

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндэсний зөвлөл

ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫН ЦАГААН НОМ 2021

Монголын автотээвэрчдийн нэгдсэн холбоо

Улаанбаатар
2022 ОН

ГАРЧИГ

Өмнөх үг

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах дэлхийн зорилтууд 2030

ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫН НӨХЦӨЛ БАЙДЛЫН ДҮН
ШИНЖИЛГЭЭ

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын өнөөгийн байдал, тулгамдсан асуудал
Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахтай холбоотой хууль тогтоомжийг
хэрэгжүүлж буй удирдлага, хяналтын тогтолцоо, зохион байгуулалтын бүтэц
Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах эрх зүйн зохицуулалт
Монгол Улсын авто замын сүлжээ
Монгол Улсын автотээврийн хэрэгслийн өнөөгийн байдал

ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛ, ХЭРГИЙН НӨХЦӨЛ БАЙДАЛ

Бүртгэгдсэн зам тээврийн осол
Улсын хэмжээнд бүртгэгдсэн зам тээврийн ослын шалтгаан
Зам тээврийн ослын улмаас нас барсан, гэмтсэн хүн
Хүүхэд өртсөн осол
Зам тээврийн ослын хэлбэр
Осол бүртгэгдсэн гараг, цаг
Осол гаргасан тээврийн хэрэгслийн төрөл
Хамгаалах бүс
Хурд хэтрүүлсэн зөрчил, осол
Мотоцикл холбогдсон осол

ЖОЛООЧИЙН ТООН ҮЗҮҮЛЭЛТ

2020, 2021 оны ангилалтай жолооч нарын тоо
Жолооч нарын насны ангилал

ЭРҮҮЛ МЭНДИЙН САЛБАРЫН МЭДЭЭЛЭЛ

Зам тээврийн ослын шалтгаант өвчлөл /2021/
Зам тээврийн ослын шалтгаант нас баралт /2021/
Дүгнэлт
Анхны тусламж

ТЭЭВРИЙН ПРОКУРОРЫН МЭДЭЭЛЭЛ

“Жолооч бэлтгэхэд анхаарах асуудал” сэдэвт уулзалтаас гарсан зөвлөмж
“Авто зам, замын байгууламжинд анхаарах асуудал” сэдэвт уулзалтаас гарсан зөвлөмж

ЖОЛООЧИЙН ХАРИУЦЛАГЫН АЛБАН ЖУРМЫН ДААТГАЛЫН 2021 ОНЫ ҮЙЛ АЖИЛЛАГААНЫ СТАТИСТИК МЭДЭЭ

Улсын хэмжээнд бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн мэдээлэл
Жолоочийн даатгалын гэрээ, хураамжийн орлого
Жолоочийн даатгалд хамрагдсан тээврийн хэрэгслийн судалгаа
2021 онд байгуулагдсан нийт гэрээний тоо, хураамжийн орлого болон цуцлалт
Жолоочийн даатгалын нөхөн төлбөр
Жолоочийн даатгалын хураамжийн орлого, нөхөн төлбөрийн харьцаа
Даатгалын зуучлагч компанийн мэдээлэл

Бэлтгэн гаргасан:

Ч.Жаргалсайхан

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндэсний зөвлөлийн Ажлын албаны дарга

С.Эрдэнэчимэг

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндэсний зөвлөлийн Ажлын албаны мэргэжилтэн

Б.Батхорол

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндэсний зөвлөлийн Ажлын албаны мэргэжилтэн

А.Энхболд

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндэсний зөвлөлийн Ажлын албаны мэргэжилтэн

Л.Баянзул

ЗТХЯ-ны БТГ-ын шинжээч

С.Нансалмаа

ЗТХЯ-ны АТБХЗГ-ын ахлах мэргэжилтэн

Б.Уянга

ЭМЯ-ны НЭМГ-ын мэргэжилтэн

Өлзийсүрэн

ТЦА-ны Захиргааны удирдлагын газрын Мэдээлэл судалгаа хариуцсан ахлах мэргэжилтэн

Н.Зоригт

АТҮТ ТӨҮГ-ын Судалгаа хөгжил, чанарын удирдлагын төвийн дарга

С.Хишигзаяа

Албан журмын даатгагчдын холбооны Даатгалын сангийн дарга

Хянасан:

С.Батболд

ЗТХЯ-ны Төрийн нарийн бичгийн дарга

Д.Гэрэлням

ЗТХЯ-ны БТГ-ын дарга

ӨМНӨХ ҮГ

СУДАЛГАА, ШИНЖИЛГЭЭ

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал ба залуусын оролцоо

Замын хөдөлгөөний түгжрэл саатал ба түүнийг засах арга зам

Тээврийн хэрэгслийн хурд хэтрүүлснээс шалтгаалан үйлдэгдсэн гэмт хэрэг, зөрчлийн нөхцөл байдалд дүн шинжилгээ хийсэн судалгааны ажлын тайлан

Хөдөлгөөний аюулгүй байдал, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэрэг;

ЦЕГ-ын мэдээлэл, дүн шинжилгээ, шуурхай удирдлагын алба согтуугаар үйлдэгдсэн зам тээврийн осол, гэмт хэрэг, зөрчлийн нөхцөл байдал

ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫН ҮНДЭСНИЙ ЗӨВЛӨЛИЙН ШИЙДВЭР

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндэсний зөвлөлийн тогтоол

“Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах” тухай зөвлөмж

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах 2022 оны үйл ажиллагааны төлөвлөгөө

Дэлхийн эрүүл мэндийн байгууллага, Дэлхийн банкттай хамтран 2004 онд “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тайлан”-г хэвлүүлж, тэргүүлэх хөгжилтэй улсуудын замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах чиглэлээр хэрэгжүүлж байгаа тэргүүн туршлагыг таниулах болсон билээ.

Энэ үеээс эхлэн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг “Цагдаа-жолооч” гэсэн явцуу хүрээнд бус “Хүн-тээврийн хэрэгсэл-зам-орчин” гэсэн харилцан уялдаа холбоо бүхий элементүүдийг цогцоор нь шийдвэрлэх бодлого гаргахаар шийдвэрлэжээ.

НҮБ-ын Ерөнхий Асамблей нь 2010 онд 64/255 тогтоол батлан, 2011-2020 оныг “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах жил” болгон зарлаж, мөн 2020 онд А/74/L.86 тогтоол батласнаар 2030 он хүртэл сунгаж хэрэгжүүлэхээр шийдвэрлээд байна.

Харин Монгол Улсад Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын эрх зүйн зөрчил, гэмт хэргийн эмхэтгэлийг 2011 оноос эхлэн Тээврийн цагдаагийн байгууллагаас гаргаж, “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын цагаан ном”-ыг 2019 оноос эхлэн Зам, тээврийн яамнаас эрхлэн гаргаж, нийтийн хүртээл болгож байна.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын эсрэг гэмт хэрэг, зөрчлийн шалтгаан нөхцөл, нөлөөлж буй хүчин зүйл, тэдгээрийн чиг хандлагыг нийгэм, цаг үеийн нөхцөл байдалтай харьцуулан, шинжлэх ухааны үндэстэй судалж, зам тээврийн ослоос сэргийлэх арга замыг тодорхойлон, хууль тогтоох, боловсруулах, хэрэгжүүлэх байгууллагуудын үйл ажиллагаанд санал, зөвлөмж болгох зайлшгүй шаардлага урган гарч байна.

Тиймээс энэхүү номонд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалтай холбоотой зөрчил, гэмт хэрэг, статистик мэдээлэл болон зам тээврийн осолд нөлөөлдөг нийгэм, хүн ам зүй, иргэдийн мэдлэг, хандлага, эдийн засгийн хүчин зүйлийг илэрхийлдэг мэдээллийг багтаасан нь нөхцөл байдлыг шинжлэх ухааны үндэслэлтэй судлах, бодлого тодорхойлоход албан ёсны эх сурвалж болгон ашиглах зорилготой юм.

Түүнчлэн замын хөдөлгөөнд түгээмэл тохиолддог нийгэмд анхаарал татаж буй зам тээврийн осол гэмтлийг тухайлан судалж, урьдчилан сэргийлэх арга замыг тодорхойлох, хуулийн хэрэгжилтийг сайжруулах, боловсронгуй болгох ажлыг зөв зохион байгуулах ач холбогдолтой. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үйл ажиллагаа нь зам, тээврийн салбарын үүрэг чиглэлээс гадна хөдөлгөөнд оролцогчид, хөдөлгөөний аюулгүй байдлын хяналт, ослын дараах тусламж үйлчилгээ зэрэг ойлголтууд хамаарах бөгөөд хэрэгжүүлэх байгууллагуудын үйл ажиллагаа, оролцоог хангах үүднээс цагдаа, мэргэжлийн хяналт, эрүүл мэнд болон даатгалын байгууллагуудын мэдээллийг цогц байдлаар тусгалаа.

Энэ удаагийн цагаан номонд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах чиглэлээр зарим улс орнуудын хэрэгжүүлж буй зарим туршлагуудыг тусгаж, урьдчилан сэргийлэх онцлог ажил, тэдгээрийн үр дүнг харьцуулан, Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндэсний зөвлөлийн хуралдаанаар нэгдсэн зөвлөмж гаргаж, 2022 онд хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааны чиглэлийг тодорхойлсноороо онцлог боллоо.

Техник технологийн хурдацтай хөгжиж буй өнөө үед замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах бодлого, үйл ажиллагааг цаг үетэй нь уялдуулах нь энэхүү номын гол зорилго бөгөөд хууль тогтоох, боловсруулах, хэрэгжүүлэх байгууллагуудын үйл ажиллагаанд бага ч болов хувь нэмэр оруулна гэдэгт итгэлтэй байна.

“Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын Цагаан ном”-ыг бүтээхэд мэдээлэл, судалгаа ирүүлсэн цагдаа, прокурор, даатгалын байгууллага, судлаач нарт гүн талархал илэрхийлье.

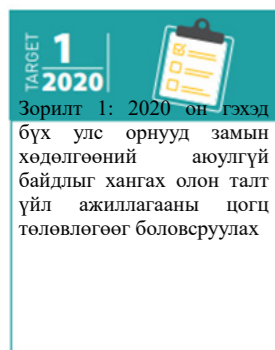
ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ ХАНГАХ ДЭЛХИЙН ЗОРИЛТУУД 2030

Зорилт 1 /ногоон/:

Зорилт 1: 2020 он гэхэд бүх улс орнууд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах олон талт үйл ажиллагааны цогц төлөвлөгөөг боловсруулах

Зорилт 2 /ногоон/:

2030 гэхэд бүх улс орнууд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалтай холбоотой НҮБ-ын нэг буюу хэд хэдэн гол хууль эрх зүйн бичиг баримтыг хүлээн зөвшөөрч, нэгдэнэ.

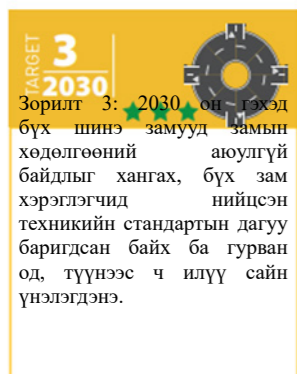


Зорилт 3 /шар/:

2030 он гэхэд бүх шинэ замууд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, бүх зам хэрэглэгчид нийцсэн техникийн стандартын дагуу баригдсан байх ба гурван од, түүнээс ч илүү сайн үнэлэгдэнэ.

Зорилт 4 /шар/:

2030 он гэхэд одоогийн ашиглагдаж буй авто зам дээрхи аяллын 75 хувиас илүү нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, бүх авто зам хэрэглэгчид нийцсэн техникийн стандартыг хангасан авто замаар зорчино.

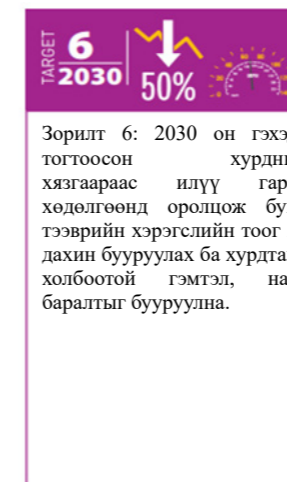
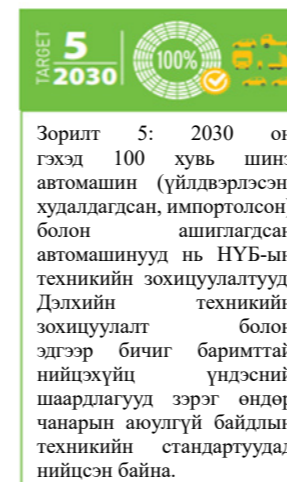


Зорилт 5 /ногоон/:

2030 он гэхэд 100 хувь шинэ автомашин (үйлдвэрлэсэн, худалдагдсан, импортолсон) болон ашиглагдсан автомашинууд нь НҮБ-ын техникийн зохицуулалтууд, Дэлхийн техникийн зохицуулалт болон эдгээр бичиг баримттай нийцэхүйц үндэсний шаардлагууд зэрэг өндөр чанарын аюулгүй байдлын техникийн стандартуудад нийцсэн байна.

Зорилт 6 /ягаан/:

2030 он гэхэд тогтоосон хурдны хязгаараас илүү гарч хөдөлгөөнд оролцож буй тээврийн хэрэгслийн тоог 2 дахин бууруулах ба хурдтай холбоотой гэмтэл, нас баралтыг бууруулна.

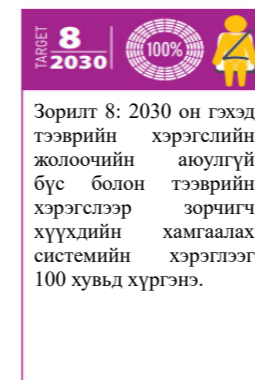
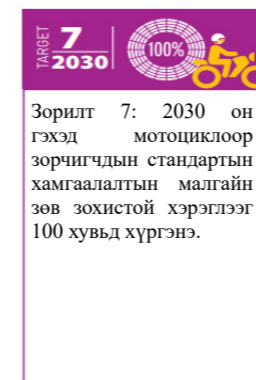


Зорилт 7 /ягаан/:

2030 он гэхэд мотоциклоор зорчигчдын стандартын хамгаалалтын малгайн зөв зохистой хэрэглээг 100 хувьд хүргэнэ.

Зорилт 8 /ягаан/:

2030 он гэхэд тээврийн хэрэгслийн жолоочийн аюулгүй бүс болон тээврийн хэрэгслээр зорчигч хүүхдийн хамгаалах системийн хэрэглээг 100 хувьд хүргэнэ.

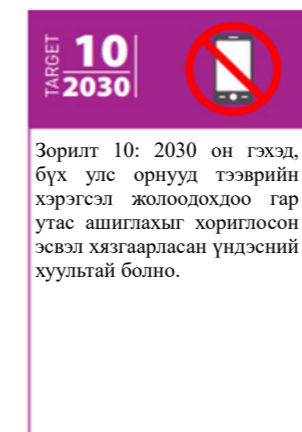


Зорилт 9 /ягаан/:

2030 он гэхэд жолооч согтууруулах ундаа хэрэглэсэнтэй/ эсвэл сэтгэцэд нөлөөлөх эм, эмийн бүтээгдэхүүнтэй холбоотойгоор үүссэн зам тээврийн ослоор нас барагсад ба гэмтэгсэдийн тоог 2 дахин бууруулна.

Зорилт 10 /ягаан/:

2030 он гэхэд бүх улс орнууд тээврийн хэрэгсэл жолоодохдоо гар утас ашиглахыг хориглосон эсвэл хязгаарласан үндэсний хуультай болно.



Зорилт 11 /ягаан/:

2030 он гэхэд бүх улс орнууд мэргэжлийн жолооч нарын ажил, амралтын цагийг мөрдүүлэх зохицуулалттай болсон байх ба энэ чиглэлээр олон улсын болон бүс нутгийн зохицуулалтуудад нэгдсэн байна.

Зорилт 12 /улбар шар/:

Зорилт 12: 2030 он гэхэд эмнэлгийн анхны тусламж, үлчилгээний нөхцөл болон зам тээврийн осол хоорондын цагийн интервалыг багасгах үндэсний зорилгуудыг бүх улс орнууд дэвшүүлэх ба энэхүү зорилгодоо хүрнэ.



Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын 5 тулгуур:

Цэнхэр өнгө –Тулгуур 1: Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын менежмент

Шар өнгө – Тулгуур 2: Аюулгүй авто зам ба аюулгүй хөдөлгөөн

Ногоон өнгө – Тулгуур 3: Аюулгүй тээврийн хэрэгсэл

Ягаан өнгө – Тулгуур 4: Аюулгүй авто зам хэрэглэгч

Улбар шар өнгө – Тулгуур 5: Ослын дараах тусламж, үйлчилгээ

- Тулгуур 1: Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын менежмент
- Тулгуур 2: Аюулгүй авто зам ба аюулгүй хөдөлгөөн
- Тулгуур 3: Аюулгүй тээврийн хэрэгсэл
- Тулгуур 4: Аюулгүй авто зам хэрэглэгч
- Тулгуур 5: Ослын дараах тусламж, үйлчилгээ

1. ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫН НӨХЦӨЛ БАЙДЛЫН ДҮН ШИНЖИЛГЭЭ

1.1 Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын өнөөгийн байдал, тулгамдсан асуудал

Дэлхий дахинд осол гэмтлийн улмаас жил бүр 5.8 сая хүн амь насаа алдаж, 600 гаруй сая хүн бэртэж гэмтэж, хөгжлийн бэрхшээлтэй болж, 700 тэрбум ам.долларын хохирол учирч байгаа нь хүн амын нас баралтын гурав дахь гол шалтгаан болж байгааг дэлхийн Эрүүл мэндийн байгууллагаас онцлон тэмдэглэсэн.

Нэгдсэн Үндэсний Байгууллагын Ерөнхий Ассамблейгаас баталсан 2030 он хүртэлх Тогтвортой хөгжлийн зорилтод 5 хүртэлх насны хүүхдийн эндэгдлийг 25 хувиар, зам тээврийн ослын нас баралтыг 50 хувиар бууруулах зорилт дэвшүүлэн осол гэмтлийн эрсдэлт хүчин зүйлийг бууруулахыг улс орнуудад уриалж байна.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үйл ажиллагаа нь зам, тээврийн салбарынхаас гадна хөдөлгөөнд оролцогчдод зориулсан ажил, үйлчилгээ, хөдөлгөөний аюулгүй байдлын хяналт, ослын дараах тусламж, үйлчилгээ зэргээс хамаарах тул байгууллага хоорондын уялдааг ханган оновчтой, тогтвортой бодлого хэрэгжүүлэх шаардлагатай гэж үзэж байна.

Өргөн уудам нутагтай, төмөр замын сүлжээ хөгжөөгүй, иргэний нисэх нь зөвхөн алсын аймагт зорчигч тээвэрлэхээр хязгаарлагдсан өнөөгийн нөхцөлд автотээвэр нь ачаа, зорчигчийг хаалганаас хаалганд, алслагдсан айл, өрх бүрт хүрэх тээврийн төрөл гэдгээрээ онцлог юм. Монгол Улсын авто замын сүлжээний нийт урт нь 112007,36 км бөгөөд үүнээс 7744,7 км нь хатуу хучилттай болоод байна.

Дэлхийн эрүүл мэндийн байгууллагаас 2021 онд гаргасан мэдээгээр дэлхий дахинд зам, тээврийн ослын улмаас жилд 1.24 сая хүн амь насаа алдаж, 50 гаруй сая хүн бэртэж, гэмтэн хөгжлийн бэрхшээлтэй болж байгаагийн дотор 15-29 насны хүүхэд, залуучуудын үхлийн үндсэн шалтгаан нь зам тээврийн осол болж байна¹ гэж тэмдэглэсэн.

Монгол Улсад гарч байгаа нийт осол, гэмтлийн 20.6 хувийг зам тээврийн осол эзэлж байна². Тээврийн хэрэгслийн тоо жил бүр тогтмол өсч, сүүлийн 10 жилд 4 дахин нэмэгдэж 2021 оны байдлаар 1093481 тээврийн хэрэгсэл бүртгэлтэй байна.

2021 онд зам тээврийн ослын улмаас 15957 хүн эмнэлгийн тусламж үйлчилгээ авч, 383 хүн амь насаа алдсан байна.

Зам тээврийн ослын улмаас жилд 536 гаруй хүүхэд гэмтэж, 51 хүүхэд амь насаа алдсан байна. Насны байдлаар авч үзвэл 0-14 насны хүүхдүүд илүү зам тээврийн ослын улмаас хохирч байна.

Зам тээврийн осол, гэмтлийн гол хүчин зүйл нь тээврийн хэрэгслийн хажуу хоорондын зай тохируулаагүй (43,4 хувь), уулзвар, гарц нэвтрэх журам зөрчсөн (15,3 хувь) зөрчил болж байгаагаас гадна хурд хэтрүүлснээс шалтгаалсан ослын тоо 19,9 хувиар нэмэгдсэн³, мөн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг зохицуулж байгаа хууль, дүрэм, журам, стандартын биелэлт хангалтгүй, хот төлөвлөлт өнөөгийн шаардлага хангахгүй, тээврийн хэрэгслийн парк хэт хуучирсан, хөдөлгөөнд оролцогчдын соёл дутмаг, хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах байгууллагуудын ажлын уялдаа хангалтгүй зэрэг дутагдлууд байгаа нь судалгаагаар тогтоогдсон болно.

Тээврийн цагдаагийн албаны 2021 оны тайлангаас харахад осол хэргийн 97,8 хувь нь жолоочийн буруугаас шалтгаалсан байна. Судалгаанаас үзэхэд зам тээврийн осол гаргасан жолоочийн 34 хувь нь 5 жил хүртэл автомашин жолоодсон байгаа нь 100 жолооч тутамын 34 нь, эдгээр жолооч нарын буруугаас жилд 304 хүн амь насаа алдаж байгаа нь замын хөдөлгөөнд оролцогчийг бага наснаас нь бэлтгэх, жолооч бэлтгэх үйл ажиллагааг цогц байдлаар шийдвэрлэх шаардлагатайг харуулж байна.

Сүүлийн 5 жилийн судалгаанаас үзэхэд хохирол ихтэй, хүний амь нас хохирсон зам тээврийн 8 осол тутмын 1-ийг согтуугаар үйлдэж байна. Сүүлийн 10 жилийн хугацаанд 413762 жолооч согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодож, уг шалтгааны улмаас 1211 хүн амь насаа алдсан байна.

Сүүлийн 10 жилийн хугацаанд зам тээврийн ослын улмаас 681 хүүхэд амь насаа алдаж, 112542 хүүхэд гэмтсэн байна. Тээврийн хэрэгслээр зорчиж байгаад нас барагсдын 5 хүн тутмын 1 нь хүүхэд байна. Хүүхдийг хамгаалах суудалгүй тээвэрлэх, тэвэрч явах зэрэг нь үхлийн шалтгаан болж байна.

Судалгаанаас үзэхэд хот төлөвлөлтийн алдаатай үйл ажиллагаа, чөлөөт цагаа өнгөрөөх орчин дутагдалтай байгаагаас үүдэлтэй замын хөдөлгөөнд оролцох, шилжилт хөдөлгөөн хийх хэрэгцээ нэмэгдэж үүнээс шалтгаалсан хөдөлгөөний ачаалал, хүүхэд осолд орох явдал их байна. Иймд сууршилын бүсийн дунд сургууль цэцэрлэг байгуулах, сургууль цэцэрлэгийг гол замтай нийлүүлэхгүй байх, хүүхдийг зөв тээвэрлэх, хүүхдэд багаас нь зөв дадал зуршил бий болгох зэрэг цогц үйл ажиллагааг зохион байгуулах шаардлагатай байна.

Монгол Улсын хэмжээнд сүүлийн 5 жилд зам тээврийн ослын улмаас нас барагсдын 78 хувь, хүнд гэмтэгсдийн 72 хувь нь хөдөө орон нутгийн замд гарсан байна. Орон нутагт гарсан зам тээврийн ослын судалгаанаас үзэхэд тээврийн хэрэгслээр зорчигчдын 95 хувь нь хамгаалах

¹ Дэлхийн эрүүл мэндийн байгууллагаас гаргасан 2021 оны мэдээ

² Эрүүл мэндийн салбарын 2021 оны бүртгэл

³ Замын цагдаагийн албаны зам тээврийн осол, зөрчлийн статистик үзүүлэлт, 2021 оны тайлан

бүс хэрэглээгүй, мотоциклоор зорчигчдын 92% нь хамгаалах малгай хэрэглээгүй байна. Мөн орон нутгийн замд гарсан зам тээврийн ослын 79% нь тухайн замд анх удаа явж байгаа хүмүүс байжээ. Эдгээр байдлаас үзэхэд жолооч тээврийн хэрэгслээр зорчигчдыг хамгаалах хэрэгсэл хэрэглүүлж сургах, орон нутгийн замыг орчин үеийн хяналтын төхөөрөмжөөр тоноглохоос гадна стандартын шаардлага хангасан мэдээлэх, анхааруулах тэмдэг байрлуулах, зам чөлөөлөх боломж бүрдүүлэх зорчих хэсгийг өргөсгөх зэрэг зохицуулалт хийх шаардлагатай байна.

Судалгаанаас үзэхэд зам тээврийн ослын 1/2-д зам тээврийн сүлжээ, замын нөхцөл ямар нэг байдлаар нөлөөлж байна. Сүүлийн 10 жилийн хугацаанд тээврийн хэрэгслийн өсөлтөөс үүдэлтэй хөдөлгөөний саатал 5 дахин нэмэгдсэнээс гадна түгжрэл саатлаас үүдэлтэй иргэдийн бухимдал эрс нэмэгдсэн байна. Эрдэмтдийн тооцоолж байгаагаар 1 кв.км газар нутагт ноогдох замын урт 0,3 км-ээр багасахад замаас үүдэлтэй нас баралтын тоо 15 хувь нэмэгддэг байна. Иймд суурин газрын зам-тээврийн сүлжээг боловсронгуй болгох асуудлыг шийдвэрлэх шаардлагатай.

Нийт автомашины 86 хувь нь 10 жилээс дээш ашигласан, 54 хувь нь баруун талдаа жолооны хүрдтэй, улсын хэмжээгээр 29 техникийн хяналтын үзлэгийн төвтэй нөхцөлд тээврийн хэрэгслээс шалтгаалсан зам тээврийн осол байхгүй, замаас шалтгаалсан зам тээврийн осол 0,1 хувь байгаа нь бодит байдалд нийцэхгүй байна. Энэ үзүүлэлт өндөр хөгжилтэй Франц, Англи, АНУ зэрэг улсад замаас шалтгаалсан осол 28-30 хувь, Тээврийн хэрэгслээс шалтгаалсан осол 18-23 хувь байна.

2020 онд хийсэн судалгаагаар зам болон тээврийн хэрэгслээс шалтгаалсан зам тээврийн осол 30-аас дээш хувь байх магадлалтай байна.

Зам тээврийн ослоос үүдэлтэй нийгмийн эрсдэл 2012 онд /100 мянган хүнд ногдох зам тээврийн ослоос үүдэлтэй нас баралт/ 21 байсан бол 2018 онд 16,9, 2021 онд 11,2 болж тус тус буурсан хэдий ч Европын орнуудтай харьцуулахад ихээхэн өндөр байна. Энэ тоо ОХУ-д 13,8, ЕХУ-ын хэмжээнд 5, Шведэд 2,7, ХБНГУ-д 3,9, Их Британид 2,8 тус тус байна. Энэ тоог тухайн улсын хэд хэдэн үзүүлэлттэй тухайлбал: хөдөлгөөнд оролцогчдын сахилга, соёл, хуулийн хариуцлага зайлшгүй хүлээлгэх тогтолцоо, жолооч бэлтгэх үйл ажиллагаа, тээврийн хэрэгслийн ашиглалт, замын сүлжээний зохион байгуулалт, аюулгүй байдлын зохион байгуулалттай холбон үзэж байна.

Мөн хүн ба ачаа тээврийн үед оновчтой бус зохион байгуулалт, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын удирдлагын алдаатай үйл ажиллагаа нь зам тээврийн осолд нөлөөлдөг болохыг тогтоосон байна.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах нь “Хүн-Тээврийн хэрэгсэл-Зам, орчин-Ослын дараах тусламж” гэсэн харилцан уялдаа бүхий цогц асуудал гэдгийг эрдэмтэд тогтоогоод байна.

Сүүлийн 5 жилийн судалгаанаас үзэхэд суурин газарт зам тээврийн ослоор нас барагсдын 85 хувь, гэмтэгсдийн 89 хувийг явган зорчигч эзэлж байна. Явган хүмүүсийн осолд өртөх магадлал үзэгдэлт хангалтгүй болон харанхуй үед өндөр бөгөөд, шөнийн цагт гарсан ослын хор уршиг өдрийн цагийнхаас илүү байна. Иймд явган зорчигчийн аюулгүй байдлыг хангахад зам орчныг сайжруулахын зэрэгцээ тэдгээрийн мэдлэг хандлагад нөлөөлөх цогц арга хэмжээ авах нь зүйтэй байна.

ЕХУ, АНУ, Ази Номхон далайн эдийн засаг, нийгмийн комисс, Төв Азийн бүс нутгийн хамтын ажиллагааны байгууллагын судалгаанаас үзэхэд эдийн засаг-нийгмийн үзүүлэлт нь зам тээврийн ослын тоо, үр дагаварт шууд нөлөөтэй байна. Үүнтэй холбогдуулан иргэдийн хөдөлмөр эрхлэлтийг дэмжих, ажлын байр бий болгох, нийтийн тээврийн зохион байгуулалтыг сайжруулах, явганаар болон унадаг дугуйгаар ая тухтай орчинд тайван зорчих зэрэг үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэх нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын суурь нөхцлүүдийн бүрдэл хэсэг болно.

1.2 ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ ХАНГАХТАЙ ХОЛБООТОЙ ХУУЛЬ ТОГТООМЖИЙГ ХЭРЭГЖҮҮЛЖ БҮЙ УДИРДЛАГА, ХЯНАЛТЫН ТОГТОЛЦОО, ЗОХИОН БАЙГУУЛАЛТЫН БҮТЭЦ

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах асуудлыг 2010 он хүртэл замын хөдөлгөөнд оролцогч-замын цагдаа 2 субъектын явцуу хүрээнд авч үзэн, Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын эсрэг гэмт хэргээс урьдчилан сэргийлэх үндэсний хөтөлбөрийг 1993-2008 онуудад 3 удаа батлан, үйл ажиллагааны төлөвлөгөөг 95-98 хувьтай хэрэгжүүлсэн гэж дүгнэсэн боловч замын хөдөлгөөний

аюулгүй байдал төдийлөн сайжраагүй.

2010 онд Нэгдсэн Үндэсний Байгууллагын Ерөнхий Ассамблейгаас баталсан 2030 он хүртэлх Тогтвортой хөгжлийн зорилгод зам тээврийн ослын нас баралтыг 50 хувиар бууруулах 5 хүчин зүйл бүхий зорилт дэвшүүлэн осол гэмтлийн эрсдэлт хүчин зүйлийг бууруулахыг улс орнуудад уриалж, Монгол Улсын Засгийн газраас 2012 онд “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үндэсний стратеги баталсан.

1997 онд Монгол Улсын Их Хурал “Замын хөдөлгөөний тухай болон Замын дохио тэмдэгийн тухай” Венийн конвенцэд нэгдэн орох тухай хууль баталж, 2015 онд Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийг шинэчлэн баталж замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад оролцогч байгууллагуудын эрх үүргийг тодорхойлсон байна.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад зам тээврийн салбар нь тэргүүлэх үүрэгтэйгээр оролцож, тээврийн хэрэгсэл, замын аюулгүй байдлыг хангах, замын хөдөлгөөнд оролцогч хөдөлгөөнд аюулгүй оролцох нөхцлийг бүрдүүлэх ба замын хөдөлгөөнд оролцогчдыг сургах, зөв дадал зуршил бий болгох чиглэлээр боловсролын байгууллага, хот төлөвлөлтийн асуудлыг барилга, хот байгуулалт хариуцсан байгууллага, эмнэлгийн тусламжийн асуудлыг эрүүл мэндийн байгууллага, хяналтын үйл ажиллагааг мэргэжлийн хяналтын болон цагдаагийн байгууллага тус тус хариуцан үйл ажиллагаагаа уялдуулан хэрэгжүүлэх шаардлагатай.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуульд зааснаар салбар хоорондын үйл ажиллагааг зохицуулах эрх, үүргийг “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндэсний зөвлөл” хэрэгжүүлэхээр байна.

1.3 ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ ХАНГАХ ЭРХ ЗҮЙН ЗОХИЦУУЛАЛТ

2004 онд Дэлхийн эрүүл мэндийн байгууллага, Дэлхийн банкны илтгэл гарч, Хаддоны матриц хэвлэгдсэнээр замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах асуудлыг “Хүн-Тээврийн хэрэгсэл-Зам-Орчин” гэсэн харилцан уялдаа бүхий бүрэлдэхүүнтэй цогц асуудал болгон агуулга, хэлбэрийг нь өргөн хүрээнд авч үзэх болсон.

Дээр дурдсан үзэл баримтлалын дагуу Монгол Улсын хэмжээнд 2012 онд “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үндэсний стратеги”, 2019 онд “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үндэсний хөтөлбөр” баталсан хэдий ч хэрэгжилт хангалтгүй байна. Тухайлбал албан ёсны статистик мэдээнд зам тээврийн ослын шалтгаан, нөхцлийг жолоочийн буруутай үйлдэл, явган зорчигчийн буруутай үйлдэл, замын нөхцөл, техникийн гэмтлийн улмаас гарсан осол хэмээн бүлэглэн авч үзэж байна. Эдгээрээс замын нөхцөл буюу авто зам, түүний төлөвлөлт, ашиглалт, арчлалтаас хамаарч гарсан осол нийт осол, хэргийн дөнгөж 0.1 хувийг эзэлж байна.

Гэтэл авто замын сүлжээ өндөр хөгжсөн ОХУ, Их Британи, Франц, Герман зэрэг оронд замын нөхцлөөс шалтгаалсан осол нийт ослын 24-30 хувийг эзэлдэг байхад авто замын сүлжээний төлөвлөлт, арчлалт муутай манай орны хувьд замын нөхцлөөс шалтгаалсан осол маш цөөн бүртгэгдэж байгааг бүртгэл мэдээллийн буруу тогтолцоо, ослын шалтгааныг бодитой тогтоох чиглэлээр мэргэжлийн байгууллагууд хамтран ажиллаж чадахгүй байгаатай холбон үзэх нь зүйтэй юм.

Замын хөдөлгөөний зөрчил нь эрх зүйн онолын хувьд иш татсан диспозицтой, бүрэлдэхүүний хувьд объектив талын шинжийг тогтооход замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалтай холбоотой олон төрлийн стандарт, норм, эрх зүйн хэм хэмжээнүүдийг сайтар мэдэж судалсан байх шаардлагатай байдгаараа бусад эрх зүйн зөрчлөөс ялгаатай байдаг.

Замын хөдөлгөөнд оролцохтой холбогдсон харилцааг Монгол Улсад 1997 онд нэгдэн орсон “Замын хөдөлгөөний тухай болон Замын дохио тэмдэгийн тухай” 1968 оны Венийн Конвенц, Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль, Замын хөдөлгөөний дүрмээр зохицуулдаг. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахтай холбогдсон дүрэм, журам нь зөвхөн замын хөдөлгөөний хүрээнд асуудлыг шийдвэрлэх бөгөөд бусад төрлийн хөдөлгөөн /агаарын, усан болон төмөр зам/ дэх харилцааг зохицуулдаггүй.

Монгол улсын Замын хөдөлгөөний дүрэмд зам тээврийн осол гэдгийг “Зам дээр тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнөөс үүдэн хүний амь бие, эрүүл мэнд хохирох, тээврийн хэрэгсэл болон замын байгууламж эвдэрч гэмтэх, ачаа болон бусад эд материалын хохирол учирах явдал”, Замын хөдөлгөөн гэдэгт “Нийтийн хэрэгцээний зам дээрх явганаар болон Тээврийн хэрэгслээр хүн ба ачаа шилжих үйл ажиллагаа” гэж заасан. Хуулийн эдгээр ойлголтууд нь Зөрчлийн болон Эрүүгийн хариуцлага хүлээлгэх гол заалт болдог.

Монгол Улсын хэмжээнд сүүлийн жилүүдэд уул уурхайн тээвэр ихээхэн нэмэгдэж, тухайн замд хүний амь нас эрсдэх явдал ихээхэн гарах боллоо. Мөн нүүдлийн иргэншилтэй Монгол Улсын хувьд малчин иргэд малаа хариулах, нүүх зэрэг амьжиргаандаа автомашин, мотоциклыг өргөнөөр хэрэглэж байна. Дэлхийн өндөр хөгжилтэй болон ихэнх улсууд нийтийн бус хэрэгцээний замын аюулгүй байдлыг хангах харилцааг өөр хууль, дүрэм, журмаар зохицуулж байна.

Тухайлбал нийтийн хэрэгцээний замын аюулгүй байдал, тээврийн хэрэгслийн овор хэмжээ, техникийн ерөнхий шаардлагууд, нийгэмд учруулах хор уршиг нь нийтийн бус замынхаас өөр тул тухайн үйлдвэрийн горимд тохирсон техникийн шийдэл, эрх зүйн зохицуулалтыг хийж байна. Тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний аюулгүй байдал, ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэргийн шинж нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахаар тогтоосон хууль, дүрэм, журам, заавар байдаг тул Эрүүгийн хуулийн тусгай ангийн 27.10 дугаар зүйл нь иш татсан / бланкет/ диспозицтой байна. Иймд “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль”, “Замын хөдөлгөөний дүрэм” болон бусад холбогдох журмуудыг харьцуулан судлан зөрчлөөс үүсэх хор аюулын шинж чанар, хэр хэмжээг тогтоох шаардлагатай.

Хөдөлгөөний аюулгүй байдлын эсрэг гэмт хэргийн шалтгаан нөхцөлийг тодорхойлохын тулд тухайн тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлыг хангахтай холбоотой хэм хэмжээг сайтар судлах шаардлагатай байдаг. Чухам тухайн зам болон тээврийн хэрэгслийн талаар тогтоосон техникийн болон эрх зүйн хэм хэмжээг зөрчих нь тус гэмт хэргийн объектив талын шинжийг бүрдүүлдэг.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал гэдэг нь Хүн-Тээврийн хэрэгсэл-Зам-Орчин гэсэн дөрвөлсөн холбоо бүхий элементүүдийн аюулгүй байдлын цогц юм. Иймд объектив талын шинж болох шалтгаант холбоог тогтоохдоо дээрх дөрвөн элементүүдийн нөлөөллийг сайтар судлан, шаардлагатай тохиолдолд мэргэжлийн байгууллага, мэргэжилтэн, шинжээчийг хуульд заасны дагуу оролцуулна.

Гэмт хэргийн субъектив тал нь гэм буруугийн болгоомжгүй хэлбэрээр ихэвчлэн илэрдэг боловч заримдаа гэм буруугийн давхардсан хэлбэртэй байна.

Тус гэмт хэргийн субъект нь тээврийн хэрэгсэл жолоодож байгаа жолоодох эрхийн үнэмлэхтэй, үнэмлэхгүй аливаа этгээд хэмээн хуульчилсан тайлбар өгсөн байна. Энэ гэмт хэргийн хэрэгсэл нь хүн, ачаа тээвэрлэхэд зориулсан бүх төрлийн автомашин, мотоцикл, трактор, өөрөө явагч бусад машин, цахилгаан тээврийн хэрэгсэл, түүнчлэн бусад механикжсан тээврийн хэрэгслийг тус тус байна хэмээн мөн хуульчилсан тайлбар өгчээ.

