

## **Автомобиль жолдары жол инфрақұрылымы қауіпсіздігінің мониторингі қағидаларын бекіту туралы**

Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2018 жылғы 28 желтоқсандағы № 947 бұйрығы. Қазақстан Республикасының Әділет министрлігінде 2018 жылғы 29 желтоқсанда № 18132 болып тіркелді.

**Ескерту. Бұйрықтың тақырыбы жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 27.03.2023 № 180 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

"Автомобиль жолдары туралы" Қазақстан Республикасы Заңының 12-бабының 2-тармағының 36-2) тармақшасына сәйкес БҰЙЫРАМЫН:

**Ескерту. Кіріспе жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 27.03.2023 № 180 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

1. Қоса беріліп отырған Автомобиль жолдары жол инфрақұрылымы қауіпсіздігінің мониторингі қағидалары бекітілсін.

**Ескерту. 1-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 27.03.2023 № 180 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

2. Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрлігінің Автомобиль жолдары комитеті:

1) осы бұйрықты Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінде мемлекеттік тіркеуді;

2) осы бұйрық мемлекеттік тіркелген күнінен бастап күнтізбелік он күн ішінде қазақ және орыс тілдерінде Қазақстан Республикасы Нормативтік құқықтық актілерінің эталондық бақылау банкіне ресми жариялау және енгізу үшін "Республикалық құқықтық ақпарат орталығы" шаруашылық жүргізу құқығындағы республикалық мемлекеттік кәсіпорнына жіберуді;

3) осы бұйрықты Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрлігінің интернет-ресурсында және мемлекеттік органдардың интранет-порталында орналастыруды;

4) осы бұйрық Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінде мемлекеттік тіркелгеннен кейін он жұмыс күні ішінде Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрлігінің Заң департаментіне осы бұйрықтың 2-тармағының 1), 2) және 3) тармақшаларында көзделген іс-шаралардың орындалуы туралы мәліметтерді ұсынуды қамтамасыз етсін.

3. Осы бұйрықтың орындалуын бақылау жетекшілік ететін Қазақстан Республикасының Инвестициялар және даму вице-министріне жүктелсін.

4. Осы бұйрық алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткеннен соң қолданысқа енгізіледі.

Қазақстан Республикасының  
Инвестициялар және даму министрі

Ж. Қасымбек

"КЕЛІСІЛДІ"

Қазақстан Республикасының

Ішкі істер министрлігі

2018 жылғы " \_ " \_\_\_\_\_

Қазақстан Республикасы  
Инвестициялар және даму  
министрінің  
2018 жылғы 28 желтоқсандағы  
№ 947 бұйрығымен бекітілген

## **Автомобиль жолдары жол инфрақұрылымы қауіпсіздігінің мониторингі қағидалары**

**Ескерту. Қағиданың тақырыбы жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 27.03.2023 № 180 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

### **1-тарау. Жалпы ережелер**

1. Осы Автомобиль жолдары жол инфрақұрылымы қауіпсіздігінің мониторингі қағидалары (бұдан әрі – Қағидалар) "Автомобиль жолдары туралы" Қазақстан Республикасы Заңының 12-бабының 2-тармағының 36-2) тармақшасына сәйкес әзірленді және автомобиль жолдары жол инфрақұрылымы қауіпсіздігінің мониторингі тәртібін айқындайды.

**Ескерту. 1-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 27.03.2023 № 180 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

2. Осы Қағидаларда мынадай ұғымдар пайдаланылады:

1) жол қозғалысының қауіпсіздігі – қатысушыларының жол-көлік оқиғалары мен олардың зардаптарынан, сондай-ақ жол жүрісінің экологиялық жағдайға, халықтың денсаулығына теріс әсерінен қорғалу дәрежесін көрсететін жол жүрісінің жай-күйі;

2) жол қозғалысы – жолдар шегінде көлік құралдары арқылы немесе оларсыз адамдардың және жүктердің орын ауыстыру процесінде туындайтын қоғамдық қатынастардың жиынтығы;

3) жол-көлік оқиғасы (бұдан әрі – ЖКО) – көлік құралының жолда жүруі процесінде және оның қатысуымен туындаған, адамның денсаулығына зиян келтіруге, өліміне,

