

NAJVYŠŠÍ KONTROLNÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Číslo poverenia: 470/01
Zo dňa: 19. 06. 2013

Počet výtlačkov: 2
Výtlačok číslo: 2
Počet strán: 22
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**

Obec Cerová

Trnava december 2013

Zhrnutie

Kontrola hospodárnosti, efektívnosti a účinnosti použitia verejných prostriedkov a majetku subjektov územnej samosprávy pri správe, údržbe a obnove miestnych komunikácií vychádza 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 obce v oblasti miestnych komunikácií, s ohľadom na hospodárnosť a porovnanie zvolených ukazovateľov s vybranými štandardmi.

Obec v jednotlivých rokoch kontrolovaného obdobia financovala správu, údržbu a obnovu miestnych komunikácií z vlastných prostriedkov a v rokoch 2011 a 2012 využila možnosť spolufinancovania dvoch investičných akcií aj z prostriedkov Európskej únie.

Rozpočty obce na miestne komunikácie boli v kontrolovanom období zostavené konzervatívne a celkové výdavky na miestne komunikácie rozpočtovala obec v jednotlivých rokoch približne v rovnakej výške. Rozpočtované prostriedky postačovali na činnosti spojené so správou, údržbou a obnovou miestnych komunikácií, dokonca boli rozpočtované nadhodnotene, čo vyplýva z každoročného znižovania výdavkov zmenami rozpočtu, pričom obec plánované aktivity vo väčšej miere plnila. Tým, že obec rozpočtovala prostriedky nadhodnotene, nemala vytvorený dostatočne účinný systém alokácie prostriedkov na jednotlivé programy. Každoročný pokles rozpočtovaných výdavkov oproti skutočným výdavkom obce na miestne komunikácie a neprehľadnosť v alokovaní prostriedkov do jednotlivých programov, t. j. výdavky na miestne komunikácie rozdelené do troch programov namiesto do jedného programu, indikujú rezervy pri tvorbe rozpočtu obce.

Podiel bežných výdavkov na miestne komunikácie k celkovým bežným výdavkom a podiel kapitálových výdavkov na miestne komunikácie k celkovým kapitálovým výdavkom mal v kontrolovanom období stúpajúci trend. Z pohľadu percentuálneho podielu výdavkov obce na miestne komunikácie k celkovým výdavkom nebola údržba, obnova a výstavba miestnych komunikácií v kontrolovanom období prioritou. Dôvodom nižších výdavkov bol fakt, že v obci je vybudovaná cestná sieť a technický stav miestnych komunikácií sa javil ako veľmi dobrý.

V rokoch 2010 – 2012 nemala obec prijatý operačný plán, alebo program údržby a obnovy miestnych komunikácií, ktorý by konkretizoval a špecifikoval podmienky výkonu činností súvisiacich s ich údržbou a obnovou a ani rozpočet obce neobsahoval žiadne ciele obnovy a údržby miestnych komunikácií. Pri plánovaní údržby a obnovy miestnych komunikácií obec nevychádzala z údajov o zostatkovej životnosti miestnych komunikácií, ale údržba a obnova sa vykonávala podľa iných priorít a v rozsahu schváleného rozpočtu. Vzhľadom ku skutočnosti, že údržba a opravy na miestnych komunikáciách sa vykonávali najmä ad hoc, podľa potreby, nebolo možné vyhodnotiť priemerný interval údržby a obnovy na jednotlivých úsekoch miestnych komunikácií.

V kontrolovanom období vykonávala obec činnosti spojené s údržbou a obnovou miestnych komunikácií vo vlastnej réžii, okrem realizácie projektov spolufinancovaných z prostriedkov Európskej únie, ktoré obec zabezpečila prostredníctvom externých dodávateľov a mimo opráv výtlkov väčšieho rozsahu. Obec vykonávala činnosti letnej a zimnej údržby miestnych komunikácií v rámci svojej podnikateľskej činnosti a využívala vlastnú strojovú techniku. Rozhodnutie realizovať údržbu a obnovu miestnych komunikácií vo vlastnej réžii bolo podľa vyjadrenia zodpovedného zamestnanca obce prijaté na základe telefonického prieskumu trhu a obec ho považovala za najvýhodnejší, najúspornejší a

najefektívnejší spôsob jeho vykonávania. Pri vyhodnotení jednotlivých cien na základe takto vykonaného prieskumu trhu mohlo dôjsť k skresleniu poskytnutých údajov o cene. Rozhodnutie obce mohlo byť ovplyvnené aj tým, že obec pri vynakladaní finančných prostriedkov pri údržbe, opravách ani pri rekonštrukcii miestnych komunikácií systematicky nesledovala jednotkové výdavky, t. j. finančné prostriedky viazané na dĺžkové resp. plošné jednotky, teda 1 km, 1m alebo 1m². Uvedené pomerové ukazovatele boli odporúčanými benchmarkovými ukazovateľmi, ktoré umožňujú porovnávanie výkonových parametrov z časového hľadiska, ako aj z hľadiska porovnávania jednotlivých uskutočňovaných investičných akcií. Existovalo tiež riziko nedodržania kvalitatívnej stránky vykonaných opráv.

Obec utlmovala intenzitu dopravy v obytných zónach osadením dopravného značenia na zníženie rýchlosti, upozornením na prechod pre chodcov a označením slepej ulice.

Pri realizácii opráv a rekonštrukcií obec nemala formálne zadefinované postupy pri odstraňovaní porúch pri jednotlivých miestnych komunikáciách. Ak by boli predmetné procedúry aspoň formálne zadefinované, uľahčilo by to kontrolu ich dodržiavania vedením obce. Takisto neboli formálne zadefinované ani minimálne úrovne pre procesy údržby a opráv (napr. stanovenie reakčného času, maximálnej lehoty na odstránenie poruchy), ani minimálne požiadavky na úroveň kvality miestnych komunikácií (napr. maximálne prípustná hĺbka výtlku a pod.). Zadefinovanie týchto úrovni by bolo žiaduce z titulu vyhodnocovania cieľov obce v oblasti miestnych komunikácií. V rámci systému monitorovania stavu miestnych komunikácií obec neuplatňovala prístup založený na systematickom zbere štruktúrovaných údajov o stave miestnych komunikácií (premenné parametre miestnych komunikácií).

Základným programovým dokumentom regionálneho rozvoja územia obce bol program hospodárskeho a sociálneho rozvoja, ktorý definoval ciele, ktoré mala obec v záujme dosiahnuť a tiež aktivity na dosiahnutie cieľov. Pozitívnou skutočnosťou bolo, že jednotlivé aktivity mali vyčíslenú potrebu finančných prostriedkov na ich realizáciu a predpokladaný čas ich realizácie.

Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja nemal stanovené žiadne merateľné ukazovatele a tiež absentovalo uvedenie východiskových hodnôt pre hodnotenie pokroku pri napĺňaní cieľov. Tým, že neboli naformulované merateľné ukazovatele nebolo možné vyjadriť očakávaný pozitívny dôsledok/dopad strednodobého plnenia príslušného cieľa v nadväznosti na stanovené špecifické ciele a globálny cieľ. Vyhodnocovanie programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja obec nevykonávala.

Obec nemala v kontrolovanom období rokov 2010 – 2012 v schválených rozpočtoch formulované žiadne zámery, ciele a merateľné ukazovatele. Rozpočty obce v kontrolovanom období boli len formálne rozdelené na 13 programov. Schválené rozpočty obsahovali len uvedenie názvov programov s vyčíslením alokácie finančných prostriedkov pre každý program a jeho časti. Schválený rozpočet teda nekládol dôraz na prezentáciu plánovaných a dosahovaných výstupov a výsledkov.

Tým, že obec pri schvaľovaní rozpočtov nezadefinovala zámery, ciele ani merateľné ukazovatele, nevytvorila primerané podmienky pre plánovanie svojich úloh a aktivít a nekládla dôraz na výsledky a efektívnosť vynakladania rozpočtových prostriedkov. Obec nezabezpečila zrealizovanie takého systému plánovania, rozpočtovania a hodnotenia, ktorý by kládol dôraz na vzťah medzi rozpočtom obce a očakávanými (plánovanými) výstupmi a výsledkami realizovaných činností, financovanými z rozpočtu obce. Takýto rozpočet neumožnil vedeniu obce zlepšovanie, resp. neumožnil merať zvýšenie výkonnosti komunálnych služieb, ich kvalitu a nebol dostatočne „ambiciózny“ vo vzťahu na požadované výsledky. Tým, že obec nemala v rozpočte v rámci programov formulované ciele a ani vytvorené merateľné ukazovatele, nemohla vykonávať k 30.6. monitorovanie a k 31.12. príslušného rozpočtového roka hodnotenie programov obce.

Aj napriek skutočnosti, že jednotlivé rozpočty v kontrolovanom období nezostavila obec ako programové rozpočty, teda v programovej štruktúre, neformulovala zámery, ciele a merateľné ukazovatele, obec do rozpočtov zahrnula niektoré aktivity z programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja na dosahovanie cieľov v ňom stanovených.

Obec v kontrolovanom období čiastočne plnila ciele realizáciou niektorých aktivít, ktoré sa týkali rekonštrukcie miestnych komunikácií, rekonštrukcie autobusovej stanice a príslušného priestranstva a vybudovania parkovísk. Dve aktivity neboli splnené, pričom jedna nebude realizovaná ani v budúcnosti a druhú, vybudovanie cyklotrasy, odsunula obec do ďalších rokov.

