

**SLOVENSKÁ POĽNOHOSPODÁRSKA UNIVERZITA V
NITRE
FAKULTA EURÓPSKÝCH ŠTÚDIÍ A REGIONÁLNEHO
ROZVOJA**

2124836

**KOMPETENCIE ŠPECIALIZOVANEJ ŠTÁTNEJ SPRÁVY
A SAMOSPRÁVY V OBLASTI DOPRAVY**

2011

VERONIKA NITRÁNSKA, Bc.

**SLOVENSKÁ POĽNOHOSPODÁRSKA UNIVERZITA V
NITRE
FAKULTA EURÓPSKÝCH ŠTÚDIÍ A REGIONÁLNEHO
ROZVOJA**

**KOMPETENCIE ŠPECIALIZOVANEJ ŠTÁTNEJ SPRÁVY
A SAMOSPRÁVY V OBLASTI DOPRAVY**

Diplomová práca

Študijný program: Regionálny rozvoj
Študijný odbor: 6218800 Verejná správa a regionálny rozvoj
Školiace pracovisko: Katedra práva
Školiteľ: doc. JUDr. Eleonóra Marišová, PhD.

Nitra 2011

Veronika Nitránska, Bc.

ČESTNÉ VYHLASENIE

Čestne vyhlasujem, že som diplomovú prácu na tému Kompetencie špecializovanej štátnej správy a samosprávy v oblasti dopravy vypracovala samostatne a že som uviedla všetku použitú literatúru súvisiacu so zameraním diplomovej práce.

Nitra 2011

.....
Bc. Veronika Nitránska

POĎAKOVANIE

Touto cestou vyslovujem poďakovanie pani Doc. JUDr. Eleonóre Marišovej, PhD. za pomoc, odborné vedenie, cenné rady a pripomienky pri vypracovaní mojej diplomovej práce.

Nitra 2011

.....

Bc. Veronika Nitránska

Abstrakt

Diplomová práca v stručnosti objasňuje a popisuje chápanie pojmov verejná správa, štátna správa, samospráva, kompetencie jednak u autorov v domácej ako aj zahraničnej literatúre. Taktiež v krátkosti približuje reformné procesy verejnej správy, ako aj presun kompetencií zo štátnej správy na samosprávu obcí a vyšších územných celkov. Dôležitosť práce spočíva na poukázaní významnosti a opodstatnenosti pôsobenia orgánov štátnej správy i samosprávy v oblasti dopravy. Hlavným cieľom diplomovej práce je skúmanie a zhodnotenie výkonu kompetencií špecializovanej štátnej správy a samosprávy z praktického hľadiska v oblasti dopravy na úsekoch cestnej dopravy, pozemných komunikácií, verejnej osobnej dopravy a cestného hospodárstva. Konkrétne sa zaoberáme praktickým výkonom činností Krajského úradu cestnej dopravy a pozemných komunikácií v Nitre v komparácií s ostatnými Krajskými úradmi pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie na Slovensku ako aj vykonávanými činnosťami odboru dopravy Úradu Nitrianskeho samosprávneho kraja v komparácií s ďalšími samosprávnymi kraji. Opytovacou metódou v prípade Krajských úradov CDPK sme zisťovali konkrétne vykonávané činnosti, problematickosť či náročnosť rozhodovacieho procesu, dodržiavanie lehôt a pod. V prípade odboru dopravy Úradu NSK sme sledovali plnenie si povinností pri zabezpečovaní dopravnej obslužnosti kraja verejnou osobnou dopravou a taktiež pri zabezpečovaní starostlivosti o cesty II. a III. triedy. Výsledkom celej práce je zhrnutie zistených skutočností a vyvodenie záverov o splnení stanovených cieľov.

Kľúčové slová:

Verejná správa, štátna správa, samospráva, kompetencie, Krajský úrad cestnej dopravy a pozemných komunikácií (KÚ CDKP), Nitriansky samosprávny kraj (NSK)

Abstrakt

Die Diplomarbeit beschreibt kurz und erklärt Sinn den Begriffen als öffentliche Verwaltung, Staatsverwaltung, Selbstverwaltung, und Kompetenzen der Autoren in inländische und ausländische Literatur. Kurz beschreibt die Reformprozesse in der öffentlichen Verwaltung, sowie die Transfer der Kompetenzen zu den Gemeinden und höheren territorialen Einheiten. Die Arbeit weist auf die bedeutende und begründete Wirkung der Organe der Staatsverwaltung sowie Selbstverwaltung im Bereich des Verkehrs hin. Das Hauptziel der Diplomarbeit ist die Untersuchung und Bewertung der Kompetenz der spezialisierten staatlichen und territorialen Verwaltungen in der Praxis im Bereich des Straßenverkehrs und Landkommunikationen, öffentliche Verkehrsmittel und Straßen-Management. Konkret befasst sich mit der praktischen Ausübung der Tätigkeit der regionalen Kreisämtern für den Straßenverkehr und Landkommunikationen in Vergleich mit anderen Kreisämtern für Straßenverkehrs und Landkommunikationen in der Slowakei sowie Tätigkeiten von Abteilung des Verkehrs auf dem Amt von Selbstverwaltungsregion Nitra im Vergleiche mit anderen Selbstverwaltungen. Durch Fragebogen-Methode in Kreisämtern haben wir die konkrete durchgeführten Tätigkeiten, Schwierigkeiten der Entscheidungsprozess, Einhaltungen den Terminen, usw. gesucht. Im Falle von Abteilung des Verkehrs auf dem Amt von Selbstverwaltungsregion Nitra haben wir die Erfüllung ihre Pflichten bei der Bereitstellung von öffentlichen Personalverkehr sowie die Pflege von Bahnen II. und III. Klasse gesehen. Das Ergebnis dieser Arbeit ist eine Zusammenfassung der Fakten und Rückschlüsse auf die Einhaltung der gesetzten Ziele.

Schlüsselbegriffe

Öffentliche Verwaltung, staatliche Verwaltung, Selbstverwaltung, Kompetenzen, Reform, Kreisamt für Straßen und Landverkehr, Selbstverwaltungsregion Nitra

Obsah

Úvod.....	7
1. Prehľad riešenej problematiky doma i v zahraničí	10
1.1. Verejná správa.....	10
1.2. Štátna správa	12
1.3. Samospráva	16
1.3.1. Obce	18
1.3.2. Vyššie územné celky.....	18
1.4. História a reformy verejnej správy	19
1.5. Kompetencie a presun kompetencií zo štátnej správy na samosprávu	21
2. Cieľ práce.....	24
3. Metodika práce a metódy skúmania.....	25
4. Výsledky práce	27
4.1. Verejná správa a jej delenie	27
4.2. Štátna správa	29
4.2.1. Orgány štátnej správy.....	29
4.2.2. Ústredné orgány štátnej správy	30
4.2.3. Miestne orgány štátnej správy	31
4.3. Samospráva	32
4.4. Kompetencie orgánu špecializovanej štátnej správy a samosprávneho kraja v oblasti dopravy	35
4.4.1. Zriadenie a postavenie Krajského úradu cestnej dopravy a pozemných komunikácií v Nitre.....	35
4.4.2. Náplň činností KÚ CDPK.....	37
4.5. Zhodnotenie činnosti Krajského úradu cestnej dopravy a pozemných komunikácií v Nitre v komparácii s ostatnými Krajskými úradmi CDPK na Slovensku opytovacou metódou	39
4.5.1. Analýza opytovacej metódy a jej výsledky	39
4.6. Zriadenie a postavenie Nitrianskeho samosprávneho kraja v zmysle zákona NRSR č. 302/2001 Z.z. o samospráve vyšších územných celkov.....	53
4.6.1. Kompetencie NSK v oblasti dopravy	53
4.6.2. Náplň hlavných činností NSK v oblasti dopravy	57

4.6.3. Analýza a zhodnotenie činnosti Nitrianskeho samosprávneho kraja v oblasti dopravy	58
4.6.4. Komparácia výkonu kompetencií NSK v oblasti dopravy s vybranými samosprávnymi kraji na Slovensku	64
5. Návrh na využitie výsledkov	71
Záver	72
Zoznam použitej literatúry	77
Prílohy	

Úvod

Typickým znakom súčasnej modernej a demokratickej spoločnosti je, že má vytvorený určitý vlastný systém riadenia a spravovania spoločenských záujmov. Základným nástrojom štátu, ktorým sú usmerňované a riadené verejné záujmy, je verejná správa. Celkovo verejný sektor spolu s verejnou správou sú neodmysliteľnou súčasťou hospodárskeho systému a jednotlivé krajiny sa odlišujú len jeho rozsahom, spôsobom organizácie či kvalitou fungovania. Pojem verejná správa obsahuje jednak problematiku organizácie ako aj problematiku spravovania vecí verejných. V súčasnosti je verejná správa na Slovensku zabezpečovaná na úrovni štátu, vyšších územných celkov a na úrovni obcí.

Počas reformných procesov, ktoré prebiehali na území Slovenska už od roku 1990, prešla verejná správa viacerými reformnými zmenami. Reformné procesy mali významný vplyv na súčasné organizačné usporiadanie štátu, kedy došlo k vytvoreniu druhého stupňa samosprávy na regionálnej úrovni (vyššie územné celky) a následne aj k oddeleniu samosprávy od štátnej správy po všetkých stránkach (funkčnej, finančnej, inštitucionálnej), čím sa posilnil samosprávny prvok pri zabezpečovaní verejných úloh. Došlo k presunu viac ako 400 kompetencií zo štátnej správy na obce a na vyššie územné celky (decentralizácia), ale aj k dekoncentracii kompetencií, čiže k presunu kompetencií z ústredných orgánov štátnej správy na jej nižšie stupne. Hlavným cieľom reforiem verejnej správy bolo vytvoriť modernú a efektívne fungujúcu verejnú správu, čo okrem iného predstavovalo splnenie jednej z viacerých podmienok pre členstvo Slovenska v Európskej únii.

Diplomová práca úvodom podáva stručný prehľad riešenej problematiky, objasnenie základných pojmov (verejná správa, štátna správa, samospráva a kompetencie) a v krátkosti popisuje jednotlivé etapy reforiem verejnej správy, ktoré prebiehali na Slovensku od roku 1990.

Na začiatku časti vlastnej práce diplomová práca popisuje verejnú správu z organizačného hľadiska ako hierarchicky usporiadaný systém pozostávajúci z dvoch základných zložiek a to štátnej správy a samosprávy. V nadväznosti na to podrobnejšie rozoberá štátnu správu a samosprávu; taktiež približuje podstatu jednotlivých orgánov štátnej správy a ich postavenie v organizačnom usporiadaní štátnej správy. Samotná vlastná práca obsahuje skúmanie konkrétneho orgánu špecializovanej štátnej správy

(Krajský úrad cestnej dopravy a pozemných komunikácií v Nitre) a samosprávy (Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja) z hľadiska ich zriadenia, organizačnej štruktúry a vykonávaných činností. Hlavným cieľom diplomovej práce je skúmanie a zhodnotenie praktického výkonu kompetencií Krajského úradu CDPK v Nitre v oblasti dopravy na úseku cestnej dopravy a pozemných komunikácií, ako aj skúmanie a posúdenie praktického výkonu kompetencií NSK pre odbor dopravy na úseku verejnej osobnej dopravy a cestného hospodárstva a následne ich celkové zhodnotenie a vyvodenie záverov. V prípade Krajského úradu CDPK v Nitre sme pre hodnotenie výkonu kompetencií zvolili opytovaciu metódu, ktorá nám lepšie priblížila jednotlivé vykonávané činnosti v praxi – vybavovanie podaní fyzických a právnických osôb (rozhodnutia, povolenia, osvedčenia), dodržiavanie lehôt, doručovanie písomností atď., a následne nám umožnila komparáciu s ostatnými Krajskými úradmi CDPK na Slovensku. V prípade NSK na úseku verejnej osobnej dopravy a cestného hospodárstva sme sa pri analýze kompetencií zamerali na finančnú stránku zabezpečovania vykonávaných kompetencií, a snažili sme sa ich následne porovnať s tromi vybranými samosprávnymi krajinami.

Oblasť dopravy zohráva vo verejnej správe dôležitú úlohu a po vstupe Slovenska do EU bola funkcia dopravy ešte zvýraznená. Mať vybudovanú kvalitnú dopravnú infraštruktúru, ktorá bude zodpovedať zvyšujúcim sa prepravným požiadavkám, ale taktiež spĺňať požiadavky udržateľného rozvoja je dôležité pre rozvoj regiónov, krajov, miest či obcí ale v konečnom dôsledku má strategický význam vo vývoji slovenského hospodárstva. Preto sme sa rozhodli objasniť úlohy a významnosť jednak štátnej správy i samosprávy z hľadiska praktického výkonu kompetencií orgánmi špecializovanej štátnej správy a samosprávy na úseku dopravy.

1. Prehľad riešenej problematiky doma i v zahraničí

1.1. Verejná správa

Verejná správa, ako píše **Machajová a kol. (2009)**, je zložitým až neprehľadným spoločenským fenoménom. Pri jeho štúdiu vznikali a vznikajú stále nové pokusy definovať verejnú správu alebo aspoň popísať jej charakteristické znaky.

Machajová a kol. (2009) ďalej uvádza, východiskovým pojmom pre vymedzenie pojmu verejná správa podľa je slovo správa. Pod slovom správa alebo spravovanie sa vo všeobecnosti dajú rozumieť všetky zámerné a uvedomelé činnosti, ktorým účelom je dosiahnuť a udržiavať usporiadanie predmetu správy. Potom teda všeobecnosti sa za verejnú správu považuje správa, ktorej zmyslom je správa verejných vecí a jej vykonávanie je vo verejnom záujme.

Belajová – Balážová (2004) charakterizovali verejnú správu ako správu vecí verejných, ktorých výkon je vo verejnom záujme. Ide o službu občanom, ktorá sa vo svojej podstate prejavuje ako výkonná moc. Je charakteristická predovšetkým, tým že je to verejná moc, ktorou disponuje nielen štát ale aj mnohé ďalšie neštátne subjekty, ktoré vykonávajú správu verejných záležitostí.

Búšik (2005) chápe verejnú správu ako službu verejnosti, aj keď v mnohých situáciách má tiež donucovací charakter. V tomto zmysle je istým vyjadrením politiky, pokiaľ vnímame politiku ako správu verejných vecí. Obsahovo je vecou verejnej správy všetko, čo všeobecne uznávame za záujem verejnosti, teda veci, v ktorých záujmy širšieho okruhu ľudí prevládajú nad záujmami jednotlivých osôb.

Podľa **Gozoru – Harbutovej (2006)** je verejná správa úzko spojená s právnym poriadkom. Môže spravovať a vykonávať iba to, čo jej priamo určuje a stanovuje právny predpis. Verejná správa je odvodená z výkonu štátnych funkcií, ktorými sa zabezpečujú rozhodnutia zákonodarných zborov, súdnej a výkonnej moci v rôznorodnej štruktúre a na mnohých stupňoch správneho mechanizmu.

Hendrych (2006) uvádza, že vo všeobecnosti sa za verejnú správu považuje správa, ktorej cieľom je správa vecí verejných a jej vykonávanie je vo verejnom záujme.

Verejná správa je podľa **Přenosila a Volka (2008)** vo všeobecnosti chápaná ako súhrn procesov riadených, regulovaných a zabezpečovaných štátom a jeho inštitúciami

zameranými na správu a riadenie verejných záležitostí. Verejnú správu možno vnímať tiež ako súčasť verejného sektoru alebo ako určitý druh riadenia.

Kiovská (2000) uvádza, že pod verejnou správou možno vo všeobecnosti chápať diferencovaný systém na zabezpečenie správy verejných vecí, ktoré sa týkajú jednotlivých politických komunít.

Ako uvádza **Kosorín (2003)**, verejná správa je usporiadaná sústava rozhodovacích procesov, politických, právnych, organizačných, rozpočtových a iných vzťahov ako aj činností, ktorými verejnoprávne orgány ako právnické osoby za základe zákonom pridelených kompetencií, transformujú, aplikujú a implementujú zákony štátu do konkrétnych práv a povinností jednotlivých fyzických a právnických osôb.

Verejná správa je svojím spôsobom určitý súhrn činností, keď dochádza k spravovaniu verejných záležitostí v tzv. verejnom záujme, resp. tieto záležitosti sú verejnou vecou a treba ich vykonať vo verejnom záujme.

Podľa **Košičiarovej (2004)** oblasť verejnej správy vyjadruje množinu všetkých spoločenských vzťahov, v ktorých sa realizuje verejná správa. Verejná správa je správou verejných záležitostí, vykonávaná vo verejnom záujme. Je prejavom výkonu verejnej moci, ktorou nedisponuje len štát ale aj ďalšie neštátne subjekty v prípade, ak to ustanovuje zákon.

U **Řehůřka (2001)** verejnú správu predstavuje rôzne formy výkonu verejnej moci, ktorej nositeľom je štát prostredníctvom štruktúry orgánov priamej a delegovanej štátnej správy spolu s ďalšími subsystémami verejnej moci prostredníctvom svojich orgánov.

Marišová (2011) definovali verejnú správu ako správu verejných záležitostí, ktorá je realizovaná ako prejav výkonnej moci v štáte a je zabezpečovaná na troch úrovniach a to: štát, vyšší územný celok, obec.

Orgány na všetkých úrovniach verejnej správy sa riadia verejným a súkromným právom, čo znamená, že pri zabezpečovaní verejných úloh sú povinné realizovať tie úlohy, ktoré sú im zverené zo zákona a ako právnické osoby môžu konať úkony, ktoré sú dohodami predstaviteľov obce, samosprávneho kraja, respektíve štátu a ich obyvateľov.

Verejnú správu môžeme chápať aj ako trojfunkcionálnu inštitúciu. V prvom rade ako nástroj realizácie práv účasti občanov na správe vecí verejných, ďalej ako inštitúciu, prostredníctvom ktorej sa občania bezprostredne zúčastňujú na upevňovaní občianskej spoločnosti. A v neposlednom rade ako inštitúciu, ktorou je možné racionálne a efektívne ovplyvňovať riadenie istej sféry ekonomicko-sociálnych procesov v spoločnosti čím nadobúda sociálny rozmer.

Nižňanský (2005) hovorí, že moderná verejná správa je definovaná jasnou deľbou pôsobností, právomocí a zodpovednosťou medzi inštitúciami verejnej správy, kvalitnou legislatívou, dodržiavaním a schopnosťou vynucovacieho práva, vysokou profesionalitou a etikou zamestnancov verejnej správy.

Staroňová – Sičáková-Beblavá (2006) uvádzajú verejnú správu (správu vecí verejných) ako správu vo verejnom záujme, je hradená z verejných prostriedkov a subjekty, ktoré ju vykonávajú, zabezpečujú (uskutočňujú priamo samotný výkon alebo ho sprostredkujú), realizujú túto agendu ako zákonom uloženú povinnosť a majú postavenie verejnoprávných subjektov.

Škultéty (2008) hovorí, že verejná správa – ako správa verejných záležitostí – je správou vo verejnom záujme a subjekty, ktoré ju vykonávajú, realizujú ju ako právom uloženú povinnosť, a to zo svojho právneho postavenia ako verejnoprávných subjektov. Verejná správa sa vymedzuje v organizačnom a funkčnom usporiadaní. V organizačnom usporiadaní ju treba chápať ako sústavu orgánov a činností; vo funkčnom usporiadaní ako spoločensky prospešnú službu.

Volko – Kiš (2007) definujú verejnú správu ako činnosť zabezpečujúcu verejné úlohy. Vykonávajú ju orgány štátnej správy (najmä miestnej), územnej samosprávy, ako aj verejnoprávne inštitúcie.

Pre porovnanie ako uvádza Zemankovics (2010), funkcie verejnej správy v Maďarsku sú vykonávané v dvoch veľkých kategóriách inštitúcií: a to hierarchickej verejnej správy ktorá je v správe vlády organizovanej na územnom základe na princípe „z hora na dol“, a miestnej samosprávy organizovanej na miestnej úrovni režírovaný volenými orgánmi.

Písečka (2010) uvádza, že pojem verejná správa môže obsahovať správu verejných záležitostí vykonávanú štátom a samosprávnymi orgánmi na základe a v medziach právnych predpisov. Preto, verejná správa v Českej republike zahŕňa štátnu správu na jednej strane a územnú samosprávu na strane druhej.

1.2. Štátna správa

Štátna správa má vždy povahu verejnej správy a jej základným druhom. Je začlenená do mocenskej štruktúry štátu pričom je súčasťou výkonnej moci a má úzke vzťahy s ostatnými súčasťami štátnej moci. **Přenosil a Volek (2008)**.

Taktiež podľa nich má štátna správa dve základné funkcie:

- aplikovať zákony a rozhodnutia o právach a povinnostiach FO a PO
- sledovať záujmy štátu ako východisk pri realizovaní štátnej politiky

Ako uvádzajú **Krnáč – Kožiak – Liptáková (2008)** štátna správa je samostatným druhom spoločenského riadenia a organizujúcej činnosti štátu, samostatný druh správnych aktivít uskutočňovaných štátom. Výkon štátnej správy zabezpečuje realizácia vonkajších a vnútorných funkcií štátu. Orgány štátnej správy uskutočňujú stanovené úlohy v mene štátu a za pomoci jeho donucovacej moci. Štátna správa ako jedna z foriem štátnej moci je v širšom slova zmysle štátne riadenie. Má výkonný a nariad'ovací charakter a preto je predovšetkým činnosťou výkonnou a nariad'ovacou.

Benčo – Polák (2000) píše, že verejná správa vykonávaná priamo štátom sa nazýva štátna správa. Čiže štátna správa je samostatný druh organizujúcej činnosti štátu, ktorá má výkonný a nariad'ovací charakter, uskutočňuje sa v mene štátu a za pomoci jeho donucovacej moci. Túto činnosť uskutočňuje hlavne sústava orgánov štátnej správy a v rámci zákonného zmocnenia i štátne a iné orgány a organizácie. Štátna správa sa často označuje aj ako podzákonná činnosť, lebo ju možno uskutočňovať len v rámci právom ustanovenej kompetencie a za tých podmienok, ktoré ustanovuje platné právo.

Ďalej uvádzajú, že štátnu správu možno chápať aj ako sústavu orgánov. Orgánom štátnej správy môže byť len taký orgán, ktorého prevažná časť činnosti má charakter štátnej správy. Orgány štátnej správy sú jedným z druhov štátnych orgánov, a preto musia mať charakteristické črty vlastní všetkým orgánom a zároveň musia mať charakteristické črty im vlastné, ktoré z nich robia samostatný druh štátnych orgánov. Orgány štátnej správy charakterizujú tieto črty:

- vykonávajú svoju činnosť v mene štátu;
- ich kompetencia je stanovená právom;
- ich organizačná štruktúra je regulovaná právom;
- vyznačujú sa materiálnou a personálnou základňou

Tej (2002) rozumie pod pojmom štátna správa všetky činnosti štátu v oblasti riadenia a organizovania spoločnosti vertikálne prostredníctvom orgánov štátnej správy.

Marišová (2011) uvádzajú, že štátna správa je organizačná činnosť štátu, ktorá má nariad'ovací a výkonný charakter, uskutočňuje sa v mene štátu a za pomoci jeho donucovacej moci. Zabezpečujú ju :

- a) ministerstvá a ústredné orgány štátnej správy
- b) miestne orgány štátnej správy
- c) orgány špecializovanej štátnej správy

Krnáč – Kožiak – Liptáková (2008) píše, že základným článkom miestnej štátnej správy sú na území SR krajské a obvodné úrady. V územných obvodoch sa nachádzajú orgány všeobecnej a špecializovanej miestnej štátnej správy.

Podľa **Machajovej a kol. (2009)** štátna správa je jedným zo základných druhov činnosti štátu a najrozšírenejším druhom činnosti štátu vôbec. Jej organizačná štruktúra podlieha častým zmenám. Štátna správa môže byť vykonávaná buď priamo alebo nepriamo. Priamo ju vykonávajú príslušné štátne orgány; nepriamo vykonávajú štátnu správu na základe zákonnej delegácie aj iné subjekty verejnej správy než štát.

Belajová –Balážová (2004) chápu štátnu správu ako samostatný druh spoločenského riadenia a organizačnej činnosti štátu, samostatný druh správnych aktivít uskutočňovaných štátom. Zabezpečuje sa ňou realizácia vnútorných aj vonkajších funkcií štátu. Štátna správa ako jedna z foriem štátnej moci je v širšom slova zmysle štátne riadenie. Orgány štátnej správy uskutočňujú stanovené úlohy v mene štátu a za pomoci jeho donucovacej moci.

U **Gašpara (1993)** pojem špecializovaná miestna štátna správa vyjadruje, že každý úsek miestnej štátnej správy, ktorý nebol začlenený do spoločne organizovanej miestnej štátnej správy, má vlastnú organizačnú podobu. Z organizačného hľadiska má jednotnú podobu, ale má diferencovanú organizačnú podobu. Vzniká v súvislosti s celkovou reformou miestnej štátnej správy a so zorganizovaním samosprávy. Vo vzťahu k centru každý jednotlivý úsek miestnej špecializovanej štátnej správy nadväzuje spravidla na jedno špecializované ministerstvo.

Škultéty (2008) štátnu správu predstavuje ako jednu zo základných zložiek verejnej správy. Je najrozsiahljším druhom štátnej činnosti. Výkonom štátnej správy sa zabezpečuje realizácia všetkých funkcií štátu – vnútorných aj vonkajších, a orgány štátnej správy plnia prevažnú časť úloh zabezpečovaných štátnymi orgánmi. Z toho vyplýva, že jednotlivé orgány štátnej správy svoju činnosť nevykonávajú vo vlastnom mene ale v mene štátu.

Štátna správa ako činnosť výkonná a nariad'ovacia je činnosťou podzákonnou, je vykonávaná na základe zákona. Zákon určuje jej zameranie a stanovuje aj hlavné prostriedky, najmä právne pre dosiahnutie cieľov správy. Svojím charakterom je štátna správa osobitným druhom spoločenského riadenia uskutočňovaného štátom.

Nižňanský (2005) uvádza, že štátnu správu na území kraja reprezentujú krajské úrady všeobecnej štátnej správy a úrady špecializovanej štátnej správy. Štátna správa funguje oddelene od orgánov regionálnej a miestnej samosprávy na základe jasne vymedzených právomocí. Formou spolupráce orgánov štátu a orgánov územnej samosprávy vymedzuje

zákon. Krajský úrad plní svoje úlohy na celom území kraja v rozsahu úloh stanovených zákonom a v rozsahu úloh decentralizovaných z ústredných orgánov štátnej správy.

