

NAJvyšší KONTROLNÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Číslo poverenia: 467/01
Zo dňa: 19.06.2013

Počet výtlačkov: 2
Výtlačok číslo: 1
Počet strán: 32
Počet príloh: 0



PROTOKOL

o výsledku kontroly

Kontrola hospodárnosti, efektívnosti a účinnosti použitia verejných prostriedkov a majetku subjektov územnej samosprávy pri správe, údržbe a obnove miestnych komunikácií

mesto Kolárovo

Nitra, november 2013

**Protokol
o výsledku kontroly**

Podľa poverenia predsedu NKÚ SR č. 467/01 zo dňa 19.06.2013 vykonali:

Ing. Lýdia Bosá, vedúca kontrolnej skupiny,
Ing. Matúš Nagy, člen kontrolnej skupiny,
Ing. Peter Urbán, 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“, 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 miestnych komunikácií.

Kontrola bola vykonaná v čase od 01.07.2013 do 27.11.2013 v kontrolovanom subjekte

mesto Kolárovo
Kostolné námestie č. 1, 946 03 Kolárovo
IČO: 00306517

za kontrolované obdobie rokov 2010 až 2012 a v prípade potreby aj za predchádzajúce resp. nasledujúce obdobia.

Predmetom kontroly bolo:

- preverenie hospodárnosti pri správe, údržbe a obnove miestnych komunikácií,
- aplikácia postupov a princípov najlepšej praxe a preverenie efektívnosti pri správe, údržbe a obnove miestnych komunikácií,
- úroveň dosahovania stanovených cieľov a zámerov subjektu samosprávy pri správe a obnove miestnych komunikácií (účinnosť).

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

Úvod

Podľa platnej legislatívy miestne komunikácie (ďalej aj „MK“) sú všeobecne prístupné a užívané ulice, parkoviská vo vlastníctve miest a obcí a verejné priestranstvá, ktoré slúžia miestnej doprave a sú zaradené do siete MK. Pre účely kontroly sa pod miestnymi komunikáciami rozumeli komunikácie na území mesta, ktorých majetkovú správu zabezpečovalo mesto, vrátane chodníkov, námestí, parkovísk a cestných telies, ktoré sú v správe mesta bez ohľadu na to, kto ich reálne využíval.

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 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 a pod.), 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.

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, 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 kontrolná skupina NKÚ SR použila metódu preskúmania relevantných dokladov (zmluvy, účtovné doklady, rozpočty, strategické dokumenty, uznesenia mestského zastupiteľstva a pod.), rozhovory s manažmentom obce, dotazníky. Zistené údaje boli analyzované horizontálne aj vertikálne. Bol zrealizovaný výpočet pomerových ukazovateľov a preverený aj logický rámec jednotlivých programov, t. j. bola vykonaná analýza súvislostí, zámerov, cieľov, merateľných ukazovateľov a stratégie programov mesta.

Počas výkonu kontroly bolo zistené:

Mesto Kolárovo (ďalej aj „mesto“ alebo „kontrolovaný subjekt“) 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: devätnásťčlenného mestského zastupiteľstva (ďalej len „MsZ“) a primátora mesta, ktorý je predstaviteľom mesta, najvyšším výkonným orgánom mesta a štatutárnym orgánom mesta.

Mesto leží na území Nitrianskeho samosprávneho kraja (ďalej len „NSK“), v Podunajskej nížine pri sútoku rieky Váh s Malým Dunajom. K 31.12.2012 mesto evidovalo celkom 10 693 obyvateľov s trvalým pobytom, z toho 82,6 % maďarskej národnosti, 16,0 % slovenskej a 1,4 % inej národnosti.

Podľa Ročného výkazu o miestnych komunikáciách za rok 2012 č. MK (MDVRR SR) 1 – 93 zo dňa 29.04.2013 mesto spravovalo 86,00 km MK o ploche 313 000,00 m², z toho 56,00 km obslužných MK o ploche 291 000,00 m² a 30,00 km nemotoristických MK o ploche 22 000,00 m²

pre chodcov. MK mali prevažne asfaltovú povrchovú úpravu v dĺžke 55,80 km o ploche 307 926,00 m². Dláždený povrch malo 30,00 km MK o ploche 3 974,00 m² a betónový povrch 0,20 km o ploche 1 100,00 m². Mesto ďalej spravovalo päť betónových a železobetónových mostov o dĺžke 35,00 m a štyri priepusty.

Mesto má nevyhovujúcu polohu z hľadiska cestnej a železničnej dopravy. Cez jeho územie neprechádza ani jedna cesta I. triedy a nemá osobné vlakové spojenie s ostatným územím Slovenska, avšak v blízkosti mesta prechádzajú viaceré cesty európskeho významu.

Základný komunikačný systém mesta tvorí najvýznamnejší cestný ťah II/573 Komárno – Kolárovo - Šaľa prechádzajúci územím mesta. Okrem cesty II/573 významný podiel dopravnej obsluhy riešeného územia cestnou dopravou je realizovaný aj na ceste II/563 Kolárovo - Nové Zámky. Z ostatných ciest sídelnotvornú funkciu majú cesty IV/06347 (vychádza z cesty II/573 smerom do obce Zemianska Olča) a III/5737 (vychádza z cesty II/573 smerom do časti Veľký Ostrov, kde je slepo ukončená). Cez riešené územie vedie aj ďalšia cesta III. triedy, a to III/5632 Kolárovo - Nesvady. V blízkosti mesta prechádzajú významné nadregionálne cesty I/63 Bratislava - Dunajská Streda - Komárno a I/64 Nitra - Nové Zámky – Komárno.

Strategickým dokumentom rozvoja mesta je Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta Kolárovo (ďalej aj „PHSR“) ako strednodobý program cielených opatrení na stimuláciu ekonomického a sociálneho rozvoja mesta, ako podkladový materiál umožňujúci orientáciu v smerovaní ekonomických a spoločenských aktivít v meste a jeho mikropriestore. Stanovuje hlavné smery rozvoja, formuluje strategické ciele a definuje úlohy a prvoradé potreby pre zabezpečenie rozvoja uvedených oblastí. V ňom sú stanovené celkové priority a ciele rozvoja mesta, okrem iných, týkajúce sa aj rozvoja a skvalitňovania stavu miestnych komunikácií. Bol schválený uznesením MsZ č. 650/2006 dňa 19.06.2006 na obdobie rokov 2006 až 2012, jeho aktualizácia do roku 2015 vrátane prehodnotenia plnenia boli schválené uznesením MsZ č. 716/2009 dňa 21.12.2009.

Mesto malo vypracovaný aj operačný plán zimnej údržby MK, chodníkov mesta Kolárovo a poľných ciest v pričlenených lokalitách na zimné obdobia rokov 2010 až 2013. Nemalo platné všeobecne záväzné nariadenie (ďalej len „VZN“) upravujúce poriadok, čistenie, údržbu alebo podmienky používania MK v kontrolovanom období.

Základnou právnou normou mesta je Štatút mesta Kolárovo zo dňa 12.10.2010, ktorý bol schválený MsZ dňa 03.11.2010. Upravoval postavenie, právomoci a vecnú pôsobnosť mesta, orgány mesta, práva a povinnosti jej obyvateľov, vzťah mesta k orgánom štátnej správy a samosprávy a subjektom pôsobiacim v meste, financie a rozpočet mesta a symboly mesta.

Základnou organizačnou normou Mestského úradu v Kolárove (ďalej len „MsÚ“) ako výkonného orgánu MsZ a primátora v kontrolovanom období bol Organizačný poriadok MsÚ zo dňa 23.04.2007 v znení zmeny zo dňa 31.05.2012. Činnosti, okrem iných, spojené s MK, zabezpečovalo oddelenie výstavby a životného prostredia s desiatimi zamestnancami, z toho jeden vedúci oddelenia, šesť referentov a traja údržbári. Oddelenie bolo v priamej riadiacej pôsobnosti prednostky MsÚ. Od 01.06.2012 činnosti týkajúce sa MK zabezpečovalo a vykonávalo aj oddelenie správy majetku s počtom 12 zamestnancov, z toho jeden vedúci oddelenia, traja referenti a skupina údržby (stavebná skupina) s počtom osem zamestnancov. Stavebná skupina v rámci svojej činnosti vykonávala i údržbu MK, drobné murárske práce, opravu a osádzanie dopravných značiek. Oddelenie bolo v priamej riadiacej pôsobnosti primátora mesta.

Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky

Mesto za účelom plnenia samosprávnych funkcií, okrem iných aj v oblasti MK, bolo v kontrolovanom období zriaďovateľom dvoch príspevkových organizácií, jedna bola zrušená v priebehu roka 2011. Predmetom hlavnej činnosti príspevkovej organizácie mesta, okrem ďalších činností, bolo aj čistenie mesta, verejných priestranstiev a zimnej údržby MK, podľa predmetu hlavnej činnosti uvedenej v zriaďovacej listine.

1 Preverenie hospodárnosti pri správe, údržbe a obnove miestnych komunikácií

Mesto financovalo správu, údržbu a obnovu MK v kontrolovanom období z prostriedkov Európskej únie (ďalej len „EÚ“), štátneho rozpočtu Slovenskej republiky (ďalej len „ŠR SR“), z vlastných zdrojov, návratných zdrojov financovania a mimorozpočtových zdrojov:

Tabuľka č. 1

Finančný zdroj	Rok 2010		Rok 2011		Rok 2012	
	skutočnosť	%-ny podiel	skutočnosť	% -ny podiel	skutočnosť	%-ny podiel
Vlastné zdroje	158 458,19	85,85	107 548,47	100,00	94 369,06	8,47
Cudzie zdroje (úver)	11 840,07	6,41	0,00	0,00	53 618,63	4,81
Prostriedky EÚ	0,00	0,00	0,00	0,00	864 724,86	77,59
Prostriedky ŠR SR	13 583,47	7,36	0,00	0,00	101 732,34	9,13
Iné (mimorozpočtové)	700,00	0,38	0,00	0,00	0,00	0,00
Spolu	184 581,73	100,00	107 548,47	100,00	1 114 444,89	100,00
Rozpočet mesta*/podiel výdavkov na MK	3 963 623,72	4,66	4 123 881,60	2,61	6 143 712,07	18,14

* Rozpočet mesta: údaje skutočného čerpania rozpočtu

Objem výdavkov na MK na celkovom rozpočte mesta mal vzhľadom na výdavky roku 2012 vzostupnú tendenciu. Kým v roku 2010 mesto vynaložilo na MK sumu 184 581,73 EUR, v roku 2011 sumu 107 548,47 EUR, tak v roku 2012 už sumu 1 114 444,89 EUR. Ich podiel na celkových výdavkoch rozpočtu predstavoval v kontrolovanom období 4,66 % v roku 2010, 2,61 % v roku 2011 a 18,14 % v roku 2012.

Najvyšší objem finančných prostriedkov na vynaložených prostriedkoch rozpočtu mesta na MK v kontrolovanom období tvorili finančné prostriedky zo zdrojov EÚ, ktoré boli vynaložené na realizáciu projektu „Obnova mesta Kolárovo“ spolufinancovaného z Európskeho fondu regionálneho rozvoja (ďalej aj „europrojekt“) v roku 2012 v sume 864 724,86 EUR. V tomto roku tvorili výdavky 77,59 % -ný podiel na celkových výdavkoch na MK.

Podiel prostriedkov ŠR SR predstavoval 7,36 % v roku 2010, 0,00 % v roku 2011 a 9,13 % v roku 2012 na celkových zdrojoch vynaložených na MK.

Europrojekt bol realizovaný v rámci Regionálneho operačného programu v Prioritnej osi 4 Regenerácia sídiel, Opatrenia 4.1 Regenerácia sídiel, Prioritná téma: 61 – Integrované projekty na obnovu miest a vidieka, a 22 – Regionálne/miestne cesty. Predmetom europrojektu bola obnova centrálnej zóny mesta vrátane námestia, miestnych komunikácií, chodníkov, vjazdov do mesta, spevnených plôch a pod.

Na základe schválenej žiadosti o nenávratný finančný príspevok (ďalej len „NFP“) bola na realizáciu aktivít europrojektu uzatvorená s Ministerstvom pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR - poskytovateľom NFP, zmluva o poskytnutí NFP v znení dvoch dodatkov, na základe ktorej

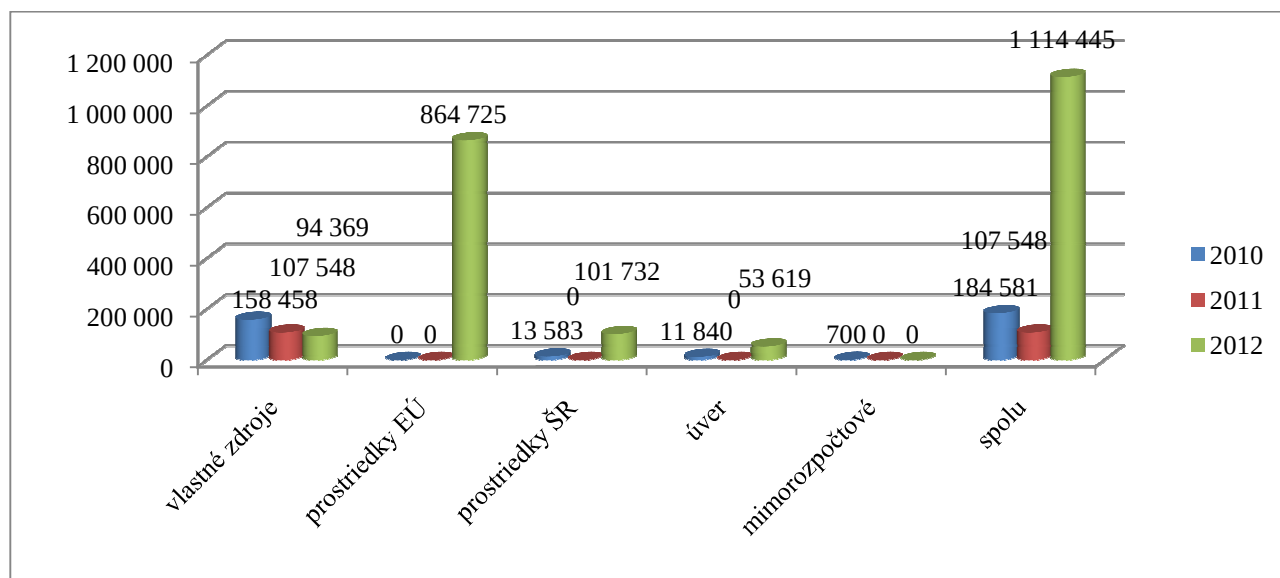
bol mestu poskytnutý NFP, ktorý predstavoval 95 % z celkových oprávnených výdavkov zo zdrojov EÚ a ŠR SR.

Poskytnutie prostriedkov EÚ a ŠR SR na financovanie obnovy a rekonštrukcie MK v rámci europrojektu mestu výrazne pomohlo pri naplnení cieľov zvýšenia úrovne a kvality MK a občanom pri ich každodennom využívaní. Podľa vyjadrenia mesta, bez tejto finančnej podpory by, komplexnú revitalizáciu centra nemohlo realizovať, resp. bola by realizovaná v menšom rozsahu s využitím náhradných zdrojov financovania.

Vlastné zdroje vynaložené na MK v rámci kapitálových a bežných výdavkov tvorili v roku 2010 rozhodujúci podiel 85,85 % s vynaloženou sumou na MK 158 458,19 EUR, 100,00 % podiel tvorili v roku 2011 so sumou 107 548,47 EUR. V roku 2012 poklesli na 94 369,06 EUR a podieľali sa 8,47 % na celkových výdavkoch na MK, na čo mali výrazný vplyv zdroje z EÚ.

