

**ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ІШКІ ІСТЕР МИНИСТРЛІГІ
БӘРІМБЕК БЕЙСЕНОВ АТЫНДАҒЫ ҚАРАҒАНДЫ АКАДЕМИЯСЫ**

АМАНҒАЛИЕВ ЕРБОЛ СЕРІКҰЛЫ

**«Елдімекендердегі жол-көлік оқиғаларының алдын алу»
(БҚО Ақсай қ. мысалында)**

**«7М1232 – Құқық қорғау қызметі»
мамандығы бойынша магистерлік жоба**

Қарағанды - 2020

Мазмұны

Кіріспе.....	3
1.Жол-көлік оқиғаларының туындау алғышарттары және ішкі істер органдарының жол қауіпсіздігі саласындағы қызметін талдау.....	5
1.1. Жол қозғалысын ұйымдастырудың кейбір ерекшеліктері.	
1.2. Жол қозғалысына қатысушылар тарапынан жасалатын құқық бұзушылықтар және олардың алдын алудың құқықтық негіздері.....	9
2. Жол қозғалысы саласындағы құқық бұзушылықтардың алдына алу және оның қауіпсіздігін арттыру үшін қолданылатын іс-шаралар.	
2.1. Ішкі істер органдарының жол-көлік оқиғаларының алдын алуы бойынша қызметі және профилактикалық жұмыстардың жалпы қоғамдық қауіпсіздікке ықпалы.....	11
2.2. Жол – көлік оқиғаларының жолын кесу бойынша қызметтегі атқару органдары мен ішкі істер органдарының рөлі. Басқа да қызметтердің осы саладағы қызметін үйлестіру.....	15
3. Жол қауіпсіздігі бойынша қызметті жетілдірудің негізгі бағыттары.	
3.1. Жол қозғалысы қауіпсіздігі мен жол инфрақұрылымын дамытудағы басқа елдердің озық тәжірибелері.....	19
3.2 Жол-көлік оқиғаларын талдау және жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша полиция органдарының қызметі. Ақсай қаласы бойынша жолдағы тәртіп пен жол қауіпсіздігінің негізгі бағыттары, жол қозғалысы қауіпсіздігін жақсарту үшін ұсынылатын жергілікті атқару органдарымен бірлесіп атқарылатын іс-шаралар кешені....	22
4. Еліміздің елдімекендеріндегі жол қауіпсіздігі саласын жақсартудағы ұйымдар мен қоғамның үйлесімдік мәселесі.	
4.1. Көлік құралын басқару мәдениеті, азаматтардың жол қозғалысы саласындағы жеке жауаптылығы.....	26
4.2. Жол қозғалысы саласын және жол жүрісі қауіпсіздігін жақсарту мақсатында атқарылуы тиіс іс-шаралар.....	30
Қорытынды.....	32
Пайдаланылған әдебиеттер тізімі.....	33

Кіріспе

Еліміздің жолдарында болып жатқан авариялық ахуал республикамыздың ұлттық қауіпсіздігіне қатер төндіретін ғаламдық әлеуметтік-экономикалық мәселенің бірі болып табылады. Қолданылып жатқан шараларға қарамастан, ел аумағы жолдарындағы адам өлімі саны азаймай отыр. Статистика жөніндегі комитеттің мәліметі бойынша, елдегі болып жатқан жол-көліктік оқиғалардың салдарынан жыл сайын екі мыңға жуық адам қайтыс болады. Кейінгі он жылдың ішінде қаза болғандардың саны 30 мыңға жуықтады. Қаза тапқандар саны Арал, Сарыағаш және Атбасар сияқты қалалардың тұрғындарымен пара-пар келеді екен.

Қазақстан Республикасының Президенті Қасым-Жомарт Кемелұлы Тоқаев 2019 жылғы 17 сәуірдегі Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігінің кеңейтілген алқа отырысында полиция қызметіне бірқатар тапсырмаларды жүктеген болатын:

«Қазақстан Президенті еліміз бойынша қылмыстық ахуал тұрақты екенін атап өтіп, ішкі істер органдарының жұмысындағы күшейтуді талап ететін бағыттарды көрсетті. Соның ішінде, полиция мен қоғамның арасындағы өзара тиімді іс-қимылдың болмауы, мал ұрлығы, ұялы телефондар мен автомобиль бөлшектерінің қолды болуына байланысты алдын алу жұмыстарының қажетті деңгейде болмауы, сондай-ақ, есірткі бизнесіне қарсы күрестің әлсіз болуы мәселелері бар. Сонымен қатар, Мемлекет басшысы жол апатынан болатын өлім-жітім көрсеткішін азайту қажеттігіне, құқық бұзушылықтардың алдын алу шараларына, азаматтарымызды табиғат апаттарынан және төтенше жағдайлардан қорғау жұмысын күшейтуге ерекше назар аударды.

– Полицияға қойылатын негізгі талап – тиімді жұмыс. Ал оның тиімділігін бағалаудағы басты шарт – халық сенімі. Тұрғындар полицейлердің дөрекілігі мен біліксіздігіне байланысты жиі шағым айтады. Кейбір жағдайларда полиция қызметкерлерінің өздері заңды бұзады, әсіресе жол ережелерін сақтамайды. Ішкі істер министрлігі жүргізіліп жатқан реформалар аясында тәжірибелі әрі адал кәсіби мамандарды сақтап қалудың кешенді шараларын қарастыру қажет. Сондай-ақ, жас кәсіби мамандарды іріктеу барысында олардың сыбайлас жемқорлыққа қарсы иммунитетіне баса назар аудару керек – деп тапсырды Мемлекет басшысы[1, 2 б.].

Зерттеу тақырыбының өзектілігі. Жол қозғалысын бақылау, жол саласындағы қауіпсіздік мәселесі технологиялық құралдардың дамыған уақытында өзекті болып отыр. Адам факторы орын алған бұрынғы үдерістерді енді техникалық құрылғылар мен автоматтандырылған шешімдерге лайықталған құбылыстар жүзеге асырады. Күн сайын қарқынды дамып келе жатқан көлік құралдарының нөпірі полиция қызметкерлерінен кәсіби іс-қимылдар талап етуде. Жол қауіпсіздігі саласында орын алып

жатқан заң бұзушылықтардың алдын алу кешенді шешімдерді талап еткенмен, нақты жол саласының қауіпсіздігінде бүгінгі күні ішкі істер органдарының бөліністері маңызды рөл атқарады.

Бұл жоба тақырыбының өзектілігі де осы саламен тығыз байланысты. Реформалық өзгерістерге бет бұрған ішкі істер органдары салалық тұрғыдан қайта құрылу барысында да жол қауіпсіздігі, жолдағы тәртіпті қалпында ұстау міндеттерінен алшақ болмақ емес.

Бұл жоба аясында қаралатын Батыс Қазақстан облысы, Ақсай қаласы мен Бөрлі ауданындағы автомобиль паркінің жылдам ұлғаюы, жүк айналымы мен жолаушылар тасымалы көлемінің артуы, автомобиль жолдары мен жол жүруге қатысушылардың қозғалу қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша күн өткен сайын неғұрлым жоғары талаптар қоюда.

Көшелерді жол жүрудің қажетті нормалары мен ережелеріне сәйкестігін қатысты зерттеу барысында жол қозғалысын реттеудің техникалық құралдарының дислокациясы жоқтығынан үлкен қиындықтар туындауда.

Міне, осы жоба шеңберінде осынша өзекті мәселенің шешімі ретінде Ақсай қаласындағы жол қауіпсіздігі сапасын жақсарту үшін ұсыныстар жасалып, нақты қадамдар нұсқалады.

Әрине, ішкі істер органдарының құрамдас бөлігінің элементі ретінде Ақсай қаласының полиция бөлімі көп мәселені өздігінен шешуге қауқарсыз болуы мүмкін, бірақ, басқа қалалардың озық тәжірибелерін үлгі етіп, бұл проблемаларға өзінше шешімдер ұсынылады. Жергілікті атқару органдарымен бірлесіп, азаматтардың жолда қауіпсіз жүру құқықтарын қорғауға барынша күш салмақ.

Жобаны зерттеудің мақсаттары:

Жол қозғалысы қауіпсіздігі біздің елімізде бүгінгі күнге дейін әкімшілік-құқықтық ықпал ету әдістерімен жүзеге асып келді. Бұған - дамуы нашар жол тораптары мен жол желілері, жүргізушілердің кәсіби деңгейінің төмендігі, көлік құралдарының ескіруі, осымен сабақтас, бұл көлік құралдарының техникалық жай-күйінің сын көтермейтіндігі, жол инфрақұрылымы мен жол саласын ұйымдастырудың жоғары емес деңгейі әлі де болса құқық бұзушылықтар туындата бермек. Полиция қызметі ретіндегі біздің мақсатымыз - осы құқық бұзушылықтар санын мейлінше азайту, әрі осы заң бұзушылықтардың бұдан әрі көбеймеуі үшін құқықтық, ұйымдастырушылық іс-шараларды сапалы жүргізу, осы арқылы көздеген көрсеткіштерге жету.

Мәселенің ғылыми зерттелу дәрежесі. Бұл жоба шеңберінде жол қозғалысы саласында бұдан бұрын зерттелген тақырып болғанмен, нақты бір елдімекеннің аясында зерттеу жұмыстары жүргізілген емес. Бір қаланың жол жүрісі қауіпсіздігі мен жол саласын ұйымдастыру мәселесітең дәрежедеғылыми талдаудың пәні болған емес.

Жобаның ғылыми жаңалығы. Бұндай шағын жобалық зерттеулер нақты бір ауданның не нақты бір қаланың өзіне тән туындап жататын мәселелерді шешуге басымдық береді. Жалпы емес, нақты елдімекеннің

барлық жетіспеушіліктері мен кемшіліктерін жіпке тізе отыра, сол кемістіктердің шешу қадамдары да талқыланбақ.

Полиция қызметкерінің азаматтармен тікелей өзара іс-қимыл жасасуға, сондай-ақ дәрежелілік пен немқұрайдылық көріністеріне ықпал ететін себептер мен жағдайларды болдырмауға сеп болатын, бұдан әрі жетілуге негіз болуға қызмет ететін және заңнамалар өзгеруі мен еліміздегі құқық қорғау тәжірибесінде жаңа тәсілдердің енгізілуіне сәйкес одан әрі кейбір тұрғыларда ұдайы жаңартып отыруды қажет ететін стандартты операциялық рәсімдер берілген. Қызметтік жұмыста құқықтық, моральды-этикалық және өзге қателерді жіберу ықтималдығын бір уақытта төмендете отырып халыққа ұсынылатын қызметтердің тиімділігі мен сапасын арттыру үшін әртүрлі жағдаяттардағы бірыңғай іс-қимылдар алгоритмі ұсынылады. Бұл мәселеге тиімді ықпал ету тұрғысынан қарау жобаға ғылыми-қолданбалы жаңаша сипат береді.

1. Жол-көлік оқиғаларының туындау алғышарттары және ішкі істер органдарының жол қауіпсіздігі саласындағы қызметін талдау.

1.1. Жол қозғалысын ұйымдастырудың кейбір ерекшеліктері.

Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету - күрделі де жан-жақты мәселе, сол себепті жол – көлік қауіпсіздігін ескерту және жол-инфрақұрылымдық саласы бойынша қабылданатын іс-шаралар кешенді сипат алады. Жол – көлік оқиғасы салдарынан орын алған кез-келген оқиғаның себеп-салдарлары толық талданады: жол-көлік оқиғасының болған орны, ауа-райының жағдайлары, көліктің, жолдың жай-күйі, тәулік уақыты, апта күні және тағы сол сияқты.

Жолдағы көлікпен байланысты оқиғалардың себептері әр алуан болғанымен, олардың 85-99% адам факторына байланысты, не жаяу жүргіншінің не жүргізушінің кінәлі іс-әрекетінің (әрекетсіздігінен) салдары жағымсыз нәтижеге әкеп соғады. Осының ең қауіптісі - жол қозғалысы ережелерін саналы түрде бұзу, не болмаса, саналы түрде шектеулерді елемеу әрі кең тарағандары болып табылады.

Жол-көлік оқиғаларын төмендету үшін осы оқиғалардың жасалу себептерін жою бойынша кешенді іс-шаралар қолдану қажет. Ондай шараларға жататындар:

- Жол қозғалысын ұйымдастыруды жетілдіру;
- Автоматты режимде жұмыс істейтін құқық бұзушылықтардың фото-бейнесін тіркейтін жүйелер санын көбейту;
- Жол қозғалысы ережелерін бұзушылықтарын жібермеу бойынша үгіт жұмыстарын жүргізу.

Жолқозғалысынұйымдастыру – жолқозғалысықауіпсіздігінқамтамасызетугебағытталғанжолдардақозғалысты басқарубойыншаөкімдікіс-қимылдар мен ұйымдастырушылық-құқықтық, ұйымдастырушылық-техникалықіс-шараларкешені.