Odporúčania na riešenie zistených nedostatkov:

- prijať plán alebo program údržby a obnovy miestnych komunikácií,
- prijať internú smernicu upravujúcu podmienky verejného obstarávania ,
- systematicky sledovať jednotkové výdavky, t. j. finančné prostriedky viazané na dĺžkové resp. plošné jednotky, teda 1 km, 1m alebo 1m² (pomerné ukazovatele), umožňujúce porovnávať výkonové parametre z časového hľadiska, ako aj z hľadiska porovnávania jednotlivých uskutočňovaných investičných akcií,
- pravidelne diagnostikovať stav MK a na základe toho vyhodnocovať spôsob opravy podľa „Technologického predpisu pre údržbu a opravy cestných komunikácií – TP 08/2011“,
- zaktualizovať program hospodárskeho a sociálneho rozvoja, rozlíšiť ciele ako dlhodobé, strednodobé a krátkodobé, doplniť zámery a merateľné ukazovatele,
- vytvoriť programový rozpočet - dodržiavať hierarchické usporiadanie programovej štruktúry (tvorba programov, podprogramov, prvkov/projektov – ich číselné označenie kódom v zmysle metodiky Ministerstva financií Slovenskej republiky), formulovať zámery, ciele, merateľné ukazovatele, definovať zodpovednosť za jednotlivé výdavky, programy rozpočtu a alokáciu výdavkov rozpočtu do programovej štruktúry,
- rozdeliť výdavky na miestne komunikácie do jedného programu tak, aby sa zabezpečila prezentácia úplných (celkových) výdavkov obce na danú oblasť, monitorovať a hodnotiť programy obce a v nadväznosti na to vypracovávať monitorovaciu správu k 30.06. a hodnotiacu správu ako súčasť záverečného účtu k 31.12. príslušného rozpočtového roka.

**Protokol
o výsledku kontroly**

Podľa poverenia predsedu Najvyššieho kontrolného úradu Slovenskej republiky (ďalej len „NKÚ SR“) č. 470/01 z 19.06.2013 vykonali:

Ing. Gabriela Kakašová, vedúca kontrolnej skupiny
Mgr. Lukáš Meždej, člen kontrolnej skupiny
Ing. Denisa Moncmanová, členka kontrolnej skupiny

kontrolu 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 26.06.2013 do 22.11.2013 v kontrolovanom subjekte

Obec Cerová, Cerová 104, 906 33 Cerová, IČO 00309478

(ďalej len „obec“) za kontrolované obdobie rokov 2010 - 2012 a súvisiace obdobie.

Predmetom kontroly bolo preverenie hospodárnosti pri správe, údržbe a obnove MK, aplikácia postupov a princípov najlepšej praxe a preverenie efektívnosti pri správe, údržbe a obnove MK a úroveň dosahovania stanovených cieľov a zámerov subjektu samosprávy pri správe, údržbe a obnove MK (účinnosť).

Obec ako subjekt územnej samosprávy je právnickou osobou, ktorá samostatne hospodári s vlastnými finančnými prostriedkami a vlastným majetkom podľa všeobecne záväzných právnych predpisov. Samosprávu obce vykonávajú obyvatelia obce prostredníctvom verejných zhromaždení obyvateľov obce, hlasovaním obyvateľov obce a najmä prostredníctvom volených zástupcov - obecného zastupiteľstva (ďalej len „ObZ“) a starostu.

Podľa platnej legislatívy sú MK 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 rozumeli komunikácie na území obce, ktorých majetkovú správu zabezpečovala obec, vrátane chodníkov, námestí, parkovísk a cestných telies, ktoré sú v správe obce bez ohľadu na to, kto ich reálne využíval.

Pod správou MK sa vo všeobecnosti rozumie spôsob riadenia údržby, obnovy a ich výstavby. Údržba MK je súbor činností, ktorými sa cesty udržuujú v prevádzkyschopnom stave za všetkých poveternostných podmienok. Údržbou sa odstraňujú alebo zmierňujú predovšetkým prekážky v jazdnosti a jej úlohou je zachovať projektom stanovené parametre MK a odstránením porúch prinavrátiť cestám pôvodné funkčné vlastnosti. Údržba a opravy sú zamerané len na premenné parametre, tzn. na charakteristiky, ktoré možno opravami a údržbou zlepšovať. Nepremenné parametre 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.

Cieľom kontroly bolo preveriť procesy v obci súvisiace s MK a poukázaním na prípadné rezervy v plánovacích, rozpočtových, riadiacich a iných procesoch subjektov samosprávy, skvalitniť manažérske riadenie týchto subjektov a tým napomôcť k hospodárnejšiemu, efektívnejšiemu a účinnejšiemu čerpaniu verejných zdrojov.

Pri kontrole bola preverovaná najmä úroveň dosahovania vytýčených cieľov a zámerov obce v oblasti MK, t. j. účinnosť vo väzbe na strategické materiály, ktorými boli program hospodárskeho a sociálneho rozvoja a programový rozpočet, 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 bola použitá metóda preskúmania relevantných dokladov (zmluvy, účtovné doklady, rozpočty, strategické dokumenty, uznesenia ObZ a pod.), rozhovory s manažmentom obce, dotazníky. Zistené údaje boli analyzované, bol vykonaný výpočet pomerových ukazovateľov a preverený logický rámec jednotlivých programov.

Kontrolná činnosť bola vykonávaná v súlade so zákonom č. 39/1993 Z. z. o NKÚ SR v znení neskorších predpisov. Kontrola bola tiež vykonaná v súlade s medzinárodne akceptovanými audítorskými štandardami ISSAI (INTOSAI), Európskymi vykonávacími štandardami pre kontrolné štandardy INTOSAI a ISAs (IFAC).

Počas výkonu kontroly bolo zistené:

1. Preverenie hospodárnosti pri správe, údržbe a obnove MK

Základnou právnou normou obce v rokoch 2010 – 2012 bol Štatút obce Cerová schválený ObZ dňa 14.07.2005. Obecný úrad v Cerovej (ďalej len „ObÚ“) sa v kontrolovanom období riadil organizačným poriadkom zo dňa 22.11.2005, v ktorom obec nemala vyčleneného zamestnanca zodpovedného za správu, údržbu a obnovu MK. Zamestnancom zodpovedným za problematiku MK bola v skutočnosti samostatná odborná referentka, ktorá okrem MK zabezpečovala aj celkovú agendu správy obce.

Obec nemala zriadenú organizáciu za účelom zabezpečovania údržby a obnovy MK.

V kontrolovanom období nemala obec prijaté žiadne interné predpisy ani všeobecne záväzné nariadenie (ďalej len „VZN“) upravujúce poriadok, čistenie, údržbu alebo podmienky používania MK. Využívanie verejných priestranstiev čiastočne upravovalo VZN o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady, v zmysle ktorého obec ukladala miestnu daň za užívanie verejného priestranstva.

Obec na financovanie MK získala finančné prostriedky Európskej únie (ďalej len „EÚ“), z ktorých v roku 2011 a 2012 realizovala po jednom projekte. V roku 2011 obec realizovala projekt spolufinancovaný z prostriedkov EÚ týkajúci sa MK a verejných priestranstiev s názvom „Miestna komunikácia pod školou – Cerová“. Cieľom projektu bolo vybudovanie MK a napojenie na chodníky, odstránenie a rekonštrukcia pôvodných častí provizórnej komunikácie, spevnenie podlažia MK, vyhlbenie rýh pre drenáž a upravenie časti školského areálu pre potreby budúcej MK. Celkové náklady na projekt predstavovali sumu 96 426,26 €.

Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky

V roku 2012 obec realizovala s pomocou prostriedkov EÚ projekt s názvom Rekonštrukcia/modernizácia autobusovej zastávky a príslušného verejného priestranstva v obci s celkovými nákladmi vo výške 52 852,27 €.

Výdavky obce na správu, údržbu a obnovu MK tvorili v rokoch 2010 - 2012 výdavky začlenené do programu 6 – Pozemné komunikácie, programu 10 – Prostredie pre život a programu 12 – Podporná činnosť. Výdavky na MK v programe 6 – Pozemné komunikácie zahŕňali zimnú údržbu, bežnú údržbu a obnovu, dopravné značenie, mzdy a odvody a pod.. Výdavky na letnú údržbu boli začlenené v programe 10 - Prostredie pre život, ktorý v roku 2012 obsahoval aj výdavky na rekonštrukciu autobusovej zastávky a príslušného priestranstva. Výdavky na projektovú dokumentáciu na verejné priestranstvo boli v roku 2011 súčasťou programu 12 - Podporná činnosť.

Rozpočty obce na MK boli v kontrolovanom období zostavené konzervatívne a celkové výdavky na MK obec rozpočtovala približne v rovnakej výške. Podľa skutočného čerpania nedošlo k ich prekročeniu, v každom roku kontrolovaného obdobia bolo čerpanie nižšie ako bolo pôvodne rozpočtované.

V období rokov 2010 – 2012 obec nečerpala finančné prostriedky z cudzích zdrojov.

Tabuľka č. 1 - Prehľad zdrojov financovania správy, údržby a obnovy MK v rokoch 2010 - 2012

Kontrolované obdobie	Vlastné zdroje		Cudzíe zdroje /bankové úvery/		Prostriedky EÚ	
	€	%	€	%	€	%
Rok 2010 - skutočnosť k 31.12.2010	3 158,80	100,00	–	–	–	–
Rok 2011 - skutočnosť k 31.12.2011	33 668,33	34,02	–	–	65 315,85	65,98
Rok 2012 - skutočnosť k 31.12.2012	10 408,61	18,72	–	–	45 183,66	81,28

Obec v roku 2010 financovala správu, údržbu a obnovu MK výlučne z vlastných zdrojov vo výške 3 158,80 €. Táto suma predstavovala výdavky na projektovú dokumentáciu týkajúcu sa MK, konkrétne projektu Miestna komunikácia pod školou – Cerová. V roku 2011 boli vlastné zdroje vo výške 31 110,41 € použité na samotnú realizáciu predmetného projektu. Vlastné zdroje boli v roku 2012 použité na spolufinancovanie výstavby autobusovej zastávky a príslušného verejného priestranstva v obci. V rokoch 2011 a 2012 bolo financovanie správy, údržby a obnovy MK v prevažnej miere realizované z prostriedkov EÚ. Za dva kontrolované roky to bolo v priemere 73,63 % z celkových použitých zdrojov.

