

NAJVYŠŠÍ KONTROLNÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Číslo poverenia: 468/01
Zo dňa: 19.06.2013

Počet výtlačkov: 2
Výtlačok číslo: 1
Počet strán: 17
Počet príloh: 0



PROTOKOL

**o výsledku kontroly
hospodárnosti, efektívnosti a účinnosti použitia verejných prostriedkov a majetku
subjektov územnej samosprávy pri správe, údržbe a obnove miestnych komunikácií**

Mesto Medzev

Košice december 2013

Zhrnutie

Kontrola hospodárnosti, efektívnosti a účinnosti použitia verejných prostriedkov a majetku subjektov územnej samosprávy pri správe, údržbe a obnove miestnych komunikácií vychádzala zo schváleného strategického zámeru kontrolnej činnosti Najvyššieho kontrolného úradu Slovenskej republiky na roky 2012-2014, kde nosnou oblasťou kontrolnej činnosti je efektívna verejná správa a v rámci nej samospráva – spokojný občan. Na rozdiel od kontroly súladu, ktorej výsledkom sú spravidla kontrolné zistenia súvisiace s porušením všeobecne záväzných právnych predpisov, sa kontrola výkonnosti zamerala na dosahovanie efektívnosti a účinnosti programov obcí a miest v oblasti miestnych komunikácií, s ohľadom na hospodárnosť a porovnanie zvolených ukazovateľov na vybrané štandardy.

Kontrolou bolo zistené, že mesto Medzev malo v rámci zostavených programových rozpočtov na jednotlivé roky zadaný program zameraný na oblasť miestnych komunikácií. Program obsahoval zábery, ciele a konkrétne aktivity, ktoré obec plánovala v tejto oblasti realizovať. Plánovanie výšky finančných prostriedkov na ich realizáciu bolo vo väčšine prípadov bolo reálne a pri väčšine aktivít predpokladalo financovanie z vlastných zdrojov rozpočtu. Niektoré aktivity zapracované v Programe hospodárskeho a sociálneho rozvoja sa nepodarilo splniť. Jednalo sa o rozsiahlejšie aktivity, ktoré predpokladali spolufinancovanie zo zdrojov európskej únie. Práve z dôvodu neschválenia projektov resp. nutnosti vypustenia časti projektu neboli niektoré aktivity vôbec realizované. Nebolo zabezpečené monitorovanie a hodnotenie aktivít vo vzťahu k plneniu stanovených cieľov a vytýčených zámerov. Mesto taktiež nezabezpečilo zapracovanie merateľných ukazovateľov do týchto dokumentov.

V preverovanom období bola správa miestnych komunikácií financovaná jednak z vlastných zdrojov a tiež spolufinancovaním zo zdrojov štátneho rozpočtu SR a európskej únie. Jednalo sa o projekt regenerácie centrálnej časti mesta na ktorý bola v roku 2012 vynaložená suma 629 164,00 eur z prostriedkov európskej únie. Z pohľadu vynakladaných výdavkov na miestne komunikácie k celkovým výdavkom rozpočtu bol v rokoch 2011 a 2012 zaznamenaný oproti roku 2010 výrazný nárast, čo ovplyvnila realizácia vyššie uvedeného projektu.

Zimná a letná údržba spočívala najmä v čistení ciest a chodníkov, odhŕňaní snehu, posype, v kosení, pravidelnom zametaní. Tieto práce obec zabezpečovala prostredníctvom aktívnych pracovníkov formou menších obecných služieb. Opravy boli zabezpečované dodávateľsky spôsobom.

**Protokol
o výsledku kontroly**

Podľa poverenia predsedu NKÚ SR č. 468/01 z 19.06.2013 vykonali:

Ing. Miroslav Ferko, vedúci kontrolnej skupiny
Ing. Tomáš Tokár, člen kontrolnej skupiny
Ing. Ivan Valent, člen kontrolnej skupiny

kontrolnú akciu: Kontrola hospodárnosti, efektívnosti a účinnosti použitia verejných prostriedkov a majetku subjektov územnej samosprávy pri správe, údržbe a obnove miestnych komunikácií (ďalej len „MK“), ktorej účelom bolo: Zistiť a zhodnotiť stav dodržiavania hospodárnosti, efektívnosti a účinnosti pri využívaní verejných prostriedkov a majetku územnej samosprávy v oblasti správy, údržby a obnovy MK.

Kontrola bola vykonaná v čase od 08. 07. 2013 do 11. 11. 2013 v

Mesto Medzev, Štóska 6, 044 25 Medzev, IČO 00324442 (ďalej len „mesto“)

za kontrolované obdobie: roky 2010 - 2012 a súvisiace obdobie.

Predmetom kontroly bolo:

- preverenie hospodárnosti správy, údržby a obnovy MK,
- preverenie efektívnosti správy, údržby a obnovy MK,
- preverenie účinnosti správy, údržby a obnovy MK.

Počas výkonu kontroly bolo zistené:

Mesto ako subjekt územnej samosprávy je právnickou osobou, ktorá samostatne hospodári s vlastnými finančnými prostriedkami a vlastným majetkom podľa všeobecne záväzných právnych predpisov. Samosprávu mesta vykonávajú obyvatelia mesta prostredníctvom verejných zhromaždení obyvateľov mesta, hlasovaním obyvateľov mesta a najmä prostredníctvom volených zástupcov mestského zastupiteľstva a primátora.

Podľa platnej legislatívy MK sú všeobecne prístupné a užívané ulice, parkoviská vo vlastníctve obcí a verejné priestranstvá, ktoré slúžia miestnej doprave a sú zaradené do siete MK. Pre účely kontroly sa pod MK rozumejú komunikácie na území mesta, ktorých majetkovú správu zabezpečuje mesto, vrátane chodníkov, námestí, parkovísk a cestných telies, ktoré sú v správe mesta bez ohľadu na to, kto ich reálne využíva.

Pod správou MK sa vo všeobecnosti rozumie spôsob riadenia údržby, obnovy a výstavby MK. Údržba MK je súbor činností, ktorými sa cesty udržuujú v prevádzkyschopnom stave za všetkých poveternostných podmienok. Údržbou sa odstraňujú alebo zmierňujú predovšetkým závady v zjazdnosti a jej úlohou je zachovať projektom stanovené parametre MK a odstránením porúch prinavrátiť cestám pôvodné funkčné vlastnosti. Údržba a opravy MK sú zamerané len na premenné parametre, tzn. na charakteristiky, ktoré možno opravami a údržbou zlepšovať. Nepremenné parametre, tzn. geometrické charakteristiky (napr. výškové a smerové vedenie, šírka vozovky ...), môžu byť

zlepšované len v rámci rekonštrukcií ciest. Opravami sa odstraňuje čiastočné fyzické opotrebenie alebo poškodenie MK za účelom jej uvedenia do predchádzajúceho alebo prevádzkyschopného stavu. Opravou sa MK uvedie do pôvodného stavu, v akom sa nachádzala v čase jej obstarania, zamedzuje sa vzniku jej ďalšieho poškodenia, zabezpečuje sa plynulosť a bezpečnosť premávky a to i napriek zabudovaniu kvalitatívne nových prvkov, ktoré však neovplyvňujú výkonnosť a spôsob využitia MK.

Účelom kontroly bolo zistiť a zhodnotiť stav dodržiavania hospodárnosti, efektívnosti a účinnosti pri využívaní verejných prostriedkov a majetku územnej samosprávy v oblasti správy, údržby a obnovy MK. Cieľom kontroly bolo preveriť procesy v meste, súvisiace s MK a poukázaním na prípadné rezervy v plánovacích, rozpočtových, riadiacich a iných procesoch subjektov samosprávy zlepšiť manažérske riadenie týchto subjektov a tým napomôcť čerpať verejné zdroje hospodárnejšie, efektívnejšie a účinnejšie.

