

**ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ КӨЛІК МИНИСТРЛІГІНІҢ  
АВТОМОБИЛЬ ЖОЛДАРЫ КОМИТЕТІ  
МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РЕПУБЛИКИ КАЗАХСТАН  
КОМИТЕТ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ**

---

---

**ВЕДОМСТВОЛЫҚ ЕРЕЖЕЛЕР ЖИНАҒЫ  
ВЕДОМСТВЕННЫЙ СВОД ПРАВИЛ**

**АВТОМОБИЛЬ ЖОЛДАРЫНДАҒЫ ҚОЗҒАЛЫС  
ҚАУІПСІЗДІГІ РӘСІМДЕРІ  
ҚР ВЕЖ 1.3-001-2024**

**ПРОЦЕДУРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ  
НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ  
ВСП РК 1.3-001-2024**

**Ресми басылым**

**Издание официальное**

**Астана 2024**

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ КӨЛІК МИНИСТРЛІГІНІҢ  
АВТОМОБИЛЬ ЖОЛДАРЫ КОМИТЕТІ

---

---

ВЕДОМСТВОЛЫҚ ЕРЕЖЕЛЕР ЖИНАҒЫ

АВТОМОБИЛЬ ЖОЛДАРЫНДАҒЫ ҚОЗҒАЛЫС  
ҚАУІПСІЗДІГІ РӘСІМДЕРІ

ҚР ВЕЖ 1.3-001-2024

Ресми басылым

Астана 2024



## Мазмұны

Кіріспе	IV
1 Қолдану саласы	1
2 Нормативтік сілтемелер	1
3 Терминдер мен анықтамалар	3
4 Белгілер мен қысқартулар	4
5 Жалпы ережелер	5
5.1 Қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету қағидаттары	5
5.2 Жол желісінің қауіпсіздігін басқару рәсімі	5
5.3 Үдерістік моделі	6
5.4 Инженерлік-техникалық жылдамдықты басқару	6
6 Ақпаратты жинау және талдау	7
6.1 Жол қауіпсіздігін талдау статистикасы	7
6.2 Жалпы жол жағдайлары туралы ақпарат	7
6.3 Көлік ағынының сипаттамаларын есепке алу	8
6.4 Жол қозғалысының осал қатысушыларын есепке алу	8
6.5 Жабайы және үй жануарларының жолға шығу орындарын есепке алу	9
6.6 Өлеуметтік зерттеулер	9
6.7 Жол инфрақұрылымы туралы деректерді жинау	9
6.8 Жол инфрақұрылымы қауіпсіздігінің мониторингі	9
7 Тәуекелдерді анықтау және бағалау	10
7.1 Қауіпті сәйкестендіру	10
7.2 Жол қозғалысы қауіпсіздігіне әсерді бағалау	10
7.3 ЖКО экономикалық шығындарын бағалау	11
7.4 Тәуекелдерді азайту жөніндегі шараларды әзірлеу және іске асыру	11
7.5 Тәуекелдерді азайту жөніндегі шаралардың тиімділігін бақылау	12
7.6 ЖҚҚ қаржылық қамтамасыз ету	12
8 Автомобиль жолдарындағы қозғалыс қауіпсіздігі рәсімдері	13
8.1 Жол қозғалысы қауіпсіздігі аудиті	13
8.2 Жол қозғалысы қауіпсіздігі инспекциясы	16
8.3 Пайдалану және күтіп-ұстау кезеңінде ЖҚҚ қамтамасыз ету рәсімдері	19
8.4 ЖКО талдау рәсімі	20
8.5 ЖКО ШОБ рәсімі	23
9 Қозғалыс қауіпсіздігін басқару жүйесін жетілдіру үдерісі	25
9.1 Жалпы ережелер	25
9.2 Кадрлық қамтамасыз ету	26
9.3 Ғылыми-зерттеу жұмыстары	26
9.4 Тиімділікті бақылау	26
А қосымшасы (ақпараттық) Автомобиль жолдарының қауіпсіздігін қамтамасыз ету жүйесінің үдерістік моделінің сипаттамасы	27
Б қосымшасы (ақпараттық) Жол-көлік оқиғасы орнындағы акт	35
В қосымшасы (ақпараттық) Автомобиль жолдарының қозғалыс қауіпсіздігі аудиторының мінез-құлық кодексі	42
Г қосымшасы (ақпараттық) Жол қозғалысы қауіпсіздігі аудитінің бақылау тізімі	43
Библиография	58

## **Кіріспе**

Жолдардағы қауіпсіздікті қамтамасыз ету - азаматтардың өмірі мен денсаулығын сақтауға бағытталған мемлекеттің маңызды міндеттерінің бірі. Жол қауіпсіздігі мәселесін тиімді шешу үшін инженерлік-техникалық басқаруға кешенді және жүйелі тәсіл қажет.

Осы құжаттың мақсаты - озық халықаралық стандарттар мен әлемдік практикаға негізделген Қазақстан Республикасындағы автомобиль жолдарындағы қозғалыс қауіпсіздігін басқару жөніндегі басшылықты ұсыну.

Құжат жол саласының мамандарына, басқару органдарына, жобалау ұйымдарына және жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етуге қатысатын барлық мүдделі тараптарға арналған. Бұл ретте осы ведомстволық ережелер жинағында белгіленген үдерістік модель автомобиль жолдарындағы қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету жүйесінің нәтижелілігі мен тиімділігіне ықпал етеді.

## 1 Қолдану саласы

Осы құжат Қазақстан Республикасында автомобиль жолдарында қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етуге қатысатын мүдделі тараптардың кең ауқымында қолдануға арналған және автомобиль жолдары жөніндегі уәкілетті органның құзыреті шегінде тек қана жол инфрақұрылымына қолданылады.

Ведомстволық ережелер жинағы апаттылықты төмендету және жол қозғалысының барлық қатысушыларының қауіпсіз жүріп-тұруы үшін жағдайлар жасау бойынша қабылданатын шаралардың тиімділігін арттыруға бағытталған автомобиль жолының бүкіл өмірлік циклінің қозғалыс қауіпсіздігінің инженерлік-техникалық рәсімдерін белгілейді.

## 2 Нормативтік сілтемелер

Осы ведомстволық ережелер жинағында мынадай нормативтік құжаттарға сілтемелер пайдаланылды:

ҚР СТ 1053-2011 Автомобиль жолдары. Терминдер мен анықтамалар.

ҚР СТ 1124-2019 Жол қозғалысын ұйымдастырудың техникалық құралдары. Жол таңбасы. Жіктемесі. Техникалық талаптар.

ҚР СТ 1278-2004 Жол шектеулері жүйесі. Қауіпсіздіктің металл тосқауылдары. Техникалық шарттар.

ҚР СТ 1279-2013 Автомобиль жолдары және әуежайлар. Жолдың кедір-бұдырлығын және автомобиль доңғалақтарының жол жабынымен ілінісу коэффициентін анықтау әдістері.

ҚР СТ 1378-2005 Автомобиль жолдары. Қозғалыс қарқындылығын есепке алу.

ҚР СТ 1412-2017 Жол қозғалысын реттеудің техникалық құрылдары. Қолдану ережелері.

ҚР СТ 1912-2023 Автомобиль жолдары мен көшелері. Пайдалану күйінің нормалары мен талаптары.

ҚР СТ 2025-2017 Жалпы пайдаланылатын автомобиль жолдары. Техникалық жіктеу

ҚР СТ 2067-2010 Жалпы қолданыстағы автокөлік жолдары. Абаттандыру элементтері. Жіктеу.

ҚР СТ 1219-2017 Автомобиль жолдары мен аэродромдар. Негіздер мен жабындардың тегіс еместігін өлшеу әдістері.

ҚР СТ 2476-2021 Жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдары. Жол бойындағы сервис объектілеріне қойылатын талаптар.

ҚР СТ 2607-2015 Жол жұмыстары орындалатын орындарда қозғалысты ұйымдастырудың техникалық құралдары. Негізгі параметрлер. Қолдану ережелері.

ҚР СТ 3545-2020 Интеллектуалды көлік жүйелері. Терминдер мен анықтамалар.

ҚР СТ 5-597-93 Автомобиль жолдары мен көшелер. Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету шарттары бойынша рұқсат етілетін пайдалану жағдайына қойылатын талаптар.

ҚР СТ ГОСТ Р 52399-2005 Автомобиль жолдарының геометриялық элементтері. Бақылау әдістері.

ГОСТ 32846-2014 Жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдары. Орналасу элементтері. Жіктеу.

МЕМСТ 32965-2014 Жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдары. Көлік ағыны қозғалысының қарқындылығын есепке алу әдістері.

МЕМСТ 33100-2014 Жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдары. Автомобиль жолдарын жобалау ережелері.

МЕМСТ 33101-2014 Жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдары. Жол жамылғылары. Тегістікті өлшеу әдістері.

МЕМСТ 33180-2014 Жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдары. Жазғы күтіп-ұстау деңгейіне қойылатын талаптар.

МЕМСТ 33181-2014 Жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдары. Қысқы күтіп-ұстау деңгейіне қойылатын талаптар.

МЕМСТ 33220-2015 Жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдары. Пайдалану жағдайына қойылатын талаптар.

МЕМСТ 33475-2015 Жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдары. Геометриялық элементтер. Техникалық талаптар.

ҚР ЕР 218-19-2023 Көктемгі және күзгі тексеру кезінде автомобиль жолдарын күтіп-ұстау сапасын бағалау жөніндегі нұсқаулық.

ҚР ЕР 218-27-2014 Автомобиль жолдарының көліктік-пайдалану жай-күйін диагностикалау және бағалау бойынша нұсқаулық.

ҚР ЕР 218-28-2016 Жалпы қолданыстағы автомобиль жолдарын паспорттау бойынша нұсқаулық.

ҚР ЕР 218-31-2019 Қазақстан Республикасы автомобиль жолдарында апаттық-қауіпті орындарды анықтау, есепке алу және жою жөніндегі нұсқаулық.

ҚР ЕР 218-35-2016 Автомобиль жолдарын салу мен жөндеу кезінде сапаны бақылау және жұмыстарды қабылдау бойынша нұсқаулық.

ҚР ЕР 218-167-2020 Елді мекендер көшелері. Жобалаудың құрылыс нормалары.

ҚР ЕР 218-181-2021 Тексерілген жалпыға ортақ пайдаланылатын жолдар желісі бойынша апатты-қауіпті орындарды анықтау және жою бойынша нұсқаулық.

Ескертпе - Ведомстволық ережелер жинағын пайдаланған кезде ағымдағы жылғы жағдай бойынша стандарттау жөніндегі құжаттардың жыл сайын шығарылатын каталогы және ағымдағы жылы жарияланған стандарттардың мерзімді түрде шығарылатын тиісті ақпараттық көрсеткіштері бойынша анықтамалық стандарттар мен жіктеуіштердің қолданылуын тексерген жөн. Егер сілтеме стандарты ауыстырылса (өзгертілсе), онда ведомстволық ережелер жинағын пайдаланған кезде ауыстырылған (өзгертілген) стандартты басшылыққа алу керек. Егер сілтеме стандарты ауыстырусыз жойылса, онда оған сілтеме берілген ереже осы сілтемеге әсер етпейтін бөлікте қолданылады.

### 3 Терминдер мен анықтамалар

Осы ведомстволық ережелер жинағында ҚР СТ 1053, [2], [3], [7], [15] бойынша терминдер, сондай-ақ тиісті анықтамалары бар терминдер қолданылады:

**3.1 Жол желісі:** белгілі бір аумақтағы өзара байланысты жолдар жүйесі.

**3.2 Қателерді кешіретін жол:** жол-көлік оқиғасының алдын алу және олардың салдарының ауырлығын азайту арқылы жол қозғалысы қауіпін азайту үшін жобаланған және салынған автомобиль жолы.

**3.3 Автомобиль жолының өмірлік циклі:** автомобиль жолын жоспарлау, жобалау, салу (тұрғызу), қайта құру, жөндеу және күтіп-ұстау сәтінен бастап оны кәдеге жаратуға (жоюға) дейінгі үдерістер жиынтығы орындалатын уақыт кезеңі.

**3.4 ЖКО картограммасы:** автомобиль жолдары, мекенжай белгілері және оларда жасалған ЖКО телімдері бар жергілікті төңіректің топографиялық картасы.

**3.5 ЖКО тәуекелдерінің картасы:** жол қозғалысына қатысушылардың өлімі мен жаралануының нақты санын көрсететін түспен кодталған жол-көлік оқиғалары тәуекелдерінің карталарын ұйымдастыру және жүргізу, сондай-ақ бір шақырымға шаққандағы ЖКО санын; жол қозғалысына қатысушылар тобына шаққандағы ЖКО санын; ЖКО-дан болған экономикалық шығындардың құнын талдауды қамтиды.

**3.6 Жол қауіпсіздігіне әсерді бағалау:** жаңа автомобиль жолын жоспарлаудың әртүрлі нұсқаларының немесе қолданыстағы автомобиль жолын айтарлықтай қайта құрудың жол желісінің қауіпсіздік көрсеткіштеріне әсерін стратегиялық бағалау.

**3.7 Түсінікті жол:** автомобиль жолының жай-күйі, оны жайластыру жол қозғалысына қатысушыларға, олардың қауіпсіз мінез-құлқына, жылдамдығына, маневрлеріне және басқа пайдаланушылармен өзара іс-қимылына, сондай-ақ ең аз дәрежеде алаңдатуға және тәуекелді іс-әрекеттер жасауға ықпал ете отырып жасайды.

**3.8 Проактивті рәсімдер:** жол-көлік оқиғаларының алдын алуға және олардың пайда болуы үшін жол-көлік инфрақұрылымының құрылымдық ерекшеліктеріне байланысты алғышарттарды болдырмауға бағытталған рәсімдер.

**3.9 Реактивті рәсімдер:** жол-көлік оқиғаларының себептерін жоюға, сондай-ақ олар жасалғаннан кейін салдардың ауырлығын төмендетуге бағытталған рәсімдер.

**3.10 Орташа өмір сүру құны (ОӨҚ):** жол-көлік оқиғаларында қаза тапқандардың адам өмірінің құнын анықтауға арналған шартты есептік экономикалық шама.

**3.11 Жол қозғалысының осал қатысушылары:** бұл автомобиль жолындағы көлік құралдарымен өзара әрекеттесу кезінде ерекше тәуекелге ұшыраған, көлік жүргізушілеріне қарағанда аз қорғалған тұлғалар. Бұл санатқа келесілер кіреді: мотоциклшілер, мопедтер, скутерлер және шағын электр және механикаландырылған көліктер, электр скутерлер қолданушылар, сондай-ақ жаяу жүргіншілер, велосипедшілер, мүгедектер секілді моторсыз жол қозғалысына қатысушылар.

**3.12 Жол қозғалысының тиімділігі:** жол қозғалысына кедергі келтірудің минималды ықтималдығын және жол қозғалысы мен қоршаған ортаға қатысушылар үшін экономикалық салдардың минималды деңгейін қамтамасыз ететін жол қозғалысы жағдайы.

#### 4 Белгілер мен қысқартулар

ЖҚҚА	-	жол қозғалысы қауіпсіздігі аудиті
ЖҚҚ	-	жол қозғалысы қауіпсіздігі
ЖКО	-	жол-көлік оқиғасы
ЖКО ТТ	-	жол-көлік оқиғасын егжей-тегжейлі талдау
ЖҚҚИ	-	жол қозғалысы қауіпсіздігі инспекциясы
ЖҚҚ ӘБ	-	жол қозғалысы қауіпсіздігіне әсерін бағалау
ЖҚББ	-	жол қауіпсіздігін бағалау бағдарламасы
ЖҚҰТҚ	-	жол қозғалысын ұйымдастырудың техникалық құралдары
ТЭН	-	техникалық-экономикалық негіздеме
ЖЖҚБ	-	жол желісінің қауіпсіздігін басқару
ЖҚҚ ШОБ	-	ЖКО шоғырлану орындарын басқару

## **5 Жалпы ережелер**

Қозғалыс қауіпсіздігінің инженерлік-техникалық рәсімдеріне қойылатын талаптар КО ТР 014/2011 «Автомобиль жолдарының қауіпсіздігі» техникалық регламентінің, Жол инфрақұрылымының қауіпсіздігін басқару жөніндегі ЕО директивасының [16] және ОАӨЭЫ Жол қозғалысы қауіпсіздігін инженерлік қамтамасыз ету жөніндегі нұсқаулықтарының [19], [20], [21], [22], [23], [27], [28] талаптарын орындауды қамтамасыз етеді.

### **5.1 Қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету қағидаттары**

5.1.1 Автомобиль жолдарындағы қозғалыс қауіпсіздігінің негізгі қағидаты азаматтардың өмірі мен денсаулығы қауіпсіздігінің экономикалық және шаруашылық қызметтен басымдығы болып табылады.

5.1.2 Қозғалыс қауіпсіздігінің инженерлік-техникалық рәсімдері «Қателерді кешіретін жол» және «Түсінікті жол» тұжырымдамаларын іске асыруды қамтамасыз етеді.

### **5.2 Жол желісінің қауіпсіздігін басқару рәсімі**

5.2.1 Жол желісінің қауіпсіздігін басқару қауіпсіздік деңгейін арттыру және проактивті және реактивті процедуралардың көмегімен ЖКО қаупін азайту үшін жүргізілетін жүйелі басқару рәсімі болып табылады.

5.2.2 ЖЖҚБ автомобиль жолының өмірлік циклінің барлық кезеңдерінде тәуекелдерді ерте анықтау және жою үшін жол қозғалысы қауіпсіздігінің инженерлік-техникалық рәсімдерін жүргізу арқылы қол жеткізіледі.

5.2.3 Проактивті процедураларға мыналар жатады:

а) жол қозғалысы қауіпсіздігіне әсерін бағалау;

б) жол қозғалысы қауіпсіздігі аудиті;

в) халықаралық стандарттарды ескере отырып, жол қозғалысын бағалау бағдарламасы;

г) жол қозғалысы қауіпсіздігі инспекциясы.

5.2.4 Реактивті процедураларға мыналар жатады:

а) жол-көлік оқиғаларының шоғырлану орындарын басқару;

б) жол-көлік оқиғасын толық талдау;

в) ЖЖҚБ.

5.2.5 Жол қозғалысы қауіпсіздігі рәсімдерін қамтамасыз ету жөніндегі қызметтерді жүзеге асыратын ұйымдар жүргізетін тәуелсіз рәсімдерге мыналар жатады: ЖҚҚ, ЖҚҚА, ЖҚҚБ, ЖҚҚИ, ЖКО ТТ.

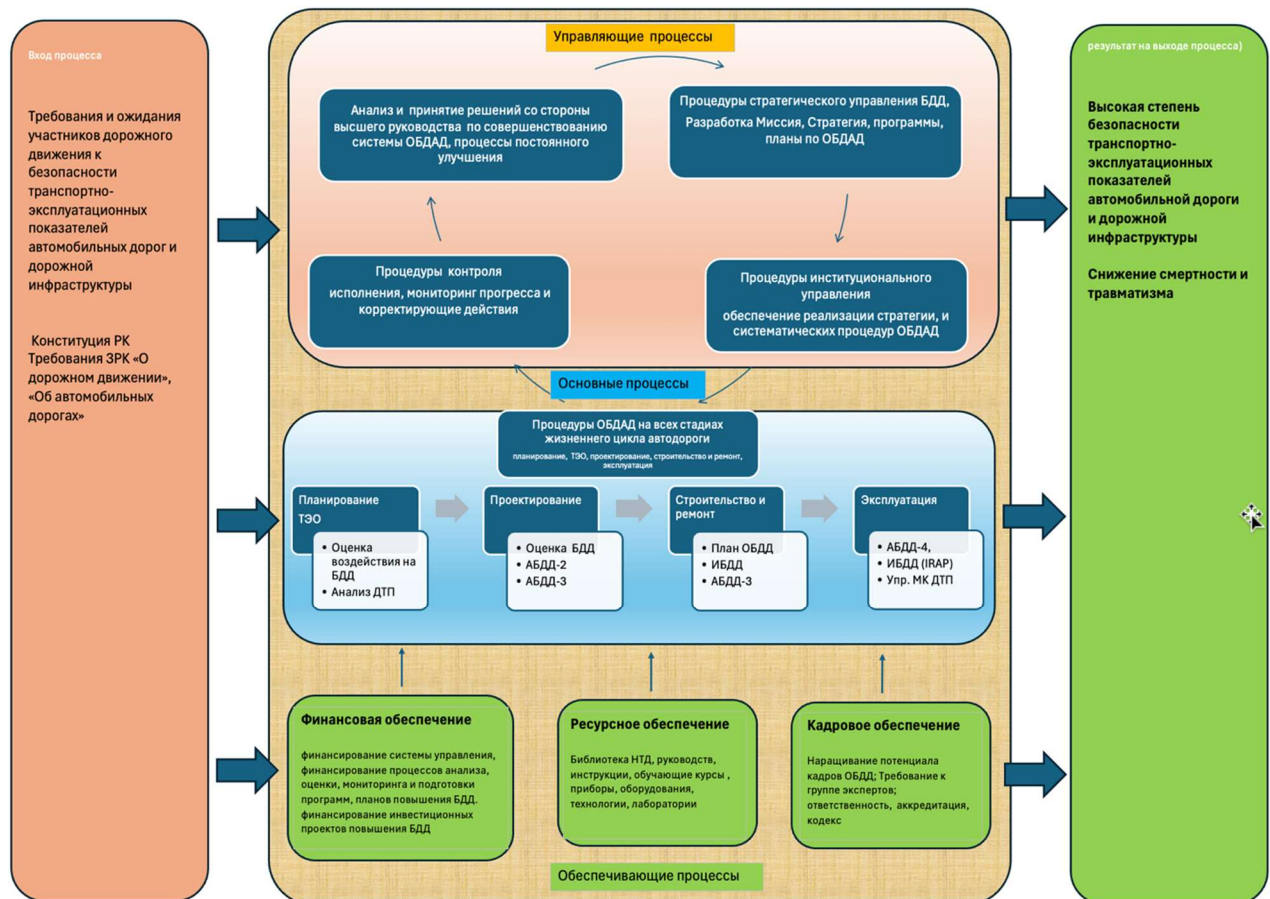
5.2.6 Автомобиль жолдарын басқарушылар жүргізетін рәсімдерге мыналар жатады: ЖКО ШОБ; ЖЖҚБ.

5.2.7 Осы ведомстволық нормативтің талаптарына сәйкес жол қозғалысы қауіпсіздігі рәсімдерінің қолданылуын мемлекеттік бақылау автомобиль жолдары жөніндегі уәкілетті органға жүктеледі.

5.2.8 Қолданыстағы жолдардың қауіпсіздігі жол берілмейтін және тәуекел деңгейі жоғары ЖКО шоғырлану орындарына қатысты шұғыл шаралар қабылдай отырып, жол қозғалысы қауіпсіздігінің инженерлік-техникалық рәсімдерін жүргізумен қамтамасыз етіледі.

### 5.3 Үдерістік модель

5.3.1 Ведомстволық ережелер жинағы жолдың өмірлік циклінің барлық кезеңдерінде жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етуге жүйелі тәсілдің мынадай үдерістік моделін айқындайды. Үдерістік модельдің сипаттамасы 1-суретте және А қосымшасында берілген.



1-сурет - Автомобиль жолдарының қауіпсіздігін қамтамасыз ету жүйесінің үдерістік моделі

5.3.2 Модельдің негізгі компоненттері өзара әрекеттесетін бес негізгі блоктан тұрады: «Үдеріс кірісі», «Басқару үдерістері», «Негізгі үдерістер», «Қамтамасыз ету үдерістері» және «Үдерістің шығуы».

### 5.4 Қозғалыс жылдамдығын инженерлік-техникалық басқару

5.4.1 Жол қозғалысы жылдамдығын инженерлік-техникалық басқару - бұл жол қозғалысы қауіпсіздігін арттыру және ЖКО ықтималдығын азайту мақсатында көлік құралдарының жылдамдығын реттеуге бағытталған инженерлік іс-шаралар мен технологиялар кешені.

5.4.2 Жылдамдықты инженерлік-техникалық басқару шаралары [28] сәйкес жүзеге асырылады:

- бастапқыда жылдамдық режимдерінен асып кету ықтималдығы төмен автомобиль жолдарын жобалау;
- жол қозғалысын ұйымдастырудың тиісті техникалық құралдарын қолдану;
- жылдамдық режимдерін өлшеу үшін техникалық құралдарды қолдану.

## **6 Ақпаратты жинау және талдау**

### **6.1 Жол қауіпсіздігін талдау статистикасы**

6.1.1 Статистикалық деректер мен жол қозғалысы қауіпсіздігі көрсеткіштерін талдау нәтижелері автомобиль жолдарындағы жол қозғалысы қауіпсіздігін арттыру жөніндегі тиісті инженерлік-техникалық шараларды жоспарлау және іске асыру үшін негіз болуы тиіс.

6.1.2 Автомобиль жолдарын басқарушылар мен пайдаланушы ұйымдар ЖКО және олардың салдары туралы статистикалық деректерді, оның ішінде Бас прокуратураның Құқықтық статистика және арнайы есепке алу комитетінің Апаттылық картасының деректерін пайдалана отырып, жүйелі түрде жинауды және өңдеуді жүзеге асырады.

6.1.3 Статистикалық деректер Б қосымшасына сәйкес нысан бойынша ЖКО есепке алу актілері негізінде қалыптастырылады.

6.1.4 Статистикалық деректерді талдау кезеңділігін автомобиль жолдарын басқарушылар мен пайдаланушы ұйымдар жылына кемінде бір рет белгілейді.

6.1.5 ЖКО туралы жиналған статистикалық деректер негізінде жол қозғалысы қауіпсіздігінің мынадай негізгі көрсеткіштері есептеледі:

- а) апат деңгейі;
- б) көлік тәуекелі;
- в) ЖКО салдарының ауырлық көрсеткіштері;
- г) ЖКО залалын көрсететін экономикалық көрсеткіштер;
- д) ЖКО шоғырлану орындарын және жоғары тәуекел аймақтарын анықтау үшін

ЖКО сапалық және сандық талдау.

е) қолданылатын шаралардың басым бағыттарын айқындау үшін өңірлер, елді мекендер, жекелеген автомобиль жолдары бойынша жол қозғалысы қауіпсіздігінің салыстырмалы көрсеткіштері.

### **6.2 Жалпы жол жағдайлары туралы ақпарат**

6.2.1 Автомобиль жолдарының менеджерлері жыл сайын автомобиль жолдарындағы жалпы жол жағдайлары туралы ақпаратты олардың жол қауіпсіздігіне әсерін бағалау мақсатында жинайды немесе нақтылайды.

6.2.2 Жалпы жол жағдайлары туралы ақпарат мынадай деректерді қамтиды:

- а) автомобиль жолының класы және санаты;
- б) автомобиль жолының маңызы;
- в) пландағы және бойлық пішіндегі көріну;
- г) қысқы және көктемгі кезеңдерде жолды қар немесе құм басу дәрежесі;
- д) желдің немесе боранның қатты әсеріне ұшыраған телімдердің болуы;
- ж) мал жаю немесе жабайы жануарлардың автомобиль жолы арқылы өтуі мүмкін

аймақтар;

з) жергілікті жағдайларға тән қозғалыс қауіпсіздігіне әсер ететін басқа да ерекше жағдайлар.

6.2.3 Жалпы жол жағдайлары туралы деректерді жинау және нақтылау:

- а) автомобиль жолдарын көзбен шолып тексеру;
- б) автомобиль жолдарын аспаптық зерттеу;
- в) метеорологиялық қызметтер мен ауа райы жағдайларын мониторингілеу жүйелерінің деректерін пайдалану;
- г) жол жағдайларының әсеріне байланысты оқиғалар туралы деректерді талдау.

6.2.4 Жалпы жол жағдайлары туралы жиналған ақпаратты пайдаланушы ұйым жүргізуі тиіс. Жалпы жол жағдайлары туралы деректер жол қозғалысы қауіпсіздігі талаптарын ескере отырып, автомобиль жолдарын жоспарлау, жобалау, салу, жөндеу және күтіп-ұстау үдерістері үшін үнемі өзектендіріліп, кіріс деректері ретінде пайдаланылуы тиіс.

### **6.3 Көлік ағынының сипаттамаларын есепке алу**

6.3.1 Жол қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ету және автомобиль жолдарының өткізу қабілетін арттыру және жаңғырту жөніндегі іс-шараларды жоспарлау үшін жол желісіндегі көлік ағынының сипаттамалары: қарқындылығы, құрамы және жылдамдығы туралы өзекті деректер болуы қажет.

6.3.2 Көлік ағынының сипаттамаларын есепке алу әдістемесі ГОСТ 32965 және басқа да тиісті көздерде көрсетілген. Көлік ағынының сипаттамаларын есепке алу кезеңділігі жылына кемінде бір рет айқындалады.

6.3.3 Автомобиль жолдарының өткізу қабілетін ҚР СТ 1378 және ҚР Ұ 218-171 [13] бойынша 10 және 20 жылға болжау және жоспарлау қажет.

6.3.4 Көлік ағынының қарқындылығы мен құрамын есепке алуды автомобиль жолдарын басқарушылар дербес немесе мамандандырылған ұйымдарды тарта отырып жүзеге асыра алады.

6.3.5 Автомобиль жолдарын басқарушылар автомобиль жолының тиеу коэффициентінің сыни деңгейлері кезінде оның өткізу қабілетін қамтамасыз ету жөнінде тиісті шешімдер қабылдайды.

### **6.4 Жол қозғалысының осал қатысушыларын есепке алу**

6.4.1 Автомобиль жолдарын басқарушылар жол қозғалысының осал қатысушыларының есебін жүргізеді және олардың сипаттамаларына байланысты ЖҚҚҚ бойынша тиісті іс-шараларды қабылдайды.

6.4.2 Жол қозғалысының осал қатысушыларын есепке алу автомобиль жолдарының барлық санаттарында жүргізіледі.

6.4.3 Есепке алуды жүргізу кезінде мынадай деректер тіркеледі:

а) жаяу жүргіншілердің, оның ішінде балалардың, мүмкіндігі шектеулі тұлғалардың және басқа да санаттардың саны;

б) велосипедшілер мен басқа да моторсыз қозғалыс қатысушыларының саны;

в) осал қатысушылардың шоғырлану орындары;

г) тәулік уақыты және аптаның күндері, осал топтардың максималды белсенділігімен.

6.4.4 Жол қозғалысының осал қатысушыларына қатысты есепке алу және бағалау жол инфрақұрылымының қауіпсіздігін басқару жөніндегі ЕО Директивасына [16] сәйкес жүргізіледі, бұл ретте жаяу жүргіншілерге қатысты ОАӨЭЫ нұсқаулығы [22] бойынша толық, ал велосипедшілер үшін жол қауіпсіздігін модельдеу және ресурс бойынша тәуекелдерді бағалау [26] жүзеге асырылады.

6.4.5 Жол қозғалысының осал қатысушыларын есепке алу осал қатысушылармен ЖКО шоғырланған жерлерде жылына кемінде бір рет және қалған телімдерде әрбір 3 жыл сайын кезеңділікпен жүргізіледі.

## **6.5 Жабайы және үй жануарларының жолға шығу орындарын есепке алу**

6.5.1 Жабайы жануарлардың қоныс аудару аумақтары немесе мал жаю аудандары бойынша өтетін автомобиль жолдарының телімдерінде жануарлардың жолға шығу қаупі бар ықтимал қауіпті телімдердің есебін жүргізу және оларды тиісті ЖҚҰТҚ жабдықтау қажет.

6.5.2 Есепке алуды жүргізу кезінде мынадай деректер тіркеледі:

- а) жануарлармен бірге ЖКО телімдерімен орындары.
- б) уәкілетті органдар мен ұйымдардың деректері бойынша жабайы жануарлардың жүру бөлігіне шығу ықтималдығы жоғары телімдердің орналасуы.
- в) үй жануарларының жолға шығу ықтималдығы жоғары телімдердің орналасуы.
- г) жануарлардың белсенділігі жоғары жыл кезеңдері мен тәулік уақыты.
- д) қолданыстағы қоршаулардың, ескерту белгілерінің және жануарлардың жолға шығуынан қорғайтын басқа да құралдардың болуы.

6.5.3 Жануарлардың жолға шығуы мүмкін орындарды есепке алу аса қауіпті телімдерде жылына кемінде бір рет және қалған телімдерде әрбір 3 жыл сайын жүргізіледі.

6.5.4 Жануарлардың жолға шығуы мүмкін орындарды есепке алуды жүзеге асырады:

- а) автомобиль жолдарын басқаратын ұйымдар.
- б) автомобиль жолдарын басқарушылармен шарт бойынша басқа ұйымдар.

## **6.6 Әлеуметтік зерттеулер**

6.6.1 Жол қозғалысы қауіпсіздігі мәселелері бойынша әлеуметтік зерттеулер ҚР Ұ 218-170 және тиісті әдістемелерге сәйкес жүргізіледі.

6.6.2 Әлеуметтанулық зерттеулердің нәтижелерін автомобиль жолдарын жөндеуге және күтіп-ұстауға арналған бюджеттік шығындарды жоспарлау кезінде талдау және пайдалану үшін автомобиль жолдарын басқарушылар беруі тиіс.

## **6.7 Жол инфрақұрылымы туралы деректерді жинау**

Осы стандарттың мақсаттары үшін жол инфрақұрылымы туралы деректер көзі автомобиль жолдарының паспорттары және диагностика бойынша есептер болып табылады. Автомобиль жолдарын паспорттау және диагностикалау ҚР ЕР 218-28 және ҚР ЕР 218-27 сәйкес орындалады.

## **6.8 Жол инфрақұрылымы қауіпсіздігінің мониторингі**

6.8.1 Жол инфрақұрылымы қауіпсіздігінің мониторингі ЖҚКҚ рәсімі болып табылады, оған мыналар кіреді:

а) қауіпсіздік көрсеткіштерін жақсарту үшін өзін-өзі ақтаған инженерлік тәсілдерді пайдалана отырып, жол инфрақұрылымының қауіпсіздігін бағалауды жүргізу;

б) апаттық тәуекел деңгейін анықтау және автомобиль жолдарының қауіпсіздік рейтингтерін белгілеу;

в) жол қозғалысы қауіпсіздігін арттыру және автомобиль жолдарында ЖКО шоғырлану орындарын жою жөніндегі іс-шараларды әзірлеу;

г) жол қозғалысы қауіпсіздігі (бұдан әрі - ЖҚК) көрсеткіштеріне қатысты ҚР ЕР 218-28 және ҚР ЕР 218-27 сәйкес 1 шқ шегінде зардап шеккендермен ЖКО орындарының жол жағдайларын аспаптық тексеру;

д) жол инфрақұрылымы және жалпы жол жағдайлары туралы деректерді жинау бөлігінде ЖКО толық талдауға қатысу;

е) ЖКО статистикасына, тәуекелдер картасына және жұлдызды рейтингке мониторинг жүргізу.

ж) ЖКО экономикалық шығындарын бағалау.

6.8.2 Жол инфрақұрылымы қауіпсіздігінің мониторингін белгіленген тәртіппен [8] автомобиль жолдарын басқарушылар дербес немесе тәуелсіз сараптамалық топтар мен ұйымдарды тарта отырып жүзеге асырады.

6.8.3 Жол инфрақұрылымының қауіпсіздігі мониторингінің нәтижелері жол пайдаланушылары үшін ашық болып табылады және уәкілетті органдардың интернет-ресурстарында орналастырылады.

## **7 Тәуекелдерді анықтау және бағалау**

### **7.1 Қауіпті сәйкестендіру**

7.1.1 Қазақстан Республикасының автомобиль жолдарындағы қауіптерді сәйкестендіру автомобиль жолдарының қауіпсіздігін бағалау бағдарламасы және КО ТР 014/2011 «Автомобиль жолдарының қауіпсіздігі» техникалық регламентінің талаптары, жол инфрақұрылымының қауіпсіздігін басқару жөніндегі ЕО директивасы [16], ОАӨЭЫ нұсқаулығы [21], [22] қатысты жол бойындағы кедергілерді басқару, қозғалысқа осал қатысушылардың қауіпсіздігіне [26] сәйкес жүзеге асырылады.

7.1.2 Автомобиль жолының тәуекел деңгейін бағалау ҚР Ұ 218-186 сәйкес автомобиль жолдарының қауіпсіздігін бағалау бағдарламасы [15] бойынша жүргізіледі.

7.1.3 Автомобиль жолының тәуекел деңгейін бағалау ЖКО шоғырланған телімдерде және орындарда жылына кемінде бір рет және қалған телімдерде әрбір 3 жыл сайын жүргізіледі.

7.1.4 Автомобиль жолының тәуекел деңгейін бағалауға тапсырыс берушілер автомобиль жолдарын басқарушылар болып табылады.

7.1.5 Автомобиль жолының тәуекел деңгейін бағалауды орындаушылар тәуелсіз сараптамалық топтар болып табылады.

### **7.2 Жол қозғалысы қауіпсіздігіне әсерді бағалау**

7.2.1 ЖҚК ӘБ жол желісінің қауіпсіздік деңгейін арттыру бойынша оңтайлы стратегиялық шешім қабылдау үшін қолданыстағы жаңа автомобиль жолын жоспарлау немесе қайта құру кезіндегі инженерлік-техникалық рәсім болып табылады.

7.2.2 ЖҚК ӘБ мынадай тәртіппен жүргізіледі:

а) ЖКО факторлары және көлік ағындарының сипаттамалары тұрғысынан жол желісіндегі ағымдағы жағдайды талдау.

б) жол желісінің ЖҚК деңгейін арттыру тұрғысынан нұсқаларды талдау.

в) нұсқалардың шығындары мен пайдасын салыстырмалы және саралау.

7.2.3 ЖҚК ӘБ мыналарды қамтиды:

а) мәселені анықтау;

б) қазіргі кездегі жағдай және араласу болмаған кезде оның өршуі;

в) жол қауіпсіздігін қамтамасыз ету үдерісінің мақсаттары;

г) ұсынылатын баламалы жобалардың ЖҚК деңгейіне әсерін талдау;

д) балама нұсқаларды салыстыру, оның ішінде шығындар мен пайданы талдау;

е) ықтимал нұсқаларды ұсыну.

7.2.4 ЖҚК ӘБ шеңберінде мыналарды ескеру қажет:

а) әрекетсіздік жағдайында жағдайдың дамуымен салыстырғанда ЖКО салдары және апаттылықты төмендету әлеуеті;

- б) маршрутты таңдау және көлік құралдарының қозғалыс ағындары;
- в) қолданыстағы желілерге ықтимал әсер ету (мысалы, шығу, қиылысу, бір деңгейдегі жол қиылысы);
- г) жол пайдаланушылары, оның ішінде осал пайдаланушылар;
- д) көлік ағындарының сипаттамалары;
- е) маусымдық және климаттық жағдайлар.

7.2.5 ЖҚК ӘБ жол инфрақұрылымының қауіпсіздігін басқару жөніндегі ЕО директивасы [16] және басқа да тиісті әдістемелер бойынша ТЭН жоспарлау және әзірлеу кезеңінде жүргізіледі.

### 7.3 ЖКО болған экономикалық шығындарды бағалау

7.3.1 ЖКО болған экономикалық шығындарды бағалау инвестициялардың басым бағыттарын айқындау үшін, сондай-ақ ЖКО алдын алу жөніндегі шаралардың тиімділігін бағалау үшін автомобиль жолдарының қауіпсіздігін басқару кезіндегі рәсім болып табылады.

7.3.2 ЖКО экономикалық шығындарын бағалау ҚР Ұ 218-121 [9] сәйкес жүргізіледі.

7.3.3 Жол-көлік шығындарын ( $F$ ) жедел бағалау келесі формула бойынша өліммен ( $VoF$ ) және ауыр жарақаттармен ( $SI$ ) зардап шеккендердің санын ескере отырып жүзеге асырылады:

$$F = N_{\text{пог}} \times VoF + N_{\text{ран}} \times SI \quad (1)$$

$$VoF = 70 \times GDP_{\text{capita}} \times 2,03 \quad (2)$$

$$SI = 17 \times GDP_{\text{capita}} \quad (3)$$

мұнда  $N_{\text{пог}}$  – өліммен аяқталған ( $VoF$ ) зардап шеккендердің саны.

$N_{\text{ран}}$  – ауыр жарақат ( $SI$ ) алған зардап шеккендердің саны.

$GDP_{\text{capita}}$  – жан басына шаққандағы ЖІӨ Қазақстан Республикасы Стратегиялық жоспарлау және реформалар агенттігінің ұлттық статистика бюросының деректері бойынша тиісті күнтізбелік жылға арналған, теңге.

70 және 17 – ЖКО болатын тиісті экономикалық шығындарды есептеу үшін келтіру коэффициенттері [15].

2,03 - Орталық Азиядағы жол-көлік жарақаттануының әлеуметтік-экономикалық салдарын зерттеу [17] және [24] негізінде шығарылған Қазақстан Республикасы үшін өмірдің орташа статистикалық құнын келтіру коэффициенті.

7.3.4 ЖКО болған экономикалық шығындарды бағалауды автомобиль жолдарын басқарушылар жылына кемінде бір рет ЖКО мен жол желісінің телімдері мен шоғырлану орындарында жүргізеді.

### 7.4 Тәуекелдерді азайту жөніндегі шараларды әзірлеу және іске асыру

7.4.1 Автомобиль жолдарындағы тәуекелдерді азайту жөніндегі шараларды әзірлеу ЖҚК жақсартуға, ЖКО саны мен ауырлығын төмендетуге бағытталған қажетті инженерлік шешімдерді айқындау үшін осы ведомстволық ережелер жиынтығының талаптарына сәйкес жүзеге асырылады.

7.4.2 Ақпаратты жинау және тәуекелдерді бағалау нәтижелері бойынша анықталған тәуекел факторларын жоюға және автомобиль жолдарындағы тәуекелдер деңгейін төмендетуге бағытталған инженерлік-техникалық шешімдердің жобалары әзірленеді.

7.4.3 ЖҚК инженерлік-техникалық шешімдерін таңдау кезінде ұлттық стандарттар мен нормативтермен шектелмей, өзін дәлелдеген инженерлік-техникалық шаралар қолданылады. ЕО, ISO стандарттарын немесе басқа елдердің нормативтік құжаттарын, сондай-ақ автомобиль жолдарының қауіпсіздігін бағалау бағдарламасының [25] құралдарын пайдалануға рұқсат етіледі.

7.4.4 ЖҚК инженерлік-техникалық шешімдері талаптарға сай болуы тиіс:

- а) автомобиль жолдарындағы тәуекелдер деңгейін төмендету;
- б) Қазақстанның климаттық және географиялық жағдайларының ерекшеліктері;
- г) экологиялық қауіпсіздік және экономикалық тиімділік.

7.4.5 ЖҚК инженерлік-техникалық шараларын іске асыру жөніндегі шешімдерді автомобиль жолдарын басқарушылар осы ведомстволық нормативтің, сондай-ақ жол қозғалысы қауіпсіздігі, автомобиль жолдарын салу және пайдалану саласындағы ҚР нормативтік құқықтық актілерінің талаптарына сәйкес қабылдайды.

## **7.5 Тәуекелдерді азайту жөніндегі шаралардың тиімділігін бақылау**

7.5.1 Тәуекелдерді азайту жөніндегі шаралардың тиімділігін бақылаудың мақсаты тәуекелдерді азайту жөніндегі инженерлік-техникалық шараларды іске асыру нәтижелерін бағалау және қабылданған шешімдерді түзету қажеттілігін анықтау болып табылады.

7.5.2 ЖҚК инженерлік-техникалық шараларының тиімділігін бақылауды автомобиль жолдарын басқарушылар, пайдаланушы ұйымдар және басқа да уәкілетті органдар осы ведомстволық ережелер жиынтығының, сондай-ақ Қазақстан Республикасының жол қозғалысының қауіпсіздігі, автомобиль жолдарын салу және пайдалану саласындағы нормативтік құқықтық актілерінің талаптарына сәйкес жүзеге асырады.

7.5.3 Тәуекелдерді азайту жөніндегі инженерлік-техникалық шаралардың тиімділігін бақылау мынадай тәртіппен жүзеге асырылады:

- а) тәуекелдерді азайту жөніндегі инженерлік-техникалық шараларды іске асырғаннан кейін ЖКО туралы статистикалық деректерді жинау және талдау;
- б) жол қозғалысы қауіпсіздігінің нақты деңгейін айқындау үшін ЖҚК инженерлік-техникалық шаралары іске асырылған автомобиль жолдары телімдерінде жол жағдайларын аспаптық зерттеу;
- в) жол-көлік оқиғасынан болған экономикалық шығындарды бағалауды қоса алғанда, жол қозғалысы қауіпсіздігінің нақты деңгейін жобалау көрсеткіштерімен салыстыру;
- г) қабылданған инженерлік-техникалық шешімдерді түзету қажеттілігін анықтау;
- д) ЖҚК одан әрі жетілдіру жөніндегі ұсыныммен ЖҚК инженерлік-техникалық шараларының тиімділігін бақылау нәтижелері туралы қорытынды дайындау.