Podiel bežných výdavkov na MK na celkových bežných výdavkoch mal v kontrolovanom období vzostupný charakter. Kým v roku 2010 bol na úrovni 1,63 %, v nasledujúcich dvoch rokoch bežné výdavky na MK tvorili zhruba 2,00 % z celkových bežných výdavkov obce.

Podiel kapitálových výdavkov na MK k celkovým kapitálovým výdavkom mal rovnako ako pri bežných výdavkoch stúpajúci charakter. Kým v roku 2010 to bolo 2,31 %, v nasledujúcom roku sa tento podiel pohyboval na úrovni 17,36 % a v roku 2012 na úrovni 31,62 %.

Z pohľadu celkových výdavkov obce mal podiel celkových výdavkov na MK striedajúcu tendenciu. Kým v roku 2010 predstavoval tento podiel len 1,87 %, tak v roku 2011 to bolo 9,93 % a v roku 2012 9,68 %. Výdavky na MK a ich podiel k celkovým

výdavkom obce bol pozitívne ovplyvnený čerpaním nenávratných finančných prostriedkov z EÚ.

Z pohľadu percentuálneho podielu výdavkov obce na MK k celkovým výdavkom nebola údržba obnova a výstavba MK v kontrolovanom období prioritou. Dôvodom nižších výdavkov bol fakt, že v obci je vybudovaná cestná sieť a technický stav MK sa javil ako veľmi dobrý.

Tabuľka č. 2 – Podiel výdavkov obce na MK v porovnaní s celkovými rozpočtovými výdavkami obce v rokoch 2010 - 2012 (v €)

Kontrolované obdobie	Rok 2010 - skutočnosť k 31.12.2010	Rok 2011 -skutočnosť k 31.12.2011	Rok 2012- skutočnosť k 31.12.2012
Celkové výdavky rozpočtu*	699 185	1 111 136	693 603
Celkové výdavky na MK**	13 050	110 363	67 152
Podiel výdavkov na MK k celkovým výdavkom	1,87%	9,93%	9,68%
Celkové bežné výdavky rozpočtu	562 360	541 045	517 773
Bežné výdavky na MK	9143	9983	10 560
Podiel bežných výdavkov na MK k celkovým bežným výdavkom	1,63%	1,85%	2,03%
Celkové kapitálové výdavky rozpočtu	136 825	570 091	175 830
Kapitálové výdavky na MK	3159	98 984	55 592
Podiel kapitálových výdavkov na MK k celkovým kapitálovým výdavkom	2,31%	17,36%	31,62%

* - celkové výdavky rozpočtu = bežné výdavky + kapitálové výdavky + výdavkové finančné operácie

** - celkové výdavky na MK = bežné výdavky na MK + kapitálové výdavky na MK + letná údržba (verejná zeleň)

Celkové výdavky obce na MK v kontrolovanom období mali striedajúcu tendenciu. Najnižšie boli v roku 2010, kedy ich hodnota predstavovala sumu 13 050,00 €. V roku 2011 boli celkové výdavky čerpané vo výške 110 363,00 € a v roku 2012 vo výške 67 152,00 €.

Celkové výdavky na MK tvorili bežné výdavky (zimná údržba, údržba a obnova, dopravné značenia a mzdy a odvody), kapitálové výdavky a výdavky na letnú údržbu - verejnú zeleň, ktorá pozostávala z kosenia zelených plôch a výdavkov na výsadbu zelene pri MK.

Výdavky obce na údržbu a obnovu MK tvorili najpodstatnejšiu časť bežných výdavkov na MK. Tieto výdavky boli v prevažnej miere určené na prírodné kamenivo - štrk, jeho dovoz, dopravu a dovoz asfaltu na opravy MK, dovoz valca, materiál na rekonštrukčné práce a výdavky na terénne úpravy. Terénne úpravy predstavovali práce na spevnení plôch MK ako aj spevnenie ciest štrkových, zhutňovanie ciest valcom a čistenie krajníc a priekop.

Počas kontrolovaného obdobia mali výdavky na letnú a zimnú údržbu MK v každom zo sledovaných ukazovateľov kolísavý charakter. Naproti tomu, výdavky na údržbu a obnovu MK v prepočte na 1 km, 1m² a rovnako aj na 1 obyvateľa postupne rástli. Tieto pomerové ukazovatele sú odporúčané ako vhodné benchmarkové ukazovatele pre oblasť MK vo viacerých odborných štúdiách. Obec tieto pomerové ukazovatele nesledovala, boli vyčíslené NKÚ SR.

V roku 2013 boli Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR v nadväznosti na uznesenie vlády SR č. 134/2013 a uznesenie vlády SR č. 184/2013 poskytnuté obci prostriedky zo štátneho rozpočtu v sume 5 574,29 €.

Táto suma bola účelovo určená na riešenie kritického stavu cestnej infraštruktúry v obci, pričom kritériom prerozdelenia bola dĺžka MK. Obec poskytnuté finančné prostriedky použila na opravu MK II. triedy – Cesta Lieskové.

Priemerná hodnota bežných výdavkov na MK v obci za roky 2010 – 2012 bola 9 895,33 €. Finančné prostriedky pridelené obci v rámci dotácie predstavujú 56,33 % z priemerných bežných výdavkov obce na MK za roky 2010 – 2012. Prínosom poskytnutej dotácie je skutočnosť, že obec ušetrí vlastné zdroje, ktoré môže následne použiť na iné účely.

V rámci kontrolovaného obdobia dochádzalo k presunom prostriedkov určených na MK na iné účely ako boli pôvodne obcou rozpočtované. Obec na rok 2010 schválila výdavky na MK v sume 18 260,00 €. V rozpočtovom roku čerpala na MK výdavky v sume 9 143,00 €, čo predstavuje 50,07 % z pôvodne schváleného rozpočtu. Obec v priebehu roka zvýšila prostriedky na zimnú údržbu o 93,25 %, a to z dôvodu dlhodobu nepriaznivého zimného počasia a s tým súvisiacimi zvýšenými výdavkami na posyp a údržbu ciest. V priebehu roka vznikli aj neočakávané výdavky na kúpu nového dopravného značenia v sume 1 600,00 €.

Tabuľka č. 3 - kontrolovaný rok 2010 – bežné výdavky (v €)

Rok 2010	MK	Zimná údržba	Oprava a údržba	Dopravné značenie	Verejná zeleň
Schválený rozpočet	18 260	1 660	16 660	0	660
Rozpočet po úprave	9 480	3 471	4 409	1 600	725
Skutočnosť k 31.12.2010	9 143	3 208	4 335	1 600	748

V roku 2011 bol rovnaký trend ako v predchádzajúcom roku, kedy skutočné výdavky na MK boli rozpočtované približne v dvojnásobnom množstve ako reálne čerpané výdavky ku koncu roka. Hlavný rozdiel nastal pri zimnej údržbe, kedy sa za celý rozpočtový rok čerpalo len 19,53 % rozpočtovaných výdavkov na zimnú údržbu.

Tabuľka č. 4 - kontrolovaný rok 2011 – bežné výdavky (v €)

Rok 2011	MK	Zimná údržba	Oprava a údržba	Mzdy a odvody	Dopravná tabuľa	MK pod školou – špeciálne služby	Verejná zeleň
Schválený rozpočet	18 170	1 500	16 600	70	0	-	750
Rozpočet po úprave	10 277	756	8 367	63	91	1 000	1 019
Skutočnosť k 31.12.2011	9 983	293	8 536	63	91	1 000	1 219

Rozpočtované výdavky na MK boli v roku 2012 najnižšie z kontrolovaného obdobia a to na úrovni 17 936,00 €. Poslednou úpravou rozpočtu znížila obec výdavky na MK na 10 777,00 €, pričom skutočné čerpanie bolo vo výške 10 560,00 €. Skutočne vynaložené výdavky na zimnú údržbu boli oproti pôvodne schválenému rozpočtu nižšie o 66,67 %.

Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky

Tabuľka č. 5 - kontrolovaný rok 2012 – bežné výdavky (v €)

Rok 2012	MK	Zimná údržba	Oprava a údržba	Mzdy a odvody	Špeciálne služby	Verejná zeleň
Schválený rozpočet	17 936	1 500	15 600	63	800	1 000
Rozpočet po úprave	10 777	500	10 214	63	0	1 000
Skutočnosť k 31.12.2012	10 560	500	9 997	63	0	1 000

V kontrolovanom období rozpočtované prostriedky na MK obci postačovali na činnosti spojené so správou, údržbou a obnovou MK. Výdavky boli rozpočtované v dostatočnom množstve, dokonca boli rozpočtované nadhodnotene, čo vyplýva z každoročnej úpravy rozpočtu, pričom obec plánované aktivity vo väčšej miere plnila. Tým, že obec rozpočtovala prostriedky nadhodnotene, nemala vytvorený dostatočne účinný systém alokácie prostriedkov na jednotlivé programy. Každoročný pokles rozpočtovaných výdavkov na MK oproti skutočným výdavkom obce na MK a neprehľadnosť v alokovaní prostriedkov na MK do jednotlivých programov, t. j. výdavky na MK rozdelené do troch programov namiesto do jedného programu, indikujú rezervy pri tvorbe rozpočtu obce.

Dôvodom rapidného poklesu rozpočtovaných výdavkov na MK oproti skutočným výdavkom obce v každom roku bolo, že obec svoje disponibilné finančné prostriedky rozpočtovala každoročne do programu 6 – Pozemné komunikácie bez ich skutočnej potreby na MK. Následne ich v priebehu roku podľa skutočného čerpania výdavkov zahrnutých v iných programoch rozpočtu upravovala. Presuny prostriedkov tak neindikujú odloženú potrebu financovania do budúcnosti.