көлік құралдарының, құрылыстардың, жүктердің бүлінуіне не өзге де материалдық залалға әкеп соққан оқиға;

4) жол инфрақұрылымы қауіпсіздігінің мониторингі (бұдан әрі – Мониторинг) – Қазақстан Республикасының заңнамасына сәйкес автомобиль жолдарының қолданыстағы жол инфрақұрылымының қауіпсіз жұмыс істеуін, оларды қолдауды және жақсартуды қамтамасыз етуге бағытталған іс-шаралар кешені;

5) жұмыс жүргізу объектілері – автомобиль жолдарын салу, реконструкциялау, жөндеу және күтіп-ұстау объектілері, сондай-ақ мердігер шартының шеңберінде және кепілдікті кезеңде жүзеге асырылатын жобалық және техникалық құжаттамалар құрамына кіретін объектілер.

3. Мониторингі автомобиль жолдарындағы авариялылық тәуекелінің деңгейі туралы ақпарат алу және бұл ақпаратты олардың қауіпсіз жұмыс істеуін, қолдауды және жақсартуды қамтамасыз ету жөніндегі іс-шаралар әзірлеуде қолдану мақсатында жүргізіледі.

4. Мониторингі бойынша жұмыстардың құрамына мыналар кіреді:

1) қауіпсіздік көрсеткіштерін жақсарту үшін инженерлік тәсілдерді қолдана отырып, жол инфрақұрылымының қауіпсіздігін бағалау;

2) авариялылық тәуекелінің деңгейін анықтау және автомобиль жолдары қауіпсіздігінің рейтингін белгілеу;

3) жол қозғалысы қауіпсіздігін арттыру және автомобиль жолдарындағы авариялылық-қауіпті орындарды және учаскелерді жою бойынша бағдарламалар мен іс-шаралар әзірлеу.

5. Жол инфрақұрылымы қауіпсіздігінің мониторингі автомобиль жолдарын диагностикалау жөніндегі жұмыстарды жүргізу нәтижелері бойынша жүргізіледі және оның ажырамас бөлігі болып табылады.

6. Жыл мезгіліне байланысты жол инфрақұрылымы қауіпсіздігінің мониторингі жүйелі екі кезеңде – қысқы және көктемгі-жазғы-күзгі кезеңде жүргізіледі.

7. Мониторинг жүргізілетін автомобиль жолының ең аз учаскесі бір шақырымнан кем емес.

Мониторинг жүргізілетін жасанды жол құрылысының ұзындығы оның ұзындығына қарай анықталады.

## **2-тарау. Автомобиль жолдары жол инфрақұрылымы қауіпсіздігінің мониторингі тәртібі**

**Ескерту. 2-тараудың тақырыбы жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 27.03.2023 № 180 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

8. Мониторингі мынадай тәртіпте жүзеге асырылады:

1) есептік жылдың 1 қазанына кешіктірмей қауіпсіздік көрсеткіштерін жақсарту үшін өздерін дәлелдеген инженерлік тәсілдерді қолдана отырып, жол инфрақұрылымы қауіпсіздігіне бағалау жүргізу;

2) есептік жылдың 1 қарашасынан кешіктірмей авариялылық тәуекелінің деңгейін анықтау және автомобиль жолдары қауіпсіздігінің рейтингін белгілеу;

3) есептік жылдың 1 желтоқсанынан кешіктірмей жол инфрақұрылымы қауіпсіздігіне бағалау және автомобиль жолдары қауіпсіздігінің рейтингін орнату;

4) есептік жылдың 31 желтоқсанынан кешіктірмей жол қозғалысы қауіпсіздігін арттыру және автомобиль жолдарындағы авариялық-қауіпті орындарды және учаскелерді жою бойынша бағдарламалар мен іс-шаралар әзірлеу;

9. Жол инфрақұрылымы қауіпсіздігіне бағалау жүргізу осы Қағидаларға және Қазақстан Республикасының қолданыстағы нормативтік-техникалық құжаттамаларына сәйкес жүзеге асырылады.

