

Қазақстан Республикасында жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етудің 2012 - 2014 жылдарға арналған салалық бағдарламасын бекіту туралы

Күшін жойған

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2012 жылғы 1 маусымдағы № 730 Қаулысы. Күші жойылды - Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2014 жылғы 28 мамырдағы № 554 қаулысымен

Ескерту. Күші жойылды - ҚР Үкіметінің 28.05.2014 № 554 қаулысымен.

«Жол жүрісі қауіпсіздігі туралы» Қазақстан Республикасының 1996 жылғы 15 шілдедегі Заңының 11-бабына сәйкес Қазақстан Республикасының Үкіметі

Қ А У Л Ы

Е Т Е Д І :

1. Қоса беріліп отырған Қазақстан Республикасында жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етудің 2012 – 2014 жылдарға арналған салалық бағдарламасы бекітілсін.

2. Осы қаулы қол қойылған күнінен бастап қолданысқа енгізіледі.

Қазақстан Республикасының

Премьер-Министрі

К. Мәсімов

Қ а з а қ с т а н

Р е с п у б л и к а с ы

Ү к і м е т і н і ң

2 0 1 2

ж ы л ғ ы

1

м а у с ы м д а ғ ы

№

7 3 0

қ а у л ы с ы м е н

бекітілген

Қазақстан Республикасында жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етудің 2012 – 2014 жылдарға арналған салалық бағдарламасы

1. Паспорт

Атауы

Қазақстан Республикасында жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етудің 2012 – 2014 жылдарға арналған салалық бағдарламасы (бұдан әрі – Бағдарлама).

Әзірлеу үшін негіздеме

«Жол жүрісі қауіпсіздігі туралы» Қазақстан Республикасының 1996 жылғы 15 шілдедегі Заңының 11-бабы, Қазақстан Республикасының Президенті Н.Ә. Назарбаевтың 2011 жылғы 17 қаңтарда Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігінің кеңейтілген алқасында Қазақстан Республикасының Үкіметіне берген тапсырмасы.

Бағдарламаны әзірлеуге және іске асыруға жауапты мемлекеттік орган

Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігі.

Максаты	Жол-көлік оқиғаларынан (бұдан әрі – ЖКО) және олардың салдарларынан болатын жол қозғалысына қатысушы азаматтардың өмірі мен денсаулығын сақтау деңгейін арттыру. Жол қозғалысы қауіпсіздігін нормативтік құқықтық қамтамасыз етуді ж е т і л д і р у ; ЖКО-ның алдын алуды және жол қозғалысы қауіпсіздігін насихаттауды д а м ы т у ;																									
Міндеттері	жол қозғалысын ұйымдастыруды жетілдіру; жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етуде мемлекеттік бақылау мен қадағалаудың тиімділігін арттыру; ЖКО-дан зардап шеккендерге көмек көрсету жүйесін дамыту және олардың салдарларын жою.																									
Іске асыру мерзімдері (кезеңдері)	Бағдарлама 2012 – 2014 жылдары іске асырылатын болады. Мыналар Бағдарламаның мақсатты индикаторлары болып табылады: ЖКО-ның ауыр салдарларын (100 зардап шеккенге шаққанда ЖКО-дан қайтыс болғандардың саны) мынадай көрсеткішке дейін азайту:																									
Мақсатты индикаторлары	<table border="0"> <tr> <td>-</td> <td>2 0 1 2</td> <td>ж ы л ы</td> <td>–</td> <td>1 5 , 5 ;</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>2 0 1 3</td> <td>ж ы л ы</td> <td>–</td> <td>1 5 ;</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>2 0 1 4</td> <td>ж ы л ы</td> <td>–</td> <td>1 4 ;</td> </tr> </table> <p>10 мың көлік құралына шаққанда ЖКО-ның санын мынадай көрсеткішке д е й і н а з а й т у :</p> <table border="0"> <tr> <td>-</td> <td>2 0 1 2</td> <td>ж ы л ы</td> <td>–</td> <td>3 2 ;</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>2 0 1 3</td> <td>ж ы л ы</td> <td>–</td> <td>3 0 ;</td> </tr> </table> <p>- 2014 жылы – 28.</p>	-	2 0 1 2	ж ы л ы	–	1 5 , 5 ;	-	2 0 1 3	ж ы л ы	–	1 5 ;	-	2 0 1 4	ж ы л ы	–	1 4 ;	-	2 0 1 2	ж ы л ы	–	3 2 ;	-	2 0 1 3	ж ы л ы	–	3 0 ;
-	2 0 1 2	ж ы л ы	–	1 5 , 5 ;																						
-	2 0 1 3	ж ы л ы	–	1 5 ;																						
-	2 0 1 4	ж ы л ы	–	1 4 ;																						
-	2 0 1 2	ж ы л ы	–	3 2 ;																						
-	2 0 1 3	ж ы л ы	–	3 0 ;																						
Қаржыландыру көздері және көлемі	Республикалық және жергілікті бюджет қаражаты. Республикалық бюджеттен қаржыландырудың болжанатын көлемі – барлығы 3 155,696 млн. теңге, оның ішінде: 2012 жылы – 680,625 млн. теңге, 2013 жылы – 1 254,126 млн. теңге, 2014 жылы – 1 220,945 млн. теңге. 2013 – 2014 жылдарға көзделген сомалар тиісті қаржы жылына арналған республикалық бюджетті қалыптастыру кезінде нақтыланатын болады. Жергілікті бюджеттердің шығыстарын қаржыландыру көзделген қаражат шеңберінде жүзеге асырылатын болады.																									

2. Кіріспе

2004 жылы Дүниежүзілік денсаулық сақтау ұйымы мен Дүниежүзілік банк дайындаған «Жол-көлік жарақатының алдын алу туралы дүниежүзілік баяндама» айғақ болғандай, жол-көлік жарақаты қоғамдық денсаулық сақтаудың маңызды проблемаларының бірі және бүкіл әлемде қайтыс болу мен жарақат алудың негізгі себебі болып табылады. Жыл сайын ЖКО-дан 1,2 миллионнан астам адам қайтыс болады және 50 миллион адам жарақат алады немесе мүгедек болып қалады, соның нәтижесінде ЖКО балалар мен 29 жасқа дейінгі жастардың қайтыс болуының негізгі себебі болып табылады.

Құрбан болғандар мен олардың отбасылары үшін ЖКО нәтижелерінен қайтыс болғандар мен жарақат алғандарға байланысты қайғы-қасірет көруден басқа, кірісі төмен және орташа деңгейдегі елдерде ЖКО нәтижелерінен қайтыс

болғандар және жарақат алғандар 65 млрд. АҚШ долларынан астам шығынды (орта есеппен ішкі ұлттық өнімнің 1-1,5 %) құрайды, сонымен қатар елдердің дамуына кері әсерін тигізеді.

Тиісті шаралардың болмауынан бұл проблема қиындап кетуі мүмкін және болжам бойынша 2020 жылға қарай ЖКО нәтижесінде қайтыс болу жағдайы көптеген елдерде өлімнің негізгі себептері болып қалады.

Осыған байланысты жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету проблемасы кешенді тәсілді, сондай-ақ осы саладағы әлеуетті нығайту бойынша алдын ала қабылданатын шараларды қаржылық және техникалық тұрғыдағы қолдауды талап етеді.

3. Жол қозғалысы қауіпсіздігінің ағымдағы жай-күйін талдау

Соңғы он жылда Қазақстанның жолдарында ЖКО-дан 32 мыңнан астам адам қайтыс болды және 166 мыңнан астам адам жарақат алды.

Тек 2011 жылы ғана еліміздің автомобиль жолдарында 12 019 ЖКО тіркеліп, онда 2 707 адам қайтыс болған және 14 000 адам мертліккен.

ЖКО-ның жасалатын негізгі орны қозғалыс қарқыны жоғары жолдар мен көлік ағымының тығыздығы болып табылады. Елді мекендердің көше-жол желісінде 70,1 % немесе 8 421 ЖКО болған, онда 1 041 адам қайтыс болып, 9 265 адам жарақат алды (1-кесте).

ЖКО-ның туындауының басты факторы жүргізуші құрамының көліктік тәртібінің төмен болуы. 2011 жылы жүргізушілердің кінәсінен барлығы 10 557 ЖКО болып, олардың үлесі барлық оқиғалардың 87,8 % құрады, оларда 2 476 адам (барлық қайтыс болғаннан 91,5 %) қайтыс болып, 12 715 адам (барлық зардап шеккеннен 90,8 %) жарақат алды.

1-кесте. ЖКО орын алатын негізгі орындар бойынша ЖКО-ны бөлу.

р/с №	ЖКО жасалған орын	ЖКО	Қайтыс болғандар, адам	Жарақат алғандар, адам	ЖКО-ның жалпы санынан үлесі
1	Елді мекендердің көше-жол желісі	8421	1041	9265	70,1 %
2	Республикалық және халықаралық маңызы бар жолдар	2213	1113	2964	18,4 %
3	Жергілікті маңызы бар жолдар	1375	549	1730	11,2 %

Ақпарат көзі: Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігі (2011 жыл).

Көлік құралдары жүргізушілерінің қозғалыстың белгіленген жылдамдық режимін сақтамауы ЖКО-ның негізгі себебі болып табылады. Әрбір бесінші ЖКО (21,1% немесе 2 530 ЖКО) осы себеп бойынша тіркелген, нәтижесінде 813 адам қайтыс болған және 2 895 адам жарақат алған (2-кесте).

2-кесте. ЖКО-ны негізгі себептері мен олардың туындауы бойынша бөлу.