7.5.4 Тәуекелдерді төмендету жөніндегі инженерлік-техникалық шаралардың тиімділігін бақылау жылына кемінде бір рет жүзеге асырылады.

## **7.6 ЖҚК қаржылық қамтамасыз еу**

7.6.1 ЖҚК қаржылық қамтамасыз ету әртүрлі деңгейдегі бюджеттерден мынадай бағыттар бойынша жүзеге асырылады:

- а) стратегиялық басқару, талдау, бағдарламаларды дайындау үдерістерінің инженерлік-техникалық рәсімдері;
- б) өмірлік циклдің барлық кезеңдеріндегі инженерлік-техникалық рәсімдер;
- в) автомобиль жолдарын пайдалану кезіндегі ЖҚК инженерлік-техникалық шаралар;
- г) автомобиль жолдарын салу және қайта құру кезіндегі ЖҚК инженерлік-техникалық шаралар.

7.6.2 Осы ведомстволық ережелер жинағы ЖҚҚ инженерлік-техникалық іс-шараларының көлемін негіздеу және оларды орындау үшін республикалық және жергілікті бюджеттерден бөлінетін қаржы қаражатын есептеу үшін қолданылады.

7.6.3 ЖҚҚ инженерлік-техникалық іс-шараларының көлемін және қаржы қаражатын есептеуді негіздеу мыналарды ескере отырып жүргізіледі:

- а) ЖКО экономикалық шығындарын бағалау;
- б) ЖҚҚ инженерлік-техникалық іс-шаралар нұсқаларының пайдасы мен шығындарын салыстыру және олардың ЖҚҚ деңгейіне әсерін болжау.

## 8 Автомобиль жолдарындағы қозғалыс қауіпсіздігі рәсімдері

### 8.1 Жол қозғалысы қауіпсіздігі аудиті

8.1.1 Автомобиль жолдарын басқарушылар ЖҚҚА автомобиль жолдарының өмірлік циклінің барлық кезеңдерінде өткізуді ұйымдастырады.

8.1.2 ЖҚҚА түпкі мақсаты жаңа жол нысанында немесе қолданыстағы жолда болуы мүмкін ЖКО тәуекелі мен ауырлығын азайту болып табылады:

а) жобалық шешімдерді іске асыру кезінде автомобиль жолында туындауы мүмкін ықтимал қауіптер мен қателіктердің тізбесі;

б) жобалық құжаттаманы түзету бойынша ұсыныстар.

8.1.3 ЖҚҚА жол инфрақұрылымының қауіпсіздігін басқару жөніндегі ЕО директивасының [16] және жол қозғалысы қауіпсіздігін инженерлік қамтамасыз ету жөніндегі ОАӨЭЫ нұсқауларының талаптарына сәйкес жүзеге асырылады:

№ 1 ОАӨЭЫ нұсқаулығы. Жол қозғалысы қауіпсіздігі аудиті [19].

№ 2 ОАӨЭЫ нұсқаулығы. Неғұрлым қауіпсіз жол жұмыстары [20].

№ 3 ОАӨЭЫ нұсқаулығы. Жол бойындағы кедергілерді басқару [21].

№4 ОАӨЭЫ нұсқаулығы. Жаяу жүргіншілердің қауіпсіздігі [22].

№5 ОАӨЭЫ нұсқаулығы. Жол қауіпсіздігі аудитіне арналған жұлдызды рейтингтер [23].

8.1.4 Автомобиль жолының өмірлік циклінің сатысына байланысты ЖҚҚА түрлері:

а) жобалау кезінде: техника-экономикалық негіздеме сатысындағы жобалау немесе жұмыс құжаттамасы, орташа жөндеуге арналған техникалық құжаттама;

б) салу, қайта салу, күрделі және орташа жөндеу кезінде;

в) автомобиль жолын пайдалануға беру немесе орташа жөндеу үшін орындалған жұмыстарды қабылдау алдында;

г) пайдалану кезінде: жол қозғалысы қауіпсіздігі инспекциясы.

### 1-кесте - Жол қозғалысы қауіпсіздігі аудитінің саясаты

ЖҚҚА/ЖҚҚИ	Халықаралық маңызы бар	Республикалық маңызы бар	Қалалардың магистральдық көшелері	Жергілікті көшелер
ТЭН	✓	✓	Міндетті емес	Қабылданбайды
Жұмыс жобасы	✓	✓	✓	✓
Құрылыс		✓	✓	✓
Пайдалану алдындағы жағдайы	✓	✓		✓
ЖҚҚИ (қолданыстағы жолдар)	Нормативтік-техникалық құжаттарға сәйкес			
Аудит саны	Минимум 2	Минимум 2	Минимум 2	Минимум 2

8.1.5 ЖҚҚА жобалаушыдан тәуелсіз тұлғалар жүргізеді. Аудиттің сараптамалық тобы Қазақстан Республикасы заңнамасының және басқа да тиісті құжаттардың талаптарына сәйкес тиісті біліктілігі бар кемінде 2 сарапшыдан тұруы тиіс.

8.1.6 Аудитор Мінез-құлық кодексіне қол қояды (В қосымшасын қараңыз), ол міндетті шарт болып табылады және Кодекс ережелерін бұзған жағдайда ықпал ету шаралары үшін аудит тапсырыс берушісі пайдалана алады.

8.1.7 Тиісті инфрақұрылым жобасын әзірлеуге немесе іске асыруға қатысушыны тексеру кезінде аудитордың қатысуына жол берілмейді. Аудитор сәйкессіздікті қалай жоюға кеңес бере алады, бірақ анықталған кемшіліктерді жоюға жауапты емес.

8.1.8 ЖҚҚА тапсырыс берушісі болуы мүмкін:

а) халықаралық және республикалық маңызы бар жолдар үшін - жол органы, жол қызметі және жол қозғалысы қауіпсіздігі жөніндегі уәкілетті орган, сондай-ақ автомобиль жолдары жөніндегі ұлттық оператор;

б) облыстық және аудандық маңызы бар жолдар үшін - жергілікті атқарушы орган;

в) өзге де заңды және жеке тұлғалар.

8.1.9 ЖҚҚА жүргізу нәтижелері бойынша үш данада есеп жасалады. Тапсырыс беруші ЖҚҚА есебі оны пайдаланушы ұйымға және/немесе жобалаушыға әрекет ету үшін береді.

8.1.10 Жобалау, салу және пайдалану кезеңдерінде бақылау тізіміне енгізілетін сұрақтардың ұсынылатын тізбесі Г қосымшасында келтірілген.

8.1.11 ЖҚҚА жүргізу кезінде автомобиль жолдарын басқарушылар:

- сарапшы аудиторларға аудитті уақтылы және толық жүргізу үшін жағдайлар жасауға, оларға аудитті жүзеге асыру үшін қажетті ақпарат пен құжаттаманы беруге, жазбаша сұрау салу бойынша ауызша және жазбаша нысандарда толық түсіндірулер беруге мен растауға, сондай-ақ аудит жүргізу үшін қажетті мәліметтерді үшінші тұлғалардан сұратуға;

- ЖҚҚА жүргізу кезінде нақтылауға жататын мәселелер шеңберін шектеу мақсатында қандай да бір іс-қимыл жасамау;

- жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету нормаларын сақтаудың сарапшылар анықтаған бұзушылықтарын жою үшін іс-қимыл жасау.

8.1.12 Жобалау ұйымдары азаматтардың өмірі мен денсаулығы қауіпсіздігінің экономикалық және шаруашылық қызметтен басымдығын басшылыққа ала отырып, ЖҚҚА нәтижелері бойынша ұсыныстар қабылдау бойынша қаржылық мүмкіндіктерді бағалауды орындайды.

8.1.13 ЖҚҚ әсерді бағалау

8.1.13.1 ЖҚҚ автомобиль жолдарын дамыту бағдарламалары мен жоспарларына, сондай-ақ ТЭН жобалары мен инвестициялық ұсыныстарға қатысты жүргізіледі.

8.1.13.1 ЖҚҚА осы ведомстволық ережелер жиынтығының 6.2-кіші бөліміне сәйкес жүзеге асырылады.

8.1.14 ЖҚҚА автомобиль жолдарын салу, қайта құру, күрделі және орташа жөндеу кезінде

8.1.14.1 Автомобиль жолдарын басқарушылар ЖҚҚА автомобиль жолдарын салу, қайта құру, күрделі және орташа жөндеу кезінде жүргізеді.

8.1.14.2 Автомобиль жолы пайдалануға берілгенге дейін Тапсырыс беруші қолданыстағы заңнамаға, ЕО жол инфрақұрылымының қауіпсіздігін басқару жөніндегі Директивасына [16], ҚР СТ 2607 және ОАӨЭЫ жол қозғалысы қауіпсіздігін инженерлік қамтамасыз ету жөніндегі нұсқаулығына сәйкес ЖҚҚА жүргізуді ұйымдастыра алады:

№ 1 ОАӨЭЫ нұсқаулығы. Жол қозғалысы қауіпсіздігі аудиті [19].

№ 2 ОАӨЭЫ нұсқаулығы. Неғұрлым қауіпсіз жол жұмыстары [20].

№ 3 ОАӨЭЫ нұсқаулығы. Жол бойындағы кедергілерді басқару [21].

№4 ОАӨЭЫ нұсқаулығы. Жаяу жүргіншілердің қауіпсіздігі [22].

№5 ОАӨЭЫ нұсқаулығы. Жол қауіпсіздігі аудитіне арналған жұлдызды рейтингтер [23].

8.1.15 Жол инфрақұрылымының жекелеген нысандарының ЖҚҚА.

8.1.15.1 Жол инфрақұрылымының жекелеген нысандарының ЖҚҚА мыналарға жатуы мүмкін:

- қоғамдық көлік бағыттары;
- қозғалысқа қызмет көрсету ғимараттары мен құрылыстары;
- сыртқы жарықтандырылған жол телімдері;
- жасанды құрылыстар;
- теміржол өткелдері және басқалар.

8.1.15.2 ЖҚҚА кезінде қоғамдық көлік маршруттарын жүзеге асырады:

- маршрутта және аялдама аймағында жүру бөлігінің жамылғының жай-күйін бағалау;
- таңбалар мен жол белгілерінің бар-жоғын және жай-күйін тексеру;
- аялдамаларды белгілеу және жайластыру кезінде нормативтік құжаттар талаптарының сақталуын тексеру;
- бос жағдайларда және қарбалас уақытта хабарлама жылдамдығын өлшеу;
- көлік ағыны қозғалысының қарқындылығы мен құрамын, сондай-ақ қарбалас уақытта автобустарды есепке алу;
- әртүрлі телімдердегі жолақтардың қозғалысын өлшеу;
- қоғамдық көлік қозғалысы үшін арнайы жолақтың жай-күйін бағалау және оны пайдалану тәртібі;

- қоғамдық көлік маршруттары немесе оның телімдері үшін ол болмаған жағдайда арнайы жолақ бөлу мүмкіндігін тексеру.

8.1.15.3 ЖҚҚА жарықтандыру кезінде сыртқы жарықтандырудың болуын тексереді және жарықтандыру деңгейін бағалайды:

- елді мекендердегі автомобиль жолдарында;
- I және II техникалық санаттағы автомобиль жолдарының өзара және темір жолдармен қиылыстарында, түйісу тораптарының барлық жалғаушы тармақтарында және оларға кіреберіс жолдарында, сондай-ақ айналма қиылыстарда;
- жаяу жүргіншілердің қарқынды қозғалысы орындарында (сауда орталықтары, дүкендер, мектептер, кәсіпорындар және халықтың жаппай тартылатын басқа да орындары аймағында);

- жұмыс жүргізу орындарында;
- жасанды құрылыстар мен теміржол өткелдерінде.

8.1.15.4 Жасанды құрылыстардың (көпірлер, өтпелер, эстакадалар, тоннельдер, жерасты жаяу жүргіншілер өткелдері) ЖҚҚА кезінде тексеріледі:

- оларды пайдалану жөніндегі нормативтік құжаттардың талаптарын сақтау;
- қоршау құрылғыларының жағдайы;
- автомобиль жолының жүру бөліктері мен жасанды құрылыстың түйісуі;
- құрылымдық элементтердің жағдайы (жаяужолдар, қоршаулар және т.б.);
- көпір астыгабариті;
- су бұру жағдайы, жерасты жаяу жүргіншілер өткелдерін жарықтандыру, бағдарлаушы құрылғылардың болуы;
- автобус аялдамаларының жай-күйі, құламаларда қатты жамылғының болуы.

8.1.15.5 Темір жол өткелдерінің ЖҚҚА кезінде тексеріледі:

- оның санатының қозғалыс шарттарына сәйкестігі;
- өту тәсілдеріндегі жол планы мен бейінінің элементтері;
- өудің көрінуін қамтамасыз ету;

- жол белгілерімен, автоматика құрылғыларымен, бағдаршамдармен, шлагбаумдармен, жасанды жарықтандырумен, қоршаулармен, габариттік қақпалармен, қорғаныс құрылғыларымен өткелді жабдықтау;

- жаяу жүргіншілер жолдарының болуы;

- жолдың жүру бөлігін өткелге кіреберісте таңбаның және тік элементтерде таңбаның болуы;

- кіреберістер мен төсемелердің жүру бөлігінің жағдайы.

8.1.15.6 ЖҚҚА талап етуі мүмкін арнайы сұрақтар мыналар болуы мүмкін:

- жол жұмыстарын жүргізуге байланысты қозғалыс жағдайларының уақытша өзгеруі;

- жаяу жүргіншілер қозғалысы үшін қауіпсіздік шарттары;

- велосипед қозғалысы үшін қауіпсіздік шарттары;

- балалар оқу орындары аймағындағы балалардың қозғалыс қауіпсіздігі шарттары;

- жүру бөлігінде жұмыс жүргізу орындарының жабдықталуы;

- тұрақтар мен демалыс алаңдарының болуы және жай-күйі;

- мұз өткелдері және т.б.

## 8.2 Жол қозғалысы қауіпсіздігі инспекциясы

8.2.1 Қолданыстағы автомобиль жолдары үшін ЖҚҚИ ЖҚҚҚ инженерлік-техникалық рәсімі болып табылады.

8.2.2 ЖҚҚИ пайдаланушы ұйымға тәуелсіз тұлғалар жүргізеді. Аудиттің сараптамалық тобы осы ведомстволық ережелер жиынтығының 7.1.5-тармағына сәйкес біліктілігі бойынша кемінде 2 сарапшыдан тұруы тиіс.

8.2.3 ЖҚҚИ қолданыстағы заңнамаға, жол инфрақұрылымы қауіпсіздігін басқару жөніндегі ЕО Директивасына [16], ҚР СТ 2607 және жол қозғалысы қауіпсіздігін инженерлік қамтамасыз ету жөніндегі ОАӨЭЫ нұсқаулығына және басқа да тиісті құжаттарға сәйкес жүргізіледі.

8.2.4 қолданыстағы жолдардың ЖҚҚИ қойылатын талаптар

8.2.4.1 қолданыстағы жолдардың ЖҚҚИ жол-көлік оқиғаларының туындауына ықпал ететін қанағаттанарлықсыз жол жағдайларын анықтауға және уақтылы жоюға бағытталған.

8.2.4.2 ЖҚҚИ жылына кемінде екі және одан да көп рет тәулігіне 3000 мың автомобиль қарқындылығы жоғары автомобиль жолдарында, басқалары бойынша кемінде үш жылда бір рет өткізіледі.

8.2.4.3 ЖҚҚИ кезінде тексеру жүргізіледі:

- көлік ағынының және осал телімдердің сипаттамалары;

- автомобиль жолының көліктік-пайдалану сипаттамалары;

- жол қозғалысын ұйымдастыру;

- жол қозғалысын ұйымдастырудың техникалық құралдары;

- орналастыру элементтерін қолданудың дұрыстығы;

- ЖКО шоғырланған орындар.

8.2.4.5 ЖҚҚИ кезінде автомобиль жолында оны пайдалану кезінде қауіптің туындау мүмкіндігін айқындайтын факторларға назар аудару ұсынылады, олардың ішінде:

1) Автомобиль жолдарын пайдаланушылардың нормативтік-техникалық құжаттардың талаптарын сақтауы:

- тасымалдау үдерісінде пайдаланылатын көлік құралдарының габариттік өлшемдеріне, жалпы салмағы мен осьтік жүктемелерінің параметрлеріне, ал жекелеген жағдайларда өзге де сипаттамаларына және олардың техникалық жай-күйіне;

- көлік құралының түрін, автомобиль жолының техникалық санатын және тасымалдау үдерісі жүзеге асырылатын ауа-райы-климаттық ерекшеліктерін ескере отырып, автомобильдер қозғалысының жылдамдық режиміне автомобиль жолын пайдаланудың штаттық жағдайларында да, пайдалану қызметі оны күтіп-ұстау және жөндеу бойынша

қандай да бір технологиялық операцияларды жүргізген кезде;

2) планның геометриялық элементтерінің және жолдың бойлық бейінінің, жол төсемелері мен жасанды құрылыстардың параметрлерінің, сондай-ақ пайдаланылатын автомобиль жолының жол жағдайы мен инженерлік жайластырылуының жобасына сәйкестігі;

3) жол қызметтерінің техникалық қызметкерлерінің белгіленген талаптарды сақтауы:

- автомобиль жолдарын күтіп-ұстау және жөндеу бойынша жұмыстарды орындау мерзімдері мен кезеңділігіне;

- жол жұмыстарын ұйымдастыру және орындау технологиясына;

- жол жұмыстарын жүргізу орындарында жол қозғалысын ұйымдастыруға;

- пайдаланылатын жолдың жол бойындағы белдеуінде орналасқан автомобиль жолын абаттандыру және қозғалысқа қызмет көрсету құрылыстарын пайдалану жағдайларына;

- автомобиль жолын күтіп-ұстау және жөндеу бойынша жұмыстардың орындалу сапасына бақылауды және оның пайдалану жай-күйіне мониторингті ұйымдастыруға және жүргізуге.

8.2.4.6 Шектеулі ресурстар кезінде ЖКО шоғырлану орындарын басым тәртіппен жүргізу қажет.

8.2.5 ЖКО шоғырлану орындары мен телімдеріне инспекция жүргізу жөніндегі талаптар.

8.2.5.1 ЖКО шоғырлану орындары мен телімдерін апаттылықтың стандартты көрсеткіштері бойынша қолданыстағы нормативтік құжаттар негізінде анықтау ұсынылады:

- есепті кезеңде қаралып отырған жол телімінде орын алған ЖКО абсолютті саны;

- есептік кезеңдегі салыстырмалы апаттылық коэффициенті (1 млн авт/шқ келетін ЖКО саны және басқалары).

8.2.5.2 ЖКО шоғырланған жерлерде және телімдерде қажет болған жағдайда материалдық залалмен ЖКО туралы ақпаратты тарта отырып, оқиғаларға топографиялық талдау жасалады.

8.2.5.3 ЖКО шоғырланған жерлерде және телімдерде ЖКО сандық бағасы және олардың зардаптарының ауырлығы, базалық кезеңде (жылы) оларға әкелген себептер мен ілеспе жол жағдайлары орындалады.

8.2.5.4 ЖКО шоғырлану орындары мен телімдерін инспекциялау кезінде олардың пайда болуына ықпал ететін жол факторларына назар аударылады:

- жол қозғалысы қауіпсіздігін төмендететін жол қозғалысы мен жол жиектері жамылғысының, жол қозғалысын ұйымдастырудың техникалық құралдарының және жолдардың инженерлік жабдықтарының пайдалану жай-күйі ақауларының болуы;

- көлік құралдарының біркелкі қозғалыс режимін қамтамасыз етпейтін трассаның геометриялық элементтерінің күрделі тіркесімдері;

- пландағы және бойлық пішіндегі қисықтардағы жүру бөлігінің және қарсы келе жатқан автомобильдердің көріну қашықтығы нормаларымен салыстырғанда жеткіліксіздігі;

- трассаның көрнекі тегістігін және жолдың одан әрі бағытының айқындығының бұзылуы;

- жолдарды күтіп-ұстаудың қанағаттанарлықсыз деңгейіне;

- қозғалысты ұйымдастырудың жоспарлануы мен сұлбалары белгіленген талаптарға сәйкес келмейтін жолдардың қиылыстары мен түйісулеріндегі көлік ағындарының бөлінуі, бірігуі және қиылысуы;

- қозғалыс жылдамдығының едәуір артуына ықпал ететін жол трассасының геометриялық элементтерінің параметрлерінің жамылғының жай-күйіне және жол бойындағы жағдайға сәйкес келмеуі;

- жаяу жүргіншілердің жүру бөлігінде күтпеген жерден пайда болуына ықпал ететін қажетті орындарда жабдықталған жаяу жүргіншілер өткелдерінің болмауы;

- пайдаланылатын теміржол өткелдерінде инженерлік жабдықтың болмауы немесе ақаулары, сондай-ақ жақындап келе жатқан поездардың көріну қашықтығына қойылатын нормативтік талаптардың сақталмауы.

8.2.5.5 ЖКО шоғырлануының әрбір зерттелген орны мен телімі үшін жол қозғалысы қауіпсіздігін арттыру бойынша жоспарланған іс-шаралардың тиімділігінің болжамы орындалады.

8.2.5.6 ЖКО шоғырлану телімдері мен орындарын инспекциялау нәтижелері бойынша жолдың осы телімдерінде іске асырылуы қажет қажетті көлемі мен құны бар іс-шаралар тізбесі жасалады. ЖКО шоғырланған жерлерде және телімдерде қозғалыс қауіпсіздігін арттыру бойынша ұсынылатын іс-шараларды ЖКО залалын жою тиімділігі бойынша саралау ұсынылады.

8.2.5.7 Жергілікті іс-шараларды әзірлеу және енгізу кезінде ресурстарды ұтымды пайдалану үшін автомобиль жолының телімдерін (ЖКО шоғырлану орындары мен телімдерін) ЖКО залалы, қауіптілікті бағалау дәрежесі, жол қозғалысын ұйымдастыру сапасы және жол жағдайлары бойынша саралау ұсынылады.

8.2.6 Автомобиль жолы параметрлерінің сәйкестігін бағалау жөніндегі талаптар

8.2.6.1 ЖҚҚИ кезінде автомобиль жолының мынадай параметрлері бағаланады:

- ГОСТ 33180 және ГОСТ 33181 бойынша жүру бөлігінің және жол жиектері жамылғысының жай-күйін бағалау;

- ҚР СТ 1219, ҚР Ұ 218-174 [14] бойынша бойлық тегістікті анықтау;

- ҚР Ұ 218-136 [10] бойынша ілінісу коэффициентін анықтау;

- жамылғы ақауларының болуы (ғыысулар мен толқындар, сорап, плиталардың ығысуы, шұңқырлар, ластану, бөгде заттардың болуы);

- жол жиегіндегі ақаулардың болуы (жол жиектерінің төмендеуі, шұңқырлар, шайылулар, ығысулар мен толқындар, тақталардың ығысуы);

- автомобиль жолының және қарсы келе жатқан автомобильдің көрінуін қамтамасыз ету.

8.2.6.2 ЖҚҰТҚ жер бедері мен қозғалыс режимдеріне сәйкестігін бағалау:

- жол қозғалысын ұйымдастыру бойынша нақты жағдайды ЖҚББ және қолданыстағы стандарттарға сәйкестігін тексеру;

- ЖҚҰТҚ орналастыру шамадан тыс болмауы керек;

- ЖҚҰТҚ бір-біріне қайшы келмеуі керек.

8.2.6.3 ЖҚҰТҚ пайдалану жағдайы:

- жол белгілерінің көрінуі;

- ҚР СТ 1125 бойынша жол белгілерінің жарық қайтару коэффициенті;

- түс координаттарының сәйкестігі;

- жол белгісін қабылдауға кедергі келтіретін зақымдардың, ластанудың және өзге де ақаулардың болмауы;

- жол белгілерінің тозуы;

- жол таңбасының жарық қайтару коэффициенті;

- ҚР СТ 1412 сәйкес бағыттаушы құрылғылардың болуы;

- жол қоршауларының болуы;

- бағдаршамдық реттеуді енгізу қажеттілігі (қиылыстағы, іргелес немесе жердегі жаяу жүргіншілер өткеліндегі телімдер);

- ҚР ҚН 2.04-01 бойынша жарықтандырудың қажеттілігі, жарықтандыру параметрлері (жарық болған жағдайда);

- ҚР СТ 2476 бойынша шудан қорғау экрандарын орналастыру.

2-кестеде ЖҚҚИ тән жол жағдайларының үйлесімі келтірілген.

**2-кесте – ЖҚҚИ тән жол жағдайларының үйлесімділігі**

Жағдайдың сипаттамасы	Тән үйлесімділік	Баға
1. Жол қозғалысына қорғалмаған қатысушыларды тарту орындарының болуы	- дүкендердің, демалыс орындарының, қоғамдық тамақтану пункттерінің қауіптілігі жоғары нысанның жанында орналасуы	иә/жоқ
2. Жол қозғалысына осал қатысушыларды тарту орындарының қолжетімділігі	- қауіпсіз өткелдердің, жаяу жүргіншілер қоршауларының, жаяу жүргіншілер немесе веложолдардың болуы	иә/жоқ
3. Қиылыстар мен түйісулердің болуы	- ықтимал қауіпті телімге жақындау туралы жүргізушіні хабардар етудің жеткіліктілігі;  - көріну үшбұрышын қамтамасыз ету;  - кіреберістердегі айналу бұрыштары мен дөңгелектеу радиустарының сәйкестігі;  - жамылғының және жолдың көлденең көлбеуінің шамасы (біріктірілген КО сырғуын немесе аударылу ықтималын болдырмауы керек);  - жаяу жүргіншілермен, велосипедпен және көлік-арбамен екінші реттік жолды кесіп өту қауіпсіздігі	жеткілікті / жеткіліксіз  қамтамасыз етілген/қамтамасыз етілмеген  сәйкес келеді / сәйкес келмейді  сәйкес келеді / сәйкес келмейді  қамтамасыз етілген/қамтамасыз етілмеген
4. Қарастырылып отырған телімнің планы мен пішіні	- план мен пішінде қауіпті қисықтардың болуы;  - тік түсулер мен көтерілістердің болуы;  - қозғалыс қауіпсіздігі талаптарына сәйкес келмейтін көлденең еңістердің болуы;	иә/жоқ  иә/жоқ  иә/жоқ

8.2.6.4 Топ басшысының шешімі бойынша өзге де мәселелер қаралуы мүмкін.

**8.3 Пайдалану және күтіп-ұстау кезеңінде ЖҚҚ қамтамасыз ету рәсімдері**

8.3.1 Пайдалану және күтіп-ұстау кезеңінде жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету рәсімдерін жол қызметтері ұйымдастырады және жүргізеді.

8.3.2 Патрульді күнделікті патрульдеудің міндеті оның қозғалыс бағыты бойынша қауіпті жағдайлар мен қозғалыс жағдайларын анықтау және қозғалыс үшін қауіпті жағдайларды жою жөнінде шешімдер қабылдау, ал жою мүмкін болмаған кезде қозғалысты шектеу жөнінде шаралар қабылдау болып табылады.

8.3.2 Патрульдік тексерулер автомобиль жолдарының барлық бойында жүргізілуі тиіс:

талаптардың 1-деңгейіне қатысты - күн сайын;

талаптардың 2-деңгейіне қатысты - аптасына кемінде екі рет;

талаптардың 3,4-деңгейлеріне қатысты - аптасына кемінде бір рет.

Автомобиль жолдарын күтіп-ұстау жөніндегі талаптардың деңгейі мыналар

ҚР СТ 1912 бойынша белгіленеді.

8.3.3 Ауа райы жағдайларына (қыс, жаз) байланысты күнделікті патрульдеу кезіндегі жұмыстардың құрамына:

а) көпір құрылыстарының жай-күйін бақылау, мынадай ақаулар анықталған кезде көпір құрылысындағы қозғалысты шектеу:

- аралық құрылыстар элементтерінің құлауы;

- су бұру құрылыстарын бұзылуы.

б) Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2015 жылғы 29 желтоқсандағы № 1267 бұйрығымен бекітілген Автомобиль жолдарын, қорғаныс маңызы бар жолдарды пайдалану қағидаларының бұзылу фактілерін анықтау: өткізу қабілетінің төмендеуі, көлік қозғалысының кептелуін қалыптастыруға әкеп соғатын тұрақ және тоқтату қағидаларының бірнеше рет (қозғалыстың бір бағытында 5-тен астам жағдай) бұзылуы.

в) «Ұлттық гидрометеорологиялық қызметтің ақпарат беру қағидаларын бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Экология, геология және табиғи ресурстар министрінің 2021 жылғы 23 шілдедегі № 267 бұйрығына 2-қосымшаға сәйкес дүлей және қауіпті метеорологиялық және гидрологиялық құбылыстарды және олардың қауіптілік дәрежесі бойынша әсер ету салдарын анықтау, салдарын белгілеу.

г) автомобиль жолдары элементтерінің зақымдануын жою.

8.3.4 Көлік құралдарының және жол қозғалысының басқа да қатысушыларының қауіпсіз қозғалысына кедергі келтіретін туындаған кедергілерді жоюды қызмет көрсету ұйымының қатысуымен, ал көрсетілген жұмыстарды дереу орындау мүмкін болмаған кезде – тиісті уақытша белгілерді орната отырып, осы орындарды қоршауды орындау қажет.

8.3.5 Трафикті шектеу үшін пайдаланылған уақытша жол белгілері мен басқа да ЖҚҰТҚ орнатуға себеп болған себептер жойылғаннан кейін бір тәулік ішінде бөлшектелуі тиіс.

8.3.6 Көктемгі және күзгі тексеру ҚР ЕР 218-19 сәйкес жүргізіледі. Маусымдық тексерулер жыл сайын автомобиль жолдарының пайдалану жағдайы мен күтіп-ұстау сапасын есепке алудың бірыңғай жүйесі бойынша жүргізілуі қажет.

## 8.4 ЖКО талдау рәсімі

8.4.1 Жол қозғалысын ұйымдастыру мақсаттары үшін қажетті ЖКО есепке алу материалдарын зерделеудің үш тән бағыты және оларға сәйкес келетін талдаудың үш әдісі бар:

1) **сандық** - белгілі бір әкімшілік аумақтағы немесе көлік ұйымындағы апаттылықтың жай-күйін бағалау және жүргізілетін профилактикалық іс-шараларға байланысты оның өзгеру үрдістерін анықтау;

2) **сапалық** - ЖКО туындауының себептері мен факторларын анықтау және оларды жою үшін іс-шаралар әзірлеу;

**3) топографиялық** - ЖКО (апаттылық ошақтары) ең көп шоғырланған елді мекендер мен қалаларда және қаладан тыс жолдарда орындар мен жол утелімдерін бөлу.

8.4.2 Апаттылықтың сандық талдауы қандай да бір көрсеткіштердің өзгеру үрдістерін анықтау, өңірлерді, жекелеген автомобиль жолдарын өзара салыстыру мақсатын көздейді. Сандық талдау үшін абсолютті көрсеткіштерден басқа (ЖКО, қаза тапқандар мен жараланғандар саны) салыстырмалы көрсеткіштер де қолданылады: ЖКО немесе қаза тапқандар саны 100 мың тұрғынға, 10 мың көлік құралына, 10 мың жүргізушіге, 1 шқ жолдың ұзындығына, 1 млн авт-шқ көлік құралдарының жүрісіне келтірілген.

8.4.3 Сапалық талдау ЖКО себептері мен факторларын анықтауға және олардың әрқайсысының апаттылыққа әсер ету дәрежесін анықтауға бағытталған: «апаттылық ошақтары», «ЖКО шоғырлану орындары», «қауіпті орындар», «қара нүктелер».

8.4.4 Апаттық ошақтарды анықтау үшін топографиялық талдау қажет. Ол ЖКО орындарын зерттелетін аумақтың картасына немесе сұлбасына байланыстырудан тұрады: ЖКО картасы, сызықтық кесте және ЖКО масштабты сұлбасы (ахуалдық жоспар).

8.4.4.1 ЖКО картасы жергілікті жердің (қаланың, облыстың, ауданның) картасын білдіреді, оның тиісті нүктелерінде тіркеу шамасына қарай әрбір ЖКО түрлері мен ауырлығы бойынша шартты түрде белгіленеді.

8.4.4.2 ЖКО сызықтық кестесі автомобиль жолы телімінің ЖКО картасын одан әрі дамыту болып табылады. Екі жақты жолдың сызықтық кестесін жасау кезінде жолдың екі жағындағы белгілерден алшақтау мүмкін, бұл қарсы бағыттардың көлік ағындарын сипаттайды.

8.4.4.2 ЖКО ауқымды сұлбасын (ахуалдық жоспарын) ЖКО есепке алу актілері негізінде ірі магистральдардың, қалалық алаңдардың және т.б. қиылыстары сияқты ЖКО шоғырлануының нақты орындары үшін орындайды.

8.4.5 Бастапқы ақпаратты жинау

8.4.5.1 Құқық қорғау органдары жүргізетін ЖКО тексеруден басқа, мамандандырылған ұйымдарды тарта отырып, автомобиль жолдарын басқарушылар мен пайдаланушы ұйымдар ЖКО туралы бастапқы инженерлік-техникалық ақпаратты жинауды ұйымдастырады. Б қосымшасына сәйкес ЖКО есепке алу актісінің нысаны бойынша зардап шеккендермен ЖКО басым тәртіппен инженерлік-техникалық талдауға жатады.

8.4.5.2 ЖКО толық талдау жүргізу мақсатында осы оқиға туралы барынша көп ақпарат жиналуы тиіс.

Бастапқы ақпаратты жинау ЖКО болған жерге инженерлік-техникалық тексеру және диагностика жүргізу, ЖКО қатысушылары мен куәгерлерден мүмкіндігінше сұрау, жол-патрульдік қызметтің, көлік прокуратурасының, тергеу органдарының және ЖКО қатысы бар басқа да ұйымдардың материалдарын зерделеу жолымен жүзеге асырылады.

Ол үшін:

1) суретке түсіру (тергеу аяқталғанға дейін полиция қызметкерлері көлік құралының жағдайын өзгертпейді);

2) апат куәгерлерінің айғақтары;

3) сараптама қорытындылары;

4) камераға немесе кез келген гаджетке бейне түсіру;

5) ЖКО сұлба;

6) жүргізушінің ауызша түсіндірмелері, жазбаша түсіндірмелері.

7) полиция өкілдері жасаған хаттама, акт немесе басқа құжаттар.

Жоғарыда көрсетілген құжаттардың көшірмесін алу үшін олардың құзыреті шегінде құқық қорғау органдарына тиісті сұрау жолдау қажет.

8.4.5.3 Осы бөлімге сәйкес жиналған бастапқы ақпаратты пайдаланушы ұйымдар кемінде 10 жыл сақтауға тиіс.

8.4.5.4 Далалық және камералдық жұмыстарды жүргізуді автомобиль жолдарын

басқарушылар тәуелсіз сараптамалық топтар мен ұйымдарды тарта отырып, талдау жүргізу және түзету іс-әрекеттерін әзірлеу үшін қажетті ЖКО туралы қосымша ақпарат жинау мақсатында ұйымдастырады.

Далалық және камералдық жұмыстарды жүргізу шеңберінде мынадай жұмыс түрлері жүргізіледі:

а) далалық жұмыстарға мыналар кіреді:

- ЖКО орнындағы жол мен жол инфрақұрылымының геометриялық параметрлерін өлшеу;
- ЖКО орнындағы көріну параметрлерін өлшеу;
- ЖКО орнында жол жамылғысы бар көлік құралдарының доңғалақтарының ілінісу коэффициентін анықтау;
- ЖКО қатысқан көлік құралдарының жылдамдығы мен траекториясын анықтау;
- ЖКО қатысқан көлік құралдарының зақымдану дәрежесін анықтау;
- ЖКО қатысушылары мен куәгерлерден сауалнама (мүмкін болса);
- ЖКО орнын, ЖКО қатысқан көлік құралдарын және ЖКО қатысы бар басқа да нысандарды, оның ішінде ұшқышсыз ұшу аппараттарын қолдана отырып фото және бейне тіркеу.

б) камералдық жұмыстарға мыналар кіреді:

- дала жұмыстары барысында жиналған материалдарды талдау;
- жол-патрульдік қызмет, көлік прокуратурасы, тергеу органдары және ЖКО қатысы бар басқа да ұйымдар ұсынған материалдарды талдау;
- жолдың осы утеліміндегі ЖКО туралы статистикалық деректерді талдау;
- мамандандырылған бағдарламалық қамтамасыз етуді пайдалана отырып, ЖКО жағдайын модельдеу (бар болса);
- болашақта ЖКО алдын алуға бағытталған түзету іс-қимылдарын әзірлеу.

8.4.5.5 Далалық және камералдық жұмыстар ЖКО туралы бастапқы ақпарат жиналған күннен бастап 10 жұмыс күнінен кешіктірілмей жүргізілуі тиіс. Жұмыстарды жүргізу барысында алынған далалық және камералдық жұмыстардың материалдарын автомобиль жолдарын басқаратын ұйымдар кемінде 10 жыл сақтауға тиіс.

8.4.5.6 Түзету іс-әрекеттерін талдау мен әзірлеуді пайдаланушы ұйымдар бастапқы ақпаратты жинау және далалық және камералдық жұмыстарды жүргізу барысында алынған материалдар негізінде жүзеге асырады. Түзету әрекеттерін талдау және әзірлеу мақсаттары:

- ЖКО себептерін анықтау;
- ЖКО туындауына ықпал еткен факторлардың әсер ету дәрежесін анықтау;
- ЖКО туындауына ықпал етуі мүмкін автомобиль жолдары мен жол инфрақұрылымын жобалау, салу, пайдалану және жөндеудегі кемшіліктерді анықтау;
- болашақта ЖКО алдын алуға бағытталған түзету іс-қимылдарын әзірлеу.

8.4.6 ЖКО толық талдау.

8.4.6.1 Адамдардың қаза болуына және/немесе жаралануына әкеп соққан ЖКО барлық жағдайларында ЖКО ТТ рәсімі жүргізіледі.

8.4.6.2 ЖКО ТТ автомобиль жолдарын күтіп-ұстау, ағымдағы, орташа және күрделі жөндеу және жол активтерін басқару кезінде орындалатын жұмыс түрлерін жіктеу негізінде [7] және нормативтік-техникалық құжаттарда, тәуелсіз сараптама ұйымдарында белгіленген тәртіппен жүргізіледі.

8.4.6.3 ЖКО ТТ жүргізу мақсатында сараптама жасау ұйымы зерттеу үдерісінде ЖКО орнына барып, осы ЖКО туралы ең көп бастапқы ақпаратты жинауы тиіс.

8.4.6.4 ЖКО ТТ нәтижесі келесілер туралы қорытындыдан тұрады:

а) ЖКО жүргізушісінің кінәсінің болуы (негіздемемен);

б) жол-көлік оқиғасының ілесіміне себептері болуы ықтимал жол құрылымының және/немесе жол инфрақұрылымының кемшіліктерінің болуы;

в) ЖКО не себеп болғаны (ЖҚЕ бұзылған тармақтарын және олардың нақты тұжырымдарын көрсете отырып);

г) жол құрылымының, жол инфрақұрылымының және көлік құралының нақты маркасының қандай ілеспе элементтері ЖКО қатысушыларының қаза болуына және жаралануына әкеп соқтырғаны;

д) ЖКО орнының және/немесе телімінің ЖКО шоғырлану орындары мен телімдеріне жататыны.

8.4.6.5 ЖКО ТТ талдау нәтижелері негізінде жол инфрақұрылымының анықталған кемшіліктерін жоюға, сондай-ақ жол қозғалысы қауіпсіздігін жақсартуға бағытталған түзету іс-қимылдары әзірленеді.

8.4.6.6 Түзету әрекеттерін әзірлеу пайдаланушы ұйым немесе автомобиль жолын басқарушылар әзірлеген жоспарға сәйкес жүзеге асырылады.

8.4.6.7 Түзету әрекеттерін автомобиль жолдарын басқарушылар бекітеді және белгіленген мерзімдерге сәйкес іске асыруға жатады.

8.4.6.8 Түзету іс-әрекеттерінің тиімділігін бақылауды автомобиль жолын басқарушылар түзету іс-әрекеттері іске асырылғаннан кейін жолдың осы теліміндегі ЖКО туралы статистикалық деректерді мониторингілеу жолымен жүзеге асырады.

### 8.5 ЖКО ШОБ рәсімі

8.5.1 Жол-көлік оқиғаларының шоғырлану орындарын есепке алу библиографияның [27] тармағы бойынша жүргізіледі.

8.5.1.1 Қауіпсіздік критерийлері бірінші кезекте: ЖКО туындау ықтималдығы, ЖКО қаттылығы, ЖКО салдарының ауырлығы болып табылады. Тәуекелді бағалау критерийлері қауіпсіздік мәселелеріне тәуекел деңгейлерін тағайындауға және ЖКО шоғырлану орындарын жоюға басымдық беруге көмектеседі.

8.5.1.2 Бірінші кезекте статистикалық деректер негізінде 3-кестеде ұсынылған жіктеу бойынша жергілікті телімдегі ЖКО жиілігін анықтау қажет.

#### 3-кесте – Ықтимал ЖКО жиілігін бағалау

ЖКО орын алу ықтималдылығы	Ықтималдық сипаттамасы ЖКО
Жиі	Айына бір рет немесе одан да көп
Ықтимал	Жылына бір рет немесе одан да көп
Сирек	Үш-он жылда бір рет
Екіталай	Он жылда бір реттен сирек

8.5.1.3 Екінші кезеңде 4-кестедегі жіктеуге сәйкес жол-көлік оқиғаларының ауырлығын 4 түрге бағалау қажет.

#### 4-кесте – ЖКО ауырлығын бағалау

ЖКО ауырлық дәрежесі	Сипаттамасы	Типтік мысалдар
Ауыр	Көптеген өлімге әкелуі мүмкін	Жоғары жылдамдық, жүрдек автожолдағы бірнеше көліктердің соқтығысуы. Автобустың көпір тірегімен жоғары жылдамдықта соқтығысуы.
Қаты	Өлім және (немесе) ауыр жарақаттар болуы мүмкін	Жоғары/орташа жылдамдықта көліктердің соқтығысуы. Жол жиегіндегі бекітілген нысандармен жоғары/орташа жылдамдықта соқтығысу. Ауылдық жерлерде тас жолда жаяу жүргіншілердің соқтығысуы.

4-кестенің соңы

Орташа	Тек жеңіл жарақаттар болуы мүмкін	Бұрылу жолағында артқы бамперге соғылу немесе автотұрақта жаяу жүргіншімен соқтығысу секілді төмен жылдамдықтағы соқтығысулар.
Шектеулі	Тек жеңіл жарақаттар немесе мүліктің зақымдануы мүмкін	Көлік құралдарының өте төмен жылдамдықпен соқтығысуы. Жаяу жүргіншінің тегіс емес жаяужолда құлауы. Жеңіл автокөліктің автотұрақтағы бөлу жиегіне соқтығысуы.

8.5.1.4 Үшінші кезеңде 5-кестеде көрсетілген матрица бойынша жергілікті телімдегі ЖКО жиілігі мен ауырлығын салыстыру кезінде ЖКО шоғырлану орны мен телімінің дәрежесін анықтау және 6-кесте бойынша инженерлік-техникалық шаралардың одан әрі басымдықтарын айқындау.

**5-кесте – ЖКО шоғырлану орынның дәрежесін анықтау**

Ықтимал ЖКО ауырлығы	Ықтимал ЖКО жиілігі			
	жиі	ықтимал	сирек	екіталай
	РИСК			
Ауыр	Жол берілмейтін	Жол берілмейтін	Жол берілмейтін	Жоғары
Қаты	Жол берілмейтін	Жол берілмейтін	Жоғары	Орташа
Орташа	Жол берілмейтін	Жоғары	Орташа	Төмен
Шектеулі	Жоғары	Орташа	Төмен	Төмен

**6-кесте – Инженерлік-техникалық шаралардың басымдықтарын айқындау**

Риск	Предлагаемый подход к устранению проблем
Жол берілмейтін	Шығындарға қарамастан, бірінші кезектегі, басымдықты жою.
Жоғары	Мәселе екінші кезекте шешіледі - тіпті жоғары шығындармен.
Орташа	Мәселе қалыпты шығындармен шешілуі керек
Төмен	Мәселе ең аз шығындармен шешілуі керек.

8.5.1.5 ЖКО шоғырланған жерлерде жол қозғалысы қауіпсіздігін арттыру жөніндегі капиталды қажет етпейтін іс-шараларды енгізудің тиімділігі тікелей есеппен немесе жоспарланатын іс-шараларды іске асырғаннан кейін апаттылық деңгейінің болжамды төмендеуін айқындау жолымен айқындалуы мүмкін, ол осындай іс-шараларды орындау нәтижесінде ЖКО санының өзгеруіне бұрын орындалған заттай байқаулардың нәтижелерін пайдалана отырып, есептік тәсілмен белгіленеді.

