

**ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ІШКІ
ІСТЕР МИНИСТРЛІГІ М.БӨКЕНБАЕВ
атындағы АҚТӨБЕ ЗАҢ ИНСТИТУТЫ**

**ЖОЛ ҚОЗҒАЛЫСЫ
САЛАСЫНДАҒЫ ҚҰҚЫҚ
БҰЗУШЫЛЫҚТАРДЫҢ
АЛДЫН АЛУ**

Оқу құралы

Ақтөбе – 2022

ӘОЖ 347.6
КБЖ 67.404.4
Қ - 14

Қазақстан Республикасы ІІМ М.Бөкенбаев атындағы Ақтөбе заң институтының Ғылыми кеңесінде басып шығаруға ұсынылды.

Пікір берушілер:

Р. Ізбас — М. Бөкенбаев атындағы Қазақстан Республикасы ІІМ Ақтөбе заң институтының ІІО әкімшілік қызметі кафедрасы бастығының орынбасары, полиция подполковнигі; А. Кулжанов — Ақтөбе облысы ПД жергілікті полиция қызметі басқармасы бастығының орынбасары полиция подполковнигі;

А. Бекжанов — Қазақстан Республикасы ІІМ Ақтөбе станциясы желілік полиция бөлімінің бастығы полиция подполковнигі.

А. Сахарбай; Ж.Ж. Губайдуллин; С.С. Сарбаев;
Е.Т. Алдияров; А.С. Байгазин; Д.Р. Мырзабаева;
Қ. Салауатқызы; Б.Б. Балмағамбетов.

Қ - 14

Қазақстан Республикасының Жол қозғалысы саласындағы құқық бұзушылықтардың алдын алу: Оқу құралы. — Ақтөбе: Қазақстан Республикасы ІІМ М.Бөкенбаев атындағы Ақтөбе заң институты, 2022 жыл-80б.

Қазақстан Республикасының ІІО-ның кадрларын даярлауда, заңгерлерді оқытуда, курсанттарға, тыңдаушыларға, магистранттарға, докторанттарға, студенттерге білім алу кезінде пайдалануға және ішкі істер органдарының практикалық қызметкерлеріне қызмет атқару барысында қолдануға арналған.

© ҚР ІІМ М.Бөкенбаев атындағы АЗИ, 2022.
© А. Сахарбай, 2022.

МАЗМҰНЫ

Кіріспе	5
1-бөлім. Жол-көлік оқиғаларының анықтамасы, классификациясы	10
1.1. Жол қозғалысы кезіндегі қауіптер.....	14
1.2. Халықаралық шарттар және нормативтік құқықтық актілер.....	18
1.3. Ішкі істер органдары қызметкерлерінің Қазақстан Республикасы жолдарындағы апаттарды төмендету шараларын жүзеге асыру жөніндегі құқықтық регламент.....	22
2-бөлім. Жол қозғалысы қауіпсіздігінің алдын алу шаралары	24
2.1. Жол-көлік оқиғасының себептері мен алдын алу шаралары.....	30
2.2. Балалардың жол-көлік жарақатының алдын алу бойынша білім беру ұйымдарының қызметін ұйымдастыру.....	34
3-бөлім. Жол қауіпсіздігінің алдын алудың халықаралық тәжірибесі	43
4-бөлім. Жол қозғалысы жағдайын болжау және талдау	59
4.1. Жол қозғалысы жағдайын оқу.....	62
4.2. Жағдайдың болжамы.....	63
4.3. Ауа райы және көріну.....	68
4.4. Шолудағы «Соқырлар».....	72
4.5. Жолмен ілінісу анықтамасы.....	81
Қорытынды	86
1. қосымша.....	90
2 қосымша.....	93
3 қосымша.....	111
Қолданылған әдебиеттер	123

Кіріспе

Қазақстандағы жол-көлік жағдайы қоғамда орынды алаңдаушылық туғызуда. Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласындағы проблемалар көбінесе өте күрделі және шиеленіскен болып табылады. Оларды шешу жүргізушілердің де, көлік иелерінің де, патрульдік полиция қызметкерлерінің де айтарлықтай күш-жігерін талап етеді. Жолдардағы қазіргі қиын жағдай мемлекетке орасан зор әлеуметтік және экономикалық шығын келтіріп отыр. Сонымен қатар, Қазақстанда жыл сайын қар құрсауларының пайда болуына байланысты проблемалар туындайды, олардың кепілі іс жүзінде үсіп қалуы мүмкін болған ондаған жүргізушілер.

Сонымен, А.А. Бахаев өз еңбектерінің бірінде «Жол қауіпсіздігі жүйесінің жеткіліксіз тиімділігіне байланысты жазатайым оқиғалар мәселесі ерекше өткір болды» деп көрсетеді ¹. С.В. Смоляков «Жол қауіпсіздігін арттыру мәселесін шешу – ұлттық басымдылық» екендігіне баса назар аударады ². Профессор Ю.А. Мальцев «Жол қауіпсіздігін арттыру саласында түрлі деңгейдегі билік органдары қабылдаған шаралар қысқа мерзімде қалыптасқан қиын жағдайды жою үшін жеткіліксіз» деп атап өтті³.

Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету мәселесін шешудің әртүрлі тәсілдерінің болуына қарамастан, қолда бар ғылыми зерттеулердің көпшілігінің мәні жол қозғалысы қауіпсіздігін

¹ Бахаев А.А. Ресей Федерациясының жол қозғалысы қауіпсіздігі саласындағы заңнамасын жетілдіру бойынша мемлекеттік органдардың қызметі // Хабаршы ЮУрГУ. 2009. № 6. С. 66.

² Смоляков С.В. Жол қауіпсіздігі жол қозғалысының ішкі жүйесі ретінде. // Перспективалық ғылымдар. 2011. № 3(18). С. 144

³ Мальцев Ю.А. Автомобиль жолдарындағы қозғалыс қауіпсіздігі Ресей Федерациясының ұлттық қауіпсіздігінің құрамдас бөлігі болып табылады. // Ресей Федерациясының көлігі. 2007. № 8. С. 137.

қамтамасыз етудің қолданыстағы жүйесін жетілдіру қажеттілігін растайды.

Өткен ширек ғасырда әртүрлі мемлекеттік жүйелер, оның ішінде қаржылық, әкімшілік, экономикалық, салықтық, саяси жүйелер өзгерді немесе өмір сүруін тоқтатты, сонымен қатар КСРО мемлекеті де өмір сүруін тоқтатты. Балансында мыңдаған көліктері, жеке базасы бар, мемлекеттік министрліктер мен ведомстволарға тікелей тәуелді және оларға бағынатын ірі мемлекеттік кәсіпорындардың орнын жеке кәсіпкерлер, көбінесе жеке тұлғалар басып жатыр. Әкімшілік-командалық шаралардың көмегімен жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету мәселесін шешу тиімсіз болып қана қоймай, кейде теріс нәтижеге әкеледі.

Жоғарыда айтылғандар жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етудің мемлекеттік жүйесінің қазіргі күйінде жұмыс істеуі қауіпті екенін көрсетеді. Жол полициясының монополиялық үстем рөлімен жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етудің мемлекеттік жүйесі ескірді. Жол полициясы қызметкерлері заңды орынның кепілі бола отырып, мемлекеттік қадағалауды тиімді жүзеге асыра алмайды. Жолаушылар мен жүк тасымалдаушылардың қауіпсіздігіне қойылатын талаптар (критерийлер) жоқ, көбінесе мемлекеттік қадағалау объектілерінің өзі де болмайды.

Орта мерзімді перспективада бюджетке қаражат тарту тұрғысында салықтық амнистиялар жариялануда, заңды тұлғалар мен жеке кәсіпкерлердің құқықтары мен заңды мүдделерін сақтауға, оларды мемлекеттік органдардың ықтимал озбырлығынан қорғауға құқықтық кепілдіктер жүйелері құрылуда. Жоғарыда айтылғандар жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етудің мемлекеттік жүйесінің қазіргі күйінде жұмыс істеуі қауіпті анахронизм болып табылатынын көрсетеді. КСРО-дан мұраға қалған, жол полициясының

монополиялық үстем рөлімен жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етудің мемлекеттік жүйесі ескірді. Жол полициясы қызметкерлері заңды казуизмнің кепілі бола отырып, мемлекеттік қадағалауды тиімді жүзеге асыра алмайды. Жолаушылар мен жүк тасымалдаушылардың қауіпсіздігіне қойылатын талаптар (критерийлер) жоқ, көбінесе мемлекеттік қадағалау объектілерінің өзі де болмайды. Осыған орай, жол қозғалысы қауіпсіздігі саласында жүйелі дағдарыс бар, бұл мәселенің ауырлығын айтарлықтай арттыратын – бұл саладағы мемлекеттік саясатты әлі анықтаған жоқ деген профессор П.Кравченкомен келіспеуге болмайды жол қауіпсіздігін қамтамасыз ету; мақсаттар нақты сандық формада анықталмаған; жол қозғалысы қауіпсіздігін басқару жөніндегі мемлекеттік орган жоқ, мақсаттарды қол жеткізуге болатын нәтижеге айналдырудың нормативтік технологиялары жоқ; жол қозғалысына қатысушылар – бизнес, қоғам, үкімет және мемлекет арасында жауапкершілік бөлінуі жоқ, олардың функциялары анықталмаған және стандартталмаған; қозғалыс қауіпсіздігін басқару нәтижесінің тиімді көрсеткіштері анықталмаған, жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету деңгейін әртүрлі факторлармен және оны жақсарту немесе тұрақтандыру жөніндегі іс-шараларға шығындарды қалыптастырумен байланыстыру механизмі және т.б. зерттелмеген»⁴.

Ғалымның жүйелі дағдарыстың болуы туралы пікірімен толық бөлісе отырып, мемлекетке жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етудің жаңа жүйесі қажет екенін атап өтеміз, оны (осы саланың маңыздылығын ескере отырып) Қазақстанның ұлттық қауіпсіздік жүйесінен абстракцияланған деп санауға болмайды, механизмнің жалпы техникалық ақауы бар

⁴ Кравченко П. Жол қауіпсіздігі: байланысты проблемалардың түйіні? // Ресей Федерациясының көлігі. 2006. № 2.С. 61.

белгілі бір бөлікті жөндеуге тырысудың мағынасы жоқ сияқты (ақыр аяғында, шанақ коррозиядан толық зақымданған және қозғалтқыш ақаулы болған кезде шинаны вулканизациялау пайдасыз - машина болмайды. бәрібір барыңыз). Аксиоматикалық шындықты түсіну қажет – ұлттық қауіпсіздік жүйесін жетілдірмей, қозғалыс қауіпсіздігі жүйесінің қауіпсіздік деңгейін арттыру мүмкін емес. Сонымен бірге, қоғам өмірінің жекелеген салаларын мемлекеттік басқаруда қалыптасып отырған жағдайдың қиындығы сонша, оны қарапайым азаматтар ғана емес, ел басшылығы да назардан тыс қалдыра алмайды. Осылайша, мемлекеттік басқару жүйесіндегі түбегейлі өзгерістердің қажеттілігі жоғары деңгейде талқылануда. Қозғалыс қауіпсіздігінің жаңа мемлекеттік жүйесін құру кезінде жаңа, мүмкін стандартты емес тәсілдерден қорықпау керек, өйткені «жаңа жүйелерді құрастырған адам сансыз олқылықтарды өз ойымен толтыруға, яғни қисынсыз қиялдаумен айналысуға мәжбүр болады. идеологияландыру»⁵.

Осыған орай, жол қозғалысы қауіпсіздігі саласында жүйелі дағдарыс бар. Жол қауіпсіздігін қамтамасыз ету нақты сандық формада анықталмаған; мақсаттарды қол жеткізуге болатын нәтижеге айналдырудың нормативтік технологиялары жоқ; жол қозғалысына қатысушылар – бизнес, қоғам, үкімет және мемлекет арасында жауапкершілік бөлінуі жоқ, олардың функциялары анықталмаған және стандартталмаған; қозғалыс қауіпсіздігін басқару нәтижесінің тиімді көрсеткіштері анықталмаған, жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету деңгейін әртүрлі факторлармен және оны жақсарту немесе тұрақтандыру жөніндегі іс-шараларды қалыптастыру механизмі және т.б. зерттелмеген.

⁵ URL: <http://www.rbc.ru/politics/22/04/2016> (өтініш берілген күні: 05.01.2017).

Осы орайда мемлекетке жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етудің жаңа жүйесі қажет екенін атап өтеміз. Аксиоматикалық шындықты түсіну қажет – ұлттық қауіпсіздік жүйесін жетілдірмей, қозғалыс қауіпсіздігі жүйесінің қауіпсіздік деңгейін арттыру мүмкін емес. Қозғалыс қауіпсіздігінің жаңа мемлекеттік жүйесін құру кезінде жаңа, стандартты емес тәсілдерден қорықпау керек.

Бұл мәселелер мамандардың алдына жол қозғалысы қауіпсіздігінің принципті жаңа жүйесін құру міндетін қояды. Мемлекеттік қадағалау Қазақстан Республикасының ұлттық қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі бірыңғай саясат шеңберінде жүзеге асырылуға тиіс.

1-БӨЛІМ. ЖОЛ-КӨЛІК ОҚИҒАЛАРЫНЫҢ АНЫҚТАМАСЫ; КЛАССИФИКАЦИЯСЫ

Жол-көлік оқиғасы – бұл қозғалыстағы кемінде бір автокөлік құралының қатысуымен жасалған, нәтижесінде адамдар қаза тапқан немесе жарақат алған немесе көлік құралдары, жүктер, құрылыстар зақымдалған оқиға⁶.

Барлық жол-көлік оқиғалары келесі санаттарға бөлінеді:

1. Көлік құралы мен жаяу жүргіншінің қатысуымен болатын жол-көлік оқиғасы. Жаяу жүргіншінің жол-көлік оқиғасының бірінші немесе соңғы кезеңінде болғанына немесе жаяу жүргіншінің жол үстінде немесе одан тыс жерде қаза болғанына немесе жарақаттанғанына қарамастан, бір немесе бірнеше көлік құралдарының және бір немесе бірнеше жаяу жүргіншілердің қатысуымен болатын жол-көлік оқиғалары.

2. Бір көлік құралының қатысуымен болған жол-көлік оқиғалары (1-санатқа кірмейді); көлік құралы мен жол қозғалысының басқа қатысушыларының соқтығысуына әкеп соқтырмаған жол-көлік оқиғасы, тіпті егер олар жол-көлік оқиғасына қатысқан болуы мүмкін болса да (мысалы, көлік соқтығысуды болдырмауға тырысып, жолдан шығып кетеді) немесе көлік құралының соқтығысуы салдарынан болған апат, кедергілермен немесе жануарлармен соқтығысуы. Тұрақтағы көліктермен соқтығыстар есепке алынбайды.

3. Жол-көлік оқиғасы – **көлік құралдарының соқтығысуы** (1 және 2 санаттарға кірмейді).

⁶ Қазақстан Республикасының «Жол жүрісі туралы» заңы 2014 жылғы 17 сәуір № 194-V ЗРК

4. Жол-көлік оқиғасы – көлік құралы мен темір жол жылжымалы құрамының соқтығысуы.

5. Басқа жол-көлік оқиғалары – жоғарыда аталған санаттарға жатпайтын жазатайым оқиғалар.

Бұл оқиғаларға трамвайдың рельстен шығып кетуі (соқтығысуға немесе аударылып кетуге әкеп соқпаған), тасымалданатын жүктің немесе көлік дөңгелегі арқылы адамның, жануардың немесе басқа көлік құралының үстіне лақтырылған заттың құлауы, көлік құралын басқармайтын адамдармен соқтығысуы жатады. Қозғалысқа қатысушылар, кенеттен пайда болған кедергімен соқтығысуы (құлаған жүк, босаған дөңгелек), жылдамдықтың немесе траекториясының күрт өзгеруі нәтижесінде жолаушылардың жүріп келе жатқан көліктен немесе қозғалыстағы көліктің салонында құлауы және т.б.

Жоғарыда аталған жол-көлік оқиғасы санаттарының әртүрлілігін анықтау кезінде анықтаушы фактор жол төсеміндегі бірінші соқтығыс немесе көлік құралына алғашқы механикалық әсер ету болып табылады⁷.

Екінші және үшінші санаттағы жол көлік оқиғасы қосымша түрлерге бөлінеді.

Екінші санаттағы жол-көлік оқиғаларының түрлері:

1. *Төңкерілу* – жүріп келе жатқан көліктің аударылып қалуы. Бұл санатқа оқиғалардың басқа түрлері немесе санаттары алдында болған ауысулар кірмейді.

2. *Кедергіге соқтығысу* – көлік құралының қозғалмайтын затты (көпір тірегі, бағана, ағаш, құрылыс материалдары, қоршау және т.б.) үстінен өтіп кетуі немесе соғылуы.

⁷ <https://info.wikireading.ru/18384>

3. *Жануарды қағу* - көлік құралының құстарды, жабайы немесе үй жануарларын (оның ішінде жүкті және мінетін жануарларды) басып өтуі немесе осы жануарлардың немесе құстардың өздері жүріп келе жатқан көлік құралына соғылып, нәтижесінде адамдар зардап шеккен немесе мүліктік бүлінген оқиға себеп болды.

Үшінші санаттағы жол-көлік оқиғаларының түрлері:

1. *Артқы соққыдан соқтығыс* – бір жолақта немесе жол жиегінде тұрған және бір бағытта қозғалып келе жатқан немесе қозғалыс жағдайына байланысты уақытша тоқтап қалған басқа көлік құралымен соқтығысуы. Тұрақтағы көліктермен артқы соқтығыстар бұл көрініске кірмейді.

2. *Жоспардағы қиылыста немесе бұрылыста соқтығыстар* - көршілес аумақтардан шығу немесе оларға кіру салдарынан көлденең бағытта қозғалатын басқа көлік құралымен соқтығысуы. Артқы соққыдан соқтығысу немесе бұрылыс күтіп тұрған көліктермен алдыңғы соқтығыстар сәйкесінше осы апат санатының 1-ші немесе 3-ші түріне жатады.

3. *Бетпе-бет соқтығыс* – жолдың жүріс бөлігінің бір жолағында және қарсы бағытта қозғалып келе жатқан немесе қозғалыс жағдайына байланысты уақытша тоқтаған басқа көлік құралымен бетпе-бет соқтығысуы. Тұрақтағы көлік құралдарымен алдыңғы жағынан соқтығысуы жол-көлік оқиғаларының осы санатының 5-ші түріне жатады.

4. *Өтпелі соқтығысу* – параллель бағытта қозғалу кезіндегі жол көлік оқиғасы (басып озу немесе жолақты ауыстыру кезінде).

5. *Қозғалмайтын көлік құралымен соқтығысу* – жүріс бөлігінің шетінде, иықтарда, арнайы белгіленген тұрақ орындарында немесе тұрақ орындарында тоқтаған

немесе әдейі қойылған (және қозғалыс жағдайлары нәтижесінде емес) қозғалмайтын көлік құралымен соқтығысуы.

6. *Велосипедшімен соқтығыс* - көліктің велосипедшіні басып кетуі немесе оның өзі жүріп келе жатқан көлікке соқтығысуы.

7. *Жылқы көліктерімен соқтығысуы* - көлік құралының ұшатын жануарларды, сондай-ақ осы жануарлар тасымалдайтын арбаларды басып өтуі немесе осы жануарлар тасымалдайтын арбалардың қозғалып келе жатқан көлікке соғылуы.

Сондай-ақ жол-көлік оқиғаларын зардаптардың ауырлығы мен болған жеріне қарай жіктеуге болады.

Жол-көлік оқиғаларына мыналар жатпайды:

- тракторлар мен басқа да өздігінен жүретін механизмдердің олар тағайындалған негізгі өндірістік операцияларды орындау кезіндегі оқиғалары;

- механикалық көлікте олардың техникалық жай-күйіне байланысты емес өрттерді тудырған оқиғалар;

- адамдардың денсаулығына да, өміріне де зиян келтіруге, сондай-ақ материалдық залал келтіруге бағытталған қасақана әрекеттерден туындаған оқиғалар;

- жәбірленушінің өз-өзіне қол жұмсау әрекетінен туындаған оқиғалар;

- табиғи апаттардың салдарынан болған оқиғалар;

- күзетілетін объектілердің жабық аумақтарында болған оқиғалар;

- спорттық жарыстар кезінде орын алған оқиғалар.

Жазатайым оқиғаларды есепке алу жол қозғалысы қауіпсіздігінің жай-күйін бағалау, олардың жасалу себептері мен шарттарын, зардаптарының ауырлығын талдау, олардың алдын алу және жою бойынша басқарушылық шешімдерді әзірлеу мақсатында жүргізіледі. Қазақстан Республикасының бүкіл

аумағында жол-көлік оқиғаларын есепке алудың бірыңғай тәртібі Жол-көлік оқиғаларын есепке алу қағидаларымен реттеледі. Жол-көлік оқиғаларын және олардың зардаптарын, оның ішінде оларды жасау нәтижесінде келтірілген материалдық залалды есепке алуды ішкі істер органдары жүзеге асырады⁸. Жазатайым оқиғалардың ведомстволық есебін министрліктер, басқа да орталық мемлекеттік органдар, кәсіпорындар, ұйымдар, мекемелер және басқа да заңды тұлғалар, көлік құралдарының иелері, сондай-ақ меншік нысанына және ведомстволық бағыныстылығына қарамастан автомобиль жолдары жүргізеді. Денсаулық сақтау министрлігінің, басқа да орталық мемлекеттік органдардың, сондай-ақ жеке тұлғалардың меншігіндегі медициналық мекемелер жол-көлік оқиғаларынан зардап шеккендердің есебін жүргізеді.

1.1. Жол қозғалысы кезіндегі қауіптер

Қазақстан Республикасындағы жол қозғалысының тәртібі Жол жүрісі ережелерімен айқындалады. Жеке тұлғалардың өмірі мен денсаулығын қорғау, сондай-ақ жеке және заңды тұлғалардың құқықтарын, заңды мүдделері мен мүлкін қорғау мақсатында Қазақстан Республикасындағы жол қозғалысының құқықтық және ұйымдастырушылық негіздері Қазақстан Республикасының «Жол қозғалысы туралы» Заңымен айқындалады⁹.

⁸ Қазақстан Республикасы Бас Прокурорының 2015 жылғы 16 қарашадағы № 131 «Адамдардың жаракаттануларына немесе қаза болуларына әкеіп соққан жол көлік оқиғалары туралы» есеп нысанның және оны қалыптастыру жөніндегі нұсқаулықты бекіту туралы»

⁹ Қазақстан Республикасының «Жол жүрісі туралы» заңы 2014 жылғы 17 сәуір № 194-V ЗРК

Жол қозғалысы жоғары қауіптілікпен сипатталады және келесі негізгі қауіптерді қамтиды:

1 Адамдардың өліміне және жарақатына, көлік құралдарының, жүктердің, жол құрылыстарының, өзге де мүліктің бүлінуіне әкеп соқтырған жол-көлік оқиғаларын жасаудан көрінетін физикалық және мүліктік қауіп;

2 Қоршаған ортаның механикалық көлік құралдарымен ластануынан, шудың күшеюінен және адам денсаулығына, мемлекет пен қоғамға зиян келтіретін басқа да факторлардан көрінетін экологиялық қауіп;

3 Жол қозғалысына қатысушылардың заңды қасақана бұзуынан, олардың жолдағы агрессивті және жөнсіз мінез-құлқынан, азаматтардың жолдардың жай-күйіне және жол қозғалысын ұйымдастыруға қанағаттанбауынан, мемлекеттік органдардың басшылықты жүзеге асыратын лауазымды адамдарының әрекеттерінен (әрекетсіздігінде) көрінетін әлеуметтік, жол жүрісі саласындағы мемлекеттік бақылау және оның қауіпсіздігін қамтамасыз ету;

4 Көлік құралдарының негізсіз тоқтаулары мен асып кетуінен, механикалық көліктердің отынды шамадан тыс тұтынуынан, жол қозғалысына қатысушылардың жолда кешігуінен көрінетін үнемділік.

Қазақстан Республикасындағы жол қозғалысы қауіпсіздігін арттырудың негізгі бағыттары:

1. Көлік құралдарының, жол инфрақұрылымының және қозғалысты басқарудың қоғам қажеттіліктеріне барынша толық сәйкестігіне қол жеткізу;

2. Жол жүрісі саласындағы басқару мен мемлекеттік бақылаудың тиімділігін арттыру және оның қауіпсіздігін қамтамасыз ету;

3. Жол қозғалысы қауіпсіздігін арттыруға және осы саладағы азаматтардың құқықтары мен бостандықтарын сақтауға негізделген жол қозғалысын басқарудың мемлекеттік идеологиясын құру;

4. Жол қозғалысы және оның қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласындағы мемлекеттік саясатты іске асыруға кең қоғамдық қолдаудың болуы.

Жүргізушілердің дені жылдамдықты шамадан тыс арттырып, тыйым салынған және қауіпті аймақтарда алдында келе жатқан көлікті басып озуға тырысады. Ал мұндай желігудің соңы көбіне қайғылы апатқа, орны толмас өкінішке ұрындырып жатады. ІІМ статистикалық мәліметтеріне сәйкес тәжірибесіз жүргізушілердің, яғни көлік жүргізу өтілі 1 жылдан төмен көлік иелерінің үлесіне жол-көлік оқиғаларының тек 1,8 пайызы тиесілі, жол апаттарының басым бөлігі «тәжірибелі» жүргізушілердің тарапынан орын алады. Өздеріне тым сенімді тәжірибелі жүргізушілер қауіпті тәуекелге саналы түрде барып, өздерінің ғана емес, өзгелердің өміріне де үлкен қатер төндіреді.

Жүргізушілердің көлік жүргізу мәдениетінің төмендігі жол қауіпсіздігінің «айқындаушы факторы» болып отыр, әрбір бесінші жол-көлік апаты жылдамдықты арттыру салдарынан болады. Әсіресе елді мекендерде, қала ішінде, ауыл көшелерінде жылдамдықты арттыру өте қауіпті екенін жүргізушілер ескере бермейді. Заң талаптары қатаңдатылып, айыппұл көлемі артса да, желік қуған көлік иелерінің жауапсыздығына бұл шектеулер тыйым болмай тұр. Нақты деректерге сүйенер болсақ, елімізде 2021 жылдың басынан бері елді мекендерде жылдамдықты арттыруға қатысты 1200-ден астам жол апаты тіркелді. Асыққан жүргізушілердің кесірінен 136 адам оқиға орнында көз жұмса, 1628 жолаушы ауыр жағдайда ауруханаға жеткізілді» - дейді ІІМ ақпаратында.

Қазіргі уақытта жолдардағы өлім-жітімнің жол-көлік апатының негізгі үш түрінің динамикасы тіркелген:

Ең көп тіркелетін жол апаты – жаяу жүргіншілерді қағып кету.

Екіншісі – көліктің аударылуы, қаза болуы.

Үшіншісі – жолдың қарсы бетіне шығып кетіп, соқтығысу.

Жол-көлік апатының осы үш жағдайында қаза болғандардың жалпы саны еліміздегі жол оқиғаларынан көз жұмғандардың жартысынан көбін – 58 пайызын құрайды. Жоғарыда айтылған қаралы сандарға ортақ бір себеп бар. Ол – жылдамдықты шамадан тыс арттыру. Себебі сағатына 40 шақырым жылдамдықпен келе жатқан жүргізуші кез келген жағдайда, тіпті қарсы алдынан жаяу жолаушы жүгіріп шықса да, тежегішті басып үлгереді. Адамды қаққан күннің өзінде соққы өлімге алып келетіндей ауыр болмайды. Ал 80, 100, 120-мен келе жатқан автокөлік жаяу жүргінші үшін де, жүргізушінің өзі үшін де, қарсы бетте келе жатқан көлік иесі үшін де өте қауіпті. Мұндай жылдамдықтағы соққының салдары да, тартқызар зардабы да көп.