Жолқозғалысынұйымдастырудыңбіртүріавтокөлік пен жаяужүргіншілердіңжолқозғалысыноңтайландырубойыншажобалауқызметіболыптабылады. Жолдыжобалау,жаңажолдардыңқұрылысын салу, сондай-ақ, ескіжолдардыжөндеу-қалпынакелтіружұмыстарынжүргізгендеқолданылады. Жолқозғалысынұйымдастыруқауіптіжолучаскелерініңапаттылығыназайтууші нқолданылады.

Ірімегаполистердекөліктідамытустратегиясы, әдетте, жекеавтокөліккеқарағандақоғамдықкөліккебәсекелестікартықшылықтарберугежәнеқаладаавтомобильдіпайдаланудытөмендетугебағытталған. Шетелдіктәжірибелергесәйкескелесідейшешімдерқолданылады:

- қалааумағынаймақтарғабөлу. Іріқалалардатарихиаудандар, жоғарыіскерлікбелсендіаумақтаржәнетығызтұрғынұйқұрылысыбөлінедіде

олардың ішін ешектеулер орнатылады.

Мәселен,

Парижде

«Автомобильсіз орталық» бағдарламасы жүзеге асырылуда.

Қалада жеке автомобильді пайдаланғаны үшін төлемдер енгізу.

Қала аумағына кіргені,

магистральмен жүргені,

тұраққа қойғаны үшін және басқа,

орталықтан алыстығына және уақытқа

(қоғалыстың белсендігі кезінде ұлғайтылады) байланысты төлем белгіленеді.

Бұл әдісті жүзеге асыру үшін тосқауылдаушы тұрақтар, қоғамдық көліктің қозғалысын ұйымдастыру, төлем тәсілдері сияқты мәселелерді шешу қажет.

Қоғамдық жүргіншілер көлігін дамыту. Қоғамдық көлік үшін жолдың жүретін бөлігінде арнайы жолақтар бөлу (қазіргі күні – Алматы қаласында кейбір жолдарда солай). Бұндай шешімдер Лондон, Лос-Анджелес, София, Мәскеу сияқты қалалардың тәжірибесінен алынған.

Көшеден тыс жол желісін дамыту. Жоғары өткізгіш қабілеті бар көшеден тыс жол желісін дамыту уақыт пен қаржының үлкен шығынын талап еткенмен, қала мәселесінде көлік мәселелерін шешудің анағұрлым тиімдісі болып табылады.

Жол қозғалысына қатысушыларды жолдың шектен тыс жүктелу жағдайларымен және жүктелген жолдарды айналып өту бағыттары туралы көп позициялық жол белгілері көмегімен, ауысып отыратын ақпараттары бар жарық таблоларымен, радио арқылы және т.б., ақпараттандыру. Бұл үшін жергілікті атқару органдарын барлық бағдарламаларды, жол белгілерін және жол белгілеулерінің түгендеуін жүргізуді міндеттеу. Жергілікті полиция қызметімен бірлесіп, жол-көлік оқиғалары жиі орын алатын жол желілерін зерделеу бойынша талдау жұмыстарын жүргізу.

Елді мекендердегі жол қозғалысы жүйесі барлық жол қозғалысына қатысушыларға түсінікті болатындай етіп ұйымдастырылып, жол белгілері, белгілеуіштері және бағдарламалар арасында түсінбеушілік қарама-қайшылықтар туғызбайтындай болуы қажет. Жол қозғалысында болып жатқан өзгерістер жайлы БАҚ-та, радио желісі арқылы және әлеуметтік желілерде хабарлап отыру. Жол қозғалысын ұйымдастыруда өзгерістер орын алған жағдайларда жол қозғалысына қатысушыларға оны зерттеп-зерделеу үшін шамалы уақыт беру және жауаптылыққа тартпау.

Түнгі уақыттарда жарықтандырылатын «ақылды» жаяу жүргіншілер өткелдерін көбейту.

Жол қозғалысы жүйесіндегі құқық бұзушылықтарды автоматты бейнетіркеу жүйесі батыс елдерінде бірнеше ондаған жылдар бойы пайдаланылып келеді. Алғаш рет бейнебақылау камералары 1950 жылдары Голландия елінде ойлап табылса, оларды 1960 жылдары Ұлыбритания елінде қолдана бастады.

Құқық бұзушылықтарды автоматты фото, бейнетіркеу арқылы анықтау, сол үшін жауаптылыққа тарту тәжірибесі әр өңірде әр түрлі өрбіген.

Бұндай жүйелерге зияткерлік қиылыстар, жүк көлігін өлшеу жүйесі, «Сергек» бейнебақылау жүйесі жатады. Бұзушылықтарды анықтаудың фото-бейнетіркегіш техникалық құралдарын енгізу жыл сайын автоматты режимдегі тіркелген жол жүрісі ережелерін бұзғаны үшін әкімшілік

жауаптылыққа тартылатын адамдардың санын ұлғайтуда, сонымен қатар, орнатылған орындарында 30% дейін жол-көлік оқиғаларының санын төмендетуге мүмкіндік береді, сонымен қатар, полиция қызметкері мен құқық бұзушы арасындағы қарам-қатынасты болдырмауды барынша жоққа шығарып, полиция жұмысындағы «адам» факторын азайтады.

Осындай халықаралық тәжірибелерді ескере отырып, 2006 жылдан бері Қазақстан Республикасында жол жүрісі ережелерін бұзушылықтарды тіркейтін түрлі техникалық құралдар қолданылуда.

Қазақстанның қалалары аумақтарында апаттылық мәселесі соңғы онжылдықта ерекше өзектілік ала бастады, себебі жол көлік инфрақұрылымының халықтың қауіпсіз жол қозғалысы сұраныстарына сәйкессіздігі, жол қозғалысы қауіпсіздігі жүйесінің жеткілікті деңгейде тиімсіз функциясы, жол қозғалысына тікелей қатысушылардың төмен тәртiбi айқын бiлiне бастады.

Жүргізушілердің тәртіптілігін арттыру үшін осындай жүйелерді енгізу өзекті болып қалуда, мәселен, Нұр-Сұлтан қаласында «Сергек» бейнебақылау жүйесін енгізу жарқын үлгісі болып табылады.

Әкімшілік құқық бұзушылықтарды автоматты тіркеу жүйесі көлік құралдарын жүргізушілерге жол жүрісі ережелерін сақтауды бақылауға мүмкіндік береді. Жол жүрісі ережелерін бұзушылық жол-көлік оқиғаларының себебі болып табылатын жолдардың барлық учаскелерінде фото-бейнетіркегіштер көмегімен бақылау жол-көлік апаттылық статистикасынан кез-келген жол учаскесін алып тастауға болады. Сонымен, жол жүрісіне қатысушылардың өмірін, денсаулығын және жол-көлік оқиғасы кезінде мемлекетке келетін мүліктің шығынын сақтап қалуға болады.

Жол-көлік оқиғаларын төмендету үшін жол қозғалысына қатысушылардың барлығымен Жол жүрісі ережелерін бұзушылықтарды жібермеу туралы түсіндіру жұмысын жүргізу қажет.

Мұндай жұмыс жергілікті атқару органдары мен патрульдік полициямен бірлесіп – барлық деңгейдегі білім беру ұйымдарында жүргізілуі қажет.

Автокөлік жүргізушілері және жалпы жұртшылықпен өткізілетін үгіт-насихат, құқықтық түсіндіру жұмыстары мына іс-шаралардан тұрады: заңнамаларды түсіндіру, жол қозғалысы қауіпсіздігі мәселелері бойынша үкіметтік құжаттар, азаматтарды жол-көлік оқиғалары және қылмыстар туралы, олардың орын алу себептері, жағдайлары және салдарлары, жасалуына ықпал еткен факторлар, сондай-ақ, жол жүрісі қауіпсіздігін арттыру бойынша жоспарланып отырған және атқарылып жатқан жұмыстар. Бұндай жұмыстар бұқаралық ақпараттық құралдарын (баспасөз, радио, телефидение) пайдаланып та, ауызша насихат (дәрістер, әңгімелесулер, баяндамалар, кеңестер) ретінде де, тіпті жазбаша насихат (плакаттар, жадынамалар, проспектілер, ақпараттық парақшалар) ретінде жүргізілуі мүмкін.

1.2. Жол қозғалысына қатысушылар тарапынан жасалатын құқық бұзушылықтар және олардың алдын алудың құқықтық негіздері.

Жол қозғалысына қатысушыларға (жүргізушілерге, жолаушыларға, жүргіншілерге) тәрбиелік – профилактикалық ықпал етудің ерекше нысаны жол қозғалысы қауіпсіздігі бойынша өткізілетін байқаулар, операциялар, рейдтер, тақырыптық конкурстар және кинофестивальдер, үгіт-жорықтар болып табылады.

Мына жұмыстарды да жүргізу қажет:

-құқықтық сана мен жол қозғалысына қатысушыларға талаптарды мүлтіксіз сақтауға, сондай-ақ жазаның бұлтартпастығын сезінуге негізделген және септігін тигізетін жүргізушінің жағымды субмәдениетін қалыптастыру;

-жол жүру ортасына психологиялық бейімделуді, сондай-ақ жүргізуші куәлігін алу үшін емтихан тапсыру сатысында техникалық құралдарды қауіпсіз басқаруға кедергі келтіретін психологиялық ауытқуларды анықтау мақсатында арнайы халыққа қызмет көрсету орталықтарында психологтар жұмысын енгізу;

-жүргізуші куәлігін алу барысында, міндетті емтиханда тексерумен алғашқы медициналық көмек көрсету бойынша білім деңгейін арттыру.

Жол-көлік оқиғаларын төмендету бойынша өзге іс-шараларға мыналарды жатқызуға болады:

Нөлдік төзімділік. 2012 жылғы 14 желтоқсанда Қазақстан Республикасының Бірінші Президенті – Елбасы өзінің "Қазақстан-2050" Стратегиясы қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси бағыты» халыққа Жолдауында: «Мемлекет тәртіпсіздікке мүлдем төзбеушілік принципін ұстануға тиіс. Ұсақ құқық бұзушылыққа төзбеу ахуалы – қоғамдық тәртіпті нығайтуға, қылмыспен күреске бастайтын маңызды қадам. Біз ең ұсақ құқық бұзушылықпен, бұзақылықпен, мәдениетсіздікпен ымыраға келмеуіміз керек, өйткені, осының өзі қоғам тыныштығын бұзады, өмірдің сапасына селкеу түсіреді» деп бұндай бұзушылықтармен ашық күреске шақырды [2, 3 б.]. Нөлдік қағидат жоғарыда көрсетілген Стратегияға сәйкес, мемлекеттілігіміздің одан әрі нығаюына және қазақстандық демократияның дамуына да қосар үлесі бар міндет болып табылады. Бұл қағидат көлікте болатын құқық бұзушылықтар профилактикасына да қолданбалы, өйткені, ол бұзушылықтың әрқайсысы жұртшылықтың көз алдында жасалады.

Нөлдік шыдамдылық, бұл – азаматтардың ең ұсақ құқық бұзушылықтарға да төзбес шыдамдылық танытатын әсері. Тәртіпсіздік пен жүгенсіздік бұдан да ауыр қылмыстарға жол бастауы мүмкін екені белгілі.

Әкімшілік айыппұлдарды орындау. Әкімшілік айыппұл әкімшілік жазаның ең «қолданбалы» түрі болып табылады.

Алайда, тәжірибе көрсеткендей, әкімшілік айыппұлдарды өндіріп алу тиімділігі аса қарқынды емес. Орта есеппен, әкімшілік айыппұлдардың тек 50% ғана өндіріледі екен. Бұл теріс экномикалық көрсеткіштер ғана емес,

қоғамда жазасыз қалу мен жүгенсіздік сезімін қалыптастыру түріндегі жағымсыз салдарға әкеп соғады, заң беделін түсіреді де, нәтижесінде, бұрыннан да жаңа, одан да ауырырақ құқық бұзуға әкеледі.

Әкімшілік айыппұлдарды төлемеудің себептерінің бірі құзырлы органдардың оларды өндіру бойынша тиісті шаралар қабылдамауында, өйткені, айыппұлды өндіру бойынша ведомстволық нұсқаулықтардың жоқтығы, луауазымды адамдар борышкерлердің мемлекеттік қызметтерді алуына шектеулер қою бойынша қажетті өкілеттіктері жоқ. Арнайы бақылау-өлшеу құралдары анықтаған құқық бұзушылықтар туралы ақпаратты серверден алып тастау туралы техникалық мүмкіндіктер туралы осыдан біраз уақытқа дейін сөз болды.

Азаматтарға айыппұлдарды төлемеуге мүмкіндік берген басқа да мән-жайлар болды:

-борышкерлер айыппұлдарды өз еркімен және өз уақытылы төлеуге ынталандыру жоқ;

-айыппұлдарды тез және жылдам төлеуге жағдайлар жасалмаған;

-оны төлеуге мүмкіндік жоқ кезде, айыппұлға балама жоқ;

-сот орындаушыларының жұмысы жеткіліксіз ұйымдастырылған да, әкімшілік айыппұлдардың көп бөлігінен олардың шамадан тыс жұмысбастылығы орын алады.

