



# Мосты самоуправлений: хрупкая иллюзия мобильности

Рига 2021



Latvijas Republikas  
Valsts kontrole

## Отчет ревизии

МОСТЫ САМОУПРАВЛЕНИЙ: ХРУПКАЯ ИЛЛЮЗИЯ МОБИЛЬНОСТИ

Комбинированная ревизия (соответствия и эффективности) «Безопасны ли мосты и эстакады самоуправлений?»

18 августа 2021 года

Ревизия была проведена на основании графика ревизии № 2.4.1-35 / 2020 Пятого департамента ревизий Государственного контроля от 13 июля 2020 года

В оформлении обложки использована фотография из личного архива ревизоров.

## Уважаемый читатель!



Мост - это не просто часть дороги или улицы, это инженерное сооружение. Это означает, что мост необходимо обслуживать и проводить другие работы, кроме обслуживания дорожного покрытия и улиц, чтобы обеспечить устойчивость его срока службы.

По итогам данной ревизии у меня и у моих коллег сложилось впечатление, что во многих местах обслуживание мостов на протяжении многих лет и десятилетий ограничивалось периодическим «освежением» наиболее видимой части или заделкой ям и покраской перил.

Не посмотрев, что происходит под мостом, и без постоянной реновации конструкций моста в соответствии с рекомендациями специалистов, создаются предпосылки для того, чтобы однажды оказаться в ситуации, когда мост больше не сможет выполнять свою связующую роль - соединить сотрудников и работу, школьников и школы или соединить жителей с административным центром самоуправления.

До сих пор ситуацию с состоянием мостов в Латвии во многом спасло наше историческое наследие. А именно тот факт, что большая часть мостов, построенных в советское время, все еще может выполнять свои функции даже в случае недостаточного обслуживания. У этой ситуации есть и обратная сторона. Многие мосты в Латвии были построены примерно в одно время, а это значит, что срок их службы закончится примерно в одно и то же время.

Это, в свою очередь, будет означать необходимость получения больших финансовых ресурсов для реконструкции мостов в короткий срок, что может оказаться сложной задачей в ущерб другим острым приоритетам.

В этом отчете мы призываем самоуправления не оказаться в такой ситуации и своевременно произвести необходимые приготовления и инвестиции в инфраструктуру принадлежащих им мостов.

Чем раньше это будет сделано, тем дешевле нам это в целом обойдется.

Мы также призываем самоуправления установить новый порядок определения приоритетов улучшения состояния мостов в условиях ограниченных бюджетных ресурсов. А именно - сначала специалисты совета готовят исчерпывающую информацию обо всех потребностях самоуправления в этой сфере и их расходах, а затем депутаты совета на основе подготовленной информации делают свой политический выбор.

В свою очередь, Министерство транспорта ожидает работа над повышением качества надзора за содержанием автомобильных мостов самоуправления и мониторингом использования целевых грантов, так как созданная в стране система выделения и контроля бюджетных средств пока не смогла обеспечить полноценное обслуживание мостов.

Мы понимаем, что работы много и что упорядочение хозяйства мостов уйдет много времени. Но пусть глаза не боятся, а руки делают! А пока двигайтесь медленно по мосту, друзья!

Благодарим сотрудников всех одиннадцати включенных в выборку ревизии самоуправления и Министерства транспорта, за конструктивное сотрудничество, предоставление информации, необходимой для проведения ревизии, и уже во время ревизии начатых работ по внедрению выявленных усовершенствований.

Мы также благодарим Государственное бюро по контролю за строительством, ГАО «*Latvijas valsts meži*», Латвийскую федерацию деревообрабатывающей промышленности, Центральный союз молочников Латвии и Латвийскую ассоциацию предприятий по переработке отходов за сотрудничество во время ревизии.

С уважением  
Директор департамента  
Эдгарс Корчагин

## Резюме

В Латвии около трех тысяч мостов.