Қазақстандағы жол қауіпсіздігі статистикасына қандай факторлар жиі әсер етеді? Осы сұраққа жауап іздеген Freedom Finance Insurance сақтандыру компаниясы елдегі жол-көлік оқиғаларына ең көп түрткі болған 5 себептің рейтингісін жасап шығарған. Оның негізгі параметрлеріне – жүргізушінің мас күйде көлікке отыруы, ауа райының қолайсыздығы, жолдың сапасы, автокөліктің жағдайы енсе, ең басты фактор ретінде – жылдамдықты асыру көрсетілген.

Ал арнайы сараптама жасаған ішкі істер органдарының мамандары жол апатына себеп болатын басты үш факторды атап көрсетеді. Олар – жылдамдықты асыру, бағдаршамның қызыл түсіне өту

және қарсы бағытқа шығып кету. Сондықтан жол тәртібіне жауаптылар жүргізушілерден қандай жағдай болсын жол ережесін қатаң сақтауды талап етеді.

1.2.Жол-көлік оқиғаларын жіктеу және талдау мәселелері

Көпжылдық деректердің талдауын және апаттылықтың негізгі көрсеткіштерінің динамикасын ескере отырып, бүгінгі күні Қазақстан Республикасының аумағында жол-көлік жарақатының деңгейі айтарлықтай жоғары болып қалуда деп айтуға болады.

Көлік құралдарын пайдалануға байланысты көптеген оқиғалар жол-көлік оқиғасына тек сыртқы ұқсастықтарға ие, бұл іс жүзінде осы оқиғалардың біліктілігін, жіктелуін және есебін анықтауда шатасуға әкеледі. Осыған байланысты патрульдік полиция бөлімшелерінің, сондай-ақ алдын ала тергеу органдарының, сарапшылар мен мамандардың аналитикалық және практикалық қызметіне айтарлықтай кедергі келтірілуде.

Бүгінгі күні жолдарда болатын апаттылықты азайту үшін Қазақстан Республикасының Ішкі істер органдары жол жүрісі қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласындағы әкімшілік қызметтің әртүрлі нысандары мен әдістерін құруға және жетілдіруге ұмтылуға тиіс.

Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласындағы ПО-ның әкімшілік практикасын талдау полиция қызметкерлерінің жол-көлік оқиғалары фактілері бойынша материалдарды қарау сапасы айтарлықтай төмен деңгейде қалып отырғанын және қанағаттанарлықсыз екенін көруге мүмкіндік береді, бұл көптеген негізделген шағымдарды тудырады. Сондай-ақ, ПО қызметкерлері материалдық залал келтіруге, жәбірленушілердің денсаулығына жеңіл және орташа ауырлықтағы зиян келтіруге әкеп соққан оқиғалар

фактілері бойынша құрастырған материалдардың көпшілігі сапасыздығымен ерекшеленеді. Бұл мәселені шешуге ІІО қызметкерлері мен осы саладағы сарапшылардың жеткіліксіз кәсібилігі теріс әсер етеді.

Жолдардағы апаттың жай-күйін талдау олардың пайда болу себептерін анықтаудан тұрады, өйткені полиция қызметкері жол-көлік оқиғасының себебін қаншалықты дұрыс анықтайтынына жол-көлік оқиғасын одан әрі тергеу байланысты. Қазіргі уақытта іс жүзінде ЖКО талдаудың сандық, сапалық және топографиялық әдістері қолданылады.

Қазіргі заманғы тәжірибе жол-көлік оқиғасын тергеуге байланысты істердің негізінен салыстырмалы түрде жоғары күрделілік дәрежесіне ие екендігін, қызметкерлерден ерекше кәсіптік даярлықты, оқиғалар болған жерлерде шұғыл іс-қимылдарды орындауда жеткілікті тәжірибе мен жеделдіктің болуын, олар туралы хабарларға ден қою уақытын қысқартуды, дамыған сараптамалық-техникалық қолдауды, жағдайды уақтылы бекітуді талап ететіндігін айғақтайды жол-көлік оқиғасы пайда болған және тергеу жүргізу шығындары азайған аймақтарда. Сонымен қатар, «көлік құралдары иелерінің азаматтық-құқықтық жауапкершілігін міндетті сақтандыру туралы» Заңның кеңінен қолданылуына қарамастан, полиция жасаған материалдардың сапасына қойылатын талаптар өте жоғары болып қала береді. Оларды орындау үшін полиция қызметкерлеріне жедел-ізвестіру қызметінің кейбір тәсілдерін пайдалану және жалпы мемлекеттік деңгейдегі жедел есепке алуға тікелей жүгіну құқығы беріледі.

Елде болып жатқан барлық жол-көлік оқиғаларын тоғыз түрге бөлуге болады: тұрған көлік құралына соқтығысу, кедергі, ат транс - портына, жаяу жүргіншіге, велосипедшіге, соқтығысу, аударылу, жолаушының құлауы, басқа да оқиғалар. Полиция қызметкері үшін

жол-көлік оқиғасының түрін анықтау бір қарағанда қиын емес, бірақ тәжірибе көрсеткендей, әртүрлі жол жағдайларында қиындықтар жиі кездеседі. Полиция қызметкері жол-көлік оқиғасын қаншалықты дұрыс жіктейтініне, барлық қажетті материалдарды сауатты жинап, құрастыруына, куәгерлер мен куәгерлерді, жол-көлік оқиғасының себептері мен мән-жайларын анықтауға, одан әрі тергеу мен іс бойынша объективті шешім шығаруға байланысты. Жол-көлік оқиғасының ең көп тараған себептері: жүргізушілер мен жаяу жүргіншілердің тәртіптілігінің, көлік құралын алкогольдік немесе есірткілік мас күйінде басқару, жүргізушілердің біліктілігінің жеткіліксіздігі, жол қозғалысы ережелерін өрескел бұзу, жол жағдайларының нашарлығы, көшелер мен жолдардың қанағаттанарлықсыз жай-күйі, КО-ның техникалық ақаулы жай-күйі және т. б. болып қалады.

Салдарлардың ауырлығы бойынша барлық жол көлік оқиғасы мынадай санаттарға бөлінеді: жеңіл дене жарақаттарына, орташа ауырлықтағы дене жарақаттарына, ауыр дене жарақаттарына, жәбірленушінің өліміне және аса ауыр зардаптарға әкеп соққан материалдық залалмен – оларға үштен астам адам қаза тапқан немесе он төрт адам жараланған барлық жол көлік оқиғасы жатады.

Материалдық шығыны бар ЖКО ең көп таралған түрі болып табылады. ЖКО-ның осы түрінен материалдық залал құннан тұруы мүмкін: КО-ны қалпына келтіруге арналған жөндеу жұмыстары, зардап шеккендерге медициналық көмек көрсету, КО қозғалысының тоқтауынан болған шығындар және т.б. ауырлығы әртүрлі дәрежедегі дене жарақаттарына, сондай-ақ адамдардың өліміне әкеп соқтырған қалған ЖКО-ға келетін болсақ, олар ең қауіпті түрлер болып қала береді.

Жоғарыда аталған ЖКО-ның барлық түрлері пайда болу механизмі бойынша ұқсас және көп жағдайда ЖКО орнында шұғыл әрекеттерді орындау құрамы мен реттілігі бойынша стереотиптік болып табылады. Осыған сүйене отырып, апаттың жедел біліктілігі өте қиын, өйткені қатысушылар мен салдарлар әрдайым айқын бола бермейді. ЖКО-ны тергеу тәжірибесін ескере отырып, олар туралы толық ақпарат алу үшін ЖКО кезінде туындаған зардаптардың ауырлығын ғана емес, сонымен қатар оқиғаның дұрыс механизмін белгілеудің, оның себептерін және барлық ілеспе факторларды анықтаудың күрделілігін басшылыққа алу қажет деп айтуға болады, бұл дұрыс қорытынды жасауға және оқиғаға қатысушылардың кінәсі туралы іс бойынша объективті шешім шығаруға мүмкіндік береді.

В. Н. Цындриннің пікірінше, патрульдік полиция қызметкерлерін ЖКО-ға әкімшілік тергеу жүргізуге уақтылы тарту жол қозғалысы қауіпсіздігі саласындағы мемлекеттік саясатты іске асыру жөніндегі міндеттерді орындаудың негізгі тәсілдерінің бірі болып табылады.

Бүгінгі таңда Қазақстан Республикасының жолдарындағы апаттылық ең жоғары болып қала береді, бұл елдің ұлттық қауіпсіздігіне нақты қатер төндіретін мемлекеттің демографиялық және әлеуметтік-экономикалық проблемасы болып табылады. Осыған байланысты апаттылықтың алдын алу және азайту, сондай-ақ жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласындағы заңнаманы жетілдіру арқылы осы проблеманы табысты шешуге ел экономикасының одан әрі дамуы, азаматтардың өмірі мен денсаулығы байланысты.

Қорытындылай келе, полиция қызметкерлері күн сайын ел жолдарында жедел-қызметтік міндеттерді орындау барысында кездесетін проблемалар кенеттен әртүрлі жол жағдайларының нәтижесінде пайда болады

деген қорытынды жасауға болады. Патрульдік полиция қызметкерлерінің ЖКО себептері мен салдарын қаншалықты сапалы анықтайтынына, алынған ақпаратты талдайтынына, одан әрі тергеуге және әкімшілік, ал кейбір жағдайларда ЖКО-ға кінәлі қатысушыларды қылмыстық жауапкершілікке тартуға байланысты болады.

1.3. Халықаралық шарттар және нормативтік құқықтық актілер

Бүкіл елге арналған «КСРО қалаларының, елді мекендерінің және жолдарының көшелерімен жүру ережелері» алғашқы бірыңғай киім үлгісі 1961 жылы енгізілді. Олар 1949 жылғы халықаралық конвенцияға негізделген, оған бірнеше Еуропа елдері бірлесіп қол қойды. Содан кейін біраз қайта қараудан кейін бұл Ережелер 1965 жылы қайта бекітілді және 1968 жылғы халықаралық конвенция мен оларды толықтыратын еуропалық келісімдерге негізделген Жол қозғалысы ережелерімен ауыстырылған 1973 жылдың 1 қаңтарына дейін жарамды болды.

1968 жылы Венада өткен БҰҰ конференциясында екі халықаралық келісім қабылданды: Жол қозғалысы туралы конвенция және Жол белгілері мен сигналдары туралы конвенция.

Жол қозғалысы туралы конвенция мыналарды қамтиды:

1-бөлім: Жалпы ережелер.

2-бөлім: Халықаралық қозғалысқа жіберілетін көлік құралдарына қойылатын талаптар.

3-бөлім: Жүргізуші куәлігі үлгілеріне қойылатын талаптар.

4-бөлім: Жүргізуші куәліктерін беру тәртібі.

5-бөлім: Жүргізушілерге қойылатын талаптар.

6-бөлім: Конвенцияға мемлекеттердің қосылу тәртібі мен тәртібі.

«Жол белгілері мен сигналдары туралы» конвенция тиісті терминдер мен белгілеулерді анықтайды, жол белгілеріне, сигналдарына, белгілер мен таңбаларға қойылатын жалпы талаптарды белгілейді. 1973 жылы КСРО осы Конвенцияларды ескере отырып әзірленген ДД ережелерін енгізді.

Жол қозғалысы мен тасымалдауды ұйымдастыруды реттейтін нормативтік құқықтық актілерді келесі халықаралық ұйымдар әзірлейді:

1. БҰҰ ЕЭК Ішкі көлік комитеті.
2. Қоғамдық автомобиль инженерлері мен техниктерінің халықаралық федерациясы.
3. Стандарттау бойынша халықаралық ұйым (ISO).
4. Жеке тораптар мен жинақтарды шығаратын ірі фирмалар.

БАҚЫЛАУ СҰРАҚТАРЫ

1. Жол-көлік оқиғасын анықтаңыз.
2. Екінші санаттағы жол-көлік оқиғаларының түрлерін атаңыз.
3. Үшінші санаттағы жол-көлік оқиғаларының түрлерін атаңыз.
4. Жол қозғалысы қаупін тізімдеңіз
5. Жол-көлік оқиғаларын жіктеу және талдау мәселесін анықтаңыз

2-БӨЛІМ. ЖОЛ ҚОЗҒАЛЫСЫ ҚАУІПСІЗДІГІНІҢ АЛДЫН АЛУ ШАРАЛАРЫ

XX ғасырдың басында жекелеген жағдайлар түрінде пайда болған, тарихи қысқа уақыт аралығында (75 жыл) көшелер мен жолдарда жол-көлік оқиғалары адамдардың жаппай санының жарақаттануының, мүгедектігінің және өлуінің негізгі себебі, демек — адамзаттың ерекше алаңдаушылығының мәні болды. Соңғы жылдары автокөліктердің күрт өсуі көптеген проблемаларды тудырды, соның ішінде ЖКО "ұлттық апат" сипатында болып отыр.

Жыл сайын әлемде ЖКО нәтижесінде шамамен 1,3 млн. адам көз жұмады, олардың әрбір бесінші – бала. Статистика көрсеткендей, жолдардағы апаттардың себептері өзгермейді. Бұрынғысынша, ЖКО-ның 90% - дан астамы жол қозғалысы ережелерін өрескел бұзған жүргізушілердің кінәсінен орын алады. Жол апаттарынан жүргізушілер ең аз зардап шегеді, ал жолаушылар мен жаяу жүргіншілер ең көп зардап шегеді.

Мемлекеттік институттар мен азаматтық қоғам қызметінің қазіргі кезеңінде адам мен азаматтың қауіпсіздігін қамтамасыз етуге баса назар аударылуда. Қызметтің бұл бағыты, оның ішінде заңсыз қол сұғушылықтың алдын алу және алдын алудың тиімді жүйесін құру арқылы қамтамасыз етіледі.

«Құқық бұзушылық профилактикасы туралы» Қазақстан Республикасының 2010 жылғы 29 сәуірдегі № 271-IV Заңының қабылдануы қаралып отырған мәселедегі дербес кезең деп танылсын, ол алғаш рет профилактикалық іс-шаралар жүйесін біріктірді. Құқық бұзушылық туралы, сондай-ақ профилактикалық іс-шаралардың негізгі бағыттары. Осы заңның ережелері жол қозғалысы қауіпсіздігі саласына толығымен қолданылады. Құқық қолдану тәжірибесінің қалыптасқан шындығында министрліктердің,

ведомстволардың және ұйымдардың тек жол қозғалысы қауіпсіздігін ғана емес, сондай-ақ жол полициясының осындай негізгі ережелерді іске асыруын қамтамасыз етуге арналған өкілеттіктерін нақты нормативтік құқықтық бөлу қажеттілігі туындайды. «Қазақстан Республикасының ішкі істер органдары туралы» Қазақстан Республикасы Заңының 1-бабында Қазақстан Республикасы азаматтарының, шетел азаматтарының, азаматтығы жоқ адамдардың өмірін, денсаулығын, құқықтары мен бостандықтарын қорғау, қылмысқа қарсы күрес, қорғау қоғамдық тәртіп пен мүлік, қоғамдық қауіпсіздікті қамтамасыз ету, Қазақстан Республикасының мемлекеттік органдарына, құқық қорғау органдарына көмек көрсету және т.б.

Мемлекеттілікті дамытудың қазіргі кезеңінде құқық бұзушылықтың алдын алу ерекше бағыт ретінде дамып, жалпы адамдардың мінез-құлқы мен санасына әсер еткенін атап өткен жөн. А.С. Бондарев өз еңбектерінде құқықбұзушылықтың алдын алуды құқықтық тәрбиелік қызметтің сыртқы көрінісі ретінде қарастырады.

А.И. Петров құқық бұзушылықтың алдын алу құқықтық тәрбиенің үш бағытының бірі бола отырып, қоғамда кеңінен тарату және жеке құқықтық актілердің нормаларын белгісіз адамдардың шеңберіне қолжетімді түрде түсіндіру болып табылады деп тұжырымдайды. Ол құқықтық тәрбиені құқықтық тәрбиенің бір бөлігі ретінде қарастырады.

«Қылмыстың алдын алу» терминінің мазмұнын ашуға қатысты А.М. Гаврилов бұл адамдардың қоғамдық қатынастарды құқықтық реттеу процесін эмоционалдық қабылдауын дамытуға, олардың заңда бекітілген мінез-құлық ережелерін сөзсіз орындауға дайындығын хабарлауға бағытталған құқық қорғау

органдары қызметкерлерінің бұқаралық идеологиялық жұмысының белгілі бір түрі деп атап көрсетеді.

Бұл анықтама профилактикалық қызметтің бір ғана саласын, атап айтқанда мемлекеттік құқық қорғау органдарының қызметін қамтитыны орынды сияқты, дегенмен басқа құрылымдардың айтарлықтай саны да қарастырылып отырған құқықтық қатынастар орбитасына тартылған. Осылайша, атап айтқанда, профилактикалық іс-шараларды мемлекеттік органдармен бірлесіп, қоғамдық бірлестіктер, білім беру ұйымдары, бұқаралық ақпарат құралдары, адвокатура, кәсіпорындар және басқа да мекемелер жүргізеді.

Құқық бұзушылықтың алдын алудың мақсаты – азаматтардың құқықтық санасын, заңды құрметтеуді, әртүрлі құқық бұзушылықтарға төзбеушілікті қалыптастыру, сондай-ақ заң алдындағы жауапкершілік сияқты элементті қалыптастыру, заңға қайшы әрекеттерге жол бермеу.

Құқық бұзушылықтың алдын алу әртүрлі құралдардың көмегімен жүзеге асырылады. Олардың тізімі ауызшадан баспаға дейін өзгереді. Ауызшаға мыналар жатады: лекция, әңгімелесу, консультация, т.б. Жазбаша құралдарға мыналар жатады: құқықтық актілердің мәтіндері, оларға түсініктемелер, құқықтық тақырыптағы мақалалар, монографиялар, диссертациялар және т.б.

Қазіргі уақытта қылмыстың алдын алудың виртуалды құралдары ерекше маңызға ие болуда. Бүгінде біздің өміріміз жаһандық желімен және әртүрлі техникалық құрылғылармен тығыз байланысты. Бұл құралдарға әртүрлі құқықтық анықтамалық жүйелер кіреді, мысалы, әртүрлі интернет іздеу жүйелері.

Жоғарыда аталған жағдайдың жастар ортасына айтарлықтай әсер ететінін ескеру қажет, онда жол қозғалысы ережелерін бұзуға тұрақты төзбеушілікті

қалыптастыру өте маңызды және соның салдарынан кәмілеттік жасқа толған кезде - Қазақстан Республикасының азаматы.

Айта кету керек, негізгі және тиімді құралы - өзін-өзі тәрбиелеу, оның негізгі міндеті - өзін-өзі тәрбиелеу арқылы заңға деген құрметті, құқықтық нормаларды ерқашан сақтай білуді қалыптастыру.

Қылмыстың алдын алудың бірқатар айрықша белгілері бар:

1. Мақсаттылық. Құқық бұзушылықтың алдын алудың негізгі мақсаты – қоғамда әлеуметтік-құқықтық көзқарастарды қалыптастыру.

2. Қол жетімділік. Әдетте, алдын-алу белгілі бір нәтижеге жету үшін қол жетімді және жеңіл нысандарда жүзеге асырылады.

3. Жүйелі. Қылмыстың алдын алуды жүзеге асыру әлеуметтік қоғамдастыққа бір реттік әсер етуді болдырмайды.

4. Ақпараттық мазмұн. Бұл тұжырымдаманың мазмұны субъектінің өзі белгілеген ақпараттың болуын білдіреді.

5. Алдын алудың басқа түрлерімен байланысы. Қылмыстың алдын алу жеке жұмыс істемеуі керек.

Барлық алдын алу жүйелері біріктірілгенде тиімді нәтиже байқалады. Құқықтық құндылықтар туралы идеялары жоқ қоғам қалыпты жұмыс істеуі үшін қажетті нұсқауларды жоғалтады. Бұл ретте заңды халыққа жақындату, бұқараның құқықтық санасын күшейту, халықтың өз заңдарын түсініп, білуі және бағалауы, өз міндеттері мен тыйымдарын өз еркімен орындауы, өкілеттіктерін адал пайдалануы үшін бәрін жасау.

Жол қозғалысы ережелерін бұзудың алдын алу жүйесіне кіретін органдар жіберілетін бұзушылықтардың санын азайту үшін араласуды қажет

ететін салаларға назарды қайта бөле отырып, өз қызметін түзетуге міндетті.

Автокөліктің әртүрлі түрлерінің дамуы мемлекет экономикасының даму қарқыны мен деңгейіне тікелей байланысты. Көлік жүйесінің дұрыс және қауіпсіз жұмыс істеуі қауіпсіз қозғалыс үшін қажетті қасиеттер жиынтығы бар дамыған коммуникациялар желісі болған жағдайда ғана мүмкін болады.

Заң шығарушы және атқарушы билік органдарының, полицияның, автомобиль көлігінің, сараптама және жол ұйымдарының, барлық санаттағы жүргізуші кадрларын даярлау жөніндегі басқарушылық, құрылымдық, оқу орындарының, баспасөз бен теледидардың жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету жұмыстарының негізгі мақсаты алдын алу шараларының жүйелі жүйесін енгізу арқылы жол-көлік жарақатын азайту.

Көлік жарақаттарының алдын алуды қамтамасыз етуде барлық санаттағы адамдар мен жүктерді тасымалдаумен айналысатын ұйымдардың қызметі де маңызды рөл атқарады.

Осы мақсатқа жету үшін кәсіпорын мен ұйым келесі міндеттерді шешеді:

- жүргізуші персоналының сенімділігін арттыру;
- пайдаланудағы көлік құралдарының сенімділігін қамтамасыз ету арқылы жол қауіпсіздігін арттыру;
- жүргізушілердің ықтимал қауіпті әрекеттерін болдырмайтын тасымалдауды ұйымдастыру жүйесін құру;
- маршруттардағы жүргізушілердің еңбек жағдайын жақсарту;
- жол-көлік оқиғаларының зардаптарының ауырлығын төмендету;
- тасымалдау қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша іс-шараларды басқаруды ұйымдастыру.

Бұл ретте жүргізуші персоналының сенімділігін арттыру міндеттері жұмысқа қабылдау кезінде жүргізушілерді «қатты» іріктеу арқылы шешіледі; жас жүргізушілерді бейімдеу; жүргізушілердің біліктілігін арттыру және жетілдіру; жүргізушілердің денсаулығы мен өнімділігін сақтау; «проблемалық» жүргізушілерді анықтау және олармен тиісті шаралар қабылдау; жүргізушілерді жол-көлік оқиғасы кезінде қажетті әрекеттерге үйрету; жүргізушілердің жоғары кәсіби жауапкершілігін (тәртібін) қамтамасыз ету; ақаусыз жұмыс істеуге ұжымдық қызығушылықты (мотивацияны) қамтамасыз ету.

Көлік құралдарын пайдалану кезінде олардың сенімділігін қамтамасыз ету арқылы қауіпсіздікті арттыру міндеті техникалық пайдалану ережелерінің талаптарын сақтауды қамтамасыз ету және көлік құралын қажетті аспаптармен және жабдықтармен (дабыл құрылғылары, пассивті және апаттан кейінгі қауіпсіздік құралдары, бақылау құрылғылары, қозғалыс режимін бақылау және түзету, ұрлыққа қарсы құралдар, тығындар және т.б.) қамтамасыз ету.

Жүргізушінің ықтимал қауіпті әрекеттерін болдырмайтын тасымалдауды ұйымдастыру жүйесін құру арқылы қауіпсіздікті арттыру міндеті мыналармен шешіледі:

- жүргізушілерді жолға дейін, сапардан кейін және сапар аралық медициналық тексеруді ұйымдастыру, жүргізушілердің жұмысын диспетчер мен саптық бақылау, кәсіпорыннан және желісінде жұмыс істеу кезінде автомобиль ұрлау мүмкіндігін болдырмау, арнайы қауіпсіздік талаптарын сақтау, жолаушыларды, габаритті емес және қауіпті жүктерді тасымалдау, жолаушылар мен жүктерді ұйымдастырылмаған тасымалдауды болдыртпау, автобустардың қозғалыс кестесін және жүк көліктеріне тиеу нормаларын бақылау;

- күрделі тасымалдауға неғұрлым білікті, тәртіпті және тәжірибелі жүргізушілерді жіберу;
- тасымалдауды ұйымдастырудың прогрессивті формалары мен әдістерін қолдану.

Жолдағы жүргізушілердің қауіпсіз еңбек жағдайларын қамтамасыз ету міндеті мыналармен шешіледі:

- маршрутта жұмыс істейтін жүргізушілердің қалыпты тамақтануы мен тұрмыстық жағдайын қамтамасыз ету;

- маршруттардағы қауіпсіз жол жағдайларын қамтамасыз ету (жаңадан ашылған маршруттардағы қауіпсіздік талаптарын уақтылы тексеру және сақтауды қамтамасыз ету; қолданыстағы маршруттардағы қауіпті учаскелерді анықтау);

- мобильді радиостанцияларды, GPS навигаторларын, интернетті пайдалана отырып, жол, ауа-райы және климаттық жағдайлардың өзгеруіне байланысты туындайтын қауіптер туралы жүргізушілерді дер кезінде хабардар ету.

Жол-көлік оқиғалары зардаптарының ауырлығын төмендету міндеті пассивті және апаттан кейінгі қауіпсіздік шараларын (автокөліктерді жабдықтау, жүргізушілерге алғашқы медициналық көмек көрсетуге үйрету, оқиға туралы уақтылы хабарлау және қажет болған жағдайда жедел медициналық көмекке шақыру) жүргізу арқылы шешіледі, жазатайым оқиғадан кейінгі өрттердің, сондай-ақ қайталама оқиғалардың алдын алу бойынша шаралар қабылдау.

2.1. Жол-көлік оқиғасының себептері мен алдын алу шаралары

Көлік түрлері мен санының артуы салдарынан көлік қылмыстарының көрсеткіші өсіп, онда зардап шеккендердің күрт өсімі байқалды. Ал көлік

кылмыстары ішінен алдыңғы қатарды жол-көлік оқиғалары құрады. Бұл жол-көлік оқиғалары мен оның қоршаған ортаға, адам өмірі мен денсаулығына тигізетін теріс салдарын, жол жүрісінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету мәселелерін кезек күттірмей шешу қажет екендігін көрсетеді. Бұл ретте «Автокөлік өлімінің» әлем бойынша қатерлі ісік пен жүрек-тамыр ауруларынан кейін үшінші орынға шығуы таңғаларлық жағдай емес. Біріккен Ұлттар ұйымының баяндамасы бойынша жыл сайын 1,3 млн. адам жол-көлік апатынан қайтыс болса, күніне үш мың адам көз жұмады, ал 20 млн. адам жол апатынан жараланады. Дамыған елдерде соңғы жылдары жол-көлік оқиғаларының құрбандарының көрсеткіші орта есеппен 10% артты. Сондай-ақ автокөлік қозғалысындағы адам өлімі көрсеткіші өзен-теңіз көлігінен – 12 есе, темір жол көлігінен – 3 есе, әуе көлігінен – 1,5 есе жоғары.