8.5.1.6 Іс-шараларды таңдаудың негізгі қағидаттары:

- жол қозғалысы қауіпсіздігі саласындағы ұлттық стандарттау жүйесі құжаттарының және басқа да нормативтік-техникалық құжаттардың талаптарын сақтау;
- апаттылықтың негізгі факторларының әсерін азайту (жою);
- ЖКО алдын алу басымдығы және КЖЖ көліктік-пайдалану жағдайының кемшіліктеріне байланысты қаза тапқандар бар ЖКО;
- іс-шараларды қалыптастырудың кешенді тәсілі.

8.5.1.7 ЖКО шоғырланған жерлерде және телімдерде жол қозғалысы қауіпсіздігін арттыру жөніндегі іс-шараларды енгізу бойынша ұсынылатын бағыттар:

- автомобиль жолының пайдалану параметрлерін жобалауға арналған нормалардың (бастапқы сапалардың) талаптарына дейін қалпына келтіру;

- қозғалысты ұйымдастыруды жетілдіру, ҚР СТ 2067 және ГОСТ 32846 бойынша автомобиль жолдарын жайластыру элементтерімен жабдықтау;

- ГОСТ 33180 және ГОСТ 33181 сәйкес жолдар мен жасанды құрылыстарды күтіп-ұстаудың қажетті деңгейін қамтамасыз ету.

- ЖКО тұрақты шоғырланған жерлерде трасса маңындағы медициналық-құтқару пункттерін орналастыру бойынша тиісті уәкілетті органдарға ұсыныстар енгізіледі;

8.5.1.8 Іс-шаралар аудиторлардың немесе ЖКО шоғырланған жерлерде және телімдерде апаттылықтың тән себептерін жою үшін оларды әзірлейтін басқа мамандардың ұсынымдары бойынша (немесе ұсынымдарына сәйкес) тағайындалады.

8.5.1.9 Басым іс-шаралар қатарында көлік-пайдалану көрсеткіштерін ҚР СТ 1912 және ГОСТ 33220 [2] талаптарына сәйкес келтіруді қамтамасыз ететін (күрделі көрсеткіштерді қоспағанда) күтіп-ұстау және жөндеу бойынша жол жұмыстары ұсынылады.

8.5.1.10 Іс-шараларды таңдау бойынша басым бағыттар ретінде ЖКО шоғырланған жерлерде және телімдерде нақты жылдамдықты төмендетуге, сондай-ақ автомобиль жолдарын жайластыру элементтері мен инженерлік жабдықтарды пайдалануға бағытталған шараларды қарастыру ұсынылады.

ҚР Ұ 218-169 [12] келірілген жол жағдайлары тән ЖКО шоғырлану орындары мен телімдердегі апаттылықты қысқарту бойынша капиталды қажет етпейтін іс-шараларды қолданудың типтік шешімдері.

8.5.1.11 Қарауға ЖКО жекелеген түрлерінің алдын алуға ықпал ететін жалғыз іс-шараларды (жол жағдайларының жергілікті өзгерістеріне бағытталған), сондай-ақ барлық ЖКО алдын алуға бағытталған іс-шаралар кешенін қосу ұсынылады.

8.5.1.12 Қозғалыс жағдайларының біртектілігін қамтамасыз ету үшін ЖКО шоғырланған жерлердегі іс-шаралардан басқа, олармен шектес телімдерде көліктік-пайдалану көрсеткіштерін жақсарту жөніндегі іс-шараларды да көздеу ұсынылады.

8.5.1.13 Апатты жағдайдың күтілетін өзгеруінің іс-шараларының тиімділігін анықтау ҚР Ұ 218-169 [12] және ҚР Ұ 218-186 [15] бойынша жүргізіледі.

## **9 Қозғалыс қауіпсіздігін басқару жүйесін жетілдіру үдерісі**

### **9.1 Жалпы ережелер**

9.1.1 Қазақстанда автомобиль жолдары қозғалысының қауіпсіздігін басқару жүйесін жетілдіру рәсімдері «Жол жүрісі туралы» Қазақстан Республикасының Заңына сәйкес оның тиімділігі мен нәтижелілігін тұрақты арттыруға бағытталған.

9.1.2 ЖҚК басқару жүйесін жетілдіру рәсімдері мыналарды қамтиды:

9.1.2.1 Жүйені тұрақты бақылау және бағалау:

- апаттылық мониторингі.

- жол қозғалысы қауіпсіздігіне жауапты ұйымдар жұмысының тиімділігін бағалау.

9.1.2.2 Проблемалар мен кемшіліктерді анықтау және талдау:

- ЖКО себептерін талдау.

- ЖКО шоғырлану орындары мен телімдерін анықтау.

- ЖҚК мәселелері бойынша азаматтар мен қоғамдық ұйымдардың өтініштерін талдау.

9.1.2.3 Түзету және алдын алу іс-әрекеттерін әзірлеу және іске асыру:

- талдау барысында анықталған кемшіліктерді жою жөніндегі іс-шаралар жоспарларын әзірлеу және іске асыру.

- ҚР СТ 1412 сәйкес жаңа ЖҚҰТҚ енгізу.

- жол қозғалысына қатысушылармен ақпараттық-түсіндіру жұмыстарын жүргізу.

## **9.2 Кадрлық қамтамасыз ету**

9.2.1 Жол қозғалысы қауіпсіздігінің инженерлік-техникалық рәсімдері автомобиль жолдарының қауіпсіздігі саласындағы дипломдармен, аттестаттармен сертификаттармен, аккредиттеумен расталған құзыреттері бар тиісті білікті кадрлармен қамтамасыз етіледі.

## **9.3 Ғылыми-зерттеу жұмыстары**

9.3.1 Жол қозғалысы қауіпсіздігі саласындағы ғылыми-зерттеу және тәжірибелік-конструкторлық жұмыстар ғылыми-техникалық қызметкерлерді, ғылыми ұйымдар мен жоғары оқу орындарын тарта отырып жүйелі түрде жүргізілуі қажет.

9.3.2 Ғылыми-зерттеу және тәжірибелік-конструкторлық жұмыстар автожол нысандарын ғылыми-техникалық сүйемелдеу шеңберінде [7] сәйкес іске асырылуы мүмкін.

9.3.3 Шетелдік нормативтік-техникалық құжаттар әзірленген әлемде апробацияланған және толық қолданылатын инновацияларды енгізу Қазақстан Республикасының аумағында қолданылуы мүмкін.

9.3.4 Автожол нысандарын ғылыми-техникалық сүйемелдеу шеңберінде жол қозғалысын ұйымдастырудың уақытша құралдарының көмегімен жол қозғалысы қауіпсіздігін жақсарту және жол қозғалысын ұйымдастыру жөніндегі инженерлік-техникалық шаралар мен құралдарды тәжірибелік қолдануға жол беріледі.

## **9.4 Тиімділікті бақылау**

9.4.1 Қозғалыс қауіпсіздігін басқару жүйесін жетілдіру автомобиль жолдары жөніндегі уәкілетті органның және автомобиль жолдарын басқарушылардың тұрақты бақылауына жатады.

9.4.2 Автомобиль жолдарының қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету жүйесінің үдерістік моделі жол қозғалысы қауіпсіздігінің инженерлік-техникалық рәсімдерінің және тұтастай алғанда жүйенің тиімділігі тұрғысынан аудитке жатады, жүйені жақсарту бойынша ұсынымдар әзірлене отырып, 5 жылда 1 рет кезенділікпен қайта қаралады.

**А қосымшасы**  
*(ақпараттық)*

**Автомобиль жолдарының қауіпсіздігін қамтамасыз ету жүйесінің  
үдерістік моделінің сипаттамасы**

А.1 Модельдің негізгі компоненттері өзара әрекеттесетін бес негізгі блоктан тұрады: «Үдерістің кірісі», «Басқару үдерістері», «Негізгі үдерістер», «Қамтамасыз ету үдерістері» және «Шығу үдерісі».

А.2 «Үдерістің кірісі» бірінші блогы жүргізушілердің, жаяу жүргіншілердің, велосипедшілердің және басқа да жол қозғалысына қатысушылардың қауіпсіздік бөлігіндегі қажеттіліктері мен тілектерін, жол төсемелерінің құрылымдарын, оның ішінде жолдың геометриялық көрсеткіштерін (жолдың ені, көлбеу бұрышы, бұрылу радиустары және пландағы қисық, таңба, белгілер, жарықтандыру және инфрақұрылымның басқа элементтері) сондай-ақ, ЖҚҚ мәселелерін реттейтін заңнамалық және нормативтік-құқықтық актілердің талаптарын ескереді.

А. 1 «Басқару үдерістері» «Негізгі үдерістермен» бірге тікелей орындалатын 4 негізгі процедураны қамтиды.

А.1.1 «Институционалдық басқару» рәсімі «Үдерісті басқаруда» іргелі болып табылады және ЖҚҚК шешуші рөл атқарады. Бұл әртүрлі органдар мен ұйымдардың күш-жігерін біріктіруге, ресурстарды ұтымды пайдалануды қамтамасыз етуге және апаттылықты азайту жөніндегі қызметтің тиімділігін арттыруға мүмкіндік береді және ЖҚҚК бойынша қызметті басқарудың ұйымдастырушылық құрылымы мен тетіктерін сипаттайды.

А. 2 Институционалдық басқару 3 негізгі аспектіні қамтиды:

А.2.1 Жауапты органдар мен олардың функцияларын анықтау:

Мемлекеттік органдар:

- ЖҚҚ саласындағы саясатты әзірлеуге және іске асыруға жауапты министрліктер мен ведомстволар.

- жол қозғалысы ережелерінің сақталуын бақылау мен қадағалауға жауапты полиция департаменттері (бұдан әрі - ПД).

- республикалық және халықаралық маңызы бар жолдарда жол қозғалысын ұйымдастыруға және жол инфрақұрылымын күтіп-ұстауға жауапты автомобиль жолдарын басқару жөніндегі ұлттық оператор.

- облыстық және аудандық маңызы бар жолдарда, сондай-ақ қалалар мен елді мекендердің көшелерінде жол озғалысын ұйымдастыруға және жол инфрақұрылымын күтіп-ұстауға жауапты жергілікті атқарушы органдар.

Қоғамдық ұйымдар: автомобиль клубтары; жаяу жүргіншілер мен велосипедшілер қауымдастығы; сақтандыру және басқа да ЖҚҚ мәселелерімен айналысатын ұйымдар. Олардың рөлі ЖҚҚ бағдарламаларын әзірлеуге және іске асыруға, қоғамдық науқандарды өткізуге, халықты ақпараттандыруға және оқытуға қатысу болып табылады.

Ғылыми және білім беру мекемелері ЖҚҚ саласында зерттеулер жүргізеді, қауіпсіздікті қамтамасыз етудің жаңа технологиялары мен әдістемелерін әзірлейді, ЖҚҚ саласындағы мамандарды оқытады.

А.2.2 Үйлестіру және өзара әрекеттесу механизмдері:

- Ведомствоаралық комиссиялар мен жұмыс топтарын құру, бұл ЖҚҚ қамтамасыз етуге тартылған түрлі органдар мен ұйымдардың өзара іс-қимыл алаңын құруға мүмкіндік береді;

- нормативтік-құқықтық және нормативтік-техникалық базаны әзірлеу және тұрақты жетілдіру;

- ЖҚҚ бойынша бағдарламаларды іске асыру үшін қажетті ресурстарды бөлуді қамтамасыз ету;

- ЖҚҚ жай-күйі, үздік тәжірибелер мен жаңа технологиялар туралы ақпаратты жинауды, талдауды және таратуды қамтитын ақпараттық қамтамасыз ету;

- ДҚҚ қамтамасыз ету жөніндегі қызметтің тиімділігін бағалауда азаматтық қоғамның қатысуымен қоғамдық бақылау.

#### А.2.3 Институционалдық басқару қағидаттары.

Жұртшылық үшін ЖҚҚ қамтамасыз ету жөніндегі қызмет туралы ақпараттың ашықтығы мен анықтығы.

ЖҚҚ саласында қойылған мақсаттарға қол жеткізгені үшін органдар мен ұйымдардың есептілігі мен жауапкершілігі.

Ресурстарды ұтымды пайдалану кезінде максималды нәтижелерге қол жеткізудің тиімділігі мен бақылауы.

Барлық мүдделі тараптардың ЖҚҚ қамтамасыз ету үдерісіне қатысуы.

А.3 Талдау және шешім қабылдау рәсімі ЖҚҚ ағымдағы жағдайды бағалауды, проблемалық телімдерді анықтауды және жол қозғалысы қауіпсіздігін (ЖҚҚ) жақсарту үдерісінің негізгі кезеңдерін сипаттайтын оларды жою жөніндегі шараларды әзірлеуді қамтиды, оның ішінде:

#### А.3.1 ЖҚҚ ағымдағы жағдайды бағалау.

Деректерді жинау:

- ЖКО статистикасын жинау және талдау (саны, түрлері, ауырлығы, орналасқан жері);  
- жол инфрақұрылымының жай-күйін зерттеу (жарықтандыру, таңба, белгілер, жаяу жүргіншілер өткелдерінің болуы және т.б.);

- қозғалыс қарқындылығын бағалау (көлік түрлері, тәулік уақыты, апта күндері бойынша);

- жол қозғалысына қатысушылардың мінез-құлқын талдау (жол қозғалысы ережелерін сақтау, жылдамдық режимі).

Деректерді талдау:

- апаттылықтағы заңдылықтар мен үрдістерді анықтау;

- қозғалыс қауіпсіздігіне әсер ететін факторларды анықтау;

- ЖҚҚ қамтамасыз ету бойынша қолданыстағы шаралардың тиімділігін бағалау.

#### А.3.2 Проблемалық телімдеді анықтау:

- ЖКО шоғырлану орындарын оқшаулау;

- ЖКО туындау ықтималдығы жоғары телімдерді – «қара нүктелерді» сәйкестендіру;

- проблемалық телімдерде апаттың пайда болу себептерін талдау;

- жол қозғалысына қатысушылардың әртүрлі топтары (жүргізушілер, жаяу жүргіншілер, велосипедшілер) үшін тәуекелдерді бағалау.

#### А.3.3 Проблемалық телімдерді жою бойынша шаралар әзірлеу:

1) инженерлік іс-шаралар:

- жол инфрақұрылымын жақсарту (жол жамылғысын жөндеу, қоршаулар орнату, таңбалар мен белгілерді оңтайландыру);

- жол қозғалысын ұйымдастырудың техникалық құралдарын (бағдаршамдар, фото-бейнетіркеу камералары) енгізу;

- жаяу жүргіншілер өткелдерін, жер үсті және жерасты өткелдерін салу.

2) ұйымдастыру іс-шаралары:

- жол қозғалысын ұйымдастыруды өзгерту (біржақты қозғалысты енгізу, жылдамдықты шектеу және т.б.);

- ЖҚЕ сақталуын бақылауды күшейту;

- жол қозғалысына қатысушылармен ақпараттық-түсіндіру жұмыстарын жүргізу.

3) тәрбие іс-шаралары:

- жүргізу мәдениетін арттыру;
- балаларды жолда қауіпсіз жүріс-тұрыс ережелеріне үйрету;
- ЖҚК насихаттау бойынша әлеуметтік науқандар өткізу.

А.3.4 Әзірленген шаралар кешенді болуы және әрбір проблемалық телімнің ерекшелігін ескеруі тиіс екенін атап өту маңызды. Сондай-ақ, енгізілген шаралардың тиімділігіне мониторинг жүргізу және қажет болған жағдайда оларды түзету қажет.

А.4 ЖҚК дамытудың қысқа мерзімді және ұзақ мерзімді жоспарларын және оған қол жеткізу жөніндегі нақты қадамдарды қалыптастыру үшін негіз болып табылатын, ЖҚК деңгейін арттыру және ЖКО санын азайту жөніндегі нақты мақсаттары мен бағдарламалары бар стратегиялық басқаруды әзірлеуді қамтитын ЖҚК стратегиялық басқару рәсімі.

Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі стратегияны әзірлеу және іске асыру үдерісі мынадай кезеңдерден тұрады:

А.4.1 ЖҚК басқарудың стратегиялық жоспарын әзірлеу, оған мыналар кіреді:

- ағымдағы жағдайды талдау, яғни жолдардағы қауіпсіздік деңгейін бағалау, апаттылықтың негізгі проблемалары мен себептерін анықтау («ЖҚК ағымдағы жағдайды бағалау» тармағында сипатталғандай);

- ЖҚК қамтамасыз ету саласындағы өлім саясатына сәйкес келетін пайым мен миссияны айқындау;

- көзқарасқа қол жеткізуге әкелетін нақты, өлшенетін, қол жеткізуге болатын, өзекті және уақыт шектеулі стратегиялық мақсаттарды қою және тұжырымдау;

- стратегияны іске асыру үшін қажетті қаржылық, адами және техникалық ресурстарды анықтау және жоспарлау.

А.4.2 Автомобиль жолдарының қауіпсіздігі саласында мақсаттар қою тәртібі.

А.4.2.1 Ұлттық деңгей:

1) «Vision Zero» тұжырымдамасы немесе осыған ұқсас өршіл мақсаттар негізінде жолдардағы өлім-жітімді азайту жөніндегі ұзақ мерзімді мақсатты айқындау. Мысалы, 2050 жылға қарай жолдарда өлім-жітім нөлге тең;

2) ағымдағы үрдістер мен мүмкіндіктерге негізделген алдағы 5-10 жылға арналған аралық сандық мақсаттарды белгілеу. Мысалы, негізгі 2020 жылмен салыстырғанда 2030 жылға қарай өлім-жітім санын 50% қысқарады.

А.4.2.2 Өңірлік/облыстық деңгей:

1) әр өңірдің ерекшелігін ескере отырып, ұлттық мақсатты құрамдас өңірлік мақсаттарға бөлу (қозғалыс қарқындылығы, жолдардың жай-күйі, ЖКО саны және т.б.);

2) өлімді азайтудың, ЖКО санының, қозғалысқа осал қатысушылардың қауіпсіздігін арттырудың өңірлік нысаналы көрсеткіштері белгіленсін.

А.4.2.3 Қалалар/аудандар деңгейі:

Деректерді талдау негізінде ЖКО қаупі жоғары қалалық және ауылдық жолдардың басым телімдерін айқындау.

Инфрақұрылымды жақсарту, қозғалысты ұйымдастыру, жаяу жүргіншілер мен велосипедшілердің қауіпсіздігін қамтамасыз ету жолымен осы телімдерде ЖКО, өлім-жітім мен жарақаттану санын азайту бойынша мақсаттарды белгілеу.

А.4.2.4 Нақты жолдар/маршруттар деңгейі:

Жол инфрақұрылымының жай-күйі, қозғалыс қарқындылығы және жолдың әрбір теліміндегі ЖКО туралы деректерді талдау.

Ең көп ЖКО және жарақат алу қаупі жоғары басым телімдерді анықтау.

Қолданыстағы кемшіліктерді жою және осы телімдерде қозғалыс қауіпсіздігін арттыру бойынша нысаналы көрсеткіштерді белгілеу (мысалы, жол жамылғыларын ауыстыру, жаяу жүргіншілер өткелдерін, тосқауыл қоршауларын ұйымдастыру және т.б.)

А. 4. 3 Қысқа мерзімді және ұзақ мерзімді жоспарларды қалыптастыру:

- қысқа мерзімді жоспарлар (1-3 жыл): ең өзекті мәселелерді шешуге және жылдам нәтижелерге қол жеткізуге бағытталған.

- ұзақ мерзімді жоспарлар (5-10 жыл): стратегиялық мақсаттарға қол жеткізуге және ЖҚҚ тұрақты жақсартуға бағытталған.

А.4.4 Мақсаттарға жету үшін нақты қадамдарды анықтау:

- жауапты орындаушыларды, орындалу мерзімдерін және қажетті ресурстарды көрсете отырып, іс-қимылдың толық жоспарларын әзірлеу.

- стратегияны іске асырудың тиімділігін мониторингтеу және бағалау жүйесін енгізу.

- нәтижелерді үнемі талдау және қажет болған жағдайда жоспарларды түзету.

А.4.5 ЖҚҚ стратегиялық басқарудың негізгі қағидаты кешенді тәсіл, яғни жол қозғалысы қауіпсіздігіне әсер ететін барлық факторларды есепке алу, ведомствоаралық өзара іс-қимыл, сол сияқты барлық мүдделі тараптардың (ЖАО, МО, ПД органдары, қоғамдық ұйымдар, ғылыми мекемелер және т.б.) ынтымақтастығы, деректерде негізделген шешім қабылдауға мүмкіндік беретін ғылыми тәсіл болып табылатын заманауи технологиялар мен ЖҚҚ қамтамасыз ету тәсілдерін қолдана отырып, әлемде қолданылатын инновацияларды енгізу, талдау.

Жоғарыда аталған қағидаттар контекстінде осы үдерістерді қолданудың тұрақтылығы іске асырылып жатқан шаралардың ұзақ мерзімді әсерін қамтамасыз ету үшін негіз болып табылады және оны табысты іске асыру үшін қоғамның барлық мүшелерінің қатысуы және әдістер мен тәсілдерді ұдайы жетілдіру талап етіледі.

А. 5 «Бақылау рәсімдері» бағдарламалар мен жоспарлардың іске асырылуына тұрақты мониторинг жүргізуді, олардың тиімділігін бағалауды және түпкі мақсатқа қол жеткізу үшін тиісті түзетулер енгізуді көздейді, оған мыналар кіреді:

А.5.1 Бағдарламалар мен жоспарларды іске асыру мониторингі мыналарды қамтиды:

- жоспарланған іс-шаралардың орындалуын қадағалау (мерзімдері, көлемі, сапасы);

- апаттылық көрсеткіштеріндегі өзгерістерді талдау (ЖҚО, зардап шеккендер, қаза болғандар саны);

- жол инфрақұрылымының жай-күйін және жол қозғалысына қатысушылардың мінез-құлқын бағалау;

- халық пен мүдделі тараптардан кері байланыс жинау.

А.5.2 Тиімділікті бағалау мыналарды қамтиды:

- қойылған мақсаттарға қол жеткізуді талдау;

- нақты нәтижелерді жоспарланған көрсеткіштермен салыстыру;

- жоспарлы мәндерден ауытқу себептерін анықтау.

А.5.3 Статикалық және экономикалық талдау, сондай-ақ әлеуметтанулық зерттеу негізінде жекелеген іс-шаралардың тиімділігін бағалау мыналарды қамтиды:

- әрбір іс-шараның ЖҚҚ көрсеткіштеріне әсерін талдау;

- ең тиімді және тиімділігі аз шараларды анықтау.

А.5.4 Жүргізілген мониторинг пен бағалау нәтижелері бойынша мүдделі тараптар бұрын қабылданған іс-шаралардың тиімділігін талдауды, бағдарламаларды жоспарлау мен іске асыруда анықталған қателіктерді, іс-шаралардың мерзімдері мен көлемдерін өзгертуді, сондай-ақ ресурстарды қайта бөлуді ескере отырып, ЖҚҚ деңгейін арттырудың стратегиялық жоспарларына іс-әрекеттерді түзететін бірқатар енгізеді.

Мүдделі тараптардың жауапкершілік матрицасының үлгісі А.1-кестесінде келтірілген.

А.1-кесте - Мүдделі тараптардың жауапкершілік матрицасының үлгісі

№	Үдерістердің атауы	Мүдделі тараптар			
		Жауапты орындаушы	Бекіту	Келісу	Ақпараттандыру
<b>1</b>	<b>Өмірлік цикл кезеңдеріндегі ЖҚК рәсімдері</b>				
1.1	Автомобиль жолын жоспарлау сатысындағы және ТЭН ЖҚК рәсімдері				
1.1.1	ЖҚК, жоспарланған телімге, іргелес жол желісіне және жалпы өңірлік жол желісіне әсерін бағалау				
1.1.2	ЖҚҚА-1				
	ЖҚҚК бағдарламалары мен жоспарларын әзірлеу				
1.2	<b>Жобалау сатысындағы ЖҚКәсімдері</b>				
1.2.1	Жобалау сатысында ЖҚК бағалау және арттыру				
1.2.2	ЖҚҚА-2				
1.2.3	ЖҚҚА-3				
1.3	<b>Құрылыс және жөндеу сатысындағы ЖҚҚА рәсімдері</b>				
1.3.1	ЖСҚ талдау, жқжж ордері, ЖҚ басқару жоспарын дайындау, ЖҚҚК жоспары				
1.3.2	Телімнің күнделікті инспекциясы				
1.3.2	Инспекция, мониторинг (тоқсанына бір рет)				
	Жолдарды пайдалануға қабылдау сатысындағы ЖҚҚК рәсімдері <sup>[11]</sup> ЖҚҚА-3				
1.4	<b>Пайдалану сатысындағы ЖҚҚК рәсімдері</b>				
1.4.1	Пайдалануға берілгеннен кейін ЖҚК инспекциясы, ЖҚҚА-4 (3 және 12 айдан кейін)				
1.4.2	ЖҚК инспекциясы, жыл сайын, (жарнама қалқандары) 3 жылдық түзету әрекеттерінің нәтижелеріне мониторинг				

## А.1-кестенің жалғасы

1.4.3	ЖҚҚК күнделікті рәсімдері, патрульдеу				
1.4.4	Маусымдық - күз, көктем, қыс, күзгі-көктемгі тексеру рәсімдері				
1.4.5	КО сипаттамаларының және ЖҚ қатысушыларының мониторингі КО құрамы, жылдамдық режимдері, ЖҚ осал қатысушылары, ЖҚ бейсаналық қатысушылары				
1.4.6	ЖЭС, қауіпсіздік коэффициенті, жүктеме, ілінісу жүйелі мониторингі				
1.4.7	Мониторинг нәтижелері негізінде жққ жоғарылату бойынша жедел шаралар қабылдау,				
1.4.8	Табиғи және техногендік ТЖ, климаттық қауіп-қатерлер (дауыл, тұман, көктайғақ, боран, су тасқыны) кезіндегі ЖҚҚК рәсімдері, олардың ЖҚК деңгейіне әсерін бағалау, АЖӨЦ барлық сатыларында алдын алу шараларын қолдану				
1.4.9	ЖКО кезіндегі ЖҚҚК рәсімдері				
	ЖКОШО бекіту - анықтау, басымдықтар, жою әдістері				
<b>2</b>	<b>АЖҚК басқару рәсімдері</b>				
2.1	<b>АЖҚК стратегиялық басқару рәсімдері</b>				
2.1.1	ЖҚҚК миссиясын, стратегиясын, тұжырымдамасын, саясатын әзірлеу және қабылдау				
2.1.2	Бағдарламаны, жоспарларды әзірлеу және қабылдау				
2.1.3	ЖКО талдау, экономикалық шығындарды анықтау				
2.1.4	ЖҚҚК үдерістерінің номенклатурасын талдау және жетілдіру				
2.1.5	Жоғары басшылық тарапынан ЖҚҚК жүйесін жетілдіру, жүйені үнемі жетілдіру үдерісін талдау және шешімдер қабылдау				

<i>А.1-кестенің жалғасы</i>				
2.1.6	Барлық рәсімдерді үнемі жүйелі түрде жетілдіру			
2.1.7	ЖҚО толық талдау			
2.1.8	ЖҚ қатысушыларының сипаттамаларын зерттеу			
2.1.9	ЖҚ қатысушыларының әлеуметтік сауалнамасы			
2.2	<b>Институционалдық басқару рәсімдері</b>			
2.2.1	Стратегияны іске асыруды қамтамасыз ету, орындауды ұйымдастыру үдерістері			
2.2.2	ЖҚҚҚ барлық кезеңдерін бақылаудың бағалаудың және мониторингтің жүйелі рәсімдерінің орындалуын қамтамасыз ету			
2.2.3	ЖҚҚҚ жүйесінің ҒЗЖ және ҒЗТҚЖ рәсімдері			
2.3	<b>Бақылау рәсімдері</b>			
2.3.1	Жүйелі үдерістердің орындалуын бақылау			
2.3.2	Стратегиялық міндеттердің орындалуын бақылау			
2.3.3	Түзету әрекеттерін әзірлеу			
2.3.4	Стратегиялық міндеттер бойынша үдерістер мен прогресті бақылау			
2.4	<b>Жоғары тарапынан талдау және шешім қабылдау рәсімдері</b>			
2.4.1	Ағымдағы жағдайды талдау және стратегиялық кезеңдерге болжау			
2.4.2	Тиімді стратегиялық шешімдерді әзірлеу және оны қабылдау			
2.4.3	ЖҚҚҚ жүйесін жетілдіру бойынша тиімді шешімдерді әзірлеу			
2.4.4	Стейкхолдерлермен және мүдделі тараптармен байланыс үдерісі			
2.4.5	ЖҚҚ арттыру бойынша шағымдар мен ұсыныстарды жинау үдерісі			

## А.1-кестенің соңы

2.4.6	ЖҚҚҚ жүйесін үнемі жетілдіру үдерістері				
<b>3</b>	<b>Қамтамасыз ету үдерістері</b>				
3.1	<b>Қаржылық қамтамасыз ету</b>				
3.1.1	ЖҚҚҚ басқару жүйесін қаржыландыру				
3.1.2	Стратегиялық басқару, талдау, бағдарламаларды дайындау үдерістерін қаржыландыру,				
3.1.3	Мониторинг және бағалау үдерістерін, аудиттерді, инспекцияларды, ЖҚҚ арттыру жоспарларын қаржыландыру				
3.1.3	ЖҚҚ арттырудың инвестициялық жобаларын қаржыландыру				
3.2	<b>Кадрлық қамтамасыз ету</b>				
3.2.1	ЖҚҚҚ кадрлық әлеуетін құру және үнемі ұлғайту				
3.2.2	Сарапшыларды аккредиттеу рәсімдері, сарапшыларға, сарапшылар тобына қойылатын талаптар; жауапкершілік, аккредиттеу, ЖҚҚ инженерінің ар-намыс кодексі				
3.3	<b>Ресурстық қамтамасыз ету</b>				
3.3.1	Материалдық-техникалық (аспаптар, жабдықтар, технологиялар, зертханалар) қамтамасыз ету				
3.3.2	Нормативтік, ақпараттық (НТҚ кітапханасы, нұсқаулықтар, нұсқамалар, оқыту курстары) қамтамасыз ету				

**Б қосымшасы**  
(ақпараттық)

**Жол-көлік оқиғасы орнындағы**  
**АКТ**

**1. Өңірдің нөмірі:**

*Астана қ. (01), Алматы қ. (02), Ақмола облысы (03), Ақтөбе облысы (04), Алматы облысы (05), Атырау облысы (06), Батыс-Қазақстан облысы (07), Жамбыл облысы (08), Қарағанды облысы (09), Қостанай облысы (10), Қызылорда облысы (11), Маңғыстау облысы (12), Түркістан облысы (13), Павлодар облысы (14), Солтүстік-Қазақстан облысы (15), Шығыс-Қазақстан облысы (16), Шымкент қаласы (17), Абай облысы (18), Жетісу облысы (19), Ұлытау облысы (20).*

**2. ЖКО орын алған күн:** « » 20 жыл

**3. ЖКО орын алған аптаның күні:**

*дүйсенбі (01), Сейсенбі (02), сәрсенбі (03), бейсенбі (04), жұма (05), сенбі (06), жексенбі (07).*

**4. ЖКО орын алған уақыт:** « » сағат « » минут

**5. ТҚ саны - қаза тапқандар саны - жараланғандар саны:** \_\_\_ - \_\_\_ - \_\_\_

**6. ЖКО орын алған жер:**

*елді мекенде (01) елді мекеннің атауы; халықаралық маңызы бар жолда (02), республикалық маңызы бар жолда (03); облыстық (04), аудандық маңызы бар жолда (05).*

**6.1 Автомобиль жолының индексі, шақырым, метр:**

**6.2 ЖКО координаттары:**

*ені және ұзындығы:*

**6.2.1 Жолдың/көшенің техникалық санаты:**

*I техникалық санат (01), II техникалық санат (02), III техникалық санат (03), IV техникалық санат (04), V техникалық санат (05), магистральдық көшелер (06), тұрғын үй құрылысындағы көшелер (07), өнеркәсіптік аймақтағы көшелер (08), өзге орындар (09).*

**6.2.2 ЖКО орны ЖКО шоғырлану орны болып табыла ма:**

*иә (01), жоқ (02).*

**6.2.3 Қиылыстың типі (егер бар болса):**

*Қиылыста емес (01), + тәрізді (02), т тәрізді (03), х тәрізді (04), Y тәрізді (05).*

**6.2.4 Жол жамылғысының типі:**

*асфальтбетон (01), цементбетон (02), шағыл тасты (03), топырақты (04), басқа (05).*

**6.2.5 Көлік ағындарын бөлу типі:**

*жоқ (01), таңба 1.1 (02), таңба 1.3 (03), металл тосқауыл (04), темірбетон қоршау (05).*

**6.2.6 Шеткі таңбаның болуы:**

*иә (01), жоқ (02).*

**6.2.7 Жолдың геометриялық параметрлері:**

- жүру бөлігінің ені: \_\_\_ м

- жол жиегінің ені: \_\_\_ м

- жаяу жолдың ені: \_\_\_ м

- бөлу жолағының ені: \_\_\_ м.

**6.2.8 Жол қозғалысын ұйымдастыру шарттарының өзгеруі:**

*қозғалыс режимі өзгермеді (01), ішінара жабылды (02), толығымен жабылды (03).*

**6.2.9 Көше, жол элементтері:**

*көпір (өткел) (01), виадукт (02), эстакада (03), қозғалыс көліктің аялдама аймағы (04), реттелетін жаяу жүргіншілер өткелі (05), реттелмейтін жаяу жүргіншілер өткелі (06), реттелетін қиылыс (07), реттелмейтін қиылыс (08), тосқауылмен теміржол өткелі (09), тосқауылсыз теміржол өткелі (10), айналмалы қозғалыс (11), тік түсу (12), тік көтерілу (13), қауіпті бұрылыс (14).*

**7. Жол жағдайы:**

*бет ылғал (01), қар (02), мұз (03), жолдарды жөндеу (04), құрғақ (05), ластанған (06), жаңадан төселген (07), беттік өңдеу (оның ішінде көктайғаққа қарсы материалмен) (08).*

7.1. Жарықтандыру: күн (01), ымырт (02), түн (03).

7.2. Қараңғы уақытта сыртқы жарықтандыру: қосулы (01), қосылмаған (02), жоқ (03).

8. Көше-жол желісінің тіркелген кемшіліктері:

жоқ (00), тайғақ жамылғы (01); тегіс емес жамылғы (02), сораптылық (03), шұңқыр (04), жол жиегінің қанағаттанарлықсыз жай-күйі (05), қауіпті телімдерде қоршаулардың болмауы (06), жол бөлігінің жеткіліксіз жарықтандырылуы (07), жұмыс жүргізлетін орындарда қоршаулар мен сигналдардың болмауы (08), жол белгілерінің болмауы немесе олардың дұрыс қолданылмауы (09), жол белгілерінің болмауы немесе оның нашар көрінуі (10), қар басқан (11), көктайғаққа қарсы материалмен өңделмеген (12), су басқан (жабылған) (13), қысқы күтіп-ұстаудың жетіспеуі (14), бағдаршамның ақауы (15), жарық қайтарғыштардың нашар көрінуі (16), ағаштар (17), жаяу жолдардың немесе жаяу жүргізушілер жолдарының болмауы (18), темір жол өткелінің қойылатын талаптарға сәйкес келмеуі (19), өзге кемшіліктер \_\_\_\_\_ (20).

9. Ауа райы жағдайлары:

ашық (01), бұлтты (02), тұман (03), жаңбыр (04), қар (05), жел (06), жоғары температура +30 (07), төмен температура -30 (08), боран (09), дауылды жел (10).

10. Телімдегі жылдамдықты шектелуі: \_\_\_\_\_ шқ/сағ.

нақтылау: 40 шқ/сағ аз (1), 40-60 шқ/сағ (2), 60-80 шқ/сағ (3), 80-110 шқ/сағ (4), 110 шқ/сағ көп (5).

11. Қозғалыс режиміне әсер ететін факторлар:

факторлар жоқ (01), тұрақта тұрған көлікпен жүру бөлігінің тарылуы (02), жұмыс жүргізу салдарынан жүру бөлігінің тарылуы (03), жүру бөлігінде ақаулы КҚ болуы (04), қозғалыс режимі бұрын болған ЖКО салдарынан бұзылған (05), жаяу жолдарда (жаяу жүргізушілер жолдарында, жол жиектерінде) көліктің болуы (06), жаяу жолдарда жұмыстар жүргізу (07), жол параметрлерінің сәйкес келмеуі (08), жол санатының сәйкес келмеуі (09), көпір (жол өтпесі) габаритінің жүру бөлігінің еніне сәйкес келмеуі (10), қозғалыс үшін қосымша жолақтардың болмауы (11), жолдың осы элементіндегі электрмен жабдықтауды ажырату (12), бағдаршамның «сары жыпылықтау» режиміндегі жұмысы (13).

12. Жүргізушінің маневрі:

солға бұрылу (01), оңға бұрылу (02), кері бұрылу (03), жанасудан шығу (04), қиылыстан өту (05), жолақтарды қайта ауыстыру (06), бозу (басып озу) (07), күрт бастау (08), қатты тежеу (09), жолдағы тұрақ (10), жол жиегіндегі тұрақ (11).

13. ЖКО сұлбасының коды:

ЖКО сұлбаларының кодификаторына сәйкес.

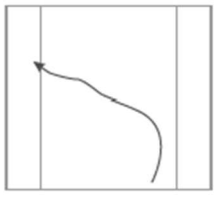
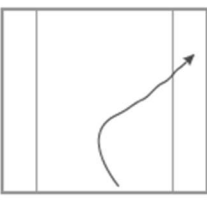
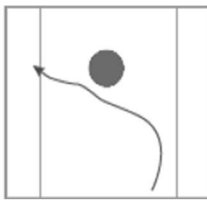
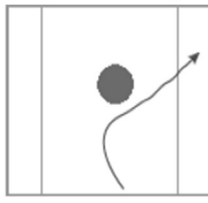
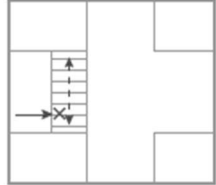
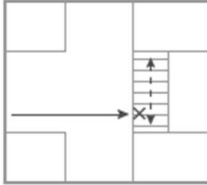

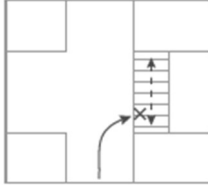
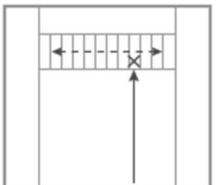
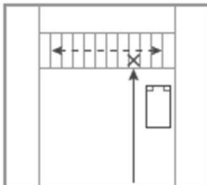
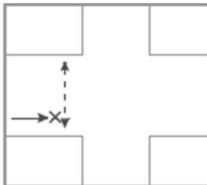
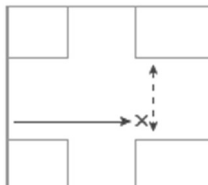
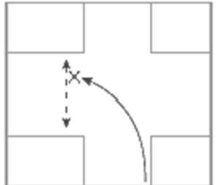
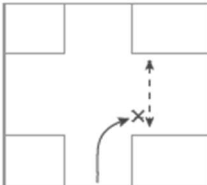
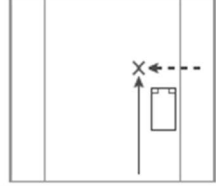
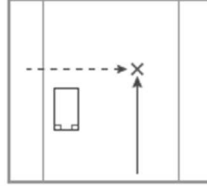
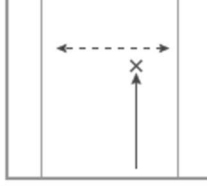
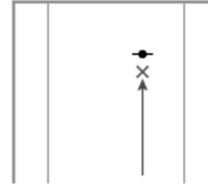

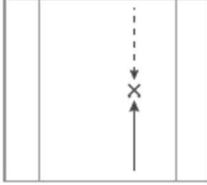
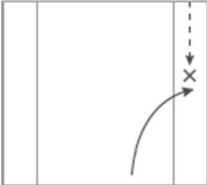
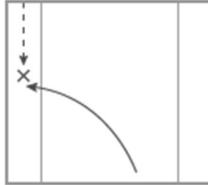
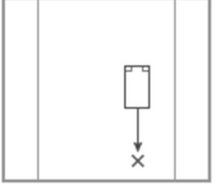
**Б.1-кесте - ЖКО сұлбаларының кодификаторы**

№	ЖКО сұлбаларының кодификаторы			
1	КҚ қозғалысының ілеспе бағыты (КҚ бұрылмайды)			
Түрі				
Код	1.1	1.2	1.3	1.4
Түрі				
Код	1.5	1.6	1.7	

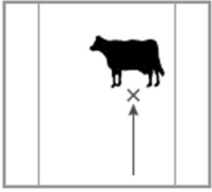
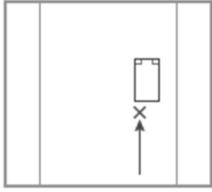
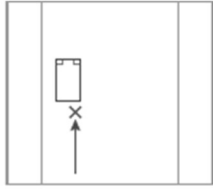
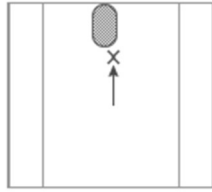
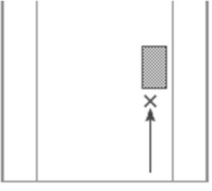
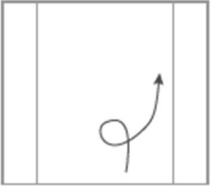
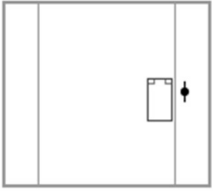
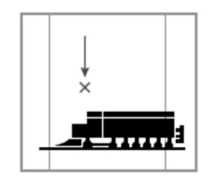
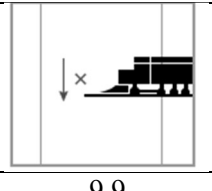
Б.1-кестенің жалғасы

2		КҚ қозғалысының ілеспе бағыты (бір КҚ бұрылмайды)			
Түрі					
Код	2.1	2.2	2.3	2.4	
Түрі					
Код	2.5				
3		КҚ қозғалысының қарсы бағыты (КҚ бұрылмайды)			
Түрі					
Код	3.1	3.2	3.3	3.4	
4		КҚ қозғалысының қарсы бағыты (кем дегенде бір КҚ бұрылады)			
Түрі					
Код	4.1	4.2	4.3	4.4	
Түрі					
Код	4.5				
5		КҚ қозғалысының қиылысу бағыты, кем дегенде бір КҚ бұрылған кезде немесе КҚ перпендикуляр бағытта қозғалған кезде			
Түрі					
Код	5.1	5.2	5.3	5.4	
Түрі					

Б.1-кестенің жалғасы

6	КҚ жолдан шығуы			
Түрі				
Код	6.1	6.2	6.3	6.4
7	Жаяу жүргіншілер өткелі аймағында және қиылыста жаяу жүргіншіні басуы			
Түрі				
Код	7.1	7.2	7.3	7.4
Түрі				
Код	7.5	7.6	7.7	7.8
Түрі				
Код	7.9	7.10		
8	Жаяу жүргіншіні басуы (жаяу жүргіншілер өткелінен тыс)			
Түрі				
Код	8.1	8.2	8.3	8.4
Түрі				
Код	8.5	8.6	8.7	8.8
Түрі				

Б.1-кестенің соңы

9	Басқа ЖКО			
Түрі				
Код	9.1	9.2	9.3	9.4
Түрі				
Код	9.5	9.6	9.7	9.8
Түрі				
Код	9.9			

#### 14. ЖКО түрі:

бетпе-бет соқтығысу (01), бүйірлік соқтығысу (02), ілеспе соқтығысу (03), жолаушының құлауы (04), аударылу (05), тұрған көлік құралына соқтығысу (бұдан әрі – КҚ) (06), кедергіге соғылу (07), жаяу жүргінішіге соқтығысу (08), велосипедшіге соқтығысу (09), ат көлігіне соқтығысу (10), жануарға соқтығысу (11), оқиғалардың өзге түрлері (12), мопед жүргізушісіне соқтығысу (13), электр скутерге соқтығысу (14), шағын электр көлік құралына соқтығысу (15).