Úrady špecializovanej štátnej správy sú na území zastúpené na základe efektívnosti ich činností, resp. niektoré na základe požiadavky ich prístupnosti zo strany občanov. Územie ich pôsobnosti, rovnako ako ich sídlo v meste, resp. obci, kde bude úrad umiestnený vymedzuje zákon. Dekoncentraciou rozhodovacích právomocí z ústrednej úrovne na regionálnu úroveň, resp. miestnu úroveň sa priblíži aj štátna správa k občanom a najmä sa vytvoria podmienky pre účinnejšie zabezpečovanie úloh ústredným orgánom štátnej správy.

Kosorín (2003) chápe štátnu správu ako dynamickú kategóriu, teda ako samostatný druh činnosti štátu, ktorá má štátnomocenský charakter regulovaný právom; alebo ako statickú kategóriu teda ako sústavu orgánov štátnej správy .

Štátna správa je samostatný druh činnosti štátu, ktorá je regulovaná právom, obsahuje mocenské ciele a určité špecifiká postupu pri ich dosahovaní.

Staroňová – Sičáková-Beblavá (2006) štátnu správu rozlišujú na ústrednú- celoštátna a miestnu, tvorená krajskými a obvodnými úradmi a špecializovanou štátnou správou. Štátnu správu tvoria menovaní úradníci a je pre ňu charakteristický systém hierarchie, nadriadenosti a podriadenosti.

V súčasnosti štátnu správu v SR zabezpečuje vláda SR, ministerstvá a ostatné ústredné orgány štátnej správy na centrálnej úrovni. Na miestnej úrovni zabezpečujú výkon štátnej správy krajské úrady špecializovanej štátnej správy a obvodné úrady všeobecnej a špecializovanej štátnej správy.

Špecializovaná miestna štátna správa je zabezpečená na úseku ochrany životného prostredia, školstva, cestnej dopravy a pozemných komunikácií, pozemkového a lesného hospodárstva, sociálnych vecí, rodiny a služieb zamestnanosti a na úseku stavieb.

Písečka (2010) spomína, že štátna správa v Českej republike je vykonávaná predovšetkým zo strany štátu a jeho orgánov. Nositeľom štátnej správy je štát a jej vykonávateľmi sú štátne orgány, ktoré realizujú verejnú správu v mene štátu.

V Poľsku sa uplatňuje trojúrovňové rozdelenie krajiny. Vykonané decentralizačné opatrenia viedli k novému rozdeleniu právomocí medzi vládu a samosprávy. Usporiadanie krajiny pozostáva zo štátnej správy a trojúrovňovej decentralizovanej správy na úrovni obcí (gmina), okresov (powiat) a krajov (województwo). **Parlinska (2010)**

1.3. Samospráva

Podľa čl. 64a Ústavy SR č. 460/1992 Zb. územná samospráva predstavuje oprávnenie regiónov a obcí samostatne sa rozhodovať, samoorganizovať a samozodpovedať za zákonom vymedzený okruh záležitostí, ktoré sú priamo späté so záujmami obyvateľstva žijúceho v území.

Samosprávu rozlišujeme na:

1. Územnú samosprávu. Tá je rozdelená na:
 - a) Miestna samospráva – obce/mestá
 - b) Regionálna samospráva – Vyšší územný celok (VUC)
2. Záujmovú samosprávu

Přenosil – Volek (2008) definujú samosprávu ako určitú skupinu či spoločenstvo, ktoré si samo riadi svoje záležitosti. Samospráva je formou verejnej správy, ktorá spočíva v správe územia či inak organizovaného spoločenstva ľudí, ktorí si svoje záležitosti riešia samostatne a rozhodujú priamo ale prostredníctvom volených zástupcov.

Ako uvádza **Marišová (2011)**, základom územnej samosprávy sú obce a samosprávne kraje. Právne postavenie obcí upravuje zákon č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov a vyššie územné celky – samosprávne kraje boli zriadené zákonom č. 302 /2001 Z.z. o samospráve vyšších územných celkov.

Podľa **Belajovej – Balážovej (2004)** termín samospráva už vo svojej podstate poukazuje na vlastnú správu vecí verejných uskutočňovaných vo vymedzenom území občanmi, prostredníctvom volených zástupcov. Prejavuje sa predovšetkým ako činnosť riadiaceho charakteru. Objekt záujmovej samosprávy definujú autorky ako užšie vymedzenú činnosť skupiny obyvateľstva, ktorá má spoločný a jasne vyšpecifikovaný cieľ svojej činnosti.

Benčo – Polák (2000) píše, že samosprávu môžeme chápať ako oprávnenie určitého spoločenského organizmu obstarávať určitý, právom vymedzený okruh záležitostí samostatne, relatívne nezávisle na širšom spoločenskom organizme, ktorého je súčasťou.

Bertelmann (2000) vidí ako hlavný cieľ samosprávy zvýšenie autority zastupiteľských a občanmi priamo volených zborov a rozšírenie oblasti priamej demokracie. Ide o sebaobmedzenie centra, z časti jeho administratívnych aj hospodárskych funkcií.

Čečot – Škultéty (2006) Pre štátnu správu i samosprávu je charakteristické, že v oboch prípadoch ide o verejnú správu. Preto obsah uvedeného pojmu samospráva napĺňa spoločne so štátnou správou. Územná samospráva je vo svojej podstate špecifická

organizujúca činnosť rozšírená o oprávnenie tvorby samosprávnej moci, ktorá má podzákonný a nariadený charakter. Na jednej strane sa realizuje vo vzťahoch, ktoré túto činnosť vykonávajú, a na druhej strane v objektoch ich pôsobnosti, pričom táto činnosť nemá štátnomocenskú podstatu.

Gozora – Harbutová (2005) uvádza, územná samospráva je podľa jednej z definícií teórie správneho práva časť správy štátu, decentralizovaná na subjekty neštátneho charakteru. V prípade Slovenskej republiky ide o obce a samosprávne kraje – vyššie územné celky. Samospráva je spoločenstvom fyzických osôb, vytvorenou na územnom základe, ktoré môže byť samostatne spravované; má vlastné záujmy, potreby odlišné od celospoločenských.

U **Kosorína (2003)** termín samospráva poukazuje na vlastný život, vlastnú správu vecí subjektom, keď si občania vlastnými silami realizujú prevažnú časť úloh správy.

Ako uvádza **Králik (2007)**, samospráva je demokratická forma, nezávislá územná inštitúcia, prostredníctvom ktorej občania územia nezávisle spravujú svoje záležitosti v rámci zákona a pod dozorom štátu. Samospráva sa môže pri dodržiavaní zákonov štátu samostatne uznávať, nariaďovať, prijímať opatrenia, spravovať svoj majetok a zároveň vykonáva prenesenú právomoc štátu pri zabezpečovaní zákonov, nariadení a opatrení štátu.

Pre porovnanie, **Písečka (2010)** uvádza, že v Českej republike sa v súčasnosti územná správa vykonáva výlučne obcou (ako základná územná jednotka), regiónmi (ako vyššie územné samosprávne jednotky) a teritoriálne decentralizovanými špecializovanými štátnymi orgánmi.

Škultéty (2008), uvádza samosprávu ako jeden z ďalších komponentov, ktoré tvoria verejnú správu. Poznáme územnú a záujmovú samosprávu. Samospráva predstavuje vo verejnej správe výkonné pôsobenie a ovplyvňovanie spoločenského života prostriedkami neštátneho charakteru.

Územná samospráva je organizačnou formou verejnej správy, v ktorej miestne spoločenstvo ako právnická osoba zabezpečuje riešenie od štátu odlišných úloh, ale samotná realizácia týchto úloh sa rieši pod dozorom štátu.

Berčík - Králik (2007), samosprávou všeobecne rozumejú výkon čiastkových funkcií verejnej správy inými verejnoprávnymi korporáciami než štátom. Pováčšine ide o územnú alebo záujmovú samosprávu

Koudelka (2007) uvádza, že popri štátnej správe samospráva tvorí druhú najdôležitejšiu časť verejnej správy a je súčasťou verejnej moci. Hovorí, že ide o konkurenčný správny subjekt voči iným nositeľom verejnej moci, tým podporuje deľbu moci v štáte a zároveň

zabraňuje sústredenie moci iba v jednom mocenskom centre ako aj jej možnému zneužitiu.

Európska charta o miestnej samospráve (1985) hovorí, miestna samospráva označuje právo a spôsobilosť miestnych orgánov v medziach zákona spravovať a riadiť podstatnú časť verejných záležitostí v rámci ich kompetencií a v záujme miestneho obyvateľstva. definuje miestnu samosprávu ako prirodzeno-právny inštitút, ktorý je výrazom práva a schopnosti obyvateľstva spravovať tú časť verejných záležitostí, ktorá patrí medzi jeho vlastné.

1.3.1. Obce

Podľa čl. 64 Ústavy SR č. 460/1992 Zb. základom územnej samosprávy je obec a vyšší územný celok. Územná samospráva predstavuje oprávnenie regiónu a obcí samostatne sa rozhodovať, samoorganizovať a samozodpovedať za zákonom vymedzený okruh záležitostí, ktoré sú priamo späté so záujmami obyvateľstva žijúceho v území.

Obec je v zmysle zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov samostatný územný a samosprávny celok, združujúci osoby, ktoré majú na jej území trvalý pobyt. Je právnickou osobou, ktorá samostatne hospodári s vlastným majetkom a finančnými prostriedkami. Základnými orgánmi obce sú obecné zastupiteľstvo a starosta.

Obec, ktorá je základom miestnej samosprávy, má v organizácii verejnej správy veľmi dôležité postavenie, pretože reprezentuje vôľu občanov, ktorá je podstatou demokracie a jej princípov. **Krnáč - Kožiar - Liptáková (2008)**

1.3.2. Vyššie územné celky

Samosprávny kraj podľa zákona č. 302/2001 o samospráve vyšších územných celkov má postavenie právnickej osoby, ktorá za podmienok ustanovených zákonom samostatne hospodári s vlastným majetkom a s vlastnými príjmami; zabezpečuje a chráni práva a záujmy svojich obyvateľov. Ide o územie tvorené obcami, ktoré sa nachádzajú v jeho hraniciach.

V súčasnosti je na Slovensku zriadených 8 samosprávnych krajov:

- ✓ Bratislavský samosprávny kraj so sídlom v Bratislave
- ✓ Trnavský samosprávny kraj so sídlom v Trnave

- ✓ Trenčiansky samosprávny kraj so sídlom v Trenčíne
- ✓ Nitriansky samosprávny kraj so sídlom v Nitre
- ✓ Žilinský samosprávny kraj so sídlom v Žiline
- ✓ Banskobystrický samosprávny kraj so sídlom v Banskej Bystrici
- ✓ Košický samosprávny kraj so sídlom v Košiciach
- ✓ Prešovský samosprávny kraj so sídlom v Prešove

Orgánmi samosprávneho kraja sú zastupiteľstvo samosprávneho kraja a predseda samosprávneho kraja.

Samosprávny kraj je samostatný územný samosprávny a správny celok Slovenskej republiky. Princíp územnej samosprávy na tejto „nad obecnej“ úrovni sa teda uplatňuje rovnako ako na úrovni obecného zriadenia. **Machajová a kol. (2009)**

Nižňanský (2005) vo svojej publikácii uvádza, že vyššie územné samosprávne celky (druhá úroveň samosprávy) tvoria územia nachádzajúce sa medzi obcami a štátom. Vznikajú zo zákona, sú samostatnými právnymi a ekonomickými subjektmi. Reprezentujú úroveň moci vhodnej na realizáciu princípov subsidiarity.

1.4. História a reformy verejnej správy

Ako uvádza **Nižňanský (2005)**, reforma verejnej správy Slovenskej republiky predstavuje zložitý a náročný proces, ktorý obsahuje zmeny vo výkone pôsobností, spôsoboch financovania a usporiadaní orgánov a organizačných štruktúr štátnej správy i samosprávy obcí a vyšších územných celkov. Ide teda o komplexnú zmenu celého systému verejnej správy a jej cieľom je odstrániť doterajšie nedostatky vo výkone verejnej správy a priblížiť ju občanom. Taktiež uvádza, že sa reforma verejnej správy na Slovensku realizovala cez viaceré vzájomne previazané reformy a to konkrétne:

1. decentralizáciu, ktorej súčasťou je odovzdanie kompetencií zo štátnej správy na samosprávu, vrátane decentralizácie verejných financií a dekoncentráciu úloh z ústredných orgánov na územné orgány verejnej správy,
2. administratívnu (inštitucionálnu) reformu, ktorá v sebe zahŕňa vznik nových subjektov územnej samosprávy (vyššie územné celky), ako aj zmeny v rámci existujúcich subjektov štátnej správy (miestna štátna správa, ústredné orgány štátnej správy a ich podriadené organizácie,...),

3. reformu územného a správneho usporiadania, ktorej súčasťou sú zmeny v rámci vymedzenia teritórií a sídiel územných samosprávnych celkov a krajov,
4. reformu kontrolného systému.

Podľa **Marišovej (2011)** reformný proces verejnej správy v Slovenskej republike začal už v roku 1990 a sústredil sa najmä na decentralizáciu, administratívnu reformu a reformu územného a správneho členenia. Bol prijatý zákon č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení, ktorý možno pokladať za jeden z najvýznamnejších krokov determinujúcich nielen charakter územnej samosprávy ale aj celkový charakter nastávajúceho usporiadania verejnej správy SR. Tak bolo rozhodnuté o revitalizácii miestnej samosprávy, o oddelení štátnej správy od samosprávy, a o zrušení krajských úradov čo dokumentuje zákon č. 472/1990 Zb. o organizácii miestnej štátnej správy, z toho vyplýva, že štátnu správu na prvom stupni reprezentovalo 121 obvodov a obvodných úradov, na druhom stupni vykonávalo štátnu správu 38 okresných úradov pôsobiacich v územných obvodoch okresov a krajská štruktúra štátnej správy bola zrušená.

V roku 1996 ako **Nižňanský (2005)** uvádza, prišlo k ďalšej reorganizácii miestnej štátnej správy. Bolo zrušených 121 obvodov a opätovne sa zaviedla krajská úroveň štátnej správy. Slovenska republika bola rozdelená na 8 krajov a 79 okresov. Zákonom č. 221/1996 Z. z. o územnom a správnom usporiadaní Slovenskej republiky bolo zároveň rozhodnuté o symetrickom usporiadaní miestnej štátnej správy a druhej úrovne miestnej samosprávy na úrovni kraja.

Podobne u **Marišovej (2011)** podľa zákona č. 222/1996 Z.z. o organizácii miestnej štátnej správy bola miestna štátna správa reprezentovaná krajskými a okresnými úradmi. Krajské úrady boli druhostupňovými orgánmi štátnej správy a mali tiež koordinovať plnenie spoločných úloh s inými orgánmi štátnej správy a samosprávy pri zabezpečovaní úloh ekonomického a sociálneho rozvoja príslušného územia.

Belajová – Balážová (2004) poznamenávajú, že v apríli 2000 vláda schválila Konceptiu decentralizácie a modernizácie verejnej správy, ktorá je chápaná komplexne a systémovo. Hlavnými cieľmi decentralizácie verejnej správy v 3. etape je:

- decentralizácia kompetencií zo štátnej správy na samosprávu
- dekoncentrácia kompetencií z ústredných orgánov štátnej správy na miestnu štátnu správu špecializovanú
- decentralizácia financií

Ako uvádzajú **Belajová –Balážová (2004)** ďalej, prijatím zákonov č. 302/2001 Z.z. o samospráve vyšších územných celkov a zákona č. 416/2001 Z. z. o prechode niektorých pôsobností z orgánov štátnej správy na obce a samosprávne kraje a ďalších zákonov sa začal proces decentralizácie kompetencií postupne realizovať. K 1.1.2002 bola vytvorená regionálna samospráva. Bolo vytvorených 8 vyšších samosprávnych územných celkov (zákonom č. 302/2001 Z.z.), nazývaných aj ako samosprávne kraje. Tým vznikol aj na regionálnej úrovni symetrický model verejnej správy, pri ktorom v rovnakých územných obvodoch pôsobia inštitúcie štátnej správy, ako aj samosprávy. Na miestnej úrovni je vytvorená len samospráva.

Podľa **Marišovej (2011)**, vláda sa vrátila k modelu špecializovanej štátnej správy, opätovne sa vytvorili špecializované obvodné úrady a kompetencie existujúcich krajských úradov sa prerozdělili. Zrušením všetkých okresných úradov a transformáciou krajských úradov k 1. 1. 2004 integrovaná štátna práva zanikla. Vytvorilo sa 9 samostatných systémov orgánov špecializovanej štátnej správy organizovaných poväčšine na dvoch stupňoch riadených príslušnými odvetvovými ministerstvami. Zákonom 254/2007 Z. z. o zrušení krajských úradov a o zmene a doplnení zákona č. 515/2003 Z. z. o krajských úradoch a obvodných úradoch došlo k zrušeniu krajských úradov od 1. októbra 2007. Pôsobnosť krajských úradov prechádza na obvodné úrady a ministerstvá podľa osobitných zákonov čo znamená, že od 1.októbra 2007 na Slovensku miestnu štátnu správu tvoria len obvodné úrady. Krajské špecializované úrady zostali doposiaľ zachované.

1.5. Kompetencie a presun kompetencií zo štátnej správy na samosprávu a obce

Súčasťou decentralizačného procesu v rámci reformy verejnej správy bolo odovzdanie kompetencií zo štátnej správy na samosprávu, vrátane decentralizácie verejných financií a dekoncentrácie úloh. **Nižňanský (2005)**

Ako vo svojej publikácii uvádzajú **Staroňová – Sičáková-Beblavá (2006)**, kompetencie predstavujú oprávnenia i povinnosti, ktorými disponuje orgán verejnej moci v stanovených okruhoch pôsobnosti na základe osobitého zákona.

Podľa **Gozoru – Harbutovej (2005)** je kompetencia právny pojem, vyjadrujúci rozsah a druh aktivity orgánu štátnej správy pri vybavovaní štátnych vecí. Kompetencia sa viaže na určitý štátny orgán a vždy je určená právnymi normami. Kompetencia zahrňuje pôsobnosť, právomoc a zodpovednosť orgánu.

Nižňanský (2005) rozdeľuje kompetencie nasledovne:

1. Kompetencie štátnej správy (štátu):

- a) *výlučné kompetencie*, tieto nemôže garantovať – vykonávať žiaden iný subjekt iba štát, pretože sú vykonávané v mene štátu v jeho záujme i jeho obyvateľov. Patrí sem obrana štátu, zahraničná politika, zákonodarstvo, fiškálna, menová, daňová a mzdová politika, sprava štátneho majetku, spravodlivosť a súdnictvo, kataster nehnuteľnosti, štátne evidencie, vydávanie štátnych dokladov, rôzne druhy štátnej kontroly vrátane inšpekcií a auditov územnej samosprávy a služieb, ktoré zabezpečuje, koordinačne a programové celoštátne činnosti. Napriek tejto výlučnosti je zabezpečovanie niektorých činností možné preniesť aj na iný subjekt verejnej správy pri dodržiavaní pravidiel a podmienok štátnej správy;
- b) *kompetencie s celoštátnou pôsobnosťou*, ako napríklad: univerzity, výskumné ústavy, špeciálne zdravotnícke zariadenia, národné kultúrne ustanovizne, medzinárodné cesty, celoštátne železnice, prístavy, pošty, letiska.

2. Kompetencie územnej samosprávy: tie, ktoré predstavujú zabezpečovanie širokej škály služieb občanom v oblasti zásobovania, školstva, zdravotníctva, sociálnej pomoci, územného plánovania, regionálneho plánovania, podpory podnikania, správy a využívania vlastného majetku, pričom ich povinnosťou je uplatňovať iniciatívu vo všetkých veciach, ktoré nie sú z ich kompetencie vyňate zákonom.

3. Delené kompetencie, sa uplatňujú u tých verejných služieb (úloh), kde na ich výkone participuje štát i územná samospráva. Spôsob participácie štátu a územnej samosprávy na tzv. delených kompetenciách veľmi úzko súvisí s celkovým modelom usporiadania verejnej správy a s celkovým vývojom v rámci verejného sektora. V mnohých krajinách pritom zohráva čoraz významnejšiu úlohu pri zabezpečovaní verejných služieb súkromný sektor a mimovládny sektor.

V súlade so zákonom č. 416/2001 Z.z. o prechode niektorých pôsobností z miestnej štátnej správy na obce a samosprávne kraje prebiehalo odovzdávanie kompetencií v oblasti zriaďovateľských úloh, ale aj niektorých administratívno-správnych úloh. **Marišová (2011)**.

Ako poznamenáva **Palúš (2004)**, na samosprávny kraj sa prenášajú zákonom také úlohy štátnej správy, ktorých plnenie týmto spôsobom je racionálnejšie a efektívnejšie. Náklady takto preneseného výkonu štátnej správy uhradza štát, čo v praxi znamená, že s prenesením úloh na samosprávny kraj mu štát zároveň poskytuje aj potrebné finančné a iné materiálne

prostriedky. Prenesený výkon štátnej správy riadi a kontroluje vláda. Pri výkone prenesenej pôsobnosti podlieha samosprávny kraj a jeho orgány dozoru štátu v rozsahu vymedzenom osobitnými zákonmi. Podobne **Nižňanský (2005)** uvádza, že efektívne uplatnenie oddeleného modelu verejnej správy si vyžaduje odovzdať územnej samospráve všetky kompetencie, ktoré nie sú výlučnou úlohou štátu (štátnej správy) a zároveň preniesť na územnú samosprávu aj maximum kompetencii, ktoré síce ostanú štátnou úlohou, ale ich výkonom bude poverená územná samospráva.

2. Cieľ práce

Hlavným cieľom diplomovej práce je skúmanie a zhodnotenie špecializovanej štátnej správy a samosprávy v oblasti dopravy z hľadiska praktického výkonu kompetencií. V rámci skúmania sa podrobne zaoberáme analýzou a zhodnotením výkonu kompetencií Krajského úradu cestnej dopravy a pozemných komunikácií v Nitre na úsekoch cestnej dopravy a pozemných komunikácií (ako orgánu špecializovanej miestnej štátnej správy) a zároveň aj analýzou výkonu kompetencií samosprávy, konkrétne Nitrianskeho samosprávneho kraja na úseku verejnej osobnej dopravy a cestného hospodárstva z hľadiska finančného zabezpečenia vykonávaných činností.

Okrem hlavného cieľa sú v diplomovej práci rozpracované aj dielčie ciele, ktoré prispievajú k dosiahnutiu hlavného cieľa. Čiastkovými cieľmi diplomovej práce sú:

- Priblíženie systému verejnej správy
- Charakteristika a postavenie štátnej správy a sústavy jej orgánov
- Charakteristika a postavenie samosprávy v systéme verejnej správy
- Vývoj a reformy verejnej správy, a s tým súvisiaci presun kompetencií zo štátnej správy na obce a vyššie územné celky
- Právna úprava, zriadenie, organizačná štruktúra Krajského úradu cestnej dopravy a pozemných komunikácií v Nitre a jeho pôsobnosť na úsekoch cestnej dopravy a pozemných komunikácií
- Formou opytovacej metódy uskutočniť analýzu a následne zhodnotiť výkon kompetencií Krajského úradu CDaPK v Nitre a ich následnú komparáciu s výkonom kompetencií ostatných Krajských úradov CDaPK na Slovensku
- Právna úprava, zriadenie a organizačná štruktúra Nitrianskeho samosprávneho kraja a jeho pôsobnosť v oblasti dopravy na úsekoch verejnej osobnej dopravy a cestného hospodárstva
- Analýza vykonávaných činností NSK na úseku verejnej osobnej dopravy a cestného hospodárstva, zameranú i na finančnú stránku súvisiacu so zabezpečením vykonávaných kompetencií za roky 2006-2009
- Komparácia vykonávaných činností NSK s ostatnými samosprávnymi krajmi na Slovensku

3. Metodika práce a metody skúmania

Hlavným objektom skúmania diplomovej práce z hľadiska výkonu kompetencií v oblasti dopravy v praxi je Krajský úrad cestnej dopravy a pozemných komunikácií v Nitre (ako orgán špecializovanej miestnej štátnej správy) a Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja (ako orgán územnej samosprávy) na regionálnej úrovni. Okrem toho pre účely komparácie objektmi skúmania sú aj ostatné Krajské úrady CDaPK a 3 vybrané samosprávne kraje na Slovensku z hľadiska praktického výkonu ich kompetencií.

Diplomová práca má 2 časti:

1. Teoretická časť
2. Praktická časť

Teoretická časť:

Teoretická časť podáva stručný prehľad riešenej problematiky, charakteristiku a analýzu systému verejnej správy ako i jej základných zložiek – štátnej správy a samosprávy; približuje vývoj verejnej správy a jednotlivé reformy na Slovensku a s tým súvisiaci prechod kompetencií zo štátnej správy na samosprávu obcí a vyšších územných celkov. Podkladom teoretickej časti bolo naštudovanie si údajov z domácej i zahraničnej odbornej literatúry, z odborných časopisov, platnej legislatívy, internetových zdrojov ako aj interných dokumentov a materiálov jednotlivých úradov.

Materiály, z ktorých vychádzam tvoria:

- Ústava Slovenskej republiky č. 460/1992 Zb. v znení neskorších predpisov
- Zákon č. 363/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov
- Zákon č. 221/1996 Z.z. o územnom a správnom usporiadaní Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov
- Zákon č. 302/2001 Z.z. o samosprávnych krajoch v znení neskorších predpisov
- Zákon č. 416/2001 Z.z. o prechode niektorých pôsobností z orgánov štátnej správy na obce a vyššie územné celky v znení neskorších predpisov
- Zákon č. 71/1967 Zb. o správnom konaní v znení neskorších predpisov
- Zákon č. 534/2003 Z.z. o organizácii štátnej správy na úseku cestnej dopravy a pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Ďalšími zdrojmi pre vypracovanie diplomovej práce boli:

- Odborné publikácie domácich aj zahraničných autorov, odborné časopisy
- Dokumenty jednotlivých úradov

Praktická časť:

V praktickej časti diplomovky sme využili získané informácie pre analýzu postavenia, pôsobnosti a organizácie Krajského úradu cestnej dopravy a pozemných komunikácií v Nitre ako aj Nitrianskeho samosprávneho kraja. Pritom sme vychádzali z viacerých interných dokumentov ako aj z materiálov zverejnených na oficiálnych internetových stránkach jednotlivých úradov. Opytovacou metódou sme skúmali výkon kompetencií Krajského úradu CDPK v Nitre v praxi u zamestnancov pracujúcich na referátoch cestnej dopravy a pozemných komunikácií. Sledovali sme ako sú vybavované podania fyzických a právnických osôb (rozhodnutia, povolenia, osvedčenia), dodržiavanie lehôt, doručovanie písomností ako aj zaťaženosť zamestnancov úkonmi v správnom konaní. Toto opytovanie bolo vykonané aj u zamestnancov ostatných Krajských úradov CDPK na Slovensku, avšak odpovede sme dostali len z niektorých úradov. V nadväznosti na to bolo možné vykonať komparáciu zistených údajov a zhodnotiť ich praktický výkon kompetencií v oblasti dopravy na úsekoch cestnej dopravy a pozemných komunikácií. Podobne aj u odboru dopravy Úradu NSK v sme sa zamerali na analýzu a hodnotenie jednotlivých kompetencií z hľadiska finančného zabezpečenia výkonu kompetencií. Nakoniec sme získané skutočnosti zosumarizovali a vyvodili závery.