Крупнейшими собственниками мостов является **государство**, мосты которого находятся в ведении ГООО «*Latvijas Valsts ceļi*» (969 мостов), ГАО «*Latvijas valsts meži*» (83 моста) и ГАО «*Latvijas dzelzceļš*» (599 мостов), а также **самоуправления, которые в общей сложности владеют 1097 мостами**.

Кажется, что самоуправления - это один собственник, но на самом деле **это более 100 владельцев, понимание и финансовые возможности которых** во многих случаях сильно различаются.

**Это самоуправления городов республиканского значения<sup>1</sup>, например, самоуправление города Риги с 139 мостами**, большинство из которых являются мостами, предназначенными для дорожного движения, и ни у кого нет сомнений в их влиянии на мобильность, особенно после ограничения передвижения по мосту Браса и мосту Деглава.

В 2019 году, когда были закрыты оба моста, средний уровень заторов на дорогах увеличился на 5% по сравнению с 2017 годом. В результате водители проводили в пути до 62% больше времени, нежели чем необходимо, утром и вечером в будние дни, когда возникали наибольшие заторы.

Заторы на дорогах негативно сказываются не только на экономике, но и на окружающей среде, и даже на психическом здоровье.

Закрытие мостов Браса и Деглава для дорожного движения потребовало разгрузить перегруженные улицы, чтобы уменьшить возникшие заторы в столице, а также перепланировать график движения общественного транспорта. Строительство и обслуживание временного переезда под мостом Браса обошлось самоуправлению города Риги как минимум в 819 тысяч евро.

Этот опыт и затраты важно учитывать при принятии решения о том, выделять ли и когда выделять средства для мостов и для проведения работ.

Кроме того, существует множество **окружных самоуправлений, мосты которых также играют важную социальную и экономическую роль**, но влияние которых трудно определить без понимания данной сферы.

---

Заторы на дорогах вызывают:

- **Отрицательное экономическое влияние** (они влияют на доступность места, побуждая клиентов и предприятия уезжать из центра города, ослабляя экономическое влияние агломерации и сокращая инвестиции);
  - **Утрату времени**, неэффективно проведенного в заторах;
  - **Неопределенность** в продолжительности поездки, пропущенных и отмененных встречах;
  - **Загрязнение воздуха;**
  - **Стресс и гнев;**
  - **Более высокие транспортные расходы.**
- 

<sup>1</sup> В отчете ревизии названия самоуправлений отражены в соответствии с нормативно-правовой базой, действовавшей в течение проверяемого периода.



Мост является частью дороги – сооружение, и, как и осенью и весной, многие окружные дороги непроходимы из-за слякоти, мост может создавать такие же ограничения для передвижения из-за своего несоответствующего технического состояния.

В регионах менее плотная дорожную сеть по сравнению с городами республиканского значения. Следовательно, в регионах ограничение движения в большей степени влияет на расстояние до пункта назначения, а также на его достижение. Региональные мосты используются для транзитных перевозок, перевозки школьников и других пассажиров, они дают возможность уехать домой, на работу, а также заниматься предпринимательской деятельностью.

Муниципальные мосты во многих округах используют деревообрабатывающие промышленники, которые являются одними из крупнейших экспортеров в стране, молочные предприятия, которые закупают молоко на фермах, и предприятия по утилизации бытовых отходов, которые собирают отходы домашних хозяйств для дальнейшей утилизации или переработки. Для них важно, чтобы в процессе хозяйственной деятельности муниципальные мосты выдерживали нагрузку не менее 40 тонн.

Социальное и экономическое значение муниципальных мостов требует, чтобы самоуправления заботились о мостах как хороший и заботливый хозяин, **чтобы мосты были безопасными в использовании и не создавали препятствий для мобильности, которых можно избежать.** Однако ряд прозвучавших в средствах массовой информации случаев об уже введенных ограничениях движения из-за технического состояния моста показывает, что самоуправления не очень хорошо выполняют эти обязанности, что побудило проведение этой ревизии, дабы выяснить, где искать причины такого действия и что делать, чтобы их предотвратить.

