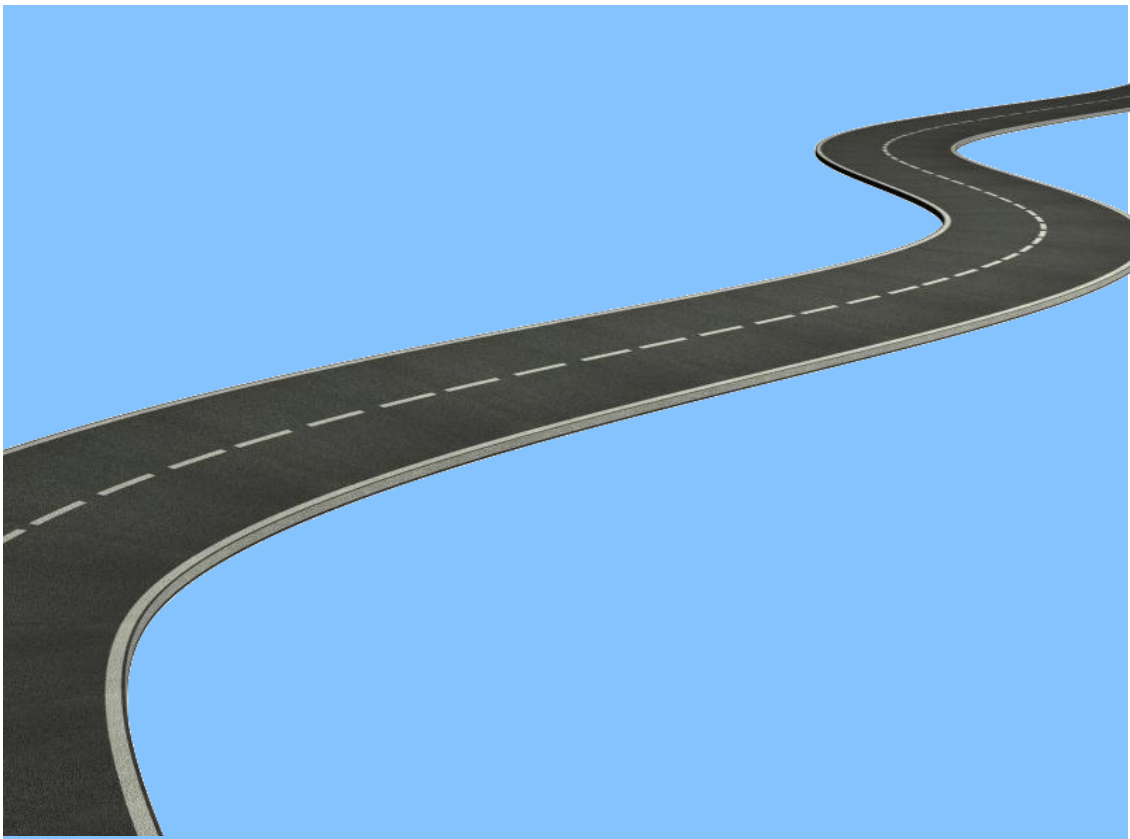
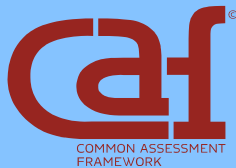




Súhrnná správa

Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky



Dr.h.c. doc. Ing. Ján Jasovský, PhD.
predseda

KONTROLA HOSPODÁRNOSTI, EFEKTÍVNOSTI A ÚČINNOSTI POUŽITIA VEREJNÝCH
PROSTRIEDKOV A MAJETKU SUBJEKTOV ÚZEMNEJ SAMOSPRÁVY PRI SPRÁVE,
ÚDRŽBE A OBNOVE Miestnych komunikácií

Obsah

Zhrnutie	3
Úvod	6
Rozsah kontroly a kontrolórsky prístup	8
Ciele kontroly	8
Rozsah kontroly	8
Kontrolórsky prístup	9
Kontrolné zistenia	11
Alokované finančné prostriedky zaostávali za skutočnými potrebami	11
Nie vždy sa podarilo dosiahnuť maximálnu hospodárnosť	12
Dotácia od štátu v roku 2013 bola poskytnutá na základe neúplných údajov	15
Subjekty samosprávy väčšinou plánovali len v krátkodobom horizonte	16
Subjekty samosprávy mali rezervy v uplatňovaní postupov najlepšej praxe	17
Slabá podpora pre nemotorizované druhy dopravy	19
Programové rozpočty nie vždy plnili svoj účel	19
Dlhodobé plánovanie vykazovalo rezervy	20
Spokojnosť obyvateľov miest a obcí	21
Závery a odporúčania	22
Kontaktné informácie	24
Príloha – hodnotenie kontrolovaných subjektov	25

Zhrnutie

- I. Miestne komunikácie sa podieľajú značným podielom na aktívach obcí a miest, spotrebúvajú značný podiel výdavkov (najmä na opravy a rekonštrukcie) a sú denne využívané obyvateľmi, ktorí citlivo vnímajú nekvalitu v oblasti komunálnych služieb. Subjekty samosprávy miestne komunikácie v súčasnosti nevnímajú ako aktívum, ktoré by prinášalo zjavný úžitok.
- II. Vnímanie kvality v oblasti miestnych komunikácií nie je štandardom. Štandardom sa naopak stal prístup charakterizovaný realizáciou rozsiahlejších opráv a rekonštrukcií v dôsledku zanedbanej údržby. Pritom preventívna údržba je v niektorých prípadoch až päťkrát lacnejšia ako celková rekonštrukcia alebo oprava miestnej komunikácie.
- III. Hospodárenie kontrolovaných subjektov v oblasti miestnych komunikácií bolo vo výraznej miere ovplyvnené ich finančnou situáciou a možnosťami rozpočtu. Miestne komunikácie neboli a nie sú prioritou obcí a miest.
- IV. U väčšiny kontrolovaných subjektov bola len tesne dosiahnutá hraničná lehota odporúčaná pre celkovú obnovu miestnych komunikácií (20 až 25 rokov). Pri plánovaní údržby a obnovy miestnych komunikácií sa nevychádzalo z údajov ich zostatkovej životnosti, ale údržba a obnova sa vykonávala podľa iných priorít, ad hoc a v rozsahu schváleného rozpočtu.
- V. Pri kontrole bol zistený aj rozdielny prístup kontrolovaných subjektov k verejnému obstarávaniu – kým niektoré subjekty sa spoliehali na jednoduchý prieskum trhu, iné subjekty využívali možnosti elektronickej aukcie. Najmä pri zákazkách s nízkou hodnotou neboli postupy verejných obstarávateľov porovnateľné.
- VI. Činnosti, ktoré kontrolované subjekty vykonávali v oblasti miestnych komunikácií, boli v súlade s vymedzenými zámermi a cieľmi, ktoré si vymedzili v krátkodobých a strednodobých stratégiách, ak ich mali stanovené.
- VII. Pri monitorovaní stavu miestnych komunikácií sa neuplatňoval prístup založený na systematickom zbere štruktúrovaných údajov o miestnych komunikáciách. Kontrolované subjekty nedisponovali dostatočnými

informáciami o miestnych komunikáciách a ich objektívnom stave. Len niektoré kontrolované subjekty mali zadefinované základné úrovne kvality komunálnej služby v rámci merateľných ukazovateľov programového rozpočtu.

VIII. Bola zistená závislosť medzi veľkosťou kontrolovaného subjektu a uplatňovaním pravidiel pre tvorbu adekvátnych podmienok pre plánovanie svojich aktivít a úloh so súčasným kladením dôrazu na výsledky a efektívnosť pri vynakladaní rozpočtových prostriedkov, t.j. pri tvorbe programového rozpočtu. Kým menšie subjekty nemali programové rozpočty zostavené vôbec alebo len formálne, u väčších subjektov bol potenciál programových rozpočtov využitý na oveľa vyššej úrovni. Rozpočtom menších subjektov chýbala cieľavedomosť a orientácia na plánované výsledky.

IX. Na rozdiel od predchádzajúceho bodu však bolo zistené, že pri plánovaní svojich dlhodobých zámerov a cieľov, t.j. zostavovaní a monitorovaní programov hospodárskeho a sociálneho rozvoja vykazujú nedostatky rovnako väčšie aj menšie subjekty. Vo väčšine prípadov nemali kontrolované subjekty stanovené

merateľné ukazovatele, čo sťažilo, resp. znemožnilo vedeniu kontrolovaných subjektov ich monitorovanie. Dlhodobé zámery a ciele tiež nemali vo väčšine prípadov stanovené termíny na ich realizáciu ani predpokladané výdavky na ich realizáciu, čo sťažilo kontrolovaným subjektom vyhodnocovanie ich plnenia. Dlhodobé a strednodobé zámery a ciele neboli vo väčšine prípadov počas ich realizácie vyhodnocované. Niektoré aktivity boli do dlhodobých plánov zaradované aj napriek tomu, že bolo vopred zjavné, že náklady na ich realizáciu výrazne prevyšujú finančné možnosti kontrolovaných subjektov.