#### 15. Жол қозғалысы ережелерін (бұдан әрі - ЖҚЕ) бұзу:

жол қозғалысы ережелерінде немесе жол белгілерінде белгіленген жылдамдықты арттыру (01); бағдаршамның тыйым салу сигналына немесе реттеушінің тыйым салу қимылына өту (02); жол белгілерінде немесе жолдың жүру бөлігін белгілеуде белгіленген талаптарды сақтамау (03); жаяу жүргінішілерге немесе жол қозғалысының өзге де қатысушыларына қозғалыста артықшылық бермеу (04); жолаушыларды тасымалдау ережелерін сақтамау (05); жүктерді тасымалдау сақтамау (06); маршруттық КҚ аялдамалары (07), тұрғын аймақтардағы қозғалыс (08), көлік құралдарын сүйреп апару (09); ЖҚЕ басқа да өрескел бұзушылықтар (10); жол қиылыстарынан өту немесе жолдың жүру бөлігінен өту қағидаларын бұзу (11); маневр жасау (12); жолдың жүру бөлігінде КҚ орналасуы (13); қарсы айырық, немесе басып озу (14); КҚ аялдмасы немесе тұрағы (15); арнайы жарық және жарық қосылған жедел және арнаулы қызметтердің көлік құралына қозғалыста артықшылық бермеу (16); сыртқы жарық аспаптарын пайдалану (17); апаттық дабылды қолдану (18); жол қозғалысына қатысушының апаттық жағдай туғызуға әкеп соққан ЖҚЕ бұзуы (19); темір жол өткелдерінің өтуі (20); қашықтықты сақтамау (21); жол қозғалысы қауіпсіздігіне қатер төндіретін ауыр немесе шаршаған күйдегі жүргізушінің КҚ басқаруы (22); алкогольдік, есірткілік және (немесе) уытқұмарлық масаң күйдегі жүргізушінің КҚ басқаруы (23); КҚ жүргізушілерінің жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етудің белгіленген қағидаларын бұзуы (24); жүргізушінің жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етуді, жол-көлік оқиғасына байланысты міндеттерді орындамауы (25); оларды пайдалануға тыйым салынған ақаулары бар КҚ басқару (26); жаяу жүргінішілердің және жол қозғалысына өзге де қатысушылардың қозғалыс қағидаларын бұзуы (27), мал айдау қағидаларын бұзу (28), жол жұмыстарын жүргізу, коммуникацияларды күтіп-ұстау жөніндегі талаптарды бұзу (29), техникалық ақаулары бар көлік құралдарын пайдалануға шығару (30), белгіленген нормаларды бұза отырып, көлік құралдарының сәйкестігін растайтын сертификаттарды немесе өзге де құжаттарды тану немесе беру (31).

16. КҚ туралы мәлімет:

КҚ №1 (01): мемлекеттік нөмір:	жетек:	шиналардың типі:	залал:
КҚ №2 (02): мемлекеттік нөмір:	жетек:	шиналардың типі:	залал:
КҚ №3 (02): мемлекеттік нөмір:	жетек:	шиналардың типі:	залал:
КҚ №4 (03): мемлекеттік нөмір:	жетек:	шиналардың типі:	залал:

16.1 Жетектің типі:

*алдыңғы (01), артқы (02), толық жетекті (03), басқа (04).*

16.2 Шиналардың типі:

*жазғы (01), барлық маусымдық (02), қысқы (03), қысқы тікенді (04), басқа (05).*

16.3 КҚ жасы:

*5 жылдан аз (01), 5 жылдан 10 жылға дейін (02), 10 жылдан 15 жылға дейін (03), 15 жылдан астам (04), анықталмаған (05).*

16.4 КҚ залалының сипаттамасы:

*жоқ (01), алдыңғы (02), артқы (03), оң жақ (04), сол жақ (05), көптеген (06), өрт (07), төбе (08), төменгі (09), қозғалтқыштың ығысуы (10), алдыңғы осьтің ығысуы (11), артқы осьтің ығысуы (12).*

17. ЖКО кінәлі қатысушысы:

*электр скутерінің жүргізушісі (01), шағын электр көлік құралының жүргізушісі (02), мопед жүргізушісі (03), жеңіл автомобиль жүргізушісі (04), такси паркінің такси жүргізушісі (05), жеке тасымалдаушы (06), автобус жүргізушісі (07), жолаушылар тасымалын жүзеге асыратын автобус жүргізушісі (08), жүк көлігінің жүргізушісі (09), велосипедші (10), арнайы қызмет жүргізушісі (жедел жәрдем, өрт сөндіру, полиция) (11), басқа КҚ (12), ЖКО орнынан жасырынған жүргізуші (13), жаяу жүргінші (14), ЖКО орнынан жасырылған жаяу жүргінші (15), жол қызметі (16), мердігерлер, жөндеу және құрылыс жұмыстарын жүзеге асырушы (17), коммуналдық қызметтер (18), жануар иесі (19), жануардың анықталмаған иесі (20).*

18. ЖКО кінәлінің жағдайы:

*мас болу белгілерінің болмауы, мас емес (1); алкогольдік мас болу (2); есірткілік мас болу (3); уытқұмарлық мас болу (4); денсаулығының күрт нашарлауы (5); жолда үздіксіз болу уақыты (6).*

19. ЖКО зардап шеккендердің аты-жөні (болған жағдайда):

Тегі	Аты	Мәртебесі	Жынысы	Жасы

*жәбірленушінің мәртебесі: жараланған (01), қайтыс болған (02), белгісіз (03).*

*Жынысы: еркек (01), әйел (02).*

*жасы: 6 жасқа дейін (01), 7-12 жас (02), 13-17 жас (03), 18-20 жас (04), 21-29 жас (05), 30-39 жас (06), 40-49 жас (07), 50-59 жас (08), 60 жас және одан жоғары (09).*

20. Осы ЖКО адамдардың қаза болуына және/немесе жаралануына әкеп соққан жол, жол инфрақұрылымы және/немесе КҚ құрылымының элементтерін көрсету

21. Осы ЖКО жасалған жерде (300 метр) және телімде (1000 метр) соңғы үш жылда тіркелген ЖКО саны (көрсету: ЖКО себебі мен түрі; адамдардың қаза болуына және/немесе жаралануына әкеп соққан жол инфрақұрылымы және/немесе КҚ құрылымының элементтері)

22. Жол-көлік оқиғасы болған жерде және телімде жол жағдайлары тексерілді ме, кемшіліктерді жою шаралары қабылданды ма, қозғалыс жылдамдығы нормаланды ма \_\_\_\_\_

23. Жол кұрылыстарының зақымдануының сипаттамасы: \_\_\_\_\_

24. Жол қызметі қызметкерлерінің әрекеттері:  
*КҚ зардап шеккен адамды бұғаттан шығару (1), өрт сөндіру (2), алғашқы көмек көрсету (3), ЖКО орнында қозғалысты ұйымдастыру (4) жүргізілмеген (5).*

25. Анықталған кемшіліктерді жою бойынша ұсыныстар мен ұсынымдар \_\_\_\_\_

26. Фото және / немесе бейнетүсірілім осы актіге қоса беріледі:

**Комиссия мүшелері:**

**Танысты:**

**ЖПУ қызметкері** \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ **КҚ жүргізушісі**

\_\_\_\_\_ (аты-жөні, лауазымы) қолы

\_\_\_\_\_ (аты-жөні, лауазымы) қолы

**ЖПҚ қызметкері** \_\_\_\_\_  
(аты-жөні, лауазымы)

\_\_\_\_\_ қолы

**В қосымшасы**  
(ақпараттық)

**Автомобиль жолдарының қозғалысы қауіпсіздігі аудиторының мінез-құлық кодексі**  
(үлгі)

**В.1 Кіріспе**

ЖҚҚА көрінісі – бұл жоғары жол-көлік оқиғасы қауіпсіз жол әлемі. Жолдардың жол қауіпсіздігіне әсерін түсіне отырып, БҰҰ Бас Ассамблеясының 74/229 [18] қарарымен бекітілген 2021-2030 жылдарға арналған Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі онжылдықтың жаһандық жоспары қабылданды. Жаһандық жоспар «Қауіпсіз жүйе» тәсіліне негізделген және ЖКО ауырлығын кемінде 50%-ға төмендетуге бағытталған.

**В.2 Этика**

Сенім, тура және адалдық құндылықтары ЖҚҚА негізінде жатыр және оның тұрақтылығының кілті болып табылады. Дәл осы негізде біз қарым-қатынасты бастаймыз және осы құндылықтарды үнемі құрметтеу арқылы ЖҚҚА тұрақтылығы артады. Жол қауіпсіздігі аудиторлары паракорлық пен алаяқтыққа мүлдем төзбеушілік қағидатын ұстанады. Бұл ЖҚҚА паракорлық пен сыбайлас жемқорлыққа қарсы саясатының бөлігі.

**В.3 Қауіпсіздік**

Қауіпсіздік ЖҚҚА үшін өте маңызды. ЖҚҚА әдетте апат қауіпсіз жоғары жолдарға назар аударады және аудиторлардың ЖҚҚА байланысты барлық тәуекелдер туралы хабардар болуы және басқаруы өте маңызды. Аудиторлар жұмыс уақыты, жол сапарлары, инспекциялар және деректерді жинау, барлық басқа қажетті жедел іс-шараларды оқыту және қауіпсіз өткізуді қамтамасыз ету сияқты мәселелерді ескеретін денсаулық пен қауіпсіздік жоспарын дайындап, қолдауы керек.

**В.4 Сапа**

ЖҚҚА жұмыстың сапасын жоғары бағалайды. Жұмыс сапасының төмендігімен ЖҚҚА өмірді құтқару әлеуеті төмендейді. Бұл ЖҚҚА беделіне де кері әсер етеді. Аудиторлар техникалық сипаттамаларға, нұсқаулықтарға және нұсқаулықтарға сәйкес сапаның ең жоғары деңгейімен жұмыс істеуі керек. Аудитор деректерді, талдауларды немесе нәтижелерді бұрмаламауы керек. Егер ведомстволық нормативтің талаптары жоғары сапаға сәйкес келмесе, кез келген аудитор уәкілетті органдарға хабарлауға міндетті. Аудитор өзінің дағдылары мен білімін сақтау үшін оқыту мен тәжірибе жүргізуге міндеттенеді.

**В.5 Нарықтық баға**

Аудиторлар алатын қызметтердің бағасы ақылға қонымды болуы керек.

**В.6 Құпиялылық**

Аудиторлар мен олардың қызметі тапсырыс берушілер мен барлық мүдделі тараптар арасындағы ынтымақтастыққа, өзара сенім мен құрметке байланысты. Егер тапсырыс берушімен жасалған шарттар арасында өзгесі көзделмесе, ЖҚҚА шеңберінде алынған барлық нәтижелер құпия болуы тиіс.

**В.7 Кодексті кері қайтарып алу**

Бұл Мінез-құлық кодексін сақтамау кодексті кері қайтарып алуға әкелуі мүмкін ауыр құқық бұзушылық болып табылады.

Аудитордың қолы:

---

Аты-жөні

Компания/Ұйым:

Email:

Күні:

**Г қосымшасы**  
(*ақпараттық*)

**Жол қозғалысы қауіпсіздігі аудитінің бақылау тізімі**

**Г.1 Автомобиль жолдарын салуды (қайта құруды немесе күрделі жөндеуді) жоспарлау сатысындағы жол қозғалысы қауіпсіздігі аудитінің бақылау тізімі**

- 1 Жобаланған жол жеңіл және жүк автомобильдерінен басқа қозғалысқа арналған ба:
  - мотоциклшілер?
  - велосипедшілер?
  - ауыр салмақты көлік құралдары?
  - маршруттық көлік құралдары?
- 2 Жобалық шешімдер қозғалыстың перспективалық қарқындылығына сәйкес келе ме?
- 3 Көру қашықтығы қамтамасыз етіле ме?
  - қиылыстарда
  - іргелес аумақтарға түсу кезінде?
- 4 Есептелген жылдамдық қиылыстардың саны мен типіне сәйкес келе ме?
- 5 Жолақтың ені перспективалық қарқындылыққа сәйкес келе ме?
- 6 Айналмалы көліктер үшін бөлек жолақтар қажет пе? Өтпелі жылдамдық жолақтары қажет пе?
- 7 Жұмыстарды жүргізу кезінде қолданыстағы аудандардың көлік байланыстарынан айырылмауын қамтамасыз ету үшін айналма жолдар немесе балама жолдар қарастырылған ба?
- 8 Қауіпсіздік мәселелерін болдырмау үшін қиылыстардан жеткілікті қашықтықта маңызды ағын түзетін нысандар бар ма?
- 9 Бұл жоба тек бір кезеңде жүзеге асырыла ма?
- 10 Егер жоба бірнеше кезеңде жүзеге асырылуы тиіс болса, қолданыстағы көшелермен қауіпсіз түйісу мәселелері қарастырылды ма?
- 11 Құрылыс кезінде іргелес телімдерде қауіпсіздік мәселелері болмайды ма?
- 12 Қажет болса, болашақта қауіпсіздік мәселелері туындай ма:
  - санатты арттыру?
  - қосымша жүру бөлігін қосу керек пе?
  - қиылыстардағы геометриялық өзгерістер?
- 13 Осы көше қауіпсіздігінің барлық зиянды әсерлері айналадағы жол желісі үшін анықталды ма?
- 14 Егер маршрут қолданыстағы көшелермен жүрсе, оның қозғалыс қауіпсіздігіне салдары қандай?
- 15 Егер маршрут жаңа бағыт бойынша жүрсе, маршрут қауіпсіз таңдалды ма? Қауіпсіз болуы мүмкін бе?
- 16 Көше ландшафт ерекшеліктеріне сәйкес келе ме?
- 17 Қолданыстағы көшелермен байланыс қарастырылған ба?
- 18 Қолданыстағы көшелермен түйісетін жерлерде ықтимал проблемалар жоқ па?
- 19 Тиісті жобалау стандарттары қолданылды ма? (жобаның ауқымын және көшенің функционалдық мақсатын ескере отырып)
- 20 План мен пішін нормативтік талаптарға сәйкес келе ме?
- 21 Есептелген жылдамдық дұрыс таңдалды ма:
  - көлденең және тік қисықтарды жобалау?
  - көріну анықтамалары?
  - өтпелі жылдамдық жолақтарын жобалау?
- 22 Көру қашықтығы жеткілікті ме:
  - қиылыстарда? (егер жоқ болса, оның салдары қандай?)

- кіру және шығу?
- апатты көлік құралдарының кіру пункттері?
- 23 Қозғалыс жылдамдығының кенеттен өзгеруі қауіпсіз бола ма?
- 24 Белгіленген жылдамдық шегі, егер бар болса, жобаланған көшедегі жағдайларға сәйкес келе ме?
- 25 Белгіленген немесе болжамды жылдамдық шегі есептелген жылдамдыққа сәйкес келе ме?
- 26 Жобалық шешімдер жобалық қарқындылық пен қозғалыс сипаттамаларына сәйкес келе ме (үлкен және ауыр салмақты көліктердің, велосипедшілер мен жаяу жүргіншілердің әсерін қоса алғанда)?
- 27 Көше көлік қарқындылығының күтпеген немесе айтарлықтай өсуін қауіпсіз жеңе ала ма?
- 28 Көше ағын құрамындағы күтпеген өзгерістерді қауіпсіз жеңе ме?
- 29 Барлық қиылысу параметрлері (мысалы, қашықтық, түрі, орналасуы және т.б.) жалпы жобаға сәйкес келе ме?
- 30 Қиылыстардың орналасу жиілігі сәйкес келе ме (тым жоғары да, төмен де емес):
  - қауіпсіз қол жеткізу үшін?
  - көрші көшелерге қосымша ауыртпалық түсірмеу үшін?
  - жедел жәрдем көліктеріне қол жеткізу үшін?
- 31 Қиылыстар арасындағы таңдауларға немесе қашықтыққа әсер етуі мүмкін барлық физикалық шектеулер, көріну шектеулері қарастырылды ма?
- 32 Барлық жобаланған қиылыстар қажет пе?
- 33 Қажетсіз қиылыстарды жоққа шығаруға бола ма? Айналадағы көше-жол желісіндегі өзгерістермен қозғалыс қауіпсіздігін жақсартуға бола ма?
- 34 Жол қозғалысының барлық қатысушыларының қауіпсіздігі үшін қиылысатын көшелердің бұрышы мен көріну шарттары жеткілікті бола ма?
- 35 Айналадағы төңірек сыртқы қауіпсіздікке әсер етуі мүмкін физикалық кедергілерден немесе өсімдіктерден таза ма? (мысалы, жобалау мүмкіндіктерін шектейтін жеке үлкен ағаштар, орманды алқаптар, тік немесе жартастар)
- 36 Көлбеу, қисық және жалпы жобалау тәсілдері төңіректің ықтимал ауа-райына немесе экологиялық аспектілеріне сәйкес келе ме? (мысалы, тұманға ұшыраған аймақтар, қарлы жерлер және т.б.)
- 37 Қоршаған ортаны қорғау нысандары орналасқан жердегі қауіпсіздік қарастырылды ма? (мысалы, шудан қорғайтын қоршаулар)
- 38 Жануарлардың көшеге шығуынан шаралар қарастырылған ба?
- 39 Ылғал болған кезде көше қауіпсіз бола ма, әлде тұман бола ма?
- 40 Алаң ету әсері ескерілді ме (мысалы, көркем түрлер)?
- 41 Тұрақсыз аумақтар мәселесі қарастырылды ма? (мысалы, шахталардың шөгуі)
- 42 Су тасқыны/су басу қарастырылды ма?
- 43 Теміржол өткелдері анықталды ма және олар дұрыс жобаланған ба?
- 44 Басқа алаң ету (мысалы, төмен ұшатын ұшақ, жарнама және т.б.) жеткілікті түрде қарастырылды ма?
- 45 Тұрақ немесе тұрақ орны ескерілді ме?
- 46 Бұқаралық іс-шараларды өткізуге байланысты барлық ерекше немесе қауіпті жағдайлар қарастырылды ма?
- 47 Осы жобаға қатты әсер етуі мүмкін жаяу жүргіншілердің барлық сыныптары қарастырылды ма? (мысалы, мектеп оқушылары, қарт адамдар және т.б.)
- 48 Жобада жарықтандыруды қамтамасыз ету мәселесі қарастырылды ма?
- 49 Жүргізушілердің тоқтау қажеттілігі қарастырылды ма?
- 50 Қауіпсіздікке қатысты барлық басқа мәселелер шешілді ме?

**Г.2 Автомобиль жолдарын жобалау сатысындағы жол қозғалысы  
қауіпсіздігі аудитінің бақылау тізімі**

- 1 Инвестициялар негізделгеннен бері шарттар өзгерген жоқ па?
- 2 Жоба алдыңғы аудиттен бері өзгерген жоқ па (егер бар болса)?
- 3 Жаңа көшеде жақсы су бұру бола ма?
- 4 Көше беткейлері мен қиылыстардың құрылымдары жақсы су бұруды қамтамасыз ете ала ма?
- 5 Жамылғы мен жол жиектерінде судың тоқырауы болмай ма?
- 6 Су ағындары мен басқа да су нысандары қиылысатын ауданда көшені су басу болмай ма?
- 7 Су тасқынын болдырмау үшін нөсер құдықтары арасындағы қашықтық жеткілікті ме?
- 8 Дауыл құдықтарының құрылымдары велосипедшілер үшін қауіпсіз бе?
- 9 Жаяу жүргіншілер жолдары мен жаяужолдарда жақсы су бұру бола ма?
- 10 Жобаны әзірлеу кезінде жергілікті климаттық жағдайлар мен ерекшеліктер туралы мәліметтер ескерілді ме (мысалы, жиі тұман басу аймақтары және т.б.)?
- 11 Жүргізушілер ландшафт ерекшеліктерін ескере отырып, жаяу жүргіншілерді (және керісінше) көре ала ма?
- 12 Ландшафт қазір және жобаны жүзеге асырғаннан кейін көрінуге кедергі келтіре ме?
- 13 Жылдың әртүрлі маусымдарында қауіпсіздік қамтамасыз етіле ме? (мысалы, жазда көлеңкелер, көктемде тайғақ бет және т.б.)
- 14 Жол бойындағы өсімдіктер өскен кезде қауіпсіздік қамтамасыз етіле ме?
- 15 Көшеден апаттық шығудың ықтимал телімдерінде өсімдіктер көлік құралдары үшін қауіпті болып табылмай ма?
- 16 Инженерлік коммуникациялар үшін өлшемдер қамтамасыз етілген бе?
- 17 Инженерлік коммуникацияларға дейінгі қауіпсіз қашықтық қамтамасыз етілген бе және олар көрінуге кедергі келтіре ме?
- 18 Барлық кіреберістерді қауіпсіз пайдалануға бола ма?
- 19 Жедел жәрдем көліктеріне және басқа да шұғыл қызметтерге қауіпсіз қол жеткізу және жүру шаралары қарастырылған ба?
- 20 Тосқауыл қоршауының құрылымы апаттық көліктерді қажетсіз қозғалыс бұзылуынсыз тоқтатуға және бұруға мүмкіндік бере ме?
- 21 Апаттық тоқтау мүмкіндігі қарастырылған ба?
- 22 Бөлу жолағында қауіпсіз үзілістер бар ма? (яғни жиілік, көріну)
- 23 Еер бұдан әрі қозғалыс бойынша жүру бөліктерінің саны өзгеретін болса, жүргізушілерге бұл туралы хабарландыру бар ма?
- 24 Бір жүру жолдың екіншісіне және керісінше өту қауіпсіз бе?
- 25 Құрылысты ұйымдастыру жобасында қозғалыс қауіпсіздігі мәселелері жеткілікті түрде ескерілді ме?
- 26 Егер нысан бірнеше іске қосу кешендеріне бөлінген болса, қозғалыс қауіпсіздігіне бірдей тәсілдер қолданыла ма?
- 27 Жүргізушілерге көрші көшедегі жарнамалық жарықтандыру мен бағдаршам кедергі бола ма?
- 28 Көз шағылыстыратын экрандар қолданылады ма?
- 29 Беткейлер мен еністердің тұрақтылығы қамтамасыз етілген бе?
- 30 Сырғанауға қарсы жабынның қажеттілігі қарастырылды ма?
- 31 Көлденең және тік қисықтар дұрыс үйлесе ме?
- 32 Тік қисықтар нормаларға сәйкес келе ме?
- 33 Көлденең қисықтар нормаларға сәйкес келе ме?
- 34 Қолданылатын қисықтар көшенің функционалдық мақсатына сәйкес келе ме?

- 35 Жобада жүргізушіні адастыратын доминанттар жоқ па?
- 36 Жолақ ені, жол жиегі, бөлу жолағы және басқа өлшемдер көшенің функционалдық мақсатына сәйкес келе ме?
- 37 Көлік құралдарының апаттық тоқтау мүмкіндігі қамтамасыз етілді ме?
- 38 Жолақтар мен жүру бөлігінің ені сәйкес келе ме:
- қисықтардың радиусы?
  - қозғалыс қарқындылығы?
  - көліктің өлшемдері?
  - қабылданған жылдамдық?
  - жылдамдық пен қарқындылықтың үйлесімі?
- 39 Жаяу жүргіншілер мен велосипедшілерге қажетті жағдайлар жасалған ба?
- 40 Қиылыстар қауіпсіз бе?
- 41 Қажетті өлшемдер барлық тиісті жерлерде қамтамасыз етілген бе?
- 42 Қозғалысты басқарудың барлық функциялары қауіпті жағдайларды болдырмайтындай етіп жасалған ба?
- 43 Қисық телімдерде белгілер мен таңбалар дұрыс қолданылды ма?
- 44 Басып озу үшін жағдай жасалған ба?
- 45 Күннің шығуы мен батуы кезінде жүргізушілерде көз шығылыстыру проблемалары болмай ма?
- 46 Қоғамдық көліктің қажеттіліктері ескерілді ме?
- 47 Егер велосипедшілерге арналған жолақтар болса, жол жиектерінің қауіпсіздігі қамтамасыз етіле ме?
- 48 Жалпы жол жиектері қауіпсіз бе?
- 49 Стандарттардан немесе нұсқаулықтардан бекітілген ауытқуларды қолдану кезінде қауіпсіздік қамтамасыз етіле ме?
- 50 Тік және көлденең қисықтарда көріну қамтамасыз етілген бе?
- 51 Қоршаған ортаны қорғау нысандары орналасқан жерде қауіпсіздік қаралды ма? (мысалы, шудан қорғайтын қоршаулар)
- 52 Көрінуге кедергі Бар ма:
- қоршаулар немесе кедергілер?
  - қоршаулар?
  - орналастыру элементтері?
  - тұрақтар?
  - белгілер?
  - көгалдандыру элементтері?
  - көпір тіректері?
  - апаттық алаңдарда немесе жол жиегінде тұрған машиналар?
  - машиналар кезегі?
  - шағын сәулет нысандары?
- 53 Теміржол өткелдері, көпірлер және басқа қауіптер байқала ма?
- 54 Басқа жергілікті ерекшеліктер көрінуге кедергі келтіре ме?
- 55 Тік қисықтарда көріну жоғары кедергілерге кедергі келтіре ме (мысалы, автомобиль немесе теміржол эстакадалары, маңдайшалар, салбырап тұрған ағаштар)?
- 56 Ірі көлемді көлік құралдарының жүруі үшін габариттік қор бар ма?
- 57 Көріну жеткілікті ме:
- жаяу және велосипед өткелдері?
  - кірме жолдарда, темір жол өткелдерінде?
- 58 Көрірудің минималды үшбұрышы қамтамасыз етілді ме:
- өтпелі жылдамдық жолақтарында?
  - қиылыста?

- айналма жолдарда?
- басқа қақтығыс нүктелерінде?
- 59 Көлік айрықтарында қауіпсіздік қамтамасыз етілді?
- 60 Ескі және жаңа көше телімдерін біріктіру қауіпсіз бе?
- 61 Егер қолданыстағы көше жаңа көшеге қарағанда төмен санатқа ие болса, бұл туралы нақты және біржақты ескерту бар ма?
- 62 Жылдамдықтың кенеттен өзгеруі қажет болған жағдайда, қауіпсіздікті қамтамасыз ету үшін тиісті шаралар қабылданды ма?
- 63 Ілінісу коэффициенті қамтамасыз етілген бе?
- 64 Жол ортасы өзгерген кезде өту қауіпсіз бе (мысалы, қаладан ауылдық жерлерге; жарықтандырылған жерден жарықтандырылмаған жерге және т.б.)?
- 65 Көшені кез келген жағдайда жүргізушілер біржақты қабылдай ма?
- 66 Жүргізушілер көшені белгіленген жылдамдықпен дұрыс қадағалай ала ма?
- 67 Жобалау стандарттары көшенің барлық сипаттамаларына сәйкес келе ме?
- 68 Қолданылатын стандарттар көше мақсатына сәйкес келе ме?
- 69 Көшеден көпірге геометриялық өту қауіпсіз бе?
- 70 Қиылыста көріну қамтамасыз етілген бе?
- 71 Қабылданған стандарт көрінуді, қозғалыс жылдамдығын және қозғалыс қарқындылығы мен құрамының ерекше комбинацияларын қамтамасыз етуге сәйкес келе ме?
- 72 Қиылыстар барлық көлік құралдарының өтуін қамтамасыз ете ме?
- 73 Қиылыстардағы дөңгелектеу радиустары барлық көліктердің айналуын қамтамасыз ете ме?
- 74 Ұзын көліктердің қозғалысы үшін көлденең қисық радиустар қамтамасыз етілген бе?
- 75 Қиылыстарда жол қауіпсіздігіне әсер ететін ерекше элементтер жоқ па?
- 76 Жаяу жүргіншілер қоршаулары қажет жерде қарастырылған ба? (мысалы, жаяу жүргіншілерді бағыттау немесе тұраққа кедергі жасау үшін)
- 77 Қажет болған жағдайда сырғанауға қарсы жабын қамтамасыз етілді ме?
- 78 Қажет жерде қауіпсіздік аралдары қарастырылды ма?
- 79 Қиылысқа жақын тұрақ қауіпсіз бе, әлде оған тыйым салу үшін шаралар қабылдау керек пе?
- 80 Тұрақта тұрған көліктерге байланысты қауіпсіздікке қауіп төніп тұра ма?
- 81 Қиылыс және оның функциялары дұрыс қабылданады ма?
- 82 Қиылысқа кіре берісте жылдамдық қауіпсіз бе?
- 83 Қиылысу жобасында жүргізушіні адастыратын ештеңе жоқ па?
- 84 Аралдардың қауіпсіздігі барлық мүмкін аспектілерде қамтамасыз етілген бе?
- 85 Құрылымдар үшін жеткілікті тік өлшем қамтамасыз етілген бе? (мысалы, электр желілері, дүкен шатырлары)
- 86 Бағдаршам фазалары дұрыс қолданылды ма?
- 87 Көлік пен жаяу жүргіншілер үшін жеткілікті уақыт бар ма?
- 88 Бағдаршам сигналдары көрінеді ме? (мысалы, ағаштардан, тіректерден, белгілерден немесе үлкен көліктерден кедергісіз)
- 89 Бағдаршам сигналдары басқа бағыттардан жаңылыстырады ма?
- 90 Бағдаршамның жарқылының қарқындылығы, егер оларға күннің шығуы / батуы әсер етуі мүмкін болса, жоғарылай ма?
- 91 Тік және көлденең қисықтар кезектің соңынан бағдаршам сигналын көруге мүмкіндік бере ме?
- 92 Қажетті жерлерде жаяу жүргіншілер өткелдері мен қоршаулар бар ма?
- 93 Келе жатқан жүргізушілер жаяу жүргіншілерді көре ме?
- 94 Қажет болған жағдайда ішінара немесе толық бақыланатын айналу фазалары бар ма?

- 95 Артық бағдаршам жоқ па?
- 96 Қиылыстардағы жол белгілері дұрыс жобаланған ба?
- 97 Бағдаршамдарда тиісті жаяу жүргіншілер фазалары қарастырылды ма?
- 98 Орталық аралдың құрылысы айналма жолдарда қауіпсіздікті қамтамасыз ете ме?
- 99 Орталық аралдың радиусы мен құрылымы қолданылатын көліктерге сәйкес келе ме?
- 100 Жаяу жүргіншілерді айналма жолдарда жүргізушілер уақытында көре ала ма?
- 101 Жаяу жүргіншілер көліктердің бұрылып жатқанын анықтай ала ма? (көру сызығында ешқандай кедергі жоқ па?)
- 102 Айналма жолдарда белгілеу дұрыс жобаланған ба?
- 103 Жарықтандыру дұрыс орындалды ма?
- 104 Қиылыстардың айналмалы автомобильдер кезегін орналастыру үшін жеткілікті ұзындығы бар ма?
- 105 Іргелесаймаққа кіретін барлық құламалар қауіпсіз бе?
- 106 Жаяу жүргіншілер қауіпсіз өтуге бола ма:
- қиылыстар?
  - реттелетін және реттелмейтін жаяу жүргіншілер өткелдері?
  - қауіпсіздік аралдары?
  - көпірлер?
  - басқа жерлер?
- 107 Қауіпті жерлерде жаяу жүргіншілердің көшеден өтуіне жол берілмеді ме?
- 108 Жаяу жүргіншілерге қатысты белгілер қолайлы және барабар ма?
- 109 Жаяу жүргіншілер жолдарының, өткелдердің және т.б. ені мен еңісі қауіпсіз бе?
- 110 Жаяу жүргіншілер жолын, өткелдерді және т.б. жамылғысы қауіпсіз бе?
- 111 Әрбір өткел үшін жиектер орнатылды ма?
- 112 Өткелдердегі жарықтандыру қанағаттанарлық па?
- 113 Өткелдерді барынша пайдалану қарастырылған ба?
- 114 Осы жерде қиылысты жобалаудан бас тартуға бола ма?
- 115 Велосипедшілердің қажеттіліктері ескерілді ме:
- қиылыстарда?
  - көшелердің жүрдек телімдерінде?
  - велосипед маршруттары мен өткелдерінде?
  - магистральдық көшелерден шыққанда?
- 116 Велосипед / жаяу жүргіншілер жолдары (көпірлердегі телімдерді қоса алғанда) қауіпсіз бе және тиісті белгіленген бе?
- 117 Мотоцикл жүргізушісінің жол төсемесіне құлауына себеп болатын құрылғылар немесе нысандар жоқ па?
- 118 Мотоцикл жүргізушілері таңбалау мен жол белгілерін дұрыс қабылдай ма?
- 119 Мотоцикл жүргізушілері үшін көшелердің жүрдек телімдерінде тосқауыл қоршаулары қауіпсіз бе?
- 120 Мотоцикл жүргізушілерінің қозғалыс үлесі жоғары аудандарда кешірімді жол қағидаты қолданылды ма?
- 121 Барлық тіректер қоршалған ба?
- 122 Нөсерлік кәріз торлары мотоцикл жүргізушілері үшін қауіпсіз бе?
- 123 Салт атты мен көлік арбаларының қажеттіліктері, соның ішінде жол жиектерін пайдалану ескерілді ме?
- 124 Жер асты өткелдерін салт аттылар пайдалана ала ма?
- 125 Жүк көлігі жүргізушілерінің қажеттіліктері, оның ішінде бұрылу радиусы мен жолақ ені ескерілді ме?
- 126 Қоғамдық көліктің қажеттіліктері ескерілді ме?
- 127 Қоғамдық көлік пайдаланушыларының қажеттіліктері ескерілді ме?

- 128 Қоғамдық көлікті маневрлеу қажеттіліктері ескерілді ме?
- 129 Қоғамдық көлік аялдамалары қауіпсіз бе?
- 130 Пайдалану қызметтерінің көлік қажеттіліктері ескерілді ме?
- 131 Пайдалану қызметінің машиналары жұмыс істеген кезде қауіпсіздік қамтамасыз етіле ме?
- 132 Қажет болған жағдайда қажетті жарықтандыру қамтамасыз етіле ме?
- 133 Жарықтандыруға кедергі келтіретін нысандар жоқ па? (мысалы, ағаштар немесе көпірлер)
- 134 Жарықтандыру тіректері қауіпсіз жерлерде орналасқан ба?
- 135 Жарақатқауіпсіз тіректер қарастырылуы керек пе?
- 136 Егер жарықтандырудың ерекше шарттары талап етілсе, ол қарастырылған ба?
- 137 Жарықтандыру дұрыс жобаланған ба?
- 138 Күрделі және қауіпті жерлер жеткілікті жарықтандырылған ба?
- 139 Көшеде көлеңке жоқ па? Жарық пен көлеңкенің ауысуы?
- 140 Таңбалардың өлшемдері дұрыс таңдалды ма?
- 141 Барлық жерлерде белгілердің көрінуі қамтамасыз етілген бе?
- 142 Белгілерді түсіну оңай ма?
- 143 Белгілер жүргізушінің қажеттіліктеріне сәйкес келе ме?
- 144 Көшенің барлық маңызды ерекшеліктері белгіленген бе?
- 145 Белгілердің құрылымы қауіпсіз бе?
- 146 Белгілердің жарақатқауіпсіз тіректері қолданыла ма?
- 147 Белгілердің санын азайтуға бола ма?
- 148 Жаңа көшедегі белгілер көрші көше теліміндегі белгілерге сәйкес келе ме (немесе алдыңғы белгілерді жаңарту қажет пе)?
- 149 Таңба стандарттарға сәйкес келе ме?
- 150 Таңба жаңылыстыратын немесе қате түсіндірілетін орындар жоқ па?
- 151 Қажетті жағдайларда тұтас таңбалау сызығы көзделген бе?
- 152 Қажет болған жағдайда нүктелік жарық қайтаратын элементтер қарастырылған ба?
- 153 Көлденең қисықтарда ескерту белгілері, ұсынылған жылдамдық белгілері немесе «Бұрылу бағыты» белгілері қолданыла ма?
- 154 Жаңа көшедегі таңба көрші көше теліміндегі белгілерге сәйкес келе ме (немесе алдыңғы таңбаны жаңарту қажет пе)?
- 155 Қажет болған жағдайда «Бұрылу бағыты» белгілері дұрыс қолданыла ма?
- 156 Түнгі уақытта белгілер мен таңбалар көрінеді ме?
- 157 Алғалды ауа-райында белгілер мен таңбалар көрінеді ме?
- 158 Құрылымдық таңбалар мен шу жолақтарын қолдану қажеттілігі қарастырылды ма?
- 159 Жүргізушінің көзінің жоғары және төмен жағдайлары қарастырылды ма?
- 160 Қауіпсіз сигнал бағандары қолданылады ма?
- 161 Осьтік қоршау қолданыла ма және ол дұрыс жобаланған ба?
- 162 Барлық тіректер қозғалатын көліктен қауіпсіз қашықтықта ма?
- 163 Жарықтандыру тіректерін орналастыру үшін бөлу жолағының ені жеткілікті ме?
- 164 Жол қозғалысы контроллері мен басқа да сервистік құрылғылардың орналасуы қауіпсіздікке қауіп төндіре ме?
- 165 Көшеде қауіпсіздікке қауіп төндіретін басқа кедергілер жоқ па?
- 166 Барлық кедергілерді жою, орнын ауыстыру немесе қорғау бойынша шаралар қабылданды ма?
- 167 Барлық қажетті жағдайларда қауіпті телімдерде тосқауыл қоршаулары көзделген бе?
- 168 Тосқауыл қоршаулары қозғалыстың барлық қатысушылары үшін қауіпсіз бе?

169 Тосқауыл қоршауының соңғы бөліктері қауіпсіз бе? Демпферлік құрылғылар қолданыла ма?

170 Барлық жағдайларда тосқауыл қоршауы қажет пе?

171 Көпір қоршаулары мен су өткізгіш құбырлардың соңғы қабырғалары қауіпсіз бе:

- көріну?

- оңай тану?

- көлік қозғалысына жақындығы?

- зиян келтіру немесе залал келтіру мүмкіндіктері?

- белгілер мен таңбалар?

- тосқауыл қоршауымен түйісу?

172 Көпірдің жүк көтергіштігі қамтамасыз етілген бе?

173 Көпірдің өлшемі көпірге жақындау өлшеміне сәйкес келе ме?

174 Автокөліктің жасанды құрылыстар арқылы жүруі үшін қауіпсіз жағдайлар қарастырылған ба? (сонымен қатар жаяу жүргіншілер, велосипедшілер, салт аттылар, арба көлігі?)

175 Су өткізгіштердің бастиектері мен шығыстары қауіпсіз бе?

176 Көлденең қисықтарда жүргізушілер мен жаяу жүргіншілер үшін көріну жеткілікті ме?

177 Қозғалыс қарқындылығы мен жылдамдығы үшін кері айналу орны жеткілікті ме?

178 Қисық радиустар мен алдағы көріну қанағаттанарлық па?

179 Барлық жағдайларда тежеу жолы қамтамасыз етілген бе?

180 Еңістердің шамалары қауіпсіз бе?

181 Еңістерде тежеу жолы қамтамасыз етілген бе?

182 Көшеде тұрақ пен онымен байланысты тәуекелдерді болдырмау үшін арнайы орындарда тұрақ жеткілікті ме?

183 Автотұрақтар ыңғайлы орналасқан ба?

184 Айналма көру және қиылысқа дейінгі қашықтық үшін автотұрақтағы орын жеткілікті ме?

185 Қауіпсіз жерлерде үлкен көліктердің бұрылуына орын бар ма?

186 Жобада жол қозғалысын ұйымдастыру бөлімі бар ма?

187 Барлық қиылыстарда басымдық нақты анықталған ба?

188 Барлық жағдайларда белгілер мен таңбалар, оның ішінде күн / түн, жаңбыр, тұман және т.б. көрінеді ме?

189 Көгалдандыру элементтері қиылыстарда, бұрылыстарда, кіреберістерде және жаяу жүргіншілер аймақтарында көрінуге кедергі келтіре ме?

190 Көлік құралдарының жолдан шығу ықтималы бар жерлерде ағаш екпелері жоқ па?

191 Бүкіл аудан үшін қандай да бір жағымсыз салдар қарастырылды ма?

192 Болашақта қозғалыс жылдамдығы қауіпсіз деңгейде бола ма?

193 Қоғамдық көлік нысандары қауіпсіз орналасқан ба?

194 Жаяу жүргіншілер аймақтары жеткілікті қауіпсіз бе?

195 Тиісті көше жарығы қамтамасыз етілді ме?

196 Жол бойындағы барлық қауіптер дұрыс жойылды ма?

197 Дамуға жаяу жүргіншілерге қауіпсіз қол жетімділік қамтамасыз етілді ме?

198 Көше үлкен көліктерді немесе жүк көліктері, қоғамдық көліктер, жедел жәрдем көліктері, көшеге қызмет көрсететін көліктер секілді үлкен көліктерді қауіпсіз өткізе ала ма?

199 Қажет болған жағдайда арнайы іс-шаралар өткізу үшін көшені қауіпсіз жабуға бола ма?

200 Егер қажет болса, туристік маршруттарға қойылатын арнайы талаптар қанағаттандырыла ма?

201 Төтенше жағдайларға байланысты барлық ерекше немесе қауіпті жағдайлар қарастырылды ма?

202 Қауіпсіздікке қатысты барлық басқа мәселелер шешілді ме?

**Г.3 Автомобиль жолдарын пайдалануға берер алдында жол қозғалысы қауіпсіздігі аудитінің бақылау тізімі**

- 1 Өткен аудиттен бері болған және қауіпсіздікке теріс әсер еткен өзгерістер жоқ па?
- 2 Жоба қауіпсіз орындалды ма?
- 3 Су бұру қамтамасыз етілген бе?
- 4 Климаттық проблемаларға қарсы тұру үшін қандай да бір құралдар қарастырылған ба?
- 5 Ашық отырғызу және өсімдік түрлерін таңдау жол қауіпсіздігін қамтамасыз ете ме?
- 6 Көлік құралдары жолдан апатты түрде шығуы мүмкін жерлерде өсімдіктер/ ландшафт заттары «кешірімді» ма?
- 7 Өсімдіктер / ландшафт элементтерінің артында көріну қамтамасыз етіле ме (әсіресе жаяу жүргіншілер үшін)? Өсімдіктер өсіп, жетілген кезде көріну сақталады ма?
- 8 Барлық тіректер, инженерлік құрылымдар және т.б. қауіпсіз жерлерде орналасқан ба? Олар тиісті материалдардан жасалған ба?
- 9 Барлық қиылыстар мен кіреберістер оларды пайдалану үшін қауіпсіз бе?
- 10 Барлық қиылыстар мен кіреберістер қажетті көрінуге ие ме?
- 11 Жол жиектері апаттық жолға шығу және көлік құралының тоқтауы үшін қауіпсіз бе?
- 12 Дөңгелектермен жүру бөлігіне лас пен қоқыстың әкелуіне жол берілмейді ме?
- 13 Барлық шағылыстырғыштар дұрыс орнатылған ба?
- 14 Барлық белгілер дұрыс орнатылып, таңбаланды ма?
- 15 Олар үнемі көріп тұра ма (күндіз де, түнде де)?
- 16 Жаңа таңба қолданыстағы таңбаға сәйкес келе ме? (көршілес көше телімдерінде)
- 17 Ескі белгілер мен таңбалар жойылды ма?
- 18 Жүргізуші үшін түсініксіз барлық орындар жойылды ма?
- 19 Көпірлердегі барлық деформациялық жіктері қауіпсіз орындалды ма?
- 20 Жік аймағында шығыңқы металл бөліктері жоқ па?
- 21 Жамылғыдағы жол таңбасы жеткілікті түрде көрінеді ме?
- 22 Аудиттің өткен кезеңдерінде көшеде байқалмаған қауіптер жоқ па?
- 23 Көшеде қауіп төндіретін немесе көрінуге кедергі келтіретін табиғи нысандар жоқ па?
- 24 Қауіпсіздік қамтамасыз етілген бе:
  - жаяу жүргіншілер қозғалысы? (барлық жастағы жаяу жүргіншілер)
  - велосипедшілер / моторсыз көлік қозғалысы?
  - жүк көліктері мен автобустардың қозғалысы?
  - мотоцикл жүргізушілерінің қозғалысы?
  - автомобиль қозғалысы?
- 25 Дұрыс жылдамдық таңдалды ма?
- 26 Көру сызығында кедергілер жоқ па?
- 27 Қосымша белгілер және / немесе таңбалар: қажет болған жағдайда олар қарастырылды ма және қаралды ма?
- 28 Ескі көшеден жаңасына өту қанағаттанарлық па? (яғни, ауысу кезінде белгісіздік немесе түсініксіздік жоқ па?)
- 29 Тік таңба орнында ма және көпірлер мен өткелдерде байқалады ма?
- 30 Қиылысқа жақындаған жүргізушілер оның бар екенін біле ме? (әсіресе жол беру қажет болса)
- 31 Көшенің барлық элементтері жеңіл автомобильдер, жүк көліктері, велосипедтер, мотоциклдер, көру қабілеті шектеулі көліктер жүргізушісінің әртүрлі көз биіктіктеріне түсінікті ме?
- 32 Қиылыстың пішіні мен функциясы барлық тәсілдерде жүргізушілер үшін түсінікті ме? (іс жүзінде күндіз де, түнде де тексеру керек)

33 Аялдама сызықтары күндіз де, түнде де көрінеді ме? Қарсы жолаққа шығудың алдын алу үшін визуалды сигналдар жеткілікті ме?

34 Жарықтандыру тіректері дұрыс орналастырылған ба?

35 Барлық қолданылатын бағдаршамдар әр бағыттан және қолайлы қашықтықта көрінеді ме?

36 Барлық бағдаршамдар дұрыс және қауіпсіз жұмыс істей ме?

37 Барлық жаяу жүргіншілер бағдаршамдары дұрыс және қауіпсіз жұмыс істей ме?

38 Айналма жол мен орталық арал барлық тәсілдерден толық көрінетін және танылатын ма?

39 Айырықтардағы барлық белгілер, таңбалар және жарықтандыру дұрыс орнатылған ба?

40 Қоршау, әсіресе жаяу жүргіншілер мен жануарлардың қозғалысына жол берілмейтін көше телімінде жеткілікті ме?

41 Барлық жаяу жүргіншілер құрылыстары қатысты қауіпсіздікті қамтамасыз ете ме:

- көріну?