Бұл үдерістен біздің республикамыз да қалыс қалмауда. Республикадағы жыл сайын автокөлік санының артуы мен жол жүрісінің интенсивтілігі, қоршаған ортаға бірқатар теріс салдарын тигізеді. Республика қалаларының инфраструктурасы мен көліктердің көшедегі қозғалысы «автокөлік санының күрт өсуіне» арналмаған, объективтік себептерден мемлекет тарапынан жол-көлік қозғалысына қатысушылардың қауіпсіздігі мен олардың салдарынан орын алатын көлік апатынан сақтан-дыру дерлік мүмкін емес. Жолдардың қарқынды қозғалысқа арналып салынбауы көлік жүргізушілерін жол-көлік ережесін бұзуға «итермелейді». Тәжірибе көрсеткендей жалпы ЖКО-ның мынадай түрлері болады: көлік құралдарының соқтығысуы; көлік құралдарының аударылуы, төңкерілуі; жүргіншіні басып немесе соғып кету; тұрған адамды басып немесе соғып кету; жолаушылардың көлік құралынан құлауы немесе тағы басқа оқиға.

Қазақстан Республикасында тіркелген жолкөлік оқиғасына келетін болсақ, ЖКО санының жылдан-жылға артып отырғандығын және одан жапа шекендердің ұлғайғандығын көрсетеді. Орташа есеппен жол-көлік оқиғаларынан ел экономикасына жыл сайын 10 млрд. теңге шығын келеді және демографиялық ахуалдың төмендеуіне әкеледі [8].

Барлық дерлік жол-көлік оқиғаларында негізгі орында жүргізушінің әрекеті немесе әрекетсіздігі байқалады. Сондықтан жүргізушінің жол-көлік оқиғасы кезіндегі ролін баса көрсетуді жөн санап отырмыз. Көлік құралын басқаратын кінәлі тұлғаның кезкелген апатты жағдайында оның белгілі бір апатты оқиға сәтіндегі психологиялық-жай-күйі әсер етеді.

Қазақстан Республикасы ІІМ көрсетуі бойынша ЖКО кезіндегі жүргізушілердің жасайтын әрекеттері: белгіленген жылдамдықты көтеру, мас күйінде көлікті басқару, басып озу ережесін бұзып қарама-қарсы жолға шығып кету, жол қиылысы ережесін сақтамай жол кезегін бұзу; ақауы бар көлікті басқару, ара-қашықтықты сақтамау, реттеу дабылына бағынбау; жол жүрісі белгілеріне бағынбау, адамдарды тасымалдау ережесін бұзу; жаяу жүргіншілер ережесін бұзу және т.б. ЖКО жиілеуіне түрткі болатын тағы бір мәселе: жаяу жүргіншілердің арнайы жолақпен белгіленген жолдан өтпеуі; көлік-құралынан кенеттен шығып кету; көлік құралын басқарушылардың мас күйінде болуы, қала ішіндегі ара-қашықтықтың ұзақ орналасуы, қала халқының тығыз орналасуы ішкі урбанизация процесі және т.б.

Жоғарыда аталғандарды қорытындылай келе, көлік қылмыстары көп функциялы, әлеуметтік, психологиялық құбылыс екендігін байқауға болады. ЖКО ережесін бұзу субъектінің әрекетінен, өзге көлік жүргізушілері әрекетінен, психикалық қоршаған ортадан, жолдың

жағдайынан, жол жүрісі ережелерінің айқын бейнеленуінен, табиғат жағдайының ықпалы, көлік шығарушы мекеменің сапалы өнім өндірісі, көліктің жай-күйі, техникалық талапқа сай болуы, жүргізушінің жауапкершілігі мен құқықтық біліктілігі, субъективті көзқарасы жол-көлік оқиғасының орын алуына ықпал етеді деген қорытынды жасауға болады.

Жалпы көліктік қылмыстардың алдын алудағы басты бағыттар біздің елімізде ғана емес, сонымен қатар шетелдерде де дәстүрлі түрде келесі шаралар түрі жүргізіледі: экономикалық, құқықтық, ұйымдастыру-техникалық сипаттағы шараларды қарастыратын көліктік деликтілердің алдын алу бойынша кешендік бағдарламаларды жасау мен жүзеге асыру; жол-көлік оқиғаларын қызметтік тергеуді реттейтін актілер мен тиісті деликтілер үшін қылмыстық, әкімшілік, тәртіпті және азаматтық-құқықтық жауапкершілікті регламенттейтін заңнамалық және заңға сәйкес нормативтік актілерді жетілдіру; көліктік қылмыстар бойынша қылмыстық істерді тергеу мен сотта қарастыру тәжірибесін жетілдіру; көліктік тергеушілер мен прокурорларды, көліктің қауіпсіз жұмысын қамтамасыз етуге қатысты ведомствоаралық құрылымдар мамандарын кәсіби дайындаудың тиісті деңгейін арттыру мен қолдау; көлік жұмысшыларының, әсіресе жекеменшік көлік құралдарының жүргізушілерінің кәсіби дайындығының тиісті деңгейін арттыру мен қолдау; көлік жүргізушілерінің кәсіби сауаттылығын арттыру мақсатында арнайы дәрістер оқу.

Автокөлік қылмыстарының алдын-алу мақсатында келесі шаралар ұсынылады:

Біріншіден, жол көлік оқиғасы орын алғаннан кейін туындаған зиянды салдарды болдырмау мақсатында, ҚК шын өкінуіне байланысты жазасын белгілі бір дәрежеде төмендету – қылмыстық оқиғадан

кейін жәбірленушілерге көмек көрсетуін міндетті түрде ескеру, жүргізушілер ЖКО салдарының алдын алып, зардап шегушілерді орында қалдырмай, зиянды салдарды жоюға шара қабылдауға тірек болады.

Екіншіден, республикадағы жолдардың сапасын көтеру, дер кезінде жөндеу, тазалау жұмыстарын жүргізу. Республика ішіндегі көшелерінің құрылысын қарастыру, әсіресе көшелердің «тарлығын» қайта қарастыру, кей жағдайда форс-мажор әрекеттері мен маневр жасаудың соңы аталған көшелерді адам өліміне әкелетін жағдайды құрайды.

Үшіншіден, жолдарды қарау-бақылау техникалық құралдарымен қамтамасыздандыру, көшелерді жарықтандыру мен жол белгілерінің айқындығын қадағалауды, жоғары қауіп көзін құрайтын көліктерде жылдамдықты тежейтін аппаратты орнатылуын қолға алу. Жаяу жүргіншілердің жолда көрінуін қамтамасыз ету мақсатында арнайы дыбыстар мен лазерлі жарықтандыру қондырғыларын қою.

2.2. Балалардың жол-көлік жарақатының алдын алу бойынша білім беру ұйымдарының қызметін ұйымдастыру

Көлік қауіпсіздігінің алдын алуда балалардың жол-көлік жарақатының алдын алу бойынша білім беру ұйымдарының қызметі де маңызды рөл атқарады.

Көлік жарақаттары – бұл балалардың жол-көлік оқиғасы кезінде денеге алғашқы соққыдан да, қайталанатын күштерден де алатын жарақаттары. Баланың тұрған көлікке соқтығысуы немесе велосипедпен келе жатып соғуы, қозғалмайтын көліктен құлауы және баланың басқа көлік құралдарымен соқтығыспай велосипедтен құлауы көліктік жарақаттарға жатпайды. Негізгі терминдер мен түсініктерді нақты түсіну көліктік жарақаттардың

себептері мен жағдайларын дұрыс анықтауға, балалардағы жарақаттардың сипаты мен ауырлығын талдауға мүмкіндік береді¹⁰.

Балалардың жол-көлік жарақатының алдын алу бойынша жұмыстарды ұйымдастыру бойынша тақырыптық саяхаттарды өткізу тәжірибесі көрсеткендей, білім беру саласындағы басшылықты жүзеге асыратын жергілікті атқарушы органдардың, білім беру ұйымдарының қызметінде бірқатар кемшіліктер бар, оларды жою балалардың жол-көлік жарақатының деңгейін төмендетуге көмектеседі.

Кез келген білім беру мекемесінде балалардың жол-көлік жарақатының алдын алу – көп қырлы және жан-жақты педагогикалық қызметті қажет ететін мәселе. Ол балалармен, ата-аналар қауымымен, қоғамдық ұйымдармен және жол қозғалысы саласында жұмыс істейтін кәсіпорындармен, жол полициясының қызметкерлерімен, сондай-ақ басқа да мүдделі мемлекеттік органдармен жұмыс формаларын таңдау мәселелерін өзекті етеді.

Балалардың жол-көлік жарақатының алдын алу жөніндегі іс-шараларға мекеме қызметкерлері жол полициясы қызметкерлерімен, кәмелетке толмағандар арасындағы құқық бұзушылықтың алдын алу бөлімшелерінің қызметкерлерімен, учаскелік полиция инспекторларымен, білім беру органдарымен, бұқаралық ақпарат құралдарының өкілдерімен және жұртшылықпен бірлесіп жүргізетін іс-шаралар кешенін қамтиды. Балалардың жол-көлік жарақатының алдын алу жөніндегі іс-шараларда білім беру ұйымдары Қазақстан Республикасының заңнамасын, Қазақстан Республикасы Білім және ғылым министрлігінің нормативтік құқықтық актілерін басшылыққа алады.

¹⁰ Балалардың жол-көлік жарақаттарының алдын алу: Әдістемелік материалдар / Құраст.: Ю.В.Басников; Ред. Романова А.А. - Вологда: VIRO баспа орталығы, 2006 ж.

Білім беру ұйымдарында балалардың жол-көлік жарақатының алдын алудың мәні ғылыми негізделген және мақсатты әлеуметтік-педагогикалық процесс болып табылады, оның нәтижесінде жол қозғалысы ережелеріне сәйкес білім, білік және дағдыларды қалыптастыруға қолайлы жағдайлар жасалады. Әр түрлі әлеуметтік технологияларды қолдану арқылы әрбір баланың әлеуетін іске асыру, мәдени іс-шаралар және балалардың жол-көлік жарақатының алдын алу процесінің ерекшеліктері әлеуметтік-мәдени сала мекемелерінің ерекше әлеуметтік-мәдени әлеуетімен анықталады. Оны пайдалану баланың қауіпсіз жолды пайдаланушы ретінде жеке тұлғасын қалыптастыруға көмектеседі.

Балалардың жол-көлік жарақатының алдын алу жүйесі екі өзара байланысты басқару және іске асыру құрылымдары арқылы жүзеге асырылады. Басқарудың ішкі құрылымдарының негізгі функциялары ретінде жетекші, үйлестіруші, қамтамасыз ету, ұйымдастыру және бақылау қызметін ажыратуға болады.

Көшбасшылық жолда жүру ережелерін оқыту процесін ұйымдастыру және балалардың жол-көлік жарақатының алдын алу бойынша бұйрықтар мен нұсқауларды әзірлеуде көрінеді.

Көмекші іс-шаралар профилактикалық жұмыстың бүкіл жүйесін ұйымдастыруға және үйлестіруге, оқу процесін ғылыми-әдістемелік қамтамасыз етуді дамытуға, балалардың жол-көлік жарақаттарының алдын алу мәселелерімен айналысатын кәсіби кадрларды даярлауға бағытталған.

Ұйымдастыру қызметі саласындағы қызмет субъектілеріне нақты көмек көрсетуден, балалардың жол-көлік жарақатының алдын алуды ұйымдастыруда, жүйеге кіретін субъектілердің құрылымдық өзара әрекеттесуін анықтаудан тұрады.

Жоспарлау қызметі жүйе қызметінің нәтижелерін болжаудан (мақсат қоюдан), жүйенің жұмыс істеу кезеңдерін, олардың реттілігі мен мерзімдерін анықтауға мүмкіндік беретін оларға қол жеткізу жөніндегі іс-шаралар жоспарын әзірлеуден тұрады.

Бақылау қызметі жүйе субъектілері жүзеге асыратын іс-шараларды заңнамалық құжаттама талаптарына сәйкес уақтылы үйлестіру және түзету мақсатында жүйенің нәтижелерінің тиімділігін анықтау қажеттілігімен анықталады.

Балалардың жол-көлік жарақатының алдын алу жүйесін енгізу бойынша құрылымның негізгі қызметі тәрбиелік және насихаттық іс-шаралар болып табылады.

Білім беру қызметі балаларды жол қозғалысына қауіпсіз қатысуға дайындаудың үздіксіз оқу процесін ұйымдастырудан және қауіпсіз жол қозғалысына қатысушы ретінде өзін-өзі ұстау мәдениетін қалыптастырудан тұрады.

Үгіт-насихат жұмыстары жалпы ақпараттық сипаттағы профилактикалық іс-шараларға (бұқаралық ақпарат құралдарында жол-көлік оқиғалары туралы ақпараттар, қоғамдық хабарландырулар және т.б.) және мәдени іс-шараларды ұйымдастыру арқылы жол қозғалысы қауіпсіздігін жанама түрде насихаттауға негізделген.

Балалардың жол-көлік жарақатының алдын алудың негізгі мақсаты – өскелең ұрпақтың өмірі мен денсаулығын сақтау, балаларға жол жүру ережелерін үйрету үшін жағдай жасау, бұл өз кезегінде балалардың жол-көлік жарақатының деңгейін төмендетуге ықпал етеді¹¹.

Білім беру ұйымдарының негізгі қызметі мыналар болуы керек:

¹¹ Балалардың жол-көлік жарақаттарының алдын алу: Әдістемелік материалдар / Құраст.: Ю.В.Басников; Ред. Романова А.А. - Вологда: VIRO баспа орталығы, 2006 ж.

- балаларды көшеде және жолда қауіпсіз ұстау дағдыларын қалыптастыратын, дамытатын, тәрбиелейтін мектепке дейінгі мекемеден бастап педагогикалық процестің сабақтастығын қамтамасыз ету;

- жалпы білім беретін оқу орындарының оқушыларын қауіпсіз қозғалыс негіздеріне оқыту және тәрбиелеу және осы процесті әртүрлі қосымша білім беру мекемелерінде жалғастыру;

- балалардың жол-көлік жарақаттарының алдын алу нысандары мен әдістерін жетілдіру;

- жолда жүру ережелерін зерделеу үшін балалар мен жасөспірімдердің жаңа шығармашылық бірлестіктерінің желісін дамыту;

- заңға бағынатын және тәртіпті жол қозғалысына қатысушыларды тәрбиелеу.

Аталған іс-шаралар келесідей білім беру ұйымдарында жүзеге асырылуы тиіс:

Мектепке дейінгі білім беру мекемелеріндесабақты әр баланың жеке және жас ерекшеліктерін білетін педагог жүргізеді. Жол ортасындағы қауіпсіз мінез-құлық ережелері ойынға негізделіп, бейнелі-рөлдік, сюжетті-рөлдік немесе ережелері бар ойын, арнайы оқыту және дамыту іс-шаралары процесінде оқытылады.

Жалпы білім беретін оқу орындарында мұғалім балалар мен жасөспірімдердің көшелер мен жолдардағы қауіпсіз мінез-құлық негіздерін оқып-үйренуге арналған оқу-тәрбие процесін педагогикалық талаптарды ескере отырып жүзеге асырады. Балалардың жол-көлік жарақатының алдын алу бойынша білім беру мекемелерінің жұмыс тәжірибесінде сабақта да, сабақтан тыс уақытта да әртүрлі жұмыс түрлерін қолдануға болады. Мысалы, «Айналаңдағы әлем», «Тіршілік қауіпсіздігінің негіздері» (бұдан әрі ОБЖ) бағдарламалары аясында студенттермен сабақтар өткізу.

Балаларға арналған қосымша білім беру мекемелерінде балалардың жол-көлік жарақатының алдын алуға бағытталған қосымша бағдарламалар да жүзеге асырылуда. Кез келген типтегі қосымша білім беру мекемелерінде балалар мен жасөспірімдердің өз еркімен әртүрлі секцияларға, үйірмелерге қатысып, көшеде және жолда қауіпсіз жүріс-тұрыс дағдыларын меңгеруі маңызды.

Балалардың жол-көлік жарақаттарының алдын алу бойынша білім беру ұйымдары қызметінің негізгі мақсаттары мен міндеттері білім беру мекемесінде балалардың жол-көлік жарақаттарының алдын алу бойынша жұмыс жүйесін құру және жетілдіру болып табылады.

Балалардың жол-көлік жарақатының алдын алу – өскелең ұрпақтың өмірі мен денсаулығын сақтау, балаларға жолда жүру ережелерін үйрету үшін жағдай жасау, бұл өз кезегінде балалардың жол-көлік жарақаттарының деңгейін төмендетуге ықпал етеді.

Балалар мен жасөспірімдерге Жол жүрісі ережелерін оқыту жол-көлік оқиғасы жағдайында жеке қауіпсіздігін және айналасындағылардың қауіпсіздігін қамтамасыз ете алатын тәртіпті жол қозғалысына қатысушыны дайындауға арналған.

Сондай-ақ, балалардың жол-көлік жарақаттарының алдын алуда студенттердің жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша профилактикалық іс-шаралар кешенін әзірлеу маңызды рөл атқарады, олар келесі бағыттар бойынша тиісті түрде жүргізілуі керек:

ақпараттық – балаларға жолда жүру ережелерін үйрету, көшелер мен жолдардағы қауіпсіз мінез-құлқы бойынша білім кешенін қалыптастыру. Айналадағы дүниемен (аула, жол, ауыл, қала), көліктермен (велосипед, мопед, мотоцикл, автомобиль) таныстыру;

дамытушы – қауіпсіз жүріс-тұрыстың практикалық дағдыларын, жолдың ықтимал қауіп төндіретіні және баланың тәртіпті, зейінді болуы керектігі туралы идеяларды қалыптастыру.

Бұл мәселені шешу үшін негізгі әрекет бойынша оқу процесін құру кезінде мүмкін болады:

- балалар мен жасөспірімдерге теориялық білім беру (заманауи технологиялар негізінде мұғалім мен полиция қызметкерінің ауызша ақпараты);

- студенттердің өз бетінше шығармашылық жұмысы (көрнекіліктерді оқу, жол ортасында дұрыс, қауіпсіз бағыт-бағдар алу, ғылыми-зерттеу және жобалық іс-әрекеттерге қажетті танымдық қабілеттерін үйрететін және дамытатын шығармашылық тапсырмаларды орындау);

- қозғалыстарды үйлестіруді, қимыл-қозғалыс дағдыларын және көшелерде, жолдарда және көлікте қауіпсіз мінез-құлық дағдыларын практикалық дамыту ойындар кешенін (сюжеттік, рөлдік ойындар, ережелер бойынша ойындар және т.б.) арнайы жаттығуларды (топтық, жеке)қолдану.

Профилактикалық жұмыстардың мазмұны мен формалары балалардың жас ерекшеліктерін ескере отырып саралануы керек. Әрбір жас үшін негізгі білім беру идеялары анықталды, олардың ашылуы және талқылануы кіші жастағы балалардың заңға бағынуы мінез-құлқына мотивацияны және өз өмірі мен денсаулығына жауапкершілікпен қарауды қалыптастыруға ықпал етеді.

ДДТТ профилактикасының тиімділігінің маңызды психологиялық-педагогикалық шарттары:

- мұғалімдер мен полиция қызметкерлерінің біліктілігі мен дайындық деңгейі;

- профилактикалық жұмыста заманауи ақпараттық құралдарды пайдалану үшін осы жұмысты дәлелді

көрнекі материалдармен, шығармашылық әзірлемелермен, бейне және аудио бағдарламалармен қамтамасыз ету;

- қала жолдарындағы балалардың қауіпсіздігіне жауапты барлық білім беру субъектілерінің ынта деңгейі мен жауапкершілігі.

Жасөспірімдердің жол-көлік жарақаттарының алдын алудың ұйымдастырушылық шарттары:

- әлеуметтік-мәдени іс-шаралардың заманауи технологияларын пайдалана отырып, балаларды жолдағы мінез-құлық қауіпсіздігіне үйретудегі сабақтастық пен жүйелілік;

- балалардың жол-көлік жарақатының алдын алу бойынша теориялық, ғылыми-педагогикалық әзірлемелер мен технологиялар кешенін әзірлеу және енгізу арқылы әртүрлі жас топтарындағы балалардың ерекшеліктерін ескере отырып, ғылыми-әдістемелік қамтамасыз ету мазмұнын балаларды жол-көлік оқиғаларының алдын алу бағдарламаларына біріктіру. Білім беру ұйымдарының негізгі пәндері мен әлеуметтік-мәдени қызмет көлемін, сондай-ақ балалар мен жасөспірімдерді қауіпсіз жол қозғалысына қатысушылар ретінде дайындау бағытында мұғалімдердің, ата-аналардың, бос уақытты ұйымдастырушылардың кәсіби қызметін түзету;

- балалар мен жасөспірімдердің жол-көлік жарақаттарының алдын алу үдерісіне жүйелі мониторинг жүргізу;

- балалардың жол-көлік жарақатының алдын алу процесінде жұмыстың әртүрлі нысандары мен әдістерін және әлеуметтік-мәдени іс-шаралардың технологияларын қолдану¹².

¹² Рыбкина Н.В. Әлеуметтік-мәдени қызметтің теориясы, әдістемесі және ұйымдастырылуы. Тамбов., 2006.б. 216<http://www.dissercat.com/content/sotsialno-kulturnaya-deyatelnost-kak-sredstvo-profilaktiki-detskogo-dorozhno-transportnogo>

Демек, солай деуге болады қазіргі мемлекетте құқық бұзушылықтың алдын алу шын мәнінде негізделген идеялар мен құқықтық теорияларға негізделуі тиіс. Бұл процесте алдын-алу әсерінің дәлелді құралдары мен әдістері қолданылуы керек. Бұл ретте, бұл субъектінің әртүрлі құқықтық құндылықтарды жеткізудің, сондай-ақ көмекші арналар арқылы қоғамға жат мінез-құлықтардың алдын алудың мақсатты процесі екенін және құқық бұзушылықтың алдын алу жеке түрде жүргізілмейтінін, профилактиканың мәдени, саяси, моральдық және т.б. түрлерімен бірге жүретіні анық¹³.

БАҚЫЛАУ СҰРАҚТАРЫ

1. Жол-көлік құқық бұзушылықтарының алдын алудың айрықша белгілерін атаңыз
2. ЖКО алдын алу мәселелерін шешу бойынша кәсіпорындар мен ұйымдардың міндеттерін көрсетіңіз.
3. Балалардың жол-көлік жарақаттануының алдын алу бойынша білім беру мекемелері ұйымдарының қызметі қандай рөл атқарады.
4. Балалардың жол-көлік жарақаттануының алдын алудың мәні
5. Балалардың жол-көлік жарақаттарының алдын алудың ұйымдастырушылық шарттары.

¹³ Ванюкова А.А. Ковалева М.В. Жолдардағы балалардың қауіпсіздігі. Томск.2013

3-БӨЛІМ. ЖОЛ ҚАУІПСІЗДІГІНІҢ АЛДЫН АЛУДЫҢ ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ТӘЖІРИБЕСІ

Дүниежүзілік денсаулық сақтау ұйымының мәліметі бойынша жыл сайын әлемде 1,2 миллион адам жол-көлік оқиғасының құрбаны болып, 50 миллионға жуық адам жарақат алады немесе мүгедек болып қалады. Жол-көлік жарақаттары елдерге жылына 518 миллиард доллар шығын келтіреді, бұл олардың жалпы ұлттық өнімінің бір-екі пайызын құрайды. 2023 жылға қарай жол-көлік оқиғалары планетада адам өлімінің оныншы себебі болады.

Дүниежүзілік денсаулық сақтау ұйымының мәліметі бойынша жолдағы өлімді азайту мәселесін шешу үшін бес негізгі мәселені шешу қажет: дулығы бар мотоциклдерді міну, жол инфрақұрылымы мәселесі, жылдамдық мәселесі, мас болу проблемасы және белдіктерді орынды пайдалану.

Жалпы Еуропада жолдардағы өлім деңгейі үнемі төмендеп келеді. Дегенмен, Эстония мен Польша бұл мәселеде әлі де проблемалық күйінде қалып отыр, мұнда жол-көлік оқиғаларының саны өсуде.

Бұл жағдайдың себептері: ЕО-ға жаңа мүше мемлекеттердің жүргізушілерінің жылдамдықты шектен асыру үрдісі, қауіпсіздік белдіктерін және балаларға арналған арнайы қауіпсіздік құралдарын (балалар орындықтары) елемей. Автомобилизацияның үдемелі дамуын бастан кешіріп жатқан Шығыс Еуропа елдерінің көпшілігінде жол инфрақұрылымы мен қауіпсіздік қызметінің дамуы жоғарылаған қысымға төтеп бере алмайды.

Канада, Франция, Финляндия және АҚШ сияқты дамыған бірқатар елдердің тәжірибесі келесі шараларды қолдану арқылы апаттар деңгейін төмендетуге және орасан зор әлеуметтік және экономикалық шығындарды болдырмауға болатынын дәлелдейді:

- жол қозғалысын ұйымдастырудың икемді және барабар заңнамалық базасын қалыптастыра отырып;

- жол инфрақұрылымы саласында – жаяу жүргіншілер өткелдерін жабдықтау, жолдарды жөндеу, көлік тұрақтарының қажетті санын ұйымдастыру арқылы;

- жол қозғалысының қауіпсіз жүруін насихаттауға баса назар аударып, жол қозғалысы ережелерін бұзу неге әкелетінін көрнекі түрде көрсету.

Шетелдік заңнамада жол қозғалысы қауіпсіздігіне басты назар тәртіп бұзушылардың жауапкершілігіне берілген.

Бұл тек ауыр айыппұлдар ғана емес, көліктерді тәркілеу, жүргізуші куәлігінен айыру, бұзушылықтардың саны мен ауырлығын жыл сайынғы автокөлікті міндетті сақтандыру төлемімен байланыстыру.

Мысалы, Германияда жүргізуші бір жыл бойы жол ережесін бұзғаны үшін айыппұл ұпайларын жинаса, оның 1000 еуроға дейінгі сақтандыру сомасы тағы 500 еуроға, екінші жылы - 1000 еуроға, үшінші жылы - 2 000 еуроға өседі. Оны кез келген неміс көтере алмайды, 3000-5000 еуро жалақысы бар адамға бұл өте қомақты шығын. Сондықтан, кейбір тәртіп бұзушылар сақтандыру ақысын үш еселеп төлемеу үшін көлікті бір жыл бойы пайдаланбауға мәжбүр.

Жиналған айыппұл ұпайларының санына байланысты Америка Құрама Штаттарында жыл сайынғы автокөлікті сақтандыру құны да артады.

Мас күйінде көлік жүргізгені үшін бас бостандығынан айыру үшінші әлем елдерінде емес, керісінше демократиялық Батыс Еуропада қарастырылған. Мысалы, Ұлыбританияда мас жүргізуші жол-көлік оқиғасына ұшыраған жағдайда 6 айға бас бостандығынан айырылып, 1 жылға көлік жүргізу құқығынан айырылуы мүмкін. Ал егер оның кінәсінен зардап

шеккендермен жазатайым оқиға орын алса, заң бойынша 14 жылға дейін бас бостандығынан айыру, 5 мың фунт стерлинг айыппұл қарастырылған.

Соңғы жылдары көптеген елдерде мамандандырылған құқық қорғау органдарының жол қозғалысын қадағалау маңыздылығын мойындау артып келеді. Әдетте орта мерзімді перспективада қабылданатын жол қозғалысы қауіпсіздігінің ұлттық бағдарламалары олардың өлім мен жарақат алуды тудыратын жол-көлік оқиғаларына әкеп соқтыратын аса қауіпті жол қозғалысы ережелерін бұзуды анықтау жұмыстарын қамтиды. Осылайша, еуропалық елдерде, мысалы, Австрияда, Ұлыбританияда, Данияда, Финляндияда, Швецияда жол-көлік оқиғалары құрбандарының санын азайтудың басым бағыттарының бірі жолдарда полицияның қадағалауы болып табылады.