1.4 ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ ХАНГАХАД ТУЛГАМДАЖ БУЙ АСУУДАЛ, ШИЙДЭЛ

1. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах удирдлага, хяналтын тогтолцоог боловсронгуй болгох, зохион байгуулалтын оновчтой бүтэц бий болгох чиглэлээр:

1.1 Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах төрийн бодлого, зохицуулалт, захиргааны хяналтыг хэрэгжүүлэгч субъектууд, тэдгээрийн бүрэн эрх, чиг үүргийг оновчтой, тодорхойлох;

1.2 Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад олон салбарын үйл ажиллагааг үр ашигтай уялдуулах шаардлагатай тул Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуульд заасан тэргүүлэх чиг үүрэг бүхий нэгжийг бий болгох;

1.3 Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад туслах чиг үүрэг бүхий осол хэргийг шинжлэн шалгах төрийн үйлчилгээний бүтцийг бий болгох;

1.4 Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад өнөөгийн байдлаар зам, тээврийн хэрэгсэлтэй холбоотой 300 гаруй стандартын хэрэгжилтээр хязгаарлаж байгаа тул аудит хийх

тогтолцоог бий болгох;

1.5 Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад даатгалын тогтолцоог нэвтрүүлэх замаар төр, иргэн, хуулийн этгээдийг санхүүгийн хүндрэлийг шийдвэрлэх;

1.6 Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үйл ажиллагаанд техник технологийн дэвшлийг ашиглах замаар хүний оролцоог багасгах, зардал хэмнэх, замын хөдөлгөөнд оролцогчдын сахилга хариуцлагыг сайжруулах;

1.7 Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахтай холбоотой мэдээллийн санг бий болгож бодлого боловсруулах, судалгаанд ашиглах, хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааны чиглэлийг тодорхойлох;

1.8 Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад хүний амь нас, эрүүл мэнд нь эдийн засгийн үр ашгаас дээгүүрт байх зарчим баримтлан санхүүгийн эх үүсвэрийг шийдвэрлэх.

2. Аюулгүй дэд бүтцийн чиглэлээр:

2.1 Автотээврийн дэд бүтэц, бүрэлдэхүүн, тавигдах нөхцөл шаардлагыг шинэчлэх, олон улсад хэрэгжүүлж байгаа шилдэг техникийн стандарт, технологийг нутагшуулах;

2.2 Автотээврийн дэд бүтцийг төлөвлөх, барьж байгуулах, засвар үйлчилгээ хийх, өмчлөх, эзэмших, ашиглахтай холбогдсон харилцааг замын нийт хэсэг бүрт зохицуулах, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг заавал тооцдог байх;

2.3 Суурин газрын замын хөдөлгөөний ачаалал, нягтрал хэт нэмэгдсэнтэй холбогдуулах “Хот төлөвлөлт”-ийг “Тээвэр төлөвлөлт”-тэй уядуулах;

2.4 Зам аюулгүй байдлыг хангаж байгаа эсэхэд аудит хийх тогтолцоог бүрдүүлэх;

2.5 Зам тээврийн осол их гарч байгаа “хар цэг”-ийг тогтоож арилгах арга хэмжээ авах ;

2.6 Зам дээр ажил хийхэд аюулгүй байдлыг хангах иж бүрэн тогтолцоог бий болгох;

2.7 Уул уурхайн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах асуудлыг шийдвэрлэх;

3. Аюулгүй тээврийн хэрэгсэл бий болгох чиглэлээр:

3.1 Баруун талдаа жолооны хүрдтэй автомашины тоог нэмэгдүүлэхгүй байх зохицуулалтыг тусгах замаар замын хөдөлгөөний осол, зөрчлийн тоог бууруулах;

3.2 Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийг чанартай, хүртээмжтэй хийх;

3.3 Ашиглагдаж байгаа автомашины 80-аас дээш хувь нь 6-аас дээш жил ашигласан, Улаанбаатар хотын замын ачаалал хэт нэмэгдсэнтэй холбогдуулан “Зогсоол, түгжрэл”-ийн төлбөр тогтоох, ашигласан хугацаанаас хамаарсан татварын тогтолцоог бий болгох, Нийтийн тээврийн үйлчилгээг боловсронгуй болгох замаар хөдөлгөөний ачааллыг бууруулах;

3.4 Авто үйлчилгээ эрхлэгчдийг бүртгэлд хамруулах, нэгдсэн мэдээллийн сан үүсгэх, засвар үйлчилгээний мэдээллийг тухайн тээврийн хэрэгслийн бүртгэл мэдээлэлд тогтмол оруулах;

3.5 Авто үйлчилгээнд хамаарах бүтээгдэхүүн, ажил, үйлчилгээг тодорхойлох;

3.6 Авто үйлчилгээнд ашиглаж буй тоног төхөөрөмж, сэлбэг хэрэгслийн стандарт, техникийн шаардлагыг хангах, хэрэглэгчдэд худалдах сэлбэг хэрэгсэл, тос тосолгооны материал нь хүлээн зөвшөөрөгдсөн гарал үүслийн гэрчилгээтэй байх шаардлагыг тавих, шаардлага хангаагүй бүтээгдэхүүн, үйлчилгээг хориглох.

3.7 Уул уурхайн болон нийтийн хэрэгцээний замд овор ихтэй, хүнд даацын тээврийн хэрэгсэл хөдөлгөөнд оролцох эрх зүйн тогтолцоог бий болгох.

4. Аюулгүй хөдөлгөөнд оролцогч чиглэлээр:

4.1 Зорчигчоос бага хугацаа зарцуулж ая тухтай, аюулгүй зорчих нөхцлийг бүрдүүлэх, үйлчилгээнд төлбөрийн цахим систем ашиглах;

4.2 Жолооч бэлтгэх, мэргэшүүлэх тогтолцоог боловсронгуй болгох, шалгалт авах үйл ажиллагаанд хүний хамаарлыг багасгах технологийн шийдлийг бий болгох;

4.3 Хамгаалах бүс, хамгаалах малгай, хүүхдийн хамгаалах суудал хэрэглүүлж хэвшүүлэх, хурд тогтоосон хэмжээнээс хэтрүүлэх, согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодох зөрчилд тавих хяналтыг чангатгах;

4.4 Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, Замын хөдөлгөөний дүрмийг бага наснаас нь сургаж замын хөдөлгөөнд оролцох зөв дадал зуршил бий болгоход цэцэрлэг, ерөнхий боловсролын сургуулийн сургалтын хөтөлбөр боловсруулж, ашиглах;

5. Эмнэлгийн тусламж үйлчилгээний чиглэлээр:

5.1 Замын дагуу үйлчилгээний байгууллагын ажилтан, иргэдийг эмнэлгийн анхны тусламж үзүүлэхэд сургах;

5.2 Зам тээврийн осол их гардаг болон, тээврийн хэрэгслээр зорчигч нар ихээр буудалдаг цэгүүдийг түшиглэн эмнэлгийн анхны тусламж үзүүлэх кабинет байгуулах;

5.3 Хөдөлгөөний ачаалал ихтэй, алслагдсан, хурдны замд эмнэлгийн тусламж үзүүлэх тогтолцоог бий болгох;

5.4 Эмнэлгийн тусламж үйлчилгээ дуудах харилцаа холбоог бий болгох.

1.5 АСУУДЛЫН МӨН ЧАНАР, ЦАР ХҮРЭЭГ ТОДОРХОЙЛСОН БАЙДАЛ

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын өнөөгийн нөхцөл байдалд дүн шинжилгээ хийхэд дараах асуудлуудад голлон анхаарах нь зүйтэй байна. Үүнд:

» Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад салбар хоорондын уялдааг хангах нь хамгийн чухал алхам болоод байна. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үйл ажиллагааны чиглэлийг салбаруудын үйл ажиллагаа, эрх үүргийн харилцааг зохицуулсан хууль, дүрэм, журам хангалттай байгаа хэдий ч хэрэгжүүлж буй ажил үйлчилгээ хэт салангад, давхардалтай, үр ашиггүй явагдаж байна.

» Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үйл ажиллагааг хэрэгцээ шаардлага, эдийн засгийн ач холбогдлоор нь эрэмбэлж хэрэгжүүлэх нь ач холбогдолтой байна. Тухайлбал судлаачдын үзэж байгаагаар дэд бүтцэд 50 тэрбум төгрөг зарцуулснаас хамгаалах бүс, хамгаалах малгай хэрэглүүлж хэвшүүлэх, согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодохтой тэмцэхэд 5 сая төгрөг зөрцуулах нь үр ашигтай гэж үзэж байна.

» Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах стратеги, хөтөлбөрөөр зорилтот арга хэмжээнүүдийг тусган, хэрэгжүүлэх шаардлагатай.

» Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад судалгаа шинжилгээнд үндэслээгүйгээс аюулгүй байдлыг хангах зардал ихээр нэмэгдэж, автотээврийн эрэлт хэрэгцээг бүрэн хангахгүй, хөдөлгөөний ачаалал, иргэдийн бухимдал ихээр нэмэгдэж байна.

» Нийтийн тээврийн аюулгүй байдал, үйлчилгээний чанар, хүртээмжийг нэмэгдүүлэх замаар нийтийн тээврээр үйлчлүүлэх зорчигчийн тоог нэмэгдүүлж замын хөдөлгөөний ачааллыг бууруулах, тээврийн хэрэгслээс үүдсэн агаарын бохирдлыг багасгах шаардлагатай байна.

» Албадлагын арга хэмжээ хэрэглэх бус эдийн засгийн хөшүүрэг хэрэглэх, бүртгэлийн тогтолцоо, техник технологи шинэчлэх, техникийн шийдлийг бий болгох замаар буруу талдаа жолооны хүрдтэй, хуучин автомашины хөдөлгөөнийг тодорхой хэмжээнд хязгаарлах боломжтой гэж үзэж байна.

» Олон улсын Улаан загалмай, улаан хавирган сар нийгэмлэгийн судалгаагаар зам тээврийн ослоор нас барагсдын 70 хувьд эмнэлгийн анхны тусламж буруу үзүүлсэн буюу үзүүлээгүй, 20 хувьд эмнэлгийн тусламж хоцорч очсоноос, 10 хувь нь аврах боломжгүй гэмтэл байсан гэж үзэж байна. Монгол Улсын хэмжээнд нийт авто замын дагуу эмч, эмнэлэг байгуулах эдийн засгийн болон, хүний нөөцийн боломжгүй тул эхний ээлжинд жолооч бэлтгэх, мэргэшүүлэх сургууль, замын дагуу үйлчилгээ үзүүлдэг иргэдийг анхны тусламж үзүүлэх сургалтад хамруулах шаардлагатай байна.

» Авто үйлчилгээний байгууллагын ажил үйлчилгээ, бүтээгдэхүүн нь хэрэглэгчийн амь нас, эрүүл мэнд болон хүрээлэн байгаа орчинд гэм хор учруулахгүй байх, үйл ажиллагаандаа заавал мөрдөх стандартын болон техникийн зохицуулалтыг шаардлагыг хангасан байх, хэрэглэгчдэд чанар, аюулгүй байдлын баталгаатай бүтээгдэхүүн, үйлчилгээ үзүүлэх, эдгээртэй холбоотой эрх зүйн орчныг боловсронгуй болгох зайлшгүй шаардлагатай байна.

» Автотээврийн дэд бүтэц, бүрэлдэхүүн, тавигдах нөхцөл шаардлагыг тодорхойлох, автотээврийн дэд бүтцийг төлөвлөх, барьж байгуулах, өмчлөх, эзэмших, ашиглахтай холбогдсон харилцааг зохицуулах шаардлагатай байна.

» Монгол Улсад үйлдвэрлэсэн, угсарсан автотээврийн хэрэгсэл, агрегат, эд анги нь хүний амь нас, эрүүл мэнд, хүрээлэн буй орчин, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд сөрөг нөлөөгүй байх, үйлдвэрлэсэн, угсарсан автотээврийн хэрэгсэл, агрегат, эд анги нь үндэсний болон олон улсын стандартын шаардлагыг бүрэн хангасаны үндсэн дээр замын хөдөлгөөнд оролцох нөхцөл шаардлагыг тогтоох шаардлагатай байна.

Дээр дурдсан асуудлуудыг шийдвэрлэх хүрээнд Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах стратеги, хөтөлбөрийн төсөлд 5 гол зорилтыг дэвшүүлэн, хэрэгжүүлэх арга хэмжээг уг бодлогыг хэрэгжүүлэх төлөвлөгөөнд тусгахаар тодорхойлов.

1.6 ЭРХ, ХУУЛЬ ЁСНЫ АШИГ СОНИРХОЛ НЬ ХӨНДӨГДӨЖ БАЙГАА НИЙГМИЙН БҮЛЭГ, ИРГЭД, АЖ АХУЙН НЭГЖ, БАЙГУУЛЛАГА, БУСАД ЭТГЭЭДИЙГ ТОДОРХОЙЛОХ

Дээр тодорхойлсон цар хүрээтэй холбоотойгоор дараах нийгмийн бүлэг, бусад этгээдийн эрх, хууль ёсны ашиг сонирхол хөндөгдөх болно гэж үзлээ.

Нийгмийн бүлэг, бусад этгээдийн эрх, хууль ёсны ашиг сонирхол хөндөгдөх байдал.

Хүснэгт.1.

	Эрх ашиг нь хөндөгдөх бүлэг	Нөлөөлж буй хэлбэр
1	Замын хөдөлгөөнд оролцогч	Монгол Улсын хэмжээнд замын хөдөлгөөнд оролцдоггүй нэг ч хүн байхгүй гэж үзэж болох бөгөөд нийт эрх ашиг хамгаалагдана.
2	Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын холбоотойгоор тээврийн болон автозамын салбарт үйлчилгээ эрхэлж буй иргэн, хуулийн этгээд	Төрөөс тавих хяналт, зохицуулалт нэмэгдэж, эрх бүхий этгээдээс холбогдох зөвшөөрлийг авах, гэрээ байгуулахаас гадна бүртгэл мэдээллийн нэгдсэн санд шаардлагатай мэдээллийг тогтсон хугацаанд мэдээлэх үүрэг хүлээнэ. Энэ ажлыг зохион байгуулахтай холбоотой захиргааны зардал нэмэгдэнэ.
3	Хот, зам төлөвлөх, төсөллөх, барих, засвар үйлчилгээ хийх, хяналт тавих байгууллага	Хот, зам төлөвлөх, төсөллөх, барих, засвар үйлчилгээ хийх, хяналт тавих байгууллагын зардал нэмэгдэнэ. Замын хөдөлгөөний аудит хийх зардлыг шинээр төсөвлөнө.
4	Автомашин эзэмшигч хувь хүн, хуулийн этгээд	Баруун талдаа жолооны хүрдтэй автомашин импортлогчид, авто үйлчилгээ эрхлэгчдийн үйл ажиллагаанд сөргөөр нөлөөлнө.
5	Замын хөдөлгөөний хэт их ачааллын үед болон ажлын цагаар автозогсоол ашиглах иргэн, хуулийн этгээд	Улаанбаатар хотод авто зам, авто зогсоол ашиглахтай холбоотой зардал нэмэгдэнэ.
6	Тээврийн хэрэгсэл, эд ангийн үйлдвэрлэл, угсралтын ажил эрхлэгчид	Төрөөс тавих хяналт, зохицуулалт нэмэгдэж, эрх бүхий этгээдээс холбогдох зөвшөөрлийг авах, гэрээ байгуулах, бүтээгдэхүүн, ажил, үйлчилгээндээ стандартчилал, тохирлын үнэлгээ, гарал үүслийн гэрчилгээ авах зэрэг үүрэг хүлээнэ.
7	Замын хөдөлгөөнд оролцогчид/ авто зам хэрэглэгчид	Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль тогтоомж, дүрэм журмыг мөрдөнө.

8	Автотээврийн салбарын инженер, техникийн ажилтнууд, мэргэжилтэй ажилтнууд	Мэргэжлийн ур чадварыг тасралтгүй дээшлүүлэх, ажлын үүрэг хариуцлагыг өндөржүүлнэ.
9	Цагдаагийн, тээврийн, боловсролын, эрүүл мэндийн байгууллагын ажилтнууд	Үйл ажиллагааны уялдаа хангагдаж, ажлын байрны орчин бүрдэнэ. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахтай холбоотой сургалтын зардал нэмэгдэнэ.

1.7. АСУУДЛЫГ ҮҮСГЭЖ БҮЙ ШАЛТГААН НӨХЦӨЛ

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад хот төлөвлөлт, замын хөдөлгөөний зохион байгуулалт, техникийн шийдэл нь өнөөгийн шаардлагаас хоцрогдож, төрийн болон төрийн бус байгууллагуудын үйл ажиллагаа нь нийгмийн хүлээлтийн үр дүнд хүрэхгүй, өнөөгийн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад мөрдөгдөж буй стандарт, хэм хэмжээ нь нийгмийн харилцааг бүхэлд нь хамааруулан зохицуулж чадахгүй байна.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах Үндэсний хөтөлбөр 4 удаа батлагдаж, эрх зүйн шинэчлэл хийх, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үйл ажиллагааг санхүүжүүлэх, техникийн шийдлийг бий болгох, иргэдийн ухамсарт нөлөөлөх зэрэгт тодорхой ахиц гарсан хэдий ч стратеги хөтөлбөрийн зүйл, заалтын уялдаа холбоо, утга санааны дараалал алдагдсан, тооцоо судалгаа муутай, үйл ажиллагааг давхардуулсан зэргээс гадна өнөөгийн нийгмийн харилцаанд нийцүүлэн шинэчлэн өөрчлөх шаардлагатай байна гэж үзлээ.

Олон улсын, бүс нутгийн болон дамжин өнгөрөх тээвэрлэлт, тээвэр логистикийн сүлжээг хөгжүүлэх замаар бүс нутгийн дэд бүтэц, тээврийн интеграцид нэгдэн орох, эдийн засаг, нийгмийн хөгжлийн чиг хандлагад нийцэх шаардлага, зорчигч, ачаа тээвэрлэлтийн өсөн нэмэгдэж байгаа эрэлт хэрэгцээ, тээврийн хэрэгслийн тооны өсөлтөөс шалтгаалсан авто замын түгжрэл, агаарын бохирдол зэрэг нь автотээврийн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахтай холбогдсон зохицуулалтыг шинэ түвшинд авч үзэх төрийн бодлого, хөтөлбөр чухал шаардлагатай байна.

1.8 МОНГОЛ УЛСЫН АВТО ЗАМЫН СҮЛЖЭЭ

Монгол Улс нь 1.6 сая хавтгай дөрвөлжин километр нутагтай, дэлхийд газар нутгийнхаа хэмжээгээр 19-д жагсдаг. Монгол Улсад авто замын дэд бүтэц нийт нутгийг хамран төдийлэн сайн хөгжөөгүй тул замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад хүндрэлтэй байдлыг үүсгэж байна.

Монгол Улсын авто замын сүлжээ нь олон улс, улс, нийслэл, орон нутаг, тусгай зориулалт, аж ахуйн нэгж байгууллагын дотоодын авто зам гэж ангилагддаг бөгөөд нийтдээ 112 007.36 км авто замаас бүрддэг.

Нийт авто замын сүлжээнээс 4 282.3 км авто зам нь олон улсын, 14 918.7 км нь улсын чанартай авто замд хамаарагдах бөгөөд үүний 7744.7 км нь хатуу хучилттай авто замаар ашиглагдаж байна. Тусгай зориулалтын буюу уул уурхайн тээвэрлэлтийн зориулалт бүхий 898.4 км авто зам ашиглагдаж байна.

Монгол Улс нь Азийн авто замын сүлжээ /АН-3, АН-4, АН-32, АН-35/, Төв азийн бүс нутгийн эдийн засгийн хамтын ажиллагаа (CAREC) /4a, 4b, 4c/, Их түмэн гол санаачилга (GTI) /1a, 1b/ зэрэг олон улсын авто замын сүлжээнд нэгдэн орсон бөгөөд ОХУ, БНХАУ, Монгол Улс хооронд эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрт 3 чиглэлд авто замын коридорыг хөгжүүлэх зорилт тусгагдсан.

Монгол Улс авто замын сүлжээг өргөтгөн хөгжүүлэх арга хэмжээг үе шаттайгаар хэрэгжүүлж байна. Тухайлбал, тэргүүн ээлжинд олон улс, улсын чанартай авто замын сүлжээг хөгжүүлэх зорилт тавин, энэ хүрээнд Азийн авто замын сүлжээний АН-3, АН-4 чиглэлийн авто замын сүлжээнд хамаарах Алтанбулаг-Улаанбаатар-Замын-Үүд, Баруун бүсийн босоо тэнхлэгийн авто зам буюу Ярант-Ховд-Өлгий-Улаан байшинт чиглэлийн авто замыг хөгжүүлэх, бүх аймгийн төвүүдийг нийслэл хоттой хатуу хучилттай авто замаар холбох зорилт тавин ажиллаж байна.

Энэхүү зорилтыг авч хэрэгжүүлсний үр дүнд 2021 онд 21 аймаг нийслэл хоттой хатуу хучилттай авто замаар холбогдсон.

Зам, тээврийн хөгжлийн сайдын 2020 оны А/231 дүгээр тушаалаар Зам, тээврийн салбарын

2020-2024 оны стратеги төлөвлөгөөг баталж “Нутгийн зам” дэд хөтөлбөр батлан суурин газрыг хатуу хучилттай замаар холбох ажлыг хэрэгжүүлэхээр ажиллаж байна.

Сүүлийн жилүүдэд гадаадын зээл, тусламж, улсын төсөв, төр хувийн хэвшлийн хөрөнгө оруулалтаар авто замын сүлжээг өргөтгөн хөгжүүлэх бүтээн байгуулалтын ажлууд хийгдэж, хатуу хучилттай авто замын сүлжээний урт нэмэгдэж ая тухтай, аюулгүй зорчих нөхцөл бүрдэж байна. Гэвч баригдсан авто замын сүлжээний ашиглалтын хугацаа уртсаж, норм нормативын дагуу зайлшгүй хийгдэх арчлалт, засварын ажил шаардлагын хэмжээнд хийгдэж чадахгүй байгаагаас авто замд ихээхэн эвдрэл гарч аюулгүй зорчих нөхцлийг хангаж чадахгүйд хүрч байна. /нийт авто замын хучилтын байдал.

Улсын чанартай авто замын хучилтын байдал

Хүснэгт.2.

Улсын чанартай авто замын хучилтын төрөл	Авто замын урт /км/	
а/ Хатуу хучилттай	7744,7	
Үүнээс:	Цемент бетон	36.5
	Асфальт бетон	7502,7
	Хөнгөвчилсөн хар	205.2
б/ Хайрган хучилттай	923.56	
в/ Сайжруулсан хөрсөн	1207,89	
г/ Ердийн хөрсөн зам	99952,93	
НИЙТ	117573,48	

Улсын чанартай авто замд ашиглаж байгаа гүүрийн хэмжээ.

Хүснэгт.3

Гүүрүүд	Нийт /ш/	Нийт урт/метр	
А: Улсын чанартай замд	366	15989.4	
Үүнээс:	Төмөр бетон гүүр	370	14931.7
	Ган гүүр	1	284.0
	Модон гүүр	58	1057.7
НИЙТ	429	16273,4	

Улсын чанартай авто замын сүлжээ.

Зураг .1.



Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үндсэн хүчин зүйлийн нэг бол авто замын сүлжээнд аюулгүй зорчих ашиглалтын бэлэн байдлыг хангах асуудал юм. Бэлэн байдлыг хангахад авто замын насжилт, ашиглалтын байдлын үнэлгээ чухал нөлөөтэй байдаг.

Авто замын насжилт.

Хүснэгт.4.

Насжилт /жил/	Хучилт					
	Асфальт		Цемент		Хайрга	
	урт/км	%	урт/км	%	урт/км	%
1-3	3937,71	59,9				
4-6	824,5	12,5			1,9	0,2
7-10	561	8,5			72	7,8
11-ээс дээш	1250,9	19	35,5	100	849,7	92

Улсын чанартай автозамын ашиглалтын байдлын үнэлгээ.

Хүснэгт.5.

Хучилтын байдал	Сайн		Дунд		Муу	
	Урт/км/	%	Урт/км/	%	Урт/км/	%
Цементбетон зам			36.5	100		
Асфальтбетон зам	2844.5	43.3	3170.01	48.2	559.6	8.5
Хөнгөвчилсөн хучилт			137	66.8	68.2	33.2
Хайрган зам			653	70.7	270.56	29.3
Сайжруулсан зам			141.9	53.1	125.3	46.9

Эдийн засгийн нөхцөл байдлаас шалгаалан авто замын ашиглалтын бэлэн байдлыг хангах зайлшгүй шаардлагатай засвар арчлалтыг хийж гүйцэтгэх хөрөнгө оруулалт норм, нормативын хэмжээнд хийгдэж чадахгүй байна.

Тухайлбал олон улсын болон улсын чанартай авто замын сүлжээний ашиглалтын түвшинг бууруулахгүйгээр байнгын бэлэн байдлыг хангахад нормативын дагуу жилд урсгал засвар, арчлалтад 55.0-60.0 тэрбум төгрөгийн санхүүжилт шаардлагатай боловч жил бүр улсын төсвийн хөрөнгөөс нийт шаардагдах хөрөнгийн дөнгөж 30-35 хувь /сүүлийн жилүүдэд дунджаар 20 орчим тэрбум төгрөг хуваарилдаг/-ийг шийдвэрлэж байна. Энэ нь жил ирэх тутам засвар, арчлалт бүрэн хийгдэхгүй байгаагаас замын ашиглалтын бэлэн байдлыг хангахад хүндрэлтэй болж байна.

Бүс нутгийн эдийн засгийн хамтын ажиллагааны байгууллагууд /UNESCAP, CAREC зэрэг/ нь бүс нутгаараа хамтран эдийн засаг, нийгмээ хөгжүүлэх зорилгод бүс нутгийг дамнасан авто замын коридоруудыг хөгжүүлэх зорилт тавьсан бөгөөд коридорын дагууд хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах стратеги, бодлого, төлөвлөгөөг гарган хэрэгжилтийг хангах холбогдох арга хэмжээг авч ажиллаж байна.

Хамтын ажиллагааны байгууллагуудаас авто замын коридоруудад хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах стратегид дэвшүүлж байгаа зорилтуудаас тэргүүн ээлжинд ач холбодол өгч буй зорилтын нэг бол “аюулгүй авто зам” юм.

“Аюулгүй авто зам” зорилтын хүрээнд авто замын инженерчлэлийн стандартыг сайжруулах, бүх авто зам хэрэглэгчдийн аюулгүй байдлыг хангах, хөдөлгөөний аюулгүй байдалд аудит хийх тогтолцоог нэвтрүүлэх, хар цэгийг тодорхойлж засварлах, авто замын ажлын байран дахь аюулгүй байдлыг сайжруулах зэрэг асуудлыг хөндөн олон улсын тэргүүн туршлагыг нэвтрүүлэх, эрх зүйн орчинг бий болгох асуудлыг хамтын ажиллагааны гишүүн орнууд идэвхтэй хэрэгжүүлж байна.

Монгол Улсын хувьд олон улсын хамтын ажиллагааны байгууллагын хүрээнд дэвшүүлсэн “аюулгүй авто зам” зорилт, арга хэмжээний хэрэгжилтийг хангах үйл ажиллагааг идэвхтэй зохион байгуулах шаардлагатай. Тус зорилтыг төрийн захиргааны болон харьяа байгууллагын үйл ажиллагааны урт, дунд, богино хугацааны төлөвлөгөөнд тусган үе шаттайгаар хэрэгжүүлэх нь зүйтэй юм.

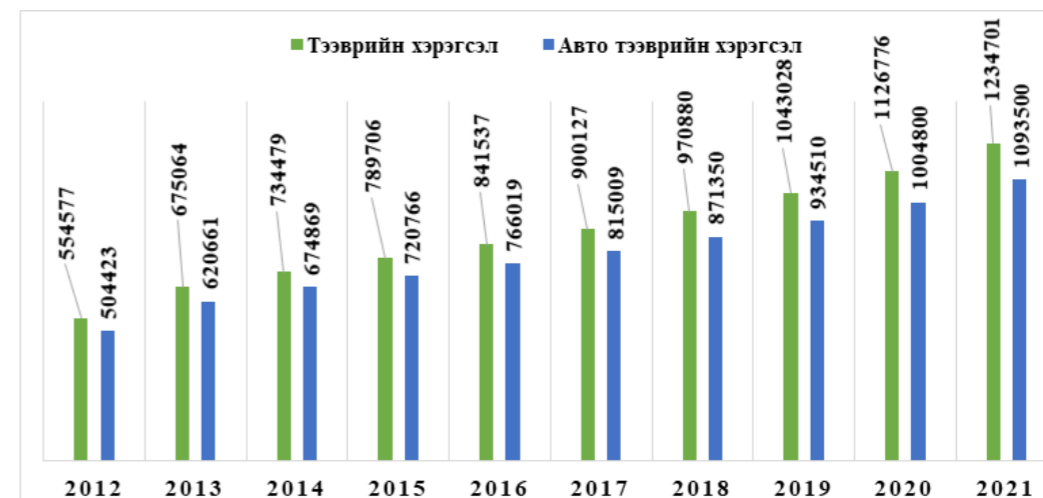
Дэлхийн өрсөлдөх чадварын тайлангаас харахад 2017 онд Монгол Улс нь авто замын дэд бүтцийн чанараараа дэлхийн 140 улсаас 119 дугаарт, Азийн орнуудаас авто замын дэд бүтцийн чанараараа хамгийн мууд тооцогдож байна.

1.9 МОНГОЛ УЛСЫН АВТОТЭЭВРИЙН ХЭРЭГСЛИЙН ӨНӨӨГИЙН БАЙДАЛ

Монгол Улсад бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн тоо сүүлийн 10 жил тогтвортой өсөж байгаад сүүлийн 5 жилд онцгой их хурдацтайгаар өсөн нэмэгдсэн болохыг 3 дугаар зургаас харж болно.

Монгол Улсад бүртгэлтэй нийт тээврийн хэрэгслийн тоо.

Зураг.2.

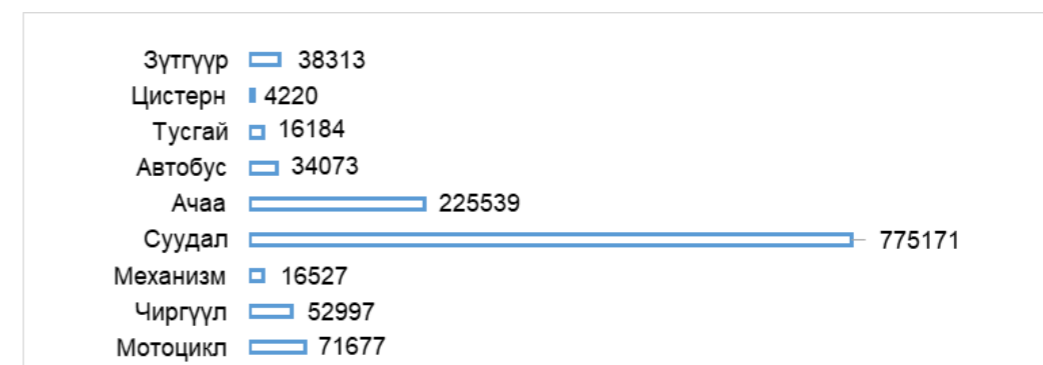


Автомашинд суудлын автомашин, ачааны автомашин, автобус /нийтийн тээврийн хэрэгсэл/, тусгай зориулалтын тээврийн хэрэгсэл хамаарах ба тэдгээрийн нийт тоог 1-р хавсралтаас харж болно. Өнөөдрийн байдлаар насанд хүрсэн 3 хүн тутамд нэг автомашин оногдох болжээ.

2021 оны тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн мэдээллээс харахад Монгол Улсад нийт 1234701 тээврийн хэрэгсэл бүртгэлтэй байгаагаас 662644 нь Улаанбаатар хотод бүртгэлтэй байна. Нийт тээврийн хэрэгслийн 63 хувь буюу 775171 нь суудлын автомашин эзэлж байна. Ачааны автомашин 225539, автобус 34073, тусгай зориулалтын автомашин 16184, зүтгүүр 38313, механизм 16527, чиргүүл 52997, мотоцикл 71677, цистерн 4220 тус тус бүртгэгдсэн байна.

Бүртгэлтэй тээврийн хэрэгсэл төрлөөр.

Зураг.3.

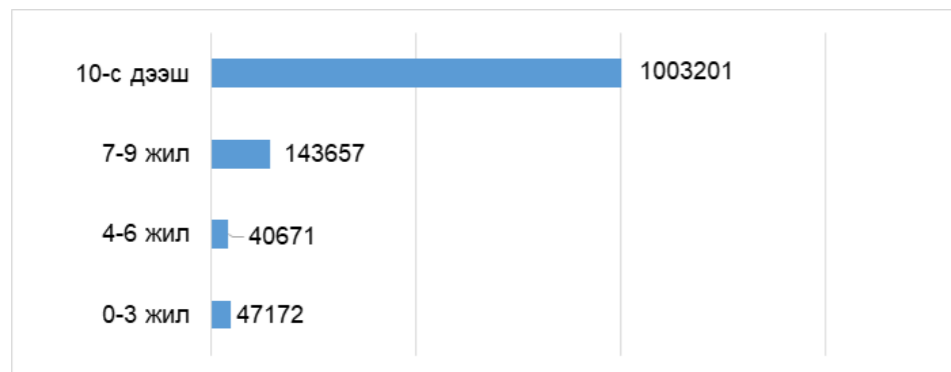


Монгол Улсад нийт тээврийн хэрэгслийн 88.5% буюу 1093500 автомашин байгаа ба үүнээс зүүн гар талдаа жолооны хүрдтэй буюу замын баруун талаар явахад зориулагдсан 463.965 (42%) баруун гар талдаа жолооны хүрдтэй буюу замын зүүн гар талаар явахад зориулагдсан 629.535 (58%) тээврийн хэрэгсэл тус тус бүртгэгдсэн байна.

Улаанбаатар хотын хэмжээнд баруун гар талдаа жолооны хүрдтэй 400.992 тээврийн хэрэгсэл бүртгэгдсэн ба энэ нь нийт Улаанбаатарт бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн 65.5% эзлэж байна.

Бүртгэлтэй нийт тээврийн хэрэгслийн 47172 буюу 4% нь 0-3 жил, 40671 буюу 3% нь 4-6 жил, 143657 буюу 12% нь 7-9 жил, 1003201 буюу 81% нь 10 болон түүнээс олон жил тус тус ашиглагдаж байна. 2021 онд бүртгэлтэй байгаа 10 болон түүнээс олон жил ашиглагдсан тээврийн хэрэгслийн тоо өмнөх оныхоос 4%-иар өссөн мэдээ байна.

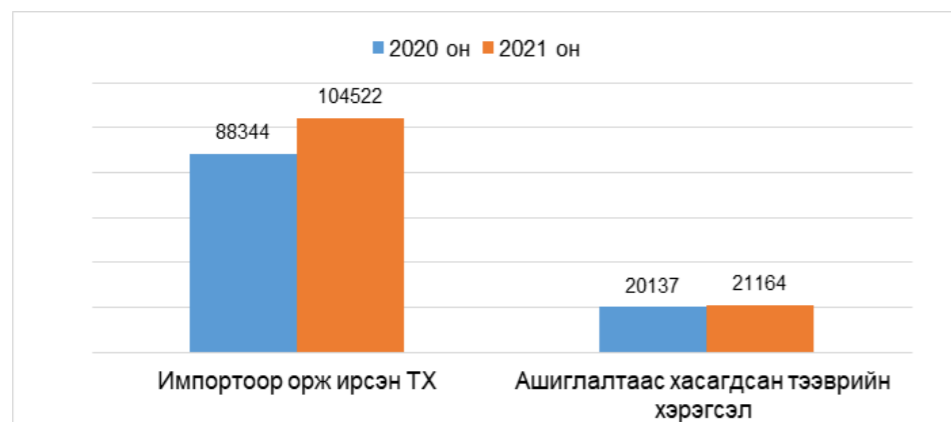
Авто тээврийн хэрэгслийн насжилт



Зураг.4.

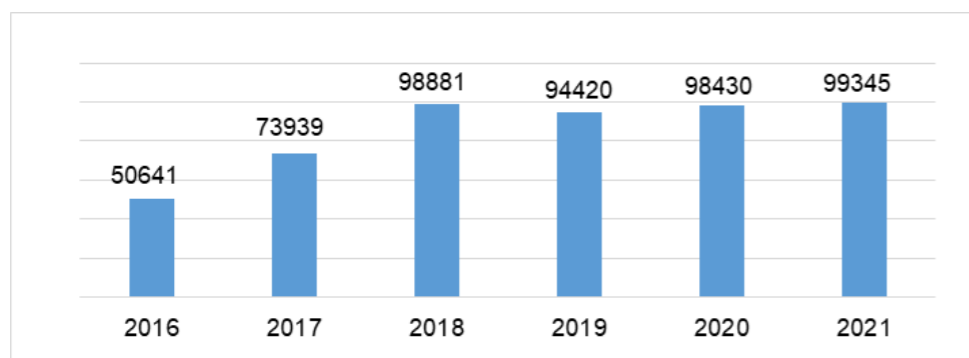
Монгол улсад сүүлийн жилд нийт 99345 тээврийн хэрэгсэл импортоор орж ирсэн бол 22919 тээврийн хэрэгсэл ашиглалтаас хасагдсан байна.

Сүүлийн 4 жилд импортоор орж ирсэн болон ашиглалтаас хасагдсан тээврийн хэрэгслийн тоо



Зураг.5.

Сүүлийн 4 жилд импортоор орж ирсэн тээврийн хэрэгслийн тоо оноор



Зураг.6.

Тоон үзүүлэлтээс харахад жил бүр шинээр бүртгэгдэж байгаа тээврийн хэрэгсэл нь бүртгэлээс хасагдсанаасаа 4 дахин их байна.

Ашиглагдаж байгаа автомашины 74.9% нь Япон улсад үйлдвэрлэгдсэн, 20.8% нь Солонгос, 1.0% нь Герман, 0.5% нь Америк, 0.4% нь Оросын холбооны улсад үйлдвэрлэгдсэн автомашин эзэлсэн байхад бусад улс оронд үйлдвэрлэгдсэн автомашин 3.4 хувийг эзэлсэн байна.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн 4 дүгээр зүйлд “Монгол Улсад тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг замын зорчих хэсгийн баруун гар талаар явуулна” гэж заасан.

