

## **ИНФОРМАЦИОННО-СПРАВОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ**

### **О внедрении государственного градостроительного кадастра**

#### ***По линии МИИР РК***

Автоматизированная система государственного градостроительного кадастра выступает одним из основных инструментов обеспечения информации о текущем и планируемом развитии населенных пунктов.

Система обеспечивает сбор, обработку и хранение цифровых генеральных планов, проектов детальной планировки (ПДП), данных о расположении зданий и сооружений, инженерной инфраструктуре, улично-дорожной сети, а также благоустройстве.

**Основной задачей системы** является:

- наполнение и актуализация данных градкадастра,
- обеспечение населения и бизнеса актуальной информацией об инженерных сетях,
- формирование прозрачного процесса получения технических условий за счет цифровизации инфраструктурных данных.

Система градкадастра содержит обширный массив информации по социальной инфраструктуре, запланированным и функционирующим объектам промышленности.

Тематические базы данных градкадастра позволяют выбирать оптимальное размещение инвестиционных проектов с учётом экономической специализации региона, инфраструктурной обеспеченности, наличия схожих объектов в регионе и их загруженности.

В свою очередь, наличие цифровых данных социальных объектов позволяет проводить оценку базового обеспечения инфраструктурой жизнедеятельности.

Таким образом, сформирован цифровой инструмент оптимального принятия управленческих решений.

Градкадастр позволяет обеспечить прозрачность градостроительной деятельности, соответствие разработки и реализации градостроительных проектов.

Для этого нами прорабатывается внедрение **уникального номера объекта**.

Данная унификация по аналогии с ИИН позволит обеспечить выдачу АПЗ, согласование эскизного проекта в системе в соответствии с генпланами и ПДП **с исключением человеческого фактора**, проводить сквозную проверку документов на соответствие целевого назначения.

Прозрачность данных по свободным мощностям территорий – является одной из ключевых проблем для инвесторов и простого населения.

На текущий момент в стране работают порядка **890** СЕМ в сфере ЖКХ, из которых только **21** работают в ГИС-системах.

Отмечаются проблемы предоставления данных субъектами естественных монополий по мощностям сетей и возможности подключения к ним.

Система градкадастра позволит обеспечить монополистов цифровой платформой для предоставления **открытых** сведений населению и бизнесу по подключению к объектам инженерной инфраструктуры.

Таким образом, предоставление техусловий субъектами естественных монополий с использованием данных системы градкадастра, отображение располагаемых и свободных мощностей в АИС ГГК позволит исключить коррупционные риски, обеспечив прозрачный процесс для населения и бизнеса, возможность бронирования свободных мощностей.

Кроме того, это даст возможность непрерывной актуализации данных инженерных сетей на единой открытой геоплатформе градкадастра.

Также система позволяет обеспечить достоверный ввод данных по введенному в эксплуатацию жилью.

В текущем году по поручению Главы государства АИС ГГК выявила манипуляции учетными данными, неоднократного дублирования данных при предоставлении статистической отчетности.

В этой связи, мы внедрили использование системы градкадастра для геопривязки актов ввода объектов в эксплуатацию и сверки со статданными и базой регистра недвижимости.

Дополнительно нами прорабатываются законодательные поправки по **внесению** вместе с актами ввода объекта в эксплуатацию исполнительных съемок в АИС ГГК.

Данная мера позволит обеспечить обновление текущей инвентаризации сетей без дополнительных бюджетных расходов, а также предоставление населению и бизнесу актуальных данных по инфраструктурной обеспеченности территорий.

Министерством также прорабатывается возможность использования данных градкадастра с **уникальным номером объекта** для отображения в информсистеме Казреестр.

Это позволит обеспечить пространственную привязку объектов для исключения повторного ввода данных и тем самым возможных двойных продаж жилья при долевом строительстве.