X. Kontrolované subjekty v niektorých prípadoch ani nevedeli vyčíslieť, koľko prostriedkov skutočne spotrebovali na činnosti spojené s miestnymi komunikáciami. Kontrolované subjekty neuplatňovali vo väčšine prípadov taký systém účtovania o nákladoch (nákladové strediská), ktorý by poskytol relevantné informácie o nákladoch na miestne komunikácie. Informácie o výdavkoch boli k dispozícii, ale u niektorých subjektov boli rozptýlené v rôznych programoch, zdrojoch a klasifikáciách. Vo viacerých prípadoch bolo preukázané, že sa ako výdavky na iné komunálne činnosti

triedili aj výdavky súvisiace s miestnymi komunikáciami alebo naopak, keď sa na programe miestnych komunikácií triedili výdavky, ktoré s nimi nesúviseli. Absencia údajov o skutočných nákladoch a výdavkoch mohla negatívne ovplyvniť rozhodovanie vedenia kontrolovaných subjektov o forme zabezpečovania komunálnej služby.

XI. Vo väčšine kontrolovaných subjektov bolo zistené, že napriek existujúcim zámerom v rámci programov hospodárskeho a sociálneho rozvoja nebola podpora pre nemotorizovanú dopravu dostatočná. Napríklad pri určovaní akčných plánov týkajúcich sa cyklotrás sa nevychádzalo z koncepcie rozvoja cyklistickej dopravy, ktorej prijatie bolo odporučené v zmysle Dopravnej politiky Slovenskej republiky do roku 2015.

XII. Kontrolované subjekty vykonávali kroky smerujúce k utlmovaniu dopravy najmä v obytných zónach. Utlmovanie dopravy je v tomto kontexte potrebné vnímať ako súbor iniciatív, ktoré by mali uličný priestor riadiť tak, aby poskytoval výhody nemotorizovanej doprave.

V niektorých kontrolovaných subjektoch neexistovala rovnováha medzi rôznymi formami dopravy a opatrenia na utlmovanie dopravy nebolo možné považovať za dostatočné.

XIII. Kontrolované subjekty vo väčšine prípadov zlyhávali pri aplikácii postupov a princípov najlepšej praxe v oblasti miestnych komunikácií – či už pri zbere a analýze objektívnych údajov a dát o miestnych komunikáciách, pri dodržiavaní schválených postupov a procedúr údržby a opráv, pri utlmovaní dopravy alebo stanovovaní minimálnych úrovní komunálnej služby a minimálnych úrovní kvality na miestnych komunikáciách.

XIV. Kontrolované subjekty vo väčšine prípadov naplňali svoje krátkodobé ciele a zámery, pokiaľ ich v programových rozpočtoch mali zadefinované. Dlhodobé zámery a ciele, vyplývajúce z programov hospodárskeho a sociálneho rozvoja, sa nie vždy podarilo naplniť. Dôvody ich neplnenia sú uvedené ďalej v texte tejto súhrnnej správy.

Úvod

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

Podľa informácií Štatistického úradu Slovenskej republiky majú subjekty územnej samosprávy v správe takmer 28 tis. km miestnych komunikácií všetkých tried (trieda I. až IV.) a viac ako 11 tis. mostných objektov. Priemerná hustota miestnych komunikácií je teda viac ako 600 km na 1 000 km². Až takmer tretinu z celkovej dĺžky miestnych komunikácií tvoria miestne komunikácie na území žilinského a banskobystrického kraja.

Platná legislatíva definuje miestne komunikácie ako všeobecne prístupné a užívané ulice, parkoviská vo vlastníctve obcí a verejné priestranstvá, ktoré slúžia miestnej doprave a sú zaradené do siete miestnych komunikácií. Pre účely kontroly sa pod miestnymi komunikáciami rozumeli komunikácie na území kontrolovaného subjektu, ktorých majetkovú správu zabezpečoval kontrolovaný subjekt, vrátane chodníkov, námestí, parkovísk a cestných telies, ktoré boli v jeho správe bez ohľadu na to, kto ich reálne využíval.

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

Opravami sa odstraňuje čiastočné fyzické opotrebenie alebo poškodenie miestnych komunikácií za účelom ich uvedenia do predchádzajúceho alebo prevádzkyschopného stavu.

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

Kontrola bola vykonaná v súlade so zákonom č. 39/1993 Z. z. o Najvyššom kontrolnom úrade SR v znení neskorších predpisov a v súlade s medzinárodne akceptovanými audítorskými štandardami ISSAI (INTOSAI) a Európskymi vykonávacími smernicami pre kontrolné štandardy INTOSAI.

Rozsah kontroly a kontrolórsky prístup

CIELE KONTROLY

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

ROZSAH KONTROLY

Kontrolovaným obdobím boli roky 2010 až 2012, v prípade potreby sa kontrolované obdobie rozšírilo o súvisiace obdobia (rok 2013). Kontrola bola zameraná najmä na preverenie procesov súvisiacich s miestnymi komunikáciami v 16 vybraných samosprávnych subjektoch:

- **obec Studienka, IČO 00310042**, Studienka 364, 908 75 Studienka,
- **obec Vysoká pri Morave, IČO 00305197**, Hlavná 196, 900 66 Vysoká pri Morave,
- **obec Ladomerská Vieska, IČO 00652199**, Ladomerská Vieska 132, 965 01 Žiar n. Hronom,
- **obec Divín, IČO 00316041**, Námestie mieru 654/3, 985 52 Divín,
- **mesto Turčianske Teplice, IČO 00317004**, Partizánska 413/1, 039 01 Turčianske Teplice,
- **obec Turany, IČO 00316962**, Osloboditeľov 83/91, 038 53 Turany,
- **obec Zemplínske Hámre, IČO 00323853**, Hlavná 152/183, 067 77 Zemplínske Hámre,
- **obec Ľubotice, IČO 00690538**, Čsl. letcov 2, 080 06 Ľubotice,
- **mesto Kolárovo, IČO 00306517**, Kostolné námestie 1, 946 03 Kolárovo,
- **obec Veľké Ripňany, IČO 00311286**, Poštová 461, 956 07 Veľké Ripňany,
- **obec Ladce, IČO 00317438**, Hviezdoslavova 599, 018 63 Ladce,
- **obec Valaská Belá, IČO 00318531**, Valaská Belá č. 1, 972 28 Valaská Belá,
- **mesto Medzev, IČO 00324442**, Štóska 6, 044 25 Medzev,

SÚHRNNÁ SPRÁVA

- **obec Veľká Ida, IČO 00324868**, Veľká Ida 42, 044 55 Veľká Ida,
- **obec Cerová, IČO 00309478**, Cerová 104, 906 33 Cerová,
- **obec Cífer, IČO 00312347**, Nám. A. Hlinku 31, 919 43 Cífer.

KONTROLÓRSKY PRÍSTUP

Výber subjektov, v ktorých mala byť kontrola vykonaná, bol podmienený realizáciou analýzy. Pri hodnotení boli vzaté do úvahy informácie o rozpočtoch obcí a miest, ich výdavkoch na komunálne činnosti, dĺžke a ploche nimi spravovaných miestnych komunikácií a počty mostov a lávok na miestnych komunikáciách. Pri analýze vychádzal NKÚ SR z údajov, ktoré poskytlo Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, a to na základe spracovaných údajov z Ročných výkazov o miestnych komunikáciách. Pri plánovaní a príprave kontroly boli najaktuálnejšie údaje za rok 2009.

Pri kontrole bola použitá kombinácia viacerých metód - preskúmanie relevantných dokladov, rozhovory s manažmentom kontrolovaných subjektov a dotazníky. Zistené údaje boli analyzované, bol vykonaný výpočet pomerových ukazovateľov a preverený logický rámec jednotlivých programov, t.j. bola vykonaná analýza súvislostí, zámerov, cieľov, merateľných ukazovateľov a stratégií programov kontrolovaných subjektov.

Metóda preskúmania dokladov a dokumentov bola zvolená ako východisková metóda pre zber údajov a bola využívaná tak v prípravnej fáze ako aj vo fáze výkonu kontroly, pričom cieľom nebolo posudzovať formálnu správnosť jednotlivých dokumentov, ale získať prehľad o skúmanej problematike a o kontrolovanom subjekte.

V rámci tejto metódy sa NKÚ SR zameriaval najmä na nasledovné doklady a dokumenty: plány a rozpočty, výročné správy, finančné výkazy, rozbor, súvahy, účtovné doklady, programy a ciele spracované obcami a mestami, štatistické prehľady a evidencie, organizačné poriadky a popisy zodpovedností a povinností zamestnancov, plány údržby a opráv, interné predpisy, súvisiace právne predpisy, správy iných kontrolných orgánov.