--	--	--	--	--	--

№	ЖКО-ның жасалу себептері	ЖКО	Қайтыс болғандар, адам	Жарақат алғандар, адам	ЖКО-ның жалпы санынан үлесі
1	Жылдамдық режимін сақтамау	2 530	813	2 895	21,1 %
2	Қиылыстардан өту ережелерін бұзу	1 147	48	1 468	9,5 %
3	Қарама-қарсы қозғалыс жолағына шығу	1 132	566	1 952	9,4 %
4	Маневр жасау ережелерін бұзу	1 009	119	1 230	8,4 %

Ақпарат көзі: Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігі (2011 жыл).

Әлемдік зерттеулер орта есеппен жылдамдықты 1 км/сағатқа арттыру ЖКО-дан зардап шеккендер қаупін 3 %-ға арттыруға, ал жылдамдықты 1 %-ға төмендету ЖКО-ны және жарақат алуды 3 %-ға төмендетуге әкеп соғатынын көрсетеді.

Көлік құралдарының жылдамдығын төмендету бойынша табысты шаралар қатысушылардың ЖКО жасауға әкеп соғатын құқық бұзушылықтарды жасауын болдырмайды, жарақат алудан және олардың ауырлығын төмендету мақсатында жолдардың жұмыс істеуіне сәйкес жылдамдыққа шектеу орнату, техникалық құралдардың көмегімен жылдамдық шектеуін орнату тәртібіне қадағалау кіреді.

Жол қозғалысын қадағалаудың қазіргі заманғы зияткерлік құралдарының техникалық параметрлері бір уақытта әртүрлі құқық бұзушылықтарды (жылдамдық режимін бұзу, бағдаршамның тыйым салатын сигналына өту, қарама-қарсы қозғалыс жолағына шығу) анықтауға мүмкіндік береді. Жол қозғалысын қадағалаудың қазіргі заманғы зияткерлік құралдарын жаппай енгізу авария деңгейінің төмендеуіне және жол қозғалысына қатысушылардың заңға бағынуын қалыптастыруға оң әсер етеді. Әлемдік зерттеулер көрсеткендей қозғалмайтын екі нүктенің арасында орташа жылдамдықты өлшейтін радардың немесе басқа да аспаптардың көмегімен жылдамдық режимін сақтауға мәжбүрлеу өлімге әкеп соғатын және жарақаттар болатын ЖКО санын 14 % қысқартуы мүмкін.

ЖКО-да болатын өлімнің көбі қазіргі уақытта жолда неғұрлым қорғалмаған пайдаланушылар - автомобиль қозғалысын дамытуға бағытталған көліктік саясаттан аз пайда алатын жаяу жүргіншілерге келеді. Қазақстан Республикасының жолдарында жол-көлік жарақатын сипаттайтын кері көрсеткіш әрбір екінші ЖКО жаяу жүргіншілерді қағып кетуге (47,3 %) байланысты, барлық қайтыс болғандардың арасында олардың үлесі 35,8 % және жарақат алғандардың арасында 36,7 % құрайды. Қазақстандағы жаяу жүргіншілердің жол-көлік жарақаты Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығы елдерінде ең жоғары болып калауда (3-кесте).

3-кесте. Жаяу жүргіншілердің қатысуымен болған ЖКО туралы мәліметтер.

--	--	--	--	--	--

Р/с №	ЖКО түрлері	ЖКО	Қайтыс болғандар, адам	Жарақат алғандар, адам	ЖКО-ның жалпы санынан үлесі
1	Жаяу жүргіншілердің қатысуымен болған ЖКО	5 680	970	5132	47,3 %
2	Жаяу жүргіншілердің кінәсінен болған ЖКО	1 421	229	1 242	11,8 %

Ақпарат көзі: Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігі (2011 жыл).

ЖКО-дан адамдардың опат болуы қазіргі қоғамның экономикасы және әлеуметтік дамуы үшін орны толмас шығын болып табылады, осылайша ЖКО-ның салдарынан құрбан болатындар 26-дан 40 жасқа дейінгі жастар, олар бұл кезеңде белсенді еңбекке неғұрлым қабілетті болады. ЖКО-дан зардап шеккен адамдар ұзақ уақытта емделе отырып, көбінесе, толығымен емделе бермейді, мүгедек болады, қандай да бір жарақат алуы салдарынан қоғамның толыққанды мүшесінен мүмкіндігі шектеулі адамға айналады.

Балалардың жол-көлік жарақатын алуын ерекше назар аударуды және жүйелі жұмысты талап ететін бағыт ретінде жеке атап өткен жөн. 2011 жылы ЖКО-дан 186 бала қайтыс болып, 265 бала жарақат алды.

Жол қозғалысы қауіпсіздігін дамыту үшін жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етудің, қауіп-қатердің, мүмкіндіктердің әлді және әлсіз жақтарын талдау

Қазақстан Республикасының автожолдарындағы жол қозғалысы қауіпсіздігін объективті бағалау үшін жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етудің, мүмкіндіктердің, осы саланың дамуына қауіп-қатердің әлді және әлсіз жақтарына талдау жүргізу қажет (4-кесте).

4-кесте. Қазақстан Республикасында жол қозғалысы қауіпсіздігін дамытуды талдау.

Әлді жақтары	Әлсіз жақтары
1. Жол қозғалысы қауіпсіздігін дамыту қажеттігін түсіну	1. Ішкі істер органдарының және құтқару күштерінің материалдық-техникалық төмен жарақталуы
2. Осы бағыттағы жұмыстың оң тәжірибесі	2. Жол қозғалысын қадағалаудың қазіргі заманғы зияткерлік құралдарын жеткіліксіз пайдалану
3. Авария деңгейін ұзақ уақыт төмендету	3. Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласында талаптарды сақтауда профилактикалық жұмыстың және бақылау жүйесі тиімділігінің төмен болуы
4. Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласында озық халықаралық тәжірибені пайдалану	4. Жол қозғалысы қауіпсіздігі саласындағы нормативтік-құқықтық реттеу қатынастарының және үдерістерінің жеткіліксіздігі
Мүмкіндіктер	Қауіп-қатерлер

1. Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласында халықаралық ынтымақтастықты дамыту	1. Пайдалану жай-күйін қолдау және одан әрі дамуына тиісті қаржыландырудың болмауына байланысты қолданыстағы көліктік инфрақұрылым жай-күйінің нашарлауы
2. Экономиканы және сала ретінде жол шаруашылығын дамыту	2. Жол қозғалысына қатысушылардың құқықтық сана-сезімі мен құқықтық мәдениеті деңгейінің төмендігі
3. Жол қозғалысын қадағалаудың қазіргі заманғы техникалық құралдарын жаппай енгізу есебінен апаттылықты одан әрі төмендету	3. Көлік құралдарының жоғары физикалық тозуынан және қанағаттанарлықсыз техникалық жай-күйінің салдарларынан апаттылықтың көбеюі
4. Мемлекеттік органдардың өзара іс-қимыл жасасуын және олардың материалдық-техникалық жабдықталуын жақсарту есебінен ЖКО өлімнің және жарақаттың төмендеуі	4. Техногендік және табиғи катаклизмдерге байланысты бар көліктік инфрақұрылым жай-күйінің нашарлауы
5. Жол қозғалысын реттеудің және қадағалаудың зияткерлік жүйелерін енгізу арқылы ішкі істер органдары қызметкерлері мен жол қозғалысына қатысушылардың арасында сыбайлас жемқорлық көріністерін төмендету	5. Жазадан құтылмау принципін орындамау нәтижесіндегі жол қозғалысы қауіпсіздігі жай-күйінің нашарлауы

Саланы дамытудың негізгі проблемалары, үрдістері және алғышарттары

Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласында орын алған қиын ахуалдың негізгі проблемалары:

1) нормативтік құқықтық қамтамасыз етудегі өзгерту жол қозғалысы қауіпсіздігі саласындағы ағымдар өзгерістеріне сәйкес келмейді.

Сонымен қатар транзиттік тасымалдаулардың және «Батыс Еуропа және Батыс Қытай» транзиттік дәлізін салу көлемінің артуын, Бірыңғай кедендік одақты құруды ескере отырып, транзиттік жолдардағы апаттылық жолаушыларды, багажды және жүктерді автомобильдермен тасымалдауды жүргізу кезінде жүргізушілердің еңбек және демалыс режимін бұзғаны үшін жауапкершілікті күшейту тежейтін фактор болуы керек;

Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласында қауіп-қатерлер басқару жүйесін жетілдіру мәселелері және автокөлік құралдарын міндетті сертификаттау өзекті болып қалуда. Осы мәселелерді шешу жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласында мемлекеттік талаптарды біріздендіруге және жүйелендіруге мүмкіндік береді;

2) жол қозғалысына қатысушылардың құқықтық санасы мен құқықтық мәдениеті деңгейінің төмендігі, көлік құралдарының жүргізушілері мен жаяу жүргіншілердің тәртіпсіздігі, қоғамда жол қозғалысын қамтамасыз ету жөніндегі іс-шаралардың маңыздылығын түсінбеу.

Күрделенген жағдайды жақсартуға қазірдің өзінде белгілі бір қадамдар жасалуда, Қазақстан Республикасы Білім және ғылым министрінің 2007 жылғы 24 тамыздағы № 404 бұйрығына сәйкес Денсаулық сақтау министрлігі мен Ішкі

істер министрлігінің келісуі бойынша жалпы білім беру мектептерінің 1-8 сыныптарында Жол қозғалысы ережелерінің үлгілік оқу бағдарламасы бекітілген. Осы бұйрықпен 2008 – 2009 оқу жылынан бастап, жалпы білім беру мектептерінің 1-8 сыныптарында Жол қозғалысы ережелері және алғашқы дәрігерлік көмек көрсету бойынша сабақтар жүргізу енгізілді.

