

## Об утверждении Отраслевой программы обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Казахстан на 2012-2014 годы

### *Утративший силу*

Постановление Правительства Республики Казахстан от 1 июня 2012 года № 730. Утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 28 мая 2014 года № 554

**Сноска. Утратило силу постановлением Правительства РК от 28.05.2014 № 554.**

В соответствии со статьей 11 Закона Республики Казахстан от 15 июля 1996 года «О безопасности дорожного движения» Правительство Республики **К а з а х с т а н** **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Утвердить прилагаемую Отраслевую программу обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Казахстан на 2012–2014 годы.
2. Настоящее постановление вводится в действие со дня подписания.

*П р е м ь е р - М и н и с т р*

*Республики Казахстан*

*К. Масимов*

У т в е р ж д е н а

п о с т а н о в л е н и е м

П р а в и т е л ь с т в а

Р е с п у б л и к и К а з а х с т а н

о т 1 и ю н я 2012 г о д а № 730

## **Отраслевая программа обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Казахстан на 2012–2014 годы**

### **1. Паспорт**

Наименование	Отраслевая программа обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Казахстан на 2012–2014 годы (далее – Программа)
Основание для разработки	Статья 11 Закона Республики Казахстан от 15 июля 1996 года «О безопасности дорожного движения», поручение Президента Республики Казахстан Н.А. Назарбаева Правительству Республики Казахстан, данное 17 января 2011 года на расширенной коллегии Министерства внутренних дел Республики Казахстан.
Государственный орган, ответственный за разработку и реализацию Программы	Министерство внутренних дел Республики Казахстан.

Цель	Повышение уровня защиты жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, от дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) и их последствий.																														
Задачи	Совершенствование нормативного правового обеспечения безопасности дорожного движения; развитие профилактики ДТП и пропаганды безопасности дорожного движения; совершенствование организации дорожного движения; повышение эффективности государственного контроля и надзора за обеспечением безопасности дорожного движения; развитие системы оказания помощи пострадавшим в ДТП и ликвидации их последствий.																														
Сроки (этапы) реализации	Программа будет реализована в 2012–2014 годах.																														
Целевые индикаторы	<p>Целевыми индикаторами Программы являются: снижение тяжести последствий ДТП, (число погибших в ДТП на 100 пострадавших), следующего показателя:</p> <table border="0"> <tr> <td>-</td> <td>в</td> <td>2 0 1 2</td> <td>г о д у</td> <td>–</td> <td>1 5 , 5 ;</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>в</td> <td>2 0 1 3</td> <td>г о д у</td> <td>–</td> <td>1 5 ;</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>в</td> <td>2 0 1 4</td> <td>г о д у</td> <td>–</td> <td>1 4 ;</td> </tr> </table> <p>снижение числа ДТП на 10 тысяч транспортных средств до следующего показателя:</p> <table border="0"> <tr> <td>-</td> <td>в</td> <td>2 0 1 2</td> <td>г о д у</td> <td>–</td> <td>3 2 ;</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>в</td> <td>2 0 1 3</td> <td>г о д у</td> <td>–</td> <td>3 0 ;</td> </tr> </table> <p>- в 2014 году – 28.</p>	-	в	2 0 1 2	г о д у	–	1 5 , 5 ;	-	в	2 0 1 3	г о д у	–	1 5 ;	-	в	2 0 1 4	г о д у	–	1 4 ;	-	в	2 0 1 2	г о д у	–	3 2 ;	-	в	2 0 1 3	г о д у	–	3 0 ;
-	в	2 0 1 2	г о д у	–	1 5 , 5 ;																										
-	в	2 0 1 3	г о д у	–	1 5 ;																										
-	в	2 0 1 4	г о д у	–	1 4 ;																										
-	в	2 0 1 2	г о д у	–	3 2 ;																										
-	в	2 0 1 3	г о д у	–	3 0 ;																										
Источники и объемы финансирования	<p>Средства республиканского и местных бюджетов. Предполагаемые объемы финансирования из республиканского бюджета – всего 3 155,696 млн. тенге, в т о м ч и с л е :</p> <table border="0"> <tr> <td>2012</td> <td>год</td> <td>–</td> <td>6 8 0 , 6 2 5</td> <td>млн.</td> <td>тенге,</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>год</td> <td>–</td> <td>1 2 5 4 , 1 2 6</td> <td>млн.</td> <td>тенге,</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>год</td> <td>–</td> <td>1 2 2 0 , 9 4 5</td> <td>млн.</td> <td>тенге.</td> </tr> </table> <p>Предусматриваемые суммы на 2013–2014 годы будут уточняться при формировании республиканского бюджета на соответствующие финансовые г о д ы .</p> <p>Финансирование расходов местных бюджетов будет осуществляться в пределах предусмотренных средств.</p>	2012	год	–	6 8 0 , 6 2 5	млн.	тенге,	2013	год	–	1 2 5 4 , 1 2 6	млн.	тенге,	2014	год	–	1 2 2 0 , 9 4 5	млн.	тенге.												
2012	год	–	6 8 0 , 6 2 5	млн.	тенге,																										
2013	год	–	1 2 5 4 , 1 2 6	млн.	тенге,																										
2014	год	–	1 2 2 0 , 9 4 5	млн.	тенге.																										

## 2. Введение

Как свидетельствует подготовленный Всемирной организацией здравоохранения и Всемирным банком в 2004 году «Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма», дорожно-транспортный травматизм является одной из важнейших проблем общественного здравоохранения и основной причиной смертности и травматизма во всем мире. В ДТП ежегодно погибают более 1,2 миллиона человек и 50 миллионов получают травмы или остаются инвалидами, в результате чего ДТП являются основной причиной смерти детей и молодых людей в возрасте до 29 лет.

Кроме огромных человеческих страданий, связанных со смертностью и травматизмом в результате ДТП, для жертв и их семей, ежегодные потери от травм, полученных в результате ДТП, в странах с низким и средним уровнями доходов составляют более 65 млрд. долларов Соединенных Штатов Америки (в

среднем 1-1,5 % от валового национального продукта), тем самым оказывая негативное влияние на устойчивое развитие стран.

При отсутствии надлежащих мер данная проблема может усугубиться, и по прогнозам к 2020 году случаи смерти в результате ДТП станут одной из основных причин смертности во многих странах.

В этой связи проблемы обеспечения безопасности дорожного движения требуют комплексного подхода, а также финансовой и технической поддержки предпринимаемых мер по укреплению потенциала в этой области.

### 3. Анализ текущей ситуации состояния безопасности дорожного движения

За последние десять лет на дорогах Казахстана в ДТП погибли более 32 тыс. человек и свыше 166 тыс. человек получили ранения.

Только в 2011 году на автомобильных дорогах страны зарегистрировано 12 019 ДТП, в которых 2 707 человек погибли и 14 000 – получили увечья.