Informácie od zamestnancov kontrolovaného subjektu získal NKÚ SR metódou rozhovoru. Rozhovory so zodpovednými zamestnancami obcí a miest boli použité hlavne v etape výkonu kontroly výkonnosti na potvrdenie faktov a údajov, alebo na otestovanie možných záverov.

SÚHRNNÁ SPRÁVA

V súvislosti s vykonaním prieskumu spokojnosti bol pre obyvateľov kontrolovaných subjektov vytvorený jednoduchý dotazník, ktorý bol prístupný na webovej stránke príslušného kontrolovaného subjektu.

Kontrolované subjekty vyčerpali na procesy súvisiace s miestnymi komunikáciami počas troch kontrolovaných rokov takmer 8,7 mil. Eur.

Kontrolná akcia nadviazala na výsledky kontroly v oblasti miestnych komunikácií, ktorú NKÚ SR vykonal v roku 2012 vo vybraných obciach žilinského kraja. NKÚ SR pri príprave kontroly a pri stanovovaní kľúčových otázok vychádzal aj zo záverov výsledkov spolupráce so Žilinskou univerzitou v Žiline a Výskumným ústavom dopravným, a.s., Žilina.

Kontrolné zistenia

ALOKOVANÉ FINANČNÉ PROSTRIEDKY ZAOSTÁVALI ZA SKUTOČNÝMI POTREBAMI

Kontrolované subjekty zabezpečovali procesy správy, údržby a obnovy miestnych komunikácií z vlastných a cudzích zdrojov, najmä z prostriedkov Európskej únie (ďalej aj „EÚ“) a bankových úverov. Rozpočty kontrolovaných subjektov na miestne komunikácie vychádzali z finančných možností obcí a miest a z predpokladaných potrieb údržbových a rekonštrukčných prác na miestnych komunikáciách, avšak nestabilita vo financovaní komunálnych služieb neumožňovala optimálne plánovanie výdavkov rozpočtov obcí a miest.

V priebehu rozpočtových rokov dochádzalo aj k rozdielom medzi upravenými rozpočtami a ich skutočným čerpaním. Pri schvaľovaní rozpočtov kontrolované subjekty vychádzali najmä z trendovej analýzy predchádzajúcich rokov a z kvalifikovaného odhadu. Schválené rozpočty vo väčšine prípadoch nezohľadňovali priority, ktoré si obce a mestá vymedzili v dlhodobých strategických dokumentoch. Rozpočet bol vo väčšine subjektov zostavovaný vecne zodpovednou osobou a zapojením stavebnej alebo finančnej komisie – avšak napr. v prípade obce Divín bol rozpočet na miestne komunikácie zostavený len približným odhadom starostu obce a v prípade obce Studienka bol rozpočet na miestne komunikácie zostavený účtovníčkou obce.

U viacerých obcí bolo zistené, že hoci sa rozpočty zväčša zostavovali konzervatívne, proces prípravy rozpočtov vykazoval rezervy – najčastejšie sa jednalo o nadhodnotenie výšky rozpočtu na miestne komunikácie. Takýto rozpočet obce nevedeli vyčerpať a následne dochádzalo k presunom financií na iné priority obcí. Ako problém sa javilo aj odsúvanie realizácie akcií financovaných z prostriedkov EÚ.

Vo niektorých prípadoch bolo zistené, že upravené rozpočty na miestne komunikácie boli prekročené (mesto Turčianske Teplice, obec Turany, obec Studienka). Obec Ladomerská Vieska a obec Cífer nemali programový rozpočet vôbec implementovaný. Obec Studienka a obec Cerová mali programový rozpočet prijatý len formálne. Obec Studienka navyše v príslušnom programe nesledovala všetky výdavky súvisiace s miestnymi komunikáciami a presuny finančných prostriedkov z/do príslušného programu vykonávala bez schválenia obecným zastupiteľstvom. Údaje o výdavkoch na miestne komunikácie nevedela vyčíslieť obec Vysoká pri Morave z dôvodu formálneho zadefinovania programového rozpočtu

a nesledovania všetkých výdavkov na miestne komunikácie v priebehu jednotlivých rozpočtových rokov.

V prípade obce Zemplínske Hámre bolo zistené, že obec sledovala výdavky na miestne komunikácie na viacerých programoch¹, t.j. nemala vypracovaný samostatný program pre výdavky súvisiace s miestnymi komunikáciami. V obci Ľubotice boli zostavené programy a podprogramy každý rok menené, nemali zadefinované zámery ani ciele a ani neboli vykonávané rozpočtové opatrenia v prípade vyššieho čerpania finančných prostriedkov na jednotlivých programoch.

Bežné výdavky na miestne komunikácie mali mandatórny charakter a boli prevažne použité na zabezpečenie základnej funkčnosti miestnych komunikácií. Pokles celkových výdavkov na miestne komunikácie sa teda razantnejšie prejavil najmä u kapitálových výdavkov.

Vo všeobecnosti sa javil technický stav miestnych komunikácií v kontrolovaných subjektoch ako dobrý, avšak riziko bolo identifikované v nedostatočnom financovaní opráv a najmä rekonštrukcií. V závislosti od čerpania kapitálových výdavkov NKÚ SR stanovil dobu celkovej obnovy miestnych komunikácií u väčšiny kontrolovaných subjektov aj na výrazne viac ako 25 rokov, čo je medzná doba, ktorá je odporúčaná pre celkovú rekonštrukciu miestnych komunikácií (v závislosti od ich konštrukcie). Nedostatočné financovanie zakladá významné riziko postupnej degradácie majetku a zhoršovanie funkčných vlastností miestnych komunikácií, čo môže mať negatívny dopad na bezpečnosť a plynulosť dopravy na miestnych komunikáciách.

NIE VŽDY SA PODARILO DOSIAHNUŤ MAXIMÁLNU HOSPODÁRNOŠŤ

Najčastejším spôsobom zabezpečovania komunálnej služby na miestnych komunikáciách bolo v 10 prípadoch jej zabezpečovanie vlastnou činnosťou. V troch prípadoch mali kontrolované subjekty zriadené príspevkové organizácie, v dvoch prípadoch sa kombinoval dodávateľský spôsob a vykonávanie vlastnou činnosťou a v jednom prípade mal kontrolovaný subjekt zriadenú obchodnú spoločnosť.

V prípade zabezpečovania komunálnej služby sa pri vynakladaní finančných prostriedkov pri údržbe, opravách ani pri rekonštrukcii miestnych komunikácií systematicky nesledovali jednotkové výdavky, t.j. finančné prostriedky vzťahnuté na dĺžkové,

¹ jednalo sa o programy „Plánovanie, manažment a kontrola“ a „Administratíva“

resp. plošné jednotky, teda 1 km, 1m alebo 1m². Aj napriek tomu, že kontrolované subjekty tieto ukazovatele nesledovali, informáciami potrebnými na vyhodnotenie týchto ukazovateľov disponovali. Uvedené pomerové ukazovatele sú odporúčanými benchmarkingovými ukazovateľmi umožňujúcimi porovnávanie výkonových parametrov z časového hľadiska, ako aj z hľadiska porovnávania jednotlivých uskutočňovaných investičných akcií.

Informácie o výdavkoch a nákladoch boli k dispozícii, ale často boli neprehľadne rozptýlené v rôznych programoch, zdrojoch a výkazoch. Kontrolované subjekty nevedeli nákladové účtovníctvo, nevedeli vyčíslit' nákladovosť nimi vykonávaných činností, čo mohlo ovplyvniť rozhodovanie ich manažmentov v otázke zabezpečovania komunálnych činností. Externí dodávatelia služieb sledujú pri realizácii služieb všetky priame aj nepriame náklady, ktoré sa spolu so ziskom premietajú do celkovej ceny služby. Obce a mestá spravidla sledujú len celkové výdavky na jednotlivé činnosti, tieto však nezodpovedajú celkovým nákladom.

V prípade zabezpečovania správy, údržby a obnovy miestnych komunikácií príspevkovou organizáciou (obec Turany, mestá Medzev a Kolárovo) NKÚ SR zistil, že zriadené organizácie mali zavedený systém nákladového účtovníctva, ktorý poskytoval kvalitnejšie údaje o celkových nákladoch súvisiacich s miestnymi komunikáciami. V obci Turany bolo zistené, že príspevková organizácia vykonávala svoju činnosť na základe rámcovej zmluvy. Úprava vzájomného vzťahu oboch subjektov si však nevyžadovala formu rámcovej zmluvy, keďže priamo zákonná úprava predpokladala subordinárne postavenie príspevkovej organizácie. Vymedzenie prác vykonávaných príspevkovou organizáciou zase vyplývalo z účelu, na ktorý bola zriadená a z účelového určenia príspevku na činnosť, ktorý obec ako zriaďovateľ poskytovala. Medzi obcou a príspevkovou organizáciou bol zavedený systém fakturácie, ktorý hoc legislatívne nedokonalý, umožňoval detailne sledovať náklady na miestne komunikácie, ako aj iné komunálne služby na strane obce aj príspevkovej organizácie.