Шетелдік сарапшылардың пікірінше, шығындар мен пайданың арақатынасы бойынша полицияның жол қозғалысы туралы заң талаптарының сақталуын қадағалауы жыл сайын жолдарда зардап шегушілер санын азайтудың тиімді және үнемді әдістерінің бірі болып табылады. Сонымен қатар дүние жүзінің көптеген елдерінде жол полициясы қызметін ұйымдастырудағы негізгі тенденция жол полициясы мен жол ережесін бұзушылардың тікелей байланысын қысқарту, оны орталық электронды басқару пункттерінің көмегімен реттеу болып табылады.

Еуропалық Одақ елдерінде көлік қозғалысын техникалық ұйымдастыру мәселелеріне үлкен көңіл бөлінеді. Қазіргі уақытта көліктер мен тас жолдарда компьютерлік чиптерді біріктіретін технологиялар жасалды. Жолда соқтығысудың алдын алу үшін арнайы радарлар мен радиохабарландыру құрылғылары әзірленді. Мас күйіндегі адамдарға көлік қозғалтқышын іске қосуға мүмкіндік бермейтін блоктау құрылғылары

енгізілуде. Сарапшылардың пікірінше, жақын арада жүргізушіге бейтаныс қалада жол табуға көмектесетін немесе қарапайым түймені басу арқылы көмек шақыруға көмектесетін спутниктік технологиялар, әртүрлі навигациялық жүйелер және көлікті анықтау жүйелері, көлікті ұрлау әрекеті болған кезде басылатын түймежәне т.б. қол жетімді болады.

Еуропа елдерінде Францияның тәжірибесі көліктердің қозғалысын бақылау және бақылау жүйелерін техникалық жаңғыртуға түрткі болды. Айта кету керек, бұл елдегі жол қозғалысын басқару жүйелерін техникалық қайта жарақтандыру жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында қолға алынған шаралардың бірі ғана болды. Біріншіден, «Жол қозғалысы ережелеріне өзгерістер туралы» жаңа заң қабылданып, жолдардағы бұзушылықтар үшін жазалау шараларын айтарлықтай қатайтуды көздеді. Содан кейін ғана жолдарды техникалық жаңғырту жүргізілді: қалалардағы бағдаршамдар бір орталықтан басқарыла бастады. Негізгі магистральдарда жылдамдықты автоматты түрде анықтайтын, көліктің нөмірін, иесінің бетін пленкаға түсіретін радарлармен қосылған жаңа камералар орнатылды. Бұл деректер орталық компьютерге жіберілді, ол адамның араласуынсыз көлік иесіне айыппұлды шығарды. Осы жаңашылдықтардың арқасында француз жолдарындағы апаттар саны екі жылда үштен бірге азайды.

Әлемнің көптеген елдерінде қозғалысқа қатысушыларды қозғалыс бағыттарындағы қозғалыс жағдайы туралы, кептелістерді айналып өтуге болатын маршруттар және автотұрақтар туралы ақпараттандыру жақсы жолға қойылған. Жолдардың қиылысында рұқсат етілген қозғалыс бағыттары ғана емес, сонымен қатар аудандар мен көшелердің атаулары да көрсетіледі. Жүргізушілерге ақпаратты беру үшін көп позициялы

жол белгілері, ауыспалы ақпараты бар жарықтандырылған панельдер, арнайы радио және бейне арналар қолданылады. Мысалы, кептелістер туралы ескертуі бар жарық тақталарын қосқаннан кейін соңғылары 20 - 30 минутта жойылады.

Біріккен Корольдік жолдағы өлім-жітім деңгейі бойынша әлемдегі ең төмен елдердің бірі болып табылады, 100 000 адамға 5,4 өлім. 1970 жылдардан бері Ұлыбританияның автомобиль жолдарындағы өлім-жітім тұрақты түрде төмендеді. Жаяу жүргіншілер өлімі 78 пайызға азайды. Соңғы бірнеше жылда ғана жол-көлік оқиғаларынан қаза тапқандардың жалпы саны 7 пайызға азайған. Дегенмен, егер сіз жергілікті жолдардағы өліммен аяқталатын апаттардың санын бүгінгі күні осы жолдармен қозғалатын автокөліктердің санына санайтын болсаңыз, онда британдық автомобиль жолдарының қауіпсіздігі күрт артқанының барлық дәлелдері бар.

Мұндай көрсеткіштерге жол қозғалысының стратегиясы мен тактикасының үнемі жетілдірілуінің арқасында қол жеткізілер еді. Елімізде жыл сайын жол қозғалысы қауіпсіздігі тақырыбында жүздеген зерттеулер жүргізіледі. Мәселен, жақында жол апатына ұшыраған жүргізушілердің 5 пайызы ғана жылдамдықты асырғаны анықталды. Анықталғандай, жол-көлік оқиғаларының 30 пайыздан астамы жүргізушінің салғырттығынан және жол жағдайын мұқият қадағалауды әдетке айналдырмауынан болса, 16 пайызы көлікті абайсызда немесе қауіптілікпен басқарудан болады екен.

Соңғысына байланысты тиісті шаралар қабылданды: көлік жүргізу кезінде ұялы телефонмен сөйлесуге және темекі шегуге тыйым салынды. Жол кодексінің жаңа ережелеріне сәйкес, жол-көлік оқиғасына қатысқан жүргізуші үшін оның жол-көлік оқиғасы кезінде темекі шегуі немесе от жағуы

ауырлататын жағдай болмақ. Сондай-ақ, қоғамдық көлікте және қызметтік көлікте темекі шегуге тыйым салынады. Сіз тіпті көлік жүргізуден ләззат ала алмайсыз. Жалпы, Англия жолдарында басқа елдерден келген қонақ оның артында бақылау жоқ деген қате әсер қалдыруы мүмкін.

Жергілікті тас жолдарда жол полициясын қарсы алу оңай шаруа емес. Бірақ тағы бір көз жүргізушіні бақылап отыр - жолдың жоғары жылдамдықты камерасының сары шаршы басының дөңгелек көзі. Жолдағы арнайы белгі жүргізушіге алдағы жолға камера орнатылғанын алдын ала ескертіп, жылдамдығын азайтып үлгереді. Мұндай әділ ойынның мақсаты – тәртіп бұзушыны ұстап, одан да көп айыппұл салмау емес, іс жүзінде оның қауіпті аймақтарда жылдамдығын төмендету.

Бұл ретте британдық қозғалыс қауіпсіздігі концепциясының негізі болып табылатын жүргізушінің шеберлігі. Англияда жүргізуші куәлігін алғаш рет алған адам аз. Оларды үшінші немесе төртінші әрекетте алу үлкен сәттілік болады.

Америкадағы жол-көлік оқиғалары туралы ресми деректер Құрама Штаттарда өліммен аяқталатын жол-көлік оқиғаларының саны айтарлықтай төмендегенін көрсетеді.

Американың басты «автомобиль жолдары агенттігі» - Ұлттық автомобиль жолдары әкімшілігінің бөлігі болып табылатын АҚШ-тың Федералдық апаттарды есепке алу жүйесінің есептері жыл сайын аз американдықтардың жол-көлік оқиғаларынан өлетінін көрсетеді.

Сарапшылардың пікірінше, американдық жол-көлік оқиғаларының 40 пайызы және жол-көлік оқиғасының өлімінің 60 пайызы мас жүргізушілердің кінәсінен және олардың жасы негізінен 16 мен 24 жас

аралығында. Құрама Штаттардағы жол-көлік оқиғаларының екінші жиі кездесетін себебі - ұялы телефонда SMS хабарлама алмасу. Ал егер көлік жүргізу кезінде телефонды басқару құрылғысыз пайдалануға бүкіл Америка Құрама Штаттарында заң бойынша тыйым салынса, SMS-ті пайдалануға тыйым барлық штаттарда енгізілген жоқ.

Мысалы, Вашингтонда көлік көп жүретін тас жолдардың бойында орнатылған арнайы экрандарда жүргізушілер көлік жүргізу кезінде смс жазу тікелей заң бұзушылық екенін ескертеді. Ресми деректерге сәйкес, Америка Құрама Штаттарында жыл сайын осы себепті 1500-ге жуық американдық қайтыс болады немесе мүгедек болып қалады.

Көлік жүргізудің жоғары мәдениетіне қарамастан, жүргізушілер арасындағы даулар, сондай-ақ жолдағы агрессивті мінез-құлық АҚШ-та сирек емес. Бір қызығы, полицейлер жүргізушілерді – борышкерлерді дереу арнайы телефон арқылы хабарлауға шақырады, ал жақын маңдағы патруль тәртіп бұзушыларды іздестіру және ұстау үшін дереу жіберіледі.

Көбінесе жаяу жүргіншілер жол-көлік оқиғасының себебі мен құрбаны болып жатады. Осылайша, Нью-Йорк мэриясы жол қозғалысы қауіпсіздігінің жағдайы туралы баяндаманы тарата отырып, қала көшелерінде жаяу жүргіншілердің қатысуымен болатын жол-көлік оқиғаларының саны артқанын атап өтті. 65 және одан жоғары жастағы егде жастағы тұрғындар ерекше алаңдаушылық тудырады, олар жаяу жүргіншілер жолағындағы апаттардың 40 пайызға жуығына қатысады. Бір қызығы, Нью-Йорк қаласының жол қозғалысы мәселелерін зерттеу, көшелерді толтыратын қаладағы әйгілі сары таксилердің жеке көліктерге қарағанда апатқа ұшырау ықтималдығы әлдеқайда аз екенін және

Нью-Йорк көшелерінде мотоцикл жүргізушілерінің өлімі автомобильдікінен 18 есе көп екенін көрсетеді.

АҚШ-та жол-көлік оқиғаларының себептеріне қатысты кез келген зерттеулер талданып, талдау нәтижелері бойынша нақты шешімдер қабылданады. Мысалы, жоғарыда аталған Нью-Йорктегі апатты зерттеу жағдайында қала билігі Нью-Йорк қиылыстарында көлік жүргізу ережелерін дереу өзгертті, сондай-ақ жылдамдықты шектеу туралы ұсыныстарды талқылай бастады.

Бельгиядағы дөрекілік мәдениеті жергілікті билік органдары үшін жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етудің басты мәселесі болып табылады. Ал оның елеулі себептері бар. Арнайы ұйымдар мұқият жинап, өңдейтін статистикалық мәліметтерге сәйкес, еуропалық стандарттар бойынша салыстырмалы түрде шағын елде 11 миллион халқы бар, жыл сайын 1000-ға жуық адам жол-көлік оқиғаларының салдарынан жолдарда қайтыс болады, 60 мыңнан астам адам әртүрлі ауырлықтағы жарақат алған.

Мамандар соңғы кездері жол-көлік оқиғаларының айтарлықтай азайғанын (20 пайызға дейін) атап өтеді. Статистика сарапшыларға қысқа мерзімде жолдарда өлім-жітім саны жылына 800-ге дейін азаяды деп үміттенуге мүмкіндік береді.

Өлім-жітімді азайтудың және жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етудің маңызды тетіктерінің бірі жүргізушілерді оқытудың және жүргізуші куәліктерін берудің нақты және жақсы жұмыс істейтін жүйесі болып табылады. Бельгиялық құқықтарды беру жүйесі қазақстандық жүйеден біршама ерекшеленеді. 17 жасқа толған жүргізуші куәлігін алуға үміткер алдымен теориялық курстан өтуі керек, содан кейін ол бірден уақытша жүргізуші куәлігін алады. Дегенмен, бұл жерде ол таңдау жасауы керек - егер ол қаласа, көлікті басқару

құқығын беретін құжаттарды тәжірибелі жүргізушінің сүйемелдеуімен ғана ала алады (бұл жағдайда оған автомектепте практикалық курстан өту қажет емес), немесе «тәуелсіз» жүргізушінің құқығы (бұл жағдайда 20 сағаттық жүргізу курсы). Сонымен бірге, уақытша құқық иелеріне бірқатар шектеулер қойылды: олар демалыс және мереке күндері кешкі сағат 22:00-ден таңғы 06:00-ге дейін көлік жүргізе алмайды, коммерциялық тасымалдаумен айналыса алмайды және Бельгия аумағынан көлікпенкете алмайды.

Барлық осы шектеулерден айырылған «нақты» құқықтарды алу үшін сіз кем дегенде үш ай уақытша қыртыстармен саяхаттап, содан кейін маңызды практикалық емтихан тапсыруыңыз керек. Сипаттамасы, емтиханды өз көлігіңізде тапсыруға болады. Емтихан тапсырудың әрбір екі сәтсіз әрекетінен кейін талапкер ақылы түрде қосымша 6 сағаттық теориялық курстан өтуі керек.

Биліктің көлік жүргізушілерін даярлауға осындай тиянақты көзқарасына қарамастан, елдегі көлік қозғалысы жыл өткен сайын бейберекет, ретсіз болып барады. Жергілікті тұрғындар Бельгияда еуропалық жүргізушілердің сыпайылығының біртіндеп жойылып бара жатқанын айтады. Қазір де жолды белгіленген орындардан кесіп өтетін жаяу жүргіншілерге жол берілмейді. Көлік жүргізудің жалпы мәдениеті айтарлықтай төмендеді, кейде ол дөрекілікпен шектеседі. Бағдаршамның қызыл жарығымен жүру, қозғалыс жолағын сақтамау, жолақты ауыстырған кезде бағдаршамдарды қоспау, тіпті қала жағдайында қарсы жолаққа шығып кету - өте жиі кездесетін құбылыс. Велосипедшілерді ерекше атап өту керек, олардың көпшілігі қала көшелерімен жүру кезінде барлық қолданыстағы ережелерді елемейді.

Ай сайын Түркияның жолдарында көліктер көбейіп барады. Жақын арада көлік кептелісі мен тұрақ мәселесі бойынша Мәскеуді қуып жету қаупі бар.

Түрік құрастырған көліктердің көпшілігінің салыстырмалы түрде құны төмен, сондай-ақ кез келген орташа түрік отбасы үшін автокөлік несиесі Түркияда көлік сатып алуды әдеттегі нәрсеге айналдырды.

Түркияда қауіпсіздік белдігін тағу әдетке айналған жоқ және мұнда ешкім түрік жүргізушілеріне мұны үйретуге ерекше құштар емес. Кішкентай жолаушыларды тасымалдауға арналған арнайы балалар орындықтары өте сирек кездеседі. Бірақ Түркияда олар сәбиді көліктің алдыңғы орындығына отырғызғанды ұнатады. Жол полициясы, әдетте, бұл нәрселерге саусақтарының арасынан қарайды.

Соған қарамастан, Түркияда жол ережесін бұзу әмиянға айтарлықтай әсер етеді. Жылдамдықты 30 пайызға асырғаны үшін жергілікті көлік жүргізушісіне қомақты көлемде айыппұл салынады. Тиісінше, жылдамдық неғұрлым жоғары болса, айыппұл соғұрлым жоғары болады.

Осыдан бірер жыл бұрын жол полициясы қызметкерлеріне пара берудің күрт өсуіне байланысты елде шулы жанжал шықты. Процесс қоғамда кең резонансқа ие болды, содан кейін полиция көліктерінің көпшілігі жұмыс кезінде түрік полицейлерінің әрекеттерін бақылайтын камералармен жабдықталған. Осыдан кейін ресми статистикаға сүйенсек, пара алудың саны айтарлықтай азайған.

Өліммен аяқталатын жол-көлік оқиғаларының статистикасына сәйкес, Түркия жолдарындағы апаттардың саны әсіресе Құрбан айт мерекесі қарсаңында артады. Көптеген түрік отбасылары Түркияның өзінде ғана емес, Еуропаның көптеген елдерінде тұратын көптеген туыстарына көлікпен

барады. Мәселен, биыл мереке күндерінде 200-ге жуық адам жол апатына ұшыраған. Өкінішке орай, мұндай статистика жыл өткен сайын нашарлап барады, бірақ түрік билігі әлі күнге дейін жол ережесіне айтарлықтай өзгерістер енгізген жоқ. Бәлкім, айыппұлдардың жыл сайынғы өсуі ғана түрік жүргізушілеріне әсер етуі мүмкін.

Финляндияның құқық қорғау органдарының мәліметінше, жол-көліктегі өлім-жітімнің азаюы жол қозғалысы туралы заңға түзетулер енгізудің нәтижесі болып табылады. Оларға сәйкес, велосипедшілер дулығамен жүруге міндетті, ал жаяу жүргіншілер соның ішінде елді мекендерде және жарықтандырылған көшелерде шағылыстыратын элементтері бар киімдерді киеді. Бұрын бұл ереже тек жарықтандырылмайтын көшелерге қатысты болатын.

Қазіргі уақытта жаяу жүргіншілердің қатысуымен болатын жол-көлік оқиғаларының жартысына жуығы қараңғы немесе ымырт кезінде тіркеледі. Осыған байланысты полицейлер жаяу жүргіншілер жолымен жүргенде де, көше бойында да шағылыстырғыш тағу керек екеніне сенімді.

Фин полицейлері үшін мас жүргізушілер басты проблема болып қала береді. Жол-көлік оқиғасының 25-30 пайызы мас жүргізушінің кесірінен. Демек, финдік автокөлік әуесқойлары ғана тарта алатын ең ауыр жаза – мас күйінде көлік жүргізгені. Бұл үшін олар құқықтарынан айырылады, тіпті түрмеге де жабылуы мүмкін.

Соңғы жылдары алкогольді құлыптар финдік жүргізушілер арасында танымал болды, егер алкоголь деңгейі кем дегенде 0,2 ppm болса, тұтануды блоктайды. Көптеген көлік компаниялары көліктеріне алкогольдік құлыптар орнатады. Бұл жол қауіпсіздігін арттыруға айтарлықтай әсер етеді. Жол қауіпсіздігі орталығының

финдік жол-көлік оқиғасын зерттеу бөлімінің басшысы тіпті барлық көліктерге алкоголь құлыптарын қосуды ұсынды.

Жолдардағы өлімнің ең қорқынышты себебі - көліктердің бұланмен соқтығысуы. Фин жолдарында жыл сайын бірнеше мың бұлан мен бұғы апаттары орын алады, сондықтан «жолдардағы бұлан» жаңа жол белгісі енгізілді.

Статистикаға сүйенсек, Польшада жыл сайын 50 мыңға жуық жол-көлік оқиғасы орын алып, 5,5 мыңнан астам адам қаза табады.

Бұл Еуропалық Одақтағы ең жоғары көрсеткіш. Ал жол-көлік оқиғаларынан қаза тапқандар саны жылдан жылға артып келеді. Сонымен қатар жүргізушілер мен жаяу жүргіншілердің кінәсінен зардап шеккендердің пайызы да артып отыр. Полицейлердің айтуынша, жол-көлік оқиғаларының негізгі себептері жылдамдықты бұзу, абайсыздық және көлікті мас күйінде жүргізу.

Мұндай статистикаға аландаған Польша үкіметі жолдардағы жағдайды жақсарту үшін кешенді шараларды қолға алуда. Соған қарамастан Брюссельдегі Еуропалық жол қауіпсіздігі кеңесі оның қатысушылары ең үлкен қауіп-қатерге тап болатын елдердің тізімін жариялады. Бұл тізімде Польша, Ресей және Словакиямен бірге алғашқы үштікке енді.

Жағдайды өзгерту үшін Польшада жаңа жылдан бастап көлік жүргізу ережесін елемегендер үшін жауапкершілік тағы да күшейтілді. Мас күйінде көлік жүргізгені үшін жүргізуші енді құқығынан ғана емес, көлігінен де мәңгілікке айырылады. Дегенмен, жағдай әлі жақсы жаққа түбегейлі өзгерген жоқ. Жаяу жүргіншілер, велосипедшілер және балалар әлі де жиі жол-көлік оқиғаларының құрбаны болып жатады. Сонымен қатар Польшадағы жол жүру айыппұлдары ЕО-дағы ең арзандардың бірі болып қала береді.

Дамудың қазіргі кезеңінде азиялық мемлекеттердің бірі – Сингапур Республикасындағы жол қозғалысы қауіпсіздігін ұйымдастыру назар аударуды қажет етеді. Аумақтың жалпы ауданы – 682,7 шаршы метр. км., ал 4 миллионға жуық халқы бар Сингапур дамыған көлік инфрақұрылымына ие. Жол желісінің жалпы ұзындығы 3122 км, оның 150 км автомобиль жолдары. Көлік құралдарының жалпы саны 693 мың бірлікті құрайды, оның 395 мың бірлігі жеңіл автокөліктер. Күн сайын мұнда резидент емес көліктің 30 мың бірлігі келеді (негізінен мотоциклшілер). Қазіргі уақытта қоғамдық көлікпен тасымалдау үлесі 63%, жекеменшік 37% құрайды. Алдағы уақытта қоғамдық көлік үлесін 75 пайызға жеткізу жоспарлануда.

Сингапурдың көлік инфрақұрылымын және жол қозғалысын басқаруды дамыту мемлекеттік азаматтық ұйым – жол қозғалысын басқарудың әлемдік деңгейдегі жүйесін дамыту мақсатында құрылған жердегі көлік басқармасы (LTS) жауапкершілігінде. Қазіргі уақытта ҰБТ 4 бөлімнен тұрады: көлік және жол бөлімі; жерді бөлу; көлік құралдарын тіркеу бөлімі; жоғары жылдамдықты қоғамдық көліктер корпорациясы (метро). Негізгі функцияларға мыналар жатады:

- электронды таблоларды, ақпараттық радиоарнаны, бақыланатын жол белгілерін пайдалана отырып, автомобиль жолдарында жүргізушілер үшін ақпараттық колдау көрсету;

- жолдардағы қиындықтарды уақтылы ескерту (көлікті эвакуациялау қызметін шақыру, жол-көлік оқиғасы кезінде жол полициясымен, сақтандыру компанияларымен және БАҚ-пен өзара әрекеттесу) есебінен жол қауіпсіздігінің деңгейін арттыру.

Қозғалысы қиын, мұзы бар Швеция қауіпсіздік бойынша көшбасшыға айналды. Жол-көлік

оқиғаларының көп болуына ескі жолдардағы жылдамдықтың жоғары болуы себеп.

17 жыл бұрын Швеция парламенті Vision Zero тұжырымдамасына негізделген Жол қозғалысы қауіпсіздігі туралы заңын бекітті. Тұжырымдаманың авторлары адамдар қателесуге бейім болатын ұстанымды негізге алды, бірақ автокөлік жүйесі олай емес. Бұл «нөлдік өлім тұжырымдамасының» негізгі қағидасына айналды.

Жоспарлау апаттар санын азайтуда ең маңызды рөл атқарды. Маңызды әсерлердің бірі 2+1 жаңа үлгідегі жолдардың салынуы болды. Жоба бойынша ескі жолдарды 2+1 схемасы бойынша өзгерту ұсынылды. 3 жолақты жол бір бағыттағы 2 жолақтан және қарама-қарсы бағыттағы бір жолақтан тұратын кезде. Әр бірнеше шақырым сайын жолақтардың қатары өзгеріп отырады. Жолақтардың өзі арқан қоршаумен бөлінген. Артықшылығы ескі жолдарды да 2+1 жүйесіне көшіруге болатын еді. Бұл жаңа жолдарды салуға кететін шығынды айтарлықтай төмендетуге көмектесті.

Бастапқыда көпшілік жүргізушілердің бұрынғыға қарағанда тар жолда жүруге наразылығын сезінеді деп қорықты, бірақ кейбір учаскелерде сынақтан өткеннен кейін жаңа жол түрі жылдам жүруге ыңғайлы және ең бастысы, әлдеқайда қауіпсіз болып шықты. Мұның барлығына сол жақ жолақта басып озу мүмкіндігінің арқасында қол жеткізілді.

Осындай 1500 шақырымға жуық жол салынды. Нәтижесінде Vision Zero концепциясының алғашқы онжылдығында көптеген адамдардың өмірі сақталды. 2000 жылдардан бері 12600 қауіпсіз жаяу жүргіншілер өткелінің құрылысы басталды. Есептерге сәйкес, бұл шаралар жол-көлік оқиғаларындағы өлім-жітім көрсеткішін 2 есеге азайтты.

Автомобиль жолдарында жылдамдықты шектеу енгізілді.

Жазатайым оқиғаларды айтарлықтай төмендету мақсатына жетуге мүмкіндік берген тағы бір фактор жылдамдықты шектеуге өзгертулер енгізу болды. Автомобиль жолдарының қозғалысына 100 км/сағ шектеу енгізілді. Осының арқасында швед жүргізушілері біркелкі қозғала алды, нәтижесінде олар қалаған жерге тіпті төмендетілген жылдамдықта да ерте жете бастады.

Бірнеше жылдың ішінде жаяу жүргіншілердің өліміне әкелетін жол-көлік оқиғасы 50 пайызға азайған. Жол-көлік оқиғасынан қаза тапқан балалар саны да айтарлықтай азайды. Мамандар жүйедегі техникалық кемшіліктер жойылған жағдайда апат құрбандарын тағы 90 пайызға азайтуға болатынын айтады. Сондай-ақ, адамдардың белін байлағысы келмейтіндігімен, мас күйінде көлік жүргізісі келетіндігімен және т.б.

Нөлдік өлімге көшу. Шведтердің пікірінше, жазатайым оқиғалардың санын азайтуға келесі шаралар күшті әсер етуі мүмкін: адам факторының рөлін азайту, сонымен қатар адам қателерінің әсері. Бізге мас жүргізушіні анықтайтын және көлік қозғалысын дереу бөгейтін барлық жүйелермен жабдықталған көліктер қажет. Сондай-ақ жылдамдық шегінен асып кетсе немесе қауіпсіздік белдігі шешілсе, сізге ескертетін қауіпсіздік жүйесін жылдам енгізу керек. Алдағы он жылда бұл қол жеткізуге болады. Автомобильдер адамдардың араласуынсыз саяхаттаудың ең қауіпсіз тәсілі бола алады.

Осылайша, экономикалық құрылымы мен конституциялық құрылымы әртүрлі шет мемлекеттерде жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету мәселелерін зерделей келе, жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету – мемлекеттік міндет деген қорытындыға келдік. Құқық қорғау құрылымдарының ықпал ету дәрежесі әр түрлі және халықтың дәстүрлерімен, әдет-ғұрыптарымен

және менталитетімен анықталады. Бұл ретте жоғары технологиялық өнімдерге қатысты бағдарламаларды пайдалануға айтарлықтай екпін берілгенін атап өткен жөн.

Өнеркәсіптік дамыған елдердің тәжірибесі, жол қозғалысына қатысушылардың мінез-құлқын өзгертуге бағытталған шаралардың тиімділігі көбінесе билік органдарының оларды орындауды қаншалықты қатаң талап ететініне байланысты¹⁴.

БАҚЫЛАУ СҰРАҚТАРЫ

1. Дүниежүзілік денсаулық сақтау ұйымының жолдағы адам өлімін азайту мәселесін шешудегі бес негізгі міндетін атаңыз.
2. Канада, Франция, Финляндия және АҚШ елдері жол апатының деңгейін төмендету үшін қандай шаралар қабылдауда.
3. Әлемдегі қай елде жолдағы өлім-жітім деңгейі ең төмен.
4. Еуропа елдеріндегі ЖКО статистикасын атаңыз
5. Vision Zero тұжырымдамасын сипаттаңыз.