Основным местом совершения ДТП являются дороги с высокой интенсивностью движения и плотностью транспортного потока. Так, на улично-дорожной сети населенных пунктов совершено 70,1 % или 8 421 ДТП, в которых погибли 1 041 и получили травмы 9 265 человек (таблица 1).

По прежнему главным фактором возникновения ДТП является низкая транспортная дисциплина водительского состава. В 2011 году по вине водителей совершено 10 557 ДТП, что составляет 87,8 % от всех происшествий, при которых погибли 2 476 человек (91,5 % от всех погибших) и ранено 12 715 человек (90,8 % от всех пострадавших).

Таблица 1. Распределение ДТП по основным местам совершения.

№ п/п	Место совершения ДТП	ДТП	Погибли, чел.	Ранены, чел.	Доля от общего числа ДТП
1	Улично-дорожная сеть населенных пунктов	8 421	1 041	9 265	70,1 %
2	Дороги республиканского и международного значений	2 213	1 113	2 964	18,4 %
3	Дороги местного значения	1 375	549	1 730	11,2 %

*Источник: Министерство внутренних дел Республики Казахстан (2011 год).*

Основной причиной ДТП является несоблюдение водителями транспортных средств установленного скоростного режима движения. По этой причине зарегистрировано каждое пятое ДТП (21,1 % или 2 530 ДТП), в результате которых погибли 813 человека и 2 895 – получили ранения (таблица 2).

Таблица 2. Распределение ДТП по основным причинам их возникновения.

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

№ п/п	Причина совершения ДТП:	ДТП	Погибли, чел.	Ранены, чел.	Доля общего ДТП
1	Несоблюдение скоростного режима	2 530	813	2 895	21,1 %
2	Нарушение правил проезда перекрестков	1 147	48	1 468	9,5 %
3	Выезд на полосу встречного движения	1 132	566	1 952	9,4 %
4	Нарушение правил маневрирования	1 009	119	1 230	8,4 %

*Источник: Министерство внутренних дел Республики Казахстан (2011 год).*

Мировые исследования показывают, что увеличение скорости в среднем на 1 км/ч коррелируется с повышением риска ДТП с пострадавшими на 3 %, а снижение скорости на 1 % приводит к уменьшению риска ДТП и травматизма на 3 %.

Успешные меры по снижению скорости транспортных средств с целью удержания участников от нарушений, влекущих совершение ДТП, предотвращать травмы и уменьшать их тяжесть включают установление ограничений скорости в соответствии с функцией дороги, надзор за соблюдением установленных ограничений скорости с помощью технических средств.

Технические параметры современных интеллектуальных средств надзора за дорожным движением позволяют выявлять одновременно несколько видов нарушений (нарушение скоростного режима, проезд на запрещающий сигнал светофора, выезд на полосу встречного движения). Повсеместное внедрение современных интеллектуальных систем надзора за дорожным движением благоприятно скажется на снижении уровня аварийности и формировании законопослушного поведения у участников дорожного движения. Как показывают международные исследования принуждение к соблюдению скоростного режима с помощью радара или других приборов, измеряющих среднюю скорость между двумя неподвижными точками, может сократить число ДТП со смертельным исходом и травмами на 14 %.

Большинство смертей в ДТП приходится в настоящее время на наиболее незащищенных пользователей дорогами – пешеходов, которые получают минимум выгод от транспортных решений, ориентированных на развитие автомобильного движения. Негативным показателем, характеризующим дорожно-транспортный травматизм на дорогах Республики Казахстан, является то, что почти каждое второе ДТП связано с наездами на пешеходов (47,3 %), на долю которых пришлось 35,8 % и 36,7 % от общего числа погибших и раненых соответственно. Дорожно-транспортный травматизм пешеходов в Казахстане один из самых высоких в странах Содружества Независимых Государств (

Таблица 3. Сведения о ДТП с участием пешеходов.

№ п/п	Вид ДТП	ДТП	Погибли, чел.	Ранены, чел.	Доля от общего числа ДТП
1	ДТП с участием пешеходов	5 680	970	5 132	47,3 %
2	ДТП по вине пешеходов	1 421	229	1 242	11,8 %

*Источник: Министерство внутренних дел Республики Казахстан (2011 год).*

Гибель людей в ДТП является невосполнимой потерей для экономического и социального развития современного общества, так как в основном жертвами ДТП становятся молодые люди в возрасте от 26 до 40 лет, которые находятся в периоде наиболее активного трудоспособного возраста. Люди, пострадавшие в ДТП, находясь на длительном лечении, зачастую не всегда излечиваются полностью, получают инвалидность, переходя из полноценных членов общества в людей, возможности которых ограничены, вследствие получения каких-либо травм.

Необходимо отдельно отметить детский дорожно-транспортный травматизм как направление, требующее пристального внимания и системной работы. В 2011 году в ДТП погибли 186 детей и 1 760 детей получили травмы.

### **Анализ сильных и слабых сторон обеспечения безопасности дорожного движения, возможностей, угроз для развития безопасности дорожного движения**

Для объективной оценки безопасности дорожного движения на автодорогах Республики Казахстан необходимо проведение анализа сильных и слабых сторон обеспечения безопасности дорожного движения, возможностей, угроз для развития данной отрасли (таблица 4).

Таблица 4. Анализ развития безопасности дорожного движения в Республике Казахстан.

Сильные стороны	Слабые стороны
1. Понимание необходимости развития безопасности дорожного движения	1. Низкая материально-техническая оснащенность органов внутренних дел и сил спасения
2. Позитивный опыт работы в данном направлении	2. Недостаточное использование современных интеллектуальных средств надзора за дорожным движением
3. Длительное снижение уровня аварийности	3. Малоэффективная система профилактической работы и контроля за соблюдением требований в области безопасности дорожного движения
4. Использование передового международного опыта в области обеспечения безопасности дорожного движения	4. Недостаточность нормативно-правового регулирования отношений и процессов в области безопасности дорожного движения

Возможности	Угрозы
1. Развитие международного сотрудничества в области обеспечения безопасности дорожного движения	1. Ухудшение состояния существующей транспортной инфраструктуры, связанной с отсутствием должного финансирования на поддержание ее эксплуатационного состояния и дальнейшего развития
2. Развитие экономики и как следствие отрасли дорожного хозяйства	2. Снижение уровня правового сознания и правовой культуры участников дорожного движения
3. Дальнейшее снижение аварийности за счет повсеместного внедрения современных технических средств надзора за дорожным движением	3. Увеличение аварийности вследствие высокого физического износа и неудовлетворительного технического состояния транспортных средств
4. Снижение смертности и травматизма в результате ДТП за счет улучшения взаимодействия заинтересованных органов и улучшения их материально-технического оснащения	4. Ухудшение состояния существующей транспортной инфраструктуры, связанной с техногенными и природными катаклизмами
5. Снижение коррупционной составляющей в отношениях между сотрудниками органов внутренних дел и участниками дорожного движения за счет внедрения интеллектуальных систем регулирования и надзора за дорожным движением	5. Ухудшение состояния безопасности дорожного движения в результате невыполнения принципа неотвратимости наказания

## **Основные проблемы, тенденции и предпосылки развития отрасли**

Основными проблемами сложившейся критической ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения являются:

1) несоответствие изменения нормативно-правового обеспечения темпам изменений в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Так с учетом увеличения объема транзитных перевозок, в связи со строительством транзитного коридора «Западная Европа – Западный Китай» и созданием Единого таможенного союза, фактором, сдерживающим аварийность на транзитных дорогах, должно стать усиление административной ответственности за нарушение режима труда и отдыха водителей при осуществлении автомобильных перевозок пассажиров и багажа, грузов.