V meste Turčianske Teplice zabezpečovala správu a údržbu miestnych komunikácií obchodná spoločnosť, ktorá bola v 100% vlastníctve mesta. Právnym základom pre poskytovanie služieb bola „Zmluva o vykonaní prác a služieb“, uzatvorená na dobu určitú do roku 2010. NKÚ SR nebola predložená žiadna ďalšia zmluva, ktorá by upravovala obchodno-právny vzťah medzi mestom a obchodnou spoločnosťou v rokoch 2011 a 2012

a podľa vyjadrenia mesta a ďalších dokladov sa v uvedených rokoch uplatňovali ceny za dodané služby podľa cenníka platného na rok 2010.

V dôsledku absencie zmluvnej úpravy práv, povinností a cien za práce a služby poskytované zo strany obchodnej spoločnosti mestu nebolo možné preukázať hospodárne, účinné a efektívne konanie zo strany mesta. Neaktualizovanie cien prác a služieb mohlo mať za následok aj riziko, že mesto vynakladalo finančné prostriedky podľa cenovej hladiny v roku 2010, pričom neboli zohľadnené vplyvy, ktoré mohli mať za následok zníženie, ale s najväčšou pravdepodobnosťou zvýšenie cien prác a služieb.

Pri kontrole verejného obstarávania NKÚ SR zistil, že kontrolované subjekty postupovali pri zadávaní zákaziek s nízkou hodnotou rôznym spôsobom. Štyri kontrolované subjekty mali postupy zadávania týchto zákaziek upravené internou smernicou, ostatné subjekty nemali postupy pri zadávaní zákaziek s nízkou hodnotou nijako upravené. V prípade obce Turany pri zadávaní podprahovej zákazky bola vybratá ponuka s najnižšou cenou, ktorá bola o 14 % nižšia ako aritmetický priemer cenových ponúk všetkých účastníkov verejného obstarávania. V meste Turčianske Teplice sa však realizáciou elektronickej aukcie pri podprahovej zákazke dosiahla úspora až 31 % z aritmetického priemeru cenových ponúk pred aukciou.

V obci Cífer bolo v jednom prípade zistené, že pri verejnom obstarávaní nebola stanovená predpokladaná hodnota zákazky. V prípade ďalšieho verejného obstarávania bolo zistené, že do času uzavretia zmluvy s dodávateľom sedem mesiacov po verejnom obstarávaní sa uplatňoval obchodno-právny vzťah neupravený písomne, čo predstavovalo zo strany obce nezanedbateľné riziko. Obsahom uzavretej zmluvy neboli všetky položky, ktoré boli predmetom verejného obstarávania. Znenie zmluvy umožňovalo vzhľadom na predmet obstarania viacvýznamový výklad a bolo v rozpore so zrealizovaným obstarávaním, ktorého predmetom bolo obstaranie troch činností, nie jednej.

V obci Veľká Ida bolo pri kontrole verejného obstarávania zistené, že pri výbere dodávateľa stavebných prác neboli použité metódy a postupy v zmysle zákona o verejnom obstarávaní. Uvedeným postupom nebolo zabezpečené hospodárne, účinné a efektívne použitie verejných prostriedkov, keď dodávateľ bol vybraný na základe priameho zadania a bez posúdenia viacerých ponúk.

Obce nevyužívali možnosti spoločného obstarávania (napr. spoluprácou vo forme združení, klastrov a pod.) a pri realizácii verejných obstarávaní vystupovali samostatne.

Obstarávaním väčších objemov služieb a tovarov by mohli byť dosiahnuté vyššie úspory verejných prostriedkov. Jediným kritériom verejného obstarávania bola vždy najnižšia cena, aj keď legislatíva umožňovala verejným obstarávateľom zvoliť iné kritériá verejného obstarávania. Výsledkom verejných obstarávaní boli zmluvy, ktoré nemali charakter výkonových zmlúv².

Kontrolu dodržiavania zmluvných podmienok vykonával spravidla manažment obce, resp. hlavný kontrolór. V prípade mesta Turčianske Teplice bolo zistené, že mesto nie vždy dostatočne pružne reagovalo na odporúčania hlavného kontrolóra. V obci Divín hlavný kontrolór neaplikoval pri výkone vnútornej kontroly správne postupy následnej finančnej kontroly. Vnútoraná kontrola obcí a miest sa zameriavala na dodržiavanie všeobecne záväzných právnych predpisov.

DOTÁCIA OD ŠTÁTU V ROKU 2013 BOLA POSKYTNUTÁ NA ZÁKLADE NEÚPLNÝCH ÚDAJOV

Na základe bodu č. B. 1 uznesenia vlády SR č. 184/2013 k „Návrhu na uvoľnenie prostriedkov štátneho rozpočtu na riešenie kritického stavu cestnej infraštruktúry v pôsobnosti miest a obcí po zimnej prevádzke v zmysle uznesenia vlády SR č. 134/2013“ Ministerstvo financií SR z kapitoly Všeobecná pokladničná správa uvoľnilo finančné prostriedky v sume 8 mil. Eur Ministerstvu dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Ministerstvo následne poskytlo dotáciu v sume 1,3 mil. Eur mestu Bratislava, 700 tis. Eur mestu Košice a sumu 6 mil. Eur ostatným mestám a obciam na základe zohľadnenia dĺžky ich miestnych komunikácií s tým, že oprávnené obdobie použitia finančných prostriedkov bol rok 2013. Ako kritérium na poskytnutie dotácie boli prijaté výsledky štatistického zisťovania o stave miestnych komunikácií na základe výkazu MK (MDPT SR) 1-01 z roku 2009. Ako potvrdila aj kontrola NKÚ SR z roku 2012, tieto údaje mohli byť čiastočne skreslené, pretože niektoré obce uvádzali do štatistických výkazov nesprávne informácie, alebo výkazy vyplnili nesprávne. Navyše väčšina obcí nemala spracovanú technickú evidenciu o miestnych komunikáciách a údaje do štatistických výkazov obce a mestá prevažne iba odhadovali.

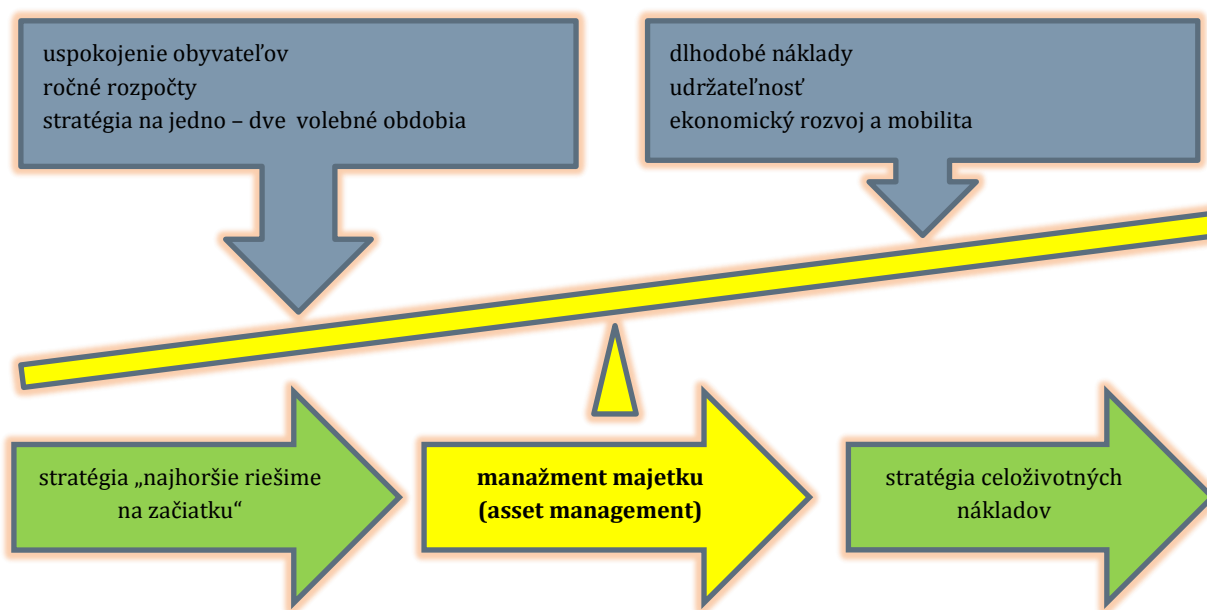
² výkonovo orientované zmluvy sa odlišujú od „klasických“ zmlúv stanovením spôsobu úhrady za služby v závislosti od splnenia minimálnych výkonových štandardov

SÚHRNNÁ SPRÁVA

SUBJEKTY SAMOSPRÁVY VÄŠČINOU PLÁNOVALI LEN V KRÁTKODOBOM HORIZONTE

Samosprávy majú tri možnosti, ako sa zamerať na procesy týkajúce sa miestnych komunikácií:

- obec, resp. mesto sa zameriava na odstraňovanie porúch na komunikáciách v nevyhovujúcom stave, u ktorých je pravdepodobnosť, že budú vyžadovať opravy v priebehu kratšieho obdobia,
- obec, resp. mesto sa zameriava na aktivity, ktoré by mali minimalizovať celkové náklady na údržbu komunikácií počas ich životnosti, teda na obdobie 15 až 20 rokov i viac (stratégia zameraná na celoživotné náklady),
- alebo kombinácia vyššie uvedených.



