

# NAJVYŠŠÍ KONTROLNÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Číslo poverenia: 473/01  
Zo dňa: 19. 06. 2013

Počet výťahkov: 2  
Výtlačok číslo: 2  
Počet strán: 12  
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 Ladce**

Trenčín december 2013

## Zhrnutie

Kontrola hospodárnosti, efektívnosti a účinnosti použitia verejných prostriedkov a majetku subjektov územnej samosprávy pri správe, údržbe a obnove miestnych komunikácií (ďalej len „MK“) v subjektoch územnej samosprávy vychádzala zo schváleného strategického zámeru kontrolnej činnosti NKÚ SR na roky 2012-2014, kde nosnou oblasťou kontrolnej činnosti je efektívna verejná správa a v rámci nej samospráva a spokojný občan.

Účelom kontroly MK 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.

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).

Kontrola v rámci zhodnotenia účinnosti vynaložených verejných prostriedkov na MK bola zameraná na zhodnotenie plnenia programov vybraných subjektov samosprávy v oblasti MK vrátane nastavenia cieľov, aktivít a merateľných ukazovateľov. Zhodnotené boli programy subjektov samosprávy v oblasti MK z hľadiska štruktúry, reálnosti, potrieb obcí a plnenia stanovených cieľov programov. Spokojnosť obyvateľov obce so správou, údržbou a obnovou MK bola zisťovaná pomocou elektronického dotazníka, prostredníctvom sťažností, petícií a overené boli sťažnosti na MK a ako ich obce vybavili.

Miestne komunikácie na území SR dosahovali dĺžku vyše 25 000 km a hustotu 514 km na 1 000 km<sup>2</sup>. Na účely kontroly MK sa pod miestnymi komunikáciami rozumeli komunikácie na území obce, ktorých majetkovú správu zabezpečovala obec, vrátane chodníkov, námestí, parkovísk a cestných telies, ktoré boli v správe obce bez ohľadu na to, kto ich reálne využíval. MK boli vo vlastníctve obcí. Vlastníci pozemných komunikácií boli povinní pozemné komunikácie udržiavať v stave zodpovedajúcom účelu, na ktorý boli určené a museli o nich viesť technickú evidenciu. Siete MK boli budované a udržiavané v súlade s územnoplánovacou dokumentáciou tak, aby uľahčovali osídlenie a vyhovovali potrebám miestnej dopravy, prípadne poľnohospodárskej dopravy, a ak to vyžadovali všeobecné záujmy, aj potrebám diaľkovej dopravy a potrebám obrany štátu.

Údržbou sa rozumel súbor činností, ktorými boli cesty udržiavané v prevádzkyschopnom stave za všetkých poveternostných podmienok. Údržbou boli odstraňované alebo zmiernované predovšetkým závady v zjazdnosti. Základnou úlohou údržby bolo zachovať projektom stanovené parametre MK a odstránením porúch prinavrátiť cestám pôvodné funkčné vlastnosti. Údržba a opravy boli 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...), mohli byť zlepšované len v rámci rekonštrukcií ciest. Udržiavaním bolo možné spomaliť fyzické opotrebenie, predchádzať jeho následkom a odstraňovať drobnejšie závady. Správou MK bolo riadenie údržby, obnovy a výstavby MK a systém riadenia obnovy a údržby MK.

Kontrolované subjekty boli vybrané na základe zvolených kritérií pomocou rizikovej analýzy. Obec je v zmysle zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov samostatným územným samosprávnym správnym celkom Slovenskej republiky, združujúcim občanov, ktorí majú na ich území trvalý pobyt. Obec ako subjekt územnej samosprávy je právnická osoba, ktorá samostatne hospodári s vlastnými finančnými prostriedkami a vlastným majetkom podľa všeobecne záväzných právnych predpisov. Samosprávu obce vykonávajú občania obce prostredníctvom verejných zhromaždení

obyvateľov obce, hlasovaním obyvateľov obce a najmä prostredníctvom volených zástupcov: obecného zastupiteľstva a starostu.

Správa, údržba a obnova miestnych komunikácií bola financovaná v rámci programového rozpočtu pod samostatným programom, ktorý zahŕňal dva podprogramy. V kontrolovanom období bol realizovaný projekt revitalizácie obce, ktorý bol spolufinancovaný z finančných prostriedkov EÚ.

Zabezpečovanie údržby a obnovy MK bolo vykonávané len vlastnými zamestnancami a finančné prostriedky na MK boli alokované (rozložené) na príslušné rozpočtové roky na základe trendovej analýzy predchádzajúcich rokov.

Úplné náklady na MK obec nemala samostatne vyčíslené, nakoľko nemala odčlenené mzdové náklady na MK a náklady na MK samostatne nesledovala.

Znižovanie výdavkov na správu, údržbu a obnovu MK bolo realizované využívaním vlastných zamestnancov a bezplatnou výpomocou súkromnej firmy.

