

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ПАРЛАМЕНТИ МӘЖІЛІСІНІҢ

Д Е П У Т А Т Ы



Д Е П У Т А Т

МАЖИЛИСА ПАРЛАМЕНТА
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

010000, Астана, Парламент Мәжілісі

20 __ жылғы «__» _____

№ _____

010000, Астана, Мажиліс Парламента

«__» _____ 20 __ года

2023 жылғы 31 мамырда жарияланды

Қазақстан Республикасы
Премьер-министрінің
Бірінші орынбасары
Р.В. Склярға

ДЕПУТАТТЫҚ САУАЛ

Құрметті Роман Васильевич!

Біздің депутаттық сауалымыз еліміздегі ауыл-аймақтарды жалғайтын республикалық және облыстық маңызы бар күре жолдардың бүгінгі жағдайы мен оның тозуына тікелей әсер етуші факторлар турасында болмақ.

Бүгінгі таңда республика бойынша 4600-ге жуық ауылдық округтер мен кішігірім кенттер бар. Мұнда 8 миллионға жуық ауыл тұрғындары мекендейді. Бұл еліміздегі жалпы халықтың 41 пайызын құрайды. Ауыл-аймақтарда негізгі шешілуі тиіс мәселе - инфрақұрылым. Оның ішіндегі бастысы – ауыл мен ауызданды, облыс ауыл мен қалаларды жалғайтын жолдар. Осы жолдар - бүгінгі күнде ауыл-аймақтардың алыс-беріс, барыс-келіс мәселесін шешіп, халық тұрмысының жақсаруының басты кепілі болып отыр.

Қазіргі жолдардың сапасын осыдан он немесе жиырма жыл бұрынғы жағдаймен салыстыруға келмейді. Бүгінде тозығы жеткен жолдарды күрделі және ағымдағы жөндеуге бюджеттен қомақты қаржы бөлінуде. Бірақ осы бөлінетін қаржы көптеген елді мекендерде құмға сіңген судай болып жатыр. Оның басты себебі:

Біріншіден, облыстық маңызы бар, ауыл және аудандық аралық жолдарда нормаланған мөлшерден артық салмақпен құм, тас, шағал, кірпіш, цемент тұз т.б. заттарды тиеген жүк көліктері толастар емес. Өйткені еліміздің барлық аймақтарында қазіргі кезде құрылыс жұмыстары қарқынды жүріп жатыр.

Екіншіден, 40 тонна және одан жоғары салмақта оське қысыммен жүк артқан шетелдік маркалы үлкен жол көліктері пайда болды. Бұлар да республикалық маңызы бар жолдарды тоздыруда. Әрине еліміздің дамуы мен

экономикалық өркендеуі саласында көлік логистикасы дамуы керек, бірақ барлық заң талаптары мен нормаларды сақтау арқылы.

Үшіншіден, елімізде немесе көршілес мемлекеттерде салынып жатқан үлкен зауыттар мен өндіріс орындарына қажетті жабдықтарды тасымалдайтын салмағы 80 тоннаға дейін жететін көліктердің көбеюі.

Бүгінде еліміздің өзінде 400 мыңнан астам ауыр жүк көліктері бар. Осыдан туындайтын негізгі сұрақ – аталған жүк тасымалдайтын көліктер жолдардың осьтік жүктемесі мен оның нормаларын сақтай ма? Бұл тақырып ондаған жылдар бойы өз шешімін таба алмай келе жатқан күрделі әрі көкейтесті мәселе.

Жол активтері ұлттық сапа орталығының және ресми сайттардан алынған ақпараттар бойынша нақтырақ мысалдар келтірейін.