Pri spracovaní práce sme použili:

➤ Metódu analýzy na:

- priblíženie systému verejnej správy
- charakteristika a postavenie štátnej správy, samosprávy a sústavu ich orgánov v systéme verejnej správy
- vývoj a reformy verejnej správy, a s tým súvisiaci presun kompetencií zo štátnej správy na samosprávu obcí a vyšších územných celkov
- postavenie a pôsobnosť Krajského úradu CDPK v Nitre a Nitrianskeho samosprávneho kraja

➤ Metódu komparácie na:

- praktický výkon činností Krajského úradu CDPK v Nitre s porovnaním s ostatnými Krajskými úradmi CDPK na základe výsledkov opytovacej metódy
- praktický výkon činností odboru dopravy Úradu Nitrianskeho samosprávneho kraja s ostatnými samosprávnymi krajinami z hľadiska ich financovania v rokoch 2006 až 2009

➤ Metódu syntézy

- Na zosumarizovanie zistených skutočností a vyvodenie záverov

4. Výsledky práce

4.1. Verejná správa a jej delenie

Viacerí domáci a taktiež zahraniční odborníci sa pri definovaní pojmu verejná správa zhodujú v tom, že verejná správa predstavuje správu verejných záležitostí, ktorá je vykonávaná vo verejnom záujme t.j. v prospech všetkých občanov. Taktiež ju možno chápať ako službu pre občanov. Jej hlavnou charakteristikou je to, že sa prejavuje ako výkonná moc, pričom ňou nedisponuje iba štát ale aj rôzne neštátne subjekty, poverené zákonom spravovať veci verejné. Úlohou verejnej správy je najmä realizovať všetky práva občanov a v neposlednom rade vytvárať podmienky pre kvalitný život a rozvoj celej spoločnosti.

Verejná správa na Slovensku funguje ako tzv. oddelený model, ktorého princíp spočíva v organizačnom oddelení štátnej správy a samosprávy. Oba jej systémy, teda štátna správa i samospráva sú oddelené jednak funkčne, inštitucionálne ako aj finančne. Základom pre takýto model usporiadania verejnej správy bolo prijatie zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov a zákon č. 472/1990 Zb. o organizácii miestnej štátnej správy. Následne prijatím zákona č. 302/2001 Z.z. o samospráve vyšších územných celkov sa tento duálny model posilnil na regionálnej úrovni. Z tohto hľadiska je verejná správa v súčasnosti na Slovensku zabezpečovaná na troch úrovniach, a to: štát - vyšší územný celok – obec

Z hľadiska organizačného členenia verejnú správu na Slovensku členíme na:

1. štátnu správu

- * ústredná štátna správa (ministerstvá a ostatné ústredné orgány štátnej správy)
- * miestna štátna správa (orgány všeobecnej a špecializovanej štátnej správy)

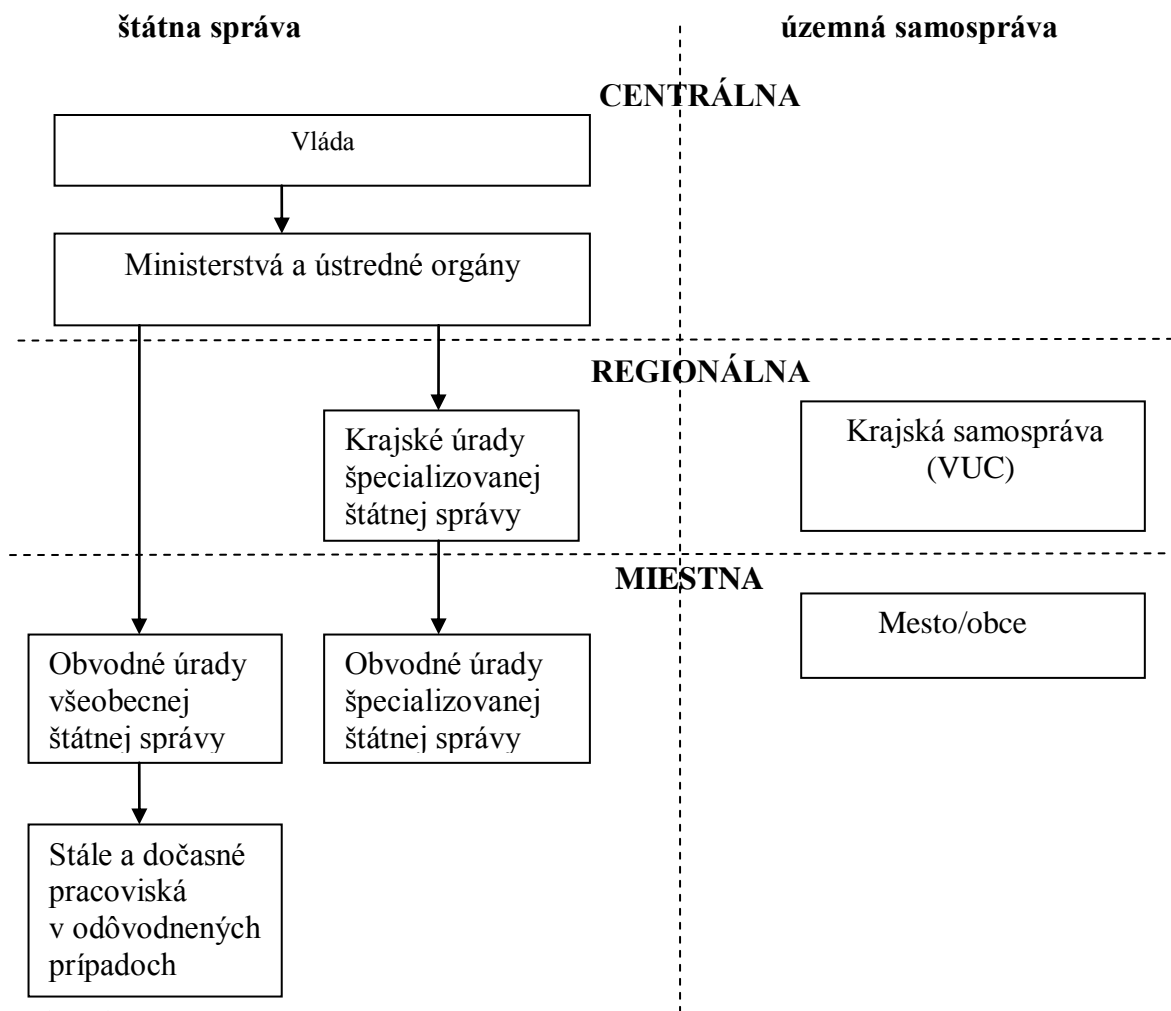
2. samosprávu

- * územnú samosprávu
 - ✓ Vyššie územné celky – regionálna samospráva
 - ✓ Obce – miestna samospráva
- * Záujmovú samosprávu

3. Verejnoprávne korporácie

Verejná správa zastáva dôležité miesto v sústave všetkých zložiek spoločenského rozvoja a taktiež je neodmysliteľnou súčasťou celého hospodárskeho systému. Požiadavky ako jednoznačné rozdelenie pôsobností, zdefinovanie právomocí a zároveň aj zodpovednosti jednotlivých inštitúcií verejnej správy, príprava kvalitnej legislatívy, zabezpečenie dodržiavania práva ako i možností jeho vynucovania, taktiež vysoká profesionalita či kvalifikovanosť zamestnancov vo verejnej správe vytvárajú modernú a efektívnu verejnú správu.

Schéma č.1.
Usporiadanie verejnej správy od 1.10. 2007



4.2. Štátna správa

Z analýz vymedzenia pojmu štátna správa jednak u domácich ale aj zahraničných odborníkov možno skonštatovať, že vo väčšine prípadov je štátna správa charakterizovaná ako činnosť i sústava orgánov resp. inštitúcií. V podstate štátna správa je jednou zo základných zložiek verejnej správy, ktorá uskutočňuje úlohy štátu. Z toho vyplýva, že štátna správa je svojím charakterom osobitným druhom spoločenského riadenia uskutočňovaného štátom - čiže predstavuje samostatný a zároveň aj najrozsiahljší druh činnosti štátu, a jej výkonom sa zabezpečujú všetky dôležité funkcie štátu.

Sú pre ňu charakteristické viaceré črty ako napr. jej výkonný a nariad'ovací charakter; uskutočňuje sa v mene štátu ale aj to, že ide to činnosť, ktorej výkon je možné zabezpečiť za pomoci prostriedkov štátneho donútenia. Treba poznamenať, že základom pre výkon štátnej správy je zákon, ktorý určuje jej zameranie a taktiež hlavné prostriedky na dosiahnutie cieľov správy.

Okrem toho štátnu správu chápeme aj ako sústavu orgánov, ktoré svoju činnosť vykonávajú v mene štátu, kompetencie majú stanovené právom, taktiež ich organizačné usporiadanie je regulované právom a disponujú určitou materiálnou aj personálnou základňou. Vo výnimočných prípadoch môžu úlohy štátu zabezpečovať aj orgány miestnej samosprávy v tzv. prenesenej kompetencii zo štátnej správy na samosprávu obce a samosprávu kraja.

4.2.1. Orgány štátnej správy

Ako už bolo spomenuté štátnu správu v prvom rade uskutočňujú orgány štátnej správy. Štátnu správu tvoria menovaní úradníci a je pre ňu charakteristický systém hierarchie, nadriadenosti a podriadenosti. V podmienkach Slovenskej republiky štátnu správu rozlišujeme na ústrednú - celoštátnu a miestnu na úrovni obvodu a kraja.

Sústava orgánov štátnej správy na Slovensku je nasledovná :

- **Ústredné orgány štátnej správy**
 - ministerstvá
 - ostatné ústredné orgány štátnej správy
- **Miestne orgány štátnej správy**
 - orgány všeobecnej štátnej správy (obvodné úrady všeobecnej štátnej správy)

- orgány špecializovanej štátnej správy (krajské a obvodné úrady špecializovanej štátnej správy)

4.2.2. Ústredné orgány štátnej správy

K hlavným ústredným orgánom štátnej správy na Slovensku patrí vláda, ministerstvá a ostatné ústredné orgány štátnej správy a boli zriadené zákonom č. 575/2001 Z.z. o organizácii a činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy upraveného zákonom č. 403/2010 Z.z. V zmysle tohto zákona na Slovensku pôsobí 13 ministerstiev, na ktorých čele stojí člen vlády a 10 ostatných ústredných orgánov štátnej správy.

Na základe ustanovení vyššie spomínaného zákona, ministerstvá a ostatné ústredné orgány štátnej správy sa podieľajú na tvorbe jednotnej štátnej politiky v jednotlivých oblastiach, uskutočňujú túto politiku, vykonávajú v rozsahu svojej pôsobnosti štátnu správu, starajú sa o náležitú právnu úpravu vecí patriacich do ich pôsobnosti - pripravujú návrhy zákonov, iných všeobecne záväzných právnych predpisov a dbajú o ich dodržiavanie. Pre vymedzenie vlády je základnou právnou normou Ústava Slovenskej republiky.

Tab. č. 1.

Rozdelenie ústredných orgánov štátnej správy

VLÁDA	
<i>Ministerstvá Slovenskej Republiky</i>	<i>Ostatné Ústredné Orgány Štátnej Správy</i>
Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR	Úrad vlády SR
Ministerstvo financií SR	Protimonopolný úrad SR
Ministerstvo hospodárstva SR	Úrad geodézie, kartografie a katastra SR
Ministerstvo kultury SR	Úrad jadrového dozoru SR
Ministerstvo obrany SR	Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo SR
Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR	Úrad pre verejné obstarávanie
Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny SR	Úrad priemyselného vlastníctva SR
Ministerstvo spravodlivosti SR	Správa štátnych hmotných rezerv SR
Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu SR	Národný bezpečnostný úrad
Ministerstvo vnútra SR	
Ministerstvo zahraničných vecí SR	
Ministerstvo zdravotníctva SR	
Ministerstvo životného prostredia SR	

Zdroj: www.vlada.gov.sk, vlastné spracovanie

4.2.3. Miestne orgány štátnej správy

Miestnu štátnu správu v súčasnej dobe na Slovensku tvoria obvodné úrady všeobecnej a špecializovanej štátnej správy na úrovni obvodu a krajské úrady špecializovanej štátnej správy na úrovni samosprávneho kraja resp. regiónu.

Na základe prijatia zákona č. 254/2007 Z. z. o zrušení krajských úradov a o zmene a doplnení zákona č. 515/2003 Z. z. o krajských úradoch a obvodných úradoch došlo v októbri 2007 k zrušeniu krajských úradov, v dôsledku ktorého bola časť pôsobností zo zrušených krajských úradov prerozdelené medzi obvodné úrady a ministerstvá podľa určitých osobitných zákonov t. z. že všeobecnú miestnu štátnu správu dnes tvoria len obvodné úrady. Špeciálnymi zákonmi boli upravené určité činnosti, ktoré začali vykonávať nové úrady špecializovanej štátnej správy, a to konkrétne:

- ❖ Krajské a obvodné úrady pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie, ktorých ústredným orgánom je Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR
- ❖ Krajské a obvodné lesné úrady, ktorých ústredným orgánom je Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR
- ❖ Ústredie práce, sociálnych vecí a rodiny a jeho územné úrady, ktorých ústredným orgánom je Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny
- ❖ Obvodné úrady, ktorých ústredným orgánom je Ministerstvo vnútra SR,
- ❖ Krajské stavebné úrady, ktorých ústredným orgánom je Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja
- ❖ Úrad verejného zdravotníctva a regionálne úrady verejného zdravotníctva, ktorých ústredným orgánom je Ministerstvo zdravotníctva SR
- ❖ Krajské a obvodné úrady životného prostredia, ktorých ústredným orgánom je Ministerstvo životného prostredia SR
- ❖ Krajské a obvodné pozemkové úrady, ktorých ústredným orgánom je Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR

Tab. č. 2.

[Orgány špecializovanej štátnej správy s krajskou a obvodnou pôsobnosťou]

Miestne orgány ŠS na úrovni kraja	Mieste orgány ŠS na úrovni obvodu
Krajský úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie (8)	Obvodné úrady pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie (46)
Krajské pozemkové úrady (8)	Obvodné pozemkové úrady (44)
Krajské lesné úrady (8)	Obvodné lesné úrady (40)
Krajské úrady životného prostredia (8)	Obvodné úrady životného prostredia (46)
Krajské školské úrady (8)	
Krajské stavebné úrady (8)	
Katastrálny úrad (8)	Správa katastra (72)
Pamiatkový úrad (8)	
	Úrady práce, sociálnych vecí a rodiny (46)
Regionálne úrady verejného zdravotníctva (38)	

Zdroj: Bušik, J. (2007): Organizácia a výkon štátnej správy v Slovenskej republike

4.3. Samospráva

Samospráva je podobne ako štátna správa dôležitou zložkou verejnej správy. V súčasnej dobe je najvšeobecnejšie samospráva charakterizovaná ako samostatná, nezávislá a slobodná sebespráva. Viacerí autori, či už domáci ale aj zahraniční, sa zhodujú v tom, že už samotný termín samospráva naznačuje, že ide o vlastnú správu verejných záležitostí, ktoré sa uskutočňujú v rámci určitého územia priamo jednotlivými občanmi alebo nepriamo prostredníctvom volených zástupcov. Ide o výkon presne vymedzených úloh, ktoré boli zákonom zverené verejnoprávnym subjektom, ktorých sa výkon týchto úloh bezprostredne dotýka. Základné rozdelenie samosprávy je na územnú a záujmovú.

Územná samospráva je tvorená na miestnej úrovni obcami a na regionálnej úrovni samosprávnymi kraji. Obce i samosprávne kraje sú oprávnené samostatne rozhodovať, organizovať ale aj zodpovedať za zákonom vymedzený okruh záležitostí, ktoré sú spojené so záujmami obyvateľov žijúcich na území obce alebo samosprávneho kraja. Okrem svojich pôvodných úloh definovaných jednotlivými zriaďovacími zákonmi (z. č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení a z. č. 302/2001 Z.z. o činnosti samosprávnych krajov), sú obce aj samosprávne kraje v určitých prípadoch oprávnené vykonávať štátnu správu ako prenesený výkon štátnej správy na základe zákona č. 416/2001 Z.z. o presune kompetencií zo štátnej správy na samosprávu.

V zmysle zákona č. 416/2001 Z.z. o prechode niektorých pôsobností z orgánov štátnej správy na obce a vyššie územné celky *prechádzajú na samosprávne kraje pôsobnosti na úseku:*

- pozemných komunikácií (plánovanie, príprava, výstavba ciest vo vlastníctve samosprávneho kraja – cesty II. a III. triedy, ...)
- dráh (prerokúvanie návrhu cestného poriadku a jeho zmien, výkon štátnej správy vo veciach električkových a trolejbusových dráh, ...)
- cestnej dopravy (udeľovanie a odnímanie dopravných licencií na vnútroštátnu pravidelnú autobusovú dopravu; schvaľovanie cestovných poriadkov,...)
- civilnej ochrany
- sociálnej pomoci a sociálnych služieb (poskytovanie starostlivosti v zariadeniach sociálnych služieb – domov sociálnych služieb pre deti i dospelých, ...)
- územného obstarávania (obstarávanie územno-plánovacích podkladov,...)
- školstva (zriaďovanie a zrušovanie stredných škôl, učilíšť, umeleckých škôl, domovov mládeže, zariadenia stravovania...)
- telesnej kultúry (rozpracúvanie koncepcie rozvoja telesnej kultúry,...)
- divadelnej činnosti (zriaďovanie a zrušovanie profesionálnych divadiel, ...)
- múzeí a galérií (zriaďovanie, zakladanie, zlučovanie a zrušovanie regionálnych múzeí a galérií)
- knižníc (zriaďovanie, zakladanie, zlučovanie a zrušovanie regionálnych knižníc)
- osvetovej činnosti
- zdravotníctva, (zriaďovanie polikliník a nemocníc s poliklinikou II. typu, vydávanie povolení na poskytovanie zdravotnej starostlivosti v týchto neštátnych zdravotníckych zariadeniach,
- humánnej farmácie (koordinovanie a odborné usmerňovanie činnosti na úseku humánnej farmácie, vydávanie povolení na činnosť verejnej lekárne, pobočky verejnej lekárne a výdajne zdravotníckych pomôcok,...)
- regionálneho rozvoja a cestovného ruchu

Na obce prechádzajú pôsobnosti na úseku:

- pozemných komunikácií (vykonávanie pôsobnosti špeciálneho stavebného úradu pre miestne komunikácie a účelové komunikácie; zabezpečovanie stavebnotechnického vybavenia ciest a miestnych komunikácií v ich vlastníctve podľa potrieb cestnej dopravy a obrany štátu)

- všeobecnej vnútornej správy vedenia matriky
- sociálnej pomoci (poskytovanie starostlivosti v zariadeniach sociálnych služieb a zriaďovanie zariadení sociálnych služieb – sociálne domovy)
- územného plánovania a stavebného poriadku pôsobnosť stavebného úradu
- ochrany prírody
- školstva (základné školstvo a predškolské zariadenia, školské kluby, centrá voľného času, školských kuchýň a jedální)
- telesnej kultúry (rozpracovanie koncepcie rozvoja telesnej kultúry, rozvoj športu pre všetkých, výber a príprave športových talentov, organizovania športových podujatí)
- divadelnej činnosti (zriaďovanie, zakladanie, zlučovanie a zrušovanie profesionálnych divadiel, podporovanie divadelnej činnosti vo forme účelových prostriedkov)
- zdravotníctva (zriaďovanie špecializovaných zariadení ambulantnej starostlivosti, polikliník, nemocníc I. typu a nemocníc s poliklinikou I. typu,...)
- regionálneho rozvoja a cestovného ruchu

V podstate sa dá skonštatovať, že k základným charakteristickým črtám územnej samosprávy patrí:

- a) demokratický výkon moci
- b) územná autonómia výkonu moci
- c) samosprávna zodpovednosť
- d) kombinácia samosprávnych i štátoprávnych funkcií

Záujmová samospráva zahŕňa inštitúcie založené na združovacom práve, spája ich konkrétny spoločenský – verejný záujem, ich vlastná činnosť má samosprávny charakter a majú snahu zúčastňovať na verejnom živote.

4.4. Kompetencie orgánu špecializovanej štátnej správy a samosprávneho kraja v oblasti dopravy

V diplomovej práci sa zameriavam na kompetencie špecializovanej štátnej správy a samosprávy v oblasti dopravy, konkrétne na kompetencie Krajského úradu cestnej dopravy a pozemných komunikácií v Nitre a kompetenciami Nitrianskeho samosprávneho kraja.

Krajský úrad cestnej dopravy a pozemných komunikácií v Nitre, zriadený zákonom č. 534/2003 Z.z. o organizácii štátnej správy na úseku cestnej dopravy a pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov, ako orgán špecializovanej štátnej správy pôsobí na úrovni nitrianskeho kraja a vykonáva štátnu správu vo veciach ciest I. triedy.

Nitriansky samosprávny kraj, zriadený zákonom 302/2001 Z.z. o samospráve vyšších územných celkov, má na základe zákona č. 416/2001 Z.z. o prechode niektorých pôsobností z orgánov štátnej správy na obce a na vyššie územné celky od 1. januára 2004 kompetencie k cestám II. a III. triedy, ktoré mu vyplývajú z ich vlastníctva.

Na úseku ciest II. a III. triedy sú správnymi orgánmi jednotlivé Obvodné úrady cestnej dopravy a pozemných komunikácií pre tieto cesty v ich územnom obvode ako orgány špecializovanej štátnej správy.

4.4.1. Zriadenie a postavenie Krajského úradu cestnej dopravy a pozemných komunikácií v Nitre

Krajský úrad cestnej dopravy a pozemných komunikácií v Nitre, ako aj ostatých 7 Krajských úradov CDPK na Slovensku, bol zriadený zákonom NR SR č. 534/2003 Z. z. o organizácii štátnej správy na úseku cestnej dopravy a pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

V zmysle ustanovení vyššie uvedeného zákona Krajský úrady cestnej dopravy a pozemných komunikácií v Nitre je druhostupňovým orgánom na úseku cestnej dopravy a pozemných komunikácií a vykonáva štátnu správu v územnom obvode Nitrianskeho kraja. Je to rozpočtová organizácia, ktorá je finančnými vzťahmi zapojená na rozpočet Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja. Ministerstvo voči nemu plní funkciu zriaďovateľa. Krajský úrad zo svojho rozpočtu zabezpečuje výdavky aj na činnosť

obvodných úradov dopravy patriacich do jeho pôsobnosti. Za činnosť úradu je zodpovedný prednosta. KÚ CDPK je služobným úradom štátnych zamestnancov, ktorí vykonávajú štátnu službu v krajských úradoch dopravy a v obvodných úradoch dopravy a zároveň aj zamestnávateľom zamestnancov, ktorí vykonávajú verejnú službu v krajských úradoch dopravy a v obvodných úradoch dopravy.

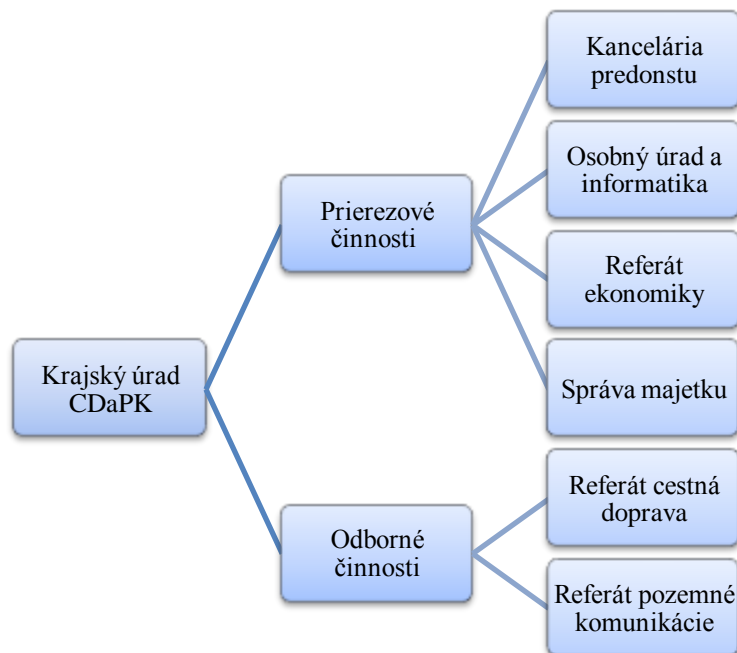
Krajský úrad cestnej dopravy a pozemných komunikácií v Nitre má spolu 14 zamestnancov. V zmysle platnej organizačnej štruktúry sa Krajský úrad dopravy vnútorne člení na tieto *referáty spoločných činností*:

- a) kancelárie prednostu, právny a kontroly
- b) osobný úrad a informatika
- c) ekonomiky
- d) správy

Krajský úrad dopravy sa člení na *referáty*:

- a) cestnej dopravy
- b) pozemných komunikácií

Schéma č. 2
Organizačná schéma KÚ CDPK v Nitre



Zdroj: Výročná správa KÚ CDPK 2009, vlastné spracovanie

4.4.2. Náplň činností KÚ CDPK

Základným účelom zriadenia organizácie je :

- výkon miestnej štátnej správy na úseku cestnej dopravy a pozemných komunikácií v územnom obvode kraja podľa osobitných predpisov,
- výkon štátneho odborného dozoru na úseku cestnej dopravy a výkon štátneho odborného dozoru a štátneho stavebného dohľadu na úseku pozemných komunikácií v územnom obvode kraja podľa osobitných predpisov,
- riadenie, kontrola a koordinovanie výkonu štátnej správy uskutočňovanej Obvodnými úradmi pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v kraji
- spravovať majetok vo vlastníctve štátu, ktorý slúži na činnosť KÚ CDPK v Nitre a ObÚ CDPK v kraji.

