realizacji projektu</p>
-----	---	--



	<p>zostały przedstawione w dokumentach przedłożonych przez Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie.</p> <p>Środki finansowe niezbędne na pokrycie kosztów utrzymania i eksploatacji wytworzonych w ramach projektu produktów zabezpieczone są w budżecie Miasta Rzeszowa i zatwierdzone w rocznych planach finansowych jednostki budżetowej.</p> <p>3. Dochód w projekcie</p> <p>W związku ze złożeniem wniosku o płatność końcową, pismem z 24 grudnia 2015 roku Beneficjent przekazał rekalkulację luki w finansowaniu dla przedmiotowego projektu (zaktualizowany model – arkusz kalkulacyjny). Rekalkulacja luki nie ma wpływu na poziom dofinansowania wyliczony dla projektu na etapie wniosku o dofinansowanie.</p> <p>Po zakończeniu realizacji projektu nie wystąpił nieprzewidziany dochód w projekcie. W ramach projektu nie pojawiły się inne lub nowe źródła przychodów, które nie zostały wzięte pod uwagę w analizie sporządzonej na etapie wniosku o dofinansowanie.</p> <p>Powyższe zostało potwierdzone w Formularzu do weryfikacji dochodu za rok 2016 z 09.01.2017 r.</p> <p>4. Ewidencja księgową</p> <p>Wyodrębniona ewidencja księgową prowadzona na potrzeby projektu nie była zmieniana od czasu kontroli na zakończenie, przeprowadzonej przez IP w 2015 r.</p> <p>5. Ewidencja środków trwałych projektu</p> <p>Środki trwale, wytworzone w wyniku realizacji projektu figurują w ewidencji środków trwałych.</p> <p>Powyższe zostało potwierdzone wydrukiem z ewidencji środków trwałych.</p> <p>6. Kwalifikowalność VAT w projekcie</p> <p>Do dnia kontroli nie wystąpiły zmiany (m.in. statusu podatkowego, formy rozliczania podatku VAT, rodzaju wykonywanej działalności przez Beneficjenta), które mogły wpłynąć na możliwość odzyskania podatku VAT w związku ze zrealizowanym projektem.</p> <p>7. Archiwizacja dokumentacji</p> <p>Dokumentacja przechowywana jest w podmiotach zaangażowanych w realizację Projektu oraz jednostkach organizacyjnych Beneficjenta:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Miejskim Zarządzie Dróg w Rzeszowie, ul. Targowa 1 i ul. Targowa 32) Zarządzie Transportu Miejskiego, ul. Trembeckiego 3;3) Biurze Gospodarki Mieniem Miasta Rzeszowa, Plac Ofiar Getta 3;
--	--



		<p>4) Urządzie Miasta Rzeszowa:</p> <ol style="list-style-type: none">Biurowo Obsługi Informatycznej i Telekomunikacyjnej, ul. Targowa 1;Wydziale Centralnego Zamawiającego, ul. Joselewicza 4;Wydziale Budżetowym, ul. Okrzei 1;Wydziale Księgowo-Rachunkowym, ul. Okrzei 1;Wydziale Pozyskiwania Funduszy, Plac Ofiar Getta 7. <p>Dokumenty są przechowywane w opisanych i prawidłowo oznakowanych logo PO RPW i UE segregatorach. Archiwizacja dokumentów prowadzona jest w sposób umożliwiający dotarcie do oryginałów dokumentów, związanych z realizacją projektu.</p> <p>Pismem z 22 maja 2018 r. znak DPI-15-512-38/18-BSz (1325), IP PO RPW poinformowała Beneficjenta, że dokumentacja związana z realizacją projektu powinna być przechowywana do 15 marca 2021 r.</p> <p>8. Zgodność projektu z politykami horyzontalnymi UE</p> <p>Projekt zachowuje zgodność z politykami horyzontalnymi Unii Europejskiej:</p> <ul style="list-style-type: none">- polityką równych szans;- polityką społeczeństwa informacyjnego;- polityką ochrony środowiska;- polityką konkurencji;- polityką zamówień publicznych;- polityką efektywności energetycznej;- polityką zatrudnienia. <p>9. Kontrole projektu prowadzone przez inne instytucje</p> <p>Zgodnie z przekazanymi przez Beneficjenta informacjami, od czasu kontroli na zakończenie projektu, zostały przeprowadzane 2 kontrole projektu przez upoważnione podmioty:</p> <ol style="list-style-type: none">Urząd Kontroli Skarbowej w Rzeszowie, kontrola wniosku o płatność nr POPW.03.01.00-18-002/11-08-K01, POPW.03.01.00-18-002/11-23, POPW.03.01.00-18-002/11-24, protokół z 15.04.2016 r.Urząd Kontroli Skarbowej w Rzeszowie, kontrola wniosku o płatność nr POPW.03.01.00-18-002/11-25, protokół z 13.09.2016 r. <p>W wyniku kontroli nie stwierdzono nieprawidłowości.</p> <p>10. Wskaźniki produktu i rezultatu</p> <p><u>Wskaźniki produktu</u></p>
--	--	--