Obrázok: samosprávy by mali odolávať požiadavkám viacerých strán a tieto požiadavky vyvažovať pri stanovovaní optimálnych stratégií v oblasti miestnych komunikácií, zdroj: Audit commission: Going to distance – Achieving better value for money in road maintenance, s. 24, Veľká Británia, 2011

Očakávania občanov, nedostatočné objektívne informácie o stave majetku a absencia znalostí o štandardoch a normách nútili samosprávy aplikovať najmä prvý prístup, ktorý je charakteristický krátkodobým plánovaním, čo potvrdila aj kontrola NKÚ SR. Dlhodobé stratégie obnovy a údržby na miestnych komunikáciách neboli vo väčšine prípadov napĺňané, resp. ich realizácia bola odsúvaná v závislosti od disponibilných finančných prostriedkov do budúcnosti. Z vyššie uvedeného vyplýva, že celková obnova miestnych

komunikácií sa nevykonávala ani po fáze skončenia ich životnosti, ale vykonávala sa ad hoc, respektíve vo väčšine prípadov až keď došlo k vzniku závažných porúch vozovky. V prípade, že obec alebo mesto vykonávalo preventívnu údržbu, bol jej podiel k všetkým činnostiam vykonávaným na miestnych komunikáciách minoritný.

SUBJEKTY SAMOSPRÁVY MALI REZERVY V UPLATŇOVANÍ POSTUPOV NAJLEPŠEJ PRAXE

Kontrolou bolo zistené, že kontrolované subjekty nevedli technickú evidenciu o miestnych komunikáciách. Neboli k dispozícii údaje o premenných a nepremenných parametroch miestnych komunikácií a pre svoje potreby obce a mestá údaje najčastejšie iba odhadovali. Viaceré obce mali prijaté plány údržby a opráv, avšak napr. v obci Ladomerská Vieska mal tento plán skôr iba formálny charakter a v obci Turany sa plán v žiadnom z kontrolovaných rokov v kľúčových oblastiach vôbec nemenil. Plán nebol dostatočne prezentovaný na obecnom zastupiteľstve a úseky miestnych komunikácií v ňom uvedené neboli dostatočne konkretizované. U obcí, ktoré predmetné plány nemali vypracované, boli jednotlivé úseky miestnych komunikácií z hľadiska údržby rovnocenné, napr. z pohľadu zimnej údržby neboli určené prioritné úseky, ktoré by bolo potrebné sprístupniť ako prvé.

V obci Divín bolo zistené, že obec nedisponovala dostatočnými údajmi a informáciami o vykonaných opravách, kedy dodávateľské faktúry obsahovali len množstvo použitého materiálu a vykonanej práce. Tieto údaje však neposkytovali informácie o rozsahu vykonaných prác (napr. m² opravenej vozovky a pod.). Predmetné informácie by mali tvoriť východisko pre rozhodovanie manažmentu obcí v otázke správy a údržby komunikácií.

NKÚ SR zistil, že vo väčšine prípadov, kedy správu miestnych komunikácií zabezpečovala priamo obec alebo ňou zriadená príspevková organizácia, sa pri realizácii opráv a rekonštrukciách spoliehali najmä na skúsenosti pracovníkov, ktorí opravy realizovali. Často absentovali formálne zadefinované postupy pri odstraňovaní porúch pri jednotlivých komunikáciách.³ Takisto neboli formálne zadefinované ani minimálne úrovne pre procesy údržby a opráv (napr. stanovenie reakčného času, maximálnej lehoty na odstránenie poruchy), ani minimálne požiadavky na úroveň kvality miestnych komunikácií (napr. maximálne prípustná hĺbka výtlku a pod.). Subjekty v rámci systému

³ napr. Technický predpis TP 08/2011 Katalóg technológií na opravy základných typov porúch vozoviek

monitorovania stavu miestnych komunikácií neuplatňovali prístup založený na systematickom zbere štruktúrovaných údajov o stave miestnych komunikácií (premenné parametre).⁴ Základnými faktormi výberu úsekov, na ktorých sa mala vykonať oprava alebo rekonštrukcia bola intenzita dopravného prúdu v kombinácii s technickým stavom komunikácie s prihliadnutím na plán obce rekonštruovať niektoré miestne komunikácie s finančnou podporou prostriedkov EÚ. Intenzita dopravného prúdu sa však väčšinou stanovovala iba intuitívne a technický stav miestnych komunikácií často určovali osoby, ktoré na to nemali potrebnú kvalifikáciu (napr. príslušník obecnej polície) ani vybavenie. Niektoré obce tiež nezabezpečili informovanosť užívateľov mostných objektov o ich výkonových parametroch a zaťažiteľnosti.⁵

Len mestá Kolárovo a Turčianske Teplice využívali pri svojej činnosti výhody geografického informačného systému. V meste Kolárovo sa tento systém využíval na nahlasovanie požiadaviek občanov, v meste Turčianske Teplice bola k dispozícii bezplatná aplikácia pre mobilné telefóny. Menšie obce nevnímali pozitívny prínos moderných technológií vzhľadom na cenu ich obstarania a relatívne nízku penetráciu informačno – komunikačnými technológiami v menších obciach.

Obce a mestá intenzívne riešili problémy vyplývajúce z nevyjasnených vlastníckych práv k pozemkom pod miestnymi komunikáciami. V obci Turany boli obcou spravované a kvôli významu pre dopravu v obci celoročne udržiavané aj mostné objekty s nevyjasnenými vlastníckymi právami. Nevyjasnené vlastnícke práva k nehnuteľnostiam zakladali riziko pre realizáciu väčších investícií v budúcnosti týkajúcich sa týchto stavieb, resp. pre realizáciu projektov financovaných z EÚ.

NKÚ SR zistil, že v závislosti od veľkostnej štruktúry subjektov bolo pristupovanie k riešeniu požiadaviek občanov rôzne. Napr. vo väčších mestách mohli obyvatelia nahlasovať svoje požiadavky nad rámec zákonných možností aj napr. prostredníctvom webovej aplikácie (mesto Kolárovo), alebo prostredníctvom mobilnej aplikácie a sociálnych sietí (mesto Turčianske Teplice). V menších obciach bola komunikácia s občanom najmä prostredníctvom svojich volených zástupcov a písomne alebo elektronicky. Na požiadavky obyvateľov obce reagovali v rozsahu zákonných možností.

⁴ napr. Technické podmienky 13/2006 – Vykonávanie a vyhodnocovanie podrobných vizuálnych prehliadok asfaltových vozoviek

⁵ napr. podľa Usmernenia USM 1/2012

SLABÁ PODPORA PRE NEMOTORIZOVANÉ DRUHY DOPRAVY

Kontrolou bolo zistené, že aj napriek stanoveným dlhodobým zámerom v programoch hospodárskeho a sociálneho rozvoja, obce a mestá majú rezervy v podpore alternatívnych druhov dopravy, najmä cyklistickej dopravy. Výstavba cyklotrás však bola napriek neucelenej koncepcii na úrovni samosprávy podľa vyjadrenia väčšiny manažmentov obcí a miest jednou z priorít vzhľadom na vysoký potenciál v oblasti turizmu. Limitujúcim faktorom pri výstavbe cyklotrás je však nutná spolupráca samospráv v regiónoch, ďalších orgánov ako aj finančná náročnosť ich realizácie. NKÚ SR zistil, že pri určovaní akčných plánov týkajúcich sa cyklotrás obce nevychádzali z koncepcie rozvoja cyklistickej dopravy, ktorej prijatie bolo odporučené v zmysle Dopravnej politiky SR do roku 2015 – takúto koncepciu neprijala žiadna obec aj napriek zámerom na výstavbu cyklotrás.