Krajský úrad CDPK na základe zákona *NR SR č. 534/2003 Z. z. o organizácii štátnej správy na úseku cestnej dopravy a pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov* najmä riadi, kontroluje a koordinuje výkon štátnej správy na úseku cestnej dopravy a pozemných komunikácií uskutočňovanej obvodnými úradmi CDPK vydávaním pokynov a usmernení ale aj vykonávaním plánovaných alebo námatkových kontrol. V správnom konaní vykonávanom na úseku dopravy a pozemných komunikácií podľa zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní v znení zákona č. 215/2002 Z. z. a v znení zákona č. 527/2003 Z. z., Krajský úrad CDPK rozhoduje o odvolaniach proti rozhodnutiu, v ktorom v prvom stupni rozhodol obvodný úrad dopravy a preskúmava jeho rozhodnutie mimo odvolacieho konania; rozhoduje o autoremedúre vlastných vydaných rozhodnutí. Taktiež rozhoduje o proteste prokurátora proti vlastnému rozhodnutiu alebo rozhodnutiu vydaného obvodným úradom dopravy, ak o ňom nerozhodol tento úrad a vymáha peňažné a nepeňažné plnenie vyplývajúce z vlastných rozhodnutí.

Na úseku cestnej dopravy KÚ CDKP na základe zákon *NRSR č. 168/1996 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov*, hlavne udeľuje a odníma povolenie na medzinárodnú nepravidelnú autobusovú dopravu, medzinárodnú nákladnú cestnú dopravu alebo medzinárodnú taxislužbu; odovzdáva vnútroštátnym dopravcom prepravné povolenia, ak je na to poverený ministerstvom, zriaďuje skúšobné komisie na preukazovanie odbornej spôsobilosti a vymenúva a odvoláva ich členov. Ak nejde o pravidelnú autobusovú dopravu, tak vykonáva odborný dozor nad cestnou dopravou v kraji a ukladá pokuty za porušenie povinností a prejednáva priestupky. Podľa ustanovení *zákon NRSR č. 93/2005 Z. z. o autoškolách a o zmene a doplnení niektorých zákonov*,

Krajský úrad CDaPK najmä riadi a kontroluje výkon štátnej správy vo veciach registrácie autoškôl a inštruktorských oprávnení vykonávaný obvodnými úradmi dopravy a vykonáva štátny odborný dozor nad autoškolami. Na základe *zákona NR SR č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov*, krajský úrad najmä riadi, kontroluje a koordinuje výkon štátnej správy vykonávaný obvodnými úradmi dopravy; vykonáva štátny odborný dozor, vykonáva v druhom stupni štátnu správu vo veciach, v ktorých správnom konaní v prvom stupni rozhodujú obvodné úrady dopravy podľa tohto zákona v jeho územnej pôsobnosti; je odvolacím orgánom proti rozhodnutiam o priestupkoch vydaným obvodnými úradmi dopravy v jeho územnej pôsobnosti. Ďalším dôležitým zákonom, ktorým sa riadi na úseku cestnej dopravy je *zákon NR SR č. 280/2006 Z.z. o povinnej základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku niektorých vodičov*, podľa ktorého krajský úrad najmä zostavuje skúšobnú komisiu, zabezpečuje vykonávanie skúšok a vydáva vodičovi osvedčenie o základnej kvalifikácii, osvedčenie o pravidelnom výcviku i kvalifikačnú kartu vodiča.

Taktiež **na úseku pozemných komunikácií** v zmysle zákona *NR SR č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov*, Krajský úrad najmä vykonáva štátnu správu vo veciach ciest I. triedy, povoľuje zvláštne užívanie diaľnic a ciest na prepravu nadmerne ťažkých alebo rozmerných predmetov a vozidiel; vykonáva v druhom stupni štátnu správu vo veciach, v ktorých v správnom konaní v prvom stupni rozhodujú obvodné úrady dopravy; riadi a kontroluje výkon štátnej správy uskutočňovaný obvodnými úradmi dopravy; je špeciálnym stavebným úradom pre cesty I. triedy; vykonáva štátny odborný dozor nad cestami I. triedy; ukladá pokuty za porušenie cestného zákona. Krajský úrad CDaPK ako špeciálny stavebný úrad pre cesty I. v zmysle zákona *NR SR č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov, triedy*, najmä povoľuje stavby ciest I. triedy, ich zmeny alebo povoľuje či nariaďuje odstránenie stavby cesty I. triedy; vykonáva štátny stavebný dohľad nad cestami I. triedy, vydáva užívacie povolenie na stavbu cesty I. triedy, ktorú povolil; dáva súhlas na realizáciu drobných stavieb ciest I. triedy; povoľuje zmenu užívania stavby cesty I. triedy; ukladá pokuty právnickým a fyzickým osobám za porušenie stavebného zákona vo vzťahu ku cestám I. triedy, alebo za nedodržanie podmienok rozhodnutí vydaných vo svojej pôsobnosti.

4.5. Zhodnotenie činnosti Krajského úradu cestnej dopravy a pozemných komunikácií v Nitre v komparácii s ostatnými Krajskými úradmi CDaPK na Slovensku opytovacou metódou

Krajský úrad cestnej dopravy a pozemných komunikácií v Nitre pri výkone štátnej správy vykonáva činnosti jemu vyplývajúce najmä v zmysle zákonov č.534/2003 Z.z., č.725/2004 Z.z. č.168/1996 Z.z., č.135/1961 Zb., č.50/1976 Zb., č.71/1967 Zb., č. 93/2005 a ich vykonávacích predpisov. Všetky uvedené predpisy boli pri výkone miestnej štátnej správy dodržané. Pri výkone miestnej štátnej správy Krajský úrad dopravy vykonáva svoju činnosť v zmysle vyššie spomínaných zákonov v správnom konaní a mimo správneho konania. Taktiež dôležitou úlohou Krajského úradu CDPK je vykonávanie kontrol.

Dôležitou súčasťou tejto časti je analýza a zhodnotenie opytovacej metódy, kde sme prostredníctvom otázok skúmali praktický výkon kompetencií Krajského úradu cestnej dopravy a pozemných komunikácií v Nitre v oblasti cestnej dopravy a pozemných komunikácií. Pre účely komparácie a zhodnotenia výkonu špecializovanej štátnej správy na úsekoch cestnej dopravy a pozemných komunikácií sme oslovili ostatné Krajské úrady CDPK v Bratislave, Trenčíne, Trnave, Banskej Bystrici, Žiline, Prešove a Košiciach.

4.5.1. Analýza opytovacej metódy a jej výsledky

Cieľom opytovacej metódy bolo zistiť, ako v praxi vyzerá výkon činností Krajských úradov CDPK a ako sú vybavované podania fyzických a právnických osôb (rozhodnutia, povolenia, osvedčenia), dodržiavanie lehôt, doručovanie písomností a najmä ako sú zamestnanci rovnakých referátov na rôznych Krajských úradoch CDPK rovnako zaťaženi úkonmi v správnom konaní. 14 otázok v opytovacej metóde, ktorých vzor uvádzam v prílohe č. 3, sme zaslali do všetkých ôsmich Krajských úradov CDPK a určené boli zamestnancom pracujúcich na referátoch cestnej dopravy a pozemných komunikácií. Bohužiaľ sa nám nepodarilo získať informácie zo všetkých Krajských úradov CDPK. Oslovených bolo celkom 44 zamestnancov, kompletne vyplnené otázky sa nám vrátili od 19tich zamestnancov, čo predstavuje návratnosť **43%**. Konkrétne odpovede sme dostali z KÚ CDPK v Nitre, Banskej Bystrici, Košiciach, Žiline a z Trnavy.

VÝSLEDKY DOTAZOVANIA

V prvých dvoch otázkach opytovacej metódy nám respondenti uvádzali, na ktorých Krajských úradoch cestnej dopravy a pozemných komunikácií v rámci Slovenska pracujú ako aj na ktorom referáte odborných činností v rámci príslušného úradu pracujú, t.z. či na referáte cestnej dopravy alebo na referáte pozemných komunikácií.

V tretej otázke sme zisťovali aké konkrétne rozhodnutia, povolenia či osvedčenia vydávajú výkonní pracovníci na referátoch cestnej dopravy a pozemných komunikácií. Vzhľadom k tomu, že všetky Krajské úrady CDPK či už v Nitre, Banskej Bystrici, Košiciach, Žiline ako aj v Trnave vykonávajú štátnu správu na úseku cestnej dopravy a pozemných komunikácií v zmysle rovnakých zákonov, môžeme odpovede respondentov zosumarizovať nasledovne:

a) Na referáte cestnej dopravy výkonní zamestnanci:

- udeľujú a odnímajú povolenia na vykonávanie cestnej dopravy – medzinárodná a vnútroštátna cestná nákladná doprava, nepravidelná autobusová doprava a taxislužba
- vydávajú jednorazové prepravné povolenia
- vydávajú osvedčenia o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov autobusovej a nákladnej dopravy a vydávanie kvalifikačných kariet
- vydávajú rozhodnutia v odvolacom konaní

Taktiež zabezpečujú vykonávanie kontrol.

b) Na referáte pozemných komunikácií výkonní pracovníci:

- vydávajú stavebné, užívacie a kolaudačné rozhodnutia v stavebnom konaní (ako aj zmeny stavieb pred dokončením; ohlásenia drobných stavieb; stavebných úprav;)
- rozhodnutia na zvláštne užívanie ciest I. triedy
 - pre nadrozmernú a nadmerne ťažkú prepravu, športové a iné podujatia
 - rozkopávky a pretlaky, ukladanie inžinierskych sietí do telesa komunikácií
- povolenia na pripájanie komunikácií na cesty I. triedy a zriaďovanie vjazdov
- rozhodnutia v odvolacom konaní

Okrem toho ich úlohou je aj výkon štátneho odborného dozoru a štátneho stavebného dozoru a s tým súvisiaca realizácia kontrol.

4. Aký je v priemere za 1 rok počet začatých správnych konaní za Vaše oddelenie/referát?

Tab. č. 3
Vyhodnotenie otázky č. 4

Počet	KÚ CDPK v Nitre	Zamestnanci
237 150 100	Povolenia na vykonávanie dopravy - nákladnej cestnej dopravy, nepravidelnej autobusovej dopravy a taxislužby (vnútroštátna a medzinárodná)	3
50	Povolenia na vykonávanie medzinár. dopravy, Odvolacie konanie	1
215 524	Povolenia na zvláštne užívanie ciest	2
50	Stavebné, kolaudačné povolenia Rozhodnutia o pripojení	1
	KÚ CDPK v Žiline	
20 450	Rozhodnutia o odvolania voči Ob.Ú Povolenia na vykonávanie dopravy	1
30-40	Stavebné konanie – stavebné, užívacie, kolaudačné povolenia	1
	KÚ CDPK v Košiciach	
220	Povolenia na pripojenie komunikácií a zriaďovanie vjazdov	1
949	Vydávanie osvedčení o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov nákladnej a autobusovej dopravy + vydávanie kvalifikačných kariet	1
60	Rozhodnutia o odvolaniach - riadne a mimoriadne opravné prostriedky	1
	KÚ CDPK v Trnave	
60	Stavebné, užívacie, kolaudačné povolenia; rozhodnutia o pripojení; povolenia na zvláštne užívanie ciest Rozhodnutia o odvolaní voči rozhodnutiam vydaných Ob.Ú na úseku PK	1
	KÚ CDPK v Banskej Bystrici	
160	Povolenia na vykonávanie medzinárodnej cestnej dopravy	1
20	Vydávanie osvedčení o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov nákladnej a autobusovej dopravy + vydávanie kvalifikačných kariet Rozhodnutia o odvolaniach postúpených z Ob.Ú	1
60 70	Stavebné, užívacie, kolaudačné povolenia	2
150 200	Povolenia na zvláštne užívanie ciest; Rozhodnutia o pripájaní komunikácií Povolenia na zvláštne užívanie ciest (nadmerná a nadrozmeraná preprava)	2

Zdroj: vlastné skúmanie, 2011

Z odpovedí respondentov uvedených v tabuľke č. 3 je zjavné, že priemerný počet začatých právnych konaní za jeden rok je za jednotlivé oddelenia v rámci všetkých Krajských úradov CDPK čiže aj zaťaženosť výkonných pracovníkov úkonmi v správnom konaní je výrazne odlišný. Opýtaní uvádzali priemerný ročný počet začatých a ukončených správnych konaní za to svoje oddelenie/referát na ktorom pracujú, ako aj za vykonávanú činnosť (t. z. priemerný počet nimi vydaných rozhodnutí/povolení či osvedčení). Najvyššiu zaťaženosť zamestnancov úkonmi v správnom konaní môžeme na základe uvedených odpovedí respondentov dedukovať v prípade Krajského úradu CDPK v Košiciach, Nitre a Banskej Bystrici. Povolenia na vykonávanie dopravy sa pohybujú v počte 100-237 na jedného výkonného pracovníka v Nitre, v BB bolo uvedené 160 začatých aj ukončených

konaní v priemere na jedného pracovníka. V Košiciach jeden pracovník vydá priemerne 220 povolení na pripojenie komunikácií a zriaďovanie vjazdov za rok či 949 osvedčení o kvalifikácií + kvalifikačné karty. Počet povolení na zvláštne užívanie ciest v prípade KÚ CDPK v BB vydávajú 2 pracovníci a v priemere za rok vydajú 150 až 200 rozhodnutí každý, pre porovnanie tie isté povolenia na zvláštne užívanie ciest vydávajú v Nitre 2 pracovníci a ich počet sa taktiež pohybuje približne priemerne v počte od 200 až 500 na jedného pracovníka.

5. Aký je v priemere za 1 rok počet začatých činností/úkonov mimo správneho konania za Vaše oddelenie/referát?

Tab. č. 4

Vyhodnotenie otázky č. 5

Počet	KÚ CDPK v Nitre	Zamestnanci
100 800	Povolenia na vykonávanie dopravy - nákladnej cestnej dopravy, nepravidelnej autobusovej dopravy a taxislužby (vnútroštátna a medzinárodná)	3
150	Povolenia na vykonávanie medzinár. dopravy, odvolacie konanie	1
470	Jednorazové prepravné povolenia	1
55	Povolenia na zvláštne užívanie ciest	1
180	Stavebné, kolaudačné rozhodnutia Rozhodnutia na pripojenie	1
	KÚ CDPK v Žiline	
50	Rozhodnutia o odvolania voči Ob.Ú Povolenia na vykonávanie dopravy	1
0	Stavebné konanie – stavebné, užívacie, kolaudačné povolenia	1
	KÚ CDPK v Košiciach	
350	Povolenia na pripojenie komunikácií a zriaďovanie vjazdov	1
0	Vydávanie osvedčení o základnej kvalifikácií a pravidelnom výcviku vodičov nákladnej a autobusovej dopravy + vydávanie kvalifikačných kariet	1
250	Rozhodnutia o odvolaniach - riadne a mimoriadne opravné prostriedky	1
	KÚ CDPK v Trnave	
170	Stavebné, užívacie, kolaudačné povolenia; rozhodnutia o pripojení; povolenia na zvláštne užívanie ciest Rozhodnutia o odvolaní voči rozhodnutiam vydaných Ob.Ú na úseku PK	1
	KÚ CDPK v Banskej Bystrici	
0	Povolenia na vykonávanie medzinárodnej cestnej dopravy	1
1800	Vydávanie osvedčení o základnej kvalifikácií a pravidelnom výcviku vodičov nákladnej a autobusovej dopravy + vydávanie kvalifikačných kariet Rozhodnutia o odvolaniach postúpených z Ob.Ú	1
150	Stavebné, užívacie, kolaudačné povolenia	2
200 250	Povolenia na zvláštne užívanie ciest (rozkopávky, pretláčanie,..) Povolenia na zvláštne užívanie ciest (nadmerná a nadrozmerná preprava Rozhodnutia o pripájanie komunikácií	2

Zdroj: vlastné skúmanie, 2011

Podobne aj v otázke č. 7, na ktorú odpovede zachytáva tabuľka č. 4, opýtaní respondenti uvádzali priemerný ročný počet úkonov/činností za svoje oddelenie/referát, čiže za svoju

činnosť, ktorú vykonávajú mimo správneho konania. Aj tu môžeme vidieť rozdiely v počte činností resp. úkonov vykonávaných mimo správneho, ktoré respondenti vykonávajú. Už uvádzaných počtov je zjavné, že veľa úkonov/ činností vykonávajú zamestnanci mimo správneho konania. Vysokú zaťaženosť úkonmi a činnosťami mimo správneho konania môžeme podľa odpovedí respondentov majú pracovníci KÚ CDPK v Košiciach v prípade povolení na pripojenie a zriaďovanie vjazdov sa priemerný počet úkonov je okolo 350 , vydávanie jednorazových prepravných povolení v Nitre bolo uvedené v počte 470, ktoré vydá jeden pracovník priemerne za rok. Pri stavebných a kolaudačných rozhodnutiach v prípade Krajského úradu CDPK v Banskej Bystrici ktoré vydávajú 2 pracovníci, priemerný počet začatých a ukončených úkonov resp. činností na jedného výkonného zamestnanca je v približne do 150. Pokiaľ ide o vydávanie povolení na zvláštne užívanie ciest, ktoré vydávajú taktiež dvaja pracovníci v Banskej Bystrici ako ja v Nitre, pričom priemerný počet začatých a ukončených správnych konaní na jedného zamestnanca v BB je okolo 200 až 250 a u pracovníkov na KÚ DCPK v Nitre je okolo 55.

6. Aká je priemerná najkratšia lehota na vybavenie správneho konania (v počte dní)?

Tab. č. 5

Vyhodnotenie otázky č. 6

Odpoveď (počet dní)	KÚ CDPK NR	Ostatné KÚ CDPK
1	2	4
2	2	-
3-4	-	1
5	1	-
7-10	1	4
10	1	2
10-30	-	2

Zdroj: vlastné skúmanie, 2011

Ako môžeme vidieť, respondenti uvádzali rôzne priemerné najkratšie lehoty na vybavenie správneho konania, pričom sa jeho dĺžka pohybuje od jedného - dvoch dní či až 30 dní. Je to individuálne v závislosti od toho ktorého správneho konania. V jednoduchších prípadoch akým je napr. vydávanie osvedčení o pravidelnom výcviku a základnej kvalifikácii vodičov, ako uviedli niektorí respondenti, sa táto lehota pohybuje v rozmedzí 1 až siedmich dní. V jednom prípade respondent uviedol 10 dní. Podobne je to aj v prípade rozhodnutí na zvláštne užívanie ciest (napr. povolenie na prepravu nadrozmerných alebo nadmerne ťažkých predmetov či povolenie na ukladanie inžinierskych sietí do telesa

komunikácie), kedy na vydanie takéhoto rozhodnutia stačí aj 1 deň, ako uviedli niektorí respondenti. V prípade vydávaní povolení na vykonávanie dopravy (či už medzinárodnej alebo vnútroštátnej), uviedli dvaja respondenti 2 dni, ďalší dvaja 7 dní a v jednom prípade respondent uviedol 10 dní. Celkovo výrazne na to vplýva, či sú splnené všetky podmienky pre vydanie rozhodnutia

7. Aká je priemerná najdlhšia lehota na vybavenie správneho konania (v počte dní)?

Tab. č. 6

Vyhodnotenie otázky č. 7

Odpoveď (počet dní)	KÚ CDPK NR	Ostatné KÚ CDPK
10	2	2
25	1	-
30	3	5
30a viac	-	3
60 a viac	1	3

Zdroj: vlastné skúmanie, 2011

Ako môžeme vidieť, tabuľka č. 6 zobrazuje odpovede respondentov na otázku aká je priemerná najdlhšia lehota na vybavenie správneho konania. V prípade KÚ CDPK v Nitre, dvaja respondenti uviedli ako priemerne najdlhšiu lehotu 10 dní v konaní o udelenie povolenia na zvláštne užívanie ciest I. triedy (či už na nadrozmernú dopravu ako aj v prípade ukladania IS do telesa komunikácie či rozkopávok). V priemere najviac 25 dní je potrebných na vydanie povolení na vykonávanie dopravy (medzinárodnej a vnútroštátnej nákladnej dopravy, autobusovej dopravy či taxislužby), ako uviedol jeden respondent. Podobne aj v prípade ostatných opýtaných, dvaja respondenti taktiež uviedli priemerne najdlhšiu lehotu 10 dní pri vydávaní povolení na zvláštne užívanie ciest I. triedy (nadrozmerná doprava, povoľovanie športových, kultúrnych či iných podujatí na cestách ako aj pri povoleniach na zriaďovanie vjazdov, pripájanie komunikácií.) Najčastejšie bola uvádzaná ako priemerne najdlhšia lehota na vybavenie správneho konania v dĺžke 30 dní. Ďalej boli uvedené ako priemerne najdlhšie lehoty na vybavenie správneho konania v rozsahu 30 a viac dní ako aj 60 a viac dní. Tieto lehoty sú poväčšine uplatňované v stavebnom konaní, kedy v náročnejších konaniach môže byť tá lehota naozaj dlhšia než 30 dní. Podobne aj pri odvolacích konaniach, hlavne v zložitejších prípadoch sú tieto vybavované dlhšie aj ako 60 dní.

8. Ako často sa stáva že sa konanie preruší alebo zastaví?

Tab. č. 7**Vyhodnotenie otázky č. 8**

Možnosti:	KÚ CDPK NR		Ostatné KÚ CDPK	
a) často	1	14%	0	0
b) z času na čas	6	86%	11	92%
c) nedochádza k tomu	0	0	1	8%

Zdroj: vlastné skúmanie, 2011

V tejto otázke respondenti vyberali odpoveď z troch možností. Ako môžeme vidieť v tabuľke č. 7, respondenti z Krajského úradu CDPK v Nitre na základe vlastných skúseností z praxe väčšinou (86%) uvádzali možnosť b), z času na čas sa stáva, že sa konanie preruší alebo zastaví. V jednom prípade (14%) respondent uviedol možnosť a), teda konanie sa často preruší alebo zastaví. Išlo o prípady týkajúce sa stavebného konania. V porovnaní s odpoveďami respondentov z ostatných Krajských úradov CDPK, sa 92% opýtaných zhoduje v tom, že z času na čas sa konanie zastaví resp. preruší. Jeden respondent (8%), konkrétne z KÚ CDPK v BB, ktorý vydáva osvedčenia o základnej kvalifikácii vodičov a zároveň rozhoduje o odvolaniach, ktoré im postúpia Obvodné úrady dopravy uviedol možnosť c), že k spomenutej situácii nedochádza.

9. Aké sú podľa vašich skúseností najproblémovjšie alebo najt'ažšie úkony správneho konania z vecného (odborného) a časového hľadiska?

V tejto otázke respondenti pri jednotlivu uvedených úkonoch označovali možnosti áno alebo nie na základe vlastných skúseností z praxe, v závislosti od toho, ktorý z uvedených úkonov správneho konania považujú za najproblémovjšie resp. najt'ažšie. Prehľad odpovedí respondentov z Krajského úradu CDPK v Nitre môžeme vidieť v nasledovnej tabuľke č. 8 – a;, pre porovnanie odpovede opýtaných z ostatných Krajských úradov cestnej dopravy a pozemných komunikácií v Banskej Bystrici, Košiciach, Žiline a Trnave sú uvedené v tabuľke č. 8 – b.

Tab. č. 8- a**Vyhodnotenie otázky č. 9 za KÚ CDPK v Nitre**

	Nitra	
	Áno	Nie
Vydanie rozhodnutia	0	7
Získavanie podkladov pri podávaní žiadostí	4	3
Určenie účastníkov	0	7
Odôvodnenie rozhodnutia	0	7
Kompletizácia podkladov	4	3
Dokazovanie	5	2
Právne posúdenie podkladu na rozhodnutie	1	6
Zisťovanie podkladov pre rozhodnutie	1	6
Výkon rozhodnutia	0	7
Zabezpečovanie podkladov na rozhodnutie	1	6
Súčinnosť s inými orgánmi/subjektmi	0	7
Dodržiavanie lehôt	0	7
Odstraňovanie nedostatkov podania – doplnenie podkladov	4	3
Odvolanie, prerušenie, zastavenie, obnovenie konania	1	6
Doručovanie účastníkom konania	0	7

Zdroj: vlastné skúmanie, 2011

V rámci Krajského úradu CDPK v Nitre, 71% respondentov uvidelo dokazovanie ako najviac problematické. Ako druhý najproblémovjší úkon by sme na základe odpovedí respondentov (57%) zaradili získavanie podkladov pri podávaní žiadosti, kompletizácia podkladov a odstraňovanie nedostatkov podania – doplnenie podkladov. 14% opýtaných respondentov uviedlo za menej problematické právne posúdenie podkladu na rozhodnutie, zisťovanie a zabezpečovanie podkladov pre rozhodnutie; odvolanie, prerušenie, zastavenie, a obnovenie konania. Naopak za najmenej problematické úkony správneho konania 100% opýtaných respondentov označilo vydanie rozhodnutia, určenie účastníkov konania, odôvodnenie rozhodnutia, výkon rozhodnutia, súčinnosť s inými orgánmi/ subjektmi, dodržiavanie lehôt a doručovanie rozhodnutí.

Tabuľka č. 8 – b zobrazuje odpovede respondentov z Krajských úradov CDPK v Banskej Bystrici, Košiciach, Žiline a Trnave. Aj v tomto prípade respondenti označovali, ktoré úkony správneho konania na základe svojich skúseností z praxe považujú za problematické resp. obtiažne.