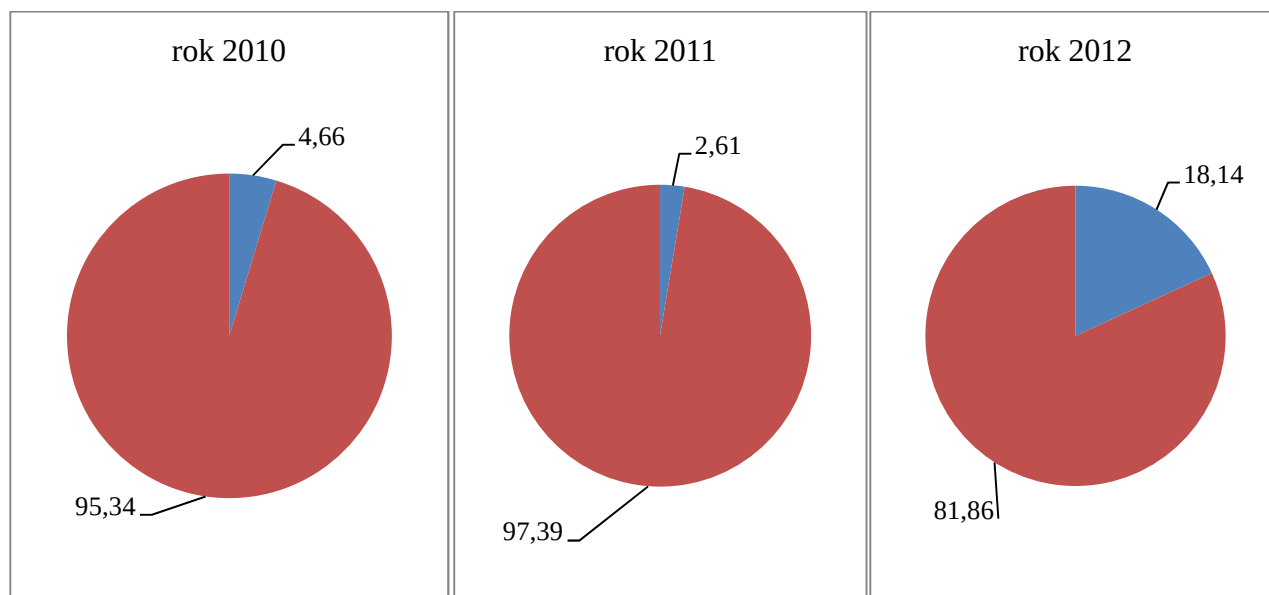
Kontrolovaný subjekt na financovanie MK použil aj návratné zdroje financovania a mimorozpočtové zdroje, tak ako preukazujú údaje v tabuľke č. 1 a grafe č. 1.

Graf č. 1: Vývoj jednotlivých zdrojov financovania (zaokr. na EUR)



Ako preukazujú údaje v grafe, trend vývoja jednotlivých zdrojov financovania bol kolísavý, s výrazným vzostupom objemu zdrojov v roku 2012, ktoré bolo ovplyvnené čerpaním prostriedkov EÚ, ŠR SR, vlastných zdrojov a návratných zdrojov financovania na realizáciu europrojektu v roku 2012.

Graf č. 2: Podiel výdavkov na MK na celkových výdavkoch rozpočtu (v %)



Vysvetlenie: Modrou farbou je označený podiel výdavkov rozpočtu na MK.
Červenou farbou sú označené ostatné výdavky rozpočtu.

Vzostup objemu zdrojov v roku 2012 na spolufinancovanie europrojektu sa prejavil aj v percentuálnom podiele na celkových výdavkoch rozpočtu mesta. Kým v roku 2010 mesto vynaložilo na MK sumu 184 581,73 EUR, v roku 2011 sumu 107 548,47 EUR a v roku 2012 to bola suma 1 114 444,89 EUR. Ich podiel na celkových výdavkoch rozpočtu predstavoval v kontrolovanom období 4,66 % v roku 2010, 2,61 % v roku 2011 a 18,14 % v roku 2012, čo znázorňuje graf č. 2.

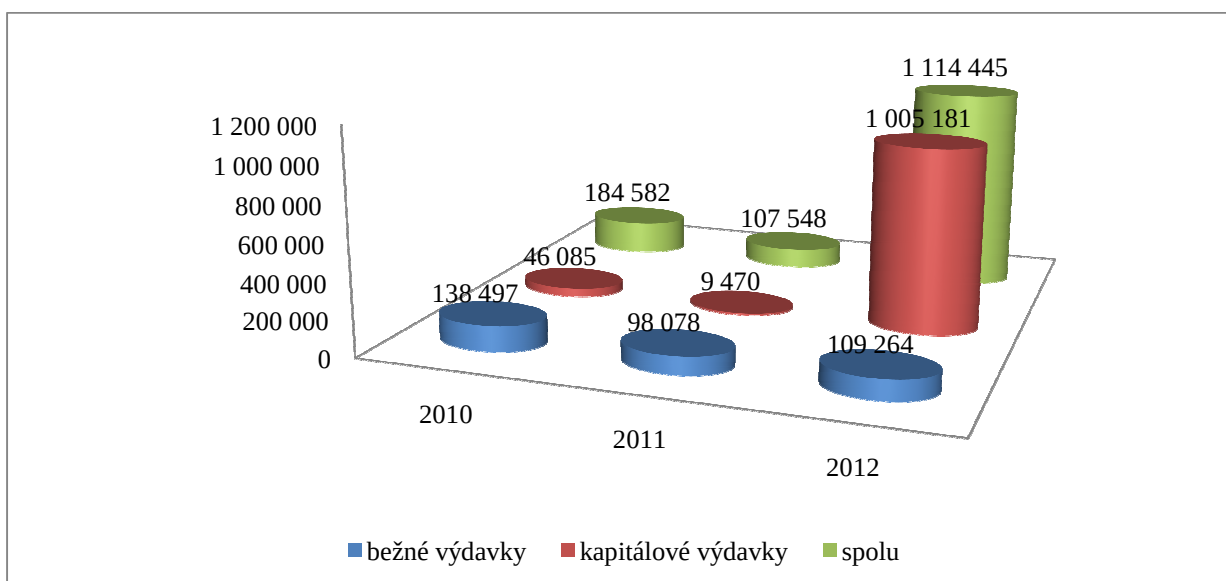
Mesto triedilo výdavky na MK podľa ekonomickej klasifikácie rozpočtovej klasifikácie v hlavnej kategórii bežné a kapitálové výdavky v rámci funkčnej klasifikácie 04.5.1 Cestná doprava. Ich zloženie podľa hlavných kategórií je uvedené v tabuľke č. 2.

Tabuľka č. 2

	v EUR		
Výdavok	Rok 2010	Rok 2011	Rok 2012
Kapitálové výdavky	46 085,07	9 470,21	1 005 180,89
Bežné výdavky	138 496,66	98 078,26	109 264,00
Výdavky spolu	184 581,73	107 548,47	1 114 444,89

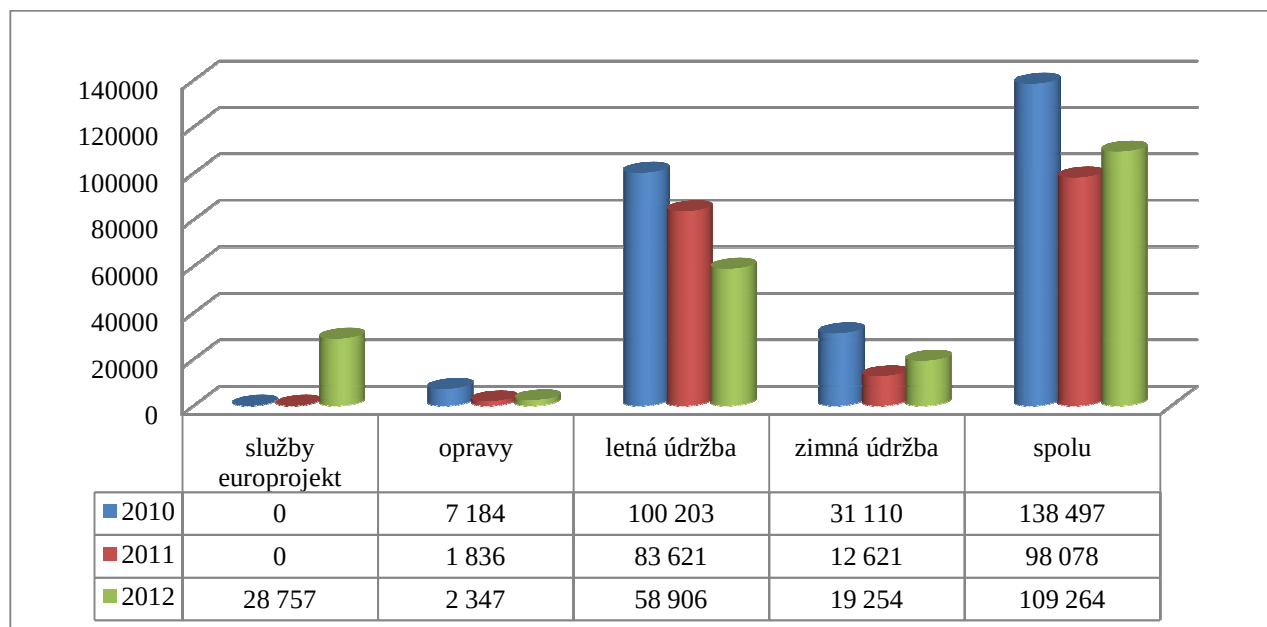
Výdavky na MK ovplyvnila realizácia europrojektu, keď najvyšší vzostup zaznamenali kapitálové výdavky v roku 2012 a boli vynaložené v sume 1 005 180,89 EUR.

Graf č. 3: Vývoj výdavkov mesta na MK v rokoch 2010 – 2012 (zaokr. na EUR)



V rokoch 2010 a 2011 bežné výdavky na MK tvorili rozhodujúci podiel na celkových výdavkoch na MK – 75,03 % a 91,19 %. Kapitálové výdavky dominovali v roku 2012, keď predstavovali 90,20 % podiel na celkových výdavkoch na MK a z vecného hľadiska boli vynaložené na realizáciu aktivít europrojektu. V predchádzajúcich rokoch 2010 a 2011 tvorili 24,97 % a 8,81 % podiel na výdavkoch na MK. Boli vynaložené napr. na výstavbu parkoviska na Školskej, Lesnej ulici a na Brnenskom námestí, na vyhotovenie spevnenej plochy pre autobusovú stanicu na Mierovej ulici a pre autobusovú stanicu Pačérok.

Graf č. 4: Vývoj a druh bežných výdavkov na MK v rokoch 2010 až 2012 (zaokr. na EUR)



Objemom najväčšie výdavky počas kontrolovaného obdobia boli vynaložené na letnú údržbu, ktorá bola vykonávaná dodávateľským spôsobom s postupným znižovaním vynakladania finančných prostriedkov na túto činnosť mestom zo sumy 52 217,80 EUR v roku 2010

na 8 376,19 EUR v roku 2012. Bola realizovaná aj príspevkovou organizáciou mesta a výdavky sa pohybovali v rozpätí od 71 038,66 EUR do 47 985,00 EUR v kontrolovanom období. Výdavky na zimnú údržbu realizované príspevkovou organizáciou mesta mali variabilný charakter, ako je uvedené v grafe č. 4, ich podiel na celkových bežných výdavkoch na MK predstavoval 22,46 % v roku 2010, 12,87 % v roku 2011 a 17,62 % v roku 2012.

Finančná sebestačnosť mesta sa v kontrolovanom období vyvíjala premenlivým spôsobom a finančná sila mesta v kontrolovanom období postupne narastala:

Tabuľka č. 3

Ukazovateľ	Rok 2010	Rok 2011	Rok 2012
Celkové príjmy rozpočtu (EUR)	5 585 917,96	5 844 715,51	8 600 684,15
Vlastné príjmy rozpočtu (EUR)	3 731 728,50	4 063 092,74	4 164 067,97
Počet obyvateľov mesta k 31.12.	10 746	10 683	10 693
Finančná sebestačnosť mesta ¹⁾ (%)	66,81 %	69,52 %	48,42 %
Finančná sila mesta ²⁾ (EUR/obyv.)	347,27	380,33	389,42

¹⁾ podiel vlastných príjmov mesta na celkových príjmoch rozpočtu

²⁾ podiel vlastných príjmov mesta a počtu obyvateľov mesta

Príjmy rozpočtu mesta mali stúpajúcu tendenciu, v priamej súvislosti s plnením vecného, časového a finančného harmonogramu realizácie europrojektu v roku 2012 a v tej súvislosti s poskytnutím NFP od poskytovateľa. Vlastné príjmy mali tiež stúpajúci trend vplyvom výberu miestnych daní a postupným zvyšovaním sumy podielových daní.

Finančná sebestačnosť mesta mala v kontrolovanom období kolísavý trend. Zo 66,81 % v roku 2010 stúpila na 69,52 % v roku 2011 a v roku 2012 poklesla na 48,42 %. Finančná sila mesta rástla z 347,27 EUR/obyvateľ mesta v roku 2010 na 389,42 EUR/obyvateľ mesta v roku 2012. To znamená, že výdavky na svoju činnosť mohlo mesto pokryť v uvedenom percentuálnom vyjadrení z vlastných zdrojov. Mesto bolo závislé na cudzích zdrojoch v roku 2010 na 33,19 %, v roku 2011 na 30,48 % a v roku 2012 na 51,58 %.

Mesto pri vynakladaní finančných prostriedkov pri údržbe, opravách ani pri rekonštrukcii MK systematicky nesledovalo jednotkové výdavky, t.j. finančné prostriedky vzťahnuté na dĺžkové resp. plošné jednotky, teda 1 km, 1m alebo 1m². Aj napriek tomu, že mesto tieto ukazovatele nesledovalo, informáciami potrebnými na vyhodnotenie týchto ukazovateľov mesto naopak disponovalo v rámci výberu dodávateľov služieb a v rámci fakturačných údajov. Uvedené pomerové ukazovatele sú však odporúčanými benchmarkovými ukazovateľmi umožňujúcimi porovnávanie výkonových parametrov z časového hľadiska, ako aj z hľadiska porovnávania jednotlivých uskutočňovaných investičných akcií. Pri sledovaní výdavkov na MK, či už na údržbu, opravy alebo rekonštrukcie MK odporúča kontrolná skupina NKÚ SR sledovať jednotkové ukazovatele a ich vývoj.

Prepočet bežných a kapitálových výdavkov na 1 km MK, 1 m² MK, na 1 obyvateľa obce a plánovaný/skutočný počet obnovených/zrekonštruovaných MK je uvedený v tabuľke č. 4.

Tabuľka č. 4

Indikátor	2010	2011	2012
výdavky na údržbu, opravy a rekonštrukciu 1 km MK (EUR)	2 146,30	1 250,56	12 958,66
výdavky na údržbu, opravy a rekonštrukciu 1 m ² MK (EUR)	0,59	0,34	3,56
výdavky na údržbu, opravy a rekonštrukciu MK na 1 obyvateľa mesta (EUR)	17,18	10,07	104,22
skutočný počet obnovených MK (km)	0,113	0,46	0,269
skutočná plocha obnovených MK (m ²)	622	5 246	4 258

Pozn. prepočet vykonaný podľa celkovej dĺžky MK v km (86,00 km) a celkovej plochy MK v m² (313 300,00 m²)

Pri zostavovaní rozpočtov na príslušné rozpočtové roky mesto bralo do úvahy v prvom rade dostupné príjmové zdroje bežného rozpočtu. Od roku 2010 vzhľadom na potrebu šetrenia mesto zostavovalo rozpočet tak, že z dostupných zdrojov v prvom rade vyčleňovalo prostriedky potrebné na najnutnejšie osobné a prevádzkové výdavky mesta vrátane príspevkových a rozpočtových organizácií s právnou a bez právnej subjektivity a zvyšok prostriedkov sa snažilo rozdeliť tak, aby zvládlo svoje samosprávne funkcie v rámci každej oblasti rozpočtu aspoň v najnutnejšom rozsahu.