В целях дальнейшего развития строительной отрасли 1 сентября текущего года в рамках Послания народу Казахстана «Справедливое государство. Единая нация. Благополучное общество» Глава государства определил перед Правительством **ряд задач, из них:**

- **Первое.** Создать по каждому крупному городу функциональные интерактивные карты земельных участков и схем коммунальных сетей.
- **Второе.** В земельном кадастре карты участков промышленного назначения дополнить актуальными схемами транспортной и коммунальной инфраструктуры.

**Данные задачи будут реализованы посредством системы градостроительного кадастра.**

**Система Единого геопортала инфраструктурных данных является открытым контуром градкадастра.**

В настоящее время доступ к этой системе предоставлен акиматам и коммунальным службам.

Для ведения учета и паспортизации объектов создано более **2 тыс.** учетных записей.

**Работы по сбору данных и инвентаризации сетей осуществляются с 2018 года.**

В конце 2020 года запущен открытый геопортал инфраструктурных данных градкадастра для сбора, визуализации и актуализации цифровых сведений.

За этот период собрано **65%** инфраструктурных данных с охватом **333 тыс.** га территорий **до уровня райцентра**, с учетом переданных сведений МИО.

Для **полной** цифровизации инженерных сетей до 2024 года осталось оцифровать **35%** сетей (в рамках нацпроекта «Технологический рывок за счет цифровизации, науки и инноваций»).

По информации МИО цифровизация сетей завершена в **5 регионах** страны (в г. Астана, г. Алматы, Алматинской, Атырауской и Жетусуской областях).

Однако, из указанных **5 регионов**, полностью соответствуют нормативу ведения Градкадастра данные только по **Атырауской области**.

По Жамбылской области данные загружены на **90%**.

**Низкая доля инвентаризации наблюдается по 8 регионам.**

Финансирование инвентаризации на 2022-2024 составляет **10 млрд.** тг с учетом выделенных средств (в соответствии с Нацпроектом).

В **2022 году** из запланированных **3,8 млрд.** тенге выделено **2,1 млрд.** тенге, из них РБ – **0,7 млрд.** тенге (**100%** финансирование), МБ – **1,4 млрд.** тенге (**45%** финансирование, с охватом **32,9 тыс. га** из **57,4 тыс. га** согласно Нацпроекта).

Существуют **риски недостижения** годового планового показателя по оцифровке инженерных сетей, который составляет **70%**.

**При полном финансировании к 2024 году мы обеспечим цифровизацию сетей на 100%.**

Ввиду неполной обеспеченности актуальными генеральными планами и соответствующим им проектам детальных планировок остается проблемным вопросом – незаконная застройка населенных пунктов.

В рамках формирования цифровой базы градкадастра приведены к единому формату и структуре порядка **900** градпроектов (**198** ГП и **700** ПДП).

**Вместе с тем, ни одна область не предоставила полный состав схем градпроектов в цифровом формате.**

В целях обеспечения карты земельных участков промышленного назначения земельного кадастра актуальными схемами транспортной и коммунальной инфраструктуры **будут интегрированы информационные системы градостроительного и земельного кадастров.**

Публикация данных о земельных участках с учетом транспортной и инженерной инфраструктуры **позволит эффективно управлять развитием территорий, а также создаст условия для перспективного развития бизнеса и увеличения экономического роста.**

Для формирования интерактивных карт земельных участков и схем сетей в населенных пунктах прорабатываются законодательные меры в части:

1) **обязательного предоставления** субъектами естественных монополий данных по свободным мощностям, характеристикам сетей (*Заключение Правительства от 16 ноября 2021 года № 17-06/391зп*).

2) **внедрения** градостроительной экспертизы градпроектов (*проект заключения на рассмотрении в КПМ, АП*).

Все данные по градпроектам и инженерным сетям будут размещены в градостроительном кадастре.