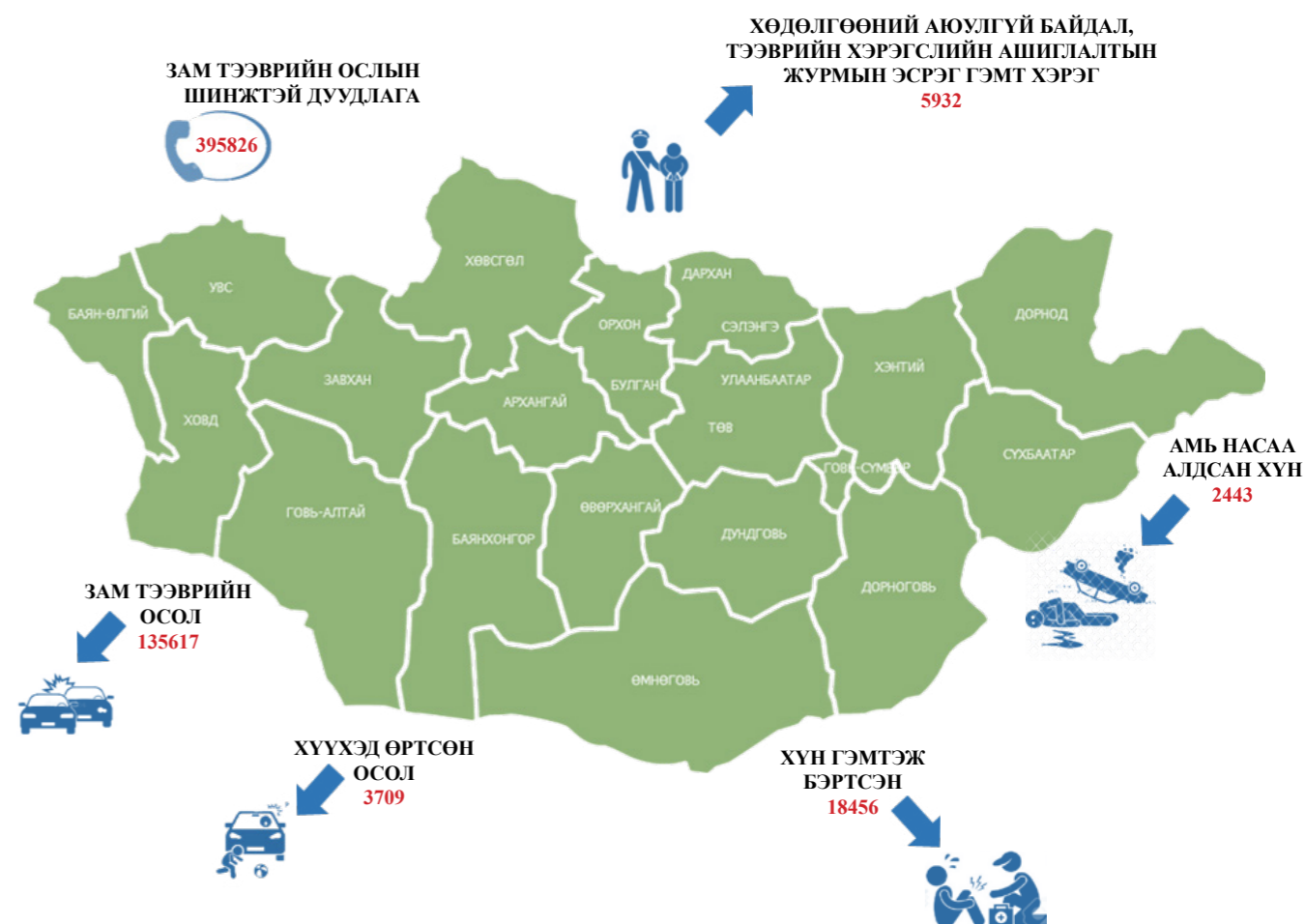
Монгол Улсад ашиглагдах автотээврийн хэрэгсэл, авто зам, замын байгууламжуудын инженерийн шийдэл, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үзүүлэлтийн тооцоог болон замын хөдөлгөөн зохион байгуулалтын болон тээврийн хэрэгслийн ашиглалттай холбоотой хууль, дүрэм, журам, стандартуудыг боловсруулахдаа зүүн талдаа жолооны хүрдтэй тээврийн хэрэгслийн үзүүлэлтээр тооцож боловсруулагдсан байдаг.

Дэлхийн улс орнуудад замын хөдөлгөөнийг зорчих хэсгийн баруун эсхүл зүүн гар талаар явуулах эсэхээ дотоодын хууль тогтоомжоороо тогтоон түүндээ нийцүүлэн автомашины жолооны хүрдний байрлалыг хуульчлан тодорхой зааж өгсөн байдаг.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад замын үзэгдэлт чухал үүрэгтэй бөгөөд манай орны хувьд баруун гар талдаа жолооны хүрдтэй тээврийн хэрэгслээр гүйцэж түрүүлэх, тойрон гарах үйлдэл хийхэд хүндрэл учрах, харах талбайг 20-70 градусаар багасгахаас гадна баруун гар тийш эргэх үед жолооч талын баганад явган зорчигч харагдахгүй байх нөхцлийг үүсгэдэг. Мөн зам тээврийн ослын дараах хор уршигийг нэмэгдүүлэх идэвхигүй аюултай байдлыг бий болгодог гэдгийг тогтоосон байна.

2. ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛ, ХЭРГИЙН НӨХЦӨЛ БАЙДАЛ

МОНГОЛ УЛСЫН хэмжээнд: 2017-2021 оны зам тээврийн осол, хэргийн нөхцөл байдал



**ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛ, ХЭРЭГ СҮҮЛИЙН 5 ЖИЛИЙН БАЙДЛААР:
/2017-2021/**

2.1. Бүртгэгдсэн зам тээврийн осол



Зураг.8.

Сүүлийн 5 жилийн байдлаар нийт 135617 зам тээврийн осол бүртгэгдсэний 117933 буюу 86.9 хувь нийслэлд, 17684 буюу 13.1 хувь нь орон нутагт бүртгэгдсэн байна.

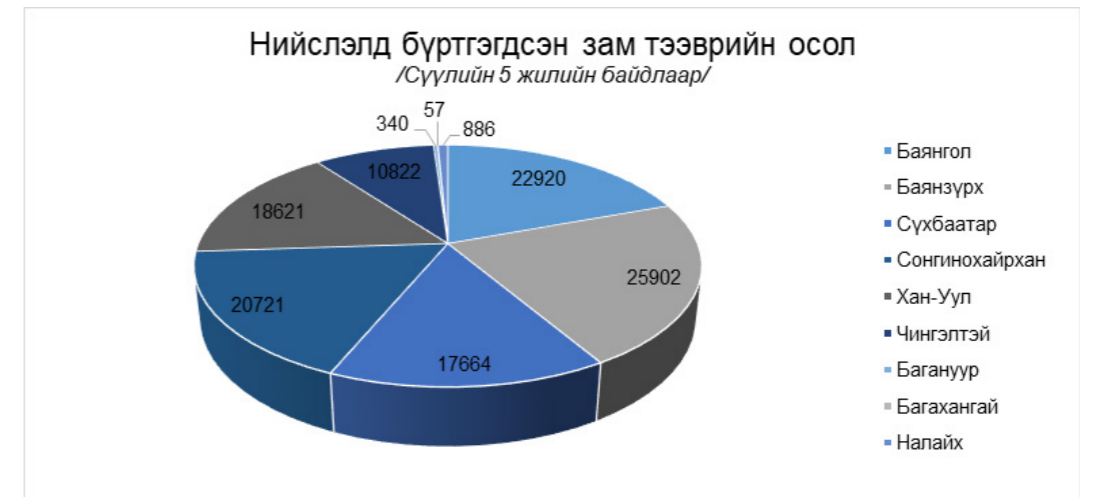


Зураг.9.

Бүртгэгдсэн нийт зам тээврийн 86.4 хувийг эд материалын хохиролтой осол, 13.6 хувийг хүн гэмтсэн осол эзэлж байна.

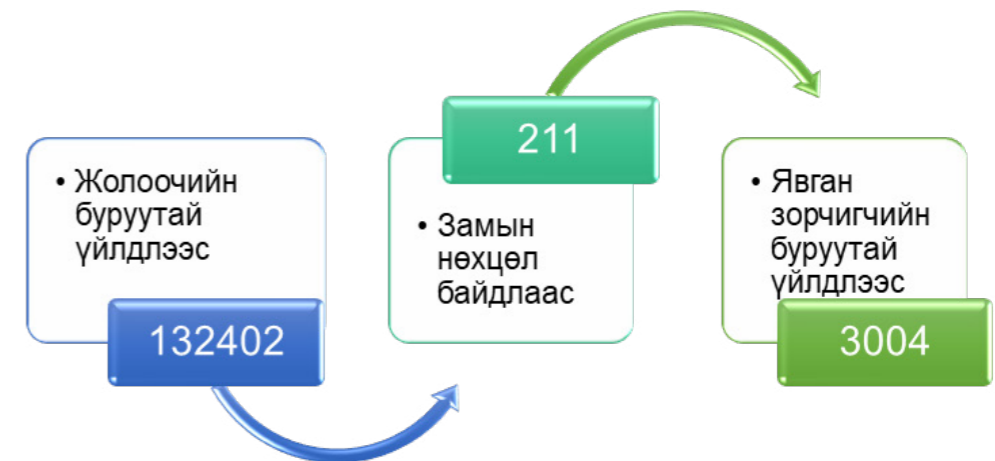
Нийслэлд бүртгэгдсэн зам тээврийн ослын хамгийн их буюу 22.0 хувийг Баянзүрх дүүрэг, 19.4 хувийг Баянгол дүүрэг, 17.6 хувийг Сонгинохайрхан дүүрэг, 15.8 хувийг Хан-Уул дүүрэг, 15.0 хувийг Сүхбаатар дүүрэг, 9.2 хувийг Чингэлтэй дүүрэг, 0.8 хувийг Налайх дүүрэг, 0.3 хувийг Багануур дүүрэг, 0.01 хувийг Багахангай дүүрэг тус тус эзэлж байна.

Зураг.10.



2.2 Улсын хэмжээнд бүртгэгдсэн зам тээврийн ослын шалтгаан

Зураг.11.



Нийт бүртгэгдсэн зам тээврийн ослын 132402 буюу 97.6 хувийг жолоочийн буруутай үйлдлээс, 211 буюу 0.2 хувийг замын нөхцөлөөс, 3004 буюу 2.2 хувийг явган зорчигчийн буруутай үйлдлээс шалтгаалсан осол эзэлж байна.

Жолоочийн буруутай үйлдлээс шалтгаалсан осол:

Жолоочийн буруутай үйлдлээс шалтгаалсан зам тээврийн ослын дийлэнх хувийг:

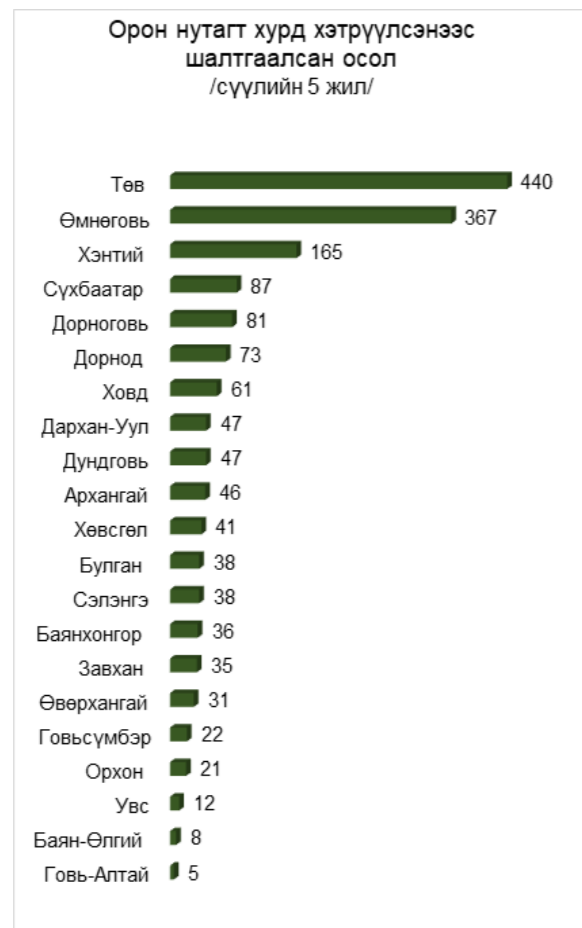
Зураг.12.



- » Хажуу хоорондын зай тохируулаагүй-59404 буюу 43.8%
- » Уулзвар гарц нэвтрэх журам зөрчсөн-21596 буюу 15.9%
- » Эгнээ байр буруу эзэлсэн-16131 буюу 11.9%
- » Ухрах үйлдэл буруу хийсэн-9878 буюу 7.3%
- » Согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодсон-5152 буюу 3.8%-г тус тус эзэлж байна.

Шалтгаан	Тоо	Эзлэх хувь
Согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодсон	5152	3.8
Хурд хэтрүүлсэн	5076	3.7
Бүрэн бус тээврийн хэрэгсэл жолоодсон	783	0.6
Анхаарал болгоомжгүй	4553	3.4
Зогсоох арга хэмжээ аваагүй	3779	2.8
Уулзвар гарч нэвтрэх журам зөрчсөн	21596	15.9
Гэрэл дохио	1170	0.9
Эргэх үйлдэл буруу	454	0.3
Зай тохируулаагүй	59404	43.8
Гүйцэж түрүүлэх үйлдэл буруу хийсэн	1835	1.4
Эсрэг урсгалд орсон	1066	0.8
Эгнээ байр буруу эзэлсэн	16131	11.9
Хүн ба ачаа тээврийн журам зөрчсөн	388	0.3
Ухрах үйлдэл буруу хийсэн	9878	7.3
Явган хүний гарцтэй амар зам хөндлөн гарч яваа явган зорчигчигчийн өнгөрүүлээгүй	437	0.3
Хэргийн газраас зугтаасан	55	0.0
Бусад	644	0.4

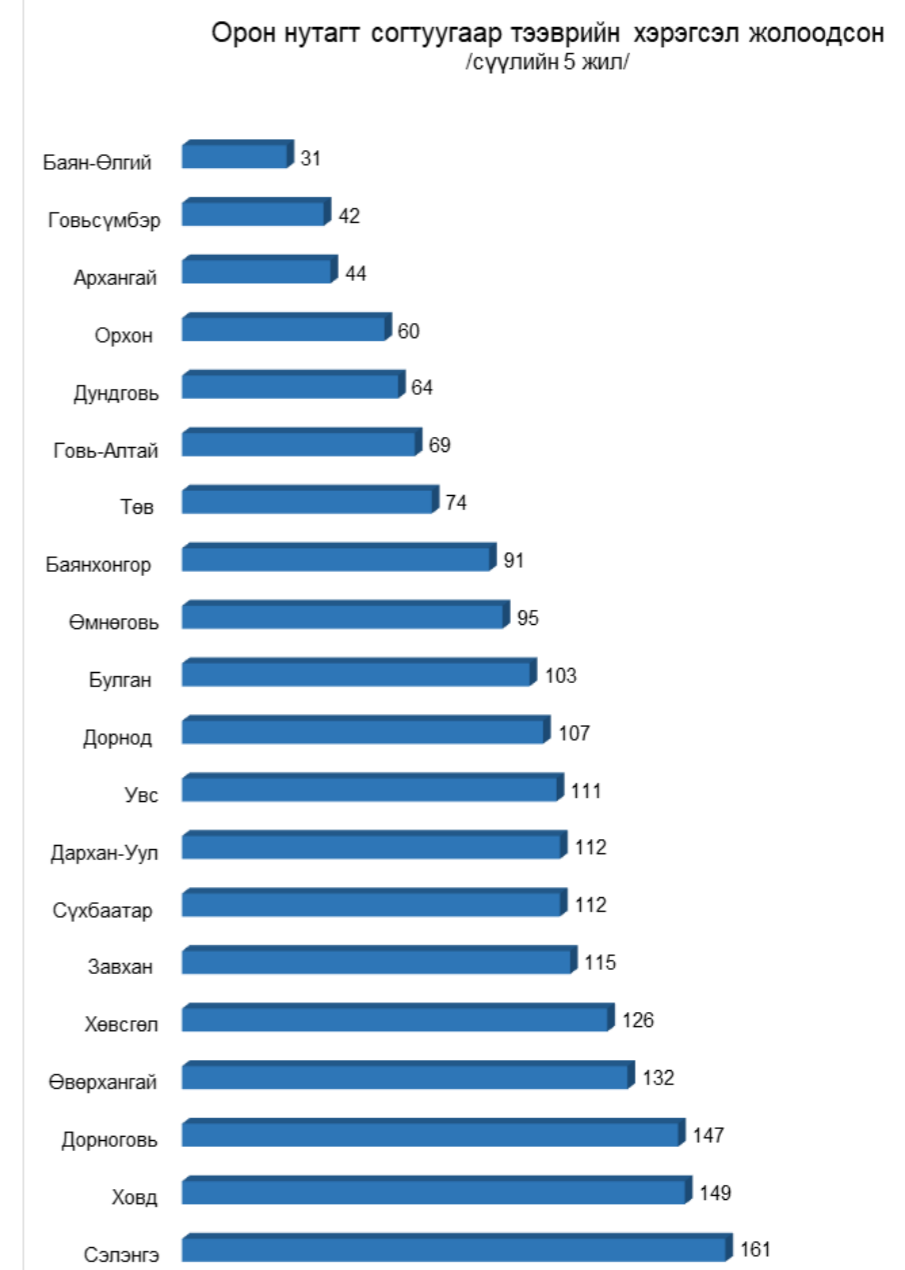
Жолоочийн буруутай үйлдлийн шалтгаан



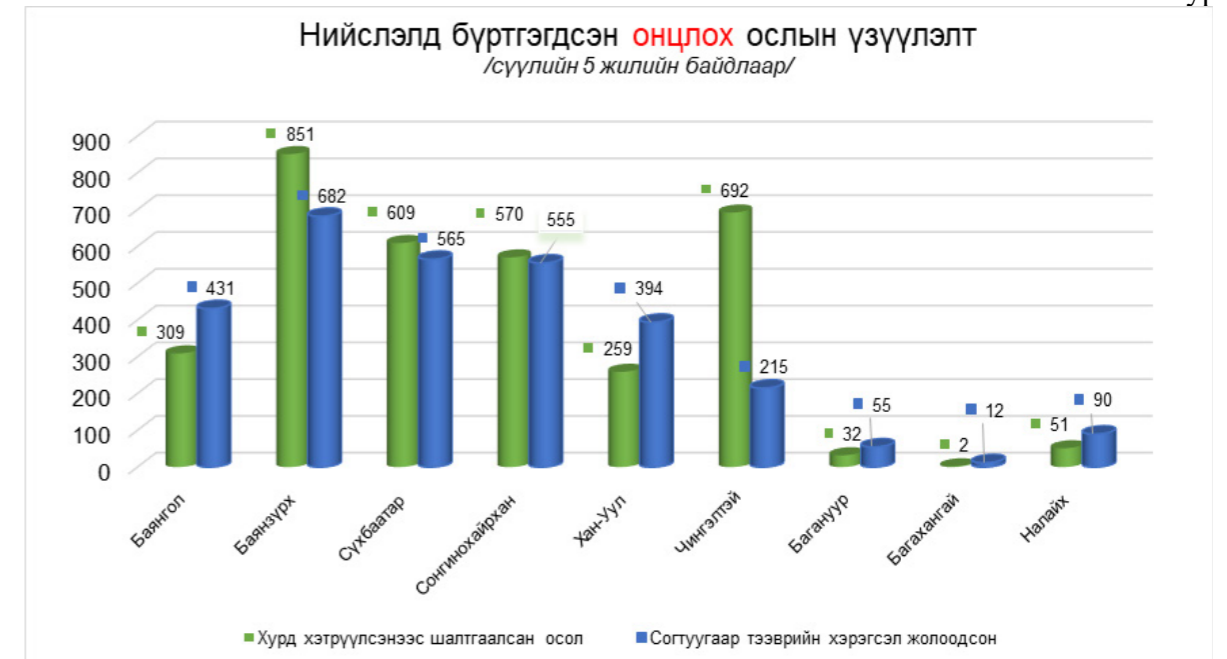
Онцлох: Зураг.13.

Орон нутагт хурд хэтрүүлсэнээс шалтгаалсан ослын дийлэх хувийг 440 буюу 8.7 хувийг Төв аймаг, 367 буюу 7.2 хувийг Өмнөговь, 165 буюу 3.3 хувийг Хэнтий, 87 буюу 1.7 хувийг Сүхбаатар аймаг, 81 буюу 1.6 хувийг Дорноговь аймагт тус тус эзэлж байна.

Орон нутагт согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодсоноос шалтгаалсан зам тээврийн ослын дийлэнх хувийг 208 буюу 4.0 хувийг Хэнтий, 161 буюу 3.1 хувийг Сэлэнгэ, 149 буюу 2.9 хувийг Ховд, 147 буюу 2.9 хувийг Дорноговь, 132 буюу 2.6 хувийг Өвөрхангай аймаг тус тус эзэлж байна.



Зураг.15.



Хурд хэтрүүлсэн болон согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодсоноос шалтгаалсан ослын ихэнх хувийг Нийслэлийн Баянзүрх дүүрэгт гарсан осол эзэлж байна.

Замын нөхцөл, техникийн гэмтлээс шалтгаалсан осол:

Замын нөхцөл, техникийн гэмтлээс шалтгаалсан осол нь нийт ослын 211 буюу 0.2 хувийг эзэлж байна.

Замын нөхцлөөс шалтгаалсан ослын голлох шалтгаан нь замын гадаргуу халтиргаатай, эвдрэлтэй, тэмдэг тэмдэглэлгээ ойлгомжгүй байснаас үүдэн гардаг бол техникийн гэмтэл сааталд жолоочоос хамааралгүй тухайлбал жолооны хурд гацах, тоормос гэнэт барихгүй болох, хөдөлгүүр эвдэрч гэмтэснээс шалтгаалсанаас гарсан ослоуд багтана.

Зураг.16.



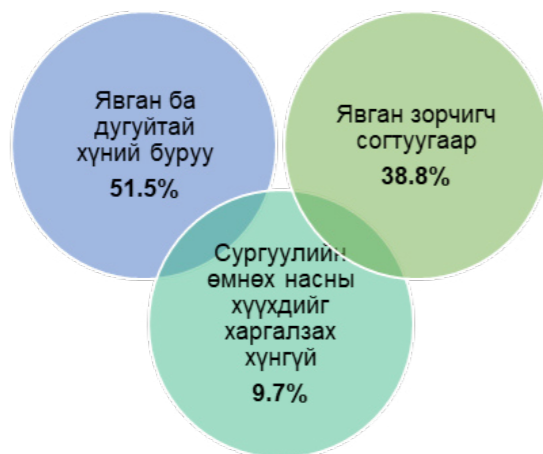
Явган ба дугуйтай хүний буруугаас шалтгаалсан осол:

Явган ба дугуйтай хүний буруугаас шалтгаалсан осол нийт ослын 3004 буюу 2.2 хувийг эзэлж байна.

Монгол улсын Замын хөдөлгөөний дүрэмд “Үзэгдэх хүрээнд явган хүний гарц ба гарам байхгүй бол замын дагуу хоёр тийш сайн харагдах, саадгүй хэсгээр ойртон ирж яваа тээврийн хэрэгслийг өнгөрүүлэн эгц хөндлөн гарна” гэж заасан байдаг. Явган хүний гарц гарамгүй хэсгээр зам хөндлөн гарах тохиолдолд явган зорчигчид давуу эрх олгогдохгүй.

Хэрвээ явган зорчигч үзэгдэх орчинд гарц байсаар байтал гарцгүй хэсгээр зам хөндлөн гарч байхгүй үедээ зам тээврийн осолд өртвөл явган зорчигчийн буруу болно. Түүнчлэн гарах хохирлыг өөрөө хариуцах юм.

Зураг.17.



Явган ба дугуйтай хүний буруугаас шалтгаалсан ослын сүүлийн 5 жилийн байдлаар:

- » Явган ба дугуйтай хүний буруугаас шалтгаалсан осол 1547 буюу 51.5%,
- » Явган зорчигч согтуугаар хөдөлгөөнд оролцсон 1166 буюу 38.8%,
- » Сургуулийн өмнөх насны хүүхдийг харгалзах хүнгүйгээр хөдөлгөөнд оролцуулсан осол 291 буюу 9.7%-г тус тус эзэлж байна.

2.3. ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСЛЫН УЛМААС НАС БАРСАН, ГЭМТЭСЭН ХҮН

Монгол улсын хэмжээнд зам тээврийн ослын улмаас сүүлийн 5 жилд 20899 хүн амь нас, эрүүл мэндээрээ хохирсон байна.

ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСЛЫН УЛМААС АМЬ НАСАА АЛДСАН ХҮН:

Зам тээврийн ослоор 2443 хүн амь нас алдсан бөгөөд 1833 буюу 75.0 хувь орон нутагт, 610 буюу 25.0 хувь нийслэлд бүртгэгдсэн байна.

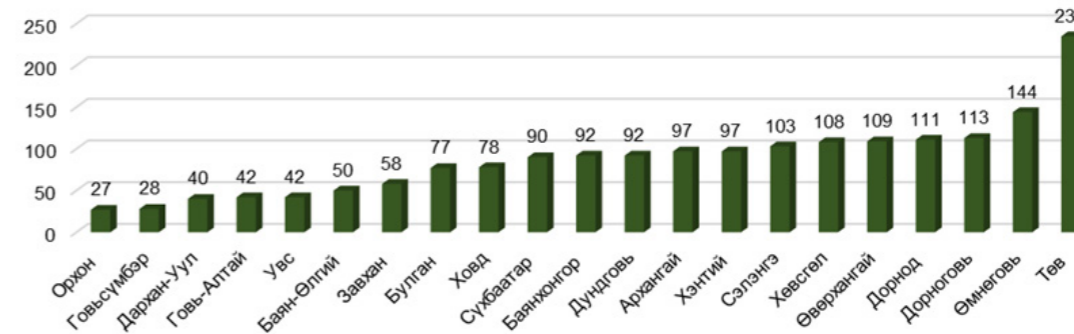
Зураг.18.



Орон нутагт зам тээврийн ослын улмаас амь нас аалдсан хүний ихэнхи хувийг Төв аймаг 235 буюу 12.8 хувийг, Өмнөговь аймаг 144 буюу 7.9 хувийг, Дорноговь аймаг 113 буюу 6.2 хувийг, Дорнод аймаг 111 буюу 6.1 хувийг, Өвөрхангай аймаг 109 буюу 5.9 хувийг тус тус эзэлж байна.

Зураг.19.

Орон нутаг зам тээврийн ослын улмаас амь нас аалдсан хүн /2017-2021/



Нийслэлд зам тээврийн ослын улмаас амь нас аалдсан хүн:

- » Сонгинохайрхан дүүрэг хамгийн их 211 буюу 34.6%
- » Хан-Уул дүүрэг 115 буюу 18.9%
- » Баянзүрх дүүрэг 96 буюу 15.7%
- » Сүхбаатар дүүрэг 51 буюу 8.4%
- » Чингэлтэй дүүрэг 48 буюу 7.9%
- » Баянгол дүүрэг 42 буюу 6.9%
- » Налайх дүүрэг 31 буюу 5.1%
- » Багануур дүүрэг 12 буюу 2.0%
- » Багахангай дүүрэг 4 буюу 0.7 хувийг тус тус эзэлж байна.

Амь насаа алдсан хүнийг хөдөлгөөнд оролцсон хэлбэрээр нь авч үзвэл:

Зураг.20.



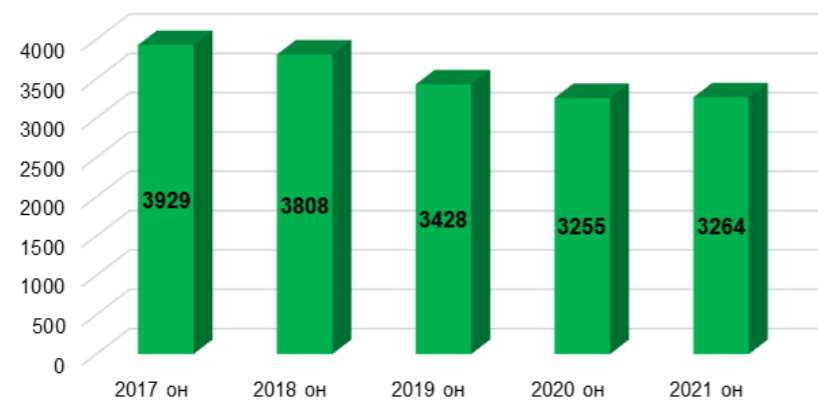
Явган зорчигч хэлбэрээр 28.9%, зорчигч хэлбэрээр 35.4%, жолооч хэлбэрээр 35.0%, дугуйтай зорчигч 0.6 хувийг тус тус эзэлж байна.

ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСЛЫН УЛМААС ГЭМТСЭН ХҮН:

Зам тээврийн ослын улмаас сүүлийн 5 жилд 18456 хүн хөнгөн, хүнд зэргийн гэмтэл авч эрүүл мэндээрээ хохирсон байна.

Зураг.21.

Зам тээврийн ослын улмаас гэмтсэн хүн



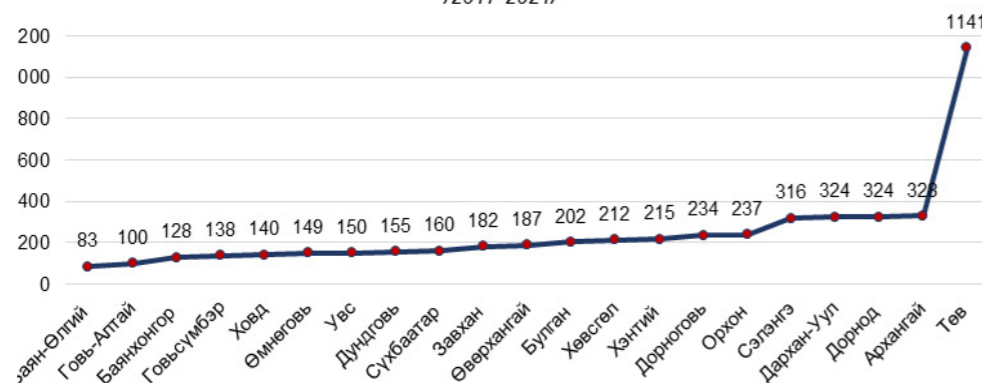
Зам тээврийн ослын улмаас гэмтсэн хүнийг хөдөлгөөнд оролцсон хэлбэрээр нь авч үзвэл:

- » Явган зорчигч 9134 буюу 49.5 хувь
- » Зорчигч 6356 буюу 34.4 хувь
- » Жолооч 2521 буюу 13.7 хувь
- » Дугуйтай хүн 445 буюу 2.4 хувийг тус тус эзэлж байна.

Орон нутагт зам тээврийн ослын улмаас гэмтсэн хүний ихэнх хувийг Төв аймаг 1141 буюу 22.4 хувийг, Архангай аймаг 328 буюу 6.4 хувийг, Дорнод аймаг 324 буюу 6.3 хувийг Дархан-Уул аймаг 324 буюу 6.3 хувийг, Сэлэнгэ 316 буюу 6.2 хувийг эзэлж байна.

Зураг.22.

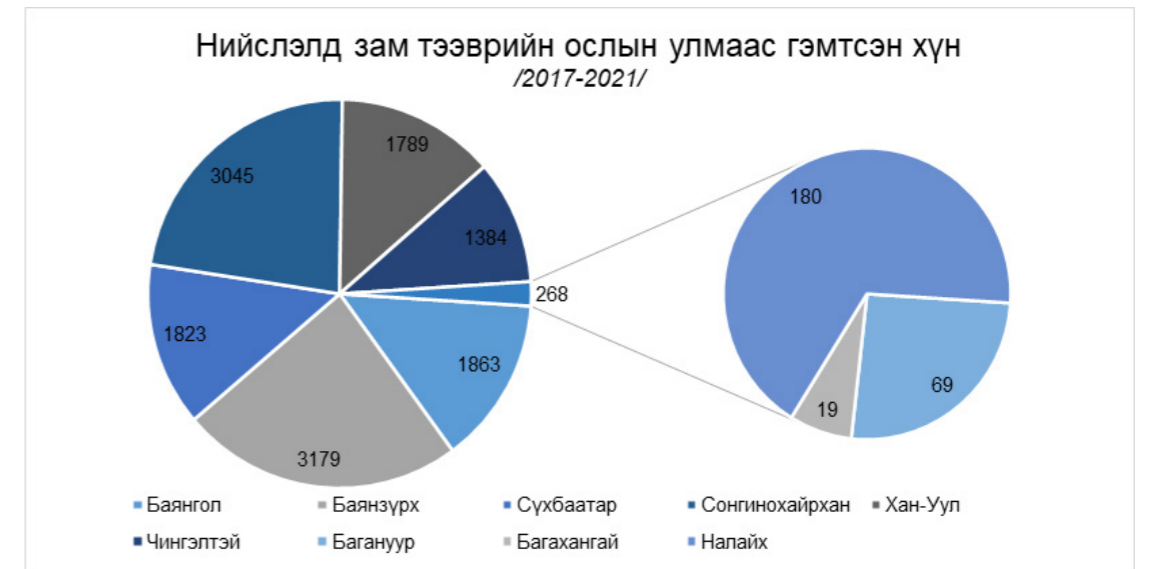
Орон нутаг зам тээврийн ослын улмаас гэмтсэн хүн /2017-2021/



Нийслэлд зам тээврийн ослын улмаас гэмтсэн хүн:

- » Баянзүрх дүүрэг хамгийн их 3179 буюу 23.8%
- » Сонгинохайрхан дүүрэг 3045 буюу 22.8%
- » Баянгол дүүрэг 1863 буюу 14.0%
- » Сүхбаатар дүүрэг 1823 буюу 13.7%
- » Хан-Уул дүүрэг 1789 буюу 13.4%
- » Чингэлтэй дүүрэг 1384 буюу 10.4%
- » Налайх дүүрэг 180 буюу 1.3%
- » Багануур дүүрэг 69 буюу 0.5%
- » Багахангай 19 буюу 0.1%-г тус тус эзэлж байна.

Зураг.23.



2.4 ХҮҮХЭД ӨРТСӨН ОСОЛ

Улсын хэмжээнд сүүлийн 5 жилийн байдлаар хүүхэд өртсөн осол 3709 бүртгэгдсэнээс 4143 хүүхэд амь нас эрүүл мэндээрээ хохирсон байна.

Хүснэгт.7.

Д/д	Он	Нийт бүртгэгдсэн зам тээврийн осол	Нийт хохирсон хүүхэд	Үүнээс:	
				Нас барсан хүүхэд	Гэмтэж бэртсэн хүүхэд
<i>Улсын хэмжээнд</i>					
1	2017	1018	1113	55	1058
2	2018	940	1049	45	1004
3	2019	745	819	49	770
4	2020	543	625	63	561
5	2021	463	537	51	486
Нийт		3709	4143	263	3879

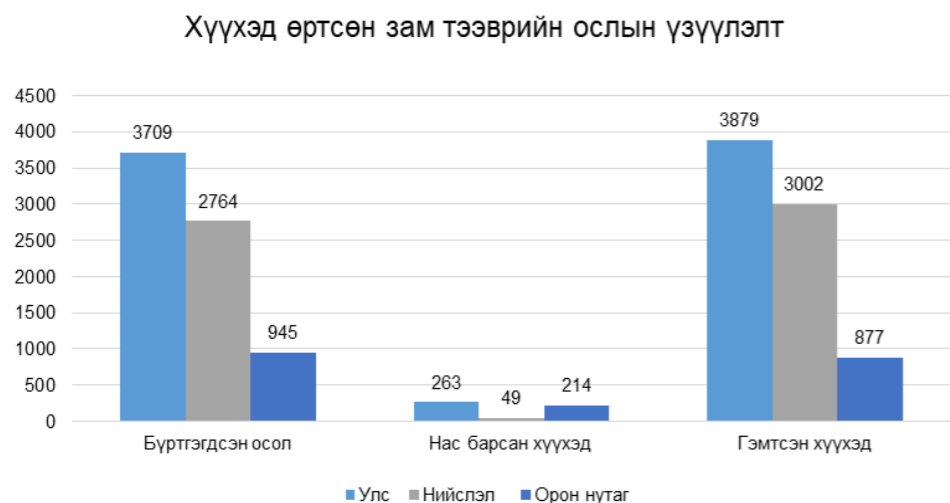
Орон нутагт хүүхэд өртсөн ослын 25.5 хувийг, гэмтсэн хүүхдийн 22.6 хувийг эзэлж байна.

Зураг.24.



Амь нас, эрүүл мэндээрээ хохирсон хүүхдийн хөдөлгөөнд оролцсон хэлбэрийг авч үзвэл 2644 буюу 63.8 хувь нь явган зорчигч хэлбэрээр, 1233 буюу 29.8 хувь нь зорчигч хэлбэрээр, 212 буюу 5.1 хувь нь унадаг дугуйтай, 53 буюу 1.3 хувь бусад / жолооч/ хэлбэрээр хөдөлгөөнд оролцсон байна.

Зураг.25.



Нийслэлд хүүхэд өртсөн ослын 74.5 хувь нь, гэмтсэн хүүхдийн 77.4 хувь нь, амь насаа алдсан хүүхдийн 18.6 хувийг эзэлж байна.

Амь насаа алдсан хүүхдийн 81.4 хувь нь орон нутагт гарсан осол эзэлж байгаа нь суудлын бүс зүүгээгүй, хурд хэтрүүлсэн, хүүхдүүд харгалзах хүнгүйгээр хөдөлгөөнд оролцох нь зам тээврийн осолд өртөх гол шалтгаан болж байна.

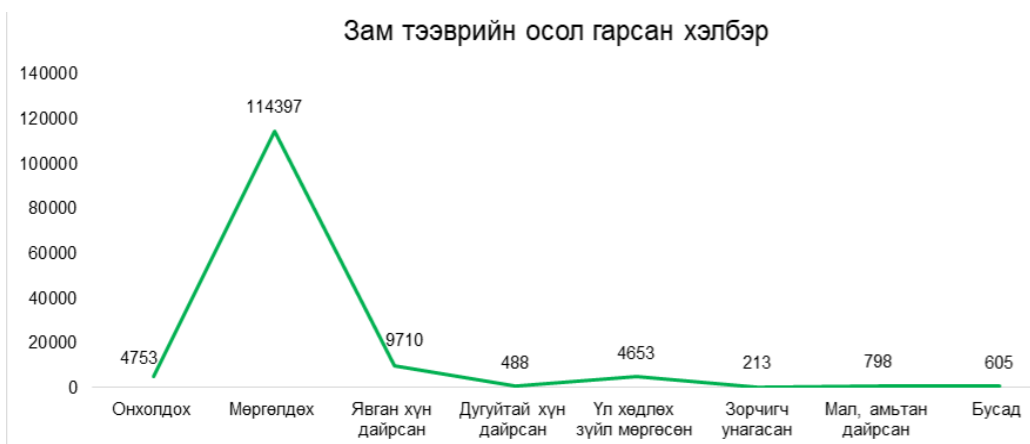
2.5 ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСЛЫН ХЭЛБЭР

Улсын хэмжээнд сүүлийн 5 жилийн байдлаар бүртгэгдсэн зам тээврийн ослын 114397 буюу 84.4% нь мөргөлдөх, 9710 буюу 7.2% нь явган хүн дайрсан, 4753 буюу 3.5% нь онхолдох, 4653 буюу 3.4% нь үл хөдлөх зүйл мөргөсөн, 798 буюу 0.6% нь мал амьтан дайрсан 213 буюу 0.2% нь зорчигч унагасан, 605 буюу 0.4% нь бусад хэлбэрээр тус тус бүртгэгдсэн байна.

Хүснэгт.8.

Онхолдох	Мөргөлдөх	Явган хүн дайрсан	Дугуйтай хүн дайрсан	Үл хөдлөх зүйл мөргөсөн	Зорчигч унагасан	Мал, амьтан дайрсан	Бусад
4753	114397	9710	488	4653	213	798	605
3.5	84.4	7.2	0.4	3.4	0.2	0.6	0.4

Зураг.26.



2.6 ОСОЛ БҮРТГЭГДСЭН ГАРАГ, ЦАГ

Зам тээврийн осол гарсан гараг:

- » Даваа гараг 20384 буюу 15.0%
- » Мягмар гараг 20069 буюу 14.8%
- » Лхагва гараг 20460 буюу 15.1%
- » Пүрэв гараг 19744 буюу 14.6%
- » Баасан гараг 20758 буюу 15.3%
- » Бямба гараг 17733 буюу 13.1%
- » Ням гараг 16469 буюу 12.1%-г тус тус бүртгэгдсэн байна.

Зам тээврийн осол гарсан цагийг бүлэглэн авч үзвэл:

- » 06-14 цагийн хооронд 48714 буюу 35.9%
- » 15-19 цагийн хооронд 41540 буюу 30.6%
- » 20-22 цагийн хооронд 23157 буюу 17.1%
- » 23-06 цагийн хооронд 22206 буюу 16.4% гарсан байна.

2.7. ОСОЛ ГАРГАСАН ТЭЭВРИЙН ХЭРЭГСЛИЙН ТӨРӨЛ

Зам тээврийн осолд холбогдсон тээврийн хэрэгслийг төрлөөр нь авч үзвэл 119948 буюу 88.4% нь суудлын, 9358 буюу 6.9% нь ачааны, 2299 буюу 1.7% нь том оврын автобус, 176 буюу 0.1% механизм, 2101 буюу 1.5% нь мотоцикл, 470 буюу 0.3% нь унадаг дугуй, 1265 буюу 0.9 бага оврын автобус жолоодож яваад зам тээврийн осол гаргасан байна.

Хүснэгт.9.

Суудлын	Ачааны	Том оврын автобус	Механизм	Мотоцикл	Унадаг дугуй	Бага оврын автобус
119948	9358	2299	176	2101	470	1265
88.4	6.9	1.7	0.1	1.5	0.3	0.9

2.8 ХАМГААЛАХ БҮС

Суудлын хамгаалах бүс бол жолооч, зорчигчийг ослын үед гарах гэмтэл, хор уршгаас сэргийлнэ. Автомашины хамгаалах бүсийг зөв хэрэглэвэл жолооч болон зорчигчийн амь нас, эрүүл мэндийг учруулах хор, хохиролыг 40-80 хувиар бууруулж хамгаалдаг.