Pri kontrole bola preverovaná najmä úroveň dosahovania vytýčených cieľov a zámerov mesta v oblasti MK, t.j. účinnosť vo väzbe na strategické materiály, ktorými boli programový rozpočet a plán hospodárskeho a sociálneho rozvoja (ďalej len „PHSR“), ako aj iné strategické materiály, napr. Dopravná politika SR do roku 2015 a z nej vyplývajúce odporúčania. Ďalej bola preverená úroveň efektívnosti, t.j. aplikácia princípov a postupov najlepšej praxe pri správe, údržbe a obnove MK a úroveň hospodárnosti najmä v nadväznosti na vybrané otázky verejného obstarávania, na úrovni rozpočtového procesu a zdrojov krytia komunálnych služieb.

Pri kontrole sme použili metódu preskúmania relevantných dokladov (zmluvy, účtovné doklady, rozpočty, strategické dokumenty, uznesenia mestského zastupiteľstva a pod.), rozhovory s manažmentom mesta, dotazníky. Zistené údaje sme analyzovali horizontálne aj vertikálne, zrealizovali sme výpočet pomerových ukazovateľov a preverili sme aj logický rámec jednotlivých programov, t.j. vykonali sme analýzu súvislostí, zámerov, cieľov, merateľných ukazovateľov a stratégie programov mesta.

Kontrolná skupina vykonávala svoju činnosť v súlade so zákonom č. 39/1993 Z. z. o Najvyššom kontrolnom úrade SR v znení neskorších predpisov. Kontrola bola vykonaná v súlade s Európskymi vykonávacími štandardami pre kontrolné štandardy INTOSAI.

Hospodárnosť pri správe, údržbe a obnove miestnych komunikácií

Mesto v rámci starostlivosti o MK vykonávalo zimnú údržbu, letnú údržbu, rekonštrukcie a opravy MK. Letná a zimná údržba bola vykonávaná Mestským podnikom služieb (príspevkovou organizáciou mesta ďalej len „MsPS“). Zimná údržba spočívala najmä v odhŕňaní snehu, zabezpečení posypu a čistení chodníkov. Letná údržba spočívala v pravidelnom zametaní chodníkov a ciest. Opravy a rekonštrukcie komunikácií boli zabezpečované dodávateľsky na základe výsledkov verejného obstarávania. Ostatné činnosti spojené s opravou, údržbou, obnovou, výstavbou, resp. rekonštrukciou MK boli zabezpečované mestom prostredníctvom externých dodávateľov.

Mesto spravovalo v rámci MK cesty v dĺžke 45 km, chodníky v dĺžke 8,4 km, päť autobusových zastávok so zastavanou plochou 892 m², 12 parkovísk o rozlohe 1 910 m² a 23 mostných objektov. Všetky tieto objekty si vyžadovali celoročnú údržbu.

Počas kontrolovaného obdobia rokov 2010 – 2012 mesto rozpočtovalo výdavky na MK v programe 6. Komunikácie. V rámci tohto programu boli vytvorené tri podprogramy.

Podprogram 6.1 - Údržba MK, v rámci ktorého boli rozpočtované výdavky na opravu a údržbu MK, ktoré boli zabezpečované dodávateľským spôsobom. Cieľom tohto podprogramu bolo zabezpečiť opravu MK.

V rámci podprogramu 6.2 - Výstavba komunikácií, zámerom mesta bola výstavba a zlepšenie siete MK. Cieľom podprogramu bolo zahájenie realizácie projektu Regenerácie centrálnej zóny mesta.

V rámci podprogramu 6.3 - Správa MK, bolo zámerom mesta celoročne spravovať a udržiavať MK a chodníky. Cieľom podprogramu bolo zabezpečiť zjazdnosť MK na území mesta.

Financovanie správy a údržby MK v roku 2010 mesto zabezpečovalo výlučne z vlastných zdrojov, keď na program 6. – Komunikácie bol schválený rozpočet v sume 69 797,00 eur. V priebehu roka na základe rozpočtových opatrení došlo k navýšeniu rozpočtu na sumu 118 325,00 eur. Čerpanie výdavkov predstavovalo 86 900,00 eur.

V roku 2011 mesto schválilo na program 6. – Komunikácie, celkom 97 047,00 eur z vlastných zdrojov, čo predstavovalo nárast schváleného rozpočtu na MK oproti roku 2010 o 39 %. V priebehu roka došlo k navýšeniu rozpočtu na sumu 735 822,00 eur a to predovšetkým v podprograme 6.2 - Výstavba komunikácií, kde došlo k zvýšeniu rozpočtu o sumu 647 939,00 eur. Úprava sa týkala realizácie projektu rozpočtovaného v prvku 6.2.1 - Regenerácia centrálnej zóny. Predmetom projektu bola regenerácia centrálnej časti mesta. Na spolufinancovaní tohto projektu sa podieľal Európsky fond regionálneho rozvoja, ktorý prostredníctvom Ministerstva výstavby a regionálneho rozvoja SR sa zaviazal spolufinancovať projekt v sume 603 567,52 eur, čo predstavovalo 95 % oprávnených výdavkov podľa zmluvy a dodatku č. 1 zo 16.12.2010. V rámci projektu Regenerácia centrálnej zóny tak došlo k navýšeniu rozpočtu zo sumy 32 000,00 eur na 679 939,00 eur. Jednalo sa o spolufinancovanie z prostriedkov európskej únie (ďalej len „EÚ“) a štátneho rozpočtu SR v sume 640 823,00 eur.

Celkové čerpanie prostriedkov za program 6. - Komunikácie bolo v sume 65 561,00 eur, čo predstavovalo len 8,91 % upraveného rozpočtu výdavkov programu komunikácie. Vzhľadom na to, že počas roka 2011 mesto nerealizovalo plánované aktivity súvisiace s projektom Regenerácia centrálnej zóny, došlo k čerpaniu prostriedkov projektu len z vlastných zdrojov a to bežných výdavkov v sume 23 491,00 eur a kapitálových výdavkov v sume 3 247,00 eur. Prostriedky EÚ v roku 2011 neboli čerpané a boli zahrnuté do rezervného fondu.

Až v roku 2012 mesto financovalo činnosti spojené s realizáciou projektu Regenerácia centrálnej zóny z prostriedkov EÚ. Schválený rozpočet programu komunikácie predpokladal čerpanie prostriedkov v celkovej sume 687 881,00 eur, z toho z vlastných zdrojov v sume 74 758,00 eur. Z prostriedkov EÚ bolo rozpočtovaných 613 123,00 eur. V priebehu roka došlo k navýšeniu rozpočtu na 708 400,00 eur. Čerpanie dosiahlo sumu 675 732,00 eur, z toho z vlastných zdrojov bolo čerpaných 46 568,00 eur a zo zdrojov EÚ 629 164,00 eur. Prostriedky EÚ tak predstavovali podiel 97,72 % výdavkov vynaložených mestom na správu, údržbu a obnovu MK v roku 2012.

Podiel výdavkov vynaložených v roku 2010 na MK predstavoval 3,87 % celkových výdavkov rozpočtu. V roku 2011 to bolo už 23,23 % a v roku 2012 19,53 %. Rozhodujúcim faktorom, ktorý ovplyvnil nárast rozpočtovaných výdavkov na MK oproti roku 2010, bolo schválenie projektu Regenerácia centrálnej zóny, v ktorom bolo zahrnuté 95 % spolufinancovanie z prostriedkov EÚ.