¹⁴ Жол-көлік оқиғаларының алдын алудың халықаралық тәжірибесі.
https://studbooks.net/1171385/tehnika/mezhdunarodnyy_opyt_preduprezhdeniya

4-БӨЛІМ. ЖОЛ ҚОЗҒАЛЫСЫ ЖАҒДАЙЫН БОЛЖАУ ЖӘНЕ ТАЛДАУ

Жағдайды кәсіби сауатты, терең бағалау жол қозғалысы жағдайының дамуын болжауға көмектеседі. Болжау жүргізушінің қазіргі кездегі дерексіз көріністерін оның жадында сақталған ұқсас жағдайлар туралы ақпаратпен салыстырудан тұрады. Жадтың ассоциативті қасиеттеріне сүйене отырып, жүргізушіде басқарылатын автомобильдің және жолдағы басқа заттардың салыстырмалы жағдайының өзгеруі туралы идеялар бар. Осылайша, болжау мүмкіндігі жүргізуші жадының ассоциативті қасиеттеріне және оның қозғалыс жағдайының кеңістіктік және уақыттық сипаттамаларының өзгерістерін елестету қабілетіне байланысты.

Қиял-жүргізушіге оның және басқа жол қозғалысына қатысушылардың ықтимал әрекеттерінің нәтижесіндегі жағдайдың дамуын елестетуге мүмкіндік береді. Оған басқа жол қозғалысына қатысушылардың мінез-құлқын елестету өте қиын. Олардың әрекеттері өте әртүрлі болуы мүмкін, сондықтан олардың көлігін басқару бойынша мүмкін шешімдер әртүрлі болады. Осыған байланысты болжау міндеті - жол қозғалысы жағдайының дамуының мүмкін нұсқаларын сыни тұрғыдан бағалау және олардың арасында қозғалыстың басқа қатысушыларының ең ықтимал мінез-құлқына сәйкес келетін біреуін бөліп көрсету.

Бұл - шешім қабылдауға негіз болады. Көптеген жағдайларда бұл мақсат үшін ақпарат жеткіліксіз. Мысалы, көрінуі шектелген немесе тығыз көлік ағынында жол қозғалысына қатысушылардың сыртқы түрін немесе мінез-құлқын жеткілікті сенімділікпен болжау қиын. Мұндай жағдайларда жүргізушіге сценарийлердің ең қауіптісіне назар аударуды және қосымша ақпарат алынғанша соңғы шешімді кейінге

қалдыруды ұсынуға болады. Мұны істеу үшін ол жылдамдықты азайтады немесе тіпті көлікті тоқтатады (автордың түсініктемесі - өкінішке орай, барлық жүргізушілер мұны істей бермейді), егер бұл мүмкін болмаса, ол басқа қауіпсіздік шараларын қолданады (мысалы, интервалды арттырады) және тұрақты режимді сақтайды. жүргізу режимін өзгертуге дайындық. Осылайша, автомобильдің қалай қозғалуы керек және оған қалай жету керектігі туралы шешім жолдың нақты жағдайын сыни бағалау және оның дамуын болжау негізінде қалыптасады¹⁵.

Кейбір жағдайларда көлік жүргізу режимін өзгеріссіз қалдырған жөн. Жүргізу режимінің өзгеруі әртүрлі себептерге байланысты болуы мүмкін, бірақ жүргізушінің шешіміне жаяу жүргіншілер, қарсы келе жатқан, өтіп бара жатқан және тоқтаған көлік құралдары, бағдаршамдар мен жол белгілері, әртүрлі кедергілер негізгі әсер етеді. Шешімді әзірлеу кезінде жүргізуші жолдың сипаттамаларын, басқарылатын көлік құралының эксплуатациялық қасиеттерін, ең алдымен оның габариттік өлшемдерін, тежеу және динамикалық қасиеттерін, өңдеуді және т.б. ескеруі керек. Қабылданған шешімдердің орындалуы негізінен басқару элементтеріне әсер ету немесе қозғалыстың басқа қатысушыларына сигнал беру нысаны.

Тандану әрқашан басқарудың ең жағымсыз, кейде ең қауіпті факторларының бірі болды.

Ұшқыштармен келесі тәжірибе жүргізілді: ұшақты қолмен және автопилоттың астында басқару процесінде күтпеген жерден жабдықта ақау пайда болды, бұл белгіленген ұшу режимінің күрт бұзылуына әкелді. Сонымен, ұшақты қолмен басқарған кезде және ұшқыштар әртүрлі бұзушылықтарды болдырмауға

¹⁵ [Автоводилы \(http://www.avtovodila.ru\)](http://www.avtovodila.ru).

дайын болғанда, олар мұндай бас тартуды оңай жеңетін болды. Ұшақ автопилотта болған кезде және ұшқыштар босансыған кезде, басқару элементтерін қолдарында ұстауды жалғастырғанымен (бұл нұсқаулықта қарастырылған), күтпеген сәтсіздік олардың толқуын тудырды және көбінесе олар белгіленген ұшу режимін сақтай алмады. Бұл эксперимент көлік жүргізу кезінде әртүрлі төтенше жағдайлардың болуын болжау және оларға қарсы тұруға дайын болу қаншалықты маңызды екенін көрсетеді.

Ережелерді бұзу мен жол-көлік оқиғаларының салыстырмалы түрде көп бөлігі резидент емес жүргізушілердің үлесіне тиетіні атап өтілді. Олар бейтаныс қалада мұқият болуға тырысса да, бұл оларға әрдайым көмектеспейді. Жергілікті жүргізуші, білімді. әртүрлі қалалық жолдар, қиылыстар, қауіпті орындар, әрқашан жақсы жағдайда.

Тосын фактор тек қала ішінде ғана емес, қалааралық бағыттарда да қауіпті. Олардың бойымен жүріп келе жатқанда, жүргізушілер жолдың идеясын, бейнесін алады, ол оны жолдың болашақ бөлігіне экстраполяциялайды, бұрышта орналасқан. Ал мұнда жүргізуші күтпеген жол тосынсыйлары ерекше қауіпті. Ол әдетте оларға айтарлықтай кешігумен әрекет етеді. Осылайша, жүргізуші берілген жол жағдайына дайын болған кезде оның оған жауап беру уақыты секундтан аспайтыны, ал күтпеген жерден мұндай жағдай туындағанда оның әрекет ету уақыты екі есе артатыны эксперименталды түрде анықталған.

Сіз басып озуда ерекше тоқтауыңыз керек. Бұл маневрде дұрыс бағалаулар мен болжамдар ерекше маңызды. Бұл жерде жүргізуші көптеген факторларды ескеруі керек: басып озу және оған қарай бара жатқан көліктің жылдамдығы және қарсы келе жатқан көліктің қашықтығы, өзі басып озып бара жатқан көліктің

жүргізушісінің өзін қалай ұстайтыны. Мұндай болжамдардағы қате өте қауіпті, өйткені басып озу жоғары жылдамдықпен жүзеге асырылады. Әрине, мұндай маневрмен жүргізушіде жоғары психикалық шиеленіс болады. Эксперименттік түрде басып озу кезеңінде жүргізушінің психофизиологиялық параметрлерінде айтарлықтай өзгерістер болатыны анықталды және мұнда олардың мәндері әдеттегіден 25-40% жоғары.

Жолдың алдыңғы көрінісін жасыратын үлкен көліктің артында ұзақ уақыт жүргенде, қозғалыс ақпаратының ағыны айтарлықтай төмендейді. Бұл жағдай жүргізушіде «сенсорлық аштықты» тудырады, демек, жылдамдықты арттыруға, осы үлкен көлікті басып озуға бейсаналық ұмтылыс. Егер бұл тілек өте күшті болса, онда ол ағымдағы жағдайды байсалды бағалауға кедергі келтіріп, жүргізушіні қауіпті жерде басып озуға итермелеуі мүмкін.

4.1. Жол қозғалысы жағдайын оқу

Көбінесе апатқа ұшыраған немесе жай ғана әрекет етуді талап ететін жағдайға тап болған жүргізушілер: «Мен көлік жүргізіп келе жатқан едім, ол кенет бір рет бұрылыс сигналынсыз кетіп қалды» деп айтады. Немесе «мына жаяу жүргінші менің алдымнан секіреді, мен қарсы жолаққа шығамын, КамАЗ бар, олар әрең бөлініп кетті» және т.б. Дегенмен, бұл жағдайлардың көпшілігін қарапайым жағдайды болжау арқылы болдырмауға болады. Біз күткен жағдайға әрекет ету тезірек болатыны анық. Психологтардың пікірінше, дәл болжамның арқасында әртүрлі реакциясы бар адамдар көлікті сәтті жүргізеді.

Аттракцион тұрақты «миға шабуылға» айналатын сияқты көрінуі мүмкін. Бұл олай емес. Біраз уақыттан кейін мұның бәрі рефлекстер деңгейінде болады. Біз енді

ойламаймыз, жай ғана ойлаймыз. Болжау жағдайында қауіп төнген сәтте емес, оның алдында әрекет ету керек. Әрине, пессимист және жолдағы барлық нәрседен қорқудың қажеті жоқ. Сізге оқиғаның болу ықтималдығын шынайы бағалау керек. Психологияда мұны ойлау деп атайды.

Болжауды келесі бағыттар бойынша жүргізуге болады:

1. Жол қозғалысының басқа қатысушыларының орналасуына байланысты қозғалыс жағдайын оқу.

2. Басқа жүргізушілердің әрекеттерін талдау, олардың жүргізуіндегі қателіктерді анықтау және соған дайындалу.

3. Жол жамылғысын талдау негізінде мүмкін болатын стандартты емес жағдайды немесе жай ғана жолдың тайғақтығын болжау. Сондай-ақ желді ескеру қажет, әсіресе трассада жүру кезінде.

Бұл тек теориялық тұрғыдан қарапайым екені анық. Шындығында, сіз олардың комбинацияларын ескеруіңіз керек.

Барлық қозғалыс жағдайларын талдау екі топқа бөлуге болатын көріну жағдайларына байланысты жүргізілуі керек:

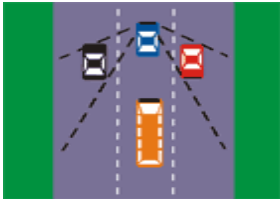

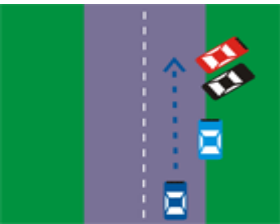
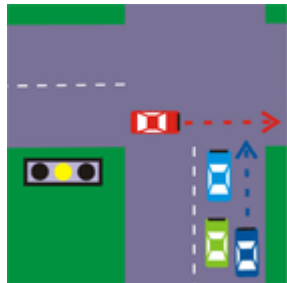
- ауа райы жағдайына байланысты (тұман, жаңбыр, шаң және т.б.);

- басқа жол қозғалысына қатысушылардың орналасуына және жер бедеріне байланысты.

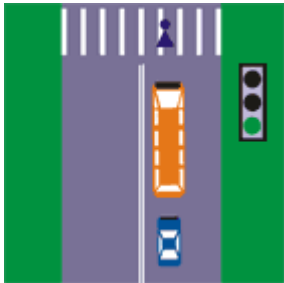
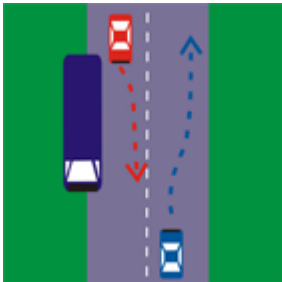
4.2. Жағдайдың болжамы

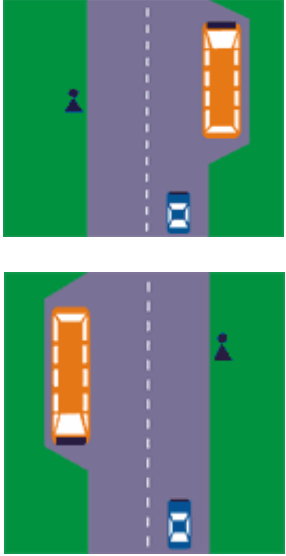
Жағдайлардың көпшілігі әдеттегі және үнемі орын алады.

Барлық суреттер біздің көк көлікте жүргенімізді білдіреді.

	Сурет	Сипаттама
		<p>Алда бір (екі, үш, он) вагонда солға бұрылған көлік келе жатыр. Түсіну керек, енді барлығына жылдамдықты азайтуға тура келеді. Бұл бағдаршамға да қатысты, егер алдыда қызыл шам жанса, неге жылдамдату керек?</p>
		<p>Жаяу жүргіншілер жолды алдынан кесіп өтеді, сірә, олардың алдында тұрған көліктер өтіп кетуі мүмкін.</p>
		<p>Сол жақ жолақтағы көлік күдікті түрде баяу қозғалады, ал алда солға бұрылыс бар, және сіз бұл бағытта көліктердің жиі бұрылатынын білесіз. Егер ол да баяулайтын болса, солға немесе кері бұрылу ықтималдығы жоғары.</p>
		<p>Біз солға бұрылып жатырмыз, ал алдында оңға бұрылатын көлік бар, бірақ жеткілікті жылдам. Бұл жағдайда сіз көліктің шынымен бұрылатынына көз жеткізуіңіз керек (жүргізуші бұрылыс сигналын өшіруді ұмытып кеткен болуы мүмкін).</p>

		<p>Алда жолдың оң жағында велосипедші немесе жаяу жүргіншілер келе жатыр, ал оларға қарай көлік келе жатыр. Газ тежегішті мотоциклшінің /велосипедшінің/жаяу жүргіншінің қасынан келе жатқан көлікпен өту жағдайын болдырмайтындай етіп басқару қажет.</p>
		<p>Бұрылыс кезінде, әсіресе солға қарай, алдыңғы көлік қиылыстан кейін бірден тоқтауы мүмкін жағдайды болжасаң, осы маневрді орнынан басқа көлікке жақындама. Бұл темір жолдарға да қатысты. Алдында келе жатқан көлікке жақындамаңыз. Жолдардан кейін бірден тоқтаған жағдайда, сіздің көлігіңіз оларда қалады және баратын жер қалмайды.</p>
		<p>Сіздің жаныңыздағы іргелес жолақпен келе жатқан көлік, оның алдында кедергі (жол жұмыстары, қозғалмайтын көлік, төмен жылдамдықпен келе жатқан көлік) болған жағдайдан аулақ болуға тырысыңыз. Басқаша айтқанда, көрші жолақтағы көліктің сіздің жолаққа шығуға немесе тоқтауға мәжбүр болуының себебі бар. Үқтимал соқтығысуды болдырмау</p>

		<p>үшін оны аздап баяулату арқылы өткізіп жіберу керек немесе үдеумен алға қарай жүру керек. Бұл жағдайда бұл көліктің «өлі аймағында» болу әсіресе қауіпті.</p>
		<p>Басқа көліктер төмен ағынмен жолаққа кірген кезде қауіпті жағдайлар туындауы мүмкін. Бұл жағдайда қызыл көліктің жүргізушісі ағын жылдамдығын қате есептеп, оңға бұрылған. Ұқсас жағдай алдыңғы көліктер бір жолақты жолда бордюрден бірқалыпты шыққанда орын алуы мүмкін.</p>
		<p>Немесе тағы бір мысал, менің ойымша, әркім өз басынан өткерді. Тұрып тұрған үлкен жүк көлігінің немесе бетон қоршаудың қасында жүргенде бұл жердегі жол соншалықты кең емес, көлік оны оң жағымен жанайтын сияқты. Осыған сүйене отырып, бір немесе бірнеше жүк көліктері жолдың сол жағында тұрса, ал жеңіл көліктер сізге қарай келе жатса, оны оң жаққа апарыңыз. Қарсы келе жатқан көліктердің жүргізушілері олардың жанынан өтіп бара жатқанда оң жақтан қашықтықты қате</p>

		бағалап, сіздің жолағыңызға шығуы мүмкін.
0		<p>Қоғамдық көлік аядамасына жақындағанда асыққан жаяу жүргіншілерге назар аударып, автобуска қарау керек. Бұл жағдайда олар (жаяу жүргіншілер) жолды кесіп өтеді деп болжауға болады.</p>

Мүмкін, бұл мысалдардың көпшілігі күлкілі болып көрінуі мүмкін, бірақ іс жүзінде олар жиі кездеседі. Сондай-ақ болжау кезінде басқа жол қозғалысына қатысушылардың жылдамдығын және олардың қозғалысының сипатын (қатты жеделдету, күрт баяулату) анықтау маңызды. Бұл ақпараттың бір бөлігін жол қозғалысына қатысушылардың түріне қарай алуға болады.

Төтенше жағдайды болжаған жағдайда бірқатар шараларды қабылдау қажет. Үш кезеңді бөліп көрсетуге болады.

	Стандартты емес жол қозғалысы жағдайларына психологиялық дайындық.
	Ықтимал маневрге дайындалыңыз. Мұнда біз жағдайға сәйкес әрекет етеміз, мысалы, біз енді газ педальын баспаймыз, бірақ біз аяғымызды тежегішке ауыстырамыз. Қажет болса, қозғалыс бағытын алдын ала түзетіңіз.
	Жағдай орын алған жағдайда алдын алу үшін маневр жасаймыз.

Осылайша екі нүкте шығады. Біріншіден, басқа жол қозғалысына қатысушылардың ықтимал қателіктерін болжау. Мен «сеніп ал, бірақ тексер» деген қағида бойынша әрекет етуді ұсынамын. Ережелердің анық бұзылуын көрсеніз, кірісіңіз. «Мен дұрыс айттым» деген жазуы бар мүгедектер арбасындағы жүргізушінің көңілінен шықпайтын көрініс.

Екіншіден, басқа жүргізушілер көлік жүргізу кезінде ойланбауы мүмкін екенін есте сақтаңыз. Сондықтан қызыл көлік жүргізушісі суреттерде жасайтын жағдайларды болдырмауға тырысыңыз. Жылдамдықты алдын ала азайтыңыз (1, 2, 3 және 8 мысал), бұрылыс сигналын уақытында қосыңыз және өшіріңіз (3 және 4 мысал, басқа автомобильдердің жылдамдығын дұрыс есептеңіз (8-мысал).

4.3. Ауа-райы және көріну

Ауа-райы жағдайлары көрінуге әсер ететін негізгі факторлар болып табылады. Олар жол қозғалысының барлық қатысушыларына әсер етеді және жүргізушінің үнемі назарын талап етеді.

<p style="text-align: center;">Түн</p> 	<p>Түнде көріну әрқашан төмен, қараңғы немесе таң атқан кезде, сіз одан да нашар көре аласыз. Ең бастысы, бұл жерде фаралар көп көмектеспейді, сондықтан бұл сағаттарда өте сақ болу керек. Бір жұмыс істейтін фарамен келе жатқан көлікке назар аударыңыз. Бұл мотоцикл емес, тек дұрыс фарасы жұмыс істейтін кез келген көлік болуы мүмкін. Бұл жағдайда жол жиегіне сырғанаудан бұрын жақындаған жөн.</p>
---	--

Дегенмен, күннің кез келген уақытында көрінуді азайтатын бірқатар басқа ауа райы факторлары бар.

<p style="text-align: center;">Ауа райы факторлары</p>	<p>Қандай проблемалар бар және оларды шешу жолдары</p>
<p style="text-align: center;">Жаңбыр</p> 	<p>Жаңбырда басқа көліктердің артынан жақын жүрудің қажеті жоқ (бірақ кез келген ауа-райында мұны істеуге болмайды). Доңғалақ астындағы кір үнемі алдыңғы шыныға шашырап тұрады. Шалшықтар арқылы жылдам жүрмеңіз. Көптеген себептер бар: біріншісі - шашырау көрінуден айыруы мүмкін, екіншісі - жол су астында біркелкі болмауы мүмкін, үшіншіден - су тежегіш жастықшаларға түседі, бұл кейінгі тежеуді айтарлықтай нашарлатады. Әсіресе күзде түнде жауған жаңбыр қауіпті. Көріну нөлге тең, әсіресе қарсы келе жатқан көліктер жүріп жатқанда.</p>
<p style="text-align: center;">Қар</p>	<p>Қар неғұрлым қалың болса, соғұрлым көріну нашарлайды. Егер</p>

	<p>боран соғып тұрса, қараңғыда жақын сәулені қосқан дұрыс, кейде алыстағы жағдайды бір секундқа көру үшін.</p>
<p style="text-align: center;">Тұман</p> 	<p>Тұманда көріну өте нашар, ал нысандарға дейінгі қашықтық шын мәнінде қарағанда үлкенірек болып көрінеді. Сондықтан тұман неғұрлым қалың болса, соғұрлым баяу жүру керек. Алда басқа көліктің бүйірлік шамдарын көргенде әсіресе абай болыңыз, ол баяу жүруі немесе тіпті тұруы мүмкін, бұл әлдеқайда қауіпті. Көбінесе ойпатты жерлерде тұман қалыңырақ болады. Тұманның қысқа екенін көрсеніз де, жылдамдықты азайтыңыз. Тіпті жолдың кішкене бөлігінде де қауіп төнуі мүмкін (көліктің тоқтауы, өрескел жол). Тұманда қысқа сәулені қосу керек. Олардан түсетін жарық жол бойына таралуы керек деп есептеледі. Егер тұман қалың болса, терезелерді ашуға болады.</p>
<p style="text-align: center;">Жарқын күн сәулесіне қарсы.</p> 	<p>Күн шыққанда немесе күн батқанда тас жолда жүргенде көріну өте нашар, өйткені күн мүлдем соқыр. Кейде ол кедергі жасайды, артқы көрініс айналары арқылы соқыр етеді (күн артта болған кезде). Сонымен қатар, ағаштар мен үйлердің көлеңкесінде аумақтар болатын осы уақытта ойлы-қырлы жерлерден қозғалу өте қауіпті. Ол көзге толқынды, ал</p>

	көру қабілеті одан да нашар.
<p style="text-align: center;">Шаңды жол</p> 	<p>Құрғақ қара жолдармен жүргенде, тек екі жағдайда абай болу керек (көріну тұрғысынан):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Басқа көліктің артынан келе жатқанда. Бұл жағдайда оны басып өзіңіз немесе жеткілікті қашықтықты сақтаңыз. 2. Басқа көлік сізге қарай келе жатқанда. Оң жаққа тығылған дұрыс, өйткені. Бірінші машинадан кейін жүргізуші жақсы көрмейтін басқа машина болуы мүмкін (егер ол 1-тармақты сақтамаса). Кету кезінде екі есе сақ болыңыз, біраз уақыт шаң басып, ештеңе көрінбейді.

Көріну жағдайларын қазір ғана емес, жақын болашақта да болжау маңызды екенін есте сақтаңыз. Бұл қозғалыс жылдамдығына байланысты және 1-ден 10 секундқа дейін.

1. Төбеге көтерілгенде немесе бұрылысты жапсаңыз, оның артында не тұрғанын әлі білмейсіз. Апат болуы мүмкін, басып озу т.б. Сондықтан кез келген жағдайға дайын болу үшін жылдамдықты бәсеңдетіп, сәл оңға (төбешікке) жүру керек.

2. Жаңбырда басып озып кеткенде (сіз басып озып бара жатырсыз) немесе шалшық көп болған кезде және басқа көлік алдында жылдам келе жатқанда, тазалағыштарды алдын ала қосу керек. Автокөліктердің доңғалақтарының астындағы су мен кір бірнеше секундқа көрініске кедергі жасайды.

3. Түнде жөнелтілген жағдайда, сіз одан кейін бірден көрінудің нашарлауына дайын болуыңыз керек.

4. Суық мезгілде жүк көліктерінің бүйірлерінде түтін бұлттары пайда болып, көрінуді нашарлатады. Көбінесе бұл олар басталған кезде және беткейлерде болады. Алыс болған дұрыс немесе олардың қасында мүмкіндігінше жылдам жүріңіз.

Осылайша, бұл жағдайларды есептеп, олар пайда болған кезде емес, алдын ала әрекет ету керек. Мысалы, екінші жағдайда, көптеген жүргізушілер әйнек шашырағаннан кейін ғана тазалағыштарды қосады.

Жақсы жүргізуші жол қозғалысының басқа қатысушылары үшін де көріну мүмкіндігін талдауы керек. Ауа-райы жақсы көруге мүмкіндік бермесе, басқа жүргізушілер де нашар көреді (жаңбыр, қар немесе тұман кезінде). Дегенмен, басқа да жағдайлар бар. Мысалы, артыңыздан жарқыраған күн сәулесі қарсы келе жатқан көліктің көрінуін сіздікінен әлдеқайда нашарлатады. Сондай-ақ, жарқын шуақты күнде бағдаршамдарды (әсіресе ескі үлгілерде) көру өте қиын, ал басқа жүргізушілер бұл жұмыс істемейді деп ойлауы мүмкін. Бұл жағдайдың белгілері жол қиылысында қозғалатын автокөліктің жеткілікті жоғары жылдамдығы болуы мүмкін.

Осылайша, көріну жағдайларын болжаудың бір ғана негізгі принципі бар - күтпеген жағдай туындаған жағдайда тоқтатуға немесе маневр жасауға мүмкіндік беретін жылдамдықпен жүру.

4.4. Көру кезінде «соқыр» жерлер

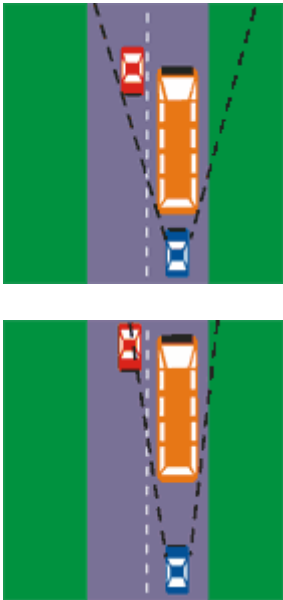
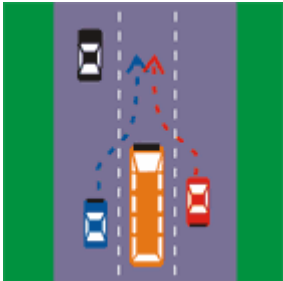
Жол жағдайын бағалауға шолу көбірек әсер етеді. Жол қозғалысының жағдайын көру, сондай-ақ сіздің көлігіңіздің басқа жол қозғалысы қатысушыларына қаншалықты жақсы көрінетінін талдау қажет.

Көрінуге басқа көліктер (әсіресе үлкен көліктер), ағаштар, үйлер, жер бедері және көлік дизайны («соқырлар») кедергі келтіруі мүмкін.

Кестеде шектеулі көрірудің жиі кездесетін жағдайлары көрсетілген.