**Последовательные управленческие действия, которые должен выполнить владелец или управляющий мостов для обеспечения безопасного использования моста и необходимой мобильности, нормативными актами не определены.**

Управляющие государственными мостами, например ГООО «*Latvijas Valsts ceļi*» и ГАО «*Latvijas valsts meži*», используют передовой опыт управления мостами - латвийский стандарт LVS 190-11:2009 «Инспекция моста и испытание под нагрузкой» и Руководство по осмотру мостов, а также изданные внутренние нормативные акты и инструкции по управлению мостами.

Для обеспечения безопасного использования моста и его соответствия требуемой мобильности в соответствии с передовой практикой и нормативными актами:

- ✓ Необходимо проводить регулярные инспекции для получения информации о техническом состоянии моста - его фактической несущей способности, повреждениях и работах, необходимых для их устранения, и сметной стоимости;
- ✓ Повреждения, влияющие на несущую способность моста и безопасность движения, должны быть устранены в сроки, указанные в заключениях инспекции;
- ✓ Обеспечить выполнение ежедневных и периодических работ по техническому обслуживанию.

Выполнение этих мероприятий, включая строительство новых мостов и реконструкцию существующих мостов, финансируется из муниципального бюджета и государственного бюджета, в том числе:

- ✓ Целевые государственные гранты, которые с 2020 года следует приоритетно использовать для транзитных улиц, **мостов**, повышении безопасности дорожного движения, а также для автодорог и улиц, по которым курсирует общественный транспорт;
- ✓ Государственное софинансирование на содержание транзитных улиц. Кроме того, самоуправления имеют право ходатайствовать о государственном софинансировании для ремонта мостов на транзитных улицах.

Забота о содержании, строительстве и реконструкции улиц и дорог на административной территории самоуправления, включая мосты, является одной из более чем 20 муниципальных функций, выполнение которых финансируется из муниципального бюджета, если иное не предусмотрено законом. Следовательно, выполнение автономных функций самоуправления связано с объемом средств, имеющихся в бюджете самоуправления, что означает необходимость для самоуправления устанавливать бюджетные приоритеты или - для чего бюджетные средства самоуправления будут израсходованы в пределах ограниченных финансовых ресурсов.

## Главные выводы

---

В ходе ревизии было установлено, что муниципальные мосты не были приоритетом ни для государства, ни для самоуправлений. Несущая способность и безопасность использования муниципальных мостов не во всех случаях соответствуют требуемой мобильности.

Пользователи мостов не могут рассчитывать на безопасное использование как минимум 98 мостов (из 332 мостов в выборке ревизии в 11 самоуправлениях).

Подход самоуправлений к содержанию мостов можно охарактеризовать как несопоставимый с точки зрения как безопасности, так и затрат, и в ближайшем будущем самоуправлениям придется считаться со значительными финансовыми вложениями для обеспечения безопасного использования мостов и необходимой мобильности.

---

*Ревизия показала, что самоуправления не получают информацию, которая позволила бы проверить фактическую несущую способность и безопасность использования моста. Пример Смилтенского окружного самоуправления показывает, насколько хрупка иллюзия, что пользоваться мостом безопасно. Самоуправления, которые не проводили основные инспекции, должны будут вложить значительные средства после проведения проверок в устранение повреждений, обнаруженных на мостах, включая те самоуправления, которые не были включены в выборку ревизии.*

*Самоуправлениям, включенным в выборку ревизии, потребуется 7,3 миллиона евро и еще 2,3 миллиона евро на строительство новых мостов. В свою очередь самоуправления всех 36 вновь образованных (после административно-территориальной реформы) муниципальных*

*образований потребуется 64,8 млн. на ремонт всех поврежденных, обнаруженных на мостах всех самоуправлений, и еще 19,6 миллионов евро на строительство новых мостов.*

Если в большинстве самоуправлений городов республиканского значения имеется хотя бы объективная информация о техническом состоянии мостов, какие работы и финансирование необходимы для устранения повреждений, обнаруженных на мостах, то в окружных самоуправлениях (округах Даугавпилс, Лимбажи, Мадона, Ница и Руцава) общие и основные инспекции проводятся редко.