- түсініктер?

- ілінісу қасиеттері?

- жарықтандыру?

- мүгедектердің қажеттіліктері?

- нашар көретін адамдар?

42 Барлық велосипед жолдары қауіпсіздікті қамтамасыз ете ме:

- көріну?

- түсініктер?

- ілінісу қасиеттері?

- жарықтандыру?

43 Мотоцикл жүргізушісінің құлауына әкелетін құрылғылар немесе нысандар жоқ па?

44 Мотоциклшілер үшін жол жиегінде кедергілер жоқ па?

45 Белгілер мен таңбалар мотоцикл жүргізушілерінің қозғалыс ерекшеліктеріне сәйкес келе ме?

46 Мотоцикл жүргізушілерінің қозғалыс жылдамдығы жоғары телімдерде тосқауыл қоршауларын болдырмауға бола ма?

47 Мотоциклдердің көшеге шығу ықтималдығы жоғары телімдерде «кешіру» тәсілі қолданыла ма?

48 Барлық тіректер мен басқа элементтер соққыдан қорғалған ба?

49 Мотоциклмен су ұңғымаларының торларымен қауіпсіз жүруге бола ма?

50 Барлық нысандар қамтамасыз етілген бе:

- көріну?

- түсініктілік?

- басқа ерекшеліктер?

51 Жарықтандыру дұрыс жұмыс істей ме?

52 Жол белгілерінің өлшемі дұрыс таңдалды ма және олар дұрыс орналастырылды ма?

53 Белгілер мен таңбалар күндізгі және қараңғыда келесілерді қамтамасыз ете ме:

- көріну?

- хабарламаның анықтығы?

- оқу ыңғайлылығы/қажетті қашықтықтағы оқылым?

54 Белгінің жарықшағылыстыратын қабілеті немесе оны жарықтандыру қанағаттанарлық па?

55 Айнымалы ақпарат белгілері дұрыс жұмыс істей ме?

56 Барлық белгілер қажет пе?

57 Барлық белгілер мен жол таңбалары дұрыс орналастырылған ба және толық көрінеді ме?

58 Нүктелік жарық қайтарғыш элементтер толығымен дұрыс интервалдарда және түстерде көрінеді ме?

59 Барлық басқа қоршау және бағыттаушы құрылғылар (әсіресе орналасқан жері, түрі және өлшемі) дұрыс орнатылған ба?

60 Сигнал бағандарының материалы мен өлшемі дұрыс таңдалды ма және олар дұрыс орналастырылған ба?

61 Тосқауыл қоршауында шағылыстырғыштар дұрыс орналастырылған ба?

62 Барлық жол белгілері автокөлік жүргізушілері мен жол қозғалысының басқа қатысушыларына анық көрінеді ме?

63 Ескі және жаңа телімдерде белгілер мен таңбалар біркелкі ме?

64 Барлық қажетті осьтік кедергілер орнатылып, тиісті түрде таңбаланды ма?

65 Тосқауыл қоршаулары көрінуді шектей ме және тәуелсіз қауіп төндіре ме?

66 Жол белгілерінің барлық тіректері дұрыс орналастырылған ба және қауіпсіз бе?

67 Басқа тексерулер кезінде өткізіп алған қауіпті тіректер жоқ па? Егер бар болса, олар дұрыс қорғалған ба?

68 Қоршаудың ұзындығы жеткілікті ме?

69 Қауіпсіздік қоршауы дұрыс орнатылды ма?

70 Барлық қозғалысты басқару құрылғылары дұрыс жұмыс істей ме?

71 Уақытша белгілер мен таңбалар алынып тасталды ма?

72 Қауіпсіздікке қатысты барлық басқа мәселелер шешілді ме?

#### **Г.4 Пайдаланудың бірінші жылы аяқталғаннан кейін жол қозғалысы қауіпсіздігі аудитінің бақылау тізімі**

1 Қабылданған жол қозғалысы жылдамдығы үшін көріну қамтамасыз етілген бе?

2 Қиылыстар мен түйісулер үшін жеткілікті көру қашықтығы қамтамасыз етілген бе? (мысалы, жаяу жүргінші, велосипедші, теміржол)

3 Кіреберістерде көріну қашықтығы жеткілікті ме?

4 Көлденең және тік қисықтар 85 пайыздық жылдамдыққа сәйкес келе ме?

5 Егер сәйкес келмесе:

- ескерту белгілері орнатылған ба?

- ұсынылған жылдамдық туралы белгілер орнатылған ба?

6 Жылдамдық шегі белгілері қисық параметрлеріне сәйкес келе ме?

7 Көшенің функционалды жіктелімінің жылдамдық шегі геометриялық параметрлерге, көріну қашықтығына сәйкес келе ме?

8 Қауіпсіз басып озу мүмкіндіктері бар ма?

9 Көшеде шатасуды тудыруы мүмкін элементтер жоқ па?

Мысалы:

- көлденең қисықтар анық қабылданады ма?

- ескі бағыттағы телімдер жойылды ма (егер бар болса)?

- ескі жол белгілері жойылды ма?

- ағаш желілері жолдың планын қайталай ма?

- жарықтандыру тіректерінің желісі жолдың планын қайталай ма?

10 Қисықтар мен қисықтардың тіркесімдері жаңылыстырады ма?

11 Қауіпсіздік аралдарының ені жеткілікті ме?

12 Жолақтың ені қозғалыс қарқындылығы мен ағын құрамы үшін жеткілікті ме?

13 Көпірдің ені жеткілікті ме?

14 Көлік құралдарының апттық тоқтауы кезінде қауіпсіздік қамтамасыз етіле ме?

- 15 Жол жиектері олар болған кезде нығайтылған ба?
- 16 Жол жиектері барлық көлік құралдары үшін жақсы жағдайда ма?
- 17 Жол мен жол жиегі арасындағы түйісу қауіпсіз бе?
- 18 Қиылыстардағы дөңгелектеу радиустары қозғалыс жағдайларына сәйкес келе ме?
- 19 Қиылыстар барлық көлік құралдары үшін қауіпсіз бе?
- 20 Қиылыстардағы жолда су бұру қамтамасыз етілген бе?
- 21 Қажет болса, жолдан апатты түрде шығу мүмкін барлық көлік құралдары үшін құламалар қауіпсіз бе?
- 22 Су өткізгіштердің бастиектері мен шығыстары қауіпсіз бе?
- 23 Өтпелі-жылдамдық жолақтары дұрыс салынған ба?
- 24 Өтпелі-жылдамдық жолақтарының соңына дейін көру қашықтығы жеткілікті ме?
- 25 Барлық жол белгілері дұрыс орнатылған ба?
- 26 Жол таңбасы анық көрінеді және байқалады ма?
- 27 Таңба нормативтік талаптарға сәйкес орындалды ма?
- 28 Өтпелі және қосымша жолақтарға жақындау туралы алдын ала ескерту бар ма?
- 29 Қарсы қозғалыс жолағына шығудың алдын алды ма?
- 30 Бұрылыстар туралы алдын ала ескерту бар ма?
- 31 Барлық қиылыстар көлденең және тік қисықтарға қатысты қауіпсіз орналастырылған ба?
- 32 Барлық қиылыстар жол қозғалысының барлық қатысушылары үшін айқын және түсінікті ме?
- 33 Көріну қашықтығы жол қозғалысының барлық қатысушыларына сәйкес келе ме?
- 34 Көлік кезегі бойы көріну қамтамасыз етіле ме?
- 35 Жол қиылысының белгілері мен таңбалары дұрыс белгіленген бе?
- 36 Қиылыста қозғалысты бағыттайтын белгілер бар ма?
- 37 Барлық жолақтар дұрыс белгіленген бе (көрсеткілерді қосқанда)?
- 38 Жол қозғалысының барлық қатысушылары үшін қиылысу сұлбасы айқын ма?
- 39 Шекаралар дұрыс орналастырылған ба?
- 40 Бағыттаушы аралшықтар дұрыс орналастырылған ба?
- 41 Көше барлық мүмкін көлік түрлеріне жарамды ма?
- 42 Өтпелі жылдамдық жолақтарының ұзындығы жеткілікті ме?
- 43 Қиылыста қауіпсіздік мәселелерін тудыруы ықтимал өткізу қабілеттілігі мәселелері бар ма?
- 44 Барлық қиылыстарда, әсіресе ауылдық елді мекендерде қатты жамылғы бар ма?
- 45 Қажет болған жағдайда жарықтандыру қамтамасыз етіле ме?
- 46 Жарыққа кедергі келтіретін кедергілер жоқ па? (мысалы, ағаштар немесе көпірлер)
- 47 Жарықтандыру тіректері қауіпсіз қашықтықта ма?
- 48 Жарақатқауіпсіз тіректер қарастырылған ба?
- 49 Қосымша жарықтандыру қажет болса, ол қамтамасыз етілген бе?
- 50 Жарықтандырудың белгілер мен бағдаршамдарға теріс әсері жоқ па?
- 51 Жарқыраған жарнама бағдаршам сигналдарын қабылдауға кедергі келтіре ме?
- 52 Көлеңкелі жерлер немесе жарықтандырылмаған жерлер жоқ па?
- 53 Барлық қажетті жол белгілері бар ма? Олар айқын және анық ма?
- 54 Әр жағдайда белгілер дұрыс қолданыла ма және әр белгі қажет пе?
- 55 Барлық белгілер барлық ықтимал жағдайлар үшін тиімді ме? (мысалы, күн, түн, жаңбыр, тұман, күннің шығуы немесе батуы, қарсы шамдар, нашар жарық)
- 56 Көлік құралының кез-келген класына тыйым салынса, жүргізушілер жақсы хабардар бола ма?
- 57 Көлік құралының кез-келген класына тыйым салынса, жүргізушілерге балама маршрут ұсынылады ма?

58 Күндізгі және қараңғыда хабарламаның анықтығы мен белгілердің оқылуы қамтамасыз етіле ме?

59 Белгінің жарық шағылыстыру қабілеті немесе оны жарықтандыру талаптарға сай ма?

60 Белгілердің көрінуін шектейтін заттар немесе алаң етушіліктер жоқ па?

61 Тым көп белгілерге байланысты шатасулар жоқ па?

62 Белгі тіректері қауіпсіз орнатылған ба?

Егер жоқ болса, онда олар:

- жарақат алу қаупі бар ма?

- тосқауылдармен қоршалған ба?

63 Таңба:

- көшенің функционалды жіктелуіне сәйкес келе ме?

- маршрутқа сәйкес келе ме?

64 Барлық күтілетін жағдайларда тиімді бола ма? (күндіз, түнде, ылғалды, құрғақ, тұман, күннің шығуы мен батуы, қарсы фаралар және т.б.)

65 Артық таңбалар жоқ па?

66 Осьтік, шеткі таңба, қозғалыс жолақтарының таңбасы қарастырылған ба?

67 Нүктелік жарық шағылыстырғыш элементтер қажетті орындарда орнатылған ба?

68 Егер орнатылған болса, олар дұрыс орнатылған ба, түстері дұрыс па, күйі жақсы ма?

69 Шу жолақтары қажет жерде реттелген бе?

70 Таңба жақсы күйде ме?

71 Таңба мен жамылғының түсі арасында жеткілікті контраст бар ма?

72 Таңба жарықшақтарды бітеу ретінде қабылданбай ма, әсіресе жарқын жарықта?

73 Сигнал бағандары дұрыс орнатылған ба?

74 Делиниаторлар анық көрінеді ме?

75 Тік таңба дұрыс қолданылған ба?

76 Қисықтарда ескерту белгілері және қажетті жағдайларда қисықтарда ұсынылған жылдамдық белгілері орнатылған ба?

77 Ұсынылған жылдамдық белгілері қозғалыс жағдайына сәйкес келе ме?

78 Қисыққа қатысты белгілер дұрыс орналастырылған ба? (яғни, тым ерте емес пе)

79 Таңбалардың өлшемдері дұрыс таңдалды ма?

80 Бұрылыс бағыттары қажет жерде орнатылған ба?

81 Бұрылу бағытының белгілері дұрыс орнатылған ба?

82 Бұрылу бағыты белгілерінің өлшемі дұрыс па?

83 Айналу бағытының белгілері тек қисықтармен шектеле ме?

84 Жолдың ені қауіпсіз бе?

85 Барлық электр желілерінің тіректері, ағаштар және т.б. жолдан қауіпсіз қашықтықта ма?

86 Қажетті жерлерде тосқауыл қоршаулары орнатылған ба?

87 Қоршаулар нормативтік талаптарға сәйкес келе ме?

88 Тосқауыл қоршаулары дұрыс орнатылған ба?

89 Әр жағдайда тосқауыл қоршауының ұзындығы жеткілікті ме?

90 Көпір қоршауы дұрыс орнатылған ба?

91 Қоршау мен жиек сызығының арасындағы ені апатты жағдайда тоқтаған көлікті орналастыру үшін жеткілікті ме?

92 Қоршаулардың бастапқы және соңғы телімдері дұрыс орындалды ма?

93 Жаяу жүргіншілер қоршаулары жарақатқауіпсіз бе?

94 Тосқауыл қоршаулары тәуелсіз қауіп төндіре ме?

95 Түнгі уақытта қоршаулардың көрінуі қамтамасыз етіле ме?

96 Бағдаршамдар дұрыс жұмыс істей ме?

97 Көрсетілген сигналдардың саны, орналасуы және түрі қозғалыс қарқындылығы мен жағдайына сәйкес келе ме?

98 Қажетті жағдайларда көру қабілеті бұзылған адамдар үшін жағдайлар бар ма? (мысалы, тактильді белгілер)

99 Қарт адамдарға немесе мүгедектерге жағдай жасалған ба? (мысалы, жасыл сигналдың ұзартылған фазасы)

100 Контроллер қауіпсіз қашықтықта орналасқан ба?

101 Қиылыстарда ілінісу коэффициенті қамтамасыз етілген бе?

102 Келе жатқан автокөлік жүргізушілері үшін бағдаршамдар анық көрінеді ме?

103 Көлік құралдарының ықтимал кезектерінің соңына дейін көріну қашықтығы жеткілікті ме?

104 Күннің шығуы немесе батуы себеп болуы мүмкін көріну мәселелері шешілді ме?

105 Бағдаршам бөлімдері тек олар үшін жасалған автокөлік жүргізушілері көре алатындай қорғалған ба?

106 Бағдаршам сигналдары жеткілікті қашықтықта көрінбейтін жерде ескерту белгілері орнатылған ба?

107 Бағдаршамдардың көрінуіне ағаштар, шамдар, белгілер, қоғамдық көлік аялдамалары және т.б. кедергі келтіре ме?

108 Жаяу жүргіншілер мен велосипедтер үшін қолайлы өткелдер бар ма?

109 Өткелдерде бағыттаушы қоршаулар орнатылған ба?

110 Көлік құралдарының, жаяу жүргіншілердің және велосипедшілердің ағындарын бөлу үшін қажет жерде қорғаныс тосқауылы орнатылды ма?

111 Түнде жаяу жүргіншілер мен велосипедшілердің жүруіне жағдай жасалған ба?

112 Жол мен жаяу жүргіншілер жолы арасында қауіпсіз алшақтық бар ма?

113 Маршрут бойынша жаяу жүргіншілер өткелдерінің саны жеткілікті ме?

114 Қарттар, мүгедектер, балалар, мүгедектер арбалары мен балалар арбалары үшін қозғалыс жағдайлары қамтамасыз етілді ме?

115 Қажет болған жағдайда тұтқалар қарастырылған ба? (мысалы, көпірлерде, пандустарда)

116 Мектептер мен басқа да жаяу жүргіншілер қозғалысының жанында жаяу жүргіншілер туралы ескерту бар ма?

117 Жүк көлігінің жүргізушілері жаяу жүргіншілерді көре алатындай аялдамадан қиылысқа дейінгі қашықтық жеткілікті ме?

118 Маршрутты пайдаланатын велосипедшілер үшін жол төсемінің ені жеткілікті ме?

119 Велосипед жолында үзілістер мен тарылулар жоқ па?

120 Велосипедшілер үшін жаңбыр суының торлары қауіпсіз бе?

121 Аялдамалардың қауіпсіздігі қамтамасыз етілді ме?

122 Аялдамалардағы павильондар көрінуге кедергі келтіре ме?

123 Қону алаңының биіктігі дұрыс таңдалды ма?

124 Көпірдің жүру бөлігінің ені көпірге кіреберістің еніне сәйкес келе ме?

125 Қозғалыс жылдамдығы тәсіліндегі радиус 85 пайыздық қауіпсіздікке сәйкес келе ме?

126 Егер жоғарыда аталған екі шарттың біреуі орындалмаса, ескерту белгілері орнатылды ма?

127 Көпірге қажетті қоршау орнатылды ма?

128 Көпірдегі жаяу жүргіншілерге арналған қондырғылар қолайлы және қауіпсіз бе?

129 Көпірден балық аулауға тыйым салынады ма? Егер жоқ болса, қауіпсіздік бар ма?

130 Көпірде таңбалар бар ма?

131 Көпірдің жамылғысы жақсы жағдайда ма?

132 Көпірдегі жаяужолдардан жол жиегіне өту жақсы жағдайда ма?

- 133 Жол жамылғысы жеткілікті ілінісуге ие ме, әсіресе бұрылыстарда, тік беткейлерде және қиылыстарға кіреберістерде?
- 134 Ілінісу коэффициентін өлшеу жүргізілді ме?
- 135 Жамылғыда судың тоқырауына байланысты проблемалар жоқ па?
- 136 Жамылғыда құрылыс қалдықтары және т.б. жоқ па?
- 137 Автотұрақтар қауіпсіз бе?
- 138 Екі қатарлы тұрақ қауіпсіздігіне қатысты мәселелерді болдырмау үшін көлік тұрақтары жеткілікті ме?
- 139 Қауіпсіздік мәселелерінсіз көшеде тұрақ маневрлері мүмкін бе?
- 140 Тұрақта тұрған көлік құралдары қиылыстарда және көше бойында көрінуге кедергі келтіре ме?
- 141 Ауыр көліктерді басып озу мүмкіндігі бар ма?
- 142 Көше параметрлері оны пайдаланатын көліктерге сәйкес келе ме?
- 143 Көше бойында, қиылыстарда, айналмалы жол қиылыстарында және т.б. үлкен көліктердің маневр жасауына жеткілікті орын бар ма?
- 144 Сауда орталықтары мен автотұрақтарға кіреберістер күтілетін көлік құралдарының мөлшеріне сәйкес келе ме?
- 145 Жол төсемінің ені ауыр көліктерге жарамды ма?
- 146 Жалпы алғанда, ауыр және габаритті емес көлік құралдарының қауіпсіз жүруі үшін жол төсемесінің сапасы жеткілікті ме?
- 147 Жүк көлігі маршруттарында жол белгілері жүк көлігі жүргізушісінің көзінің биіктігіне сәйкес келе ме?
- 148 трассаның барлық телімдері су тасқынынан таза ма?
- 149 Егер су тасқыны мүмкін болса, тиісті көрсеткіштер бар ма?
- 150 Су ағындары мен бөгеттер дұрыс белгіленген бе?
- 151 Барлық су өткізгіштер немесе дренаждық қондырғылар қауіпсіз орналастырылған ба?
- 152 Егер жоқ болса, олар көлік құралдарының соқтығысу мүмкіндігінен қорғалған ба?
- 153 Өсімдіктер өскеннен кейін қолданыстағы өлшемдер мен көру қашықтығы сақталады ма?
- 154 Айналмалы қозғалыс қиылыстарындағы ландшафт дизайны көріну проблемаларын болдырмауға мүмкіндік бере ме?
- 155 Көшеде енді қажет емес құрылыс немесе жөндеу жабдықтары жоқ па?
- 156 Жол қозғалысын ұйымдастырудың уақытша техникалық құралдары алынып тасталды ма?
- 157 Фаралардың жарқырауынан туындауы мүмкін мәселелер шешілді ме?
- 158 Көше ішінде жүргізушінің назарын аударатын заттар жоқ па?
- 159 Жарнамалық белгілер қауіп төндіре ме?
- 160 Орналасу элементтері мен шағын сәулеттік нысандар қауіп төндіре ме?
- 161 Жағалау беткейлері нығайтылған ба?
- 162 Жолдың үстінде қауіпті салбыраған бұтақтар жоқ па?
- 163 Көшеде бұта мен биік шөптің әсерінен көрінетін кедергілер жоқ па?
- 164 Ықтимал бүйірлік жел бар жерлер белгіленді ме?
- 165 Егер Нью-Джерси қоршауы қолданылса, онда:
- барабар белгіленген бе?
  - бастапқы телім белгіленді ме??
  - қиылыстардағы қоршау қауіпсіз бе?
  - жаяу жүргіншілерге қауіп төндіре ме?
- 166 Ауыр көліктердің қауіпсіздігіне қатысты барлық басқа мәселелер шешілді ме?

## Библиография

- [1] «Автомобиль жолдарының қауіпсіздігі» Кеден одағының техникалық регламентін қабылдау туралы Кеден одағы комиссиясының 18.10.2011 жылғы № 827 шешімі.
- [2] «Автомобиль жолдары туралы» 17.07.2001ж. № 245 Қазақстан Республикасының заңы, 01.01.2024 ж. өзгерістер және толықтырулармен.
- [3] «Жол жүрісі туралы» 17.04.2014 ж. № 194-V Қазақстан Республикасының заңы, 03.10.2024 ж. өзгертулер және толықтырулармен.
- [4] «Техникалық реттеу туралы» 30.12.2020 ж. № 396-VI Қазақстан Республикасының заңы, 01.09.2024 ж. өзгертулер және толықтырулармен.
- [5] «Қазақстан Республикасындағы сәулет, қала құрылысы және құрылыс қызметі туралы» 16.07.2001 ж. № 242 Қазақстан Республикасының заңы, 21.05.2024 ж. жағдай бойынша өзгертулер және толықтырулармен.
- [6] ҚР ЕЖ 3.01-101-2013 Қала құрылысы. Қалалық және ауылдық елді мекендерді жоспарлау және салу.
- [7] Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 24.01.2014 ж. № 56 Жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарын күтіп-ұстау, ағымдағы, орташа және күрделі жөндеу кезінде орындалатын жұмыс түрлерінің жіктемесін бекіту туралы бұйрығы.
- [8] Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 28.12.2018 ж. № 947 Автомобиль жолдарының жол инфрақұрылымы қауіпсіздігінің мониторингі қағидаларын бекіту туралы бұйрығы.
- [9] Р РК 218-121-2014 «Қазақстан Республикасының автомобиль жолдарындағы жол-көлік оқиғаларының экономикалық шығындарын бағалау жөніндегі әдістемелік ұсыныс».
- [10] Р РК 218-136-2017 «Көпфункционалды жылжымалы зертханалық кешендермен автомобиль жолдарының көліктік-пайдалану жай-күйін аспаптық тексеру бойынша».
- [11] Р РК 218-158-2019 «Автомобиль жолдарын жобалау, салу және пайдалану кезінде жол қозғалысы қауіпсіздігіне аудит жүргізу рәсімдерінің сметалық құнын анықтау бойынша ұсынымдар».
- [12] Р РК 218-169-2020 «Жалпы қолданыстағы автомобиль жолдарындағы ЖКО шоғырланған жерлердегі апаттылықты төмендету бойынша капиталды қажет етпейтін тиімді шараларды таңдау бойынша ұсынымдар».
- [13] Р РК 218-171-2020 «Қазақстанның ірі қалаларындағы автомобиль жолдарын жобалау және кіру топтарындағы жол қозғалысын ұйымдастыру бойынша ұсынымдар».
- [14] Р РК 218-174-2020 «Бойлық тегістікті бағалаудың мобильді қосымшалар арқылы жүзеге асырылатын экспресс әдісін қолдану жөніндегі нұсқаулықтар».
- [15] Р РК 218-186-2022 «Ұсынымдар. IRAP аспаптарымен жол инфрақұрылымының қауіпсіздігін бағалау жүйесін қолдану ережелері».
- [16] Directive on road infrastructure safety management No 2019/1936, Еуропалық парламент және Кеңес, Брюссель, 2019.
- [17] World Bank. Socioeconomic Impacts of Road Traffic Injuries in Central Asia. Орталық Азиядағы жол-көлік жарاقاتының әлеуметтік-экономикалық салдары © 2022 World Bank.
- [18] БҰҰ Бас Ассамблеясының 74/229 қарары. 2021-2030 жылдары жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі іс-қимыл онжылдығының жаһандық жоспары.
- [19] Жол қозғалысы қауіпсіздігін инженерлік қамтамасыз ету жөніндегі № 1 ОАӨЭЫ нұсқаулығы. Жол қозғалысы қауіпсіздігі аудиті. Азия даму банкі, 2018.
- [20] Жол қозғалысы қауіпсіздігін инженерлік қамтамасыз ету жөніндегі № 2 ОАӨЭЫ нұсқаулығы. Неғұрлым қауіпсіз жол жұмыстары Азия даму банкі, 2018.
- [21] Жол қозғалысы қауіпсіздігін инженерлік қамтамасыз ету жөніндегі № 3 ОАӨЭЫ нұсқаулығы. Жол бойындағы кедергілерді басқару Азия даму банкі, 2018.

[22] Жол қозғалысы қауіпсіздігін инженерлік қамтамасыз ету жөніндегі №4 ОАӨЭЫ нұсқаулығы. Жаяу жүргіншілердің қауіпсіздігі Азия даму банкі, 2021.

[23] Жол қозғалысы қауіпсіздігін инженерлік қамтамасыз ету жөніндегі №5 ОАӨЭЫ нұсқаулығы. Жол қауіпсіздігі аудитіне арналған жұлдызды рейтингтер Азия даму банкі, 2021.

[24] Job R, Mbugua, L. Road crash trauma, climate change, pollution and the total costs of speed: six graphs that tell the story. Washington DC: Global Road Safety Partnership; 2020.

[25] Автомобиль жолдарының қауіпсіздігін бағалау бағдарламаларының жол қозғалысы қауіпсіздігі жөніндегі құралдары.

[26] Автомобиль жолдарының қауіпсіздігін бағалау бағдарламаларының Демонстрационный инструмент CycleRAP көрнекі құралы.

[27] Жол қозғалысы қауіпсіздігін инженерлік қамтамасыз ету жөніндегі № 6 ОАӨЭЫ нұсқаулығы. Апатты-қауіпті телімдерді анықтау, зерттеу және жою. Азия даму банкі, 2024.

[28] Жол қозғалысы қауіпсіздігін инженерлік қамтамасыз ету жөніндегі № 7 ОАӨЭЫ нұсқаулығы. Жылдамдықты неліктен және қалай басқаруға болады. Азия даму банкі, 2024.

---

ӘОЖ 625.711.3

СМЖ 93.080

**Түйін сөздер:** жол қауіпсіздігі аудиті, жол-көлік оқиғасы, жол қауіпсіздігінің әсерін бағалау, жол желісінің қауіпсіздігін басқару

---



**МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РЕПУБЛИКИ КАЗАХСТАН  
КОМИТЕТ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ**

---

---

**ВЕДОМСТВЕННЫЙ СВОД ПРАВИЛ**

**ПРОЦЕДУРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ  
НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ**

**ВСП РК 1.3-001-2024**

**Издание официальное**

**Астана 2024**

## Предисловие

- |  |  |
|--|--|
| <b>1 РАЗРАБОТАН И<br/>ВНЕСЕН</b>               | Акционерным обществом «Казахстанский дорожный научно-исследовательский институт» (АО «КаздорНИИ»).   |
| <b>2 УТВЕРЖДЕН И<br/>ВВЕДЕН В<br/>ДЕЙСТВИЕ</b> | Приказом Председателя Комитета автомобильных дорог Министерства транспорта Республики Казахстан от «25» ноября 2024г. № 144.   |
| <b>3 СОГЛАСОВАН</b>                            | Комитетом административной полиции Министерства внутренних дел Республики Казахстан от «31» октября 2024г. № 5-5-5-5-71/5-21978.<br><br>Акционерным обществом «Национальная компания «КазАвтоЖол» от «18» ноября 2024г. № 03-01/09-01/3831-И.<br><br>РГП на ПХВ «Национальный центр качества дорожных активов» от «11» ноября 2024г. № ЗТ-2024-05831330. |
| <b>4 ВЗАМЕН</b>                                | Р РК 218-142-2017, Р РК 218-164-2020<br>Р РК 218-165-2020  |

*Документ доступен к просмотру в информационно-правовой системе нормативно-правовых актов Республики Казахстан «Әділет», в Едином государственном фонде нормативных технических документов (<https://new-shop.ksm.kz/egfntd/ntdgo/>), а также в электронной базе данных «InfoZhol» – <http://infozhol.kad.org.kz>*

Настоящий Ведомственный свод правил не может быть полностью или частично воспроизведен, тиражирован и распространен без разрешения Комитета автомобильных дорог Министерства транспорта Республики Казахстан

## Содержание

Введение	IV
1 Область применения	1
2 Нормативные ссылки	1
3 Термины и определения	3
4 Обозначения и сокращения	4
5 Общие положения	5
5.1 Принципы обеспечения безопасности движения	5
5.2 Процедура управления безопасностью дорожной сети	5
5.3 Процессная модель	5
5.4 Инженерно-техническое управление скоростью движения	6
6 Сбор и анализ информации	7
6.1 Статистика для анализа дорожной безопасности	7
6.2 Информация об общих дорожных условиях	7
6.3 Учет характеристик транспортного потока	8
6.4 Учет уязвимых участников дорожного движения	8
6.5 Учет мест выхода на дорогу диких и домашних животных	8
6.6 Социологические обследования	9
6.7 Сбор данных о дорожной инфраструктуре	9
6.8 Мониторинг безопасности дорожной инфраструктуры	9
7 Определение и оценка рисков	10
7.1 Идентификация опасностей	10
7.2 Оценка воздействия на безопасность дорожного движения	10
7.3 Оценка экономических потерь от ДТП	11
7.4 Разработка и реализация мер по снижению рисков	11
7.5 Контроль эффективности мер по снижению рисков	12
7.6 Финансовое обеспечение БДД	12
8 Процедуры безопасности движения на автомобильных дорогах	13
8.1 Аудит безопасности дорожного движения	13
8.2 Инспекция безопасности дорожного движения	16
8.3 Процедуры обеспечения БДД на этапе эксплуатации и содержания	19
8.4 Процедура анализа ДТП	20
8.5 Процедура УМК ДТП	23
9 Процесс совершенствования системы управления безопасностью движения	25
9.1 Общие положения	25
9.2 Кадровое обеспечение	26
9.3 Научно-исследовательские работы	26
9.4 Контроль эффективности	26
Приложение А (информационное) Описание процессной модели системы обеспечения безопасности движения автомобильных дорог	27
Приложение Б (информационное) Акт на месте дорожно-транспортного происшествия	35
Приложение В (информационное) Кодекс поведения аудитора безопасности движения автомобильных дорог	42
Приложение Г (информационное) Контрольный список аудита безопасности дорожного движения	44
Библиография	60

## **Введение**

Обеспечение безопасности на дорогах - одна из важнейших задач государства, направленная на сохранение жизни и здоровья граждан. Для эффективного решения проблемы безопасности дорожного движения требуется комплексный и системный подход к инженерно-техническому управлению.

Целью настоящего документа – предоставить руководство по управлению безопасностью движения на автомобильных дорогах в Республике Казахстан, основанное на передовых международных стандартах и мировой практики.

Документ предназначен для специалистов дорожной отрасли, органов управления, проектных организаций и всех заинтересованных сторон, участвующих в обеспечении безопасности дорожного движения. При этом заложенная процессная модель в данном ведомственном своде правил способствует результативности и эффективности системы обеспечения безопасности движения на автомобильных дорогах.

## 1 Область применения

Настоящий документ предназначен для применения широким кругом заинтересованных сторон, участвующих в обеспечении безопасности движения на автомобильных дорогах в Республике Казахстан и распространяется исключительно на дорожную инфраструктуру, в пределах компетенции уполномоченного органа по автомобильным дорогам.

Ведомственный свод правил устанавливает инженерно-технические процедуры безопасности движения всего жизненного цикла автомобильной дороги, направленных на повышение эффективности принимаемых мер по снижению аварийности и созданию условий для безопасного передвижения всех участников дорожного движения.

## 2 Нормативные ссылки

В настоящем ведомственном своде правил использованы ссылки на следующие нормативные документы:

СТ РК 1053-2011 Автомобильные дороги. Термины и определения.

СТ РК 1124-2019 Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Технические требования.

СТ РК 1278-2004 Системы дорожных ограничителей. Барьеры безопасности металлические. Технические условия.

СТ РК 1279-2013 Дороги автомобильные и аэродромы. Методы определения шероховатости дорожного покрытия и коэффициента сцепления колес автомобиля с дорожным покрытием.

СТ РК 1378-2005 Дороги автомобильные. Учет интенсивности движения.

СТ РК 1412-2017 Технические средства организации дорожного движения. Правила применения.

СТ РК 1912-2023 Автомобильные дороги и улицы. Нормы и требования к эксплуатационному состоянию.

СТ РК 2025-2017 Дороги автомобильные общего пользования. Техническая классификация.

СТ РК 2067-2010 Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация.

СТ РК 1219-2017 Дороги автомобильные и аэродромы. Методы измерений неровностей оснований и покрытий.

СТ РК 2476-2021 Дороги автомобильные общего пользования. Требования к объектам придорожного сервиса.

СТ РК 2607-2015 Технические средства организации движения в местах производства дорожных работ. Основные параметры. Правила применения.

СТ РК 3545-2020 Интеллектуальные транспортные системы. Термины и определения.

СТ РК 5-597-93 Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения.

СТ РК ГОСТ Р 52399-2005 Геометрические элементы автомобильных дорог. Методы контроля.

ГОСТ 32846-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация.

ГОСТ 32965-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Методы учета интенсивности движения транспортного потока.

ГОСТ 33100-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Правила проектирования автомобильных дорог.

ГОСТ 33101-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Покрытия дорожные. Методы измерения ровности.

ВСП РК 1.3-001-2024  
350.004

ГОСТ 33180-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Требования к уровню летнего содержания.

ГОСТ 33181-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Требования к уровню зимнего содержания.

ГОСТ 33220-2015 Дороги автомобильные общего пользования. Требования к эксплуатационному состоянию.

ГОСТ 33475-2015 Дороги автомобильные общего пользования. Геометрические элементы. Технические требования.

ПР РК 218-19-2023 Инструкция по оценке качества содержания автомобильных дорог при весеннем и осеннем обследованиях.

ПР РК 218-27-2014 Инструкция по диагностике и оценке транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог.

ПР РК 218-28-2016 Инструкция по техническому учету и паспортизации автомобильных дорог общего пользования.

ПР РК 218-31-2019 Инструкция по определению, учету и устранению аварийно-опасных мест на автомобильных дорогах Республики Казахстан.

ПР РК 218-35-2016 Инструкция по контролю качества и приемке работ при строительстве и ремонте автомобильных дорог.

ПР РК 218-167-2020 Улицы населенных пунктов. Строительные нормы проектирования.

ПР РК 218-181-2021 Инструкция по выявлению и устранению аварийно-опасных мест по обследованной сети дорог общего пользования.

Примечание - При использовании Ведомственным сводом правил целесообразно проверить действие ссылочных стандартов и классификаторов по ежегодно издаваемому каталогу документов по стандартизации по состоянию на текущий год и соответствующим периодически издаваемым информационным указателям стандартов, опубликованным в текущем году. Если ссылочный стандарт заменен (изменен), то при использовании Ведомственным сводом правил следует руководствоваться замененным (измененным) стандартом. Если ссылочный стандарт отменен без замены, то положение, в котором дана ссылка на него, применяется в части, не затрагивающей эту ссылку.

### 3 Термины и определения

В настоящем ведомственном своде правил применяют термины по СТ РК 1053, [2], [3], [7], [15] а также следующие термины с соответствующими определениями:

**3.1 Дорожная сеть:** система взаимосвязанных дорог на определённой территории местности.

**3.2 Дорога, прощающая ошибки:** автомобильная дорога, которая спроектирована и построена таким образом, чтобы снижать риски дорожного движения, путем предотвращения ДТП и смягчения тяжести их последствий.

**3.3 Жизненный цикл автомобильной дороги:** период времени, за который выполняются совокупность процессов от момента планирования, проектирования автомобильной дороги, строительство (возведение), реконструкции, ремонт и содержания, до ее утилизации (ликвидации).

**3.4 Картограмма ДТП:** топографическая карта местности с нанесенными на нее автомобильными дорогами, адресными отметками и участками совершенных на них ДТП.

**3.5 Карта рисков ДТП:** организация и ведение карт рисков дорожно-транспортных происшествий с цветовой кодировкой, которые отображают фактическое количество смертей и ранений участников дорожного движения, а также включает анализ: количества ДТП на километр; количества ДТП на группу участников дорожного движения; стоимости экономических потерь от ДТП.

**3.6 Оценка воздействия на безопасность дорожного движения:** стратегическая оценка воздействия различных вариантов планирования новой автомобильной дороги или существенной реконструкции существующей автомобильной дороги на показатели безопасности дорожной сети.

**3.7 Понятная дорога:** состояние автомобильной дороги, обустройство которой создает участникам дорожного движения, способствуя более безопасному их поведению, скорости, маневрам и взаимодействию с другими пользователями, а также в наименьшей степени отвлечению и совершению рискованных действий.

**3.8 Проактивные процедуры:** процедуры, направленные на предотвращение дорожно-транспортных происшествий и исключение предпосылок для их возникновения, связанных с конструктивными особенностями дорожно-транспортной инфраструктуры.

**3.9 Реактивные процедуры:** процедуры, направленные на устранение причин дорожно-транспортных происшествий, а также на снижение тяжести последствий после их совершения.

**3.10 Среднестатистическая стоимость жизни (ССЖ):** условная расчётная экономическая величина, для определения стоимости человеческой жизни погибших в дорожно-транспортных происшествиях.

**3.11 Уязвимые участники дорожного движения:** это лица, находящиеся в особом риске при взаимодействии с транспортными средствами на автомобильной дороге менее защищённые, чем водители транспортных средств. В эту категорию входят: мотоциклисты, пользователи мопедов, скутеров и малых электрических и механизированных транспортных средств, электрических самокатов, а также немоторизованные участники дорожного движения, такие как пешеходы, велосипедисты, лица с ограниченными возможностями здоровья.

**3.12 Эффективность дорожного движения:** состояние дорожного движения, обеспечивающее минимальную вероятность возникновения помех для движения и минимальный уровень экономических последствий для участников дорожного движения и окружающей среды.

#### 4 Обозначения и сокращения

АБДД	-	аудит безопасности дорожного движения
БДД	-	безопасности дорожного движения
ДТП	-	дорожно-транспортного происшествия
ДА ДТП	-	детальный анализ дорожно-транспортного происшествия
ИБДД	-	инспекция безопасности дорожного движения
ОВ БДД	-	оценка воздействия на безопасности дорожного движения
ПОДБ	-	программа оценки дорожной безопасности
ТСОДД	-	технические средства организации дорожного движения
ТЭО	-	технико-экономическое обоснование
УБДС	-	управление безопасностью дорожной сети
УМК ДТП	-	управление местами концентрации ДТП

## **5 Общие положения**

Требования к инженерно-техническим процедурам безопасности движения обеспечивают выполнение требований Технического регламента ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог», Директивы ЕС по управлению безопасностью дорожной инфраструктуры [16] и Руководств ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения [19], [20], [21], [22], [23], [27], [28].

### **5.1 Принципы обеспечения безопасности движения**

5.1.1 Основным принципом безопасности движения на автомобильных дорогах является приоритет безопасности жизни и здоровья граждан над экономической и хозяйственной деятельностью.

5.1.2 Инженерно-технические процедуры безопасности движения обеспечивают реализацию концепций «Дорога, прощающая ошибки» и «Понятная дорога».

### **5.2 Процедура управления безопасностью дорожной сети**

5.2.1 Управление безопасностью дорожной сети представляет из себя процедуру системного управления, проводимое для повышения уровня безопасности и снижения рисков возникновения ДТП с помощью проактивных и реактивных процедур.

5.2.2 УБДС достигается путем проведения инженерно-технических процедур безопасности дорожного движения, для раннего выявления и устранения рисков на всех стадиях жизненного цикла автомобильной дороги.

5.2.3 К проактивным процедурам относятся:

- а) оценка воздействия на безопасности дорожного движения;
- б) аудит безопасности дорожного движения;
- в) программа оценки дорожного движения с учетом международных стандартов;
- г) инспекция безопасности дорожного движения.

5.2.4 К реактивным процедурам относятся:

- а) управление местами концентрации дорожно-транспортных происшествий;
- б) детальный анализ дорожно-транспортного происшествия;
- в) УБДС.

5.2.5 К независимым процедурам, проводимым организациями, осуществляющими услуги по обеспечению процедур безопасности дорожного движения, относятся: ОВ БДД; АБДД; ПОДБ; ИБДД; ДА ДТП.

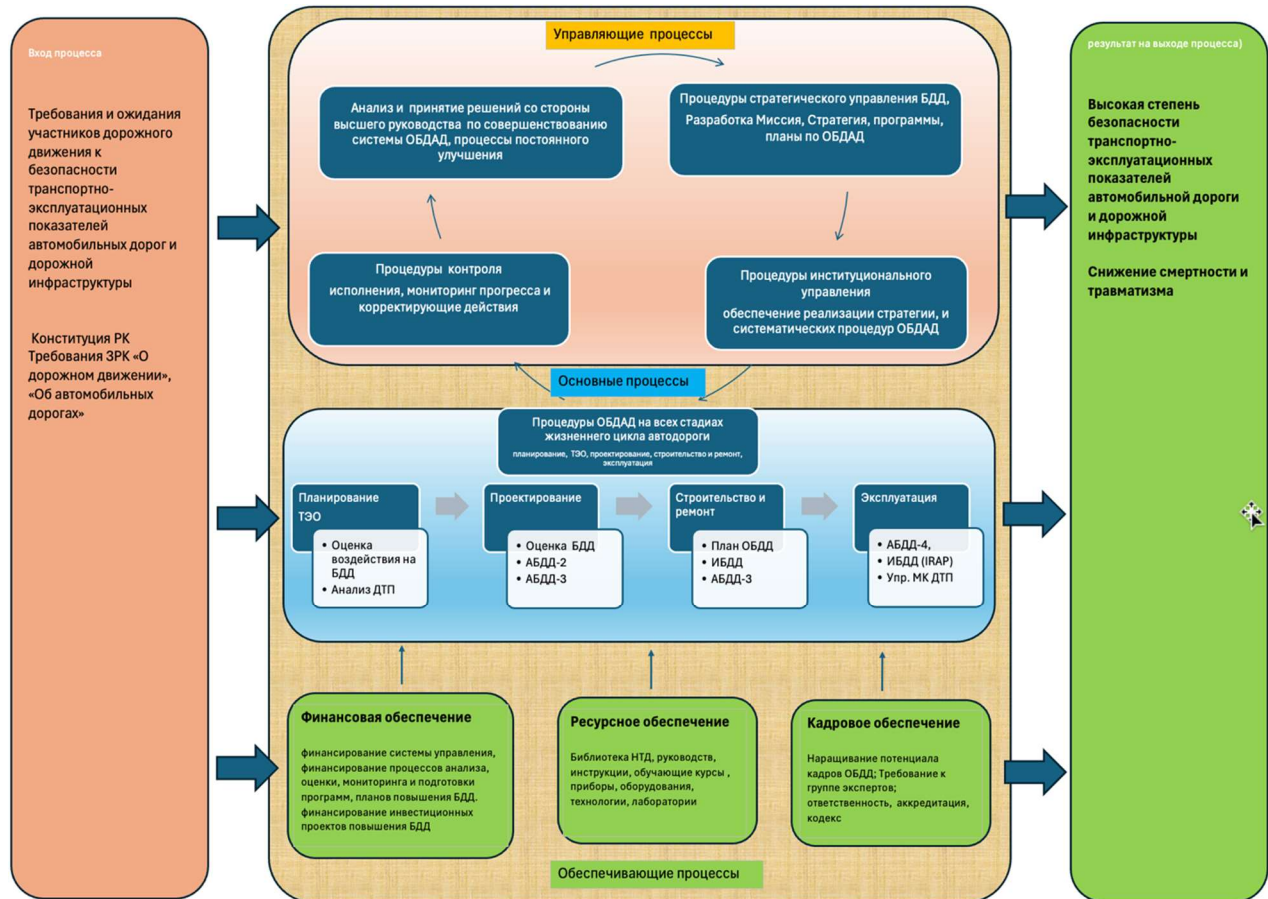
5.2.6 К процедурам, проводимым управляющими автомобильными дорогами, относятся: УМК ДТП; УБДС.

5.2.7 Государственный контроль за применением процедур безопасности дорожного движения, в соответствии с требованиями настоящего ведомственного норматива, возлагается на уполномоченный орган по автомобильным дорогам.

5.2.8 Безопасность существующих дорог обеспечивается проведением инженерно-технических процедур безопасности дорожного движения с принятием неотложных мер в отношении мест концентрации ДТП с недопустимым и высоким уровнем риска.