Мәселен, Түркістан облысындағы облыстық маңызы бар 5900 шақырым жергілікті жолдар болып табылады. Сонымен қатар 159 құм-шағал қоспасын өндіретін кен орындары бар. Өткен жылы 1200 шақырым жолды күрделі жөндеуден жөндеушіні 51 млрд тенге көлемінде қаражат жұмсаған болатын. Ал ауыр жүк көліктерінің кен орындарынан артық салмақпен жүк тасымалдауының нәтижесінде аталған жолдың 300 шақырымы бүгінде қайта күрделі жөндеуді қажет етеді. Сол 300 шақырымды бұзған ауыр жүк көліктеріне салынған айыппұл 42 миллион тенгені ғана құрайды. Бұл осы жолды жөндеуге сұрап отырған 15 млрд теңгенің тек 0.3 пайызы ғана.

Сол сияқты Жамбыл облысы бойынша былтырғы жылы жол жөндеуге 16 млрд бөлінсе, биылғы жылы 25 млрд қаржы бөлініп отыр. Бір ғана мысал: Былтырғы жылдың өзінде облыстық маңызы бар «Тараз-Ұланбел-Шығанақ», «Бірлік-Мойынқұм-Ұланбел», автожолындарына орташа жөндеу жұмыстары жүргізілген болатын. Бұл жолдардың осьтік жүктемеге рұқсат етілген салмағы 8 тонна. Ал биыл сол жолдардың 30 пайызы қазірдің өзінде бұзылып үлгерді. Оған кінәлі – ауыр жүк көліктері.

Бүгінде бұл талапқа бағынғысы келмейтіндер жетіп артылады. Мәселен, бір ғана кіші Қамқалыдан тұз тиеген 60-80 тонналы ауыр жүк көліктері Жаңатас арқылы Түркістан облысына, Ақкөл арқылы Тараз және Шу қалаларына одан әрі қарай Қырғызстан Республикасына қатынауда. Бұл сөзсіз ескі жолдармен қоса жөндеуден өткен жаңа жолдарды тез тоздыруда.

Бұл тек Жамбыл мен Түркістан облысының проблемасы ғана емес, жалпы еліміздің барлық өңірінің басты мәселесі. Ал мемлекеттік бюджеттің ең көп бөлігі осы жолдарды салу, күтіп ұстау және жөндеуге жұмсалады. Осы мәселені шешу үшін алдымен:

- республика бойынша қажетті деп табылатын аймақтарда ауыр жүк көліктерінің салмағын жылжымалы анықтайтын арнайы көліктердің санын міндетті түрде көбейту қажет;

- Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің Көлік комитеті мамандар жетіспеушілігі мәселесін қайта қарап, олардың шешілу жолдарын ұсыну керек;

- республикалық маңызы бар жолдарда жүктің салмағын анықтайтын цифрлық сканерлік тұрақты бекеттерді кез-келген жерге емес айналып өтуге келмейтін көпірлердің алдында орналыстыру керек;

- ауыр жүк көліктеріне рұқсатты салмақтан артық мөлшерде заттарды тиегені үшін кен орындарына тексерулер жүргізіп, әкімшілік құқық бұзу фактілері анықталған жағдайда айыппұлдар салу мөлшері бірнеше есеге көбейтілуі тиіс.

Бүгінгі күнде ауыр жүк көліктерін тоқтату, тексеру және айыппұл салу мәселесі бойынша екі мемлекеттік органның қатысуымен жүзеге асырылады. Олар Көлік инспекциясы мен полиция департаменті. Осыны мәселені де оңтайландырып, бір мекеменің құзырына беру қажет деп ойлаймыз.

Депутаттық сауалға жауапты Қазақстан Республикасының заңнамасында белгіленген мерзімдерде жазбаша түрде беруіңізді сұраймыз.

Құрметпен,

**«Ауыл» ХДПП партиясы
фракциясының депутаттары**

**Е. Саурықов
А. Баққожаев
Н. Арсютин
Қ. Әбден
Ж. Дайрабаев
С. Егізбаев
А. Зейнуллин
Т. Серіков**

«AMANAT» партиясының фракция депутаттары

**М.Ескендіров
А. Рау**

*Орынд. А. Байжанова
тел. 74 63 92*