Tabuľka č. 6 - vývoj kapitálových výdavkov na MK v jednotlivých rokoch (v €)

	Pôvodne rozpočtovaných prostriedky	Rozpočet po úprave	Skutočný stav k 31.12.
Rok 2010	29 000	4 000	3 159
Rok 2011	120 000	98 984	98 984
Rok 2012	52 933	52 852	52 852

V rámci rozpočtu na rok 2010 boli kapitálové výdavky rozpočtované vo výške 29 000,00 €. Tvorili ich výdavky vo výške 25 000,00 € na projekt Miestna komunikácia pod školou – Cerová a 4 000,00 € na projektovú dokumentáciu. V priebehu roka obec upravila kapitálové výdavky na sumu 4 000,00 €. Skutočné kapitálové výdavky boli čerpané vo výške 3 159,00 € na projektovú dokumentáciu na predmetný projekt. Finančné prostriedky z EÚ na rekonštrukciu obec získala až v nasledujúcom roku, čo bolo dôvodom presunu výdavkov do roku 2011.

V rozpočte na rok 2011 bola rozpočtovaná suma 120 000,00 €, ktorá predstavovala kapitálové výdavky na vyššie uvedenú investičnú akciu. Zmenou rozpočtu bol rozpočet upravený na 98 984,00 €, čo zodpovedalo aj skutočnému čerpaniu.

Kapitálové výdavky na MK boli v roku 2012 rozpočtované v celkovej výške 52 933,00 €. V priebehu roka obec zmenila rozpočtovým opatrením výdavky na 52 852,00 €, ktoré aj v skutočnosti čerpala na projekt Rekonštrukcia/modernizácia autobusovej zastávky a príslušného verejného priestranstva v obci.

Podľa vyjadrenia obce, pri zostavovaní rozpočtov alokovala prostriedky na MK prostredníctvom analýzy predchádzajúcich rokov. Plánovaný rozpočet pokrýval všetky úlohy, ktoré si obec v rámci rozpočtu vymedzila. Napriek tomu treba skonštatovať, že prístup, ktorý si obec pre alokáciu prostriedkov zvolila nebol dostatočný. Tým, že dochádzalo

k znižovaniu rozpočtovaných prostriedkov počas roka si obec rozpočtovala na MK prostriedky aj bez konkrétneho účelu.

Rozpočet obce vypracovával zodpovedný zamestnanec obce v spolupráci so starostom obce. Na zostavovaní rozpočtu obce mali podiel aj poslanci ObZ, ako aj obyvatelia obce, ktorí mali zákonnú možnosť vyjadriť sa k návrhu rozpočtu pred jeho schválením v ObZ.

V rokoch 2010 – 2012 obec realizovala činnosti spojené s údržbou a obnovou MK vo vlastnej réžii mimo novovybudovaných MK (Miestna komunikácia pod školou – Cerová v roku 2011 v rozsahu 260 m a rekonštrukcia s názvom Rekonštrukcia/modernizácia autobusovej zastávky a príľahlého verejného priestranstva v roku 2012), ktorých zhotovenie obec riešila prostredníctvom externých dodávateľov na základe vypísaného výberového konania a mimo opravy výtlkov v rámci zimnej údržby. Obec vykonávala činnosti letnej a zimnej údržby MK v rámci podnikateľskej činnosti a využívala vlastnú strojovú techniku (kontajnerový voz s radlicou, malá snežná fréza, ručné kosačky). Vlastnou činnosťou obec zabezpečovala čistenie rigolov, zametanie MK po zimnej údržbe, opravy menších výtlkov, dovoz štrku a kameňa na menšie opravy a údržby, posyp MK a tiež na odhŕňanie snehu. Vykonávanie zimnej údržby bolo realizované podľa potreby.

Vykonané práce boli obci fakturované v zmysle schváleného cenníka. Na základe fakturácie obec tieto výdavky účtovala ako výdavky na MK. Podľa vyjadrenia zodpovednej zamestnankyne obecného úradu, v cene bola zahrnutá aj mzda a odvody pre vodiča, ktorý stroje na údržbu obsluhoval ako aj náklady na pohonné hmoty. Mzda vodiča a náklady na pohonné hmoty sú však len časť priamych nákladov, ktoré vyčísľujú nielen náklady na PHM, mzdu a odvody zamestnanca, ale aj odpisy vozidla a poistenie. Do ceny výkonu neboli tiež zahrnuté nepriame náklady. Takto stanovená cena preto predstavovala len časť priamych nákladov a v skutočnosti nezodpovedala skutočnej cene výkonu.

Obec sa rozhodla vykonávať údržbu a obnovu MK vo vlastnej réžii, podľa vyjadrenia zodpovednej pracovníčky obecného úradu, na základe telefonického prieskumu trhu. Na základe výsledkov takto uskutočneného prieskumu bola podľa vyjadrenia vedenia obce realizácia činností súvisiacich so správou a údržbou MK vo vlastnej réžii najvýhodnejší, najúspornejší a najefektívnejší spôsob ich vykonávania. Kontrole NKÚ SR nebol predložený žiadny písomný dokument, ktorý by preukazoval výsledky predmetného prieskumu trhu. Tým nebolo možné preukázať dodržanie hospodárnosti a efektívnosti pri realizácii činností súvisiacich so správou MK vo vlastnej réžii. Pri vyhodnotení jednotlivých cien na základe prieskumu mohlo dôjsť k skresleniu poskytnutých údajov o cene. Rozhodovanie obce mohlo byť ovplyvnené aj tým, že obec nesledovala celkové náklady na správu, údržbu a obnovu MK. Existovalo aj riziko nedodržania kvalitatívnej stránky vykonanej opravy.

Obec nemala v kontrolovanom období prijatú internú smernicu, ktorá by upravovala postupy obce pri verejnom obstarávaní.

Obec v kontrolovanom období hľadala možnosti znižovania výdavkov na správu, údržbu a obnovu tým spôsobom, že správu, údržbu a obnovu si zabezpečovala vlastnými zdrojmi t. j. strojmi, ktoré vlastní, ako aj vlastnými zamestnancami. Obec tiež využívala možnosť zamestnávať osoby vedené v evidencii uchádzačov o zamestnanie na príslušnom Úrade práce sociálnych vecí a rodiny (ďalej len „ÚPSVaR“), teda občanmi zaradenými do aktivačných prác, občanmi pracujúcimi na základe dohôd o vykonaní menších obecných služieb a dohôd o poskytnutí príspevku na podporu regionálnej a miestnej zamestnanosti. Vykonávali činnosti ako čistenie rigolov, zametanie MK po zimnej údržbe, opravy menších výtlkov a navážanie štrku na vybrané MK. Tento fakt možno hodnotiť pozitívne, keďže obec týmto spôsobom znižovala svoje výdavky na údržbu MK. Informácie o počte hodín,

ktoré občania odpracovali formou dohôd v rámci správy, údržby a obnovy MK neboli zo strany obce presne zaznamenané a boli poskytnuté len na základe kvalifikovaného odhadu zamestnankyne ObÚ, ktorá mala na starosti rozdeľovanie prác týmto osobám. Podľa odhadu odpracovali v roku 2010 spolu 2 370 hodín, v roku 2011 spolu 1 450 hodín a v roku 2012 spolu 1 200 hodín.

V priebehu posledných piatich rokov obec nesledovala vlastné náklady na MK a nesledovala ani trend týchto výdavkov. Obec sledovala iba výdavky v rámci finančného rozpočtu, ktoré boli skutočne vynaložené na MK. Obec mesačne odpisovala hmotný majetok a účtovala ho do nákladov.

Medzi obcou ako správcom MK a správcom ciest I. triedy a nižších tried napojených na MK obce neexistuje koordinácia pri zimnej údržbe a pri kalamitných situáciách. Obec nie je členom žiadneho regionálneho združenia, ktoré by združovalo viacero dodávateľov, spoločne by obstarávalo, čím by bolo možné dosiahnuť úsporu z titulu vyšších objemov. Príslušné obce realizovali údržbu podľa vlastných technických možností.

Obec sa od roku 2002 postupne zameriavala na systematickú rekonštrukciu MK. V kontrolovanom období sa v obci realizovali dve veľké investičné akcie, ktoré boli financované z prostriedkov EÚ ako aj z prostriedkov vlastných. Na základe vyjadrenia obce, a to kvantifikovaným odhadom výšky potrebných investícií na odstránenie všetkých porúch MK dospela obec k záveru, že v budúcom období sú na opravu cesty Mexiko potrebné finančné prostriedky vo výške 24 000,00 €. Tieto prostriedky by mali byť použité na nový asfaltový povrch. Na odstránenie ostatných porúch je potrebných cca 30 000,00 €. Rizikom v oblasti MK je fakt, že v obci nie je vybudovaná kanalizácia odpadových vôd. Prípadná realizácia kanalizácie odpadových vôd si vyžiada nemalé finančné prostriedky aj na následnú obnovu a rekonštrukciu MK. Podľa vyjadrenia obec plánuje vybudovať obecnú kanalizáciu v rokoch 2015 - 2020.

2. Aplikácia postupov a princípov najlepšej praxe a preverenie efektívnosti pri správe, údržbe a obnove MK

Podľa Pasportu MK za roky 2010 - 2012 obec spravovala v roku 2010 celkom 19 132 m o celkovej ploche 114 792 m². Z tejto dĺžky predstavovali komunikácie II. triedy 8732 m, komunikácie III. triedy 8400 m a 2000 m chodníky. V roku 2011 sa celková dĺžka MK zvýšila o 260 m na hodnotu 19 392 m z dôvodu vybudovania komunikácie II. triedy s názvom Cesta pod školou. V pasporte MK z roku 2011 sú uvádzané celkové dĺžky MK: Komunikácia II. triedy v celkovej dĺžke 8992 m, komunikácia III. triedy v dĺžke 8400 m a chodníky v dĺžke 2000 m. V roku 2012 nedošlo k zmene dĺžky MK v porovnaní s rokom 2011. V sledovanom období obec nespravovala žiadnu komunikáciu I. triedy. Podľa tried a druhov vozoviek išlo o živíčné vozovky strednej a ľahkej triedy, štrkové vozovky a dlažbu.