Činnosť pri správe a údržbe MK nebola koordinovaná so správcami nadväzujúcich komunikácií a vykonávané boli len najnutnejšie opravy vzhľadom na začínajúci projekt odkanalizovania obce spojeného s rozkopávkami MK.

Splnenie zámerov a cieľov stanovených v programovom rozpočte, resp. spätná väzba od používateľov MK nebola monitorovaná a hodnotená, a pri správe, údržbe a obnove MK obec postupovala stratégiou „worst – first“, keď reagovala len na najnutnejšie opravy.

Merateľné ukazovatele programového rozpočtu boli zamerané výlučne kvantitatívne, ciele programov boli stanovené nekonkrétne, všeobecne a nedefinovali konkrétny stav a programy, resp. podprogramy neobsahovali rozpočtované sumy.

Stav povrchu MK bol hodnotený obhliadkami za účasti manažmentu obce. Cyklistické trasy neboli v obci vybudované a obec nemala prijatú vlastnú stratégiu dopravnej politiky.

#### Odporúčania na riešenie zistených nedostatkov

- zdefinovať nové, resp. ďalšie ukazovatele programového rozpočtu, ktoré budú mať kvalitatívny charakter,
- na základe analýzy spoločensko-ekonomických nákladov a výnosov alebo vlastnej analýzy obce stanoviť konkrétne ciele a hodnotiace kritériá pre plnenie cieľov programového rozpočtu,
- plánovať, monitorovať a následne vyhodnotiť finančné prostriedky na uvedený program, resp. podprogramy,
- venovať väčšiu pozornosť zostavovaniu programového rozpočtu a jeho následnému monitorovaniu a hodnoteniu,
- rozšíriť údajovú základňu MK o ďalšie parametre (intenzita dopravy, kvalita povrchu),
- v účtovníctve dôsledne evidovať všetky náklady vynakladané na MK (materiálové, mzdové, vlastné, iné...),
- zaviesť a archivovať údaje o počtoch opráv, dĺžke alebo opravenej ploche, časovej a materiálovej náročnosti jednotlivých opráv, úkonov a aktivít vykonávaných pri oprave, údržbe a rekonštrukciách MK,

- prijať vlastnú stratégiu riešenia dopravnej infraštruktúry v obci, ktorá bude obsahovať ciele a priority dopravnej politiky Slovenskej republiky do roku 2015 ako formu presadzovania národných záujmov v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry a túto zapracovať do PHSR,
- zlepšiť informovanosť a zapojenie občanov obce do problematiky MK,
- evidovať sťažnosti, podnety a požiadavky občanov a následne informovať o ich vybavení, resp. nevybavení,
- prijať plán údržby MK, resp. zimnej údržby,
- zmapovať nebezpečné alebo problematické úseky MK, ale i ciest I. až III. triedy a s ich správcami hľadať riešenie pre zmenu dopravnej situácie.

**Protokol  
o výsledku kontroly**

Podľa poverenia predsedu NKÚ SR č. 473/01 z 19. 06. 2013 vykonali:

Ing. Peter Prekop, vedúci kontrolnej skupiny

Ing. Andrej Jankech, 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. 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 15.07.2013 do 28.11.2013 v kontrolovanom subjekte

**Obec Ladce,  
Hviezdoslavova 599, 018 63 Ladce,  
IČO 00317438**

za kontrolované obdobie rokov 2010 – 2012 (ďalej tiež „kontrolované obdobie“) a v prípade potreby sa zhodnotili údaje aj za predchádzajúce obdobia.

Predmetom kontroly bolo:

1. Preverenie hospodárnosti pri správe, údržbe a obnove miestnych komunikácií
2. Aplikácia postupov a princípov najlepšej praxe a preverenie efektívnosti pri správe, údržbe a obnove miestnych komunikácií
3. Úroveň dosahovania stanovených cieľov a zámerov subjektu samosprávy pri správe, údržbe a obnove miestnych komunikácií (účinnosť)

Počas výkonu kontroly bolo zistené:

**1. Preverenie hospodárnosti pri správe, údržbe a obnove miestnych komunikácií**

Obec Ladce (ďalej len „obec“) jednotlivé MK evidovala v dokumente „Súpis miestnych komunikácií“, v ktorom boli MK na katastrálnej mapke očíslované s vyznačením ulice, rozmeru (šírka, dĺžka) a druhu povrchu MK. Obec evidovala MK v celkovej dĺžke 13,624 km a ploche 82 401,30 m<sup>2</sup>.

Problematiku MK bola v kontrolovanom období upravenú a riešenú v nasledovných materiáloch:

- Všeobecne záväzné nariadenie (ďalej len „VZN“) obce č. 2/2006 – O premávke na pozemných komunikáciách na území obce,
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja obce (2007 – 2013),
- Programový rozpočet obce na jednotlivé roky kontrolovaného obdobia – Program 6 doprava.

# Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky

V kontrolovanom období obec v rámci programu 6 - doprava čerpala nasledujúce finančné prostriedky:

Tabuľka č. 1 v eur

| Rok  | Program / Podprogram | Zdroj | Schválený<br>€ | Upravený<br>€ | Čerpanie<br>€ | Podiel na celkových výdavkoch na MK / % |
|------|----------------------|-------|----------------|---------------|---------------|-----------------------------------------|
| 2010 | 6                    | Σ     | 337 586,00     | 332 486,00    | 153 186,67    |                                         |
|      | 6.1                  | Σ     | 3 520,00       | 3 720,00      | 1 461,52      |                                         |
|      | 6.1                  | 41    | 3 520,00       | 3 430,00      | 1 325,25      | 0,87                                    |
|      | 6.1                  | 111   | 0,00           | 290,00        | 136,27        | 0,09                                    |
|      | 6.2                  | Σ     | 334 066,00     | 328 766,00    | 151 725,15    |                                         |
|      | 6.2                  | 41    | 3 066,00       | 3 166,00      | 151,13        | 0,10                                    |
|      | 6.2                  | EÚ    | 331 000,00     | 325 600,00    | 151 574,02    | 98,94                                   |
| 2011 | 6                    | Σ     | 217 259,00     | 204 129,00    | 217 617,66    |                                         |
|      | 6.1                  | Σ     | 199 059,00     | 190 929,00    | 204 322,18    |                                         |
|      | 6.1                  | 41    | 8 720,00       | 5 750,00      | 14 836,82     | 6,82                                    |
|      | 6.1                  | EÚ    | 190 339,00     | 185 039,00    | 189 346,08    | 87,01                                   |
|      | 6.1                  | 111   | 0,00           | 140,00        | 139,28        | 0,06                                    |
|      | 6.2                  | Σ     | 18 200,00      | 13 200,00     | 13 295,48     |                                         |
|      | 6.2                  | 41    | 10 000,00      | 1 300,00      | 6 224,06      | 2,86                                    |
|      | 6.2                  | EÚ    | 8 200,00       | 11 900,00     | 7 071,42      | 3,25                                    |
| 2012 | 6                    | Σ     | 2 300,00       | 5 480,00      | 1 695,69      |                                         |
|      | 6.1                  | Σ     | 2 300,00       | 5 480,00      | 1 695,69      |                                         |
|      | 6.1                  | 41    | 2 300,00       | 5 450,00      | 1 556,23      | 91,78                                   |
|      | 6.1                  | 111   | 0,00           | 30,00         | 139,46        | 8,22                                    |

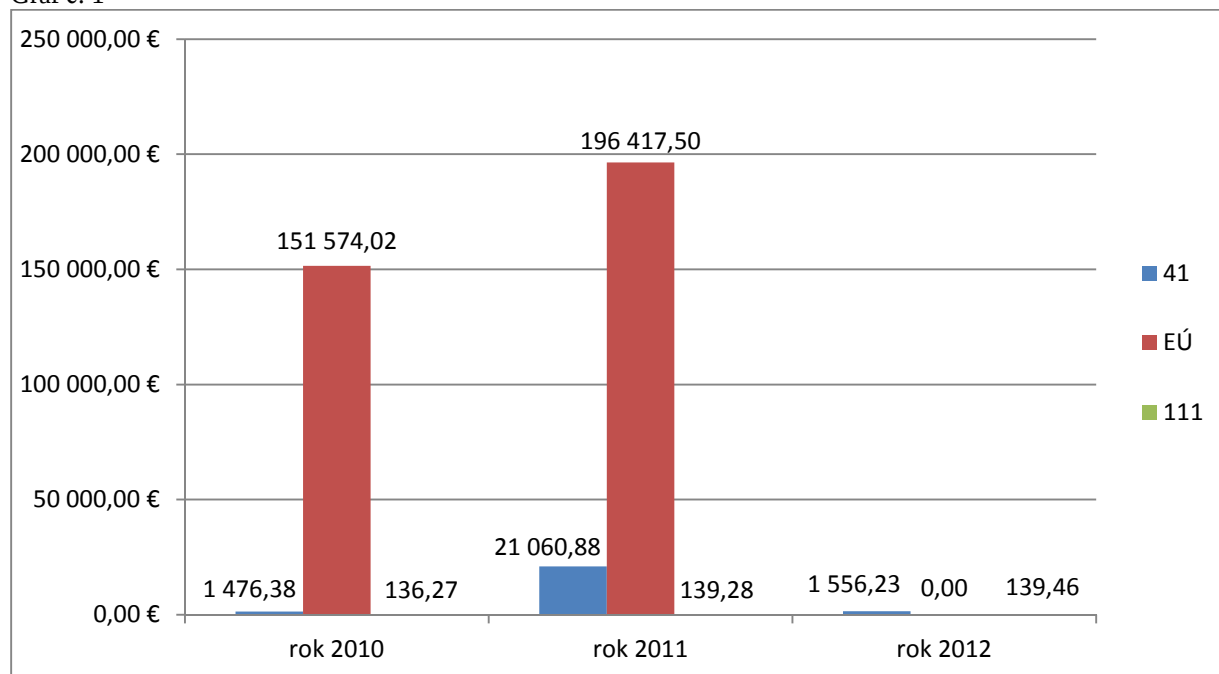
(Pozn. : 41 – vlastný rozpočtový zdroj obce, 111 – štátny rozpočet, EÚ – európska únia)