	Сурет	Сипаттама
		<p>Мен ең көп таралған жағдайдан бастайын - «өлі аймақ». Бұл туралы көптеген адамдар біледі және әркімнің қайта құру кезінде оны тексерудің өз жолдары бар. Көбінесе олар қосымша айнарлар немесе панорамалық артқы көрініс айнасын қояды. Олар бұл аймақты қалпына келтіру кезінде оңға басын жылдам иіп тексереді. Сол аймақ дерлік тексерілмейді, өйткені. Мен оны әрқашан артқы көрініс айнарлары арқылы басқаруға тырысамын. Мысалы, артта келе жатқан көлік кенеттен айнадан ғайып болды, бұл жағдайда ол оң жақта немесе сол жақта, және бізде оң жақтағы қозғалыс бар екенін ескерсек, оңға қарау оңайырақ: егер ол жерде жоқ, сол жақта.</p>
		<p>Сіз автобус, троллейбус немесе трамвай бар қоғамдық көлік аядамасына дейін жетесіз. Жаяу жүргіншілердің бәрі автобустың артындағы жолды кесіп өту керектігін біле бермейді. Трамвайлар туралы ұмытпаңыз, сіз тоқтап, адамдарға өз аядамаларында өтуге мүмкіндік беруіңіз керек.</p>

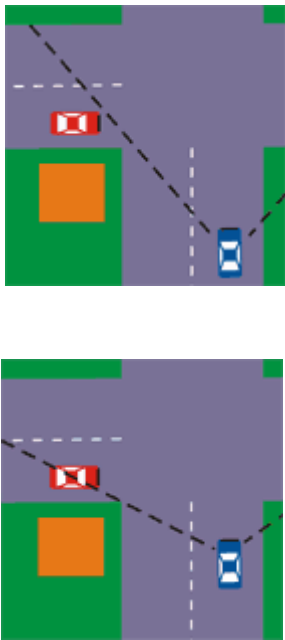
		<p>Осындай жағдай жүк көлігі жолдың шетінде немесе оң жақ жолақта тұрғанда, жаяу жүргіншілер оның алдынан шығып кетуі мүмкін. Бұл жағдайда тұрған көліктің бамперінің астына қарау жағдайды талдауға көмектеседі. Ал егер ол жерде аяқ көрінсе, онда біреудің жасырынып жатқаны анық.</p>
		<p>Екі немесе одан да көп жолағы бар жолда жаяу жүргіншілерден өтіп бара жатқан көлік бар, біз оны көрмейміз.</p> <p>Келесі жағдай сирек кездеседі, бірақ сонымен бірге мүмкін. Екінші суретке назар аударыңыз. Көк көліктің жүргізушісі қызыл көліктің кесірінен жаяу жүргіншіні көре алмайды.</p>
		<p>Сауда орталығында көптеген көліктер тұр. Сол жақ есіктерді ашу немесе тұрақта тұрған көліктерді кері бұру қаупі болуы мүмкін. Тұраққа қойылған көліктердің ішінде жүргізушіні немесе жолаушыларды көрсеңіз, әсіресе сақ болу керек. Сондай-ақ мектептер, стадиондар, базарлар және кез келген ұқсас орындардың жанында абай</p>

		болу керек.
		<p>Көлік жүргізу кезінде басқа көлікке, әсіресе үлкен көлікке жақындамаңыз.</p> <p>Бұл жағдайда тым қысқа қашықтық көруді нашарлатады. Екінші суретте көріну әлдеқайда жақсы.</p> <p>Сонымен қатар, тым қысқа қашықтық алдыңғы көліктің кенет тежелу мүмкіндігіне немесе алдыңғы көлік маневр жасайтын жағдайға байланысты қауіпті, оған сіз дайын болмауыңыз мүмкін.</p> <p>Мысалы, алда апаттық топ бар көлік бар. Сіз ілесіп келе жатқан көліктің жүргізушісі айналма жолға дайын және бұл сізден айырмашылығы ол үшін күтпеген жағдай болмайды, сондықтан реакция жасауға уақыт табу өте қиын болады.</p>
		<p>Көп жолақты қозғалыста үлкен көліктер жағдайға толық шолу жасай алмайды. Бұл мысалда соқтығыс болуы мүмкін, себебі көк пен қызыл көліктің жүргізушілері бірін-бірі көрмейді.</p> <p>Барлық жол қозғалысына қатысушы-ларды бақылаудың толық автоматтандырылуы мұндай жағдайды болдырмауға көмектеседі. Қарастырылған жағдайда көк түсті көліктің жүргізушісі автобусты өткізбес</p>

		<p>бұрын жағдайды бағалауы керек.</p> <p>Ол үшін барлық қатысушылардың орналас-қан жері мен жылдамдығын талдау қажет (бұл жерде көк, қара көлік пен автобустың жылдамдықтарының айырмашылығы маңызды).</p> <p>Ал егер маневр мүмкін болса, қызыл көліктен кейін автобустан өткеннен кейін жолақты өзгертуді жоспарлаңыз.</p>
		<p>Бағдаршамның жасыл түсі жанып тұрса және алдыңызда келе жатқан көлік жүрмей тұрса, оны қатты жылдамдықпен айналып өтпеңіз. Олай етпеуінің себебі бар шығар. Оның артында жаяу жүргінші немесе басқа қауіп болуы мүмкін.</p> <p>Сол сияқты жол бойында тоқтаған көлікті: Біріншіден, жағдай бағдаршамда жаяу жүргіншінің жағдайына ұқсас болуы мүмкін. Екіншіден, егер оның техникалық ақауы болса (авариялық жарқыл қосулы және/немесе авариялық тоқтату белгісі орнатылған), жүргізуші жақыннан өтіп бара жатқан көліктерге назар аудармауы мүмкін.</p> <p>Осы жағдайлардың бәрінде баяулап, аса сақ болған дұрыс.</p>

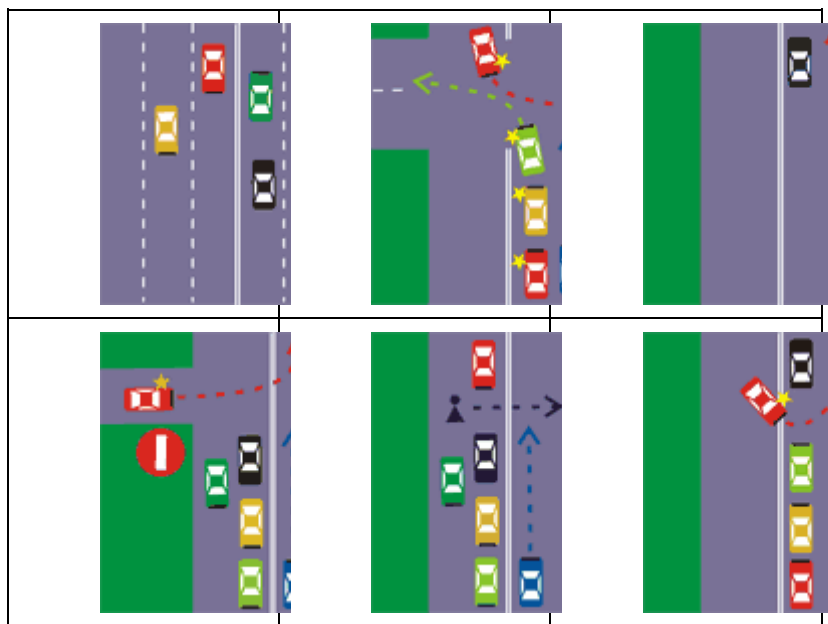
Қиылыстарда өтіп бара жатқан көліктер де соқыр дақтарды тудыруы мүмкін екенін есте сақтаңыз. Негізгі мысалдар суреттерде көрсетілген.

	Сурет	Сипаттама
		<p>Жол қиылысында көліктер бар, бірақ бір жолақ бос. Жасыл шам жанып, сол жолақта жылдамдай бастағанын білесіз. Егер қиылыс үлкен және нашар көрінсе, сол сәтте басқа көліктер осы жерде жыпылықтаған жасыл немесе сары түсте маневрлерін аяқтау қаупі болуы мүмкін.</p>
		<p>Басып озу кезінде жүргізуші өз қауіпсіздігіне толықтай сеніп маневр жасай бастаған кезде жағдай туындауы мүмкін, бірақ дәл сол уақытта басқа көлік қиылыс жолынан шығып кеткен, оның жүргізушісі сіз болған көліктің алдынан өтіп үлгерді деп ойлады. Басып озу және сіздің көлігіңіз көрінбеді. Ұқсас жағдай көп жолақты қозғалыстағы жолда болуы мүмкін. Екінші суретке назар аударыңыз.</p> <p>Бұл жағдайларды болжау өте қиын және ең ауыр зардаптарға әкелуі мүмкін. Оларды көк және қызыл көлік жүргізушілерінің бірін-бірі көрмейтіндігі қиындатады.</p> <p>Бұған жол бермеу үшін көк көліктің жүргізушісі басып</p>

		<p>озу кезінде немесе кез келген қиылыстың алдында, тіпті үлкен жолда жүрсе де, ерекше сақ болу керек. Қиылыстан кейін бірден маневр жасау жақсы болады.</p> <p>Үлкен көлік өте баяу қозғалса да, қызыл көліктің жүргізушісі кетуден бас тартқаны жақсы, бірақ «соқыр жерде» көк көлік жоқ екеніне сенімділік жоқ.</p>
		<p>Үйлер, үлкен көліктер, ағаштар мен бұталар қиылысқа жақындаған кезде «көрінбейтін аймақтарды» жасайды. Бұл жағдайда жолды кесіп өтпес бұрын бірден жылдамдықты азайтып, әсіресе сақ болыңыз.</p> <p>Әсіресе, тар жолмен жүру кезінде (мысалы, ауладан шыққанда) абай болу керек. Бұл жағдайда барлығын көру үшін автокөліктің капоты жолдың жүру бөлігіне алға қарай итеріледі, бұл жолда қиын жағдай туғызуы мүмкін.</p>

		<p>Солға бұрылған кезде рульді солға бұрудың қажеті жоқ, әсіресе артта ешкім бұрылмаса. Соққы болған жағдайда, сіздің көлігіңіз қарсы жолақпен аяқталуы мүмкін (бұл тек қиылыстарға ғана емес, сонымен қатар бұрылыстарға да қатысты).</p> <p>Алайда солға бұрылған кезде қарсы келе жатқан көліктер көп болса, басқа жолақтардағы жағдайды байқау қиын. Бұл жағдайда екі нұсқа бар: қызыл шам жанғанша күтіңіз және маневрді аяқтаңыз немесе сәл бұрышта (дөңгелектер түзу) алға қарай абайлап жүріңіз. Алдында жақындап келе жатқан көліктер болмаса (бұл позицияда жақсы көрініс бар және бәрі тек алдыңғы әйнек арқылы көрінеді), газды күрт басып, руль дөңгелегін бұрап, осы бөліктен максималды үдеумен жүріңіз. Көбінесе жүргізушілер дерлік жолдың арғы жағында тұрады, бұл жағдайда ештеңе көрінбейді (алдыңғы әйнек пен бүйірлік әйнек кедергі жасайды) және ықтимал жеделдетудің қысқа жолағы.</p>
--	---	--

Оң жақтағы немесе сол жақтағы жолақтарда тұрған немесе баяу қозғалатын көліктерден озып, еркін жолақпен жүріп келе жатқан жағдайларды бөлек қарастырған жөн.



Мұндай жағдайларда әртүрлі қауіптер болуы мүмкін. Мысалы, жүргізушілердің бірі бұрылыс сигналын қоспай немесе артқы көрініс айнасына қарамай (бірінші сурет) жолақты сіздің (бос) жолағыңызға ауыстырғысы келеді деп күтуге болады. Бірақ ең жиі кездесетін мәселе - бұл көліктер сізге және басқа жол пайдаланушыларға көруді қиындатады.

Екінші суретте бейнеленген жағдай өте жиі кездеседі. Кейбір жүргізушілер мен жаяу жүргіншілер кейде жол қозғалысы ережелерін сақтамайтынын да есте ұстаған жөн (үшіншіден алтыншыға дейінгі мысалдар осылай жасалады). Бірақ апат болған жағдайда бұл сізге аз жұбаныш болады.

Сондықтан, бос жолақпен жүргенде, көрші жолақтардағы көліктерге қатысты жоғары жылдамдықты көтермеңіз.

Барлық осы мысалдардың ең маңыздысы - рульдегі барлық әрекеттер жағдайды толық бақылау жағдайында ғана жүзеге асырылуы керек. Бұл тек жоғарыда келтірілген мысалдарда болады деп үміттеніп, мұндай маневрлерді жасау өте қауіпті.

Сондай-ақ, басқа жүргізушілер бұл мысалдарды білмеуі мүмкін екенін есте сақтаңыз, сондықтан олар үшін ойланыңыз. Мысалы, егер сіз әрқашан «өлі аймақты» тексерсеңіз - бұл барлық басқа драйверлер мұны жасайды дегенді білдірмейді. Осыған сүйене отырып, осы аймақта мүмкіндігінше қысқа уақытты басқа көліктермен өткізіңіз, ол жерде ұзақ уақыт жүрмеңіз.

Қорыта айтқанда, жоғары көтерілгенде немесе тұйық бұрылыста сіз оның артында не жатқанын әлі де білмейсіз. Апат, басып озу, жолдың соңы, құлаған метеорит және т.б. Сондықтан кез келген жағдайға дайын болу үшін жылдамдықты бәсеңдетіп, сәл оңға (төбешікке) жүру керек.

4.5. Жолмен ілінісу анықтамасы

Автокөліктің жолдағы мінез-құлқы көптеген факторларға байланысты (желдің жылдамдығы мен бағыты, шиналардың қысымы және т.б.), бірақ олардың барлығы дерлік тек кәсіби жарысшылар үшін маңызды. Кәдімгі көліктегі қарапайым жүргізушілер үшін, менің ойымша, ең бастысы, жолдың тайғақтығы немесе ғылыми тілмен айтқанда, «тарту коэффициенті».

Бұл көрсеткіш бірқатар жағдайларға байланысты, олардың негізгілері ауа райы жағдайлары (мұз, қар, лай, күндегі асфальт та аздап ерекшеленеді). Жол төсемінің материалы (праймер, асфальт, плиталар) жүргізу стилінде із қалдырса да, мұнда бәрі азды-көпті қарапайым. Мысалы, сіз плиталардан жасалған жолдың бойымен жүресіз, пойыз вагонындағы сияқты, оның

тротуарда дірілдеп тұрғаны анық және т.б. Ең бастысы, бұл ауа райы жағдайлары, өйткені біз асфальтты жолдармен жиі жүреміз, сонымен қатар қара жол құрғақ ауа райында асфальттан қасиеттері жағынан айтарлықтай ерекшеленбейді.

Сонымен, жолдың тайғақ болуы әртүрлі себептерге байланысты болуы мүмкін. Ең алдымен, кейбір учаскелерде жол тайғақ болған жағдайларды қарастырыңыз.

<p>Жол тайғақ болған кезде</p>	<p>Сипаттама</p>
<p>Шалшықтар</p> 	<p>Үлкен көлшіктері бар жолдармен жүру кезінде «гидроплантация» әсері болуы мүмкін. Менің ойымша, бұл өте қауіпті, өйткені тіпті ауыр мұзда да дөңгелектер басқарылады, өйткені тарту бар. Су жағдайында ол іс жүзінде нөлге тең. Ал мәдениет мәселесіне келсек, жаяу жүргіншілердің қасында шалшық арқылы жылдам жүруге болмайды. Оның себебі түсінікті деп ойлаймын.</p>
<p>Май немесе май дақтары</p> 	<p>Түрлі мұнай өнімдерінің алаңдары бар жол өте тайғақ.</p>
<p>Қара жолдың қиылысы</p>	<p>Еріту кезеңінде және ұзақ жазғы жаңбырдан кейін балшық доңғалақтармен сүйретілетін қара жолдардан кіреберістерге жақын аумақтардың тайғақтығының</p>

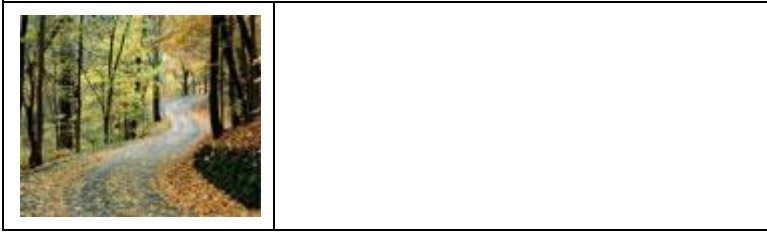
	<p>жоғарылауы жиі кездеседі. Ол дала жұмыстары кезінде де көрінеді.</p>
<p style="text-align: center;">Таңдамалы мұз</p> 	<p>Кейде мұз селективті болуы мүмкін және сіз бұған дайын болуыңыз керек. Мысалы, ағаштардың немесе ғимараттардың көлеңкесінде мұз баяу ериді, ал кеш түсте қайтадан қатып қалуы мүмкін. Мұз да жиі пайда болады және кейінірек көпірлерде немесе өтпелерде жоғалады. Жолдың басқа учаскелерінен айырмашылығы, олардың жүру бөлігі жоғарыдан және төменнен салқындатылады, сондықтан қар ертерек болады.</p>

Мен барлық осы проблемалық аймақтардан аулақ болуды немесе олармен төмен жылдамдықпен жүруді ұсынамын. Жолдың бір жағында, ал екінші жағында мұндай учаскелерде доңғалақпен жүру қауіпті. Көлік жай ғана айнала алады.

Бұл кестеде бүкіл жолда төмен қарамаудың себептері келтірілген.

<p style="text-align: center;">Жол тайғақ болған кезде</p>	<p style="text-align: center;">Сипаттама</p>
<p style="text-align: center;">Тайғақ</p>	<p>Басқалардан айырмашылығы, бұл көрінбейтін себеп, оны сезіну керек. Температура нөлге жақын болса, жолдың бар-жоғын үнемі тексеріп тұрыңыз.</p>

	
<p style="text-align: center;">Жаңбыр</p> 	<p>Бұл әсіресе ең басында, бензин, газ және микроскопиялық резеңке қалдықтарының пленкасы жолдан әлі жуылмаған кезде байқалады.</p>
<p style="text-align: center;">Қар</p> 	<p>Ылғал қар әсіресе қауіпті: домаланған учаскелерде машина шанаға айналады.</p>
<p style="text-align: center;">Ыстықта</p> 	<p>Ыстықта асфальтқа тұтқыр әсер етеді, ал көлік жол бойымен қалқып бара жатқан сияқты.</p>
<p style="text-align: center;">Құлаған жапырақтар, әсіресе ылғалды</p>	<p>Өте қауіпті, өйткені адгезиясы өте төмен.</p>



Жолдың тайғақтығын жеңіл тежеу немесе газды күрт басу арқылы тексеруге болады (жылдамдық өте жоғары болмауы керек екені анық). Жетекші дөңгелектер тайып кетсе, онда жол тайғақ болады. Сонымен қатар, тайғақ дәрежесін дәл білу үшін газ педальын бірнеше рет, әр жолы қаттырақ басуға болады. Дөңгелектер неғұрлым тез айналатын болса, соғұрлым жол қауіпті болады.

БАҚЫЛАУ СҰРАҚТАРЫ

1. ЖКО пайда болуын болжау бағыттарын тізімдеңіз.
2. Жол жағдайларын талдау топтарын атаңыз.
3. Төтенше жағдайды болжаудың үш кезеңін көрсетіңіз.
4. Жол қозғалысына қатысушылардың көрінуіне қандай факторлар әсер етеді
5. Көру кезінде «Соқыр жерлер» дегеніміз не.

Қорытынды

Қоғамдық денсаулық сақтау ұлттық орталығының ұйымдастырушылық-әдістемелік басшылығымен Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2019 жылғы 26 желтоқсандағы № 982 қаулысымен бекітілген Денсаулық сақтауды дамытудың 2020-2025 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасының іс-шаралар жоспарын тиімді іске асыру шеңберінде жол -көлік оқиғаларының алдын алу үшін, оның ішінде жаяу жүргіншілердің жол қозғалысы ережелерін бұзуына байланысты «ЖҚЕ білу – қауіпсіздік негізі» ұлттық бағдарламасы іске асырылуда.

Сарапшылардың бағалауы бойынша, қазіргі уақытта әлемдік деңгейдегі барлық жас топтары үшін өлімнің негізгі себептерінің арасында тоғызыншы орында тұрған жол-көлік оқиғалары жыл сайын 1,2 миллионнан астам адамның өмірін қиып, бүкіл әлемде 50 миллионға дейін адамды өлімге әкелетін жарақаттарға ұшыратады. Әлем жолдарында қаза тапқан адамдардың жартысына жуығын (49%) жаяу жүргіншілер, велосипедшылар мен мотоциклистер құрайды. Жол-көлік апаттары 15 пен 29 жас аралығындағы адамдардың өлімінің басты себебі болып табылады.

Жол-көлік оқиғалары тек қайғы-қасірет әкеліп қана қоймайды, сонымен қатар медициналық көмек пен әлеуметтік-экономикалық шығындарға байланысты денсаулық сақтау мен дамудың маңызды проблемасы болып табылады. Жол апаттары көптеген елдерге жалпы ұлттық өнімнің 1-3% құрайды. Жол-көлік оқиғалары салдарынан қайтыс болу мен жарақаттанудың 90% - дан астамы табыс деңгейі төмен және орташа елдерде орын алады.

Қазақстанда 2021 жылдың алғашқы бес айында 4,7 мың жол-көлік оқиғасы тіркелді — 2020 жылдың ұқсас

кезеңімен салыстырғанда 12,2% -ға артық. Салыстыру үшін: өткен жылы бес айда 4,2 мың жағдай тіркелді.

Стратегиялық жоспарлау және реформалар жөніндегі Агенттіктің Ұлттық статистика бюросының деректері бойынша соңғы бірнеше жылда Қазақстанда көбінесе жаяу жүргіншіні қағып кеткен, көлік құралдарының соқтығысуымен ЖКО тіркеледі. 2021 жылы ЖКО-ның үш негізгі түрінен болған жол-көлік оқиғаларынан болатын өлім-жітім: жаяу жүргіншілерге басып кіру-273 адам қаза тапты (ЖКО – да қаза тапқандардың 27%); аударылу-176 адам қаза тапты (17%); автомобильдердің соқтығысуы-141 адам қаза тапты (14%). Мұндай авариялардағы өлім-жітім ЖКО-да қаза болғандардың жалпы санының 58%-ын құрайды.

Жолдарда кәмелетке толмағандардың өлімінің өсуі ерекше назар аударуға тұрарлық. Кәмелетке толмаған азаматтардың қатысуымен жол апаттарының себептерінің бірі ересектердің жүріс бөлігіндегі балалардың жүріс-тұрысына немқұрайлы қарауы және арнайы балаларды ұстап тұратын құрылғы немесе баланы қауіпсіздік белдіктерінің көмегімен құлатуға мүмкіндік бермейтін, 12 жасқа дейінгі балаларды тасымалдауға тыйым салуды көздейтін өзге де құралдар болмаған кезде, ЖҚЕ талаптарын сақтамауы болып табылады.

Қазақстанда жол қозғалысы ережелерін бұзу саны өткен жылмен салыстырғанда 58% — ға артты. 2021 жылы Жол қозғалысы ережелерін бұзудың 3,8 млн. жағдайы анықталды. 2020 жылы бұл көрсеткіш 2,4 млн. құрады, жаяу жүргіншілердің қауіпсіздігі мәселесі өзекті болып қала береді. Елдегі әрбір үшінші ЖКО, қаза тапқан және жараланғандардың әрбір төртінші ЖКО жаяу жүргіншілердің қатысуымен болатын апаттардың үлесіне келеді. Сонымен бірге пешеходтардың тәртібіне

қатысты проблемалар бар. Жыл басынан бері олардың тарапынан 155 мыңнан астам бұзушылық анықталды.

Электросамокаттар-бұл біздің еліміз үшін ғана емес, барлық елдер үшін ең проблемалық мәселе. Электросамокаттар көлікке толған жолдар мен қоғамдық көліктерге түскен ауырлықты азайтады, сондықтан олардың дамуын қолдау қажет. Өкінішке орай, самокаттар жол-көлік оқиғаларына жиі себепкер болады. Осыған байланысты мақсатты топты жол қозғалысы ережелеріне үйрету қажет.

Жол-көлік оқиғасына түрткі болатын фактордың бірі – жаяу жүргіншілердің жауапсыздығы. Ресми статистикаға сүйенсек, соңғы жылдары елімізде жаяу жүргіншілердің қатысуымен 37 мың жол-көлік оқиғасы тіркелген. Бұл жалпы оқиғалар санының 42 пайызына тең. Оқиғалардың 75 пайызы немесе 28 мыңы жаяу жүргіншілер жолағында орын алса, 9 мыңы немесе 25 пайызы жолды рұқсат етілмеген аумақтан жүріп өту кезінде тіркелген. Әсіресе мұндай оқиғалар жол бойындағы елді мекендерде жиі орын алады.

Сондықтан жол пайдаланушылардың қырағылығын арттыратын көп деңгейлі өткелдермен және жол қозғалысы қауіпсіздігінің сапалы элементтерімен қамтамасыз ету жұмыстарын күшейту керек. Сондай-ақ халық арасында автомобиль жолдарынан өту ережелерін сақтау бойынша түсіндіру жұмыстарын жиі жүргізу қажет.

Сондай-ақ жол қауіпсіздігіндегі маңызды элементтердің бірі – жол белгілері мен таңбалары. Көлік жүргізуші белгіні көрмесе, ол қалайша дер кезінде дұрыс шешім қабылдап үлгереді. Сондықтан жол белгілері мен таңбаларына да мұқият болу керек.

Дүниежүзілік денсаулық сақтау ұйымының мәліметінше, Қазақстан жол-көлік оқиғалары салдарынан тіркелетін адам өлімі бойынша 175 елдің

ішінде 74-орында тұр. Яғни, 100 мың тұрғынға шаққанда, қайтыс болу көрсеткіші 17,6 адамды құраған. ТМД елдері ішінде Ресейде – 18 адам, Өзбекстанда – 11,5 адам, Беларусь елінде 8,9 адамға тең болған.

Жол-көлік апаттары алдын-ала болжанып қана қоймайды, сонымен қатар алдыналуға да болады, бұған негізгі қауіп факторлары мен жолда қолданылатын жол қауіпсіздігін қамтамасыз етудің тиімді шаралары туралы көптеген мәліметтер дәлел бола алады.

Республикада, оның ішінде балалар, жасөспірімдер мен жастар арасында жол-көлік жарақаттануының алдын алу үшін жол жүрісі қағидаларын сақтау, алкогольден, бас тарту, алғашқы медициналық көмек көрсету және басқа да іс-шаралар арқылы қоғамның барлық мүдделі тараптарының күштерін шоғырландыру қажет.

Елімізде жол мәдениетін қалыптастыру бағытында Ішкі істер министрлігі және басқа да тиісті мекемелер көп жұмыс атқаруда. Мақсат – азаматтарға жол қателікті кешірмейтінін түсіндіру. Өз өмірімізге – өзіміз жауаптымыз. Осыны әр азамат санасында ұстау керек.

Нормативтік-құқықтық актілер

1. «Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» Қазақстан Республикасының 1994 жылғы 21 қыркүйектегі N 156 Заңы.
2. «Автомобиль көлігі туралы» Қазақстан Республикасының 2003 жылғы 4 шілдедегі N 476-II Заңы.
3. Қазақстан Республикасының 2014 жылғы 17 сәуірдегі Заңы No 194-IV «Жол қозғалысы туралы».
4. Жол жүрісі қағидаларын, Көлік құралдарын пайдалануға рұқсат беру жөніндегі негізгі ережелерді, көлігі арнайы жарық және дыбыс сигналдарымен жабдықталуға және арнайы түсті-графикалық схемалар бойынша боялуға тиіс жедел және арнайы қызметтер тізбесін бекіту туралы
5. Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2014 жылғы 13 қарашадағы № 1196 қаулысы.
6. Көлік құралдарының электрондық паспорттарын (көлік құралдары шассилерінің паспорттарын) және өздігінен жүретін машиналар мен басқа да техника түрлерінің электрондық паспорттарын жүргізу қағидаларын бекіту туралы Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2019 жылғы 3 шілдедегі № 471 қаулысы.
7. Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрінің 28.01.2016 ж. № 10 «Ішкі істер органдары қызметкерлерінің қоғамдық тәртіпті және жол қозғалысы қауіпсіздігін сақтауын қамтамасыз ету жөніндегі нұсқаулықты бекіту туралы».
8. «Жол жүрісі қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласындағы мемлекеттік көрсетілетін қызметтер стандарттарын бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрінің 2015 жылғы 14 сәуірдегі No 341 бұйрығы.