Tab. č. 8 - b

Vyhodnotenie otázky č. 9 za ostatné KÚ CDPK

	BB		KE		ZA		TT	
	Áno	Nie	Áno	Nie	Áno	Nie	Áno	Nie
Vydanie rozhodnutia	0	6	0	3	1	1	1	0
Získavanie podkladov pri podávaní žiadostí	5	1	1	2	0	2	1	0
Určenie účastníkov	0	6	0	3	0	2	1	0
Odôvodnenie rozhodnutia	1	5	2	1	1	1	0	1
Kompletizácia podkladov	5	1	2	1	1	1	0	1
Dokazovanie	2	4	2	1	2	0	1	0
Právne posúdenie podkladu na rozhodnutie	1	5	1	2	2	0	1	0
Zisťovanie podkladov pre rozhodnutie	5	1	0	3	2	0	1	0
Výkon rozhodnutia	1	5	0	3	1	1	0	1
Zabezpečovanie podkladov na rozhodnutie	5	1	1	2	0	2	1	0
Súčinnosť s inými orgánmi/subjektmi	5	1	1	2	2	0	0	1
Dodržiavanie lehôt	0	6	0	3	1	1	1	0
Odstraňovanie nedostatkov podania – doplnenie podkladov	4	2	0	3	2	0	1	0
Odvolanie, prerušenie, zastavenie, obnovenie konania	5	1	1	2	1	1	1	0
Doručovanie účastníkom konania	1	5	0	3	1	1	1	0

Zdroj: vlastné skúmanie 2011

Ako môžeme vidieť, v porovnaní s odpoveďami respondentov z Nitry, respondenti z KÚ CDPK v Banskej Bystrici (83%) za najviac problematické označili získavanie podkladov pri podávaní žiadostí; kompletizáciu podkladov; zisťovanie podkladov pre rozhodnutie; zabezpečenie podkladov pre rozhodnutie; súčinnosť s inými orgánmi/subjektmi a nakoniec odvolanie, prerušenie, zastavenie a obnova konania. 66% respondentov z Krajského úradu CDPK v Košiciach na základe vlastných skúseností ako obtiažne úkony správneho konania označili odôvodnenie rozhodnutia, kompletizáciu podkladov a dokazovanie. Pracovníci KÚ CDPK v Žiline (100%) za problematické úkony na základe dlhoročnej praxe považujú dokazovanie, právne posúdenie podkladu na rozhodnutie, zisťovanie podkladov pre rozhodnutie, súčinnosť s inými orgánmi/subjektmi a odstraňovanie nedostatkov podania – doplnenie podkladov. Podobná situácia je aj v prípade KÚ CDPK v Trnave, kde ako obtiažne boli uvedené takmer všetky spomínané úkony. Celkovo problematickosť či náročnosť úkonov správneho konania je odlišná v závislosti od toho - ktorého správneho konania.

10. Má Váš úrad problémy s doručovaním rozhodnutí účastníkom konania?

Tab. č.9

Vyhodnotenie otázky č. 10

Možnosti/Odpoveď	KÚ CDPK			
	NR		Ostatné	
a) áno, často sa stáva	0	0%	1	9%
b) nie je problém s doručovaním	0	0%	7	58%
c) z času na čas sa stáva	7	100%	4	33%

Zdroj: vlastné skúmanie, 2011

Z výsledkov odpovedí v tabuľke č. 9, všetci opýtaní z Krajského úradu CDPK v Nitre sa jednoznačne (100%) zhodli v tom, že z času na čas sa vyskytne problém s doručovaním rozhodnutí účastníkom konania. V prípade ostatných úradov, 58% respondentov uviedlo, vôbec nemajú problém s doručovaním rozhodnutí (5 z BB a 2 z KE). V jednom prípade (9%) bolo uvedené, že sa to stáva často (išlo o KÚ CDPK v Žiline, v prípade doručovania povolení na vykonávanie dopravy, čo bolo následne odôvodnené v otázke č. 11). A nakoniec 33% respondentov (1 z BB, KE, ZA a TT) podobne ako v prípade KÚ CDPK v Nitre uviedlo, že z času na čas sa vyskytnú problémy s doručovaním rozhodnutí. Zo zisteného možno konštatovať, že Krajský úrad CDPK v Nitre ako aj v Banskej Bystrici, Košiciach, Žiline a Trnave nepociťuje výrazné problémy s doručovaním rozhodnutí účastníkom konania.

11. Ak sa vyskytujú problémy s doručovaním, sú dôvodom na priet'ahy v konaní alebo až na zastavenie konania?

Otázka č. 10 v podstate nadväzuje na otázku č. 10. Zisťovali sme, že ak sa vyskytnú problémy s doručovaním, či sú dôvodom na priet'ahy v konaní alebo až na zastavenie konania. Z tejto otvorenej otázky sme získali nasledovné odpovede uvedené v tabuľke č.13.

Tab. č. 10

Vyhodnotenie otázky č. 11

Odpovede	NR		Ostatné	
Nie	7	100%	7	58%
Nie je problém	0	0%	3	25%
Problém nastáva, pokiaľ je FO momentálne v zahraničí alebo PO, ktorá podniká na Slovensku ale sídlo firmy je mimo Slovenska	0	0%	1	8,5%
Neprevzatie rozhodnutia účastníkom resp. nedoručenie rozhodnutia poštovou službou	0	0%	1	8,5%

Zdroj: vlastné skúmanie, 2011

Ako môžeme vidieť v tabuľke č. 10, Krajský úrad CDPK v Nitre ako aj ostatné úrady dopravy uviedli, že v tejto oblasti nemajú problémy. V dvoch prípadoch však boli

odôvodnené dôvody, ktoré v tejto oblasti spôsobujú problémy. Respondent z KÚ CDPK v Žiline nám ako dôvod uviedol neprevzatie rozhodnutia účastníkom, resp. nedoručenie rozhodnutia poštovou službou. Podobne odôvodnil problémy aj respondent z KÚ CDPK v Banskej Bystrici, ktorý uviedol že nastáva problém pokiaľ je fyzická osoba v zahraničí alebo právnická osoba, ktoré na území SR podniká, ale sídlo firmy je mimo Slovenska. V prvom prípade je to spojené s povoleniami na vykonávanie cestnej dopravy a v druhom prípade išlo o osvedčenia o základnej kvalifikácii alebo pravidelnom výcviku vodičov ako aj o odvolacie konanie.

12. Ako často sa stáva, že Váš úrad zabezpečuje alebo vykonáva rozhodnutie v konaní, v ktorom už rozhodoval Váš úrad? (autoremedúra)

Tab. č. 11
Vyhodnotenie otázky č. 12

Odpoveď	KÚ CDPK NR		Ostatné KÚ CDPK	
Len výnimočne	4	57%	3	25%
Minimálne	3	43%	3	25%
Nestáva sa	0	0%	2	17%
1-2 krát za rok	0	0%	4	33%

Zdroj: vlastné skúmanie, 2011

Zo zistených odpovedí respondentov uvedených v tabuľke č. 11 môžeme konštatovať, že či už Krajský úrad cestnej dopravy a pozemných komunikácií v Nitre ako aj v Banskej Bystrici, Žiline, Košiciach a Trnave vydáva rozhodnutia v rámci autoremedúry vo veľmi malej miere. V rámci Krajského úradu CDPK v Nitre 57% respondentov uviedlo, že sa autoremedúra vykonáva len výnimočne. V podstate rovnaká situácia je aj v prípade respondentov z ostatných Krajských úradov CDPK, pričom 33% opýtaných uviedlo že sa to stáva 1 až 2 krát do roka.

13. Koľko rozhodnutí na vašom oddelení nadradený orgán na základe riadnych opravných prostriedkov zruší resp. zmení?

Tab. č. 12
Vyhodnotenie otázky č. 13

Možnosti / odpovede	KÚ CDPK	
	NR	Ostané
a) 0 - 5 %	7	12
b) 5-10%	0	0
c) 10-15%	0	0
d) 15-25%	0	0
e) 25% a viac	0	0

Zdroj: vlastné skúmanie, 2011

V tejto otázke mali respondenti na výber z piatich možností a všetci opýtaní, či už z Krajského úradu cestnej dopravy a pozemných komunikácií v Nitre ako aj v Banskej Bystrici, Žiline, Košiciach a Trnave zhodne označili možnosť a) 0 – 5% , z čoho nám vyplýva, že všetky rozhodnutia sú vykonávané v súlade so všeobecne záväznými nariadeniami.

14. Koľko rozhodnutí na vašom oddelení nadradený orgán na základe mimoriadnych opravných prostriedkov zruší resp. zmení?

Tab. č. 13
Vyhodnotenie otázky č. 14

Možnosti / odpovede	KÚ CDPK	
	NR	Ostané
a) 0 - 5 %	7	12
b) 5-10%	0	0
c) 10-15%	0	0
d) 15-25%	0	0
e) 25% a viac	0	0

Zdroj: vlastné skúmanie, 2011

Aj v tejto otázke mali respondenti na výber z piatich možností. Na otázku koľko rozhodnutí na vašom oddelení nadradený orgán na základe mimoriadnych opravných prostriedkov zruší resp. zmení opäť jednoznačne všetci opýtaní respondenti označili možnosť a) 0-5%

ZHRNUTIE ANALÝZY

Prostredníctvom odpovedí na otázky opytovacej metódy, na ktoré nám odpovedali zamestnanci Krajského úradu cestnej dopravy a pozemných komunikácií v Nitre sme sa snažili bližšie analyzovať praktický výkon špecializovanej štátnej správy na úseku cestnej dopravy a pozemných komunikácií. Na základe odpovedí opýtaných zamestnancov sme sa dozvedeli aké konkrétne rozhodnutia či povolenia sú vydávané na úseku cestnej dopravy a na úseku pozemných komunikácií; aký je priemerný počet začatých správnych konaní za jeden rok ako aj priemerný počet začatých úkonov/činností mimo správneho konania za jeden rok v rámci jednotlivých referátov; aké sú v priemere najkratšie a najdlhšie lehoty na vybavenie správneho konania. Skúmali sme tiež, ktoré úkony správneho konania považujú výkonní zamestnanci na základe vlastných skúseností z praxe najproblémovjšie resp. najťažšie. Ďalej sme zisťovali, ako často v praxi dôjde k zastaveniu či prerušeniu konania; či sa vyskytujú problémy s doručovaním rozhodnutí účastníkom konania; ako často sa vydávajú rozhodnutia v rámci autoremedúry, a zaujímali sme sa tiež koľko % rozhodnutí vydaných na jednotlivých oddeleniach – referátoch nadradený orgán zruší/zmení na základe riadnych ako aj mimoriadnych opravných prostriedkov.

Následne pre účely komparácie sme tieto skutočnosti zisťovali aj u ostatných KÚ CDPK, avšak odpovede sme dostali len z Krajského úradu CDPK v Banskej Bystrici, Košiciach, Žiline a Trnave. Odpovede respondentov na otázku č. 3, aké rozhodnutia či povolenia vydávajú na svojom referáte sa nám či už na úseku cestnej dopravy ako aj pozemných komunikácií vo viacerých prípadoch zhodovali. Je to z toho dôvodu, že všetky Krajské úrady CDPK zabezpečujú výkon špecializovanej štátnej správy v zmysle rovnakých zákonov. Rozdiely sme badali len v rozdelení agendy medzi výkonných pracovníkov v rámci príslušného referátu. V prípade odpovedí na otázky o ročnom priemernom počte začatých správnych konaní ako aj činností/úkonov mimo správneho konania za jednotlivé referáty a vykonávané činnosti či vydávané povolenia boli podstatne odlišné. Z hľadiska zaťaženia výkonných zamestnancov jednotlivých Krajských úradov CDPK úkonmi v správnom konaní ako aj mimo správneho konania môžeme na základe zistených informácií označiť Krajský úrad CDPK v Banskej Bystrici, Košiciach a v Nitre, kde sa počty začatých aj ukončených úkonov či už v správnom konaní ako aj mimo neho boli najvyššie. Je to ovplyvnené jednak počtom prijatých podaní na príslušných referátoch, rozdelením agendy medzi zamestnancov keďže tí vydávajú viacero rôznych rozhodnutí/povolení či osvedčení, od vykonávaných úkonov ako aj odbornosťou či kvalifikovanosťou samotných výkonných zamestnancov. V prípade priemernej najkratšej lehoty na vybavenie správneho konania bolo najčastejšie uvádzaných 7 až 10 dní.

Podobne priemerne najdlhšia lehota na vybavenie správneho konania je 30 dní. V prípade KÚ CDPK v Nitre 86% respondentov a 92% respondentov z ostaných úradov uvidelo že z času načas dochádza k zastaveniu či prerušeniu konania. V otázke č. 9 respondenti označovali, ktoré z úkonov správneho konania považujú za problematické alebo najťažšie z odborného a časového hľadiska. V rámci Krajského úradu CDPK v Nitre 71% opýtaných najčastejšie označovalo dokazovanie, 57% označilo získavanie podkladov pri podávaní žiadosti, kompletizáciu podkladov a odstraňovanie nedostatkov konania (doplnenie podkladov). Za najmenej problematické 14% respondentov označilo právne posúdenie podkladov, zisťovanie podkladov pre rozhodnutie, zabezpečenie podkladov pre rozhodnutie ako aj odvolanie, prerušenie, zastavenie a obnovu konania. Naproti tomu opýtaní respondenti z Krajských úradov CDPK v BB, ZA, KE a TT najčastejšie (67%) ako problematické uvádzali zisťovanie podkladov pre rozhodnutie, súčinnosť s inými orgánmi/subjektmi ako aj odvolanie, prerušenie, zastavenie a obnova konania. 58% respondentov ako ďalšie problematickejšie úkony označili získavanie podkladov pri podávaní žiadostí, kompletizácia podkladov, zabezpečenie podkladov pre rozhodnutie a odstraňovanie nedostatkov (doplnenie podkladov). Odôvodnenie rozhodnutí, dokazovanie a právne posúdenie podkladov označilo ako problematickejšie 42% opýtaných respondentov. Z odpovedí na otázku č. 10 či majú Krajské úrady CDPK problémy s doručovaním rozhodnutí účastníkom konania 100% respondentov uviedlo že z času na čas dôjde k takejto situácii. V porovnaní s ostatnými 58% respondentov uviedlo že nemajú žiaden problém s doručovaním, v 33% -tách sa to stáva z času na čas. Keďže Krajské úrady CDPK v Nitre, Banskej Bystrici, Košiciach, Žiline a Trnave nepociťujú problémy s doručovaním rozhodnutí, nevznikajú ani dôvody pre prietahy v konaní či na zastavenie konania. Vo väčšine prípadov je to z dôvodu využívania formy verejných vyhlášok pre oznámenie rozhodnutí. Čo sa týka vydávania rozhodnutí v rámci autoremedúry sa viac ako 50% respondentov zhodlo na tom, že je to výnimočná situácia a stáva sa tak 1a ž krát za rok. Taktiež sme sa z odpovedí respondentov dozvedeli, že v rozsahu 0-5% rozhodnutí im nadradený orgán na základe riadnych ako aj mimoriadnych opravných prostriedkov zruší či zmení. Takto odpovedalo všetkých 100% respondentov.

4.5. Zriadenie a postavenie Nitrianskeho samosprávneho kraja v zmysle zákona NR SR č. 302/2001 o samospráve vyšších územných celkov

Samosprávne kraje boli zriadené zákonom NR SR č. 302/2001 o samospráve vyšších územných celkov. V zmysle tohto zákona má samosprávny kraj (vyšší územný celok) postavenie právnickej osoby, ktorá za podmienok ustanovených zákonom samostatne hospodári s vlastným majetkom, vlastnými príjmami; zabezpečuje a chráni práva a záujmy svojich obyvateľov. Je to územie tvorené obcami, ktoré sa nachádzajú v jeho hraniciach, pričom územný obvod samosprávneho kraja ako aj jeho sídlo je možné meniť iba zákonom. Nadobudnutím účinnosti vyššie spomínaného zákona, 1. januára 2002 vznikol a zahájil svoju činnosť aj Nitriansky samosprávny kraj. V prílohe č. 3 sa nachádza mapa s rozdelením jednotlivých samosprávnych krajov na Slovensku.

Nitriansky kraj svojou rozlohou 6 343 km², čo predstavuje 12,9% celkovej rozlohy Slovenska, je piatym najväčším krajom, v ktorom sa nachádza 350 obcí, a 15 z nich užíva štatút mesta. Má prevažne vidiecky charakter a v mestách žije približne 48,5 % obyvateľov kraja. V zmysle územno–správneho usporiadania na základe zákona NR SR č. 221/1996 Z.z. sa NSK člení na 7 okresov: Komárno, Levice, Nové Zámky, Šaľa, Nitra, Topoľčany a Zlaté Moravce. V rámci svojej samosprávnej funkcie sa NSK stará o všestranný rozvoj svojho územia a o potreby svojich obyvateľov.

4.5.1. Kompetencie NSK v oblasti dopravy

Kompetencie NSK upravuje už spomínaný zákon č. 302/2001 Z.z. o samospráve vyšších územných celkov (zákon o samosprávnych krajoch). Taktiež zákon č. 416/2001 Z.z. o prechode niektorých pôsobností z orgánov štátnej správy na obce a na vyššie územné celky (tzv. malý kompetenčný zákon) upravuje prenesenie kompetencií, ktoré doposiaľ vykonávali orgány štátu na orgány samosprávy obcí, miest a samosprávnych krajov. Nitriansky samosprávny kraj uskutočňuje tento výkon verejnej správy v rámci samosprávnej tzv. originálnej kompetencie alebo len ako prenesený výkon štátnej správy.

Zákon zveril do pôsobnosti samosprávnych krajov (Nitrianskeho nevynímajúc) také záležitosti, ktoré bezprostredne ovplyvňujú rozvoj samosprávneho kraja a vytvárajú sa tak predpoklady na riadne uspokojovanie potrieb jeho obyvateľov vo všetkých oblastiach spoločenského života. Z toho vyplýva, že NSK sa pri výkone samosprávy snaží zabezpečovať predovšetkým rozvoj svojho územia po všetkých stránkach ako aj uspokojovať potreby svojich obyvateľov a to všetko v zmysle zákona č. 539/2008 Z.z. o podpore regionálneho rozvoja. Nitriansky samosprávny kraj realizuje vlastnú regionálnu

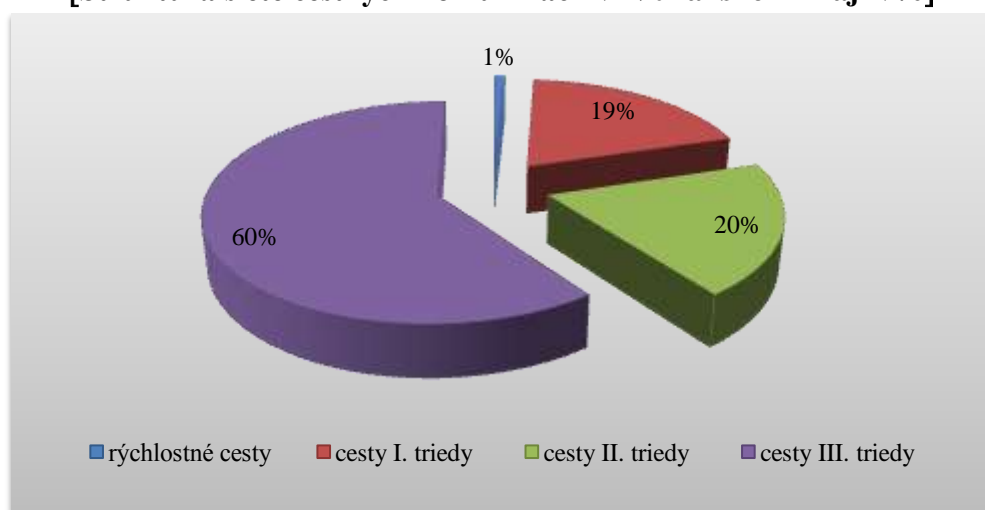
politiku s cieľom dosiahnuť trvalo udržateľný rozvoj svojho územia a na tento účel má vypracovaný Program sociálneho a hospodárskeho rozvoja NSK na roky 2008 až 2015. Týmto základným strategickým dokumentom určuje ďalšie smerovanie rozvoja celého kraja vo všetkých strategických oblastiach, ktoré rozhodujúcim spôsobom ovplyvňujú kvalitu života obyvateľov regiónu. Ako jeden z kľúčových faktorov rozvoja Nitrianskeho regiónu, uvádzaný aj Programe sociálneho a hospodárskeho rozvoja, môžeme označiť kvalitu a dostupnosť zariadení technickej infraštruktúry, predovšetkým dopravnej infraštruktúry, ktorá zahŕňa cesty a cestné komunikácie regionálneho či nadregionálneho významu. Kvalitná dopravná infraštruktúra zohráva dôležitú úlohu pri zabezpečovaní životných potrieb obyvateľov avšak prináša so sebou aj také pozitíva ako rast záujmu investorov o dané územie, zvyšovanie bezpečnosti, či znižovanie negatívnych vplyvov na životné prostredie. NSK na svojom území neustále podporuje výstavbu a rekonštrukcie ciest II. a III. triedy, vypracúva projektové dokumentácie a potrebných štúdie; taktiež podporuje modernizáciu existujúcej cestnej siete vrátane výstavby a rekonštrukcie objektov dopravnej infraštruktúry ako aj modernizáciu strojového technologického parku regionálnych organizácií údržby a správy ciest, pričom kladie dôraz na zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky a zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie. Keďže NSK považuje vidiecke oblasti a ich budúcnosť za významnú súčasť rozvoja celého regiónu má vypracovanú Stratégiu rozvoja vidieka, ktorá dopĺňa Program sociálneho a hospodárskeho rozvoja NSK na roky 2008-2015. Aj v tomto prípade jednou z najdôležitejších priorít rozvoja, nielen vidieckych sídiel ale v konečnom dôsledku aj samotného kraja, je dostupnosť a územná prepojenosť vidieka. NSK sa prostredníctvom svojich nástrojov, ktoré má vo svojej kompetencii, snaží skvalitniť a dobudovať cestnú infraštruktúru vidieka Nitrianskeho samosprávneho kraja; zabezpečiť prepojenosť vidieckych obcí navzájom, ich prepojenosť s okresnými sídlami; ako aj zabezpečiť dostupnosť vidieka za pomoci pokrytia dopravnými službami.

Kompetencie Nitrianskeho samosprávneho kraja v oblasti dopravy sú realizované na úsekoch cestnej dopravy (verejná osobná doprava) a cestného hospodárstva (pozemné komunikácie). Prijatím zákona č. 416/2001 Z. z. o prechode niektorých pôsobností z orgánov štátnej správy na obce a na vyššie územné celky a v zmysle zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov prešli cesty II. a III. triedy od 1.1.2004 do vlastníctva samosprávnych krajov. Cestná sieť nitrianskeho kraja predstavuje dĺžku približne 2559 km, pričom je tvorená rýchlostnými cestami, a cestami I., II. a III triedy.

Tab. č. 14**[Sieť cestných komunikácií v Nitrianskom samosprávnom kraji]**

	diaľnice	rýchlostné cesty	cesty I. triedy	cesty II. triedy	cesty III. triedy	spolu
NSK	v km	v km	v km	v km	v km	v km
	0	22,697	495,294	500,223	1540,869	2559,083

Zdroj: cestná databanka, stav k 1.1.2010, vlastné spracovanie

Graf č. 2**[Štruktúra siete cestných komunikácií v Nitrianskom kraji v%]**

Zdroj: cestná databanka, stav k 1.1. 2010, vlastné spracovanie

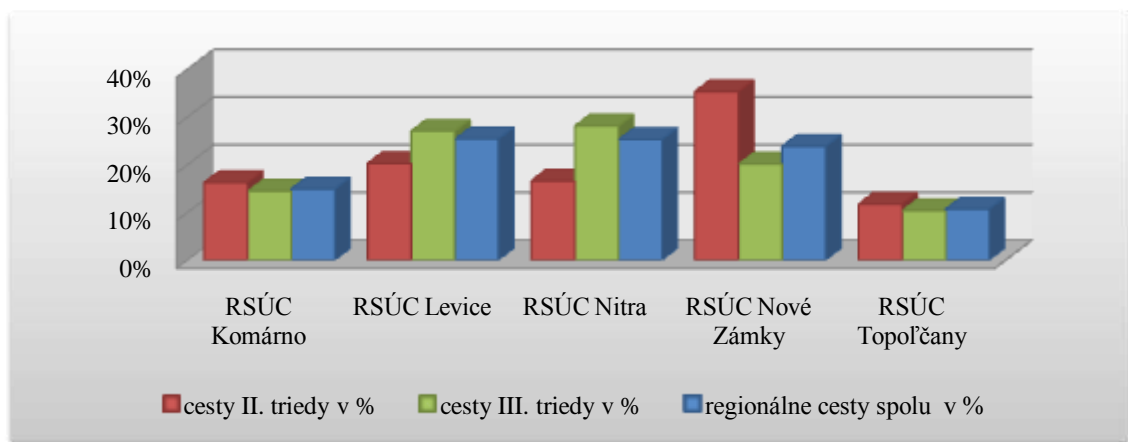
Graf č. 2 zobrazuje rozdelenie siete cestných komunikácií NSK. Ako môžeme vidieť, v Nitrianskom samosprávnom kraji majú najväčší 60%-tný podiel cesty III. triedy v celkovej dĺžke 1540 km, za nimi s 20%-tami nasledujú cesty II. triedy v dĺžke 500 km. Cesty I. triedy v rámci NSK zaberajú len 19% čo predstavuje dĺžku 495 km a najmenej iba 1% pripadá na rýchlostné cesty v dĺžke 23 km. Diaľnice jeho územím neprechádzajú.

Nitriansky samosprávny kraj zriadil pre vykonávanie správy a údržby ciest II. a III. triedy vo svojom vlastníctve päť rozpočtových organizácií - Regionálnu správu a údržbu ciest (RSÚC) v Nitre, Nových Zámkoch, Komárne, Leviciach a Topoľčanoch Tieto organizácie sa dňom 1.11.2005 transformovali na akciové spoločnosti s cieľom lepšieho zhodnotenia majetku zvereného do správy a údržby ako i z hľadiska možnosti vykonávania podnikateľskej činnosti a možného vstupu do týchto akciových spoločností finančne silných akcionárov. RSÚC v pôsobnosti Nitrianskeho samosprávneho kraja počas celého roka zabezpečujú najmä prevádzkyschopnosť a zjazdnosť ciest II. a III. triedy vo svojom

obvode; systematicky a plánovane vykonávajú údržbu na cestách II. a III. triedy vrátane mostov; taktiež zabezpečujú opravy ciest II. a III. triedy a mostov dodávateľskou formou, vykonávajú na nich technický dozor; v zimnom období zabezpečujú zjazdnosť ciest II. a III. triedy podľa operačného plánu údržby a osobitných pokynov vydaných na tento účel, vykonávajú činnosti na základe požiadaviek správcov miestnych a obecných komunikácií, organizácií a občanov. Nitriansky samosprávny kraj vlastní celkom 2041 km ciest II. a III. triedy (tzv. regionálne cesty), z toho 500 km ciest II. triedy a 1541 km ciest III. triedy. Nasledujúci graf č. 2 znázorňujú rozdelenie jednotlivých regionálnych ciest spadajúce pod príslušnú Regionálnu správu a údržbu ciest v Komárne, Leviciach, Nitre, Nových Zámkoch a Topoľčanoch.