Rozpočet obce v jednotlivých rokoch 2010 - 2012 bol zostavovaný ako vyrovnaný a následne upravovaný rozpočtovými opatreniami schválenými uzneseniami obecného zastupiteľstva. Správa, údržba a obnova MK bola financovaná v rámci programu 6 – doprava, ktorý obsahoval dva podprogramy: podprogram 6.1 – správa a údržba pozemných komunikácií a podprogram 6.2 – výstavba a rekonštrukcia pozemných komunikácií. Obec tento program v rámci projektu „Revitalizácia v obci Ladce“ financovala prostredníctvom bankového úveru schváleného obecným zastupiteľstvom. Použité finančné prostriedky boli následne refundované v zmysle „Regionálneho operačného programu – Regenerácia sídiel“ z finančných prostriedkov európskej únie (ďalej len „EÚ“) vo výške 85 %, zo štátneho rozpočtu vo výške 10 % a z vlastného rozpočtu sa obec spolupodieľala na financovaní vo výške 5 %, keď celková suma projektu bola 363 746,49 eur. Uvedený projekt zahŕňal prestavbu priestranstva pred kultúrnym domom, dnešným obecným domom vrátane vytvorenia prístupovej komunikácie, chodníka pre peších a oddychovej zóny. Ďalej zahŕňal opravu chodníka pozdĺž hlavnej cesty v dĺžke 256,25 m a opravu autobusovej zastávky. Výška percentuálneho podielu financovania programu doprava z finančných prostriedkov EÚ, z rozpočtu obce a štátneho rozpočtu v jednotlivých rokoch kontrolovaného obdobia je uvedená v tabuľke č. 1. Finančné prostriedky zo štátneho rozpočtu boli tvorené dotáciou Krajského úradu pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie na prenesený výkon štátnej

správy na úseku miestnych a účelových komunikácií, ktorá bola každoročne poukazovaná obci. Projekt revitalizácie bol ukončený v roku 2011 a v roku 2012 obsahoval program 6 – doprava len jeden podprogram - 6.1 – správa a údržba pozemných komunikácií.

Trend rastu, resp. poklesu jednotlivých zdrojov financovania MK v kontrolovanom období:

Graf č. 1



(Pozn. : 41 – vlastný rozpočtový zdroj obce, EÚ – európska únia, 111 – štátny rozpočet,)

Uvedený projekt bol refinancovaný z väčšej časti z finančných prostriedkov EÚ, keď najvýznamnejšia časť bola použitá v roku 2011 a významne ovplyvnila trend výdavkov na MK. Z vlastného rozpočtu obec použila v kontrolovanom období finančné prostriedky na MK približne v rovnakej výške okrem roku 2011, keď výšku finančných prostriedkov ovplyvnila finančná účasť obce na uvedenom projekte a vynútené investície v súvislosti s ním. Finančné prostriedky EÚ na spomínaný projekt obec použila v rokoch 2010 a 2011. Projekt revitalizácie obce zahŕňal i oblasť MK – prístupovú komunikáciu, chodníky, autobusová zastávka. Finančné prostriedky zo štátneho rozpočtu tvoril príspevok štátu obci na prenesený výkon štátnej správy na úseku miestnych a účelových komunikácií, ktorý obec využívala na nákup materiálu pri obnove a údržbe MK.

Obci boli v roku 2013 poskytnuté prostriedky zo štátneho rozpočtu na základe uznesenia vlády Slovenskej republiky z Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja vo výške 4 498,06 eur. Prostriedky boli účelovo určené na riešenie kritického stavu cestnej infraštruktúry v obci po zimnej prevádzke, pričom oprávneným obdobím použitia bol rok 2013. Výška dotácie vo väzbe na dĺžku MK bola 330,16 eur / 1 km MK. Obec prostriedky využila na nákup zmesí určených na opravu komunikácií. Dodávateľ zmesí bol vybraný na základe výberového konania. Oslovených bolo šesť firiem, ponuku zaslali tri firmy, z ktorých obec vybrala ponuku s najnižšou cenou.