Бұдан басқа, «Республиканың білім беру ұйымдарында көлік құралдарының жүргізушілерін дайындау туралы» Қазақстан Республикасы Білім және ғылым министрінің 2009 жылғы 24 маусымдағы № 313 бұйрығына сәйкес 2009 – 2010 оқу жылында білім беру ұйымдарында көлік құралдарының жүргізушілерін дайындау курстары енгізілді. Жалпы білім беру мектептері оқушыларының іріктеу және өз еріктері бойынша жоғарғы сыныптарын оқыту кезең-кезеңмен енгізілуде. Яғни, бүгінгі таңда құқықтық нигилизм қалыптастыруды қабылдамау бойынша жол қозғалысына қатысушыларда қоғамның мүшесі ретінде моралдық-этика нормасы қаланады. Бірақ, жолдарда қауіпсіз мінез-құлыққа оқыту үшін тиісті оқу-әдістемелік әдебиетін жабдықтау мәселесін тез арада шешуді талап етеді.

Қоғамда жол қозғалысы қауіпсіздігі проблемасының әлеуметтік-экономикалық өткірлігін қалыптастыруды түсіндіруге бағытталған бірыңғай ақпаратты өрісті құруда жол қозғалысына қатысушылардың құқықтық білімі мен мәдениетін түбегейлі өзгерту қажеттілігі қазіргі заманғы ақпараттық ресурстардың мүмкіндіктерін ескере отырып жүргізілуі керек. Осылайша, жол қозғалысы қауіпсіздігінің проблемалары бойынша республикалық ғылыми-практикалық конференция, оның ішінде интернет конференциялар, шығармашылық байқаулар өткізу, жаппай көрнекі ақпараттық-насихаттау өнімдерін пайдалану, балалар жол-көлік жарақатының алдын алуға бағытталған балаларды оқытатын анимациялық фильмдерді дайындау жол қозғалысы қауіпсіздігінің жағдайына оң әсер ететіні сөзсіз;

3) қолданыстағы жол қозғалысының ұйымдастырылуы қозғалыстың қазіргі заманғы шарттарына сәйкес келмеуі.

Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында автомобилизациялаудың жоғары қарқыны жол-көлік инфрақұрылымының тиісті дамуына үйлесуі керек. Жол қозғалысын ұйымдастыруды техникалық құралдармен басқару автоматтандырылған және қазіргі заманғы ақпараттық технологияларды пайдалана отырып жүзеге асырылуы керек, осындай шарттарды сақтау көлік қозғалысы жағдайындағы азғана болған өзгерістерге жедел ден қоюға мүмкіндік беретін икемді және бейімді жүйені құруға мүмкіндік береді.

Жаяу жүргіншілер жол қозғалысына қатысушылардың ең көп және әлсіз санатында болып табылатындықтан өзіне көз жазбайтындықты талап етеді. Адам

жасайтын қателерді толығымен алдын алу мүмкін емес, сондықтан олардың көріністерін және олардан шығатын салдарлар мүмкіндігін барынша азайту қажет. Әлемдік жақсы практика жаяу жүргіншілер мен көлік ағымдарының шиеленістерін уақытпен және кеңістікпен бөлуді ұсынуда. Адамдардың көп шоғырланған орындарында жер асты және жер үсті жаяу жүргіншілер өткелдерін және кедергілер мен бағытталған қоршамаларды салу, көлік құралдары қозғалысының жоғары жылдамдығына шек қою жаяу жүргіншілердің қатысуымен болатын ЖКО санын анағұрлым төмендетуге мүмкіндік береді;

4) жол полициясының шектелген ресурстары бақылаудың материалдық-техникалық құралдарымен нашар жарақталуы себебінен жол қозғалысы ережелерін сақтау үшін ұдайы бірлескен қадағалауды қамтамасыз ете а л м а й д ы .

Қалалардың көше-жол желісіне жол қозғалысын бақылайтын жол қозғалысын реттеу зияткерлік жүйелерін және жылдамдық режимін бұзушылықтарды және бағдаршамның қызыл сигналына өтуді анықтаудың құрамалы жүйелерін енгізу жол қозғалысын қадағалауда ішкі істер органдары жұмысының тиімділігін толық көлемде арттыратын болады, бұл – жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етуге оң әсер ететіні сөзсіз. Жол қозғалысын қадағалайтын қазіргі заманғы техникалық құралдар үдерістерін бірлесе пайдалану тек қана автожолдарда апаттылықты төмендетіп қана қоймай, жол қозғалысына қатысушылардың ішкі істер органдарының қызметкерлерімен байланысын төмендетеді, ол өз кезегінде ішкі істер органдарындағы заңдылықтың жай-күйіне қолайлы жағдай туғызады.

Сондай-ақ автомобиль жолдарының ұсталуына және көлік құралдарының техникалық байқаудан өтуін инспекциялау бөлігінде барлық мемлекеттік органдардың өзара іс-қимыл жасасуын тиісті деңгейде ұйымдастыру қажет. Осы шаралар тек қана бар кемшіліктерді анықтап қана қоймай, оларды қалыпқа келтіру бойынша тиімділікті нығайту шараларын жасауға мүмкіндік береді;

5) ЖКО-дан зардап шеккендерге алғашқы медициналық көмекті уақтылы және толық көлемде жасамау, мүдделі органдардың үйлестірілуінің және өзара іс-қимыл жасасуының төмен деңгейі, тасымалдау әдістерін белгілейтін критерийлердің болмауы жол-көлік оқиғаларының жоғары ауыр салдарларына әкеп соғуға мүмкіндік береді (қайтыс болғандар санының зардап шеккендер с а н ы н а а р а қ а т ы н а с ы) .

Көбінесе, ЖКО нәтижесіндегі адам өмірін сақтау және зардап шеккендердің ауыр зардаптар салдарларын төмендету мәселесі санаулы минутта шешіледі, дәл осы жағдайларда өз кезегінде қазіргі заманға сай мамандандырылған көлік құралдарымен және авариялық-құтқару жабдықтарымен жарақталатын құтқару күштеріне ж е д е л д е н қ о ю қ а ж е т .

Осы бағытта қазірдің өзінде оң нәтижелер бар, 2011 жылы республикалық

маңызы бар автомобиль жолдарында шұғыл дәрігерлік-құтқару көмегін көрсету үшін 6 тас жол пункті құрылды. 2012 – 2013 жылдары осындай 6 тас жол пункті құрылатын болады, апаттарға шығатын медицина қызметкерлері ұтқыр әуе госпиталімен, бейіндік ұтқыр госпиталімен жарақталады және әуе санитарлары үшін 14 тікұшақ сатып алынатын болады.

Жол қозғалысы қауіпсіздігін дамытуда қолданыстағы мемлекеттік реттеу саясатын талдау

Автомобиль жолдарындағы аварияның өсуін тоқтату мақсатында Қазақстан Республикасының Үкіметі және мүдделі мемлекеттік органдар жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етуге бағытталған ұйымдастырушылық және практикалық шаралар кешенін қабылдауда.

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2007 жылғы 11 желтоқсандағы № 1213 қаулысымен Қазақстан Республикасында жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі 2008 – 2010 жылдарға арналған іс-шаралар жоспары бекітілді, облыстардың, Астана және Алматы қалаларының әкімдері орта мерзімді кезеңге арналған жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етудің өңірлік бағдарламасын әзірлеп, іске асырды.

«Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету мәселелері бойынша Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» Қазақстан Республикасының 2008 жылғы 4 шілдедегі Заңымен жол қозғалысына қатысушылардың әкімшілік жауапкершілігі күшейтілді.

Осы заңмен жол қозғалысы саласындағы өрескел құқық бұзушылықтар үшін 10 жыл мерзімге дейін көлік құралдарын басқару құқығынан айыруға, сондай-ақ 15 күнге дейін әкімшілік қамауға алу көзделген.

Нәтижесінде сот тек 2011 жылы ғана көлік құралдарының 35 мыңнан астам жүргізушісін басқару құқығынан айырды және 6,3 мыңнан астам адамды әкімшілік қамауға алды.

Жол қозғалысы қауіпсіздігі саласында ұлттық заңнаманы халықаралық нормалармен үйлестіру бойынша 2009 – 2010 жылдары Қазақстан Республикасының 8 заңы қабылданды.

Халықаралық тәжірибені ескере отырып, жергілікті бюджеттің қаражаты есебінен автомобиль жолдарының авариялық қауіпті учаскелерінде жол қозғалысы ережелерін бұзуды тіркейтін 178 құрылғы орнатылды.

Осындай жүйелердің көмегімен 2011 жылы 494,7 мың құқық бұзушылық анықталды.

Жол қозғалысы саласында жасалған құқық бұзушылықтар үшін салынған және орындалған айыппұлдардың есебі бойынша ішкі істер органдары жол

полициясы бөліністерінің барлығында «Бақылау» автоматтандырылған ақпараттық-іздеу жүйесі енгізілді.

Осы базаның жүйесінде электрондық үкіметтің төлейтін шлюзі арқылы «Жол қозғалысы ережелерін бұзғаны үшін айыппұлдар төлеу» электрондық қызметі пайдалануға енгізілді.

Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі жекелеген іс-шаралар Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2011 жылғы 29 қаңтардағы № 41 қаулысымен бекітілген «Қазақстан Республикасының денсаулық сақтау саласын дамытудың 2011 – 2015 жылдарға арналған «Саламатты Қазақстан» мемлекеттік бағдарламасына және Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 20 желтоқсандағы № 1390 қаулысымен бекітілген «Қазақстан Республикасында 2011 – 2013 жылдарға арналған құқық бұзушылықтың профилактикасы жөніндегі салалық бағдарламасына» енгізілген.

Қазақстан Республикасының денсаулық сақтау саласын дамытудың 2011 – 2015 жылдарға арналған «Саламатты Қазақстан» мемлекеттік бағдарламасын іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспарымен мынадай іс-шараларды орындау:

жол қауіпсіздігі проблемалары бойынша қоғамдық пікірге мониторинг өткізу;
жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету мәселелері бойынша әлеуметтік роликтерді жасау және олардың орталық, республикалық телеарналардағы прокатын қамтамасыз ету;

жол қозғалысы қауіпсіздігінің өзекті мәселелері бойынша республикалық телеарналарда мамандандырылған бағдарлама жасау;

ЖКО және «ЖКО-дан» зардап шеккендерді есепке алудың ақпараттық-талдамалық жүйесін әзірлеу және енгізу;

жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету мәселелері бойынша буклеттер, ақпараттық материалдар шығаруға қаражат бөлу көзделген.

Қазақстан Республикасында 2011 – 2013 жылдарға арналған құқық бұзушылықтың профилактикасы бойынша салалық бағдарламамен:

жол қауіпсіздігінің проблемалары бойынша қоғамдық пікірге мониторинг өткізу;

жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етуге байланысты мәселелерді егжей-тегжейлі түсіндіретін және оқырмандардың хаттары мен сұрақтарына жауаптар бар жол қозғалысына қатысушыларға арналған жалпы республикалық журнал шығаруға қаражат бөлу көзделген.

Жалпы, қабылданып жатқан шаралар соңғы төрт жылда аварияның санын - 24,6 %, қайтыс болған азаматтар санын - 38,1 % және жарақат алғандар санын - 26,1 % қысқартуға мүмкіндік берді (5-кесте).

5-кесте. Қазақстан Республикасында тіркелген ЖКО, онда қайтыс болған және жарақат алған азаматтардың саны.

Жылдар	ЖКО	өсуі, төмендеуі %	Қайтыс болғандар, адам	өсуі, төмендеуі %	Жарақат алғандар, адам	өсуі, төмендеуі %
2007	15942	-0,6	4365	+2,2	18951	-2,3
2008	13739	-13,8	3351	-23,2	16400	-13,5
2009	12534	-8,8	2898	-13,5	14788	-9,8
2010	12008	-4,1	2797	-3,5	13878	-6,1
2011	12019	+0,1	2700	-3,2	14000	+0,9

Ақпарат көзі: Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігі.

Алайда, автомобилизациялаудың жоғарғы қарқыны осы саладағы жағдайдың нашарлауына қосымша алғышарттарды құрады. Ішкі істер органдарының деректері бойынша еліміздегі автопарктер саны 2004 жылдан бері 2,5 есеге артты және 2011 жылдың қорытындысы бойынша автотокөлік құралдарының саны 3,7 млн. бірлікті құрады (6-кесте).

Оның ішінде 3 млн. 85 мың жеңіл автомобиль бірлігі, 414 мың жүк автомобиль бірлігі, 98,4 мың автобус бірлігі, 50 мың мототранспорт бірлігі тіркелді.

6-кесте. Қазақстан Республикасында тіркелген автотокөлік құралдарының саны.

Жылдар	автотокөлік құралдарының саны, мың бірлік	өсуі, төмендеуі, %	1 мың тұрғынға шаққандағы автотокөлік құралдарының саны
2004	1586	+5,3	106
2005	1808	+14,0	119
2006	2180	+20,6	142
2007	2671	+22,5	172
2008	3133	+17,3	199
2009	3129	-0,1	196
2010	3270	+4,5	202
2011	3797	+16,1	228

Ақпарат көзі: Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігі.

Бұл ретте көше-жол желісін және жол инфрақұрылымын дамыту деңгейі, әсіресе, қала сыртындағы жолдарда автопарктің өсу қарқынынан қалып қояды. Көптеген жолдардың параметрлері қарқынды өскен қозғалысқа және көлік ағымының құрамына сәйкес келмейді, жолдардың кейбір учаскелері ұдайы шамадан тыс режимде жұмыс істеуде, ол, көбінесе, ЖКО-ның ауыр салдарларына әкеп соғады.

Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етудің қазіргі проблемаларын шешу бойынша шетелдік оң тәжірибеге шолу

«Жол-көлік жарақатының алдын алу туралы дүниежүзілік баяндамада» өлімге әкеп соқпайтын жарақаттар мүгедектіктің, еңбекке жарамдылықты жоғалтудың негізгі себептерінің бірі болып табылатыны атап көрсетілген. Көптеген отбасылар туыстарының мүгедек болуына байланысты ұзақ жылдар бойы материалдық және моральдық шығындарға тап болады. Табыс деңгейі төмен және орташа елдердің ұлттық деңгейдегі экономикалық шығындары, олардың дамуы үшін айтарлықтай тежеуші фактор болады.

Авариялылықтың негізгі көрсеткіштерінің талдауы көрсеткендей, Қазақстанда жол-көлік жарақаты деңгейінің күрделі болып тұрғанын дәлелдейді. Бұл ЖКО-дан қайтыс болу санының 100 мың тұрғынға шаққанда жоғары деңгейімен айқындалады, Қазақстан Республикасында ол 2011 жылы (100 мың тұрғынға шаққанда) 16 қайтыс болған адамды құрады.

Бұл ретте ЖКО-дан өлім деңгейі әлемде ең төмен болып сипатталатын Солтүстік Еуропа елдерінде бұл көрсеткіш (100 мың тұрғынға шаққанда) 6-7 қайтыс болған адамды құрайды.

Көрсетілген жағдайларда республикалық деңгейде жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету проблемасын бағдарламалық-нысаналы шешу мақсатқа сай болып табылады, өйткені:

мақсаттарды, міндеттер мен іс-шараларды, сондай-ақ олардың арасындағы сандық және сапалық байланыстар мен қаржыландыру көлемдерін айқындайды;

жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласындағы тиісті басым мақсаттар мен міндеттерге сәйкес келетін нақты іс-шараларды іске асыруға мемлекеттің ресурстарын шоғырландырады;

жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласында мемлекеттік басқару процесінің транспаренттілігін арттыру негізінде проблеманың себептеріне ықпал етудің кешенділігі мен жүйелілігін қамтамасыз етуге мүмкіндік береді, бұл - жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету жүйесінің қаржылық жариялылығының артуы, іс-шаралардың орындалуы мен түпкілікті нәтижелер үшін жауапкершілікті нақты мемлекеттік органдарға жүктеу есебінен қамтамасыз е т і л е д і .

Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласында нәтижелі стратегияны әзірлеуде үлгі ретінде Швецияның тәжірибесі оң ықпалын тигізуі мүмкін.

1997 жылы елдің Парламенті «Видение - Ноль» стратегиясын бекітті, ол бірде-бір адам қайтыс болмайтын, бірде-бір адам ауыр жарақат алмайтын жол-көлік жүйесін құруды көздейді. Стратегияны әзірлеушілер шынын айтқанда қойылған мақсатты жетерліктей абстрактілі деп санайды. Оның басты бағыты жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету проблемаларының маңыздылығын арттыруда оларды шешу жолдарын іздеу, әр түрлі мемлекеттік, жеке және қоғамдық ұйымдарда, халық тарапынан талаптарды өсіру, тиісті қоғамдық

пікірді құру бойынша ЖКО-ның алдын алу жұмысындағы жұмысты көтермелеу болып табылады. Мұның барлығы жол қозғалысы қауіпсіздігінің деңгейін арттыруда нақты бағдарламаны әзірлеу және іске асыру үшін қолайлы алғышарттарды құрады, әрбір қабылданған бағдарламаны мемлекет және қоғам стратегиялық мақсатқа жету үшін жолға қойылған алғышарт ретінде қарайды.

Көрсетілген стратегия әзірленгенге дейін ЖКО оқиғалары және жарақаттар үшін жауапкершілік негізінен жол қозғалысының қатысушыларына жүктелді. Стратегия шеңберінде жауапкершілік жобалаушылар мен жол инфрақұрылымын құрушылар, көлік құралдарын өндірушілер, полицейлер және жолдарды пайдаланушылар арасында тең бөлінді.

Осы стратегияның негізіне жатқан негізгі принциптер мынадай болады:

1) қателіктер жасау адамға тән қасиет;
2) адам ағзасы ЖКО-дан алынған жарақаттың физикалық әсерінің белгілі бір деңгейін ғана көтере алады. Одан асып кеткен кезде өмір сүру және сауығып к е т у м ү м к і н е м е с ;

3) жол қозғалысына қатысушылар оның ережелерін сақтауға міндетті. Егер де ережелер білімнің жоқтығынан, олармен келіспеушілігі немесе қандай да бір өзге күштердің себептерінен сақталмаса, жол-көлік ортасы адам қателіктерінің салдарларын төмендету керек, ол үшін оларды жасау кезінде адам ағзасына күшпен әсер етудің шекті деңгейінен аспау қажет;

4) апаттарға және жеңіл жарақаттарға көну қажет.