### **5.3 Процессная модель**

5.3.1 Ведомственный свод правил определяет следующую процессную модель системного подхода к обеспечению безопасности дорожного движения на всех этапах жизненного цикла дороги. Описание процессной модели представлено на рисунке 1 и в Приложении А.



**Рисунок 1 - Процессная модель системы обеспечения безопасности движения автомобильных дорог**

5.3.2 Основные компоненты модели состоят из пяти ключевых блоков, взаимодействующих между собой: «Вход процесса», «Управляющие процессы», «Основные процессы», «Обеспечивающие процессы» и «Выход процесса».

#### 5.4 Инженерно-техническое управление скоростью движения

5.4.1 Инженерно-техническое управление скоростью дорожного движения — это комплекс инженерных мероприятий и технологий, направленных на регулирование скорости транспортных средств с целью повышения безопасности дорожного движения и снижения вероятности ДТП.

5.4.2 Меры по инженерно-техническому управлению скоростью реализуются согласно [28] путем:

- проектирования автомобильных дорог, изначально предусматривающие низкую вероятность превышения скоростных режимов;
- применения соответствующих технических средств организации дорожного движения;
- применения технических средств для измерения скоростных режимов.

## **6 Сбор и анализ информации**

### **6.1 Статистика для анализа дорожной безопасности**

6.1.1 Результаты анализа статистических данных и показателей безопасности дорожного движения должны служить основой для планирования и реализации соответствующих инженерно-технических мер по повышению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах.

6.1.2 Управляющие автомобильными дорогами и эксплуатирующие организации осуществляют систематический сбор и обработку статистических данных о ДТП и их последствиях, в том числе с использованием данных Карты аварийности Комитета по правовой статистике и специальным учетам Генеральной прокуратуры.

6.1.3 Статистические данные формируются на основе Актов учета ДТП по форме согласно Приложения Б.

6.1.4 Периодичность анализа статистических данных устанавливается управляющими автомобильными дорогами и эксплуатирующими организациями не реже одного раза в год.

6.1.5 На основе собранных статистических данных о ДТП рассчитываются следующие ключевые показатели безопасности дорожного движения:

- а) уровень аварийности;
- б) транспортный риск;
- в) показатели тяжести последствий ДТП;
- г) экономические показатели, отражающие ущерб от ДТП;
- д) качественный и количественный анализ ДТП для выявления мест концентрации ДТП и зон повышенного риска.
- е) сравнительные показатели безопасности дорожного движения по регионам, населенным пунктам, отдельным автомобильным дорогам для определения приоритетных направлений применяемых мер.

### **6.2 Информация об общих дорожных условиях**

6.2.1 Управляющие автомобильными дорогами, ежегодно собирают или уточняют информацию об общих дорожных условиях на автомобильных дорогах с целью оценки их влияния на безопасность дорожного движения.

6.2.2 Информация об общих дорожных условиях включает следующие данные:

- а) класс автомобильной дороги и категория;
- б) значение автомобильной дороги;
- в) видимость в плане и продольном профиле;
- г) степень занесения дороги снегом или песком в зимний и весенний периоды;
- д) наличие участков, подверженных сильному воздействию ветров или метелей;
- ж) зоны возможного выпаса скота или перехода диких животных через автомобильную дорогу;
- з) другие особые условия, влияющие на безопасность движения, характерные для местных условий.

6.2.3 Сбор и уточнение данных об общих дорожных условиях осуществляется посредством:

- а) визуальных обследований автомобильных дорог;
- б) инструментальных обследований автомобильных дорог;
- в) использования данных метеорологических служб и систем мониторинга погодных условий;
- г) анализа данных о происшествиях, связанных с воздействием дорожных условий.

6.2.4 Собранная информация об общих дорожных условиях должна вестись эксплуатирующей организацией. Данные об общих дорожных условиях должны регулярно актуализироваться и использоваться в качестве входных данных для процессов планирования, проектирования, строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог с учетом требований безопасности дорожного движения.

### **6.3 Учет характеристик транспортного потока**

6.3.1 Для обеспечения безопасности дорожного движения и планирования мероприятий по повышению пропускной способности и модернизации автомобильных дорог необходимо располагать актуальными данными о характеристиках транспортного потока на дорожной сети: интенсивности, составе и скорости.

6.3.2 Методика учета характеристик транспортного потока изложена в ГОСТ 32965 и других релевантных источников. Периодичность учета характеристик транспортного потока определяется не реже одного раза в год.

6.3.3 Пропускную способность автомобильных дорог необходимо прогнозировать и планировать на 10 и 20 лет по СТ РК 1378 и Р РК 218-171 [13].

6.3.4 Учет интенсивности и состава транспортного потока могут осуществлять управляющие автомобильными дорогами самостоятельно либо с привлечением специализированных организаций.

6.3.5 Управляющие автомобильными дорогами при критических уровнях коэффициента загрузки автомобильной дороги принимают соответствующие решения по обеспечению ее пропускной способности.

### **6.4 Учет уязвимых участников дорожного движения**

6.4.1 Управляющие автомобильными дорогами ведут учет уязвимых участников дорожного движения и в зависимости от их характеристик принимают соответствующие мероприятия по ОБДД.

6.4.2 Учет уязвимых участников дорожного движения проводится на всех категориях автомобильных дорог.

6.4.3 При проведении учета фиксируются следующие данные:

а) количество пешеходов, в том числе детей, лиц с ограниченными возможностями и других категорий;

б) количество велосипедистов и других немоторизованных участников движения;

в) места концентрации уязвимых участников;

г) время суток и дни недели с максимальной активностью уязвимых групп.

6.4.4 В отношении уязвимых участников дорожного движения учет и оценка производится согласно с Директивой ЕС по управлению безопасностью дорожной инфраструктуры [16], при этом в отношении пешеходов детально по Руководству ЦАРЭС [22], а для велосипедистов моделирование дорожной безопасности и оценкой рисков по ресурсу [26].

6.4.5 Учет уязвимых участников дорожного движения проводится с периодичностью не реже одного раза в год в местах концентрации ДТП с уязвимыми участниками и каждые 3 года на остальных участках.

### **6.5 Учет мест выхода на дорогу диких и домашних животных**

6.5.1 На участках автомобильных дорог, проходящих по территориям миграции диких животных или районам выпаса домашнего скота, необходимо проводить учет

потенциально опасных участков, где существует риск выхода животных на проезжую часть и обустраивать их соответствующими ТСОДД.

6.5.2 При проведении учета фиксируются следующие данные:

- а) участки и мест ДТП с животными.
- б) расположение участков с высокой вероятностью выхода диких животных на проезжую часть по данным уполномоченных органов и организаций.
- в) расположение участков с высокой вероятностью выхода домашних животных на проезжую часть.
- г) периоды года и время суток с наибольшей активностью животных.
- д) наличие существующих ограждений, предупреждающих знаков и других средств защиты от попадания животных на дорогу.

6.5.3 Учет мест возможного выхода животных на дорогу проводится не реже одного раза в год на участках, представляющих наибольшую опасность, и каждые 3 года на остальных участках.

6.5.4 Учет мест возможного выхода животных на дорогу осуществляют:

- а) организации, управляющие автомобильными дорогами.
- б) другие организации по договору с управляющими автомобильных дорог.

## **6.6 Социологические обследования**

6.6.1 Социологические обследования по вопросам безопасности дорожного движения проводятся согласно Р РК 218-170 и релевантных методик.

6.6.2 Результаты социологических обследований должны передаваться управляющим автомобильными дорогами для анализа и использования при планировании бюджетных расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог.

## **6.7 Сбор данных о дорожной инфраструктуре**

Источником данных о дорожной инфраструктуре для целей настоящего стандарта являются паспорта автомобильных дорог и отчеты по диагностике. Паспортизация и диагностика автомобильных дорог выполняется в соответствии с ПР РК 218-28 и ПР РК 218-27.

## **6.8 Мониторинг безопасности дорожной инфраструктуры**

6.8.1 Мониторинг безопасности дорожной инфраструктуры является процедурой ОБДД, которая включает в себя:

- а) проведение оценки безопасности дорожной инфраструктуры с использованием оправдавших себя инженерных подходов для улучшения показателей безопасности;
- б) определение уровня риска аварийности и установление рейтингов безопасности автомобильных дорог;
- в) разработка мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и по устранению мест концентрации ДТП на автомобильных дорогах;
- г) инструментальное обследование дорожных условий мест ДТП с пострадавшими в пределах 1 км до и после в соответствии с ПР РК 218-28 и ПР РК 218-27 в отношении показателей безопасности дорожного движения (далее- БДД);
- д) участие в детальном анализе ДТП в части сбора данных о дорожной инфраструктуре и общих дорожных условий;
- е) ведет мониторинг статистики ДТП, карту рисков и звездный рейтинг.
- ж) оценку экономических потерь от ДТП.

6.8.2 Мониторинг безопасности дорожной инфраструктуры осуществляют в установленном порядке [8] управляющие автомобильными дорогами самостоятельно либо с привлечением независимых экспертных групп и организаций.

6.8.3 Результаты мониторинга безопасности дорожной инфраструктуры являются открытыми для пользователей дорог и размещаются на интернет-ресурсах уполномоченных органов.

## **7 Определение и оценка рисков**

### **7.1 Идентификация опасностей**

7.1.1 Идентификация опасностей на автомобильных дорогах Республики Казахстан осуществляется на базе программы оценки безопасности автомобильных дорог и требованиями Технического регламента ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог», Директивой ЕС по управлению безопасностью дорожной инфраструктуры [16], Руководств ЦАРЭС [21], [22] в отношении управление придорожными препятствиями, безопасности уязвимых участников движения [26].

7.1.2 Оценка уровня риска автомобильной дороги проводится по программе оценки безопасности автомобильных дорог согласно Р РК 218-186 [15].

7.1.3 Оценка уровня риска автомобильной дороги проводится не реже одного раза в год на участках и местах концентрации ДТП, и каждые 3 года на остальных участках.

7.1.4 Заказчиками оценки уровня риска автомобильной дороги являются управляющие автомобильными дорогами.

7.1.5 Исполнители оценки уровня риска автомобильной дороги являются независимые экспертные группы.

### **7.2 Оценка воздействия на безопасность дорожного движения**

7.2.1 ОВ БДД является инженерно-технической процедурой при планировании новой автомобильной дороги или реконструкции, существующей для принятия оптимального стратегического решения по повышению уровня безопасности дорожной сети.

7.2.2 ОВ БДД производится в следующем порядке:

а) анализ текущей ситуации на дорожной сети с точки зрения факторов ДТП и характеристик транспортных потоков.

б) анализ вариантов с точки зрения повышения уровня БДД дорожной сети.

в) сравнительный и ранжирование затрат и выгод вариантов.

7.2.3 ОВ БДД включает в себя:

а) определение проблемы;

б) ситуация в настоящий момент и ее развитие при отсутствии вмешательства;

в) цели процесса обеспечения безопасности дорог;

г) анализ влияния на уровень БДД предлагаемых альтернативных проектов;

д) сравнение альтернативных вариантов, в том числе анализ затрат и выгод;

е) предложение возможных вариантов.

7.2.4 В рамках ОВ БДД необходимо учитывать:

а) последствия ДТП и потенциал снижения аварийности по сравнению с развитием ситуации при условии бездействия;

б) выбор маршрута и потоки движения транспортных средств;

в) возможное влияние на существующие сети (например, выезды, пересечения, пересечения дорог на одном уровне);

г) пользователей дороги, в том числе уязвимых;

д) характеристик транспортных потоков;

е) сезонные и климатические условия.

7.2.5 ОВ БДД проводится на этапе планирования и разработке ТЭО по Директиве ЕС по управлению безопасностью дорожной инфраструктуры [16] и другим релевантным методикам.

### 7.3 Оценка экономических потерь от ДТП

7.3.1 Оценка экономических потерь от ДТП является процедурой при управлении безопасностью автомобильных дорог для определения приоритетных направлений инвестиций, а также для оценки эффективности мер по предотвращению ДТП.

7.3.2 Оценка экономических потерь от ДТП производится согласно Р РК 218-121 [9].

7.3.3 Для оперативной оценки экономических потерь от дорожно-транспортных происшествий ( $F$ ) осуществляется с учетом количества пострадавших со смертельным исходом ( $VoF$ ) и тяжелыми травмами ( $SI$ ) по следующей формуле:

$$F = N_{\text{пог}} \times VoF + N_{\text{ран}} \times SI \quad (1)$$

$$VoF = 70 \times GDP_{\text{capita}} \times 2,03 \quad (2)$$

$$SI = 17 \times GDP_{\text{capita}} \quad (3)$$

где  $N_{\text{пог}}$  – количество пострадавших со смертельным исходом ( $VoF$ ).

$N_{\text{ран}}$  – количество пострадавших с тяжелыми травмами ( $SI$ ).

$GDP_{\text{capita}}$  – ВВП на душу населения по данным Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан на соответствующий календарный год, тенге.

70 и 17 – коэффициенты приведения для расчета соответствующих экономических потерь от ДТП [15].

2,03 – коэффициент приведения среднестатистической стоимости жизни для Республики Казахстан, выведенный на основе исследования социально-экономических последствий дорожно-транспортного травматизма в Центральной Азии [17] и [24].

7.3.4 Оценка экономических потерь от ДТП проводится управляющими автомобильными дорогами не реже одного раза в год на участках и местах концентрации ДТП и дорожной сети.

### 7.4 Разработка и реализация мер по снижению рисков

7.4.1 Разработка мер по снижению рисков на автомобильных дорогах осуществляется в соответствии с требованиями настоящего ведомственного свода правил для определения необходимых инженерных решений, направленных на улучшение БДД, снижение количества и тяжести ДТП.

7.4.2 По результатам сбора информации и оценки рисков разрабатываются проекты инженерно-технических решений, направленных на устранение выявленных факторов риска и снижение уровня рисков на автомобильных дорогах.

7.4.3 При выборе инженерно-технических решений БДД используется зарекомендовавшие себя инженерно-технические меры, не ограничиваясь национальными стандартами и нормативами. Допускается использовать стандарты EN, ISO или нормативные документы других стран, а также инструментарий программы оценки безопасности автомобильных дорог [25].

7.4.4 Инженерно-технические решения БДД должны соответствовать требованиям:

- а) снижения уровня рисков на автомобильных дорогах;
- б) особенностей климатических и географических условий Казахстана;
- г) экологической безопасности и экономической эффективности.

7.4.5 Решения по реализациям инженерно-технических мер БДД принимаются управляющими автомобильными дорогами в соответствии с требованиями настоящего ведомственного норматива, а также нормативных правовых актов РК в области безопасности дорожного движения, строительства и эксплуатации автомобильных дорог.

## **7.5 Контроль эффективности мер по снижению рисков**

7.5.1 Целью контроля эффективности мер по снижению рисков является оценка результатов реализации инженерно-технических мер по снижению рисков и выявление необходимости корректировки принятых решений.

7.5.2 Контроль эффективности инженерно-технических мер БДД осуществляется управляющими автомобильными дорогами, эксплуатирующими организациями и другими уполномоченными органами в соответствии с требованиями настоящего ведомственного свода правил, а также нормативных правовых актов Республики Казахстан в области безопасности дорожного движения, строительства и эксплуатации автомобильных дорог.

7.5.3 Контроль эффективности инженерно-технических мер по снижению рисков осуществляется в следующем порядке:

- а) сбор и анализ статистических данных о ДТП после реализации инженерно-технических мер по снижению рисков;
- б) проведение инструментального обследования дорожных условий на участках автомобильных дорог, где были реализованы инженерно-технические меры БДД, для определения фактического уровня безопасности дорожного движения;
- в) сравнение фактического уровня безопасности дорожного движения с проектными показателями, включая оценку экономических потерь от ДТП;
- г) выявление необходимости корректировки принятых инженерно-технических решений;
- д) подготовка заключения о результатах контроля эффективности инженерно-технических мер БДД с рекомендацией по дальнейшему совершенствованию БДД.

7.5.4 Контроль эффективности инженерно-технических мер по снижению рисков осуществляется не реже одного раза в год.

## **7.6 Финансовое обеспечение БДД**

7.6.1 Финансовое обеспечение БДД осуществляется из бюджетов разных уровней по следующим направлениям:

- а) инженерно-технических процедур процессов стратегического управления, анализа, подготовки программ;
- б) инженерно-технических процедуры на всех этапах жизненного цикла;
- в) инженерно-технические меры БДД при эксплуатации автомобильных дорог;
- г) инженерно-технические меры БДД при строительстве и реконструкции автомобильных дорог.

7.6.2 Настоящий ведомственный свод правил применяется для обоснования объемов инженерно-технических мероприятий БДД и расчета финансовых средств, выделяемых из республиканского и местных бюджетов для их выполнения.

7.6.3 Обоснование объемов инженерно-технических мероприятий БДД и расчета финансовых средств производится с учетом:

- а) оценки экономических потерь от ДТП;
- б) сравнения выгод и затрат вариантов инженерно-технических мероприятий БДД и прогноза их влияния на уровень БДД.

## 8 Процедуры безопасности движения на автомобильных дорогах

### 8.1 Аудит безопасности дорожного движения

8.1.1 Управляющие автомобильными дорогами организуют проведение АБДД на всех этапах жизненного цикла автомобильных дорог.

8.1.2 Конечной целью АБДД является минимизация риска и тяжести ДТП, которые могут произойти на новом дорожном объекте или уже на существующей дороге путем представления результатов в виде отчета, в котором содержится:

- а) перечень потенциальных опасностей и ошибок, которые могут появиться на автомобильной дороге при реализации проектных решений;
- б) рекомендации по корректировке проектной документации.

8.1.3 АБДД осуществляться в соответствии с требованиями Директивы ЕС по управлению безопасностью дорожной инфраструктуры [16] и Руководствами ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения:

Руководство ЦАРЭС №1. Аудит безопасности дорожного движения [19].

Руководство ЦАРЭС №2. Более безопасные дорожные работы [20].

Руководство ЦАРЭС №3. Управление придорожными препятствиями [21].

Руководство ЦАРЭС №4. Безопасность пешеходов [22].

Руководство ЦАРЭС №5. Звездные рейтинги для аудита безопасности дорожного движения [23].

8.1.4 Виды АБДД в зависимости от стадии жизненного цикла автомобильной дороги:

- а) при проектировании: проектная на стадии технико-экономического обоснования или рабочая документация, технической документации на средний ремонт;
- б) при строительстве, реконструкции, капитальном и среднем ремонте;
- в) перед вводом ее в эксплуатацию автомобильной дороги или приемки выполненных работ для среднего ремонта;
- г) при эксплуатации: инспекция безопасности дорожного движения.

**Таблица 1- Политика аудита безопасности дорожного движения**

АБДД/ИБДД	Международного значения	Республиканского значения	Магистральные улицы городов	Местные улицы
ТЭО	✓	✓	Не обязательно	Не применяется
Рабочий проект	✓	✓	✓	✓
Строительство		✓	✓	✓
Предэксплуатационное состояние	✓	✓		✓
ИБДД (существующие дороги)	Согласно нормативно-техническим документам			
Количество аудитов	Минимум 2	Минимум 2	Минимум 2	Минимум 2

8.1.5 АБДД проводится лицами, независимыми от проектировщика. Экспертная группа аудита должна состоять из не менее 2 экспертов с соответствующей квалификацией согласно требованиям законодательства Республики Казахстан и других релевантных документов.

8.1.6 Аудитор подписывает Кодекс поведения (см. Приложение В), который является обязательным условием и может использоваться заказчиком аудита для мер воздействия в случае нарушений положений Кодекса.

8.1.7 Недопустимо участия аудитора на момент проведения проверки участвующего в разработке или реализации соответствующего проекта инфраструктуры. Аудитор может рекомендовать, как устранить несоответствие, но не отвечает за устранение выявленных недостатков.

8.1.8 Заказчиком АБДД могут быть:

а) для дорог международного и республиканского значения - дорожный орган, дорожная служба и уполномоченный орган по безопасности дорожного движения, а также Национальный оператор по автомобильным дорогам;

б) для дорог областного и районного значения - местный исполнительный орган;

в) иные юридические и физические лица.

8.1.9 По результатам проведения АБДД составляется отчет в трех экземплярах. Заказчик отчет АБДД передает его эксплуатирующей дорожную организацию и/или проектировщику для принятия действий.

8.1.10 Рекомендуемый перечень вопросов, включаемых в контрольный список на этапах проектирования, строительства и эксплуатации приведен в Приложении Г.

8.1.11 При проведении АБДД управляющие автомобильными дорогами должны:

– создавать экспертам аудитора условия для своевременного и полного проведения аудита, предоставлять им информацию и документацию, необходимую для осуществления аудита, давать по письменному запросу исчерпывающие разъяснения и подтверждения в устной и письменной формах, а также запрашивать необходимые для проведения аудита сведения у третьих лиц;

– не предпринимать каких бы то ни было действий в целях ограничения круга вопросов, подлежащих выяснению при проведении АБДД;

– принимать действия для устранения выявленных экспертами ходе АБДД нарушения соблюдения норм обеспечения безопасности дорожного движения.

8.1.12 Проектные организации выполняет оценку финансовых возможностей по принятию предложений по результатам АБДД руководствуясь приоритетом безопасности жизни и здоровья граждан над экономической и хозяйственной деятельностью.

8.1.13 Оценка воздействия на БДД

8.1.13.1 ОВ БДД проводится в отношении программ и планов развития автомобильных дорог, а также проектов ТЭО и инвестиционных предложений.

8.1.13.2 ОВ БДД осуществляется согласно подразделу 6.2 настоящего ведомственного свода правил.

8.1.14 АБДД при строительстве, реконструкции, капитальном и среднем ремонте автомобильных дорог

8.1.14.1 Управляющие автомобильными дорогами проводят АБДД во время строительства, реконструкции, капитальном и среднем ремонте автомобильных дорог.

8.1.14.2 До ввода автомобильной дороги в эксплуатацию Заказчик может организовать проведение АБДД в соответствии действующим законодательством, Директивой ЕС по управлению безопасностью дорожной инфраструктуры [16], СТ РК 2607 и Руководствами ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения:

Руководство ЦАРЭС №1. Аудит безопасности дорожного движения [19].

Руководство ЦАРЭС №2. Более безопасные дорожные работы [20].

Руководство ЦАРЭС №3. Управление придорожными препятствиями [21].

Руководство ЦАРЭС №4. Безопасность пешеходов [22].

Руководство ЦАРЭС №5. Звездные рейтинги для аудита безопасности дорожного движения [23].

8.1.15 АБДД отдельных объектов дорожной инфраструктуры

8.1.15.1 АБДД отдельных объектов дорожной инфраструктуры могут подлежать:

- маршруты общественного транспорта;

- здания и сооружения обслуживания движения;

- участки дорог с наружным освещением;
- искусственные сооружения;
- железнодорожные переезды и прочие.

8.1.15.2 При АБДД маршрутов общественного транспорта осуществляют:

- оценку состояния покрытия проезжей части на маршруте и в зоне остановок;
- проверку наличия и состояния разметки и дорожных знаков;
- проверку соблюдения требований нормативных документов при разметке и обустройстве остановок;
- измерение скорости сообщения в свободных условиях и в часы пик;
- учет интенсивности и состава движения транспортного потока, а также автобусов в часы пик;
- измерение ширины полос движения на различных участках;
- оценку состояния специальной полосы для движения общественного транспорта и порядок ее использования;
- проверку возможности выделения специальной полосы для маршрутов общественного транспорта или его участках в случае ее отсутствия.

8.1.15.3 При АБДД освещенности проверяют наличие наружного освещения и оценивают уровень освещенности:

- на автомобильных дорогах в населенных пунктах;
- на пересечениях автомобильных дорог I и II технических категорий между собой и с железными дорогами, на всех соединительных ответвлениях узлов пересечений и на подходах к ним, а также на кольцевых пересечениях;
- в местах интенсивного движения пешеходов (в зоне торговых центров, магазинов, школ, предприятий и других мест массового тяготения населения);
- в местах производства работ;
- на искусственных сооружениях и железнодорожных переездах.

8.1.15.4 При АБДД искусственных сооружений (мосты, путепроводы, эстакады, тоннели, подземные пешеходные переходы) проверяют:

- соблюдение требований нормативных документов по их эксплуатации;
- состояние ограждающих устройств;
- сопряжение проезжих частей автомобильной дороги и искусственного сооружения;
- состояние конструктивных элементов (тротуаров, перил и т. д.);
- подмостовой габарит;
- состояние водоотвода, освещение подземных пешеходных переходов, наличие ориентирующих устройств;
- состояние автобусных остановок, наличие твердого покрытия на съездах.

8.1.15.5 При АБДД железнодорожных переездов проверяют:

- соответствие его категории условиям движения;
- элементы плана и профиля дороги на подходах к переезду;
- обеспечение видимости переезда;
- оборудование переезда дорожными знаками, устройствами автоматики, светофорами, шлагбаумами, искусственным освещением, ограждениями, габаритными воротами, защитными устройствами;
- наличие пешеходных дорожек;
- наличие разметки проезжей части дороги на подходах к переезду и разметки на вертикальных элементах;
- состояние проезжей части подъездов и настила.

8.1.15.6 Специфическими вопросами, которые также могут потребовать АБДД, могут быть:

- временные изменения условий движения, связанные с проведением дорожных работ;

- условия безопасности для пешеходного движения;
- условия безопасности для велосипедного движения;
- условия безопасности движения детей в зоне детских учебных заведений;
- оборудование мест производства работ на проезжей части;
- наличие и состояние стоянок и площадок отдыха;
- ледовые переправы и пр.

## **8.2 Инспекция безопасности дорожного движения**

8.2.1 ИБДД является инженерно-технической процедурой ОБДД для существующих автомобильных дорог.

8.2.2 ИБДД проводится лицами, независимыми от эксплуатирующей организации. Экспертная группа аудита должна состоять из не менее 2 экспертов квалификацией согласно пункта 7.1.5 настоящего ведомственного свода правил.

8.2.3 ИБДД проводится в соответствии действующим законодательством, Директивой ЕС по управлению безопасностью дорожной инфраструктуры [16], СТ РК 2607 и Руководствами ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения и другими релевантными документами.

### **8.2.4 Требования к ИБДД существующих дорог**

8.2.4.1 ИБДД существующих дорог направлена на выявление и своевременное устранение неудовлетворительных дорожных условий, способствующих возникновению дорожно-транспортных происшествий.

8.2.4.2 ИБДД проводится не реже двух и более раз в год на автомобильных дорогах высокой интенсивностью от 3000 тыс. автомобилей в сутки, по другим не реже одного раза в три года.

#### **8.2.4.3 При ИБДД производится обследование:**

- характеристик транспортного потока и уязвимых участков;
- транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильной дороги;
- организации дорожного движения;
- технических средств организации дорожного движения;
- правильности применения элементов обустройства;
- мест концентрации ДТП.

8.2.4.4 При ИБДД рекомендуется уделять внимание факторам, определяющим возможность возникновения опасности на автомобильной дороге при ее эксплуатации, в числе которых являются:

1) соблюдение пользователями автомобильных дорог требований нормативно-технических документов, предъявляемых:

- к габаритным размерам, параметрам общей массы и осевых нагрузок, а в отдельных случаях и иным характеристикам транспортных средств, используемых в перевозочном процессе, и их техническому состоянию;

- к скоростному режиму движения автомобилей с учетом типа транспортного средства, технической категории автомобильной дороги и погоднo-климатических особенностей, при которых осуществляется перевозочный процесс, как в штатных условиях эксплуатации автомобильной дороги, так и при проведении эксплуатационной службой тех или иных технологических операций по ее содержанию и ремонту;

2) соответствие проекту параметров геометрических элементов плана и продольного профиля дороги, дорожной одежды и искусственных сооружений, а также обстановки пути и инженерного обустройства эксплуатируемой автомобильной дороги;

3) соблюдение техническим персоналом дорожных служб установленных требований:

- к срокам и периодичности выполнения работ по содержанию и ремонту автомобильных дорог;
- к организации и технологии выполнения дорожных работ;

- к организации дорожного движения в местах производства дорожных работ;
- к условиям эксплуатации сооружений обслуживания движения и благоустройства автомобильной дороги, расположенным в придорожной полосе эксплуатируемой дороги;
- к организации и проведению контроля качества выполнения работ по содержанию и ремонту автомобильной дороги и мониторинга ее эксплуатационного состояния.

8.2.4.5 При ограниченных ресурсах ИБДД необходимо проводить в приоритетном порядке местах концентрации ДТП.

8.2.5 Требования по проведению инспекции мест и участков концентрации ДТП.

8.2.5.1 Места и участки концентрации ДТП рекомендуется выявлять на основе действующих нормативных документов по стандартным показателям аварийности:

- абсолютного количества ДТП, совершенных на рассматриваемом участке дороги за расчетный период;

- коэффициента относительной аварийности (количества ДТП, приходящегося на 1 млн авт/км и другие) за расчетный период.

8.2.5.2 На местах и участках концентрации ДТП выполняется топографический анализ происшествий при необходимости с привлечением информации о ДТП с материальным ущербом.

8.2.5.3 На местах и участках концентрации ДТП выполняется количественная оценка ДТП и тяжести их последствий, причины и сопутствующие дорожные условия, приведшие к ним за базовый период (год).

8.2.5.4 При инспекции мест и участков концентрации ДТП уделяется внимание дорожным факторам, которые способствуют их возникновению:

- наличие дефектов эксплуатационного состояния покрытия проезжей части и обочин, технических средств организации дорожного движения и инженерного оборудования дорог, снижающих безопасность дорожного движения;

- сложным сочетаниям геометрических элементов трассы, не обеспечивающие равномерный режим движения транспортных средств;

- недостаточному по сравнению с нормами расстоянию видимости проезжей части и встречных автомобилей на кривых в плане и в продольном профиле;

- нарушению зрительной плавности трассы и ясности дальнейшего направления дороги;

- неудовлетворительному уровню содержания дорог;

- разделению, слиянию и пересечению транспортных потоков на пересечениях и примыканиях дорог, на которых планировка и схемы организации движения не отвечают установленным требованиям;

- несоответствию параметров геометрических элементов трассы дороги состоянию покрытия и придорожной обстановке, способствующих значительному превышению безопасной скорости движения;

- отсутствию оборудованных пешеходных переходов в необходимых местах, способствующему неожиданному появлению пешеходов на проезжей части;

- отсутствию или дефектам инженерного оборудования на эксплуатируемых железнодорожных переездах, а также несоблюдению нормативных требований к расстоянию видимости приближающихся поездов.

8.2.5.5 Для каждого обследованного места и участка концентрации ДТП выполняется прогноз эффективности планируемых мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

8.2.5.6 По результатам инспекции участков и мест концентрации ДТП составляется перечень мероприятий с необходимыми объемами и стоимостями, которые необходимо реализовать на данных участках дороги. Предлагаемые мероприятия по повышению безопасности движения на местах и участках концентрации ДТП рекомендуется ранжировать по эффективности устранения ущерба от ДТП.

8.2.5.7 Для рационального использования ресурсов при разработке и внедрении локальных мероприятий рекомендуется производить ранжирование участков автомобильной дороги (места и участков концентрации ДТП) по ущербу от ДТП, степени оценки опасности, качеству организации дорожного движения и дорожных условий.

8.2.6 Требования по оценке соответствия параметров автомобильной дороги

8.2.6.1 При ИБДД оцениваются следующие параметры автомобильной дороги:

- оценка состояния покрытия проезжей части и обочин по ГОСТ 33180 и ГОСТ 33181;
- определение продольной ровности по СТ РК 1219, Р РК 218-174 [14];
- определение коэффициента сцепления по Р РК 218-136 [10];
- наличие дефектов покрытия (сдвиги и волны, колея, смещение плит, выбоины, загрязнение, наличие посторонних предметов);
- наличие дефектов обочины (занижение обочин, выбоины, размывы, сдвиги и волны, смещение плит);
- обеспечение видимости автомобильной дороги и встречного автомобиля.

8.2.6.2 Оценка соответствия ТСОДД условиям местности и режимам движения:

- проверка фактической ситуации по организации дорожного движения на соответствие ПОДБ и действующим стандартам;

- размещение ТСОДД не должно быть избыточным;
- ТСОДД не должны противоречить друг другу.

8.2.6.3 Эксплуатационное состояние ТСОДД:

- видимость дорожных знаков;
- коэффициент световозвращения дорожных знаков по СТ РК 1125;
- соответствие координат цветности;
- отсутствие повреждений, загрязнения и иных дефектов, препятствующих восприятию дорожного знака;
- износ дорожной разметки;
- коэффициент световозвращения дорожной разметки;
- наличие направляющих устройств в соответствии с СТ РК 1412;
- наличие дорожных ограждений;
- необходимость введения светофорного регулирования (участки на пересечении, примыкании или наземном пешеходном переходе);
- необходимость наличия освещения, параметры освещенности (при наличии освещения) по СН РК 2.04-01;
- размещение шумозащитных экранов по СТ РК 2476.

В таблице 2 приведены характерные для ИБДД сочетания дорожных условий.

**Таблица 2 – Характерные для ИБДД сочетания дорожных условий**

Описание ситуации	Характерные сочетания	Оценка
1. Наличие мест притяжения незащищенных участников дорожного движения	- расположение магазинов, мест отдыха, пунктов общественного питания вблизи объекта повышенной опасности	да/нет
2. Доступность мест притяжения уязвимых участников дорожного движения	- наличие безопасных переходов, пешеходных ограждений, пешеходных или велодорожек	да/нет

Окончание таблицы 2

3. Наличие пересечений и примыканий	<p>- достаточность информирования водителя о приближении к потенциально опасному участку;</p> <p>- обеспечение треугольника видимости;</p> <p>- соответствие углов поворота на въездах и радиусов закругления;</p> <p>- величина поперечного уклона покрытия и обочины (должна исключать возможность заноса или опрокидывания сочлененного ТС);</p> <p>- безопасность пересечения второстепенной дороги пешеходами, велосипедным и гужевым транспортом</p>	<p>достаточно/ недостаточно</p> <p>обеспечено/ не обеспечен</p> <p>соответствует/ не соответствует</p> <p>соответствует/ не соответствует</p> <p>обеспечена/ не обеспечена</p>
4. План и профиль рассматриваемого участка	<p>- наличие небезопасных кривых в плане и профиле;</p> <p>- наличие крутых спусков и подъемов;</p> <p>- наличие поперечных уклонов, не соответствующих требованиям безопасности движения;</p>	<p>да/нет</p> <p>да/нет</p> <p>да/нет</p>

8.2.6.4 По решению руководителя группы могут рассматриваться иные вопросы.

### 8.3 Процедуры обеспечения БДД на этапе эксплуатации и содержания

8.3.1 Процедуры обеспечения безопасности дорожного движения на этапе эксплуатации и содержания организуют и проводят дорожные службы.

8.3.2 Задачей ежедневного патрулирования патруля являются обнаружение опасных ситуаций и условий движения по маршруту его движения и принятие решений по устранению опасных условий для движения, а при невозможности устранения принятие мер по ограничению движения.

8.3.3 Патрульные осмотры следует осуществлять на всем протяжении автомобильных дорог:

- относящихся к 1 уровню требований, – ежедневно;
- относящихся ко 2 уровню требований, – не реже двух раз в неделю;
- относящихся к 3,4 уровням требований, – не реже одного раза в неделю.

Уровень требований по содержанию для автомобильных дорог устанавливается по СТ РК 1912.

8.3.4 Состав работ при ежедневном патрулировании в зависимости от погодных условий (зима, лето) включает:

а) наблюдение за состоянием мостовых сооружений, ограничение движения на мостовом сооружении при выявлении следующих дефектов:

- обрушение элементов пролетных строений;
- разрушение водоотводных сооружений

б) выявление фактов нарушения Правил пользования автомобильными дорогами, дорогами оборонного значения, утвержденными приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 29 декабря 2015 года № 1267: многократное (более 5 случаев в одном направлении движения) нарушение правил стоянки и остановки, вызывающие снижение пропускной способности, формирование заторов движения транспорта.

в) выявление стихийных и опасных метеорологических и гидрологических явлений в соответствии с приложением 2 к приказу Министра экологии, геологии и природных ресурсов Республики Казахстан от 23 июля 2021 года № 267 «Об утверждении Правил предоставления информации Национальной гидрометеорологической службой» и последствий их воздействия по степени опасности, фиксирование последствий.

г) устранение повреждений элементов автомобильных дорог.

8.3.5 Ликвидацию возникших помех, препятствующих безопасному движению транспортных средств и других участников дорожного движения следует выполнять с привлечением обслуживающей организации, а при невозможности немедленного выполнения указанных работ – ограждение этих мест с установкой соответствующих временных знаков.

8.3.6 Временные дорожные знаки и другие ТСОДД, использованные для ограничения движения, должны быть демонтированы в течение суток после устранения причин, вызвавших их установку.

8.3.7 Весенний и осенний осмотр проводится в соответствии с ПР РК 218-19. Сезонные осмотры необходимо проводить ежегодно по единой системе учета эксплуатационного состояния и качества содержания автомобильных дорог.

## 8.4 Процедура анализа ДТП

8.4.1 Существует три характерных направления изучения материалов учета ДТП, которые необходимы для целей организации дорожного движения, и соответствующие им три метода анализа:

**1) количественный** — оценка состояния аварийности на определенной административной территории или в транспортной организации и выявление тенденций ее изменения в связи с проводимыми профилактическими мероприятиями;

**2) качественный** — выявление причин и факторов, обуславливающих возникновение ДТП, и разработка мероприятий для их устранения;

**3) топографический** — выделение мест и участков дорог в населенных пунктах и городах и на внегородских дорогах с наибольшей концентрацией ДТП (очагов аварийности).

8.4.2 Количественный анализ аварийности преследует цели выявить тенденции изменения каких-либо показателей, сравнить между собой регионы, отдельные автомобильные дороги. Для количественного анализа, помимо абсолютных показателей (число ДТП, погибших и раненых), используют и относительные показатели: число ДТП или погибших, отнесенных к 100 тыс. жителей, 10 тыс. транспортных средств, 10 тыс. водителей, 1 км протяженности дороги, 1 млн авт-км пробега транспортных средств.

8.4.3 Качественный анализ имеет целью выявить причины и факторы ДТП и установить степень влияния каждого из них на аварийность: «очаги аварийности», «места концентрации ДТП», «опасные места», «черные точки».

8.4.4 Топографический анализ необходим для выявления очагов аварийности. Он заключается в привязке мест совершения ДТП к карте или схеме изучаемой территории: карта ДТП, линейный график и масштабная схема (ситуационный план) ДТП.

8.4.4.1 Карта ДТП представляет собой карту местности (города, области, района), в соответствующих точках которой по мере регистрации наносят условное обозначение каждого ДТП по видам и тяжести.

8.4.4.2 Линейный график ДТП является дальнейшим развитием карты ДТП участка автомобильной дороги. При составлении линейного графика для дороги с двусторонним движением возможно разнесение от меток в обе стороны дороги, что характеризует транспортные потоки встречных направлений.

8.4.4.3 Масштабную схему (ситуационный план) ДТП выполняют для таких специфических мест концентрации ДТП, как пересечения крупных магистралей, городские площади и т. п. на основе Актов учета ДТП.

8.4.5 Сбор исходной информации

8.4.5.1 Помимо расследования ДТП, проводимого правоохранительными органами, организуется сбор исходной инженерно-технической информации о ДТП управляющими автомобильными дорогами и эксплуатирующими организациями с привлечением специализированных организаций. Инженерно-техническому анализу в приоритетном порядке подлежат ДТП с пострадавшими по форме Акта учета ДТП согласно Приложения Б.

8.4.5.2 В целях проведения детального анализа ДТП должна быть собрана максимальная информации о данном происшествии.

Сбор исходной информации осуществляется путем проведения инженерно-технического обследования и диагностики места ДТП, опроса участников ДТП и свидетелей по возможности, изучения материалов дорожно-патрульной службы, транспортной прокуратуры, следственных органов и других организаций, имеющих отношение к ДТП.

Для этого используют:

- 1) фотографирование (до окончания расследования сотрудниками полиции, положение транспортного средства не меняют);
- 2) показания свидетелей аварии;
- 3) заключения экспертизы;
- 4) видеосъемку на камеру или любой гаджет;
- 5) схему ДТП;
- 6) устные объяснения, письменные объяснительные водителя.
- 7) протокол, акт или другие документы, составленные представителями полиции.

Для получения копии указанных выше документов, необходимо направить соответствующий запрос в правоохранительные органы в пределах их компетенции.

8.4.5.3 Исходная информация, собранная в соответствии с настоящим разделом, подлежит хранению эксплуатирующими организациями в течение не менее 10 лет.

8.4.5.4 Производство полевых и камеральных работ организуется управляющими автомобильными дорогами с привлечением независимых экспертных групп и организаций, в целях сбора дополнительной информации о ДТП, необходимой для проведения анализа и разработки корректирующих действий.

В рамках производства полевых и камеральных работ проводятся следующие виды работ:

- а) полевые работы включают в себя:
  - измерение геометрических параметров дороги и дорожной инфраструктуры в месте ДТП;
  - измерение параметров видимости в месте ДТП;
  - определение коэффициента сцепления колес транспортных средств с дорожным покрытием в месте ДТП;
  - определение скорости и траектории движения транспортных средств, участвовавших в ДТП;
  - определение степени повреждения транспортных средств, участвовавших в ДТП;
  - опрос участников ДТП и свидетелей (при возможности);

- фото- и видеофиксация места ДТП, транспортных средств, участвовавших в ДТП, и других объектов, имеющих отношение к ДТП, в том числе с применением беспилотных летательных аппаратов.

б) камеральные работы включают в себя:

- анализ материалов, собранных в ходе полевых работ;
- анализ материалов, предоставленных дорожно-патрульной службой, транспортной прокуратурой, следственными органами и другими организациями, имеющими отношение к ДТП;
- анализ статистических данных о ДТП на данном участке дороги;
- моделирование ситуации ДТП с использованием специализированного программного обеспечения (при наличии);
- разработка корректирующих действий, направленных на предотвращение ДТП в будущем.

8.4.5.5 Полевые и камеральные работы должны быть проведены не позднее 10 рабочих дней со дня сбора исходной информации о ДТП. Материалы полевых и камеральных работ, полученные в ходе производства работ, подлежат хранению организациями, управляющими автомобильными дорогами, в течение не менее 10 лет.

8.4.5.6 Анализ и разработка корректирующих действий осуществляется эксплуатирующими организациями, на основании материалов, полученных в ходе сбора исходной информации и производства полевых и камеральных работ. Целями анализа и разработки корректирующих действий являются:

- установление причин ДТП;
- определение степени влияния факторов, способствовавших возникновению ДТП;
- выявление недостатков в проектировании, строительстве, эксплуатации и ремонте автомобильных дорог и дорожной инфраструктуры, которые могли способствовать возникновению ДТП;
- разработка корректирующих действий, направленных на предотвращение ДТП в будущем.

8.4.6 Детальный анализ ДТП.

8.4.6.1 Во всех случаях ДТП, повлекших за собой гибель и/или ранения людей, проводится процедура ДА ДТП.

8.4.6.2 ДА ДТП проводится на основании Классификации видов работ, выполняемых при содержании, текущем, среднем и капитальном ремонте автомобильных дорог и управлении дорожными активами [7], и в порядке, установленными нормативно-техническими документами, независимыми экспертными организациями.

8.4.6.3 В целях проведения ДА ДТП экспертная организация в процессе исследования должна собрать максимум исходной информации о данном ДТП с выездом на место ДТП.

8.4.6.4 Результатом ДА ДТП считается заключение о том:

- а) есть ли вина водителя в ДТП (с обоснованием);
- б) имеются ли недостатки конструкции дорог и/или дорожной инфраструктуры, которые могли стать сопутствующими причинами ДТП;
- в) что послужило причиной ДТП (с указанием нарушенных пунктов ПДД и их конкретных формулировок);
- г) какие сопутствующие элементы конструкции дороги, дорожной инфраструктуры и конкретной марки транспортного средства повлекли гибель и ранения участников ДТП;
- д) относится ли место и/или участок ДТП к местам и участкам концентрации ДТП.

8.4.6.5 На основании результатов анализа ДА ДТП разрабатываются корректирующие действия, направленные на устранение выявленных недостатков дорожной инфраструктуры, а также на улучшение безопасности дорожного движения.

8.4.6.6 Разработка корректирующих действий осуществляется в соответствии с планом, разработанным эксплуатирующей организацией либо управляющими автомобильной дорогой.

8.4.6.7 Корректирующие действия утверждаются управляющими автомобильными дорогами, и подлежат реализации в соответствии с установленными сроками.

8.4.6.8 Контроль эффективности корректирующих действий осуществляется управляющими автомобильной дорогой, путем мониторинга статистических данных о ДТП на данном участке дороги после реализации корректирующих действий.

## 8.5 Процедура УМК ДТП

8.5.1 Учет мест концентрации дорожно-транспортных происшествий проводится по пункту [27] Библиографии.

8.5.1.1 Критериями безопасности служат в первую очередь: вероятность возникновения ДТП, тяжесть ДТП, серьезность последствий ДТП. Критерии оценки риска, может помочь присваивать уровни риска проблемам безопасности и выстроить приоритеты по устранению мест концентрации ДТП.