Na správu a údržbu MK boli určené a vyčlenené prostriedky v takom objeme, aby z nich bolo možné zrealizovať opravy najnutnejších výtlkov v jarých mesiacoch a hradit' z nich najnutnejšie výdavky na zimnú a letnú údržbu MK. Prípadné navyše práce mesto riešilo úpravou rozpočtu mesta v priebehu rozpočtového roka. Zamestnanci mesta za pomoci podnetov zo strany poslancov a občanov mesta každoročne vykonávali obhliadku MK. Aj tento fakt bol braný do úvahy pri zostavovaní rozpočtu mesta a jeho úpravách na príslušný rozpočtový rok.

Finančné zdroje v rámci rozpočtu neboli rozpočtované v dostatočnom množstve na činnosti spojené so správou, údržbou, obnovou a výstavbou MK. Finančná situácia nútila mesto od roku 2010 do roku 2012 postupne a výrazne znižovať výdavky aj v rámci tejto oblasti rozpočtu. Výnimkou boli len výdavky súvisiace s projektom „Obnova mesta Kolárovo“ spolufinancovaného z prostriedkov Európskej únie, ŠR SR, vlastných zdrojov mesta a návratných zdrojov financovania. Uvedené dôvody nútili mesto k viacerým zmenám rozpočtu v priebehu príslušného rozpočtového roka.

Finančná potreba programov bola zapracovaná do rozpočtu príslušného rozpočtového roka v závislosti od dostupných finančných zdrojov mesta. Bola aktualizovaná podľa potreby v závislosti od zmien podmienok financovania v priebehu roka v takej miere, aby prípadné navýšenie nenarušilo chod iných oblastí rozpočtu, resp. zníženie nebolo takého rozsahu, čo by malo za následok napr. ohrozenie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky ponechaním neopravených výtlkov veľkých rozmerov.

Podľa zistenia kontrolnej skupiny NKÚ SR, v mnohých uliciach mesta chýbali popri cestách chodníky a parkoviská. Príľahlé lokality si vyžadujú každoročné opravy poškodených úsekov nespevnených ciest, mnohé miestne komunikácie v meste vzhľadom na svoj vek si vyžadujú obnovu, rekonštrukciu. Aj popri šetriacich opatreniach mesta, záujmom samosprávy je zachovať čistotu MK vrátane všetkých verejných priestranstiev na nezmenenej úrovni tak v letnom ako i v zimnom období.

Pri stanovení cieľov programového rozpočtu programu 7 Miestne komunikácie mesto bralo do úvahy všetky uvedené skutočnosti resp. vychádzalo z určitého konkrétneho stavu.

Z monitoringu programového rozpočtu daného programu vyplýva, že od roku 2010 do roku 2012 skutočná dĺžka opráv vysprávok v m² spolu postupne klesala. Kým v roku 2010 bolo opravených 376 m² jám a výtlkov, v roku 2011 bolo opravených 195 m² a v roku 2012 len 120 m². Výdavky na m² podľa hodnotenia boli vyčíslené nasledovne - v roku 2010 za 1 m² mesto zaplatilo 38,00 EUR, v roku 2011 sumu 28,00 EUR a v roku 2012 sumu 42,00 EUR. Z uvedeného vyplýva, že výdavky v roku 2012 v porovnaní s predchádzajúcimi rokmi na m² vzrástli v dôsledku použitia inej metódy opráv - v roku 2011 metóda penetrovaním bola lacnejšia, v roku 2012 metóda infražiarením bola drahšia, ale opravy majú dlhšiu životnosť.

Rekonštrukciu MK mesto realizovalo dodávateľským spôsobom. Opravy MK mesto realizovalo kombinovanou formou - prevažne dodávateľským spôsobom, ale aj za pomoci vlastnej príspevkovej organizácie, skupiny stavebných robotníkov mesta patriacich do organizačnej štruktúry MsÚ, ako aj za pomoci zapájania nezamestnaných v rámci aktivačnej činnosti. Pravidelná letná a zimná údržba MK bola vykonávaná dvomi príspevkovými organizáciami mesta, od polovice roku 2011 už len jednou, nakoľko druhá príspevková organizácia mesta bola zrušená.

Kontrolná skupina NKÚ SR preverila dodržanie zásady hospodárnosti pri výdavkoch na realizáciu europrojektu, ktoré tvorili rozhodujúci podiel na čerpaní výdavkov na MK a pri obstarávaní ďalších tovarov. Zistila, že mesto pri obstarávaní prác a služieb postupovalo podľa zákona č. 25/2006 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o verejnom obstarávaní“) a postupy kontrolovaného subjektu upravovali aj interné predpisy:

- Smernica upravujúca postup verejného obstarávateľa pri zadávaní zákaziek s nízkou hodnotou z roku 2008 a z roku 2011,
- Smernica pre zabezpečenie jednotného postupu zákona o verejnom obstarávaní pre podprahové zákazky a pre zákazky s nízkou hodnotou z roku 2008.

Preverenie zákaziek europrojektu „Obnova mesta Kolárovo“:

- podlimitná zákazka na stavebné práce s predpokladanou hodnotou 1.059.352,00 bez DPH; oznámenie o vyhlásení VO – 04942 – MUP Vestník č. 141/2010 – 24.7.2010 zo dňa 21.07.2010 bolo zverejnená dňa 24.07.2010; podľa bodu II.2.1 kritériom vyhodnotenia ponúk bola najnižšia cena; zmluva o dielo bola uzatvorená s víťazným uchádzačom dňa 11.05.2011 na základe výsledku verejného obstarávania; cena bez DPH: 829 320,00 EUR, DPH 20 %: 165 864,00 EUR, cena vrátane DPH: 995 184,00 EUR.; Dodatkom č. 1 k Zmluve o dielo zo dňa 11.05.2011 platným dňa 28.06.2012 bola upravená cena diela na základe vypustenia konkrétnych položiek v objekte B – Rekonštrukcia Kostolného námestia; cena bez DPH: 824 201,09 EUR, DPH 20 %: 164 840,22 EUR, cena vrátane DPH: 989 041,31 EUR; cena bola premietnutá aj do úprav rozpočtu zmluvy o NFP; pri realizácii europrojektu neboli vykonané navyše stavebné práce,
- zákazky s nízkou hodnotou, u ktorých bol vykonaný prieskum trhu:
 - poskytnutie služieb externého manažmentu, vypracovanie a kontrola žiadostí o platbu, monitorovacie správy – víťazná cena 21 176,47 EUR bez DPH, 19 % DPH 4 023,53 EUR, spolu s DPH 25 200,00 EUR; mandátna zmluva uzatvorená dňa 16.06.2010,
 - vypracovanie projektovej dokumentácie “Rekonštrukcia Kostolného námestia v Kolárove” - cena 9 492,70 EUR s 19 % DPH; kritérium najnižšia cena s DPH; zmluva o dielo uzatvorená dňa 21.05.2008,
 - vypracovanie projektovej dokumentácie “Rekonštrukcia autobusovej stanice v Kolárove” - cena 12 481,65 EUR s 19 % DPH; zmluva o dielo uzatvorená dňa 21.05.2008,

- vypracovanie projektu „Rekonštrukcia miestnej komunikácie na ulici Remeselníck a Štúrovej Kolárovo“ - cena neplátcu DPH 9 792,20 EUR (295 tis. Sk); obchodná zmluva uzatvorená 07.11.2007.

Vo všetkých uvedených prípadoch verejného obstarávania prác a služieb bola jediným kritériom výberu najnižšia cena ponuky. Zákon o verejnom obstarávaní umožňuje verejnému obstarávateľovi zvoliť viacero kritérií na vyhodnotenie ponúk, a to ekonomicky najvýhodnejšiu ponuku, nielen kritérium najnižšej ceny. Možnými kritériami v oblasti MK sú okrem ceny napr.: technické vyhotovenie, environmentálne charakteristiky, prevádzkové náklady, efektívnosť prevádzkových nákladov, pozáručný servis a technická pomoc, lehota dodania stavebných prác.

Mesto Kolárovo ani jednu z týchto možností pri zadávaní verejných obstarávaní nevyužilo, boli by žiaduce najmä z dôvodu zabezpečenia kvality prevedených stavebných prác. Najnižšia cena automaticky neznamená aj najvyššiu kvalitu. Kvalita prác a materiálov je pri stavebných prácach na MK rozhodujúca nielen z hľadiska bezpečnosti dopravy, ale aj nákladov na ich údržbu. Tie v prípade nekvalitne rekonštruovanej cesty môžu byť v konečnom dôsledku vyššie ako samotná cena rekonštrukcie MK.

Bol vykonaný aj prieskum trhu zákazky „Oprava výtlkov na MK v meste Kolárovo technológiou infražiarenia“ v roku 2012. Víťazná bola najnižšia cena v sume 35,00 EUR bez DPH/m², za 120 m² cena 5 040,00 EUR s DPH.

I napriek tejto skutočnosti kontrolná skupina NKÚ SR môže konštatovať, že kontrolovaný subjekt preukázal hospodárnosť obstarávaných prác a služieb.

Mesto v kontrolovanom období hľadalo viaceré možnosti znižovania výdavkov na údržbu a obnovu MK. Zvolilo cestu využitia vlastnej príspevkovej organizácie, z toho dôvodu, že po vykonanom prieskume trhu boli zistené značné rozdiely v sume výdavkov na ekvivalent. V prípade, že sa vyžadovalo špeciálne riešenie, využilo mesto na túto činnosť odborne spôsobilú organizáciu. Vo vlastnej organizácii má mesto primerané technické vybavenie, kvalifikované osoby. V niektorých prípadoch mesto využívalo aj ľudské zdroje – nezamestnaných v rámci verejno - prospešných prác.

Kontrolovaný subjekt zvažoval a aj vykonal alternatívne formy zabezpečenie údržby MK, nakoľko v prípade nutnosti využitia špeciálnych technológií a zariadení tieto neboli k dispozícii, bolo ich potrebné zabezpečiť dodávateľským spôsobom. Všetky ostatné možné práce vykonávalo mesto vlastnou príspevkovou organizáciou a zamestnancami v oblasti stavebníctva.

Mesto prehodnocovalo zmluvy s dodávateľmi tovarov a služieb vzťahujúce sa k predmetu kontroly. Túto činnosť zabezpečovala prednostka MsÚ, ktorá prehodnocovala a pripomienkovala návrhy zmlúv s dodávateľmi tovarov a služieb. Navrhnuté zmeny boli pravidelne zapracované do konečnej verzie zmluvy. Pripomienky boli robené v záujme dodržiavania hospodárnosti, efektívnosti, účelovosti a účinnosti čerpania finančných zdrojov z rozpočtu mesta, ako aj v záujme dodržiavania aktuálnych zmien v zákonoch.

K zlepšeniu stavu všetkých MK mesto v budúcnosti potrebuje finančné prostriedky väčšieho rozsahu než aké má k dispozícii. Od roku 2009 klesla výška podielovej dane s veľmi radikálnym výpadom v roku 2010. Kým v roku 2008 mesto malo príjem z podielovej dane v sume 2 468 tis. EUR, v roku 2010 príjem predstavoval 1 919 tis. EUR, t.j. v sume o 549 tis. EUR nižšej. Odvtedy do konca roka 2012 sa výška podielovej dane zvýšila na sumu 2 232 tis. EUR, čím sa dostala na úroveň roka 2007. Od roku 2007 však boli niekoľkonásobne zvýšené ceny energií,

zvýšené ceny tovarov a služieb, menili sa zákony súvisiace s platmi a hlavne odvodmi do fondov smerom nahor. Podielová daň sa síce považuje za vlastný príjem rozpočtu mesta, avšak mesto jej výšku nijakým spôsobom ovplyvňovať nedokázalo. V úhrne predstavuje 54 % všetkých vlastných príjmov mesta. Výpadok v roku 2010 bol taký vysoký, že sa mu nevyrovnal ani celoročný predpis objemovo najväčšej miestnej dane - dane z nehnuteľností. Mesto síce robilo opatrenia na zvyšovanie svojich vlastných príjmov, ktoré dokázalo ovplyvniť, avšak 5 resp. 7 %-né zvýšenie daní, zvyšovanie príjmov z regulovaného nájomného prípadne iných príjmov, z roka na rok sa zhoršujúcu situáciu nevyriešilo, keďže mestom ovplyvniteľné príjmy predstavujú len cca 46 % opakujúcich sa bežných príjmov rozpočtu mesta.

Kvalifikovaný odhad sumy potrebných finančných prostriedkov na odstránenie všetkých porúch MK resp. na celkovú obnovu MK podľa vyjadrenia mesta je 15 mil. EUR. Priemer kapitálových výdavkov za tri roky kontrolovaného obdobia predstavoval cca 350 000,00 EUR. Pri zachovaní rovnakej úrovne kapitálových výdavkov na MK aj v nasledujúcich obdobiach by tak celkové odstránenie porúch MK resp. celková obnova MK trvala cca 43 rokov, čo je hodnota výrazne vyššia ako odporúčaná doba pre kompletnú obnovu MK (20, maximálne 25 rokov). V prípade kapitálových výdavkov sa navyše v kontrolovanom období jednalo aj o prostriedky z NFP.

Kontrolná skupina NKÚ SR zistila, že mesto využívalo telefonickú formu komunikácie so správcom ciest - NSK počas zimnej údržby, pri rozsiahlejších opravách ciest v správe NSK aj písomnú formu. Mesto spolupracovalo aj s inými obcami. Medzi mestom Kolárovo a dvoma obcami bola podpísaná Zmluva o združení v roku 2010 na zabezpečovanie verejnoprospešných úloh obcí vrátane údržby miestnych komunikácií (letnej a zimnej) realizovaných prostredníctvom príspevkovej organizácie mesta. Okrem toho existuje spolupráca so zoskupením právnických osôb ohľadom realizácie projektu „Cyklotrasa Komárom - Komárno - Kolárovo a jej napojenie na existujúcu cezhraničnú cyklotrasu HUSK/08012.3.L/0163 so spolufinancovaním z Európskeho fondu regionálneho rozvoja a ŠR SR (2013). Ďalej mesto spolupracuje so združením v projekte „Upracme si Podunajsko“ (2013).

Mesto v kontrolovanom období nevedlo nákladové účtovníctvo miestnych komunikácií, nemalo vytvorené účtovné nákladové strediská na sledovanie nákladov súvisiacich s výkonmi správy údržby a opráv MK a ani nesledovalo osobitne náklady vynaložené na MK. Náklady evidované v účtovníctve a čerpanie rozpočtu na obnovu a údržbu MK preto nekorešpondovali s reálnou výškou nákladov a výdavkov rozpočtu na túto činnosť. Výdavky na miestne komunikácie mesto sledovalo prostredníctvom funkčnej klasifikácie rozpočtu v rámci oddielu 04.5.1 – Cestná doprava a v programovom rozpočte výdavky sledovalo v rámci programu 7 Miestne komunikácie.

2 Aplikácia postupov a princípov najlepšej praxe a preverenie efektívnosti pri správe, údržbe a obnove miestnych komunikácií

Všetky činnosti, ktoré mesto vykonávalo v kontrolovanom období boli v súlade so stratégiou stanovenou v PHSR, so zámermi a cieľmi programového rozpočtu mesta ako aj ďalšími dokumentmi, dotýkajúcimi sa MK.

Mesto Kolárovo malo vypracovaný plán na ochranu proti povodňam a v jeho rámci boli uvedené aj opatrenia na ochranu MK v prípade takéhoto nebezpečenstva ako i v prípade prívalových dažďov. Ochrana bola zabezpečená aj formou všeobecne záväzného nariadenia mesta,

pričom určité povinnosti boli kladené aj na obyvateľov mesta. V prevažujúcej časti mesta boli vybudované rigoly, vzájomne prepojené a vyúsťujúce do odvodňovacieho systému mesta, ktorý bola rekonštruovaný v rokoch 2012 až 2013. Takisto mesto pravidelne vykonávalo údržbu rigolov vedľa MK, ale aj vedľa ciest spravovaných NSK, čím zabezpečovali odvádzanie zrážkových vôd v primeranom čase, podľa poveternostných situácií. V prípade, že dôjde k nahromadeniu zrážkovej vody v blízkosti MK, kontrolovaný subjekt má vo vlastníctve tri kusy veľkokapacitných mobilných čerpadiel, ktoré boli pripravené kedykoľvek na použitie a promptné odsávanie vody.