10. Жол инфрақұрылымы қауіпсіздігінің мониторингі нәтижелері жолдарды пайдаланушылар үшін ашық болып табылады және Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігі Автомобиль жолдары комитетінің интернет-ресурсында орналастырылады.

**Ескерту. 10-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 27.03.2023 № 180 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

11. Жол инфрақұрылымының қауіпсіздігі мониторингінің нәтижелері бойынша есеп есептік жылдың 31 желтоқсанынан кешіктірілмейтін мерзімде автомобиль жолдары жөніндегі уәкілетті органдарға, Автомобиль жолдарын басқару жөніндегі ұлттық операторға және жол жүрісі қауіпсіздігі жөніндегі уәкілетті органға осы Қағидаларға 1-қосымшаға сәйкес нысан бойынша енгізіледі.

12. Автомобиль жолы учаскесінің авариялылық тәуекелінің деңгейі қорытынды авариялылық коэффициентін Кит жеке авариялылық коэффициентіне (1) формула бойынша көбейту жолымен анықтауға негізделген:

$$K_{\text{ит}} = K_1 \cdot K_2 \cdot K_3 \dots \cdot K_n, \quad (1)$$

мұнда Кит - қорытынды авариялылық коэффициентінің мәні, бірліктер үлесінде;

$$K_1 \cdot K_2 \cdot K_3 \dots \cdot K_n$$

- осы Қағидаларға 2-қосымшаға сәйкес айқындалатын автомобиль жолының учаскесі бойынша авариялықтың жеке коэффициенттерінің мәні.

13. Автомоиль жолы учаскесінің авариялылық тәуекелінің әлеуетті деңгейі автомобиль жолының қорытынды авариялылық коэффициентін (Китср) орташа өлшенген мәнін (2) формула бойынша анықтауға негізделген:

$$K_{итср} = (K_{ит1}l_1 + K_{ит2}l_2 + \dots + K_{итn}l_n)/L, \quad (2)$$

мұнда

$K_{ит1}, \dots, K_{итn}$

– автомобиль жолының ұзындығының шегіндегі автомобиль жолының жекелеген учаскелеріндегі қорытынды авариялылық коэффициенттерінің мәндері, бірліктер үлесінде;

$l_1 \dots l_n$

– автомобиль жолының ұзындығының шегіндегі автомобиль жолы учаскелерінің ұзындығы, шқ;

$L$  – автомобиль жолының ұзындығы, шқ.

14. Автомобиль жолы учаскесінің авариялылық тәуекелінің деңгейі бойынша жолды саралау қорытынды коэффициенттің орташа өлшенген мәнін есептеу қорытындысы бойынша есептік ұзындық учаскесі кестеге сәйкес жол қозғалысы қауіпсіздігі деңгейінің шектік мәндеріне сәйкес сараланады:

| Автомобиль жолының санаты | Жол қозғалысының қауіпсіздігінің деңгейі, бірліктер үлесінде; |           |           |           |              |
|---------------------------|---------------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|--------------|
|                           | жоғары                                                        | ұйғарынды | шекті     | төмен     | қауіпті      |
|                           | 5 жұлдыз                                                      | 4 жұлдыз  | 3 жұлдыз  | 2 жұлдыз  | 1 жұлдыз     |
| I                         | 2,5-тен аз                                                    | 2,5-5,0   | 5,0-13,0  | 13,0-19,0 | 19,0-дан көп |
| II-IV                     | 3,0-тен аз                                                    | 3,0-9,0   | 9,0-22,0  | 22,0-28,0 | 28,0-ден көп |
| II-IV таулы жерде         | 10-нан аз                                                     | 10,0-20,0 | 20,0-35,0 | 35,0-60,0 | 60,0-тан көп |

15. Авариялылық тәуекелінің деңгейінің ұйғарынды мәндері жұмыс жүргізу объектілеріне байланысты орташа өлшенген қорытынды авариялылық коэффициенті бойынша анықталады:

1) I санаттағы автомобиль жолдары:

салу немесе реконструкциялау - 5,0 бірліктер үлесінен көп емес;

күрделі жөндеу - 9,0 бірліктер үлесінен көп емес;