Әлбетте, қазіргі күні әкімшілік өндірісті, айыппұлдарды салуды, төлеуді және төленбеген айыппұлдарды өз еркімен өндіріп алуды қоса алғанда іс жүргізу автоматтандырылуда. Мүдделі мемлекеттік органдармен бірлесіп бірыңғай автоматтандырылған ақпараттық «е-айыппұл» жүйесі іске асырылуда.

Жол-көлік оқиғаларын тіркеуде еурохаттама үдерісін енгізу. Ұсақ жол-көлік оқиғаларының қатысушылары, олар көбінесе абайсызда жасаған, шығынның сомасын келісе отырып, ЖКО орнынан полицияны шақырмай-ақ кетіп қалады. Себебі – полицияны көп күтіп, уақыттарын шығындамау, соттық талқылаулардың ұзақ үдерістеріне қатыспау және адам айтқысыз көп айыппұл төлеуден қашу. Бұндай жол-көлік оқиғаларының тіркелмеуіне байланысты, бұндайлардың санына жету мүмкін емес.

Ал, егер, шығын көлемі айтарлықтай болса, апатқа кінәлілер оларды қасақана жауапқа тартуларын сұрайды, өйткені, жәбірленушіге материалдық шығынды төлеу үшін сақтандыру төлемін алу қажет. Бұндай жағдайларда полицияны күту кезінде жолдарда кептелістер пайда болады. Бұндай әкімшілік құқық бұзушылықтардың санын шын мәнінде азайту үшін еурохаттаманы қолдануды жөн санайды.

Соңғы 30 жыл ішінде Еуропа елдерінде еурохаттама табысты қолданыста жүр. Ресейге де еурохаттама 2009 жылы енгізілсе, Украинада 2011 жылдан бері қызмет етіп келеді.

Еурохаттама дегеніміз бұл –біріздендірілген үлгідегі арнайы бланк, оны жол-көлік оқиғасына түсіп қалғанда жүргізуші-қатысушылар апат орынында толтырады. Одан әрі толтырылған бланк сақтандыру компаниясына ұсынылады да сақтандыру өтемдерін өтеу үшін негіз болады.

Еурохаттама ұғымы екі мағыналы түсініктен тұрады.

Біріншісі – жол-көлік оқиғасы туралы хабрландыру түріндегі, жол-көлік оқиғасына тікелей қатысушы болғандар толтыратын құжат ретінде болса, екіншісі – құжатты полиция қызметкерінің қатысуынсыз рәсімдеуге мүмкіндік беретін жүйе.

Еурохаттаманы қолданудың артықшылығы ретінде сақтандыру жағдайларын реттеу мерзімдерінің қысқаруы, соттық талқылаулардың санының қысқаруы, жол-көлік оқиғаларындағы жәбірленушілердің шығынын орнына келтіру рәсімдерінің жеңілдеуі.

Бұл ретте, ЖКО караудың жеңілдетілген тәртібі егер апатта адамдар зардап шекпесе, егер материалдық шығын шектен тыс сомадан аспаса, егер жүргізушілер арасында оқиға бойыншатүсінбеушіліктер болмаса ғана қолданылады.

Шетелдік тәжірибе куәландыратындай, мегаполистердегі қарқынды жол қоғалысы жағдайында еурохаттама мына мақсаттарда қажет:

- автомобильдік «кептелістерді» болдырмау;
- жол-көлік оқиғаларын рәсімдеу үшін уақытты қысқарту;
- сақтандыру төлемдерін алу рәсімдерін жеңілдету;
- полицияға және әкімшілік соттарға жүктемені азайту.

Автопарктың ұлғаюы және басқа факторлар ұсақ жол-көлік оқиғаларының көбеюіне алып келді. Сол себепті, шығынды жеңілдетілген рәсімдермен қайтару, жол жанжалдарын өз еркімен реттеу мәселелері өте өзекті бола түсуде және өз шешімін күтуде. Еурохаттама жергілікті полицияның жүктемесін елеулі түрде азайтуға мүмкіндік береді, осындай «жүктемеден» босаған өз ерік-жігерін бұдан да маңыздырақ құқық бұзушылықтардың алдын алуға жұмсайтын болады.

2. Жол қозғалысы саласындағы құқық бұзушылықтардың алдын алу және оның қауіпсіздігін арттыру үшін қолданылатын іс –шаралар.

2.1. Ішкі істер органдарының жол-көлік оқиғаларының алдын алуы бойынша қызметі және профилактикалық жұмыстардың жалпы қоғамдық қауіпсіздікке ықпалы.

2015 жылғы қараша айында Қазақстанда да ЖКО рәсімдейтін жаңа стандарт еурохаттаманы енгізу туралы ұсыныстар болды. Бұл жаңа стандартты енгізуде жұртшылықтың құқықтық мәдениетін қалыптастыру болып табылады, азаматтардың құқық бұзушылықтардың алдын алуда қатысуды қамтамасыз етеді.

Алайда бұл ұсынысты талқылау барысында, елімізде оналасқан банк өкілдері жол-көлік оқиғаларын рәсімдеудің жеңілдетілген тәртібінің жағдайларын жәбірленушінің қатысуынсыз және жол полициясын жұмылдырусыз орындау мүмкін емес деген баға берді.

Бұл бастаманың қарсыластары мынадай ұланғайыр аумақта, аз тұрғындары бар жағдайда бұл рәсім жұмыс істемейді, сақтандырушы

компаниялар жол полициясы штатына тең келетін апаттық комиссарлар штаттық бірліктерін ұстап тұра алмайды деген қорытындыға келді. Еурохаттаманы енгізген жағдайда сақтандыру алаяқтарының және сақтандыру төлемдерін алу мақсатында жол-көлік оқиғаларын бұрмалаудың күрт көбеюіне әкелуі мүмкін деген қауіп барын айтты. Бұл ретте ымыраласу туралы норма кінәлі тарапқа жол-көлік оқиғасын жасағаны үшін әкімшілік жазадан құтылып кетуге мүмкіндік беретіндігі көрсетілді.

Сол жылы еліміздің ішкі істер министрлігі еурохаттаманы енгізуді көздейтін заңнамаларға өзгертулер енгізуге ұсыныспен шыққан болатын. Алайда, жоғарыда көрсетілген жетіспеушіліктерден кейін бұл ұсыныстар талқылану деңгейінде қалған болатын.

Енді жол қозғалысы қауіпсіздігі саласындағы халықаралық тәжірибені қауіпсіздік көрсеткіші ретінде қарастырып, Халықаралық қауіпсіздік саласында жол қауіпсіздігіне ықпал ететін тәуекелдерді басқару жүйесі пайдаланылады. Бұл жерде жол қауіпсіздігіне әсер ететін элементтерге - адам, жол және көлік жатады.

Әр жол-көлік оқиғасы, әдетте, бір-бірімен тығыз байланысты бірнеше факторлардың жағымсыз үйлесуінің нәтижесінде жасалады. Әр жағдайдағы «жүргізуші→автомобиль→жол→орта» кешенін құрайтын әр мүшенің нақты қатысу үлесін тек қазіргі заманғы құралдар мен құрылғылармен жарақтанған мамандар ғана ажырата алады.

Мәселен, жолдардағы қозғалу жағдайын зерттеу нәтижесінде анықталғаны, ЖКО туындау үдерісіне жол жағдайының әсерінен жүргізушілердің автомобильді қозғалту режимін анықтауда жүргізушінің жолдың жағдайын бұрыс қабылдау түріндегі оның жұмысының беріктігін төмендететін жүргізушілерді қателесуге итермелейтін факторларды да қараған жөн.

Жүргізушілерді жасы және өтілі бойынша және апатсыз жүруіне байланысты бөлуге болады (бұны түрлі-түсті жүргізуші куәлігін беру түрінде бекітуге болады. Жасыл түсті – тәжірибелі, апатсыз жүретін жүргізушілерге беріледі, қызылды – жеткілікті өтілі жоқ, жол жүрісі ережелерін бұрын бұзғандар алса, сарыны – орташа көрсеткіштері бар жүргізушілер алады).

Осы топтардың бірінде болу мынаған әсер етуі керек:

-азаматтық-құқықтық қатынасты сақтандыру бағасын анықтау;

-жол жүрісі ережелерін және жүргізуші дағдыларын мерзімді тексеріп отыру;

-қандай да бір топқа қатысы бар көлік құралдарын басқару мүмкіндігін анықтау (белгілі бір жасқа жетпеген, қажетті өтілі жоқ, жол жүрісі ережелерін өрескел бұзатындарды автобустарды, ауыр жүк көліктері мен күшті көлік құралдарын басқаруға жібермеу қажет);

-қандай да бір тәуекел дәрежесіне жататын жол учаскелері бойынша қозғалу мүмкіндігін анықтау (тау шатқалдары, мұз қатқан учаскелер, көру мүмкіндігі шектелген жағдайларда).

Әртүрлі рұқсаттар беру мақсатында әр жүргізушінің ерекшеліктеріне зерттеу әлемдік тәжірибеде қолданылып келе жатыр.

1987 жылы Жаңа Зеландияда автокөлік құралдарының барлық санаттары үшін бірінші рет дифференциалды жүргізуші куәліктерінің жүйесі енгізілген болатын. Содан бері олардың үлгісіне Австралия, Канада және Құрама Штаттары көшті. Жүргізуші куәліктерінің дифференциалды жүйесі кезең-кезеңмен толыққанды жүргізуші куәлігін алуды қамтамасыз етеді

Австралияда, мысалы, қоғамдық көліктердің жүргізушілерін аккредиттеу кезінде қайталама құқық бұзушылықтар тәуекелін ескеру үшін олардың криминалды тарихы зерделенеді.

Норвегияда қоғамдық көліктердің жүргізушілері жүргізу куәліктерімен бірге олардың денсаулықтарының жай күйі мен мінез-құлқы жағдайын растайтын арнайы жұмыс билеті болады.

Шетелдерде жасы 25 дейінгі жас жүргізушілердің жол-көлік оқиғаларына тап болу себептерін анықтау мақсатында талдау жүргізілді. Бұл зерттеулердің нәтижесі қандай да бір шектеулерсіз толық жүргізуші куәлігін алу үшін жас мөлшерін шектеуге ықпал етті. Ұлыбританияда – 20 жас, Германияда – 21 жас, Австралияда – азамат 22 жасқа толғанда жүргізуші куәлігі беріледі.

1989 жылдан бастап, Жаңа Зеландияда, Австралияда, Швейцарияда кең көлемде зерттеулер жүргізіліп, оны психология докторы Роберт Ислер аяқтады. Оның зерттеулерінің нәтижесі ретінде өзіндік бақылау, қанаттандыру, көрегендік, қауіпті сезу, импульсті бақылау, жедел жады, визуалды іздеу сияқты маңызды функциялардың қалыптасуына мидың жазық маңдайлы бөлігі тек 25 жасқа жеткенде ғана жетіледі екен. Бұл жүргізушіге қауіпті жүру үшін қажет функциялар. Осы себептен, бұл зерттеуді жүргізген елдер жүргізуші куәлігін алу үшін қажет жасты ұлғайтты және жүргізушіні даярлау нысанын күшейтті. Осы қабылдаған шаралар жол-көлік оқиғаларын едәуір азайтуға және жүргізушілердің жалпы мәдениетін арттыруға мүмкіндік берді.

Сондай-ақ, жүргізуші куәліктеріне ұқсас, жолдарды қауіптілік дәрежесі бойынша үш типті: жасыл, сары және қызыл учаскелерге бөлуге ұсыныс берілді. Жол бір түрден екінші типке, оның ішінде ауа-райы жағдайы өзгерген жағдайда басқасына өтуге мүмкіндік береді.

Бұл мына жағдайда пайдаланылады:

-ол жолдар бойынша қандай да бір жүргізушілердің немесе көлік құралдарының жүруін шектеу;

-тәуекел топтарына қатысты жолдарды мерзімді инспекциялауын белгілеу;

-жөндеу, реконструкциялау немесе утилизациялау бойынша шешімдер қабылдау;

-жол қауіпсіздігін тексеру жолымен жол учаскелеріне бөлу.

Бұл іс-шаралардың мақсаты – қолданыстағы жолдарда қауіптілік көздерін анықтау және жою. Жолды қауіптілігіне қарай инспекциялау жүргізушілерге қауіпті болуы мүмкін жол жабындысын, орнатылған жол белгілерін және конструктивті элементтерді, қоршаған ортаның нысандарын жүйелі түрде тексеруге мүмкіндік береді. Аудит жүйесі бойынша техникалық

инспекциялау, тек жолды жобалаудың алғашқы сатысында емес, пайдалануға берілген жолда да жүзеге асырылады.

Орта европалық елдің жолдарының ұзақтығы ондаған мың километрді құрайды да, оның тек аздаған бөлшегі магистральға жатқызылады. Жолды бақылайтын органның алдында қалай, жүйелі түрде (2-4 жылда бір рет) барлық жол желілерін тексеруді ұйымдастыруға болады деген сауал туындайды. Европада бұл шараның бірнеше тәсілі бар.

Германияда жол қауіпсіздігі инспекциясы тұрақты, мамандандырылған (жол инфрақұрылымының нақты нысандарын тексеру үшін) және еркін түрлерге бөлінеді.