Mesto Kolárovo sa snažilo postupovať podľa schváleného harmonogramu v záujme dosiahnutia potrebnej kvality a bezpečnosti všetkých miestnych komunikácií a v súlade s napĺňaním stanovených cieľov v oblasti MK pri výstavbe nových a rekonštrukcii existujúcich MK, chodníkov, parkovísk, autobusových zastávok, . Kontrolovaný subjekt sa snažil budovať nové parkoviská, spevnené plochy, vybudovať nové autobusové zastávky v meste a priľahlých lokalitách, rekonštruovať zničené cesty v rozsahu, podľa dostupných finančných zdrojov mesta (vrátane zdrojov EÚ a ŠR SR). Podobne sa to realizovalo aj v prípade vykonávaných opráv miestnych komunikácií v meste a priľahlých lokalitách a opráv poškodených nespevnených ciest s uplatňovaním rôznych spôsobov a metód realizácie. V rámci správy a údržby MK sa o letnú a zimnú údržbu MK, verejných priestranstiev a chodníkov starala príspevková organizácia tak, aby bola zabezpečená čistota a bezpečná premávka v meste. Taktiež pravidelne kontrolovala a udržiavala dopravné značenie v meste, zabezpečovala pravidelnú údržbu autobusových staníc (zastávok) v meste a na tieto aktivity dostávala od mesta príspevkov.

Mesto v prípade rozsiahlej obnovy MK objednávalo projektovú dokumentáciu u autorizovaných osôb - projektantov, ktorí už pri plánovaní postupovali podľa platných všeobecne záväzných právnych predpisov.

Mesto Kolárovo sa zameriavalo len na preventívnu údržbu MK. Bola to zvolená stratégia mesta, pre manažment MK, hlavne z dôvodu nedostatku potrebných finančných prostriedkov na celkovú údržbu resp. rekonštrukciu - kompletne znovuobnovenie povrchov MK. Mesto uchovávalo údaje o údržbe a opravách MK vo forme vyznačenia na mapových podkladoch ako i fotodokumentáciou.

Mesto Kolárovo aplikovalo počas výkonu kontroly program geografický informačný systém (ďalej aj „GIS“). Uvedený softvér je produktom akciovej spoločnosti z Bratislavy. Názov programu: INGRADA web GIS. Program sa aplikuje v záujme skvalitňovania práce v oblasti správy a údržby mestského majetku. Geometrické parametre MK ako aj technické parametre a ich zmena sa sledovali pri plánovaní vizuálnou kontrolou. Kontrolovaný subjekt nevykonával diagnostiku MK s ohľadom na zostatkovú životnosť.

Mesto v rámci systému monitorovania stavu MK neuplatňovalo prístup založený na systematickom zbere štruktúrovaných údajov o stave MK (premenné parametre MK). Zber dát o stave a poruchách MK je možný buď vizuálnou prehliadkou alebo optickým systémom. Vzhľadom na relatívne malú dĺžku MK v meste sa ako hospodárnejší a efektívnejší javí spôsob systematických vizuálnych prehliadok. Vykonávanie a vyhodnocovanie monitoringu MK upravujú Technické podmienky 13/2006 – Vykonávanie a vyhodnocovanie podrobných vizuálnych prehliadok asfaltových vozoviek vydané Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, pričom táto metodika je aplikovateľná aj v podmienkach mesta ako správcu MK. Kontrolná skupina NKÚ SR odporúča oboznámiť sa s vyššie uvedenými technickými podmienkami a vo vhodnej miere ich aplikovať pri monitorovaní MK mesta.

Jednotlivé procedúry správy, údržby a opráv MK boli formálne zadefinované vnútornými smernicami mesta. Správu MK mesto vykonávalo prostredníctvom príspevkovej organizácie, ktorej je zriaďovateľom. Kontrola dodržania smerníc a fyzickú kontrolu vykonávalo príslušné oddelenie MsÚ. V rozsahu predpokladaných prác tieto sa vykonávali buď na základe objednávky resp. na základe písomných zmlúv. V Organizačnom poriadku MsÚ boli konkrétne vymedzené povinnosti a kompetencie jednotlivých oddelení, referátov a zamestnancov. Okrem organizačného poriadku v osobných spisoch boli uložené pracovné náplne zamestnancov mesta, v ktorých boli podrobne a jasne vymedzené pracovné úlohy konkrétneho zamestnanca.

Mesto reagovalo na požiadavky obyvateľov formou interpelácie poslancov v MsZ, osobným nahlásením v informačnom centre MsÚ, ako i cez portál mesta „Podnety a odkazy pre samosprávu“.

Mesto užívateľov MK informovalo o výkonových a nosnostných parametroch MK a objektov na nich formou dopravných a informačných značiek, v súlade so všeobecne záväznými právnymi predpismi.

Priemerné intervaly údržby a obnovy na jednotlivých úsekoch MK boli rozličné, podľa finančných možností mesta. Interval údržby MK bol dva až šesť rokov, obnova MK bola v priemere 25 až 30 rokov. V posledných šiestich rokoch boli obnovené v meste dve ulice.

Mesto sledovalo priebežne intenzitu dopravného a prepravného prúdu na MK, hlavne na tých, ktoré boli určené ako obchádzkové. Na základe sledovania intenzity dopravného a prepravného prúdu kontrolovaný subjekt prijal opatrenia na utlmovanie dopravy, najmä v obytných zónach. Mesto osadilo dopravné značenia výstražné, zákazové ako i obmedzujúce rýchlosť motorových vozidiel. V blízkosti školských zariadení príslušníci mestskej polície pravidelne vykonávali službu v ranných hodinách na zabezpečenie priechodov pre peších.

Kontrolovaný subjekt nemal stanovené minimálne požiadavky na úroveň kvality MK vo vnútornom predpise mesta. Kontrolná skupina NKÚ SR odporúča zadefinovať minimálne požiadavky na úroveň kvality MK (napr. maximálne prípustná hĺbka výtlkov, maximálne prípustná šírka puklín a pod.) a tieto parametre dodržiavať.

Mesto nevykonalo následnú kontrolu investičných akcií alebo akcií financovaných z bežných výdavkov počas kontrolovaného obdobia. V Organizačnom poriadku MsÚ boli konkrétne vymedzené povinnosti a kompetencie jednotlivých oddelení, referátov a zamestnancov. V osobných spisoch boli uložené pracovné náplne zamestnancov mesta, v ktorých boli podrobne a jasne vymedzené pracovné úlohy konkrétneho zamestnanca. Mesto Kolárovo uchovávalo údaje o údržbe a opravách MK vo forme vyznačenia na mapových podkladoch ako i fotodokumentáciou.

Mesto zvolilo pri manažmente MK „worst – first“ stratégiu, keď spravidla reagovalo len na najnutnejšie opravy podľa stavu MK, plánovalo údržbu len v krátkom dvojročnom horizonte, hlavne z dôvodu nedostatkov finančných prostriedkov.

Kontrolná skupina NKÚ SR na základe uvedených faktov konštatuje, že kontrolovaný subjekt nakladal s verejnými prostriedkami pri správe, údržbe a obnove MK efektívne, nie vo všetkých prípadoch uplatňoval postupy najlepšej praxe.

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

Analýza programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja

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

- silné stránky: výhodná geografická poloha vzhľadom k rozvojovým pólom Bratislava, Budapešť, Nitra a Győr; vysoký potenciál alternatívnej dopravy (pešej, cyklistickej); priestor na ďalší rozvoj mesta (bývanie, služby, priemysel),
- slabé stránky: nevyhovujúca dopravná dostupnosť s ostatnými regiónmi juhozápadného Slovenska; zlý technický stav MK na mnohých úsekoch v meste; zaťaženosť centrálnych zón mesta intenzívnou cestnou dopravou, existencia nebezpečných križovatiek v meste,
- príležitosti: zlepšenie komunikačného prepojenia mesta; výstavba obchvatu mesta na št. ceste II/573; zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky výstavbou kruhových objazdov a skvalitnenie dopravnej infraštruktúry mesta (rekonštrukcia MK, chodníkov),
- nedostatok financií na skvalitnenie dopravnej infraštruktúry, čo má za následok zhoršenie kvality cestnej siete a nedostatočnú údržbu.

Výsledkom analýzy existujúcich hospodárskych a sociálnych podmienok bola identifikácia prioritných oblastí rozvoja mesta a zároveň stanovenie strategických cieľov (definujú strategický zámer na príslušnú prioritnú oblasť), priorít a opatrení predstavujúcich rozvojovú stratégiu mesta nadväzujúcu na výsledky komplexného auditu rozvojového potenciálu záujmového územia a na už spomínaná SWOT analýza.

Rozvojová stratégia mesta zahŕňala strategickú víziu mesta do roku 2015 a strategický program. Naplnenie strategickej vízie mesta bolo podmienené splnením troch hlavných dlhodobých rozvojových zámerov: trvalo udržateľný rozvoj mesta, riešenie súčasných a predpokladaných problémov mesta so zreteľom na dlhodobý rozvoj a zvýšenie atraktívnosti mesta. Strategický program pozostával z 13 prioritných oblastí rozvoja mesta a každá oblasť mala definovaný strategický cieľ a priority, na ktoré sa viazali opatrenia a príslušné aktivity. Stanovená strategická vízia spolu s rozvojovými zámermi vyjadrovala očakávaný pozitívny dopad dlhodobého pôsobenia príslušných špecifických cieľov, t. j. budúci stav, ktorý chce mesto dosiahnuť realizáciou strategického programu, prípadne plnením príslušných špecifických cieľov v rámci programu.

Mesto malo v rámci rozvojovej stratégie PHSR vypracovaný jeden spoločný Akčný plán hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta Kolárovo na roky 2009 – 2015 (pod označením písmena D.). Obsahoval celkom 34 projektových zámerov. Z uvedeného počtu zámerov riešilo priamo oblasť MK 7 zámerov, vzťahovali sa na prioritné oblasti rozvoja mesta: „Doprava“, „Cestovný ruch“, a „Rozvoj bývania“. Strategickým cieľom prioritnej oblasti „Doprava“ bolo zvýšenie kvality, bezpečnosti a plynulosti dopravy v meste a minimalizovať jej negatívny vplyv na obyvateľov a návštevníkov mesta. Medzi aktivity na dosiahnutie strategického cieľa PHSR prioritnej oblasti 12. Doprava Opatrenia 1.1. Rozvoj dopravnej infraštruktúry a Opatrenia 1.2. Dobudovanie a údržba infraštruktúry mestskej cestnej siete a dopravných zariadení patrili:

- „Realizácia obchvatu mesta na ceste II/573 Komárno – Kolárovo – Šaľa“,
- „Rekonštrukcia a budovanie miestnych komunikácií a chodníkov“,
- „Prestavba nebezpečných križovatiek – výstavba kruhových objazdov“.

Strategickým cieľom prioritnej oblasti „Cestovný ruch“ bola podpora budovania, údržby a obnovy turistickú infraštruktúry, propagácia a prezentácia mesta a spojením a vyváženým využívaním prírodných, historických a kultúrnych hodnôt vytvárať podmienky pre posilnenie návštevnosti mesta. Aktivitou na dosiahnutie strategického cieľa PHSR prioritnej oblasti 9. Cestovný ruch Opatrenia 1.2. Rozvoj turistických produktov bola „Podpora vytvárania nových turistických produktov“.

Strategickým cieľom oblasti „Rozvoj bývania“ bolo vytvoriť podmienky pre kvalitné bývanie reagujúce na potreby a požiadavky občanov mesta a potenciálnych budúcich obyvateľov mesta. Medzi aktivity na dosiahnutie strategického cieľa PHSR prioritnej oblasti 11. Rozvoj bývania Opatrenia 1.5. Rozšírenie a skvalitnenie inžinierskych sietí a Opatrenia 4.1. Skrášlenie vzhľadu mesta a zvýšenie kvality prostredia bývania patrili:

- „Rozšírenie a modernizácia inžinierskych sietí“,
- „Rekonštrukcia centrálnej zóny mesta“,
- „Rekonštrukcia chodníkov, verejných priestranstiev a rozšírenie verejnej zelene“.

Výstupy projektových zámerov s viazanosťou na strategický cieľ mesta sú uvedené v tabuľke č. 5.

Tabuľka č. 5:

Cieľ	Názov projektu	Splnenie/plnenie
D.9.1.2.1.	Podpora a obnova infraštruktúry cestovného ruchu, výstavba a obnova cyklistických trás a turistických chodníkov.	Mesto, ako člen európskeho zoskupenia územnej spolupráce zabezpečuje potrebné finančné prostriedky.
D.11.1.5.1.	Rozšírenie inžinierskych sietí – Komplexná technická vybavenosť Kolárovo – Juh.	Zahájená výstavba v rámci 18 b.j.
D.11.4.1.1.	Realizácia komplexných projektov regenerácie CMZ (centrálnej mestskej zóny) mesta Kolárovo.	Realizovaná obnova Kostolného námestia, autobusovej stanice a ul. Remeselnícka.
D.11.4.1.2.	Rekonštrukcia stavebných štruktúr mesta (chodníky, verejné zelene, verejné priestranstvá, verejné budovy).	Realizované námestie v roku 2012, priebežne vykonávané.
D.12.1.1.1.	Rekonštrukcia miestnych komunikácií a chodníkov.	Podľa potreby sa realizujú priebežne.
D.12.1.1.3.	Realizácia obchvatu mesta na ceste II/573 Komárno – Kolárovo – Šaľa.	Bez aktivity.
D.12.1.2.2.	Výstavba kruhových objazdov na ceste II/573.	V spolupráci s NSK.

V tabuľka č. 6 je uvedený plán finančných prostriedkov potrebných na dosiahnutie výstupov vyplývajúcich z projektových zámerov týkajúcich sa MK v rozmedzí rokov 2006 – 2013.

Tabuľka č. 6

Cieľ	Výstup	Čas realizácie	Rozpočet (EUR)	Plnenie* (%)
D.9.1.2.1.	Cyklistické trasy a turistické chodníky	2008 – 2012	880 000,00	0
D.11.1.5.1.	Komplexne vybudované inžinierske siete v mestskej časti Kolárovo – Juh	2009 – 2012	3 021 000,00	2
D.11.4.1.1.	Atraktívna, revitalizovaná centrálna zóna	2006 – 2012	1 353 000,00	90

Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky

D.11.4.1.2.	Atraktívne, revitalizované verejné priestory mesta, obnovené verejné budovy	2009 – 2012	1 852 200,00	45
D.12.1.1.1.	Bezpečné a kvalitné miestne komunikácie, chodníky a parkoviská	2006 – 2012	500 000,00	10
D.12.1.1.3.	Novovybudovaný obchvat na ceste II/573	2008 – 2010	3 214 000,00	0
D.12.1.2.2.	Novovybudované kruhové objazdy na ceste II/573	2008 – 2011	550 000,00	33

*Úroveň naplnenia cieľa vo vzťahu k finančnému plneniu

Ciele projektu, resp. aktivít boli stanovené konkrétne, t. j. definovali konkrétny stav, ktorý mal byť realizáciou dosiahnutý. Každý projektový zámer mal stanovené indikátory monitoringu, ale nie každý indikátor bol nastavený tak, aby ho bolo možné považovať za hodnotiace kritérium, ktoré by umožnilo vyjadriť a zároveň merať pokrok pri plnení zámerov a cieľov. Kontrolná skupina NKÚ SR môže konštatovať, že v PHSR neboli naformulované merateľné ukazovatele a stanovené plánované hodnoty pre tie výstupy a dopady, ktorými by bolo možné vyjadriť očakávaný pozitívny dôsledok/dopad dlhodobého plnenia príslušného cieľa v nadväznosti na stanovené špecifické ciele a ciele projektu.