Проведение общих (*осмотр, прогнозируя, какое влияние повреждения будут иметь в следующем году*) и основных инспекций (*гораздо более глубокая оценка, прогнозируя, какие последствия повлекут за собой повреждения в следующие 5 лет, если их не устранить*) не определены нормативными актами как обязательная обязанность самоуправлений. Это нередко является причиной, по которой совет самоуправления отказывает в выделении средств муниципального бюджета на эти инспекции.

Однако, без проведения основных инспекций и согласования с экспертом необходимости включения заключения о фактической несущей способности моста, пользователи мостов по крайней мере в шести самоуправлениях - Даугавпилсском, Лимбажском, Мадонском, Смилтенском, Ницском и Руцавском округах, а также в городе Резекне – не могут полагаться на то, что несущая способность 85 мостов соответственна и что использование мостов безопасно.

Пример Смилтенского окружного самоуправления, когда после основной инспекции, уже проведенной в ходе ревизии, у четырех мостов была обнаружена фактическая несущая способность, не соответствующая расчетной несущей способности, и на 16 мостах необходимо провести работы для безопасной эксплуатации моста, указывает, что скорее всего в других самоуправлениях, которые редко проводят основные инспекции на мостах, ситуация будет аналогичной. Необходимо будет установить ограничения движения по муниципальным мостам, что существенно повлияет на тех пользователей мостов, которые используют мосты для обеспечения грузовых перевозок.

Кроме того, по оценке ревизоров, с учетом результатов основных инспекций Смилтенского окружного самоуправления, шести самоуправлениям (округ Даугавпилс, Лимбажи, Мадона, Ница и Руцава, а также два непроверенных моста в Смилтенском округе) и самоуправлению города Резекне в ближайшее время потребуется не менее 580 тысяч евро, чтобы предотвратить только «самые неотложные» повреждения, угрожающие безопасной эксплуатации мостов. В свою очередь, самоуправлениям потребуется еще 7,3 миллиона евро для предотвращения всех других повреждений и еще 2,3 миллиона евро на строительство новых мостов.

По мнению Государственного контроля, основные инспекции муниципальных мостов в других окружных самоуправлениях будут встречаться только в отдельных случаях, что

---

В городах Елгава, Рига, Резекне и Вентспилс основные инспекции проводятся на более чем 86% мостов. В Даугавпилсе - 55%.

Окружные самоуправления проводят основные инспекции только 16% мостов.

Основные инспекции проводятся только в самоуправлениях города Риги и Елгавы.

делает возможности мобильности еще более сомнительными после определения технического состояния всех мостов. По оценке ревизоров, 36 вновь созданным (после административно-территориальной реформы) самоуправлениям потребуется не менее 64,8 миллионов евро для устранения всех выявленных повреждений муниципальных мостов и еще 19,6 миллиона евро - на строительство новых мостов.

**С 1 ноября 2021 года вступает в силу требование<sup>2</sup> об обеспечении проведения регулярных основных инспекций мостов. Однако ожидаемые изменения вряд ли решат проблемы, выявленные в ходе ревизии.**

Об этом свидетельствует тот факт, что общие инспекции в самоуправлениях останутся их добровольной инициативой, хотя это также одна из регулярно проводимых инспекций, а слабое использование результатов основных инспекций, обнаруженное в ходе ревизии, в будущем также будет зависеть от способности самоуправлений заказывать основные инспекции таким образом, чтобы их результаты можно было использовать для планирования дальнейших действий.

При заказе основных инспекций самоуправления в будущем должны будут уделять особое внимание тому, чтобы полученные заключения не становились подтверждением формально выполненного требования, а включали необходимую информацию для принятия решений в соответствии с ограниченными ресурсами и социально-экономическим значением моста.