Napriek vyššie uvedenému rovnováha medzi rôznymi formami dopravy bola v malých obciach dostatočná a opatrenia na utlmovanie dopravy bolo možné považovať za relatívne vyhovujúce. Obce aj mestá utlmovali dopravu na exponovaných miestach, a to najčastejšie osadením spomaľovačov alebo vymedzením obytných zón. Výsledky utlmovania dopravy neboli dostatočné najmä vo veľkých sídelných útvaroch s vyššou intenzitou dopravného prúdu, najmä z dôvodu nárastu podielu individuálnej automobilovej dopravy.

PROGRAMOVÉ ROZPOČTY NIE VŽDY PLNILI SVOJ ÚČEL

NKÚ SR zistil v závislosti od veľkostnej štruktúry obcí a miest rozdielne prístupy kontrolovaných subjektov k spracovaniu programových rozpočtov a používaniu ich výstupných údajov. Jedným z cieľov zavedenia programového rozpočtovania v samospráve mala byť implementácia prvkov riadenia výkonnosti v oblasti komunálnych služieb.

Úroveň programových rozpočtov miest Turčianske Teplice a Kolárovo bola na vyššej úrovni – krátkodobé zámery boli definované v kontexte s dlhodobými cieľmi, zámery a ciele boli definované jasne a zrozumiteľne. Manažment týchto subjektov dostatočne sledoval naplnenie svojich zámerov a cieľov, resp. programový rozpočet ako taký plnil funkciu krátkodobého plánovacieho dokumentu.

Programové rozpočty týchto subjektov v ich súčasnej podobe aj s prihliadnutím na marginálne nedostatky, na ktoré NKÚ SR poukázal v protokoloch o výsledku kontroly, umožňujú merať kvalitu komunálnych služieb. Merateľné ukazovatele bolo možné kvantifikovať a miera ich plnenia sa vykonávala na základe vyhodnocovania exaktných

údajov uvedených v účtovných alebo iných dokladoch. V niektorých prípadoch merateľné ukazovatele umožnili priamo sledovať aj výkonnosť komunálnej služby.⁶

Mesto Medzev nezabezpečilo monitorovanie programového rozpočtu. Vo väčšine ostatných obcí NKÚ SR zistil, že programové rozpočtovanie neplnilo svoj účel - či už obec programové rozpočtovanie vôbec neimplementovala, či ho implementovala len formálne alebo so závažnými nedostatkami. Merateľné ukazovatele pri hodnotení nebolo možné kvantifikovať a miera ich plnenia sa vykonávala neraz len odhadom. Merateľné ukazovatele neumožňovali merať pokrok a stav, ktorý sa nimi monitoroval bol stagnujúci,⁷ alebo neboli vôbec zadefinované. Často boli vytvorené iba podprogramy a prvky. Zadefinované programy v rámci rozpočtov obcí nemali určené zámery a ciele, ktoré sa mali plniť realizovaním aktivít z výdavkov obcí. Kontrolované subjekty nezabezpečili taký systém plánovania, rozpočtovania a hodnotenia, v ktorom by sa kládol dôraz na kooperovanie medzi rozpočtom a plánovanými výsledkami, ktoré sú financované z rozpočtu. Schválené rozpočty preto znemožnili kontrolovaným subjektom meranie zvyšovania výkonnosti služieb v komunálnej oblasti. Rozpočtom chýbalo jednoznačné zameranie na plánované výsledky a ambicióznosť.

NKÚ SR konštatuje, že implementácia programového rozpočtovania od roku 2009 nenaplnila očakávania. Potenciálnymi dôvodmi môžu byť nedostatočná podpora zo strany štátu, nedostatok ľudského kapitálu najmä u malých obcí, zvýšená administratívna záťaž obcí a miest a pod.

Zákonom č. 426/2013 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 583/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách územnej samosprávy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov schválila Národná rada SR možnosť obciam do 2000 obyvateľov neuplatňovať programy obce, ak o tom rozhodne obecné zastupiteľstvo, čo zakladá riziko neaplikovania prvkov riadenia výkonnosti v oblasti komunálnych služieb v obciach do 2000 obyvateľov.

DLHODOBÉ PLÁNOVANIE VYKAZOVALO REZERVY

Na rozdiel od programových rozpočtov v oblasti dlhodobého plánovania vykazovali nedostatky aj väčšie aj menšie subjekty. Základom dlhodobého plánovania boli programy

⁶ napr. merateľný ukazovateľ limitujúci maximálnu lehotu na vykonanie opravy

⁷ napr. merateľný ukazovateľ „dĺžka udržiavaných ciest“, „plocha parkovísk“ a pod.

hospodárskeho a sociálneho rozvoja miest a obcí, ktoré predstavovali základný programovací dokument podpory regionálneho rozvoja. Predmetné programy sa spravidla počas ich platnosti nemenili a nemali stanovené žiadne merateľné ukazovatele, a teda ani ich ciele neboli merateľné, čo znemožnilo merať pokrok pri plnení cieľov. Ďalej neboli naformulované merateľné ukazovatele a tým nebolo možné vyjadriť očakávaný pozitívny dôsledok/dopad dlhodobého plnenia príslušného cieľa v nadväznosti na stanovené špecifické a globálne ciele programov. Tým, že merateľné ukazovatele neboli stanovené, nebolo možné pre vedenie kontrolovaných subjektov vykonávať meranie v pokroku pri plnení cieľov. NKÚ SR dospel k názoru, že finančná potreba pre realizáciu akcií uvedených v programoch hospodárskeho a sociálneho rozvoja nebola často spracovaná reálne vo väzbe na vlastné disponibilné zdroje, ani vo väzbe na potenciálne disponibilné prostriedky (napr. spolufinancovanie z prostriedkov EÚ). Dôsledkom toho bolo neplnenie termínov vymedzených v predmetných programoch a odsúvanie realizácie niektorých akcií do budúcnosti. Pri určovaní akčných plánov týkajúcich sa výstavby sa nevychádzalo z analýzy spoločensko-ekonomických nákladov a výnosov, alebo inej analýzy. Len vo výnimočných prípadoch a nepravidelne mestá a obce vyhodnocovali plnenie svojich dlhodobých zámerov a cieľov, a to aj napriek tomu, že spracovateľmi programov hospodárskeho a sociálneho rozvoja bolo odporúčané ich vyhodnocovanie aspoň raz ročne. Taktiež absentovalo stanovenie reálnych míľnikov pre jednotlivé projekty s tým, že v prípade ich neplnenia by sa vykonávali nápravné opatrenia.

SPOKOJNOSŤ OBYVATEĽOV MIEST A OBCÍ

Za účelom preskúmania dopadu činnosti obce na užívateľov miestnych komunikácií bol na webových stránkach obcí a miest od 31.08.2013 do 31.10.2013 zverejnený elektronický dotazník. Závery z dotazníkov nemožno vzhľadom na nízku účasť respondentov (398 respondentov) považovať za reprezentatívny obraz vnímania preverovanej problematiky obyvateľov obcí a ich výsledky teda nemožno generalizovať. Výsledkom dotazníkového prieskumu bolo najmä:

- respondenti nepoznali zámery a ciele obce v oblasti miestnych komunikácií a často sa vyjadrovali, že ich nemajú možnosť ovplyvniť,
- respondenti vyjadrovali nespokojnosť s bezpečnosťou na miestnych komunikáciách, s operatívnosťou údržby, opráv a rekonštrukcií,
- respondenti neboli spokojní ani s úrovňou podpory nemotoristických druhov dopravy a s nárastom individuálnej automobilovej dopravy.

Záver a odporúčania

Kontrola NKÚ SR preukázala, že kontrolované subjekty mali rezervy v efektívnom a účinnom hospodárení s finančnými prostriedkami v oblasti správy, údržby a obnovy miestnych komunikácií. Hospodárenie miest a obcí bolo vo výraznej miere ovplyvnené ich finančnou situáciou a možnosťami rozpočtu. Pokles výdavkov na všetky komunálne činnosti sa prejavil aj vo výdavkoch na miestne komunikácie a tým vzniklo riziko ďalšej degradácie tohto majetku. Obce aj mestá aplikovali postupy najlepšej praxe len čiastočne alebo vôbec a kontrola NKÚ SR potvrdila, že často to bolo spôsobené iba neznalosťou týchto postupov. Kontrolované subjekty tiež vo väčšej miere neuplatňovali manažérske postupy pri riadení, nevyužívali potenciál programových rozpočtov ani programov hospodárskeho a sociálneho rozvoja.

Protokoly o výsledku kontrol boli prerokované so štatutárnymi zástupcami kontrolovaných subjektov a boli zverejnené na webovom sídle www.nku.gov.sk.