Mesto si v PHSR stanovilo úlohu dôsledne sledovať a monitorovať udržiavanie a realizáciu PHSR. Špeciálne pre plnenie tejto úlohy bola zriadená koordinačná komisia (ďalej len „komisia“) pre riadenie realizácie PHSR. Podľa vyjadrenia zástupcov mesta, komisia zasadá minimálne dvakrát za rok, ale podľa potreby pojednáva o aktuálnych požiadavkách v rámci PHSR priebežne. Po prijatí PHSR v období od roku 2009 do roku 2012 bola vykonaná analýza plnenia zámerov a cieľov zástupcami mesta formou programového rozpočtu mesta, o. i. bol MsZ každoročne schválený krátkodobý investičný plán na obdobie jedného roka, ako i priebežne vytvorené informatívne správy o plnení, ktoré boli predkladané na rokovania MsZ.

Kontrolná skupina NKÚ SR zistila, že monitorovanie a vyhodnocovanie pokroku, t. j. plnenia zámerov a cieľov PHSR mesto priebežne vykonávalo, ale vzhľadom k absencii, resp. nestanovenia cieľových hodnôt merateľných ukazovateľov, nebolo možné kontrolnou skupinou NKÚ SR vyhodnotiť mieru dosiahnutia zámerov a cieľov PHSR.

Vykonateľnosť jednotlivých projektových zámerov/aktivít mesta a tým dosiahnutie stanovených cieľov záviselo a závisí od mnohých faktorov napr. administratívne zabezpečenie, vlastnícke vzťahy, samotnej finančnej náročnosti jednotlivých priorít, predovšetkým od finančných zdrojov mesta. V akčnom pláne, ktorý bol súčasťou PHSR mala každá aktivita na dosiahnutie strategických cieľov vyčíslenú predpokladanú finančnú náročnosť, t. j. predpokladané výdavky na realizáciu aktivít, pričom výdavky boli členené podľa možného/predpokladaného zdroja financovania (miestne zdroje/regionálne (VÚC)/národné zdroje (ŠR SR)/zdroje EÚ) a časový harmonogram jej realizácie. Aktivita boli spracované v nadväznosti na národné programovacie dokumenty, rozvojové dokumenty týkajúce sa územia mesta ako aj sektorové operačné programy.

Finančná potreba pre realizáciu akcií uvedených v PHSR bola vzhľadom k vyhodnoteniu finančných možností mesta v nadväznosti na plnenie krátkodobých aktivít a projektov vyplývajúcich z PHSR spracovaná reálne vo väzbe na vlastné disponibilné zdroje a vo väzbe na potenciálne disponibilné prostriedky (napr. národné zdroje, spolufinancovanie z fondov EÚ). Aktivita, ktoré mesto vykonávalo v období rokov 2009 – 2012 v oblasti MK a realizovalo zo svojho rozpočtu vedú k napĺňaniu stanovených zámerov a cieľov PHSR.

Analýza programového rozpočtu

Zámery a ciele mesta na obdobie bežného roka s výhľadom na ďalšie dva roky boli uvedené v programových rozpočtoch mesta Kolárovo na roky 2010 – 2012, 2011 – 2013 a 2012 – 2014. Výdavky finančného rozpočtu boli v rámci programovej štruktúry rozčlenené do 14 programov. V rámci členenia výdavkov na jednotlivé programy malo mesto zavedený v každom roku, v ktorom zostavovalo programový rozpočet Program č. 7: Miestne komunikácie (ďalej len „program č. 7“) so zámerom na „Bezpečné, vysoko kvalitné a udržiavané miestne komunikácie“. Uvedený program rozpočtu bol zhodný s bežnými a kapitálovými výdavkami oddielu 04.5.1. Cestná doprava. V každom roku bol program č. 7 členený na päť podprogramov:

- podprogram 7.1: Výstavba miestnych komunikácií,
- podprogram 7.2: Oprava pozemných komunikácií,
- podprogram 7.3: Správa a údržba MK,
- podprogram 7.4: Dopravné značenie,
- podprogram 7.5: Výstavba a údržba autobusových staníc.

Zámery a ciele, ktoré si mesto v rámci programu č. 7 a podprogramov stanovilo, boli totožné a v kontrolovanom období sa nemenili.

Zámerom podprogramu 7.1: Výstavba miestnych komunikácií bola „Kvalita a bezpečnosť všetkých pozemných komunikácií v meste“. Podprogram 7.1 pozostával z dvoch prvkov:

- prvok 7.1.1: Výstavba nových komunikácií v meste, ktorého cieľom bolo zabezpečiť výstavbu nových MK, chodníkov a parkovísk v meste a merateľným ukazovateľom bola realizovaná výstavba podľa schváleného harmonogramu; plocha novovybudovaných komunikácií za rok v m²; dĺžka novovybudovaných chodníkov za rok v m a plocha novovybudovaných parkovísk za rok v m²,
- prvok 7.1.2: Obnova existujúcich komunikácií, ktorého cieľom bolo zabezpečiť rekonštrukciu existujúcich MK, chodníkov a parkovísk v meste a merateľným ukazovateľom bola realizovaná rekonštrukcia podľa schváleného harmonogramu a rozloha rekonštruovaných komunikácií za rok v m².

Zámerom podprogramu 7.2: Oprava pozemných komunikácií bolo „Pravidelne udržiavané a zjazdne pozemné komunikácie“. Podprogram 7.2 nebol zložený z prvkov, ale mal stanovené dva ciele:

- jedným z cieľov bolo zabezpečiť opravu pozemných komunikácií v meste a v príľahlých lokalitách a merateľným ukazovateľom bola dĺžka opravy vysprávok v m² spolu – výtlky, jamy a výdavky na m² opravenej plochy v EUR,
- druhým z cieľov bolo zabezpečiť poškodených nespevnených ciest v príľahlých lokalitách mesta a merateľným ukazovateľom bola dĺžka opravených nespevnených miest v km spolu a výdavky na km opravenej plochy v EUR.

Zámerom podprogramu 7.3: Správa a údržba MK bola „Čistota a bezpečná premávka po všetkých komunikáciách. Podprogram 7.3 bol tvorený dvoma prvkami:

- prvok 7.3.1: Letná údržba, ktorého cieľom bolo zabezpečiť čistotu MK vrátane všetkých VP a merateľným ukazovateľom bola dĺžka udržiavaných MK v km; dĺžka udržiavaných chodníkov v km a dĺžka udržiavaných parkovísk a ostatných VP v m²,
- prvok 7.3.2: Zimná údržba, ktorého cieľom bolo zabezpečiť výkon zimnej údržby všetkých MK a VP a merateľným ukazovateľom bola dĺžka prehŕňaných MK, chodníkov a ostatných VP v km a posýpaných MK, chodníkov a ostatných VP v km.

Zámerom podprogramu 7.4: Dopravné značenie bola „Bezpečnosť cestnej premávky“. Podprogram 7.4 nebol tvorený z prvkov, mal stanovený jeden cieľ: „Zabezpečiť pravidelnú kontrolu a údržbu dopravného značenia v meste“ a merateľným ukazovateľom bol počet kontrolovaných a udržiavaných dopravných značiek spolu; počet vymenených dopravných značiek spolu a lehota potrebná na opravu dopravného značenia v dňoch.

Zámerom podprogramu 7.5: Výstavba a údržba autobusových staníc bolo „Čistota a pohodlie cestujúcich“. Podprogram 7.5 bol tvorený dvoma prvkami:

- prvok 7.5.1: Výstavba a obnova autobusových staníc, ktorého cieľom bolo zabezpečiť výstavbu nových a obnovu existujúcich autobusových staníc v meste a merateľným ukazovateľom bol plánovaný počet nových autobusových staníc v meste a plánovaný počet obnovených AS,
- prvok 7.5.2: Správa a údržba autobusových staníc, ktorého cieľom bolo zabezpečiť údržbu autobusových staníc (zastávok) v meste a merateľným ukazovateľom bol počet udržiavaných autobusových staníc.

Program č. 7 bol počas rokov 2010 – 2012 účelovo a jednotne zameraný na činnosti a aktivity súvisiace s riadením, správou, údržbou, výstavbou MK a parkovacích miest, údržbu dopravného značenia, výstavbu a údržbu autobusových staníc. Zámer programu a podprogramov vyjadroval očakávaný pozitívny dopad dlhodobého plnenia stanovených cieľov. Ciele podprogramov boli stanovené konkrétne a neboli všeobecné. Na monitorovanie a plnenie každého cieľa prvku podprogramu, boli stanovené merateľné ukazovatele. Plnenie merateľných ukazovateľ počas kontrolovaného obdobia je uvedené v tabuľke č. 7.

Tabuľka č. 7

Merateľný ukazovateľ / hodnota / merná jednotka (ďalej len „MJ“)		rok 2010			rok 2011			rok 2012			MJ
		plán	k 30.06.	k 31.12.	plán	k 30.06.	k 31.12.	plán	k 30.06.	k 31.12.	
Podprogram č. 7.1	prvok 7.1.1 – plocha novovytvorených komunikácií za rok m ²	0	0	0	1800	0	0	2500	493	0	m ²
	prvok 7.1.1 – dĺžka novovytvorených chodníkov za rok v m	250	0	132	250	0	0	250	80	0	m
	prvok 7.1.1 – plocha novovytvorených parkovísk za rok v m ²	1200	0	490	1000	135	135	1000	330	150	m ²
	prvok 7.1.2 – rozloha rekonštruovaných komunikácií za rok v m ²	3000	0	0	1500	0	3580	1500	0	0	m ²
Podprogram č. 7.2	dĺžka opravy vysprávok v m ² spolu (výtlky, jamy)	350	376	376	250	195	195	250	120	120	m ²
	výdavky na m ² opravenej plochy v eur	38	40	38	40	28	28	42	42	42	EUR/m ²
	dĺžka opravených nespevnených ciest v km spolu	15	20	20	15	16	16	15	0	0	km
	výdavky na km opravenej plochy v eur	580	585	580	535	536	536	540	0	0	EUR/km
Podprogram č. 7.3	prvok 7.3.1 – dĺžka udržiavaných MK v km	44	42	56	45	56	56	56	56	56	km
	prvok 7.3.1 – dĺžka udržiavaných chodníkov v km	9	8	22	10	10	22	22	22	22	km
	prvok 7.3.1 – dĺžka udržiavaných parkovísk a ostatných VP v m ²	4 200	2990	2990	3200	1700	3035	3450	3035	3185	m ²

Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky

	prvok 7.3.2 – dĺžka prehŕňaných MK, chodníkov a ostatných VP v km	88	86	108	90	62	86	108	86	86	km
	prvok 7.3.2 – dĺžka posypaných MK, chodníkov a ostatných VP v km	88	86	108	90	62	86	108	86	86	km
Podprogram č. 7.4	Počet kontrolovaných a udržiavaných dopravných značiek spolu	140	140	140	145	68	193	145	98	207	počet (ks)
	Počet vymenených dopravných značiek spolu	22	55	62	22	27	60	22	20	47	počet (ks)
	Lehota potrebná na opravu dopravného značenia v dňoch	5	5	5	5	5	5	5	3	5	deň
Podprogram č. 7.5	prvok 7.5.1 – plánovaný počet nových autobusových staníc	1	2	3	0	0	0	1	0	0	počet (ks)
	prvok 7.5.1 – plánovaný počet obnovených AS	1	0	0	1	0	1	0	0	0	počet (ks)
	prvok 7.5.2 – počet udržiavaných AS (zastávok) v meste	13	14	15	13	15	15	16	15	15	počet (ks)

Mesto vykonávalo monitorovanie a hodnotenie plnenia stanovených cieľov programového rozpočtu k 30.06. a k 31.12. bežného roka. Vykonaním analýzy programového rozpočtu kontrolná skupina NKÚ SR zistila, že merateľné ukazovatele boli zamerané okrem jedného prípadu (sledovania lehoty potrebnej na opravu dopravného značenia – kvalitatívne hodnotiace kritérium) výlučne kvantitatívne (plocha, dĺžka, počet a pod.). Takto formulované ukazovatele výstupu neumožňovali mestu v dostatočnej miere vyjadriť očakávaný pozitívny dôsledok/dopad dlhodobého plnenia príslušného cieľa v budúcnosti, t. j. vo vzťahu k pozitívnemu výsledku, ktorý mal byť plnením cieľa dosiahnutý.

Vyhodnotenie podprogramu 7.1: v rokoch 2010 až 2012 si mesto stanovilo v rámci podprogramu dva nezmenené ciele a štyri merateľné ukazovatele výstupu. V roku 2010 boli hodnoty merateľných ukazovateľov vo všetkých prípadoch výrazne nadhodnotené, resp. nenaplnené. V uvedenom roku mesto splnilo jeden cieľ čiastočne. Pri druhom sa mesto zaviazalo zabezpečiť rekonštrukciu existujúcich komunikácií o rozlohe 3000 m² v zmysle schváleného harmonogramu investičných akcií na príslušný rok, pričom tento plán nerealizovalo a cieľ nesplnilo. V roku 2011 mesto stanovilo hodnoty merateľných ukazovateľov v jednom prípade výrazne podhodnotené, resp. hodnoty naplnené nad rámec plánu a v druhom prípade výrazne nadhodnotené, t. j. plánované hodnoty merateľných ukazovateľov neboli naplnené. Jeden cieľ bol splnený čiastočne a druhý mesto nezačalo plniť vôbec. V roku 2012 si mesto stanovilo v programovom rozpočte všetky hodnoty merateľných ukazovateľov výrazne nadhodnotené. V jednom prípade bol cieľ splnený čiastočne a druhý cieľ mesto nezačalo plniť vôbec. Zároveň kontrolná skupina NKÚ SR zistila, že v záverečnom účte mesta na rok 2012 boli nesprávne vykazované merateľné ukazovatele prvku 7.1.1, keď k 31.12. roka bola vykázaná nižšia hodnota merateľného ukazovateľa ako k 30.06.

Vyhodnotenie podprogramu 7.2: v rokoch 2010 až 2012 si mesto stanovilo v rámci podprogramu dva nezmenené ciele a štyri merateľné ukazovatele výstupu. V roku 2010 boli hodnoty ukazovateľov naplnené a ciele splnené. V roku 2011 neboli hodnoty dvoch merateľných ukazovateľov naplnené a jeden cieľ bol splnený čiastočne. V roku 2012 neboli v troch prípadoch hodnoty merateľných ukazovateľov naplnené, v jednom prípade bol cieľ splnený čiastočne a v jednom prípade k napĺňaniu cieľa vôbec neprišlo.

Vyhodnotenie podprogramu 7.3: v rokoch 2010 až 2012 si mesto stanovilo v rámci podprogramu dva nezmenené ciele a päť merateľných ukazovateľov výstupu. V roku 2010 mesto naplnilo obidva ciele, pričom v štyroch prípadoch bola plánovaná hodnota merateľných ukazovateľov vysoko prekročená a v jednom prípade bola úroveň naplnenia merateľného ukazovateľa hlboko pod plánovanou hodnotou. V roku 2011 boli stanovené ciele naplnené a hodnoty merateľných ukazovateľov boli naplánované reálne. V roku 2012 boli ciele čiastočne splnené, keď v štyroch prípadoch neboli plánované hodnoty merateľných ukazovateľov dosiahnuté. Vyhodnotenie podprogramu 7.4: v rokoch 2010 až 2012 si mesto stanovilo v rámci podprogramu jeden nezmenený cieľ a tri merateľné ukazovatele výstupu. V sledovaných rokoch bol stanovený cieľ splnený, pričom v prípade dvoch merateľných ukazovateľov boli plánované hodnoty v rokoch 2011 a 2012 vysoko prekročené.

Vyhodnotenie podprogramu 7.5: v rokoch 2010 až 2012 si mesto stanovilo v rámci podprogramu dva nezmenené ciele a tri ukazovatele výstupu. V roku 2010 bol splnený jeden cieľ a to výrazne nad plánovanú hodnotu merateľného ukazovateľa. Druhý z cieľov bol splnený len čiastočne, keďže napĺňaniu jedného z merateľných ukazovateľov vôbec neprišlo. V roku 2011 boli obidva ciele splnené a naplnené plánované hodnoty ukazovateľov. V roku 2012 boli obidva stanovené ciele naplnené len čiastočne.