В ходе ревизии, изучив результаты инспекций, мы установили, что:

- ✓ В заключениях не всегда содержится информация о расчетной и фактической несущей способности моста, что не позволяет получить уверенность в безопасном использовании моста при текущей мобильности;
- ✓ В заключениях не указаны сроки устранения выявленных повреждений, что препятствует пониманию сроков выполнения работ в соответствии с серьезностью выявленного повреждения для своевременного планирования работ;
- ✓ Результаты инспекции не отражены по общепринятой методике, а ожидаемые последствия без устранения повреждений указаны слишком абстрактно, что ограничивает возможность полноценного планирования работ.

Самоуправление города Риги также должно уделять больше внимания контролю за выполнением договоров о проведении инспекций. В нескольких случаях полученные заключения инспекций не содержали информации, согласованной самоуправлением в контракте с инспектором.

*В ходе ревизии также установлено, что самоуправления не ограничивают передвижение по мосту, не предотвращают повреждения, влияющие на безопасное использование и несущую способность моста, и не выполняют другие действия, рекомендованные экспертом, даже имея информацию о такой необходимости. Это создает не только потенциальную угрозу для жизни и здоровья людей и возможные ограничения мобильности пользователей мостов в будущем, но и значительно более высокие затраты для самоуправления. Например, увеличение финансирования, необходимого для самоуправления Ницы для семи мостов из-за непроведенных работ составит не менее 162 тысяч, а для самоуправления города Риги в*

<sup>2</sup> Пункт 9.1.2 Правил Кабинета Министров № 384 «СНиП на техническое обследование зданий LBN 405-21» от 15.06.2021 (вступает в силу 01.11.2021).



*случае только девяти мостов, которые включены в выборку ревизии, рост затрат составляет почти 0,5 млн. евро.*

На четырех мостах самоуправлений округа Даугавпилс, Мадона и Лимбажи, которые используются как жителями самоуправлений, так и различными коммерсантами, например, ГАО «*Latvijas valsts meži*» для перевозки грузов, нет установленных знаков ограничения массы, несмотря на рекомендации в заключениях основных инспекций.

Необходимость проведения работ для обеспечения безопасной эксплуатации на мосту через реку Весета в Мадонском окружном самоуправлении известна уже с 2014 года, чтобы не пришлось устанавливать знаки ограничения массы, которые могут повлиять на работающие за мостом предприятия. Никаких работ не проводилось, и теперь, по прогнозам в заключении основной инспекции, наступил момент, когда движение проезжающих транспортных средств следует ограничить, установив знак ограничения массы «3,5 т».

Это коснется как жителей самоуправления, так и предприятий, работающих на административной территории самоуправления. Объездная дорога, минуя мост через реку Весета, проходит через лес, и состояние дорожного покрытия весной и осенью не подходящее для перевозки грузов. Мост используют:

- ✓ ГАО «*Latvijas valsts meži*», у которого по ту сторону моста находится Калснавский дендрарий (*собрание деревьев, кустарников и лиан, где ведутся долгосрочные наблюдения за развитием деревьев, пригодностью к определенному климату, производство семян и размножение*), который является популярным местом для многих посетителей и в котором ведутся лесозаготовки и исследования, обеспечивая работой в среднем 100 жителей;
- ✓ «SAKVAR» ООО, которому пришлось бы приостановить хозяйственную деятельность в случае закрытия моста или введения ограничения массы. На другой стороне моста находится лесопильный завод «SAKVAR» ООО, на котором работает 15 человек. Предприятие закупает бревна в нескольких округах, которые затем обрабатываются и экспортируются в другие страны. Фирма также поставляет древесную щепу для топлива Мадонского окружному самоуправлению, что означает, что ее поставка также может быть недоступна, увеличив расходы самоуправления на закупку топлива.

В целом, такие случаи, когда повреждения, влияющие на безопасную эксплуатацию и/или несущую способность моста, не устранены в установленный срок, движение по мосту не ограничено или не приняты другие меры, рекомендованные экспертом, были обнаружены как минимум на 13 мостах<sup>3</sup>, включенных в выборку ревизии, в округе Даугавпилс, Лимбажи, Ница, Мадона и городе Елгава. В результате пользователи этих мостов не могут полагаться на то, что использование мостов не угрожает безопасности.