8.5.1.2 В первую очередь необходимо на основе статистических данных определить частоту ДТП на локальном участке по классификации, представленной в таблице 3.

**Таблица 3 – Оценка возможной частоты ДТП**

Вероятность возникновения ДТП	Характеристика вероятности ДТП
Частое	Один или более раз в месяц
Вероятное	Один или более раз в год
Редкое	Один раз в три – десять лет
Маловероятное	Реже, чем один раз в десять лет

8.5.1.3 На втором этапе требуется оценить тяжесть дорожно-транспортного происшествий на 4 типа согласно классификации в таблице 4.

**Таблица 4 – Оценка тяжести ДТП**

Степень тяжести ДТП	Описание	Типовые примеры
Тяжелое	Вероятны многочисленные смертельные исходы	Высокая скорость, столкновение нескольких автомобилей на скоростной автодороге. Столкновение автобуса на высокой скорости с опорой моста.
Серьезное	Вероятны смертельный исход и (или) тяжелые травмы	Столкновение автомобилей на высокой/средней скорости. Столкновение на высокой/средней скорости с закрепленным объектом на обочине. Наезд на пешеходов на шоссе в сельской местности.
Умеренное	Вероятны лишь незначительные травмы	Столкновения на низкой скорости, такие, как удар по заднему бамперу на полосе для поворота, или столкновение с пешеходом на парковке.
Ограниченное	Вероятны лишь легкие травмы или повреждение имущества	Столкновение транспортных средств с очень низкой скоростью. Падение пешехода на неровном тротуаре. Наезд легкового автомобиля на разделительный бордюр на автостоянке.

8.5.1.4 На третьем этапе при сопоставлении частоты и тяжести ДТП на локальном участке по матрице, показанной в таблице 5 определить статуса места и участка концентрации ДТП и определить дальнейшие приоритеты инженерно-технических мер по таблице 6.

**Таблица 5 – Определение статуса места концентрации ДТП**

Тяжесть возможных ДТП	Частота возможных ДТП			
	частое	вероятное	редкое	маловероятное
	РИСК			
Тяжелое	Недопустимый	Недопустимый	Недопустимый	Высокий
Серьезное	Недопустимый	Недопустимый	Высокий	Средний
Умеренное	Недопустимый	Высокий	Средний	Низкий
Ограниченное	Высокий	Средний	Низкий	Низкий

**Таблица 6 – Определение приоритетов инженерно-технических мер**

Риск	Предлагаемый подход к устранению проблем
Недопустимый	Первоочередное, приоритетное устранение - несмотря на затраты.
Высокий	Проблема устраняется во вторую очередь - даже при высоких затратах.
Средний	Проблема должна быть устранена, умеренными затратами
Низкий	Проблема должна быть устранена минимальными затратами.

8.5.1.5 Эффективность внедрения не капиталоемких мероприятий по повышению безопасности дорожного движения в местах концентрации ДТП может быть определена прямым расчетом - либо путем определения прогнозируемого снижения уровня аварийности после реализации планируемых мероприятий, которое устанавливается расчетным способом с использованием результатов ранее выполненных натурных наблюдений за изменением числа ДТП в результате выполнения таких мероприятий.

8.5.1.6 Основными принципами выбора мероприятий являются:

- соблюдение требований документов национальной системы стандартизации и других нормативно-технических документов в сфере безопасности дорожного движения;
- снижение влияния (ликвидация) основных факторов аварийности;
- приоритет профилактики ДТП с погибшими и ДТП из-за недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС;
- комплексный подход к формированию мероприятий.

8.5.1.7 Рекомендуемые направления по внедрению мероприятий по повышению безопасности дорожного движения в местах и участках концентрации ДТП:

- восстановление эксплуатационных параметров автомобильной дороги до требований норм на проектирование (первоначальных качеств);
- совершенствование организации движения, оборудование элементами обустройства автомобильных дорог по СТ РК 2067 и ГОСТ 32846;
- обеспечение необходимого уровня содержания дорог и искусственных сооружений согласно ГОСТ 33180 и ГОСТ 33181.

- в местах устойчивой концентрации ДТП вносятся предложения в соответствующие уполномоченные органы по размещению притрасовых медико-спасательных пунктов;

8.5.1.8 Мероприятия назначаются по рекомендациям (или в соответствии с рекомендациями) аудиторов или других специалистов, разрабатывающих их для устранения характерных причин аварийности в местах и участках концентрации ДТП.

8.5.1.9 В числе приоритетных мероприятий рекомендуются дорожные работы по содержанию и ремонту (за исключением капитального) [2], обеспечивающие приведение транспортно-эксплуатационных показателей в соответствии с требованиями СТ РК 1912 и ГОСТ 33220.

8.5.1.10 В качестве приоритетных направлений по выбору мероприятий рекомендуется рассматривать меры, направленные на снижение фактической скорости в местах и участках концентрации ДТП, а также использование элементов обустройства и инженерного оборудования автомобильных дорог.

Типовые решения применения некапиталоемких мероприятий по сокращению аварийности в местах и участках концентрации ДТП с характерными дорожными условиями приведены в Р РК 218-169 [12].

8.5.1.11 В рассмотрение рекомендуется включать как одиночные мероприятия, которые способствуют предотвращению отдельных видов ДТП (направлены на локальные изменения дорожных условий), так и комплексы мероприятий, направленные на предотвращение всех ДТП.

8.5.1.12 Для обеспечения однородности условий движения помимо мероприятий в местах концентрации ДТП рекомендуется также предусматривать мероприятия по улучшению транспортно-эксплуатационных показателей на смежных с ними участках.

8.5.1.13 Определение эффективности мероприятий ожидаемого изменения состояния аварийности производится по Р РК 218-169 [12] и Р РК 218-186 [15].

## **9 Процесс совершенствования системы управления безопасностью движения**

### **9.1 Общие положения**

9.1.1 Процедуры совершенствования системы управления безопасностью движения автомобильных дорог в Казахстане направлены на постоянное повышение её эффективности и результативности в соответствии с Законом Республики Казахстан «О дорожном движении».

9.1.2 Процедуры совершенствования системы управления БДД включают в себя:

9.1.2.1 Регулярный мониторинг и оценку системы:

- мониторинг аварийности.
- оценка эффективности работы организаций, ответственных за безопасность дорожного движения.

9.1.2.2 Выявление и анализ проблем и недостатков:

- анализ причин ДТП.
- выявление мест и участков концентрации ДТП.
- анализа обращений граждан и общественных организаций по вопросам БДД.

9.1.2.3 Разработку и реализацию корректирующих и предупреждающих действий:

- разработка и реализация планов мероприятий по устранению недостатков, выявленных в ходе анализа.
- внедрение новых ТСОДД в соответствии с СТ РК 1412.
- проведение информационно-разъяснительной работы с участниками дорожного движения.

### **9.2 Кадровое обеспечение**

9.2.1 Инженерно-технические процедуры безопасности дорожного движения обеспечиваются соответствующими квалифицированными кадрами, имеющие документально подтвержденные компетенции: дипломами, аттестацией, сертификацией, аккредитаций в области безопасности автомобильных дорог.

### **9.3 Научно-исследовательские работы**

9.3.1 Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в области безопасности дорожного движения необходимо проводится регулярно с привлечением научно-технических работников, научных организаций и высших учебных заведений.

9.3.2 Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы может реализовываться в рамках научно-технического сопровождения автодорожных объектов согласно [7].

9.3.3 Внедрение инноваций, апробированных и полноценно применяемых в мире, по которым разработаны иностранные нормативно-технические документы, могут применяться на территории Республики Казахстан.

9.3.4 В рамках научно-технического сопровождения автодорожных объектов допускается экспериментальное применение инженерно-технических мер и средств по улучшению безопасности дорожного движения и организации дорожного движения с помощью временных средств организации дорожного движения.

#### **9.4 Контроль эффективности**

9.4.1 Совершенствование системы управления безопасностью движения подлежит регулярному контролю уполномоченного органа по автомобильным дорогам и управляющими автомобильными дорогами.

9.4.2 Процессная модель системы обеспечения безопасностью движения автомобильных дорог подлежит аудиту на предмет эффективности инженерно-технических процедур безопасности дорожного движения и системы в целом пересматриваться с периодичностью 1 раз в 5 лет с разработкой рекомендаций по улучшению системы.

**Приложение А**  
*(информационное)*

**Описание процессной модели системы обеспечения  
безопасности движения автомобильных дорог**

А.1 Основные компоненты модели состоят из пяти ключевых блоков, взаимодействующих между собой: «Вход процесса», «Управляющие процессы», «Основные процессы», «Обеспечивающие процессы» и «Выход процесс».

А.2 Первый блок «Вход процесса» учитывает потребности и пожелания водителей, пешеходов, велосипедистов и других участников дорожного движения в части безопасности, конструкцию дорожной одежды, в том числе геометрические показатели дороги (ширина проезжей части, угол наклона, радиусы поворотов и кривых в план, разметка, знаки, освещение и другие элементы инфраструктуры), а также требования законодательных и нормативно-правовых актов регламентирующую вопросы БДД.

А.1 «Управляющие процессы» включают в себя 4 основные процедуры, непосредственно выполняемых в сочетании с «Основными процессами».

А.1.1 Процедура «Институционального управления» является основополагающей в «Управлении процессом», и играет ключевую роль в ОБДД. Оно позволяет объединить усилия различных органов и организаций, обеспечить рациональное использование ресурсов и повысить эффективность деятельности по снижению аварийности, и описывает организационную структуру и механизмы управления деятельностью по ОБДД.

А.2 Институциональное управление включает в себя 3 ключевых аспекта:

А.2.1 Определение ответственных органов и их функций:

Государственные органы:

- министерства и ведомства, ответственные за разработку и реализацию политики в области БДД.

- департаменты полиции (далее-ДП), отвечающая за контроль и надзор за соблюдением правил дорожного движения.

- национальный оператор по управлению автомобильными дорогами, ответственные за организацию дорожного движения и содержание дорожной инфраструктуры на дорогах республиканского и международного значения.

- местные исполнительные органы, ответственные за организацию дорожного движения и содержание дорожной инфраструктуры на дорогах областного и районного значения, а также улиц городов и населенных пунктов.

Общественные организации: автомобильные клубы; ассоциации пешеходов и велосипедистов; страховые и другие организации, занимающиеся вопросами БДД. Их роль заключается в участии в разработке и реализации программ по БДД, проведении общественных кампаний, информировании и обучении населения.

Научные и образовательные учреждения проводят исследования в области БДД, разрабатывают новые технологии и методики обеспечения безопасности, обучают специалистов в сфере БДД.

А.2.2 Механизмы координации и взаимодействия:

- создание межведомственных комиссий и рабочих групп, что позволит создать площадку взаимодействия различных органов и организаций, задействованных в обеспечении БДД;

- разработка и постоянное совершенствование нормативно-правовой и нормативно-технической базы;

- обеспечение выделения необходимых ресурсов для реализации программ по БДД;

- информационное обеспечение, включающее в себя сбор, анализ и распространение информации о состоянии БДД, лучших практиках и новых технологиях;

- общественный контроль с участием гражданского общества в оценке эффективности деятельности по обеспечению БДД.

А.2.3 Принципы институционального управления.

Прозрачность и открытость информации о деятельности по обеспечению БДД для общественности.

Подотчётность и ответственность органов и организаций за достижение поставленных целей в области БДД.

Эффективность и контроль достижения максимальных результатов при рациональном использовании ресурсов.

Участие всех заинтересованных сторон в процесс обеспечения БДД.

А.3 Процедура анализа и принятия решений включает в себя оценку текущей ситуации с БДД, выявление проблемных участков и разработка мер по их устранению, которые описывают ключевые этапы процесса улучшения безопасности дорожного движения (БДД), в том числе:

А.3.1 Оценка текущей ситуации с БДД.

Сбор данных:

- сбор и анализ статистики ДТП (количество, типы, тяжесть, местоположение);
- изучение состояния дорожной инфраструктуры (освещение, разметка, знаки, наличие пешеходных переходов и т. д.);
- оценка интенсивности движения (по видам транспорта, времени суток, дням недели);
- анализ поведения участников дорожного движения (соблюдение ПДД, скоростной режим).

Анализ данных:

- выявление закономерностей и тенденций в аварийности;
- определение факторов, влияющих на безопасность движения;
- оценка эффективности существующих мер по обеспечению БДД.

А.3.2 Выявление проблемных участков:

- локализация мест концентрации ДТП;
- идентификация участков с высокой вероятностью возникновения ДТП – «чёрных точек»;
- анализ причин возникновения аварий на проблемных участках;
- оценка рисков для различных групп участников дорожного движения (водители, пешеходы, велосипедисты).

А.3.3 Разработка мер по устранению проблемных участков, которые включают в себя:

1) инженерные мероприятия:

- улучшение дорожной инфраструктуры (ремонт дорожного покрытия, установка ограждений, оптимизация разметки и знаков);
- внедрение технических средств организации дорожного движения (светофоры, камеры фото-видеофиксации);
- строительство пешеходных переходов, надземных и подземных переходов.

2) организационные мероприятия:

- изменение организации дорожного движения (введение одностороннего движения, ограничение скорости и др.);
- усиление контроля за соблюдением ПДД;
- проведение информационно-разъяснительной работы с участниками дорожного движения.

3) воспитательные мероприятия:

- повышение культуры вождения;
- обучение детей правилам безопасного поведения на дороге;
- проведение социальных кампаний по пропаганде БДД.

А.3.4 Важно отметить, что разработанные меры должны быть комплексными и учитывать специфику каждого проблемного участка. Необходимо также проводить мониторинг эффективности внедрённых мер и корректировать их при необходимости.

А.4 Процедура стратегического управления БДД, которая включает в себя разработку стратегического управления, с конкретными целями и программами по повышению уровня БДД и снижению количества ДТП, что является основой для формирования краткосрочных и долгосрочных планов развития БДД и конкретных шагов по его достижению

Процесс разработки и реализации стратегии по обеспечению безопасности дорожного движения состоит из следующих этапов:

А.4.1 Разработка стратегического плана управления БДД, который включает в себя:

- анализ текущей ситуации, то есть оценка уровня безопасности на дорогах, выявление основных проблем и причин аварийности (как описано в пункте «Оценка текущей ситуации с БДД»);

- определение видения и миссии, соответствующей становой политике в области обеспечения БДД;

- постановка и формулировка конкретных, измеримых, достижимых, релевантных и ограниченных по времени стратегических целей, которые приведут к достижению видения;

- определение и планирование необходимых финансовых, человеческих и технических ресурсов для реализации стратегии.

А.4.2 Порядок постановки целей в области безопасности автомобильных дорог.

А.4.2.1 Национальный уровень:

- 1) определить долгосрочную цель по снижению смертности на дорогах на основе концепции «Vision Zero» или аналогичных амбициозных целей. Например, Нулевая смертность на дорогах к 2050 году;

- 2) установить промежуточные количественные цели на ближайшие 5-10 лет, основанные на текущих тенденциях и возможностях. Например, сократить число смертельных случаев на 50% к 2030 году по сравнению с базовым 2020 годом.

А.4.2.2 Региональный/областной уровень:

- 1) разбить национальную цель на составляющие региональные цели с учетом специфики каждого региона (интенсивность движения, состояние дорог, количество ДТП и др.);

- 2) установить региональные целевые показатели снижения смертности, числа ДТП, повышения безопасности уязвимых участников движения.

А.4.2.3 Уровень городов/районов:

Определить приоритетные участки городских и сельских дорог с высоким риском ДТП на основе анализа данных.

Установить цели по снижению числа ДТП, смертности и травматизма на этих участках путем улучшения инфраструктуры, организации движения, обеспечения безопасности пешеходов и велосипедистов.

А.4.2.4 Уровень конкретных дорог/маршрутов:

Проанализировать данные о состоянии дорожной инфраструктуры, интенсивности движения и ДТП на каждом участке дороги.

Определить приоритетные участки с наибольшим количеством ДТП и высоким риском травматизма.

Установить целевые показатели по устранению существующих недостатков и повышению безопасности движения на этих участках (например, замена дорожного покрытия, организация пешеходных переходов, барьерных ограждений и др.)

А.4.3 Формирование краткосрочных и долгосрочных планов:

- Краткосрочные планы (1-3 года): фокусируются на решении наиболее актуальных проблем и достижении быстрых результатов.

- Долгосрочные планы (5-10 лет): направлены на достижение стратегических целей и устойчивое улучшение БДД.

А.4.4 Определение конкретных шагов по достижению целей:

- Разработка детальных планов действий с указанием ответственных исполнителей, сроков выполнения и необходимых ресурсов.

- Внедрение системы мониторинга и оценки эффективности реализации стратегии.

- Регулярный анализ результатов и корректировка планов при необходимости.

А.4.5 Ключевым принципом стратегического управления БДД является Комплексный подход, то есть учет всех факторов, влияющих на безопасность дорожного движения, межведомственное взаимодействие, а равно сотрудничество всех заинтересованных сторон (органов МИО, ГО, ДП, общественных организаций, научных учреждений и др.), научный подход, позволяющий обоснованно принять решения на данных и анализе, с внедрением инноваций, используемых в мире с применением современных технологий и подходов для обеспечения БДД.

В контексте вышеуказанных принципов, устойчивость применения данных процессов, является основополагающей для обеспечения долгосрочного эффекта от реализуемых мер, и для ее успешной реализации требуется участия всех членов общества и постоянного совершенствования методов и подходов.

А.5 «Процедуры контроля» предусматривает проведение постоянного мониторинга реализации программ и планов, оценку их эффективности и внесение соответствующих корректировок для достижения конечной цели, включающий в себя:

А.5.1 Мониторинг реализации программ и планов включает в себя:

- отслеживание выполнения запланированных мероприятий (сроки, объёмы, качество);

- анализ изменений в показателях аварийности (количество ДТП, пострадавших, погибших);

- оценка состояния дорожной инфраструктуры и поведения участников дорожного движения;

- сбор обратной связи от населения и заинтересованных сторон.

А.5.2 Оценка эффективности включает в себя:

- анализ достижения поставленных целей;

- сравнение фактических результатов с запланированными показателями;

- определение причин отклонений от плановых значений.

А.5.3 Оценка эффективности отдельных мероприятий на основе статического и экономического анализа, а также социологического исследования включает в себя:

- анализ влияния каждого мероприятия на показатели БДД;

- определение наиболее и наименее эффективных мер.

А.5.4 По результатам проводимого мониторинга и оценки, заинтересованные стороны вносят ряд, корректирующий действий в стратегические планы повышения уровня БДД, с учетом анализа эффективности ранее принятых мероприятий, выявленных ошибок в планировании и реализации программ, изменения сроков и объёмов мероприятий, а также перераспределения ресурсов.

Образец матрицы ответственности заинтересованных сторон приведен в таблице А.1.

Таблица А.1 - Образец матрицы ответственности заинтересованных сторон

№	Наименование процессов	Заинтересованные стороны			
		Ответ. исп.	Утверждение	Согласование.	Информировании
<b>1</b>	<b>Процедуры БДД на стадиях жизненного цикла</b>				
1.1	<b>Процедуры БДД на стадии планирования и ТЭО автомобильной дороги</b>				
1.1.1	Оценка воздействия на БДД, планируемого участка, прилегающей дорожной сети и региональной дорожной сети в целом				
1.1.2	АБДД-1 Разработка программ и планов ОБДД				
1.2	<b>Процедуры БДД на стадии проектирования</b>				
1.2.1	Оценка и повышение БДД на стадии проектирования				
1.2.2	АБДД-2				
1.2.3	АБДД-3				
1.3	<b>Процедуры ОБДД на стадии строительства и ремонта</b>				
1.3.1	Анализ ПСД, ордер на ПДСР, подготовка плана управления ДД, план ОБДД,				
1.3.2	Инспекция участка ежедневная,				
1.3.2	Инспекция, мониторинг (раз в квартал)				
	Процедуры ОБДД на стадии приемки дороги в эксплуатацию <sup>[1]</sup> АБДД-3				
1.4	<b>Процедуры ОБДД на стадии эксплуатации</b>				
1.4.1	Инспекция БДД после ввода в эксплуатацию, АБДД-4 (через 3 и 12 месяцев)				
1.4.2	Инспекция БДД, ежегодно, (рекламные щиты) Мониторинг результатов корректирующих действия 3 года				

## Продолжение таблицы А.1

1.4.3	Ежедневные процедуры ОБДД, патрулирование				
1.4.4	Сезонные процедуры ОБДАД, осень, весна, зима, Осенне-весенний осмотр				
1.4.5	Мониторинг характеристик ТП и участников ДД <sup>[11]</sup> <sub>SEP</sub> Состав ТП, скоростные режимы, Уязвимые участники ДД, Неосознанные участники ДД				
1.4.6	Систематический мониторинг ТЭС, коэффициента безопасности, загрузки, сцепления,				
1.4.7	Принятие оперативных мер по повышению БДАД на основе результатов мониторинга,				
1.4.8	Процедуры ОБДАД при природных и техногенных ЧС, климатических угрозах, (ураган, туман, гололед, метель, наводнение) оценка их влияния на уровень БДД, применение превентивных контрмер на всех стадиях ЖЦАД				
1.4.9	Процедуры ОБДАД при ДТП				
	Управление МКДТП - Выявление, приоритеты, методы устранения				
<b>2</b>	<b>Процедуры управления БДАД</b>				
2.1	<b>Процедуры стратегического управления БДАД,</b>				
2.1.1	Разработка и принятие Миссии, Стратегии, концепции, политики ОБДД				
2.1.2	Разработка и принятие программы, планов по ОБДАД				
2.1.3	Анализ ДТП, определение экономических потерь				
2.1.4	Анализ и совершенствование номенклатуры процессов ОБДД				

Продолжение таблицы А.1

2.1.5	Анализ и принятие решения со стороны высшего руководства, по совершенствованию системы ОБДАД, процессы постоянного улучшения системы				
2.1.6	Постоянное систематическое совершенствование всех процедур				
2.1.7	Детальный анализ ДТП,				
2.1.8	Исследования характеристик участников ДД Социологический опрос участников ДД				
2.1.9	Управление конфликтными точками, анализ, приоритеты, методы устранения				
2.2	<b>Процедуры институционального управления</b>				
2.2.1	Обеспечение реализации стратегии, процессы организации исполнения.				
2.2.2	Обеспечение исполнения систематических процедур контроля оценки и мониторинга всех этапов ОБДД				
2.2.3	Процедуры НИР и НИОКР системы ОБДД				
2.3	<b>Процедуры контроля</b>				
2.3.1	Контроль исполнения систематических процессов				
2.3.2	Контроль исполнения стратегических задач				
2.3.3	Выработка корректирующих действий				
2.3.4	Мониторинг процессов, и прогресса по стратегическим задачам				
2.4	<b>Процедуры анализ и принятия решения со стороны высшего</b>				
2.4.1	Анализ текущей ситуации и прогнозирование на стратегические периоды				
2.4.2	Выработка эффективных стратегических решений и его принятие				

Окончание таблицы А.1

2.4.3	Выработка эффективных ращении по совершенствованию системы ОБДАД,				
2.4.4	Процесс коммуникации со стейкхолдерами и заинтересованными сторонами				
2.4.5	Процесс сбора жалоб и предложении по повышению БДД				
2.4.6	Процессы постоянного улучшения системы ОБДАД,				
<b>3</b>	<b>Обеспечивающие процессы</b>				
<b>3.1</b>	<b>Финансовое обеспечение</b>				
3.1.1	Финансирование системы управления ОБДАД				
3.1.2	Финансирование процессов стратегического управления, анализа, подготовки программ,				
3.1.3	Финансирование процессов мониторинга и оценки, аудитов, инспекции, планов повышения БДД				
3.1.3	финансирование инвестиционных проектов повышения БДД				
<b>3.2</b>	<b>Кадровое обеспечение</b>				
3.2.1	Создание и постоянное наращивание кадрового потенциала ОБДД				
3.2.2	Процедуры аккредитации экспертов, требование к экспертам, группе экспертов; ответственность, аккредитация, кодекс чести инженера БДД				
<b>3.3</b>	<b>Ресурсное обеспечение</b>				
3.3.1	Обеспечение материально-техническое, (приборы, оборудования, технологии, лаборатории)				
3.3.2	Обеспечение нормативное, информационное, (Библиотека НТД, руководств, инструкции, обучающие курсы)				

**Приложение Б**  
*(информационное)*

**АКТ**  
**на месте дорожно-транспортного происшествия**

**1. Номер региона:**

*г. Астана (01), г. Алматы (02), Акмолинская область (03), Актюбинская область (04), Алматинская область (05), Атырауская область (06), Западно-Казахстанская область (07), Жамбылская область (08), Карагандинская область (09), Костанайская область (10), Кызылординская область (11), Мангистауская область (12), Туркестанская область (13), Павлодарская область (14), Северо-Казахстанская область (15), Восточно-Казахстанская область (16), г. Шымкент (17), Абайская область (18), Жетысуская область (19), Улытауская область (20).*

**2. Дата совершения ДТП:** "        "        20        года

**3. День недели совершения ДТП:**

*понедельник (01), вторник (02), среда (03), четверг (04), пятница (05), суббота (06), воскресенье (07).*

**4. Время совершения ДТП:** "        " часов "        " минут

**5. Количество ТС – количество погибших – количество раненных:** \_\_\_ - \_\_\_ - \_\_\_

**6. Место совершения ДТП:**

*в населенном пункте (01) наименование населенного пункта; на дороге международного значения (02), на дороге республиканского значения (03); на дороге областного (04), районного значения (05).*

**6.1 Индекс автомобильной дороги, километр, метр:**

**6.2 Координаты ДТП:**

*широта и долгота:*

**6.2.1 Техническая категория дороги/улицы:**

*I техническая категория (01), II техническая категория (02), III техническая категория (03), IV техническая категория (04), V техническая категория (05), магистральные улицы (06), улицы в жилой застройке (07), улицы в промышленной зоне (08), иные места (09).*

**6.2.2 Место ДТП является ли местом концентрации ДТП:**

*да (01), нет (02).*

**6.2.3 Тип перекрестка (если применимо):**

*вне перекрестка (01), + образный (02), т образный (03), х образный (04), Y образный (05).*

**6.2.4 Тип покрытия дороги:**

*асфальтобетонное (01), цементобетонное (02), щебеночное (03), грунтовое (04), иное (05).*

**6.2.5 Тип разделения транспортных потоков:**

*отсутствует (01), разметка 1.1 (02), разметка 1.3 (03), металлическое барьерное (04), железобетонное ограждение (05).*

**6.2.6 Наличие краевой разметки:**

*да (01), нет (02).*

**6.2.7 Геометрические параметры дороги:**

- ширина проезжей части: \_\_\_ м

- ширина обочины: \_\_\_ м

- ширина тротуара: \_\_\_ м

- ширина разделительной полосы: \_\_\_ м.

**6.2.8 Изменения условий организации дорожного движения:**

*режим движение не менялся (01), частично перекрыто (02), полностью перекрыто (03).*

**6.2.9 Элементы улицы, дороги:**

*мост (путепровод) (01), виадук (02), эстакада (03), зона остановки общественного транспорта (04), регулируемый пешеходный переход (05), нерегулируемый пешеходный переход (06), перекресток регулируемый (07), перекресток нерегулируемый (08), железнодорожный переезд со шлагбаумом (09), железнодорожный переезд без шлагбаума (10), круговое движение (11), крутой спуск (12), крутой подъем (13), опасный поворот (14).*

**7. Дорожные условия:**

*поверхность мокрая (01), заснеженная (02), обледеневшая (03), ремонт дорог (04), сухая (05), загрязненная (06), свежесуложенная (07), поверхностная обработка (в том числе противогололедным материалом) (08).*

7.1. Освещенность: день (01), сумерки (02), ночь (03).

7.2. В темное время наружное освещение: включено (01), не включено (02), отсутствует (03).

**8. Зафиксированные недостатки улично-дорожной сети:**

*отсутствуют (00), скользкое покрытие (01); неровное покрытие (02), колейность (03), выбоины (04), неудовлетворительное состояние обочины (05), отсутствие ограждений на опасных участках (06), недостаточное освещение проезжей части (07), отсутствуют ограждения и сигнализации в местах производства работ (08), отсутствие дорожных знаков, либо неправильное их применение (09), отсутствие дорожной разметки, или плохая ее видимость (10), со снежным накатом (11), не обработана противогололедным материалом (12), залитое (покрытое) водой (13), недостатки зимнего содержания (14), неисправность светофора (15), плохая видимость световозвращателей (16), деревья (17), отсутствие тротуаров или пешеходных дорожек (18), несоответствие железно-дорожного переезда предъявляемым требованиям (19), иные недостатки \_\_\_\_\_ (20).*

**9. Погодные условия:**

*ясно (01), пасмурно (02), туман (03), дождь (04), снег (05), ветрено (06), температура выше +30 (07), температура ниже -30 (08), метель (09), ураганный ветер (10).*

**10. Ограничение скорости на участке: \_\_\_\_\_ км/ч**

*уточнить: менее 40 км/ч (1), 40-60 км/ч (2), 60-80 км/ч (3), 80-110 км/ч (4), более 110 км/ч (5).*

**11. Факторы, оказывающие влияние на режим движения:**

*факторы отсутствуют (01), сужение проезжей части припаркованным транспортом (02), сужение проезжей части вследствие проведения работ (03), наличие на проезжей части неисправного ТС (04), режим движения нарушен вследствие ранее произошедшего ДТП (05), наличие на тротуарах (пешеходных дорожках, обочинах) транспорта (06), проведение работ на тротуарах (07), несоответствие параметров дороги (08), несоответствие категории дороги (09), несоответствие габарита моста (путепровода) ширине проезжей части (10), отсутствие дополнительных полос для движения (11), отключение электроснабжения на данном элементе дороги (12), работа светофора в режиме «желтого мигания» (13).*

**12. Маневр водителя:**

*поворот налево (01), поворот направо (02), разворот (03), выезд с примыкания (04), проезд перекрестка (05), перестроение полос (06), опережение (обгон) (07), резкий старт (08), резкое торможение (09), парковка на дороге (10), парковка на обочине (11).*

**13. Код схемы ДТП:**

*согласно кодификатору схем ДТП.*

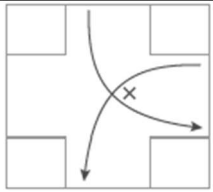
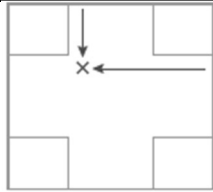
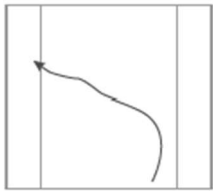
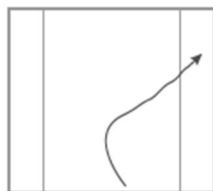
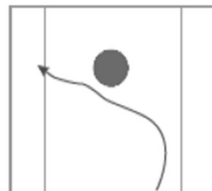
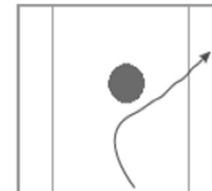
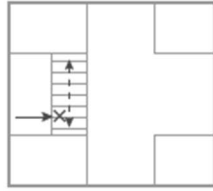
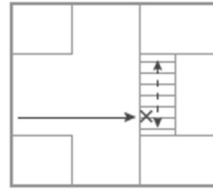
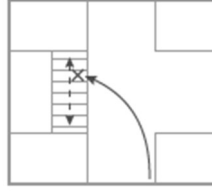
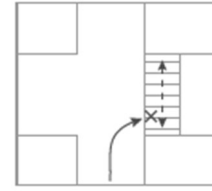
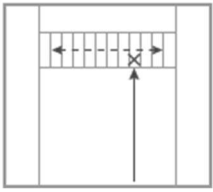
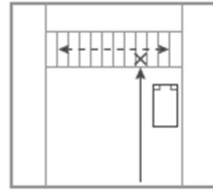
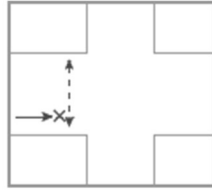
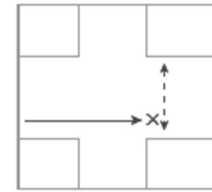
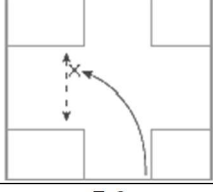
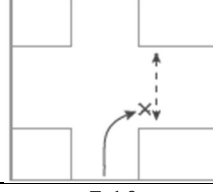
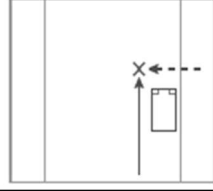
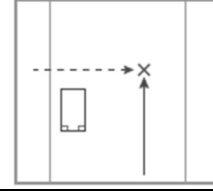
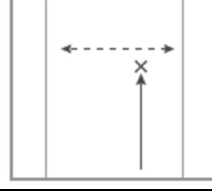
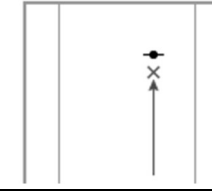
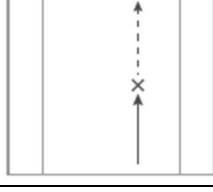
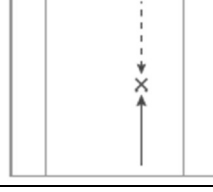
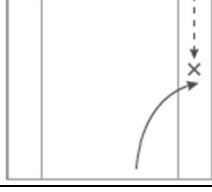
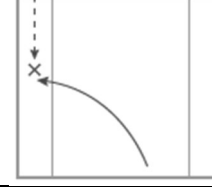
Таблица Б.1 - Кодификатор схем ДТП

№	Кодификатор схем ДТП			
1	Попутное направление движения ТС (ТС не поворачивают)			
Вид				
Код	1.1	1.2	1.3	1.4

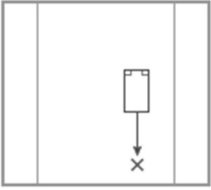
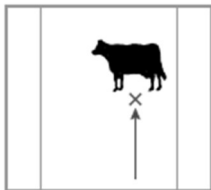
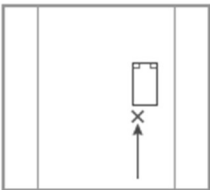
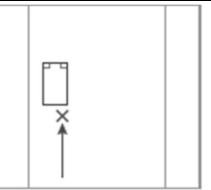
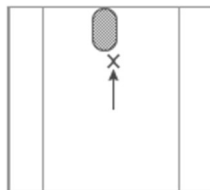
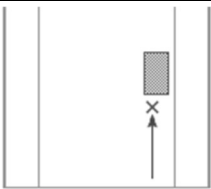
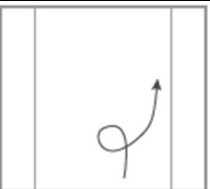
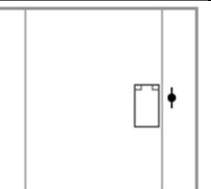
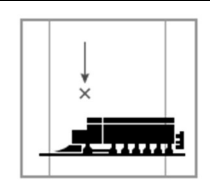
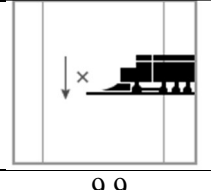
Продолжение таблицы Б.1

Вид				
Код	1.5	1.6	1.7	
2	Попутное направление движения ТС (одно ТС не поворачивает)			
Вид				
Код	2.1	2.2	2.3	2.4
Вид				
Код	2.5			
3	Встречное направление движения ТС (ТС не поворачивают)			
Вид				
Код	3.1	3.2	3.3	3.4
4	Встречное направление движения ТС (не менее одного ТС поворачивает)			
Вид				
Код	4.1	4.2	4.3	4.4
Вид				
Код	4.5			
5	Пересекающееся направление движения ТС, при повороте не менее чем одного ТС или движения ТС в перпендикулярных направлениях			
Вид				
Код	5.1	5.2	5.3	5.4

Продолжение таблицы Б.1

Вид				
Код	5.5	5.6		
6	Съезд ТС с дороги			
Вид				
Код	6.1	6.2	6.3	6.4
7	Наезд на пешехода в зоне пешеходного перехода и на перекрестке			
Вид				
Код	7.1	7.2	7.3	7.4
Вид				
Код	7.5	7.6	7.7	7.8
Вид				
Код	7.9	7.10		
8	Наезд на пешехода (вне пешеходного перехода)			
Вид				
Код	8.1	8.2	8.3	8.4
Вид				
Код	8.5	8.6	8.7	8.8

Окончание таблицы Б.1

Вид				
Код	8.9 – задний ход			
9	Иные ДТП			
Вид				
Код	9.1	9.2	9.3	9.4
Вид				
Код	9.5	9.6	9.7	9.8
Вид				
Код	9.9			

#### 14. Вид ДТП:

лобовое столкновение (01), боковое столкновение (02), попутное столкновение (03), падение пассажира (04), опрокидывание (05), наезд на стоящее транспортное средство (далее – ТС) (06), наезд на препятствие (07), наезд на пешехода (08), наезд на велосипедиста (09), наезд на гужевой транспорт (10), наезд на животное (11), иные виды происшествий (12), наезд на водителя мопеда (13), наезд на электрического самоката (14), малого электрического транспортного средства (15).

#### 15. Нарушение Правил дорожного движения (далее - ПДД):

превышение скорости, установленной ПДД или дорожными знаками (01); проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика (02); несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги (03); непредоставление преимущества в движении пешеходам или иным участникам дорожного движения (04); несоблюдение правил перевозки пассажиров (05); перевозки грузов (06); остановок маршрутных ТС (07), движения в жилых зонах (08), буксировки транспортных средств (09); другие грубые нарушения ПДД (10); нарушение правил проезда перекрестков или пересечение проезжей части дороги (11); маневрирования (12); расположения ТС на проезжей части дороги (13); встречного разъезда, или обгона (14); остановки или стоянки ТС (15); непредоставление преимущества в движении транспортному средству оперативных и специальных служб с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами (16); пользования внешними световыми приборами (17); применения аварийной сигнализации (18); нарушение участником дорожного движения ПДД, повлекшее создание аварийной обстановки (19); проезда железнодорожных переездов (20); несоблюдение дистанции (21); управление ТС водителем в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность дорожного движения (22); управление ТС водителем, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения (23); нарушение водителями ТС установленных правил обеспечения

безопасности дорожного движения (24); невыполнение водителем обязанностей в связи с ДТП (25); управление ТС с неисправностями, с которыми запрещена их эксплуатация (26); нарушение правил движения пешеходами и иными участниками дорожного движения (27), нарушение правил прогона скота (28), нарушение требований по производству дорожных работ, содержанию коммуникаций (29), выпуск в эксплуатацию транспортных средств, имеющих технические неисправности (30), признание либо выдача сертификатов или иных документов, подтверждающих соответствие транспортных средств, в нарушение установленных норм (31).

16. Сведения о ТС:

ТС №1 (01): госномер:	привод:	тип шин:	ущерб:
ТС №2 (02): госномер:	привод:	тип шин:	ущерб:
ТС №3 (02): госномер:	привод:	тип шин:	ущерб:
ТС №4 (03): госномер:	привод:	тип шин:	ущерб:

16.1 Тип привода:

передний (01), задний (02), полноприводный (03), иной (04).

16.2 Тип шин:

летние (01), всесезонные (02), зимние (03), зимние шипованные (04), иные (05).

16.3 Возраст ТС:

менее 5 лет (01), от 5 до 10 лет (02), от 10 до 15 лет (03), более 15 лет (04), не установлен (05).

16.4 Описание ущерба ТС:

нет (01), передняя часть (02), задняя часть (03), правая часть (04), левая часть (05), множественные (06), возгорание (07), крыша (08), днище (09), смещение двигателя (10), смещение переднего моста (11), смещение заднего моста (12).

17. Виновный участник ДТП:

водитель электрического самоката (01), водитель малого электрического транспортного средства (02), водитель мопеда (03), водитель легкового автомобиля (04), водитель такси таксопарка (05), частный извозчик (06), водитель автобуса (07), водитель автобуса, осуществляющего пассажирские перевозки (08), водитель грузового автомобиля (09), велосипедист (10), водитель специальной службы (скорая, пожарная, полиция) (11), иное ТС (12), водитель, скрывшийся с места ДТП (13), пешеход (14), пешеход, скрывшийся с места ДТП (15), дорожные службы (16), подрядчики, осуществляющие ремонтные и строительные работы (17), коммунальные службы (18), хозяин животного (19), неустановленное лицо хозяин животного (20).

18. Состояние виновника ДТП:

отсутствие признаков опьянения, трезвый (1); алкогольное опьянение (2); наркотическое опьянение (3); токсикоманическое опьянение (4); резкое ухудшение здоровья (5); время непрерывного нахождения в пути (6).

19. Ф.И.О. (при его наличии) пострадавших в ДТП:

Фамилия	Имя	Статус	Пол	Возраст

статус пострадавшего: ранен (01), погиб (02), неизвестно (03).

пол: мужской (01), женский (02).

возраст: до 6 лет (01), 7-12 лет (02), 13-17 лет (03), 18-20 лет (04), 21-29 лет (05), 30-39 лет (06), 40-49 лет (07), 50-59 лет (08), 60 лет и старше (09).

20. Указать элементы конструкции дороги, дорожной инфраструктуры и/или ТС, повлекшие гибель и/или ранения людей в данном ДТП

---

---

---



## **Приложение В** *(информационное)*

### **Кодекс поведения аудитора безопасности движения автомобильных дорог** *(пример)*

#### **В.1 Введение**

Видение АБДД — это мир без дорог с высоким риском ДТП. Понимая влияние дорог на безопасность дорожного движения, весьма существенно был принят Глобальный план десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2021–2030 годы, утвержденный Резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН 74/229 [18]. Глобальный план основан на подходе «Безопасная система» и ориентирован на снижение тяжести ДТП на не менее чем на 50%.

#### **В.2 Этика**

Ценности доверия, прямоты и честности лежат в основе АБДД и являются ключом к его устойчивости. Именно на этом основании мы начинаем отношения, и благодаря постоянному уважению этих ценностей будет расти устойчивость АБДД. Аудиторы безопасности дорожного движения придерживаются принципа абсолютной нетерпимости к взяточничеству и мошенничеству. Это часть политики АБДД по борьбе с взяточничеством и коррупцией.

#### **В.3 Безопасность**

Безопасность имеет первостепенное значение для АБДД. АБДД обычно сосредоточены на дорогах с высоким риском ДТП, и особенно важно, чтобы аудиторы были проинформированы и управляли всеми рисками, связанные с АБДД. Аудиторы должны подготовить и поддерживать план охраны здоровья и безопасности, который учитывает такие вопросы, как: рабочее время, дорожные поездки, инспекции и сбор данных, обучению и обеспечению безопасного проведения всех других необходимых оперативных мероприятий.

#### **В.4 Качество**

АБДД высоко ценит высокое качество работы. При низком качестве работы снижается потенциал АБДД по спасению жизней. Это также плохо отражается на репутации АБДД. Аудиторы должны работать с максимально возможным уровнем качества, в соответствии со спецификациями, инструкциями и руководствами. Аудитор не должен фальсифицировать данные, анализы или результаты. Если требования ведомственного норматива не соответствует высокому качеству, любой аудитор обязан сообщить уполномоченным органам. Аудитор обязуется проводить обучение и практику для поддержания своих навыков и знаний.

#### **В.5 Рыночная цена**

Цена на услуги, взимаемая Аудиторами, должна быть разумной.

#### **В.6 Конфиденциальность**

Аудиторы и их деятельность зависят от сотрудничества, взаимного доверия и уважения между заказчиками и всеми заинтересованными сторонами. Все результаты, полученные в рамках АБДД, должны являться конфиденциальными, если иное не оговорено между договорами с заказчиком.

#### **В.7 Отзыв Кодекса**

Несоблюдение этого Кодекса поведения является серьезным нарушением, который может привести к отзыву Кодекса.

Подпись аудитора:

---

Ф.И.О.

Компания/Организация:

Email:

Дата:

**Приложение Г**  
*(информационное)*

**Контрольный список аудита безопасности дорожного движения**

**Г.1 Контрольный список аудита безопасности дорожного движения на стадии планирования строительства (реконструкции или капитального ремонта) автомобильных дорог**

1 Предназначена ли запроектированная улица для движения кроме пешеходов, легковых и грузовых автомобилей:

- мотоциклистов?
- велосипедистов?
- тяжеловесных транспортных средств?
- маршрутных транспортных средств?

2 Соответствуют ли проектные решения перспективной интенсивности движения?

3 Будет ли обеспечено расстояние видимости:

- на перекрестках?
- при съезде на прилегающие территории?

4 Соответствует ли расчетная скорость количеству и типу пересечений?

5 Соответствует ли ширина полосы движения перспективной интенсивности?

6 Требуется ли отдельные полосы для поворачивающих автомобилей? Требуется ли переходно-скоростные полосы?

7 Были ли предусмотрены объезды или альтернативные способы проезда, чтобы гарантировать, что существующие районы не будут лишены транспортных связей при производстве работ?

8 На достаточном ли расстоянии от перекрестков находятся значительные потокообразующие объекты, чтобы избежать проблем с безопасностью?

9 Будет ли этот проект реализован только в один этап?

10 Если проект должен быть реализован в несколько этапов, были ли предусмотрены вопросы безопасного сопряжения с существующими улицами?