	<p>Założone we wniosku o dofinansowanie i wykazane we wniosku o płatność końcową wskaźniki produktu zostały osiągnięte i nie zostały poddane znaczącej modyfikacji w rozumieniu art. 57 Rozporządzenia Rady (WE) 1083/2006.</p> <ul style="list-style-type: none">- Liczba zakupionych jednostek taboru komunikacji miejskiej – 80 szt.;- Pojemność jednostek zakupionego taboru komunikacji miejskiej – 7328 osób;- Liczba projektów z zakresu zintegrowanego, ekologicznego transportu miejskiego – 1 szt.;- Liczba zainstalowanych systemów – 4 szt.;- Długość przebudowanych dróg krajowych – 6,547 km;- Długość przebudowanych dróg powiatowych – 2,274 km;- Liczba zmodernizowanych skrzyżowań – 11 szt.;- Długość ulic z wydzielonymi pasami autobusowymi – 6 km. <p><u>Wskaźniki rezultatu</u></p> <p>We wniosku o dofinansowanie Projektu Beneficjent zadeklarował osiągnięcie następujących wskaźników rezultatu:</p> <ul style="list-style-type: none">- Liczba osób korzystających z komunikacji miejskiej (osoby/rok) – 55 450;- Przyrost ludności korzystającej z transportu zbiorowego (osoby/rok) – 2 170;- Przyrost ludności korzystającej z transportu zbiorowego (mln podróży/rok) – 2,14;- Przewidywana całkowita liczba bezpośrednio utworzonych nowych etatów (EPC) (szt.) – 8;- Oszczędność czasu w przewozach pasażerskich (PLN/rok) – 25 197 051,30. <p>Pismem z 7 lutego 2013 r. IP PO RPW poinformowała Beneficjenta, iż z uwagi na konieczność zapewnienia porównywalności danych zamieszczonych w Krajowym Systemie Informatycznym na poziomie całego Działania III.1 Systemy miejskiego transportu zbiorowego, wartość bazowa oraz docelowa wskaźnika rezultatu <i>Liczba osób korzystających z komunikacji miejskiej</i> dla projektu „Budowa systemu integrującego transport publiczny Miasta Rzeszowa i okolic” zostały przyjęte na poziomie odpowiednio 52,58 mln osób/rok oraz 54,72 mln osób/rok.</p> <p>Wskaźnik jw. ma bezpośrednie przełożenie na wartość wskaźnika rezultatu <i>Przyrost ludności korzystającej z transportu zbiorowego</i>. Wartość wskaźnika <i>Przyrost...</i>, ustalona dla Działania wskazuje, iż przy określaniu jego poziomu należy brać pod uwagę liczbę podróży podróźnych</p>
--	--



	<p>korzystających z transportu.</p> <p>Przyjęcie ww. wartości wskaźnika <i>Liczba osób korzystających z komunikacji miejskiej</i> wynikało wprost z wielkości wskazanych przez Beneficjenta w dokumentacji aplikacyjnej i jest zgodne z przedstawionym opisem założeń, w oparciu o które dokonano jego oszacowania.</p> <p>Beneficjent został wezwany do przekazania informacji na temat sposobu pomiaru wartości wskaźnika obrazującego liczbę pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej w okresie realizacji i trwałości projektu.</p> <p>Pismem z dn. 25 marca 2013 r. Beneficjent poinformował, że sposób szacowania liczby pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej w Rzeszowie jest zgodny z tym, który zawarto we wniosku aplikacyjnym na stronach 42 i 43. Liczba ta jest ustalana w oparciu o podejście modelowania ruchu i powstała z przemnożenia liczby osób wykonujących podróże dla danego roku przez udział transportu zbiorowego w przewozach, uzyskany z modelu ruchu. Model ten opracowano na podstawie badań gospodarstw domowych oraz pomiarów ruchu, został skalibrowany dla danych z 2009 r. Model ten jest następnie stosowany odpowiednio dla poszczególnych lat, przy zmieniających się danych o ludności, zatrudnieniu i innych zmiennych, objaśniających ten model. Jest to podstawa do monitorowania liczby pasażerów w latach prognozy, ponieważ pomiar bezpośredni nie może pokazać liczby pasażerów w skali miasta. Założono przy tym, że czynnikiem kontrolnym modelu będzie prowadzenie pomiarów ruchu drogowego i pasażerów transportu publicznego na sieci transportowej, co będzie bazą dla ewentualnego skorygowania (kalibrowania) modelu. Liczba pasażerów jest końcowym elementem modelowania jako podsumowanie podróży wykonanych w całej sieci komunikacji miejskiej. Stąd też sposób pomiaru wskaźnika polega na oszacowaniu jego wartości w modelu skalibrowanym przeprowadzonymi badaniami, o których mowa powyżej.</p> <p>Beneficjent podkreślił także, iż tabor planowany do zakupu w projekcie będzie wyposażony będzie w bramki liczące (łącznie z systemem umożliwiającym analizę zarejestrowanych danych), zatem opomiarowana będzie ponad połowa floty przewozowej. Dodatkowym źródłem danych będą mogły być również dane z systemu E-Bilet. W związku z tym, mimo fundamentalnej zasady pomiaru wskaźnika tą samą metodą, jaką był szacowany, będzie również możliwy alternatywny pomiar przedmiotowego wskaźnika (wynik analizy statystycznej danych z systemów zliczania pasażerów i systemu E-Bilet).</p> <p>Wniosek o płatność końcową został złożony przez Beneficjenta w dn. 30 czerwca 2015 r. (zatwierdzony przez IP PO RPW w dn. 18 maja 2016 r.).</p> <p>W dn. 27 lipca 2015 r. Beneficjent złożył oświadczenie w zakresie wskaźników produktu i rezultatu, w którym zadeklarował osiągnięcie wskaźników rezultatu do dn. 30 czerwca 2016 r.</p>
--	--