Ревизоры не могут считать такой подход самоуправлений – допуская, что указанные в заключении инспекции действия не были выполнены в срок, указанный экспертом, включая выявленные в ходе инспекции повреждения, влияющие на несущую способность моста и безопасность движения, - соразмерным с точки зрения безопасности.

<sup>3</sup> См. Приложение 1 к отчету ревизии.

Прочие повреждения, которые в дальнейшем повлияют на несущую способность и безопасность использования моста, не устранены в сроки, установленные экспертами. По оценке ревизоров, шести самоуправлениям, включенным в выборку ревизии, в 2021 году потребуется на 309 тысяч евро больше финансирования, чтобы предотвратить «самые неотложные» повреждения 17 мостов, которое в случае самоуправления округа Ница увеличит муниципальные расходы на минимум 162 тысяч евро.

Поскольку самоуправление города Риги не устранило повреждения, выявленные в ходе основных инспекций в 2015 году, в указанный экспертом срок, затраты все еще присутствующих повреждений только на девяти мостах увеличились на 161% или 213 тысяч евро в 2020 году. В свою очередь, при возникновении новых повреждений, помимо тех, которые не были отремонтированы по результатам основной инспекции 2015 года, затраты на предотвращаемые повреждения девяти мостов в 2020 году увеличились на 407 тысяч евро.

Самоуправление города Риги не выполняет указания эксперта в течение указанного срока или в 90% случаев или в девяти случаях из десяти. Однако по мере дальнейшего развития этих повреждений может быть нанесен более значительный ущерб. Это подтверждают и результаты инспекций моста Браса. В 2013 году самоуправление города Риги получило указание устранить повреждения деформационных швов и гидроизоляции. Однако они не были выполнены, и в заключении<sup>4</sup> в 2019 году уже было установлено, что из-за неотрмонтированных повреждений возникли повреждения балок, в том числе коррозия арматуры, в результате чего несущая способность балок снизилась.

Тот факт, что несколько мостов самоуправления города Риги не отремонтированы полностью и в срок, установленный экспертом, создаст потребность самоуправления в одновременном и широкомасштабном решении проблем мобильности, что может вызвать значительные заторы на дорогах и необходимость в больших финансовых ресурсах одновременно.

*Надзор за содержанием муниципальных автомобильных мостов и государственное финансирование в текущей реализации не являются достаточно эффективными инструментами для того, чтобы самоуправления больше заботились о безопасном использовании мостов.*

С 2020 года государственный целевой грант может приоритетно использоваться для определенных национальных приоритетов, которые также являются мостами. Однако в ходе ревизии было установлено, что Министерство транспорта не оценило в рамках проверок использования целевых грантов в 2021 году, использовали ли самоуправления целевые гранты в 2020 году приоритетно для национальных приоритетов согласно нормативному акту<sup>5</sup>, включая тосты, для которых гранты использовались редко, даже при наличии информации о несущей способности моста и повреждениях, влияющих на безопасность движения.

В свою очередь, отсутствие разработанного порядка о надзоре за тем, направляют ли самоуправления приоритетно государственные целевые гранты на национальные

<sup>4</sup> Заключение технической инспекции «Inženierbīve» ООО «Транспортная эстакада над железной дорогой на станции Браса, Рига», Рига, 2019.

<sup>5</sup> Пункт 23.<sup>1</sup> Правил Кабинета Министров № 173 «Порядок использования средств, выделяемых на программу государственного дорожного фонда из основного государственного бюджета» от 11.03.2008 г.

приоритеты, указанные в нормативном акте<sup>6</sup>, а также выявленные неточности в приоритетах использования целевых грантов, затрудняют осуществление такого надзора и впредь.