Бұлай бөлу түрлі жол нысандары әртүрлі тексеру мерзімдерін талап етеді, мысалы, тыйым салатын белгілер бағытты көрсетушілерге қарағанда жиірек тексерілуі қажет.

Мына тәсілді Норвегияда қолданады –барлық жолдар жарақатты жол-көлік оқиғалардың санына қарай «қызылға», «жасылға» және «сарыға» бөлінген. «Қызыл» жолдар басқаларға қарағанда көбірек тексеріледі. «Қызыл» жолдар Норвегияда 10%-ды, «жасылдар» - 50%-ды, «сарылар» (неғұрлым қауіпсіздер) - 40% құрайды.

Жол қауіпсіздігін инспекциялау, аудитке қарағанда, жол сызбалары мен жол-көлік оқиғаларының үлгілерін қажет етпейді. Талдау инспектордың жолдан алған тікелей әсерінің негізінде жасалады.

Сонымен қатар, шетелдік және отандық зерттеулердің нәтижелері жол-көлік оқиғаларының көпшілік бөлігі жол жағдайлары мен соған үндес жағымсыз факторлардың жеке ықпалынан орын алады.

Бұдан басқа, ескере кететіні, жол ұйымдарында жол қауіпсіздігін қамтамасыз етуге жол жағдайын жақсарту бойынша іс-шаралардың ықпал ету бағасы үшін құрал ретінде Финляндия Техникалық ғылыми-зерттеу орталығы әзірлеген «TARVA» арнайы компьютерлік бағдарламасы пайдаланылады. Бұл бағдарламамен жұмыс барысында жол учаскесі туралы түрлі ақпараттар бойынша, қозғалыстың қарқындылығы, апаттылықтың көрсеткіштері, жоспар мен бейін элементтерінің сипаттамалары туралы ағымдағы қауіптілік деңгейі, неғұрлым қауіпті жылдамдық режимі анықталады.

Жоғарыда көрсетілген шектеулерден өзге, көлік құралына қатысты тәуекелдерді басқару жүйесін басқаруда, қандай да бір топқа жатқызылуына қатысты, мына шешімдердің бірі қабылданады:

- бұдан да жиі техникалық қарауды белгілеу;
- көлік құралының техникалық жай-күйіне талаптарды күшейту.

Автомобильдердің қандай да бір топқа жатқызылуы мына өлшемдермен бағаланады:

- Қауіпсіздік элементтерінің болуы немесе болмауы;
- жүк көтергіштігі және иінге жүктеме;
- тасымалданатын жолаушылар саны, тасымалданатын жүктің түрі (бензинтасығыш және т.б.);
- пайдаланылған отын түрі (бензин/дизель/газ);

- қозғалтқыштың үлес қуаты;
- экологиялық сыныбы;
- шығарылған жылы және басқа.

2.2. Жол – көлік оқиғаларының жолын кесу бойынша қызметтегі атқару органдары мен ішкі істер органдарының рөлі. Басқа да қызметтердің осы саладағы қызметін үйлестіру.

Қоғамдық көлікті дамыту. Біздің елімізде автомобиль санының көбеюі, бір жағынан, жылдам әрі ыңғайлы қозғалуға мұрсат беріп, азаматтардың әл-ауқатының жақсарғанын байқатса, екіншіден жол қозғалысы қауіпсіздігімен байланысты көптеген жаңа мәселелер туғызуда.

Солардың бірі – қалалардың көшелерінде қозғалыс қарқындылығының ұлғаюы. Көшелерде іркілістер мен «кептелістер» қарапайым құбылысқа еніп келеді, олар жүргізушілерді: бағдаршамның «сары» түсіне өтіп кетуге, қарсы жол жолағына шығып кетуге және т.с.с., жол жүрісі ережелерін бұзуға мәжбүрлейді.

Жолдардағы «кептелістердің» туындауының негізгі себептерінің бірі, әсіресе, Нұр-Сұлтан, Алматы, Қарағанды сияқты үлкен қалаларда 1 автомобиль – адам (жүргізуші) қағидаты бойынша пайдалану. Осындай қағидамен жол жүру мен қозғалу елді мекендер ғана емес, ірі мегаполистердің қала шетіндегі жолдардағы жол желілерін едәуір бөгейді. Бұл тығырықтан шығатын амал – адамдардың топтап қоғамдық көліктерде жүруі.

Алайда, қоғамдық көлік біздің азаматтарда аса танымал емес. Мүмкіндігі болса, адамдар жеке, қызметтік жеке автокөлікпен немесе таксимен жүргенді жөн көреді.

Мұның бірнеше себебі бар:

-мәртебелі болу мәселесі бар. Адамдардың көбі қоғамдық көлікте жүру абыройлы емес деп санайды;

-қоғамдық көліктің баяу жылдамдықпен жүруі, көптеген тоқтап тұрулар, қарбалас уақыттарда жолаушылардың шамадан тыс көп болуы;

-қаланың кейбір аудандарындағы бағыттардың көптігі, әр бағыттың өз кестесінің болуы.

Бұл себептерді оңай жоюға болады. Автобустардың жылдам қозғалуы үшін арнайы жолақтары болады, аялдамалардың аз мөлшері қарастырылған жаңа экспресс-бағыттар құрылады, автобустар паркі жаңарып отырады.

Бұл жолақтар жолдың шетінде орналасқаннан автобустардың өзіне де басқа автокөліктердің де жүруіне ыңғайсыздық туғызады. Автобуске арналған жолаққа шығуға тыйым салынғандықтан, іс жүзінде пайдаланылатын қатарлардың саны азайды, әсіресе, тар көшелерде, оңға бұрылғанда, тұрақтап тұрғанда, жолаушыларды шығарғанда ыңғайсыздық туғызады.

Жоба авторының пікірінше, шет елдердің, әсіресе, Израильдің тәжірибесіне көңіл аударған жөн. Израильде қоғамдық көлік қозғалу құралы ретінде неғұрлым көп тарағаны болып есептеледі.

Қоғамдық көліктің бұл түрін пайдалану ыңғайлылығы, автобус «кептелістерде» ешқашан тұрмайды, өйткені, ірі шосседе оған жеке жолақ бар. Айтарлығы, ол жолдың ортасында орналасуы мүмкін.

Аталған мәселенің тағы бір амалы – арнайы жолақтарда басқа көліктердің тәуліктің тек белгілі бір уақытында жүруіне тыйым салу, мәселен, қарбалас уақытында.

Қазақстандағы қоғамдық көліктің танымалдылығын арттыру үшін тосқауылды тұрақ қағидатын енгізу. Бұл қағидат Ресейдің, Венгрияның, Нидерландының, Англияның және Германияның көшелеріне енгізілген. Тосқауылды тұрақ автокөлікпен жүру жолында жүргізуші көлігін метроның соңғы аялдамасында немесе тығыз қозғалысты автомагистральге жете беріп тоқтап, тұраққа қойып, әрі қарай, жаяу немесе метроға мініп жұмысына кетеді. Жұмысына дейін еркін әрі кең қоғамдық көлікте жүріп барады. Бұндай тосқауылды тұрақтар танымал бола бастаған, олар ақылы да болуы мүмкін.

Қоғамдық көлікті танымал ету еліміздегі үлкен қалалардағы жол трафиктерін жүктеуге ғана жеңілдік болмай, автоэуескойлар арқылы қала бюджетін де толтыруға мүмкіндік болар еді.

Қала тұрғындары үшін, қоғамдық көлікті күту уақытында аялдамада күту кезінде ыңғайлы әрі жылы болуы Нұр-Сұлтан мен Қарағанды қалаларында жылы аялдамалар орнату енгізілуде. Еліміздің орталық және солтүстік өңірлерінде орналасқан бұл қалаларға енгізілген бұл тәжірибе қала тұрғындары тарапынан оң сұранысқа да ие бола бастады.

Қоғамдық көлікті пайдаланудың өзінің жағымды жақтары бар: жол жүру бағасы төмен, жеке көлікті пайдалануда кездесетін түрлі мәселелер болмайды (салық төлеу, техқызмет көрсету, тұраққа апару және т.б.), жол-көлік оқиғасының қатысушысына айналу қаупі едәуір төмендейді.

Әлемдік деңгейдегі «World Resources Institute» институты өткізген «Автобустық басымдықты жүйедегі жол қозғалысының қауіпсіздігі» зерттеулердің нәтижесі бойынша, автобус көлігіне басымдық берілген жол қозғалысы жүйесінде және осы жүйеге жүзеге асырылған көшелерде 50%-ға жол-көлік оқиғаларының азаюына, ауыр жарақаттарға және адам қазасына әкеліп соғатын жағдайлардың азаюын куәландырған. Осыдан келіп, қоғамдық көлікке қатысты осындай жүйелерді енгізуден алынатын экономикалық басымдықтар қарапайым жүйелерге қарағанда 8-ден 16%-ға дейін жалпы көлемнен пайда әкеледі екен.

Қорыта келе, мегаполистерде топтық қозғалыстарды, зияткерлік көліктік жүйені кеңірек қолдану қажеттігі, әсіресе, өткізу мүмкіндігі төмен, тар көшелерде қоғамдық көліктерді кең пайдаланудың таландыру және марапаттау қажет, жұмыс беруші ұйымдар мен кәсіпорындарға өз қызметкерлерін жұмысқа дейін және кері арнайы автобустармен тасымалдауды жүзеге асыруға ұсыныс беріледі. Әрине, бұндай тәжірибе

өндірістерде, шахталарда бұрыннан қалыптасқан, біздің айтпағымыз бұрын бұндай тасымалмен айналыспағандар жөнінде.

Велосипедтік инфрақұрылымды дамыту. Кез-келген көліктік дәлізде велосипедтік қажеттілікке және қолжетімділікке қарай барлық тұтынушыларға бірнеше нұсқадағы мүмкіндіктерді ұсынуға болады. Жолдарды жобалаушылар мен құрылысшылар велосипедшілер үшін пайдалану деңгейіне, пайдаланушылар түріне және қолжетімділік деңгейіне және қозғалғыштықтарына қарай таңдалатынын және жобаның жүзеге асырылатынын жадыларынан шығармау қажет.

Мысалы, төрт жолақты 3,6 м ені бар жылдамдық шектеуі 85 шақ/сағ құрайтын жол жиегі жабынсыз жолдар ең батыл велосипедшілерді жұмылдырады. Тура сондай, жол жиегі 1,5 м құрайтын немесе велосипедтік жолдар көптеген ересек велосипедшілердің «ыңғайлы операциялық кеңістігін» қамтамасыз етеді, бірақ, балаларға және сенімділігі төмен ересектер үшін ыңғайлығы аздау болушы еді.

Шетелдерде велосипед көлігі өте дамыған инфрақұрылымды пайдаланады.

Мәселен, Германия мен Амстердамда жобалауларды стандарттау мақсатында велосипедті қолданушылардың үш санаты (А, В, С) енгізілген.

А – тәжірибелі велосипедшілер, велосипедті машинаның орнына пайдаланады. Олар ыңғайлылық пен жылдамдықты талап етіп, бағытталу орындарына айналып өтуі аз және кідіріссіз тікелей қолжетімділікті талап етеді. Автомашиналардың жағымсыз ықпалын жоятын, жеткілікті операциялық кеңістікті қажет етеді.

В – негізгі топ, сенімділігі аздау ересек велосипедшілер, велосипедті жергілікті көлік құралы ретінде пайдаланулары мүмкін, бірақ, жүру бөлігі жеткіліксіз болса, автомашиналардың жоғары қарқынды қозғалысынан қашқақтайды. Сонымен, велосипедшілердің негізгі тобы ыңғайлылықты талап етеді және арнайы бөлінген қозғалыс жолақтарын немесе жеке велосипед жолдарын ұнатады.

С – өз бетімен немесе ата-аналарымен қозғалатын балалар, тұрып жатқан аудандарында арнайы веложолдармен қамтамасыз етілген мектептердің, дүкендердің қол жетімділігін қамтамасыз етілуін талап етеді.

Арнайы жолақтары бар автомашиналары төмен жылдамдықпен қозғалатын тұрғын көшелер мен көшелері анағұрлым жүктелген анық таңбаланған тұрғын көшелер балаларға, әсіресе, жасөспірімдерге автокөліктер қозғалуға арналған жол бөлігіне шықпауға мүмкіндік береді. Велосипедшілерді үш санатқа бөлу жобалаушыларға пайдалы.

Веложолдар құрылысының жағымды жақтары:

- автокөліктердің азаюы, сәйкесінше, «кептілістер» мен іркілістердің төмендеуі;
- улы заттардың аз шығарылуы;
- қазақстандықтардың көп бөлігінің салауатты өмір салтына жұмылдырылуы;

- жол қозғалысының барлық субъектілерінің қатысуымен жол-көлік оқиғаларының қысқаруы.

Құқықтық тұрғыдан велосипедшілер қозғалысына тыйым салынған жолдардан басқа, барлық шосселервелосипедшілер пайдаланылуы мүмкін деген ұйғарыммен жобалануы және салынуы қажет. Сондықтан, жолдарды жоспарлаудың, жобалаудың және реконструкциялаудың барлық кезеңдерінде олардың мүдделері ескерілуі қажет.