NKÚ SR navrhol kontrolovaným subjektom viaceré odporúčania na odstránenie kontrolou zistených nedostatkov, najmä:

- pri sledovaní výdavkov na údržbu, opravy alebo rekonštrukcie sledovať jednotkové ukazovatele a ich vývoj, analyticky odčleniť náklady súvisiace s miestnymi komunikáciami,
- vypracovať koncepciu rozvoja cyklistickej dopravy,
- oboznámiť sa s dokumentmi Technické podmienky 13/2006 – Vykonávanie a vyhodnocovanie podrobných vizuálnych prehliadok asphaltových vozoviek, Usmernenie č. USM 1/2012, Technický predpis TP 08/2011 Katalóg technológií na opravy základných typov porúch vozoviek,
- prepracovať súčasnú formu merateľných ukazovateľov programového rozpočtu,
- zverejňovať informácie o cieľoch a zámeroch obcí a miest na príslušný rozpočtový rok aj nad rámec zákonných povinností na webových stránkach obcí a miest,
- doplniť údajovú základňu o miestnych komunikáciách tak, aby boli k dispozícii relevantné údaje o ich premenných a nepremenných parametroch,
- prijať plán alebo program údržby a obnovy miestnych komunikácií,
- prijať internú smernicu upravujúcu podmienky verejného obstarávania,

- zaktualizovať programy hospodárskeho a sociálneho rozvoja, rozlíšiť ciele ako dlhodobé, strednodobé a krátkodobé, doplniť zámery a merateľné ukazovatele,
- vytvoriť alebo doplniť programový rozpočet - dodržiavať hierarchické usporiadanie programovej štruktúry (tvorba programov, podprogramov, prvkov/projektov – ich číselné označenie kódom v zmysle metodiky Ministerstva financií Slovenskej republiky), formulovať zámery, ciele, merateľné ukazovatele, definovať zodpovednosť za jednotlivé výdavky, programy rozpočtu a alokáciu výdavkov rozpočtu do programovej štruktúry.

Kontaktné informácie

Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky

Priemyselná 2

Bratislava 26

824 73

Tel + 421 2 501 14 402

Fax + 421 2 554 23 005

www.nku.gov.sk

info@nku.gov.sk



Príloha – hodnotenie kontrolovaných subjektov

Kontrolné skupiny NKÚ SR na jednotlivých expozitúrach vykonali hodnotenie kontrolovaných subjektov podľa dvanástich vopred určených kritérií. Hodnotenie každého subjektu vykonala vždy tá kontrolná skupina, ktorá na subjekte kontrolu vykonala. Pri hodnotení sa vychádzalo z kontrolou zistených skutočností. Ťažiskom hodnotenia boli informácie uvedené v protokoloch o výsledku kontroly, avšak z povahy kontroly výkonnosti nebolo možné eliminovať ani prvky subjektívneho úsudku a interpretácie zo strany kontrolórov (v zmysle smernice ISSAI 3100). Každé kritérium mohlo nadobudnúť hodnoty od jedna po päť, pričom hodnota jedna predstavovala najhoršie možné hodnotenie a hodnota päť najlepšie možné hodnotenie. Výsledok hodnotenia každého subjektu bol zaznamenaný do sieťového grafu.

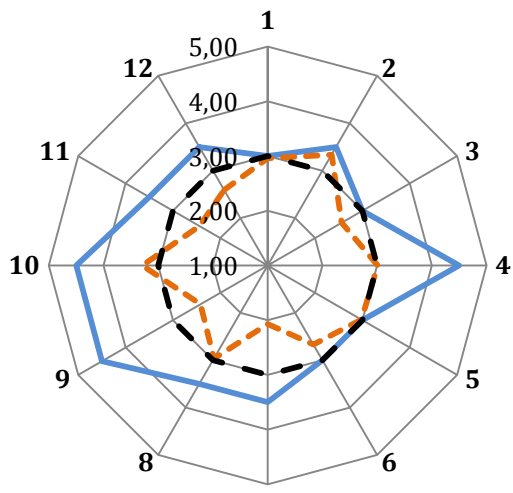
LEGENDA K HODNOTENIU:

	hodnotenie obce príslušnými kontrolórmi NKÚ SR
	stredná hodnota hodnotenia (neutrál - 3)
	priemerná hodnota hodnotenia (za všetky subjekty)

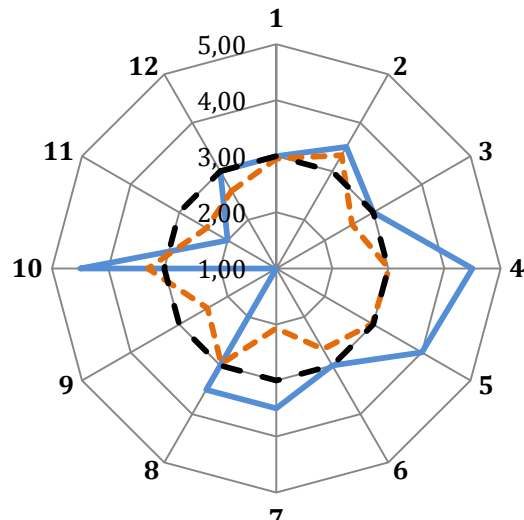
1 -	úroveň rozpočtového procesu	6 -	uplatňovanie postupov najlepšej praxe
2 -	úroveň pri procesoch verejného obstarávania	7 -	podpora rozvoja nemotorovej dopravy
3 -	ekonomické informácie o službe (triedenie výdavkov, programový rozpočet, nákladové účtovníctvo)	8 -	dosahovanie cieľov PHSR
4 -	cyklická obnova miestnych komunikácií	9 -	dosahovanie cieľov programového rozpočtu
5 -	uplatnenie stratégie "najhoršie na začiatku" alebo stratégie "celoživotných nákladov"	10 -	úroveň spracovania PHSR
		11 -	úroveň spracovania programového rozpočtu
		12 -	spokojnosť obyvateľov