Хүснэгт.10.

ХАМГААЛАХ БҮС ХЭРЭГЛЭЭГҮЙ ЗӨРЧЛИЙН ИЛРҮҮЛЭЛТ /2017-2021/			
Он	Улс	Нийслэл	Орон нутаг
2017	129748	62191	67557
2018	109418	43471	65947
2019	116259	44941	71318
2020	95321	39626	55695
2021	93770	35470	58300

Хамгаалах бүс хэрэглээгүй зөрчлийг сүүлийн 5 жилийн байдлаар авч үзэхэд илрүүлэлт нь буурч байгаа үзүүлэлттэй харагдаж байгаа боловч, зөрчил нь багасч байгаа нь жолооч, зорчигч нарын хамгаалах бүсийн хэрэглээ нь өссөнтэй холбоотой юм.

2.9 ХУРД ХЭТРҮҮЛСЭН ЗӨРЧИЛ, ОСОЛ

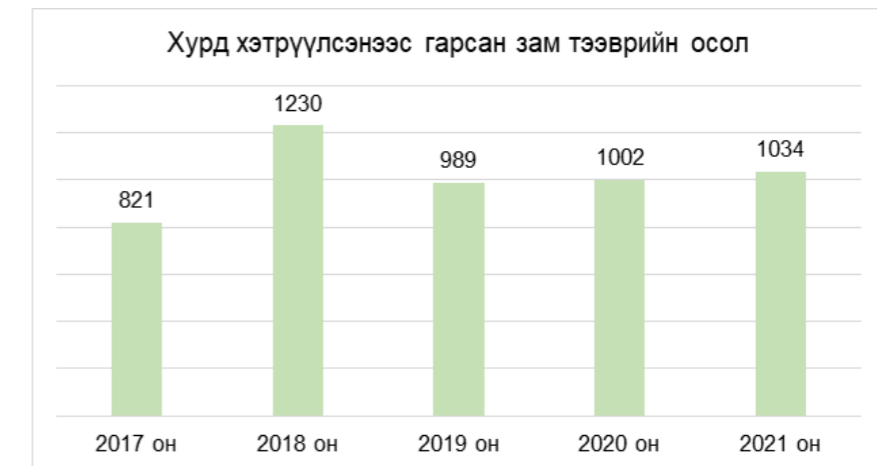
Замын хөдөлгөөний дүрэмд суурин газарт 60км/цаг, орон нутгийн замд зорчих дээд хурдыг 80 км/цаг гэж заасан байдаг боловч жолооч нар орон нутгийн замд дүрмээ биелүүлэхгүй хурд хэтрүүлэн замын хөдөлгөөнд оролцох зөрчил их гарч байна.

Хүснэгт.12.

Хурд хэтрүүлсэн зөрчлийн илрүүлэлт					
Он	2017	2018	2019	2020	2021
Зөрчил илрүүлэлт	31573	67226	71942	150486	116780

Хурд хэтрүүлсэнээс шалтгаалсан осол сүүлийн 5 жилд нийт 5076 осол бүртгэгдсэнийн 3375 буюу 66.5 хувь нь нийслэлд, 1701 буюу 33.5 хувь нь орон нутагт бүртгэгдсэн байна.

Зураг.28.



Хүснэгт.13.

№	Он	ТХХАБАЖЭГэмт хэрэг			Гэмт хэргийн улмаас нас барсан хүн			Гэмт хэргийн улмаас гэмтсэн хүн		
		улс	хот	орон нутаг	улс	хот	орон нутаг	улс	хот	Орон нутаг
1	2017	189	39	150	103	8	95	84	29	55
2	2018	255	36	219	92	17	75	124	25	99
3	2019	332	51	281	164	14	150	183	38	145
4	2020	195	20	175	86	8	78	109	12	97
5	2021	136	21	115	64	7	57	86	30	56

Хурд хэтрүүлсэнээс шалтгаалсан гэмт хэргийн улмаас сүүлийн 5 жилд 64 хүний амь нас хохирч, 86 хүн гэмтсэн байна.

Амь насаа алдсан хүний 89.1 хувь нь орон нутагт, 10.9 хувь нь нийслэлд, гэмтсэн хүний 65.1 хувь нь орон нутагт, 34.9 хувь нь нийслэлд бүртгэгдсэн байна.



Зам тээврийн ослын улмаас амь нас эрүүл мэндээрээ хохирсон хүмүүсийн хамгаалах бүсний хэрэглээг сүүлийн 5 жилийн байдлаар авч үзэхэд хамгаалах бүс хэрэглэсэн 20.0 хувь, хэрэглээгүй 64.0 хувь, 16.0 хувь нь хамгаалах бүс хэрэглэсэн эсэх нь тогтоогдоогүй байна.

Амь нас, эрүүл мэндээрээ хохирсон иргэдийн хамгаалах бүсний хэрэглээ

Хүснэгт.11.

Он	Хэрэглэсэн	Хэрэглээгүй	Тогтоогдоогүй
2017	13.7%	62.1%	24.2%
2018	17.2%	67.1%	15.7%
2019	15.9%	59.3%	24.8%
2020	23.4%	72.9%	3.7%
2021	29.9%	58.4%	11.7%

Хамгаалах малгай хэрэглээгүй замын хөдөлгөөнд оролцсон зөрчил:

Мотоцикл, моддоор замын хөдөлгөөнд оролцож буй тохиолдолд зориулалтын хамгаалалтын малгайг зааврын дагуу өмсөж хэрэглэсэнээр ослын үед амь насаа алдах эрсдэлийг 40 хүртэл хувиар бууруулж чадна гэж олон улсад үздэг байна.

Зураг.27.



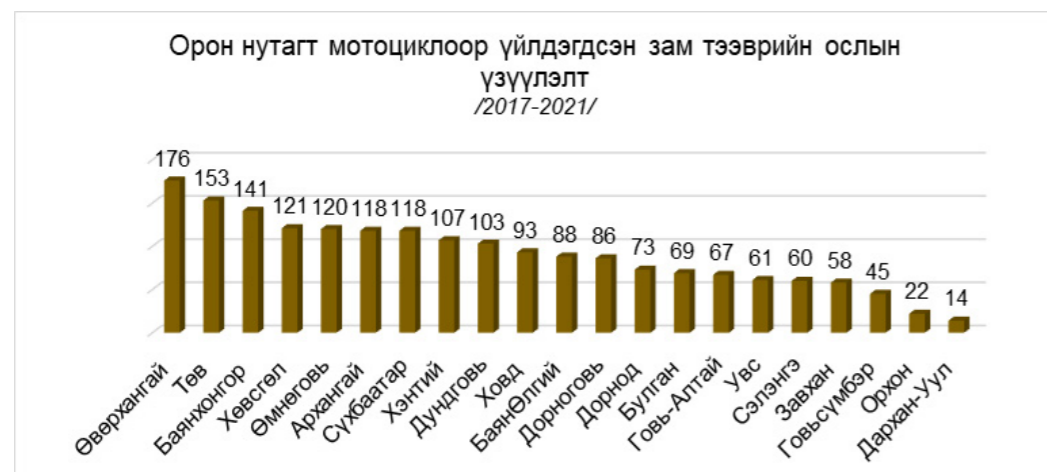
2.10. МОТОЦИКЛ ХОЛБОГДСОН ОСОЛ

Улсын хэмжээнд сүүлийн 5 жилийн байдлаар мотоциклтой холбоотой зам тээврийн осол 2372 бүртгэгдсэний 1893 буюу 79.8 хувь орон нутагт бүртгэгджээ. Мотоцикл холбоотой осол орон нутагт онхолдох хэлбэрээр ихээхэн гарч байгаа ба мотоциклын жолооч согтууруулах ундааны зүйл хэрэглэсэн үедээ мотоцикл жолоодон хөдөлгөөнд оролцож онхолдох, жалганд унах зэрэг хэлбэрээр осол их гарч байна.

Хүснэгт.14.

№	Он	Мото холбогдсон осол			Мото холбогдсон ослын улмаас нас барсан хүн			Мото холбогдсон ослын улмаас гэмтсэн хүн		
		улс	хот	орон нутаг	улс	хот	орон нутаг	улс	хот	Орон нутаг
1	2017	83	307	390	4	50	54	21	235	256
2	2018	83	469	552	4	112	116	55	210	265
3	2019	86	403	489	3	119	122	66	207	273
4	2020	92	387	479	4	70	74	66	229	295
5	2021	135	327	462	6	87	93	76	170	246
Нийт		479	1893	2372	21	438	459	284	1051	1335

Мотоцикл холбогдсон зам тээврийн ослын улмаас 459 хүн амь насаа алдаж, 1335 хүн эрүүл мэндээрээ хохирсон байна.



Зураг.29.

3. ЖОЛООЧИЙН ТООН ҮЗҮҮЛЭЛТ

Монгол улсын жолоочийн бүртгэлийн санд 1406842 жолооч бүртгэлтэй байгаа ба 2021 онд 44488 хүн шинээр жолооч болжээ. Монгол улс 2009 онд 586345 жолоочтой байсан бол жолоочийн тоо 2021 оны байдлаар 2,8 дахин өссөн. Сүүлийн 10 жилийн үзүүлэлтээс харахад жилд дундажаар 69 мянган жолооч шинээр бэлтгэгдэн Монгол улсад тээврийн хэрэгсэл жолоодох эрх авсан байна.

3.1 2020, 2021 оны ангилалтай жолооч нарын тоо

хүснэгт.15.

д/д	Он	2020 он	2021 он	Тайлбар
1	A	13267	14882	
2	AB	29446	32976	
3	ABC	20364	23981	
4	ABCD	23933	26815	
5	ABCDE	10868	12431	
6	ABCDEM	5672	7470	
7	B	949054	963013	
8	BC	210752	214858	
9	BCD	53657	57561	
10	BCDE	34733	38752	
11	BCDEM	5274	8829	
12	C	562	562	
13	CD	872	872	
14	CDE	204	204	
15	CDEM	368	368	
16	D	28	28	
17	DE	3	3	
18	DEM	1	1	
19	M	3236	3236	
Дүн		1362354	1406842	

3.2 Жолооч нарын насны ангилал

Хүснэгт.16.

д/д	Насны хязгаар	2021 он	Нийт жолоочид эзлэх хувь
1	18-23 нас	94087	6,4%
2	24-29 нас	204244	14,5%
3	30-34 нас	256945	18,2%
4	35-40 нас	266479	18,9%
5	41-ээс дээш нас	588087	41,8%
Дүн		1406842	

Монгол улсын жолоочийн санд бүртгэлтэй нийт жолоочийн 882242 буюу 62,7 хувь нь эрэгтэй, 524600 буюу 37.3 хувь нь эмэгтэй жолооч байна.

4. ЭРҮҮЛ МЭНДИЙН САЛБАРЫН МЭДЭЭЛЭЛ

МОНГОЛ УЛСЫН ОСОЛ ГЭМТЛИЙН ТАНДАЛТААР БҮРТГЭГДСЭН “ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСЛЫН ШАЛТГААНТ ӨВЧЛӨЛ, НАС БАРАЛТ”-ЫН БАЙДАЛД ХИЙСЭН ДҮН ШИНЖИЛГЭЭ

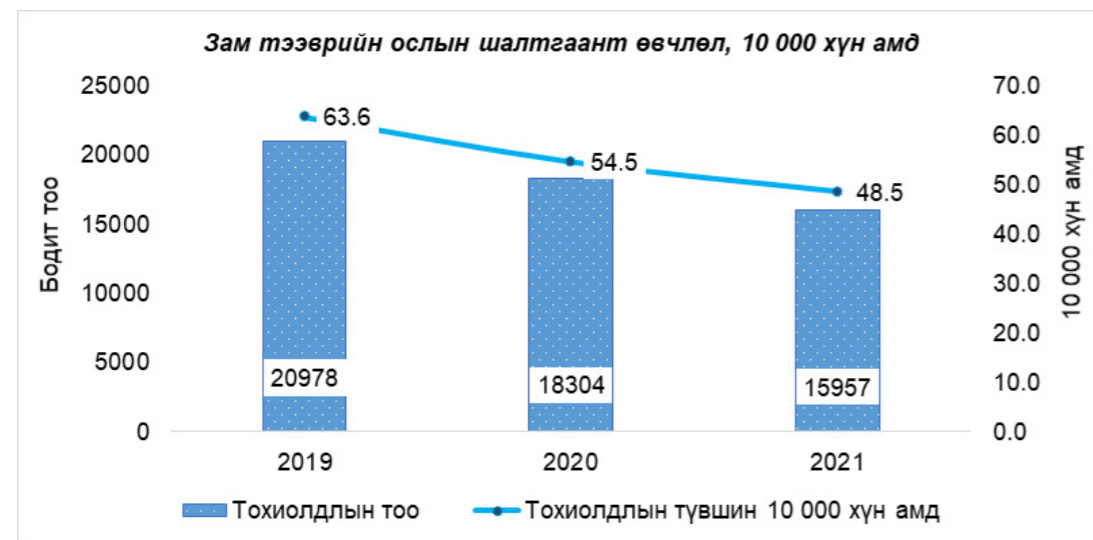
Эрүүл мэндийн салбарт бүртгэгдэж буй зам тээврийн осол гэдэгт өвчний олон улсын 10-р ангиллын 20-р бүлгийн V01-V99-д хамаарах тээврийн хэрэгслийн ослууд бүртгэгддэг. Үүнд:

- » V00-V09 Явган зорчигчийн зам тээврийн осол;
- » V10-V19 Дугуйгаар зорчигчийн зам тээврийн осол;
- » V20-V29 Мотоциклоор зорчигчийн зам тээврийн осол;
- » V30-V39 Гурван дугуйт моторт тээврийн хэрэгслээр зорчигчийн зам тээврийн осол;
- » V40-V49 Суудлын машинаар зорчигчийн зам тээврийн осол;
- » V50-V59 Пикап буюу бага даацын ачааны тээврийн хэрэгсэл буюу furgonoор зорчигчийн зам тээврийн осол;
- » V60-V69 Хүнд даацын ачааны тээврийн хэрэгсэл явган зорчигч буюу мал амьтантай мөргөлдөх үеийн зам тээврийн осол;
- » V70-V79 Автобусаар зорчигчийн зам тээврийн осол;
- » V80-V89 Газрын бусад тээврийн хэрэгслийн осол /ердийн хөсөг, мал амьтан, галт тэрэг, трамвай, ХАА-н/
- » V90-V99 Усан замын тээврийн хэрэгслийн зам тээврийн осол орно.

4.1 ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСЛЫН ШАЛТГААНТ ӨВЧЛӨЛ /2021/

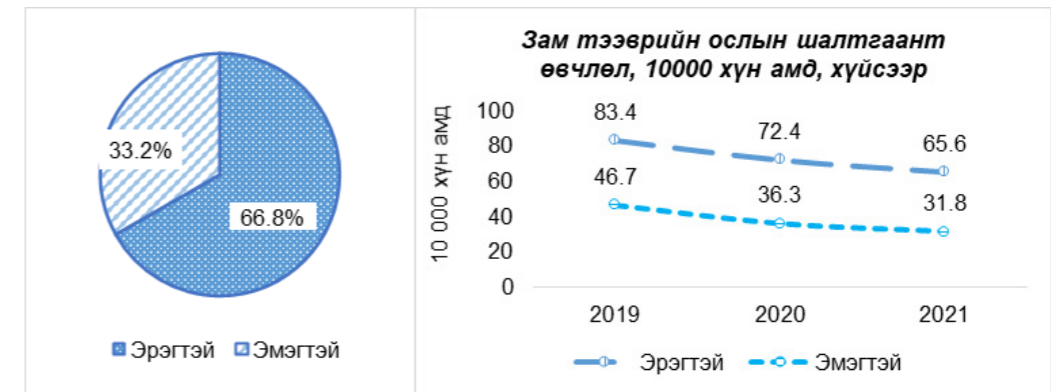
2021 оны осол гэмтлийн шалтгаант өвчлөлийн тэргүүлэх шалтгааны 3 дугаарт зам тээврийн осол орсон байна. Өнгөрсөн онд зам тээврийн осолд өртсөний улмаас 15957 хүн эрүүл мэндийн байгууллагаас тусламж, үйлчилгээ авсан нь 10000 хүн ам тутамд 6 тохиолдлоор буурсан байна.

Зураг.30.



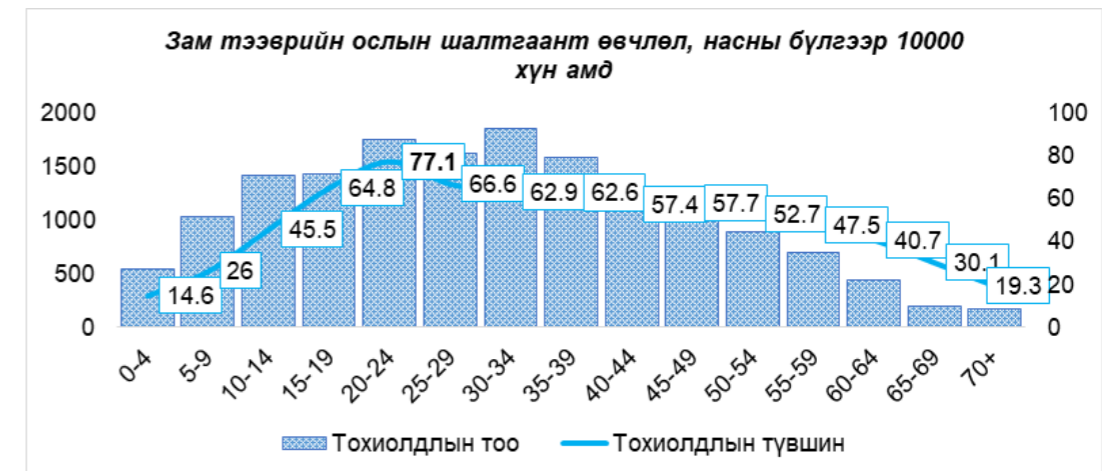
2021 онд зам тээврийн осолд өртсөн иргэдийн 66.8% эрэгтэйчүүд, 33.2% эмэгтэйчүүд байна. Монгол улсын 10000 эрэгтэй тутмын 65.6, 10000 эмэгтэй тутмын 31.8 нь зам тээврийн осолд өртөж байгаа бөгөөд эрэгтэйчүүд эмэгтэйчүүдээс 2 дахин их байна.

Зураг.31.

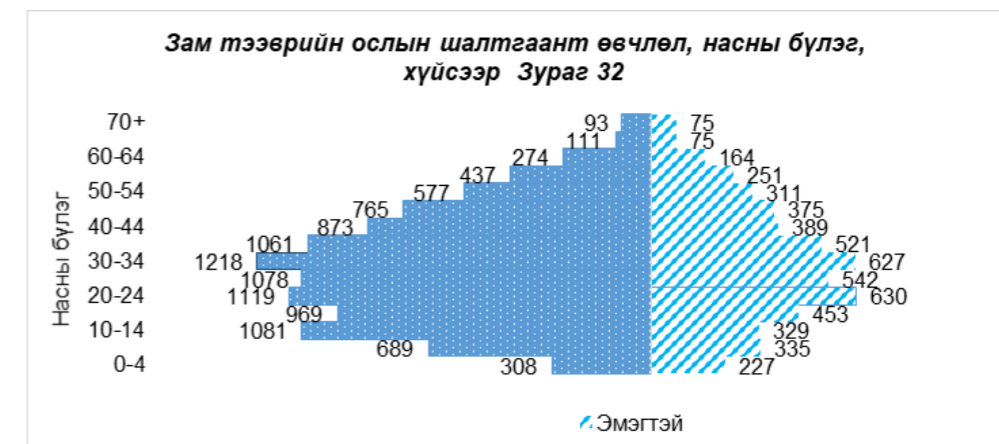


Зам тээврийн осолд ямар насны хүмүүс илүү өртөж байгааг авч үзвэл тохиолдлын тоогоор 30-34 насанд хамгийн их байгаа бол тохиолдлын түвшин 20-24 насанд хамгийн өндөр байна.

Зураг.32.

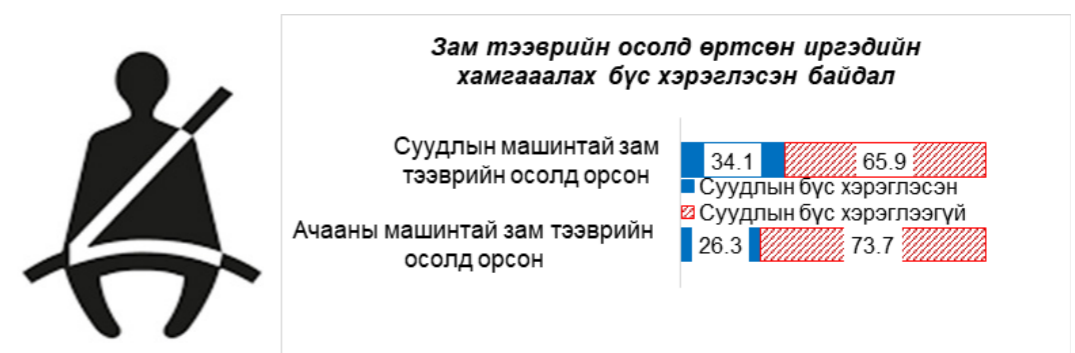


Зураг.33.



Зам тээврийн осолд өртөх тохиолдол эрэгтэйд 30-34 насанд, эмэгтэйд 20-24 насанд хамгийн их байна. 2021 онд ачааны машинтай явж байгаад гэмтсэн тохиолдлын 73.7%, суудлын машинтай явж байгаад гэмтсэн тохиолдлын 65.9% нь гэмтэл авах үедээ хамгаалах суудлын бүс хэрэглээгүй байна.

Зураг.34.

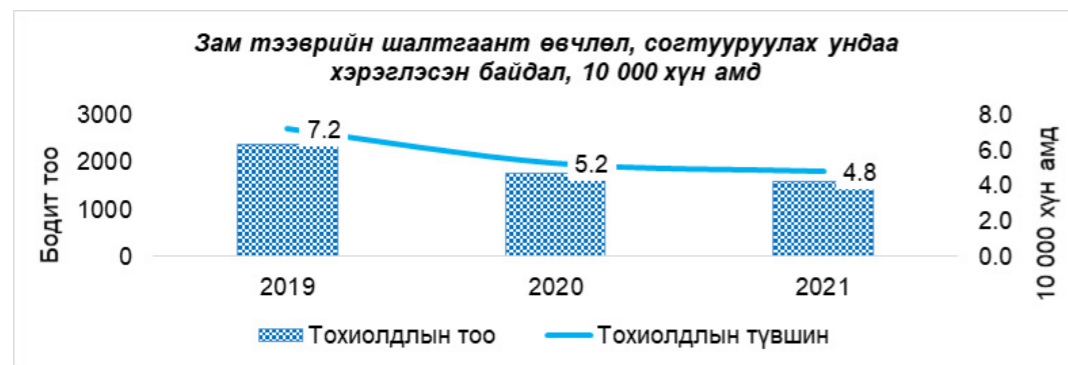


Нийт тохиолдлын 9.9 хувь нь согтууруулах ундаа хэрэглэсэн үедээ зам тээврийн осолд өртсөн байна.



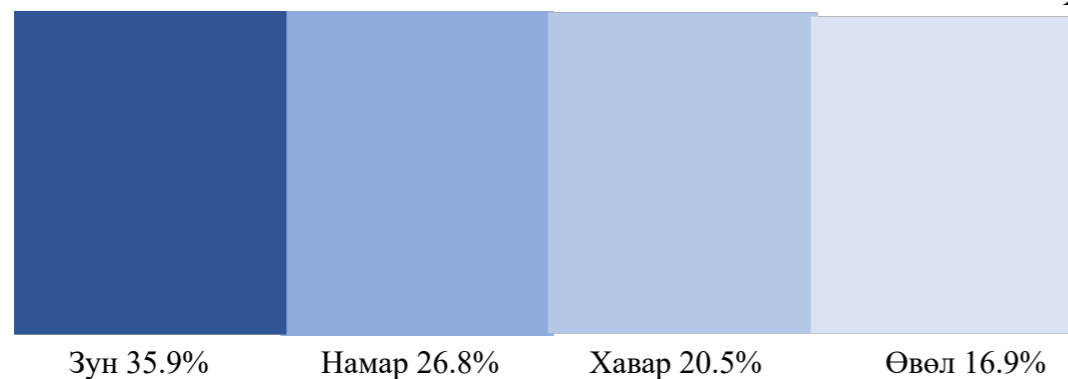
Зураг 36

Жил бүр 1800 гаруй хүн согтууруулах ундаа хэрэглэсэн үедээ зам тээврийн осолд өртөж байна. Өөрөөр хэлбэл 10000 хүн тутмын 4.8-7.2 тохиолдол нь согтууруулах ундаа хэрэглэсэн үедээ зам тээврийн осолд өртсөн гэсэн өгүүлэмжтэй байна.

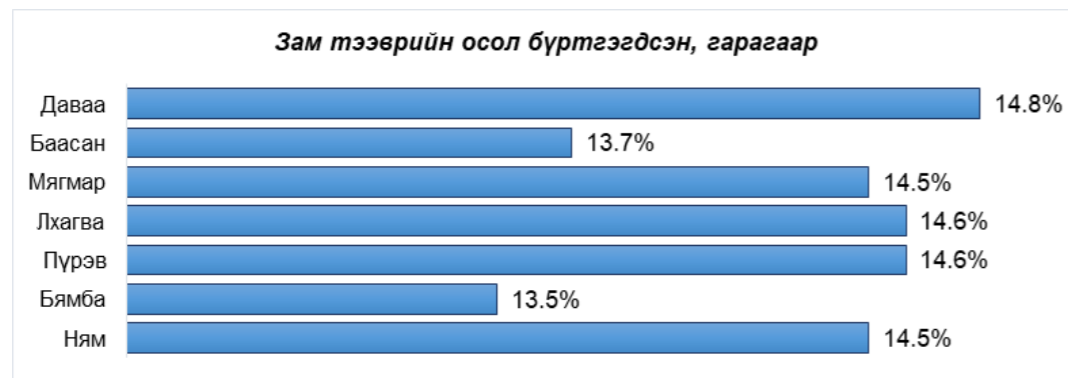


Зураг.37.

2021 онд зам тээврийн осол зуны улиралд /38.2%/ даваа гаригт /14.8%/ хамгийн их бүртгэгдсэн байна.



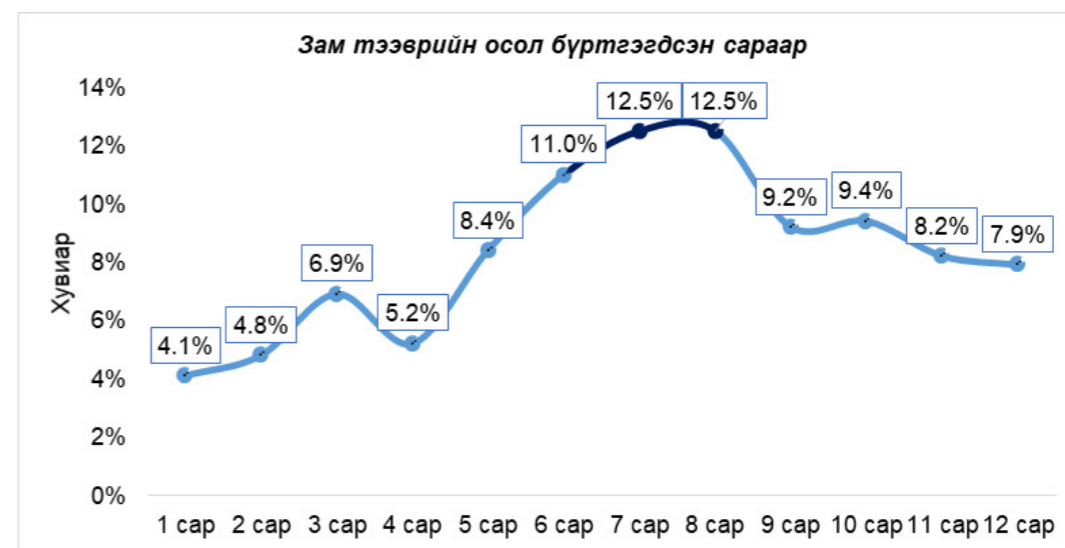
Хүснэгт.17.



Зураг.38.

Зам тээврийн осол 6, 7, 8 саруудад буюу зуны улиралд хамгийн их тохиолдож байна.

Зураг.39.



Зам тээврийн осолд өртөх үедээ аль насны бүлэг ямар тээврийн хэрэгслээр зорчиж байсныг авч үзэхэд 5 хүртэлх болон 24-64 насанд суудлын машинд явж байх үедээ зам тээврийн осолд өртсөн тохиолдол хамгийн их бүртгэгдсэн байгаа бол 5-9 насанд явган явж байх үедээ тээврийн хэрэгсэлд мөргүүлж гэмтсэн тохиолдол 1-р шалтгаан болж байна. Ихэнх насны бүлэгт суудлын машин дотор явж байхдаа гэмтсэн тохиолдол тэргүүлж, ердийн хөсөг буюу морь, тэмээнээс унаж гэмтсэн тохиолдол 10-14 насанд 1-р байрыг эзэлж, бүх насны бүлгийн тэргүүлэх 5 шалгаанд орсон байна.

Хүснэгт.18.

Насны бүлэг	Тээврийн хэрэгслийн төрөл 2021 он				
	I	II	III	IV	V
0-4	V40-V49 60.4%	V01-V09 25.8%	V20-V39 5.4%	V80-V89 3.2%	V10-V19 2.1%
5-9	V01-V09 26.9%	V40-V49 26.9%	V80-V89 23.5%	V10-V19 14.7%	V20-V39 5.6%
10-14	V80-V89 34.4%	V10-V19 17.3%	V20-V39 16.1%	V10-V19 15.9%	V40-V49 26.9%
15-19	V20-V39 24.4%	V01-V09 21.5%	V40-V49 21.4%	V10-V19 15.5%	V80-V89 14.6%
20-24	V40-V49 42.1%	V01-V09 21.7%	V20-V29 20.2%	V80-V89 7.9%	V10-V19 5.6%
25-29	V40-V49 43.3%	V20-V39 22.7%	V01-V09 16.2%	V80-V89 8.2%	V10-V19 4.9%
30-34	V40-V49 40.8%	V20-V39 23.7%	V01-V09 16.6%	V80-V89 8.8%	V10-V19 5.2%
35-39	V40-V49 39.2%	V20-V39 24.3%	V01-V09 17.1%	V80-V89 9.7%	V50-V69 5.4%
40-44	V40-V49 34.1%	V20-V39 24.6%	V01-V09 21.3%	V80-V89 11.7%	V50-V69 4.4%
45-49	V40-V49 30.9%	V20-V39 27.1%	V01-V09 23.2%	V80-V89 9.1%	V50-V69 5.4%
50-54	V40-V49 29.8%	V20-V39 26.8%	V01-V09 25.0%	V80-V89 11.9%	V50-V69 3.5%
55-59	V40-V49 32.3%	V20-V39 25.4%	V01-V09 23.1%	V80-V89 10.9%	V50-V69 3.2%

60-64	V40-V49 33.1%	V01-V09 27.4%	V20-V39 19.4%	V80-V89 13.7%	V50-V69 3.0%
65-69	V01-V09 29.6%	V40-V49 28.0%	V80-V89 18.8%	V20-V39 18.3%	V50-V69 2.7%
70+	V01-V09 39.9%	V40-V49 36.3%	V80-V89 11.3%	V20-V39 8.9%	V10-V19 3.0%

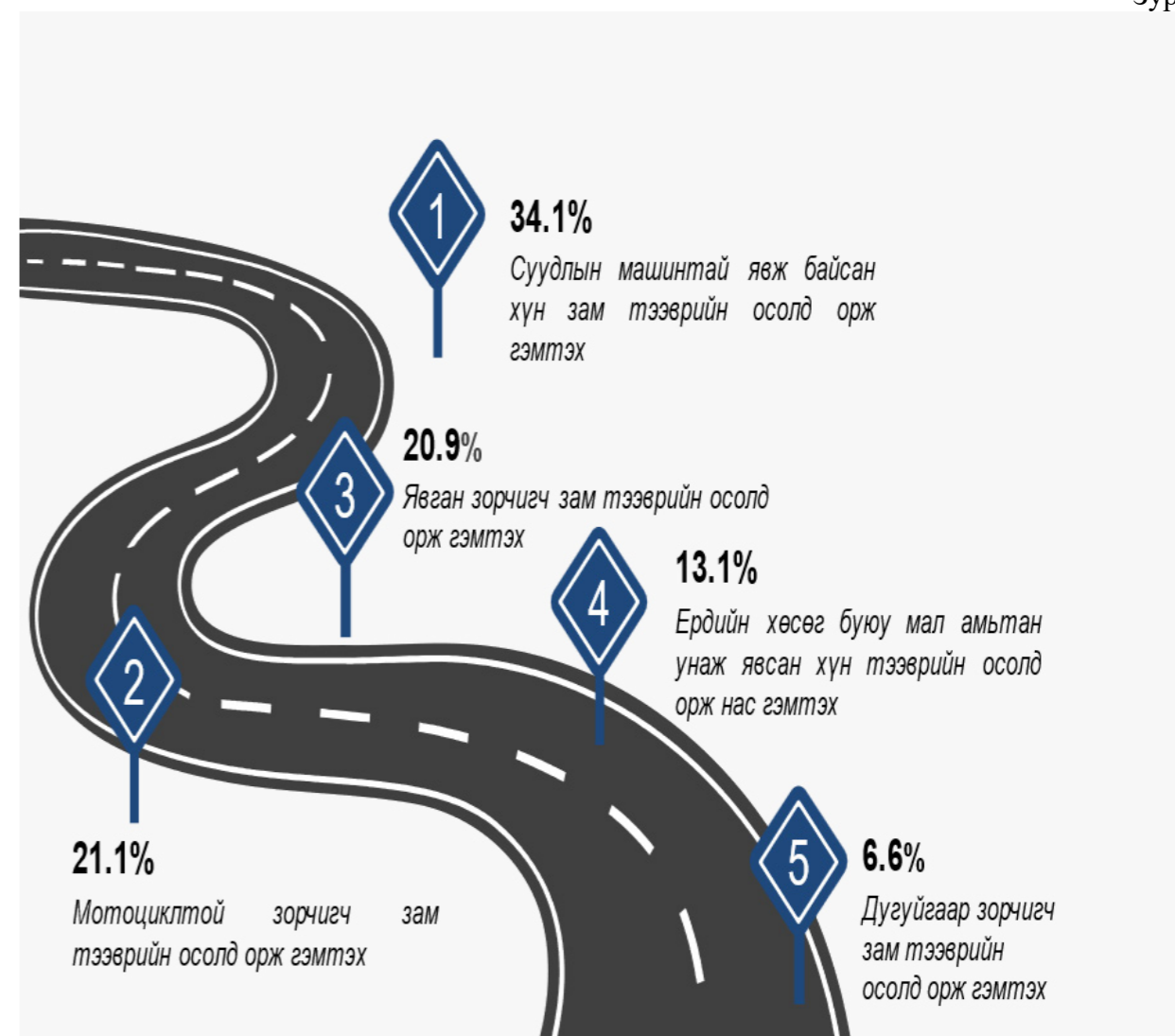
Тээврийн хэрэгслийн төрлийг гэмтсэн эрхтний байршлаар авч үзвэл дугуйтай зорчигчоос бусад үед тархины гэмтэл тэргүүлж байна. Тээврийн хэрэгслийн төрөл бүрт тэргүүлэх гэмтлийн оношийг дараах хүснэгтээс харна уу.

Хүснэгт.19.

Тээврийн хэрэгслийн төрөл	Гэмтлийн онош				
	I	II	III	IV	V
V01-V09 (Явган)	Тархины гэмтэл (S00-S09) 34.3%	Өвдөг ба шилбэний гэмтэл (S80-S89) 15.5%	Шагай ба тавхайн гэмтэл (S90-S99) 13.3%	Хэвлийн гэмтэл (S30-S39) 9.7%	Цээжний гэмтэл (S20-S29) 5.7%
V10-V19 (Дугуй)	Тохой ба шууны гэмтэл (S50-S59) 25.2%	Тархины гэмтэл (S00-S09) 21.6%	Өвдөг ба шилбэний гэмтэл (S80-S89) 14.5%	Бугуй ба сарвууны гэмтэл (S60-S69) 8.3%	Мөр ба бугалгын гэмтэл (S40-S49) 7.8%
V20-V39 (Мотоцикл)	Тархины гэмтэл (S00-S09) 38.2%	Өвдөг ба шилбэний гэмтэл (S80-S89) 16.1%	Мөр ба бугалгын гэмтэл (S40-S49) 11.2%	Цээжний гэмтэл (S20-S29) 9.0%	Тохой ба шууны гэмтэл (S50-S59) 5.7%
V40-V49 (Суудлын машин)	Тархины гэмтэл (S00-S09) 56.0%	Цээжний гэмтэл (S20-S29) 10.0%	Хэвлийн гэмтэл (S30-S39) 7.8%	Биеийн олон хэсгийн гэмтэл (T00-T09) 5.1%	Өвдөг ба шилбэний гэмтэл (S80-S89) 3.7%
V50-V69 (Ачааны машин)	Тархины гэмтэл (S00-S09) 41.6%	Цээжний гэмтэл (S20-S29) 14.7%	Хэвлийн гэмтэл (S30-S39) 10.2%	Өвдөг ба шилбэний гэмтэл (S80-S89) 6.5%	Түнх ба гуяны гэмтэл (S70-S79) 5.1%
V70-V49 (Нийтийн тээвэр)	Тархины гэмтэл (S00-S09) 40.3%	Цээжний гэмтэл (S20-S29) 14.5%	Хэвлийн гэмтэл (S30-S39) 11.3%	Өвдөг ба шилбэний гэмтэл (S80-S89) 8.1%	Мөр ба бугалгын гэмтэл (S40-S49) 4.8%
V80-V80.9 (Морь)	Тархины гэмтэл (S00-S09) 25.0%	Мөр ба бугалгын гэмтэл (S40-S49) 16.0%	Тохой ба шууны гэмтэл (S50-S59) 15.8%	Өвдөг ба шилбэний гэмтэл (S80-S89) 11.3%	Цээжний гэмтэл (S20-S29) 9.9%

Зам тээврийн ослын шалтгаант өвчлөлийн тэргүүлэх 5 шалтгаан /2021/

Зураг.40.



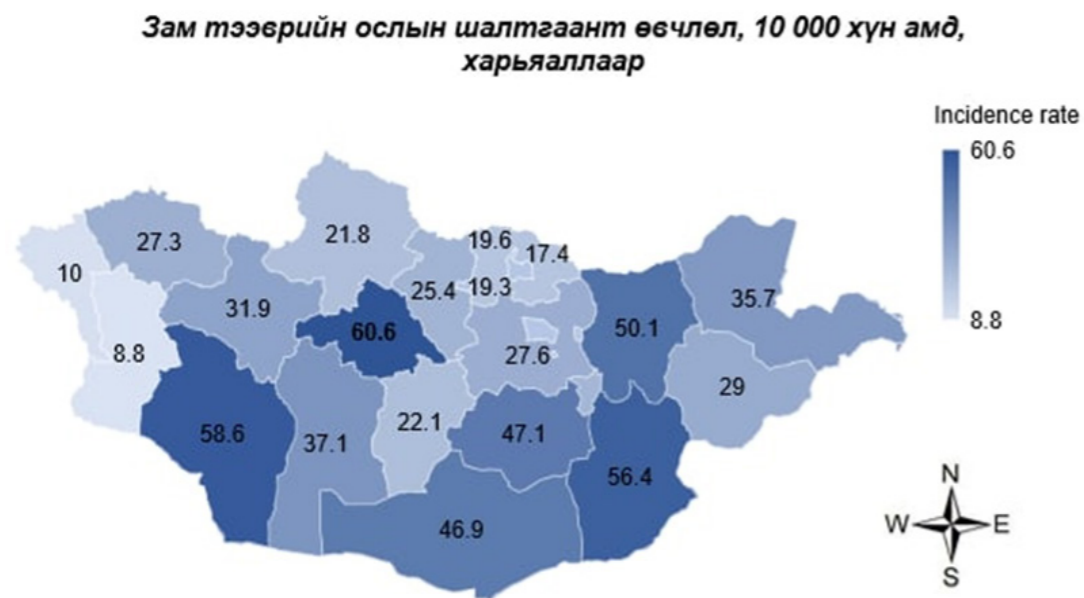
Зам тээврийн ослын улмаас эрүүл мэндийн тусламж үйлчилгээ авсан иргэдийн 66.5% нийслэлд, 33.5% орон нутагт бүртгэгдсэн байна.