Mesto pristupovalo k plánovaniu potreby prostriedkov na zabezpečenie činnosti spojených so správou a údržbou MK pri zostavovaní rozpočtu na príslušné rozpočtové roky na základe dlhodobých skúseností z predchádzajúcich rokov. Predovšetkým bralo do úvahy programy, ktoré z rôznych príčin neboli realizované v predchádzajúcom období. Ďalej bralo do úvahy programy zakotvené v Územnom pláne a Pláne hospodárskeho a sociálneho rozvoja (ďalej len „PHSR“), ktoré mesto chcelo realizovať s prihliadnutím na možnosti rozpočtu. Mesto pri alokovaní finančných prostriedkov na MK využívalo kombináciu niekoľkých prístupov. Pre oblasť opráv to bol predovšetkým kvalifikovaný odhad. Pre oblasť údržby to bola kombinácia kvalifikovaného odhadu, trendovej analýzy predchádzajúcich rokov a inflačného indexu predchádzajúceho roku. Pre stanovenie kvalifikovaného odhadu pre realizáciu výstavby a rekonštrukcií MK pre účely alokácie prostriedkov mesto vychádzalo aj z odhadov pracovníka stavebného úradu, odborníka v odbore stavebníctva. Na základe dlhodobých skúseností so správou a údržbou MK a značne obmedzených možností rozpočtu, uvedené prístupy pre alokáciu financií mali zabezpečiť pokrytie najnutnejších opráv, ktoré by udržali MK v prevádzky schopnom stave.

Prístup, ktorý mesto zvolilo pri alokácii prostriedkov rozpočtu na MK, kontrolná skupina vyhodnotila ako primeraný.

MsPS v rámci údržby MK zabezpečoval čistenie MK a počas zimného obdobia zimnú údržbu MK. Okrem týchto aktivít zabezpečoval prevádzku verejného osvetlenia, pohrebníctva, kúpaliska, nebytových priestorov, starostlivosť o zeleň a odvoz odpadov. Výška príspevku od mesta bola rozpočtovaná na tieto činnosti podľa jednotlivých programov rozpočtu. Časť príspevku z ktorej sa financovala starostlivosť o MK bola rozpočtovaná v podprograme 6.3 - Správa MK, zimná údržba, čistenie.

Zabezpečenie starostlivosti o MK vykonával MsPS na základe operačného plánu údržby MK. Operačný plán zimnej údržby sa vyhotovoval na ročné obdobie a postupovalo sa podľa neho dňom vyhlásenia, kedy sa začínala vykonávať zimná údržba a spravodajstvo o stave MK. Plán obsahoval postupy o spôsobe kontroly stavu zjazdnosti komunikácií a operatívne riadenie zimnej údržby MK, zoznam členov havarijného štábu mesta, zoznam pracovníkov zodpovedných za zimnú údržbu a zjazdnosť podľa: poradia dôležitosti, zoznamu výkonných pracovníkov a ich zaradenie do pracovných zmien, zoznamu ciest podľa dôležitosti udržiavania a prehľadu mechanizácie.

Podľa materiálov predložených kontrolnej skupine mestom MsPS viedlo účtovníctvo a vykazovalo príjmy a výdavky analyticky členené podľa vykonávaných komunálnych činností, prostredníctvom nákladových stredísk. Na nákladové stredisko MK boli účtované náklady súvisiace s MK a tiež náklady, ktoré súviseli s poskytovaním služieb občanom mesta. Tieto služby boli odplaatné, preto na stredisko MK boli účtované aj výnosy za poskytnuté služby. V prípade, že stredisko MK vykonávalo činnosti pre iné strediská boli náklady resp. výnosy zúčtované v rámci vnútropodnikového účtovníctva medzi strediskami. Taktiež rozpočtové členenie vynakladaných výdavkov bolo pomerné, podľa rozsahu

vykonávaných činností na príslušné strediská. V rámci strediska MK MsPS vykazoval priame výdavky súvisiace s údržbou komunikácií pre rok 2010 v sume 33 301,56 eur, pre rok 2011 v sume 35 982,37 eur a pre rok 2012 v sume 27 695,80 eur.

Stredisko MK vykazovalo priame náklady súvisiace s údržbou MK pre rok 2010 v sume 51 888,89 eur, v roku 2011 v sume 47 994,07 eur a v roku 2012 v sume 39 248,12 eur. Priame náklady zahŕňali náklady na spotrebu materiálu priamo použitého na údržbu MK (posypový materiál, náradie pre aktívnych pracovníkov, spotrebu náhradných dielov, spotrebu PHM a iné), náklady za služby (mobilný telefón, STK), mzdové náklady, odpisy traktora a úroky lízingu za traktor). Priame náklady nezahŕňali náklady súvisiace so správou strediska a tiež odpisy majetku mesta, ktorý bol MsPS zverený do správy. Ich podiel na celkových nákladoch strediska bol v roku 2010 79,56 %, v roku 2011 80,47 % a v roku 2012 75,68 %. Pokles nákladov strediska MK za sledované obdobie bol výrazný, keď priame náklady v roku 2011 sa znížili o 7,51 % oproti roku 2010 a náklady roku 2012 sa znížili o 24,36 % oproti roku 2010.

Snahou mesta bolo znižovanie výdavkov na zabezpečenie starostlivosti o MK. Jednou z možností bolo využívanie aktívnej činnosti formou menších obecných služieb. Mesto takouto formou zabezpečovalo údržbu MK podľa potreby s 20 až 130 osobami.

Mesto zabezpečovalo údržbu MK prostredníctvom MsPS predovšetkým z dôvodu, že táto príspevková organizácia mesta bola zriadená na zabezpečovanie rôznych verejnoprospešných činností a služieb na území mesta. Ďalším dôvodom bolo, že na území mesta a v jeho okolí nepôsobila žiadna obchodná spoločnosť a ani iný externý poskytovateľ služieb, ktorý by mal záujem o zabezpečovanie údržby MK. Prínos príspevkovej organizácie spočíval v operatívnom riešení požiadaviek mesta a v možnosti mesta priamo ovplyvniť riadenie príspevkovej organizácie. Tým, že príspevková organizácia uplatňovala spôsob účtovania prostredníctvom nákladových stredísk, malo mesto ako zriaďovateľ dostatočne presné informácie o nákladoch a výdavkoch na MK; ktoré mohli byť zdrojom pre ďalšie efektívne plánovanie.

V roku 2010 sa mesto zúčastnilo na projekte „Benchmarking miest“ v rámci, ktorého došlo k porovnaniu výkonnosti mesta v oblasti MK s inými mestami. Hodnotený bol podiel MK ku celkovej dĺžke komunikácií na území mesta, hustota MK na km², výdavky vynakladané na zimnú údržbu na km MK a celkové bežné výdavky vynakladané na údržbu na km MK. Mesto s nadpriemerne vysokým podielom MK až 72,94 % (priemer bol 68,2 %) a s hustotou 0,97 km/ km² (priemer 1,54 km/ km²) vynakladalo na zabezpečenie zimnej údržby 420 eur/km, ktorá predstavovala len 28,57 % priemeru medzi porovnávanými mestami, ktorý bol 1 470 eur/km. Čo sa týka celkových bežných výdavkov, mesto vynakladalo na údržbu MK 2 870 eur/km, čo predstavovalo 55,41 % priemeru (5 180 eur/km).

Kontrolná skupina odporúča v rámci vykonávanej údržby MK sledovať celkové náklady na jednotku výkonu.