**Указанные меры позволят:**

- внедрить **уникальные номера объектов** строительства для сквозной проверки (*сопоставления*) документов с градостроительными регламентами;
- исполнять требования генпланов, ПДП и решить вопрос точечной уплотняющей застройки территорий;
- обеспечить прозрачность выдачи технических условий и возможности бронирования мощностей;
- обеспечить достоверность данных ввода жилья;
- обеспечить прозрачное и оперативное предоставление земельных участков с доступом к инфраструктуре;
- исполнить поручение Главы государства по соблюдению этапности реализации объектов строительства с первоочередным обеспечением необходимой инженерной инфраструктурой.

### ***По линии МЦРИАП РК***

**Касательно цифровизации данных для доступности информации о земельных ресурсах для бизнеса и населения.**

На сегодняшний день совместно с государственными органами и акиматами проводится соответствующая работа по обработке данных генеральных планов, инженерных сетей, сельскохозяйственных земель и т.д., относящихся к градостроительству.

Доступ к оцифрованным данным организован посредством Публичной кадастровой карты «Единого государственного кадастра недвижимости».

ЕГКН обеспечивает доступ населению и бизнесу к сведениям в различных системах земельного, градостроительного, лесного, водного и других кадастров, а также в региональных геоинформационных системах с помощью «одного окна».

Это оптимизирует процесс получения государственной услуги по предоставлению земельных участков в цифровом виде.

Эффективная реализация данной информационной системы напрямую зависит от выполнения следующих мероприятий.

- **Во-первых**, акиматами **недостаточно финансируются** работы по инвентаризации инженерных сетей.

Как отметил мой коллега Каирбек Айтбаевич, в этом году акиматами профинансировано только **45%** от запланированного объема цифровизации инженерных сетей. Это составляет всего 32,9 тыс. га из запланированных 57,4 тыс.

**В этой связи акиматам необходимо усилить работу в данном направлении.**

- **Второе**, это **непрерывная актуализация** данных. Современный бизнес-процесс-занимает длительное время, включая представление и последующую экспертизу и публикацию, и не отвечает современным технологическим требованиям.

Поэтому данные в информационных системах необходимо **постоянно актуализировать путем прямой интеграции.**

- **В-третьих**, субъекты естественной монополии на сегодняшний день не предоставляют данные по сетям, техническим характеристикам и свободным мощностям, под предлогом наличия данных в своих информационных системах.

Эти обязательства мы предусмотрели в рамках внесения поправок в соответствующий законопроект.

- **В-четвертых**, данные градостроительного кадастра (*архитектурно-планировочные задания, технические условия, исполнительные съемки и т.д.*) должны ежедневно актуализироваться и предоставляться в едином формате по результатам оказания услуг населению.
- **Пятое**, существующие на сегодняшний день системы координат 1942 года, 1963 года и локальные, технологически устарели. Кроме того, он допускает большие сбои при публикации цифровых данных. Сегодня все страны СНГ перешли на современную систему координат.

В этой связи Министерством реализуется проект «Национальная инфраструктура пространственных данных». В рамках проекта будет установлена единая государственная система координат и создана цифровая картографическая основа открытого пользования.

## **О безопасности дорожного движения**

**По линии МВД РК**

Состояние **безопасности на дорогах** является одним из показателей **уровня развития страны**.

Ежегодно совершается **свыше 13 тысяч** дорожно-транспортных происшествий, в которых гибнет **более 2 тысяч** человек и **свыше 18 тысяч** получают ранения.

В целом, за последние 4 года отмечается динамика снижения аварийности (*с 2019 года*).

Вместе с тем, она ухудшилась на фоне предыдущих двух последних **пандемийных лет**, в условиях действовавших ограничений.

С начала года (*за 8 мес.*) возросли **все показатели аварийности**:

- ДТП – на **14%** (*с 8 307 до 9 429*),
- погибших – на **18%** (*с 1 258 до 1 478*),
- раненых – на **13%** (*с 10 947 до 12 394*).

Продолжает сохраняться высокий уровень аварийности в **г.Алматы, Алматинской, Жамбылской и Туркестанской** областях.