Швецияда қолданыстағы бекітілген стратегияға сәйкес басты бағыттар м ы н а л а р :

1) тәуекелдік факторларын төмендету арқылы ауыр жарақат алуға әкеп соғатын ЖКО болдырмауда ең маңыздысы қозғалыстың жоғары жылдамдығы б о л ы п т а б ы л а д ы ;

2) апаттылыққа қарсы конструкция және қорғалатын киім есебінен ЖКО салдарларының ауырлығын төмендету;

3) емдеу және сауықтыру медициналық ұйымдарының құтқару қызметі жұмысын жетілдіру болып табылады.

Швецияда бүгінгі таңда қабылданған негізгі шараларға мыналар:

1) әр түрлі құрамнан тұратын жол-көлік кешені үшін қамтамасыз етуде «осал жерді» анықтау және оларды жою бойынша шараларды айқындау;

2) тұтынушылардың көлік құралдарының белсенді және енжар қауіпсіздігін қамтамасыз ететін техникалық құралдардың назарын аудару (жаңа автомобильдерді бағалау кезіндегі тұтынушыларды ақпараттық қолдау жөніндегі еуропалық бағдарлама шеңберінде);

3) қауіпсіздік белдігін пайдалануды неғұрлым жоғары деңгейде қамтамасыз ету және қауіпсіздік белдігі туралы жақсы қабылданатын еске түсірудің жаңа

жүйелерін қазіргі замандағы жаңа автомобильдерге орнату;

4) ауылды жерлер арқылы өтетін жолдардың орталық бөлігіне әр жаққа қараған қозғалыста бір жолақты сызық арқылы қорғау қоршауын орнату;

5) аймақтарда қозғалыс жылдамдығын 30 км/сағатқа дейін шектеуді енгізгені үшін жергілікті биліктерді көтермелеу;

6) жылдамдық режимін бақылау фотокамераларын неғұрлым кеңінен пайдалану;

7) сыртқа шығарылатын ауада алкогольдің бар болуына көлік құралдарының жүргізушілеріне іріктеп тексеріс жүргізу санын арттыру;

8) жол қозғалысы қауіпсіздігін насихаттау жатады.

Швецияның тәжірибесіне көптеген елдердің мамандары оң баға берді. Аталған стратегияны әзірлеуді мемлекет болып қалыптасуына мүмкіндік беретін, көбінесе, авария деңгейін төмендету табыстылығымен байланыстырады, онда жол қозғалысы әлемдегі бірден-бір қауіпсіз болып саналады. Осылайша «Видение - Ноль» стратегиясын іске асыру 2007 жылы ЖКО-дан болатын өлімнің көрсеткішін 100 мың тұрғынға шаққанда 5 қайтыс болғаннан келетін Еуропадағы бірден-бір ең төменгі көрсеткішке қол жеткізілді, бұл кезде Қазақстандағы бұл көрсеткіш - 100 мың тұрғынға шаққанда 28 қайтыс болғанды құрады.

4. Бағдарламаны іске асырудың мақсаттары, міндеттері, нысаналы индикаторлары және нәтижелерінің көрсеткіштері

Бағдарламаның негізгі мақсаты – ЖКО-дан және олардың салдарынан болатын жол қозғалысына қатысушы азаматтардың өмірі мен денсаулығын сақтау деңгейін арттыру.

Негізгі мақсатты индикаторлары ретінде:

- ЖКО-ның ауыр салдарларын азайту (100 зардап шеккенге шаққанда ЖКО-дан қайтыс болғандар саны) 2012 жылы – 15,5, 2013 жылы – 15, 2014 жылы – 14 ;

- 10 мың көлік құралына шаққанда ЖКО-ның санын азайту 2012 жылы – 32, 2013 жылы – 30, 2014 жылы – 28.

М і н д е т т е р і :

1) жол қозғалысы қауіпсіздігін нормативтік құқықтық қамтамасыз етуді жетілдіру ;

Осы міндетті шешу мақсатында Бағдарламаны іске асырудың 2012 – 2013 жылдар кезеңінде мүдделі мемлекеттік органдармен жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласында тәуекелді басқару жүйесін және ЖКО-ны есепке алу мен жол-көлік жарақатын жетілдіру бойынша нормативтік құқықтық актілер әзірленетін болады .

Сондай-ақ, қазіргі уақытта көлік құралдарын практикалық жүргізу бойынша емтихан қабылдау үшін автоматтандырылған автодромдарды құруға әдістемелік талаптарды әзірлеу жоспарлануда.

2) ЖКО-ның алдын алуды және жол қозғалысы қауіпсіздігін насихаттауды дамыту.

Бағдарламаны іске асыру нәтижелерінің көрсеткіші және осы міндеттің жетістігі:

- балалардың қатысуымен болған ЖКО-ның жалпы санынан балалардың кінәсі бойынша болатын ЖКО үлесін 2012 жылы 10 %-ға, 2013 жылы – 9 %-ға, 2014 жылы – 8 %-ға төмендету;

- 1 - 5 сынып оқушылары үшін жолдарда қауіпсіз мінез-құлық негіздері бойынша балаларды оқытатын анимациялық фильмдерді пайдаланатын жалпы білім беретін мекемелерді 100 %-ға қамту болып табылады.

«ЖКО-ның алдын алуды және жол қозғалысы қауіпсіздігін насихаттауды дамыту» екінші міндетін шешу мақсатында білім беру ұйымдарында және сауықтыру лагерьлерінде жол қозғалысының алаңын ұйымдастыру бойынша ұсынымдар және білім беруді ұйымдастыру үшін оларды оқыту процесінде жолдарда қауіпсіз мінез-құлыққа пайдалану мақсатында жабдықтаудың ең аз тізбесіне қойылатын талаптар (жол қозғалысының ережелері бойынша бұрыштамалар, тренажерлар, компьютерлік бағдарламалар және тағы басқалар) әзірленеді.

Сондай-ақ, 2012 – 2014 жылдары Бағдарламаны іске асыру шеңберінде бірқатар ақпараттық құралдарды – әлеуметтік жарнама, тақырыптық акциялар және конкурстар, жедел-алдын алу іс-шаралары және т.б. пайдаланудың есебінен жол қозғалысы қауіпсіздігін насихаттауды одан әрі дамыту бойынша іс-шаралар жүргізілетін болады;

3) жол қозғалысын ұйымдастыруды жетілдіру.

Бағдарламаны іске асыру нәтижелерінің көрсеткіші және осы міндеттің жетістігі:

- 100 мың тұрғынға шаққанда ЖКО-дан қайтыс болғандар санының төмендеуі 2011 жылы – 16, 2012 жылы – 15, 2013 жылы -14, 2014 жылы - 13 құрайды;

- 10 мың тұрғынға шаққанда ЖКО-дан зардап шеккендер санының төмендеуі 2011 жылы – 10, 2012 жылы – 9, 2013 жылы - 8, 2014 жылы - 7 құрайды.

«Жол қозғалысын ұйымдастыруды жетілдіру» үшінші міндетін шешу барысында ЖКО-дан және оның салдарынан жол қозғалысына қатысушыларды қорғауға бағытталған іс-шаралар жүргізілетін болады, атап айтқанда 2012 – 2014 жылдары тиісті жол инфрақұрылымдарын (жаяу жүргіншілер аймағы, өтпесі, тротуарлар, кедергілер, жол үсті жаяу жүргіншілер өтпесі және т.б.) қондырудың есебінен жаяу жүргіншілер мен көліктердің шиеленісті легін бөлу бойынша

жұмыстар жалғастырылатын болады. Сонымен қатар, 2013 – 2014 жылдары көліктердің легін ұйымдастыруды жетілдіру үшін жол қозғалысын автоматтандырылған жүйелермен басқарудың жаңаларын немесе орын алғанын жетілдіруді енгізу жөнінде жұмыстар жүргізілетін болады;

4) жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етуде мемлекеттік бақылау және қадағалау тиімділігін арттыру.

Бағдарламаны іске асыру нәтижелерінің көрсеткіші және осы міндеттің ж е т і с т і г і :

автомобиль жолдарының, жол құрылыстарының және жол қозғалысын реттеудің техникалық құралдарының жай-күйіне бірлескен кешенді тексеру жүргізу нәтижелері бойынша орындалған ұйғарымдардың үлесін 2012 жылы – 94 %-ға, 2013 жылы – 95 %-ға, 2014 жылы - 96 %-ға көтеру;

- елді мекендердің көше-жол желісінде орнатылған жылдамдық режимін бұзуды және бағдаршамның қызыл сигналына өтуді анықтаудың құрамалы жүйелерінің санын көбейту: 2012 жылы – 210-ға, 2013 жылы – 240-қа, 2014 жылы – 270-ке дейін;

- жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласындағы заңнаманы бұзғаны үшін салынатын айыппұлдарды өндіріп алуды 2012 жылы 59 %-ға, 2013 жылы – 64 %-ға, 2014 жылы – 69 %-ға арттыру болып табылады.

«Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етуде мемлекеттік бақылау және қадағалау тиімділігін арттыру» төртінші міндетін шешу Бағдарламаны іске асыру кезеңінде жолдардың апатты-қауіпті учаскелерін жоюға, жолаушылар мен жүктерді автомобильмен тасымалдаудағы жолсыздықтарды анықтауға, көлік құралдарының міндетті техникалық байқауы мен техникалық жағдайына бақылаудың тиімділігін арттыруға бағытталған жыл сайын кешенді іс-шаралар ө т к і з у к ө з д е л г е н .