Komplexná starostlivosť o MK nepozostávala len s údržby MK, ale mesto zabezpečovalo tiež opravy, rekonštrukcie a výstavbu MK. Tieto aktivity boli zabezpečované dodávateľským spôsobom externými dodávateľmi.

Na zabezpečenie opráv a rekonštrukcie MK, mesto v roku 2010 uskutočnilo výber dodávateľa s použitím metód a postupov verejného obstarávania. Jednalo sa o rekonštrukcie chodníkov, spevnenej plochy, rigolov a opravy MK v meste.

Vzhľadom na to, že sa jednalo o zákazku s nízkou hodnotou mesto v zmysle internej smernice č. 2/2007 o metódach a postupoch verejného obstarávania v podmienkach mesta oslovilo troch dodávateľov. Títo predložili svoje ponuky na základe výzvy v rozsahu vyhotovených podkladov na predkladanie ponúk. V prípade rekonštrukčných prác obsahovali požadovaný rozsah a miesto vykonávaných prác. Súčasťou tejto zákazky boli aj vysprávkové výtlkov MK, opravy súvislých asfaltových pásov, opravy pásov kamennou drvou, ako aj nakladanie, odvoz a likvidácia stavebnej suti. Súťažné podklady však neobsahovali bližšie určenie miest, ktoré bolo potrebné opraviť, ako aj potrebný rozsah opráv.

Záujemca sa mohol uchádzať len na celom predmete obstarávania; rozdelenie predmetu obstarávania sa nepovoľovalo, obstarávateľ požadoval od uchádzača kompletnú dodávku stavebných prác uvedených v súťažných podkladoch. Podľa súťažných podkladov mohli byť hodnotené len ponuky, ktoré splnili všetky podmienky uvedené v súťažných podkladoch. Kritéria na hodnotenie ponúk boli cena 60% a lehota realizácie 40%. Mesto 04.05.2010 uzatvorilo Zmluvu o dielo s úspešným uchádzačom. Zmluva bola uzatvorená na dobu zhotovenia diela do 30.06.2010. Zmluvne ceny boli dohodnuté v zmysle vyššie uvedenej ponuky.

Počas roka 2010 mesto vybralo dodávateľa na realizáciu opráv MK tryskovou metódou, ktorý ponúkol najnižšiu cenu za 7 t zmesi. Mesto si objednalo dodávku 14 t zmesi. Dodávateľ fakturoval výkony, ktoré podľa súpisu prác pozostávali z vyspravenie výtlkov a prekopávok systémom turbo 5000 v objeme 14 t bez uvedenia miesta a rozsahu stavebných prác.

V roku 2011 mesto vzhľadom na realizáciu rekonštrukcie centrálnej zóny upustilo od opráv MK. Tieto boli realizované až v roku 2012. Dodávateľia boli vybraní na základe najnižších cenových ponúk. Mesto si objednalo dodávku 21 t zmesi tryskovou metódou a práce v rozsahu 100 m² metódou infra ohrevu. Pri vyúčtovaní tryskovej metódy bol uvedený rozsah prác 21 t a pri infra ohreve 88,49 m², bez uvedenia miest kde tieto práce boli vykonávané. Taktiež pri opravách klasickou metódou nebolo bližšie uvedené miesto, ktoré bolo potrebné opraviť.

Vzhľadom na to, že mesto pri obstarávaní a realizácii opráv MK nešpecifikovalo potrebný rozsah a miesto vykonávaných opráv, taktiež nedokumentovalo stav (rozsah porúch) pred vykonanými opravami a po opravách, kontrolná skupina odporúča dokumentovať stav MK pred a po vykonaní opráv s identifikáciou času realizácie a dodávateľa prác. Táto dokumentácia môže poslúžiť na preukázanie primeranosti resp. vhodnosti použitia zvolenej technológie s ohľadom na dĺžku životnosti (v prípade reklamačných konaní), čo súvisí so zabezpečením preukázateľnosti hospodárneho vynakladania verejných prostriedkov na opravy MK.

Kvalitu MK výraznou mierou ovplyvňoval nedostatok finančných prostriedkov v rozpočte mesta. Do značnej miery to bol pokles plnenia vlastných príjmov, keď ich vývoj od roku 2010 mal klesajúci trend. Podiel vlastných príjmov na celkových príjmoch bol v roku 2010 48,67 %. V roku 2011 dosahoval len 41,34 % a v roku 2012 už len 37,48 %. Ešte výraznejší vplyv na možnosti financovania stanovených cieľov malo nižšie plnenie dane

z príjmov, keď skutočnosť za sledované obdobie rokov 2010 – 2012 dosahovala v jednotlivých rokoch len cca 95 % očakávaného plnenia. Skutočné plnenie v roku 2012 oproti predchádzajúcemu roku bolo nižšie o 4,3 %, čo predstavovalo v absolútnom vyjadrení sumu 45 002,00 eur.

V oblasti zabezpečenia údržby MK mesto nespolupracovalo s inými mestami a obcami. Bolo to spôsobené skutočnosťou, že údržbu MK vykonával MsPS popri iných verejnoprospešných činnostiach. MsPS taktiež nedisponoval dostatočnými personálnymi a technickými kapacitami pre vykonávanie údržby MK v iných obciach.

V oblasti starostlivosti o obnovu a opravy MK mesto nemalo spracovaný kvalifikovaný odhad výšky potrebných investícií na odstránenie všetkých porúch. Táto skutočnosť mohla do značnej miery ovplyvniť poznanie rozsahu porúch na MK, ako aj potrebu plánovania finančných prostriedkov.

Odporúčame preto vypracovať kvalifikovaný odhad výšky potrebných investícií na odstránenie všetkých porúch MK. V nadväznosti na predmetný kvalifikovaný odhad je potrebné zo strany mesta plánovať aj kapitálové výdavky tak, aby bola zabezpečená cyklická obnova MK aspoň v odporúčanom rozsahu t. j. maximálne raz za 25 rokov.

Preverenie aplikácie postupov a princípov najlepšej praxe pri správe, obnove a údržbe miestnych komunikácií a preverenie efektívnosti činností

Činnosti realizované mestom v oblasti MK boli v súlade so zámermi a cieľmi krátkodobej i strednodobej stratégie mesta pre oblasť MK. Starostlivosť mesta o MK spočívala v realizovaní činností plánovaných v strednodobých a krátkodobých dokumentoch. Tieto činnosti sa týkali údržby, opravy a rekonštrukcií MK, ktoré boli z PHSR zapracované do programového rozpočtu. Nie všetky aktivity plánované v dlhodobom horizonte (zapracované v PHSR) sa mestu podarilo splniť. To isté platí aj o niektorých aktivitách plánovaných v krátkodobom horizonte (zapracovaných do programového rozpočtu z PHSR). Plánované aktivity mesta boli vo väčšej miere zamerané na odstraňovanie už vzniknutých porúch („worst first“ prístup) a menej sa mesto zameriavalo na prevenciu vzniku porúch. Tento prístup v odstraňovaní porúch smeroval k udržaniu MK v užívaní schopnom stave a to zabezpečením najnutnejších opráv, ktoré umožňovali obmedzené finančné zdroje.