На эти регионы приходится **56%** (5 315) всех ДТП по Казахстану (*9 429 ДТП*), **55%** травмированных (*6 869, всего – 12 394*) и **41%** погибших (*604, всего – 1 478*).

Одна из основных причин аварий – это **низкая транспортная дисциплина**.

С начала года полицией пресечено **свыше 4,5 млн.** нарушений Правил дорожного движения (*+2,7% или 4 467 368*).

Задержаны **свыше 17,5 тыс.** «пьяных» водителей.

Лишены права управления **20 тыс.** водителей.

Подвергнуты адм.аресту **16 тыс.** человек.

Оштрафованы **более 188 тыс.** пешеходов.

Во многом, такому положению дел способствовало **снижение требований к автошколам и качеству подготовки водителей**.

Сейчас обучение осуществляют **747** учебных центров.

Для их открытия с 2018 года **не требуется получения лицензий и разрешений**.

В 2020 году прекращен государственный контроль за их деятельностью.

Исключена адм.ответственность за некачественную подготовку.

Это привело к тому, что зачастую, учебный процесс проводится **формально**.

Во многих школах отсутствует необходимая **материальная база**.

Анализ показывает, что в общем числе водителей, виновных в совершении **ДТП со смертельным исходом (917)**, **50%** - приходится на **«самоучек»** (*то есть лиц, не прошедших обучение в автошколах, занимавшихся самоподготовкой - 449*).

**Вторая причина – рост автопарка страны.**

С 2019 года по сегодняшний день количество автотранспорта возросло с **3,9 млн.** до **5 млн.** единиц, с учетом автомашин с иностранной регистрацией (*порядка 300 тыс.ед.*).

При этом, автопарк стареет. Срок эксплуатации более **50%** автомашин в стране **превышает 20 лет**.

Соответственно, это приводит к их изношенности.

На этом фоне **не обеспечивается** должный контроль за **тех.состоянием** автотранспорта.

После снижения требований к открытию Центров тех.осмотра, распространилась практика **выдачи фиктивных талонов о его прохождении**.

Так, антикоррупционной службой ликвидирована **ОПГ**, которая реализовала **350 тыс.** таких документов на общую сумму **600 млн. тенге**.

За последние 4 года количество автотранспорта, **не прошедшего** техосмотр по техническому состоянию снизилось **в два раза (2018 год – 6,3%, 2021 год – 3%)**.

Это вызывает большое **сомнение**.

Полицией при надзоре за дорожным движением к ответственности привлечены **106 тыс.** водителей за управление транспортом, не

отвечающим требованиям технических регламентов (ст.590 ч.5 КоАП).

Кроме того, за непрохождение техосмотра оштрафованы **80 тыс.** водителей (ст.590 ч.9 КоАП).

В этой связи, **Мин.индустрии** предлагается усилить **ответственность операторов станции** тех.осмотра за фиктивные проверки автотранспорта (ст.616 КоАП «Нарушение правил проведения обязательного тех.осмотра» - **штраф** на субъектов малого бизнеса - 30 МРП, среднего – 40 МРП, крупного – 50 МРП).

**Третье.** Одна из важных причин, влияющих на аварийность - **это состояние дорог и дорожная инфраструктура.**

По статистике на **населенные пункты** приходится:

- **75% ДТП** (6 979 ДТП, доля погибших – 31%, 460 чел., раненых – 67%, 8 322 чел.).
- **28%** смертельных случаев по причине **наезда**
- **на пешеходов** (413 погибших от 1478).

В целом, наибольшая доля ДТП с пешеходами (3 370) приходится на:

- **Шымкент** (102 ДТП или 47% от общего количества ДТП с пешеходами),
- **Алматы** (1 007 ДТП или 30%),
- **Алматинскую** (505 ДТП или 15%),
- **Жамбылскую** (311 ДТП или 9%),
- **Астану** (190 ДТП или 6%),
- **Туркестанскую** (158 ДТП или 5%),
- **Мангистаускую** (133 ДТП или 4%) области.