Rozloha katastrálneho územia obce je 21,88 km² s nadmorskou výškou, ktorá sa pohybuje v rozpätí od 198 do 469 m n. m. Stred obce sa nachádza v nadmorskej výške 251 m n. m. Prevažná časť obce má svahovitý charakter. Obec tvoria časti Cerová, Lieskové a časť Rozbehy. Časť Rozbehy leží v nadmorskej výške 428 m n. m. obklopená lesom. Okrem toho sídelná zástavba v obci vytvárala viacero slepých ulíc. Všetky tieto faktory ovplyvňovali sťažené podmienky pri zimnej údržbe MK.

Zimnú údržbu obec vykonávala len v nevyhnutných prípadoch, keď pre zlé poveternostné podmienky bolo potrebné zabezpečiť prejazdnosť a prevádzkovú spôsobilosť

MK odhrnutím snehu a posypom MK. Vykonávanie zimnej údržby bolo realizované podľa potreby. Obec nemala vypracovaný operačný plán údržby MK, ktorý by podmienky na vykonávanie údržby konkretizoval a špecifikoval a ani rozpočet obce neobsahoval žiadne ciele obnovy a údržby MK. Na základe schváleného plánu alebo programu by mohla obec objektívne vyhodnocovať dodržiavanie stanovených cieľov, harmonogramu vykonávaných prác, použitie finančných prostriedkov v súlade s rozpočtom obce a tiež stanoviť potrebu budúcich nákladov na údržbu a obnovu MK.

Jednotlivé ulice boli tak z pohľadu zimnej údržby rovnocenné. Obec neurčila prioritné MK, t. j. tie, ktoré bolo potrebné sprejazzniť ako prvé. V rozpočte obce boli len vyčlenené finančné prostriedky na bežnú údržbu a obnovu MK. V prípade existencie operačného plánu zimnej údržby by bola zimná údržba MK v obci efektívnejšia. Dôraz na svahovitost' terénu a povrch MK obec nekladla, prvoradá pozornosť obec venovala najmä údržbe MK po zimnom období. Vykonávala predovšetkým opravu výtlkov.

Obec realizovala aj preventívne opatrenia, a to vybudovaním odvodňovacích kanálov cez MK, ktoré odvádzali dažďovú vodu, alebo zabraňovali roztopenému snehu, aby na svahovitom teréne podmýval cesty a chodníky a nevytváral pukliny a výtlky v asfaltovej pokrývke MK. Podľa vyjadrenia zástupcov obce, pri oprave výtlkov obec neskúmala dodržiavanie STN noriem stanovených pre MK, nakoľko tieto opravy vykonávala firma, ktorá je pri vykonávaní svojej podnikateľskej činnosti povinná tieto normy dodržiavať. Obec si však nevyžiadala od dodávateľa opráv MK žiaden certifikát kvality, alebo obdobný doklad preukazujúci dodržiavanie STN noriem pre opravu a údržbu MK, preto tu vzniká riziko nedodržania kvalitatívnej stránky vykonanej opravy. Pred rozhodnutím o spôsobe opravy obec nemala k dispozícii údaje o výsledkoch diagnostiky a jej vyhodnotenie s uvedením predpokladanej príčiny vzniku porúch. Projekty na nové komunikácie sa zadávali projektantovi s oprávnením na projektovanie pozemných komunikácií. Projekty boli vypracované v STN normách.

Pri realizácii opráv a rekonštrukcií obec nemala formálne zadefinované postupy pri odstraňovaní porúch pri jednotlivých MK. Ak by boli predmetné procedúry aspoň formálne zadefinované, uľahčilo by to kontrolu ich dodržiavania vedením obce. Takisto neboli formálne zadefinované ani minimálne úrovne pre procesy údržby a opráv (napr. stanovenie reakčného času, maximálnej lehoty na odstránenie poruchy), ani minimálne požiadavky na úroveň kvality MK (napr. maximálne prípustná hĺbka výtlku a pod.). Zadefinovanie týchto úrovni by bolo žiaduce z titulu vyhodnocovania cieľov obce v oblasti MK. V rámci systému monitorovania stavu MK obec neuplatňovala prístup založený na systematickom zbere štruktúrovaných údajov o stave MK (premenné parametre MK).

Analýzou činností súvisiacich s údržbou a obnovou MK v obci NKÚ SR zistil, že obec v kontrolovanom období len čiastočne plnila ciele a investičné akcie vytýčené v Programe hospodárskeho a sociálneho rozvoja obce Cerová (ďalej len „PHSR“), ktoré sa týkali rekonštrukcie, obnovy (oprava a údržba MK) a výstavby nových MK (Miestna komunikácia pod školou – Cerová v roku 2011 a rekonštrukcia s názvom Rekonštrukcia/modernizácia autobusovej zastávky a príľahlého verejného priestranstva). Dva ciele PHSR neboli splnené. Išlo o vybudovanie parkoviska pri Korlátku, kde sa obec doposiaľ nedohodla s majiteľmi pozemkov pod plánovaným parkoviskom a o vybudovanie cyklotrasy ako časti ucelenej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy v zmysle Dopravnej politiky SR.

Analýzou spôsobu údržby a opráv MK je možné konštatovať, že obec uplatňovala kombináciu stratégie, kedy obec spravidla reaguje len na najnutnejšie opravy podľa stavu MK, prípadne plánuje údržbu v krátkodobom horizonte (najviac 2 roky) bez posúdenia

dodatočných nákladov v budúcnosti a stratégie údržby MK, kedy sa obec snaží znižovať celkové náklady životného cyklu MK, to znamená preventívnou údržbou dosiahnuť zníženie celkových nákladov v dlhodobom horizonte. MK v obci sa javia vo veľmi dobrom technickom stave a obec realizovala v kontrolovanom období aj nové investičné akcie.

NKÚ SR odporúča, aby obec pravidelne diagnostikovala stav MK a na základe toho vyhodnocovala spôsob opravy na základe „Technologického predpisu pre údržbu a opravy cestných komunikácií – TP 08/2011“. Ak by mala obec pred rozhodnutím o spôsobe opravy k dispozícii údaje o výsledkoch diagnostiky a jej vyhodnotenie s uvedením predpokladanej príčiny vzniku porúch, spôsob návrhu opravy by mal viesť k odstráneniu príčin porúch a k obmedzeniu následkov s dodržaním princípov hospodárnosti, efektívnosti a účinnosti. Okrem technológií uvedených v TP 08/2011 je možné použiť aj ďalšie technológie definované výrobcom materiálov a strojových zariadení. Jedná sa hlavne o nové technológie a kombináciu rôznych technológií.

V rámci letnej údržby a obnovy MK obec vykonávala činnosti ako kosenie tráv pri MK, odstraňovanie krovín a drobných porastov, čistenie nánosov z ciest, čistenie odvodňovacích rigolov, žľabov, šachiet, priepustov a priekop pri MK, údržbu dopravného značenia, zametanie ciest a chodníkov. Letnú údržbu a obnovu MK obec vykonávala každý rok v rovnakom rozsahu vykonaných prác.

Obyvatelia obce mali možnosť deklarovať svoje požiadavky ohľadom MK viacerými spôsobmi. Jedným zo spôsobov bola možnosť podávať sťažnosti a podnety a tiež bolo možné nahlasovať problémy týkajúce sa MK telekomunikačnými prostriedkami, priamou komunikáciou, alebo na zasadnutiach ObZ. Počas kontrolovaného obdobia nebola zaevidovaná žiadna sťažnosť týkajúca sa MK. Iba v jednom prípade došlo na základe zápisnice zo zasadnutia ObZ k vysloveniu výhrady k zimnej údržbe MK. Poslanec ObZ navrhol nákup snežnej frézy. Na tento podnet obec reagovala jej operatívnym obstaraním pre zimnú údržbu. V prípade potreby a závažnosti problematického stavu MK navádzala obec štrk na MK ako dočasné riešenie predchádzajúce obnove niektorých úsekov MK.

Technický stav MK bol obcou sledovaný formou fyzickej obhliadky MK, pri ktorej však nebola vykonávaná diagnostika MK vzhľadom na premenné a nepremenné parametre a ich zmeny. Okrem toho obec v zastúpení starostu poverila raz ročne pracovníkov štátneho odborného dozoru na vykonanie fyzickej obhliadky MK, na základe ktorého bol vypracovaný Protokol/Záznam o výsledku štátneho odborného dozoru nad pozemnými komunikáciami podľa § 3c zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov. Prílohou uvedeného protokolu bol „Pasport miestnych komunikácií“, kde bolo uvedené, ktorá MK bola vyhovujúca, ktorú bolo nutné zrekonštruovať a kedy, a ktorú bolo nutné upraviť a akým spôsobom.

Na základe uvedeného protokolu, podnetov od občanov a fyzických obhliadok MK, by bolo pre obec prospešné vytvoriť už vyššie navrhovaný dokument - operačný plán alebo program údržby a obnovy MK, v ktorom by si obec stanovila budúce ciele týkajúce sa obnovy a údržby MK a následne by aj vyhodnocovala plnenie týchto cieľov. V takomto dokumente by obec ako správca MK mohla tiež viesť technickú evidenciu o spravovaných MK.

Celkové výdavky obce na MK boli v kontrolovanom období rokov 2010 – 2012 rozpočtované zhruba v rovnakej výške a podľa zistení v dostatočnom množstve. Výdavky na MK obec oproti schválenému rozpočtu nezvyšovala. Celkové výdavky na MK sa v kontrolovanom období skladali z bežných výdavkov (zimná údržba, údržba a obnova, dopravné značenia a mzdy a odvody), z kapitálových výdavkov a z výdavkov na letnú údržbu, zeleň. Mierny nárast bežných výdavkov na MK neindikoval zanedbanú preventívnu údržbu

z minulosti, ale bol ovplyvnený zimnými poveternostnými podmienkami. Podiel bežných výdavkov k celkovým výdavkom bol pozitívne ovplyvnený čerpaním nenávratných finančných prostriedkov.