2012 – 2014 жылдары автомобиль жолдарында жылдамдық режимін бұзуды және бағдаршамның қызыл сигналына өтуді анықтайтын автоматтандырылған анықтау жүйелерін енгізу тәжірибесі жалғастырылады, жол жүрісі қауіпсіздігін қамтамасыз етуді қадағалауда қазіргі заманғы зияткерлерік жол жүрісін бақылау жүйелеріне маңызды рөл бөлінген, оларды енгізу 2013 – 2014 жылдары осы тапсырманы шешу шеңберінде көзделген.

5) ЖКО-дан зардап шеккендерге көмек көрсету жүйесін дамыту және о л а р д ы ң с а л д а р л а р ы н ж о ю .

Бағдарламаны іске асыру көрсеткіштері мен осы міндетке қол жеткізу:
- ЖКО туралы сигнал келіп түскеннен бастап жедел медициналық жәрдемнің келу уақытын және шұғыл медициналық көмек көрсетуді бастауды 2012 жылы 25 минутқа және 2013 және 2014 жылдары 20 минутқа дейін қысқарту;

- ЖКО туралы сигнал келіп түскеннен бастап келу және жедел

медициналық-құтқару көмегін көрсету уақытын 30 минутқа дейін қысқарту
б о л ы п т а б ы л а д ы .

«ЖКО-да зардап шеккендерге көмек көрсету жүйелерін дамыту және ЖКО жою» бесінші міндеттіне қол жеткізу нәтижелері бойынша 2012 – 2013 жылдары сектораралық өзара іс-қимыл жасасу саласында қолданыстағы нормативтік құжаттарды жетілдіру және жаңаларын әзірлеу бойынша мемлекеттік органдардың іс-шараларды өткізу есебінен ЖКО-да зардап шеккендерге көмек көрсету және олардың салдарын жою бойынша құтқару, медициналық көмек және ішкі істер органдары қызметтерінің өзара іс-қимыл жасасуды іске асыру тетіктері, тәртібі және әдістері әзірленіп, бекітіледі.

Норма шығару жұмысынан басқа осы міндетті шешу үшін жаттығулар мен тиісті оқыту материалдарын әзірлеп, ЖКО-да зардап шеккендерге көмек көрсету және олардың салдарын жою бойынша барлық жедел қызметтерге көлік, жол, коммуналдық және басқа да ұйымдарды тартумен жыл сайын оқыту өткізу жолымен өзара іс-қимыл жасасудың тәжірибелік дағдыларына көңіл бөлінеді.

Мақсаттарға, нысаналы индикаторларға, міндеттерге, нәтижелі көрсеткіштерге қол жеткізу үшін жауапты мемлекеттік органдар:

Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігі мемлекеттік органдардың және Бағдарламаның толық іске асырылуына жауап беретін Бағдарламаның басқа да негізгі қатысушыларының қызметін үйлестіреді және жүзеге асырады;

Қазақстан Республикасы Білім және ғылым, Көлік және коммуникация, Төтенше жағдайлар, Денсаулық сақтау, Мәдениет және ақпарат, Индустрия және жаңа технологиялар, Әділет министрліктері, Қазақстан Республикасының Бас прокуратурасы, облыстық атқарушы органдар (астана, республикалық маңызы бар қала) құзыреттері шегінде осы Бағдарламамен көзделген іс-шараларды о р ы н д а у д ы ж ү з е г е а с ы р а д ы .

Бағдарламаны үш жыл ішінде (2012 – 2014 жылдары) бір кезеңде іске асыру көзделеді.

5. Қажетті ресурстар

Бағдарламаны қаржылық қамтамасыз ету республикалық және жергілікті бюджет қаражаты есебінен жүзеге асырылатын болады.

Бағдарламаны іске асыру үшін республикалық бюджеттен 3 155,696 млн. т е ң г е , о н ы ң і ш і н д е :

2012 жылы – 680,625 млн. теңге,

2013 жылы – 1 254,126 млн. теңге,

2014 жылы – 1 254,945 млн. теңге қажет етіледі.

2013-2014 жылдарға арналған қаражат көлемдері тиісті қаржы жылына

арналған республикалық бюджетті қалыптастыру кезінде нақтыланатын болады.

Жергілікті бюджеттерден шығыстарды қаржыландыру көзделген қаражат шегінде жүзеге асырылатын болады.

6. Қазақстан Республикасында жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етудің 2012 - 2014 жылдарға арналған салалық бағдарламасын іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспары

Р/с №	Іс-шара	Аяқтау нысаны	Орындауға жауаптылар	Орындау мерзімдері	Болжанатын шығы (млн. теңге)			
					2012 жыл	2013 жыл	2014 жыл	Бары
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Жол қозғалысы қауіпсіздігін нормативтік құқықтық қамтамасыз етуді жетілдіру								
1	ЖКО есебі бойынша нормативтік құқықтық актілерге өзгерістер мен толықтырулар енгізу	Бірлескен бұйрық	БП, ПМ, ДСМ	2012 жылғы маусым	Талап етілмейді			
2	Көлік құралдарын практикада айдау бойынша емтихан қабылдау үшін автоматтандырылған автодром құруға әдістемелік талаптар әзірлеу	Әдістемелік талаптар	ПМ	2012 жылғы қазан	Талап етілмейді			
3	ЖКО-дан зардап шеккендерге алғашқы көмек көрсету жөнінде дәрі құралдарын және медицинаға арналған көрнекі құралмен барынша аз ұстауға арналған медициналық аптечка бойынша талаптар әзірлеу	Бұйрық	ДСМ	2012 жылғы қараша	Талап етілмейді			
4	Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласында тәуекелдер басқару жүйесін жетілдіру	Бірлескен бұйрық	ПМ (жинақтау), ЭДСМ, ККМ, БП	2012 жылғы қараша	Талап етілмейді			
5	Қазақстан Республикасының аумағына енгізілетін автокөлік құралдарын ішкі істер органдарында тіркеу және сәйкестілігін нақтылау бойынша жұмыстарды жүргізу бөлігінде техникалық реттеу саласында	Бірлескен бұйрық	ПМ (жинақтау), ИЖТМ	2012 жылғы желтоқсан	Талап етілмейді			

	іс-қимыл жасасу бойынша нұсқаулықты әзірлеу							
6	Жолаушылар мен жүктерді автомобильмен тасымалдауды жүзеге асыру кезінде жүргізушілердің еңбек және демалыс режимін бұзғаны үшін жауапкершілігін күшейту мәселесін пысықтау	Үкіметке ақпарат	К К М (жинақтау), І І М , Әділетмині	2013 жылғы 2-тоқсан	Талап етілмейді			

ЖКО-ның алдын алуды және жол қозғалысы қауіпсіздігін насихаттауды дамыту

7	Балалар ЖКО профилактикасына бағытталған балаларды оқытатын анимациялық фильмдерді дайындау	Қабылдау-тапсыру актісі	ІМ, МАМ	2012 жылғы 3-тоқсан	3,835	-	-	3,83
8	Білім беру ұйымдарында және сауықтыру лагерьлерінде жол қозғалысының алаңын ұйымдастыру бойынша ұсынымдарды әзірлеу	Әдістемелік ұсынымдар	ІМ (жинақтау), БҒМ	2013 жылғы сәуір	Талап етілмейді			
9	Білім беруді ұйымдастыру үшін оларды оқыту процесінде жолдарда қауіпсіз мінез-құлыққа пайдалану мақсатында жабдықтаудың аз тізбесіне талаптар әзірлеу (жол қозғалысының ережелері бойынша бұрыштамалар, тренажерлар, компьютерлік бағдарламалар және тағы басқалар)	Әдістемелік ұсынымдар	ІМ (жинақтау), БҒМ	2013 жылғы мамыр	Талап етілмейді			
10	Білім беру ұйымдарын көшелер мен жолдарда қауіпсіз мінез-құлық бойынша оқу-әдістемелік және электрондық құралдармен, оқу мекемелерінде автокөлік құралдарының жүргізушілерін даярлау жөнінде оқу бағдарламалары және әдістемелік ұсынымдармен	Үкіметке ұсыныс	Б Ғ М (жинақтау), ІМ	2013 жылғы шілде	Талап етілмейді			

	қамтамасыз ету бойынша ұсыныстар енгізу				
11	Жол қозғалысы қауіпсіздігінің проблемалары бойынша республикалық ғылыми-практикалық конференция өткізу	Ұсынымдар әзірлеу	ІІМ (жинақтау), КҚМ, БҒМ, ДСМ, ҒЗҰ (келісім бойынша)	2014 жылғы қазан	Талап етілмейді
12	Жол қозғалысы қауіпсіздігінің проблемалық мәселелерін жариялау жөнінде журналистер арасына шығармашылық конкурс ұйымдастыру және өткізу	Конкурс	ІІМ	2014 жылғы қараша	Талап етілмейді
13	Жол қозғалысы қауіпсіздігінің проблемалық мәселелері бойынша оларды шешу үшін ұсынымдар жасай отырып, жыл сайын семинар-кеңес өткізу	Ұсынымдар әзірлеу	ІІМ, облыстардың, Астана және Алматы қалаларының әкімдері	2012 – 2014 жылдар	Көзделген қаражат шегінде
14	Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету мәселелері жөнінде интернет-конференциялар өткізу	Интернет-конференциялар	ІІМ	Тоқсан сайын	Талап етілмейді
15	«Абайлаңыз, балалар!», «Автобус», «Қауіпсіз жол» және басқа да профилактикалық іс-шараларды ұйымдастыру және өткізу	Профилактикалық іс-шаралар	ІІМ (жинақтау), КҚМ, БҒМ, облыстардың, Астана және Алматы қалаларының әкімдері	Тоқсан сайын	Талап етілмейді
16	«ЖКО құрбандарын еске алу күні» акциясын ұйымдастыру және өткізу	Акция	ІІМ (жинақтау), мүдделі мемлекеттік органдар	Жыл сайын, 4-тоқсан	Талап етілмейді
17	Жол полициясы бөліністерінің БАҚ-пен өзара тиімді іс-қимыл жасасуы жөнінде оқытатын семинарлар өткізу	Семинарлар	ІІМ (жинақтау), МАМ, облыстардың, Астана және Алматы қалаларының әкімдері	Жыл сайын, 2 және 4-тоқсандар	Талап етілмейді
18	Жол қозғалысына қатысушылармен өзара қарым-қатынасты жақсарту мақсатында және шиеленіс жағдайларының алдын алуда жол полициясы	Оқыту курстары	ІІМ (жинақтау), БҒМ, ДСМ	Жыл сайын, 2 және 4-тоқсандар	Талап етілмейді