SÚHRNNÁ SPRÁVA

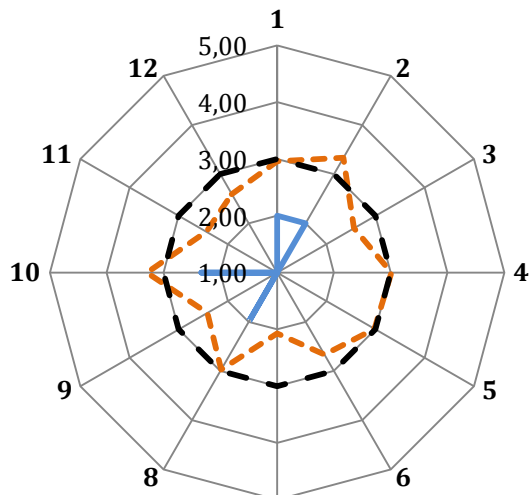
Obec Divín



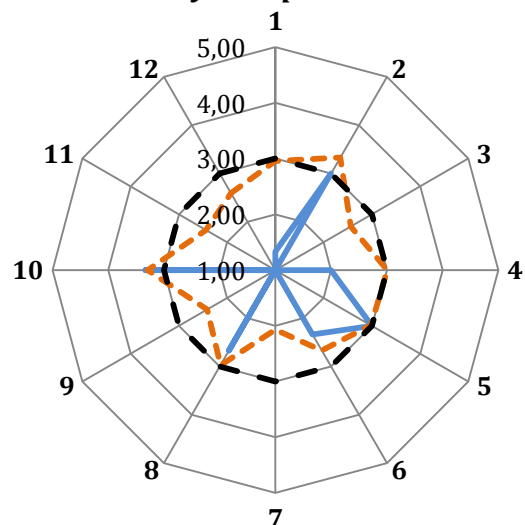
Obec Ladomerská Vieska



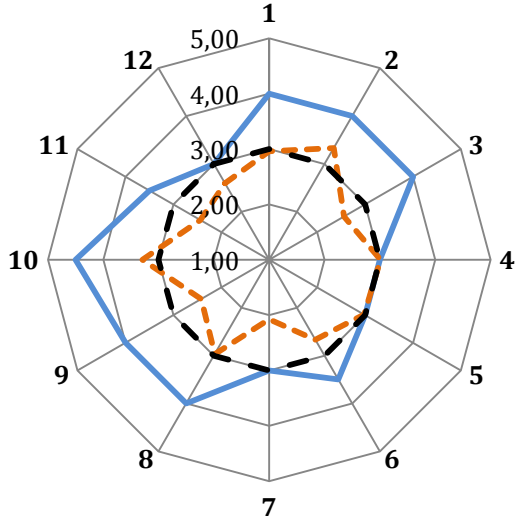
Obec Studienka



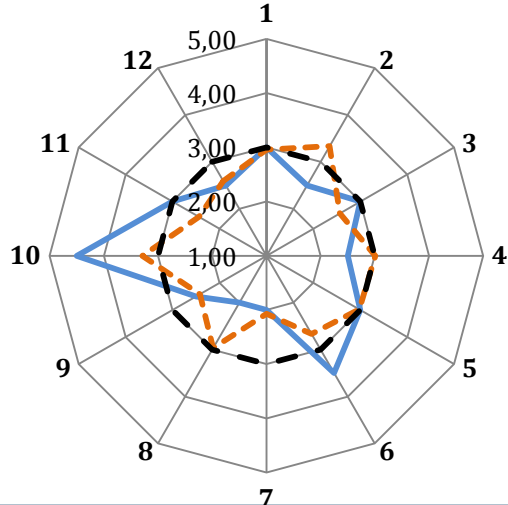
Obec Vysoká pri Morave



Mesto Medzev

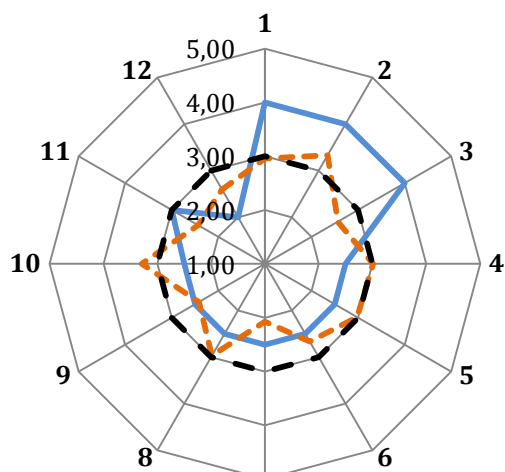


Obec Veľká Ida

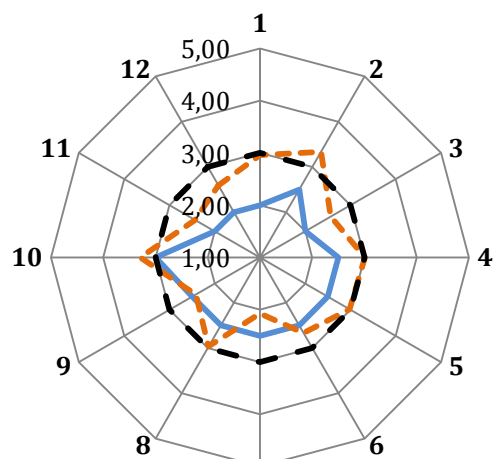


SÚHRNNÁ SPRÁVA

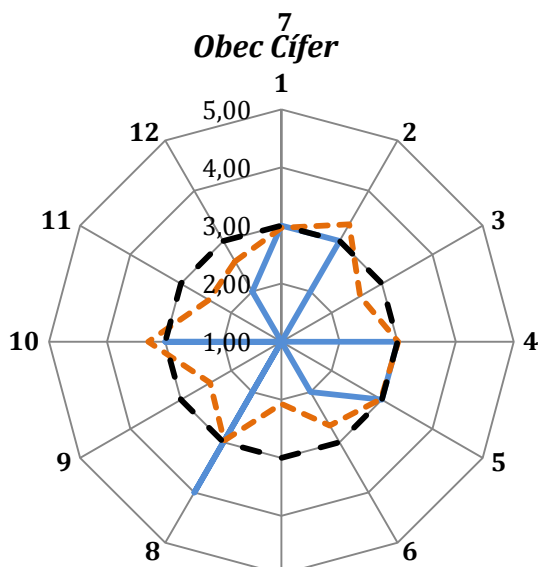
Obec Valaská Belá



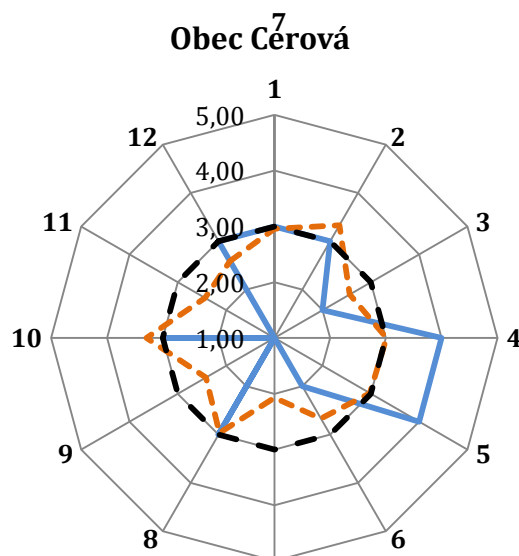
Obec Ladce



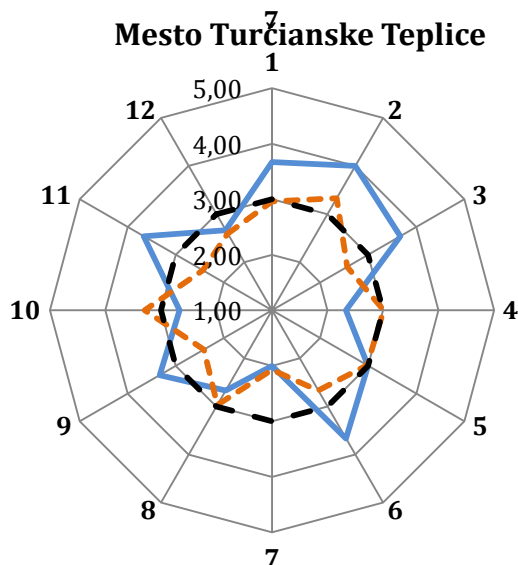
Obec Čífer



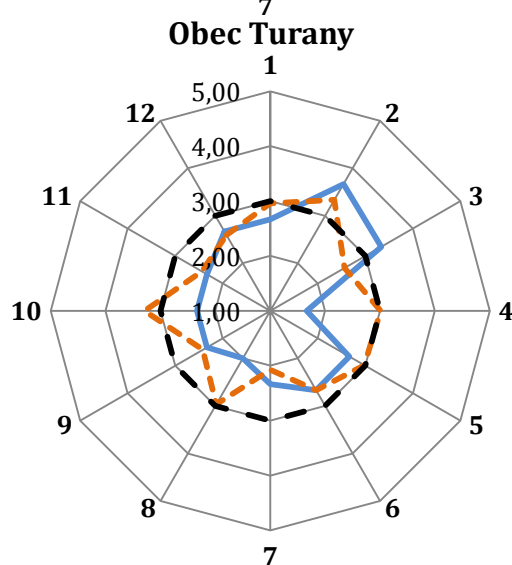
Obec Čerová



Mesto Turčianske Teplice

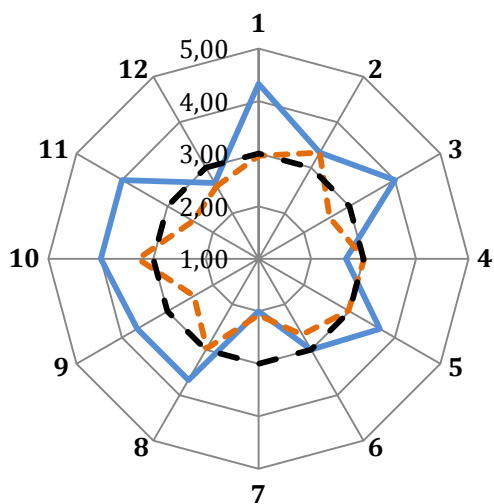


Obec Turany

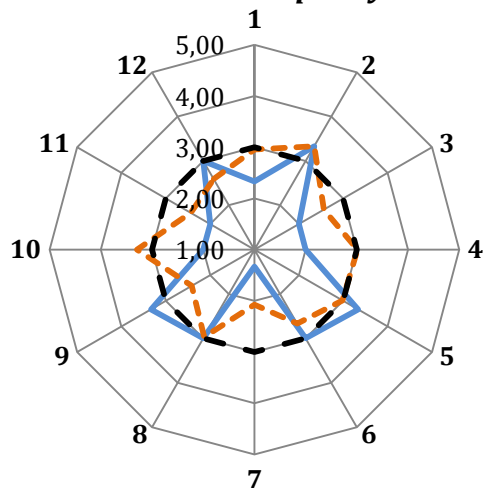


SÚHRNNÁ SPRÁVA

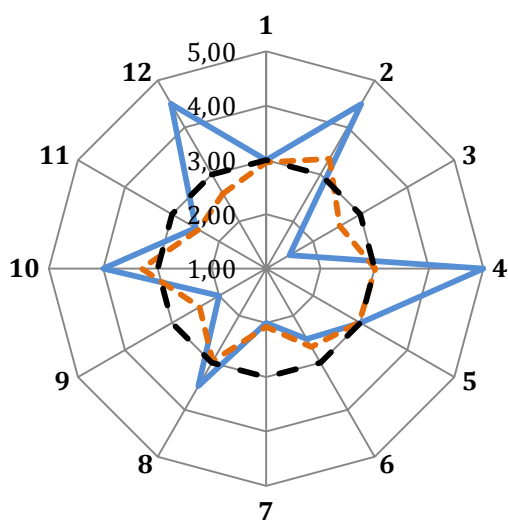
Mesto Kolárovo



Obec Veľké Ripňany



Obec Zemplínske Hámre



Obec Ľubotice