Бүгінгі күні велосипедшілердің көпшілігі оларға арнайы бөлінген кеңістіктіктерсіз, кәдімгі жолдарды пайдаланып жүр. Велосипедшілер, негізінен, барлық жолдарда қозғала алады, сондай-ақ, арнайы бөлінген қозғалыс жолақтарында және рұқсат етілген тротуарларда да жүре алады.

Көптеген ересек велосипедшілердің сенімділіктері төмендеу және неғұрлым ыңғайлы кеңістікті, бәлкім, велосипедшілер үшін арнайы бөлінген немесе автомашиналар қозғалысынан алыс жеке жолдарды пайдаланғанды ұнатады.

Балалар да сенімді велосипедші бола алады және жақсы велосипедтерде жүруі мүмкін, алайда, қауіптілікте сонда, олар жол ахуалын ескеруге әрқашан дайын болмауы мүмкін.

Соған қарамастан, жоғарыда келтірілген велосипедшілердің барлық санаттарына тегіс төсемді, жолдың аксессуарларымен, велосипед үшін қауіпсіз суағар електері бар, велосипедпен, көлік құралы ретінде барынша сыйымды инфрақұрылым ұсыну қажет.

Сонымен, велосипедшілер қауіпсіздігін қамтамасыз ету, оларды оқып-үйрету, марапаттау, аралас (велосипедтер және автомобильдер) қозғалыс жолдары үшін жол ережелерін әзірлеуқоғамның велосипедті пайдалануына әртүрлі тәсілдерді қалыптастыру үшін қызмет көрсету құралдарымен біріктірілген болуы қажет.

Велокөлікті пайдаланудың әлемдік тәжірибесін зерделеу және талдау, оның ішінде жол инфрақұрылымын жобалау және пайдалану нәтижелері бойынша мынадай ұсынымдар қорытындыланады:

-велосипедшілер үшін қозғалыс жағдайын жақсартуды жолдарды жоспарлау және жобалаудың алғашқы сатысында да және реконструкциялау кезінде де қарастыру. Бұл жоспарлар басқа көліктер түрлерінің қажеттіліктерімен үйлесімді болуы және әлемдік тәжірибеге негізделуі қажет;

- адамдардың көп шоғырланатын (демалатын) барлық орындарында велотұрақтар ұйымдастыру;

-жас мөлшеріне қарамай велосипедті шлемсіз басқаруға заңнамалық тұрғыда тыйым салуды қарастыру;

-жолдың жүретін бөлігін автокөліктерден азайту, соның ішінде, жерасты және жерүсті көпденгейлі паркингтер құрылысы арқылы да;

-жергілікті атқару органдарын велокөлікті салауатты өмір салтын құраушы ретінде кеңірек насихаттауды міндеттеу.

Қоғамдық көліктер де ең танымал еместердің қатарына жатқызылуда. Мүмкіндігінше, адамдар жеке немесе қызметтік, жеке көліктерін пайдалануға

тырысады. Мемлекеттің тарапынан қоғамдық көлікті танымал ету шаралары мүлдем жоқ, автобустардың, трамвайлардың және троллейбустардың ескірген паркі жұртшылықтың жеке көліктердің баламасы ретінде пайдалануға еш ынталандырмайды. Қоғамдық көлікті жақтамайтын маңызды аргументтердің бірі – қозғалудың төмен жылдамдығы.

3. Жол қауіпсіздігі бойынша қызметті жетілдірудің негізгі бағыттары.

3.1. Жол қозғалысы қауіпсіздігі мен жол инфрақұрылымын дамытудағы басқа елдердің озық тәжірибелері.

«Нөлдік төзімділік» қағидаты немесе жол қауіпсіздігін қамтамасыз ету «Vision Zero» бағдарламасын Швеция Парламенті 1997 жылы қабылдаған. Бұл арнайы бағдарлама жол қауіпсіздігін жоғарылату және жол-көлік оқиғаларында өлім-жітім фактілерін азайтуға бағытталған. Бүгінгі күні, бағдарламаны қабылдағаннан кейін жиырма жылдай уақыт өткеннен кейін Швеция оң нәтижелерге қол жеткізіп, жол-көлік оқиғаларындағы өлім-жітім деңгейін азайтып, 100 мың тұрғынға 5 адамға дейінге төмендете білді.

Бұл бағдарламаның негізгі қағидаты өлімге әкеп соққан жол-көлік оқиғаларына жол бермеу, жолдағы өлім-жітімге автомобилизацияға байланысты болмай қоймайтын қастандық ретінде қарамау.

Швецияның бұл тәжірибесін басқа да мемлекеттер қабылдай бастады да өз елдерінде ұсақ бұзушылықтарды азайта отырып, қылмыстылық деңгейін төмендетуге мүмкіндік алды.

Шетелдік тәжірибені зерттеудің көрсеткені, құқық қорғау құрылымының заңдылық жай-күйіне ықпал ету дәрежесі әртүрлі және халықтың дәстүрлерімен, салт-жоралғылармен және ділімен анықталады. Өндірісі дамыған елдердің тәжірибесі көрсеткендей, жол қозғалысына қатысушылардың мінез-құлқын өзгертуге қатысты іс-шаралардың тиімділігі, маңызды дәрежеде, биліктің тәртіпті сақтауда қаншалықты қатаң талап етуімен байланысты.

Сондықтан, біздің жағдайымызда, Швецияның жағымды тәжірибесін ескере отырып, жол қозғалысы қауіпсіздігі саласында жазаның бұлтартпастығын қамтамасыз ете отырып, анағұрлым қарқынды құқық қолданушылық жолымен ұсақ құқық бұзушылықтың алдын алуды күшейту қажет.

Еліміздің қай қаласы болмасын бүгінгі күні автожолдардағы қауіпсіздік мәселесі, жаяу жүргіншілер мен жүргізушілердің өздерін автожолдарда қауіпсіз сезінуі мемлекеттік органдардың басты міндеттерінің бірі.

Енді, шетелдік қауіпсіздік бағдарламаларының табысты нәтиже көрсеткен Vision Zero стратегиясына кеңірек тоқталсақ. Бұл стратегия Швеция мемлекетінде 90-ыншы жылдарда ойлап табылды. Сол жылдары бұл елдің жолдарына жылына 500 адам қаза табатын, яғни, 1 млн. адамға жол-

көлік оқиғасынан қайтыс болған 60 адам келетін. Елеулі деген жол апаттарын азайту үшін шведтер магистралдық жолдар салды, айыппұлдарды ұлғайтты, бірақ, ештеңе көмегін бермеді. Ақырында, олар көлік инфрақұрылымын ауыстыруға және қозғалыс жылдымдығын азайтуға шешім қабылдаған.

Бұл Vision Zero стратегиясы жол қауіпсіздігі мәселесіне көзқарасты өзгерту. Адамдар әр түрлі болады, олар жолда түрлі қателіктер жасайды. Сондықтан, жолдардағы қауіпсіздікке жауаптылық мәселесі осы жүйені құрушыларға жүктеледі.

Швеция қалаларында бағдарламалар өте көп. Мұнда рұқсат етілген жылдамдық 50 км/сағат, айналма жолдар да, түрлі бөгеттер мен кідіретін құрылғылар да көп.

Швед жолдарының қауіпсіздігінің негізгі қағидаты: егер сізді орта жылдамдығы 50 км/сағатпен келе жатқан автомобиль қақса, онда қаза болу қаупі 80%-ды құрайды. Егер сізді қаққан автомобиль бар-жоғы 30 км-сағатпен келе жатса, қаза болу қаупі 10 %-дан төменді құрайды.

Міне, осыны жол қауіпсіздігін қадағалайтын мамандар инженер-жол құрылысшыларына түсіндіре бастағанда, бұл жаңалыққа баланатын.

Осы жүйені енгізгеннен кейін Швеция жолдарында қаза болғандар саны үш есеге азайған.

Бұл стратегияны Нью-Йорк, Сан-Франциско, Лондон, Ванкувер, Минск қалалары қодана бастады. Біріккен Ұлттар Ұйымының Бас Ассамблеясы 2010 жылы қауіпсіздікті қамтамасыз ету бойынша бағдарлама қабылдап, негізгі ретінде осы бағдарлама енгізілді[3, 12 б.].

Алматы қаласының бұрынғы әкімі Бауыржан Бәйбек те Vision Zero үлгісі бойынша бағдарлама әзірлеуді тапсырды. Бұл бағдарлама бойынша жолдардағы жарақаттану мен өлім-жітім деңгейін нөлдік деңгейге жақындату. Ол үшін жылдамдық режимін төмендету мен жасанды бөгелістер мен инженерлік шешімдер мен ландшафтық өзгерістер енгізу қолға алынбақшы.

Ол үшін Vision Zero тұжырымдамасы үшін Жол картасын әзірлеу бойынша жұмыс тобы құрылды. Бұл жұмыс тобына полиция, әкімдік өкілдері, қоғамдық қайраткерлер енді.

Бұл жол картасын жасауға түрткі болған жол-көлік оқиғаларының статистикасы.

Енді осы жүйе бойынша қандай іс-шаралар қолға алынбақшы, соған тақталайық:

Көше мен жол дизайны өзгереді:

-жылдамдық өзгереді. Қаланың тарихи орталығы барлық периметрі бойынша жылдамдық 60 пен 40 км/сағатына дейін өзгертілуі мүмкін;

-жаңа веложолдар салынады;

-жүргізуші адамдар мен жол белгілерін жақсы көру үшін талдар мен жасыл екпелерді санитарлық кесу;

-жаяу жүргіншілер өтпелерін бейнебақылаумен, бағдарламалармен, жарықтандырумен қамтамасыз ету;

Көлік жүйесін зияткерлік жолмен басқару:

-жол қозғалысының мониторингілеу мен болжаудың электрондық жүйесін енгізу;

-жол қозғалысын реттеу саласындағы заңнамаларды Vision Zero-ға сәйкес өзгерту;

Қоғамдық көлік:

-қоғамдық көлік үшін жолақтарды 3 м дейін кеңейту, ал жеке көлік үшін жолақтарды 2, 7 метрге дейін қысқарту;

-қоғамдық көліктің бағыттарының кестесін жолаушылар тасқынын ескере отырып, қайта қару;

-аялдамалар санын ұлғайту;

-аялдамаларда электрондық таблолар орнату;

Қоғамдық көліктің жүргізушілерін медициналық қарауды автоматтандыру.

Бұл тұжырым бойынша жол-көлік оқиғасына жүргізуші ғана кінәлі емес, жолды жобалаушылардың да кінәсі бар. Түнде адамдар жолда көрінбейді, жолдың кеңдігі талапқа сай емес, «зебра» жолағы дұрыс көрінбейді. Осының бәрі кешенді түрде жол апатына алып келеді.

Бұдан басқа инженерлік шешімдер де қабылдану қажет: қиылыстағы бұрылыстың радиусы, жолдың немеес қиылыстардың ені қойылған талаптарға сәйкес келуі қажет.

Міне, осындай талаптардың барлығы біртіндеп еліміздің әр қаласына енгізіле бастаса, жолда жүру қауіпсіздігінің жағымды жақтары көптеп саналар еді.

Жалпы, бұл тұжырымдаманы қорыта айтар болсақ, еліміздің жолдарына енгізуге негіз болатын мынадай жағымды шешімдер бар:

-жолдағы орташа жылдамдық 30 км/сағаты құрайды. Бұл жылдамдыққа негіз болған шама – ғалымдардың есептеуінше, жаяу жүргіншілердің көпшілігі көлік қағып кеткен жағдайда тірі қалуға мүмкіндігі бар.

Жолға жақын жердегі аумақтарды тазалап отыру. Автокөліктердің жолдан шығып кету көрсеткішін азайту үшін қауіпті заттар мен нәрселер: тастар, ағаштар, шарбақтар жолдан алынып тасталады.

Қаза болу фактісіне алып келген әр жол-көлік оқиғасын зерттеу үшін арнайы, мамандандырылған кешенді комиссия құрылады. Комиссия отырысынан кейін бұдан былай мұндай жағдай қайталанбау үшін нақты шешімдер қабылданады.

Қауіпсіздік белдіктері туралы ескертулер. Шығаралатын автомобильдер барлығы сатылым кезінде 100 пайыз қауіпсіздік шараларымен қамтамасыз етілуі қажет.

Автоқұлыптар. Автомобильді мас күйде басқаруды азайту үшін арналатын технологиялар.

Фоторадарлар. Жолда бекітілген жылдамдық шектеулерін бақылау құралдары.

Велосипедші шлемі. 15 жасқа дейінгі балалардың барлығы велосипедпен жүргенде шлем киюі міндетті.

Міне, бұл қарапайым көрінгенмен, бірақ, кез-келген елдімекенде қолға алынса, қол жеткізуге болатын шешімдер.

3.2 Жол-көлік оқиғаларын талдау және жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша полиция органдарының қызметі.