Obec neuchovávala žiadne historické údaje o údržbe a oprave MK, preto ani neanalyzovala činnosti súvisiace s údržbou a obnovou MK. Pri správe, obnove a údržbe MK neboli v obci aplikované moderné technológie, napr. geografický informačný systém evidencie MK. S týmito systémami prišli aj možnosti použiť ich pre využívanie dômyselnejších analytických nástrojov a techník, ako aj pre informačné technológie, ktoré podporujú zrozumiteľné, plne integrované systémy manažmentu aktív. Manažment aktív (Asset management) je koncepcia v cestnom hospodárstve, ktorá vo svojej podstate poskytuje pevný základ, z ktorého možno monitorovať dopravný systém a optimalizovať zachovávanie, rast a dočasné premiestnenie cestných aktív (t. j. majetkovej podstaty) prostredníctvom nákladovo efektívneho manažmentu, programovania a rozhodovania o umiestnení zdrojov. Obec doposiaľ neaplikovala metódy a postupy manažmentu aktív. Obec nemala jednotlivé procedúry správy, údržby a opráv formálne zadefinované, neriadila sa pri opravách MK technologickým postupom pre údržbu a opravy cestných komunikácií TP 08/2011 ani STN 736110 normou. Pri opravách základných typov porúch vozoviek, rekonštrukciách a výstavbe nových MK sa obec spoliehala na odbornú spôsobilosť firiem, ktoré tieto poruchy odstraňujú.

Kontrolou predložených výsledkov kontrolnej činnosti hlavného kontrolóra za roky 2010 - 2012 NKÚ SR zistil, že hlavný kontrolór sa zameriaval okrem iného na kontrolu dodržiavania hospodárnosti, účinnosti a efektívnosti pri nakladaní s finančnými prostriedkami obce, evidenciu sťažností a podnetov od občanov a kontrolu projektov financovaných z fondov EÚ. Do rozsahu tejto kontrolnej činnosti spadalo aj financovanie opráv a údržby MK, investičných akcií a akcií financovaných z bežných výdavkov. Kontrola bola uskutočňovaná v pravidelných polročných intervaloch na základe náhodne vybranej vzorky dokumentov. Hlavný kontrolór v správach o kontrolnej činnosti konštatoval, že na základe vykonaných kontrol neboli zistené nedostatky.

Podľa vyjadrenia zodpovednej zamestnankyne ObÚ, v obci a v jej okolí nie je žiadna firma ani prevádzka, ktorá by mimoriadne zaťažovala MK. Obec nesleduje intenzitu dopravného a prepravného prúdu na MK. Najvyššia denná a nočná intenzita ťažkej dopravy je smerovaná po ceste II. triedy 501/2. Obec má z väčšej časti charakter individuálnej domovej zástavby a čiastočne aj charakter hromadnej bytovej zástavby. Intenzitu dopravy v obytných zónach ukladňovala osadením dopravného značenia na zníženie rýchlosti, upozornením na prechod pre chodcov a označením slepej ulice. Obec nemá zadefinované minimálne úrovne služieb (reakčné časy pre procesy údržby a opráv MK) a minimálne požiadavky na úroveň kvality MK (napr. maximálne prípustná hĺbka výtlkov), preto ich ani nevyhodnocuje.

ObÚ zamestnáva tri administratívne pracovníčky. Podľa organizačného poriadku mala mať obec vytvorený aj technický útvar zabezpečujúci okrem iného tiež agendu týkajúcu sa údržby obecných komunikácií, verejných priestranstiev a obecných budov. Zamestnanci ObÚ majú jasne vymedzené povinnosti a kompetencie, ktoré však kumulujú viaceré činnosti týkajúce sa správy a výkonu činností súvisiacich s bežným chodom obce. Kumulácia pracovných činností nemala negatívny vplyv na výkonnosť zamestnancov a plnenie termínov.

3. Úroveň dosahovania stanovených cieľov a zámerov subjektu samosprávy pri správe, údržbe a obnove MK (účinnosť)

PHSR bol vypracovaný v septembri roku 2007 pre obdobie rokov 2007 – 2016 (podľa predpokladaných časov realizácie cieľov) a schválený uznesením ObZ č. 22/2007 dňa 27.09.2007. Tvorí základný programový dokument regionálneho rozvoja územia obce. Jeho vypracovaním si obec splnila jeden zo základných princípov regionálnej politiky, a to princíp programovania. PHSR obsahuje komplexný pohľad na stav obce v čase jeho vypracovania, hlavný potenciál rozvoja a bariéry, príležitosti a ohrozenia jej rozvoja. Definoval tiež ciele, ktoré mala obec v záujme v nasledujúcich obdobiach dosiahnuť a tiež finančný rámec na ich realizáciu.

PHSR bol otvoreným dokumentom, ktorý bolo potrebné dopĺňať a v prípade zmeny východiskových podmienok aj celkovo aktualizovať. Táto povinnosť vyplýva z legislatívneho rámca stanoveného zákonom č. 539/2008 Z. z. o podpore regionálneho rozvoja (ďalej len „zákon o podpore regionálneho rozvoja“), ktorý pre obec ustanovuje povinnosť zabezpečovať a koordinovať vypracovanie a realizáciu PHSR, pravidelne ho monitorovať, každoročne vyhodnocovať jeho plnenie a aktualizovať ho podľa potreby.

Zo sociálno ekonomickej analýzy a analýzy realizovaných opatrení obce týkajúcej sa občianskej vybavenosti, konkrétne technickej infraštruktúry v roku 2007 vyplynulo, že doprava bola v obci riešená výhradne ako cestná. MK boli vyasfaltované, v roku 2007 sa uskutočnila rekonštrukcia MK a verejného osvetlenia v ulici Pod Hájom a Záhrady prostredníctvom Operačného programu Základná infraštruktúra, Priority Lokálna infraštruktúra, Opatrenia Renovácia a rozvoj obcí. Predmetný projekt bol na 95,00 % financovaný z prostriedkov Ministerstva výstavby a regionálneho rozvoja a 5,00 % sa na spolufinancovaní podieľala obec. Dĺžka zrekonštruovanej MK bola 733 m s plochou 2 952 m² a s celkovým rozpočtom 160 067,38 €. Práce boli ukončené v júni roku 2007.

Základným predpokladom pre stanovenie stratégií bolo spracovanie SWOT analýzy obce, z ktorej pre oblasť MK vyplynulo:

- silné stránky – polohový potenciál s väzbou na významné regionálne centrá, dostatočná infraštruktúra v oblasti služieb pre potreby obyvateľstva, dobré dopravné spojenie,
- slabé stránky – nedokončené komunikácie, chýbajúce parkoviská, cyklistické trasy
- príležitosti - výstavba ďalších MK (súvisiaca s predpokladanou výstavbou rodinných domov), využívanie podpory štrukturálnych fondov
- ohrozenia – neexistencia finančných nástrojov obce na dobudovanie infraštruktúry (toto sa týkalo predovšetkým technickej infraštruktúry – vybudovania kanalizácie a ČOV).

V rámci rozvojovej stratégie bol v PHSR stanovený globálny cieľ „obec s plnohodnotnou infraštruktúrou, atraktívna pre ďalšie osídľovanie a turizmus, rešpektujúca princípy trvalo udržateľného rozvoja“. V tomto prípade je zámer prezentovaný ako globálny cieľ, ide však o vyjadrenie stavu, ktorý chce obec dosiahnuť a ktorý by mal byť dôsledkom plnenia cieľov.

Vzhľadom na vhodnú polohu obce, prírodné podmienky pre turistiku, cykloturistiku a rozvoj fakultatívnych výletov vyplynula pre obec potreba dobudovať infraštruktúru, na čo nadväzoval v oblasti MK špecifický cieľ - cieľ II. Rozvoj cestovného ruchu.

Aktivitami na dosiahnutie predmetného cieľa v PHSR, Prioritná os 6 Infraštruktúra cestovného ruchu, Opatrenie 6.1 Podpora a obnova infraštruktúry cestovného ruchu, bolo v oblasti MK vybudovanie parkovísk a vybudovanie cyklotrasy a jej napojenie na cyklotrasy mikroregiónu Skalicko. V tabuľkovej časti PHSR sú predmetné aktivity nesprávne označené

ako zámer, pričom ide o výstupovo orientované ciele, ktorých ukazovateľom výstupu mohol byť napríklad počet vybudovaných parkovísk a dĺžka novovybudovaných cyklotrás.

Ciele, aktivity boli stanovené dostatočne konkrétne a neboli všeobecné, definovali konkrétny stav, ktorý má byť realizáciou dosiahnutý. V PHSR však neboli stanovené hodnotiace kritériá pre plnenie cieľov.

U aktivít boli stanovené možné zdroje financovania, prepojenie na národné programovacie dokumenty, predpokladaný čas realizácie, potrebné finančné zdroje, spolupráca a partnerstvá.

PHSR nemal stanovené žiadne merateľné ukazovatele, t. j. ciele PHSR neboli merateľné, resp. nestanovenie merateľných ukazovateľov znemožnilo manažmentu obce merať pokrok pri plnení cieľov PHSR. V čase zostavenia PHSR nebolo stanovenie merateľných ukazovateľov v PHSR vyžadované zo zákona, ich uvedenie však bolo žiaduce z titulu možnosti merania dosiahnutia stanovených cieľov. Ak by bol PHSR každoročne aktualizovaný, mohli byť doplnené aj merateľné ukazovatele. Zákon o podpore regionálneho rozvoja dokonca ustanovil obciam povinnosť uviesť PHSR, ktoré boli schválené pred 1. januárom 2009 do súladu s uvedeným zákonom do 1. októbra 2010, t. j. mali obsahovať systém monitorovania a hodnotenia plnenia PHSR s ustanovením merateľných ukazovateľov.