Во многом это связано с **отсутствием тротуаров, пешеходных переходов, освещения.**

К примеру, **19 сентября** в пос.Жаналык Талгарского района **Алматинской области** в вечернее время на пешеходном переходе был насмерть сбит 10-летний ребенок.

Это не первый случай **в этом сельском округе.**

От местных исполнительных органов требуется **в кратчайшие сроки** решить данный вопрос.

На сегодня функционирует **17 041** автоматическая **камера фиксации** нарушений ПДД.

Они доказали свою эффективность в повышении водительской дисциплины.

Ими фиксируются **50%** всех нарушений ПДД, в **Астане** и **Шымкенте** этот показатель составляет порядка **70%**.

Однако в масштабах страны их количества крайне недостаточно.

В **Северо-Казахстанской** области имеется всего **43** камеры фиксации.

Не превышают **100** единиц они в **Павлодарской (58), Кызылординской (65), Мангистауской (70), Акмолинской (82), Западно-Казахстанской (94) и Туркестанской (100)** областях

Ежегодно полиция пресекает **более 4 млн.** нарушений ПДД.

Особую опасность представляют **злостные нарушители**.

**71 тыс.** из них нарушили ПДД **от 6 до 150 раз**.

Сейчас МВД в **6-ти городах (Астана, Алматы, Шымкент, Усть-Каменогорск, Атырау и Туркестан)** используется программа **«Қорғау»**.

Она позволяет выявлять автомобили с **подложными номерами, без страховки**, находящиеся в **розыске** либо систематически нарушающие ПДД и не оплачивающие штрафы.

Раньше для этого требовалось останавливать все автомашины и проверять документы.

Сейчас система, анализируя данные уличных камер сама **отправит сообщение на планшет** ближайшего полицейского, что рядом находится «опасный» водитель.

Таким образом, полиция моментально реагирует на грубое нарушение ПДД.

С её помощью уже выявлено **604** факта использования **подложных номеров**.

Установлено **1 600** водителей, лишенных водительских прав.

Изъято **2 400** госномеров, на штрафстоянку водворено **8 000** автомашин.

В этой связи, **акимам регионов** предлагается ускорить внедрение необходимых систем во всех крупных населенных пунктах.

Это позволит повысить **культуру** дорожного движения и обеспечить принцип **неотвратимости наказания**.

Требуют решения вопросы оборудования **специализированных стоянок**.

На сегодня, целый ряд адм. правонарушений предусматривает **изъятие автотранспорта** (в т.ч за управление в нетрезвом состоянии, с подложными госномерами и т.д.).

Однако, в регионах **штрафстоянок не хватает**.

В столице **2** коммунальные стоянки **переполнены** (емкостью всего *1,5 тыс. ТС*).

Всего по 1 такой стоянке в **Актюбинской** и **Атырауской области**, а в **Караганде** она и вовсе отсутствует.

В результате **изъятый автотранспорт**, а также **эвакуированный с мест ДТП**, в нарушении требований, хранится на территориях отделов полиции.

**Особый вопрос – загородные трассы.**

На них приходится основное количество **тяжких ДТП**, **69%** всех погибших в них (*1 018 чел.*).

Ещё выше этот показатель в **Жамбылской** (91%), **Северо-Казахстанской** (88%), **Жетысу** (86%), Алматинской (83%), **Атырауской** (81%), **Акмолинской** (80%), Туркестанской (72%), **Павлодарской** (70%), **Кызылординской** (70%), областях.

Критическое положение на участках автодорог «Западная Европа - Западный Китай», «Алматы – Ташкент» **Жамбылской** области, «Уральск-Атырау» **Западно-Казахстанской** и **Атырауской** области.

На указанные участки приходятся **64%** от общего количества погибших в ДТП (*169*).

Основные причины – **выезд на полосу встречного движения и превышение скорости.**

К примеру, на участке автодороги «**Алматы-Екатеринбург**» с 491 км. (*граница Жамбылской обл.*) по 1004 км. (*г. Караганда*), в летний период в ДТП погиб **21** человек.