Graf. č.3

[Regionálne cesty NSK v správe jednotlivých Regionálnych správ a údržby ciest]



Zdroj: cestná databanka, stav k 1. 1. 2010, vlastné spracovanie

Ako je možné vidieť na grafe č. 3, najmenší 11%-tný podiel regionálnych ciest Nitrianskeho samosprávneho kraja v dĺžke 218,07 km sa nachádza v správe RSÚC Topoľčany. Naopak najväčší podiel regionálnych ciest niečo viac ako 25% celkovej dĺžky ciest II. a III. triedy v rámci NSK má v správe Regionálna správa a údržba ciest Levice v dĺžke 517,34 km. Podobne aj pre RSÚC Nitra pripadá 25% ciest II. a III. triedy s dĺžkou 515,29 km. RSÚC Komárno spravuje 15% regionálnych ciest a 24% z celkovej dĺžky ciest II. a III. triedy má v správe RSÚC v Nových Zámkoch.

4.5.2. Náplň hlavných činností NSK v oblasti dopravy

Odbor dopravy Úradu Nitrianskeho samosprávneho kraja plní úlohy spojené so zabezpečením pôsobností samosprávneho kraja na dvoch úsekoch, a to:

- ✓ na úseku pozemných komunikácií
- ✓ a úseku cestnej dopravy

Na úseku pozemných komunikácií postupuje odbor dopravy NSK predovšetkým na základe zákona NR SR č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov, zákona NR SR č. 71/1967 Zb. o správnom konaní v znení neskorších predpisov a zákona NR SR č. 416/2001 Z. z. o prechode niektorých pôsobností z orgánov štátnej správy na obce a vyššie územné celky. V zmysle týchto zákonov, odbor dopravy Úradu NSK najmä poskytuje informácie a podklady o plánovaní, príprave a výstavbe ciest vo vlastníctve NSK na účely spracovania štátnej koncepcie diaľnic a ciest bezplatne ministerstvu; pripravuje podklady pre čerpanie finančných prostriedkov z fondov EÚ pre odvetvie dopravy; zúčastňuje sa správnych konaní a vydáva stanoviská za NSK ako vlastníka ciest II. a III. triedy; posudzuje zámery iných investorov vo vzťahu k cestnej sieti vo vlastníctve NSK; schvaľuje po kladnom prerokovaní s ministerstvom operačné plány zimnej údržby ciest vo vlastníctve samosprávneho kraja.

V oblasti cestnej dopravy, činnosti samosprávneho kraja vyplývajú zo zákona č. 168/1996 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov, zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní v znení neskorších predpisov a zákona č. 416/2001 Z. z. o prechode niektorých pôsobností z orgánov štátnej správy na obce a vyššie územné celky, a to najmä udeľuje a odníma dopravné licencie v správnom konaní na linky vnútroštátnej autobusovej dopravy diaľkovej, prímestskej a osobitnej, ktoré majú východiskovú zastávku v Nitrianskom kraji; schvaľuje cestovné poriadky vnútroštátnej autobusovej dopravy; vykonáva odborný dozor nad cestnou dopravou v kraji, ak ide o pravidelnú autobusovú dopravu; vedie správne konania, prejednáva priestupkov na úseku cestnej dopravy; ukladá sankcie dopravcom, ak nejde o medzinárodnú pravidelnú autobusovú dopravu.

4.5.3. Analýza a zhodnotenie činnosti Nitrianskeho samosprávneho kraja v oblasti dopravy v komparácií s ostatnými samosprávnymi krajinami SR

V oblasti dopravy má Nitriansky samosprávny kraj 2 kompetencie, ktoré sú zabezpečované oddeleniami odboru dopravy, a to konkrétne:

- A. objednávanie služieb vo verejnom záujme v prímestskej autobusovej doprave (oddelenie verejnej osobnej dopravy – úsek cestnej dopravy)
- B. údržbu a opravy ciest II. a III. triedy (oddelenie cestného hospodárstva – úsek pozemných komunikácií)

Odbor dopravy financuje výkon kompetencií na úseku verejnej osobnej dopravy a cestného hospodárstva z rozpočtu Nitrianskeho samosprávneho kraja. Prehľad vyčerpaných finančných prostriedkov za jednotlivé úseky v sledovanom období predstavuje tabuľka č. 15

Tab. č. 15

[Rozpočet vyčerpaných prostriedkov pre odbor dopravy NSK v rokoch 2006 až 2009 v €]

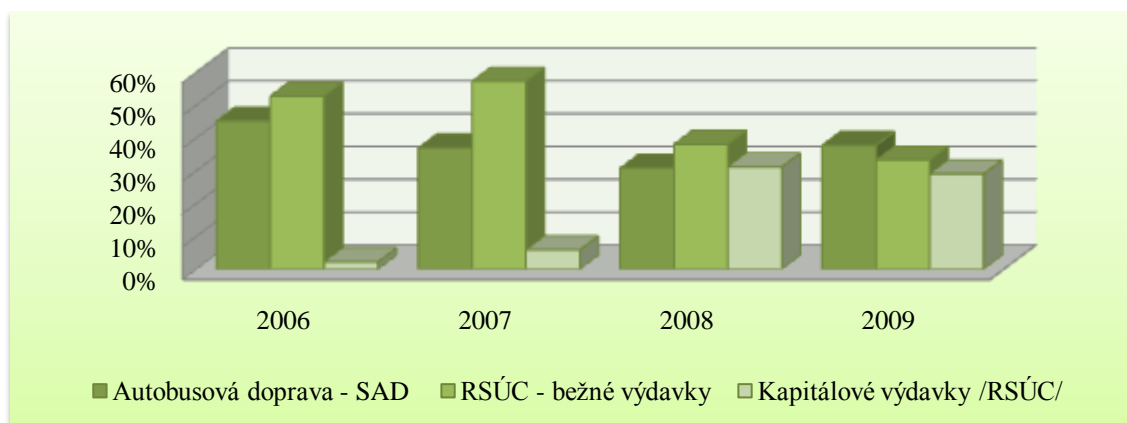
	2006	2007	2008	2009
Autobusová doprava - SAD	10 511 020	8 211 457	9 243 112	11 909 978
RSÚC - bežné výdavky	12 280 727	12 730 416	11 429 795	10 489 077
RSÚC - kapitálové výdavky	511 086	1 299 837	9 359 163	9 170 314
Doprava spolu	23 302 833	22 241 709	30 032 070	31 569 369

Zdroj: záverečné účty NSK za roky 2006 – 2009, vlastné spracovanie

Z rozpočtu bežných výdavkov je časť prostriedkov určená pre Regionálne správy a údržby ciest na správu, údržbu a opravy majetku NSK (cesty II. a III. triedy), druhou časťou je hradená strata autobusovým dopravcom z realizácie výkonov vo verejnom záujme. Kapitálové výdavky sú určené na investičné zhodnotenie majetku Nitrianskeho samosprávneho kraja v správe jednotlivých RSÚC. Rozdelenie vyčerpaných finančných prostriedkov graficky znázorňuje graf č. 4.

Graf č. 4

[Čerpanie finančných prostriedkov v rokoch 2006 až 2009 v oblasti dopravy v %]



Zdroj: záverečné účty NSK 2009 – 2009, vlastné spracovanie

Finančné prostriedky rozpočtované na oblasť dopravy NSK v sledovanom období ako môžeme vidieť na grafe č. 3 boli použité na úhradu straty dopravcom za výkony vo verejnom záujme; na správu, údržbu a opravy ciest II. a III. triedy ako aj na investičné zhodnotenie majetku Nitrianskeho samosprávneho kraja. Pritom najvyššiu položku za sledované štvorročné obdobie tvorili bežné výdavky pre RSÚC určené na bežnú údržbu a opravy ciest druhej a tretej triedy. V prvých dvoch rokoch tvorili viac ako 50%-tný podiel, v roku 2008 a 2009 boli na úrovni 38% a 33%. Druhou najväčšou položkou bola úhrada straty za výkony vo verejnom záujme. Najväčší podiel 45% mala v roku 2006, ďalšie dva roky sa pohybovala na úrovni 37% a 31%. V roku 2009 jej podiel na výdavkoch na dopravu znova stúpol na 38%. Najmenej finančných prostriedkov bolo čerpaných z kapitálového rozpočtu, kde sa podiel výdavkov na investičné zhodnotenie majetku pohyboval od 2% v roku 2006 do 31% v roku 2008 a za rok dosiahli podiel 29%.

A: služby realizované vo verejnom záujme v prímestskej autobusovej doprave

Nitriansky samosprávny kraj v rámci výkonu kompetencií v oblasti cestnej dopravy, ktoré mu vyplývajú z prechodu pôsobnosti zo štátu na samosprávne kraje, zabezpečuje optimálnu dopravnú obsluhu kraja prostriedkami verejnej autobusovej dopravy tým, že vystupuje ako objedávateľ regionálnej dopravy - t. z. služieb vo verejnom záujme. Prostredníctvom služieb verejnej autobusovej dopravy dochádza k prepojeniu jednak vidieckych obcí navzájom ako aj ich spojeniu s okresnými sídlami a čím je zabezpečená dopravná obsluha všetkých miest a obcí v Nitrianskom samosprávnom kraji. V súlade

so Stratégiou rozvoja vidieka, NSK zabezpečuje dopravnú obslužnosť svojho územia prostredníctvom objednávaní služieb vo verejnom záujme nielen v mestách ale aj vidieckych oblastiach, a tým prispieva k ich ako aj k rozvoju celého regiónu.

Oddelenie verejnej osobnej dopravy v rámci odboru dopravy Nitrianskeho samosprávneho kraja zabezpečuje uzatváranie zmlúv s dopravcami o službách vo verejnom záujme vo vnútroštátnej pravidelnej prímestskej autobusovej doprave a udeľuje im dopravné licencie spravidla na obdobie 10 rokov, pokiaľ žiadateľ nepožiadá o kratší čas. Objednané služby vo verejnom záujme v rokoch 2006-2009 boli realizované vo forme pravidelnej prímestskej verejnej autobusovej dopravy prostredníctvom dvoch dopravcov a to SAD Nové Zámky a.s. a Veolia Transport Nitra a.s. v súlade s platnými dopravnými licenciami, pričom u každého dopravcu bola výška objednaných služieb v ubehnutých kilometroch iná. Prehľad skutočne zrealizovaných služieb nám poskytuje tabuľka č. 16. Ako môžeme vidieť, zrealizované služby za roky 2007 až 2009 majú mierne kolísavý charakter ale sú približne rovnaké. Údaj o zrealizovaných službách za rok 2006 uvedený nie je, pretože nebol k dispozícii.

Tab. č. 16

[Realizácia objednaných služieb v prímestskej autobusovej doprave v ubehnutých km]

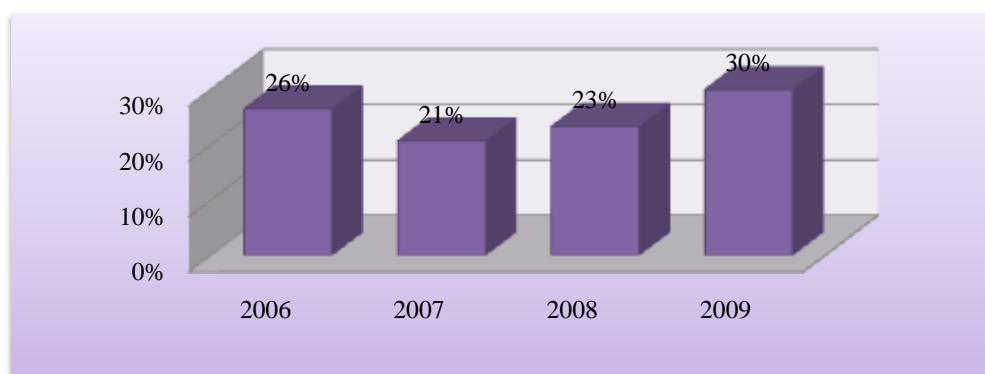
	2006	2007	2008	2009
spolu km	x	25 845 000	26 199 496	25 260 520

Zdroj: záverečné účty NSK 2006-2009, vlastné spracovanie

Nitriansky samosprávny kraj ako objednávateľ služieb v prímestskej autobusovej doprave je povinný zabezpečiť úhradu preukázanej straty dopravcom za zrealizované služby vo verejnom záujme. Táto strata je hradená z rozpočtu bežných výdavkov NSK. Za sledované štvorročné obdobie Nitriansky samosprávny kraj poskytol finančnú úhradu preukázanej straty dopravcom za zrealizované služby vo verejnom záujme vo výške viac ako 39 miliónov €. Prehľad výdavkov na úhradu preukázanej straty dopravcom za zrealizované služby v jednotlivých rokoch 2006 až 2009 poskytuje graf. č. 5.

Graf č. 5

[Vývoj náhrady preukázanej straty z výkonov vo verejnom záujme v prímestskej autobusovej doprave za roky 2006 – 2009 spolu v %]



Zdroj: záverečné účty NSK 2006-2009, vlastné spracovanie

Ako môžeme sledovať na grafe č. 5, vývoj náhrady preukázanej straty z výkonov vo verejnom záujme má od roku 2006 najprv klesajúci charakter, avšak v roku 2007 začala znovu stúpať. Z roku 2006 na rok 2007 klesla strata dopravcov za realizované verejné výkony, čím následne aj Nitriansky samosprávny kraj vynaložil o 5% finančných prostriedkov menej ako v roku 2006. Celkovo najnižšiu finančnú náhradu preukázanej straty z verejných výkonov poskytol NSK dopravcom v roku 2007 a to konkrétne vo výške 8 211 tis. €, čo predstavovalo 21% z celkovej vynaloženej finančnej náhrady sledovaného obdobia. Následne však v roku 2008 strata u dopravcov z verejných výkonov stúpila o 2% čo spôsobilo, že NSK poskytol z bežného rozpočtu o niečo viac finančných prostriedkov na náhradu preukázanej straty. Podobne to bolo aj v roku 2009, kedy však už vynaložené finančné prostriedky určené na úhradu straty stúpili o 7%. V podstate v roku 2009 bola dosiahnutá strata u dopravcov najvyššia a to vo výške 11,9 milióna €, čo predstavuje 30% z celkovej finančnej úhrady preukázanej straty za sledované štvorročné obdobie.

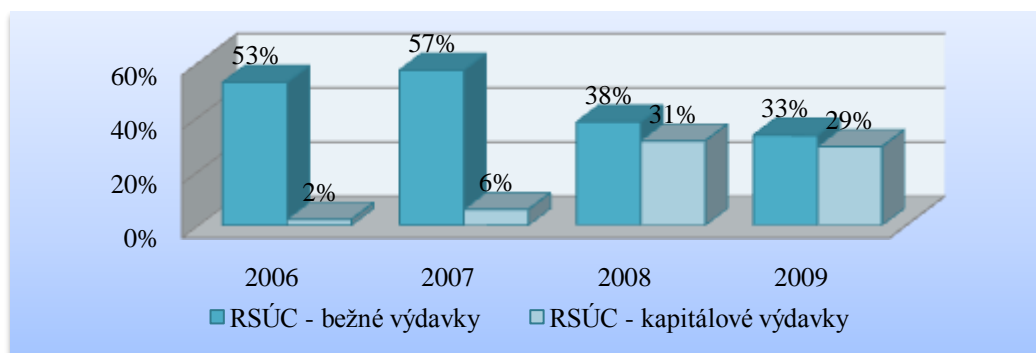
B: Údržba a opravy ciest II. a III. triedy

Údržbu a opravy ciest II. a III. triedy v zmysle zmlúv o výkone správy a údržby ciest, mostov a cestného hospodárstva Nitrianskeho samosprávneho kraja uzatvorených s regionálnymi správami a údržbami ciest zabezpečuje päť akciových spoločností – Regionálna správa a údržba ciest v Nitre, Komárne, Leviciach, Nových Zámkoch a Topoľčanoch. Tieto Regionálne správy a údržby ciest ako správcovský orgán majetku NSK t.j. ciest II. a III. triedy, sú povinné zabezpečovať ich riadnu správu. Ide

predovšetkým o vykonávanie činností ako je napr. údržba krytov vozoviek, údržba cestných telies, mostov, odstavných plôch, cestnej zelene, odvodnenie, ďalej zmiernovanie závad na cestách spôsobených zimnými poveternostnými podmienkami, správa a ochrana ciest a to všetko s cieľom zabezpečiť celoročnú schopnú prevádzku a zjazdnosť ciest II. a III. triedy a mostov. Na tieto činnosti im Nitriansky samosprávny kraj poskytuje každoročne finančné prostriedky z výdavkovej časti bežného rozpočtu. Prehľad vyčerpaných finančných prostriedkov určených na správu, bežné opravy a údržbu ciest II. a III. triedy za Regionálne správy ciest Nitrianskeho samosprávneho kraja spolu počas sledovaných rokov 2006 až 2009 zobrazuje graf č. 6.

Graf č. 6

[Prehľad vyčerpaných bežných a kapitálových výdavkov RSÚC spolu za roky 2006 až 2009 v %]



Zdroj: záverečné účty NSK 2006-2009, vlastné spracovanie

Ako môžeme na grafe č. 6 vidieť, čerpanie finančných prostriedkov na bežné opravy a údržby ciest II. III. triedy Regionálnymi správami ciest NSK majú najprv od roku 2006 do roku 2007 rastúci charakter. Najviac výdavkov bolo vynaložených v roku 2006 vo výške 12,3 mil. € čo predstavuje 53% a 57% výdavkov vo výške 12,7 mil. € v roku 2007. Je to toho dôvodu, že technický stav týchto ciest bol v nevyhovujúcom až havarijnom stave a bolo potrebné zabezpečiť ich skorú opravu a práve v období rokov 2006-2007 boli vykonané nevyhnutné opravy havarijných stavov väčšiny regionálnych ciest a mostov. Od roku 2008 výška vyčerpaných bežných výdavkov bola na úrovni 11,4 mil. €, čo je v porovnaní s rokom 2007 takmer o 19% menej. Najmenej výdavkov vyčerpaných Regionálnymi správami ciest NSK bolo v roku 2009 vo výške 33% celkových výdavkov na dopravu čo predstavuje sumu 10,5 mil. €.

V rozpočte NSK boli pre oblasť dopravy okrem bežných výdavkov vyčlenené aj kapitálové výdavky určené na investičné zhodnotenie svojho majetku v správe a nájme

Regionálnych správ a údržby ciest. Prehľad vyčerpaných kapitálových výdavkov na investičné zhodnotenie majetku NSK zobrazuje graf. č.6. Kapitálové výdavky boli v rokoch 2006 - 2009 použité predovšetkým na vypracovanie projektových dokumentácií na rekonštrukcie ciest, mostov a budovanie križovatiek; rekonštrukciu úsekov ciest a mostov v zlom stavebno-technickom až havarijnom stave; nákup dopravných prostriedkov a sypačov v súvislosti s modernizáciou vozového parku, a pod. Ako môžeme vidieť na grafe č. 5, v rámci čerpania kapitálových výdavkov Regionálnymi správami ciest NSK v rokoch 2006 až 2009 bolo najmenej prostriedkov vyčerpaných v roku 2006 a to len 2% čo predstavuje sumu 511 086 € z celkového objemu rozpočtovaných finančných prostriedkov odboru dopravy. Toto nízke čerpanie bolo spôsobené predovšetkým oneskoreným schválením rozpočtu kapitálových výdavkov v júni 2006, v dôsledku čoho nebolo možné jednak zrealizovať vypracovanie projektových dokumentácií na niektoré plánované stavby do konca roka 2006 ako aj dokončiť rekonštrukcie či úpravy regionálnych ciest. Podobne aj v roku 2007 bolo čerpanie kapitálových výdavkov nízke na úrovni 1,3 mil. €, čo predstavuje 6% celkových výdavkov oblasti dopravy. Nízke čerpanie bolo dôsledkom časovej náročnosti vypracovania projektových dokumentácií, ako aj zdĺhavejším vysporiadaním pozemkov pod predmetnými cestami. V roku 2008 čerpanie prostriedkov bolo vo výške 9,4 mil. €, čo v porovnaní s predchádzajúcimi rokmi predstavuje nárast o viac ako 20%. V tomto roku boli dokončené rekonštrukcie ciest a mostov z minulých rokov, taktiež zrealizované ďalšie stavebné úpravy ako aj vypracované projektové dokumentácie pre čerpanie nenávratných finančných príspevkov z fondov EU. Podobná situácia bola aj v roku 2009, kedy sa vyčerpalo približne 9,2 mil. €, čo predstavuje 29% a tieto prostriedky boli väčšinou použité na realizáciu stavieb a ich technické zhodnotenie.

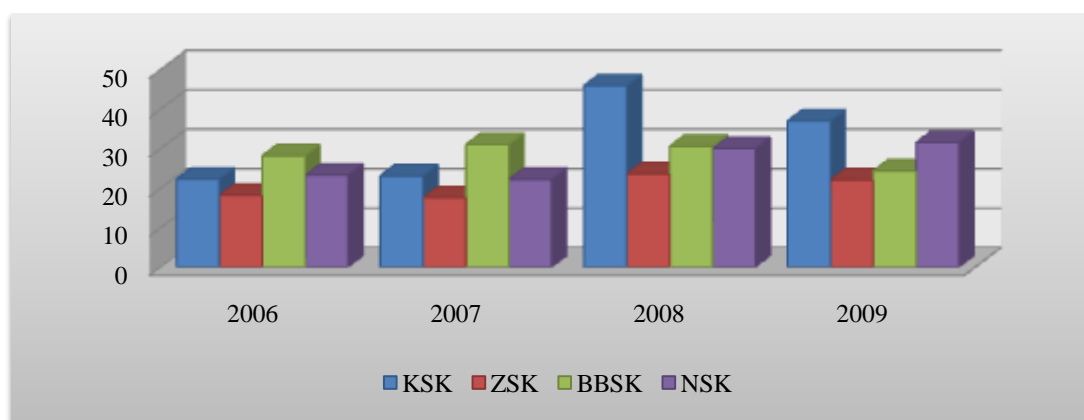
NSK sa snaží každoročne vynakladať na výstavbu a rekonštrukcie ciest II. a III. triedy vo svojom území čo najviac finančných prostriedkov zo svojho rozpočtu. Prostredníctvom vypracovávania potrebných projektových dokumentácií a štúdií má možnosť získať doplnkové finančné prostriedky z Regionálneho operačného programu (ROP), z ktorého boli v roku 2008 schválené tri projekty a v roku 2009 šesť projektov v rámci opatrenia - Regionálne komunikácie zabezpečujúce dopravnú obsluhu regiónov. Modernizáciou cestnej siete, objektov dopravnej infraštruktúry, ako aj modernizáciou strojového technologického parku regionálnych organizácií údržby a správy ciest účelne prispieva jednak ku zvyšovaniu bezpečnosti cestnej premávky ako aj minimalizovaniu negatívnych vplyvov na životné prostredie.

4.5.4. Komparácia výkonu kompetencií NSK v oblasti dopravy s vybranými samosprávnymi krajmi na Slovensku

Pre účely komparácie výkonu kompetencií Nitrianskeho samosprávneho kraja v oblasti dopravy s vybranými samosprávnymi krajmi sme konkrétne zvolili Žilinský samosprávny kraj, Banskobystrický samosprávny kraj a Košický samosprávny kraj. Tieto samosprávne kraje, podobne ako NSK boli zriadené zákonom NR SR č. 302/2001 Z. z. o samospráve vyšších územných celkov, a pri výkone kompetencií v oblasti dopravy postupujú v zmysle všeobecne záväzných právnych predpisov tak ako Nitriansky samosprávny kraj. Dôležitou úlohou všetkých samosprávnych krajov v oblasti dopravy je zabezpečovať jednak dopravnú obsluhu svojho regiónu ako aj starostlivosť o cesty II. a III. triedy. Tieto kompetencie samosprávne kraje financujú zo svojho rozpočtu. Prehľad vyčerpaných finančných prostriedkov na dopravu za jednotlivé kraje nám poskytuje nasledovný graf č. 7

Graf č. 7

**[Prehľad vynaložených financií na dopravu za roky 2006-2009
vo vybraných krajoch v mil. €]**



Zdroj: záverečné účty KSK, ŽSK, BBSK, NSK za roky 2006-2009, vlastné spracovanie

Ako môžeme sledovať na grafe č. 6, najviac finančných prostriedkov v oblasti dopravy vyčerpal za roky 2006-2009 Košický samosprávny kraj v celkovej výške 128 mil. €, pričom najvyššia suma bola vynaložená v roku 2008 necelých 46 mil. €. Naopak najmenej výdavkov na oblasť dopravy za sledované obdobie vynaložil ŽSK vo výške 81 mil. €, pričom najmenej to bolo v roku 2007, kedy celková suma vyčerpaných výdavkov na dopravu spolu bola vo výške 17,6 mil. €. Banskobystrický samosprávny kraj vynaložil za sledované 4 roky na oblasť dopravy druhú najvyššiu sumu a to 114 mil. €. NSK je tretí

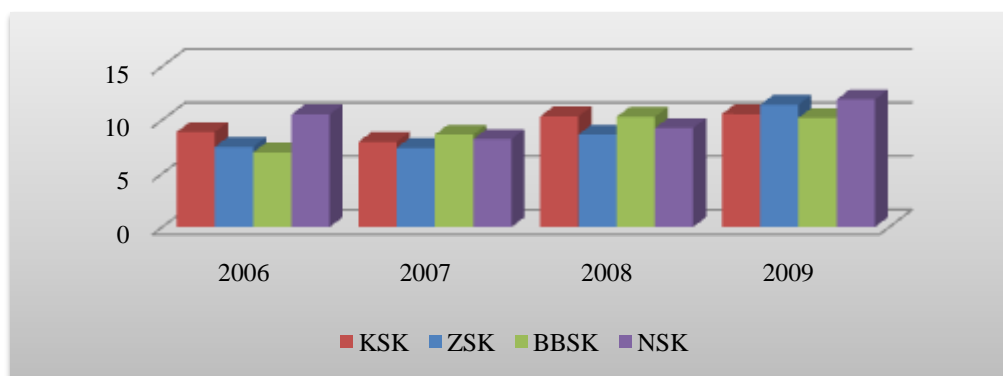
v poradí, čo sa týka celkovej výšky vynaložených výdavkov na dopravu so sumou 107 mil. €, z toho najviac výdavkov bolo vyčerpaných v roku 2009.