Vo väčšine prípadov boli merateľné ukazovatele prvkov stanovené nereálne a to buď príliš optimisticky/nadhodnotene alebo pesimisticky/podhodnotene.

Nenaplnenie cieľov pri niektorých prvkoch nesúviselo s nereálnosťou cieľov, ale so vzájomnou previazanosťou čiastkových cieľov, resp. vzájomnou previazanosťou merateľných ukazovateľov v rámci prvku.

Z vyššie uvedeného vyplýva, že vedenie mesta priebežne monitorovalo a vyhodnocovalo naplnenie svojich zámerov a cieľov. Tým, že mesto každý rok vypracovalo programový rozpočet a pri jeho tvorbe dodržalo hierarchické usporiadanie programovej štruktúry, formulovalo zámery a ciele, stanovilo si merateľné ukazovatele výstupu, definovalo zodpovednosť za jednotlivé výdavky a alokovalo výdavky rozpočtu do programovej štruktúry, vytvorilo programovací dokument, ktorý plnil funkciu plnohodnotného krátkodobého plánovacieho dokumentu. Programový rozpočet umožnil merať výkonnosť komunálnej služby a jej kvalitu, a to v dôsledku nastavených merateľných ukazovateľov. Merateľné ukazovatele bolo možné kvantifikovať a miera ich plnenia sa vykonávala na základe vyhodnocovania exaktných údajov uvedených v účtovných dokladoch. Mesto síce v období kontroly nedisponovalo ucelenou evidenciou o MK, ale v nasledujúcom období môže pri vyhodnocovaní cieľov vychádzať z údajov GIS systému, ktorý počas výkonu kontroly mesto začalo aplikovať.

Čerpanie rozpočtu počas kontrolovaného obdobia k 31.12. bežného roka je uvedené v tabuľke č. 8.

Tabuľka č. 8

v EUR

Programový rozpočet		Rok 2010			Rok 2011			Rok 2012		
		schválený	upravený	skutočnosť	schválený	upravený	skutočnosť	schválený	upravený	skutočnosť
podprogram	7.1	137 098	36 514	28 351	66 000	19 583	9 470	1 067 153	1 034 783	1 033 938
	7.2	33 500	32 633	52 921	30 000	28 860	12 583	17 000	13 530	8 376
	7.3	69 524	71 132	79 095	71 132	88 197	83 659	78 272	72 011	69 784
	7.4	0	0	713	0	500	1 836	0	0	2 347

Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky

	7.5	8 300	22 889	23 502	0	0	0	0	0	0
Výdavky celkom		248 422	163 168	184 582	167 132	137 140	107 548	1 162 425	1 120 324	1 114 445

Finančné prostriedky rozpočtované na podprogram 7.1 neboli v roku 2010 a v roku 2011 alokované reálne vo väzbe na stanovené ciele a zámery. V oboch rokoch mesto vo významnej miere nevyčerpalo alokované finančné prostriedky, ktoré boli plánované na realizáciu zámerov a cieľov. V roku 2012 mesto alokovalo finančné prostriedky potrebné na plnenie vo väčšom objeme v porovnaní s predchádzajúcimi rokmi. Bolo to spôsobené plánovanou realizáciou projektu obnovy mesta financovaného 95 % zo zdrojov EÚ a ŠR SR a navýšením rozpočtu prvku 7.1.2: Obnova existujúcich komunikácií o kapitálové výdavky na 1 034 783,00 EUR (skutočné plnenie 1 033 983,00 EUR). Uvedenú skutočnosť však mesto nezohľadnilo v stanovenom celi prvku a nepremietlo do plánovanej hodnoty merateľného ukazovateľa. Z uvedeného dôvodu realizáciu projektu v rámci zostaveného programového rozpočtu nevyhodnocovala.

Finančné prostriedky rozpočtované na podprogram 7.2 boli alokované nereálne na každý kontrolovaný rok. V roku 2010 mesto vo významnej miere prečerpalo alokované prostriedky, ktoré boli plánované na realizáciu zámerov a cieľov a naopak v roku 2011 a 2012 nevyčerpalo finančné prostriedky vyčlenené na finančné plnenie podprogramu.

Finančné prostriedky rozpočtované na podprogram 7.3 boli stanovená nereálne iba v roku 2010, kedy mesto výraznejšie prekročilo finančné prostriedky vyčlenené na finančné plnenie podprogramu, t. j. na realizáciu zámeru a napĺňanie cieľov. Bolo to spôsobené tým, že mesto si v rámci rozpočtu prvku 7.3.2.: Zimná údržba nevyčlenilo žiadne finančné prostriedky, pričom skutočné čerpanie výdavkov predstavovalo sumu 31 110,00 EUR.

V rámci rozpočtovania finančných prostriedkov na podprogram 7.4 mesto nealokovalo okrem roku 2011 žiadne finančné prostriedky potrebné na realizáciu zámeru a plnenie cieľov aj napriek tomu, že si stanovilo pri jednotlivých cieľoch plnenie hodnôt merateľných ukazovateľov (počty kontrolovaných a udržiavaných dopravných značiek, vymenených dopravných značiek). Z uvedeného dôvodu mesto v rokoch 2010 až 2012 čerpalo finančné prostriedky nad rámec schváleného, resp. upraveného rozpočtu, t. j. plánovaného finančného plnenia podprogramu spolu o 4 183,00 EUR.

Finančné prostriedky rozpočtované na podprogram 7.5 boli za kontrolované obdobie rokov 2010 až 2012 alokované reálne vo väzbe na stanovené ciele a zámery.

Napriek skutočnosti, že programový rozpočet plnil v kontrolovanom období svoju funkciu, boli analýzou finančného rozpočtu identifikované rezervy pri alokácii výdavkov na jednotlivé podprogramy, resp. ich zámery a ciele.

Merateľnosť dopadov činností mesta v oblasti MK

V súvislosti s dopadom činností mesta v oblasti MK kontrolná skupina NKÚ SR zistila, že mesto malo v rámci správy MK zavedený dostatočný systém riadenia údržby, obnovy a výstavby MK, ale v prípade zabezpečenia merateľnosti dopadov činností nemalo zavedený ucelený informačný systém technickej evidencie MK. V súvislosti so správou MK nemalo mesto zavedený manažment aktív MK a spracovaný pasport MK, viedlo iba evidenciu MK, ktorá bola kontrolnej skupine NKÚ SR predložená vo forme technickej dokumentácie k realizovaným projektom - využívanie údajov z účelovej digitálnej ortofotomapy SR pre katastrálne územie mesta. Siet' MK

sa budovala a udržiavala v súlade s územnoplánovacou dokumentáciou. Bola zavedená dostatočne preukázateľná forma evidencie výstupov z vykonaných obhliadok technického stavu MK, keď z celoplošných obhliadok MK vykonávaných minimálne dvakrát ročne, predovšetkým na jar a na jeseň, viedla písomný záznam. Jednotlivé zistenia boli vyznačené na mapových podkladoch a predkladané na pravidelných jednaniach vedúcich zamestnancov. Mesto uchovávalo údaje o vykonanej údržbe a opravách MK na spomínaných mapových podkladoch a vo forme fotodokumentácie. V záujme skvalitňovania práce pri správe, údržbe a obnove MK mesto aplikovalo od septembra 2013 geografický informačný systém (GIF). Napriek tomu, že mesto nemalo zadefinované minimálne požiadavky na úroveň kvality MK, zabezpečovalo v čo najkratšom možnom čase odstránenie vyskytujúcich sa nedostatkov MK, a to v rozsahu disponibilných finančných prostriedkov.

Nezanedbateľnú úlohu zohrával pri sledovaní dopadov činností mesta na oblasť MK aj vnútorný kontrolný systém, ktorý dával priestor na detekciu prípadných odchýlok pri plnení cieľov programovacích dokumentov. Dôkazom o jeho fungovaní, boli vyššie spomínané aktivity manažmentu mesta - priebežné monitorovanie a vyhodnocovanie plnenia PHSR a programového rozpočtu, vypracovanie správ a pod. Napriek tomu kontrolná skupina NKÚ SR konštatuje, že vo vykonávaní kontrolnej činnosti hlavného kontrolóra mesta pri investičných, poprípadne iných akcií financovaných z bežných výdavkov boli rezervy.

Údajová základňa účtovnej evidencie MK bola preukázateľná a zrozumiteľná. Z účtovných dokladov bolo zrejmé v akom rozsahu, v akej lokalite a na ktorej MK sa údržba, obnova či výstavba vykonala a z akých zdrojov bola financovaná.

Prieskum spokojnosti občanov obce so správou, údržbou a obnovou MK

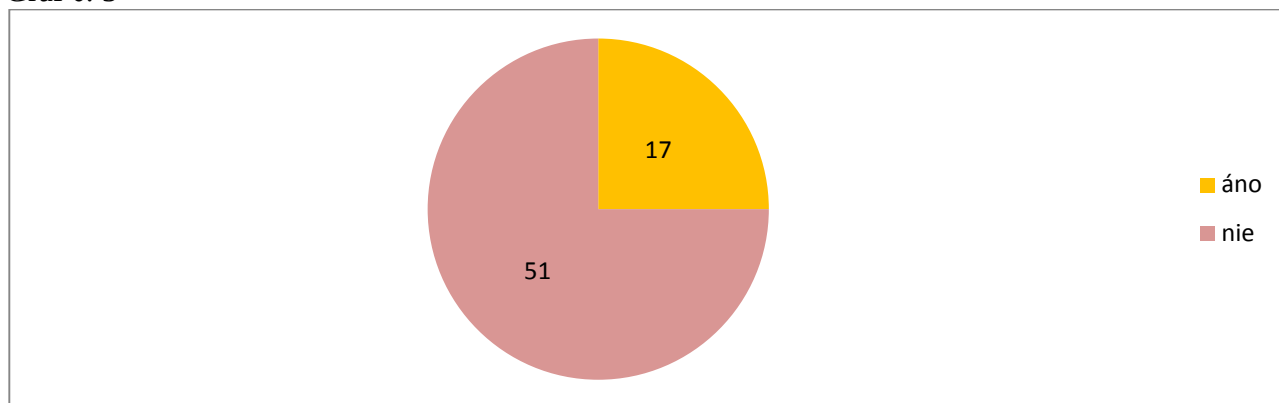
V priebehu výkonu kontroly, bol prostredníctvom spolupráce s mestom vykonaný anonymný dotazníkový prieskum spokojnosti obyvateľov mesta v oblasti MK. Dotazník bol zverejnený na webovom sídle mesta v období od 01.09.2013 do 31.10.2013 a bol verejne prístupný.

Vyhodnotenie dotazníku o prieskume miery spokojnosti občanov so správou, údržbou a obnovou miestnych komunikácií:

Celkový počet respondentov, ktorí sa zapojili do prieskumu a vyplnili dotazník spokojnosti bol 68, čo v percentuálnom vyjadrení predstavovalo 0,63 % zapojenie obyvateľov mesta. Na jednotlivé otázky odpovedali respondenti nasledovne:

Otázka č. 1: Poznáte ciele a zámery Vášho mesta v oblasti miestnych komunikácií (výstavba, obnova, rekonštrukcie, údržba)?

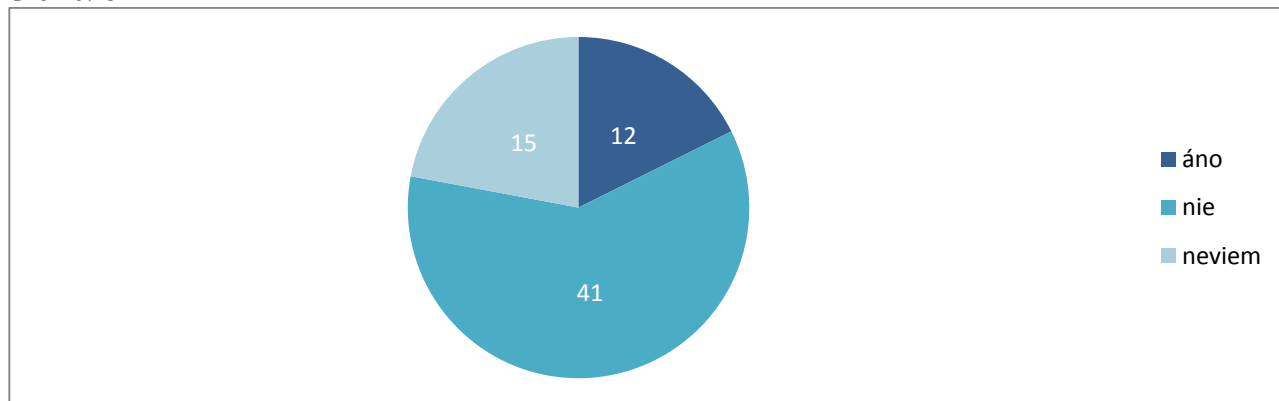
Graf č. 5



Z počtu 68 respondentov sa 51, t. j. 75 % vyjadrilo, že nepozná ciele a zámery mesta v oblasti MK. Len 17 respondentov, t. j. 25 % sa vyjadrilo, že pozná ciele a zámery mesta v oblasti MK.

Otázka č. 2: Máte možnosť ovplyvniť, resp. vyjadriť svoj názor alebo návrh k plánu obnovy alebo výstavby cesty v meste?

Graf č. 6

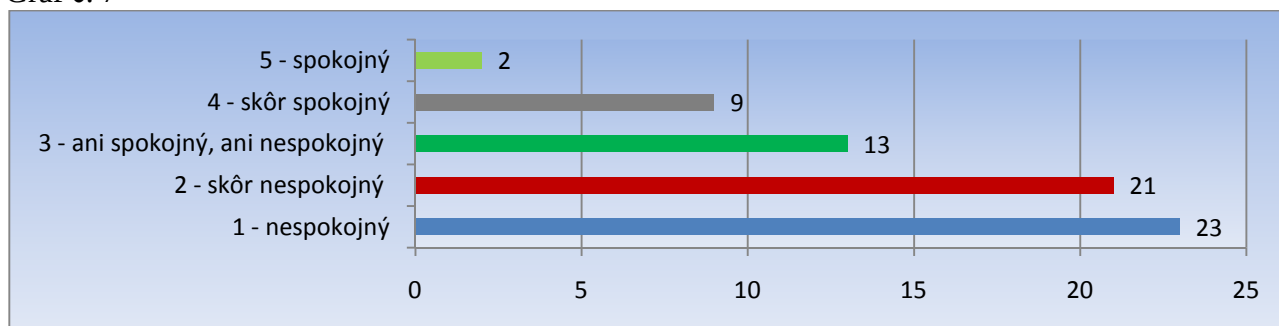


Z výsledkov vyhodnotenia odpovedí na otázku vyplýva, že 41, t. j. 60 % respondentov podľa ich vyjadrenia nemalo možnosť ovplyvniť, resp. vyjadriť svoj názor alebo návrh k plánu obnovy alebo výstavby cesty v meste, pričom iba 12 respondentov uviedlo, že túto možnosť z ich pohľadu má.

Otázka č. 3: Ako ste spokojný:

s bezpečnosťou detí a chodcov na miestnych komunikáciách?

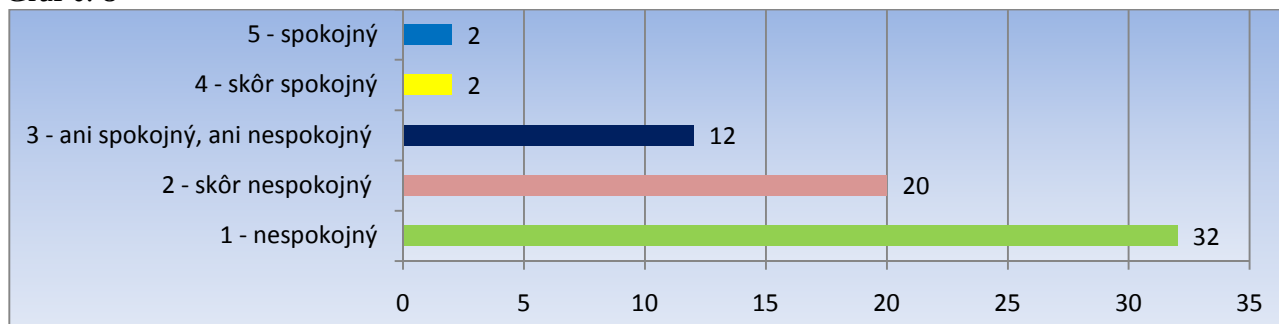
Graf č. 7



K téme obsiahnutej v otázke č. 3 zaujalo negatívny postoj až 65 % respondentov, pričom nespokojných bolo 34 % a skôr nespokojných 31 % respondentov.

s prístupom mesta k riešeniu požiadaviek obyvateľov mesta?