Dlhodobá stratégia obnovy MK obsiahnutá v PHSR nebola realizovaná v plánovanom rozsahu. Počas kontrolovaného obdobia došlo k realizácii rekonštrukcie centrálnej zóny. Rekonštrukcia MK v ostatných častiach mesta sa odsúvala z dôvodu plánovaného projektu obnovy kanalizácie, ktorý mal byť realizovaný v predchádzajúcich rokoch, avšak investor posunul jeho realizáciu na neskoršie obdobie, čo narušilo plánovanú rekonštrukciu MK. Priemerný interval údržby a obnovy MK mesto nesledovalo, nebolo ho možné stanoviť ani kvalifikovaným odhadom a to z dôvodu, že mesto nevykonávalo preventívne opravy, ale len opravy existujúcich porúch. Mesto evidovalo 21 % MK po zostatkovej dobe životnosti. Celková obnova MK sa nevykonávala ani po fáze skončenia životnosti MK, ale bola vykonávaná vo väčšine prípadov až keď došlo k vzniku porúch na vozovke. Vzhľadom na to, že opravy MK boli vykonávané dodávateľsky, povinnosť vykonávať tieto činnosti podľa príslušných noriem a predpisov bola prenesená na dodávateľa a bez dodržania STN by stavby nebolo možné skolaudovať. Samotné mesto nedisponovalo údajmi o kontrole dodržiavania predmetných predpisov a noriem.

Z pohľadu čerpania výdavkov mesto vykazovalo rastúci trend bežných výdavkov za sledované obdobie na opravy a údržbu MK, keď v roku 2010 mesto vynaložilo celkom 56 438,00 eur a v roku 2011 62 314,00 eur, čo predstavovalo nárast o 10,41 % . V roku 2012 dosiahlo čerpanie výdavkov sumu 63 968,00 eur, čo bolo o 13,34 % viac ako v roku 2011. Z toho výdavky na opravy zaznamenali nárast z 20 938,00 eur v roku 2010 na 23 491,00 eur v roku 2011, čo predstavovalo nárast o 12,19 %. V roku 2012 to bol nárast oproti roku 2010 o 53,10 %, na sumu 32 057,00 eur. V roku 2010 boli všetky výdavky v sume 20 938,00 eur použité na opravy poškodených MK. V roku 2011 mesto upustilo od realizácie potrebných opráv MK z dôvodu potreby financovania činností spojených s projektom Regenerácia centrálnej zóny. Až v roku 2012 bolo na opravy MK použitých 14 657,00 eur a suma 17 400,00 eur bola použitá na zabezpečenie projektu Regenerácia centrálnej zóny.

Trend výdavkov vynakladaných v roku 2011 na činnosti spojené s údržbou MK mal oproti roku 2010 rastúci charakter, keď v roku 2010 bolo zaznamenané čerpanie bežných výdavkov v sume 35 500,00 eur a v roku 2011 v sume 38 823,00 eur, čo predstavovalo nárast o 9,36 %. V roku 2012 naopak bol zaznamenaný pokles výdavkov o 10,11 % oproti roku 2010, na sumu 31 911,00 eur.

V kontrolovanom období mesto nemalo stanovenú metodiku hodnotenia opotrebovanosti MK. Pre potreby opráv MK kontrolovaný subjekt vychádzal tiež zo skúsenosti a podnetov predstaviteľov mesta, ako aj občanov žijúcich v meste. Predstavitelia mesta vzhľadom na veľkosť mesta a rozsah MK nepovažovali za nevyhnutne potrebné mať vypracované formálne postupy a kritéria hodnotenia stavu MK. Túto potrebu hodnotenia bolo možné obsiahnuť vizuálnym sledovaním MK, prijímaním pripomienok poslancov a tiež občanov priebežne počas roka. Poznatky a pripomienky o stave MK sa sústreďovali u prednostu mestského úradu, ktorý ich priebežne analyzoval a v určitých intervaloch predkladal na rokovania vedenia mesta. Na základe týchto rokovaní primátorka mesta rozhodla s prihliadnutím na finančné možnosti o konkrétnych aktivitách v oblasti MK. Pri tvorbe rozpočtu bol naplánovaný objem a konkrétne aktivity boli naplánované do výšky finančného objemu. Mesto v organizačnej štruktúre nemalo vyčlenený útvar alebo pracovníkov so zameraním na starostlivosť o MK, táto činnosť bola vykonávaná na úrovni prednostu. Hlavný kontrolór mesta za obdobie rokov 2010 - 2012 nevykonával kontrolu výdavkov súvisiacich s MK. Vyššie uvedený prístup mesta nemožno hodnotiť ako efektívny. Mesto v rámci systému monitorovania stavu MK neuplatňovalo prístup založený na systematickom zbere štruktúrovaných údajov o stave MK (premenné parametre MK). Na základe týchto údajov by bolo možné MK rozdeliť do viacerých skupín podľa zostatkovej životnosti a opravy a rekonštrukcie plánovať na základe štruktúrovaných údajov; tým by sa v konečnom dôsledku dosiahlo hospodárnejšie a efektívnejšie čerpanie finančných prostriedkov. Vykonávanie a vyhodnocovanie vizuálnych prehliadok asfaltových vozoviek bolo upravené metodikou Ministerstva dopravy SR aplikovateľnou aj v podmienkach mesta ako správcu MK.

Mesto neuchovávalo dokumentáciu o údržbe a opravách MK ani ich neanalyzovalo. Pri správe a údržbe MK sa nevyužívali nové technológie ako geografický informačný systém príp. mobilné aplikácie. Pre potreby informovanosti užívateľov MK mesto využívalo predovšetkým dopravné značenie. Aplikované metódy a postupy asset managementu (správy aktív) v praxi mesto nepoužívalo. Pri plánovaní údržby MK mesto prioritne nevychádzalo z intenzity dopravného a prepravného prúdu na MK. Mesto zvlášť nesledovalo jeho intenzitu v nadväznosti na plánovanie údržby a opráv MK. V kontrolovanom období boli vykonané

kroky na ukludnenie dopravy a to na kritických miestach ako sú školy, predškolské zariadenia, miesta s vysokou frekvenciou chodcov, osadením príslušných dopravných značiek na základe projektu dopravného značenia, ktorý bol schválený príslušným dopravným inšpektorátom. Mesto vyberalo poplatky za osobitné užívanie MK a to v zmysle Zásad prenájmu.

Jednotlivé postupy a procedúry správy, údržby a opráv MK mesto nemalo formálne zadefinované a spoliehalo sa na skúsenosti zamestnancov, ktorí potrebu opráv posudzovali, pritom sa nezohľadňovala zostatková životnosť MK a ani intenzita dopravy na MK, čo malo za následok nevykonávanie preventívnej starostlivosti o MK. Až vypracovaním Metodiky technickej údržby komunikácií v roku 2013 došlo k formálnemu zadefinovaniu postupov opráv MK. Dovtedy mesto malo vypracované postupy len pre vykonávanie zimnej údržby.

Mesto počas kontroly vypracovalo Metodiku technickej údržby komunikácií, uplatňovanie ktorej by malo zlepšiť starostlivosť o MK pre oblasť MK. Do tejto metodiky boli zapracované vykonávané postupy a zaužívané zvyklosti v oblasti MK.

Podľa tejto metodiky sa stav MK zisťuje priebežne, dôkladná kontrola MK sa vykonáva po zimnom období. Informácie o stave komunikácií sa zbierajú hlavne prehliadkou ciest po zimnom období. Tieto informácie poskytuje MsPS ako prevádzkovateľ údržby MK, ďalšie informácie sa získavajú od Mestskej polície a od občanov cez primátorku mesta a poslancov Mestského zastupiteľstva, príp. podateľňu Mestského úradu. Tieto informácie sa majú zhromažďovať a spracovávať na Mestskom úrade. Po ich vyhodnotení vedenie mesta určí poradie komunikácií pre účely vysprávok a výstavby.