Актуальными остаются вопросы совершенствования системы управления рисками в области обеспечения безопасности дорожного движения и обязательной сертификации автотранспортных средств. Решение данных вопросов позволит унифицировать и систематизировать государственные требования в области обеспечения безопасности дорожного движения;

2) низкий уровень правового сознания и правовой культуры участников дорожного движения, недисциплинированность водителей транспортных средств и пешеходов, отсутствие понимания в обществе важности мероприятий по обеспечению дорожной безопасности.

Определенные шаги в улучшении сложившейся ситуации уже

предпринимаются, так в соответствии с приказом Министра образования и науки Республики Казахстан от 24 августа 2007 года № 404 по согласованию с министерствами здравоохранения и внутренних дел утверждена Типовая учебная программа Правил дорожного движения для 1-8 классов общеобразовательных школ. Данным приказом с 2008-2009 учебного года в общеобразовательных школах с 1 по 8 классы введены занятия по правилам дорожного движения и оказанию первой медицинской помощи.

Кроме того, приказом Министра образования и науки Республики Казахстан от 24 июня 2009 года № 313 «О подготовке водителей транспортных средств в организациях образования республики» с 2009-2010 учебного года в организациях образования введены курсы по подготовке водителей автотранспортных средств. Обучение вождению старшеклассников в общеобразовательных школах вводится поэтапно, по выбору и личному желанию учащихся. То есть, на сегодняшний день, формирование неприятия правового нигилизма у участников дорожного движения закладывается как морально-этическая норма члена общества. Однако требует незамедлительного решения вопрос оснащения соответствующей учебно-методической литературой для обучения безопасному поведению на дорогах.

Создание единого информационного поля, направленного на формирование в обществе понимания остроты проблемы безопасности дорожного движения, необходимости кардинальных изменений правового сознания и культуры участников дорожного движения, должно проводиться с учетом возможностей современных информационных ресурсов. Так проведение республиканских научно-практических конференций по проблемам безопасности дорожного движения, интернет конференций, творческих конкурсов, повсеместное использование наглядной информационно-пропагандистской продукции, изготовление обучающих детских анимационных фильмов, направленных на профилактику детского дорожно-транспортного травматизма, безусловно, окажут положительное влияние на состояние безопасности дорожного движения;

3) несоответствие существующей организации дорожного движения современным условиям движения.

В целях обеспечения безопасности дорожного движения высокие темпы автомобилизации населения должны гармонировать с соответствующим развитием дорожно-транспортной инфраструктуры. Управление техническими средствами организации дорожного движения должно быть автоматизированным и осуществляться с использованием современных информационных технологий. Соблюдение данного условия позволит создать гибкую и адаптивную систему, оперативно реагирующую на малейшие изменения в условиях движения транспорта.

Пешеходы, являющиеся самой многочисленной и самой уязвимой категорией участников дорожного движения, требуют к себе пристального внимания. Человеческие ошибки нельзя полностью предотвратить, поэтому необходимо максимально снизить возможность их появления и вытекающие из них последствия. Хорошей мировой практикой зарекомендовало себя разделение конфликтных пешеходных и транспортных потоков во времени и в пространстве. Строительство надземных и подземных пешеходных переходов, барьерных и направляющих ограждений, ограничение максимальной скорости движения транспортных средств в местах массового скопления людей позволит значительно снизить количество ДТП с участием пешеходов;

4) ограниченные ресурсы дорожной полиции, которая по причине низкого материально-технического оснащения техническими средствами контроля не может обеспечить постоянный повсеместный надзор за соблюдением правил дорожного движения.

Внедрение на улично-дорожной сети городов интеллектуальных систем контроля за дорожным движением и комбинированных систем выявления нарушений скоростного режима и проезда на красный сигнал светофора должно в полной мере повысить эффективность работы органов внутренних дел по надзору за дорожным движением, что, несомненно, положительно скажется на обеспечении безопасности дорожного движения. Современные тенденции повсеместного использования технических средств надзора за дорожным движением позволяют не только снижать аварийность на автомобильных дорогах, но и минимизируют контакт участников дорожного движения с сотрудниками органов внутренних дел, что в свою очередь благоприятно сказывается на состоянии законности в органах внутренних дел.

Также необходимо на должном уровне организовать взаимодействие всех заинтересованных органов в части инспектирования содержания автомобильных дорог и прохождения транспортными средствами технического осмотра. Эти меры позволят не только выявлять существующие недостатки, но и вырабатывать эффективные консолидированные меры по их устранению;

5) несвоевременность оказания и неполнота необходимого объема первой медицинской помощи пострадавшим в ДТП, низкий уровень координации и взаимодействия заинтересованных органов, отсутствие критериев, определяющих способы транспортировки, способствуют высокой тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий (соотношение числа погибших к числу пострадавших).

Зачастую вопрос сохранения жизни и снижения тяжести последствий пострадавшим в результате ДТП решают считанные минуты, именно в этих случаях необходимо оперативное реагирование сил спасения, которые в свою



очередь должны быть оснащены современными специализированными транспортными средствами и аварийно-спасательным оборудованием.

В данном направлении уже имеются положительные результаты. В 2011 году созданы 6 трассовых пунктов по оказанию экстренной медико-спасательной помощи на трассах республиканского значения, в 2012 – 2013 годах будут созданы еще 6 таких пунктов, службы медицины катастроф будут оснащены аэромобильным госпиталем, многопрофильным мобильным госпиталем и обеспечены 14 вертолетами для санитарной авиации.

## **Анализ действующей политики государственного регулирования развития безопасности дорожного движения**

В целях сдерживания роста аварийности на автомобильных дорогах Правительством Республики Казахстан и заинтересованными государственными органами принимается комплекс организационных и практических мер, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения.

Постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 декабря 2007 года № 1213 утвержден План мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения в Республике Казахстан на 2008 – 2010 годы, акимами областей, городов Астаны и Алматы разработаны и реализованы региональные программы обеспечения безопасности дорожного движения на среднесрочный период.

Законом Республики Казахстан от 4 июля 2008 года «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения» усилена административная ответственность участников дорожного движения.

Данным законом за грубые правонарушения в сфере дорожного движения предусматриваются наказание в виде лишения права управления транспортными средствами сроком до 10 лет, а также административный арест до 15 суток.