		<p>Rok 2016, z uwagi na przesunięcie zakończenia realizacji projektu z 2014 r. na czerwiec 2015 r., był pierwszym pełnym rokiem eksploatacji projektu.</p> <p>Pismem z 29 marca 2017 r. Beneficjent przesłał do Instytucji Pośredniczącej „Raport z pomiaru wskaźników rezultatu projektu „Budowa systemu integrującego transport publiczny Miasta Rzeszowa i okolic” za 2016 r.” wraz z korektą wniosku o płatność końcową w związku z osiągnięciem docelowej wartości wskaźników rezultatu. Raport wskazuje osiągnięcie następujących wartości wskaźników rezultatu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Liczba osób korzystających z komunikacji miejskiej (osoby/rok) – 61 944 (112% planowanej wartości) Liczbę mieszkańców Rzeszowa przyjęto na podstawie statystyk Urzędu Miasta Rzeszowa wg danych na 31 grudnia 2016 r. Udział podróży odbywanych komunikacją miejską wyliczono w oparciu o wyniki badań gospodarstw domowych z IV kwartału 2016 r., przyjmując podróże odbywane autobusem miejskim w ogólnej liczbie podróży nie pieszych ankietowanych (33% z 187 712). - Przyrost ludności korzystającej z transportu zbiorowego (osoby/rok) – 8 664 (399,26% planowanej wartości) Przyrost ludności korzystającej z transportu zbiorowego obliczono jako różnicę pomiędzy liczbą osób, korzystających z komunikacji miejskiej w 2016 r., wyliczoną jw., i wskazaną w dokumentacji aplikacyjnej wartością bazową z 2011 r. – 53 280 osób. - Przyrost ludności korzystającej z transportu zbiorowego (mln podróży/rok) – 5,30 (247,66% planowanej wartości); Z modelu ruchu odczytano liczbę podróży wykonywanych transportem publicznym w godzinie szczytu – 21 988. Przeliczono ją na wartości roczne za pomocą przelicznika uwzględniającego udział godziny szczytu w dobie oraz dni w roku (11%, 300). Uzyskany wynik, po podzieleniu przez 1000, jest liczbą podróży wykonywanych transportem publicznym w 2016 r., tj. 57,88 mln podróży/rok. Przyrost ludności korzystającej z transportu zbiorowego obliczono jako różnicę pomiędzy liczbą podróży wykonywanych transportem publicznym w 2016 r. i liczbą podróży, wskazaną w dokumentacji aplikacyjnej jako bazowa z 2011 r., tj. 52,58 mln podróży/rok. Uzyskany przyrost jest 2,5krotnie wyższy od prognozowanego z uwagi na przyjęte ostrożne założenia prognoz ruchu i wyższą od prognozowanych wartości liczbę osób faktycznie korzystających z transportu publicznego. - Oszczędność czasu w przewozach pasażerskich (PLN/rok) – 42 109 412,28 (167,12% planowanej wartości). Do obliczenia wartości wskaźnika przyjęto wartości jednostkowe z modelu
--	--	--



finansowo – ekonomicznego, stanowiącego załącznik do wniosku o dofinansowanie:

- Jednostkowy koszt czasu podróży służbowych 62,26 PLN/h,
- Udział podróży służbowych – autobusy 5%,
- Udział podróży służbowych – samochody 10%,
- Jednostkowy koszt czasu dojazdu do pracy 29,77 PLN/h,
- Udział dojazdów do pracy – autobusy i samochody 36%,
- Jednostkowy koszt czasu pozostałych podróży 24,95 PLN/h,
- Udział pozostałych podróży – autobusy 59%,
- Udział pozostałych podróży – samochody 54%.

Czas podróży w transporcie indywidualnym i zbiorowym w wariancie bazowym W0 przyjęto wg modelu finansowo – ekonomicznego, jw., a w wariancie wybranym do realizacji W3 obliczono w oparciu o czas podróży w autobusach i samochodach odczytany ze zaktualizowanego modelu ruchu, który przeliczono z wartości godzinowych na roczne.