Presuny rozpočtovaných prostriedkov v rozpočtových rokoch 2010 a 2011 súviseli s realizáciou projektu revitalizácie a využitím úverových zdrojov. Presuny finančných prostriedkov v roku 2012 predstavovalo navýšenie prostriedkov na údržbu komunikácií a nákup dopravných značiek.

Alokovanie (rozloženie) finančných prostriedkov na MK pri zostavovaní rozpočtu na príslušné rozpočtové roky bolo vykonané na základe trendovej analýzy predchádzajúcich rokov. Takto alokované finančné prostriedky dostatočne pokrývali všetky potreby a úlohy, ktoré boli obcou v danom rozpočtovom období naplánované.

Obec zabezpečovala údržbu a obnovu MK len vlastnými zamestnancami (spolu osem zamestnancov, z toho dvaja šoféri). Uvedení zamestnanci boli zamestnancami obecného úradu, ktorí okrem údržby a obnovy MK vrátane zimnej údržby vykonávali v priebehu celého roka činnosti potrebné pre údržbu, opravy a zveľaďovanie majetku obce a verejných priestranstiev (kosenie, čistenie...). Pri týchto činnostiach využívali techniku, ktorá bola evidovaná v majetku obce (traktor, multikára).

Jednotlivé činnosti, čo sa týka mechanizmov boli účtovne evidované cez tzv. motohodiny, rovnako boli vyčíslené materiálové náklady na služby, ale neboli odčlenené mzdové náklady. Nezamestnaní neboli využívaní na žiadne verejno - prospešné práce a v súvislosti s činnosťami zameranými na MK alebo aj inými, obec nemala vytvorené nákladové strediská a náklady za predchádzajúce obdobia nesledovala. Kontrolou bolo tiež zistené, že obec nesledovala svoje náklady na jednotku výkonu, prípadne kilometer MK, do celkových priamych nákladov nezarátavala odpisy hmotného majetku a správnu réžiu v súvislosti s nákladmi vynakladanými na MK nerozpisovala.

Hospodárnosť činností vykonávaných vo vlastnej réžii obec nepreukázala konkrétnymi číslami alebo porovnaniami, táto však logicky vyplývala zo skutočnosti, že obec pri činnostiach spojených s MK ale aj inými, využívala pomoc miestnej súkromnej firmy, ktorá obci zdarma dodávala materiál používaný pri opravách MK a tiež zakúpila obci náradie a mechanizmy potrebné pri opravách a údržbe MK. Podľa vyjadrenia starostu obce sú náklady na externú firmu, ktorá musí generovať zisk, platiť odvody a dane neporovnateľné s nákladmi na pracovnú skupinu – zamestnancov obce s uvedenou úsporou materiálu a mechanizácie.

Obec znižovala výdavky na správu, údržbu a obnovu MK vyššie uvedeným spôsobom, keď využívala pomoc súkromnej firmy v oblasti materiálu a mechanizmov. Podľa vyjadrenia starostu obce, záujmom obce boli čo najnižšie náklady a vykonávanie len najnutnejšej údržby a opráv MK, nakoľko sa v obci začínal realizovať projekt odkanalizovania obce, ktorý zahŕňal aj rozkopávku MK. Kontrolná skupina požiadala starostu obce o kvalifikovaný odhad výšky potrebných investícií na odstránenie všetkých porúch MK, resp. investícií na celkovú obnovu MK. Tento odhad bol vyčíslený vo výške 432 606,90 eur, čo predstavovalo investíciu 31 753,30 eur na jeden kilometer MK, resp. 5,25 eur na 1 m<sup>2</sup> MK.

Priemer kapitálových výdavkov na MK počas kontrolovaného obdobia predstavoval cca 30 000,00 eur. Pri zachovaní rovnakej úrovne kapitálových výdavkov na MK aj v nasledujúcich obdobiach a zohľadnení dolnej hranice intervalu odhadovaných potrebných výdavkov na celkovú obnovu MK, by tak celkové odstránenie porúch MK, resp. celková obnova MK trvala cca 33 rokov, čo je hodnota výrazne presahujúca odporúčanú dobu pre kompletnú obnovu MK (20 -25 rokov). Uvedený ukazovateľ je však potrebné vnímať len orientačne vzhľadom na skutočnosť, že sa jedná o priemer len za posledné tri roky, čo je pomerne krátky časový horizont pre stanovenie dlhodobého trendu. V prípade kapitálových výdavkov sa v kontrolovanom období navyše jednalo aj o výdavky z prostriedkov EÚ, ktorých ďalšie čerpanie v budúcom období by pozitívne ovplyvnilo stav MK v obci.