ГООО «*Latvijas valsts ceļi*» контролирует выполнение работ по содержанию муниципальных автомобильных мостов, за что Министерство транспорта ежегодно перечисляет 54 тысячи евро. Когда ГООО «*Latvijas valsts ceļi*» констатирует несоответствия требованиям нормативных актов о муниципальных дорожных мостах, предприятие должно дать указание самоуправлениям устранить их в установленный срок. В свою очередь, если самоуправления не выполняют указания, ГООО «*Latvijas valsts ceļi*» должно уведомить Министерство охраны окружающей среды и регионального развития<sup>7</sup>. Это может быть эффективным инструментом для обеспечения ремонта критических и серьезных повреждений муниципальных мостов.

Однако ревизия установила, что ГООО «*Latvijas valsts ceļi*» не дает указаний самоуправлениям в отчетах проверок по устранению всех несоответствий, выявленных в рамках надзора. В таблицах оценки технического состояния, которые используются в качестве рабочего документа, информация, указанная в примечаниях после осмотра мостов в округе Ница и Руцава, указывает на нарушения нормативных актов, о которых следует сообщать самоуправлению, однако она не представлена в отчеты об инспекциях.

Ревизия также выявила сомнительно высокую оценку муниципальных мостов при визуальном осмотре со стороны ГООО «*Latvijas valsts ceļi*», что не соответствует заключениям основных инспекций, а также несоответствиям, обнаруженным ревизорами на месте. В соответствии с информацией, предоставленной ГООО «*Latvijas valsts ceļi*», мы включили в выборку самоуправление округа Лимбажи как один из самоуправлений с хорошей практикой, однако мы не наблюдали хорошей практики по содержанию мостов в этом самоуправлении.

ГООО «*Latvijas valsts ceļi*» также не сообщает о невыполнении указаний в Министерство охраны окружающей среды и регионального развития, хотя самоуправления округа Мадона и Смилтене не выполнили указания еще с 2017 года.

Государственное софинансирование для восстановления транзитных улиц, включая мосты, которое могло бы обеспечить доступность финансирования самоуправлениям в ситуациях, когда ограничения передвижения необходимо снять как можно скорее, также в основном используется для восстановления дорожного покрытия транзитных улиц и поэтому недоступно, когда оно нужно. Это объяснимо тем, что самоуправления редко подают заявки на проекты реконструкции мостов и что Министерство транспорта не обязано оценивать условия, влияющие на мобильность транзитных улиц в самоуправлениях, что позволило бы использовать финансирование для ремонта тех повреждений мостов, которые создают наибольшие ограничения мобильности.

### **Почему так мало внимания уделяется муниципальным мостам?**

Причины, по которым самоуправления уделяют так мало внимания содержанию мостов, могут быть объяснены как отсутствием понимания социальной и экономической значимости

<sup>6</sup> Пункт 23.<sup>1</sup> Правил Кабинета Министров № 173 «Порядок использования средств, выделяемых на программу государственного дорожного фонда из основного государственного бюджета» от 11.03.2008 г.

<sup>7</sup> Раздел 5.4 Процесса управления качеством ГООО «*Latvijas valsts ceļi*» «Надзор за содержанием муниципальных дорог» (утвержден приказом № 388 председателя правления от 09.10.2017)

мостов в самоуправлениях, так и кажется представлением, что мост является лишь элементом дороги, а не сооружением, которое должно быть механически крепким, стабильным и безопасным для пользования.

Об этом свидетельствует тот факт, что:

- ✓ Ежедневные работы по техническому обслуживанию и предотвращению серьезных и критических повреждений организуются в основном только для проезжей части моста/ покрытия. Не уделяется внимания или уделяется меньше внимания другим элементам моста, не имеющим очевидного отношения к обеспечению дорожного движения - конусам, бетонным конструкциям (пролеты, опоры, балки, подъездные муфты), зоне под мостом (конусы, русло), износу металлических конструкций, системам водоотведения. Такой подход является неустойчивым и, вероятно, повлияет на мобильность раньше, чем можно было бы ожидать, если бы были приняты меры для надлежащего обслуживания других элементов моста;
- ✓ В большинстве случаев работы, указанные в заключениях основных инспекций, и необходимое финансирование для предотвращения повреждений не включаются в бюджетные заявки и проекты документов планирования развития, подготовленные муниципальными служащими, потому что «необходимость быть в рамках ограниченного финансирования, которое во многих случаях состоит только из государственного целевого гранта», превалирует над выявленными повреждениями муниципальных мостов.