A: Služby realizované vo verejnom záujme v prímestskej autobusovej doprave

Pre zabezpečenie dopravnej obslužnosti svojho kraja podobne ako Nitriansky samosprávny kraj tak aj Žilinský, Banskobystrický i Košický samosprávny kraj uzatvárajú zmluvy s jednotlivými autobusovými dopravcami na služby vo verejnom záujme vo vnútroštátnej pravidelnej prímestskej autobusovej doprave, a následne udeľujú dopravcom dopravné licencie. Ako objednávateľia služieb vo verejnom záujme majú povinnosť uhrádzať dopravcom všetky straty, ktoré im vznikajú pri poskytovaní služieb vo verejnom záujme. ŽSK uzatvára zmluvy s dvoma dopravcami a to SAD Žilina a.s., a SAD Liorbus, a.s., v BBSK zabezpečujú prímestskú autobusovú dopravu taktiež dvaja dopravcovia a to SAD Zvolen a.s. a SAD Lučenec. Košický samosprávny kraj podpísal zmluvy s týmito tromi dopravcami, a to Eurobus, a.s., Košice, SAD Michalovce, a.s. a DPMK a.s. Košice. Nasledovný graf č. 8 znázorňuje porovnanie úhrady preukázanej straty dopravcom za verejné výkony medzi sledovanými samosprávnymi kraji.

Graf č. 8

[Porovnanie náhrady preukázanej straty z výkonov vo verejnom záujme v prímestskej autobusovej doprave za roky 2006 – 2009 v sledovaných krajoch spolu v mil. €]



Zdroj: záverečné účty KSK, ZSK, BBSK, NSK za roky 2006-2009, vlastné spracovanie

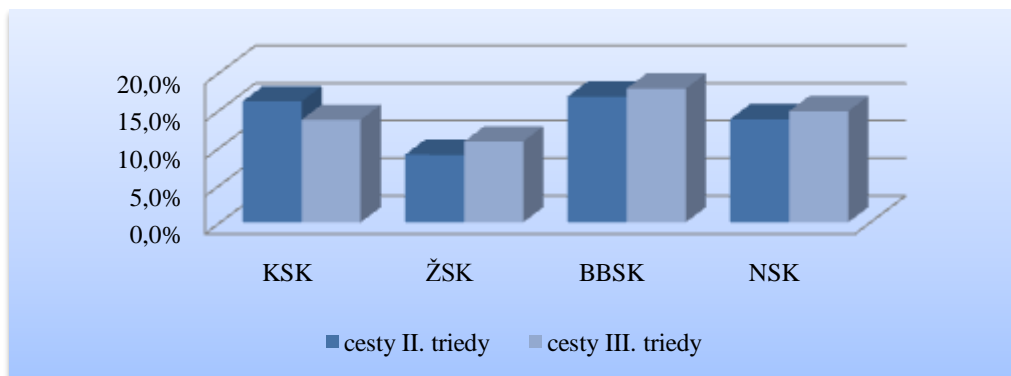
Ako môžeme vidieť na grafe č. 8, vývoj úhrady preukázanej straty za zrealizované služby vo verejnom záujme v prímestskej autobusovej doprave vo všetkých 4 samosprávnych krajoch v sledovaných rokoch má kolísavý charakter. Treba však

upozorniť na to, že výška dosiahnutej straty u dopravcov v jednotlivých samosprávnych krajoch je ovplyvnená sadzbou za jeden ubehnutý kilometer, počtom ubehnutých kilometrov ako aj počtom prepravených osôb. Už na prvý pohľad je zrejmé, že najväčší rozdiel medzi samosprávnymi krajmí spočívajúci vo výške uhradenej straty za verejné výkony je badaateľný v roku 2006, kedy NSK poskytol náhradu straty za verejné výkony vo výške 10,5 mil. €, čo je o 3,5 mil. € viac ako BBSK. Práve ten v tomto roku uhradil najnižšiu stratu z verejných výkonov v hodnote 6,9 mil. €. Výška uhradenej straty dopravcom v prípade ŽSK predstavuje výšku 7,5 mil. € a KSK uhradil stratu dopravcom vo výške 8,8 mil. €. V nasledujúcich rokoch 2007 až 2009 je pre vývoj uhradenej straty zo služieb vo verejnom záujme u všetkých štyroch sledovaných samosprávnych krajoch charakteristický nárast vynaložených finančných prostriedkov. V roku 2009 dosiahnuté straty zo zrealizovaných služieb v prímestskej autobusovej doprave vo všetkých štyroch samosprávnych krajoch boli najvyššie. Najvyššiu stratu však dosiahli dopravcovia v Nitrianskom samosprávnom kraji v hodnote 11,9 mil. € a druhú najvyššiu stratu dopravcom uhradil Žilinský samosprávny kraj vo výške 11,4 mil. €. Naopak najnižšiu úhradu straty v roku 2009 v prímestskej autobusovej doprave poskytol Banskobystrický samosprávny kraj, ktorý paradoxne zabezpečuje dopravnú obslužnosť na najväčšom územní. Za sledované obdobie celkovo najmenej finančných prostriedkov zo svojho rozpočtu na úhradu straty za výkony vo verejnom záujme v prímestskej autobusovej doprave vynaložil Žilinský samosprávny kraj.

B: Údržba a opravy ciest II. a III. triedy

Graf č. 9

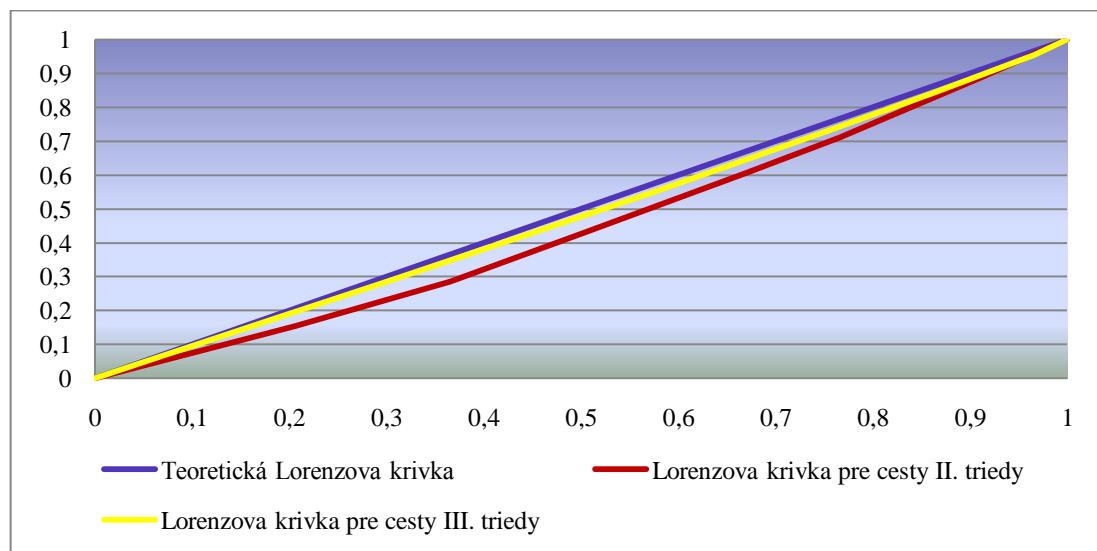
[Podiel ciest II. a III. triedy vo vlastníctve sledovaných krajoch v %]



Zdroj: cestná databanka, stav k 1.1. 2010, vlastné spracovanie

Graf č. 9 znázorňuje aký podiel ciest II. a III. triedy majú vo svojom vlastníctve Košický, Žilinský, Banskobystrický a Nitriansky samosprávny kraj. Ako môžeme vidieť, 16,7% z celkovej dĺžky ciest II. triedy Slovenska, má vo svojom vlastníctve BBSK v dĺžke 610 km, o necelé 1% menej ciest II. triedy vlastní Košický samosprávny kraj v dĺžke 586 km. Nitriansky samosprávny kraj vlastní 500 km ciest druhej triedy čo je 13,7% a ŽSK má vo svojom vlastníctve 9% ciest II. triedy v dĺžke 328 km. Podobnú situáciu vidíme aj v prípade rozdelenia ciest III. triedy. Najväčší vlastnícky podiel 18% (1853 km) aj v tomto prípade má BBSK. S podielom 15% ciest tretej triedy s dĺžkou 1541 km je Nitriansky samosprávny kraj druhý. KSK má vo vlastníctve 14% ciest III. triedy a ŽSK 11%.

Graf č. 10
[Lorenzove krivky pre cesty II. a III. triedy]



Zdroj: vlastné spracovanie, 2011

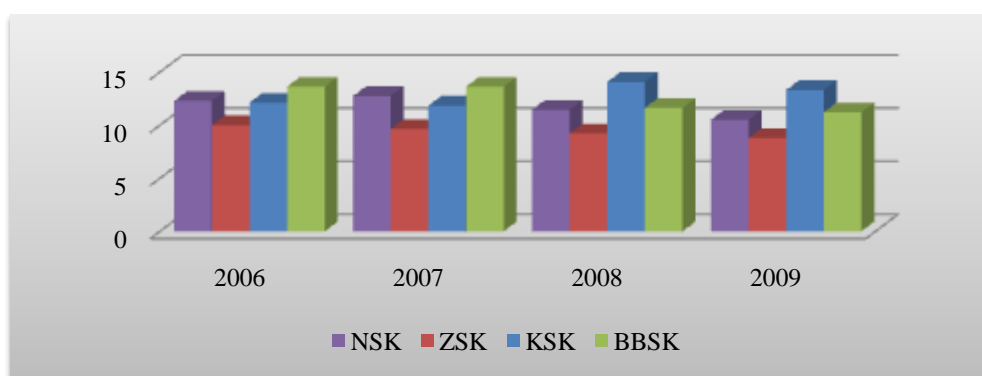
Graf č. 10 zobrazuje Lorenzove krivky pre cesty II. a III. triedy. Pomocou tejto štatistickej metódy sme skúmali rozmiestnenie resp. koncentráciu ciest II. a III. triedy v priestore čiže na území samosprávnych krajov v porovnaní s Teoretická Lorenzova krivka predstavuje rovnomerné rozmiestnenie ciest druhej a tretej triedy. Lorenzove krivky pre regionálne cesty, t.j. cesty II. a III. triedy predstavujú skutočné rozmiestnenie týchto ciest. Čím sa skutočná krivka svojím tvarom viac približuje k priamke – teoretickej Lorenzovej krivke, tým je koncentrácia menšia a naopak. Ako je možné vidieť na grafe, skutočná Lorenzova krivka pre cesty III. triedy sa takmer prekrýva s teoretickou krivkou.

Z toho nám vyplýva skutočnosť, že cesty III. triedy, ktoré dominujú v rámci celého Slovenska, sú v jednotlivých samosprávnych krajoch rozmiestnené rovnomerne.

Pre údržbu a opravy ciest II. a III. triedy majú podobne ako NSK, tak aj Košický, Žilinský i Banskobystrický samosprávny kraj zriadené organizácie, ktoré zabezpečujú riadnu údržbu a opravy ciest II. a III. triedy v rámci toho ktorého samosprávneho kraja. Košický samosprávny kraj má zriadených päť organizácií - Správy ciest Košického samosprávneho kraja, BBSK zabezpečuje údržbu a opravy ciest II. a III. triedy formou služieb na základe zmlúv uzatvorených s Banskobystrickou regionálnou správou ciest, a.s. V Žilinskom samosprávnom kraji sa o regionálne cesty II. a III. triedy stará Správa ciest ŽSK, prostredníctvom svojich 5-tich vnútorných zložiek. Samosprávne kraje financujú opravy a údržby ciest II. a III. triedy so svojho rozpočtu, jednak z bežného ale aj kapitálového. Z bežného rozpočtu sú poskytované výdavky predovšetkým na bežnú údržbu a opravy, v zmysle zabezpečovania celoročnej údržby a zjazdnosti cestných komunikácií v jednotlivých krajoch. Prehľad bežných výdavkov vynaložených na bežnú údržbu a opravy ciest druhej a tretej triedy za jednotlivé kraje v rokoch 2006 až 2009 zobrazuje graf. č. 11.

Graf č. 11

[Prehľad bežných výdavkov vynaložených na bežnú údržbu a opravy v sledovaných krajoch za roky 2006 až 2009 v mil. €]



Zdroj: záverečné účty NSK, BBSK, KSK, ŽSK 2006-2009, vlastné spracovanie.

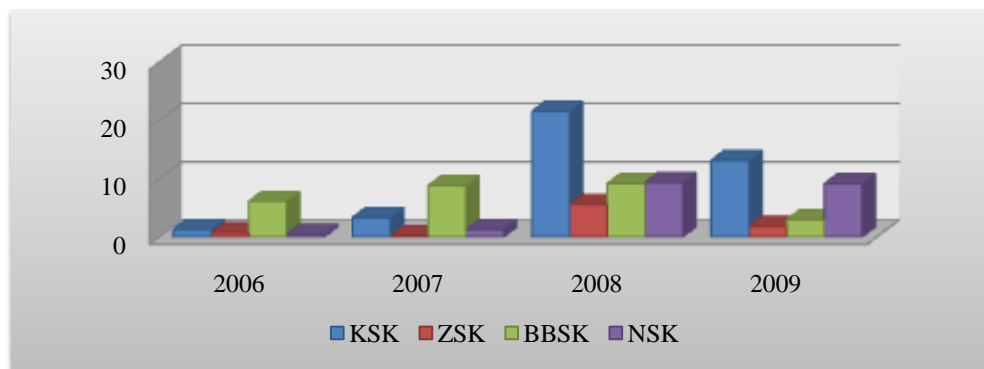
Ako môžeme vidieť na grafe č. 11, výška vynaložených finančných prostriedkov vo vybraných krajoch v rokoch 2006 až 2009 na bežnú údržbu a opravy ciest II. a III. triedy bola rôzna a mala kolísavý charakter. Za sledované obdobie najviac finančných prostriedkov na bežnú údržbu a opravy ciest II. a III. triedy vynakladal Košický samosprávny kraj. Celkovo vynaložil za 4 roky na túto oblasť 51,3 mil. €, z čoho najviac

výdavkov bolo čerpaných v roku 2008 vo výške 14 mil. €, čo je v porovnaní s NSK o 4,8 mil. € viac a v prípade BBSK rozdiel predstavuje 2,4 mi. €. Najväčší rozdiel je badateľný pri porovnaní KSK a ŽSK v roku 2008, kedy ŽSK vynaložil na údržbu ciest II. a III. triedy 9,2 mi. €. Zvýšené výdavky v prípade Košického samosprávneho kraja v porovnaní s ostatnými kraji boli spôsobené vykonaním nevyhnutných opráv na odstránenie havarijných stavov ciest II. a III. triedy poškodených povodňami v lete 2008. V podstate v tomto roku Košický samosprávny kraj vynaložil najviac financií na bežnú údržbu a opravy svojich regionálnych ciest. Podobne aj Banskobystrický samosprávny kraj na bežnú údržbu ciest vynakladal najviac výdavkov počas rokov 2006 a 2007 približne v rovnakej výške cca 13,6 mil. €. Celkovo na výšku bežných výdavkov určených na pravidelnú údržbu a opravy ciest druhej a tretej triedy ako aj mostov vo všetkých štyroch skúmaných samosprávnych krajoch má výrazný vplyv jednak stavebno-technický stav jednotlivých ciest ako aj pôsobenie poveternostných podmienok hlavne v zimnom období.

Okrem týchto bežných výdavkov na údržbu a opravy ciest II. a III. triedy samosprávne kraje vynakladajú kapitálové výdavky, ktoré sú určené na investičné zhodnotenie ciest vo svojom vlastníctve. Prehľad vyčerpaných kapitálových výdavkov na investičné zhodnotenie ciest druhej a tretej triedy podľa jednotlivých krajov znázorňuje graf č. 12.

Graf č. 12

[Prehľad vynaložených kapitálových (investičných) výdavkov podľa vybraných krajov v sledovanom období v mil. €]



Zdroje: záverečné účty NSK, KSK, ŽSK, BBSK za roky 2006-2009, vlastné spracovanie

Ako môžeme vidieť v rokoch 2006 a 2007 boli vynakladané kapitálové výdavky vo všetkých krajoch veľmi nízke. Najmenej kapitálových výdavkov vyčerпали v roku 2006 Regionálne správy a údržby ciest NSK a to len 500 tisíc €. Bolo to však spôsobené oneskoreným schválením rozpočtu v roku 2006. ŽSK zafinancoval investičné akcie v sume

o 200 tisíc € viac ako NSK. Najmenej kapitálových výdavkov v roku 2007 vyčerpali Správy ciest ŽSK vo výške len 250 tis. €, keby finančné prostriedky boli použité na modernizáciu strojového/dopravného parku a rekonštrukciu budov správcu ciest ŽSK. V prípade BBSK, Regionálne správy ciest vyčerpali v rokoch 2006 a 2007 kapitálové výdavky v hodnote 6 mil. € a 8,8 mi. €. Tieto prostriedky boli určené na obnovy materiálno-technickej základe v cestnom hospodárstve ako aj obnovy vozového parku správcu ciest. BBSK vyhlásil rok 2008 za rok Dopravy a investície vo výške 9,2 mil. € boli určené len na modernizáciu a rekonštrukciu cestnej infraštruktúry, ktorá spočívala jednak v realizácii stavieb ako aj ich príprave (projektová dokumentácia,...). V tomto trende pokračoval BBSK aj v roku 2009, kedy vyčerpал už len necelé 3 mi. € a okrem investovania do stavieb sa pripravovala projektová dokumentácia na čerpanie nenávratných finančných príspevkov z fondov EU. Podobná situácia bola aj v prípade NSK. Ten v roku 2008 realizoval investičné akcie vo výške 9,4 mil. €, z ktorých väčšina bola použitá práve na rekonštrukciu a obnovu ciest II. a III. triedy. V prípade Košického samosprávneho kraja bola vynaložená najvyššia suma kapitálových výdavkov v hodnote 21,6 mil. € za sledované obdobie v roku 2008. Finančné prostriedky boli použité jednak na vypracovanie projektových dokumentácií pre čerpanie nenávratných finančných príspevkov z fondov EU, avšak z týchto prostriedkov boli vykonané investičné akcie v podobe rekonštrukcií ciest II. a III. triedy ako i mostov zničených povodňami v lete 2008.

Všetky samosprávne kraje ako Nitriansky tak aj Banskobystrický, Žilinský a Košický realizujú svoje kompetencie v oblasti dopravy za účelom uspokojovania potrieb svojich obyvateľov a zabezpečovania všestranného rozvoja svojho územia.

5. Návrh na využitie výsledkov

Hlavným cieľom diplomovej práce bolo analyzovať, zhodnotiť a porovnať praktický výkon kompetencií úradov špecializovanej štátnej správy a samosprávy v oblasti. Z výsledkov práce a zistení možno vyvodiť viaceré odporúčania:

1. Analýza, komparácia a zhodnotenie praktického výkonu kompetencií Krajských úradov cestnej dopravy a pozemných komunikácií poukázala na skutočnosť, že ľudský faktor v procese výkonu štátnej správy zohráva kľúčovú úlohu. Výkonní zamestnanci, ktorí priamo vstupujú do rozhodovacieho procesu, ovplyvňujú jeho priebeh svojou odbornosťou, kvalifikovanosťou ako aj praktickými skúsenosťami čo sa v konečnom dôsledku odzrkadľuje na pozitívnych a bezchybných výsledkoch vykonávaných činností. Podporovať rozvoj ľudského kapitálu aj formou ďalšieho vzdelávania a vychovávať odborníkov v danej oblasti je jedna z možností ako prispieť k tomu, aby štátna správa fungovala kvalitne bez problémov a hlavne v prospech občanov
2. Možným prerozdelením agendy medzi výkonných pracovníkov by sa mohla doceliť optimálna zaťaženosť zamestnancov jednotlivými úkonmi správneho konania
3. V prípade samosprávy, predovšetkým v NSK je citeľný nedostatok odborných referentov, preto by bolo vhodné vytvoriť jedno či dve pracovné miesta, kde by sa zamestnanci výlučne venovali vykonávaniu kontrol a príprave technickej dokumentácie, ktorej spracovanie je náročné na čas a ktorá je podkladom pre vypracovanie samotnej projektovej dokumentácie. Tým by sa optimalizovalo prerozdelenie úloh medzi zamestnancami a znížila by sa tak ich vysoká zaťaženosť
4. Treba naďalej venovať pozornosť príprave projektov pre čerpanie prostriedkov z fondov Európskej únie v podobe nenávratného finančného príspevku
5. Pre zabezpečenie kvalitnej rekonštrukcie a modernizácie ciest II. a III. triedy je potrebné vysporiadať doteraz všetky nevysporiadané pozemky pod predmetnými cestami, (čo je vo väčšine prípadov dôvodom prečo sa nemôže realizovať komplexná rekonštrukcia týchto ciest) a vyčleniť na to finančné prostriedky z rozpočtu
6. Zaoberať sa možnosťami ako zlepšiť dopravnú obslužnosť krajov, pripravovať kvalitný plán dopravnej obslužnosti svojich krajov a do budúcnosti uvažovať s vytvorením integrovaného dopravného systému ako aj v spolupráci s jednotlivými dopravcami hľadať možnosti pre zvýšenie atraktivity a záujmu o verejnú autobusovú dopravu

Záver

Podstatou diplomovej práce bolo poukázať na významnosti a opodstatnenosti pôsobenia orgánov špecializovanej štátnej správy ako aj samosprávy pri výkone ich kompetencií v oblasti dopravy. Hlavným cieľom diplomovej práce bolo skúmanie a následné zhodnotenie praktického výkonu kompetencií špecializovanej štátnej správy a samosprávy v oblasti dopravy. Ako objekty skúmania diplomovej práce sme zvolili Krajský úrad cestnej dopravy a pozemných komunikácií v Nitre (ako orgán špecializovanej miestnej štátnej správy) a Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja – odbor dopravy (ako orgán územnej samosprávy) na regionálnej úrovni. Na účely komparácie ako ďalšie objekty skúmania boli Krajské úrady CDPK v Banskej Bystrici, Košiciach, Žiline, Trnave a 3 vybrané samosprávne kraje, konkrétne Banskobystrický, Košický a Žilinský samosprávny kraj. V prípade Krajských úradov cestnej dopravy a pozemných komunikácií sme pre analýzu praktického výkonu kompetencií zvolili metódu opytovania.

Z výsledkov opytovacej metódy sme sa dozvedeli, že zamestnanci týchto úradov na úseku cestnej dopravy vydávajú resp. odoberajú povolenia na vykonávanie cestnej dopravy - vnútroštátnej aj medzinárodnej (cestnej nákladnej dopravy, nepravidelnej autobusovej dopravy a taxislužby), jednorazové prepravné povolenia; osvedčenia o pravidelnom výcviku resp. základnej kvalifikácii vodičov a vydávajú im kvalifikačné karty vodiča; ako aj vydávajú rozhodnutia v odvolacom konaní. Na úseku pozemných komunikácií pre cesty I triedy výkonní zamestnanci vedú okrem iného aj stavebné konanie, v ktorom vydávajú stavebné, užívacie a kolaudačné rozhodnutia; ďalej sú to rozhodnutia o zvláštnom užívaní ciest (nadrozmerná preprava, rozkopávky a pretláčanie, ukladanie IS do telesa vozovky,...), povolenia na pripojenie komunikácií a zriaďovanie vjazdov a taktiež ako druhostupňový orgán vydávajú rozhodnutia v odvolacom konaní voči rozhodnutiam Obvodných úradov. Zaťaženosť výkonných zamestnancov príslušných referátov na jednotlivých Krajských úradoch CDPK úkonmi v správnom konaní ako aj mimo neho je výsledkom rozdelenia agendy medzi zamestnancov, počtu prijatých podaní; náročnosťou úkonov a v neposlednom rade je to aj odbornosťou a kvalifikovanosťou samotných zamestnancov. Z výsledkov opytovacej metódy jednoznačne vyplynulo, že v praxi ani jeden z Krajských úradov nepociťuje problém s dodržiavaním zákonom stanovených lehôt na vydanie rozhodnutí. Poväčšine sú tieto vydávané v priemere od siedmich až desiatich dní. V nenáročných konaniach vedia zamestnanci vydať rozhodnutia aj do jedného dňa

a naopak pri náročnejších konaniach, akým občas býva stavebné konanie, sa táto lehota predlžuje v súlade s ustanoveniami príslušného zákona (60-90 dní, niekedy aj viac). Čo sa týka priebehu jednotlivých konaní, z času na čas sa vyskytne situácia, kedy sú zamestnanci nútení konanie prerušiť resp. úplne zastaviť. Výkonní zamestnanci na základe svojich vlastných skúseností získaných niekoľkoročnou praxou považujú za najproblémovjšie či najťažšie rôzne úkony správneho konania. Z výsledkov komparácie ich odpovedí môžeme do prvej päťice najproblémovjších úkonov správneho konania zaradiť získavanie podkladov pri podávaní žiadosti, kompletizáciu podkladov, dokazovanie, odstraňovanie nedostatkov konania – doplnenie podkladov, odvolanie, prerušenie, zastavenie, obnovenie konania. Tu však treba upozorniť na to, že je to individuálne vzhľadom na konkrétne konanie. S doručovaním rozhodnutí ani jeden z Krajských úradov CDPK nemá problémy, je to aj z toho dôvodu, že v mnohých prípadoch sa na oznámenie rozhodnutí využíva forma verejnej vyhlášky, z čoho následne aj vyplýva skutočnosť, že nevznikajú dôvody na prietahy v konaní či na zastavenie konania. Z analýzy a komparácie odpovedí výkonných zamestnancov jednotlivých Krajských úradov cestnej dopravy a pozemných komunikácií vyplynulo, že v rámci autoremedúry je vydávaných minimum rozhodnutí, skôr je to výnimka a stáva sa tak 1 až 2 krát do roka. Taktiež jednoznačné zistenia, že len 0 až 5% vydaných rozhodnutí nadradený orgán na základe riadnych či mimoriadnych opravných prostriedkov zruší, nás utvrdilo o správnosti a bezchybnosti vydávaných rozhodnutí výkonnými zamestnancami, t. z. sú vydávané v súlade so všeobecne záväznými predpismi. Krajské úrady CDPK či už v Nitre, Košiciach, Banskej Bystrici, Žiline ako aj v Trnave plní významnú úlohu pri výkone štátnej správy hlavne na úseku pozemných komunikácií, keďže KÚ CDPK sú špeciálnym stavebným úradom pre cesty I. triedy, zamestnanci vykonávajú štátny stavebný dozor nad cestami I. triedy a kontrolujú dodržiavanie vydaných povolení k týmto cestám.