Зураг.41.



Өнгөрсөн онд зам тээврийн ослын шалтгаант өвчлөл Архангай аймагт хамгийн их бүртгэгдсэн ба тухайн газар нутгийн 10 000 хүн амд ногдох тохиолдлын түвшин мөн адил Архангай, Говь-Алтай, Дорноговь аймгуудад өндөр байна. Харин зам тээврийн ослын тоо болон тохиолдлын түвшин 2020 онд Дархан-Уул аймагт хамгийн бага байсан бол 2021 онд Ховд аймагт бага бүртгэгдлээ.

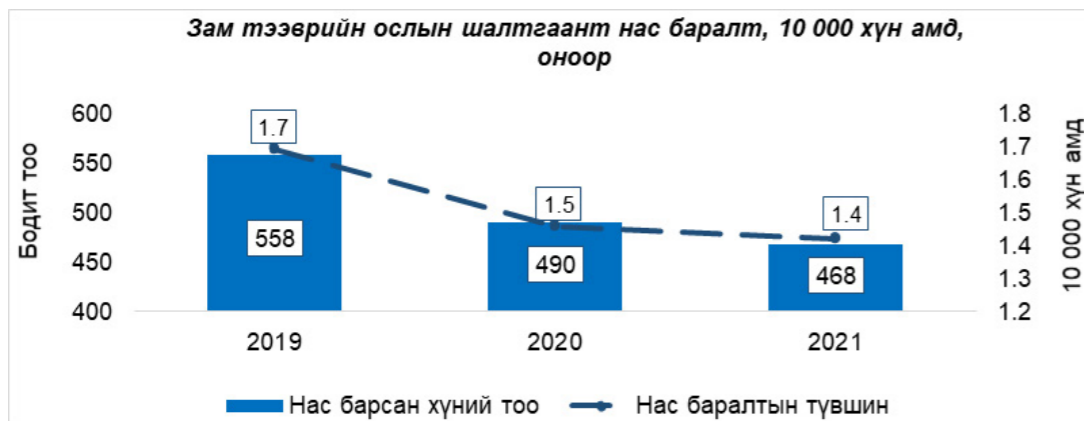
Зураг.42.



4.2 ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСЛЫН ШАЛТГААНТ НАС БАРАЛТ /2021/

2021 онд зам тээврийн ослын улмаас амь насаа алдсан 468 тохиолдол бүртгэгдэж 10 000 хүн амд ногдох нас баралтын түвшин өмнөх оноос 0.1 тохиолдлоор буурсан үзүүлэлттэй байна.

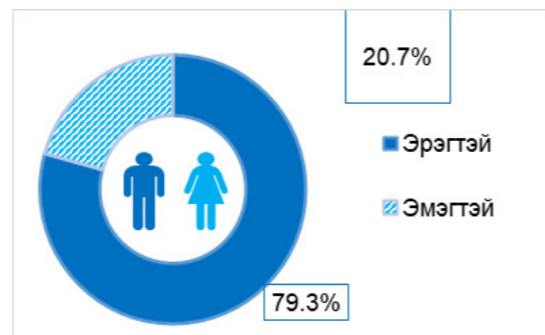
Зураг.43.



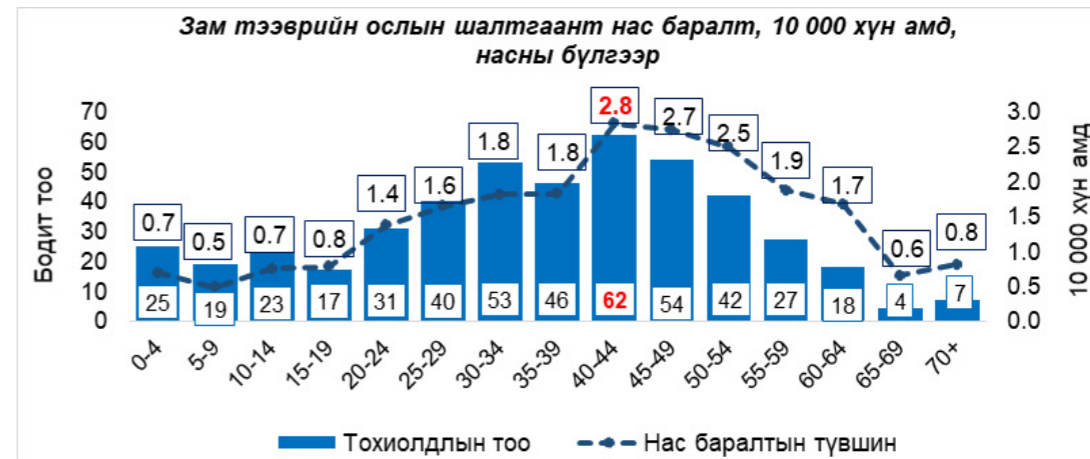
Зураг.44.

Зам тээврийн ослоор амь насаа алдсан нийт тохиолдлын 79.3% нь эрэгтэйчүүд, 20.7% нь эмэгтэйчүүд байна.

Зам тээврийн ослоор нас барсан тохиолдлын тоо болон нас баралтын түвшин 40-44 насанд хамгийн өндөр байна.

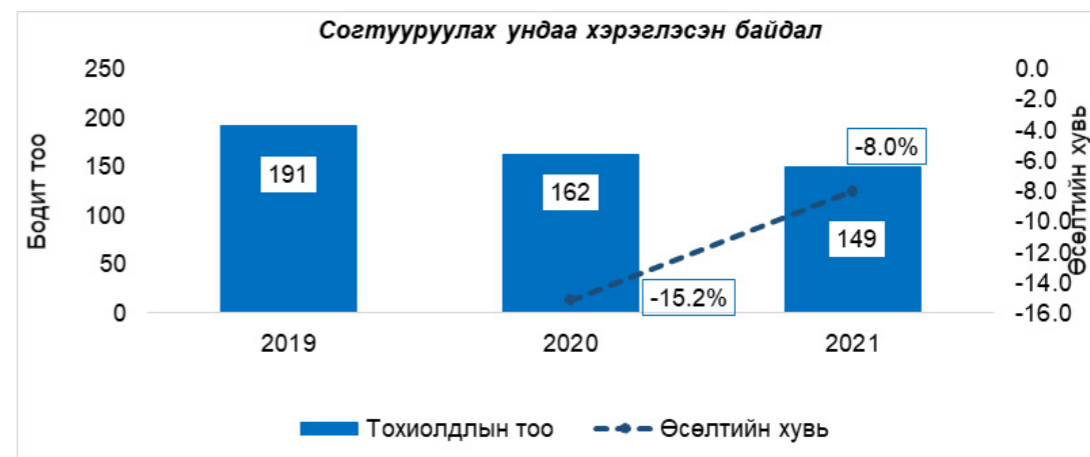


Зураг.45.



Согтууруулах ундаа хэрэглэсэн үедээ зам тээврийн осолд өртөж нас барсан тохиолдлын тоо болон өсөлтийн хувь өмнөх онуудаас буурсан боловч 2021 онд бүртгэгдсэн зам тээврийн ослын шалтгаант нас баралтын 31.8% нь согтууруулах ундаа хэрэглэсэн үедээ нас барсан байна.

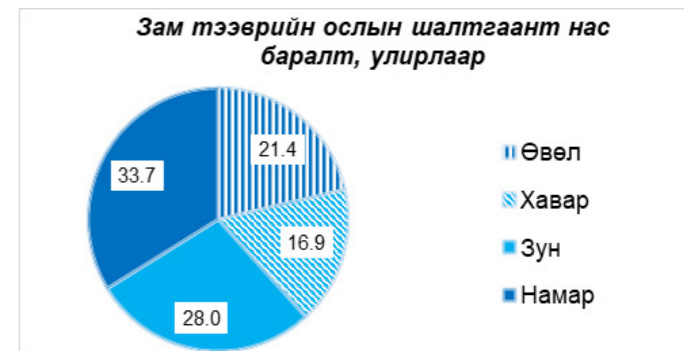
Зураг.46.



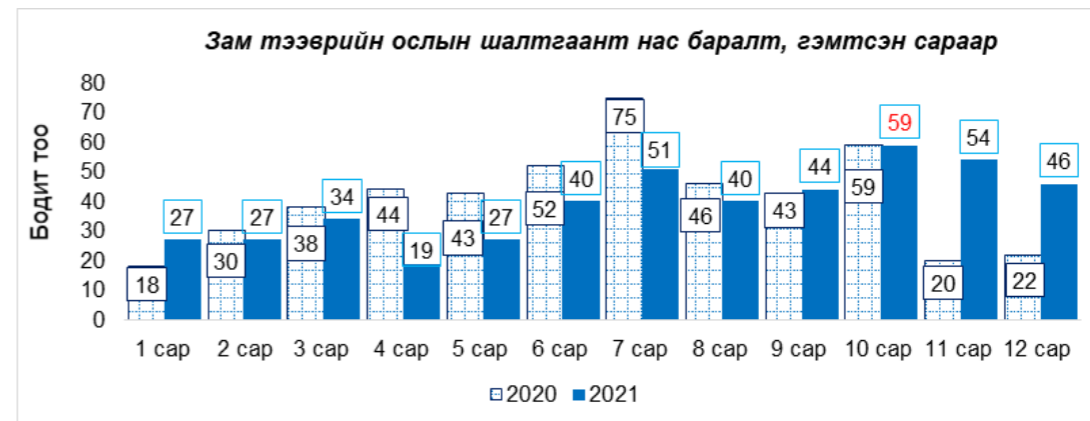
Зураг.47.

2021 оны зам тээврийн ослын шалтгаант нас баралтын 33.7% нь намар, 28.0% нь зун, 21.4% нь өвөл бүртгэгдсэн бол хаврын улиралд хамгийн бага /16.9%/ бүртгэгджээ.

Сараар авч үзвэл 2020 онд 7 сард хамгийн их тохиолдол бүртгэгдэж байсан бол 2021 онд 10 сард хамгийн их хувь нь нас барсан байна.



Зураг.48.

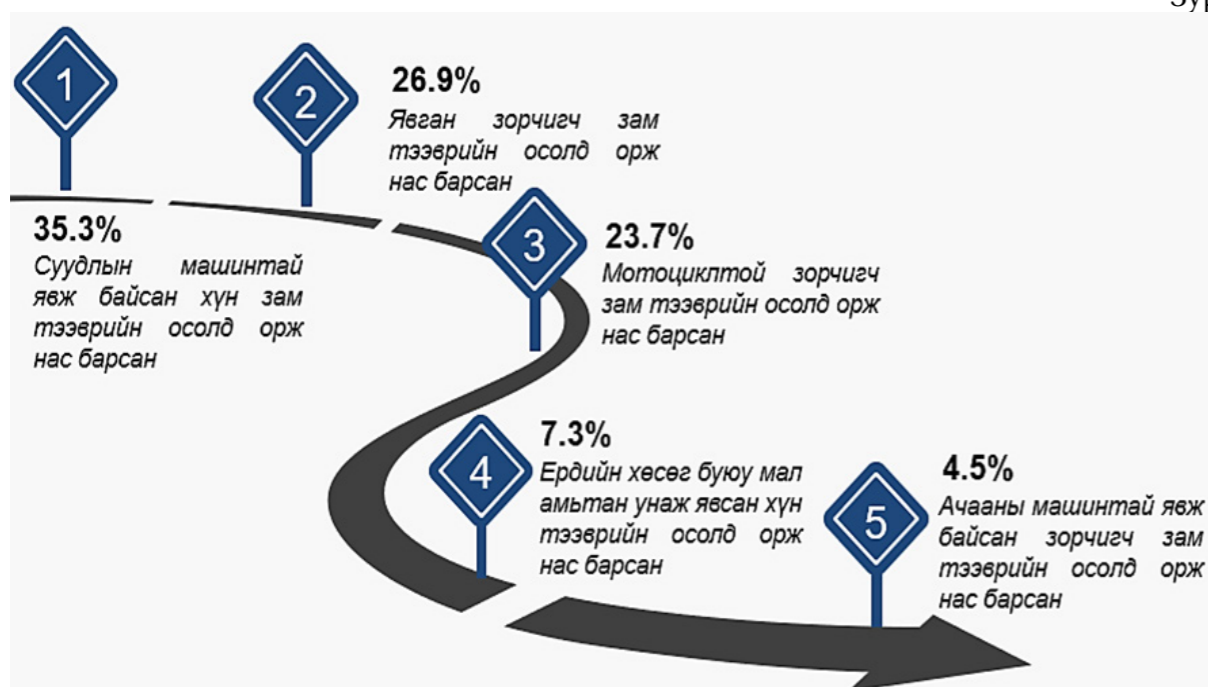


2021 оны байдлаар суудлын машинтай зорчих үедээ зам тээврийн осолд өртсөн тохиолдол 35.3%, явган зорчигч тээврийн хэрэгсэлд мөргүүлж нас барсан тохиолдол 26.9%, мотоциклын ослоор амь насаа алдсан тохиолдол 23.7%-ийг тус тус эзэлжээ.

Зураг.51.

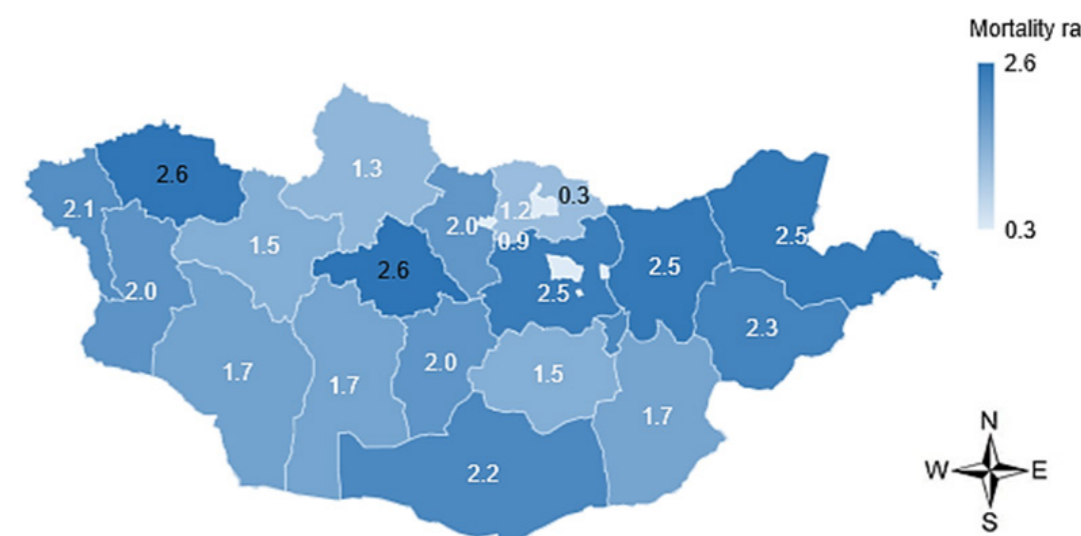
Зам тээврийн ослын шалтгаант нас баралтын тэргүүлэх 5 шалтгаан /2021/

Зураг.49.



Зам тээврийн ослын шалтгаант нас баралтын тохиолдлын тоо болон нас баралтын түвшин Архангай аймагт хамгийн их бүртгэгдсэн бол тухайн газар нутгийн 10000 хүн амд ногдох нас баралтын түвшин Увс аймагт мөн өндөр байгаа бол Дархан-Уул аймагт хамгийн бага байна.

Зураг.52.



Зам тээврийн ослын шалтгаант нас баралтын дийлэнх тохиолдол нь буюу 68.6% орон нутагт бүртгэгджээ.

Зураг.50.



Зам тээврийн ослын шалтгаант нас баралтыг тархины гэмтлийн улмаас нас барсан тохиолдол тэргүүлж байна.

4.3 ДҮГНЭЛТ

Зам тээврийн ослын шалтгаант өвчлөл

- » Зам тээврийн осол нь 2021 оны осол гэмтлийн өвчлөлийн тэргүүлэх шалтгааны 3-рт орсон бөгөөд өнгөрсөн онд зам тээврийн ослын улмаас 15957 хүн гэмтэж үүнээс 468 тохиолдол нь нас барсан байна. Зам тээврийн осол өмнөх оноос 12.8%-иар, тохиолдлын түвшин 6 тохиолдлоор тус тус буурсан байна.
- » 2021 онд зам тээврийн осолд өртсөний улмаас эрүүл мэндийн тусламж үйлчилгээ авсан нийт тохиолдлын 66.8% эрэгтэй, 33.2% эмэгтэй байгаа бөгөөд Монгол улсын 10000 эрэгтэй тутмын 65.6, 10000 эмэгтэй тутмын 31.8 нь зам тээврийн осолд өртөж байгаа нь эрэгтэйчүүд эмэгтэйчүүдээс 2 дахин их зам тээврийн осолд өртөж буйг харуулж байна.
- » Зам тээврийн осол тохиолдлын тоогоор 30-34 насныхан хамгийн их өртсөн бол тохиолдлын түвшин бусад насны бүлэгтэй харьцуулахад 20-24 насанд хамгийн өндөр байна. Хүйсээр авч үзвэл эрэгтэйд 30-34 насанд, эмэгтэйд 20-24 насанд хамгийн их байна.
- » Нийт тохиолдлын 34.1% нь суудлын машинаар зорчих үедээ зам тээврийн осолд өртсөн ба эдгээрийн 65.9% суудлын хамгаалах бүс хэрэглээгүй байжээ.
- » Жил бүр 1800 гаруй хүн согтууруулах ундаа хэрэглэсэн үедээ зам тээврийн осолд өртөж байгаа ба 2021 оны нийт тохиолдлын 9.9% нь согтууруулах ундаа хэрэглэсэн үедээ зам тээврийн осолд өртсөн байна.
- » Зам тээврийн осол зуны улиралд, даваа гаригт хамгийн их бүртгэгдсэн бол нийт тохиолдлын 66.5% нийслэлд, 33.5% орон нутагт бүртгэгдсэн байна.

» Зам тээврийн осолд өртөх үедээ аль насны бүлэг ямар тээврийн хэрэгслээр зорчиж байсныг авч үзэхэд ихэнх насны бүлэгт суудлын машин дотор явж байхдаа гэмтсэн тохиолдол тэргүүлж байгаа бол 5-9 насанд явган явж байх үедээ тээврийн хэрэгсэлд мөргүүлж гэмтсэн тохиолдол 1-р шалтгаан болсон байна. Мөн тээврийн хэрэгслийн төрлийг гэмтсэн эрхтний байршлаар авч үзвэл тархины гэмтэл тэргүүлж байна.

» Өнгөрсөн онд зам тээврийн ослын шалтгаант өвчлөл Архангай аймагт хамгийн их бүртгэгдсэн ба тухайн газар нутгийн 10 000 хүн амд ногдох тохиолдлын түвшин мөн адил Архангай, Говь-Алтай, Дорноговь аймагуудад өндөр байна. Харин зам тээврийн ослын тоо болон тохиолдлын түвшин Ховд аймагт бага бүртгэгджээ.

Зам тээврийн ослын шалтгаант нас баралт

» 2021 онд улсын хэмжээнд бүртгэгдсэн нийт нас баралтын 15.5%-ийг зам тээврийн ослын шалтгаант нас баралт эзэлж нас баралтын тэргүүлэх шалтгааны 3-рт орж байна. Зам тээврийн ослын улмаас нас барсан 10 тохиолдол тутмын 7 нь орон нутагт бүртгэгджээ.

» Тухайн газар нутгийн 10000 хүн амд ногдох нас баралтын түвшин өмнөх оноос буурсан үзүүлэлттэй байна.

» Зам тээврийн осолд өртөж нас барсан 10 хүн тутмын 8 нь эрэгтэйчүүд байна. Насны бүлгээр авч үзэхэд 2020 онд 45-49 насныхан дийлэнх тохиолдлыг эзэлж байсан бол 2021 онд 40-44 насанд хамгийн өндөр хувийг эзэлсэн байна.

» Тээврийн хэрэгслийн төрлөөр судлахад суудлын машинтай явж байсан хүн зам тээврийн осолд орж нас барсан тохиолдол өндөр байна. Энэ нь өмнөх онтой харьцуулахад 5.9%-иар өссөн үзүүлэлттэй байна.

» Зам тээврийн ослын улмаас нас барсан 3 хүн тутмын 1 нь согтууруулах ундаа хэрэглэсэн үедээ осол гэмтэлд өртсөн байна.

» Тухайн газар нутгийн 10000 хүн амд ногдох нас баралтын түвшин Архангай, Увс аймагт өндөр хувийг эзэлж байсан бол зам тээврийн ослын шалтгаант нас баралтын түвшин Дархан-Уул аймагт хамгийн бага бүртгэгджээ.

Анхны тусламж

Анхны тусламж гэдэг нь гэмтэл бэртэл, өвчлөл, биеийн хямрал, гэнэтийн ослын улмаас эрүүл мэндийн хүндрэл үүссэн хүнийг эмнэлэгт хүргэх хүртэл эсвэл эмнэлгийн тусламж ирэхээс өмнө цаг алдалгүй гарын доорх материал ашиглан өөртөө болон бусдад үзүүлэх тусламжийг хэлнэ. Олон улсын улаан загалмайн нийгэмлэгийн судалгаанаас үзэхэд зам тээврийн осолд өртөж нас барсан хүмүүсийн 70 хувьд анхны тусламж үзүүлээгүй, эсвэл буруу үзүүлсэн, 20 хувьд эмнэлгийн тусламж хоцорч үзүүлсэн, 10 хувь нь аврах боломжгүй үхэл байсан гэжээ. Анхны тусламж үзүүлэх мэдлэг чадварт суралцсанаар аливаа хүн өөртөө болон ойр байгаа хүмүүсийн амь насыг аврах боломжтой юм.



Зураг.53.

Анхны тусламж үзүүлэхийн ач холбогдол:

- » Хүний амь нас аварна;
- » Осол гэмтлээс шалтгаалсан бусад хүндрэлүүдээс сэргийлнэ;
- » Эдгэрэлтийг түргэгээнэ;
- » Эмчилгээний хугацааг богиносгож хугацааг бууруулна;
- » Хөдөлмөрийн чадвар алдалтын хугацааг богиносгоно;
- » Сэтгэл зүйн анхны тусламж үзүүлэх мэдлэг, чадварыг эзэмшинэ.

Иргэд жолооч нарыг анхны тусламжийн сургалтад хамруулснаар:

- » Хүний биеийн анатомийн мэдлэг болон Анхны тусламжийн суурь зарчмууд;
- » Зүрх уушгины сэхээн амьдруулалт (CPR);
- » Цус алдалт болон шархадсан үед авах арга хэмжээ;
- » Ясны хугарал болон бусад гэмтлүүдийн үед авах арга хэмжээ зэргийг орчин үеийн сургалтын тоног төхөөрөмж ашиглан дадлага хийж, анхны тусламж үзүүлэх мэдлэг, чадварыг эзэмших боломжтой юм.

Монгол Улсад Анхны тусламжийн сургалтын хөтөлбөрийг Олон улсын Улаан загалмай, Улаан хавирган сар нийгэмлэгүүдийн холбооны дэргэдэх Олон улсын анхны тусламжийн лавлагаа төвийн удирдамжийн дагуу, Финлянд болон Австралийн Улаан загалмай нийгэмлэгүүдтэй Монголын улаан загалмай нийгэмлэг хамтран боловсруулан юм. Монголын улаан загалмай нийгэмлэг 21 аймаг, 9 дүүргийн Дунд шатны хорооны сургагч багшаар дамжуулан олон нийтэд Анхны тусламжийн мэдлэг, ойлголт, чадвар олгох сургалтыг тогтмол зохион байгуулж, үнэмлэх олгодог.

Монгол Улсад жолооч бэлтгэх хөтөлбөрт анхны тусламж үзүүлэх талаар 6 цаг туссан боловч сургалт зохион байгуулах асуудал туйлын хангалтгүй байна. Иймд Монголын улаан загалмайн нийгэмлэгийн дэмжлэгтэй анхны тусламж үзүүлэх сургалтыг нийт жолооч бэлтгэх сургалтад оруулж хэвшүүлэх шаардлагатай байна.

АНХНЫ ТУСЛАМЖИЙН ҮНДСЭН ОЙЛГОЛТУУД:

Зураг.54.

Монголын улаан загалмай нийгэмлэгийн Анхны тусламжийн төв нь 2019 онд ашиглалтад орсон. Анхны тусламжийн лекц болон дадлага ажил хослуулан явуулах боломжтой иж бүрэн тохижилттой.

Вэб хуудас: <https://www.redcross.mn/Content/FirstAid>

Фэйсбүүк хуудас: <https://www.facebook.com/first.aid.MRCS/>

**5. ПРОКУРОРЫН БАЙГУУЛЛАГААС ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ
АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫН ЭСРЭГ ГЭМТ ХЭРЭГ, ЗӨРЧЛИЙГ ШАЛГАН
ШИЙДВЭРЛЭХ АЖИЛЛАГААНД ХЯНАЛТ ТАВИХ, ТҮҮНЭЭС
УРЬДЧИЛАН СЭРГИЙЛЭХ ЧИГЛЭЛЭЭР 2021 ОНД ХИЙСЭН
АЖЛЫН ТОВЧ МЭДЭЭЛЭЛ**

Прокурорын байгууллага нь Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт эрүүгийн болон зөрчлийн хууль тогтоомжийн хэрэгжилтийг хангуулах ажлын хүрээнд 2021 онд Эрүүгийн хуулийн тусгай ангийн 27.10 дугаар зүйл (Автотээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний аюулгүй байдал, ашиглалтын журам зөрчих)-д заасан гэмт хэргийн талаархи гомдол, мэдээлэл, гэмт хэргийг мөрдөн шалгах, шүүхээр шийдвэрлүүлэх, Зөрчлийн тухай хуулийн тусгай ангийн 14.7 дугаар зүйл (Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль зөрчих)-д заасан зөрчлийн талаархи гомдол, мэдээлэл, зөрчлийг шалган шийдвэрлэх ажиллагаанд хуулиар хүлээсэн чиг үүргээ хэрэгжүүлж, гэмт хэрэг, зөрчил гарахад нөлөөлсөн шалтгаан, нөхцөлийг тогтоох, арилгуулах, түүнээс урьдчилан сэргийлэх ажлыг зохион байгуулж ажилласан.

Нэг: Автотээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний аюулгүй байдал, ашиглалтын журам зөрчих гэмт хэргийн талаархи гомдол, мэдээлэл, гэмт хэргийг мөрдөн шалгах ажиллагаанд хяналт тавих, шүүхээр шийдвэрлүүлэх ажлын хүрээнд:

Прокурорын байгууллага 2021 онд Эрүүгийн хуулийн тусгай ангийн 27.10 дугаар зүйл (Автотээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний аюулгүй байдал, ашиглалтын журам зөрчих)-д заасан гэмт хэргээр мөрдөн шалгах ажиллагаа явагдсан нийт 1426 эрүүгийн хэрэгт хяналт тавьж ажилласан ба дээрх хэргийн 630 буюу 44.2 хувь нь нийслэл хотод, 796 буюу 55.8 хувь нь орон нутагт үйлдэгдсэн байна.

Мөрдөн шалгах ажиллагаа явагдсан дээрх нийт хэргийн 239 буюу 16.8 хувийг хааж, 558 буюу 39.2 хувьд нь эрүүгийн хэрэг үүсгэж, яллагдагчаар татаж, 122 буюу 8.5 хувийг хэрэгсэхгүй болгож, 811 буюу 56.9 хувьд нь яллах дүгнэлт үйлдэж шүүхэд шилжүүлж тус тус шийдвэрлэсэн. Хэрэгсэхгүй болгож шийдвэрлэсэн 122 хэргийн 105 буюу 86.1 хувийг Монгол Улсын Өршөөл үзүүлэх тухай хуулийн дагуу, бусдыг нь сэжигтэн, яллагдагч нас барсан, насанд хүрээгүй, гэмт хэргийн хөөн хэлэлцэх хугацаа дууссан, сэтгэцийн хувьд хэрэг хариуцах чадваргүй гэсэн үндэслэлээр тус тус шийдвэрлэсэн байна.

Яллах дүгнэлт үйлдэж шүүхэд шилжүүлсэн 811 хэргийн 275 буюу 33.9 хувийг хялбаршуулсан журмаар хэрэг хянан шийдвэрлүүлэх ажиллагаа явуулснаас 128 нь нийслэл хотод, 147 нь орон нутагт байна.

Хоёр. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль зөрчих зөрчлийн талаархи гомдол, мэдээлэл, зөрчлийг шалган шийдвэрлэх ажиллагаанд хяналт тавих ажлын хүрээнд:

Зөрчил шалган шийдвэрлэх тухай хуулийн 1.8 дугаар зүйлийн 6.8 дахь хэсэгт зааснаар цагдаагийн байгууллага Зөрчлийн тухай хуулийн 14.7 дугаар зүйлд заасан “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль зөрчих” зөрчлийг шалган шийдвэрлэх ажиллагаа явуулж байна.

Цагдаагийн байгууллага 2021 онд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль зөрчих 1 921 887 зөрчлийг илрүүлсний 1 489 089 буюу 77.5 хувь нь нийслэл хотод, 432 798 буюу 22.5 хувь нь орон нутагт үйлдэгдсэн байна.

Дээрх нийт зөрчлийн 32.9 хувийг замын хяналтын камер, дүрс бичлэг, бусад цахим хэлбэрээр, 67.1 хувийг гудамж, замын хяналт, шалгалтаар илрүүлсэн байна.

Прокурорын байгууллага Зөрчил шалган шийдвэрлэх тухай хуулийн 2.2 дугаар зүйлд заасан бүрэн эрхийн хүрээнд цагдаагийн байгууллагаас шалган шийдвэрлэсэн “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль тогтоомж зөрчих” зөрчлийн хэрэг бүртгэлт хуулийн хүрээнд явагдсан эсэх, оролцогчийн гомдол, хуульд заасан бусад үндэслэлээр зөрчлийн хэргийг хянах, эрх бүхий албан тушаалтны шийдвэр, ажиллагааны талаархи гомдлыг хянан шийдвэрлэх, зөрчил

шалгах тодорхой ажиллагаа хийлгэхээр даалгавар өгөх, эрх хязгаарлах арга хэмжээний хууль зүйн үндэслэлийг хянаж, үндэслэлгүй бол авсан арга хэмжээг цуцлах зэргээр хяналтын чиг үүргээ хэрэгжүүлэн ажиллав.

Гурав. Зам тээврийн осол гарахад нөлөөлж байгаа шалтгаан, нөхцөлийг тогтоох, арилгуулах, түүнээс урьдчилан сэргийлэх ажлын хүрээнд:

Прокурорын байгууллага нь гэмт хэрэг, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх зорилгоор зам тээврийн осол, хэрэг гарахад нөлөөлсөн шалтгаан, нөхцөлийг судлан тогтоож, түүний мөрөөр холбогдох хуулийн этгээд, албан тушаалтнаас хэрэгжүүлэх арга хэмжээ, зохиох ажлын чиглэлээр тэдгээрт прокурорын мэдэгдэл хүргүүлж, хийсэн ажлын үр дүнг тооцон ажиллаж байна.

Тухайлбал: 2021 онд прокурорын байгууллагын хэмжээнд зам тээврийн осол, хэрэг гарахад нөлөөлсөн шалтгаан, нөхцөлийг арилгуулахаар нийт 87 прокурорын мэдэгдэл бичиж, холбогдох хуулийн этгээд, алба тушаалтанд хүргүүлсэн.

87 прокурорын мэдэгдэл нь бүгд эрүүгийн хэрэгтэй холбоотой байх ба нийт мэдэгдлийн 86 буюу 98.8 хувьд нь мэдэгдлийг хүлээн авсан байгууллагууд түүний мөрөөр холбогдох арга хэмжээ авч хэрэгжүүлэн хуульд заасан хугацааны дотор хариу ирүүлсэн байна.

Монгол Улсын ерөнхий прокурорын тушаалаар тогтоосон харьяаллын дагуу нийслэлийн төвийн дүүргийн нутаг дэвсгэрт болон Улаанбаатар хотоос Төв аймгийн Сэргэлэн сумын Хөшигийн хөндий дэх “Чингис хаан” олон улсын нисэх буудал хүртлэх тууш зам, уг олон улсын нисэх буудлын орчмын объект, зам дээр тус тус үйлдэгдсэн Эрүүгийн хуулийн тусгай ангийн 27.9 (Замын байгууламжийн ашиглалт, засварын аюулгүй байдлын журам зөрчих), 27.10 (Автотээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний аюулгүй байдал, ашиглалтын журам зөрчих) дугаар зүйлд заасан гэмт хэргийн талаархи гомдол, мэдээлэл, эрүүгийн хэргийг шалгах ажиллагаанд хяналт тавих чиг үүрэг бүхий Тээврийн прокурорын газар нь дээрх төрлийн гэмт хэргийн шалтгаан, нөхцөлийг арилгуулахаар 59 байгууллагад прокурорын мэдэгдэл бичсэн байна.

Зам тээврийн осол, хэрэг гарахад олон хүчин зүйлс, шалтгаан, нөхцөл нөлөөлж байгаагийн дотор жолоочийн сахилга бат, хариуцлага, замын хөдөлгөөнд оролцох соёл, авто зам, замын байгууламжийн стандарт, шаардлагын нөхцөл байдалд анхаарах шаардлага байна.

Иймд Прокурорын байгууллагаас 2021 оны 10 дугаар сарын 28-ны өдөр “Жолооч бэлтгэхэд анхаарах асуудал” сэдвээр, мөн оны 11 дүгээр сарын 24-ний өдөр “Авто зам, замын байгууламжинд анхаарах асуудал” сэдвээр чиг үүргийн төрийн болон төрийн бус байгууллагуудыг оролцуулан хамтарсан уулзалт зохион байгуулж, уулзалтаас зөвлөмж гарган холбогдох байгууллага, албан тушаалтанд хүргүүлсэн. /2 уулзалтаас гарсан зөвлөмжийг хавсаргав./

Нийслэл хотод хүүхэд зам тээврийн ослын улмаас, мөн явган зорчигч автобусны буудал, түүний орчимд зам тээврийн ослын улмаас тус хохирсон байдлыг тус тус судалж, судалгаанд үндэслэн түүнээс урьдчилан сэргийлэхэд чиглэсэн зөвлөмж, гарын авлага ном товхимол гарган, иргэд олон нийт, холбогдох байгууллагуудад тус тус хүртээсэн..

Монгол Улсад анх удаа байгуулагдсан нийслэл хот, “Чингис хаан” олон улсын нисэх буудал хоорондын тууш зам дээр зам тээврийн осол, хэрэг, зөрчил гарахаас урьдчилан сэргийлэх ажлын хүрээнд тууш зам, түүгээр замын хөдөлгөөнд оролцох дүрмийн талаарх ойлголт, мэдлэгийг иргэд олон нийтэд сурталчлах зорилгоор “Тууш зам хурдны зам биш”, мөн зам тээврийн осол гарахад жолооч нарын замын хөдөлгөөнд соёлгүй, хариуцлагагүй байдлаар оролцох байдал багагүй нөлөөлж байгаад анхаарч жолооч нарт замын хөдөлгөөнд дүрмийн дагуу оролцох зөв хандлага, соёлын нөлөөллийг үзүүлэх зорилгоор “Сайн жолооч” сэдвээр тус тус шторк хийж, телевиз, богино долгионы радио, олон нийтийн цахим сүлжээгээр иргэд олон нийтэд сурталчилсан.

Прокурорын байгууллага хуулиар хүлээсэн чиг үүргийн хүрээнд 2022 онд зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх зорилгоор хийх ажилдаа иргэд олон нийт, бусад байгууллагын оролцоог нэмэгдүүлэх, түүнийг гарахад нөлөөлж буй шалтгаан, нөхцөлийг арилгуулах талаар тодорхой ажил, арга хэмжээ төлөвлөн хэрэгжүүлж байна.

5.1. “ЖОЛООЧ БЭЛТГЭХЭД АНХААРАХ АСУУДАЛ” СЭДЭВТ УУЛЗАЛТААС ГАРСАН ЗӨВЛӨМЖ

2021-10-28-ны өдөр

Улаанбаатар хот

Тээврийн прокурорын газраас Прокурорын байгууллагын хуулиар хүлээсэн чиг үүргийг хэрэгжүүлэх ажлын хүрээнд Автотээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний аюулгүй байдал, ашиглалтын журам зөрчих гэмт хэргээс урьдчилан сэргийлэх зорилгоор жолоочийн ур чадвар, замын хөдөлгөөнд оролцох сахилга бат, хариуцлага, соёлыг дээшлүүлэх, жолооч бэлтгэх үйл ажиллагааг чанаржуулах, боловсронгуй болгоход анхаарч 2021 оны 10 дугаар сарын 28-ны өдөр “Жолооч бэлтгэхэд анхаарах асуудал” сэдвээр ажил хэргийн уулзалтыг зохион байгуулсан.

Уулзалтанд Хууль зүй, дотоод хэрэг, Боловсрол, шинжлэх ухаан, Зам, тээврийн хөгжил, Хөдөлмөр, нийгмийн хамгааллын яамд, Улсын ерөнхий прокурорын газар, Нийслэлийн прокурорын газар, Тээврийн прокурорын газар, Монгол Улсад Гэмт хэргээс урьдчилан сэргийлэх ажлыг зохицуулах салбар зөвлөлийн Ажлын алба, Нийслэлийн Гэмт хэргээс урьдчилан сэргийлэх ажлыг зохицуулах салбар зөвлөл, Цагдаагийн ерөнхий газар, түүний харьяа Тээврийн цагдаагийн алба, Бүртгэл, хяналтын төв болон Нийслэлийн Замын хөдөлгөөний төлөвлөлт, зохицуулалт, инженерчлэлийн газар, Нийтийн тээврийн үйлчилгээний газар, Мэргэжлийн боловсрол, сургалтын үнэлгээ, мэдээлэл, арга зүйн төв, Авто тээврийн үндэсний төв, Монголын Авто сургалтын байгууллагуудын нэгдсэн холбооны төлөөллийн 40 гаруй хүн оролцож, 6 байгууллагаас мэдээлэл хийсэн.

Зам тээврийн осол нь жолооч, явган зорчигчийн зүгээс Замын хөдөлгөөний дүрэм зөрчих үйлдэл, авто зам, замын байгууламж, тээврийн хэрэгслийн техникийн бүрэн бус байдал, байгаль, цаг агаарын нөхцөл зэрэг олон хүчин зүйлсээс шалтгаалан гарч байх ба энэхүү уулзалтаар жолоочийн үйлдлээс шалтгаалсан зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх хүрээнд жолооч бэлтгэж буй өнөөгийн үйл ажиллагаа, цаашид анхаарах асуудлыг тодорхойлоход анхаарлаа.

Уулзалтанд оролцогчид жолооч бэлтгэх үйл ажиллагааг зохицуулж буй хууль тогтоомж, түүнд нийцүүлэн гаргасан жолооч бэлтгэх сургалтын хөтөлбөр, стандарт, жолооч бэлтгэх сургалтын байгууллагыг магадлан итгэмжлэх, жолоодох эрхийн шалгалт авах журмын хэрэгжилт, тэдгээрийг боловсронгуй болгох асуудлаар санал, шүүмжлэлээ илэрхийлж оролцов.