Na podstawie powyższych wartości wyliczono różnicę w czasie podróży w W0 i W3, którą zmonetyzowano w oparciu o jednostkowe koszty czasu i udział poszczególnych motywacji podróży, uzyskując oszczędność czasu na poziomie 42 109 412,28 PLN.

Następnie, pismem z dn. 19 lipca 2017 r. Beneficjent poinformował, iż dokonał aktualizacji wartości wskaźników rezultatu, zawartych we wniosku o płatność końcową projektu, tj.:

- Liczba osób korzystających z komunikacji miejskiej (osoby/rok) – 57 880 000 (stopień realizacji wskaźnika: 247,66%);
- Przyrost ludności korzystającej z transportu zbiorowego (osoby/rok) – 8 664 (stopień realizacji wskaźnika: 399,26%);
- Przyrost ludności korzystającej z transportu zbiorowego (mln podróży/rok) – 5,3 (stopień realizacji wskaźnika: 247,66%);
- Przewidywana całkowita liczba bezpośrednio utworzonych nowych etatów (EPC) (szt.) – 8 (stopień realizacji wskaźnika: 100%);
- Oszczędność czasu w przewozach pasażerskich (PLN/rok) – 42 109 412,28 (stopień realizacji wskaźnika: 167,12%).

Pismem z dn. 6 września 2017 r. Beneficjent zwrócił się z prośbą o wyrażenie zgody na zastosowanie równoważnej metody pomiaru wartości wskaźników w stosunku do metodologii zapisanej w dokumentacji aplikacyjnej. Beneficjent we wniosku o dofinansowanie jako podstawę wyliczenia wskaźnika w kolejnych latach po zakończeniu realizacji projektu przyjął metodę opierającą się na przeprowadzeniu badań w gospodarstwach domowych. Metoda ta, w ujęciu statystycznym, pozwala na wyliczenie wartości niezbędnych do wskazania liczby podróży, które miały miejsce w danym roku. Zamiast ww. metody statystycznej Beneficjent zaproponował system bramkowy, zliczający pasażerów w autobusach. Zakupione w ramach projektu autobusy wyposażone są w bramki zliczające, a dzięki ich wykorzystaniu przy zastosowaniu specjalistycznego oprogramowania,

Beneficjent zadeklarował bardziej reprezentatywny sposób określenia liczby osób rzeczywiście korzystających z komunikacji publicznej. Wykorzystanie oprogramowania pozwala na otrzymanie danych prezentujących wyniki z możliwością wykazania szczegółowej analityki. Istotnym czynnikiem dla Beneficjenta jest także ograniczenie kosztów monitorowania wskaźników. Wyliczenia, przeprowadzone nową metodą (przy wykorzystaniu bramek zliczających), prezentują wartości porównywalne do prezentowanych w Raporcie z pomiaru wskaźników rezultatu projektu, przesłanym pismem z 29 marca 2017 r.

Badanie wskaźników rezultatu:

- Liczba osób korzystających z komunikacji miejskiej,
 - Przyrost ludności korzystającej z transportu zbiorowego (osoby/rok),
 - Przyrost ludności korzystającej z transportu zbiorowego (mln podróży/rok)
- przeprowadzono w październiku 2016 r. poprzez system zliczania pasażerów (bramki liczące, zamontowane w autobusach komunikacji miejskiej w Rzeszowie). W związku z tym, że nie wszystkie autobusy obsługiwane przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Rzeszów Sp. z o.o. są wyposażone w system zliczania pasażerów, Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie sporządził i wyznaczył harmonogram kursowania autobusów wyposażonych w bramki liczące dla danych linii w poszczególnych tygodniach października 2016 r.

	Okres badania liczby pasażerów	Nr linii
A	01-07 października 2016 r.	3, 8, 9, 12, 16, 19, 31, 32, 36, 40, 41, 42, 49.
B	10-16 października 2016 r.	0B, 10, 14, 15, 17, 20, 28, 29, 35, 37, 38, 53, 54, N1, N3.
C	17-23 października 2016 r.	1, 4, 6, 7, 13, 18, 22, 24, 30, 33, 44, 46, 59.
D	24-30 października 2016 r.	0A, 2, 5, 11, 21, 25, 26, 27, 34, 39, 43, 51, 52, N2.

Informacje (baza danych) z bramek liczących w zakresie liczby pasażerów, gromadzone są w programie Municom. Aby wykorzystać dane, wybrano okres mieszczący się w ww. harmonogramie jazdy autobusów z bramkami liczącymi (poniedziałek – piątek, tj. najbardziej miarodajny czas, kiedy pasażerowie udają się do domu, pracy, szkoły/uczelni, etc.), następnie wybrano numery linii autobusowych.

Po otrzymaniu liczby pasażerów w tych okresach pięciodniowych, wartości podzielono przez 5, aby uzyskać średniodzienną liczbę pasażerów dla danego okresu. Liczby pasażerów z poszczególnych okresów zsumowano i tak uzyskano średniodzienną liczbę pasażerów.