Samosprávne kraje podobne ako Krajské úrady cestnej dopravy a pozemných komunikácií realizujú svoje kompetencie v oblasti dopravy na úsekoch verejnej osobnej dopravy a na úseku cestného hospodárstva. Najdôležitejšou úlohou či už Nitrianskeho ako aj Banskobystrického, Košického, aj Žilinského samosprávneho kraja v tejto oblasti je jednak zabezpečovanie dopravnej obslužnosti kraja prostredníctvom objednávanía služieb u autobusových dopravcov vo verejnom záujme vo vnútroštátnej pravidelne prímestskej autobusovej doprave; prepojiť vidiecke sídla s mestami ako aj starostlivosť o cesty II. a III. triedy (údržba, opravy, rekonštrukcie a modernizácia ciest II. a III. triedy) a to všetko cieľom uspokojiť potreby svojich obyvateľov a podporovať rozvoj celého svojho územia

v zmysle uskutočňovanej regionálnej politiky. Pri analýze a zhodnotení praktického výkonu ich kompetencií sme sa zamerali hlavne na finančnú stránku zabezpečovania jednotlivých kompetencií. Čo sa týka oblasti verejnej osobnej dopravy všetky samosprávne kraje ako objednávateľia služieb vo verejnom záujme majú povinnosť uhrádzať všetky straty vzniknuté dopravcom za realizáciu týchto služieb. Z analýzy vyplynulo, že za posledné 4 roky najviac finančných prostriedkov na úhradu straty dopravcom poskytol NSK a naopak najnižšiu stratu uhradil Žilinský samosprávny kraj. Na bežnú údržbu a opravy ciest vynakladajú samosprávne kraje pravidelne nemalé finančné prostriedky z bežných rozpočtov. Najviac výdavkov na bežné opravy a údržbu ciest vynaložil za roky 2006 až 2009 Košický samosprávny kraj, za ním nasleduje NSK, potom BBSK a nakoniec ŽSK. Výška vynaložených bežných výdavkov je ovplyvnená aj stavom resp. kvalitou vozoviek, kedy hlavne dôsledkom pôsobenia poveternostných podmienok sú cesty po zime v zlom technickom stave a tieto treba čo najskôr odstrániť. Vo všetkých 4 sledovaných krajoch sa výška týchto výdavkov pohybuje v rozmedzí od 9 až 13 mil. Eur. Keďže kvalitná dopravná infraštruktúra vytvára predpoklady pre ďalší rozvoj územia vo všetkých oblastiach, samosprávne kraje prostredníctvom kapitálových – investičných výdavkov podporujú rekonštrukcie a modernizácie ciest II a III triedy ako aj cestných objektov, financujú modernizáciu strojového a technického parku a vypracovávajú projektové dokumentácie pre využitie možnosti získať nenávratný finančný príspevok z fondov EU. V prípade čerpania kapitálových výdavkov určených na investičné zhodnotenie majetku samosprávnych krajov (ciest druhej a tretej triedy), ako vyplynulo z analýzy, rozdiely boli naozaj viditeľnejšie a aj väčšie. Najnižšie čerpanie kapitálových výdavkov vo všetkých 4 sledovaných krajoch bolo v rokoch 2006 a 2007, kedy tieto prostriedky boli použité na obnovu a modernizáciu materiálno-technickej základne cestného hospodárstva a obnovu vozového parku jednotlivých Regionálnych správ ciest v každom jednom samosprávnom kraji. Rok 2008 bol čo sa týka čerpania kapitálových výdavkov asi najúspešnejší. V tomto roku najviac investičných výdavkov vynaložil Košický samosprávny kraj. Okrem rekonštrukcie a modernizácie cestnej infraštruktúry boli tieto prostriedky určené aj na vypracovanie projektových dokumentácií pre čerpanie prostriedkov z fondov EU. Banskobystrický samosprávny kraj vyhlásil rok 2008 za rok Dopravy, kedy kapitálové výdavky z rozpočtu smerovali na rekonštrukcie a modernizáciu ciest II. a III. triedy. Podobná situácia bola aj v prípade NSK, ktorý taktiež v roku 2008 investoval do modernizácie a rekonštrukcie ciest II. a III. triedy nemalú finančnú čiastku a tým sa podarilo zrekonštruovať množstvo ciest a cestných objektov. Rovnako vypracoval

potrebnú projektovú dokumentáciu pre možnosť čerpania nenávratného finančného príspevku z fondov EU. Najmenej investičných výdavkov vynaložil ŽSK. V roku 2009 pokračovali rekonštrukcie a modernizácie cestnej infraštruktúry a cestných objektov vo všetkých samosprávnych krajoch ďalej.

Zo zistených skutočností možno vyvodíť záver že samosprávne kraje, či už Nitriansky, Banskobystrický, Košický ako aj Žilinský výkonom svojich kompetencií v oblasti dopravy či už verejnej osobnej dopravy ako aj v prípade starostlivosti o cesty druhej a tretej triedy plnia jednoznačne dôležitú úlohu. Tým že, zabezpečujú dopravnú obslužnosť svojho kraja; prepojenosť vidieckych sídiel navzájom ako aj ich prepojenosť s okresnými mestami, snažia sa budovať kvalitnú dopravnú infraštruktúru, postupne naplňajú požiadavky dosiahnutia udržateľného rozvoja svojho regiónu vo všetkých oblastiach, čo v konečnom dôsledku pozitívne vplýva aj na vývoj celého národného hospodárstva Slovenska

Použitá literatúra

1. BELAJOVÁ, Anna – BALÁŽOVÁ, Eva. 2004. *Ekonomika a manažment územnej samosprávy*. 1. vyd. Nitra: VES SPU, 2004, 185 s., ISBN 80-8069-458-3
2. BENČO, Jozef – POLÁK, Jozef: 2000. *Verejná správa (vybrané kapitoly)*. Pedagogická fakulta UKF Nitra, 1. Vydanie, 2000, 78 s. ISBN 80-8050-321-4
3. BERČÍK, Peter – KRÁLIK, Jozef. 2007. *Základy verejnej správy I*. Bratislava: Akadémia Policajného zboru v Bratislave, 2007. 190 s. ISBN 978-80-8054-400-3
4. BERTELMANN, Karel: *Samospráva a sebespráva*. In: *Právnik*, roč. 139, rok 2000, s. 585 – 638, ISSN 0231-6625
5. BÚŠIK, Jozef. 2005. Reformné procesy v štátnej správe. In: *Decentralizácia verejnej správy Slovenskej republiky – otvorené otázky (zborník) 2005*. s 8-18. ISBN 80-89149-06-5
6. BÚŠIK, Jozef – BERČÍK, Peter - BERČÍKOVÁ, Zuzana: 2008. *Organizácia a výkon štátnej správy v Slovenskej republike 2*. vyd. Bratislava: Ministerstvo vnútra SR, sekcia verejnej správy, 2008. 474 s. Dostupné na: <http://www.minv.sk/?organizacia-a-vykon-statnej-spravy-v-slovenskej-republike-2-vydanie>
7. ČEČOT, Vladimír – ŠKULTÉTY, Peter. 2006. *Potrebuje jednoduchosť a účelnosť. Doterajšia organizačná štruktúra verejnej správy nezodpovedá moderným požiadavkám*. In: *Verejná správa*, ročník 61, rok 2006, č. 25-26, s. 12 – 13, ISBN 1335-7883
8. GAŠPAR, Michal. 1993. *Moderná verejná správa*. Bratislava: Pemaco, 1993. 128 s. ISBN 80-85717-01-8
9. GOZORA, Vladimír. – HARBUTOVÁ, Eva. 2006. *Teória riadenia a organizácie verejnej správy (Manažment verejnej správy)*, VES SPU, Nitra 2005
10. HENDRYCH, Dušan a kol. 2006. *Správni právo. Obecná časť* 6. vyd. Praha C.H.Beck, 2006. 822 s. ISBN 80-7179-442-2
11. KIOVSKÁ, Mária. 2000. *Správne právo hmotné: všeobecná časť*. Právnická fakulta Univerzity P. J. Šafárika, 2000. 88 s. ISBN 80-70973-87-0,
12. KOSORÍN, František. 2003. *Verejná správa (kompetencie, reformy, organizácia)*. 1. vydanie. Bratislava: Vydavateľstvo Ekonóm, 2003. 168 s. ISBN 80-225-1696-1
13. KOŠIČIAROVÁ, Soňa. 2004. *Správny poriadok. Komentár s novelou účinnou od 1. 1. 2004*, Heuréka Šamorín, ISBN 80-89122-14-0

14. KOUDELKA, Zdeněk. 2004. *Samospráva*. 2008. Praha: LINDE Praha, a.s., 2007, 399s. ISBN 7201-665-5
15. KRÁLÍK, Jozef. 2007. *Samospráva a jej miesto v politickom systéme, s dôrazom na jej fungovanie a rozpočty*. 1.vydanie. Banská Bystrica: UMB, 2007. 175 s. ISBN 978-80-8083-386-2
16. KRNÁČ, Jozef – KOŽIAK, Radovan – LIPTÁKOVÁ, Katarína. 2008. *Verejná správa a regionálny rozvoj*. 1. vydanie. Banská Bystrica: UMB, Ekonomická fakulta v BB a Ekonomia, občianske združenie, 2008. 258 s. ISBN 978-80-8083-695-5
17. MACHAJOVÁ, Jozefína. a kol. 2009. *Všeobecné správne právo*. 4 aktualizované vydanie. Bratislava: EUROKODEX 2009. 512 s. ISBN 978-80-8944-705-3
18. MARIŠOVÁ, Eleonóra: 2011. *Správne právo hmotné a procesné*. Nitra: VES SPU, 2011. 155 s. ISBN 978-80-552-0541-0
19. NITRÁNSKA, Veronika. 2009. *Kompetencie orgánov štátnej správy na regionálnej úrovni*: bakalárska práca. Nitra: SPU 2009
20. NIŽŇANSKÝ, Vladimír: 2005. *Decentralizácia na Slovensku. Bilancia nekonečného príbehu 1995 - 2005*. Úrad vlády Slovenskej republiky, Kancelária splnomocnenca vlády SR pre decentralizáciu verejnej správy. 221s.
21. NIŽŇANSKÝ, Vladimír: 2005. *Verejná správa na Slovensku*. Úrad vlády Slovenskej republiky, Kancelária splnomocnenca vlády SR pre decentralizáciu verejnej správy.
22. ŘEHŮŘEK, Miloš. 2001. *Reforma verejnej správy*. In: Verejná správa, ročník 81, rok 2001, č. 1, s. 103, ISSN 0032-6984
23. PALÚŠ, Ivan. 2004. *Pôsobnosť vyšších územných celkov*. In: Verejná správa. 2004, č.8, str.22-23. [cit.2011-01-02]. Dostupné na:
<http://www.civil.gov.sk/archiv/casopis/2004/8/0822ma.htm>
24. PARLINSKA, Anieszka: 2010. Public administration in Poland. In *European Union public administration and development policies and variations in V-4 countries*. Nitra: SPU, 2010. s. 189-201. ISBN 978-80-552-0341-6
25. PÍSEČKA, Jiří: 2010. Public administration in the Czech Republic. In *European Union public administration and development policies and variations in V-4 countries*. Nitra: SPU, 2010. s. 115-129. ISBN 978-80-552-0341-6
26. STAROŇOVÁ, Katarína. – SIČÁKOVÁ-BEBLAVÁ, Emília. 2006. *Verejná politika a miestna samospráva: Štyri princípy spravovania*. 2006. Ústav verejnej politiky, FSEV UK, 2006, s. 10– 15, ISBN 80-89244-13-0

27. ŠKULTÉTY, Peter: 2008. *Správne právo hmotné: všeobecná a osobitná časť*. Právnická fakulta UK Bratislava: Heuréka 2008. 348 s., ISBN 80-9685-676-6
28. TEJ, Juraj. 2002. *Región a správa*. 2002. Prešov: Prešovská univerzita, 2002. 182 s. ISBN 80-8068-139-2
29. VOLEK, Petr – PŘENOSIL, Jan: 2008. *Veřejná správa*. Mendelova zemědělská a lesnická univerzita v Brně. Ediční středisko: Brno 2008. ISBN 978-80-7157-5
30. VOLKO, Viliam – KIŠ, Miroslav: 2007. *Stručný prehľad vývoja územného a správneho členenia Slovenska*. Bratislava: Ministerstvo vnútra slovenskej republiky, sekcia verejnej správy
31. ZEMANKOVICZ, Ferencz: 2010. Public administration in Hungary. In *European Union public administration and development policies and variations in V-4 countries*. Nitra: SPU, 2010. s. 115-168. ISBN 978-80-552-0341-6

Zákony:

32. Ústava Slovenskej republiky č. 460/1992 Zb. V znení neskorších predpisov
33. Európska charta o miestnej samospráve (1985)(č. 122)
34. Zákon č. 71/1967 Zb. O správnom konaní v znení neskorších predpisov
35. Zákon č. 363/1990 Zb. O obecnom zriadení v znení neskorších predpisov
36. Zákon č. 221/1996 Z.z. O územnom a správnom usporiadaní Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov
37. Zákon č. 302/2001 Z.z. O samosprávnych krajoch v znení neskorších predpisov
38. Zákon č. 416/2001 Z.z. O prechode niektorých pôsobností z orgánov štátnej správy na obce a vyššie územné celky v znení neskorších predpisov
39. Zákon č. 575/2001 Z.z. O organizácii činností vlády a organizácii ústrednej štátnej správy
40. Zákon č. 534/2003 Z.z. O organizácii štátnej správy na úseku cestnej dopravy a pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov
41. Zákon č. 168/1996 Z. Z. O cestnej doprave v znení neskorších predpisov
42. Zákon č. 135/1961 Zb. O pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov,

Dokumenty:

43. Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja NSK na roky 2008 – 2015. 2008. [cit. 6.4. 2011]. Dostupné na: <http://www.unsk.sk/showdoc.do?docid=176>

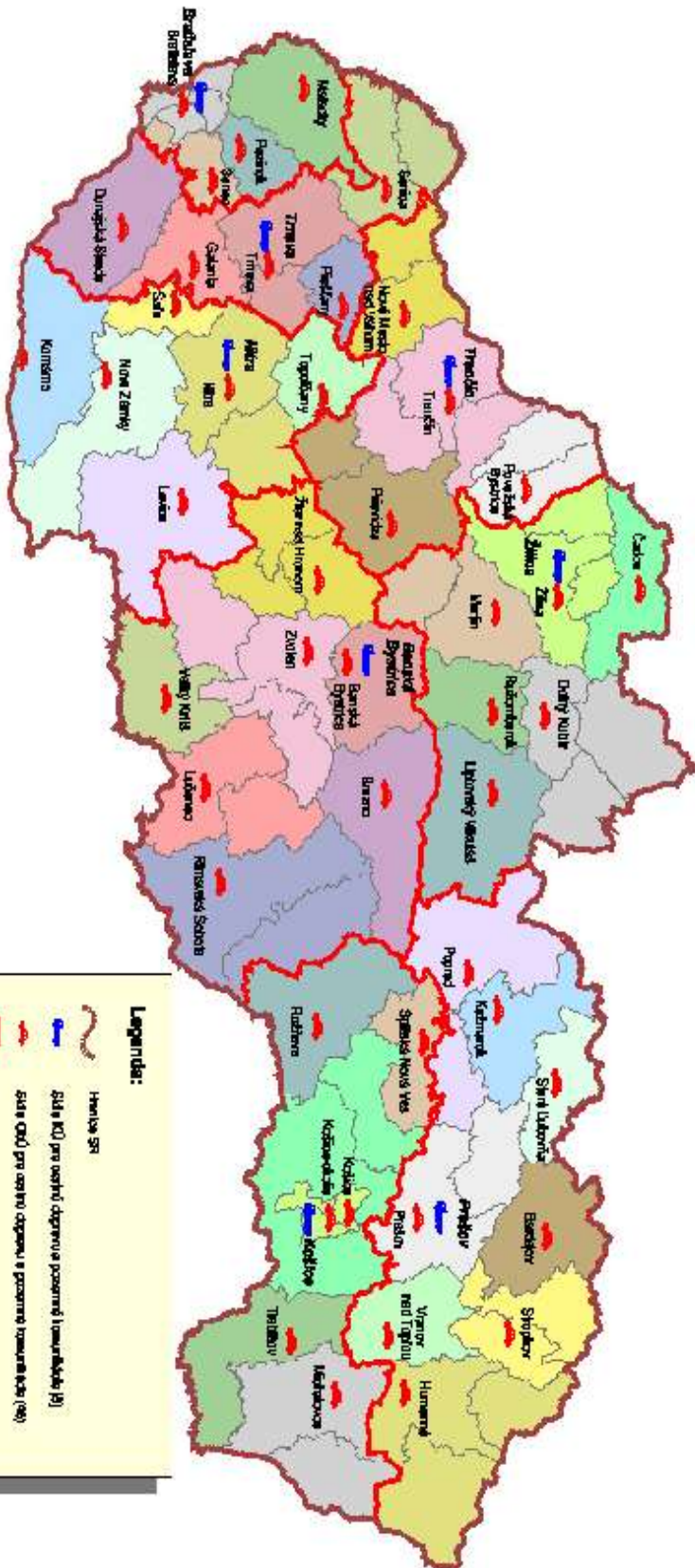
44. Stratégia rozvoja vidieka Nitrianskeho samosprávneho kraja na roky 2009 – 2015. 2008. [cit 6.4.2011], dostupné na: <http://www.unsk.sk/showdoc.do?docid=176>
45. Výročná správa KÚ CDPK v Nitre za rok 2009. [cit. 2011-03-10]. Dostupné na: <http://www.nr.kud.gov.sk/dokumenty/vyrocne-spravy/vyrocna-sprava-za-rok-2009/>
46. Záverečné účty Nitrianskeho samosprávneho kraja za roky 2006-2009. Dostupné na: <http://www.unsk.sk/showdoc.do?docid=1586>
47. Záverečné účty BBSK za roky 2006 – 2009. Dostupné na: <http://www.vucbb.sk/ganet/vuc/bb/portal.nsf/dfb803930bb60a36c1256bb80051dfe6/e7d96e1e96288004c12574d40040ea98?OpenDocument>
48. Záverečné účty KSK za roky 2006-2009. Dostupné na: http://www.vucke.sk/APIR/sk/Urad_KSK/Cinnosti_KSK/Odbor_Financii/rozpocet/Stranky/default.aspx?MenuID=6&
49. Záverečné účty ŽSK za roky 2006-2009. Dostupné na: <http://www.regionzilina.sk/showdoc.do?docid=631>

Prílohy

- Príloha č. 1 Mapa územná pôsobnosť a sídla Krajských a obvodných úradov CDPK
(zdroj: <http://www.minv.sk/?organizacia-a-vykon-statnej-spravy-v-slovenskej-republike-2-vydanie>)
- Príloha č. 2 Otázky opytovacej metódy
- Príloha č. 3 Mapa Slovenska
- Príloha č. 4 Organizačná štruktúra Úradu NSK



**Územná pôsobnosť a sídla
krajských úradov pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie
a obvodných úradov pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie
(Zákon č. 534/2003 Z.z.)**



© 2007, Správna ústredňa, spol. s r. o.,
Drg. Břichovcov RD, odbor katastrálnych SVS JMV SR

1:100000

Legenda:

- hranice SR
- sídla KÚ pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie (K)
- sídla ODÚ pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie (O)
- Rozsahom funkčných úradov pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie
- hranice okresov

Príloha: samostatné rady vlády SR pre vnútornú správu
Grafická spracovala SVS Architekt (sprac. a. Spr. úst.)

Vážený respondent,

dovoľte mi, aby som Vás požiadala o vyplnenie nasledovných otázok, ktorých úlohou je zistiť, ako vyzerá výkon štátnej správy v oblasti cestnej dopravy a pozemných komunikácií v praxi. Výsledky tohto dotazníka budú prezentované v diplomovej práci.

1. Názov organizácie

.....
.....
.....

2. Na ktorom oddelení/ referáte úradu pracujete?

.....
.....

3. Aké rozhodnutia / povolenia vydávate na Vašom oddelení/referáte?

.....
.....
.....
.....

4. Aký je v priemere za 1 rok počet začatých správnych konaní za Vaše oddelenie/referát?

.....
.....

5. Aký je v priemere za 1 rok počet začatých správnych mimo správneho konania za Vaše oddelenie/referát?

.....
.....

6. Aká je priemerná najkratšia lehota na vybavenie správneho konania (v počte dní)?

.....
.....

7. Aká je priemerná najdlhšia lehota na vybavenie správneho konania (v počte dní)?

.....
.....

8. Ako často sa stáva že sa konanie preruší alebo zastaví?

- a) často
- b) z času na čas
- c) nedochádza k tomu

9. Aké sú podľa vašich skúseností najproblémovejšie alebo najťažšie úkony správneho konania z vecného (odborného) a časového hľadiska?

	Áno	Nie
Vydanie rozhodnutia		
Získavanie podkladov pri podávaní žiadostí		
Určenie účastníkov		
Odôvodnenie rozhodnutia		
Kompletizácia podkladov		
Dokazovanie		
Právne posúdenie podkladu na rozhodnutie		
Zisťovanie podkladov pre rozhodnutie		
Výkon rozhodnutia		
Zabezpečovanie podkladov na rozhodnutie		
Súčinnosť s inými orgánmi/subjektmi		
Dodržiavanie lehôt		
Odstraňovanie nedostatkov podania – doplnenie podkladov		
Odvolanie, prerušenie, zastavenie, obnovenie konania		
Doručovanie účastníkom konania		

Ďalšie.....

10. Má Váš úrad problémy s doručovaním rozhodnutí účastníkom konania?

- a) áno, často sa stáva
- b) nie je problém s doručovaním
- c) z času na čas, sa stáva

11. Ak sa vyskytujú problémy s doručovaním, sú dôvodom na prietahy v konaní alebo až na zastavenie konania?

.....

12. Ako často sa stáva, že Váš úrad zabezpečuje alebo vykonáva rozhodnutie v konaní, v ktorom už rozhodoval Váš úrad? (autoremedúra)

.....

13. Koľko rozhodnutí na vašom oddelení/referáte nadradený orgán na základe riadnych opravných prostriedkov zruší resp. zmení

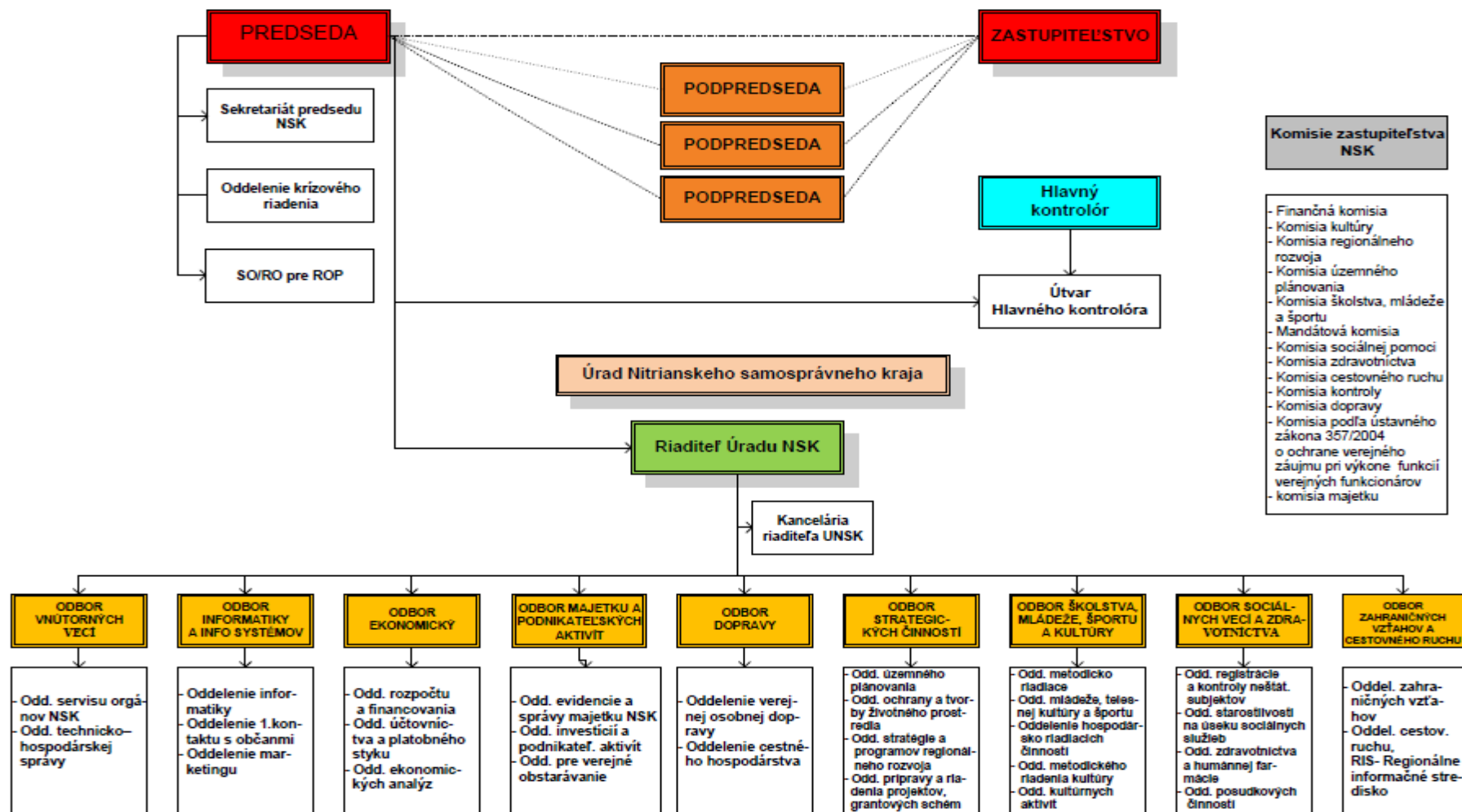
- f) 0 - 5 %
- g) 5 – 10%
- h) 10 – 15%
- i) 15 – 25%
- j) 25% a viac

14. Koľko rozhodnutí na vašom oddelení/referáte nadradený orgán na základe mimoriadnych opravných prostriedkov zruší resp. zmení

- a) 0 - 5 %
- b) 5 – 10%
- c) 10 – 15%
- d) 15 – 25%
- e) 25% a viac



Zdroj: <http://www.unimarco.cz/page/2170.slovenska-republika/>



Zdroj: http://www.unsk.sk/files/dokumenty/org_struc_nsk.pdf