Санал, шүүмжлэл, мэдээлэлд тулгуурлан жолооч бэлтгэх үйл ажиллагааг чанаржуулах, боловсронгуй болгох, жолоочийн ур чадвар, замын хөдөлгөөнд сахилга бат, хариуцлага, соёлтой оролцох жолоочийн ёс зүйг дээшлүүлэх ажлын хүрээнд дор дурдсан байгууллагуудад дараах зөвлөмжийг өгөхөөр тогтсон. Үүнд:

Нэг. Боловсрол, шинжлэх ухааны яам, Хөдөлмөр, нийгмийн хамгааллын яаманд:

1/ Жолооч бэлтгэх журам, сургалтын хөтөлбөрт жолооны сургуульд суралцагчид Замын хөдөлгөөний дүрмийн мэдлэг, тээврийн хэрэгсэл жолоодох чадвар эзэмшүүлэхээс гадна замын хөдөлгөөнд сахилга бат, хариуцлага, соёлтой оролцох ёс зүй, болзошгүй зам тээврийн осол, түүний хор уршиг, түүнээс урьдчилан сэргийлэх талаархи нөлөөллийн чанартай эрх зүйн сургалтыг тусгаж хэрэгжүүлэх асуудлыг хамтран судалж, түүний мөрөөр арга хэмжээ авах.

Хоёр. Боловсрол, шинжлэх ухааны яаманд:

1/ Сургууль, цэцэрлэгийн сургалтын хөтөлбөрт хүүхэд, багачуудад бага наснаас нь эхлэн замын хөдөлгөөнд дүрмийн дагуу оролцох хүмүүжил, соёлд суралцуулах сургалтыг тусгах асуудлыг судлан шийдвэрлэх.

Гурав. Хууль зүй, дотоод хэргийн яаманд:

1/ Замын хөдөлгөөнд оролцох мопедын тоо, түүнтэй холбоотой зам тээврийн ослын улмаас

учирч буй хохирол, хор уршиг жилээс жилд нэмэгдэж байх тул Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн 3 дугаар зүйлийн 3.1.2 дахь хэсэгт өөрчлөлт оруулж мопедыг “механикжсан тээврийн хэрэгсэл”-д хамруулах, жолооч бэлтгэх сургалтанд хамрагдан зохих эрхийн үнэмлэх авсан иргэн жолоодож байх зохицуулалтыг бий болгох.

Дөрөв. Хөдөлмөр, нийгмийн хамгааллын яам, Хууль зүй, дотоод хэргийн яаманд:

1/ Хөдөлмөр, нийгмийн хамгаалал, Хууль зүй, дотоод хэргийн сайдын хамтарсан тушаалаар баталсан “Тээврийн хэрэгсэл жолоодох эрхийн шалгалт авах журам” нь өнөөгийн шаардлагад нийцэж байгаа эсэхэд хяналт-шинжилгээ, үнэлгээ хийж, түүний мөрөөр арга хэмжээ авах.

Тав. Хөдөлмөр, нийгмийн хамгааллын яаманд:

1/ Тээврийн хэрэгслийн жолооч бэлтгэх сургалтын байгууллагуудыг магадлан итгэмжлэх ажиллагаанд Хууль зүй, дотоод хэрэг, Боловсрол, шинжлэх ухааны яамд, Цагдаагийн ерөнхий газар, Стандарт, хэмжил зүйн газрын төлөөллийг оролцуулах.

Зургаа. Цагдаагийн ерөнхий газарт:

1/ Тээврийн хэрэгсэл жолоодох эрхийн шалгалт авах ажиллагаанд замын хөдөлгөөний болон талбайн жолоодлогын шалгалтыг зохих журамд заасан шаардлагын дагуу авч байхад анхаарах;

2/ Уулзалтанд оролцогч хүмүүсээс жолоочийн сургалтанд хамрагдаагүй хүн жолоодох эрхийн шалгалтанд хамрагдах, эсхүл шалгалтанд хамрагдахгүйгээр жолоодох эрхийн үнэмлэх авах асуудал гарч байна гэсэн шүүмжлэл гарсанд анхаарч, дотоодын хяналтыг чиглүүлэх.

Долоо. Стандарт, хэмжил зүйн газарт:

1/ Жолооч бэлтгэх үйл ажиллагаанд мөрдөгдөх стандартуудын хэрэгжилт, биелэлтийг Хөдөлмөр, нийгмийн хамгааллын яамтай хамтран улсын хэмжээнд шалгаж, түүний мөрөөр арга хэмжээ авах, стандартыг орчин үеийн шаардлагад нийцүүлэх.

Найм. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндэсний зөвлөлийн Ажлын албанд:

1/ Тээврийн хэрэгслийн жолооч бэлтгэх тогтолцоонд нэгдсэн бодлого, зохицуулалт, хяналт үгүүлэгдэж байгаа талаар уулзалтанд оролцогчдоос цөөнгүй санал гарсанд анхаарал хандуулж, Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндэсний зөвлөлийн үйл ажиллагааны хүрээнд уг асуудлыг хэлэлцүүлэх талаар дэмжлэг үзүүлэх;

2/ Энэхүү зөвлөмж нь Монгол Улсад замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахтай холбоотой тул зөвлөмжийг хүргүүлсэн байгууллага, албан тушаалтнаас түүний хэрэгжилтийн талаархи мэдээллийг авч судлан үзэх.

Ес. Тээврийн прокурорын газар, Цагдаагийн ерөнхий газрын Тээврийн цагдаагийн албанд:

1/ Зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх ажлын хүрээнд аймаг, нийслэлд явагдаж байгаа жолооч бэлтгэх сургалтын явцад суралцагчдад жолооч замын хөдөлгөөнд сахилга бат, хариуцлага, соёлтой оролцох, зам тээврийн ослын хор уршиг, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль тогтоомж, түүнийг зөрчсөн тохиолдолд үүсэх үр дагавар, хүлээлгэх эрх зүйн хариуцлагын талаар яриа, таниулгыг тухайн нутаг дэвсгэр дэх прокурор, цагдаагийн байгууллагаас хамтран хийж байх асуудлыг тус тусын байгууллагын дээд шатны удирдлагад танилцуулан шийдвэрлүүлэх.

Арав. Монголын Авто сургалтын байгууллагуудын нэгдсэн холбоонд:

1/ Жолооч бэлтгэх сургалтын байгууллагуудаас үйл ажиллагаанд нь мөрдөгддөг жолооч бэлтгэх сургалтын хөтөлбөр, стандарт, журмуудыг хэрэгжүүлэхэд учирч буй хүндрэл, бэрхшээл, тэдгээрийг боловсронгуй болгохтой холбоотой асуудлаар санал, судалгаа авч нэгтгэн, холбогдох байгууллагад танилцуулах.

Энэхүү зөвлөмжинд холбогдох байгууллага, албан тушаалтан анхаарал хандуулж, идэвх зүтгэл, санал, санаачлага гарган хэрэгжүүлнэ гэдэгт итгэлтэй байна.

**5.2. “АВТО ЗАМ, ЗАМЫН БАЙГУУЛАМЖИНД АНХААРАХ АСУУДАЛ”
СЭДЭВТ УУЛЗАЛТААС ГАРСАН ЗӨВЛӨМЖ**

2021-11-24-ний өдөр

Улаанбаатар хот

Нийслэлийн Гэмт хэргээс урьдчилан сэргийлэх ажлыг зохицуулах салбар зөвлөлийн 2021 оны үйл ажиллагааны төлөвлөгөөнд тусгагдсан ажил, арга хэмжээний хэрэгжилтийг хангах зорилгоор Тээврийн прокурорын газар Цагдаагийн ерөнхий газрын Тээврийн цагдаагийн албатай хамтран “Авто зам, замын байгууламжинд анхаарах асуудал” сэдэвт ажлын уулзалтыг 2021 оны 11 дүгээр сарын 24-ний өдөр зохион байгууллаа.

Уулзалтанд Улсын ерөнхий прокурорын газар, түүний харьяа Нийслэл, Тээвэр, Дүүргийн прокурорын газар, Монгол Улсад Гэмт хэргээс урьдчилан сэргийлэх ажлыг зохицуулах зөвлөлийн Ажлын алба, Нийслэлийн Гэмт хэргээс урьдчилан сэргийлэх ажлыг зохицуулах салбар зөвлөл, Зам, тээврийн хөгжлийн яам, түүний харьяа Зам, тээврийн хөгжлийн төв, Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндэсний зөвлөлийн Ажлын алба, Тээврийн цагдаагийн алба, нийслэлийн дүүргүүд дэх Замын цагдаагийн хэлтэс, Нийслэлийн Мэргэжлийн хяналтын газар, Авто замын хөгжлийн газар, Нийтийн тээврийн үйлчилгээний газар, Замын хөдөлгөөний төлөвлөлт, зохицуулалт, инженерчлэлийн газар, “УБТЗ” ХНН-ийн төлөөллийн 50 хүн оролцож, 7 байгууллагаас мэдээлэл, танилцуулга хийсэн.

Уулзалтанд оролцогч байгууллагууд нь авто зам, замын байгууламжтай холбоотой хууль тогтоомжоор хүлээсэн тус тусын чиг үүргийг хэрэгжүүлж байгаа ч үйл ажиллагааны зорилго нь авто зам, замын байгууламжийн аюулгүй байдлыг хангах, түүнээс шалтгаалсан эрсдэл, түүний дотор гэмт хэрэг, зөрчил гарахаас урьдчилан сэргийлэхэд чиглэгдэж буй тул уулзалтыг “Авто зам, замын байгууламжинд анхаарах асуудал” гэсэн сэдвийн хүрээнд хамтран зохион байгуулсан.

Зам тээврийн осол гарахад нөлөөлж буй олон хүчин зүйлсийн нэг нь авто зам, замын байгууламжийн стандарт, шаардлагын нөхцөл байдал тул уулзалтын ажиллагааг авто зам, замын байгууламжийн өнөөгийн нөхцөл байдал, цаашид анхаарах шаардлагатай асуудлаар харилцан мэдээ, мэдээлэл солилцох, санал, бодол, шүүмжлэлээ илэрхийлэх, анхаарах асуудлаа тодорхойлох нөхцөлийг бүрдүүлэхэд чиглүүлэн явуулсан.

Уулзалт дээр хийгдсэн мэдээлэл, танилцуулга, оролцогчдоос гаргасан санал, шүүмжлэл, авто зам, замын байгууламжаас шалтгаалсан зам тээврийн ослын нөхцөл байдалд тулгуурлан замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх зорилгоор авто зам, замын байгууламжтай холбоотой дараах асуудлаар дор дурьдсан байгууллагуудад зөвлөмж өгөхөөр тогтсон. Үүнд:

Нэг. Зам, тээврийн хөгжлийн яамны Авто замын бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газарт:

1/ Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх ажлын хүрээнд авто замын бүрэн бүтэн байдал, ашиглалтын хэвийн нөхцөлийг хангах талаар байгууллага, аж ахуйн нэгжид үүрэг, чиглэл, даалгавар өгөх, хяналт тавих, биелэлтийг хангуулах ажлаа эрчимжүүлэх;

2/ Ашиглалтын өмнө нь шинээр баригдсан авто зам, замын байгууламжид замын тэмдэг, тэмдэглэгээ, гэрэл дохио, хашлага хайс зэрэг замын хөдөлгөөнийг зохицуулах болон хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахтай холбоотой төхөөрөмжүүд бүрэн, стандарт, нормын дагуу байгаа эсэхэд тавих хяналт, шаардлагыг өндөржүүлэх, бүрэн ашиглалтанд ороогүй үед авто замын зорчих хөдөлгөөнийг нээж байгаа асуудалд анхаарах.

Хоёрт. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндэсний зөвлөлийн Ажлын албанд:

1/ Энэхүү уулзалтаас гарсан зөвлөмжийн хэрэгжилт, биелэлтэнд анхаарал хандуулж, холбогдох байгууллагаас хэрэгжилтийн талаар мэдээлэл авч зохих зохицуулалт хийхийн зэрэгцээ

замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх ажлын хүрээнд авто зам, замын байгууламжтай холбоотой асуудлаар үндэсний зөвлөлөөс үүрэг, чиглэл өгүүлэхэд дэмжлэг үзүүлэх.

Гурав. Зам, тээврийн хөгжлийн төвд:

1/ Улаанбаатар хот, “Чингис хаан” олон улсын нисэх буудал хоорондын тууш замын ашиглалт, засвар, арчлалт, хөдөлгөөний болон техникийн аюулгүй байдлын ажиллагаа нь олон улсын стандарт, шаардлагад нийцэж буй эсэхэд үнэлгээ хийж, түүний мөрөөр зохих арга хэмжээ авах.

Дөрөв. Нийслэлийн Авто замын хөгжлийн газарт:

1/ Авто замын арчлалт, засварын ажлыг мэргэжлийн удирдлага, арга зүйгээр хангах, хяналт тавих ажлын нөлөө, үр дүнг дээшлүүлэх.

Тав. Зам, тээврийн хөгжлийн төв, Нийслэлийн Авто замын хөгжлийн газарт:

1/ Замын байгууламж, тэмдэг, тэмдэглэлийг тухайн авто зам хариуцагч, болон эзэмшигч байгууллагаар үзлэг шалгалтыг явуулж, дүнг хэлэлцэж байх;

2/ Орон нутаг болон Улаанбаатар хотод шинээр баригдах авто замын зураг төсөлд хөдөлгөөн зохион байгуулалт, тэмдэг, тэмдэглэлийн талаар Тээврийн цагдаагийн албаны саналыг авч байх талаарх зөвлөмжийг зураг төслийн даалгаварт тусган өгч байх;

3/ Зам тээврийн ослын улмаас авто зам, замын байгууламжинд учирсан хохирлыг бодитой, бүрэн тогтоож, хохирлыг арилгуулах, эвдэрч, гэмтсэн зүйлсийг засварлах, хэвийн байдалд нь оруулах ажлыг шуурхай хэрэгжүүлэх;

4/ Зам тээврийн ослын улмаас авто зам, замын байгууламж эвдэрч, гэмтсэн тохиолдолд буруутай этгээдээр хохирлыг арилгуулах, нөхөн төлбөрийг гаргуулах талаар прокурорын байгууллагын дэмжлэгийг авах.

Зургаа. Нийслэлийн мэргэжлийн хяналтын газарт:

1/ Авто зам, замын байгууламжинд тавих хяналтын ажлын чанар, үр дүнд анхаарч, хууль тогтоомж зөрчигчид тухай бүр хариуцлага тооцох.

Долоо. Цагдаагийн ерөнхий газрын Тээврийн цагдаагийн алба, дүүргүүд дэх Замын цагдаагийн хэлтэст:

1/ Зам тээврийн осол гарсан газарт үзлэг хийхдээ авто зам, замын байгууламжинд эвдрэл, гэмтэл үүссэн эсэхийг тогтоож, учирсан хохирлыг арилгуулах арга хэмжээ шуурхай авч байх, үзлэгийн тэмдэглэлд тухайн зам тээврийн осол болсон газар дахь авто зам, замын байгууламж, тэмдэг, тэмдэглэл, хөдөлгөөн зохицуулах техник хэрэгслийн нөхцөл байдлын талаар тодорхой тусгаж байх.

Найм. Тээврийн цагдаагийн алба болон нийслэл, дүүргийн авто зам, цагдаа, мэргэжлийн хяналтын байгууллагуудад:

1/ Хэрэг, зөрчлийг шалгах харьяалал, чиг үүргийн дагуу зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх ажлын хүрээнд авто зам, замын байгууламжийн ашиглалт, засварын аюулгүй байдалд хамтарсан үзлэг, шалгалтыг хийж, илэрсэн зөрчил, дутагдлыг арилгуулах;

2/ Нийслэлийн мэргэжлийн хяналтын газар, дүүргүүд дэх Замын цагдаагийн хэлтэс нь Зөрчлийн тухай хуулийн 14.4, 14.5 дугаар зүйлд заасан, түүний дотор авто зам, замын байгууламжтай холбоотой зөрчлийг шалган шийдвэрлэж буй ажилдаа дүгнэлт хийж, тухайн зөрчлийг илрүүлэх, шалган шийдвэрлэх ажиллагаанд ахиц, үр дүн гаргах.

Ес. Нийслэл, Тээвэр, Дүүргийн прокурорын газарт:

1/ Зам тээврийн ослын улмаас авто зам, замын байгууламжинд хохирол учирч, төрийн байгууллагаас хүсэлт гаргасан тохиолдолд, эсхүл нийтийн эрх ашиг зөрчигдсөн бол санаачилгаараа төр, нийтийн эрх ашгийг хамгаалах чиг үүргээ хэрэгжүүлэх талаар холбогдох байгууллагатай

хамтран ажиллах.

Арав. Нийслэлийн нийтийн тээврийн үйлчилгээний газарт:

1/ Нийслэл дэх нийтийн тээврийн автобусны зогсоолын талбайд зорчигчдын аюулгүй байдлыг хангах стандарт, шаардлагыг бүрэн хангуулахад анхаарч, холбогдох арга хэмжээ авах.

Арван нэг. “УБТЗ” Хувь нийлүүлсэн нийгэмлэгт:

1/ Төмөр зам дээрх авто болон явганы хүний замд хөдөлгөөний болон техникийн аюулгүй ажиллагаа, технологийн горим, стандарт, шаардлагыг бүрэн хангуулж, дээрх замаар хөдөлгөөнд оролцох аюулгүй байдлын чиглэлээр иргэд олон нийтэд мэдээлэл өгч байх.

Энэхүү зөвлөмжийн хэрэгжилтийг хангах ажилд холбогдох байгууллага, албан тушаалтнууд идэвх зүтгэл, санал, санаачлага, үр бүтээл гарган хамтран ажиллана гэдэгт итгэлтэй байна.

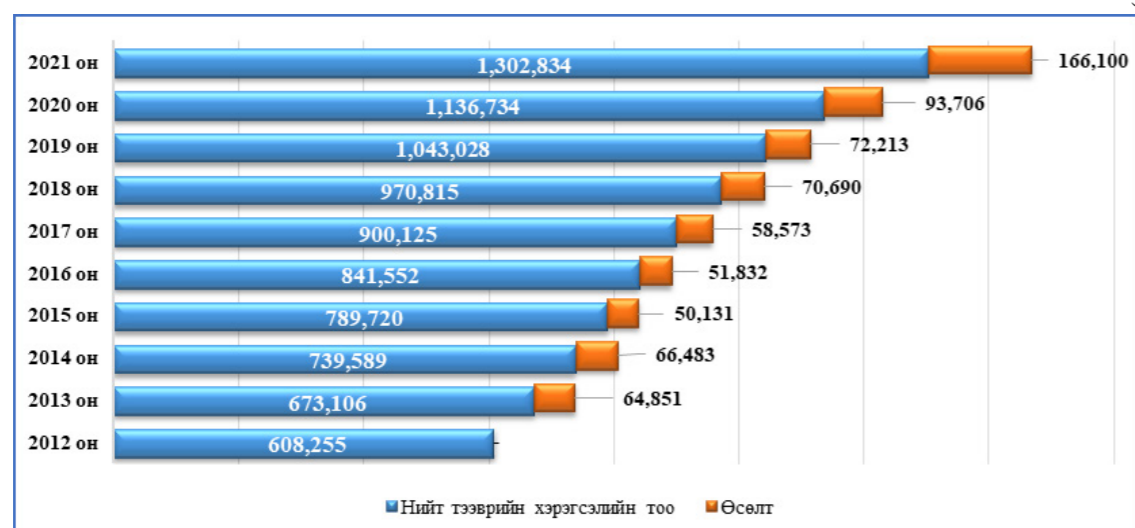
УУЛЗАЛТАНД ОРОЛЦОГЧДООС

6. ЖОЛООЧИЙН ХАРИУЦЛАГЫН АЛБАН ЖУРМЫН ДААТГАЛЫН 2021 ОНЫ ҮЙЛ АЖИЛЛАГААНЫ СТАТИСТИК МЭДЭЭ

2011 оны 10 сарын 06-ны өдөр УИХ баталсан Жолоочийн даатгалын тухай хууль, Санхүүгийн зохицуулах хорооны 2011 оны 11 сарын 02-ны өдрийн 302 дугаар тогтоолоор батлагдсан “Жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын үйл ажиллагаа эрхлэх” журмын дагуу 2011 оны 11 сарын 07-ны өдөр Албан журмын даатгагчдын холбоо үүсгэн байгуулагдсан бөгөөд Жолоочийн даатгалын тухай хуулийг даатгалын 15 гишүүн байгууллагаар дамжуулан үйл ажиллагаа явуулаад 10 жил боллоо.

2021 онд Монгол улсын хэмжээнд 1,302,834 тээврийн хэрэгсэл бүртгэлтэй байгаа бөгөөд 2012 онтой харьцуулахад хоёр гаруй дахин буюу 694,579 тээврийн хэрэгсэлээр өссөн байна. Нийт авто тээврийн хэрэгсэлийн 80 орчим хувь буюу 1,042,000 тээврийн хэрэгсэлийн өмчлөгчид Жолоочийн хариуцлагын даатгалд хамрагдах тооцоо байгаа юм.

Улсын хэмжээнд бүртгэлтэй тээврийн хэрэгсэлийн мэдээлэл



Зураг.54.

Зам, тээвэр хөгжлийн яамны Статистик мэдээ

Техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдсан тээврийн хэрэгсэлийн тоо

Хүснэгт.20.

№	Он	Нийт тээврийн хэрэгсэлийн тоо	Техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдсан тээврийн хэрэгсэл	
			Тоо	Хувь
1	2012	608,255	386,369	63.5%
2	2013	673,106	427,711	63.5%
3	2014	739,589	477,199	64.5%
4	2015	789,720	476,047	60.3%
5	2016	841,552	511,911	60.8%
6	2017	900,125	551,537	61.3%
7	2018	970,815	634,669	65.4%
8	2019	1,043,028	664,537	63.7%
9	2020	1,136,734	700,918	61.6%
10	2021	1,302,834		

Эх үүсвэр: ҮСХ-ны мэдээллийн эх үүсвэр

6.2 ЖОЛООЧИЙН ДААТГАЛЫН ГЭРЭЭ, ХУРААМЖИЙН ОРЛОГО

Албан журмын даатгагчдын холбооны гишүүн 15 даатгалын компани 2021 оны 12 сарын 31-ний байдлаар жолоочийн даатгалын **699.077** гэрээ байгуулж, **36.224.937.534** төгрөгийн даатгалын хураамж төвлөрүүлсэн байна. Даатгалын гэрээний хувьд ангиллаар авч үзвэл хувь хүний **513.819**, хуулийн этгээдийн **169.474**, мэргэшсэн болон CD ангиллын жолоочийн **15.059**, дамжин өнгөрөхийн **725** гэрээ хийсэн байна. Даатгалын компани тус бүрийн байгуулсан жолоочийн даатгалын гэрээний тоог доорх хүснэгтээс харна уу.

Жолоочийн даатгалын хүчинтэй гэрээний тоо, хураамжийн дүн өссөн дүнгээр/төгрөг/

Хүснэгт.21.

№	Нэрс	Хувь хүн		Хуулийн этгээд		Мэргэшсэн жолооч		Дамжин өнгөрөх		Нийт	
		Гэрээний тоо	Хураамжийн дүн	Гэрээний тоо	Хураамжийн дүн	Гэрээний тоо	Хураамжийн дүн	Гэрээний тоо	Хураамжийн дүн	Гэрээний тоо	Хураамжийн дүн
1	Миг даатгал	75,379	2,860,091,283	24,819	2,041,773,230	1,615	40,845,246	2	357,721	101,815	4,943,067,480
2	Мөнх даатгал	18,243	649,066,254	9,680	1,015,289,005	805	20,843,697	261	47,052,089	28,989	1,732,251,045
3	Монгол даатгал	81,900	3,054,102,317	22,403	2,054,027,053	2,087	55,033,898	44	7,283,063	106,434	5,170,446,331
4	Практикал даатгал	43,778	1,631,506,107	14,681	1,260,853,608	1,136	29,245,420	40	6,891,920	59,635	2,928,497,055
5	Амар даатгал	3,296	154,560,544	7,106	953,089,769	766	21,308,244	365	111,860,979	11,533	1,240,819,536
6	Улаанбаатар хотын даатгал	72	2,989,210	22	1,834,380	0	0	0	0	94	4,823,590
7	Номин даатгал	37,742	1,498,685,044	10,695	1,091,687,997	2,172	66,818,212	3	561,132	50,612	2,657,752,385
8	Тэнгэр даатгал	35,623	1,435,978,255	10,585	1,114,178,189	684	17,633,792	1	86,582	46,893	2,567,876,818
9	Бодь даатгал	107,292	4,287,178,229	19,931	1,652,462,427	1,094	27,337,439	7	815,545	128,324	5,967,793,640
10	Ган зам даатгал	91	4,355,509	446	42,836,752	104	2,410,650	0	0	641	49,602,911
11	Монре даатгал	33,210	1,320,566,559	16,545	1,267,909,405	566	14,218,956	0	0	50,321	2,602,694,920
12	Ард даатгал	36,756	1,434,902,911	12,561	1,197,059,812	2,050	59,242,335	1	120,384	51,368	2,691,325,442
13	Мандал даатгал	13,393	674,672,933	9,513	832,204,082	291	8,002,830	1	127,766	23,198	1,515,007,611
14	Хаан даатгал	27,024	1,113,689,232	10,046	919,727,144	1,688	43,858,063	0	0	38,758	2,077,274,439
15	Агула даатгал	19	1,358,676	441	74,289,555	1	26,400	0	0	461	75,674,631
	Нийт	513,819	20,123,732,763	169,474	15,519,222,408	15,059	406,825,182	725	175,157,181	699,077	36,224,937,534

6.3 ЖОЛООЧИЙН ДААТГАЛД ХАМРАГДСАН ТЭЭВРИЙН ХЭРЭГСЛИЙН СУДАЛГАА

Тээврийн хэрэгслийн ангилалаар нь 2021 онд даатгалын гэрээний тоог харвал **В** ангилалын тээврийн хэрэгсэл хамгийн их буюу **599,042** гэрээ байгуулж, **27,283,081,225₮** төгрөгийн хураамжийн орлого олсон байна.

Жолоочийн даатгалын гэрээ /Тээврийн хэрэгслийн ангилалаар/

Хүснэгт.22.

Ангилал	Даатгалын гэрээний тоо		Хураамжийн дүн	
	2020	2021	2020	2021
А	9,201	5,683	130,020,681	84,759,190
В	546,098	599,402	25,045,750,160	27,283,081,225
С	55,315	62,001	6,457,548,970	7,124,737,427
Д	12,307	11,766	1,242,194,986	1,167,195,564
М	5,289	5,166	170,162,127	158,336,925
Бусад	15106	15,059	436,470,079	406,825,182
	643,316	699,077	33,482,147,003	36,224,937,534

/* Бусад ангилалд мэргэшсэн жолоочийн гэрээ, хураамжийн дүн болно./

Жолоочийн даатгалын хүчинтэй гэрээний тоо /оноор/

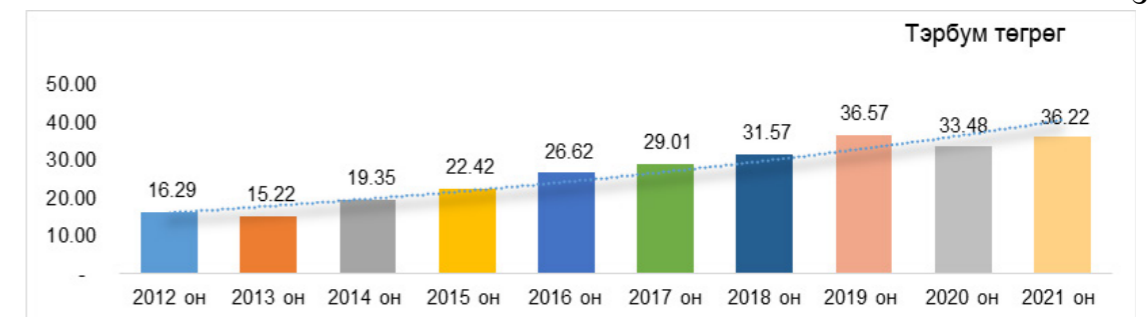
Зураг.54.



Жолоочийн даатгалын хүчинтэй гэрээний хураамжийн дүн /оноор/

Албан журмын даатгалын хүчинтэй гэрээний хураамжийн орлого өмнөх онтой харьцуулахад 8,2%-иар буюу 2,7 тэрбум төгрөгөөр өссөн байна.

Зураг.55.



**Жолоочийн даатгалын хураамжийн дүн
/газар нутгийн байршилаар/ сая төгрөгөөр**

Хүснэгт.23.

№	Аймаг	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2020 оныг өмнөх онтой харьцуулав
1	Архангай	214.0	231.9	244.6	314.6	340.9	365.6	423.1	417.0	417.1	100.0%
2	Баян-Өлгий	196.8	222.7	224.7	276.1	313.9	331.6	368.6	388.4	455.4	117.3%
3	Баянхонгор	201.7	236.9	273.9	350.7	393.6	451.6	488.6	469.9	425.0	90.4%
4	Булган	149.3	177.5	224.1	289.5	302.8	308.6	344.6	313.4	348.0	111.0%
5	Говь-Алтай	197.2	211.1	195.2	242.0	255.9	258.6	271.6	284.4	284.0	99.9%
6	Говьсүмбэр	80.1	81.7	89.0	99.1	93.8	98.7	97.2	95.4	95.0	99.5%
7	Дархан-Уул	337.6	415.1	491.1	586.3	627.2	666.4	715.6	653.7	657.0	100.5%
8	Дорноговь	265.6	316.5	320.6	394.9	460.9	476.1	522.9	478.3	573.7	119.9%
9	Дорнод	179.4	211.3	264.7	318.1	321.2	388.7	453.1	453.2	468.9	103.5%
10	Дундговь	160.9	171.3	189.8	234.7	241.3	262.7	294.5	275.9	271.9	98.6%
11	Завхан	167.0	182.7	220.8	298.3	312.2	337.9	387.7	392.6	400.3	102.0%
12	Орхон	471.6	516.9	628.2	763.8	816.4	823.8	982.1	963.6	985.9	102.3%
13	Өвөрхангай	292.1	306.4	392.4	465.2	517.7	543.2	557.3	548.1	531.4	97.0%
14	Өмнөговь	340.6	468.1	792.3	953.0	1,185.0	1,551.9	1,955.3	1,970.0	2,083.9	105.8%
15	Сүхбаатар	155.8	208.1	245.6	286.0	285.1	297.7	324.7	301.4	324.8	107.7%
16	Сэлэнгэ	301.8	382.7	434.7	589.4	657.0	666.7	635.9	606.2	651.0	107.4%
17	Төв	257.6	337.8	352.7	443.0	443.9	456.8	454.4	426.6	431.3	101.1%
18	Увс	154.5	209.8	238.6	276.8	301.9	324.6	388.7	393.1	412.0	104.8%
19	Улаанбаатар	9,258.6	13,597.9	15,456.1	17,863.5	19,472.0	21,156.8	23,715.8	22,564.5	24,623.7	109.1%
20	Ховд	140.7	183.4	237.9	285.5	345.9	349.9	412.6	453.3	487.9	107.6%
21	Хөвсгөл	353.0	376.9	383.3	448.5	470.7	505.6	560.1	595.7	664.5	111.6%
22	Хэнтий	211.2	364.0	278.5	333.3	363.3	382.3	422.7	414.6	457.0	110.2%
Нийт		15,221.5	19,311.0	22,178.8	26,112.3	28,522.8	31,006.0	34,777.0	33,459.5	36,049.8	107.7%

* Дамжин өнгөрсөн тээврийн хэрэгслийн даатгалын гэрээний тоо 725, хураамжийн дүн 175,157,181 төгрөгөөр /хүснэгт №...-ын/ дүнгээс зөрнө.

**5.4. 2021 ОНД БАЙГУУЛАГДСАН НИЙТ ГЭРЭЭНИЙ ТОО,
ХУРААМЖИЙН ОРЛОГО БОЛОН ЦУЦЛАЛТ**

2021 онд гишүүн 15 даатгалын компаниуд нийт **733,131** даатгалын гэрээ байгуулж, **38,183,466,964₮** төгрөгийн хураамжийн орлоготой ажилласан байна. Үүнээс хувь хүний жолоочийн даатгалын гэрээ **536,113**, хуулийн этгээдийн **180,346** гэрээ, мэргэшсэн CD **15,919** даатгалын гэрээ, дамжин өнгөрөх **753** даатгалын гэрээ хийсэн байна. Үүнээс нийт **34,054** гэрээ цуцлагдсан ба нийт гэрээний **4,6%**-ийг эзэлж байна. Цуцлагдсан гэрээний нийт үнийн дүн **1,958,529,430₮** төгрөг байна.

Нийт гэрээний тоо, хураамжийн орлого, төгрөг /Даатгалын компаниар/

Хүснэгт.24.

№	Нэрс	Хувь хүн		Хуулийн этгээд		Мэргэшсэн жолооч		Дамжин өнгөрөх		Нийт	
		Гэрээний тоо	Хураамжийн дүн	Гэрээний тоо	Хураамжийн дүн	Гэрээний тоо	Хураамжийн дүн	Гэрээний тоо	Хураамжийн дүн	Гэрээний тоо	Хураамжийн дүн
1	Миг даатгал	78,085	2,970,017,234	26,060	2,139,494,666	1,674	42,370,176	3	455,533	105,822	5,152,337,609
2	Мөнх даатгал	18,385	654,342,222	9,713	1,017,614,020	807	20,898,147	261	47,052,089	29,166	1,739,906,478
3	Монгол даатгал	84,283	3,143,792,350	23,764	2,202,364,021	2,132	56,172,893	48	8,022,044	110,227	5,410,351,308
4	Практикал даатгал	46,070	1,722,714,233	15,878	1,362,170,953	1,203	31,065,452	40	6,891,920	63,191	3,122,842,558
5	Амар даатгал	3,500	164,372,425	7,767	1,052,220,705	1,206	33,869,116	387	115,216,222	12,860	1,365,678,468
6	Улаанбаатар хотын даатгал	76	3,150,956	23	1,893,780	0	0	0	0	99	5,044,736
7	Номин даатгал	39,366	1,566,542,330	11,230	1,138,981,258	2,198	67,824,712	3	561,132	52,797	2,773,909,432
8	Тэнгэр даатгал	37,031	1,498,173,888	11,251	1,187,947,274	695	17,931,452	1	86,582	48,978	2,704,139,196
9	Бодь даатгал	112,396	4,504,357,955	21,229	1,751,529,152	1,112	27,774,689	8	857,372	134,745	6,284,519,168
10	Ган зам даатгал	93	4,442,787	447	42,951,502	105	2,438,700	0	0	645	49,832,989
11	Монре даатгал	35,860	1,430,074,138	18,475	1,410,905,732	569	14,313,006	0	0	54,904	2,855,292,876
12	Ард даатгал	38,188	1,493,718,801	13,189	1,249,770,091	2,075	60,062,385	1	120,384	53,453	2,803,671,661
13	Мандал даатгал	14,119	716,733,795	10,164	903,242,417	310	8,564,985	1	127,766	24,594	1,628,668,963
14	Хаан даатгал	28,641	1,183,861,524	10,714	979,509,939	1,832	48,016,718	0	0	41,187	2,211,388,181
15	Агула даатгал	19	1,358,676	442	74,468,565	1	26,400	0	0	462	75,853,641
Нийт		536,113	21,057,683,014	180,346	16,515,064,075	15,919	431,328,831	753	179,391,044	733,131	38,183,466,964

*Дээрхи хүснэгт нь 2021 онд хийсэн нийт гэрээний тоо, хураамжийн дүн тул Хүснэгт № -ийн хүчинтэй гэрээний тоо, хураамжийн орлогоос цуцлагдсан гэрээ, түүний хураамжийн дүнгээр зөрүүтэй

5.5 ЖОЛООЧИЙН ДААТГАЛЫН НӨХӨН ТӨЛБӨР

Албан журмын даатгагчдын холбооны даатгалын сангаас болон гишүүн **15** даатгалын компаниас 2021 онд нийт **25,941** жолоочийн даатгалын тохиолдол гарч **18,747,710,566** төгрөгийн нөхөн төлбөр олгосон байна.

Хохирлыг эрсдлийн ангилал тус бүрээр хувьд авч үзвэл тээврийн хэрэгсэлд хохирол учруулсан **22,604** даатгалын тохиолдолд **16,066,726,573** төгрөгийн нөхөн төлбөр, бусад хөрөнгөд хохирол учруулсан **3,193** даатгалын тохиолдолд **2,455,270,432** төгрөгийн нөхөн төлбөр, бусдын амь нас, эрүүл мэндэд хохирол учруулсан **144** даатгалын тохиолдолд **225,713,561** төгрөгийн нөхөн төлбөр олгосон байна.

Даатгалын компани тус бүрийн хохирогчид олгосон нөхөн төлбөрийн тоо, нөхөн төлбөрийн хэмжээг *хүснэгт №25*-өөс харна уу.

Нөхөн төлбөрийн дүн /даатгалын компани тус бүр/төгрөг/

Хүснэгт.25.

№	Нэрс	Тээврийн хэрэгсэл		Бусад хөрөнгө		Амь нас		Эрүүл мэнд		Нийт	
		Тохироллын тоо	Нөхөн төлбөрийн дүн	Тохироллын тоо	Нөхөн төлбөрийн дүн	Тохироллын тоо	Нөхөн төлбөрийн дүн	Тохироллын тоо	Нөхөн төлбөрийн дүн	Тохироллын тоо	Нөхөн төлбөрийн дүн
1	Миг даатгал	3747	2,459,806,235	52	60,302,655	1	7,473,827	20	18,360,716	3820	2,545,943,433
2	Мөнх даатгал	567	411,685,584	5	1,710,017	0	0	0	0	572	413,395,601
3	Монгол даатгал	3,540	2,525,864,361	62	66,455,099	1	478,161	17	18,156,376	3,620	2,610,953,997
4	Практикал даатгал	0	0	2,089	1,553,106,280	4	6,808,346	32	51,998,007	2125	1,611,912,633
5	Амар даатгал	305	212,147,124	11	14,120,450	0	0	1	641,000	317	226,908,574
6	Улаанбаатар хотын даатгал	2	375,000	0	0	0	0	0	0	2	375,000
7	Номин даатгал	2,130	1,643,779,078	41	55,439,052	1	5,000,000	9	17,437,387	2181	1,721,655,517
8	Тэнгэр даатгал	1,745	1,270,843,095	202	178,305,872	1	5,000,000	3	6,294,564	1,951	1,460,443,531
9	Бодь даатгал	4,358	3,135,268,361	56	66,305,977	0	0	22	27,392,690	4436	3,228,967,028
10	Ган зам даатгал	25	23,083,415	1	2,090,000	0	0	0	0	26	25,173,415
11	Монре даатгал	1,987	1,344,848,281	28	40,043,790	0	0	5	6,634,611	2020	1,391,526,682
12	Ард даатгал	1,606	1,151,129,504	29	30,999,081	2	10,000,000	5	4,995,436	1642	1,197,124,021
13	Мандал даатгал	1,032	670,045,908	584	334,532,264	2	5,340,000	8	5,868,664	1626	1,015,786,836
14	Хаан даатгал	1,550	1,180,122,297	33	51,859,895	1	10,000,000	9	17,833,776	1593	1,259,815,968
15	Агула даатгал	2	5,250,000	0	0	0	0	0	0	2	5,250,000
16	АЖДХ	8	32,478,330	0	0	0	0	0	0	8	32,478,330
	Нийт	22,604	16,066,726,573	3,193	2,455,270,432	13	50,100,334	131	175,613,227	25,941	18,747,710,566

2012-2021 он хүртэл Даатгалын тохиолдолд олгосон нөхөн төлбөр ангиллаар

Хүснэгт.26.