Poradie porúch a poradie komunikácií pre účely vysprávok sa určí predovšetkým z dôvodu, čoraz viac obmedzeného rozpočtu mesta, ktorý nedovoľuje odstrániť všetky poruchy na komunikáciách. Pri posudzovaní poradia mesto sa má riadiť nasledovnými kritériami: technický stav ciest, podnety občanov a plány rekonštrukcií, prekládok, výstavby podzemných sietí uložených v komunikáciách. Po zohľadnení týchto kritérií sa zostaví poradie vysprávok porúch v rozsahu, ktorý dovoľuje rozpočet. Toto poradie slúži ako podklad pre verejné obstarávanie dodávateľa vysprávok.

Podľa prijatej metodiky pri posudzovaní poradia pre účely starostlivosti prvoradým kritériom je technický stav MK. Vzhľadom na to, že diagnostika technického stavu MK bola vykonávaná len vizuálnou obhliadkou bez merania technických parametrov, neposkytovala dostatok informácií o príčinách vzniku porúch t.j. relevantné údaje o MK na základe vopred objektívne určených charakteristík. Na zabezpečenie procesov opravy a údržby mesto nemalo ani v tejto metodike zadefinované postupy hodnotenia technického stavu v nadväznosti na zostatkovú životnosť, ako rozsah a závažnosť poškodenia vozovky. Zadefinovanie maximálneho poškodenia ktoré by umožňovalo identifikovať potrebu okamžitého zásahu (max. hĺbka výtlkov a pod.) a minimálne úrovne služieb ako sú tzv. reakčné časy (čas za ktorý sa má poškodenie opraviť).

NKÚ SR odporúča zaviesť systém hodnotenia siete MK na základe viacerých premenných parametrov, napr. druh, rozsah a závažnosť poškodenia, komfort jazdy a pod. a súčasne do systému hodnotenia zadefinovať minimálne požiadavky na úroveň kvality MK (napr. maximálne prípustná hĺbka výtlkov, maximálne prípustná šírka puklín a pod.) a tieto parametre dodržiavať. Takýto systém hodnotenia by mal mestu pomôcť najmä pri monitorovaní stavu cestnej siete a identifikovaní potreby vykonania preventívnej starostlivosti

príp. obnovy MK a plánovaniu výdavkov na údržbu a opravy vychádzajúcu z reálnych údajov.

Úroveň dosahovania stanovených cieľov a zámerov pri správe, údržbe a obnove miestnych komunikácií

Plán hospodárskeho a sociálneho rozvoja:

Pod účinnosťou rozumieme hodnotenie miery dosahovania cieľov a zámerov programov, ktoré malo mesto vymedzené v Programovom rozpočte a PHSR. Tieto predstavovali krátkodobé a strednodobé rozvojové dokumenty, ktoré boli vypracované v súlade s cieľmi a prioritami národnej stratégie a zohľadňovali ciele a priority stratégie Košického samosprávneho kraja.

PHSR bol strategickým dokumentom vypracovaným pre potrebu mesta v strednom časovom horizonte rokov 2009 – 2013. Obsahoval základne ciele podpory regionálneho rozvoja, ako boli odstraňovanie a zmierňovanie nežiadúcich rozdielov, zvyšovanie ekonomickej výkonnosti a konkurencieschopnosti a zvyšovanie zamestnanosti a životnej úrovne obyvateľov v regióne. PHSR bol schválený v obecnom zastupiteľstve dňa 06.08.2009 uznesením číslo 84/2009. Definoval hlavné zámery a ciele mesta a pozostával z analyticko-strategickej a programovej časti.

Analyticko-strategická časť obsahovala geografickú kultúrno-historickú a ekonomickú charakteristiku mesta. Analýzu hospodárskej, sociálnej a environmentálnej situácie, určenie potenciálu a limitov, analýzu finančných potrieb a možností a v neposlednom rade určenie hlavných smerov, priorít a cieľov.

Programová časť obsahovala zoznam opatrení a aktivít potrebných na realizáciu PHSR. Rozvojová stratégia bola členená v štruktúre ciele – priority – opatrenia – aktivity, pričom sa dôraz kládol na to, aby stanovené ciele na seba nadväzovali a opatrenia a aktivity sa navzájom neprekrývali.

Na dosiahnutie globálneho cieľa rozvojovej stratégie, ktorým bolo „Skvalitnenie života občanov mesta“, mesto zapracovalo do stratégie tri špecifické ciele a deväť priorít. Medzi špecifické ciele patrili „Rozvoj a skvalitnenie základnej infraštruktúry mesta rešpektujúc ochranu a skvalitňovanie prírodných daností a životného prostredia“, „Skvalitňovanie života obyvateľov efektívnym rozvojom ľudských zdrojov a prispôsobivosti“ a „Ekonomický rozvoj mesta“. Každý špecifický cieľ obsahoval tri priority. Medzi priority špecifického cieľa „Rozvoj a skvalitnenie základnej infraštruktúry mesta rešpektujúc ochranu a skvalitňovanie prírodných daností a životného prostredia“, patrili rozvoj environmentálnej, dopravnej a občianskej infraštruktúry mesta. Priorita „Rozvoj dopravnej infraštruktúry v meste“ obsahovala opatrenia a aktivity smerujúce k zabezpečeniu rozvoja MK. Opatrenie „Výstavba a rekonštrukcia dopravných aktivít v meste“ obsahovala konkrétne aktivity týkajúce sa oblasti MK, ako „Rekonštrukcia a výstavba miestnych ciest a chodníkov“, „Rekonštrukcia a výstavba lávok a rigolov“, „Rozširovanie parkovacích plôch“, „Rekonštrukcia a rozširovanie verejného osvetlenia“ a „Výstavba oporného múru“. Ďalším opatrením ovplyvňujúcim oblasť MK bolo „Podpora znižovania dopravnej nehodovosti v meste Medzev a jeho okolí“ s aktivitami „Dopravné značenie a dopravné subsystémy“ v záujme bezpečnosti obyvateľov a „Zlepšenie technického vybavenia mestskej polície“.

Jednou z aktivít v rámci špecifického cieľa „Ekonomický rozvoj mesta“ a priority „Cestovný ruch a agroturistika“, ktorá predpokladala napĺňanie stratégie rozvoja cyklistickej dopravy bola aktivita „Rozvoj cyklistických trás a turistických chodníkov“. Jej cieľom bolo využiť hodnotný a bohatý územný, prírodný a kultúrny potenciál mesta a okolia pre rozvoj podnikania a cestovného ruchu, avšak táto aktivita sa nedostala do akčného plánu a nebolo s ňou uvažované v rokoch 2009 – 2013. Dôvodom bol nedostatok finančných prostriedkov a nekonceptné riešenie v lokalite mesta s tým, že v budúcnosti sa bude hľadať riešenie na prepojenie susedných cyklistických trás a turistických chodníkov i na ich využitie v zimnej sezóne pre potreby lyžiarov.

Mesto na základe analýzy stavu základnej infraštruktúry v meste definovalo kľúčové nedostatky, ktoré mali negatívny vplyv na budúce plnenie stanoveného cieľa. Boli to nedostatky jednak environmentálne (nedokončená kanalizácia) a dopravné (nevyhovujúce miestne cesty, chodníky a parkoviská). Uvedené nedostatky predstavovali východiskový faktor pre dosiahnutie stanoveného cieľa (skvalitnenia základnej infraštruktúry) a tiež dosiahnutia vyššej kvality života v meste.

Konkrétne výstupy, ktoré mali byť realizované v rámci jednotlivých aktivít boli uvedené v akčnom pláne. Ten špecifikoval ktorým cieľovým skupinám boli jednotlivé výstupy určené, plánovaný časový harmonogram realizácie, rozpočet a zdroj financovania.