орташа және ағымдағы жөндеу, күтіп-ұстау –13,0 бірліктер үлесінен көп емес;

2) II-IV санаттағы автомобиль жолдары:

салу немесе реконструкциялау - 7,0 бірліктер үлесінен көп емес;

күрделі жөндеу - 9,0 бірліктер үлесінен көп емес;

орташа және ағымдағы жөндеу, күтіп-ұстау –14,0-22,0 бірліктер үлесі;

3) таулы жердегі II-IV автомобиль жолдары:

салу немесе реконструкциялау - 9,0 бірліктер үлесінен көп емес;

күрделі жөндеу - 20,0 бірліктер үлесінен көп емес;

орташа және ағымдағы жөндеу, күтіп-ұстау –35,0 бірліктер үлесінен көп емес.

Ескерту. 1-қосымшаның оң жақ жоғарғы бұрышы жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 27.03.2023 № 180 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

нысан

**Жол инфрақұрылымы қауіпсіздігінің мониторингі нәтижелері бойынша есеп**

№ \_\_\_\_\_ 20\_\_ жылғы " \_\_\_\_ " \_\_\_\_\_

Жол инфрақұрылымы қауіпсіздігінің Мониторингін (бұдан әрі – Мониторинг) жүргізу үшін негіз

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Автомобиль жолының (учаскесінің) атауы \_\_\_\_\_

Индекс \_\_\_\_, техникалық санаты \_\_, км \_\_\_\_ + \_\_\_\_ - \_\_\_\_ км \_\_\_\_ + \_\_\_\_  
Мониторинг " \_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ жылдан бастап " \_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ жылға дейін жүргізілді

(Қорытынды авариялық коэффициентінің орташа өлшенген мәні):

\_\_\_\_\_ бірліктер үлесінде, \_\_\_\_\_ жұлдызшаларда

Өткен мониторинг туралы мәлімет \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

(кім тарапынан және қашан жүргізілді, ескертулер мен \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

сәйкессіздіктер сипаттамасы, оларды жою бойынша қолданылған шаралар) \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Мониторинг нәтижелері бойынша қорытынды \_\_\_\_\_

Қосымша мәліметтер: \_\_\_\_\_

Қолдар:

Лауазымды тұлға \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ /

(лауазымы, қолы) Аты, тегі, әкесінің аты (бар болған жағдайда)

Ұйым өкілі \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ /

(лауазымы, қолы) Аты, тегі, әкесінің аты (бар болған жағдайда)

Автомобиль жолдары жол  
инфрақұрылымы қауіпсіздігінің  
мониторингі қағидаларына  
2-қосымша

Ескерту. 2-қосымшаның оң жақ жоғарғы бұрышы жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 27.03.2023 № 180 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

## Жеке авариялылық коэффициенттерінің мәндері

### 1. Жеке авариялылық коэффициентінің мәндері $K_1$

|                                                 |      |     |     |      |      |      |     |      |      |
|-------------------------------------------------|------|-----|-----|------|------|------|-----|------|------|
| Қозғалыс қарқындылығы, тәулігіне мың автомобиль | 3    | 5   | 7   | 9    | 11   | 13   | 15  | 20   | 25   |
| $K_1$ (II-IV)                                   | 4,75 | 2,5 | 2,1 | 1,9  | 1,7  | 1,5  | 1,4 | 1,15 | 1,0  |
| Қозғалыс қарқындылығы, тәулігіне мың автомобиль | 8    | 10  | 15  | 20   | 25   | 30   | 35  | 40   | 45   |
| $K_1$ (Iб)                                      | 3,0  | 2,4 | 1,6 | 1,32 | 1,15 | 1,05 | 1,0 | 1,12 | 1,32 |
| $K_1$ (Iс)                                      | 3,7  | 3,2 | 2,3 | 1,6  | 1,3  | 1,15 | 1,1 | 1,0  | 1,05 |

Ескерту:

II-IV санаттағы екі жолақты жолдар – II-IV

бөлу жолағы жоқ I санаттағы жолдар – Iб

бөлу жолағы бар I санаттағы жолдар – Iс

### 2. Жеке авариялылық коэффициентінің мәндері $K_2$

|                           |      |      |      |     |      |      |     |     |
|---------------------------|------|------|------|-----|------|------|-----|-----|
| Қозғалыс жолағының ені, м | 2,75 | 3,0  | 3,25 | 3,5 | 3,75 | 4,0  | 4,5 | 5,0 |
| $K_2$ (II-IV)             | 2,0  | 1,35 | 1,2  | 1,1 | 1,0  | 1,1  | 1,2 | 1,5 |
| $K_2$ (Iб)                | 1,6  | 1,2  | 1,1  | 1,0 | 1,35 | 1,45 | 1,6 | 1,7 |
| $K_2$ (Iс)                | 2,9  | 2,0  | 1,45 | 1,1 | 1,0  | 1,18 | 1,8 | 2,3 |

### 3. Жеке авариялылық коэффициентінің мәндері $K_3$

|                     |      |      |      |      |      |     |      |     |
|---------------------|------|------|------|------|------|-----|------|-----|
| Жол жиегінің ені, м | 0,5  | 1,0  | 1,5  | 2,0  | 2,5  | 3,0 | 4,0  | 5,0 |
| $K_3$ (II-IV У)     | 1,65 | 1,4  | 1,3  | 1,2  | 1,15 | 1,1 | 1,0  |     |
| $K_3$ (II-IV Н)     | 2,5  | 1,85 | 1,5  | 1,35 | 1,2  | 1,1 | 1,0  |     |
| $K_3$ (Iб У)        | 4,2  | 2,9  | 2,0  | 1,8  | 1,6  | 1,5 | 1,25 | 1,0 |
| $K_3$ (Iб Н)        | 4,3  | 3,1  | 2,1  | 1,5  | 1,4  | 1,2 | 1,1  | 1,0 |
| $K_3$ (Iс У)        | 1,6  | 1,4  | 1,3  | 1,2  | 1,15 | 1,1 | 1,05 | 1,0 |
| $K_3$ (Iс Н)        | 1,3  | 1,2  | 1,15 | 1,10 | 1,05 | 1,0 |      |     |

Ескерту:

нығайтылған жиектері бар – У

жиектері нығайтылмаған - Н

### 4. Жеке авариялылық коэффициентінің мәндері $K_4$

|                                                           |     |             |            |      |      |      |
|-----------------------------------------------------------|-----|-------------|------------|------|------|------|
| Жүру бөлігіндегі негізгі қозғалыс жолақтарының саны, дана | 2   | 3, таңбасыз | 3 таңбамен | 4    | 6    | 8    |
| $K_4$ (II-IV)                                             | 1,0 | 1,3         | 0,7        |      |      |      |
| $K_4$ (Iб)                                                |     |             |            | 0,83 | 0,63 | 0,52 |
| $K_4$ (Iс)                                                |     |             |            | 0,56 | 0,50 | 0,35 |

### 5. Жеке авариялылық коэффициентінің мәндері $K_5$

|                      |     |     |     |     |      |      |
|----------------------|-----|-----|-----|-----|------|------|
| Бөлужолағының ені, м | 1   | 2   | 3   | 5   | 10   | 1,5  |
| $K_5$                | 2,0 | 1,5 | 1,1 | 1,0 | 0,75 | 0,60 |

Ескерту:

I санаттағы жолдар үшін қолданылады, басқа санаттағы жолдар үшін 1,0 қолданылады

### 6. Жеке авариялылық коэффициентінің мәндері $K_6$

|                |     |     |     |     |     |
|----------------|-----|-----|-----|-----|-----|
| Бойлық еніс, % | 20  | 30  | 50  | 70  | 80  |
| $K_6$ (II-IV)  | 1,0 | 1,1 | 1,4 | 1,9 | 2,2 |
| $K_6$ (Iб)     | 1,0 | 1,2 | 1,8 | 2,9 | 3,2 |
| $K_6$ (Iс)     | 1,0 | 1,1 | 1,6 | 2,7 | 3,0 |