Оноор	Тээврийн хэрэгсэл		Бусад хөрөнгө		Амь нас		Эрүүл мэнд		Нийт Д/Т	Олгогдсон нөхөн төлбөрийн нийт дүн
	Д/Тоо	Олгогдсон нөхөн төлбөрийн дүн	Д/Тоо	Олгогдсон нөхөн төлбөрийн дүн	Д/Тоо	Олгогдсон нөхөн төлбөрийн дүн	Д/Тоо	Олгогдсон нөхөн төлбөрийн дүн		
2,012	-	-	-	-	-	-	-	-	9,521	4,790,865,946
2,013	18,902	7,973,682,108	142	106,141,073	46	77,760,081	126	117,601,022	19,216	8,275,184,284
2,014	22,339	10,592,511,974	372	329,206,848	85	189,951,882	293	322,953,098	23,084	11,434,623,802
2,015	29,916	13,480,107,990	550	451,190,880	67	227,412,776	376	321,218,643	30,909	14,479,900,289
2,016	29,762	13,574,054,653	346	285,720,923	39	145,253,932	335	369,624,816	30,468	14,374,654,324
2,017	27,735	13,954,382,188	956	656,462,625	53	219,752,211	380	445,397,517	28,782	15,275,994,541
2,018	24,725	14,442,015,890	2,808	1,774,800,823	50	195,037,714	349	454,134,009	27,932	16,865,988,436
2,019	30,224	16,600,199,794	2,796	1,702,946,411	43	221,931,869	242	341,491,721	30,374	18,866,569,795
2,020	25,122	15,198,800,485	2,721	1,941,264,336	18	154,311,913	149	244,574,970	27,981	17,538,951,704
2,021	22,604	16,066,726,573	3,193	2,455,270,432	13	50,100,334	131	175,613,227	25,941	18,747,710,566
Нийт	231,329	121,882,481,655	13,799	9,703,004,351	414	1,481,512,712	2,381	2,792,609,023	254,208	140,650,443,687

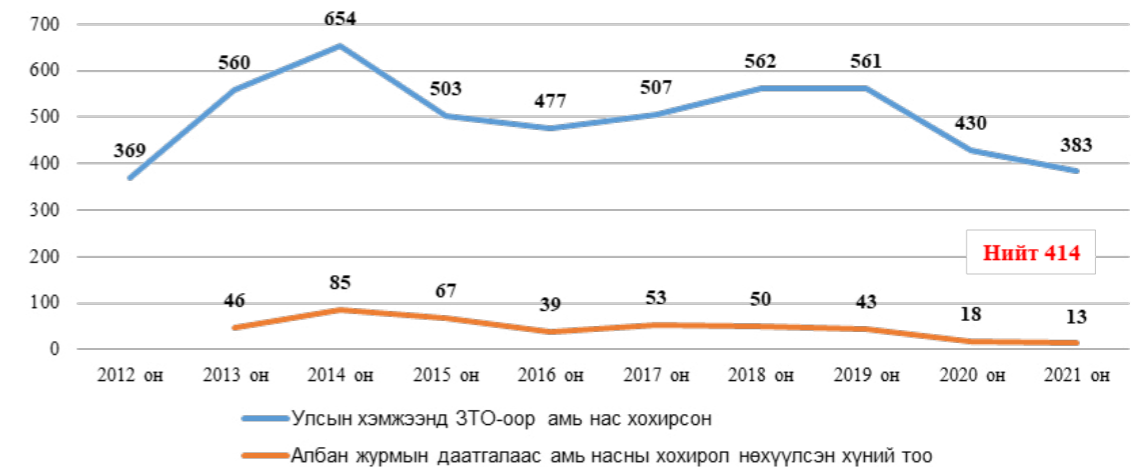
2012-2021 он хүртэл Улсын хэмжээнд зам тээврийн ослын улмаас амь нас, эрүүл мэнд хохирсон хүний тоо

Хүснэгт.27.

Он	Улсын хэмжээнд амь нас хохирсон	Улсын хэмжээнд эрүүл мэнд нь хохирсон хүн
2012 он	369	1,388
2013 он	560	7,383
2014 он	654	2,544
2015 он	503	5,835
2016 он	477	3,031
2017 он	507	4,712
2018 он	562	4,761
2019 он	561	3,790
2020 он	430	2,718
2021 он	383	2,274
Нийт	5006	38,436

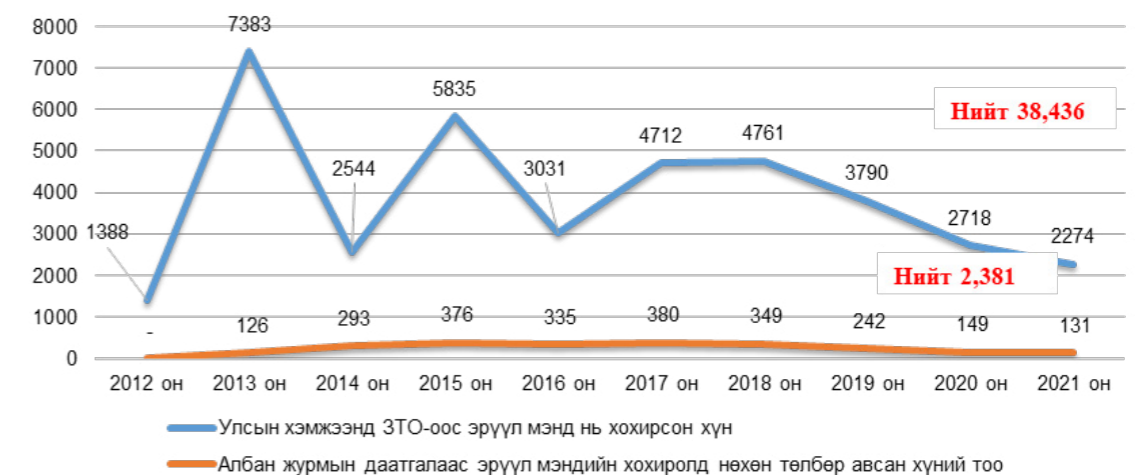
2012 – 2021 онд Жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалаар амь насны хохирол нөхүүлсэн хүний тоо, үүнээс улсын хэмжээнд зам тээврийн ослоор амь нас хохирсон хүний тоо

Зураг.54.



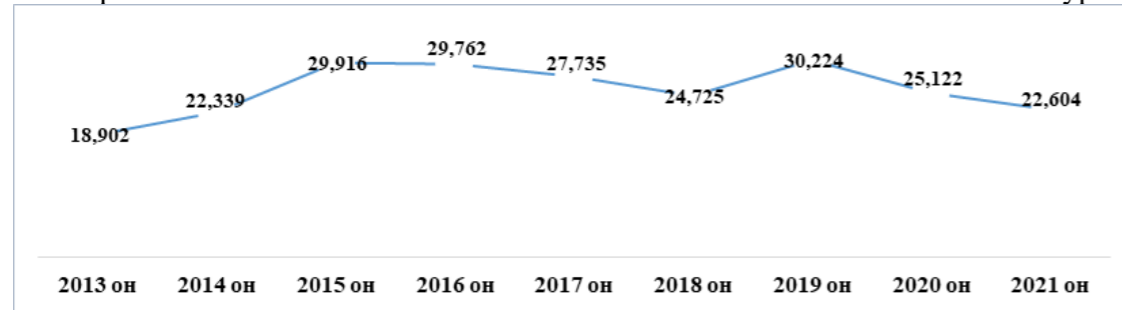
2012 – 2021 онд Жолоочийн албан журмын даатгалаар эрүүл мэндийн хохирол нөхүүлсэн хүний тоо, үүнээс улсын хэмжээнд зам тээврийн ослоор эрүүл мэнд хохирсон хүний тоо

Зураг.55.



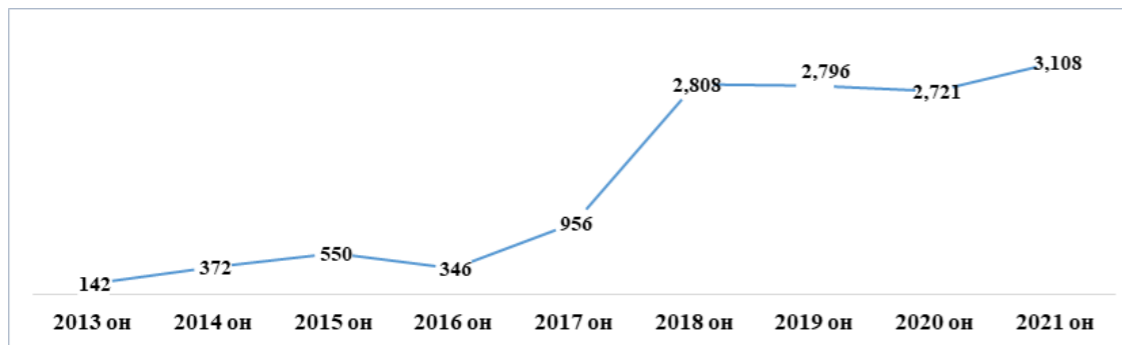
2012 – 2021 оны Жолоочийн албан журмын даатгалаас тээврийн хэрэгсэлийн хохиролд нөхөн төлбөр авсан хүний тоо

Зураг.59.



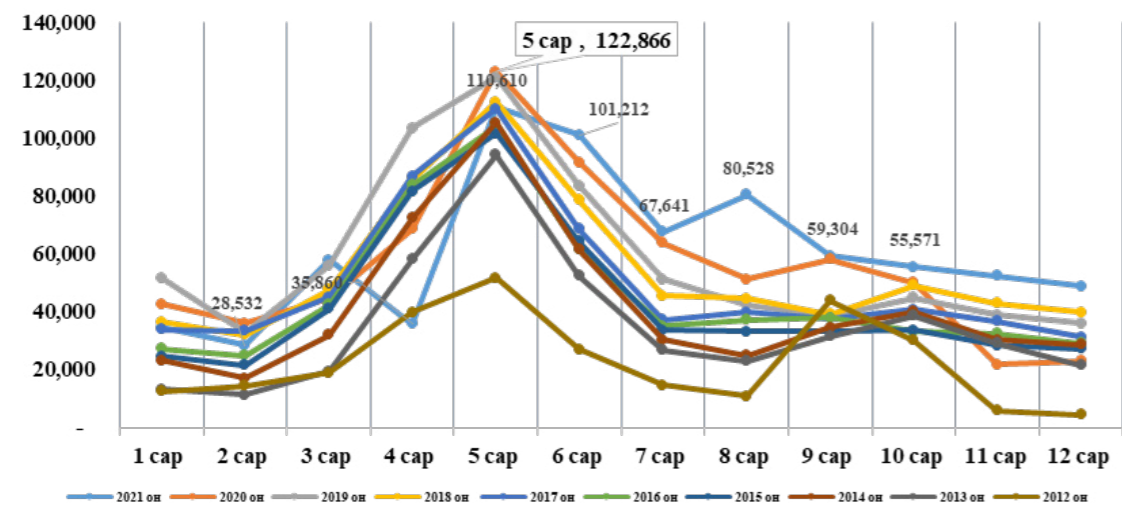
2012 – 2021 оны Жолоочийн албан журмын даатгалаас бусад эд хөрөнгийн хохиролд нөхөн төлбөр авсан хүний тоо

Зураг.57.



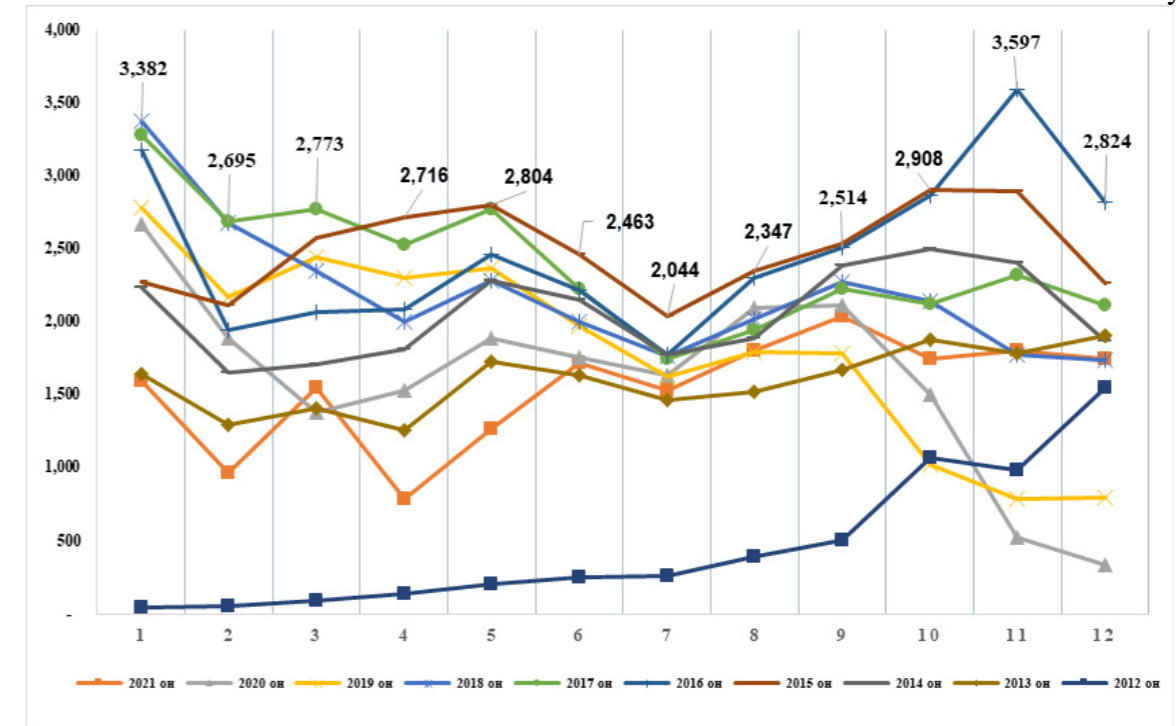
2012 – 2021 оны Жолоочийн албан журмын даатгалын гэрээ хийсэн байдал сараар харьцуулж үзвэл Жолоочийн даатгалд хамрагдалт 4,5,6 саруудад хамгийн их даатгалын гэрээ хийгддэг ба үүнээс 2020 оны 5 сард хамгийн өндөр 122,866 даатгалын гэрээ хийгдсэн байна.

Зураг.58.



2012-2021 оны Жолоочийн албан журмын даатгалын тохиолдол, хохирогчид олгосон нөхөн төлбөрийг сараар харьцуулж үзвэл

Жил бүрийн 1, 11, 12 саруудад хамгийн их зам тээврийн ослын тохиолдол, нөхөн төлбөр олголт хамгийн өндөр байна. Үүнээс 2016 оны 11 сард хамгийн өндөр 3,597 хохирогчид нөхөн төлбөр олгосон байна.



Хохирогчид олгосон нөхөн төлбөрийн хэмжээг даатгалын үнэлгээ (Жолоочийн даатгалын 9 дүгээр зүйл)-тэй харьцуулсан судалгааг 10 жилийн байдлаар 247,621 хүнд 140,6 тэрбум төгрөгийн даатгалын нөхөн төлбөр олгосон байна. /Хүснэгт 7, Хүснэгт8/ Энэ судалгаанаас харахад зам тээврийн осолд өртсөн 174,259 хүн нийт нөхөн төлбөр авсан хүний 70,47% хувь нь 500,000 хүртэл төгрөгийн нөхөн төлбөр авсан байна. Энэ нь нийт олгосон нөхөн төлбөрийн 30%-ийг эзэлж 42,2 тэрбум төгрөг олгожээ.

2012 – 2021 он хүртэл Жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын тохиолдлын тоог ангилж үзвэл

Хүснэгт.28.

№	Нөхөн төлбөрийн хэмжээний интервал / төгрөг/	Даатгалын нөхөн төлбөр авсан тохиолдлын тоо										Нийт	Эзлэх хувь
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021		
1	200000		5,118	5,740	8,836	11,036	9,667	7,968	9,949	6,099	5,517	69,931	28.24%
2	200000-с 500000		9,300	11,267	14,704	12,164	11,085	10,760	12,483	12,750	9,815	104,328	42.13%
3	500000-с 800000		2,105	2,569	3,504	3,396	3,538	3,817	4,303	3,949	3,857	31,039	12.53%
4	800000-с 1000000		639	826	1,041	1,105	1,299	1,423	1,785	1,263	1,495	10,876	4.39%
5	1000000-с 1499999		734	1,139	1,300	1,265	1,485	1,701	1,960	1,564	2,027	13,175	5.32%
6	1500000-с 1999999		441	551	580	559	626	796	896	765	1,014	6,228	2.52%
7	2000000-с 2999999		440	506	439	450	545	651	873	696	952	5,552	2.24%
8	3000000-с 3999999		286	224	222	233	219	294	351	277	410	2,516	1.01%
9	4000000-с 4999999		55	109	118	125	123	192	253	178	235	1,388	0.56%
10	5000000-с 7999999		80	135	148	136	175	295	299	265	362	1,896	0.77%
11	8000000-с 9999999		3	10	13	9	14	17	35	24	14	139	0.06%
12	10000000-с		14	12	3	5	6	18	99	153	243	553	0.22%
Нийт			19,216	23,089	30,909	30,483	28,782	27,932	33,286	27,983	25,941	247,621	100.0%

2012 – 2021 он хүртэл Жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын тохиолдлын хохирогчид олгосон нөхөн төлбөрийн хэмжээгээр нь ангилж үзвэл

Хүснэгт.29.

Хэмжээний интервал	Нөхөн төлбөрийн нийт дүн										Нийт	Эзлэх хувь
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021		
200000	366,305,749	1,023,632,697	1,148,072,379	1,767,271,341	1,459,538,372	1,213,266,616	1,074,778,807	1,228,366,829	956,528,497	882,683,872	11,120,445,159	7.9%
200000-с 500000	1,182,252,458	2,089,032,058	2,581,416,283	3,741,703,337	4,038,804,235	4,345,070,888	3,374,845,884	3,669,033,107	3,373,846,564	2,704,385,850	31,100,390,664	22.1%
500000-с 800000	632,367,730	1,263,126,380	1,541,471,698	2,102,699,811	2,122,437,058	2,272,017,195	2,395,100,623	2,403,587,310	2,369,219,157	2,095,626,067	19,197,653,029	13.6%
800000-с 1000000	309,462,198	575,340,690	742,985,914	936,996,524	986,804,756	1,052,890,402	1,267,158,115	1,237,145,344	1,136,729,972	1,149,253,746	9,394,767,661	6.7%
1000000-с 1499999	518,953,845	881,145,576	1,367,360,945	1,559,595,459	1,536,611,944	1,605,390,835	2,070,131,846	2,163,682,331	1,920,835,916	2,130,883,729	15,754,592,426	11.2%
1500000-с 1999999	344,586,123	576,419,332	837,236,583	997,066,364	960,951,540	1,075,853,436	1,371,800,060	1,484,908,011	1,296,971,001	1,515,280,299	10,461,072,749	7.4%
2000000-с 2999999	419,234,213	638,612,618	1,070,404,796	1,061,446,506	1,079,172,933	1,311,061,358	1,576,545,001	1,889,449,521	1,688,205,339	1,993,134,724	12,727,267,009	9.0%
3000000-с 3999999	258,112,454	334,042,319	642,131,595	760,470,201	793,380,598	746,619,498	1,001,810,093	1,134,576,649	948,587,517	1,216,142,247	7,835,873,171	5.6%
4000000-с 4999999	197,409,457	246,510,590	492,283,599	531,123,901	554,420,852	549,137,998	859,316,693	866,151,404	798,333,988	898,340,703	5,993,029,185	4.3%
5000000-с 7999999	335,090,888	481,573,011	811,272,345	887,767,052	709,088,850	916,417,232	1,550,036,218	1,524,317,733	1,327,174,626	1,630,074,941	10,172,812,896	7.2%
	916,417,232	1,550,036,218	1,524,317,733	1,327,174,626	1,630,074,941	10,172,812,896	7.2%	1,237,145,344	1,136,729,972	1,149,253,746	9,394,767,661	6.7%
8000000-с 9999999	38,679,534	26,917,836	79,337,704	103,939,793	81,876,625	123,561,393	147,675,041	279,810,370	190,012,604	102,436,671	1,174,247,571	0.8%
10000000-с	188,411,299	138,831,177	122,217,561	29,820,000	51,566,562	64,707,690	176,790,055	985,541,186	1,532,506,523	2,429,467,716	5,719,859,769	4.1%
Нийт	4,790,865,946	8,275,184,284	11,436,191,402	14,479,900,289	14,374,654,325	15,275,994,541	16,865,988,436	18,866,569,795	17,538,951,704	18,747,710,565	140,652,011,287	100.0%

*2012 онд нийт олгосон нөхөн төлбөрийг олгосон нөхөн төлбөрийн хэмжээний интервалаар хувиарлаж гаргаагүй тул 2013 оны мэдээллийг жишиг болгон тооцоолсон.

5.6 ЖОЛООЧИЙН ДААТГАЛЫН ХУРААМЖИЙН ОРЛОГО, НӨХӨН ТӨЛБӨРИЙН ХАРЬЦАА

Жолоочийн даатгалын үйл ажиллагаа эрхэлж буй 15 даатгалын компани 2021 онд 36,225,674,094 төгрөгийн хураамжийн орлого олж, 18,747,710,566 төгрөгийн нөхөн төлбөр олгосон байна. Хураамжийн орлогод нөхөн төлбөр 51.75% хувийг эзэлж байгаа нь өмнөх оноос -0,63%-иар буурсан байна. 5 сая хүртэл хохиролтой даатгалын тохиолдол – 98,8%-ийг эзлэж байна. 2012-2021 оны Жолоочийн даатгалын хураамж, олгосон нөхөн төлбөр харьцуулалтын судалгаа

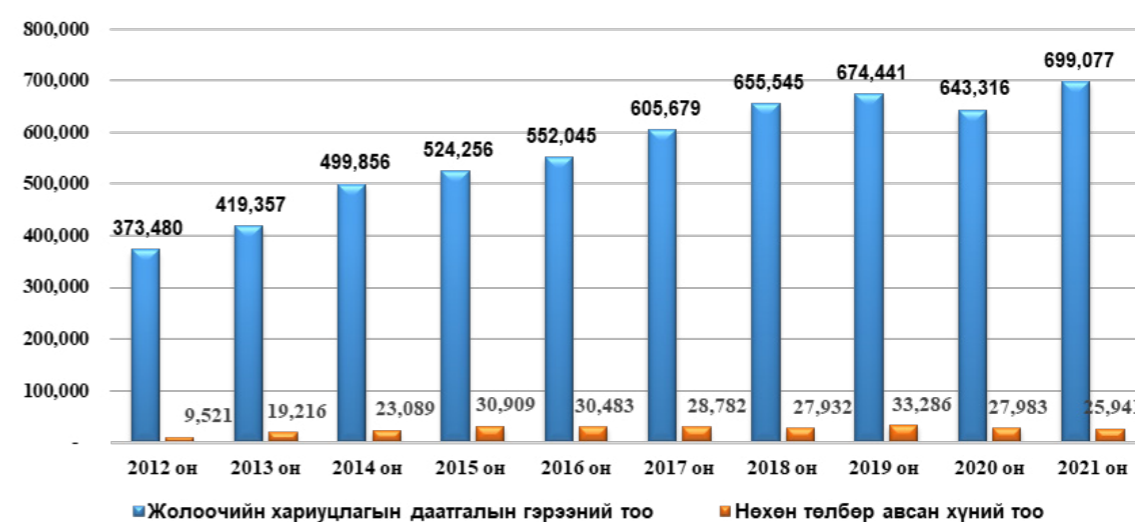
Хүснэгт.30.

№	Он	Жолоочийн даатгалын гэрээний тоо	Жолоочийн даатгалын хураамжийн дүн	Жолоочийн даатгалын хураамжийн дундаж дүн	Даатгалын тохиолдлын тоо	Олгосон нөхөн төлбөрийн дүн	Олгосон нөхөн төлбөрийн дундаж дүн	Нийт гэрээнд даатгалын тохиолдлын тоо хэдэн хувийг эзэлдэг	Даатгалын тохиолдолд олгосон нөхөн төлбөр нийт хураамжийн орлогод эзлэх хувь
1	2012 он	373,480	16,298,075,000	43,638	9,521	4,790,865,946	503,189	2.55%	29.40%
2	2013 он	419,357	15,221,530,093	36,297	19,216	8,275,184,284	430,640	4.59%	54.37%
3	2014 он	499,856	19,345,095,596	38,701	23,089	11,436,191,402	495,309	4.62%	59.12%
4	2015 он	524,256	22,418,521,903	42,763	30,909	14,479,900,289	468,469	5.90%	64.59%
5	2016 он	552,045	26,618,949,849	48,219	30,483	14,374,654,324	471,563	5.53%	54.01%
6	2017 он	605,679	29,008,226,904	47,894	28,782	15,275,994,541	530,748	4.76%	52.66%
7	2018 он	655,545	31,569,681,364	48,158	27,932	16,865,988,436	603,823	4.26%	54.43%
8	2019 он	674,441	36,571,605,045	54,225	33,286	18,866,569,795	566,802	1.35%	51.59%
9	2020 он	643,316	33,482,147,003	52,046	27,983	17,538,951,704	626,772	4.35%	52.39%
10	2021 он	699,077	36,224,937,534	51,818	25,941	18,747,710,565	722,706	3.71%	51.76%
	Нийт	5,647,052	266,758,770,291	47,239	257,142	140,652,011,286	546,982	4,56%	52,72%

2021 оны байдлаар жолоочийн даатгалд хамрагдалт өнгөрсөн онтой харьцуулахад гэрээний тоо 8,67% -иар өссөн, хураамжийн орлого 8,2% -иар өссөн үзүүлэлттэй байна. 2020 онд нийт 27,983 даатгалын тохиолдол гарч 17,538,951,704 төгрөгний нөхөн төлбөр олгосон бол 2021 онд нийт 25,941 даатгалын тохиолдол гарч 18,747,710,566 төгрөгний нөхөн төлбөр олгосон байна.

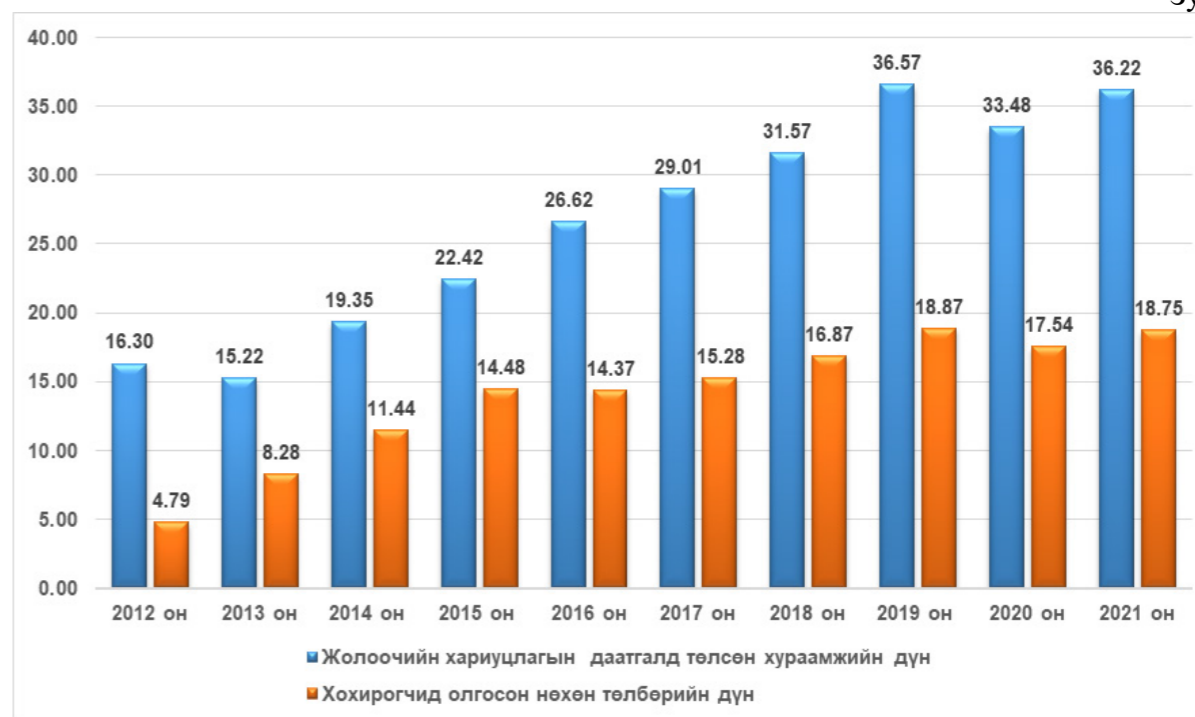
2012-2021 он хүртэл даатгалын гэрээний тоо, нөхөн төлбөрийн тоо харьцуулалт

Зураг.60.



Даатгалын хураамж, нөхөн төлбөрийн дүн /төгрөг/

Зураг.61.



5.7 ДААТГАЛЫН ЗУУЧЛАГЧ КОМПАНИЙН МЭДЭЭЛЭЛ

Даатгалын зуучлагчийн үйл ажиллагаа эрхлэх тусгай зөвшөөрөл авсан 29 зуучлалын компани 2021 оны 212,512 жолоочийн даатгалын гэрээ байгуулж, 10,105,083,887 төгрөгийн даатгалын хураамжийн орлого цуглуулсан байна. 2020 оны нийт хураамжийн дүнд эзлэх хувь 27.89% байна. Үүнээс 7 банк даатгалын зуучлалын үйл ажиллагаа явуулж байна. Эдгээр банкууд нь нийт 28,397 гэрээ байгуулж, 999,473,232 төгрөгийн даатгалын хураамжийн орлого олсон байна.

№	Даатгалын зууч компани	Жолоочийн даатгалын гэрээний тоо	Жолоочийн даатгалын гэрээний хураамж	Нийт гэрээний тоонд эзлэх хувь	Нийт гэрээний хураамжид эзлэх хувь
1	Сүрэг хараацай	40,115	2,009,253,632	18.9%	19.9%
2	Эм Жи Ай Би ХХК	17,772	950,150,559	8.4%	9.4%
3	Си Эн Эн Икс	18,746	816,439,232	8.8%	8.1%
4	Асимон	16,757	730,366,544	7.9%	7.2%
5	Цахим капитал ХХК	14,256	725,361,480	6.7%	7.2%
6	Төрийн банк	20,100	686,264,922	9.5%	6.8%
7	Дэвжих зууч ХХК	12,244	629,488,521	5.8%	6.2%
8	Тод Капитал	9,792	461,873,666	4.6%	4.6%
9	Эрсдэлийн шийдэл	8,771	397,833,563	4.1%	3.9%
10	Цагаан гэрэлт	7,330	391,584,778	3.4%	3.9%
11	Смарт брокерс	8,129	391,280,551	3.8%	3.9%
12	Монгол бичээч	5,958	320,346,115	2.8%	3.2%
13	Дэвжих дэлгэрэх	4,064	241,885,754	1.9%	2.4%
14	LVBrokerage ХХК	5,007	239,700,872	2.4%	2.4%
15	Ивээлт очир ХХК	3,348	209,426,400	1.6%	2.1%
16	Лоялти Солюшн	4,354	191,992,772	2.0%	1.9%
17	ХААН Банк	5,752	180,582,184	2.7%	1.8%
18	МАСТЕР ШИЙДЭЛ	3,375	160,556,044	1.6%	1.6%
19	Нэйшнл Эженси	1,100	92,012,068	0.5%	0.9%
20	ХХБ	1,478	80,074,878	0.7%	0.8%
21	Ачит-Ундарга	1,671	72,264,267	0.8%	0.7%
22	Ваясьню Солюшин ХХК	777	38,520,718	0.4%	0.4%
23	ХАС банк	543	28,961,806	0.3%	0.3%
24	Үндэсний хөрөнгө оруулалтын банк	481	21,425,027	0.2%	0.2%
25	Бэст Солюшн ХХК - NIC brokers	217	18,286,105	0.1%	0.2%
26	МІВ	331	16,908,606	0.2%	0.2%
27	Кредит банк	42	2,093,135	0.0%	0.0%
28	Нэйшнл иншуранс брокерэйж сервисес	1	78,408	0.0%	0.0%
29	Ариг банк	1	71,280	0.0%	0.0%
	Нийт	212,512	10,105,083,887	100.0%	100.0%

6. СУДАЛГАА, ШИНЖИЛГЭЭ

6.1 ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДАЛ БА ЗАЛУУСЫН ОРОЛЦОО

Хураангуй: Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах асуудал нь дэлхийн нийтийг хамарсан тулгамдсан асуудлын нэг юм. Үүнтэй холбогдуулан дэлхийн залуусын зүгээс “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалтай холбоотой дэлхийн залуучуудын дуу хоолой цаасан дээр бэх болон үлдэх ёсгүй. Энэ дуу хоолой бол замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад чухал ач холбогдолтой учраас үүнийг цааш нь түгээж эхлэхийг Та бүхнээс хүсье” гэж уриалж байна.

Түлхүүр үг: залуусын дуу хоолой, зам тээврийн осол, зам тээврийн ослоор нас барагсадын тоо, замын аюулгүй байдал, зам хэрэглэгчийн мэдлэг, хандлага.

ОРШИЛ

Дэлхийн хэмжээнд сүүлийн 10 жилд зам тээврийн ослын улмаас 15-29 насны залуус амь насаа алдсан тоо хамгийн их байгаа бөгөөд өдөрт 1000-аас илүү залуус авто замын ослоор нас барж байгаа харамсалтай мэдээ баримт байна.

Үүнтэй холбогдуулан 2020 оны 02 дугаар сарын 19-20-ны өдрүүдэд Швед Улсын Стокольм хотноо зохион байгуулагдсан “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал”-ын талаарх Сайд нарын гуравдугаар хуралдааны үеэр онцлох нэг үйл явдал болсон нь уг хуралдаанаар дамжуулан замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын талаарх Дэлхийн залуусын дуу хоолойг олон нийтэд хүргэсэн юм. Дэлхийн залуучуудын II чуулган нь Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын талаарх Сайд нарын гуравдугаар хуралдааны өмнө 2020 оны 02 дугаар сарын 18-ны өдөр Стокольм хотноо зохион байгуулагдсан. Уг чуулганд дэлхийн 75 орны төлөөлөл 160 гаруй залуус оролцож, хүн төрөлхтний тэр дундаа залуусын үхлийн гол шалтгааны нэг болж буй зам тээврийн ослын эсрэг шийдвэр гаргагч нарт шаардлагатай арга хэмжээ авахыг уриалахаар дуу хоолойгоо нэгтгэсэн юм.

Залуусын зүгээс “Залуус бид уйлж байна. ...Энэ бол хангалттай!”, “Өдөр бүр дэлхий дээр 1000-аас илүү залуус зам тээврийн ослын улмаас нас барж байна. Дэлхий яагаад үүнд цочирдохгүй байна вэ? Сэрэх цаг болсон!”, “Залуус бол эрсдэлтэй авто зам хэрэглэгч”, “Яагаад хөгжил буурай орнуудад залуус зам тээврийн ослын золиос болж байна вэ? Биднийг буруутгахаа болиод биднийг хайрлан, хамгаалаач аав, ээжүүдээ!”, “Авто зам бидний хүсэл мөрөөдөлд бүү цэг тавь!”, “Бид шийдвэр гаргагчдыг зөв шийд гаргана гэдэгт итгэж чадахгүй байна” гэх зэрэг сэтгэл өвтгөм олон асуудлыг хөндсөн билээ.

Залуусын санал нэгдэж, нийтэд хүргэж буй энэхүү асуудлуудаас харахад замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад дэлхий нийтээр хамтран зүтгэж байгаа хэдий ч бодит үр дүн хангалтгүй, энэ чиглэлээр цаашид авах арга хэмжээг улам сайжруулахыг шаардаж байна.

Залуус ямар асуудалтай нүүр тулж байна?

Африкийн залуусын хувьд муу төлөвлөгдсөн дэд бүтцийн улмаас явган зорчигч гарцгүй газраар гарч тээврийн хэрэгсэлд дайрагдан осолд өртсөөр байна. Суурь боловсрол, мэдлэггүй хүмүүсийг тохирох сургалтад хамруулалгүйгээр жолооч болгодог. Түүнчлэн тээврийн хэрэгслийн хяналтын үзлэгт хамрагдаагүй, тохирох зөвшөөрлийг аваагүй тээврийн хэрэгслүүдийн улмаас агаар, орчны бохирдол нэмэгдэн хүмүүсийн амьдрах орчинд сөргөөр нөлөөлж байна.

Америкийн залуусын хувьд зам тээврийн ослын дараах үйлчилгээний чанар, хүртээмж муутайгаас ослын үр дагавар улам нэмэгдэж байна. Хэрэв ослын дараах тусламж үйлчилгээ нь илүү үр дүнтэй эсвэл шаардлагатай техник хэрэгслээр хангагдсан байвал зам тээврийн ослын маш олон хохирогчдыг аврах боломжтой. Түүнчлэн нийтийн аюулгүй байдлыг хангах асуудал дутмаг тул эмэгтэйчүүд нийтийн тээврийн хэрэгслээс зорчихоос татгалзаж байна.

Зүүн Өмнөд Ази болон Номхон далайн баруун бүсийн орнуудын залуусын хувьд хууль тогтоомж, зохицуулалт зэрэг эрх зүйн зохицуулалт дутмаг, хэрэгжилт муу байгаагаас шалтгаалан

авилга, хээл хахуулийн асуудал улам бүр өсч байна. Явган зорчигчид гудамжинд худалдаа хийдэг машин болон тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнөөс шалтгаалан явган хүний замаар явах боломжгүйд хүрч байна. Эдгээр орнуудад авто зам дээр түгжирсэн автомашинууд, хурд хэтрүүлж буй нийтийн тээврийн хэрэгслүүд, илүү мөнгө олохыг хүссэн жолооч нарыг харж болно. Мөн мотоциклоор зорчигчид хамгаалах малгай, хэрэгслийг хангалттай хэрэглэж хэвшээгүй.

Газар дундын тэнгисийн орнуудын залуусын хувьд аюулгүй, тогтвортой тээврийн систем бүрдээгүй. Ялангуяа тэргэнцэртэй иргэд нийтийн тээврийн хэрэгслийг олон цагаар хүлээж байна. Хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдэд зориулсан ээлтэй дэд бүтэц байхгүйгээс тэдний зорчин явах хэрэгцээ шаардлагыг хязгаарласаар байна.

Европын залуусын хувьд унадаг дугуйгаар зорчигч, явган зорчигч, аюулгүй зам хэрэглэгч нарт зориулсан илүү сайн дэд бүтэц шаардлагатай байна. Хамгийн гол тулгамдсан асуудал бол согтуугаар эсвэл мансууруулах бодис хэрэглэн тээврийн хэрэгсэл жолоодох, мөн жолооны ард гар утас хэрэглэх явдал байна. Эдгээр асуудал нь бүх авто зам хэрэглэгчийн хувьд тулгамдсан асуудал болоод байна.

Энэ бүх тулгамдсан асуудал бид хаана амьдарч байгаагаас үл хамааран бидний амьдралын хэв маягт нөлөөлсөөр байна.

Залуус юу шаардаж байна?

Авто зам залуусын хүсэл, мөрөөдөлд бүү цэг тавь: хүүхэд, залуучуудыг ялангуяа “эмзэг” зам хэрэглэгчдэд боловсрол олгох замаар тэднийг хамгаалах нь зүйтэй. Гурван одтой авто замаас доогуур түвшний авто замыг барих, санхүүжүүлэхийг зогсооё.

Авто зам хэрэглэгч бүрт зориулсан боловсрол: албан ёсны жолооны сургалтад хамруулах, техник хэрэгслийн аюулгүй байдлыг хангах, тэдгээрийг яаж аюулгүй ашиглах талаарх мэдээллүүдээр хангая.

Тээврийн хэрэгслийн тохирсон хурдаар явах: зам тээврийн ослоор нас барагсадын үхлийн шалтгааны нэг нь тээврийн хэрэгслийн хурд юм. Цагдаагийн болон тээврийн байгууллагаас авто замын тодорхой хэсгүүдэд үйл ажиллагаанд тохирсон аюулгүй хурдны хязгаарыг тогтоох, баримтлах шаардлагатай.

Дэлхий дээр хүн төрөлхтөн амьдрах боломжтой В гараг гэж байхгүй: Цаг уурын өөрчлөлттэй тэмцэж чадахуйц аюулгүй, тогтвортой тээврийн системийг энэ дэлхий дээр бүрдүүлэхийг уриалж байна. Хүн бүр уужим амьсгалъя.

Секунд бүр үнэтэй: Ослын дараах тусламж үйлчилгээ нь маш олон хохирогчийг авардаг. Хамгийн муу зүйл тохиолдоход хурдан, шуурхай, оновчтой арга хэмжээ авахыг шаардаж байна. Замын тээврийн ослын хохирогч нар шударга ёсыг эрхэмлэхийг уриалж байна.