Ақсай қаласы бойынша жолдағы тәртіп пен жол қауіпсіздігінің негізгі бағыттары, жол қозғалысы қауіпсіздігін жақсарту үшін ұсынылатын жергілікті атқару органдарымен бірлесіп атқарылатын іс-шаралар кешені.

Негізгі тақырыбымыз - Ақсай қаласы бойынша автомобильдер мен автожолдарда жасалатын апаттардың алдын алу бойынша жұмыстың жай-күйіне тоқталсақ:

Ақсай қаласы орналасқан Бөрлі ауданында 2020 жылы – 5 жол оқиғасы тіркелді, бұл алдағы жылдармен салыстырғанда көрсеткіштік жақтан аз болып есептеледі, өйткені, өткен 2019 жылы – 7 жол-көлік оқиғасы орын алған еді. Бұл ретте жарақаттанғаны – 9 адам болды, ал өткен жылы бес адам жарақаттанған болатын.

Ағымдағы жылдың 4 айында Бөрлі ауданы бойынша барлығы – 3564 әкімшілік хаттама бойынша әкімшілік істер тіркелсе, ал 2019 жылы – 3009 әкімшілік іс қозғалған болатын. Осы жылғы қозғалған әкімшілік істер бойынша шығарылған қаулылар бойынша барлығы жалпы сомасы - 23.823.257 теңге айыппұл салынды. Ал, 2019 жылы салынған айыппұлдар бойынша қаржы сомасы 17.141.163 теңгені құрады.

Биылғы жылы салынған айыппұлдардың жалпы сомасынан полиция қызметкерлерінің белсенді қызметінің нәтижесінде 14 541 178 теңге өндірілді, өткен жылы бұл сома 10.318.805 теңгені құраған болатын. Сөйтіп, өндіріп алу 61%-ды құрады, өткен жылғы осы уақытта өндіріп алу 59,3% құраған болатын. Яғни, осы жылы 1638 әкімшілік материал бойынша өндіріп алу жұмысы жүргізілсе, өткен жылы – 1351 әкімшілік іс бойынша жұмыс жүргізілген. Бұл бағыттағы жұмыс белсенді деңгейге көтерілген.

Батыс Қазақстан облысында орналасқан Бөрлі ауданы шығысында Шыңғырлау, оңтүстігінде Сырым, батысында Теректі, Зеленов ауданы мен солтүстігінде Жайық өзені бойымен Ресей Федерациясының Орынбор облысымен шектеседі. Аудан орталығы – Ақсай қаласы. Бөрілі ауданы арқылы Саратов – Елек (Илецк) темір жолы, Ақсай – Жымпиты – Шыңғырлау автомобиль жолы өтеді. Аудан орталығынан облыс орталығына дейінгі арақашықтық 120 шақырымды құрайды. Автомобиль жолдарының ұзындығы 465 шақырымды құрайды[4, 3 б.].

Міне, осындай географиялық орналасу ерекшеліктерін алатын болсақ және басқа мемлекетпен шектесетінін ескерсек, жол қауіпсіздігін қамтамасыз ететін полиция қызметкерлерінің жағымды жетістіктерге жету үшін қызмет ерекшеліктерінің күрделілігін де назарға алған жөн.

Жол қозғалысы қауіпсіздігі саласы бойынша өндіріп алу пайызы 81,9-ды құрады, өткен жылы бұл көрсеткіш 78,1%-ды құраған болатын.

Осы жылдың алғашқы төрт айы бойынша Бөрлі ауданының полиция бөлімі әкімшілік полиция бөлімшесі жол-техникалық инспекциясы тобының жеке құрамы Ақсай қаласы мен Бөрлі ауданы бойынша жол қауіпсіздігін қамтамасыз ету және көшелер-жол желілерін бақылау бағытында біршама жұмыс атқарды. Жол қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін 85 рет көшелер мен жол желілерінің жай-күйі тексерілді, өткен жылы осындай 83 тексерулер жүргізілген. Бұл тексерулердің мақсаты республикалық, облыстық маңызы бар және аудандық баланстағы автомобиль жолдары мен жол желілерінің жалпы жай-күйі қадағаланады. Осы тексерулердің барысында анықталған жетіспеушіліктердің негізінде жол-коммуналдық, мамандандырылған кәсіпорындарға 85 ұйғарым жіберілді, өткен жылы бұның саны 83-ті құраған. Бұл ұйғарымдарда жасалуы қажет нақты іс-шаралар көрсетіліп, оны жою бойынша мерзімдер қойылған. Осымен бірге, 13 теміржол өткелдері бойынша да кемшіліктерді жою және оларды ұстау бойынша ұйғарымдар жіберіліп, мерзімдер бекітілді.

Осы жұмыстың белсенді жүргізілуі нәтижесінде жолдардың, жол құрылғыларының, теміржол өткелдерінің, жол қозғалысын реттеудің техникалық құралдарының ұстау ережелерін бұзғаны және бүлдіргені үшін 5 лауазымды тұлға мен кәсіпкерлік субъектілерінің инженерлік-техникалық қызметкерлері Әкімшілік құқық бұзушылық туралы Қазақстан Республикасы кодексінің 630-бабы бойынша, яғни, жолдарды, теміржол өтпелерін және басқа жол құрылыстарын бүлдіргені үшін, 631-бабы бойынша жолдарда жұмыстарды жүргізу, жолдарды, теміржол өтпелерін және басқа да жол құрылысжайларын күтіп-ұстау жөніндегі талаптарды орындамағаны үшін және осы Кодекстің 632-бабында көзделген Қазақстан Республикасы заңнамасының жерасты коммуникацияларының қарау құдықтарын күтіп-ұстау жөніндегі талаптарын жол жүрісі қауіпсіздігіне қатер төндіре отырып орындамау бойынша құқық бұзғандары үшін жауаптылыққа тартылды[5].

Бұл құқық бұзушылықтарға көз жүгіртер болсақ, жолдарды және жол өтпелерін дұрыс күтіп-баптамай, қауіпті жағдайда болып, оны полиция қызметкерлері жай-күйлерін өз уақытылы тексермей, жауапты тұлғаларға ұйғарымдар жібермесе, қанша жол-көлік оқиғаларының куәгері болар едік.

Бүгінгі күні Ақсай қаласында 15 бағдаршамдық нысандар орнатылған, соның ішінде 12 нысан уақытты кері есептеу таблолы (таймерлі) болып табылады.

Бөрлі ауданы полиция бөлімі әкімшілік полиция бөлімшесі жол-техникалық инспекциясы тобының мемлекеттік автоинспекторлары көлік құралдарының қанағаттанарлықсыз техникалық жай-күйі және пайдалану ережесін бұзғаны үшін Қазақстан Республикасының әкімшілік құқық бұзушылық туралы кодексінің 617 бабы бойынша техникалық ақаулары бар көлік құралдарын пайдалануға шығарғаны және пайдалану қағидаларын өзге де бұзушылықтар жасағаны үшін және осы кодекстің 619 бабы бойынша, яғни, көлік құралдарын, сол сияқты тиісті санаттағы көлік құралдарын басқару құқығы жоқ не одан айырылған жүргізушіні көлік құралын басқаруға

жібергені үшін 2 лауазымдық тұлға мен инженерлік-техникалық қызметкер жауаптылыққа тартылды[6, 3 б.].

Ақсай қаласында және Бөрлі ауданындағы автомобиль паркінің жылдам ұлғаюы, жүк айналымы мен жолаушылар тасымалы көлемінің артуы автомобиль жолдары мен жол жүруге қатысушылардың қозғалу қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша күн өткен сайын неғұрлым жоғары талаптар қоюда.

Көшелерді жол жүрудің қажетті нормалары мен ережелеріне сәйкестігін қатысты зерттеу барысында жол қозғалысын реттеудің техникалық құралдарының дислокациясының жоқтығынан үлкен қиындықтар туындауда.

Қауіпсіздік жобаларын әзірлеудің мақсаты өткізу қабілетін арттыру үшін автомобиль жолдарында немесе оның жеке учаскелерінде жол қозғалысын ұйымдастырудың және көлік құралдары мен жолаушылардың қозғалу қауіпсіздігінің әдістерін оңтайландыру болып табылады. Бұл ретте жобаларды әзірлеуге тапсырыс берушілер автожолдардың иелері болып табылады, ал орындаушысы және жұмыстарды атқарудың бағасы конкурстық негізде анықталады.

Нәтижесінде мердігер ұйымдар жол жолақтарын және жол белгілерін қамтамасыз етуді қандай да бір келісусіз және бекітілген жобаларсыз, көп жағдайларда Қазақстан Республикасының стандарттарын бұзушылықпен жүзеге асырып келген.

Көптеген жол белгілері мен салынған белгілер Қазақстан Республикасының «Жол қозғалысы реттеудің техникалық құралдары. Қолдану ережелері» стандарттарына қайшы келеді [7, 4 б.]. Және 90% қолданыстағы жол белгілері физикалық тұрғыда тозған және жарық қайтарғыш қабілеттерінен айырылғын.

Бұдан басқа, Осы Ақсай қаласындағы Халықтар достығы және Теміржол көшелерінің қиылысында бағдаршамдық нысан жұмыс істейді. Халықтар достығы көшесі бойындағы жолаушылар үшін жүру бөлігін кесіп өту орны реттелетін қиылыстың шегінен тыс ұйымдастырылған, салдарында жаяу жүргіншілерге ықтимал қауіп бар.

Осы ретте, көлік құралының жоғары қарқынды қозғалысын ескере отырып, бағдаршамдық нысанның сол жақ бұрылыстық маневр жасау үшін қосымша секциялар қолданумен және кері уақыт таймерлерін орнатумен толық реконструкциясы талап етіледі.

Бұдан басқа, Ақсай қаласындағы жол-көлік оқиғаларын талдауын ескере отырып, сонымен бірге, көлік құралдарының қарқынды қозғалысының келешектегі ұлғаюын басшылыққа ұстана отырып, мемлекет Басшысының 2019 жылғы 17 сәуірдегі Ішкі істер министрлігі алқасында жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету деңгейін арттыру және жолдардағы өлім-жітімді азайтуға қатысты берген тапсырмаларын [1, 3 б.] орындау аясында жүзеге асырылған жағдайда Ақсай қаласындағы апаттылық деңгейін елеулі түрде азайтуға мүмкіндік беретін ұсыныстар әзірленді:

- Ақсай қаласындағы Абай даңғылы мен Халықтар достығы көшелерінің қиылысындағы бағдаршамдық нысанды сол жақ бұрылыстық

маневр жасау үшін қосымша секциялар қолданумен реконструкциялау. Бұдан басқа, бұл нысан 00.00. сағаттан бастап 6.00 таңға дейін заңсыз өшіріліп келді. Нәтижесінде тәуліктің түнгі уақытында апаттылық жағдайлар туындайды.

- Қаланың мына қиылыстарында бағдаршамдық нысандар орнатылсын:

- Южный айналма жолы– Ихсанов көшесі;

- Южный айналма жолы – Абай көшесі;

- Тихоненко көшесі – Юбилейный көшесі.

- Сырым Датов көшесі бойында, «Кендала» және «Бәйтерек» сауда үйлерінің ортасында реттелмейтін жаяу жүргіншілер өтпесінде шақыру құрылғысымен бағдаршамдық нысан орнату;

- Теміржол көшесіндегі жүру жолағының ортасында, жаяу жүргіншілер қоршауы ретінде, тростық қоршау не қиыс сызықты брус орнату, Халықтар достығы көшесінен Абай даңғылынан дейінгі бөлікте, сондай-ақ Абай даңғылы бойындағы бөлу жолақтарында. Бұл ретте, қоршаулар (қиыс сызықты брус, тростық қоршаулар) орнатқанда көшенің жүру бөлігінің ортасында қоршауды бөлуді қамтамасыз ету қажет етілмейді;

- Ақсай қаласына кіреберісте орналасқан 2 сақиналы қиылыста көше жарығын орнату қажет;

- Реттелмейтін жаяу жүргіншілер өткелінде, сондай-ақ, Солтүстік және Оңтүстік айналма жолдарында, Бөрлі көшесі қиылысы (созылған бұрылыс) маңайында қараңғыда жарқырап жанатын, «зебраны» және жүргіншілер бөлігінің шетін көруді едәуір жақсартатын «мысық көзі» жарықдиодты шамшырақ орнату арқылы жаяу жүргіншілер мен жүргізушілердің қауіпсіздік деңгейін жоғарылату. Жол жабындысына кіріктірілген бұндай шамшырақтар іңір қараңғыланғаннан бастап сәуле шаша бастайды да, ол сәулені жүргізушілер 500 метрден алыс қашықтықта да аңғаратын болады. Жол үстіне орналасқан емес, жолға кіріктірілген жарық шашатын элементтердің басымдығы, олар жүктемелерге берік және механикалық зақымдануға жол бермейді, әсіресе, жолдарды тазалағанда, электрқуатына қосылуды қажет тетпейді;

- Магистральды көшелерде «Жаяу жүргіншілер» жазық жол белгілерін қозғалатын жаяу жүргіншінің тұрқын бейнелейтін белсенді жол белгілеріне ауыстыру;

- Халықтар достығы және «Кәсіптік аймақ» ауданында оң жақ жол тармақтарын (кәріздік құламалар) салу;

- Одан әрі көлік тұрағын ұйымдастыру үшін адамдарды тартатын көптеген нысандар қызмет ететін қалтарыстық құрылғылар жасау үшін Молодежная көшесінің жүру бөлігін кеңейте отырып, реконструкциялауын жүргізу;

- Абай даңғылы бойындағы сахнаны бұзып, автокөлік құралдарының жүруі үшін жол арнасын немесе жерасты тоннелін салуды ұсынамыз;

- Теміржол өткелдері қауіптіліктің жоғары аймағы екенін назарға ала отырып, «Қазақстан» шлагбаумды күзетілетін өткелде өткелдің бөгемелі құрылғысын қолдану (тарандар), олар шлагбаумдардың тыйым салынған жағдайларында заңсыз кіругетыйым салып отыратын болады;

- Магистралдық көшелердің жүктемесін азайту үшін «Ақсай-Приуральный» автожолын Ихсанов көшесімен (ескі қалаға кіреберіс) қиылыстыратын автожол мен көпірді жөндеу талап етіледі;

- Апаттылық деңгейіне Орал қаласының негізгі басты көшелеріне жарықдиодты LED-шырағандарын және реттелмейтін жаяу жүргіншілер өткелдерінің үстіне жарықтандырғыш арықтарын қолданумен екі жақты көшені жарықтандыруды орнату жағымды ықпал етті. Осыған байланысты Ақсай қаласының, әсіресе, оқу орындары орналасқан негізгі көшелерінде екі жақтан жарықтандыруды орнату бойынша жұмысты жүргізу мақсатты деп есептейміз.