### 7. Жеке авариялылық коэффициентінің мәндері $K_7$



|                           |     |     |         |         |           |              |
|---------------------------|-----|-----|---------|---------|-----------|--------------|
| Пландағы қисық радиусы, м | 100 | 150 | 200-300 | 400-600 | 1000-2000 | 2000-нан көп |
| $K_7$ (II-IV)             | 7,2 | 6,2 | 5,2     | 4,0     | 2,0       | 1,0          |
| $K_7$ (Iб)                | 5,6 | 4,5 | 3,6     | 1,5     | 1,05      | 1,0          |
| $K_7$ (Iс)                | 5,0 | 4,2 | 3,4     | 1,25    | 1,05      | 1,0          |

### 8. Жеке авариялылық коэффициентінің мәндері $K_8$

|                          |     |     |     |     |     |     |      |      |     |
|--------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|-----|
| Пландағы көрінімділік, м | 50  | 100 | 150 | 200 | 250 | 350 | 400  | 500  | 600 |
| $K_8$ (II-IV)            | 4,5 | 2,5 | 1,9 | 1,8 | 1,7 | 1,5 | 1,35 | 1,1  | 1,0 |
| $K_8$ (Iб)               | 9,5 | 5,5 | 3,7 | 2,2 | 1,8 | 1,6 | 1,4  | 1,2  | 1,0 |
| $K_8$ (Iс)               | 3,8 | 3,3 | 1,8 | 1,5 | 1,3 | 1,2 | 1,1  | 1,05 | 1,0 |

### 9. Жеке авариялылық коэффициентінің мәндері $K_9$

|                           |      |     |     |     |     |     |     |      |     |
|---------------------------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|
| Пішіндегі көрінімділік, м | 50   | 100 | 150 | 200 | 250 | 350 | 400 | 500  | 600 |
| $K_9$ (II-IV)             | 6,0  | 4,2 | 3,0 | 2,6 | 2,4 | 2,3 | 2,0 | 1,5  | 1,0 |
| $K_9$ (Iб)                | 11,0 | 7,0 | 5,0 | 3,5 | 2,9 | 2,4 | 2,2 | 1,7  | 1,0 |
| $K_9$ (Iс)                | 4,0  | 3,5 | 2,8 | 2,0 | 1,5 | 1,3 | 1,2 | 1,05 | 1,0 |

### 10. Жеке авариялылық коэффициентінің мәндері $K_{10}$

|                                                                      |           |      |            |            |                                           |
|----------------------------------------------------------------------|-----------|------|------------|------------|-------------------------------------------|
| Көпірлердің жүру бөлігінің жолдың жүру бөлігіне қатынасы бойынша ені | 1 м-ге аө | тең  | 1 м-ге кең | 2 м-ге кең | жер төсемесі еніне тең (көпір болмағанда) |
| $K_{10}$ (II-IV)                                                     | 2,9       | 2,25 | 1,7        | 1,55       | 1,0                                       |
| $K_{10}$ (Iб)                                                        | 1,75      | 1,4  | 1,6        | 1,05       | 1,0                                       |
| $K_{10}$ (Iс)                                                        | 2,1       | 1,6  | 1,3        | 1,15       | 1,0                                       |

### 11. Жеке авариялылық коэффициентінің мәндері $K_{11}$

|                                     |     |     |     |      |     |     |      |      |      |
|-------------------------------------|-----|-----|-----|------|-----|-----|------|------|------|
| Трасса планының қисықтығы, град. шқ | 0   | 50  | 100 | 200  | 400 | 600 | 1000 | 1500 | 2000 |
| $K_{11}$ (II-IV)                    | 2,3 | 1,5 | 1,0 | 1,15 | 1,9 | 3,6 | 1,4  | 0,9  | 0,75 |

|               |     |     |      |     |     |     |     |     |  |
|---------------|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|--|
| $K_{11}$ (Iб) | 1,7 | 1,4 | 1,15 | 1,0 | 2,7 | 2,9 | 2,3 | 2,2 |  |
| $K_{11}$ (Iс) | 2,2 | 1,8 | 1,4  | 1,0 | 2,0 | 5,8 | 5,0 |     |  |