В результате только в 2011 году судом лишены права управления более 35 тыс. водителей транспортных средств и свыше 6,3 тыс. человек подвергнуты административному аресту.

В 2009–2011 годах приняты 8 законов Республики Казахстан, гармонизирующие национальное законодательство с международными нормами в области безопасности дорожного движения.

С учетом международного опыта за счет средств местных бюджетов на аварийно-опасных участках автомобильных дорог установлено 178 устройств автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения.

С помощью таких систем в 2011 году выявлено 494,7 тыс. правонарушений.

Во всех подразделениях дорожной полиции органов внутренних дел внедрена в эксплуатацию автоматизированная информационно-поисковая система «Контроль» по учету наложенных и исполненных взысканий за совершенные правонарушения в сфере дорожного движения.

На базе этой системы введена в эксплуатацию электронная услуга «Оплата штрафов за нарушение правил дорожного движения» посредством платежного шлюза электронного правительства.

Отдельные мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения включены в План мероприятий по реализации Государственной программы развития здравоохранения Республики Казахстан «Саламатты Казахстан» на 2011-2015 годы, утвержденный постановлением Правительства Республики Казахстан от 29 января 2011 года № 41, и Отраслевую программу по профилактике правонарушений в Республике Казахстан на 2011 – 2013 годы, утвержденную постановлением Правительства Республики Казахстан от 21 декабря 2010 года № 1390.

Планом мероприятий по реализации Государственной программы развития здравоохранения Республики Казахстан «Саламатты Казахстан» на 2011 – 2015 годы предусмотрено выполнение следующих мероприятий:

проведение мониторинга общественного мнения по проблемам дорожной безопасности;

создание социальных роликов по вопросам безопасности дорожного движения и обеспечение их проката на центральных, республиканских телеканалах;

создание специализированной программы на республиканском телеканале по актуальным вопросам безопасности дорожного движения;

разработка и внедрение информационно-аналитической системы учета дорожно-транспортных происшествий и пострадавших в них лиц "ДТП";

выпуск буклетов, информационных материалов по проблемам обеспечения безопасности дорожного движения.

Отраслевой программой по профилактике правонарушений в Республике Казахстан на 2011–2013 годы предусмотрены:

проведение мониторинга общественного мнения по проблемам дорожной безопасности;

выпуск общереспубликанского журнала для участников дорожного движения с детальным разъяснением вопросов, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения, и ответами на письма и вопросы читателей.

В целом принимаемые меры позволили добиться сокращения за последние четыре года количества аварий на 24,6 %, числа погибших в них граждан – на 38,1 % и раненых – на 26,1 % (таблица 5).

Таблица 5. Количество зарегистрированных в Республике Казахстан ДТП, погибших и раненых в них граждан.

Годы	ДТП	рост, сниж. в %	Погибли, чел.	рост, сниж. в %	Ранены, чел.	рост, сниж. в %
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	2707	-3,2	14000	+0,9

*Источник: Министерство внутренних дел Республики Казахстан.*

Однако высокие темпы автомобилизации создают дополнительные предпосылки к ухудшению обстановки в этой сфере. По данным органов внутренних дел автомобильный парк страны с 2004 года увеличился почти в 2,5 раза и по итогам 2011 года численность его составила свыше 3 млн. 647 тыс. единиц автотранспортных средств (таблица 6).

В том числе, легковых автомобилей зарегистрировано – 3 млн. 85 тыс. единиц, грузовых автомобилей – 414 тыс. единиц, автобусов – 98,4 тыс. единиц, мототранспорта – 50 тыс. единиц.

Таблица 6. Количество зарегистрированных в Республике Казахстан автотранспортных средств.

Годы	Количество автотранспортных средств, тыс. ед.	Рост, сниж. в %	Количество автотранспортных средств на 1 тыс. жителей
2004	1 586	+5,3	106
2005	1 808	+14,0	119
2006	2 180	+20,6	142
2007	2 671	+22,5	172
2008	3 133	+17,3	199
2009	3 129	-0,1	196
2010	3 270	+4,5	202
2011	3 647	+11,5	219

*Источник: Министерство внутренних дел Республики Казахстан.*

При этом уровень развития улично-дорожной сети и дорожной инфраструктуры явно отстает от темпов роста автопарка. Параметры большинства дорог не соответствуют возросшей интенсивности движения и составу транспортного потока, отдельные участки дорог работают в режиме постоянных перегрузок, что зачастую приводит к дорожно-транспортным происшествиям с тяжкими последствиями.

## **Обзор позитивного зарубежного опыта по решению имеющихся проблем обеспечения безопасности дорожного движения**

Во «Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма» отмечено, что не смертельные травмы являются одной из основных причин инвалидности, потери трудоспособности. Многие семьи становятся обреченными на многие годы нести материальные и моральные издержки в связи с увечьями близких. Экономические потери стран с низким и средним уровнем дохода от дорожно-транспортного травматизма и смертности становятся существенным сдерживающим фактором для их дальнейшего развития.

Анализ основных показателей аварийности свидетельствует о том, что уровень дорожно-транспортного травматизма в Казахстане все еще остается крайне высоким, что определяется большим числом погибших в ДТП на 100 тыс. населения, которое в 2011 году в Республике Казахстан составило 16 человек (на 100 тыс. населения).

При этом в странах Северной Европы, характеризующихся одним из самых низких в мире уровнем смертности в ДТП, этот показатель составляет 6-7 погибших на 100 тыс. чел. населения.

В указанных условиях применение программно-целевого решения проблемы обеспечения безопасности дорожного движения на республиканском уровне является наиболее целесообразным, поскольку позволит обеспечить комплексность и системность воздействия на причины проблемы на основе:

определения целей, задач и мероприятий, а также количественных и качественных связей между ними и объемами финансирования;

концентрации ресурсов государства на реализации конкретных мероприятий, соответствующих приоритетным целям и задачам в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

повышения транспарентности процесса государственного управления в области безопасности дорожного движения, что обеспечивается за счет повышения финансовой прозрачности системы обеспечения дорожной безопасности, возложения ответственности за выполнение мероприятий и конечные результаты на конкретные государственные органы.

Примером результативной разработки стратегии в области обеспечения безопасности дорожного движения может служить опыт Швеции.

В 1997 году Парламентом страны утверждена стратегия «Видение – Ноль», подразумевающая создание дорожно-транспортной системы, в которой ни один человек не погибнет и ни один не получит тяжелых ранений. Разработчики стратегии признают, что поставленная цель довольно абстрактна. Ее главное

предназначение заключается в повышении значимости проблем обеспечения безопасности дорожного движения, активизации процесса поиска путей их решения, стимулировании участия в работе по профилактике ДТП различных государственных, частных и общественных организаций, росте требовательности со стороны населения, создании соответствующего общественного мнения. Все это создает благоприятные предпосылки для разработки и реализации конкретных программ повышения уровня безопасности дорожного движения, причем каждая принимаемая программа рассматривается государством и обществом как очередной шаг на пути к поставленной в стратегии цели.