Od schválenia PHSR nedošlo k jeho aktualizácií. Nemenili sa jeho zámery a ciele a taktiež neboli stanovené žiadne merateľné ukazovatele. Nestanovenie merateľných ukazovateľov znemožnilo meranie pokroku pri plnení cieľov PHSR. Povinnosť stanovenia merateľných ukazovateľov bola od roku 2008, teda už pred platnosťou aktualizovaného PHSR.

V rámci plnenia špecifických cieľov PHSR obsahoval pri jednotlivých konkrétnych aktivitách aj plánované termíny realizácie, ako aj výšku predpokladaných výdavkov a zdrojov na realizáciu aktivít, čo malo pozitívny vplyv na zostavovanie rozpočtu a plánovanie zdrojov.

Stanovenie výšky finančných prostriedkov plánovaných na realizáciu aktivít v PHSR bolo vo väčšine prípadov bolo reálne, aj s ohľadom na predpokladané možnosti rozpočtu. Pri väčšine aktivít sa počítalo s použitím vlastných zdrojov. Rozsiahlejšie aktivity na základe projektov predpokladali spolufinancovanie z prostriedkov EÚ. Práve z dôvodu neschválenia projektov resp. nutnosti vypustenia časti projektu neboli niektoré aktivity vôbec realizované. Taktiež pri niektorých aktivitách financovaných z vlastných zdrojov, plánovaním nedostatočnej výšky prostriedkov potrebných na realizáciu aktivity nedošlo k ich realizácií.

Všetky zámery a ciele v prijaté v PHSR pre oblasť MK boli napĺňané, avšak ich vyhodnotenie nebolo mestom vôbec vykonávané. Vzhľadom k absencii akýchkoľvek merateľných ukazovateľov nebolo možné stanoviť mieru dosiahnutia zámerov a cieľov.

Mesto taktiež nevykonávalo vyhodnotenie plnenia zámerov a cieľov PHSR, ktoré malo zabezpečiť hodnotiacou správou jedenkrát do roka.

Odporúčame do nového PHSR, ktorý bude vypracovaný na nasledujúce obdobie po roku 2013 zapracovať merateľné ukazovatele, na základe ktorých bude možné merať dosiahnutý pokrok pri plnení cieľov a jedenkrát do roka vykonávať hodnotenie plnenia zámerov a cieľov PHSR.

Programový rozpočet

Mesto malo svoje krátkodobé zámery a ciele na obdobie bežného roka s výhľadom na ďalšie dva roky rozpracované v programových rozpočtoch na roky 2010 – 2012, 2011 – 2013 a 2012 – 2014. Výdavky týkajúce sa oblasti MK boli rozpočtované v programe 6 - Komunikácie.

V roku 2011 došlo k zmenám zámerov, keď v podprogramoch 6.1 a 6.2 neboli stanovené zámery. Zámery pre rok 2011 boli stanovené až na úrovni prvkov. Pre rok 2012 došlo k zmenám, v programe 6 – Komunikácie bol špecifikovaný zámer „Bezpečné, kvalitné a čisté komunikácie, pohodlná cestná premávka“. Taktiež v podprograme 6.3 - Správa MK došlo k stanoveniu druhého cieľa „Zabezpečiť zjazdnosť MK počas zimných mesiacov“.

Odporúčame v súlade s metodikou programového rozpočtovania stanovovať zámery na úrovni programov a podprogramov, nie na úrovni prvkov.

Podprogramy boli ďalej členené na prvky.

Podprogram 6.1 - Údržba MK bol členený na štyri prvky:

- Prvok 6.1.1 – Oprava MK, ktorého cieľom bolo zabezpečiť opravu MK. Merateľné ukazovatele pre roky 2010 a 2011 neboli stanovené. Až v roku 2012 bol stanovený merateľný ukazovateľ Počet m2 opravených komunikácií za rok. Ostatné nižšie uvedené prvky nemali stanovené merateľné ukazovatele a po ich realizácii už neboli v rokoch 2011 a 2012 súčasťou podprogramu 6.1.
- Prvok 6.1.2 – Oprava rigolu na Jarnej ulici.
- Prvok 6.1.3 – Oprava rigolu na Revolučnej ulici.
- Prvok 6.1.4 – Terénne úpravy chodníka na sídlisku Mladosť.

Podprogram 6.2 - Výstavba komunikácií bol členený na štyri prvky:

- Prvok 6.2.1 – Regenerácia centrálnej zóny s cieľom zahájiť realizáciu projektu.
- Prvok 6.2.2 – Oporný múr s cieľom zabezpečenia bezpečnosti občanov.
- Prvok 6.2.3 – Rekonštrukcia chodníka na cintoríne.
- Prvok 6.2.4 – Majetkovoprávne vysporiadanie pozemku.

V podprograme 6.2 došlo k úpravám počtu prvkov v rokoch 2011 a 2012. Prvky 6.2.4 a 6.2.3 neobsahovali merateľné ukazovatele. Niektoré merateľné ukazovatele boli doplnené až v roku 2012. V prvku 6.2.1 bol merateľným ukazovateľom Ukončenie projektu regenerácie centrálnej zóny a v prvku 6.2.2 merateľným ukazovateľom Ukončenie výstavby oporného múru.

Podprogram 6.3 - Správa miestnych komunikácií nebol členený na prvky. Merateľné ukazovatele boli doplnené v roku 2012 a to Predpokladaná plocha udržiavaných MK v km a Predpokladaná dĺžka posypaných komunikácií posypovým materiálom v km.

Jediný podprogram v ktorom bol stanovený cieľ bol podprogram 6.3 - Správa MK. Cieľ definoval konkrétny stav, ktorý mal byť realizáciou dosiahnutý. Ostatné podprogramy mali stanovené zámery. Ďalšie ciele boli stanovené len pri niektorých prvkoch, keď konkrétne

definovali stav, ktorý mal byť ich realizáciou dosiahnutý, až na cieľ „Začatie realizácie projektu pri prvku Regenerácia centrálnej zóny“.

Monitorovanie nebolo vykonávané a hodnotenie bolo vykonávané k 31.12. bežného roka, keď bol hodnotený stav aktivity, či bola realizovaná a krátke zdôvodnenie prípadného jej nezrealizovania. Jednotlivé aktivity neboli hodnotené z pohľadu dosahovania cieľov príp. napĺňania zámerov. Tento stav bol do značnej miery ovplyvnený skutočnosťou, že programový rozpočet na roky 2010 a 2011 neobsahoval merateľné ukazovatele. Aj keď v roku 2012 boli merateľné ukazovatele doplnené, pri niektorých aktivitách nemali charakter merateľný a preto ich prostredníctvom nebolo možné vyjadriť pozitívny výsledok dlhodobého plnenia príslušného cieľa v budúcnosti.

Mesto kontinuálne zapracovávalo väčšinu plánovaných priorít v oblasti MK z PHSR ako aktivity do programového rozpočtu.