### 12. Жеке авариялылық коэффициентінің мәндері $K_{12}$

| Қиылысу (негізгі) жолы мен қиылысулардың типі | Түрлі деңгейлерде | Бағдаршаммен реттелетін бір деңгейде | Параметрлері нормаларға сәйкес келетін бір деңгейде | параметрлердің нормаларға сәйкес келмейтін бір деңгейде |
|-----------------------------------------------|-------------------|--------------------------------------|-----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| $K_{12}$ (II-IV)                              | 0,7               | 0,85                                 | 1,0                                                 | 1,3                                                     |
| $K_{12}$ (Iб)                                 | 0,50              | 0,64                                 | 1,0                                                 | 1,5                                                     |
| $K_{12}$ (Iс)                                 | 0,35              | 0,7                                  | 1,0                                                 | 1,4                                                     |

### 13. Жеке авариялылық коэффициентінің мәндері $K_{13}$

| Негізгі жол бойынша екінші дәрежедегі жолдармен бір деңгейде қиылысу, тәулігіне мың автомобиль | 3 аз | 4   | 5    | 10  | 15  | 20  | 25  | 30  | 35  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| $K_{13}$ (II-IV)                                                                               | 1,0  | 1,3 | 1,75 | 3,2 | 4,5 | 5,2 |     |     |     |
| $K_{13}$ (Iб)                                                                                  | -    | -   | 1,8  | 2,4 | 3,1 | 3,7 | 4,2 | 4,8 | 5,2 |
| $K_{13}$ (Iс)                                                                                  | -    | -   | 1,25 | 2,0 | 2,5 | 2,8 | 3,1 | 3,3 | 3,4 |

Ескерту: қиылысулар жоқ болса 1,0 қолданылады

### 14. Жеке авариялылық коэффициентінің мәндері $K_{14}$

| Бір деңгейдегі қиылысулар мен жанаулар саны, 1 шқ жолда, дана | 2 және одан аз | 3-5 | 6-8  | 8 көп |
|---------------------------------------------------------------|----------------|-----|------|-------|
| $K_{14}$ (II-IV)                                              | 1,0            | 1,1 | 1,25 | 1,7   |
| $K_{14}$ (Iб)                                                 | 1,0            | 1,2 | 1,6  | 2,1   |
| $K_{14}$ (Iс)                                                 | 1,0            | 1,6 | 2,8  | 3,3   |

### 15. Жеке авариялылық коэффициентінің мәндері $K_{15}$

| Құрылыс алаңынан жүру бөлігіне дейінгі арақашықтық, м | 10 аз | 10-30 | 30-50 | 50 көп немесе жоқ |
|-------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------------------|
|                                                       |       |       |       |                   |

|                         |     |     |     |     |
|-------------------------|-----|-----|-----|-----|
| K <sub>15</sub> (II-IV) | 2,2 | 1,7 | 1,5 | 1,0 |
| K <sub>15</sub> (Iб)    | 3,3 | 2,6 | 1,8 | 1,0 |
| K <sub>15</sub> (Iс)    | 1,7 | 1,4 | 1,2 | 1,0 |

### 16. Жеке авариялылық коэффициентінің мәндері K<sub>16</sub>

|                                                                                       |                                         |                                                     |                                                     |                                                                                                                |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Елді мекендерде жаяу жолдардың, жаяу жүретін жолдардың және жаяу өтпе жолдардың болуы | Жаяу жолдар мен жаяу жүретін жолдар жоқ | Жаяу жолдар мен жаяу жүретін жолдар бір тарапта бар | Жаяу жолдар мен жаяу жүретін жолдар екі тарапта бар | Жаяу жолдар мен жаяу жүретін жолдар екі тарапта бар. Жаяу жолдар мен жаяу жүретін жолдар түрлі деңгейлерде бар |
| K <sub>16</sub> (II-IV)                                                               | 2,2                                     | 1,2                                                 | 1,0                                                 |                                                                                                                |
| K <sub>16</sub> (Iб)                                                                  | 4,2                                     | 2,2                                                 | 1,4                                                 | 1,0                                                                                                            |
| K <sub>16</sub> (Iс)                                                                  | 1,9                                     | 1,6                                                 | 1,3                                                 | 1,0                                                                                                            |

Ескерту: егер жол елді мекен арқылы өтпесе, онда 1,0 қолданылады.