За прошедшие выходные в стране (*1-2 октября т.г.*) произошли более 70 ДТП, в которых погиб **21** и получили ранения **84** человека.

*В Жамбылской области в одном ДТП 7 человек погибли и 5 госпитализированы.*

*В Кызылординской области при столкновении автомашины с автобусом погибли 5 человек.*

Еще одна причина – **это параметры дорог.**

Сейчас дороги с **4 и более** полосами движения имеют протяженность **3 тыс.** км. (*1 категория*).

Это всего **2%** в масштабе страны (*148 тыс.км.*).

Большинство дорог построено по **старым госстандартам.**

Они двухполосные, ширина не превышает **7 метров.**

Акимы должны обращать внимание на **дороги местного значения.**

На сегодня необходимо обеспечить перевод **более 6 тыс. км.** дорог со второй и третьей категории в первую.

На безопасность **загородных трасс** влияет **придорожная инфраструктура.**

Ввиду ее неразвитости, отсутствия кемпингов, мест отдыха, пунктов питания, водители вынуждены управлять транспортом практически **без сна и отдыха.**

Ввиду **утомленности** подвергают себя и других риску.

Отдельная проблема - **нелегальные автоперевозчики.**

Зачастую, они безостановочно курсируют между регионами, нарушая правила перевозки пассажиров.

Используемые ими автомашины не отвечают требованиям безопасности (*изношены, переоборудованы, с правым рулем и т.д.*).

С начала года зарегистрировано **800** случаев **опрокидывания транспорта** (*24%, 361 погибших*), **1 195** в результате **попутного** (*13%, 108 погибших*) и **1 250 лобовых** столкновений (*13%, 378 погибших*).

Основная причина – это **сон за рулем**.

Предлагается **Мининдустрии, акиматам** организовать соответствующую работу.

Немаловажной проблемой является **бродячий скот на дорогах**.

С начала года количество ДТП, связанных с **наездами на животных**, возросло на **13%**.

В них **погибли 26** водителей и пассажиров (*2021-26*), получили ранения - **135**.

Так, только в **Мангистауской области** совершены **8 ДТП**, связанных со столкновениями автомашин с верблюдами. Погибли **5** человек и **13** травмированы.

В результате, полиция вынуждена была проводить **отработку. За 10 дней** (*в сентябре*) выявлено **более 200** бродячих верблюдов и лошадей, которые помещены в спец.загоны.

В этой связи, предлагается **ужесточить ответственность** владельцев скота за бесконтрольный выпас (*ст.408 КоАП – штраф 10 МРП*).

Кроме того, необходимы **загоны** для бродячего скота, а также обустройство дорожных **ограждений** (*1 891 040 погонных метров*).

**Что касается скоростного режима.**

Сейчас на **платных участках дорог** установлено **106 камер**.

Из них только **6** фиксируют скоростной режим (*Астана - Бурабай*).

**Этого крайне мало.** Здесь не используется эффективный рычаг контроля за скоростью движения.

Эффективным решением снижения аварийности является использование патрульных автомобилей с **автоматическими радарными и камерами**.

Сейчас имеется всего **60** таких машин.

При этом акиматами **Актюбинской, Алматинской, Атырауской, Восточно-Казахстанской, Кызылординской, Северо-Казахстанской** и области **Жетысу** такие установки **не приобретены**.

Одними усилиями полиции проблему аварийности на дорогах не решить.

Здесь требуется **полноценное участие заинтересованных государственных и местных исполнительных органов, общественности, НПО**.

Сейчас МВД по Вашему поручению приступило к разработке **Концепции обеспечения безопасности** в партнерстве с обществом.

Данным документом будет закреплены границы ответственности всех уполномоченных органов.

Однако, не дожидаясь ее принятия, необходимо уже сейчас приступить к принятию мер по повышению уровня дорожной безопасности.