11 Не будет ли проблем с безопасностью на прилегающих участках во время строительства?

12 Не возникнут ли проблемы с безопасностью в будущем, если потребуются:

- повышение категории?
- добавление дополнительной проезжей части?
- геометрические изменения на перекрестках?

13 Были ли определены все вредные эффекты безопасности этой улицы для окружающей дорожной сети?

14 Если маршрут следует по существующим улицам, каковы последствия этого для безопасности движения?

15 Если маршрут проходит по новому направлению, безопасно ли выбрана трасса? Может ли быть безопаснее?

16 Соответствует ли улица особенностям ландшафта?

17 Предусмотрена ли связь с существующими улицами?

18 Нет ли потенциальных проблем в местах сопряжения с существующими улицами?

19 Были ли использованы соответствующие стандарты проектирования? (с учетом масштабов проекта и функционального назначения улицы)

20 Соответствует ли план и профиль нормативным требованиям?

21 Правильно ли выбрана расчетная скорость для:

- проектирования горизонтальных и вертикальных кривых?
- определения видимости?
- проектирования переходно-скоростных полос?

22 Является ли расстояние видимости достаточным:

- на перекрестках? (если нет, какие последствия?)

- на въезде и выезде?

- в пунктах доступа аварийных транспортных средств?

23 Будет ли безопасным любое внезапное изменение скорости движения?

24 Соответствует ли установленное ограничение скорости, если таковое имеется, условиям на проектируемой улице?

25 Соответствует ли установленное или предполагаемое ограничение скорости расчетной скорости?

26 Соответствуют ли проектные решения проектной интенсивности и характеристикам движения (включая влияние крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств, велосипедистов и пешеходов)?

27 Сможет ли улица безопасно справиться с непредвиденным или значительным увеличением интенсивности движения?

28 Будет ли улица безопасно справляться с непредвиденными изменениями состава потока?

29 Подходят ли все параметры пересечений (например, расстояние, тип, расположение и т. д.) проекту в целом?

30 Подходит ли частота расположения пересечений (ни слишком высокая, ни слишком низкая):

- для безопасного доступа?

- чтобы избежать дополнительной нагрузки на соседние улицы?

- для доступа автомобилей экстренных служб?

31 Были ли рассмотрены все физические ограничения, ограничения видимости, которые могли бы повлиять на выбор или расстояние между перекрестками?

32 Являются ли все запроектированные пересечения необходимыми?

33 Можно ли исключить ненужные перекрестки? Может ли безопасность движения быть улучшена изменениями в окружающей улично-дорожной сети?

34 Будет ли угол пересекающихся улиц и условия видимости достаточными для безопасности всех участников дорожного движения?

35 Является ли окружающая местность свободной от физических препятствий или растительности, которые могут повлиять на безопасность улицы? (например, отдельные большие деревья, лесные массивы, крутые или скалистые обрывы, которые ограничивают возможности проектирования)

36 Соответствуют ли уклоны, кривые и общие подходы к проектированию вероятным погодным или экологическим аспектам местности? (например, районы, подверженные воздействию тумана, снегозаносимые участки и др.)

37 Была ли рассмотрена безопасность в месте расположения объектов защиты окружающей среды? (например, шумозащитные ограждения)

38 Предусмотрены ли меры от выхода животных на улицу?

39 Будет ли улица безопасной, когда она мокрая или есть туман?

40 Учтено ли воздействие отвлекающих факторов (например, живописные виды)?

41 Рассматривался ли вопрос нестабильных территорий? (например, оседание шахт)

42 Была ли рассмотрена возможность наводнения/подтопления?

43 Были ли определены железнодорожные переезды и правильно ли запроектированы?

44 Были ли адекватно рассмотрены другие отвлекающие факторы (например, низколетящий самолет, реклама и т. д.)?

45 Была ли учтена необходимость в стоянке или парковке?

46 Были ли рассмотрены все необычные или опасные условия, связанные с проведением массовых мероприятий?

47 Были ли учтены все классы пешеходов, которые могут быть серьезно затронуты этим проектом? (Например, школьники, пожилые люди и т. д.)

- 48 Рассматривался ли вопрос обеспечения освещения в проекте?
- 49 Была ли рассмотрена необходимость остановки водителей?
- 50 Были ли решены все другие вопросы, которые могут иметь отношение к безопасности?

## **Г.2 Контрольный список аудита безопасности дорожного движения на стадии проектирования автомобильных дорог**

- 1 Не изменились ли условия, со времени обоснования инвестиций?
- 2 Не изменился ли проект со времени предыдущего аудита (если таковой имеется)?
- 3 Будет ли на новой улице хороший водоотвод?
- 4 Позволяют ли уклоны улицы и конструкции перекрестков обеспечить хороший водоотвод?
- 5 Не будет ли застоя воды на покрытии и обочинах?
- 6 Не будет ли затопления улицы в районе пересечения водотоков и других водных объектов?
- 7 Хватает ли расстояния между ливневыми колодцами, чтобы избежать подтопления?
- 8 Безопасна ли конструкция ливневых колодцев для велосипедистов?
- 9 Будет ли хороший водоотвод на пешеходных дорожках и тротуарах?
- 10 Принимались ли во внимание при разработке проекта данные о местных климатических условиях и особенностях (например, участки частого тумана и т. п.)?
- 11 Смогут ли водители видеть пешеходов (и наоборот) принимая во внимание особенности ландшафта?
- 12 Не мешает ли ландшафт видимости сейчас и после реализации проекта?
- 13 Будет ли обеспечена безопасность в разные сезоны года? (Например, тени летом, скользкая поверхность весной и т. д.)
- 14 Будет ли обеспечена безопасность, когда вырастет придорожная растительность?
- 15 Не является ли растительность опасной для транспортных средств на возможных участках аварийного съезда с улицы?
- 16 Обеспечены ли габариты для инженерных коммуникаций?
- 17 Обеспечено ли безопасное расстояние до инженерных коммуникаций и не мешают ли они видимости?
- 18 Можно ли безопасно использовать все въезды?
- 19 Были ли предусмотрены меры для безопасного доступа и передвижения автомобилей скорой помощи и других экстренных служб?
- 20 Позволяет ли конструкция барьерного ограждения останавливаться и поворачивать аварийным транспортным средствам без ненужного нарушения движения?
- 21 Предусмотрена ли возможность аварийной остановки?
- 22 Имеются ли безопасные разрывы в разделительной полосе? (т. е. частота, видимость)
- 23 Если далее по движению будет меняться количество проезжих частей, имеется ли адекватное информирование водителей об этом?
- 24 Безопасен ли переход от одной проезжей части к двум и наоборот?
- 25 Достаточно ли учтены вопросы безопасности движения в проекте организации строительства?
- 26 Если объект разделен на несколько пусковых комплексов, применяются ли одинаковые подходы к безопасности движения?
- 27 Не мешают ли водителям освещение от рекламы и светофоры на соседней улице?
- 28 Применяются ли противоослепляющие экраны?
- 29 Обеспечена ли устойчивость откосов и склонов?
- 30 Рассматривается ли необходимость противоскользкого покрытия?
- 31 Правильно ли сочетаются горизонтальные и вертикальные кривые?
- 32 Соответствуют ли нормам вертикальные кривые?

- 33 Соответствуют ли нормам горизонтальные кривые?
- 34 Соответствуют ли применяемые кривые функциональному назначению улицы?
- 35 Отсутствуют ли в проекте доминанты, вводящие водителя в заблуждение?
- 36 Соответствуют ли ширина полосы движения, обочины, разделительной полосы и другие размеры функциональному назначению улицы?
- 37 Обеспечена ли возможность для аварийной остановки транспортных средств?
- 38 Соответствует ли ширина полос движения и проезжей части:
  - радиусам кривых?
  - интенсивности движения?
  - габаритам автомобиля?
  - принятой скорости?
  - сочетанию скорости и интенсивности?
- 39 Обеспечены ли необходимые условия для пешеходов и велосипедистов?
- 40 Безопасны ли перекрестки?
- 41 Обеспечена ли необходимые габариты во всех местах, где это необходимо?
- 42 Все ли функции управления движением разработаны таким образом, чтобы избежать создания небезопасных условий?
- 43 Правильно ли применяются знаки и разметка на участках кривых?
- 44 Обеспечены ли условия для обгонов?
- 45 Не будет ли проблем с ослеплением у водителей во время восхода и заката?
- 46 Учтены ли потребности общественного транспорта?
- 47 Обеспечена ли безопасность обочин, если на проезжей части выделены полосы для велосипедистов?
- 48 Безопасны ли обочины в целом?
- 49 Обеспечена ли безопасность при применении утвержденных отклонений от стандартов или руководств?
- 50 Обеспечена ли видимость на вертикальных и горизонтальных кривых?
- 51 Была ли рассмотрена безопасность в месте расположения объектов охраны окружающей среды? (например, шумозащитные ограждения)
- 52 Не мешают ли видимости:
  - ограждения или барьеры?
  - заборы?
  - предметы обустройства?
  - парковки?
  - знаки?
  - элементы ландшафтного дизайна?
  - опоры моста?
  - припаркованные машины на аварийных площадках или на обочине?
  - очередь машин?
  - малые архитектурные формы?
- 53 Заметны ли железнодорожные переезды, мосты и другие опасности?
- 54 Не мешают ли видимости другие местные особенности?
- 55 Не мешают ли видимости на вертикальных кривых препятствия сверху (например, автомобильные или железнодорожные эстакады, вывески, нависающие деревья)?
- 56 Есть ли запас по габариту для проезда крупногабаритных транспортных средств?
- 57 Достаточна ли видимость на:
  - пешеходных и велосипедных переходах?
  - подъездных путях, железнодорожных переездах?
- 58 Был ли обеспечен минимальный треугольник видимости:
  - на переходно-скоростных полосах?
  - на пересечениях?
  - на круговых развязках?

- в других конфликтных точках?
- 59 Обеспечена ли безопасность на транспортных развязках?
- 60 Безопасно ли сопряжение старого и нового участков улиц?
- 61 Если существующая улица имеет более низкую категорию, чем новая улица, есть ли четкое и недвусмысленное предупреждение об этом?
- 62 Были ли приняты соответствующие меры для обеспечения безопасности там, где требуются внезапные изменения скорости?
- 63 Обеспечен ли коэффициент сцепления?
- 64 Безопасен ли переход, когда дорожная среда меняется (например, из города в сельскую местность; от освещенного участка к неосвещенному и т. п.)?
- 65 Будет ли улица однозначно восприниматься водителями в любой ситуации?
- 66 Смогут ли водители правильно отслеживать улицу при установленной скорости?
- 67 Соответствуют ли стандарты проектирования всем характеристикам улицы?
- 68 Соответствуют ли применяемые стандарты назначению улицы?
- 69 Безопасно ли выполнен геометрический переход от улицы к мосту?
- 70 Обеспечена ли видимость на перекрестке?
- 71 Соответствует ли принятый стандарт обеспечению видимости, скорости движения и необычным сочетаниям интенсивности и состава движения?
- 72 Позволяют ли перекрестки обеспечить проезд всех транспортных средств?
- 73 Обеспечивают ли радиусы закруглений на пересечениях поворот всех автомобилей?
- 74 Обеспечены ли радиусы горизонтальных кривых для движения длинномерных автомобилей?
- 75 Нет ли на перекрестках каких-либо необычных элементов, которые могут повлиять на безопасность дорожного движения?
- 76 Предусмотрены ли пешеходные ограждения там, где это необходимо? (например, чтобы направлять пешеходов или препятствовать парковке)
- 77 Было ли обеспечено противоскользящее покрытие при необходимости?
- 78 Были ли предусмотрены островки безопасности там, где это необходимо?
- 79 Безопасна ли парковка вблизи перекрестка, или необходимо принять меры, чтобы ее запретить?
- 80 Нет ли угрозы безопасности из-за припаркованных транспортных средств?
- 81 Будет ли правильно восприниматься перекресток и его функции?
- 82 Безопасны ли скорости на подъезде к перекрестку?
- 83 Нет ли в проекте перекрестка чего-либо, вводящего водителя в заблуждение?
- 84 Обеспечена ли безопасность островков безопасности во всех возможных аспектах?
- 85 Обеспечен ли достаточный вертикальный габарит для конструкций? (например, линии электропередач, навесы магазинов)
- 86 Правильно ли применены фазы светофора?
- 87 Достаточно ли выделено времени для движения транспорта и пешеходов?
- 88 Будут ли видны сигналы светофоров? (например, без препятствий от деревьев, столбов, знаков или больших транспортных средств)
- 89 Не вводят ли в заблуждение сигналы светофоров от других направлений?
- 90 Повышена ли интенсивность свечения светофора, если на них может повлиять восход / закат?
- 91 Позволяют ли вертикальные и горизонтальные кривые увидеть сигнал светофора из конца очереди?
- 92 Имеются ли пешеходные переходы и ограждения в необходимых местах?
- 93 Будут ли приближающиеся водители видеть пешеходов?
- 94 Имеются ли частично или полностью контролируемые фазы поворота, где это необходимо?
- 95 Нет ли избыточных светофоров?
- 96 Правильно ли запроектирована дорожная разметка на пересечениях?

97 Были ли предусмотрены соответствующие пешеходные фазы на светофорах?

98 Обеспечивает ли безопасность конструкция центрального острова на круговых развязках?

99 Соответствует ли радиус и конструкция центрального острова используемым автомобилям?

100 Могут ли пешеходы быть вовремя замечены водителями на круговых развязках?

101 Могут ли пешеходы определить, поворачивают ли транспортные средства? (нет препятствий на линии взгляда)

102 Правильно ли запроектирована разметка на круговых развязках?

103 Правильно ли выполнено освещение?

104 Имеют ли перекрестки достаточную длину для размещения очереди поворачивающих автомобилей?

105 Все ли съезды на прилегающие территории безопасны?

106 Могут ли пешеходы безопасно перейти через:

- пересечения?

- регулируемые и нерегулируемые пешеходные переходы?

- островки безопасности?

- мосты?

- другие места?

107 Предотвращен ли переход улицы пешеходами в опасных местах?

108 Являются ли знаки, связанные с пешеходами подходящими и адекватными?

109 Безопасны ли ширина и уклон пешеходных дорожек, переходов и т. д.?

110 Безопасное ли покрытие пешеходных дорожек, переходов и т. д.?

111 Были ли установлены бордюры для каждого перехода?

112 Является ли освещение на переходах удовлетворительным?

113 Предусмотрено ли максимальное использование переходов?

114 Можно ли отказаться от проектирования пересечения в данном месте?

115 Были ли учтены потребности велосипедистов:

- на перекрестках)?

- на скоростных участках улиц?

- на велосипедных маршрутах и переездах?

- на съезде с магистральных улиц?

116 Являются велосипедные / пешеходные дорожки (включая участки на мостах) безопасными и имеют ли соответствующее обозначение?

117 Нет ли устройств или объектов, которые могут вызвать падение мотоциклиста на дорожном покрытии?

118 Будут ли правильно восприниматься мотоциклистами разметка и дорожные знаки?

119 Безопасны ли барьерные ограждения для мотоциклистов на скоростных участках улиц?

120 Применен ли принцип прощающей дороги в районах с высокой долей движения мотоциклистов?

121 Ограждены ли все опоры?

122 Безопасны ли решетки ливневой канализации для мотоциклистов?

123 Были ли учтены потребности всадников и гужевого транспорта, в том числе использование обочин?

124 Могут ли подземные переходы быть использованы всадниками?

125 Были ли учтены потребности водителей грузовиков, включая радиусы поворота и ширину полосы движения?

126 Были ли учтены потребности общественного транспорта?

127 Были ли учтены потребности пользователей общественного транспорта?

128 Были ли учтены потребности в маневрировании общественного транспорта?

129 Безопасно ли расположены остановки общественного транспорта?

- 130 Учтены ли потребности транспорта эксплуатационных служб?
- 131 Обеспечивается ли безопасность при работе машин службы эксплуатации?
- 132 Обеспечено ли необходимое освещение при необходимости?
- 133 Нет ли объектов, которые мешают освещению? (например, деревья или мосты)
- 134 Расположены ли опоры освещения в безопасных местах?
- 135 Должны ли быть предусмотрены травмобезопасные опоры?
- 136 Если требуются особые условия освещения, предусмотрено ли это?
- 137 Правильно ли запроектировано освещение?
- 138 Достаточно ли освещены сложные и опасные места?
- 139 Нет ли на улице участков тени? Чередования света и тени?
- 140 Правильно ли выбран типоразмер знаков?
- 141 Обеспечена ли видимость знаков во всех местах?
- 142 Легко ли понимать знаки?
- 143 Соответствуют ли знаки потребностям водителя?
- 144 Все ли важные особенности улицы обозначены?
- 145 Безопасна ли конструкция знаков?
- 146 Используются ли травмобезопасные опоры знаков?
- 147 Можно ли уменьшить количество знаков?
- 148 Соответствуют ли знаки на новой улице знакам на соседнем участке улицы (или необходимо обновить предыдущие знаки)?
- 149 Соответствует ли разметка стандартам?
- 150 Нет ли мест, где разметка может вводить в заблуждение или неправильно истолковываться?
- 151 Предусмотрена ли в необходимых случаях сплошная разметочная линия?
- 152 Предусмотрены ли в случае необходимости точечные световозвращающие элементы?
- 153 Используются ли на горизонтальных кривых предупреждающие знаки, знаки рекомендуемой скорости или знаки «Направление поворота»?
- 154 Соответствуют ли разметка на новой улице разметке на соседнем участке улицы (или необходимо обновить предыдущую разметку)?
- 155 Правильно ли применены знаки «Направление поворота», где это необходимо?
- 156 Будут ли видны разметка и знаки в ночное время?
- 157 Будут ли видны разметка и знаки в сырую погоду?
- 158 Была ли рассмотрена необходимость применения структурной разметки и шумовых полос?
- 159 Рассматривались ли случаи высокого и низкого положения глаз водителя?
- 160 Используются ли безопасные сигнальные столбики?
- 161 Используется ли осевое ограждение и запроектировано ли оно должным образом?
- 162 Все ли опоры находятся на безопасном расстоянии от движущегося транспорта?
- 163 Достаточно ли ширины разделительной полосы для размещения опор освещения?
- 164 Не создают ли угроз безопасности расположение контроллеров дорожного движения и других сервисных устройств?
- 165 Нет ли на улице других препятствий, которые могут создать угрозу безопасности?
- 166 Приняты ли меры по устранению, перемещению или экранированию всех препятствий?
- 167 Во всех ли необходимых случаях предусмотрены барьерные ограждения на опасных участках?
- 168 Безопасны ли барьерные ограждения для всех участников движения?
- 169 Безопасны ли конечные участки барьерного ограждения? Используются ли демпферные устройства?
- 170 Во всех ли случаях требуется барьерное ограждение?

171 Безопасны ли мостовые ограждения и торцевые стены водопропускных труб в отношении:

- видимости?
- легкость узнавания?
- близости к движению транспорта?
- возможности причинения вреда или ущерба?
- обозначения и разметки?
- сопряжения с барьерным ограждением?

172 Обеспечена ли грузоподъемность моста?

173 Соответствует ли габарит моста габариту подходов к мосту?

174 Предусмотрены ли безопасные условия для движения автотранспорта через искусственные сооружения? (а также пешеходов, велосипедистов, всадников, гужевого транспорта?)

175 Безопасны ли оголовки и выходы водопропускных труб?

176 Достаточна ли видимость для водителей и пешеходов на горизонтальных кривых?

177 Достаточно ли места для разворота для интенсивности и скорости движения?

178 Являются ли радиусы кривой и видимость вперед удовлетворительными?

179 Обеспечен ли тормозной путь во всех случаях?

180 Безопасны ли величины уклонов?

181 Обеспечен ли тормозной путь на уклонах?

182 Достаточно ли парковочных мест в специальных местах, чтобы избежать парковки на улице и связанных с ней рисков?

183 Удобно ли расположены парковки?

184 Достаточно ли места на парковке для кругового обзора и расстояния до перекрестка?

185 Обеспечено ли место для разворота больших транспортных средств в безопасных местах?

186 Имеется ли в проекте раздел организации дорожного движения?

187 Четко ли определен приоритет на всех перекрестках?

188 Во всех ли условиях будут видны знаки и разметка, включая день / ночь, дождь, туман и т. д.?

189 Не мешают ли элементы ландшафтного дизайна видимости на перекрестках, поворотах, подъездах и в пешеходных зонах?

190 Нет ли посадки деревьев там, где транспортные средства могут сойти с проезжей части?

191 Были ли рассмотрены какие-либо неблагоприятные последствия для всего района?

192 Сохранится ли в будущем скорость движения на безопасном уровне?

193 Безопасно ли расположены объекты общественного транспорта?

194 Достаточно ли безопасно расположены пешеходные зоны?

195 Было ли обеспечено соответствующее уличное освещение?

196 Все ли придорожные опасности должным образом устранены?

197 Был ли обеспечен безопасный пешеходный доступ к застройке?

198 Способна ли улица безопасно пропускать негабаритные транспортные средства или большие транспортные средства, такие как грузовые автомобили, общественный транспорт, машины скорой помощи, транспортные средства для обслуживания улицы?

199 При необходимости можно ли безопасно закрыть улицу для проведения специальных мероприятий?

200 Если применимо, удовлетворяются ли особые требования к туристическим маршрутам?

201 Были ли рассмотрены все необычные или опасные условия, связанные с экстренными ситуациями?

202 Были ли решены все другие вопросы, которые могут иметь отношение к безопасности?

### **Г.3 Контрольный список аудита безопасности дорожного движения перед вводом в эксплуатацию автомобильных дорог**

- 1 Нет ли изменений, которые произошли с момента прошлого аудита и негативно отразились на безопасности?
- 2 Безопасно ли выполнен проект?
- 3 Обеспечен ли водоотвод?
- 4 Предусмотрены ли какие-либо средства для противодействия климатическим проблемам?
- 5 Обеспечивают ли уличные посадки и выбор видов растений безопасность дорожного движения?
- 6 Является ли растительность/ предметы ландшафта «прощающими» в местах, где транспортные средства могут аварийно съехать с проезжей части?
- 7 Обеспечивается ли видимость за растительностью / элементами ландшафта (особенно для пешеходов)? Сохранится ли видимость, когда растения будут расти и взрослеть?
- 8 Все ли опоры, инженерные конструкции и пр. расположены в безопасных местах? Они выполнены из соответствующих материалов?
- 9 Все ли пересечения и въезды безопасны для их предполагаемого использования?
- 10 Все ли пересечения и въезды имеют необходимую видимость?
- 11 Безопасны ли обочины при их наличии для аварийного съезда и остановки транспортного средства?
- 12 Предотвращено ли попадание мусора и вынос грязи колесами на проезжую часть?
- 13 Все ли отражатели правильно установлены?
- 14 Правильно ли установлены все знаки и нанесена дорожная разметка?
- 15 Будут ли они оставаться видимыми всегда (днем и ночью)?
- 16 Соответствует ли новая разметка существующей? (на соседних участках улицы)
- 17 Были ли удалены старые знаки и разметка?
- 18 Были ли устранены все потенциально непонятные для водителя места?
- 19 Все ли деформационные швы на мостах выполнены безопасно?
- 20 Нет ли выступающих металлических частей в зоне швов?
- 21 Достаточно ли видна дорожная разметка на покрытии?
- 22 Нет ли на улице опасностей, не замеченных на прошлых этапах аудита?
- 23 Нет ли на улице природных объектов, которые будут представлять опасность или мешать видимости?
- 24 Обеспечена ли безопасность для:
  - пешеходного движения? (пешеходы всех возрастов)
  - движение велосипедистов / безмоторного транспортного средства?
  - движения грузовиков и автобусов?
  - движения мотоциклистов?
  - автомобильного движения?
- 25 Правильная ли выбрана скорость?
- 26 Нет ли препятствий на линии взгляда?
- 27 Дополнительные знаки и / или разметка: были ли они рассмотрены и предусмотрены в случае необходимости?
- 28 Удовлетворителен ли переход от старой улицы к новой? (т. е. нет неопределенности или двусмысленности при переходе)
- 29 На месте и заметна ли вертикальная разметка мостов и путепроводов?
- 30 Будут ли водители, приближающиеся к перекрестку, знать о его наличии? (особенно если требуется уступить дорогу)
- 31 Все ли элементы улицы ясны для разных высот глаз водителя легковых, грузовых автомобилей, велосипедов, мотоциклов, транспортных средств с ограниченной видимостью?

32 Являются ли форма и функция перекрестка понятными для водителей на всех подходах? (следует проверить на практике, как днем, так и ночью)

33 Видны ли линии остановки, как днем, так и ночью? Достаточно ли визуальных сигналов, чтобы предотвратить выезд на встречную полосу?

34 Правильно ли расположены опоры освещения?

35 Все ли применимые светофоры видны с каждого направления и на подходящем расстоянии?

36 Все ли светофоры работают правильно и безопасно?

37 Все ли пешеходные светофоры работают правильно и безопасно?

38 Являются ли круговая развязка и центральный остров полностью видимыми и узнаваемыми со всех подходов?

39 Правильно ли установлены все знаки, разметка и освещение на развязке?

40 Является ли достаточным ограждение, особенно на участках улицы, где не допускается движение пешеходов и животных?

41 Все ли пешеходные сооружения обеспечивают безопасность в отношении:

- видимости?
- понятности?
- сцепных качеств?
- освещения?
- потребностей инвалидов?
- слабовидящих людей?

42 Все ли велосипедные дорожки обеспечивают безопасность в отношении:

- видимости?
- понятности?
- сцепных качеств?
- освещения?

43 Нет ли устройств или объектов, которые могут привести к падению мотоциклиста?

44 Нет ли препятствий на обочине для мотоциклистов?

45 Соответствуют ли знаки и разметка особенностям движения мотоциклистов?

46 Можно ли избежать барьерного ограждения на участках с высокой скоростью движения мотоциклистов?

47 Применяется ли подход «прощения» на участках с большей вероятностью выезда мотоциклов на улицу?

48 Защищены ли от наезда все опоры и другие элементы?

49 Можно ли безопасно проехать на мотоцикле по решеткам водоприемных колодцев?

50 На всех ли объектах обеспечены:

- видимость?
- понятность?
- другие особенности?

51 Правильно ли работает освещение?

52 Правильно ли выбран размер дорожных знаков и правильно ли они расположены?

53 Обеспечивают ли знаки и разметка при дневном свете и в темноте:

- видимость?
- ясность сообщения?
- удобочитаемость / разборчивость на требуемом расстоянии?

54 Является ли световозвращающая способность знака или его освещение удовлетворительными?

55 Правильно ли работают знаки переменной информации?

56 Все ли знаки необходимы?

57 Все ли знаки и дорожная разметка расположены правильно и полностью видны?

58 Полностью ли и с правильными ли интервалами и цветом видны точечные световозвращающие элементы?

59 Правильно ли установлены все другие ограждающие и направляющие устройства (особенно местоположение, тип и размер)?

60 Правильно ли выбран материал и размер сигнальных столбиков и правильно ли они расположены?

61 Правильно ли расположены отражатели на барьерном ограждении?

62 Вся ли дорожная разметка четко видна автомобилистам и другим участникам дорожного движения?

63 Существует ли единообразие знаков и разметки на старом и новом участках?

64 Все ли необходимые осевые барьеры установлены и должным образом обозначены?

65 Не ограничивают ли барьерные ограждения видимость и не создают ли самостоятельную опасность?

66 Все ли опоры дорожных знаков правильно расположены и безопасны?

67 Нет ли опасных опор, пропущенных при других проверках? Если есть, защищены ли они нужным образом?

68 Достаточно ли длина ограждения?

69 Правильно ли установлено защитное ограждение?

70 Все ли устройства управления движением функционируют должным образом?

71 Удалены ли временные знаки и разметка?

72 Были ли решены все другие вопросы, которые могут иметь отношение к безопасности?

#### **Г.4 Контрольный список аудита безопасности дорожного движения на по истечении первого года эксплуатации**

1 Обеспечена ли видимость для принятой скорости движения по дороге?

2 Обеспечено ли достаточное расстояние видимости для пересечений и примыканий? (например, пешеход, велосипедист, железная дорога)

3 Обеспечено ли достаточное расстояние видимости на въездах?

4 Соответствуют ли горизонтальные и вертикальные кривые скорости 85-й процентной обеспеченности?

5 Если не соответствует:

- установлены ли предупреждающие знаки?

- установлены ли знаки о рекомендуемой скорости?

6 Соответствуют ли знаки ограничения скорости параметрам кривых?

7 Соответствует ли ограничение скорости функциональной классификации улицы, геометрическим параметрам, расстояниям видимости?

8 Предоставляются ли возможности безопасного обгона?

9 Улица свободна от элементов, которые могут вызвать путаницу?

Например:

- Четко ли воспринимаются горизонтальные кривые?

- Ликвидированы ли участки старого направления (если таковые имелись)?

- Были ли удалены старые дорожные знаки?

- Повторяют ли линии деревьев план трассы?

- Повторяет ли линия опор освещения план трассы?

10 Не вводят ли в заблуждение кривые и сочетания кривых?

11 Хватает ли ширины островков безопасности?

12 Достаточно ли ширины полосы движения для интенсивности движения и состава потока?

13 Достаточно ли ширина моста?

14 Обеспечивается ли безопасность при аварийной остановке транспортных средств?

15 Укреплены ли обочины при их наличии?

16 В хорошем ли состоянии обочины для всех транспортных средств?

- 17 Безопасен ли стык между проезжей частью и обочиной?
- 18 Соответствуют ли условиям движения радиусы закруглений на перекрестках?
- 19 Безопасны ли перекрестки для всех транспортных средств?
- 20 Обеспечен ли водоотвод проезжей части на перекрестках?
- 21 Если применимо, безопасно ли заложение откосов для всех транспортных средств, которые могут аварийно съехать с проезжей части?
- 22 Безопасны ли оголовки и выходы водопропускных труб?
- 23 Правильно ли построены переходно-скоростные полосы?
- 24 Достаточно ли дальности видимости до конца переходно-скоростных полос?
- 25 Правильно ли установлены все дорожные знаки?
- 26 Ясно ли видна и заметна дорожная разметка?
- 27 Выполнена ли разметка в соответствии с нормативными требованиями?
- 28 Есть ли предварительное предупреждение о приближении к переходно-скоростным и дополнительным полосам?
- 29 Предотвращен ли выезд на полосу встречного движения?
- 30 Есть ли предварительное предупреждение о поворотах?
- 31 Все ли перекрестки расположены безопасно относительно горизонтальных и вертикальных кривых?
- 32 Все ли пересечения видны и понятны для всех участников дорожного движения?
- 33 Соответствует ли расстояние видимости всем участникам дорожного движения?
- 34 Обеспечена ли видимость на протяжении очереди транспорта?
- 35 Правильно ли обозначены знаками и разметкой пересечения с дорогой?
- 36 Есть ли разметка, направляющая движение в пределах перекрестка?
- 37 Все ли полосы правильно размечены (включая стрелки)?
- 38 Является ли схема пересечения очевидной для всех участников дорожного движения?
- 39 Правильно ли устроены бордюры?
- 40 Правильно ли устроены направляющие островки?
- 41 Подходит ли улица для всех возможных типов транспортных средств?
- 42 Достаточной ли длины переходно-скоростные полосы?
- 43 Есть ли на перекрестке проблемы с пропускной способностью, которые могут вызвать проблемы безопасности?
- 44 Все ли перекрестки имеют твердое покрытие, особенно в сельских населенных пунктах?
- 45 Обеспечено ли освещение при необходимости?
- 46 Нет ли препятствий, загораживающих освещение? (например, деревья или мосты)
- 47 Находятся ли опоры освещения на безопасном расстоянии?
- 48 Предусмотрены ли травмобезопасные опоры?
- 49 Если имеется потребность в дополнительном освещении, обеспечена ли она?
- 50 Нет ли негативного влияния освещения на знаки и светофоры?
- 51 Не мешает ли светящаяся реклама восприятию сигналов светофора?
- 52 Нет ли участков затенения или неосвещенных участков?
- 53 Имеются ли все необходимые дорожные знаки? Они заметны и ясны?
- 54 Правильно ли используются знаки в каждой ситуации, и нужен ли каждый знак?
- 55 Все ли знаки эффективны для всех вероятных состояний? (например, день, ночь, дождь, туман, восходящее или заходящее солнце, встречные фары, плохое освещение)
- 56 Хорошо ли информированы водители, если запрещается движения какого-либо класса транспортного средства?
- 57 Если запрещается движения какого-либо класса транспортного средства, рекомендован ли водителям альтернативный маршрут?
- 58 Обеспечена ли ясность сообщения и удобочитаемость знаков при дневном свете и в темноте?

59 Соответствует ли требованиям световозвращающая способность знака или его освещение?

60 Нет ли предметов или отвлекающих факторов, ограничивающих видимость знаков?

61 Нет ли путаницы из-за слишком большого количества знаков?

62 Безопасно ли установлены опоры знаков?

Если нет, то они:

- травмобезопасные?

- ограждены барьерами?

63 Разметка:

- соответствует функциональной классификации улицы?

- соответствует маршруту?

64 Будет ли эффективной при всех ожидаемых условиях? (днем, ночью, влажно, сухо, туман, восход и заход солнца, встречные фары и т. д.)

65 Нет ли лишней разметок?

66 Предусмотрена ли осевая, краевая разметка, разметка полос движения?

67 Установлены ли точечные световозвращающие элементы в необходимых местах?

68 Если установлены, правильно ли они установлены, правильные ли цвета, в хорошем ли состоянии?

69 Устроены ли шумовые полосы там, где это необходимо?

70 Разметка в хорошем состоянии?

71 Обеспечен ли достаточный контраст между цветом разметки и покрытия?

72 Не воспринимаются ли как разметка залитые трещины, особенно при ярком освещении?

73 Правильно ли установлены сигнальные столбики?

74 Четко ли видны делиниаторы?

75 Правильно ли нанесена вертикальная разметка?

76 Установлены ли предупреждающие знаки на кривых и знаки о рекомендуемой скорости на кривых в необходимых случаях?

77 Соответствуют ли знаки о рекомендуемой скорости условиям движения?

78 Правильно ли расположены знаки относительно кривой? (т. е. не слишком ли заранее)

79 Правильно ли выбран типоразмер знаков?

80 Установлены ли направления поворота там, где это необходимо?

81 Правильно ли установлены знаки направления поворота?

82 Правильный ли размер у знаков направления поворота?

83 Знаки направления поворота ограничены только кривыми?

84 Безопасна ли ширина полосы отвода?

85 Все ли опоры линий электропередач, деревья и т. д. находятся на безопасном расстоянии от проезжей части?

86 Установлены ли в необходимых местах барьерные ограждения?

87 Соответствуют ли ограждения нормативным требованиям?

88 Правильно ли установлены барьерные ограждения?

89 Достаточно ли длина барьерного ограждения в каждом случае?

90 Правильно ли установлено ограждение на мостах?

91 Достаточно ли ширины между ограждением и линией кромки, чтобы разместить аварийно остановившийся автомобиль?

92 Правильно ли выполнены начальные и конечные участки ограждений?

93 Являются ли травмобезопасными пешеходные ограждения?

94 Не представляют ли самостоятельной опасности барьерные ограждения?

95 Обеспечена ли видимость ограждений ночью?

96 Правильно ли работают светофоры?

97 Подходят ли количество, расположение и тип отображаемых сигналов для интенсивности и условий движения?

98 Существуют ли в необходимых случаях условия для лиц с нарушениями зрения? (например, тактильные метки)

99 Обеспечены ли условия для пожилых людей или инвалидов? (например, удлиненная фаза зеленого сигнала)

100 Безопасно ли расположен контроллер?

101 Обеспечен ли коэффициент сцепления на перекрестках?

102 Четко ли видны светофоры для приближающихся автомобилистов?

103 Имеется ли достаточное расстояние видимости до концов возможных очередей транспортных средств?

104 Были ли решены проблемы с видимостью, которые могут быть вызваны восходящим или заходящим солнцем?

105 Защищены ли секции светофоров, чтобы их могли видеть только автомобилисты, для которых они предназначены?

106 Установлены ли предупреждающие знаки там, где сигналы светофоров не видны с достаточного расстояния?

107 Не мешают ли видимости светофоров деревья, фонарные столбы, указатели, остановки общественного транспорта и т. д.?

108 Имеются ли подходящие пешеходные и велосипедные переходы?

109 Установлены ли направляющие ограждения на переходах?

110 Установлен ли защитный барьер там, где это необходимо для разделения потоков транспортных средств, пешеходов и велосипедистов?

111 Обеспечены ли условия для движения пешеходов и велосипедистов в ночное время?

112 Обеспечен ли безопасный зазор между проезжей частью и пешеходными дорожками?

113 Достаточное ли количество пешеходных переходов по маршруту?

114 Обеспечены ли условия движения для пожилых людей, инвалидов, детей, инвалидных колясок и детских колясок?

115 Предусмотрены ли поручни при необходимости? (например, на мостах, пандусах)

116 Обеспечено ли предупреждение о пешеходах возле школ и других мест интенсивного пешеходного движения?

117 Достаточно ли расстояния от остановки до перекрестка, чтобы водители грузовиков могли видеть пешеходов?

118 Достаточно ли ширина дорожного покрытия для велосипедистов, использующих маршрут?

119 Нет ли разрывов и сужений на велосипедной дорожке?

120 Безопасны ли для велосипедистов решетки ливневой канализации?

121 Обеспечена ли безопасность автобусных остановок?

122 Не мешают ли видимости павильоны на остановках?

123 Правильно ли выбрана высота посадочной площадки?

124 Соответствует ли ширина проезжей части моста ширине подхода к мосту?

125 Соответствует ли радиус на подходе скорости движения 85-процентной обеспеченности?

126 Установлены ли предупреждающие знаки, если одно из двух вышеуказанных условий не выполнено?

127 Установлено ли на мосту необходимое ограждение?

128 Являются ли пешеходные сооружения на мосту подходящими и безопасными?

129 Запрещена ли рыбалка с моста? Если нет, обеспечена ли безопасность?

130 Имеется ли разметка на мосту?

131 В хорошем ли состоянии покрытие на мосту?

- 132 В хорошем ли состоянии переход от тротуара на мосту к обочине?
- 133 Обладает ли дорожное покрытие достаточным сцеплением, особенно на поворотах, крутых склонах и подходах к перекресткам?
- 134 Проводились ли измерения коэффициента сцепления?
- 135 Нет ли на покрытии проблем с застоем воды?
- 136 Нет ли на покрытии строительного мусора и т. п.?
- 137 Безопасны ли парковки?
- 138 Достаточно ли парковок для транспортных средств, чтобы избежать проблем с безопасностью парковки в два ряда?
- 139 Возможны ли парковочные маневры на улице без проблем с безопасностью?
- 140 Не мешают ли припаркованные транспортные средства видимости на перекрестках и вдоль улицы?
- 141 Имеются ли возможности обгона для тяжелых транспортных средств?
- 142 Соответствуют ли параметры улицы транспортным средствам, которые ее используют?
- 143 Достаточно ли места для маневрирования больших транспортных средств вдоль улицы, на перекрестках, перекрестках с круговым движением и т. д.?
- 144 Соответствуют ли подъезды к торговым центрам и стоянкам размерам ожидаемых транспортных средств?
- 145 Подходит ли ширина дорожного покрытия для тяжелых транспортных средств?
- 146 В целом, является ли качество дорожного покрытия достаточным для безопасного движения тяжелых и негабаритных транспортных средств?
- 147 На маршрутах грузовых автомобилей подходят ли дорожные знаки для высоты глаз водителя грузовика?
- 148 Все ли участки трассы свободны от затопления водой?
- 149 Если возможно подтопление, есть ли соответствующие указатели?
- 150 Правильно ли обозначены водотоки и дамбы?
- 151 Все ли водопропускные трубы или дренажные сооружения безопасно расположены?
- 152 Если нет, защищены ли они от возможности наезда транспортных средств?
- 153 Будут ли сохранены существующие габариты и расстояния видимости после будущего роста растений?
- 154 Позволяет ли ландшафтный дизайн на перекрестках с круговым движением избежать проблем с видимостью?
- 155 Нет ли на улице строительного или ремонтного оборудования, которое больше не требуется?
- 156 Убраны ли временные технические средства организации дорожного движения?
- 157 Были ли решены проблемы, которые могут быть вызваны бликами фар?
- 158 Нет ли в пределах улицы предметов, отвлекающих внимание водителя?
- 159 Не создают ли опасности рекламные вывески?
- 160 Не создают ли опасности элементы обустройства и малые архитектурные формы?
- 161 Укреплены ли откосы набережной?
- 162 Нет ли над проезжей частью небезопасных нависающих веток?
- 163 Нет ли на улице видимых препятствий, вызванных кустарником и высокой травой?
- 164 Обозначены ли места с возможным боковым ветром?
- 165 Если используется ограждение Нью-Джерси, то:
- Адекватно ли обозначено?
  - Обозначен ли начальный участок??
  - Безопасно ли ограждение на перекрестках?
  - Не несет ли опасность для пешеходов?
- 166 Были ли решены все другие вопросы, которые могут иметь отношение к безопасности тяжелых транспортных средств?

## Библиография

- [1] Решение Комиссии Таможенного союза № 827 от 18.10.2011 г. «О принятии технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог».
- [2] Закон Республики Казахстан «Об автомобильных дорогах» № 245 от 17.07. 2001 г. с изменениями и дополнениями на 01.01.2024 г.
- [3] Закон Республики Казахстан «О дорожном движении» № 194-V ЗРК от 17.04.2014 г. с изменениями и дополнениями на 03.10.2024 г.
- [4] Закон Республики Казахстан «О техническом регулировании» № 396-VI ЗРК от 30.12.2020 г. с изменениями и дополнениями на 01.09.2024 г.
- [5] Закон Республики Казахстан «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности в Республике Казахстан» № 242 от 16.07.2001 г. с изменениями и дополнениями по состоянию на 21.05.2024 г.
- [6] СП РК 3.01-101-2013 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских населенных пунктов.
- [7] Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан № 56 от 24.01.2014 г. Об утверждении классификации видов работ, выполняемых при содержании, текущем, среднем и капитальном ремонтах автомобильных дорог общего пользования.
- [8] Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан № 947 от 28.12.2018 г. Об утверждении Правил мониторинга безопасности дорожной инфраструктуры автомобильных дорог.
- [9] Р РК 218-121-2014 «Методические рекомендации по оценке экономических потерь от дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах в Республике Казахстан».
- [10] Р РК 218-136-2017 «Рекомендации по инструментальному обследованию транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог многофункциональными передвижными лабораторными комплексами».
- [11] Р РК 218-158-2019 «Рекомендации по определению сметной стоимости процедуры проведения аудита безопасности дорожного движения при проектировании, строительстве и эксплуатации автомобильных дорог».
- [12] Р РК 218-169-2020 «Рекомендации по выбору эффективных не капиталоемких мероприятий по снижению аварийности в местах концентрации ДТП на автомобильных дорогах общего пользования».
- [13] Р РК 218-171-2020 «Рекомендации по проектированию автомобильных дорог и организации дорожного движения на въездных группах крупных городов Казахстана».
- [14] Р РК 218-174-2020 «Инструкция по применению экспресс методов оценки продольной ровности, осуществляющих путем мобильных приложений».
- [15] Р РК 218-186-2022 «Правила пользования системой оценки безопасности дорожной инфраструктуры инструментами IRAP».
- [16] Directive on road infrastructure safety management No 2019/1936, Европейский парламент и Совет, Брюссель, 2019.
- [17] World Bank. Socioeconomic Impacts of Road Traffic Injuries in Central Asia. Социально-экономические последствия дорожно-транспортного травматизма в Центральной Азии © 2022 World Bank.
- [18] Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН 74/229. Глобальный план десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021-2030 годы.
- [19] Руководство ЦАРЭС №1 по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения. Аудит безопасности дорожного движения. Азиатский банк развития, 2018.
- [20] Руководство ЦАРЭС №2 по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения. Более безопасные дорожные работы. Азиатский банк развития, 2018.
- [21] Руководство ЦАРЭС №3 по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения. Управление придорожными препятствиями. Азиатский банк развития, 2018.

[22] Руководство ЦАРЭС №4 по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения. Безопасность пешеходов. Азиатский банк развития, 2021.

[23] Руководство ЦАРЭС №5 по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения. Звездные рейтинги для аудита безопасности дорожного движения. Азиатский банк развития, 2022.

[24] Job R, Mbugua, L. Road crash trauma, climate change, pollution and the total costs of speed: six graphs that tell the story. Washington DC: Global Road Safety Partnership; 2020.

[25] Инструментарий по безопасности дорожного движения программы оценки безопасности автомобильных дорог.

[26] Демонстрационный инструмент CycleRAP программы оценки безопасности автомобильных дорог.

[27] Руководство ЦАРЭС №6 по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения. Выявление, исследование и устранение аварийно-опасных участков. Азиатский банк развития, 2024.

[28] Руководство ЦАРЭС №7 по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения. Зачем и как управлять скоростью. Азиатский банк развития, 2024.

---

УДК 625.711.3

МКС 93.080

**Ключевые слова:** аудит безопасности дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, оценка воздействия безопасности дорог, управление безопасностью дорожной сети

---