9. «Көлік оқиғаларының схемасын және олардың үлгілік нысандарын жасау қағидаларын бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрінің 2011 жылғы 9 ақпандағы No 52 бұйрығы.

10. «Қазақстан Республикасының аумағында пайдаланылатын автомобиль жолдарының қауіптілігін бағалауды ұйымдастыру және жүргізу қағидаларын бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрінің 2014 жылғы 26 маусымдағы No 383 бұйрығы.

11. Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрінің 2015 жылғы 12 наурыздағы No 208 «Нормативтік, жобалау-техникалық құжаттаманы жобалауға, салуға, жөндеуге, күтіп-ұстауға және оларды келісу және келісу қағидаларын бекіту туралы» бұйрығы. Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету бөлігінде автомобиль жолдарын басқару».

12. Әрекет ету тәртібі Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2015 жылғы 26 наурыздағы No 315 «Халықаралық және республикалық маңызы бар жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдарының сыныптамасын, тізбесін, атауын және индекстерін, оның ішінде автомобиль жолдарының тізбесін бекіту қағидалары мен шарттарын бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2015 жылғы 26 наурыздағы No 315 қорғанысты пайдалану».

13. «Халықаралық және республикалық маңызы бар жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдарының жол-көлік инфрақұрылымы қауіпсіздігінің мониторингін жүзеге асыру қағидаларын бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2018 жылғы 28 желтоқсандағы No 947 бұйрығы.

14. Қарулы Күштердің, басқа да әскерлер мен әскери құралымдардың механикалық көлік құралдары мен олардың тіркемелерін қоспағанда, механикалық көлік құралдары мен олардың тіркемелерін міндетті техникалық қарап-тексеруді ұйымдастыру және жүргізу қағидаларын, механикалық көлік құралдары мен олардың тіркемелерін міндетті техникалық қарап-тексеруден өткізу кезеңділігін бекіту туралы

15. Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің м.а. 2015 жылғы 26 наурыздағы № 329 бұйрығы. Қазақстан Республикасының Әділет министрлігінде 2015 жылы 12 маусымда № 11333 тіркелді.

16. Автомобиль көлігімен жолаушылар мен багажды тасымалдау қағидаларын бекіту туралы Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің м.а. 2015 жылғы 26 наурыздағы № 349 бұйрығы. Қазақстан Республикасының Әділет министрлігінде 2015 жылы 3 шілдеде № 11550 тіркелді.

Ситуациялық тапсырмалары

№1 тапсырма

10.04.2022 сағат 09:00 аз. Петров И.И. басқарған ВАЗ-2109 маркалы а/к, мтнб D231VAM автокөлігін Ақтөбе қаласында Шернияз-Уалиханов көше қиылысында жүргізген. Қазақстан Республикасының міндетті сақтандыру туралы заңнамалық актісіне сәйкес міндетті сақтандыру шартын жасасуға міндетті бола отырып, міндетті сақтандыру шартын жасасудан жалтарған.

Сұрақ: Азамат И.И.Петровқа қатысты қандай жауапкершілік көзделеді?

Жауап: Қазақстан Республикасының Жол жүру ережесінің 2.4.4 тармағын бұзып, ҚР ӘҚБтК-нің 230-бабының 2-бөлігінде көзделген құқық бұзушылықты жасаған.

№2 тапсырма

20 ақпан 2022 жыл, сағат 14:00 30 минут. аз.Сидоров Б.И. Ақтөбе қаласы Рысқұлов көшесі 28 үйге карама-қарсы бойында ВАЗ-21099 маркалы а/к, мтнб D523CAM автокөлігін басқарған, онда пайдалану кезінде олар шығаратын шығарындылардағы ластаушы заттардың мөлшері белгіленген нормативтерден асып кеткен, талаптарға сәйкес келмеген.

Сұрақ: Азамат Б.И. Сидоров қатысты қандай жауапкершілік көзделеді?

Жауап: 2020 жылғы 9 қаңтардағы Қазақстан Республикасының 2020 жылғы 9 қаңтардағы негізгі ережелерінің 2-қосымшасына сәйкес көлік құралдарын пайдалануға тыйым салынатын ақаулар және шарттар

тізбесінің 6.1-тармағының талаптары 334-бап бойынша тартылды, Қазақстан Республикасының ӘҚБтК-нің 1-бөлігі. Осылайша, ол әкімшілік жаза қолданылғаннан кейін бір жыл ішінде бірнеше рет құқық бұзушылық жасаған, ол үшін ҚР ҚК 2.3.1 тармағын бұзған, ол үшін жауапкершілік б. 334 Қазақстан Республикасының ӘҚБтК-нің 2-бөлігі.

№3 тапсырма

07.10.2022 сағат 09:00 45 мин. аз.Иванов И.И. басқарған, VM-Passan маркалы а/к, мтнб 448 КАМ04 Ақтөбе қаласы, БАТЫС-2 ықшам-ауданы, жолаушыларды тасымалдауды жүзеге асыру кезінде тасымалдау талаптарына сәйкес жабдықталмаған.

Сұрақ: Азамат И.И. Иванов қатысты қандай жауапкершілік көзделеді?

Жауап: Қазақстан Республикасының ӘҚБтК-нің 1.5.9 тармағын бұзып, жасаған. осы бап үшін жауапты құқық бұзушылық. 571 Қазақстан Республикасының Әкімшілік құқық бұзушылық туралы кодексінің 1-бөлігі.

№4 тапсырма

30.04.2022 ж.сағат 15.30-да азамат Иванов И. № 24 маршруттық көлік құралын, ПАЗ 672 маркалы а/к, мтнб 448 КА 04 Ақтөбе қ. БАТЫС-2 ш / а № 120 қарама-қарсы белгіленген аялдама пунктінде жолаушыларды отырғызуды, түсіруді жүзеге асырды.

Сұрақ: Азамат И. Иванов қатысты қандай жауапкершілік көзделеді?

Жауап: ҚР ӘҚБтК-нің 593-бабының 1-бөлімінде көзделген құқық бұзушылықты жасаған ҚР ЖҚЕ 24.5-тармағын бұзды.

№5 тапсырма

20.01.2022 сағат 10.00. 10 мин. аз. Ақтанов А.З. тіркелген ВА3-2101 маркалы а/к, мтнб D932CAT маркалы автокөлігін Ақтөбе қаласы Т.Рысқұлов көшесі №11 үйге қарама-қарсы жерде ҚР ЖҚЕ талаптарын бұза отырып, оқылмайтын мемлекеттік тіркеу нөмір белгісін басқарған.

Сұрақ: Азамат А.З. Ақтанов қатысты қандай жауапкершілік көзделеді?

Жауап: ҚР ӘҚБтК-нің 1.5.9 тармағын бұза отырып, ҚР ӘҚБтК-нің 590-бабының 1-бөлігінде көзделген құқық бұзушылықты жасаған.

№6 тапсырма

10.02.2022 сағат 07:00 30 минут. аз. И.И.Иванов тіркелген ВА3-2107 маркалы а/к, мтнб D123CAM автокөлігін Ақтөбе қаласы Т.Рысқұлов көшесі № 18 үйге қарама-қарсы жерде мемлекеттік нөмірсіз басқарды.

Сұрақ: Азамат И.И.Иванов қатысты қандай жауапкершілік көзделеді?

Жауап: Қазақстан Республикасы Жол қозғалысы ережелерінің 1.5 тармағы 2.4.5 тармағын және Негізгі ережелердің 2 тармағын бұзған. Қазақстан Республикасы ӘҚБтК-нің 590-бабының 2-бөлігінде көзделген жауапкершілікке тартылады.

№7 тапсырма

20.01.2022 сағат 08:00 30 минут. аз. Д.И.Сотников тіркелген ВА3-2105 маркалы а/к, мтнб D556RAM маркалы автокөлігін Ақтөбе қаласы Т.Рысқұлов көшесі

№12 үйдің қарама-қарсы бойымен белгіленген тәртіппен мемлекеттік тіркеусіз автокөлікті жүргізді.

Сұрақ: Азамат Д.И.Сотников қатысты қандай жауапкершілік көзделеді?

Жауап: Қазақстан Республикасының ӘҚБтК-нің негізгі ережелерінің 2-тармағының талаптарын бұзып, 1.5 тармағын бұзған. .1. ҚР ӘҚБтК-нің 590-бабында көзделген құқық бұзушылықты жасаған.

№8 тапсырма

30.04.22 сағат 12.00 20 минут. аз. Ж.А.Ахметов Ақтөбе қаласы, Ә.Малдағұлова көшесі, №13 үйге қарама-қарсы орналасқан ВАЗ-2107 маркалы автокөлігіне, мемлекеттік нөмірі D123СAM, тіркеу құжаттарына сәйкес келмейтін 305 AZA 04 мемлекеттік тіркеу нөмірлерін (белгі) әдейі орнатқан.

Сұрақ: Азамат Ж.А.Ахметов қатысты қандай жауапкершілік көзделеді?

Жауап: Қазақстан Республикасының жол жүру ережесінің 2.4.5 тармағын бұзып, ҚР ӘҚБтК-нің 590-бабының 3-бөлігінде көзделген құқық бұзушылықты жасаған.

№9 тапсырма

30.08.2022 сағат 11.00. 10 мин. аз. В.П.Белов Ақтөбе қаласы, Т.Рысқұлов көшесі, №16 үйге қарама-қарсы жерде, мемлекеттік нөмірі D669СAM, «ВАЗ-21099» маркалы көлігіне қасақана жалған мемлекеттік тіркеу белгілерін (белгі) орнатқан.

Сұрақ: Азамат В.П.Белов қатысты қандай жауапкершілік көзделеді?

Жауап: ҚР ӘҚБтК-нің негізгі ережелерінің 7.13-тармағының талаптарын бұза отырып, ҚР ӘҚБтК-нің

1.5.1 тармағын бұза отырып, ҚР ӘҚБтК-нің 590-бабының 3-бөлігімен көзделген құқық бұзушылықты жасаған. Қазақстан Республикасы.

№10 тапсырма

30.03.2022 сағат 14.00 10 мин. аз. Н.С.Думов Т.Рысқұлов көшесі, №13 үйге қарама-қарсы, мемлекеттік нөмірі В289САН, «ВАЗ-2105» маркалы автокөлігін мтнб қасақана жалған түрін қолдана отырып басқарған.

Сұрақ: Азамат Н.С.Думов қатысты қандай жауапкершілік көзделеді?

Жауап: Қазақстан Республикасының ӘҚКК көлік құралдарын пайдалануға тыйым салынатын ақаулар мен шарттар тізбесінің 7.13 тармағының талаптарын сақтамаған, көлік құралының тіркеу нөмірі ҚР СТ талаптарына сәйкес келмейді. Қазақстан Республикасының жол жүру ережесінің 1.5.1 тармағын бұзып, ҚР ӘҚБтК-нің 590-бабының 4-бөлігінде көзделген құқық бұзушылықты жасаған.

№11 тапсырма

30.03.2022 сағат 16.00 30 минут. аз. С.А. Баранов «Toyota Camry маркалы а/к, мтнб А899VAN көлік құралын Ақтөбе қаласы Ә.Молдағұлова даңғылының бойында жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша белгіленген ережелерге сәйкес келмейтін № 44 үйге қарсы, кабинасының алдыңғы және алдыңғы бүйірлік терезелеріне мөлдір түсті пленка жапсырған.

Сұрақ: Азамат С.А. Баранов қатысты қандай жауапкершілік көзделеді?

Жауап: Қазақстан Республикасының жол қозғалысы ережелерінің көлік құралдарын пайдалануға тыйым салынатын ақаулар мен жағдайлар тізбесі 7.4-

тармағының талаптарына сәйкес келмейтін моторлы көлік құралы. Осылайша, ол 1.5.1 тармақтарын бұзған. Қазақстан Республикасының жол қозғалысы ережелері ҚР ӘҚБтК-нің 590-бабының 5-бөлігінде көзделген құқық бұзушылықты жасаған.

№12 тапсырма

30.05.2022 жылы сағат 8.00-де Ақтөбе қ. Санкибой батыр даңғылы, 20, «Автопарк» ЖШС көлік құралдарының техникалық жай-күйі мен пайдаланылуына жауапты тұлға бола отырып, жұмыс тежегіш жүйесі ақаулы мтнб А615ОUM ойығын пайдалануға шығарды.

Сұрақ: «Автопарк» ЖШС көлік құралдарының техникалық жай-күйі мен пайдаланылуына жауапты тұлға қандай жауапкершілік көзделеді?

Жауап: Осылайша негізгі 15.1-тармақты бұзды ҚР ЖҚЕ пайдалануға Көлік құралдарын жіберу жөніндегі ережелерді бұзды, ол үшін жауапкершілік ҚР ӘҚБтК-нің 617-бабы, 1-бөлігі көзделген.

№13 тапсырма

30.04.2022 сағат 15:30 азамат И.И.Иванов Ақтөбе қаласы Атырау көшесі №13 үйге қарама-қарсы бойында ВАЗ 2107 маркалы а/к, мтнб D123СAM автокөлігін жүргізіп келе жатқанда тежегіш жүйесінің (рульдік басқару, сүйреу құрылғысы) ақаулары бар болып шығады.

Сұрақ: Азамат И.И.Иванов қандай жауапкершілікке тартылады?

Жауап: Осылайша, ол Қазақстан Республикасының жол жүру ережесінің 2.4.1 тармағын бұзып, ҚР

ӘҚБТК-нің 590-бабының 6-бөлігінде көзделген құқық бұзушылықты жасаған.

№14 тапсырма

30.04.2022 сағат 15:30 азамат И.И. Иванов Ақтөбе қаласы Жанқожа Батыр көшесі №17 үйге қарама-қарсы, ҚР СТ 1418-2005 белгіленген тәртіппен берілген уәкілетті мемлекеттік органның тиісті рұқсатынсыз қайта жабдықталған ВАЗ 2107 маркалы а/к, мтнб D123САМ көлік құралын басқарған. стандартына сәйкес келмеген жағдайда, қандай жауапкершілікке тартылады?

Сұрақ: Азамат И.И.Иванов қандай жауапкершілікке тартылады?

Жауап: ҚР ӘҚБТК қосымшасының көлік құралдарын пайдалануға тыйым салынатын ақаулар мен жағдайлар тізбесінің 7.17-тармағының талабына сәйкес келмеген жағдайда ЖБҚ орнатылған, осылайша 1.5.1 тармағын бұзады. ҚР ӘҚБТК-нің 590-бабының 7-бөлігінде көзделген құқық бұзушылықты жасаған.

№15 тапсырма

30.04.2022 сағат 15:30 азамат И.И.Иванов Ақтөбе қаласы Т.Рысқұлов көшесі № 14 үйге қарама-қарсы ВАЗ 2107 маркалы а/к, мтнб D123САМ автокөлігін басқарып келе жатқан, автомобиль көлігі саласындағы кәсіпкерлік қызметте пайдаланылатын міндетті техникалық байқаудан өтпеген.

Сұрақ: Азамат И.И. Иванов қандай жауапкершілікке тартылады?

Жауап: ҚР ЖҚЕ 2.4. ҚР ӘҚБТК-нің 590-бабының 9-бөлігінде көзделген құқық бұзушылықты жасаған.

№16 тапсырма

30.04.2022 сағат 15:30 азамат И.И.Иванов «ВАЗ 2107» маркалы а/к, мтнб D123САМ автокөлігін Ақтөбе қаласы Т.Ахтанов көшесінің бойында №12 үйге қарама-қарсы жолда келе жатып телефон тұтқасын пайдаланған.

Сұрақ: Азамат И.И. Иванов қандай жауапкершілікке тартылады?

Жауап: ҚР ЖҚЕ 2.4.9 тармағы бұзылған. ҚР ӘҚБтК-нің 591-бабының 1-бөлігінде көзделген құқық бұзушылықты жасаған.

№17 тапсырма

30.04.2022 сағат 15:30 Азаматша М.Аманов ВАЗ 2107 маркалы а/к, мтнб D123САМ автокөлігін Ақтөбе қаласы Абылайхан даңғылының бойында келе жатып, белгіленген 60 км/сағ жылдамдықты, 15 км/сағатқа асырып, 75 км/сағ жылдамдықпен қозғалған.

Сұрақ: Азамат М.Аманов қандай жауапкершілікке тартылады?

Жауап: Қазақстан Республикасы жол қозғалысы ережелерінің 10.2, 10.5.1 тармақтарын бұзған. бабында көзделген құқық бұзушылықты жасаған. 592 Қазақстан Республикасының Әкімшілік құқық бұзушылық туралы кодексінің 1-бөлігі.

№18 тапсырма

30.04.2022 сағат 15:30 азамат А.Серіков ВАЗ 2107 а/к, мтнб D123САМ автокөлігін Ақтөбе қаласы Арал көшесі бойымен жүріп келе жатып, қауіпсіздік белбеуімен жабдықталған көлік құралын басқарып, қауіпсіздік белдігін тақпай жолаушыларды тасымалдаған.

Сұрақ: Азамат А.Серіков қандай жауапкершілікке тартылады?

Жауап: Қазақстан Республикасының жол жүру ережесінің 2.1.5 тармағын бұзып, ҚР ӘҚБтК-нің 593-бабының 1-бөлігінде көзделген құқық бұзушылықты жасаған.

№ 19 тапсырма

КАМАЗ 551 маркалы а/к, мтнб 450САМ04, 21.05.2022 ж., Б.Асанжолов сағат 15:00 көлемінде, Самара-Шымкент бағыты бойынша 461 км., жүк көлігінің прицепінде, жануарларды (ірі қара малды, жылқыларды, қойларды және т.б.) тасымалдады.

Сұрақ: Азамат Б.Асанжолов қандай жауапкершілікке тартылады?

Жауап: ҚР Автомобиль көлігімен жүктерді тасымалдау ережесінің 252 тармағын бұзды. Қазақстан Республикасының жол жүру ережесінің 1.5.9., 23.1 тармақтарын бұзып, Қазақстан Республикасы ӘҚБтК-нің 593-бабының 1-бөлігінде жауаптылық көзделген құқық бұзушылықты жасаған.

№ 20 тапсырма

30.05.2022 сағат 15:30 Ақтөбе қаласы Шернияз-Уалиханов көшелерінің қиылысында мемлекеттік нөмірі В123САМ, ВАЗ-2107 маркалы автокөлігін басқарған азамат Р.Саппаров., трансформацияланған кептелістің қиылысына шығып кетіп, оның жүруіне кедергі (кептеліс) туғызған.

Сұрақ: Азамат Р.Саппаров қандай жауапкершілікке тартылады?

Жауап: Қазақстан Республикасының жол қозғалысы ережелерінің 15.2 тармағын бұзып, 594-бапта

көзделген құқық бұзушылықты жасаған. Қазақстан Республикасының ӘҚБтК-нің 1-бөлігі.

№ 21 тапсырма

30.06.2022 ж. сағат 15.30-да азамат Ф.Сарапов және Ақтөбе қаласындағы ВАЗ-2107 маркалы а/к, мтнб В123САМ автокөлік құралын басқара отырып, Шернияз көшесінің қиылысында, Уәлиханов көшесінен бағдаршамның рұқсат беру сигналы бойынша солға бұрылу кезінде қарсы бағыттан тікелей қозғалатын көлік құралына жол бермеді.

Сұрақ: Азамат Ф.Сарапов қандай жауапкершілікке тартылады?

Жауап: ҚР ЖҚЕ 13.5-тармағын бұзып, 594-бабы көзделген құқық бұзушылықты жасаған. ҚР ӘҚБтК 2-бөлігі, көзделген құқық бұзушылық жасады.

№ 22 тапсырма

30.02.2022 ж. сағат 15.30-да азамат В.Николаев Ақтөбе қ. ВАЗ-2107 маркалы а/к, В123САМ мтнб автокөлік құралын басқара отырып, № 15 үйге қарама-қарсы Шернияз көшесінде жол қозғалысы ережелерінің талаптарын орындамады.

Сұрақ: Азамат В.Николаев қандай жауапкершілікке тартылады?

Жауап: Маневр жасау туралы сигнал беру (қозғалыс, қайта құру, бұрылу, бұрылу немесе тоқтау алдында). Осылайша, ҚР Жол қозғалысы кодексінің 8.1.8.2 тармағын бұзып, 595-баптың 1-тармағында көзделген құқық бұзушылық жасады.

№ 23 тапсырма

30.07.2022 ж.15.30 мин. азамат Н.Аймағанбетов Ақтөбе қаласындағы ВА3-2107 автокөлік құралын, В123САМ мтнб № 10 үйге қарама-қарсы Шернияз көшесімен басқара отырып, қайта құру кезінде қозғалыс бағытын өзгертпестен көрші жолақпен жүріп келе жатқан көлік құралына жол бермеді.

Сұрақ: Азамат Н.Аймағанбетов қандай жауапкершілікке тартылады?

Жауап: ҚР Жол қозғалысы кодексінің 8.5 тармағын бұзып, ҚР ӘҚБтК 595-бабының 3-бөлімінде көзделген құқық бұзушылық жасады.

№ 24 тапсырма

30.08.2022 ж.сағат 15.30-да азамат Д.Ибраев Ақтөбе қаласындағы ВА3-2107 маркалы а/к, В123САМ автокөлік құралын басқара отырып, №15 үйдің жанындағы Шернияз көшесімен: (тротуар, жол жиегі немесе жаяу жүргіншілер жолы бойында) жүрді.

Сұрақ: Азамат Д.Ибраев қандай жауапкершілікке тартылады?

Жауап: ҚР Жол қозғалысы кодексінің 9.9 тармағын бұзып, ҚР ӘҚБтК 596-бабының 1-бөлігінде көзделген құқық бұзушылық жасады.

№ 25 тапсырма

30.09.2022 ж. 15.30 мин. Азамат С.Иванов Ваз-2107 маркалы а/к, мтнб В123САМ автокөлік құралын басқара отырып, Ақтөбе қаласында Шернияз көшесі бойында ұйымдастырылған көлік немесе жаяу колоннада орын алды.

Сұрақ: Азамат С.Иванов қандай жауапкершілікке тартылады?

Жауап: ҚР ЖҚЕ 2.4.8 тармағын бұзды. ҚР ӘҚБтК 596-бабының 2-бөлімінде көзделген құқық бұзушылық жасады.

№ 26 тапсырма

30.11.2022 ж.сағат 15.30-да азамат Д.Сергеев Ақтөбе қ., ВАЗ-2107 маркалы а/к, мтнб В123САМ автокөлік құралын басқара отырып, Нокина көшесі бойында екі жақты қозғалыста төрт жолағы бар жолда қарсы қозғалысқа арналған жолаққа шықты.

Сұрақ: Азамат Д.Сергеев қандай жауапкершілікке тартылады?

Жауап: ҚР Жол қозғалысы ережелерінің 9.2 тармағын бұзды. ҚР ӘҚБтК 596-бабының 3-бөлімінде көзделген құқық бұзушылық жасады.

№ 27 тапсырма

30.06.2022 ж.сағат 15.15-те азамат А.Сергеев Ақтөбе қ., М. Мәметова к-сі бойындағы ВАЗ-2107 маркалы а/к, мтнб В123САМ автокөлік құралын басқара отырып, автовокзал ауданындағы ТЖ көпірінің астында көлік құралдарын тоқтату (тұрақ) ережелерін бұзды, көпірдің астында тоқтады (тұрды).

Сұрақ: Азамат Д.Сергеев қандай жауапкершілікке тартылады?

Жауап: ҚР ЖҚЕ 12.4.3 (12.5.1) тармағын бұзып, ҚР ӘҚБтК 597-бабының 1-бөлігінде көзделген құқық бұзушылық жасады.

№ 28 тапсырма

30.08.2022 ж. сағат 15.15-те азамат А.Примыч Ақтөбе қаласындағы ВАЗ-2107 маркалы а/к, мтнб В123САМ автокөлік құралын басқара отырып, №78

үйдің жанында Әбілқайырхан даңғылының бойында аялдама (тұрақ) ережесін бұзып, аулаға кіре берісте тоқтап (тұрып), қозғалысқа, кіруге және шығуға мүмкіндік бермеді басқа көлік құралдарының қозғалысына кедергілер мен кедергілер (кептелістер).

Сұрақ: Азамат А.Примыч қандай жауапкершілікке тартылады?

№ 29 тапсырма

30.10.2022 ж.сағат 15.15-те азамат М.Сергеев Ақтөбе қаласындағы ВА3-2107 маркалы а/к, мтнб В123САМ автокөлік құралын басқара отырып, Шернияз көшесі мен Уәлиханов көшесінің қиылысында бір мезгілде жыпылықтайтын маяк пен арнайы дыбыстық сигнал қосылған жедел және арнайы қызметтердің көлік құралына қозғалыста артықшылық бермеді.

Сұрақ: Азамат М.Сергеев қандай жауапкершілікке тартылады?

Жауап: ҚР ЖҚЕ 6.2 тармағын бұзды, ҚР ӘҚБтК 598-бабының 1-бөлімінде көзделген құқық бұзушылық жасады.

№ 30 тапсырма

29.04.2022 сағат 15:30 Ақтөбе қ., көше қиылысында ВА3-2107 маркалы а/к, мтнб В123САМ автокөлігін басқарған азамат Д.Сергеев Уәлиханов көшесінің тұрғыны Шерниязовта көлік жүргізу құқығына жүргізуші куәлігінің орнына берілген уақытша куәлік болмаған.

Сұрақ: Азамат Д.Сергеев қандай жауапкершілікке тартылады?

Жауап: Қазақстан Республикасының жол жүру ережесінің 2.1.1 тармағын бұзып, ҚР ӘҚБтК-нің 470-

бабының 1-бөлігінде көзделген құқық бұзушылықты жасаған.

№ 31 тапсырма

25.04.2022 ж.сағат 15.30-да азамат Н.Көпжасаров Ақтөбе қаласында ВАЗ-2107 маркалы а/к, мтнб В123САМ автокөлік құралын басқара отырып, Шернияз көшесі мен Уәлиханов көшесінің қиылысында реттелмейтін жаяу жүргіншілер өткелі бойынша оның бағытының жүру бөлігін кесіп өтетін жаяу жүргіншіге жол бермеді.

Сұрақ: Азамат Н.Көпжасаров қандай жауапкершілікке тартылады?

Жауап: ҚР Жол қозғалысы кодексінің 14.1-тармағын бұзып, ҚР ӘҚБтК-нің 600-бабының 1-бөлігінде көзделген құқық бұзушылық жасады.

№ 32 тапсырма

04.04.2022 ж. 15.30 мин. Азамат Е.Дутпаев Ақтөбе қаласындағы ВАЗ-2107 маркалы а/к, мтнб А123САМ автокөлік құралын басқара отырып, Т.Рысқұлов көшесі мен Пацаев к-сі арасындағы тең емес жолдардың қиылысында екінші реттік жолдан шығу кезінде басты жол бойымен жақындап келе жатқан жолға жол бермеді, соның салдарынан ВАЗ-2114 маркалы, мтнб D451САМ А жүргізуші апаттық жағдай туғызған қозғалыс жылдамдығы мен бағытын күрт өзгертуге мәжбүр болған.

Сұрақ: Азамат Е.Дутпаев қандай жауапкершілікке тартылады?

Жауап: ҚР ӘҚБтК 13.11-тармағын бұзып, ҚР ӘҚБтК 606-бабының 1-бөлімінде көзделген құқық бұзушылық жасады.

№ 33 тапсырма

05.04.2022 ж. 15.30 мин. Азамат К.Дунаев Ваз-2107 маркалы а/к, мтнб А123САМ автокөлік құралын басқара отырып, Ақтөбе қаласында теміржол өткелінде «әуежай» бағдаршам сигналына қарамастан, шлагбаум жабылған кезде теміржол өткеліне шықты.