Taktiež absentovalo uvedenie východiskových hodnôt pre hodnotenie pokroku pri naplňaní cieľov PHSR. Tým, že neboli naformulované merateľné ukazovatele nebolo možné vyjadriť očakávaný pozitívny dôsledok/dopad strednodobého plnenia príslušného cieľa v nadväznosti na stanovené špecifické ciele a globálny cieľ.

Pozitívnym prvkom bolo, že jednotlivé aktivity v rámci PHSR mali vyčíslenú potrebu finančných prostriedkov na ich realizáciu. Finančná potreba pre realizáciu akcií uvedených v PHSR v nadväznosti na skutočne zrealizované aktivity v oblasti MK bola v PHSR nadhodnotená, a to vo väzbe na skutočné čerpanie výdavkov s nimi spojenými.

Obec od roku 2007 neaktualizovala a nedopĺňala PHSR, a teda sa nemenili ani zámer, ktorý je uvedený ako globálny cieľ a ani špecifické ciele obce. Podľa vyjadrenia kontrolovaného subjektu nebol dôvod na jeho aktualizáciu, pretože nedošlo k zmenám podmienok, ktoré by bolo treba zahrnúť do PHSR.

Vyhodnocovanie PHSR nebolo v obci vykonávané, a to aj napriek zákonom ustanovenej povinnosti každoročne vyhodnocovať jeho plnenie a tiež odporúčaníu spracovateľa PHSR vykonávať pravidelné vyhodnocovanie plnenia programu rozvoja obce.

Aktivita Vybudovanie parkovísk, konkrétne Korlátka, s predpokladaným časom realizácie rokov 2008 – 2012 nebola doteraz realizovaná z dôvodu nevysporiadaných vlastníckych vzťahov k predmetným pozemkom. Nie je ani predpoklad, že by ich obec v budúcnosti získala do svojho vlastníctva. Aktivitu obsiahnutú v PHSR podľa vyjadrenia obce nebude obec realizovať a na základe tejto skutočnosti by malo dôjsť k aktualizácii PHSR.

Vybudovanie parkovísk bolo realizované v roku 2008, a to na Ceste pri bytovke, kde obec vytvorila 16 nových parkovacích miest, čím možno považovať cieľ za čiastočne splnený (kontrolná skupina tiež overila zahrnutie predmetných parkovacích miest do pasportu MK –v pasporte MK sú pod bodom 21 Cesta k bytovke).

Aktivita Vybudovanie cyklotrasy, jej napojenie na cyklotrasy mikroregiónu Skalicko s predpokladanou realizáciou v rokoch 2008 – 2015 nebola doteraz zrealizovaná. Budovanie cyklotrasy plánuje riešiť obec prostredníctvom občianskeho združenia Podhoran (ďalej len „OZ Podhoran“) parciálne, z dôvodu vysokých finančných nákladov, možností lokality

a tiež postupným vysporiadaním pozemkov. Cyklotrasa by mala využiť vybudovaný a nevyužívaný železničný násyp, ktorý vedie cez obce Plavecký Mikuláš, Plavecký Peter, Prievaly, Cerová a Jablonica. Tam by sa mala postupne napájať na existujúce cyklotrasy ako je Kopaničiarska magistrála a podobne. V tomto roku podalo OZ Podhoran žiadosť na úseku v k. ú. obcí Plavecký Peter a Prievaly, kde sú už pozemky vysporiadané a sú majetkom obce. Je teda predpoklad, že predmetná aktivita bude v budúcnosti realizovaná, pričom pravdepodobne dôjde k odsúvaniu jej realizácie do ďalších rokov.

Určené aktivity v PHSR v oblasti MK na dosiahnutie cieľa Rozvoj cestovného ruchu obec plnila len čiastočne a tým bol aj cieľ plnený čiastočne.

V tabuľkovej časti rozvojovej stratégie PHSR je v oblasti MK v rámci špecifického cieľa I. Budovanie a rozvoj občianskej vybavenosti zahrnutá aj aktivita – Rekonštrukcia obecných komunikácií s predpokladaným časom realizácie 2005 – 2013 a predpokladanými finančnými potrebami vo výške 398 327,03 €. Predmetná aktivita, ktorej prepojenie bolo plánované na Národný strategický rámec 2007 - 2013, Regionálny operačný program, Prioritná os 5 Podpora konkurencieschopnosti a inovatívnej kapacity regiónov, Opatrenie 5.1 Modernizácia a budovanie regionálnych komunikácií zaisťujúcich dopravnú obslužnosť, však nie je obsiahnutá v textovej časti rozvojovej stratégie rozdelená podľa jednotlivých špecifických cieľov, prioritných osí, opatrení a k nim prislúchajúcich aktivít.

Predpokladaný začiatok realizácie, t. j. rok 2005 bol stanovený nereálne vzhľadom k termínu vypracovania PHSR v septembri roku 2007.

Jednou z aktivít na dosiahnutie špecifického cieľa I. Budovanie a rozvoj občianskej vybavenosti v PHSR, Prioritná os 5 Podpora konkurencieschopnosti a inovatívnej kapacity regiónov, Opatrenie 5.2 Regenerácia sídiel, bola rekonštrukcia autobusovej stanice.

V tabuľkovej časti PHSR sú predmetné aktivity nesprávne označené ako zámer, pričom ide o výstupovo orientované ciele, ktorých ukazovateľom výstupu mohla byť napríklad dĺžka zrekonštruovaných obecných komunikácií za rok a percento obyvateľov spokojných so zrekonštruovanou autobusovou stanicou, prípadne percento nárastu využitia autobusovej dopravy.

Aktivita rekonštrukcia obecných komunikácií bola v kontrolovanom období realizovaná v roku 2010 vypracovaním projektovej dokumentácie na MK pod školou – Cerová. V roku 2011 obec realizovala predmetný projekt spolufinancovaním z prostriedkov EÚ. V roku 2012 realizovala obec s pomocou prostriedkov EÚ projekt s názvom Rekonštrukcia/modernizácia autobusovej zastávky a príslušného verejného priestranstva v obci. Všetky projekty obec realizovala prostredníctvom OZ Podhoran, tieto projekty boli úspešné a následne boli uzatvorené zmluvy na refundáciu oprávnených nákladov podľa projektovej dokumentácie a verejného obstarávania. Projekt Rekonštrukcia autobusovej zastávky a príslušného verejného priestranstva v obci musel byť z dôvodov administratívnych opatrení rozdelený na 2 časti, pretože budova zastávky sa mohla čerpať z opatrenia 3.4.1 a priestranstvo pred autobusovou zastávkou z opatrenia 3.4.2.

Určené aktivity v PHSR v oblasti MK na dosiahnutie cieľa Budovanie a rozvoj občianskej vybavenosti obec plnila a tým bol aj stanovený cieľ plnený.

Obec tvorila v každom roku kontrolovaného obdobia finančný rozpočet podľa funkčnej klasifikácie a ekonomickej klasifikácie rozpočtovej klasifikácie a tiež viacročný rozpočet.

Rozpočet obce mal obsahovať aj zámery a ciele, ktoré bude obec realizovať z výdavkov rozpočtu. Zámer má vyjadrovať očakávaný pozitívny dôsledok dlhodobého plnenia príslušných cieľov, t. j. budúci stav, ktorý chce obec v konečnom dôsledku dosiahnuť realizáciou programu a plnením príslušných cieľov v rámci programu. Cieľ je forma na vyjadrenie výstupu alebo výsledku, prostredníctvom ktorého sa dosahuje plnenie zámeru. Nástroj na monitorovanie a hodnotenie plnenia cieľa, resp. nástroj, prostredníctvom ktorého sa meria pokrok pri plnení cieľa je merateľný ukazovateľ. Merateľné ukazovatele obsahujú textovú a číselnú časť. Textová časť má definovať výstup alebo výsledok, ktorý sa má dosiahnuť plnením cieľa. Číselná časť má obsahovať skutočnú a plánovanú hodnotu merateľného ukazovateľa v časovom rade. Používajú sa dva základné druhy, a to merateľný ukazovateľ výstupu a merateľný ukazovateľ výsledku.

Schválené rozpočty obce v rokoch 2010 – 2012 neobsahovali zámery, ciele a merateľné ukazovatele. Rozpočty obce boli len formálne rozdelené na 13 programov, podprogramy ani prvky obec nevytvorila. Obec takýmto rozdelením nezostavila programový rozpočet, ktorý má byť kombináciou vytvorenia programovej štruktúry (tvorba programov, podprogramov, prvkov, projektov), formulovania zámerov, formulovania cieľov, vytvorenia merateľných ukazovateľov a alokáciou výdavkov rozpočtu do programovej štruktúry. Jednotlivé programy obsahovali iba výdavky podľa ekonomickej klasifikácie rozpočtovej klasifikácie.

Výdavky obce na správu, údržbu a obnovu MK tvorili v rokoch 2010 - 2012 výdavky začlenené do programu 6 – pozemné komunikácie, programu 10 – prostredie pre život a programu 12 – podporná činnosť. Výdavky na MK v programe 6 zahŕňali zimnú údržbu, bežnú údržbu a obnovu, dopravné značenie, mzdy a odvody a pod. Výdavky na letnú údržbu boli začlenené v programe 10 - prostredie pre život, v aktivite verejná zeleň. V roku 2012 boli do programu 10 - prostredie pre život, aktivity verejné priestranstvo, zahrnuté aj výdavky na rekonštrukciu autobusovej zastávky a príľahlého priestranstva pričom išlo o výdavky na stavbu, realizáciu diela autobusovej zastávky a príľahlého priestranstva, kde boli zahrnuté zároveň aj chodníky, spevnené plochy a zeleň MK. Výdavky na projektovú dokumentáciu na verejné priestranstvo boli v roku 2011 súčasťou programu 12 - podporná činnosť (projektová dokumentácia).

Schválené rozpočty obsahovali len uvedenie názvov programov s vyčíslením alokácie finančných prostriedkov pre každý program a jeho časti. Schválený rozpočet teda nekládol dôraz na prezentáciu plánovaných a dosahovaných výstupov a výsledkov.