W celu obliczenia liczby osób korzystających z komunikacji miejskiej, wykorzystano źródła podróży wg motywacji, zaczerpnięte z *Raportu z badań przeprowadzonych w celu aktualizacji modelu ruchu dla miasta*

Rzeszowa, Wywiady w gospodarstwach domowych, Rzeszów 2016 r.

Beneficjent podzielił źródła podróży wg motywacji jak niżej:

Źródła podróży	Liczba wskazań	% wskazań
D – dom	5 785	49,79
P – praca	2 083	17,92
N – nauka	885	7,61
Z – zakupy drobne	951	8,18
CH – zakupy Centrum Handlowe	249	2,14
L – lekarz	488	4,20
R – rozrywka/wypoczynek	430	3,70
SL – cele służbowe	63	0,54
PH – przedstawiciel handlowy/praca z samochodem	2	0,02
PP – podwiezienie pasażera	104	0,89
I – inne	582	5,01
RAZEM	11 622	100

W dalszej części obliczeń założono, iż pasażerowie motywowani dojazdem do domu, pracy, miejsca nauki, dokonywania zakupów, etc. do motywacji „podwiezienie pasażera” włącznie, odbywają przejazd tam i z powrotem. Dla motywacji „inne” przyjęto jednorazową podróż.

W wyniku ww. obliczeń otrzymano **58 129** osób korzystających z komunikacji miejskiej.

Przyrost ludności korzystającej z transportu zbiorowego obliczono jako różnicę pomiędzy liczbą osób korzystających z komunikacji miejskiej w 2016 r. a wartością bazową z 2011 r.:

$$58\ 129 - 53\ 280 = 4\ 849.$$

Z programu Municom zaczerpnięto wyniki z pomiaru liczby pasażerów, przeprowadzonego w terminie 1-30 października 2016 r. w szczycie popołudniowym. Pod uwagę wzięto liczbę pasażerów w dni robocze (poniedziałek – piątek) w godzinach 14:00 – 16:00. Zgodnie z *Raportem z badań przeprowadzonych w celu aktualizacji modelu ruchu dla miasta Rzeszowa, Napelnienia w komunikacji zbiorowej Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Rzeszowie Spółka z o.o.* w wybranych godzinach, obok szczytu porannego, podróżuje najwięcej osób.

Po otrzymaniu liczby pasażerów (w okresach pięciodniowych), podzielono wartości przez 5, aby otrzymać średniodzienną liczbę pasażerów. Wartości z poszczególnych okresów zsumowano, dzięki czemu uzyskano średniodzienną liczbę pasażerów w szczycie popołudniowym 21 588 podróży/godz. szczytu.

Liczbę podróży wykonywanych transportem publicznym w szczycie popołudniowym przeliczono na wartości roczne za pomocą przelicznika uwzględniającego udział godziny szczytu w dobie oraz dni w roku (2,6322).



	<p>Uzyskany wynik, po podzieleniu przez 1000, jest liczbą podróży wykonywanych transportem publicznym w 2016 r. Beneficjent podał wartość 56,82 mln podróży/rok za 2016 r. Jako Przyrost ludności korzystającej z transportu zbiorowego (mln podróży/rok) Beneficjent podał: 56,82 mln podróży/rok za 2016 r. – wartość bazowa z 2011 r. 52,58 mln podróży/rok = 4,24 mln podróży/rok.</p> <p>Pismem z dn. 23 listopada 2017 r. IP PO RPW poinformowała Beneficjenta, iż zastosowanie równoważnej metody pomiaru wskaźników rezultatu jest dopuszczalne. Zaproponowana metoda opiera się na bezpośrednich pomiarach, pochodzących z systemów zliczających pasażerów, co powinno zapewnić dużą dokładność i wiarygodność danych źródłowych. Jednocześnie, zgodnie z zaprezentowaną metodologią, w celu określenia wskaźników rezultatu w skali roku kalendarzowego zastosowano przeliczniki, których wartości i uzasadnienia wielkości nie przedstawiono, co uniemożliwia potwierdzenie prawidłowości zastosowanego algorytmu. Beneficjent został także poinformowany, że weryfikacja wartości wskaźników rezultatu będzie przedmiotem kontroli trwałości Projektu.</p> <p>Podczas przeprowadzonej kontroli trwałości Beneficjent przedstawił wydruki z systemu, wskazujące na następujące wartości: Liczba pasażerów A (03-07 października 2016 r.) = 144 948 Liczba pasażerów B (10-14 października 2016 r.) = 119 915 Liczba pasażerów C (17-21 października 2016 r.) = 156 400 Liczba pasażerów D (24-28 października 2016 r.) = 132 295.</p> $144\ 948 + 119\ 915 + 156\ 400 + 132\ 295 = 553\ 558$ $553\ 558 / 5 \text{ dni} = 110\ 711,6$ <p>Średniodzienna liczba pasażerów = 110 712</p> <p>Pismem FP.042.1.21.2011 z dn. 10 lipca 2018 r. Beneficjent dostarczył wydruki z systemu, dotyczące liczby pasażerów w godzinach szczytu (14:00 – 16:00) w ww. okresach: Liczba pasażerów A (03-07 października 2016 r.) = 30 231 Liczba pasażerów B (10-14 października 2016 r.) = 24 455 Liczba pasażerów C (17-21 października 2016 r.) = 29 782 Liczba pasażerów D (24-28 października 2016 r.) = 23 473.</p> <p>Pismem znak FP.042.1.20.2011 z dn. 29 maja br. Beneficjent przekazał <i>Oświadczenie w zakresie osiągnięcia wskaźników produktu i rezultatu</i>, w którym podaje, że aktualna wartość wskaźników rezultatu wynosi: - Liczba osób korzystających z komunikacji miejskiej: 58 580 osób/rok; - Przyrost ludności korzystającej z transportu zbiorowego: 5 300 osób/rok; - Przyrost ludności korzystającej z transportu zbiorowego: 4,92 mln podróży/rok;</p>
--	---