Kontrolou bolo zistené, že obec nekoordinovala svoju činnosť pri správe a údržbe MK so správami nadväzujúcich komunikácií, prípadne okolitých obcí nakoľko ich údržbou vlastnými silami hlavne v zime dokázala pružne reagovať na zmenu prevádzkových podmienok MK. Udržiavanie cesty I. triedy bolo primerané, ale chýbala dohoda so správcom komunikácií nižších tried (VÚC), nakoľko tieto komunikácie boli v zimnom období neudržiavané vôbec alebo sporadicky, a obec v rámci zabezpečenia ich zjazdnosti udržiavala i tieto cesty.

Kontrolná skupina preverila verejné obstarávania uskutočnené v súvislosti s realizáciou projektu revitalizácie obce a zmluvy uzatvorené s víťazmi výberových konaní. Skontrolovaná bola dokumentácia a postupy verejného obstarávania. Ďalej boli skontrolované faktúry, fakturované a uhradené sumy v zmysle zmluvne dohodnutých podmienok. Kontrolou nebolo zistené porušenie všeobecne záväzných právnych predpisov. Obcou realizovaný projekt bol dostatočne projektovo pripravený, realizačné termíny boli dodržané a realizácia celého projektu bola priebežne i následne monitorovaná zo strany sprostredkovateľského orgánu pod riadiacim orgánom pre regionálny operačný program.

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

Obec v kontrolovanom období realizovala projekt „Revitalizácia v obci Ladce“ financovaný prostredníctvom úveru a následne refundovaného v zmysle Regionálneho operačného programu – Regenerácia sídiel z finančných prostriedkov európskej únie. Projekt bol realizovaný v zmysle Programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja obce Ladce na roky 2007 až 2013 (ďalej len „PHSR“) opatrenie č. 3 – komplexné budovanie, dobudovanie a modernizácia infraštruktúry obce. Okrem uvedeného projektu bola obcou z hľadiska MK vykonávaná len ich pravidelná údržba a opravy vrátane zimnej údržby. Tieto činnosti boli evidované v programovom rozpočte. Splnenie zámerov a cieľov stanovených v programovom rozpočte, resp. spätná väzba od používateľov MK nebola monitorovaná a hodnotená. Kontrolou bolo tiež zistené, že obcou polročne alebo na konci roka nebolo monitorované plnenie programového rozpočtu. Strednodobé a dlhodobé ciele mala obec stanovené v PHSR prostredníctvom piatich opatrení a desiatich aktivít. Výdavky obce na opravu a údržbu MK boli v kontrolovanom období približne v rovnakej výške okrem roku 2011, keď bežné výdavky na MK boli použité len vo výške 440,96 eur, čo bolo spôsobené najmenším počtom opráv na MK v kontrolovanom období a menším použitím finančných prostriedkov na zimnú údržbu. Pri správe, údržbe a obnove MK obec postupovala stratégiou „worst – first“, keď reagovala len na najnutnejšie opravy podľa stavu MK, prípadne plánovala údržbu len v krátkodobom horizonte bez posúdenia dodatočných nákladov v budúcnosti.

Kontrolou bolo preverené, či obec dodržiavala pri budovaní nových MK, resp. rekonštrukciách parametre požadované STN 73 6110, prípadne iný interný predpis alebo manuál pre opravy. Kontrolou bolo zistené, že obec pri všetkých činnostiach súvisiacich s MK dodržiavala uvedenú normu, u väčších projektov jej dodržiavanie vyžadovala od zhotoviteľa.

Obec mala čiastočne charakter individuálnej domovej zástavby a čiastočne charakter hromadnej bytovej zástavby. Utlmovanie dopravy bolo v tomto kontexte potrebné vnímať ako súbor iniciatív, ktoré mali uličný priestor obce riadiť tak, aby poskytoval výhody nemotorizovanej doprave. Rovnováha medzi rôznymi formami dopravy v obci bola (odhliadnuc od nízkej podpory pre cyklistickú dopravu) dostatočná a opatrenia na utlmovanie dopravy bolo možné považovať za relatívne vyhovujúce.

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

Obec mala svoje ciele v oblasti správy, údržby a obnovy MK v rokoch 2010 – 2012 stanovené v programovom rozpočte a v Programe hospodárskeho a sociálneho rozvoja obce Ladce na roky 2007 až 2013.

Kontrolou bolo zistené, že merateľné ukazovatele programového rozpočtu boli zamerané výlučne kvantitatívne (dĺžka udržiavaných, posýpaných, resp. rekonštruovaných

MK), ktoré sa v princípe nemenili alebo sa odvolávali na dokumenty, ktoré obec nemala prijaté (zimný operačný plán, plán rekonštrukcie komunikácií). Na základe takto formulovaných merateľných ukazovateľov, nebolo možné vyjadriť očakávaný pozitívny dôsledok/dopad dlhodobého plnenia príslušného cieľa v budúcnosti, v nadväznosti na stanovený cieľ podprogramu. Takéto merateľné ukazovatele neumožňovali vedeniu obce zlepšovanie, resp. neumožňovali merať zlepšovanie výkonnosti komunálnych služieb a ich kvalitu, neboli dostatočne „ambiciózne“ vo vzťahu na požadované výsledky. Stav, ktorý sa pomocou nich monitoroval a hodnotil, bol stagnujúci a nie progresívny.