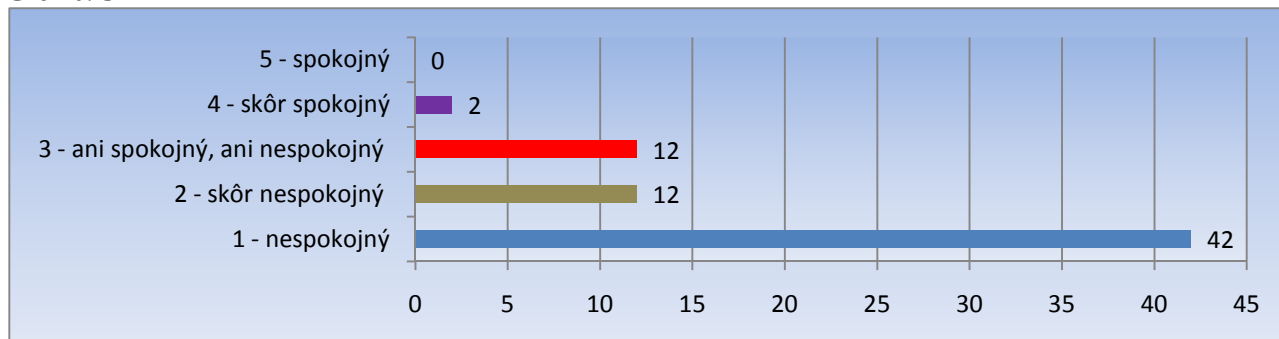
Graf č. 8



Z vyhodnotení odpovedí na otázku vyplynulo, že v oblasti prístupom mesta k riešeniu požiadaviek obyvateľov mesta je 47 % respondentov nespokojných a ďalších 29 % skôr nespokojných. Len 2 % respondentov vyjadrili spokojnosť.

s technickým stavom miestnych komunikácií v meste?

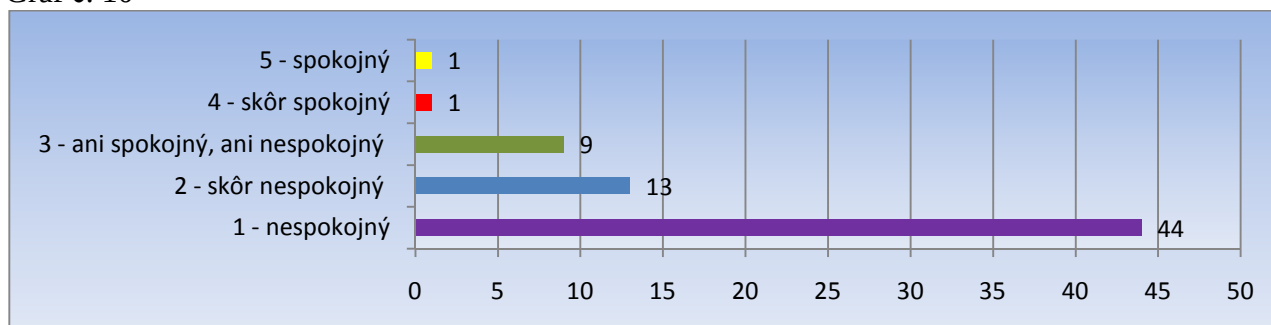
Graf č. 9



Z názoru vyjadreného ku spokojnosti s technickým stavom MK v meste vyplynulo, že výrazná väčšina respondentov, t. j. 62 % je nespokojných so súčasným technickým stavom MK a len 2 % percentá respondentov sa priklonili skôr ku spokojnosti.

s podporou rozvoja cyklistickej dopravy v meste?

Graf č. 10

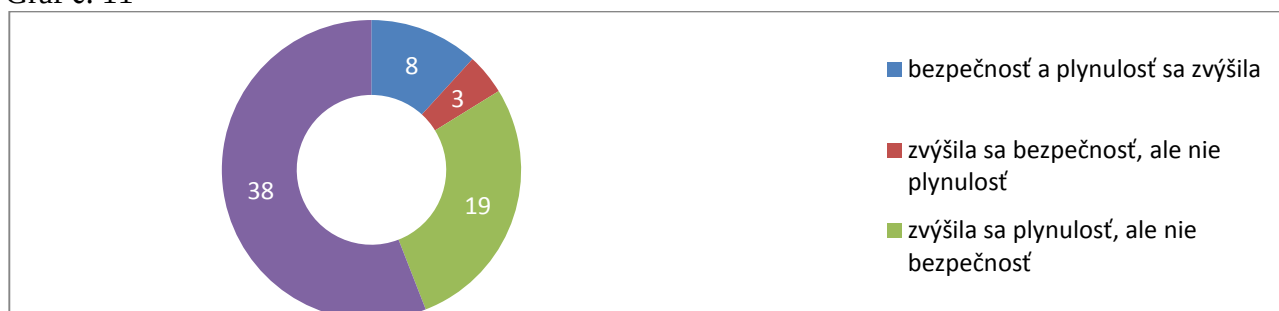


Z výsledkov vyhodnotenia odpovedí na otázku vyplynula výrazná nespokojnosť respondentov, ktorí hodnotili úroveň podpory rozvoja cyklistickej dopravy zo stany mesta negatívne, pričom až 65 % z respondentov sa priklonilo k výberu odpovedi „nespokojný“ a 19 % bolo skôr nespokojných. Z celkového počtu 68 respondentov, bol len jeden spokojný s rozvojom cyklistickej dopravy v meste.

Mesto malo síce v PHSR zapracovaný na roky 2008 – 2012 projektový zámer, ktorého výstupom malo byť rozšírenie, resp. obnova cyklistických trás, ale z dôvodu nedostatku finančných prostriedkov projektový zámer nebol nerealizovaný.

Otázka č. 4: Zvýšila sa podľa Vášho názoru bezpečnosť a plynulosť premávky na miestnych komunikáciách v meste za posledné tri roky (2010-2012)?

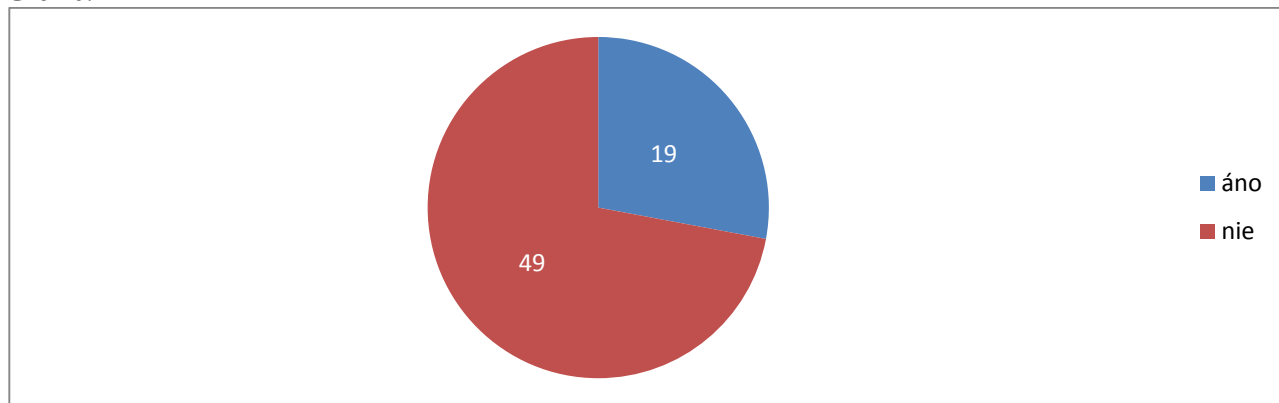
Graf č. 11



Z vyhodnotenia odpovedí na otázku vyplynulo, že 38 respondentov nepociťuje zvýšenie bezpečnosti ani plynulosti premávky, 19 respondentov pociťuje zvýšenie plynulosti, ale nie bezpečnosti na MK a zvýšenie bezpečnosti a plynulosti vníma 8 respondentov.

Otázka č. 5: *Sťažovali ste sa v priebehu rokov 2010-2012 na správu, údržbu a obnovu miestnych komunikácií vo Vašej obci (ústne alebo písomne)? Ak áno, ako bola Vaša sťažnosť vybavená*

Graf č. 12

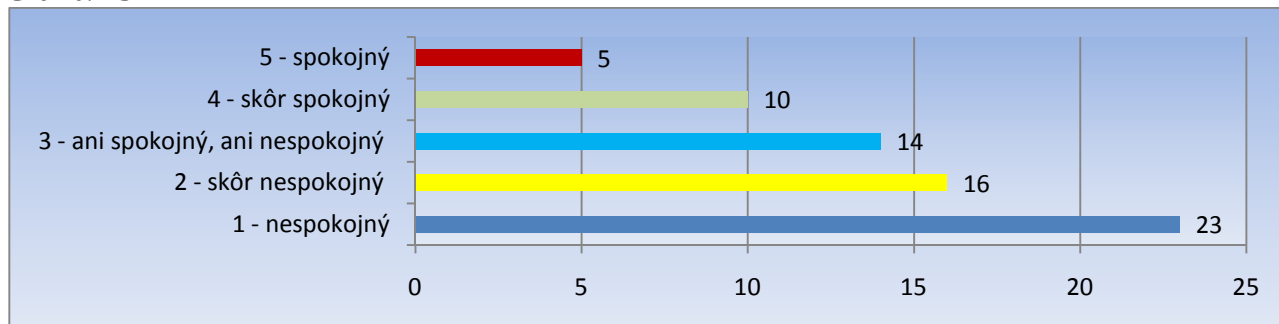


Z výsledku vyhodnotenia odpovedí respondentov na otázku vyplynulo, že možnosť sťažovať sa na správu, údržbu a obnovu MK využilo 19 respondentov, t. j. 28 %. Každá písomne podaná sťažnosť bola mestom zaevidovaná a spracovaná.

Otázka č. 6: *Ste spokojný:*

s pravidelnosťou a včasnou letnej údržby?

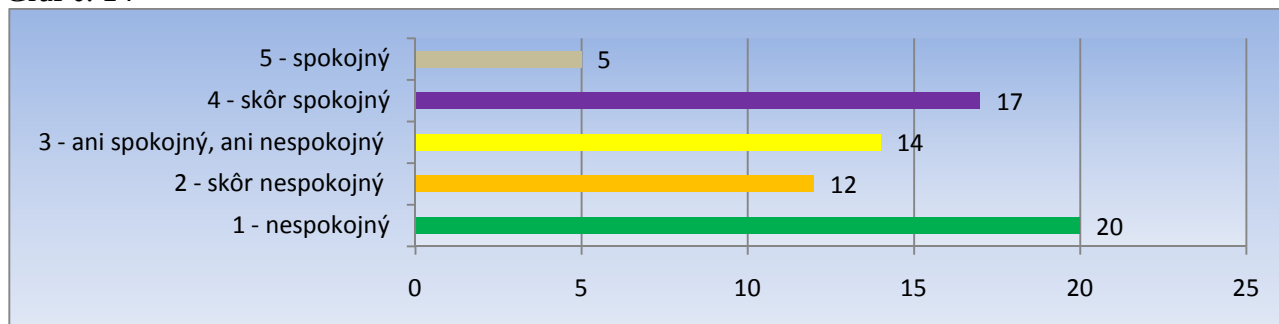
Graf č. 13



V prípade zabezpečovania letnej údržby v meste je prevažná väčšina respondentov nespokojných, resp. skôr nespokojných. Takto sa vyjadrilo 58 % respondentov. S odpoveďou „spokojný ani nespokojný“ sa stotožnilo 21 % respondentov.

s dostatočnosťou letnej údržby (napr. čistenie, kosenie, polievanie)?

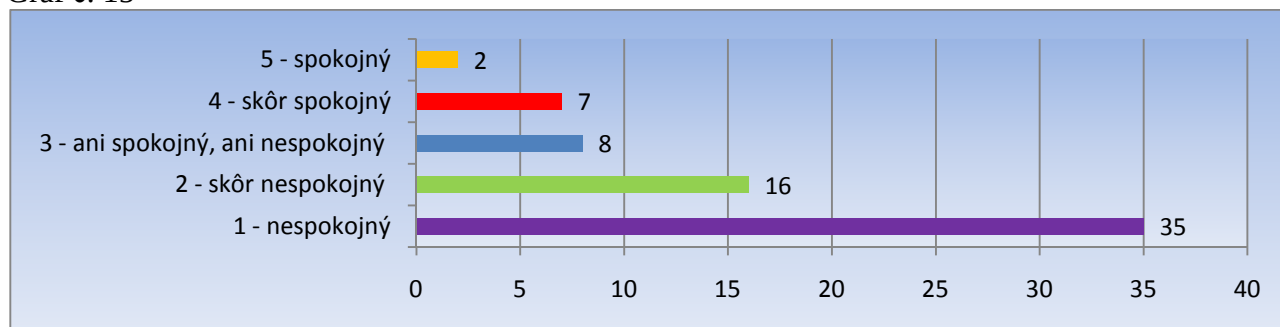
Graf č. 14



V prípade zabezpečovania letnej údržby súvisiacej s činnosťami ako je čistenie, kosenie a pod. v meste, je prevažná väčšina respondentov nespokojných, resp. skôr nespokojných. Takto sa vyjadrilo 47 % respondentov. S odpoveďou „spokojný“, resp. „skôr spokojný“ sa stotožnilo 32 % respondentov.

s včasnosťou a pravidelnosťou zimnej údržby?

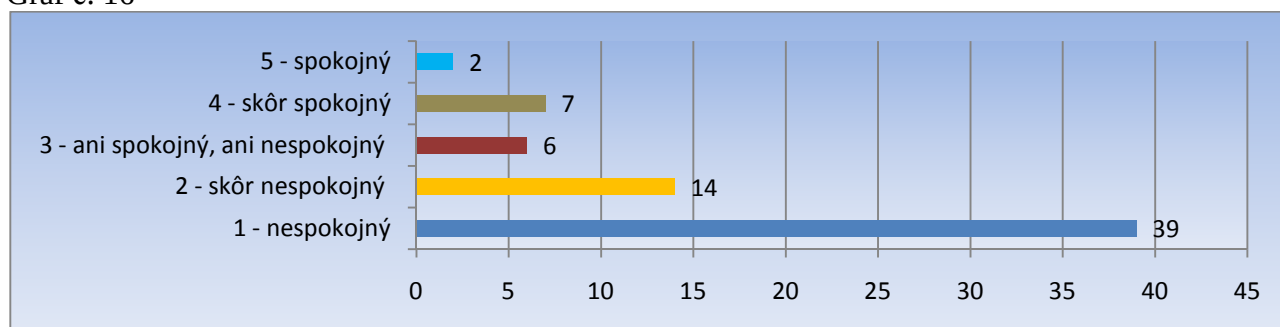
Graf č. 15



V prípade zabezpečovania zimnej údržby, t. j. jej pravidelnosťou a včasnosťou v meste, je prevažná väčšina respondentov nespokojných, resp. skôr nespokojných. Takto sa vyjadrilo 75 % respondentov. S odpoveďou spokojný, resp. skôr spokojný sa stotožnilo 13 % respondentov.

s dostatočnosťou zimnej údržby (napr.: posypávanie, frézovanie, pluhovanie)?