Tým, že obec pri schvaľovaní rozpočtov nezadefinovala zámery, ciele ani merateľné ukazovatele, nevytvorila primerané podmienky pre plánovanie svojich úloh a aktivít a nekládla dôraz na výsledky a efektívnosť vynakladania rozpočtových prostriedkov. Obec nezabezpečila zrealizovanie takého systému plánovania, rozpočtovania a hodnotenia, ktorý by kládol dôraz na vzťah medzi rozpočtom obce a očakávanými (plánovanými) výstupmi a výsledkami realizovaných činností, financovaných z rozpočtu obce. Takýto rozpočet neumožnil vedeniu obce zlepšovanie, resp. neumožnil merať zvýšenie výkonnosti komunálnych služieb a ich kvalitu, nebol dostatočne „ambiciózny“ vo vzťahu na požadované výsledky a prakticky determinoval akýkoľvek výdavok na MK ako neúčinný a neefektívny.

Obec rozpisala finančné prostriedky na MK do troch rôznych programov a nie do jedného programu, ktorý by prezentoval celkové výdavky v oblasti MK. Obec tým nerozpísala a nečerpala výdavky tak, aby zodpovedali objektívne výdavkom na program pre oblasť MK, čím nebola dodržaná zásada transparentnosti pre verejnosť z pohľadu posúdenia účelu a výsledného efektu vynakladania rozpočtových prostriedkov na MK.

Aj napriek skutočnosti, že jednotlivé rozpočty v kontrolovanom období nezostavila obec ako programové rozpočty, teda v programovej štruktúre, neformulovala zámery, ciele a nevytvorila merateľné ukazovatele, obec do rozpočtov zahrnula niektoré aktivity z PHSR na dosahovanie cieľov obsiahnutých v PHSR. Zrealizované boli aktivity ako napr. rekonštrukcia časti obecných komunikácií, a to cesta pod ZŠ - vybudovanie MK a napojenie na chodníky, odstránenie a rekonštrukcia pôvodných častí provizórnej komunikácie, spevnenie podlažia komunikácie, vyhlbenie rýh pre drenáž, upravenie časti školského areálu pre potreby budúcej komunikácie, a tiež rekonštrukcia/modernizácia autobusovej zastávky a príslušného verejného priestranstva. Mimo kontrolovaného obdobia, v roku 2008, vytvorila obec nové parkovacie miesta, čo bola tiež jedna z aktivít obsiahnutých v PHSR. Realizáciu aktivity vybudovanie cyklotrasy a jej napojenie na cyklotrasy mikroregiónu Skalicko odsunula obec do ďalších rokov. Predpokladanými zdrojmi financovania boli finančné prostriedky z EÚ (Európsky fond regionálneho rozvoja), cezhraničnej spolupráce a rozpočtu obce. Do ukončenia kontroly NKÚ SR nemala obec zabezpečené poskytnutie finančných prostriedkov, preto predmetnú aktivitu doteraz nezahrnula do rozpočtu obce.

Aktivitu vybudovanie parkovísk Korlátka nebude obec realizovať ani v budúcom období z dôvodu nevysporiadaných vlastníckych vzťahov k pozemkom.

Tým, že obec nemala v rozpočte v rámci programov formulované ciele a ani vytvorené merateľné ukazovatele, nevykonala v kontrolovanom období rokov 2010 - 2012 ani monitorovanie programov obce, ktorého výsledky by mali byť spracované do monitorovacej správy.

Nestanovenie merateľných ukazovateľov tak neumožňovalo merať výkonnosť obce a neposkytovalo spoľahlivé závery o dôsledkoch a celkových účinkoch programov v oblasti MK. Tým, že obec nemala v rozpočte v rámci programov formulované ciele a ani vytvorené merateľné ukazovatele, nemohla vykonávať hodnotenie programov, ktoré je podmienené celoročným priebežným získavaním údajov o plnení hodnôt merateľných ukazovateľov príslušných cieľov.

Na základe vyjadrenia obce, monitoring stanovených cieľov v oblasti MK obec vykonávala ústnym oboznámením a zhodnotením splnenia úloh na poslednom zasadnutí obecného zastupiteľstva v príslušnom rozpočtovom roku a následne pri schvaľovaní záverečného účtu obce.

Za účelom preskúmania dopadu činnosti obce na užívateľov MK bol na webovej stránke obce od 31.08.2013 do 31.10.2013 zverejnený elektronický dotazník. V priebehu zverejnenia dotazníka odpovedalo celkom 19 respondentov, čo predstavuje len 1,59 % z celkového počtu obyvateľov obce. Závery z dotazníka preto nemožno považovať za reprezentatívny obraz vnímania preverovanej problematiky obyvateľov obce a jeho výsledky teda nemožno generalizovať. Výsledkom dotazníkového prieskumu bolo:

- takmer polovica respondentov sa vyjadrila, že nepozná zámery a ciele obce v oblasti MK. NKÚ SR zistil, že obec zverejnila na svojej webovej stránke návrh programového rozpočtu obce na roky 2014 – 2016, ktorý v programe 6 Pozemné komunikácie rozpočtuje bežné výdavky na zimnú údržbu, opravu a údržbu a kapitálové výdavky na MK pod školou každoročne v rovnakej výške. Program 12 Podporná činnosť obsahuje aj predpokladané kapitálové výdavky na projektovú dokumentáciu na revitalizáciu obce, a to v roku 2014. PHSR však na webovej stránke zverejnený nebol. Aj napriek takmer polovici záporných odpovedí nemožno teda túto skutočnosť hodnotiť ako nedostatok na strane obce, nakoľko informácie týkajúce sa MK boli zverejnené v rámci návrhu viacročného rozpočtu na webovom sídle obce, a teda všetkým prístupné.

- Takmer polovica respondentov sa vyjadrila, že má možnosť vyjadriť svoj názor alebo návrh k plánu obnovy alebo výstavby cesty v obci. 42 % respondentov odpovedalo záporne, pričom podľa komentára z dotazníka nie je zo strany obce žiadna informovanosť občanov napríklad na webovej stránke a ani si nie sú vedomí, že by bol nejaký plán zverejnený. Pripúšťajú však existujúcu možnosť vyjadriť svoj názor buď písomne, prípadne osobnou účasťou na zasadnutí ObZ, z čoho bolo možné usúdiť, že doteraz takúto možnosť nevyužili. Vysoké percento záporných odpovedí poukazuje na skutočnosť, že občania obce nemajú dostatok znalostí o zákonných možnostiach vyjadriť sa k plánovaným aktivitám týkajúcim sa výstavby alebo obnovy MK. Napríklad po zverejnení návrhov rozpočtov obce na jednotlivé roky využiť zákonnú možnosť sa k návrhom rozpočtov vyjadriť, a tým aj ovplyvniť plánovanú obnovu alebo výstavbu MK v obci. V neposlednom rade mali občania možnosť riešiť svoje podnety prostredníctvom nimi volených zástupcov za jednotlivé volebné obvody v ObZ.
- Viac ako polovica respondentov vyjadrila nespokojnosť s podporou rozvoja nemotorovej dopravy (cyklistická doprava). NKÚ SR zistil, že realizáciu aktivity vybudovanie cyklotrasy, ktorá bola obsiahnutá aj v PHSR, odsunula obec do ďalších rokov, pričom existuje predpoklad, že by sa realizácia mala konať v spolupráci s OZ Podhoran. Pomerne rovnomerne vyjadrili respondenti spokojnosť aj nespokojnosť s prístupom obce k riešeniu požiadaviek obyvateľov obce, pričom 68 % respondentov sa nikdy nestážovalo. Respondenti vcelku pozitívne vnímali bezpečnosť detí a chodcov na MK, 58 % vyjadrilo svoju spokojnosť a skôr spokojnosť. Nespokojnosť a skôr nespokojnosť uviedlo 37 % respondentov, pričom v komentári poukázali na potrebu úpravy a vybudovania chodníkov aj mimo hlavnej cesty a sťažnosť na bezpečnosť na ceste v miestnej časti Rozbehy, kde absentujú chodníky pre nedostatok miesta.
- S technickým stavom MK je spokojných a skôr spokojných 48 % respondentov, nespokojnosť a skôr nespokojnosť uviedlo 32 % respondentov. Z komentárov respondentov vyplynulo, že majú výhrady k spôsobu rekonštrukcie MK pridávaním nových asfaltových kobercov, technickému stavu MK v miestnej časti Rozbehy a potrebe komplexného riešenia rekonštrukcie MK vrátane rigolov na odvod vody, obrubníkov a pod..
- 47 % respondentov vyjadrilo názor, že sa zvýšila aj bezpečnosť aj plynulosť premávky na MK a rovnaké percento uviedlo, že sa nezvýšil ani jeden z týchto ukazovateľov. Vo vyjadreniach poukazujú na požiadavku spomaľovacích retardérov.
- Respondenti boli relatívne spokojní, viac ako 50 %, s úrovňou letnej údržby a zimnej údržby, t. j. s jej včasnou, pravidelnou a dostatočnou. Na druhej strane 43 % respondentov uviedlo svoju skôr nespokojnosť a nespokojnosť so zimnou údržbou. Vo vyjadreniach mali v rámci zimnej údržby výhrady k posýpaniu MK a nedostatočnému a neskorému odhŕňaniu snehu. 37 % respondentov vyjadrilo nespokojnosť a skôr nespokojnosť s včasnou a dostatočnou zrealizovaných opráv a spokojných a skôr spokojných bolo 47 %.

Protokol o výsledku kontroly vypracovali dňa: 27.11.2013

Ing. Gabriela Kakašová
vedúca kontrolnej skupiny

Mgr. Lukáš Meždej
člen kontrolnej skupiny

Ing. Denisa Moncmanová
členka kontrolnej skupiny

S obsahom protokolu o výsledku kontroly bol oboznámený dňa: 13.12.2013

Vladimír Jánoš
starosta obce