NKÚ SR odporúča obci zadefinovanie nových, resp. ďalších ukazovateľov programového rozpočtu, ktoré budú mať kvalitatívny charakter, ako napr.:

- zníženie počtu sťažností obyvateľov v roku (zaviesť ich evidenciu podávaných ústne, písomne, elektronicky),
- zníženie počtu dopravných nehôd spôsobených stavom vozovky,
- zníženie počtu kolíznych situácií spôsobených stavom vozovky, zlým alebo chýbajúcim dopravným značením, nedostatkom parkovacích miest a pod.

Ďalej bolo zistené, že ciele programov boli stanovené nekonkrétne a všeobecne a nedefinovali konkrétny stav, ktorý mal byť ich realizáciou dosiahnutý. NKÚ SR odporúča obci na základe analýzy spoločensko-ekonomických nákladov a výnosov alebo vlastnej analýzy obce stanoviť konkrétne ciele a hodnotiace kritériá pre plnenie cieľov.

Kontrolou finančnej potreby programov bolo zistené, že programy, resp. podprogramy neobsahovali žiadne rozpočtované sumy alebo obsahovali celkovú sumu vynaloženú na revitalizáciu v každom roku kontrolovaného obdobia. NKÚ SR odporúča obci reálne naplánovať, monitorovať a následne vyhodnotiť finančné prostriedky na uvedený program, resp. podprogramy.

Naplnenie stanovených cieľov v oblasti správy, údržby a obnovy MK nebolo možné skontrolovať, nakoľko obec nevyhotovovala monitorovacie ani hodnotiace správy programového rozpočtu. NKÚ SR odporúča obci venovať väčšiu pozornosť zostavovaniu programového rozpočtu a jeho následnému monitorovaniu a hodnoteniu.

PHSR obsahoval priority a ciele rozdelené do jednotlivých oblastí. Uskutočnenie priorít a cieľov bolo plánované za pomoci opatrení a aktivít. Opatrenia boli charakterizované cieľom opatrenia, stručnou charakteristikou opatrenia a predpokladanými výsledkami. Jednotlivé aktivity boli charakterizované prioritnou oblasťou, do ktorej smerovali, plánovaným rokom realizácie, kto bol zodpovedný za jeho realizáciu, dôležitosťou (stupne 1 až 3), spôsobom a výškou financovania a dopadmi na zamestnanosť, rozpočet a kvalitu života. Priority a ciele stanovené v PHSR týkajúce sa MK boli viazané na uskutočnenie projektu revitalizácie obce. Úspešnou realizáciou tohto projektu sa podarilo splniť takmer všetky stanovené ciele. Aktivita rekonštrukcie obecných ciest, ktorá mala najvyšší stupeň dôležitosti sa však nerealizovala v plánovanom meradle kvôli začínajúcej odkanalizácii obce. Analýzou aktivít realizovaných obcou bolo zistené, že tieto viedli k splneniu stanovených cieľov.

Existovali dva spôsoby, ako merať stav cestnej siete. Prvý spôsob vychádzal z evidovaných sťažností na MK - čím viac sťažností, tým horší je stav MK. Druhým spôsobom bolo použitie dôkladnejšieho, aktívnejšieho prístupu a v určitej periodicite preskúmať celú cestnú sieť. Každý úsek MK by mal byť jednoznačne identifikovateľný a správny orgán by mal mať o ňom tieto informácie:

- o trieda komunikácie,
- o šírkové, dĺžkové pomery,

- o typ a intenzita dopravy,
- o typ vozovky,
- o rok zaradenia majetku do užívania,
- o historické údaje o údržbe a obnove na danom úseku,
- o posledné známe údaje o PCI indexe daného úseku.

Stav povrchu MK bol hodnotený pravidelnými obhliadkami za účasti starostu obce a vedúceho pracovnej skupiny, nakoľko na odbornejšie a dôkladnejšie zmapovanie stavu MK nemala kapacity a finančné prostriedky.

Monitoring bol vykonávaný vizuálne, bez posúdenia zmien v technických parametroch MK. Obec v rámci systému monitorovania stavu MK neuplatňovala prístup založený na systematickom zbere štruktúrovaných údajov o stave MK (premenné parametre MK). Zber dát o stave a poruchách MK bol možný buď vizuálnou prehliadkou alebo optickým systémom. Vzhľadom na relatívne malú dĺžku MK v obci sa ako hospodárnejší a efektívnejší javí spôsob systematických vizuálnych prehliadok. Vykonávanie a vyhodnocovanie monitoringu MK upravovali 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 obce ako správcu MK. NKÚ SR odporúča oboznámiť sa s vyššie uvedenými technickými podmienkami a vo vhodnej miere ich aplikovať pri monitorovaní MK v obci.