- Oszczędność czasu w przewozach pasażerskich: 56 663 260,00 PLN/rok;
- Przewidywana całkowita liczba bezpośrednio utworzonych nowych etatów (EPC) wartość osiągnięta na koniec 2017 r.: 9.

Poniżej informacja od Beneficjenta o etatach powstałych w wyniku realizacji Projektu:

Lp.	stanowisko	okres zatrudnienia	jednostka
1.	Operator Systemu Obszarowego Sterowania Ruchem Drogowym – pełny etat	01.03.2015 – obecnie*	MZD**
2.	Referent w dziale IT – pełny etat	04.05.2015 – obecnie*	MZD**
3.	Podinspektor w Dziale Sterowania – pełny etat	01.05.2017 – obecnie*	MZD
4.	Starszy Informatyk – pełny etat	02.08.2011 – obecnie*	Urząd Miasta Rzeszowa
5.	Inspektor w Dziale Organizacji Przewozów – pełny etat	20.07.2012 – obecnie*	ZTM**
6.	Inspektor w Dziale Finansowo - Księgowym – pełny etat	01.01.2013*** – obecnie*	ZTM**
7.	Inspektor w Dziale Organizacji Przewozów – pełny etat	17.11.2015 – obecnie*	ZTM**
8.	Inspektor w Dziale Inteligentnych Systemów Transportowych – pełny etat	17.11.2015 – obecnie*	ZTM**
9.	Inspektor w Dziale Inteligentnych Systemów Transportowych – pełny etat	02.01.2017 – obecnie*	ZTM**

* nie znajduje się w okresie wypowiedzenia

** MZD – Miejski Zarząd Dróg w Rzeszowie

ZTM – Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie

*** W Oświadczeniu w zakresie osiągnięcia wskaźników produktu i rezultatu podano datę zawarcia umowy 21.12.2012 r., a nie rozpoczęcia pracy 1.01.2013 r.

Mając na uwadze, że przedsięwzięcie pn. „Budowa systemu integrującego transport publiczny Miasta Rzeszowa i okolic” składa się z wielu zadań, których zakończenie przypadło w okresie wcześniejszym niż zakończenie realizacji projektu, zgodnie z Umową o dofinansowanie, koniecznym było podjęcie działań mających na celu wcześniejsze zatrudnienie części osób, co umożliwiło ich przeszkolenie w ramach projektu i zapewniło prawidłową eksploatację.

W ww. piśmie Beneficjent wskazuje, że z uwagi na specyfikę projektu oraz potrzebę zatrudnienia wysoko wykwalifikowanej kadry pracowniczej, wielokrotnie przeprowadzał konkursy na stanowiska, gdyż oferty kandydatów ubiegających się o pracę nie spełniały pożądanych wymagań.

W ramach funkcjonowania Systemu Obszarowego Sterowania Ruchem Drogowym pierwszy ogłoszony konkurs miał miejsce 14 września 2016 r., jednak poziom wiedzy merytorycznej oraz znajomość zagadnień



związanych ze stanowiskiem nie gwarantowały prawidłowego realizowania zadań. W związku z powyższym, ogłoszono kolejne konkursy (10 listopada 2016 r., 16 stycznia 2017 r., 31 stycznia 2017 r., 14 marca 2017 r.). Dopiero w wyniku ostatniego z nich wybrana została osoba, która rozpoczęła pracę od dnia 1 maja 2017 r.

Beneficjent zadeklarował, że żadna z osób na ww. etatach nie znajduje się obecnie w okresie wypowiedzenia, a Beneficjent nie planuje działań mających na celu ograniczenie zatrudnienia.

Przedstawione przez Beneficjenta dokumenty potwierdzają, iż zatrudnione osoby wykonują czynności związane z funkcjonowaniem działań projektowych, zrealizowanych w ramach Projektu.