Міне, осы жоғарыда көрсетілген ұсынымдардың барлығы Бөрлі ауданының полиция бөлімі бастығының атынан Бөрлі ауданының әкімі атына ұсыныс ретінде жіберілді. [8, 3 б.].

4. Еліміздің елдімекендеріндегі жол қауіпсіздігі саласын жақсартудағы ұйымдар мен қоғамның үйлесімдік мәселесі.

4.1. Көлік құралын басқару мәдениеті, азаматтардың жол қозғалысы саласындағы жеке жауаптылығы.

Әлбетте, біз елдімекендердегі жол қауіпсіздігі мәселесін қозғағанда, жолдағы қауіптілік мәселесін қоғамдық тәртіп пен қоғамдық қауіпсіздік ұғымдарынан ажыратып қарай алмаймыз. Қоғамдық тәртіп деген ұғым кең мағынада, нормалардың және әдептердің, ережелердің жиынтығы деп алатын болсақ, жол қауіпсіздігі, жол саласындағы тәртіптің орнауы осы түбірлес болып келеді.

Кез-келген адам өзіне қажетті өмір сұраныстарына қанағаттанса, тәртіпті сақтау мәселесіне келгенде де ол адам моральдық тұрғыдан тұрақты болып келеді.

Қоғамдық қауіпсіздік дегеніміз, кез-келген адамның өзін қоршаған ортада, өзінің қоғамында қауіпсіз сезінуі, мейлі ол көлік құралында болсын, мейлі, ол жаяу жүргінші болсын, қоғамдық қатынастың белгілі бір деңгейінде адамның тыныш қоғамда өмір сүруі тыныштық мүддесіне алып келеді.

Автокөлік құралы ең сенімді, ең берік құрал деп санағанның өзінде қоғамдық қатынастың нәтижесінде қандай да бір тәртіпсіздікке ұрынуы мүмкін. Көлік құралымен инфрақұрылымдық, яғни, әлеуметтік ортаға түскенде қандай да бір жөнсіздікке әкеліп соғуы мүмкін. Мәселен, тазаланбаған жолдың кесірінен ол жолдың жиегінен шығып кетуі мүмкін, немесе, жол-құрылыстық инженерияның әлсіздігінен: жолдың тар болуынан қарсы жолақтағы автокөлікке соғылуы мүмкін.

Міне, осындай кешенді қоғамдық факторлардың жиынтығынан қоғамдық қауіпсіздік туындайды. Ол жоғары мәдениетті, кәсіби шеберлікті, инабатты тәрбиені ғана емес, қоғамдық ортаны құрайтын барлық элементтердің үйлесімділігін талап етеді, оның ішінде, жол-техникалық саланың мамандарының да өз міндеттерін мүлтіксіз орындауын да.

Жол қозғалысы қауіпсіздігін қорғау саласында құзыреттілігі жағынан көлемдісі ішкі істер органдары. Бұл міндетті олар жол қозғалысы мен оның қауіпсіздігін реттейтін нормативтік актілерді орындаумен жүзеге асырады.

Бұл органның міндеттеріне және жол қозғалысын қамтамасыз етуге қатысушы мемлекеттік органдардың, қоғамдық ұйымдардың және жеке меншік секторының қызметін үйлестіру болып табылады. Алайда, бұл жүйе біз жоғарыда келтірген шетелдік жүйелерден айырмашылығы бар. Жоғарыда біз зерделеген елдерде жол қауіпсіздігі саласында қызмет көрсететін ұйымдардың құзыреттілігі бірдей деңгейде. Бір орган екінші органның қызметін үйлестіріп жатпайды. Жауаптылық мәселесі де тең бөлінген.

Әлбетте, полиция қызметі құқық бұзушылықтардың алдын алуда осы құқық бұзушылықтарды болдырмау, жолын кесу бойынша, сондай-ақ, туындайтын себептердің алғышарттарын зерделейді. Дегенмен, жол саласы қауіпсіздігінің көп бөлігі жол инфрақұрылымы мен инженерлік-техникалық желілердің сапасы мәселесі екендігін ескерсек, жолда қауіптің алдын алуда негізгі рөл техникалық қызметтердің құзырында болып қалады. Сонда, жолдың сапасы, жолдың инфрақұрылымдық элементтері: жол белгілері, жарықтандырғыш құрылғылар, көліктің барлық түрлерінің жол жүруге сервистік қызмет көрсетуі өз деңгейінде болса, полиция қызметінің бұл саладағы араласар рөлі де басқа деңгейде болмақ.

Ал, қазіргі күні, автор жоғарыда келтірген қауіпсіздік іс-шаралары бойынша қабылданатын міндеттерді полиция қызметкерлері ұсыныс ретінде өз тарапынан зерттеулер жүргізіп, бұл іс-шаралардың жүргізілмегені жағдайда негативті салдарға ұшырайтыны жөнінде ұсыныстар жіберіп жатыр. Жол қауіпсіздігі бойынша жасалуы тиіс іс-шаралардың тізімін келтіріп, басқа қызметтер үшін зерттеу жұмыстарын жасауға мәжбүр болуда. Дегенмен, бұл іс-шараларды жауапты қызметтер өз бастамашылығымен, қауіпті сезіне отырып, атқаруы тиіс болатын. Сонда, бұндай жүйеде сапалы жол қауіпсіздігі мәселесін тек полиция қызметінен талап ету туындап отырған мәселелердің алғышарты емес пе деген сауал туындайды. Жоба авторы келтірген сапалы бағдарламаларды қабылдай салып, сол елдерде бұрыннан қалыптасқан үлгілі жүйені неге елімізде енгізбеске?

Міне, осы жерден келіп, әр сала, әр қызметтің жауаптылығы мәселесі туындайды. Қазіргі қалыптасқан жүйе бойынша бір ұйым екінші қызметтің қателіктері мен сапасыз жасалған жұмыс көлемін атап, көрсетіп, түзетіп отыруға мәжбүр.

Сондықтан, бұл жұмыс тәртібін өзгертетін, жоғарыда автор атап көрсеткен оң тәжірибелерді қолданысқа енгізетін уақыт жетті.

Ендігі сөз болар тақырыптың бірі – көлік құралын басқару мәдениеті. Әрине, басқаруды сапасыз меңгерген немесе көлікті басқару машығы жетпей

жатқан жүргізушіні анықтау оңай. Оның көлікті мәнері, жолда жүру деңгейі. Өзін ұстау әдебі, көлігінің жүру стилі анықтап байқаған адамға бірден байқалады.

Ал, біздің мақсатымыз өркениетті елдердегідей әр адамның, яғни, әр жүргізушінің жолда жүру қауіпсіздігіне өз үлесін қосуы. Жоба авторы жоғарыда мысал етіп келтірген жоғары мәдениетті, тәртібі үлгілі саналатын елдерде жолдағы бұзушылықтардың болмауы немесе аз болуы жол сапасын қадағалайтын қызметтермен қатар жүргізушінің жекелей жоғары жауаптылығы. Біз мысал етіп келтірген еурохаттама мәселесінде де негізінде әр адамның құқықтық әрі моральдық тәуілсіздігі жатыр. Сонда, жолдың сапасын, оның техникалық деңгейін жоғары сапаға көтердік делік. Ал, жүргізушінің деңгейі төмен дәрежеде қалып қойса, жолдағы бұзушылықтардың алдын алу мәселесінде біз алға жылжымаймыз, керісінше, артқа шегінеміз.

Әр жүргізушіге бір-бір полиция қызметкерін аңдытып қою бастамасы кеңес одағы уақытымен қалған. Полиция қызметкері көлік құралын бағытқа шығар алдында тексеріп шығарады. Бұл ұжымдық кәсіпорындар мен қоғамдық көліктермен қызмет көрсететін үлкен ұйымдарда. Оларды міндетті тексерді делік.

Ал, біздің еліміздің жолдарында жүретін көлік құралдарының көп бөлігі жеке адамдарға тиесілі көлік құралдары. Олардың тежегіштерінің жарамсыздығы, қозғалу-тоқтау тетіктерінің сапасы тағы сол сияқты маңызды техникалық өлшемдерін кім тексеріп отырады? Көлік жүргізушілердің жолда шаршау мәселесі де бар. Жолдан қажу нәтижесінде 30-дан 70%-ға дейінгі жол оқиғалары орын алады екен. Такси қызметтерінің жүргізушілерін сол мекеменің қызметкерлері өз деңгейінде тексере ме деген сауал туындайды, өйткені, жүргізушілердің жай-күйін тексеріп отыратын арнайы маман барлық мекемелерде бірдей көзделмеген. Қарқынды қала қозғалысы жағдайында 1 сағат автомобильді басқару 6 сағат бойы қара жұмыс істегенде кететін қуатпен бірдей энергия кетеді екен. Шаршаған көлік жүргізушісіне уақытында демалу туралы нұсқаулар беру де ешбір органның не ұйымның құзырына кірмейді.

Бұл мекемелерде жүргізуші мамандығын даярлау бағдарламасы қандай деңгейде екені мәселенің бір шеті. Қазіргі күні жүргізуші мамандарды даярлайтын мектептердің барлығы дерлік жеке меншік секторының құзырында. Автокөлік жүргізушілерін даярлайтын оқу орындарының да сапасын тексеру ішкі істер органдарының негізгі міндеттеріне жатқызылатын уақыт жетті.

Жүргізушілер тарапынан жиі орын алатын маскүнемдік пен нашақорлық фактілері де азаймай отырған кеселдің бірі. Бұрын жол полициясы қызмет ететін салада мас күйдегі адамдарды жолдың тасқынында ажыратудың әдістерін полиция қызметкерінің әрқайсысы жетік білетін. Бірнеше қатарлы көлік тасқынында көлік құралдарын мас күйде жүргізудің мына тәсілдері арқылы полиция қызметкерлері құқық бұзушыларды жауапқа тартып, қауіптің алдын алатын:

- автомобильдің шектен тыс төмен не жоғары жылдамдық алуы;
- бірдей емес жылдамдықпен қозғалуы (баяу-жылдам-ақырын);
- қарапайым маневрлерді(бұрылыс, кері бұрылу және т.б.) өте баяу орындауы.

Қазіргі уақытта полиция қызметкерлері автокөліктерді тоқтатуға рұқсат жоқ. Осы себепті, мас күйде қанша заң бұзушылықтар жасалып жатыр.

Апаттылық жағдайына елеулі қауіп туғызатын келесі фактор – жаяу жүргіншілердің қоғамдық орындар мен көшелерде жүру мәдениеті. Әрине, кәмелетке толмағандар істері жөніндегі инспекторлардың бастамашылығымен мектеп жасындағы балалардан бастап полиция қызметкерлерінің профилактикалық дәрістерінен ақпарат алады, жоспар бойынша жаяу жүргіншілердің жолда жүру қауіпсіздігін арттыру үшін түрлі іс-шаралар өткізіледі.

Бұрынғы уақыттарда Шығыс Қазақстан облысының полиция департаменті, тіпті, шіркеулерде жол жүру ережелерін оқытудың тәжірибесін жасап көрген болатын.

Қазіргі кезеңде, жаяу жүргіншілердің жолда жүру мәдениетін, олардың жолда қауіпсіздік сақтау үшін қандай жол жүрісі ережелерін қатаң білуі қажет деген мәселе қазір мүлдем қолға алынбай кетті. Ішкі істер органдары қызметкерлерінен басқа жол жүру ережелерінен сауат ашу дәрістері, курстарын өткізу ешбір мемлекеттік органдарда қолға алынбаған, жеке меншік секторы туралы сөз қозғаудың өзі орынсыз. Ал, саны көп қанша мекемелер мен ұйымдарда өз қызметкерлерін жол қауіпсіздігі ережелері туралы ескертіп отырса, қанша қайғылы оқиғалардың алдын алар еді.