Z vyššie uvedeného vyplýva, že vedenie mesta venovalo pozornosť realizácii dlhodobých zámerov v oblasti MK, keď priority zapracované v PHSR, vzhľadom na možnosti rozpočtu predovšetkým vlastných zdrojov a tiež projektov, pri ktorých sa predpokladalo spolufinancovanie zo zdrojov EÚ v plánovaných časových horizontoch zapracovávalo do programových rozpočtov, ktoré plnili funkciu krátkodobého plánovacieho dokumentu. Realizácia niektorých zámerov bola ovplyvnená aj akceptovaním ponuky vlády SR na prijatie Memoranda o spolupráci, ktorého cieľom bola realizácia zámerov stabilizácie a konsolidácie verejných financií v roku 2013, v dôsledku čoho došlo k nerealizovaniu niektorých plánovaných aktivít financovaných z vlastných zdrojov. Vedenie mesta však nevenovalo dostatočnú pozornosť hodnoteniu stanovených priorít obsiahnutých v dlhodobých, ako aj krátkodobých plánovacích dokumentoch. Nezabezpečilo monitorovanie a hodnotenie aktivít obsiahnutých v PHSR a PR vo vzťahu k plneniu stanovených cieľov a vytýčených zámerov. Mesto taktiež nezabezpečilo zapracovanie merateľných ukazovateľov do týchto dokumentov. Tieto predstavovali základné nástroje na meranie výkonnosti a dosahovanie pokroku vo vzťahu k plneniu stanovených cieľov a vytýčených zámerov.

Odporúčame v programových rozpočtoch nasledujúcich rokov, aby mesto zapracovalo na monitorovanie a hodnotenie splnenia stanovených cieľov merateľné ukazovatele, ktoré budú vyjadrovať reálne a merateľné hodnoty stanovených cieľov. Tieto by mali umožniť hodnotiť úroveň ich výkonnosti a porovnať ich v časovom slede. Ďalej odporúčame vykonávať monitorovanie a hodnotenie programového rozpočtu. Programový rozpočet vo finančnom vyjadrení je uvedený v tabuľke č.1.

Tabuľka č. 1

v eur

	2010			2011			2012		
	schválený	upravený	skutočnosť	schválený	upravený	skutočnosť	schválený	upravený	skutočnosť
podprogram č. 6.1	17 697	26 027	20 938	17 697	5 960	0	15 205	15 219	14 657
podprogram č. 6.2	16 500	56 555	30 462	43 000	690 939	26 738	632 239	660 689	629 164
podprogram č. 6.3	35 600	35 500	35 500	36 350	38 923	38 823	40 437	32 492	31 911
Celkom	69 797	118 082	86 900	97 047	735 822	65 561	687 881	708 400	675 732

Z pohľadu alokácie finančných prostriedkov na potrebu realizácie plánovaných aktivít možno podprogram 6.1 hodnotiť pozitívne, keď potreba finančných prostriedkov

v nadväznosti na stanovené ciele a zámery bola stanovená reálne. Skutočné čerpanie výdavkov sa výraznejšie neodchyľovalo od rozpočtovaných výdavkov. Len v roku 2011 neboli realizované opravy MK z dôvodu plánovanej Rekonštrukcie centrálnej zóny v rámci podprogramu 6.2, ktorá bola finančne náročná.

V podprograme 6.2 v rokoch 2010 a 2011 v rozpočte bola stanovená vyššia potreba finančných prostriedkov, ako bolo skutočné čerpanie, čo do značnej miery spôsobilo nerealizovanie niektorých plánovaných aktivít.

V podprograme 6.3 bola reálne stanovená potreba finančných prostriedkov pre dosiahnutie stanovených cieľov.

Vedenie mesta malo snahu o ucelené riešenie oblasti MK v súlade s programovacími dokumentmi a realizáciu plánovaných aktivít v rozsahu disponibilných zdrojov. Rezervy boli identifikované v oblasti monitorovania a hodnotenia dosahovania zámerov a plnenia cieľov, predovšetkým v uplatňovaní merateľných ukazovateľov. Účtovné doklady neposkytovali dostatok informácií o rozsahu a lokalite v ktorej boli opravy vykonané. Systém hodnotenia stavu MK nebol spracovaný. Mesto malo spracovanú evidenciu MK, ktorej súčasťou bol pasport v členení na cesty, autobusové zastávky, chodníky a parkoviská. Tieto obsahovali údaje o ich počtoch, celkovej dĺžke, ploche a šírke, počte mostných objektov a osadených dopravných značiek.

Podmienky rekonštrukcií a výstavby boli dohodnuté v zmluvách, údržba MK bola organizovaná na základe plánu. Hlavný kontrolór mesta vo svojej činnosti sa v kontrolovanom období nezameral na oblasť MK. Žiadna zo sťažností prijatých mestom od občanov sa netýkala oblasti MK.

Zo strany mesta v sledovanom období nebola venovaná dostatočná pozornosť napĺňaniu stratégie Dopravnej politiky SR do roku 2015 v oblasti cyklistickej dopravy. Mesto aktivity na budovanie infraštruktúry a rozvoj cyklistickej dopravy nemalo zapracované v PHSR, ani programových rozpočtoch.

Odporúčame venovať sa problematike rozvoja cyklistickej dopravy a zapracovať do nového PHSR aktivity smerujúce k jej rozvoju.

So zámerom získať a zmonitorovať názory občanov ako sú spokojní so službami mesta v oblasti MK, bol počas kontroly zverejnený na internetovej sieti dotazník. Tohto prieskumu sa zúčastnilo 23 respondentov. Predmetom prieskumu bolo 15 otázok zameraných na oblasť MK, predovšetkým na spokojnosť so zámermi a plánmi, realizovanými aktivitami, technickým stavom, kvalitou údržby, bezpečnosťou a plynulosťou dopravy, podpory cyklistickej dopravy, akceptáciou sťažností a pripomienok. Výsledky prieskumu ukázali, že len malá časť respondentov poznala zámery a ciele mesta. Len asi tretina respondentov využila možnosť vyjadriť sa k realizovaným zámerom a až tri štvrtiny respondentov vyjadrili nespokojnosť s technickým stavom a rozvojom cyklistickej dopravy.

Odporúčania:

- odporúčame pri obstarávaní dodávateľa na realizáciu opráv MK špecifikovať potrebný rozsah a miesto vykonávaných opráv,
- odporúčame dokumentovať stav (rozsah porúch) pred vykonanými opravami a po opravách,

Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky

- odporúčame v rámci vykonávanej údržby MK sledovať celkové náklady na jednotku výkonu,
- odporúčame vypracovať kvalifikovaný odhad výšky potrebných investícií na odstránenie všetkých porúch MK,
- odporúčame zaviesť systém hodnotenia siete MK na základe viacerých premenných parametrov, napr. druh, rozsah a závažnosť poškodenia, komfort jazdy a pod. a súčasne do systému hodnotenia zadať minimálne požiadavky na úroveň kvality MK (napr. maximálne prípustná hĺbka výtlkov, maximálne prípustná šírka puklín a pod.) a tieto parametre dodržiavať,
- odporúčame do nového PHSR zapracovať merateľné ukazovatele, na základe ktorých bude možné merať dosiahnutý pokrok pri plnení cieľov a jedenkrát do roka vykonávať hodnotenie plnenia zámerov a cieľov PHSR,
- odporúčame v súlade s metodikou programového rozpočtovania stanovovať zámery na úrovni programov a podprogramov, nie na úrovni prvkov,
- odporúčame do programových rozpočtov nasledujúcich rokov zapracovať merateľné ukazovatele, ktoré budú vyjadrovať reálne a merateľné hodnoty stanovených cieľov,
- odporúčame venovať sa problematike rozvoja cyklistickej dopravy a zapracovať do nového PHSR aktivity smerujúce k jej rozvoju.

Protokol o výsledku kontroly vypracovali dňa: 12.11.2013

Ing. Miroslav Ferko
vedúci kontrolnej skupiny

Ing. Tomáš Tokár
člen kontrolnej skupiny

Ing. Ivan Valent
člen kontrolnej skupiny

S obsahom protokolu o výsledku kontroly bol oboznámený dňa: 03.12.2013

JUDr. Valéria Flachbartová
primátorka mesta