Kontrolou existencie a spoľahlivosti údajovej základne MK, ktorou by obec preukázala naplnenie merateľných údajov bolo zistené, že obec evidovala o MK len informácie obsiahnuté v „Súpise miestnych komunikácií“ (názov ulice, rozmery – dĺžka, šírka, technický popis povrchu). Ďalej bolo zistené, že obec v kontrolovanom období neevidovala žiadne oficiálne sťažnosti na kvalitu, resp. zjazdnosť ciest a náklady na ich údržbu a opravy (mzdové náklady) nemala samostatne evidované, z dôvodu čoho nebolo možné vyčíslieť úplné náklady na MK. NKÚ SR odporúča obci rozšíriť údajovú základňu MK o ďalšie parametre (intenzita dopravy, kvalita povrchu - napr. cez PCI index...), zaviesť evidenciu sťažností a podnetov na MK, v účtovníctve dôsledne evidovať všetky náklady vynakladané na MK (materiálové, mzdové, vlastné, iné...) a zaviesť a archivovať údaje o počtoch opráv, dĺžke alebo opravenej ploche, časovej a materiálovej náročnosti jednotlivých opráv, úkonov a aktivít vykonávaných pri oprave, údržbe a rekonštrukciách MK.

Kontrolou bolo zistené, že obec nemala vybudované cyklistické trasy a nemala prijatú vlastnú stratégiu v zmysle dopravnej politiky Slovenskej republiky do roku 2015. V zmysle uvedeného NKÚ SR odporúča obci prijať vlastnú stratégiu, v ktorej budú zapracované ciele a priority dopravnej politiky Slovenskej republiky do roku 2015 ako formu presadzovania národných záujmov v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry.

Kontrola bola zameraná aj na spokojnosť občanov s poskytovanými verejnými službami v oblasti MK. Spokojný občan by mal byť jedným, ak nie hlavným dopadom správy, údržby a obnovy MK. Ak nie sú občania spokojní s údržbou, obnovou a výstavbou MK, tak potom je táto činnosť obce – poskytovaná verejná služba neefektívna a neúčinná, hoci môže byť aj hospodárna a kvalitná. Spokojnosť obyvateľov obce so správou, údržbou a obnovou MK bola zisťovaná pomocou elektronického dotazníka a prostredníctvom sťažností a petícií. Kontrolou bolo zistené, že obci nebola doručená žiadna petícia ani sťažnosť v súvislosti so správou, údržbou a obnovou MK. Elektronický dotazník bol občanom sprístupnený na webovom sídle obce po dobu dvoch mesiacov o čom boli informovaní na úradnej tabuli a obecným rozhlasom. Elektronický dotazník obsahoval deväť otázok hodnotených stupňom spokojnosti, resp. nespokojnosti obyvateľov so stavom a údržbou MK, s informovanosťou a možnosťou obyvateľov vyjadriť sa k tejto problematike, s kvalitou

dopravnej infraštruktúry a v závere sa občania mohli vyjadriť k preverovanej problematike. Elektronický dotazník vyplnilo 35 občanov, i keď tento počet nemožno považovať za dostatočne reprezentatívnu vzorku, väčšina občanov, ktorí dotazník vyplnili vyjadrila nespokojnosť so stavom a udržiavaním MK, dopravným značením, rozvojom cyklistickej dopravy, bezpečnosťou a plynulosťou premávky, vybavovaním sťažností na MK a celkovou informovanosťou o zámeroch obce v oblasti MK. Na základe kontrolou a elektronickým dotazníkom zistených skutočností NKÚ SR odporúča obci:

- zlepšiť informovanosť a zapojenie občanov obce do problematiky MK - napr. vypracovaním vlastnej stratégie v oblasti MK, zverejnením PHSR, resp. programového rozpočtu a jeho monitorovanie,
- evidovať podnety a požiadavky občanov a následne informovať o ich vybavení, resp. nevybavení (písomne, elektronicky, obecné noviny...) – z odpovedí v dotazníku vyplynulo, že občania nepoznajú ciele a zámery obce v oblasti MK, resp., že ich podnety sa neriešia,
- prijať plán údržby MK, resp. zimnej údržby, ktorý stanoví priority a potreby pri údržbe a opravách MK,
- zmapovať nebezpečné alebo problematické úseky MK, ale i ciest I. až III. triedy a s ich správcami hľadať riešenie pre zmenu dopravnej situácie.

Protokol o výsledku kontroly vypracovali dňa: 02.12.2013

Ing. Peter Prekop  
vedúci kontrolnej skupiny

Ing. Andrej Jankech  
člen kontrolnej skupiny

S obsahom protokolu o výsledku kontroly bol oboznámený dňa: 09.12.2013

Ing. arch. Ján Remo  
starosta obce