Велосипед жүргізушілер туралы да осыған ұқсас мысалдар келтіруге болады. Көпшілік жағдайларда ата-аналар өз балаларына тек велосипедтің өзін алып беруден әрі аспайды. Велосипедтің жолда жүрудің қауіпсіз көлігіне айналуы үшін қауіпсіздік аксессуарлары бар екенін тіпті де білмейді. Велосипед жүргізушіге велошлем, аяққа және қолға киетін қаптамалар велосипед иесінің денсаулығына қауіпсіздік әкелетіні туралы ақпараттан олар хабарсыз. Велосипед те көлік құралы екенін олар тек жол-көлік оқиғасы болған жағдайларда ғана біле бастайды. Одан бұрын велосипед ойыншықтың рөлінде болады. Тіпті, велосипедпен сағатына қанша жылдамдықпен жүруге болатыны, не болмаса қанша жастан велосипед жүргізушісі атануға болатыны туралы велосипед мінген жасөспірім түгілі, ата-аналары да бейхабар.

Әлбетте, осы жоба көлемінде елдімкендерде жолда жүру мәдениетін қалыптастыру, жол қауіпсіздігін ұйымдастыру, оның ішінде, жоба авторы қызмет ететін Ақсай қаласындағы осы сала бойынша қандай іс-шаралар атқарылып жатқаны туралы сөз қозғалды.

4.2. Жол қозғалысы саласын және жол жүрісі қауіпсіздігін жақсарту мақсатында атқарылуы тиіс іс-шаралар.

Азаматтардың өз денсаулығы мен қауіпсіздігін қамтамасыз етуге құқықтары сақталуы үшін азаматтың өзімен қатар мемлекеттік басқару жүйесі де жағдайды қатаң бақылауда ұстауы қажет. Азаматтардың мемлекеттік және қоғамдық істерді басқаруға өз ұсыныстарын беру құқығы бар және қарастырылып отырған салада қоғамдық басқаруды қалыптастыру жағдайларының бірі осы саладағы іс-шараларға араласу болып табылады. Өкінішке орай, қазіргі күні азаматтардың жол қауіпсіздігі саласына қосып отырғаны - тек осы салада қызмет етіп отырған қызметтердің жұмысын сынау ғана.

Қоғамдық сананы өзгертпей, әр қоғам мүшесінің жолда, көшеде, қоғамдық орындарда жүрудің қауіпсіздігі мәселесіне тікелей араласпай, осы саланың қызметіне баға беру мәдениеті қалыптаспай, біз сөз етіп отырған салада қоғамдық бақылау болмайды. Тең дәрежедегі қоғамдық бақылаусыз ілгеріде сөз болған шетелдік тәжірибелерді енгізу сапалы нәтижесін бермейді.

Әрине, қазіргі қоғамда қозғау басталды. Азаматтар өздері өмір сүріп жатқан қоғам мүшесі ретінде қоғамдық мәселелерге белсене араласа бастады. Ертеңгі күнге сеніммен қарап, қауіпсіздік жолында қызмет етіп жатқан мемлекеттік саясатқа да азаматтар өз мәнінде белсене араласады деген үміт бар.

Енді, жоғарыда келтірілген қорытындылар негізінде жол қозғалысы қауіпсіздігін қорғау саласын дамыту мақсатында жоба авторы ретінде мынадай ұсыныстар келтіріледі. Бұл ұсыныстар мемлекеттік органдар мен жеке меншік секторының, сондай-ақ, азаматтардың әлеуметтік тиімді белсенділігін арттырып қана қоймай, бұл салаға тың серпін береді деген үміт бар:

- Орта білім беретін мектептердің жоғары сыныптарында және жоғары оқу орындарында жол қозғалысы саласындағы қоғамдық қатынасты, оларды қолдану тәртібін реттейтін арнайы курстар енгізетін уақыт жетті. Бұның ішіне, жүргізушілер мен жаяу жүргіншілер (бұның ішіне велосипед жүргізу сауаттылығы да бар) құқықтары мен міндеттерін оқытатын, жол қауіпсіздігі саласында болашақта маман боламын деушілерге арнайы сабақтар енгізіледі.

- Vision Zero тұжырымдамасын толық енгізбесек те, осы тұжырымға сәйкес мына іс-шараларды еліміздің әр қаласында қолға алуға қаржылық та заңнамалық та әлеуетіміз бар:

- Еліміздегі елдімекендерде жылдамдықты өзгерту. Елдімекеннің барлық периметрі бойынша жылдамдық 60 пен 40 км/сағатына дейін өзгертілуі мүмкін;

- -жаңа веложолдар салынады;

- -жүргізуші адамдар мен жол белгілерін жақсы көру үшін талдар мен жасыл екпелерді санитарлық кесу;

- -жаяу жүргіншілер өтпелерін бейнебақылаумен, бағдаршамдармен, жарықтандырумен қамтамасыз ету;

- Көлік жүйесін зияткерлік жолмен басқару:

-жол қозғалысының мониторингілеу мен болжаудың электрондық жүйесін енгізу;

- жол қозғалысын реттеу саласындағы заңнамаларды Vision Zero-ға сәйкес өзгерту;

Қоғамдық көлік:

- қоғамдық көлік үшін жолақтарды 3 м дейін кеңейту, ал жеке көлік үшін жолақтарды 2, 7 метрге дейін қысқарту;

- қоғамдық көліктің бағыттарының кестесін жолаушылар тасқынын ескере отырып, қайта қару;

- аялдамалар санын ұлғайту;

- аялдамаларда электрондық таблолар орнату;

Қоғамдық көліктің жүргізушілерін медициналық қарауды автоматтандыру.

-Ішкі істер саласындағы әр қала және аудан полиция бөлімдеріндегі жол-техникалық инспекцияларына автопарктер мен такси агенттіктердегі барлық көлік құралдары түрлерінің бағыттарға шығу алдындағы даярлығын, бағыттарда қызмет ету және қызмет көрсеткеннен кейінгі жай-күйіне күнделікті тексеру функциясыни енгізу. Сонда, жүргізушілердің медициналық жай-күйіне, жолда қажу деңгейіне және автомобильдердің техникалық жай-күйіне іс жүзіндегі бақылау қойылады.

-Мопедтер мен велосипедтер саудасымен айналысатын бизнес өкілдеріне велосипедпен қауіпсіздік аксессуарларын (велошлем, аяққа және қолға қаптамалар, велоқолғаптар) бірге сатуды заңнамалық тұрғыда міндеттеу.

-Тұрғын-үй кешендерін жобалауда және құрылысы барысында тұрғынжайлардың автотұрақтарында, жаяу жүргіншілер өтпелерінде заңнамалық тұрғыда стандарттарға сәйкес жол белгілерінің орнатылуы мен жол жиектері мен жол көлемдерінің осы ережелерге сай болуын қамтамасыз ету. Бұл мәселені сапалық тұрғыдан қамтамасыз ету үшін үй кешендерін қабылдау комиссияларына жол-техникалық инспекция қызметкерлерін енгізу.

-Қалалық және аудандық полиция бөлімдеріндегі жол қозғалысы қауіпсіздігімен айналысатын бөліністердің материалдық-техникалық қамтылуын жақсарту, бұл бөліністерді облыстық басқармалардан бөліп алып, оларға жеке бақылау-қадағалау функциясын беру.

Міне, осы іс-шаралардың жүзеге асуы Қазақстан Республикасындағы жол қозғалысы қауіпсіздігі саласындағы заңнамалық жетілдірулерге, жол қозғалысын бұзу фактілерін азайтуға жәрдемдесетін алдыңғы қатарлы, автоматтандырылған бейнебақылау жүйесін енгізуге, іздестірілуде жүрген автокөліктердің анықталуына сеп болатын озық технологиялардың, сондай-ақ, жол жүру ережелерін жетілдіру мәселелерінде оң нәтижелер болады деген сенім бар.

Қорытынды

Жол қозғалысы қауіпсіздігі саласы мемлекеттік органдардың атқаратын міндет-мүдделерінің ішіндегі қоғамның жіті бақылауындағы сала түрі. Ішкі істер саласы атқаратын түрлі мақсаттардың құқықтық негізі азаматтардың құқықтары мен бостандығына келіп тіреледі. Жолдағы адамдардың мінез-құлқы күрделі болып келетін психофизиологиялық, табиғи - ауа райлық, әлеуметтік – экономикалық және моральдық факторлардың гаммалық кешенінен қалыптасады. Қазіргі экономикалық, қоғамдық қатынастардың және халықтың жалпы мәдениетінің дамуыбарысында полиция қызметінің рөлі тіпті де салмақты болмауы қажет, керек десеніз, жолдарда жүрген адамдар, жүргізуші болсын, жаяу жүргінші болсын полицейді көрмейтін жағдайда болуы қажет. Біз мысал ретінде келтірген елдерде жолда адамдар полицейлерді мүлде көрмейді десек болады. Әрине, бұл мәселені зерттеуші көпшілік сараптамашылар бұл факторды экономикалық дамуы төмен елдерге тән деп жатады. Қалай дегенмен де, шегі жоқ шектеулермен, қатаң тыйым салулармен, бақылаушы әрі қадағалаушы функциялармен біз полиция қызметкерін қарапайым азаматпен беттестіре отырып, оның моральдық әрі әлеуметтік имджін төмендетпесек, беделін көтеру деп айта алмаймыз. Елімізде қазіргі күні жүріп жатқан реформалық өзгерістер уақытында, әрі сервистік, яғни, қызмет көрсетудің жоғары деңгейіне қол жеткізуге ұмтылған кезеңде жолда жүру қауіпсіз болуы үшін әлі де қатаң іс-шараларды қолға алуға тура келеді.

Жол қозғалысы қауіпсіздігі біздің елімізде бүгінгі күнге дейін әкімшілік-құқықтық ықпал ету әдістерімен жүзеге асып келді. Бұған - дамуы нашар жол тораптары мен жол желілері, жүргізушілердің кәсіби деңгейінің төмендігі, көлік құралдарының ескіруі, осымен сабақтас, бұл көлік құралдарының техникалық жай-күйінің сын көтерейтіндігі, жол инфрақұрылымы мен жол саласын ұйымдастырудың жоғары емес деңгейі әлі де болса құқық бұзушылықтар туындата бермек.

Алайда, әлемдегі бірде-бір ел жол қозғалысы саласында полиция күштерінің қызмет атқармайды. Ендігі міндет, жоғары кәсіби маман ретінде еліміздің экономикасын дамытуға, әлеуметтік-саяси жолында қарқын алып келе жатқан тәуелсіз еліміздің жолдағы тәртіп мәселесі мен жол қозғалысы саласындағы қызметін абыройлы деңгейде атқару. Бұл үшін полиция бөліністерінің жеке құрамдарының әлеуеті де кәсіби дәрежесі де жүйелі даму барысында.

Пайдаланылған әдебиеттер тізімі:

1. Қазақстан Республикасы Президенті Қасым-Жомарт Кемелұлы Тоқаевтың 2019 жылғы 17 сәуірдегі Ішкі істер министрлігінің кеңейтілген алқа отырысындағы берілген тапсырмалары бойынша материалдар. Нұр-Сұлтан қаласы, Ішкі істер министрлігі.
2. "Қазақстан-2050" Стратегиясы қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси бағыты Қазақстан Республикасының Бірінші Президенті - Елбасы Н.Ә. Назарбаевтың Қазақстан халқына Жолдауы, Астана қ., 2012 жылғы 14 желтоқсан.
3. «Vizion Zero және көшелердің қауіпсіздігі». zen.yandex.ru сайтынан.
4. «Қазақстан»: Ұлттық энциклопедия / Бас редактор Ә. Нысанбаев – Алматы «Қазақ энциклопедиясы» Бас редакциясы, 1998 ISBN 5-89800-123-9, II том.
5. Әкімшілік құқық бұзушылық туралы Қазақстан Республикасының Кодексі 2014 жылғы 5 шілдедегі № 235-V ҚРЗ.
6. Батыс Қазақстан облысының Полиция департаменті Бөрлі ауданы полиция бөлімінің жол қауіпсіздігі саласында 2018 жылы, 2019 және 2020 жылы атқарған жұмыс қорытындысы бойынша анықтамалары.
7. Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2011 жылғы 25 наурыздағы «Темір жол өтпелерін пайдалану қағидасын бекіту туралы» N 168 бұйрығы. Қазақстан Республикасының Әділет министрлігінде 2011 жылы 25 сәуірде N 6899 тіркелді.
8. Батыс Қазақстан облысы Бөрілі ауданы әкімдігіне Ақсай қаласы елді мекені бойынша жол қауіпсіздігі мәселесі бойынша осы аудан полиция бөлімінің жолдағы қауіптілік арқылы қоғамдық қауіпсіздікті арттыру бойынша ұсынымдары.