До разработки указанной стратегии ответственность за дорожно-транспортные происшествия и травмы возлагалась в основном на самих участников дорожного движения. В рамках стратегии ответственность была поделена между проектировщиками и создателями дорожной инфраструктуры, производителями транспортных средств, полицией и пользователями дорог.

Основные принципы, лежащие в основе данной стратегии, заключаются в следующем:

- 1) человеку свойственно делать ошибки;
- 2) человеческий организм может выдержать только определенный уровень физического воздействия от травмы при ДТП. При его превышении выживание и выздоровление невозможно;
- 3) участники дорожного движения обязаны соблюдать его правила. Если же правила не соблюдаются из-за незнания, несогласия с ними или в силу иных каких-либо причин, дорожно-транспортная среда должна нивелировать последствия человеческих ошибок с тем, чтобы не допустить при их совершении превышения критического уровня физического воздействия на человеческий организм;
- 4) с авариями и легкими травмами надо смириться.

Главные направления действий согласно утвержденной стратегии в Швеции заключаются:

- 1) в предотвращении ДТП, чреватых серьезными травмами, путем снижения факторов риска, наиважнейшим из которых является высокая скорость движения;
- 2) в снижении тяжести последствий ДТП за счет противоаварийной конструкции и защитной одежды;
- 3) в совершенствовании работы спасательной службы, лечебных и реабилитационных медицинских учреждений.

К основным мерам, принятым на сегодняшний день в Швеции, относятся:

- 1) выявление «узких мест» в обеспечении безопасности для различных составляющих дорожно-транспортного комплекса и определение мер по их

у с т р а н е н и ю ;

2) привлечение внимания потребителей к наличию комплекса технических средств, обеспечивающих активную и пассивную безопасность транспортного средства (в рамках европейской программы по информационной поддержке потребителей при оценке новых автомобилей);

3) обеспечение более высокого уровня использования ремней безопасности и установка на новых автомобилях современных, хорошо воспринимаемых систем напоминания о ремнях безопасности;

4) установка разделительных защитных ограждений в центре проезжей части дорог в сельской местности с одной полосой движения в каждую сторону;

5) поощрение местных властей на введение зон с ограничением скорости движения до 30 км / ч ;

6) более широкое использование фотокамер контроля за скоростным режимом ;

7) увеличение количества выборочных проверок водителей транспортных средств на наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе;

8) пропаганда безопасности дорожного движения.

Опыт Швеции получил положительную оценку специалистов многих стран. С разработкой названной стратегии во многом связывают ее успехи в снижении уровня аварийности, позволившие ей стать государством, дорожное движение в котором является одним из самых безопасных в мире. Так реализация в Швеции стратегии «Видение – Ноль» позволила ей достигнуть в 2007 году одного из самых низких в Европе показателей смертности от дорожно-транспортных происшествий – 5 погибших на 100 тысяч населения, тогда как в Казахстане этот показатель в 2007 году составлял 28 погибших на 100 тысяч населения.

#### **4. Цели, задачи, целевые индикаторы и показатели результатов реализации Программы**

Основная цель Программы – повышение уровня защиты жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, от ДТП и их последствий.

В качестве основных целевых индикаторов выбраны:

- снижение тяжести последствий ДТП (число погибших в ДТП на 100 пострадавших) в 2012 году – 15,5, в 2013 году – 15, в 2014 году - 14;

- снижение числа ДТП на 10 тысяч транспортных средств в 2012 году – 32, в 2013 году – 30, в 2014 году – 28.

**З а д а ч и :**

1) совершенствование нормативно-правового обеспечения безопасности дорожного движения .

В целях решения данной задачи в период реализации Программы с 2012 по 2013 годы заинтересованными государственными органами будут разработаны нормативно-правовые акты по совершенствованию системы управления рисками в области обеспечения безопасности дорожного движения и учету ДТП и дорожно-транспортного травматизма.

Также, в данный период планируется разработать методические требования к созданию автоматизированного автодрома для приема экзамена по практическому вождению транспортного средства;

2) Развитие профилактики ДТП и пропаганды безопасности дорожного движения .

Показателем результатов реализации Программы и достижения данной задачи являются :

- снижение доли ДТП по вине детей от общего числа ДТП с участием детей на 10 % в 2012 году, 9 % – в 2013 году, 8 % – в 2014 году;

- 100 %-ый охват общеобразовательных учреждений, использующих обучающие детские анимационные фильмы по основам безопасного поведения на дорогах для учащихся 1-5 классов.

В целях решения второй задачи «Развитие профилактики ДТП и пропаганды безопасности дорожного движения» будут разработаны рекомендации по организации площадок безопасности дорожного движения в организациях образования и оздоровительных лагерях и требования к минимальному перечню оборудования (уголки по правилам дорожного движения, тренажеры, компьютерные программы и т.д.) для организаций образования с целью использования их в процессе обучения безопасному поведению на дорогах.

Также в 2012–2014 годах в рамках реализации Программы будут проводиться мероприятия по дальнейшему развитию пропаганды безопасности дорожного движения за счет использования ряда информационных инструментов, таких как – социальная реклама, тематические акции и конкурсы, оперативно-профилактические мероприятия и т.д.;

3) совершенствование организации дорожного движения.

Показателем результатов реализации Программы и достижения данной задачи являются :

- снижение числа погибших в ДТП на 100 тысяч населения в 2011 году – 16, в 2012 году – 15, в 2013 году – 14, в 2014 году - 13;

- снижение числа пострадавших в ДТП на 10 тысяч населения в 2011 году – 10, в 2012 году – 9, в 2013 году – 8, в 2014 году – 7.

В ходе решения третьей задачи «Совершенствование организации дорожного движения» будут проводиться мероприятия, направленные на защиту участников дорожного движения от ДТП и их последствий, в частности в 2012 – 2014 годах

будут продолжены работы по разделению конфликтных пешеходных и транспортных потоков за счет устройства соответствующей дорожной инфраструктуры (пешеходные зоны, дорожки, тротуары, ограждения, надземные пешеходные переходы и т.д.). Кроме того, в 2013 – 2014 годах для совершенствования организации транспортных потоков будет проводиться работа по внедрению новых либо совершенствованию имеющихся автоматических систем управления дорожным движением;

4) повышение эффективности государственного контроля и надзора за обеспечением безопасности дорожного движения.

Показателем результатов реализации Программы и достижения данной задачи являются:

- увеличение доли исполненных предписаний по результатам совместных комплексных обследований содержания автомобильных дорог и технических средств регулирования дорожного движения в 2012 году до 94 %, в 2013 году – 95 %, в 2014 году – 96 %;

- увеличение оснащённости улично-дорожной сети населенных пунктов комбинированными системами выявления нарушений скоростного режима и проезда на красный сигнал светофора: в 2012 году до 210 систем, в 2013 году до 240, в 2014 году до 270;

- повышение взыскваемости наложенных административных штрафов за нарушение законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения в 2012 году до 59 %, в 2013 году – 64 %, в 2014 году – 69 %.