Сұрақ: Азамат К.Дунаев қандай жауапкершілікке тартылады?

Жауап: ҚР ЖҚЕ 15.3.1-тармағын бұзып, ҚР ӘҚБтК 607-бабының 1-бөлігінде көзделген құқық бұзушылық жасады.

№ 34 тапсырма

13.04.2022 ж.сағат 15.30-да азамат В.Иванов Ақтөбе қаласындағы ВАЗ-2107 маркалы а/к, мтнб С568САМ автокөлік құралын Шерниязов көшесі мен Уәлиханов көшесінің қиылысында алкогольдік (есірткілік және (немесе) уытқұмарлық) мас күйінде басқарды.

Сұрақ: Азамат В.Иванов қандай жауапкершілікке тартылады?

Жауап: ҚР Жол қозғалысы кодексінің 2.4.2 тармағын бұзып, ӘҚБтК-нің 608-бабының 1-бөлігінде көзделген құқық бұзушылық жасады.

№ 35 тапсырма

06.04.2022 ж.сағат 15.30-да азамат И.Иванов Ақтөбе қаласында Шерниязов көшесі мен Уәлиханов көшесінің қиылысында жаяу жүргіншілер өткелінен тыс жолды бөлу жолағы болған кезде кесіп өтті.

Сұрақ: Азамат И.Иванов қандай жауапкершілікке тартылады?

Жауап: ҚР Жол қозғалысы кодексінің 3.3 тармағын бұзып, ҚР ӘҚБтК 615-бабының 1-бөлігінде көзделген құқық бұзушылық жасады.

№ 36 тапсырма

08.04.2022 ж. сағат 15.30-да азамат Д.Иванов және Ақтөбе қаласының №18 үйге қарама-қарсы Т.Рысқұлов көшесіндегі қозғалысының басқа қатысушысы бола отырып, жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етудің белгіленген ережелерінің талаптарын орындамады, жаяу жүргіншілер өткелі бойынша велосипедпен жүрді. Бұған дейін 25.04.2018 ж.ҚР ӘҚБтК-нің 615-бабы, 1-бөлігі бойынша әкімшілік жауапкершілікке тартылған, осылайша әкімшілік жаза қолданылғаннан кейін бір жыл ішінде құқық бұзушылық жасаған.

Сұрақ: Азамат Д.Иванов қандай жауапкершілікке тартылады?

Жауап: ҚР ЖҚЕ 24.7.7-тармақ бұзған. ҚР ӘҚБтК 615-бабының 3-бөлімінде көзделген құқық бұзушылық жасады

№ 37 тапсырма

07.04.2022 ж. сағат 15.30-да азамат А.Айдаров Ақтөбе қаласының №18 үйге қарама-қарсы Т.Рысқұлов көшесіндегі қозғалысының басқа қатысушысы бола отырып, велосипедпен жүрді, жол жүрісі қауіпсіздігін қамтамасыз етудің белгіленген ережелерінің талаптарын орындамады, екінші жолдан басты жолға шығу кезінде жол бермеді және ол бойынша қозғалатын ВАЗ 2121 маркалы а/к, мтнб А111VIP соқтығысуға жол берді. Азамат А-ға материалдық шығын келтірді. Бұған дейін 25.04.2018 жылы ҚР ӘҚБтК 615-бабы, 2-бөлігі бойынша

әкімшілік жауапкершілікке тартылған болатын. Осылайша, әкімшілік жаза қолданылғаннан кейін бір жыл ішінде құқық бұзушылық жасады.

Сұрақ: Азамат А.Айдаров қандай жауапкершілікке тартылады?

Жауап: ҚР Жол қозғалысы ережелерінің 13.11-тармағын бұзды, ҚР ӘҚБтК 615-бабының 2-бөлігінде көзделген құқық бұзушылық жасады.

№ 38 тапсырма

30.05.2022 жылы сағат 8.00-де Ақтөбе қ. Санкибой батыр даңғылы, 20, «Автопарк» ЖШС көлік құралдарының техникалық жай-күйі мен пайдаланылуына жауапты тұлға бола отырып, жұмыс тежегіш жүйесі ақаулы ВАЗ 2121 маркалы а/к, мтнб А567САМ пайдалануға шығарды.

Сұрақ: «Автопарк» ЖШС қандай жауапкершілікке тартылады?

Жауап: ҚР ЖҚЕ 15.1-тармақты бұзды, пайдалануға Көлік құралдарын жіберу жөніндегі ережелерді бұзды, ол үшін жауапкершілік ҚР ӘҚБтК-нің 617-бабы, 1-бөлігі көзделген.

№ 39 тапсырма

30.05.2022 жылы сағат 8.00-де Ақтөбе қ. Санкибой батыр даңғылы, 20, «Автопарк» ЖШС көлік құралдарының техникалық жай-күйі мен пайдаланылуына жауапты тұлға бола отырып, ПАЗ маркалы а/к, мтнб А615САА жүргізуші С.Смирновты пайдалануға берді, басқару құқығы жоқ (не одан айырылған) көлік құралымен.

Сұрақ: «Автопарк» ЖШС қандай жауапкершілікке тартылады?

Жауап: ҚР ЖҚЕ 15.2-тармағын бұзып, құқық бұзушылық жасады, ол үшін жауапкершілік ҚР ӘҚБтК-нің 619-бабының 1-бөлігінде көзделген

№ 40 тапсырма

30.04.2022 ж. 15.30 мин. азамат Е.Ефимов Ақтөбе қ. А/к ВАЗ-2107 маркалы а/к, мтнб В123САМ автокөлік құралын басқара отырып, Т.Рысқұлов к-сі № 22 үйге қарсы жолда қоқысты (немесе өзге де заттарды) арнайы бөлінген жерден тыс лақтырды.

Сұрақ: Азамат Е.Ефимов қандай жауапкершілікке тартылады?

Жауап: ҚР Жол қозғалысы ережелерінің 1.5.8 тармағын бұзды. ҚР ӘҚБтК 620-бабы көзделген.

Өзін-өзі бақылауға арналған тест тапсырмалары

1. Жол қозғалысы – бұл:

- A. адамдар мен жүктерді көлік құралдары арқылы немесе жол шегінде онсыз жылжыту процесінде туындайтын қоғамдық қатынастардың жиынтығы;
- B. адамдар мен жүктерді көлік құралдары арқылы немесе жолдарсыз жылжыту процесінде пайда болатын жол қозғалысы жағдайы;
- C. жол қозғалысын басқару жөніндегі ұйымдастырушылық іс-шаралар кешені;
- D. жол қозғалысы процесінде пайда болған оқиға;
- E. адамдар мен жүктерді көлік құралдары арқылы немесе жол шегінде онсыз жылжыту процесінде туындайтын ұйымдастырушылық іс-шаралар кешені.

2. Жол қауіпсіздігі – бұл:

- A. оның қатысушыларының жол-көлік оқиғаларынан және олардың зардаптарынан, сондай-ақ жол қозғалысының экологиялық жағдайға, халықтың денсаулығына теріс әсерінен қорғалу дәрежесін көрсететін жол қозғалысының жай-күйі;
- B. адамдар мен жүктерді көлік құралдары арқылы немесе онсыз жылжыту процесінде пайда болатын оқиға;
- C. жол-көлік оқиғаларын, жол қозғалысының экологиялық жағдайға, халықтың денсаулығына теріс әсерін болдырмауға, олардың салдарының ауырлығын төмендетуге, сондай-ақ осындай салдарларды жоюға бағытталған қызмет;
- D. оның қатысушыларының жол-көлік оқиғаларынан және олардың зардаптарынан, сондай-ақ жол қозғалысының экологиялық жағдайға, халықтың

денсаулығына теріс әсерінен қорғалу дәрежесін көрсететін оқиға;

Е. жол-көлік оқиғаларының алдын алуға, жол қозғалысының экологиялық жағдайға, халықтың денсаулығына теріс әсерін болдырмауға, олардың салдарының ауырлығын төмендетуге, сондай-ақ осындай салдарларды жоюға бағытталған Жол қозғалысының жай-күйі.

3. «Жол қозғалысы туралы» Қазақстан Республикасының Заңы қабылданды:

А. 17.04.2014 ж.;

В. 12.04.2014 ж.;

С. 12.05.2016 ж.;

Д. 17.05.2019 ж.;

Е. 14.04.2016 ж.;

4. Көлік қатынастары – бұл:

А. көлік қызметтерін көрсету және олармен байланысты көлік қызметі, сондай-ақ оны басқару бойынша қалыптасатын көлік құқығының нормаларымен реттелетін қоғамдық қатынас.

В. оның субъектілерінің қызметі, олардың мінез-құлқы, субъективті құқықтары мен міндеттері не туралы пайда болады және жүзеге асырылады;

С. осы құқықтық қатынастарға қатысушылардың жиынтығы;

Д. оның субъектілерінің заңды құқықтары мен міндеттері;

Е. субъектілердің құқықтары мен міндеттерін ғана емес, оларды жүзеге асырудың іс жүргізу және құқықтық режимін де қамтиды.

5. Көлік қатынастарының объектісі – бұл:

- А. оның субъектілерінің қызметі не үшін пайда болады және жүзеге асырылады, олардың мінез-құлқы, олардың субъективті құқықтары мен міндеттері бағытталған;
- В. көлік қызметтерін көрсету және олармен байланысты көлік қызметі, сондай-ақ оны басқару бойынша қалыптасатын көлік құқығының нормаларымен реттелетін қоғамдық қатынас;
- С. осы құқықтық қатынастарға қатысушылардың жиынтығы;
- Д. оның субъектілерінің заңды құқықтары мен міндеттері;
- Е. субъектілердің құқықтары мен міндеттерін ғана емес, оларды жүзеге асырудың іс жүргізу және құқықтық режимін де қамтиды.

6. Жолдарды күтіп ұстауды бұзғаны үшін әкімшілік құқық бұзушылық субъектісі кім болып табылады ?

- А. тек лауазымды тұлғалар, заңды тұлғалар және жеке кәсіпкерлер;
- В. жеке және заңды тұлғалар;
- С. жеке, лауазымды және заңды тұлғалар;
- Д. тек жеке тұлғалар;
- Е. тек шенеуніктер мен заңды тұлғалар.

7. Жолдарды бүлдіргені үшін әкімшілік құқық бұзушылық субъектісі кім ?

- А. жеке, лауазымды, заңды тұлғалар және жеке кәсіпкерлер;
- В. тек жеке және заңды тұлғалар;
- С. тек лауазымды және заңды тұлғалар;
- Д. тек жеке тұлғалар;
- Е. тек жеке және шенеуніктер.

10. «Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» Қазақстан Республикасының № 156 Заңы қабылданды:

- A. 1994 жылғы 21 қыркүйек;
- B. 2016 жылғы 21 қыркүйек;
- C. 21 қыркүйек 2019 жыл;
- D. 1994 жылғы 21 қазан;
- E. 2016 жылғы 21 қазан.

11. Автомобиль жолы – бұл:

- A. белгіленген жылдамдықтармен, жүктемелермен, габариттермен автомобильдер мен басқа да көлік құралдарының үздіксіз, қауіпсіз қозғалысын қамтамасыз ететін автомобильдердің қозғалысына арналған инженерлік құрылыстар кешені, сондай-ақ осы кешенді (көлік жерін) орналастыру үшін берілген жер учаскелері және олардың үстіндегі әуе кеңістігі белгіленген габарит шегінде;
- B. Қазақстан аумағындағы елді мекендер мен жекелеген объектілерді біріктіретін және көлік құралдарының қозғалысына, жолаушылар мен жүктерді тасымалдауға арналған жолдар желісі;
- C. жердің бүкіл жолағы немесе жасанды құрылымның беті, жабдықталған немесе бейімделген және көлік құралдары мен жаяу жүргіншілердің қозғалысы үшін пайдаланылады;
- D. көлік құралдарының қозғалысы үшін пайдаланылатын жолдың бөлігі;
- E. көлік қозғалысына арналған және тиісті белгілермен белгіленген жеке жол немесе жол бөлігі.

12. Қазақстан Республикасының № 194 Заңында белгіленген жол жүрісі қауіпсіздігін қамтамасыз етудің негізгі қағидаттарының қайсысы дұрыс көрсетілмегенін көрсетіңіз:

- А. көлік құралдары иелерінің үшінші тұлғалар алдындағы, сондай-ақ тасымалдаушылардың жолаушылар алдындағы азаматтық-құқықтық жауапкершілігін міндетті сақтандыруды қамтамасыз ету;
- В. жол қозғалысына қатысушылардың өмірі мен денсаулығының экономикалық қызметтің экономикалық нәтижелерінен басымдығы;
- С. жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін мемлекет жауапкершілігінің жол қозғалысына қатысушылардың жауапкершілігінен басымдығы;
- Д. жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету кезінде жол қозғалысына қатысушылардың, қоғамның және мемлекеттің мүдделерін сақтау;
- Е. жол қауіпсіздігін қамтамасыз етудің жүйелік тәсілі.

13. Жол-көлік оқиғасына қатысы бар жүргізушілер бірінші кезекте не істеуге міндетті?

- А. тоқтаңыз, дабылды қосыңыз және апаттық тоқтату белгісін қойыңыз;
- В. жолды босатыңыз;
- С. оқиға туралы полицияға хабарлау;
- Д. жоғарыда айтылғандардың барлығы;
- Е. дұрыс жауаптар жоқ.

14. Жолдар мен теміржол өткелдерін күтіп ұстауды бұзғаны үшін әкімшілік құқық бұзушылық субъектісі кім?

- А. тек лауазымды тұлғалар, заңды тұлғалар және жеке кәсіпкерлер;
- В. жеке және заңды тұлғалар;
- С. жеке, лауазымды және заңды тұлғалар;
- Д. тек жеке тұлғалар;
- Е. тек шенеуніктер мен заңды тұлғалар.

15. Жолдар мен теміржол өткелдеріне зақым келтіргені үшін әкімшілік құқық бұзушылық субъектісі кім?

- A. жеке, лауазымды, заңды тұлғалар және жеке кәсіпкерлер;
- B. тек жеке және заңды тұлғалар;
- C. тек лауазымды және заңды тұлғалар;
- D. тек жеке тұлғалар;
- E. тек жеке және шенеуніктер.

16. Жол-көлік оқиғасы-бұл:

- A. көлік құралының жолымен жүру процесінде және оның қатысуымен болған, адамдар қаза тапқан немесе жараланған, көлік құралдары, құрылыстар, жүктер бүлінген немесе өзге де материалдық залал келтірілген оқиға;
- B. адам мен жануарлардың өмірі мен денсаулығына қауіп төндіретін штаттан тыс жағдай;
- C. соқтығысу, аударылу, тұрған көлікке соқтығысу, жаяу жүргінші, велосипедші, жолаушының құлауы;
- D. қозғалатын көліктер бір-біріне соқтығысқан оқиға;
- E. көлік құралы адамға соқтығысқан немесе өзі қозғалатын көлікке соқтығысқан оқиға.

17. Лихачи жүргізушілері оны өте жақсы көреді.

- A. Оқиға
- B. Соқтығысу
- V. Басып Озу
- Қауіпті маневрлер
- D. жылдамдықты асырыңыз

18. Құқық бұзушылықтың алдын алу – бұл:

- A. құқық бұзушылықтардың себептері мен жағдайларын анықтау және жою (жалпы профилактика), сондай-ақ құқық бұзушылықтарды нақты жасай алатын адамдарға

түзету әсерін анықтау және көрсету жөніндегі шаралар жиынтығы (жеке тұлға алдын алу)

В. жоспарланып отырған немесе дайындалып жатқан құқық бұзушылықтарды болдырмауға бағытталған қызмет.

С. қастандық немесе ұзаққа созылған құқық бұзушылық сатысында басталған қылмыстарды тоқтатуды қамтамасыз ететін әрекеттер.

Д.-қылмыстық әрекеттерді тоқтату

Е. - Барлық жауаптар дұрыс

19. Құқық бұзушылықтың алдын алу – бұл:

А. құқық бұзушылықтардың алдын алу субъектілері жүзеге асыратын, құқық бұзушылықтардың жасалуына ықпал ететін себептер мен жағдайларды анықтау, зерделеу, жою жолымен құқық тәртібін сақтауға және нығайтуға бағытталған құқықтық, экономикалық, әлеуметтік және ұйымдастырушылық шаралар кешені

В. қоғамдағы мінез-құлық нормалары мен ережелерін қабылдауға және сақтауға қабілетті тұлғаны қалыптастыруға бағытталған құқық бұзушылықтардың алдын алу субъектілері жүзеге асыратын шаралар кешені

С. азаматтардың заңға бағынатын мінез-құлқын, құқықтық санасын және құқықтық мәдениетін қалыптастыруға бағытталған білім беру, ақпараттық және ұйымдастырушылық сипаттағы шаралар кешені

Д. құқыққа қайшы мінез-құлқы бар адамға құқықтық, әлеуметтік, психологиялық, педагогикалық көмек көрсетуге, сондай-ақ психологиялық және (немесе) моральдық жаракатты еңсеру процесіне бағытталған құқық бұзушылықтардың алдын алу субъектілері жүзеге асыратын шаралар кешені

Е. дұрыс жауап жоқ

**20. «Құқық бұзушылықтың алдын алу туралы»
Қазақстан Республикасының Заңы қабылданды:**

- A. 2010 жылғы 29 сәуір
- B. 05 Шілде 2014 жыл
- C. 23 Сәуір 2015 жыл
- D. 2013 жылғы 30 тамыз
- E. 2015 жылғы 15 мамыр

21. ПО-ға қандай көлік объектілері қызмет көрсетеді?

- A. теміржол, әуе және су көлігі
- B. теміржол, әуе және автомобиль көлігі
- C. тек теміржол және әуе көлігі
- D. тек теміржол көлігі мен метро
- E. Барлық жауаптар дұрыс

22. Көлік инфрақұрылымы объектілеріндегі қауіпсіздік қатерлеріне қарсы іс-қимылдың негізгі қағидаттары:

- A. барлық жауаптар дұрыс
- B. жолаушылар мен жұмысшылардың өмірі мен денсаулығын қорғау;
- C. федералдық атқарушы билік органдарының, Қазақстан Республикасы субъектілерінің атқарушы билік органдарының, жергілікті өзін-өзі басқару органдарының, көлік инфрақұрылымы субъектілерінің және халықтың көліктегі қауіпсіздігін қамтамасыз ететін ұйымдардың күштері мен құралдарының бірлестігі;
- D. азаматтардың, қоғамның және мемлекеттің көліктегі халықтың қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі өзара жауапкершілігі;
- E. көліктегі Халық қауіпсіздігін қамтамасыз етудің халықаралық жүйелеріне интеграция

23. «Жол қозғалысы туралы» заңда белгіленген жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етудің негізгі қағидаттарының қайсысы дұрыс көрсетілмегенін көрсетіңіз:

- A. жол қозғалысына қатысатын азаматтардың өмірі мен денсаулығының экономикалық қызметтің экономикалық нәтижелерінен басымдығы
- B. жол қозғалысына қатысушы азаматтардың жол жүрісі қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін мемлекеттің жауапкершілігінен басымдығы
- C. жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету кезінде азаматтардың, қоғамның және мемлекеттің мүдделерін сақтау
- D. жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі қызметке бағдарламалық-нысаналы тәсіл
- E. Барлық жауаптар дұрыс

24. Төменде көрсетілген уәкілетті органдардың немесе тұлғалардың қайсысы аймақтық немесе муниципалитетаралық маңызы бар автомобиль жолдарында көлік құралдарының қозғалысына уақытша шектеулер немесе тоқтату белгілейтінін көрсетіңіз?

- A. Қазақстан Республикасының атқарушы билік органдары
- B. жергілікті өзін-өзі басқару органдары
- C. жол иелері
- D. автомобиль жолдарын күтіп ұстауды жүзеге асыратын тұлғалар
- E. заңды тұлғалар

25. Жол қозғалысына қатысушы ұғымының дұрыс анықтамасын таңдаңыз:

- A. көлік құралының жүргізушісі ретінде жол қозғалысы процесіне тікелей қатысатын адам

В. көлік құралының жүргізушісі немесе жаяу жүргінші ретінде жол қозғалысы процесіне тікелей қатысатын адам

С. көлік құралының жүргізушісі, жаяу жүргінші, көлік құралының жолаушысы ретінде жол жүру процесіне тікелей қатысатын адам

Д. көлік қозғалысы процесіне тікелей қатысатын көлік құралдары бар адам немесе көлік қызметінің субъектісі

Е. ретінде жол қозғалысы процесіне тікелей қатысатын адам the жаяу жүргінші

25. Жол-көлік оқиғаларында зардап шеккендердің саны бойынша Жол жүрісі қауіпсіздігі көрсеткіштерінің мемлекеттік есебі жүктелмеген уәкілетті органдарды көрсетіңіз (дұрыс жауапты таңдаңыз)

А. медициналық мекемелерге (меншік түріне қарамастан)

В. ішкі істер органдарына

С. медициналық мекемелерге (меншік нысанына қарамастан) және ішкі істер органдарына

Д. әділет органдарына

Е. білім беру органдарына

26. Апатты есепке алу үшін қолданылатын «қайтыс болған» терминінің дұрыс түсінігін көрсетіңіз:

А. ЖКО орнында алған жарақаттарынан қайтыс болған адам

В. ЖКО орнында қаза тапқан не оқиға болған сәттен бастап он тәулік ішінде оның зардаптарынан қайтыс болған адам.

С. жол-көлік оқиғасына қатысушы болған, жол-көлік оқиғасы орнында не оның зардаптарынан кейінгі 30 тәулік ішінде қайтыс болған адам

D. ЖКО орнында қаза тапқан не оқиға болған сәттен бастап жарты жылдан аспайтын мерзім ішінде оның зардаптарынан қайтыс болған адам

E. ЖКО орнында қаза тапқан не оқиға болған сәттен бастап бір тәулік ішінде оның зардаптарынан қайтыс болған адам

27. Жолдардың авариялық-қауіпті учаскелерінің тізбелерін бекіту және жол-көлік оқиғаларының себептері мен жағдайларын жоюға бағытталған бірінші кезектегі шараларды әзірлеу (дұрыс жауапты таңдаңыз) қай органның өкілеттіктеріне жатады:

A. жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласындағы ауданның жергілікті өзін өзі басқару органдары

B. жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласындағы қалалық округтің жергілікті өзін өзі басқару органдары

C. жол қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласындағы қалалық қоныстың жергілікті өзін өзі басқару органдары

28. Көлік құралдарын пайдалануға тыйым салу негіздерін көрсетіңіз (дұрыс жауапты таңдаңыз):

A. көлік құралдарында жол қозғалысы қауіпсіздігіне қатер төндіретін техникалық ақаулар болған кезде

B. көлік құралдарының иелері өздерінің азаматтық жауапкершілігін сақтандыру міндетін атқарған жоқ

C. Көлік құралдарын пайдаланатын адамдар алкогольдік, есірткілік немесе өзге де уытты мас күйінде болады

D. тармақта көрсетілген негіздер.

E. дұрыс жауап жоқ

29. Төменде көрсетілген міндеттердің қайсысы жол қауіпсіздігін қамтамасыз етуге жауапты адамның міндетіне кіреді?

- A. жүргізушілердің жүргізушілердің еңбек және демалыс режимін сақтауын бақылау
- B. автокөлік құралдарының техникалық жай-күйін бақылау
- C. оны оңтайландыру мақсатында тасымалдау процесінің барлық қатысушыларымен өзара іс-қимылды қамтамасыз ету
- D. жоспарлы тапсырмалар беру, тапсырмалар мен тасымалдауға өтінімдерді тіркеу
- E. Барлық жауаптар дұрыс

30. Төменде көрсетілген міндеттердің қайсысы жол қауіпсіздігін қамтамасыз етуге жауапты адамның міндетіне кірмейді?

- A. жол-көлік оқиғаларының алдын алу жөніндегі іс - шараларды әзірлеу және жүргізу және олардың орындалуын бақылау
- B. жүргізушілердің тағылымдамасын және жүргізуші-тәлімгерлердің жұмысын ұйымдастыру
- C. қауіпті жүктерді тасымалдауға, оларды тиеуге және түсіруге байланысты қызметкерлерге нұсқаулар беру
- D. жүргізушілердің жүргізушілердің еңбек және демалыс режимін сақтауын бақылау
- E. Барлық жауаптар дұрыс

Қолданылған әдебиеттер

1. Бахаев А.А. Ресей Федерациясының жол қозғалысы қауіпсіздігі саласындағы заңнамасын жетілдіру бойынша мемлекеттік органдардың қызметі // Хабаршы ЮУрГУ. 2009.
2. Смоляков С.В. Жол қауіпсіздігі жол қозғалысының ішкі жүйесі ретінде. // Перспективалық ғылымдар.2011. № 3(18).
3. Мальцев Ю.А. Автомобиль жолдарындағы қозғалыс қауіпсіздігі Ресей Федерациясының ұлттық қауіпсіздігінің құрамдас бөлігі болып табылады. // Ресей Федерациясының көлігі. 2007. № 8.
4. Кравченко П. Жол қауіпсіздігі: байланысты проблемалардың түйіні? // Ресей Федерациясының көлігі. 2006.
5. URL: <http://www.rbc.ru/politics/22/04/2016> (өтініш берілген күні: 05.01.2017)
6. Қазақстан Республикасының «Жол жүрісі туралы» заңы 2014жылғы 17 сәуір № 194-V ЗРК
7. <https://info.wikireading.ru/18384>
8. Қазақстан Республикасы Бас Прокурорының 2015 жылғы 16 қарашадағы № 131 «Адамдардың жарақаттануларына немесе қаза болуларына әкеіп соққан жол көлік оқиғалары туралы» есеп нысанның және оны қалыптастыру жөніндегі нұсқаулықты бекіту туралы»
9. Қазақстан Республикасының «Жол жүрісі туралы» заңы 2014жылғы 17 сәуір № 194-V ЗРК
10. Балалардың жол-көлік жарақаттарының алдын алу: Әдістемелік материалдар / Құраст.: Ю.В.Басников; Ред. Романова А.А. - Вологда: VIRO баспа орталығы, 2006

11. Рыбкина Н.В. Әлеуметтік-мәдени қызметтің теориясы, әдістемесі және ұйымдастырылуы. Тамбов., 2006.
12. Ванюкова А.А. Ковалева М.В. Жолдардағы балалардың қауіпсіздігі. Томск.2013
13. Жол-көлік оқиғаларының алдын алудың халықаралық тәжірибесі. https://studbooks.net/1171385/tehnika/mezhdunarodnyy_opyt_preduprezhdeniya
14. Автоводилы (<http://www.avtovodila.ru>).

Оқу құралы

ЖОЛ ҚОЗҒАЛЫСЫ САЛАСЫНДАҒЫ ҚҰҚЫҚ БҰЗУШЫЛЫҚТАРДЫҢ АЛДЫН АЛУ

Авторлар:

А. Сахарбай; Ж.Ж. Губайдуллин; С.С. Сарбаев;
Е.Т. Алдияров; А.С. Байгазин; Д.Р. Мырзабаева;
Қ. Салауатқызы; Б.Б. Балмағамбетов.

Теруге 2022ж. 26.12 жіберілді.
Басуға 2022 ж. 28.12 қол қойылды.
Қағаз офсеттік. Офсеттік басылым.
Пішін 60x84 1/16
Көлемі 7,9 шартты баспа табағы.
Авторлық редакцияда жарияланды.

Қазақстан Республикасы ПИМ М.Бөкенбаев атындағы
Ақтөбе заң
институтының баспаханасында басылған.
Ақтөбе қаласы, 41-разъезд, Курсанттар тас жолы, 1.