Таким образом, возникает ситуация, когда сотрудники самоуправления должны решать, какие работы будут или не будут выполнены, хотя решение об утверждении бюджета принимает совет, что также включает в себя принятие решений и ответственности за то, на что средства не будут выделены.

Это также может создать ситуацию, когда средства муниципального бюджета выделяются на проекты благоустройства, даже если муниципальные мосты небезопасны в эксплуатации и влияют как на развитие муниципальной территории, так и на возможности получения услуг и расходы населения административной территории самоуправления.

Непонимание социальной и экономической значимости муниципальных мостов подтверждается также случаями, когда в бюджетной заявке указывается финансирование для предотвращения повреждения мостов, но совет не выделяет его на выполнение работ или финансирование предоставляется в неполном размере.

Муниципальные мосты - это не просто сооружения для преодоления рек и других физических препятствий. Их несоответствующее техническое состояние влияет как на формирование заторов на улицах городов республиканского значения, так и на время,

---

Ранее аналогичный принцип принятия решений применялся и в отношении государственных мостов, находящихся в ведении ГООО «Latvijas Valsts ceļi», но с апреля 2021 года правила Кабинета министров № 26 четко определяют компетенцию Министерства транспорта по определению бюджетных приоритетов на содержание государственных дорог и мостов в случае недостаточного финансирования.

То же самое должно впредь применяться и в самоуправлениях.

проведенное в дороге, удовлетворенность решениями самоуправления по распоряжению бюджетными средствами, а также на развитие государственной и муниципальной территории – предприятия, использующие мост для хозяйственной деятельности, обеспечивают население услугами, работой и вносят значительный вклад в экономику.

Ограничение передвижения по мосту или закрытие моста в самоуправлениях потребует более длительного времени в пути, в том числе большего количества километров, что приведет к более высоким затратам:

- ✓ Как самим предприятиям, повлияв на их конкурентоспособность;

*Например, если средний маршрут перевозки древесины (170 км) увеличивается всего на 1 км, это будет стоить лесопромышленным предприятиям, например, ГАО «Latvijas valsts meži» от 400 до 600 тысяч евро в год.*

- ✓ Так и получателям их услуг, например, платя более высокую плату за вывоз мусора или фермам, получая более низкую плату за доставленное молоко.

Итоги ревизии показывают, что и Министерству транспорта, и самоуправлениям придется искать решения в пределах новой административной территории для обеспечения целенаправленного распределения финансовых ресурсов там, где это наиболее необходимо как для государственных приоритетов, так и для развития административной территории и нужд населения.

Кроме того, ситуация, в которой муниципальные мосты в течение многих лет не были приоритетом ни для самих самоуправлений, ни для государства, вероятно, с учетом значительного социального и экономического воздействия муниципальных мостов, потребует дополнительной поддержки для улучшения технического состояния муниципальных мостов.

## Главные рекомендации

В целях повышения эффективности инструментов государственной политики Министерству транспорта были предоставлены рекомендации в отношении надзора за государственным целевым грантом и софинансирования для ремонта транзитных улиц, а также за обслуживанием муниципальных дорожных мостов.

Самоуправлениям, включенным в выборку ревизии, были даны рекомендации, которые будут способствовать безопасному использованию муниципальных мостов и необходимой мобильности:

- ✓ Будет установлено техническое состояние муниципальных мостов, объем работ и финансирование для ремонта повреждений;
- ✓ Повысится пригодность использования основных инспекций для определения приоритетов;
- ✓ Процесс финансирования в самоуправлениях будет целенаправлен на безопасное использование моста и снижение существующих или потенциальных ограничений мобильности.