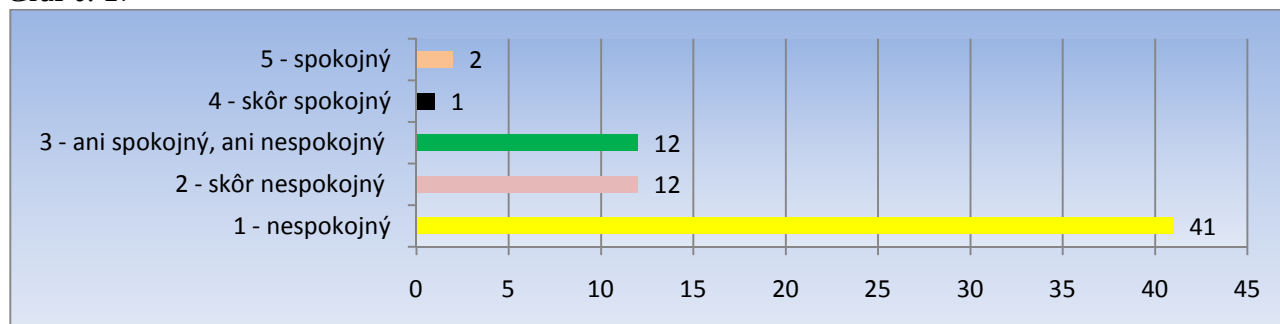
Graf č. 16



V prípade zabezpečovania zimnej údržby súvisiacej s činnosťami ako je posýpanie, frézovanie a pod. v meste, je prevažná väčšina respondentov nespokojných, resp. skôr nespokojných. Negatívne sa vyjadrilo 78 % respondentov. S odpoveďou „spokojný“, resp. „skôr spokojný“ sa stotožnilo 13 % respondentov.

s opravami a ich včasnosťou a dostatočnosťou?

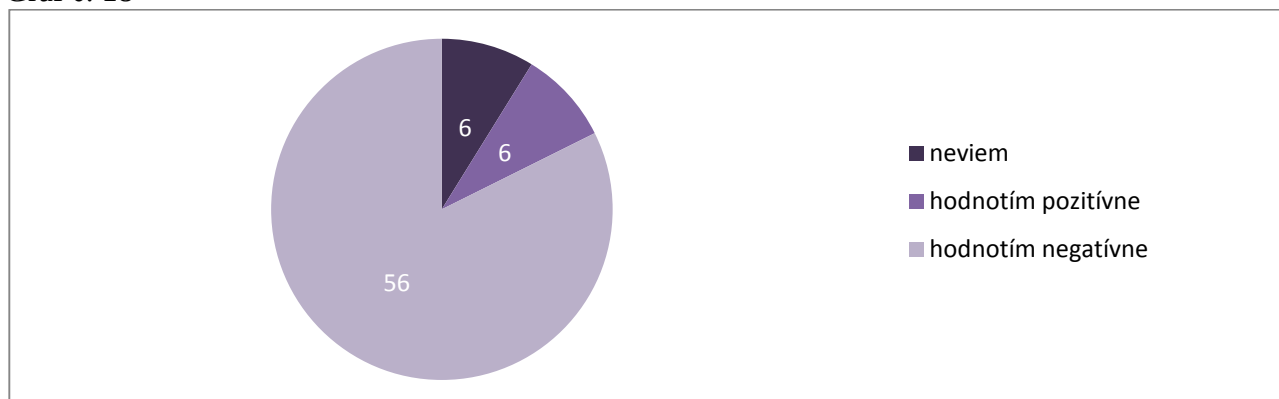
Graf č. 17



Negatívny postoj k spokojnosti s opravami a ich včasnosťou a dostatočnosťou zaujala výrazná väčšina respondentov, keď až 41 bolo nespokojných a 12 skôr nespokojných pri riešení opráv MK.

Otázka č. 7: Ako hodnotíte rozvoj cyklistickej dopravy v meste za posledných 5 rokov?

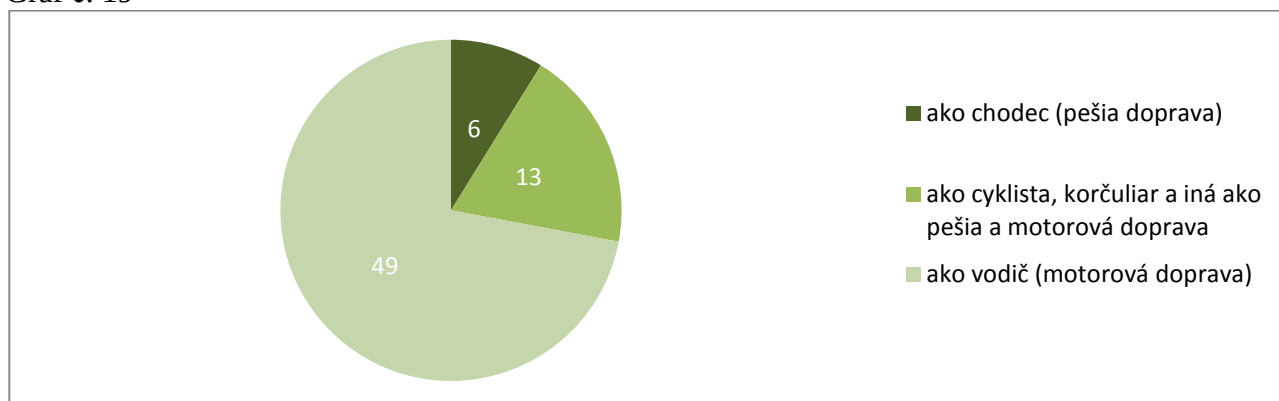
Graf č. 18



K uvedenej otázke sa vyjadrilo negatívne 82 % respondentov, keď podmienky na cyklistickú dopravu považovalo za nedostatočné siete a hustote dopravy na MK. V meste neboli vybudované cyklistické chodníky.

Otázka č. 8: Miestne komunikácie najčastejšie využívam:

Graf č. 19



Táto otázka dala respondentom priestor na uvedenie spôsobu dopravy, ktorý využíval na prepravu v rámci mesta. Podľa vyjadrení respondentov 9 % využívalo MK ako chodec a 13 % ako cyklista, korčuliar, resp. inou ako pešou a motorovou dopravou. Najväčšiu skupinu tvorili respondenti, ktorí využívali MK ako vodiči motorových vozidiel.

Dotazník dal možnosť vyjadriť občanom mesta svoj názor a zaujať postoj k problematike MK a k úrovni zabezpečenia správy, údržby a obnovy MK. Ako jednu z foriem komunikácie mesta s občanmi a získavaní spätnej väzby v úsilí zistiť, resp. splniť očakávania obyvateľov v oblasti správy, údržby a obnovy MK, by mesto mohlo v budúcnosti využívať dotazníkové prieskumy spokojnosti. Realizovaním dotazníkového prieskumu by obec získala nástroj, ktorý by slúžil na prehodnocovanie zámerov a cieľov o oblasti MK a umožnil by o. i. zaviesť do programového rozpočtu aj kvalitatívne merateľné ukazovatele.

Zhrnutie

Mesto Kolárovo realizovalo v kontrolovanom období jeden europrojekt spolufinancovaný zo zdrojov EÚ a ŠR SR a mesta. Aktivity projektu boli zamerané aj na rekonštrukciu MK.

Finančná sebestačnosť mesta mala v kontrolovanom období kolísavý trend. Zo 66,81 % v roku 2010 stúpila na 69,52 % v roku 2011 a v roku 2012 poklesla na 48,42 %. Finančná sila mesta rástla z 347,27 EUR/obyvateľ mesta v roku 2010 na 389,42 EUR/obyvateľ mesta v roku 2012. To znamená, že výdavky na svoju činnosť mohlo mesto pokryť v uvedenom percentuálnom vyjadrení z vlastných zdrojov. Mesto bolo závislé na cudzích zdrojoch v roku 2010 na 33,19 %, v roku 2011 na 30,48 % a v roku 2012 na 51,58 %.

Mesto pri vynakladaní finančných prostriedkov pri údržbe, opravách ani pri rekonštrukcii MK systematicky nesledovalo jednotkové výdavky, t.j. finančné prostriedky vzťahnuté na dĺžkové resp. plošné jednotky, teda 1 km, 1m alebo 1m².

Mesto alokovalo prostriedky na MK pri zostavovaní rozpočtov na príslušné rozpočtové roky kvalifikovaným odhadom na základe fyzickej obhliadky MK a na základe podnetov poslancov MsZ. Finančné zdroje neboli rozpočtované v dostatočnom množstve.

Mesto zabezpečovalo správu, údržbu a obnovu MK kombinovaným spôsobom. Rekonštrukciu MK realizovalo dodávateľským spôsobom, opravy MK prevažne dodávateľským spôsobom, ale aj za pomoci vlastnej príspevkovej organizácie, skupiny stavebných robotníkov mesta patriacich do organizačnej štruktúry MsÚ, ako aj za pomoci zapájania nezamestnaných v rámci aktivačnej činnosti. Pravidelná letná a zimná údržba MK bola vykonávaná príspevkovou organizáciou mesta.

Mesto konalo hospodárne, keď vynaložilo na rekonštrukciu a opravy MK verejné prostriedky výberom uchádzača na základe postupov ustanovených zákonom o verejnom obstarávaní. Kontrolovaný subjekt preukázal hospodárnosť obstarávaných prác a služieb

Mesto nevedlo nákladové účtovníctvo MK, nemalo vytvorené účtovné nákladové strediská na sledovanie nákladov súvisiacich s výkonmi správy, údržby a opráv MK.

Mesto sa zameriavalo na preventívnu údržbu, priority zostavovalo na akútne opravy.

Mesto malo vo vlastníctve a aplikovalo GIS.

Mesto v rámci systému monitorovania stavu MK neuplatňovalo prístup založený na systematickom zbere štruktúrovaných údajov o stave MK (premenné parametre MK).

Mesto nemalo stanovené a zadefinované minimálne požiadavky na úroveň kvality MK.

Mesto nakladalo s verejnými prostriedkami pri správe, údržbe a obnove MK efektívne, nie vo všetkých prípadoch uplatňovalo postupy najlepšej praxe.

Mesto vypracovalo PHSR, v ktorom identifikovalo prioritné oblasti rozvoja mesta a stanovilo strategické ciele, priority a opatrenia.. V rámci rozvojovej stratégie PHSR malo vypracovaný spoločný akčný plán hospodárskeho a sociálneho rozvoja na roky 2009 – 2015.

Projektové zámery viazané na strategický cieľ mesta sa plnili priebežne spolu s plánom finančných prostriedkov na roky 2006 – 2013 potrebných na dosiahnutie výstupov vyplývajúcich z projektových zámerov.

Finančná potreba pre realizáciu projektov bola vzhľadom k vyhodnoteniu finančných možností mesta spracovaná reálne na vo väzbe na vlastné disponibilné prostriedky a potenciálne disponibilné prostriedky (napr. národné zdroje, fondy EÚ).

Mesto priebežne monitorovalo a vyhodnocovalo plnenie zámerov a cieľov PHSR, ale vzhľadom k tomu, že neboli naformulované merateľné ukazovatele a plánované hodnoty pre tie výstupy a dopady, nebolo možné vyjadriť očakávaný pozitívny dopad dlhodobého plnenia príslušného cieľa.

Mesto vykonávalo monitorovanie a vyhodnotenie plnenie stanovených cieľov programového rozpočtu za každý bežný rok.

Merateľné ukazovatele plnenia cieľov programového rozpočtu boli zamerané okrem jediného prípadu výlučne kvantitatívne, čo mestu neumožnilo v dostatočnej miere vyjadriť očakávaný pozitívny dopad dlhodobého plnenia príslušného cieľa v budúcnosti.

Plánované hodnoty merateľných ukazovateľov prvkov programového rozpočtu boli stanovené nereálne a to nadhodnote, resp. podhodnotene, čím prichádzalo k nenaplneniu, resp. prekročeniu plánovaných hodnôt.

Analýzou finančného rozpočtu boli pri alokácii výdavkov na jednotlivé podprogramy, resp. ich zámary a ciele identifikované rezervy (prekročenie/nevyčerpanie finančných prostriedkov).

Mesto malo zavedený dostatočný systém riadenia údržby, obnovy a výstavby MK, ale nemalo zavedený ucelený informačný systém technickej evidencie MK.

Údajová základňa účtovnej evidencii MK bola preukázateľná a zrozumiteľná.

Obyvatelia mesta nemali dostatočné povedomie o cieľoch a zámeroch mesta v oblasti MK, z čoho vyplýva aj vyjadrenie názoru respondentov, že ako obyvatelia mesta nemajú adekvátnu možnosť vyjadriť svoj názor pri rozhodovaní mesta o plánoch obnovy alebo výstavby MK.

Výrazná väčšina obyvateľov nebola spokojná s bezpečnosťou detí a chodcov na MK (nedostatočný počet priechodov pre chodcov, absencia svetelnej signalizácie, cyklotrás v centrálnej zóne), s technickým stavom MK. Negatívny postoj zaujali obyvatelia aj k súčasnemu stavu a k podpore rozvoja cyklistickej dopravy.

Väčšina obyvateľov nebola spokojná s pravidelnosťou, včasnosťou a dostatočnosťou letnej údržby, ešte väčšiu nespokojnosť prejavili s pravidelnosťou, včasnosťou a dostatočnosťou vykonávania zimnej údržby a vykonávaním opráv MK.

Priestor na podanie sťažností bol podľa obyvateľov mesta postačujúci.

Odporúčania

- Pri sledovaní výdavkov na MK sledovať jednotkové ukazovatele a ich vývoj.
- Sledovať vynaložené náklady na MK v účtovnom období v samostatnom nákladovom stredisku.
- Oboznámiť sa Technickými podmienkami 13/2006 vydané Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR a vo vhodnej miere ich aplikovať pri monitorovaní MK mesta.
- Stanoviť a zdefinovať v internom predpise minimálne požiadavky na úroveň kvality MK (maximálna prípustná hĺbka výtlkov, maximálna prípustná šírka puklín a pod.) a tieto parametre dodržiavať.
- Rozšíriť údajovú základňu technickej evidencie o MK vypracovaním pasportu MK.
- Definovať a zaviesť v PHSR kvalitatívne a kvantitatívne ukazovatele výstupu/výsledku spolu s vyčíslením cieľových hodnôt, ktoré umožnia merať a vyjadriť pokrok pri plnení zámerov a cieľov. Pravidelne vyhodnocovať plnenie PHSR v nadväznosti na stanovené ciele a v prípade potreby priebežne upravovať rozvojovú stratégiu mesta.
- Pri stanovení merateľných ukazovateľov sa zamerať aj na ukazovatele výsledku, resp. kvalitatívne ukazovatele, ktoré umožnia vyjadriť mieru pokroku pri plnení cieľa (napr.: zvýšenie bezpečnosti na MK, zníženie počtu dopravných nehôd spôsobených stavom vozovky, plynulosť premávky na MK, či zvýšenie úrovni mestskej autobusovej dopravy), t. j. nie iba na ukazovatele výstupu, vyjadrujúce bezprostredný výsledok aktivít a činností zameraných na sledovanie kvantity.
- Pri stanovení merateľných ukazovateľov analyzovať ich hodnotový vývoj v čase, čo by mestu napomohlo stanoviť hodnotu merateľných ukazovateľov na začiatku roka reálnejšie a predísť tým výrazným odchýlkam medzi plánovanou a skutočne dosiahnutou hodnotou merateľného ukazovateľa.
- Pri zostavovaní programu rozpočtu MK a alokácii plánovaných výdavkov rozpočtu potrebných na splnenie zámerov a dosiahnutie stanovených cieľov, sa zamerať na logickú súvislosť medzi zámerom a cieľmi jednotlivých prvkov podprogramu a zohľadniť ich vzájomnú previazanosť.

Protokol o výsledku kontroly vypracovali dňa: 28.11.2011

Ing. Lýdia Bosá
vedúca kontrolnej skupiny

Ing. Matúš Nagy
člen kontrolnej skupiny

Ing. Peter Urbán
člen kontrolnej skupiny

S obsahom protokolu o výsledku kontroly bol oboznámený dňa: 11.12.2013

Arpád Horváth
primátor