### 17. Жеке авариялылық коэффициентінің мәндері K<sub>17</sub>

|                            |        |       |      |      |     |      |                  |
|----------------------------|--------|-------|------|------|-----|------|------------------|
| Елді мекеннің ұзындығы, шқ | 0,5 аз | 0,5-1 | 2    | 3    | 4   | 5    | 6 немесе өтпейді |
| K <sub>17</sub> (II-IV)    | 3,3    | 2,5   | 1,45 | 1,35 | 1,2 | 1,1  | 1,0              |
| K <sub>17</sub> (Iб)       | 5,5    | 4,2   | 3,5  | 2,0  | 1,6 | 1,3  | 1,0              |
| K <sub>17</sub> (Iс)       | 2,8    | 2,2   | 1,25 | 1,2  | 1,1 | 1,05 | 1,0              |

### 18. Жеке авариялылық коэффициентінің мәндері K<sub>18</sub>

|                         |     |      |      |      |      |     |
|-------------------------|-----|------|------|------|------|-----|
| Ілінісу коэффициенті    | 0,2 | 0,3  | 0,4  | 0,5  | 0,6  | 0,7 |
| K <sub>18</sub> (II-IV) | 3,6 | 1,84 | 1,4  | 1,2  | 1,1  | 1,0 |
| K <sub>18</sub> (Iб)    | 4,8 | 2,0  | 1,46 | 1,2  | 1,1  | 1,0 |
| K <sub>18</sub> (Iс)    | 4,4 | 2,2  | 1,38 | 1,12 | 1,05 | 1,0 |

### 19. Жеке авариялылық коэффициентінің мәндері K<sub>19</sub>

|                                            |      |     |      |      |      |     |      |     |      |
|--------------------------------------------|------|-----|------|------|------|-----|------|-----|------|
| Жүру бөлігінің жамылғысының тегістігі, IRI | 1    | 2   | 3    | 4    | 5    | 6   | 7    | 8   | 9    |
| K <sub>19</sub> (II-IV)                    | 0,85 | 1,0 | 1,1  | 1,15 | 1,2  | 1,2 | 1,15 | 1,1 | 1,05 |
| K <sub>19</sub> (Iб)                       | 0,65 | 1,0 | 1,3  | 1,5  | 1,65 | 1,6 | 1,55 | 1,3 | 1,05 |
| K <sub>19</sub> (Iс)                       | 0,60 | 1,0 | 1,35 | 1,55 | 1,65 | 1,6 | 1,4  | 1,1 | 0,75 |

## 20. Жеке авариялылық коэффициентінің мәндері $K_{20-22}$

| Жол белгілерін орналастыру            | Жок, жеткіліксіз немесе дұрыс орнатылмаған | Жеткілікті және дұрыс орнатылған |
|---------------------------------------|--------------------------------------------|----------------------------------|
| $K_{20}$ алдын ала ескерту белгілері  | 1,13                                       | 1,0                              |
| $K_{21}$ тиым салу белгілері          | 1,19                                       | 1,0                              |
| $K_{22}$ ақпараттық-сілтеуіш белгілер | 1,15                                       | 1,0                              |

## 21. Жеке авариялылық коэффициентінің мәндері $K_{23-27}$

| Жол таңбасын орналастыру                              | Ия   | Жок  |
|-------------------------------------------------------|------|------|
| $K_{23}$ ескі таңбаның толық алынбауы                 | 1,20 | 1,0  |
| $K_{24}$ шеткі таңбаның болуы                         | 1,0  | 1,08 |
| $K_{25}$ остік таңбаның болуы                         | 1,0  | 1,13 |
| $K_{26}$ қозғалыс жолағын бөлу таңбасының болуы       | 1,0  | 1,14 |
| $K_{27}$ белгілер мен таңбалар арасындағы қайшылықтар | 1,21 | 1,0  |

Қосымша:  $K_{26}$  қозғалыс жолағын бөлу таңбасының болуы көп жолақты қозғалыс үшін 2-жолақты қозғалыста 1,0 қолданылады.