Решение четвертой задачи «Повышение эффективности государственного контроля и надзора за обеспечением безопасности дорожного движения» предусматривает проведение в период реализации Программы ежегодного комплекса мероприятий, направленных на устранение аварийно-опасных участков дорог, выявление нарушений автомобильных перевозок пассажиров и грузов, повышение эффективности обязательного технического осмотра и контроля за техническим состоянием транспортных средств.

В 2012–2014 годах будет продолжена практика внедрения на автомобильных дорогах автоматических систем выявления нарушений скоростного режима и проезда на красный сигнал светофора, немаловажная роль в надзоре за обеспечением безопасности дорожного движения отведена современным интеллектуальным системам контроля за дорожным движением, внедрение которых также предусмотрено в рамках решения данной задачи в 2013–2014 годах;

5) развитие системы оказания помощи пострадавшим в ДТП и ликвидации их последствий.

Показателем результатов реализации Программы и достижения данной



задачи является сокращение времени прибытия:

- скорой медицинской помощи и начала оказания экстренной медицинской помощи с момента поступления сигнала о ДТП до 25 минут в 2012 году, и 20 минут в 2013 и 2014 годах;

- экстренной медико-спасательной помощи и начала оказания экстренной медико-спасательной помощи до 30 минут с момента поступления сигнала о ДТП.

По результатам достижения пятой задачи «Развитие системы оказания помощи пострадавшим в ДТП и ликвидации их последствий» в 2012 – 2013 годах за счет проведения государственными органами мероприятий по совершенствованию действующих и подготовке новых нормативных документов в сфере межсекторального взаимодействия будут выработаны и определены механизмы, порядок и методы реализации взаимодействия служб спасения, медицинской помощи и органов внутренних дел по оказанию помощи пострадавшим в ДТП и ликвидации их последствий.

Кроме нормотворческой работы, для решения данной задачи будет уделено внимание обучению практическим навыкам взаимодействия всех экстренных служб по ликвидации последствий ДТП и оказанию помощи пострадавшим в них путем проведения ежегодных учений с привлечением транспортных, дорожных, коммунальных и иных организаций.

Государственные органы, ответственные за достижение целей, целевых индикаторов, задач, показателей результатов:

Министерство внутренних дел Республики Казахстан, осуществляющее координацию деятельности государственных органов и других основных участников Программы и несущее ответственность за реализацию Программы в целом;

министерства образования и науки, транспорта и коммуникаций, по чрезвычайным ситуациям, здравоохранения, культуры и информации, индустрии и новых технологий, юстиции Республики Казахстана, Генеральная прокуратура Республики Казахстан, областные (города республиканского значения, столицы) исполнительные органы, осуществляющие в пределах компетенции выполнение мероприятий, предусмотренных Программой.

Предусматривается одноэтапная реализация Программы в течение трех лет (2012–2014 годы).

## **5. Необходимые ресурсы**

Финансовое обеспечение Программы будет осуществляться за счет средств республиканского и местных бюджетов.

Для реализации Программы предусматривается выделение 3 155,696 млн. тенге из средств республиканского бюджета, в том числе:

- в 2012 году – 680,625 млн. тенге;
- в 2013 году – 1 254,126 млн. тенге;
- в 2014 году – 1 220,945 млн. тенге.

Объемы финансовых средств на 2013 – 2014 годы будут уточняться при формировании республиканского бюджета на соответствующие финансовые годы.

Финансирование расходов из местных бюджетов будет осуществляться в пределах предусмотренных средств.

## 6. План мероприятий по реализации Отраслевой программы по обеспечению безопасности дорожного движения в Республике Казахстан на 2012–2014 годы

№ п/п	Мероприятие	Форма завершения	Ответственные за исполнение	Сроки исполнения	Предполагаемые расходы (млн. тенге)				Источники финансирования	Номер бюджетной программы
					2012 год	2013 год	2014 год	Все-го		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
<b>Совершенствование нормативно-правового обеспечения безопасности дорожного движения</b>										
1	Внесение изменений и дополнений в нормативно-правовые акты по учету ДТП и дорожно-транспортного травматизма	Совместный приказ	ГП, МВД, МЗ	Июнь 2012 года	Не требуются					
2	Разработка методических требований к созданию автоматизированного автодрома для приема экзамена по практическому	Методические требования	МВД	Октябрь 2012 года	Не требуются					

	вождению транспортного средства							
3	Разработка требований по минимальному содержанию лекарственных средств и изделий медицинского назначения медицинской аптечки наглядным пособием по оказанию первой медицинской помощи пострадавшим в ДТП	Приказ	МЗ	Ноябрь 2012 года	Не требуются			
4	Совершенствование системы управления рисками в области обеспечения безопасности дорожного движения	Совместный приказ	МВД (созыв), МЭРТ, МТК, ГП	Ноябрь 2012 года	Не требуются			
5	Разработка инструкции по взаимодействию в области технического регулирования в части проведения работ по подтверждению соответствия и дальнейшей регистрации в органах внутренних дел автотранспортных средств, ввозимых на	Совместный приказ	МВД (созыв), МИНТ	Декабрь 2012 года	Не требуются			





12	Организация и проведение творческого конкурса среди журналистов по освещению проблемных вопросов безопасности дорожного движения	Конкурс	МВД	Ноябрь 2014 года	Не требуются			
13	Ежегодное проведение семинаров совещаний по проблемным вопросам обеспечения безопасности дорожного движения выработкой рекомендаций по их решению	по Выработка рекомендаций	МВД, акимы областей, городов Астаны и Алматы	2012–2014 годы	В пределах предусмотренных средств		МБ	
14	Проведение интернет-конференций по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения	по Интернет-конференции	МВД	Ежеквартально	Не требуются			
15	Организация и проведение профилактических мероприятий «Внимание дети!», «Автобус», «Безопасная дорога» и др.	Профилактические мероприятия	МВД (со-зв), МТК, МОН, акимы областей, городов Астаны, Алматы	Ежеквартально	Не требуются			
16	Организация и проведение акции «День памяти жертв ДТП»	Акция	МВД (со-зв), заинтересованные госуда	4 квартал, ежегодно	Не требуются			

			ствен- ные органы					
17	Проведение обучающих семинаров по эффективному взаимодействию подразделений дорожной полиции СМИ со	Семинары	МВД (созыв), МКИ, акимы областей, городов Астаны и Алматы	2 и 4 квартал, ежегодно	Не требуются			
18	Проведение курсов по психологической подготовке сотрудников дорожной полиции с целью улучшения взаимоотношений участниками дорожного движения предупреждения конфликтных ситуаций и	Обучающие курсы	МВД (созыв), МОН, МЗ	2 и 4 квартал, ежегодно	Не требуются			
19	Создание видео-телевизионной продукции, организация тематической наружной социальной рекламы (баннеры, перетяжки) пропаганде безопасности дорожного движения улично-дорожной сети, общественном и	Агитационная продукция на	Акимы областей, городов Астаны и Алматы, МВД	Декабрь, ежегодно	В пределах предусмотренных средств			