11. Wypełnianie obowiązków w zakresie informacji i promocji

Na podstawie wizyty w terenie Zespół kontrolujący stwierdził poprawne oznakowanie projektu zgodnie z obowiązującymi *Zasadami promocji projektów dla Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007 – 2013*.

Tablice pamiątkowe

Tablice pamiątkowe zostały zamontowane w trwały sposób w widocznych miejscach realizacji projektu.

Oznakowanie siedziby Beneficjenta

Siedzibę oraz pozostałe miejsca, w których był realizowany projekt oznakowano tablicami zawierającymi dane dot. tytułu projektu, nazwy programu, osi priorytetowej oraz działania, informacja o współfinansowaniu projektu ze środków Unii Europejskiej, a także logotypy PO RPW oraz emblemat Unii Europejskiej.

Strona internetowa

Beneficjent promuje Projekt za pośrednictwem strony internetowej www.transport.erzeszow.pl.

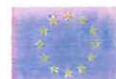
Oznakowanie zakupionego w ramach projektu taboru i wyposażenia

Autobusy oznakowano na zewnątrz poprzez naklejenie informacji o współfinansowaniu z PO RPW, w tylnej części pojazdu. Kasowniki oznakowano poprzez wyświetlanie na ekranie logotypów PO RPW oraz emblematu Unii Europejskiej.

Sprzęt zainstalowany w ramach RIST jest oznaczony naklejkami (komputery, serwery, drukarki, tablice systemu informacji przystankowej, itp.).

Cały tabor oraz nabyte w ramach projektu wyposażenie są oznakowane w sposób prawidłowy z zachowaniem zasad widoczności i czytelności.

Zakupiony w ramach projektu Mobilny Punkt Informacyjny (MPI) jest



		wykorzystywany podczas różnego rodzaju wydarzeń, dotyczących promocji szeroko rozumianego transportu publicznego. W trakcie kontroli sprawdzono oznakowanie korespondencji i dokumentacji w siedzibie Beneficjenta oraz jednostek zaangażowanych w realizację Projektu.
12.	Stwierdzone nieprawidłowości /uchybienia	Nie stwierdzono nieprawidłowości / uchybień.
13.	Wnioski z przeprowadzonej kontroli	Nie stwierdzono naruszenia trwałości Projektu.
14.	Uwagi do wyjaśnień podmiotu kontrolowanego	<p>Wstępna Informacja Pokontrolna nr IP/DPI/16/2018 została przekazana Beneficjentowi pismem DPI-15.6-512-2/12-BoSz(1634) z dn. 27 czerwca 2018 r.</p> <p>1) Beneficjent pismem znak FP.042.1.21.2011 z dn. 10 lipca 2018 r. przesłał do Instytucji Pośredniczącej uzupełnienia i wyjaśnienia w zakresie wskaźników rezultatu. Na podstawie przekazanej dokumentacji zweryfikowano osiągnięcie wskaźników za 2016 r.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Liczba osób korzystających z komunikacji miejskiej: 56,82 mln podróży/rok - Liczba osób korzystających z komunikacji miejskiej: 58 129 osób/rok - Przyrost ludności korzystającej z transportu zbiorowego: 4 849 osób/rok - Przyrost ludności korzystającej z transportu zbiorowego: 4,24 mln podróży/rok - Oszczędność czasu w przewozach pasażerskich: 42 109 412,28 PLN/Rok <p>Zespół kontrolujący przyjmuje przedstawione wyjaśnienia i odstępuje od formułowania uchybień w tym zakresie.</p> <p>2) W dn. 26 lipca 2018 r. Beneficjent przekazał skorygowane <i>Oświadczenie w zakresie osiągnięcia wskaźników produktu i rezultatu</i> za rok 2017, wraz z wydrukami z systemu, wskazującymi liczbę pasażerów w dniach 2-27 października 2017 r. (w tym w godzinach szczytu popołudniowego 14:00 – 16:00). Na podstawie przekazanej dokumentacji zweryfikowano osiągnięcie wskaźników za 2017 r.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Liczba osób korzystających z komunikacji miejskiej: 57,5 mln podróży/rok - Liczba osób korzystających z komunikacji miejskiej: 58 580 osób/rok - Przyrost ludności korzystającej z transportu zbiorowego: 5 300 osób/rok