	қызметкерлерін психологиялық дайындық жөнінде курстар өткізу				
19	Бейне және телевизиялық өнімдер жасау, көше-жол желісінде, қоғамдық көлікте және т.б. жол қозғалысы қауіпсіздігін насихаттау бойынша тақырыптық әлеуметтік сыртқы жарнама (баннерлер, бір жолдан екінші жолға тартылатын жарнама) ұйымдастыру	Насихаттау өнімі	Облыстардың, Астана және Алматы қалаларының әкімдері	Жыл сайын, желтоқсан	Көзделген қаражат шегінде
20	Жалпы білім беру мекемелерінің оқушылары арасында жарыққайтарғыш аспаптарды дайындау және тарату	ПМ-ге ақпарат	Облыстардың, Астана және Алматы қалаларының әкімдері	Жыл сайын желтоқсан	Көзделген қаражат шегінде

Жол қозғалысын ұйымдастыруды жетілдіру

21	ЖҚАЖБ жетілдіру бойынша Астана, Алматы, Көкшетау, Талдықорған, Өскемен, Семей, Қарағанды, Қостанай, Петропавл және Шымкент қалаларында іс-шаралар өткізу	Тапсыру-қабылдау актісі, ПМ-ге ақпарат	Ақмола, Алматы, Шығыс Қазақстан, Қарағанды, Қостанай, Солтүстік Қазақстан, Оңтүстік Қазақстан облыстарының, Астана және Алматы қалаларының әкімдері	2013 жылғы наурыз	Көзделген қаражат шегінде
22	Ақтөбе, Атырау, Орал, Тараз және Қызылорда қалаларында ЖҚАЖБ құру (жарықдиодты бағдаршамдарымен, қазіргі заманғы басқару бақылауыштарымен, көлік детекторларымен, қосымша жарық және дыбыс шығаратын құрылғылармен жабдықтау; орталық басқару пункттерін, бағдарламалық қамтамасыз ету, байланыс желілерін құру)	Тапсыру-қабылдау актісі, ПМ-ге ақпарат	Ақтөбе, Атырау, Батыс Қазақстан, Жамбыл және Қызылорда облыстарының әкімдері	2014 жылғы наурыз	Көзделген қаражат шегінде

23	Елді мекендердің көше-жол желісін жасанды жарықпен, тротуарлармен, жаяу жүргіншілер жолдарымен жабдықтау	Тапсыру-қабылдау актісі, ПИМ-ге ақпарат	Облыстардың, Астана және Алматы қалаларының әкімдері	2012 – 2014 жылдары мамыр	Көзделген қаражат шегінде	
24	Елді мекендерде жаяу жүргіншілер ағымының бойында жаяу жүргіншілер аймағын жүріс бөлігінен бөліп тұратын кедергі және бағытталған кедергілерді орнату	Тапсыру-қабылдау актісі, ПИМ-ге ақпарат	Облыстардың, Астана және Алматы қалаларының әкімдері	2012 – 2014 жылдары мамыр	Көзделген қаражат шегінде	
25	Елді мекендерде жаяу жүргіншілер ағымының бойында көлік құралдарының жоғары жылдамдығын шектеу жүйелерін енгізу	Тапсыру-қабылдау актісі, ПИМ-ге ақпарат	Облыстардың, Астана және Алматы қалаларының әкімдері	2012 – 2014 жылдары маусым	Көзделген қаражат шегінде	
26	Елді мекендерде уақытты кері есептеу таблосы бойынша бағдаршам объектілерін қосымша жарақтау	Тапсыру-қабылдау актісі, ПИМ-ге ақпарат	Облыстардың, Астана және Алматы қалаларының әкімдері	2012 – 2014 жылдары желтоқсан	Көзделген қаражат шегінде	
27	Ірі қалаларда эскалатор типтес жер үсті жаяу жүргіншілер өтпелерін салу	Тапсыру-қабылдау актісі, ПИМ-ге ақпарат	Облыстардың, Астана және Алматы қалаларының әкімдері	2012 – 2014 жылдары желтоқсан	Көзделген қаражат шегінде	

Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласында мемлекеттік бақылау және қадағалау тиімділігін арттыру

Жол полициясының автомобильдерін сандық бейне жазбасы бар 1 153 бірл. жүйемен жарақтау. Оның ішінде 2012 жылы 500 бірл. ПД ЖПБ үшін: Астана қаласы (58 бірл.); Алматы қаласы (75 бірл.); Ақмола облысы (30 бірл.); ; Ақтөбе облысы (33 бірл.); Алматы облысы (52 бірл.); ; Атырау облысы (18 бірл.); ; Шығыс Қазақстан облысы (12 бірл.); Жамбыл облысы (26 бірл.)) ; Батыс Қазақстан облысы (30 бірл.);						
--	--	--	--	--	--	--

28	<p>Қарағанды облысы (41 бірл.); Қостанай облысы (15 бірл.); Қызылорда облысы (30 бірл.); Маңғыстау облысы (16 бірл.); Павлодар облысы (28 бірл.); Солтүстік Қазақстан облысы (21 бірл.); Оңтүстік Қазақстан облысы (15 бірл.) 2013 жылы 327 бірлік ПД ЖПБ үшін: Астана қаласы (32 бірл.); Алматы қаласы (42 бірл.); Ақмола облысы (20 бірл.); ; Ақтөбе облысы (22 бірл.); Алматы облысы (34 бірл.); ; Атырау облысы (12 бірл.); ; Шығыс Қазақстан облысы (19 бірл.); Жамбыл облысы (17 бірл.);); Батыс Қазақстан облысы (20 бірл.); Қарағанды облысы (27 бірл.); Қостанай облысы (10 бірл.); Қызылорда облысы (19 бірл.); Маңғыстау облысы (11 бірл.); Павлодар облысы (18 бірл.);); Солтүстік Қазақстан облысы (14 бірл.); Оңтүстік Қазақстан облысы (10 бірл.). 2014 жылы 326 бірлік ПД ЖПБ үшін: Астана қаласы (31 бірл.); Алматы қаласы (43 бірл.); Ақмола облысы (20 бірл.); ; Ақтөбе облысы (22 бірл.); Алматы облысы(34 бірл.); Атырау облысы(12 бірл.); Шығыс Қазақстан</p>	Қабылдау-тапсыру актісі	ІІМ, облыстардың, Астана және Алматы қалаларының әкімдері	2012 – 2014 жылдары, қыркүйек	139,0	90,906*	90,628*	320,
----	--	-------------------------	---	-------------------------------	-------	---------	---------	------

	<p>облысы (19 бірл.); Жамбыл облысы(16 бірл.) ; Батыс Қазақстан облысы (20 бірл.); Қарағанды облысы (27 бірл.); Қостанай облысы (10 бірл.); Қызылорда облысы (19 бірл.); Маңғыстау облысы (11 бірл.); Павлодар облысы(18 бірл.) Солтүстік Қазақстан облысы (14 бірл.); Оңтүстік қазақстан облысы (10 бірл.)</p>							
29	<p>Жол қозғалысы ережелерін бұзуды тіркейтін функцияларды және ішкі істер органдары жедел басқару орталықтарының бейнебақылау жүйелерін біріктіруді қоса атқаратын қалалардың көше-жол желісіне жол қозғалысын бақылаудың зияткерлік жүйелерін енгізу, оның ішінде: Астана қаласы (5 бірл.); Ақмола облысы (3 бірл.); Ақтөбе облысы (3 бірл.); Алматы облысы (3 бірл.); Шығыс Қазақстан облысы (5 бірл.); Жамбыл облысы (3 бірл.); Батыс Қазақстан облысы (3 бірл.); Қарағанды облысы (5 бірл.); Қостанай облысы (3 бірл.); Қызылорда облысы (3 бірл.); Маңғыстау облысы (3 бірл.); Павлодар облысы (3 бірл.); Солтүстік Қазақстан облысы (3 бірл.);</p>	Тапсыру-қабылдау актісі	<p>ПМ, Астана қаласы және Ақмола, Ақтөбе, Алматы, Шығыс Қазақстан, Жамбыл, Батыс Қазақстан, Қарағанды, Қостанай, Қызылорда, Маңғыстау, Павлодар, Солтүстік Қазақстан, Оңтүстік Қазақстан облыстарының әкімдері</p>	2013 – 2014 жылдары, қыркүйек	-	505,125*	505,125*	1010