	транспорте и т.д.						МБ
20	Изготовление и распространение свето-возвращающих приспособлений среди учащихся общеобразовательных учреждений	Информация в МВД	Акимы областей, городов Астаны и Алматы	Декабрь, ежегодно	В пределах предусмотренных средств		МБ

**Совершенствование организации дорожного движения**

21	Проведение мероприятий по совершенствованию АСУДД в городах Астане, Алматы, Кокшетау, Талдыкоргане, Усть-Каменогоске, Семее, Караганде, Костаное, Петропавловске, Шымкенте	Акт выполненных работ, информация в МВД	Акимы Акмолинской, Алматинской, Восточно-Казахстанской, Карагандинской, Костанайской, Северо-Казахстанской, Южно-Казахстанской областей, городов Астаны и Алматы	Март 2013 года	В пределах предусмотренных средств		МБ
	Создание АСУДД (оснащение светодиодными светофорами, современными управляющими						



22	контролерами, детекторами транспорта, дополнительными световыми звуковыми сопровождающими устройствами; создание центральных управляющих пунктов, программного обеспечения, линий связи) в городах Актобе, Атырау, Уральске, Таразе и Кызылорде	и Акты выполненных работ, информация МВД	Акимы Актюбинской, Атырауской, Западно-Казахстанской, Жамбылской и Кызылординской областей	Март 2014 года	В пределах предусмотренных средств	МБ		
23	Обустройство улично-дорожной сети населенных пунктов искусственным освещением, тротуарами, пешеходными дорожками	и Акты выполненных работ, информация МВД	Акимы областей, городов Астаны и Алматы	Май, 2012–2014 годы	В пределах предусмотренных средств	МБ		
24	Установка населенных пунктах мест тяготения пешеходных потоков барьерных направляющих ограждений, ограждающих пешеходную зону проезжей части.	и Акты выполненных работ, информация МВД	и Акимы областей, городов Астаны и Алматы	Май, 2012–2014 годы	В пределах предусмотренных средств	МБ		
	Введение населенных пунктах мест тяготения	и Акты выпол-	и Акимы облас-					



области (52 ед.);  
Атырауской области (18 ед.);  
Восточно-Казахстанской области (12 ед.);  
Жамбылской области (26 ед.);  
Западно-Казахстанской области (30 ед.);  
Карагандинской области (41 ед.);  
Костанайской области (15 ед.);  
Кызылординской области (30 ед.);  
Мангистауской области (16 ед.);  
Павлодарской области (28 ед.);  
Северо-Казахстанской области (21 ед.);  
Южно-Казахстанской области (15 ед.).  
В 2013 году 327 единиц для УДП ДВД: города Астаны (32 ед.); города Алматы (42 ед.); Акмолинской области (20 ед.); Актюбинской области (22 ед.); Алматинской области (34

28	<p>ед.);  Атырауской области (12 ед.);  Восточно-Казахстанской области (19 ед.);  Жамбылской области (17 ед.);  Западно-Казахстанской области (20 ед.);  Карагандинской области (27 ед.);  Костанайской области (10 ед.);  Кызылординской области (19 ед.);  Мангистауской области (11 ед.);  Павлодарской области (18 ед.);  Северо-Казахстанской области (14 ед.);  Южно-Казахстанской области (10 ед.).  В 2014 году 326 единиц для УДП ДВД: города Астаны (31 ед.); города Алматы (43 ед.); Акмолинской области (20 ед.); Актюбинской области (22 ед.); Алматинской области (34 ед.);</p>	А к т приема-передачи	МВД, Акимы областей, городов Астаны, Алматы	С ен - т я б р ь , 2 0 1 2 – 2 0 1 4 г о д ы	139,0	90,906 *	90,628 *	320,534 *	РБ	045
----	---	-----------------------	---	--	-------	----------	----------	-----------	----	-----

<p>Атырауской области (12 ед.);  Восточно-Казахстанской области (19 ед.);  Жамбылской области (16 ед.);  Западно-Казахстанской области (20 ед.);  Карагандинской области (27 ед.);  Костанайской области (10 ед.);  Кызылординской области (19 ед.);  Мангистауской области (11 ед.);  Павлодарской области (18 ед.);  Северо-Казахстанской области (14 ед.);  Южно-Казахстанской области (10 ед.).</p>									
<p>Внедрение на улично-дорожной сети городов интеллектуальных систем контроля за дорожным движением, совмещающих функции по фиксации нарушений правил дорожного движения и</p>		<p>МВД,  акимы Акмолинской, Актюбинской, Алматинской, Вос-</p>							

29	<p>интегрируемых с системами видеонаблюдения центров оперативного управления органов внутренних дел, в: г. Астане (5 ед.); Акмолинской (3 ед.); Актюбинской (3 ед.); Алматинской (3 ед.); Восточно-Казахстанской (5 ед.); Жамбылской (3 ед.); Западно-Казахстанской (3 ед.); Карагандинско (5 ед.); Костанайской (3 ед.); Кызылординско (3 ед.); Мангистауской (3 ед.); Павлодарской (3 ед.); Северо-Казахстанской (3 ед.); Южно-Казахстанской (5 ед.) областях. Всего - 50 ед</p>	<p>А к т приема-передачи</p>	<p>точно-Казахстанской, Жамбылской, Западно-Казахстанской, Карагандинской, Костанайской, Кызылординской, Мангистауской, Павлодарской, Северо-Казахстанской, Южно-Казахстанской, города Астаны</p>	<p>С ен-тябрь, 2013 – 2014 годы</p>	-	505,125*	505,125*	1 010,25*	РБ	045
	<p>Приобретение и установка 25 комбинированных систем выявления нарушений скоростного режима и проезда на красный</p>									

30	<p>сигнал светофора (3 полосы движения в одну сторону). В 2012 году 15 систем, в городах: Алматы (10 ед.); Актобе (2 ед.); Павлодаре (2 ед.); Темиртау (1 ед.).</p> <p>В 2013 году 5 систем, в городах: Талдыкоргане (1 ед.); Караганде (3 ед.); Экибастузе (1 ед.).</p> <p>В 2014 году 5 систем, в городах: Актобе (2 ед.); Темиртау (1 ед.); Павлодаре (2 ед.).</p>	А к т приема-передачи	МВД, Акимы Алма-тин-ской, Актю-бин-ской, Кара-ган-дин-ской Павло-дар-ской облас-тей и города Алматы	декабрь, 2012 - 2014 годы	194,220	64,741 *	64,741 *	323,703 *	РБ	045
	<p>Приобретение и установка 65 комбинированных систем выявления нарушений скоростного режима и проезда на красный сигнал светофора (4 полосы в двух направлениях)</p> <p>В 2012 году 15 систем, в городах: Алматы (10</p>									