	<p>- Przyrost ludności korzystającej z transportu zbiorowego: 4,92 mln podróży/rok</p> <p>- Oszczędność czasu w przewozach pasażerskich: 56 663 260,00 PLN/Rok</p> <p>Zespół kontrolujący przyjmuje przedstawione wyjaśnienia i odstępuje od formułowania uchybień w tym zakresie.</p> <p>3) Wskaźniki horyzontalne: R100 Przewidywana całkowita liczba bezpośrednio utworzonych nowych etatów (EPC) - 9</p> <p>Pismem z dn. 10 lipca br. oraz w <i>Oświadczeniach w zakresie osiągnięcia wskaźników produktu i rezultatu</i> z dn. 29 maja oraz 10 i 26 lipca 2018 r. Beneficjent stwierdza, iż do czynności związanych z działalnością operacyjną projektu zatrudnionych zostało 9 osób i żadna z nich nie znajduje się w okresie wypowiedzenia, nie jest też planowana redukcja etatów.</p> <p>Umowa nr POPW.03.01.00-18-002/11-00 o dofinansowanie Projektu „Budowa systemu integrującego transport publiczny miasta Rzeszowa i okolic” została zawarta 30 lipca 2012 r. §7 Umowy o dofinansowanie wskazuje 9 września 2011 r. jako termin rozpoczęcia realizacji Projektu.</p> <p>Beneficjent jako realizację wartości ww. wskaźnika wskazał m.in. stanowisko pracy utworzone przed tą datą (umowa z dn. 29 lipca 2011 r. na czas nieokreślony od 2 sierpnia 2011 r.) oraz po okresie 12 miesięcy od złożenia wniosku o płatność końcową – 30 czerwca 2015 r. (umowy z 2 stycznia 2017 r. i 1 maja 2017 r.).</p> <p>a) Umowa o pracę z 29 lipca 2011 r.</p> <p>- starszy informatyk (Urząd Miasta Rzeszowa)</p> <p>Beneficjent wskazał, że z uwagi na fakt, iż przedmiotowe przedsięwzięcie zostało ujęte na Liście projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej na lata 2007 – 2013, rozpoczął działania związane z przygotowaniem i realizacją projektu jeszcze przed podpisaniem umowy o dofinansowanie. Mając na względzie specyfikę, charakter oraz zakres przedsięwzięcia (szczególnie inteligentne systemy transportowe) było koniecznością, aby już na etapie przygotowania dokumentacji projektowej dysponować wysoko wykwalifikowanym personelem, który zapewniłby odpowiednią wiedzę oraz jakość wykonywanych prac. Dlatego Beneficjent podjął ryzyko zatrudnienia osoby przede wszystkim do prac związanych z opracowaniem dokumentacji dotyczącej planowania radiowego, które stanowi jedno z głównych i kluczowych elementów funkcjonowania Rzeszowskiego Inteligentnego Systemu Transportowego. Biorąc pod uwagę zaplanowane na etapie przygotowania projektu rozwiązania techniczne RISTu, wcześniejsze zatrudnienie tej osoby umożliwiło Beneficjentowi prawidłowy nadzór nad</p>
--	--



	<p>realizacją strategicznej części projektu, a w konsekwencji zapewnia prawidłową jego eksploatację.</p> <p>b) Umowy o pracę z 2.01.2017 r. i 1.05.2017 r.</p> <p>- inspektor w Dziale Inteligentnych Systemów Transportowych (Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie) i podinspektor w Dziale Sterowania (Miejski Zarząd Dróg w Rzeszowie)</p> <p>Beneficjent podtrzymuje, iż z przyczyn nieleżących po jego stronie, rozstrzygnięcie naboru pracowników miało miejsce dopiero po wielokrotnym ogłoszeniu konkursu na stanowisko pracy. Przykładowo, na stanowisko pracy do obsługi Systemu Obszarowego Sterowania Ruchem Drogowym aż pięciokrotnie ogłaszano konkurs na stanowisko i dopiero w wyniku ostatniego z nich została wybrana osoba, z którą podpisano umowę o pracę. Beneficjent podkreśla, że gdyby nie podjął się realizacji projektu, nie zostałyby utworzone żadne z wykazanych w ww. <i>Oświadczeniu...</i> miejsc pracy.</p> <p>Zespół kontrolujący przyjmuje przedstawione wyjaśnienia i odstępuje od formułowania uchybień w tym zakresie.</p> <p>Niniejsza Informacja Pokontrolna nr IP/DPI/16.1/2018 jest ostateczną wersją Informacji Pokontrolnej przekazanej Beneficjentowi.</p> <p>W sytuacji odmowy jej podpisania, Beneficjent zobowiązany jest do odesłania 1 egzemplarza Informacji do Instytucji Pośredniczącej z podaniem powodu odmowy.</p>
--	---

Informację pokontrolną sporządzono w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, po jednym dla jednostki kontrolującej i jednostki kontrolowanej.

Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości
01.08.2018 *Monika Łyk*
Monika Łyk
Kierownik
Sekcja Projektów Komunikacyjnych
Departament Projektów Infrastrukturalnych

Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości
Barbara Schmidt
Barbara Schmidt
Starszy Specjalista
Sekcja Projektów Komunikacyjnych
Departament Projektów Infrastrukturalnych

(Data i podpisy zespołu kontrolującego, w tym kierownika zespołu kontrolującego)

.....
Data i podpis eksperta (w przypadku uczestnictwa w kontroli)

**PREZYDENT
MIASTA RZESZOWA**

07.08.2018

dr h.c. Tadeusz Ferenc

Data i podpis osoby upoważnionej w jednostce kontrolowanej



**ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