	Оңтүстік Қазақстан облысы (5 бірл.). Барлығы - 50 бірл.							
30	Жылдамдық режимін бұзушылықтарды және бағдаршамның қызыл сигналына өтуді анықтаудың құрамалы 25 жүйесін сатып алу және орнату (қозғалыстың 3 жолағы бір бағытқа). 2012 жылы 15 жүйе, қалаларда: Алматы (10 бірл.); Ақтөбе (2 бірл.); Теміртау (1 бірл.); Павлодар (2 бірл.). 2013 жылы 5 жүйе, қалаларда Талдықорған (1 бірл.): Қарағанды (3 бірл.); Екібастұз (1 бірл.); 2014 жылы 5 жүйе, қалаларда: Ақтөбе (2 бірл.); Теміртау (1 бірл.); Павлодар (2 бірл.)	Тапсыру-қабылдау актісі	ПМ, Алматы қаласының және Ақтөбе, Қарағанды, Павлодар, Алматы облыстарының әкімдері	2012 жылғы, желтоқсан	194,220	64,741 *	64,741 *	323,
31	Жылдамдық режимін бұзушылықтарды және бағдаршамның қызыл сигналына өтуді анықтаудың құрамалы 65 жүйелерін сатып алу және орнату (қозғалыстың 4 жолағы екі бағытқа). 2012 жылы 15 жүйе, 15 қалада: Алматы (10 бірл.); Ақтөбе (2 бірл.); Теміртау (1 бірл.); Павлодар (2 бірл.). 2013 жылы 25 жүйе, қалаларда: Көкшетау (3 бірл.); Ақтөбе (2 бірл.); Талдықорған (4 бірл.); Қарағанды (2 бірл.); Жезказған (2 бірл.); Теміртау (1 бірл.); Қызылорда (1 бірл.); Жаңаөзен (2 бірл.); Павлодар (3 бірл.); Петропавл (3 бірл.);	Тапсыру-қабылдау актісі	ПМ, Алматы қаласы және Ақмола, Алматы, Ақтөбе, Қарағанды, Қызылорда, Маңғыстау, Павлодар, Солтүстік Қазақстан, Оңтүстік	2012 - 2014 жылдары, желтоқсан	270,570	450,950 *	450,950 *	1 17 *

	<p>Түркістан (2 бірл.). 2014 жылы 25 жүйе, қалаларда: Көкшетау (3 бірл.); Ақтөбе (3 бірл.); Талдықорған (5 бірл.); Қарағанды (2 бірл.); Жезқазған (1 бірл.); Теміртау (1 бірл.); Қызылорда (1 бірл.); Жаңаөзен (1 бірл.); Павлодар (4 бірл.); Петропавл (4 бірл.).</p>	Қазақстан облыстарының әкімдері						
32	<p>Жол полициясы үшін көлік құралдарының қозғалыс жылдамдығын бейнетіркейтін 250 бірл. мобильді аспапты сатып а л у . Оның ішінде 2012 жылы ПД ЖПБ үшін 100 бірл.: Астана қаласы (19 бірл.); Ақмола облысы (10 бірл.) ; Ақтөбе облысы (6 бірл.); Алматы облысы (8 бірл.); Атырау (7 бірл.); Шығыс Қазақстан облысы (5 бірл.); Батыс Қазақстан облысы (2 бірл.); Қарағанды облысы (11 бірл.); Қостанай облысы (3 бірл.) ; Қызылорда облысы (8 бірл.); Маңғыстау облысы (6 бірл.); Павлодар облысы (8 бірл.)); Солтүстік Қазақстан облысы (3 бірл.); Оңтүстік Қазақстан облысы (4 бірл.) 2014 жылы 150 бірл. ПД ЖПБ үшін: Астана қаласы (28 бірл.); Ақмола облысы (15 бірл.) ; Ақтөбе облысы (10 бірл.); Алматы облысы (12 бірл.) ; Атырау облысы (10 бірл.)</p>	Тапсыру-қабылдау актісі	<p>ПМ, Астана қаласы және Ақмола, Ақтөбе, Алматы, Атырау, Шығыс Қазақстан, Батыс Қазақстан, Қарағанды, Қостанай, Қызылорда, Маңғыстау, Павлодар, Солтүстік Қазақстан, Оңтүстік Қазақстан облыстарының әкімдері</p>	2012 және 2014 жыл, желтоқсан	73,0	-	109,5*	182,

	<p>; Шығыс Қазақстан облысы (7 бірл.); Батыс Қазақстан облысы(3 бірл.); Қарағанды облысы (17 бірл.); Қостанай облысы (4 бірл.); Қызылорда облысы (13 бірл.); Маңғыстау облысы (10 бірл.); Павлодар облысы (12 бірл.); Солтүстік Қазақстан облысы (4 бірл.); Оңтүстік Қазақстан облысы (5 бірл.)</p>							
33	Техникалық байқаудан өткізуді ұйымдастыру және бақылау үшін қажетті мәлімет алмасу бөлігінде «Техосмотр» бірегей ақпараттық жүйесін ИМ-нің ақпараттық жүйелерімен біріктіру мәселесін қарау	Бірлескен ақпараттық жұмыстар жоспары	ИМ, ККМ	2013 жылғы наурыз	Талап етілмейді			
34	Алматы облысы үшін бейнебақылау және тіркеу жүйелері анықтаған құқық бұзушылықтарды өңдеу бойынша өңірлік процессингтік орталық құру үшін серверлер жиынтығын, жабдықтар мен бағдарламалық камтамасыз етуді сатып алу	Тапсыру-қабылдау актісі	ИМ, Алматы облысының әкімі	2013 жылғы қараша	-	142,404 *	-	142,
35	Жолаушылар мен жүктерді автомобильдермен тасымалдауды жүзеге асыруда бірлескен рейдтік тексерістер жүргізу	Бірлескен бұйрық	ИМ (жинақтау), ККМ	тоқсан сайын				
	Автомобиль жолдарының, жол құрылыстарының және жол қозғалысын реттеудің техникалық құралдарының							

36	жай-күйіне бірлескен кешенді тексерулер жүргізу және анықталған кемшіліктерді жою бойынша шаралар қабылдау	Тексерістер және орындалған жұмыстар-дың актілері	К К М (жинақтау), ПМ, мүдделі органдар	2 және 4 тоқсан, жыл сайын	Талап етілмейді	
37	ЖКО топографиялық талдауы негізінде автомобиль жолдарындағы авариялық қауіпті учаскелерді анықтау, есепке алу, әзірлеу және оларды қалыпқа келтіру жөнінде іс-шараларды ұйымдастыру	Карталар, анықталған кемшіліктерді жою жөніндегі іс-шаралар жоспары	ПМ (жинақтау), ККМ, облыстардың, Астана және Алматы қалаларының әкімдері	2 және 4 тоқсан, жыл сайын	Талап етілмейді	
38	Көлік құралдарын міндетті техникалық байқаудан өткізу тиімділігін арттыру	Әдістемелер жасау	К К М (жинақтау), ПМ	желтоқсан, жыл сайын	Талап етілмейді	
39	Техникалық байқау орталықтарының санын арттыру	ТБҚЕО тізбелеріне енгізу	ККМ	2012 - 2014 жылдары	Талап етілмейді	

ЖКО-дан зардап шеккендерге көмек көрсету жүйесін дамыту және олардың салдарларын жою

40	ЖКО нәтижесінде зардап шеккендер және олардың салдарларын жою бойынша шұғыл медициналық-құтқару көмегін көрсету үшін жол полициясы және т р а с с а л ы қ дәрігерлік-құтқару пункттері өзара іс-қимыл жасасуының регламентін әзірлеу	Бірлескен бұйрық	ПМ, ТЖМ, ДСМ	2012 жылғы қыркүйек	Талап етілмейді			
41	Көлік, жол, коммуналдық және өзге де ұйымдарды тарта отырып, құтқару жұмыстарын жүргізу және ЖКО салдарларын жою бойынша шұғыл құтқару, алғашқы медициналық көмек және жол полициясы қызметтерінің жыл сайынғы бірлескен жаттығуын өткізу	Бірлескен бұйрық	ПМ (жинақтау), ТЖМ, ДСМ, К К М, облыстардың, Астана және Алматы қалаларының әкімдері	2013 жылғы қаңтар	Талап етілмейді			
Барлығы:				2012-2014 жылдары	680,625	1 254,126	1 220,945	3 155,

* - қаражат көлемі тиісті қаржы жылына арналған республикалық бюджетті қалыптастыру кезінде нақтыланатын болады.

оның ішінде РБ бойынша (млн. теңге)

Мемлекеттік орган				2012 жылы	2013 жылы	2014 жылы	Қорытынды
ИМ				680,625	1 254,126	1 220,945	3 155,696
РБ бойынша барлығы				680,625	1 254,126	1 220,945	3 155,696

Ескертпе: аббревиатуралардың толық жазылуы:

ИМ – Ішкі істер министрлігі

ДСМ – Денсаулық сақтау министрлігі

ИЖТМ – Индустрия және жаңа технологиялар министрлігі

МAM – Мәдениет және ақпарат министрлігі

БҒМ – Білім және ғылым министрлігі

ККМ – Көлік және коммуникация министрлігі

ТЖМ – Төтенше жағдайлар министрлігі

ЭДСМ – Экономикалық даму және сауда министрлігі

Әділетмині – Әділет министрлігі

БП – Бас прокуратурасы

ҒЗҰ – ғылыми-зерттеу ұйымдары

ААІЖ – автоматтандырылған ақпараттық-іздеу жүйесі

ЖҚАЖБ – жол қозғалысын автоматтандырылған жүйелермен басқару

ЖКО – жол-көлік оқиғасы

ЖҚЕ – жол қозғалысы ережелері

РБ – республикалық бюджет

ТБО – техникалық байқау орталығы

бірл. – бірлік