31	ед.); Актобе (2	А к т приема- переда- чи	МВД, акимы Акмо- лин-ской, Актю- бин- ской, Алма- тин- ской, Кара- ган- динс- кой, Кызыл- ордин- ской, Ман- гис- тау- ской, Павло- дар- ской, Северо- Казах- станс- кой, Южно- Каза- хстанс-кой облас- тей, города Алматы	Декабрь , 2012 2014 годы	-	270,570	450,950 *	450,950 *	1 172,47*	045									
	ед.); Темиртау (1										ед.); Павлодар (2	ед.); В 2013 году 25 систем, в городах: Кокшетау (3	ед.); Актобе (2	ед.); Талдыкоргане (4 ед.); Караганде (2	ед.); Жезказгане (2	ед.); Темиртау (1	ед.); Кызылорде (1	ед.); Жанаозене (2	ед.); Павлодаре (3



	Петропавловске (4 ед.).								РБ	
32	<p>Приобретение для дорожной полиции 250 ед. мобильных приборов видеофиксации скорости движения транспортных средств.</p> <p>В том числе, в 2012 году 100 ед. для УДП ДВД: города Астаны (19 ед.); Акмолинской области (10 ед.); Актюбинской области (6 ед.); Алматинской области (8 ед.); Атырауской области (7 ед.); Восточно-Казахстанской области (5 ед.); Западно-Казахстанской области (2 ед.); Карагандинской области (11 ед.); Костанайской области (3 ед.); Кызылординской области (8 ед.); Мангистауской области (6 ед.); Павлодарской области (8 ед.);</p>	<p>А к т приема-переда - чи</p>	<p>МВД, акимы Акмолинской, Актюбинской, Алматинской, Атырауской, Восточно-Казахстанской, Западно-Казахстанской, Карагандинской, Кос-</p>	<p>Декабрь, 2012 2014 года</p>	и	73,0	-	109,5*	182,5*	045

<p>Северо-Казахстанской области (3 ед.);  Южно-Казахстанской области (4 ед.).  В 2014 году 150 ед. для УДП ДВД: г. Астана (28 ед.);  Акмолинской (15 ед.);  Актюбинской (10 ед.);  Алматинской (12 ед.);  Атырауской (10 ед.);  Восточно-Казахстанской (7 ед.);  Западно-Казахстанской (3 ед.);  Карагандинской (17 ед.);  Костанайской (4 ед.);  Кызылординской (13 ед.);  Мангистауской (10 ед.);  Павлодарской (12 ед.);  Северо-Казахстанской (4 ед.);  Южно-Казахстанской (5 ед.) областей</p>		<p>танайской, Кызылординской, Мангистауской, Павлодарской, Северо-Казахстанской, Южно-Казахстанской области, города Астаны</p>					РБ		
<p>Рассмотрение вопроса интеграции единой информационной системы «Техосмотр» с информацион-</p>									

33	ными системами МВД в части обмена данными, необходимыми для организации и контроля прохождения технического осмотра.	П л а н информационных работ	МВД, МТК	М а р т 2 0 1 3 года	Не требуются				
34	Приобретение комплекта оборудования, сервера и программного обеспечения для создания в Алматинской области регионального процессингового центра по обработке правонарушений, выявленных системами видеоконтроля и фиксации	А к т приема-передачи	МВД, аким Алматинской области	Н о я б р ь 2 0 1 3 года	-	142,404 *	-	142,404 *	РБ 045
35	Проведение совместных рейдовых проверок осуществления автомобильных перевозок пассажиров и грузов	С о в - мест - ный приказ	МВД (созыв), МТК	Ежеквар - тально	Не требуются				
36	Проведение совместных комплексных обследований содержания автомобильных дорог, дорожных сооружений и технических средств регулирования дорожного	А к т ы обследова - ний выпол - ненных работ	М Т К (с о - зыв), МВД, и заин - тере -	2 и 4 квартал , ежегод - но	Не требуются				

	движения и принятие мер по устранению выявленных недостатков		сованные органы					
37	Выявление, учет, разработка на основе топографического анализа ДТП карт аварийно-опасных участков автомобильных дорог и организация мероприятий по их устранению	Карты, планы мероприятий по устранению выявленных недостатков	МВД (созыв), МТК, акимы областей, городов Астаны и Алматы	2 и 4 квартал, ежегодно	Не требуются			
38	Повышение эффективности проведения обязательного технического осмотра транспортных средств	Выработка рекомендаций	МТК (созыв), МВД	Декабрь, ежегодно	Не требуются			
39	Увеличение количества центров технического осмотра	Включение в реестр ЦТО	МТК	2012 – 2014 годы	Не требуются			

**Развитие системы оказания помощи пострадавшим в ДТП и ликвидации их последствий**

40	Разработка регламента взаимодействия дорожной полиции и трассовых медико-спасательных пунктов по вопросам оказания экстренной помощи пострадавшим в ДТП и ликвидации их последствий	Совместный приказ	МВД, МЧС, МЗ	Сентябрь 2012 года	Не требуются			
----	---	-------------------	--------------	--------------------	--------------	--	--	--

41	Проведение ежегодных совместных учений экстренных служб спасения, скорой медицинской помощи, дорожной полиции проведения спасательных работ ликвидации последствий ДТП привлечением транспортных, дорожных, коммунальных и иных организаций	по совмест- н ы й приказ	МВД (со- зыв), МЧС, МЗ, МТК, Акимы об- лас- тей, горо- до в Астаны и Алматы	Январь 2013 года	Не требуются				
<b>Всего:</b>				2012–2014 годы	680,625	1 254,126	1 220,945	3 155,696	

\* - сумма будет уточняться при формировании республиканского бюджета на соответствующие финансовые годы.

### в том числе по РБ (млн. тенге)

Государственный орган	2012 год	2013 год	2014 год	Итого
МВД	680,625	1 254,126	1 220,945	3 155,696
<b>Всего по РБ</b>	<b>680,625</b>	<b>1 254,126</b>	<b>1 220,945</b>	<b>3 155,696</b>

### Примечание: **расшифровка** **аббревиатур:**

МВД	–	Министерство внутренних дел
МЗ	–	Министерство здравоохранения
МИНТ	–	Министерство индустрии и новых технологий
МКИ	–	Министерство культуры и информации
МОН	–	Министерство образования и науки
МТК	–	Министерство транспорта и коммуникаций
МЧС	–	Министерство по чрезвычайным ситуациям
МЭРТ	–	Министерство экономического развития и торговли
МЮ	–	Министерство юстиции
ГП	–	Генеральная прокуратура

НИО – научно-исследовательские организации  
АИПС – автоматизированная информационно-поисковая система  
АСУДД – автоматизированная система управления дорожным движением  
ДТП – дорожно-транспортное происшествие  
ПДД – правила дорожного движения  
РБ – республиканский бюджет  
ЦТО – центр технического осмотра  
ед. – единица

© 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан»  
Министерства юстиции Республики Казахстан