Хүний амь насанд халтай тээврийн хэрэгслийн ашиглалтыг зогсоох: аюултай тээврийн хэрэгслүүдийг ашиглалтаас гаргаж, тээврийн хэрэгслийн дэлхийн стандартад нийцсэн автомашиныг үйлдвэрлэж, ашиглая.

Хууль тогтоомжийг сайжруулж, хэрэгжилтийг хангах: Суудлын бүс, хамгаалах малгай зэрэг хамгаалах хэрэгслийг хэрэглэж хэвших, тээврийн хэрэгслийн арын суудалд зорчиж байгаа хүүхдийг хамгаалах, согтууруулах ундаа, мансууруулах бодисын хэрэглээг тэг болгох сайн хууль тогтоомжтой байя. Эдгээр хууль тогтоомжийг гаргах, мөрдүүлэхэд залуусын нийгэм, улс төрийн оролцоог нэмэгдүүлъя.

Залуусыг буруутгахаа больж, тэднийг үйл ажиллагаанд татан оролцуулъя: Залуучуудын талаарх ойлголтыг өөрчлөх цаг ирлээ. Залуусын мөрөөдөл, санаа бодол, ур чадвар, мэдлэг боловсролыг анхааран авч үзэх, тэдний хязгааргүй боломжийг зөв ашиглахыг уриалж байна.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад чиглэгдсэн эдгээр шаардлагуудыг хэрэгжүүлэхийн тулд залуусын зүгээс шийдвэр гаргагчид болон бүх оролцогч талуудыг Дэлхийн Залуучуудын Холбоог дэмжиж, хамтран ажиллахыг уриалж байна. Үүгээрээ залуус бол замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын асуудлыг шийдвэрлэхэд оролцох нэг тал гэдгийг уг хуралдааны үеэр зарласан юм.

Дэлхийн чиг хандлага

2009 оны 11 дүгээр сарын 19-20-ны өдрүүдэд “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал”-ын талаарх Сайд нарын анхдугаар хуралдааныг Оросын Холбооны Улсын Москва хотноо зохион байгуулж, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах Москвагийн тунхаглалыг 2010 оны 03 дугаар сард НҮБ-ын Ерөнхий ассемблээс хүлээн зөвшөөрч, зарлан тунхагласан.

Москвагийн тунхаглал нь “Үйл ажиллагааг эхлүүлэх цаг” уриан дор зохион байгуулагдаж байсан бөгөөд зам тээврийн ослын нас баралт, гэмтэл бэрллийн үндсэн шалтгаан, үүнээс хэрхэн хамгаалах, хамгаалалтын системийг ашиглах, тээврийн хэрэгслийн хурд, согтууруулах ундаа хэрэглэсэн үед автомашин жолоодох, аюулгүй бүс хэрэглэж хэвших, хүүхдийн хамгаалалтын хэрэгслийг ашиглах зэрэг асуудалд анхаарал хандуулсан. Нэгдсэн Үндэстний байгууллагаас энэхүү 10 жилийг “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах 10 жил (2011-2020)” хэмээн зарлан тунхагласан.

2015 оны 11 дүгээр сарын 18-19-ний өдрүүдэд “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал”-ын талаарх Сайд нарын хоёрдугаар хуралдаан Бразил Улсад зохион байгуулагдаж, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах Москвагийн тунхаглалын зөвлөмжүүдийн хэрэгжилтийг хангах Бразилийн тунхаглалыг баталсан.

Бразилийн тунхаглал нь “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах 10 жил (2011-2020)”-ийн хагаст хийсэн ажлын үр дүнд үнэлэлт, дүгнэлт өгсөн юм. 2009 оны зам хөдөлгөөний аюулгүй байдлын талаарх дэлхийн үзүүлэлтүүдийг 2015 оны энэхүү үзүүлэлтүүдтэй харьцуулахад зам тээврийн ослоор нас барагсадын тоо харьцангуй тогтворжсон хэдий ч тавьсан зорилгодоо хүрэх зам дэндүү хол байсан. Иймээс Москвагийн тунхаглалд хариу болгон “Үйл ажиллагааны үр дүнд хүрэх цаг” хэмээн Бразилийн тунхаглалыг зарласан.

Москвагийн тунхаглал нь “Мянган хөгжлийн зорилт”-д нийцэж байсан бол Бразилийн тунхаглал нь “Тогтвортой хөгжлийн зорилтууд 2030”-д үндэслэгдсэнээрээ онцлогтой.

2020 оны 02 дугаар сарын 19-20-ны өдрүүдэд “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал”-ын талаарх Сайд нарын гуравдугаар хуралдаан Швед Улсын Стокольм хотод зохион байгуулагдаж, өнгөрсөн 10 жилийн хугацаанд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах тавьсан зорилгодоо улс орнууд хүрсэн эсэх, өмнөх тунхагалуудын зөвлөмжийн хэрэгжилт ямар байсанд үнэлэлт дүгнэлт өгснөөр дараагийн 10 жилийн зорилгыг тусгасан “Стокольмын тунхаглал” батлагдсан.

Энэхүү тунхаглалд Тогтвортой хөгжлийн зорилтуудыг биелүүлэх, зам тээврийн ослоор нас барагсад болон гэмтэгсэдийн тоог 50 хүртэл хувиар бууруулах, авто зам хэрэглэгч “эмзэг” бүлгийн аюулгүй байдлыг хангах, дэд бүтцийг сайжруулах, олон улсын, бүс нутгийн болон үндэстний стратеги, хөтөлбөрийг сайжруулах, үр дүнг үнэлэх, засгийн газрын болон засгийн газрын бус байгууллагуудын хамтын ажиллагааг өргөжүүлэх, олон улсын болон бүс нутгийн хэмжээнд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах нэгдсэн арга хэмжээ авах, гэрээ хэлэлцээр байгуулах, тээврийн хэрэгслийн үйлдвэрлэлийн болон ашиглалтын аюулгүй байдлыг хангах, дэвшилтэт техник, технологийг нэвтрүүлэх зэрэг нийт 18 ажлыг чухалчлан үзсэний зэрэгцээ гишүүн орнуудын тохиролцсон “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах дэлхийн зорилтууд”-ыг биелүүлэх, мөн ДЭМБ-аас “ЗХАБ-ын талаарх олон улсын мэдээ, тайлан”-г цуглуулах, хэвлэх, ангилах ажлаа үргэлжлүүлэхийг уриалсан юм.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах дэлхийн зорилтууд

“Аугаа зүйл энгийнээс эхэлдэг. ...”

Зорилт 1: 2020 он гэхэд бүх улс орнууд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах олон талт үйл ажиллагааны цогц төлөвлөгөөг боловсруулна.

Зорилт 2: 2030 гэхэд бүх улс орнууд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалтай холбоотой НҮБ-ын нэг буюу хэд хэдэн гол хууль эрх зүйн бичиг баримтыг хүлээн зөвшөөрч, нэгдэнэ.

Зорилт 3: 2030 он гэхэд бүх шинэ замууд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, бүх зам хэрэглэгчид нийцсэн техникийн стандартын дагуу баригдсан байх ба гурван од, түүнээс ч илүү сайн үнэлэгдэнэ.

Зорилт 4: 2030 он гэхэд одоогийн ашиглагдаж буй авто зам дээрхи аяллын 75 хувиас илүү нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, бүх авто зам хэрэглэгчид нийцсэн техникийн стандартыг хангасан авто замаар зорчино.

Зорилт 5: 2030 он гэхэд 100 хувь шинэ автомашин (үйлдвэрлэсэн, худалдагдсан, импортолсон) болон ашиглагдсан автомашинууд нь НҮБ-ын техникийн зохицуулалтууд, Дэлхийн техникийн зохицуулалт болон эдгээр бичиг баримттай нийцэхүйц үндэсний шаардлагууд зэрэг өндөр чанарын аюулгүй байдлын техникийн стандартуудад нийцсэн байна.

Зорилт 6: 2030 он гэхэд тогтоосон хурдны хязгаараас илүү гарч хөдөлгөөнд оролцож буй тээврийн хэрэгслийн тоог 2 дахин бууруулах ба хурдтай холбоотой гэмтэл, нас баралтыг бууруулна.

Зорилт 7: 2030 он гэхэд мотоциклоор зорчигчдын стандартын хамгаалалтын малгайн зөв зохистой хэрэглээг 100 хувьд хүргэнэ.

Зорилт 8: 2030 он гэхэд тээврийн хэрэгслийн жолоочийн аюулгүй бүс болон тээврийн хэрэгслээр зорчигч хүүхдийн хамгаалах системийн хэрэглээг 100 хувьд хүргэнэ.

Зорилт 9: 2030 он гэхэд жолооч согтууруулах ундаа хэрэглэсэнтэй/ эсвэл сэтгэгцэд нөлөөлөх эм, эмийн бүтээгдэхүүнтэй холбоотойгоор үүссэн зам тээврийн ослоор нас барагсад ба гэмтэгсэдийн тоог 2 дахин бууруулна.

Зорилт 10: 2030 он гэхэд, бүх улс орнууд тээврийн хэрэгсэл жолоодохдоо гар утас ашиглахыг хориглосон эсвэл хязгаарласан үндэсний хуультай болно.

Зорилт 11: 2030 он гэхэд бүх улс орнууд мэргэжлийн жолооч нарын ажил, амралтын цагийг мөрдүүлэх зохицуулалттай болсон байх ба энэ чиглэлээр олон улсын болон бүс нутгийн зохицуулалтуудад нэгдсэн байна.

Зорилт 12: 2030 он гэхэд эмнэлгийн анхны тусламж, үлчилгээний нөхцөл болон зам тээврийн осол хоорондын цагийн интервалыг багасгах үндэсний зорилтуудыг бүх улс орнууд дэвшүүлэх ба энэхүү зорилтдоо хүрнэ.

ДҮГНЭЛТ

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын талаарх дэлхийн нийтийн зорилго, зорилт болон дэлхийн залуусын шаардлагыг биелүүлэхэд нотолгоонд суурилсан шийдвэрүүд чухал ач холбогдолтой. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах асуудал нь салбар бүрт тавигдсан тогтвортой хөгжлийн зорилтуудад хүрэх чухал алхмын нэг юм.

Эрүүл мэндийн салбарт (тогтвортой хөгжлийн зорилт 3.6) замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын эрх зүйн орчинг сайжруулах, хууль тогтоомжийг чандлан мөрдөх, моторт бус тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлыг хангах, ослын дараах тусламж үйлчилгээг сайжруулахаар тусгагдсан.

Боловсролын салбарт сургуулийн аюулгүйн бүсийг бүрдүүлэх (тогтвортой хөгжлийн зорилт 4) чиглэлээр ойлголт, хандлагыг дээшлүүлэх, нийтийг хамарсан компанит ажлуудыг зохион байгуулах, хөдөлгөөний аюулгүй байдлын талаарх дүрэм, журмын хэрэгжилт, үр дагавартай холбоотой мэдлэгийг дээшлүүлэх зорилтууд тусгагдсан.

Хот, суурингийн тогтвортой хөгжлийг хангахад (тогтвортой хөгжлийн зорилт 11.2) хотын төлөвлөлтөд “эмзэг” зам хэрэглэгчдийн аюулгүй байдлыг хамгийн түрүүнд тооцоолох, бүс нутгийн болон хот, суурингийн шийдвэр гаргагч нарт авто зам хэрэглэгч болон тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлыг хангах, тогтвортой дэд бүтцийг байгуулахад хөрөнгө оруулалт хийх талаар дэмжлэг хүсэх, хэрэгжүүлэх зорилтууд тусгагдсан.

Цаг уурын өөрчлөлт (тогтвортой хөгжлийн зорилт 13)-ийн хүрээнд байгаль орчинд ээлтэй, тогтвортой, аюулгүй тээвэрлэлтийг хөгжүүлэх зорилт тусгагдсан.

Тэгш бус байдлыг бууруулах (тогтвортой хөгжлийн зорилт 10.2)-д замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын талаарх шийдвэр гаргахад залуусын оролцоог нэмэгдүүлэх, эмэгтэйчүүдийн эрхийн төлөө тэмцэхээр холбогдох зорилтууд тусгагдсан байна.

Ашигласан ном зүй:

1. Roberto Victor Pavarino Filho.: The Moscow and Brasilia Declarations on road safety—a parallel between two moments in health, Organização Pan-Americana da Saúde Brasil. Setor de Embaixadas

Norte, Lote 19. 70800-400 Brasília DF Brasil.

2. Moscow Declaration, First Global Ministerial Conference on Road Safety, WHO 2009.

3. Brasilia Declaration, 2nd Global High level Conference on Road Safety, WHO 2015.

4. Stockholm Declaration, 3rd Global Ministerial Conference on Road Safety, WHO 2020.

5. Discussion Paper: Developing indicators for voluntary global performance targets for road safety risk factors and service delivery mechanisms, WHO, 2018.

6. <https://www.roadsafetysweden.com/>

7. <https://www.wyeroadsafety.org/>

6.2 ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ ТҮГЖРЭЛ СААТАЛ БА ТҮҮНИЙГ ЗАСАХ АРГА ЗАМ

/Олон улсын туршилага/

2014 оны 8 дугаар сарын эхээр дэлхийн автомашин хэрэглэгчид замын гэрэл дохио “мэндэлсэн” өдрийг 100 дахь удаагаа тэмдэглэсэн юм. Энэ өдрийг тэмдэглэх болсон албан ёсны үйл явдал нь 1914 оны 8 дугаар сарын 9-ний өдөр (зарим эх сурвалжаар 14-ний өдөр) Америкийн Кливленд хотын нэгэн замын уулзварт 2 секундэд гар удирдлагатай гэрэл дохиотой болсон явдал юм. Гэрэл дохио бий болсныг энэ үеэс эхлэн тооцсон нь нилээдгүй учир шалтгаантай.

1922 онд Г.Морган патентын мэдүүлэгтээ “Энэхүү бүтээгдэхүүний зориулалт нь уулзвар нэвтрэх дарааллыг жолооны ард хэн яваагаас хамааралгүй болгоход оршино” гэж маш тодорхой, оновчтой тодорхойлолт өгчээ. Бил Клинтон 1996 оны ерөнхийлөгчийн илгээлтэд Г.Морганыг “Манай тээврийн аюулгүй байдлын бүх программчлалын эцэг” гэж хэлсэн байдаг.

Хөгжингүй орнуудын тээврийн салбарт явуулсан үйл ажиллагааны дүнд бий болсон олон баримтуудад зам тээврийн осол эндэгдлийг бууруулахад чиглэгдсэн, хөдөлгөөнийг зүй зохистой удирдах, нийтэд тустай, эсвэл маш маргаантай олон арга хэмжээний шийдлийн материал хадгалагдсан байдаг.

Тухайлбал:

-Цаг бол алт /хэлц үг нь 1700 оны дунд үед АНУ-ын суут сэтгэгч Б.Франклиных юм/

-Хэрэгцээгүй хөдөлгөөн гэж байдаггүй, сэлгүүцэх нь ч бас хүний хэрэгцээ

-Гудамж замын сүлжээ бол авто зам хэрэглэгчдэд бүгдэд нь ижил тэгш хэмжээнд хүртээмжтэй байдаг нийтийн хэрэглээний баялаг мөн.

-Зам хэрэглэгчид нь гудамж замын хөдөлгөөнд оролцохдоо, нийтээр хүлээн зөвшөөрөгдсөн хариуцлагатай, соёлч боловсон, энэрэнгүй зан үйлийг дагаж мөрдөх ёстой.

-Эдгээр стандарт дүрмийг зөрчвөл бусад замын хөдөлгөөнд оролцогчдын хувийн эрх, эрх чөлөөнд заналхийлж байна гэж үзнэ.

-Замын цагдаагийн албаны ажлын нэг гол зарчим бол адил тэгш байх гэсэн үндсэн зарчмыг хамгаалж, энэ шаардлагыг хангахгүй байгаа зам хэрэглэгчдийн аливаа халдлагаас бусад иргэдийн хувийн эрх, эрх чөлөөг хамгаална.

Эдгээр бүх либерал журмыг мөрдөхгүйгээр хүн, машин хоёр нэг дор байх нь байнгын замын бөглөрөл түгжрэл, олон тооны хүнд хэлбэрийн зам тээврийн осол гарч хүний амь нас хохирсон ёстой нөгөө “амьдын там” болж хувирдаг.

Өнөөдөр Монгол Улсын сая гаруй хүн амтай ганцхан хотын 1000 хүнд 300-400 автомашин ногдож байна. Гэхдээ энэ тоо ч бас нөгөө “чинээндээ” хүрээгүйг тэмдэглэх нь зүйтэй. /Автомашинжилт гэдэг нь 1000 хүнд ноогдох суудлын автомашины тоогоор илэрхийлэгдэнэ/

Баруун Европын хотууд энэ үзүүлэлтийг аль 1960-аад онд дайраад өнгөрсөн. Тэр он жилүүдэд шинэлэг байсан автомашинжилтын бодит нөхцлийг хүмүүс яаж хүлээн авч байсныг Хулио Кортасарын “Өмнөн харгүй” өгүүллэгийн эхэнд (эпиграфт) маш оновчтой тусгасан байдаг. “...эдгээр замбараагаа алдсан жолооч нарын тухай хэлэх ч үг алга. Үнэхээр шүү. Үнэндээ замын түгжрэл бол сониучхан нэгэн үзэгдэл, гэхдээ түүнээс цаашгүй...” гэжээ.

Өнөөдөр хүн амд ногдох тэр “зүйл” нь 500-700 (Баруун европ, Япон, Канад, Австрали), АНУ-д 850-д хүрээд байна. Ингэлээ гээд тээврийн аз жаргал гэгч юмыг сайн мэдрэгдэхгүй байна

гэж санал нэгтэй нэгэн дуугаар хэлж байна. Үүнээс үзэхэд түгжрэл, ослыг бүрэн шийдсэн улс лав л энэ бөмбөрцөгт байхгүй бололтой.

Харин зам тээврийн ослыг доод цэгт нь (above zero!) хүргэж чадаад, хоногт автомашинаар явахад зарцуулах зохистой хугацаа, хэмжээг тооцоолоод, үүнээс нэн түрүүнд нийтийн тээврийн үйл ажиллагаа болон ачаа тээврийн логистикийг (давагдашгүй хүчин зүйлээс бусад үед) зохион байгуулж, хангаснаар хөдөлгөөний таатай нөхцөлийг бүрдүүлнэ гэсэн философ хэрэглэх болжээ. Энэ салбарын дэлхий нийтээр шийдвэл зохих асуудал нь Джон Адамсын хэлснээр “үндэстнүүдийн тээврийн салбарт бие даан суралцах”³ явцад бий болдог хэд хэдэн тогтсон суурь ойлголт, дүрэм журам болон практик дээр тулгуурладаг.

Дээр дурьдсан “гэрэл дохионы онол” нь түүний институциональ үр дагаварын зэрэгцээ энд яригдаад байгаа бие даан суралцах явцын бодит жишээ юм. Энэ урт удаан нарийн төвөгтэй үйл явцын үр дүнд олон тооны ашигтай зүйл, институци бий болсныг дурьдах нь зүйтэй. Эдгээр нь:

- Хотын тав тухтай орчин нөхцөл, амьдралын үнэ цэнэ, иргэдийн эрүүл мэнд, цаг хугацаа болон автомашин хэрэглэгчдийн ухаалаг тээврийн хэрэгцээний тухай үндэсний төсөөлөлд нийцсэн гудамж замын сүлжээ;

- Энэ сүлжээг хөгжүүлэх зүй тогтол болон зарчмууд. Үүнд: шинээр тохижуулсан хийгээд сэргээн босгосон газрыг мөн хотын барилгажсан объектуудыг сүлжээнд холбох нөхцөл;

- Сүлжээнд нэвтрэх үйл ажиллагааг удирдах зарчим, практик, сүлжээний хөдөлгөөний зохион байгуулалт;

- Гудамж зам ашигласан төлбөрийг албажуулах, түүний хувь хэмжээг тогтоох дараалал, зарчим;

- Хөдөлгөөнийг сүлжээгээр удирдах дэвшилтэд технологи ба (маршрутын) замналын чиг баримжааг нэвтрүүлэх;

- Үйлдвэрлэгчдийн өрсөлдөөн дээр тулгуурласан автомашины идэвхтэй, идэвхгүй, ослын дараах, байгаль орчны аюулгүй байдлын үзүүлэлтүүдийг тасралтгүй дээшлүүлэх механизм;

- Жолоочид хөдөлгөөнд оролцох эрх олгох, автомашины техникийн байдлын хяналт, бүртгэл, эрсдэл, хариуцлагын даатгал, тээврийн зан үйлийг зохицуулах иргэн

- Эрх зүй болон захиргааны механизмыг зааглах зэргийг багтаасан автомашинжих үйл явцад эерэг нөлөөтэй бүтцүүд бий болгосон;

-Тээвэр, хот байгуулалт болон дан тээвэртэй холбоотой шийдлүүдийг гаргахад олон нийтийг оролцуулах механизм, зарчимтай болсон зэрэг болно.

Манай орны хувьд тээврийн салбарт бие даан суралцах үйл явц өөрийн гэсэн онцлогтой байлаа. Хотын гаднах зам, тэр тусмаа хотын төвийн түүхийн дурсгалт газар болон 1960-1980 онд барилгажсан хэсгийн гудамж замын сүлжээ нь автомашинжилтын аливаа нэгэн өндөр шаардлага, стандартад цаашдаа зохицохооргүй болсон байсан юм.

Бидний мэдэх зөвлөлтийн хот байгуулалтын норм, аргачлал нь хүн амын бодит автомашинжилтын түвшингээр тооцож гаргадаг байсан цаг үе юм. Тэр нь 1000 хүнд 60 автомашин, хэтийн төлөвийн үзүүлэлтийг түүнээс 3 дахин ихээр авсан нь гэрэлт ирээдүйд хүрэх үеийн тооцоо байв.

Монгол Улс энэ түвшинг өнгөрсөн зууны сүүлчээр давсан. Энэхүү “ирээдүйн” гэх төслийн түвшин дээр хором ч зогсолгүй, хот болон бүс нутгийн автомашинжих үйл явц эрчимтэй үргэлжилсэн, одоо ч үргэлжилсээр байна. Одоогийн түгжрэл, гацаа үүсэхэд дан норм дүрэм, шийдэл, технологийн хоцрогдол нөлөөлсөн гэвэл тэрэн шиг худлаа зүйл байхгүй. Харамсалтай нь хот болон замын сүлжээний өргөжиж хөгжих явцад бий болсон бодит шинэ нөхцөлийг харсаар байж үндсэндээ бүрэн үгүйсгэсэн гэж болно. Үнэндээ сэтгэл гаргасан бол одоогийн мөрдөж байгаа норм, дүрмийг хэрэглээд, мөрдөөд явсан бол түгжрэл, гацаа өдий зэрэгт хүрэх ч үгүй байсан юм. Хот байгуулалтын үндсэн зарчим, техникийн шийдэл, тоо хэмжээ Хот байгуулалтын тухай хуульд дутуу зүйл үгүй.

Ингэснээр бид бусдын туршлагаар дагаж хөгжих боломжтой байсан үнэ цэнэтэй давуу талаа алдсан юм. Учир нь энэ салбарын тэргүүлэгч орнуудын автомашинжилтын ижил төстэй үйл явцын талаарх бүрэн дүүрэн мэдээлэлийг ашиглах боломж байлаа. Автомашины тоо нэмэгдэхийн зэрэгцээ түүнтэй холбоотой алдаа, оноо, туршилт, тооцооны загвар, үндэсний хууль тогтоомж, захиргааны дүрэм журам, заавар, стандартчилагдсан төлөвлөлт болон техникийн шийдлүүд мөн

түүнчлэн хөдөлгөөний зохион байгуулалтын схем зураг зэрэг нь мэргэжилтнүүдэд нууц биш байсан. Харамсалтай нь эдгээрийг авч үзэхийг хэн ч, хаанаас ч шаардсангүй.

Гэсэн хэдий ч энэ төөрөгдөлд бид дангаараа ороогүй. Энэ сэдвээр тээврийн шинжлэх ухааны бас нэг сонгодог судлаач Денос Газисын⁴ сэтгэгдлээс иш татахад:

“Аливаа цахилгаан хэрэгслийг (electrical engineering) 2 аргаар судалж болно. Хэрэглэгчийн гарын авлагатай уншиж танилцах эсвэл шалбархай цахилгааны утсанд хуруугаа хүргэж үзэх. Уг нь эрүүл ухаанаар сэтгэгчид эхний аргыг сонгодог, харин замын хөдөлгөөнийг зохион байгуулах ажлыг (traffic engineering) бид сүүлийн аргаар нь явуулахыг илүүд үзэж байна” гэжээ.

Шалбархай утсыг хуруугаар хүргэж тест хийх нөхцлийг мэргэжлийн судлаач, инженерүүд биш чухам л нөгөө мэдэх ёсгүйгээ мэддэг улс төрчид л бүрдүүлсэн дээ.

Иймд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын болон тээврийн бодлого чиглэлээр санаа бодлоо зохих эх сурвалж ашиглан эмхлэн бичлээ.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал, гудамж замын сүлжээний зүй зохистой байх суурь нөхцөл нь хот төлөвлөлт, байгуулалтын асуудал байна. Иймд цаашид хот байгуулах асуудалд онцгойлон анхаараачээ хэмээн хичээнгүйлэн хүсч, хот байгуулалт, авто тээвэр болон хотын зорчигч тээвэр, авто замын салбарын мэргэжилтнүүд болон автомашинжилтын үйл явцад манай улсад тулгарч байгаа хурцадмал нарийн төвөгтэй асуудлыг ухааран харж улс төрийн, инжерийн ямар нэг шийдэл гаргах боловуу хэмээн найдаж байна.

Үүний дараа “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тулгамдсан асуудал, түүнийг шийдвэрлэх арга зам”-ын талаарх аналитик илтгэлийг бэлтгэх, хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангуулах дэлхийн шилдэг арга практикийг нэвтрүүлэх хэтийн төлөвийг тодорхой хэмжээгээр авч үзэх, түүнчлэн тээврийн эрсдэлийн динамик болон бүтцийн ялгааг судлахад салбар хоорондын хамтын ажиллагааг дорвитой өргөжүүлэх шаардлагатай юм.

Мөн Монгол Улсын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын зорилтот хөтөлбөрийн гүйцэтгэл болон төлөвлөсөн ажилд дүн шинжилгээ хийх, их дээд сургууль болон бусад академик бүтцийн мэргэжилтнүүдтэй хэлэлцүүлэг өрнүүлж, нийгэм судлаачид, салбарын эдийн засагчид, тээврийн салбарынхан, төрийн удирдлагын мэргэжилтнүүд мөн гадаадын хамтран зүтгэгчид, яам, агентлагийн төлөөллийг оролцуулах шаардлагатай.

Нэг. Хот төлөвлөлт.

Дэлхийн хүн төрлөхтөн одоогоос 2500 гаруй жилийн өмнөөс хот төлөвлөлттэй холбоотой бичиг баримтууд, зураг төсөл үйлдэж байсан нь эх сурвалж болон үлджээ. Хот төлөвлөлтийн түүхэн хөгжлийг авч үзвэл дундад зууны Европын төлөвлөлт ихээхэн тод мөр үлдээсэн байна. Хотыг төлөвлөхдөө газрын рельеф, салхины урсгал гэх 2 гол үзүүлэлтийг тооцон ерөнхий, хэсэгчилсэн, нэг бүрчилсэн төлөвлөлтийг хийж байжээ.

Нэг нь нөгөөгөөсөө хамаарал багатай, тохиромжтой газраа буудаллаж, дуртай цагтаа нүүгээд явчихдаг нүүдэлчдийн хувьд хот төлөвлөлтийн түүхэнд сайны жишээ болох тод мөр үлдээсэнгүй. Улаанбаатар нь түүний нэг тод жишээ. Захиргаадалтын гэх үед ЗХУ-ын хууль, дүрэм, журмыг шууд орчуулж байсан боловч түүнийгээ ч олигтой ашиглаж чадаагүйн үйлийн үрийг амсаж байна аа.

Америк-Канадын зохиолч Джейн Джекобс “хот бол улс үндэсний цэцэглэн хөгжилт, эдийн засгийн хөдөлгүүр билээ. Гэтэл орчин үеийн хотууд нь хүмүүсийн тэгш бусын байдал, байгаль орчны сүйрлийн катализатор болж байна. Ер нь хотжилт гэдэг чинь хүний амьдарлын хамгийн сайн хэлбэр мөн юмуу? гэсэн асуултад өөрийн эрхгүй эргэлзэх боллоо” хэмээн хэлжээ.

Иймд газар нутаг нь өргөн уудам төдийгүй хот улсын хувьд ч улсынхаа хүн амыг зүй зохистойгоор тархаан суурьшуулах нь төвлөрөл, түгжрэлийг сааруулах нэг бодлого.

Төвлөрлийг сааруулах дараагийн бодлого бол дагуул хотыг тооцоо судалгааны үндсэн дээр байгуулах явдал гэж үзжээ.

Тухайлбал: *ОХУ-ын архитектор Илья Мукасей, Англи Улсын архитектор Бейт нар:* Дагуул хотыг нийслэлд барьж болохгүй. Учир нь энэ арга нь төвлөрлийг сааруулахад ямарч үр дүнгүй бөгөөд харин ч тухайн хотынхоо үнийн өсөлтөд нөлөөлнө гэжээ.

⁴ Денос Газис (1930-2004) - автомашины хөдөлгөөний урсгалын онол ба хөдөлгөөнийг удирдах технологийн салбар дахь шинжлэх ухааны манлайлагч, IBM корпорацийн ухаалаг тээврийн системийн “ерөнхий зохион бүтээгч”, энэхүү нэр томъёог зохиогч.

Зураг.62.



Илья Кузнецов. Cushman & Wakefield хот байгуулалтын стратегийн зөвлөх: Тухайн хот нь тодорхой зорилго, чиглэлтэй хүн амьдрах хүслийг татахаар, нийгмийн болон өдөр тутмын бүхий л хэрэгцээг хангасан байх ёстой. Унадаг дугуй, явган явах гэдэг нь энэ хотод аз жаргал байх ёстой гэжээ. Энэ жишээг Английн олон хот харуулдаг ажээ.

Е. Фрейден. Хот төлөвлөлтийн конфликт судлаач: Дагуул хотын автоном асуудал ихээхэн чухал. Хотуудын түүхийг хараад байхнээ том хотын асуудлыг шийдэхэд том л проблемтой учирдаг. Харин жижиг хотын асуудлыг шийдэхэд хавьгүй хялбар шүү дээ. Тээвэр, нийгмийн асуудал, явганы хөдөлгөөн, ногоон байгууламж, зогсоол зэргийг шийдэхэд асуудал маш бага шүү. Дээрх асуудлаар оршин суугч, бизнес эрхлэгч нартай амархан учраа олж болдог. Түүний жишээ нь “Академ городок”, “Цахиурын хөндий” гэжээ.

Кирилл Губернаторов, Megabudka салбарын архитектор: Дагуул хот байгуулна гэдэг шинэ цаасан дээр зураг зурахтай адил урамтай шүү. Юуг ч тэнд сэтгэж болно. Тэнд хүн амьдрана гэдгийг сайтар тооцоолох хэрэгтэй. Мөн дэлхийн хотуудын үлгэр жишээг түүвэрлээд тэнд байгуулж болно. Гэхдээ шинэ хот босгохоос илүүтэй хуучин сууринг шинэчлэх ихээхэн урамтай ажил гэжээ.

Анна Чин-Го-нин, RGI International газрын захирал: Ногоон хот байгуулах. Байгальд ээлтэй ногоон хот байгуулах хэрэгтэй. Ийм хотод амьдрахыг хэн ч хүсдэг л байхгүй юу. Бас хашаа болгоныг онцлогтойгоор шийдэж болно.

Ерөнхий төлөвлөгөө

Хамгийн гол хөндөх сэдэв бол том хотыг байгуулах асуудал юм. Тээвэр, дэд бүтэц, нийгмийн асуудал, төрийн үйлчилгээ зэрэг түм буман асуудал чухам л тухайн хотын төлөвлөлт, байгуулалтаас хамааралтай байна. Уг нь өнөөгийн мөрдөж байгаа Хот байгуулалтын тухай хуульд бүгд заагдсан. Тухайлбал: зохицуулах, харилцаа, үндсэн зарчимаас гадна

21.1. Хот байгуулалтын үйл ажиллагааг дараахь үе шаттайгаар хэрэгжүүлнэ:

21.1.1. хүн амын нутагшилт, суурьшлын хөгжлийн ерөнхий төсөл, бүс нутгийн хөгжлийн төслийг хэрэгжүүлэхдээ эхний ээлжинд зам тээвэр, эрчим хүч, холбоожуулалтын үндсэн сүлжээг барьж байгуулах ажлыг хэрэгжүүлж зохицуулах;

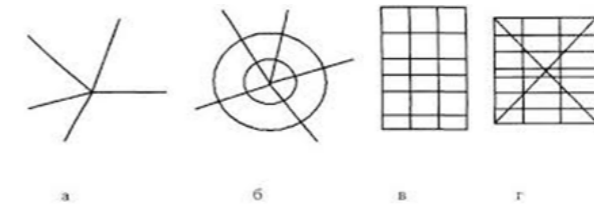
21.1.2. хот, тосгоны хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөөг хэрэгжүүлэхдээ инженерийн бэлтгэл ажлыг хангасны үндсэн дээр ус, цахилгаан, дулаан хангамжийн найдвартай эх үүсвэр, шугам сүлжээ, цэвэрлэх байгууламж, гол зам, холбоожуулалтын сүлжээнээс эхлэн барьж байгуулах ажлыг хэрэгжүүлж зохицуулах;

21.1.3. орон сууцны хороолол, үйлдвэр, үйлчилгээний цогцолборыг зам, талбай, бүх төрлийн инженерийн шугам сүлжээ, тохижилтын хамт иж бүрэн гүйцэтгэх ажлыг хэрэгжүүлж зохицуулах. гэж тус тус заажээ.

Мөн өнөөгийн мөрдөж байгаа Хот тосгоны төлөвлөлт барилгажилтын норм ба дүрэм БНБД 30.01.03-д инженерийн шийдэл, зай хэмжээг нэг бүрчлэн заасан байна. Зөвхөн дээрх хууль, норм, дүрмийн заалтыг мөрдөж байсан бол өнөөгийн тээврийн хэрэгслийн ачаалал, түгжрэл өдий хэмжээнд хүрэхгүй байсан биз.

Хот төлөвлөлтийн үндсэн дээр замын хөдөлгөөний зохион байгуулахад радиал, тэгш өнцөгтийн гэсэн 2 үндсэн систем хэрэглэнэ. /зураг а, б радиал, в, г тэгш өнцөгтийн/ Тэгвэл Монгол Улсын нийслэлд ямарч хэлбэрээр төлөвлөх боломжгүй болжээ. Урт хугацаанд Монгол Улсын нийслэлийг нүүлгэхгүй гэж үзвэл алхам алхамаар дахин төлөвлөлт хийх замаар зөв гольдролруу нь

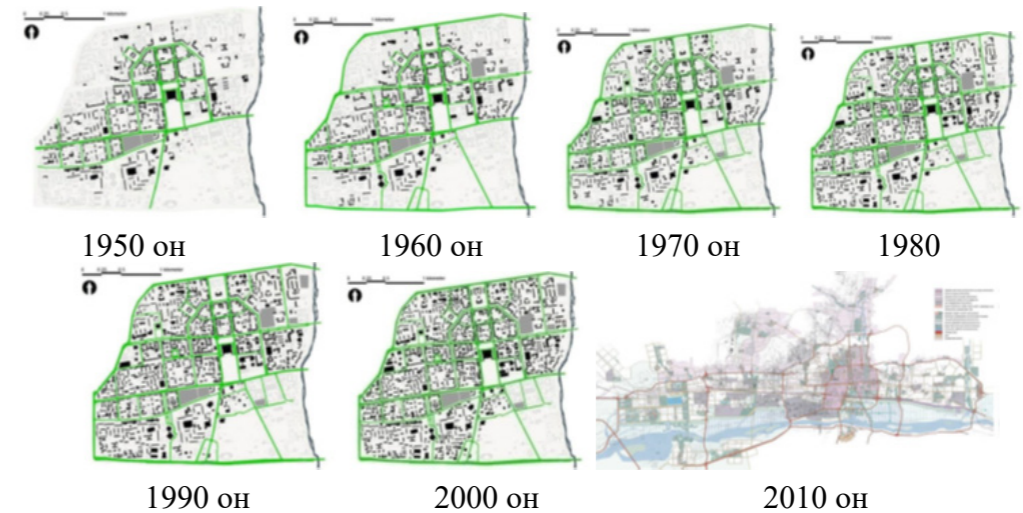
оруулах шаардлагатай.



Зураг.63.

Бид Улаанбаатар хотыг 500 мянган хүнтэй байхаар төлөвлөсөн гэж их ярьдаг даа. Тэгвэл ямарч улс, хот хэтийн төлөвлөгөө, стрегийг боловсруулж, батлахдаа хүн ам, эдийн засаг, тээврийн хэрэгслийн өсөлт, бууралт, нийгмийн үйлчилгээний хэрэгцээ шаардлага зэрэг олон үзүүлэлтийг заавал тооцсон байх шаардлагатай. Улаанбаатар хотын 1000 хүнд ноогдох автомашины хэмжээ 347 байгаа нь дэлхийн бусад хотуудтай харьцуулахад тийм их тоо биш. Тухайлбал Гүрж Улсын Тбилис, Армян Улсын Ереван, Японы Киото, Шотландын Эдинбург зэрэг хотууд манайхаас олон тээврийн хэрэгсэлтэй боловч түгжирдэггүй. Гагацхүү төлөвлөлтөөрөө л ялгаатай.

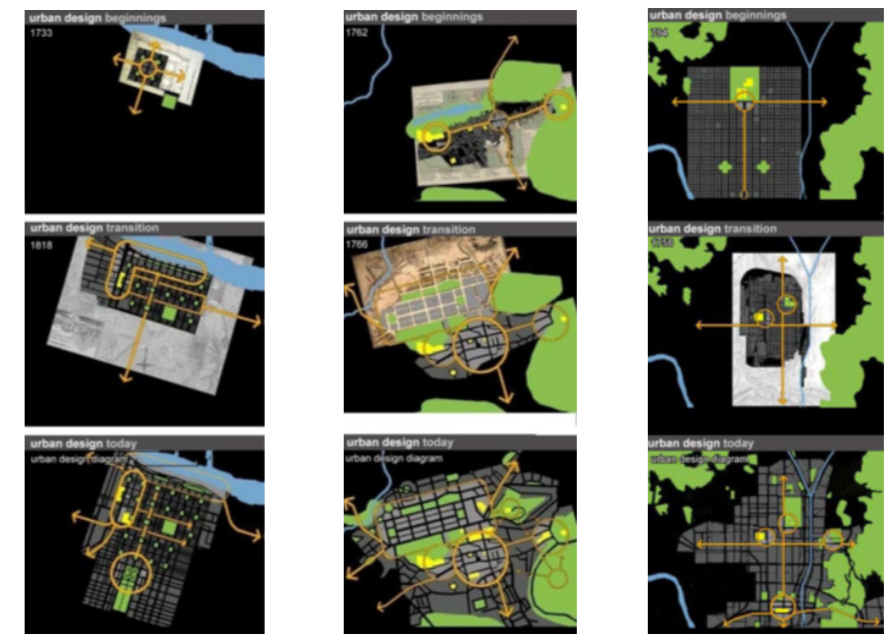
Зураг.64.



Улаанбаатар хотод төлөвлөгдөөгүй барилга асар их баригджээ. Барилгын хэмжээ 1980 оноос 3,5-5 дахин нэмэгдсэн боловч замын үндсэн сүлжээ 1970 оныхоор байна.

Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын адил хүн амтай, 1000 хүн амд ноогдох тээврийн хэрэгслийн тоо нь 500-600 байгаа АНУ-ын Саванна, Шотландын Эдинбург, Японы Киото хотуудын хувьд оршин суугчид нь замын хөдөлгөөний хүндрэлтэй нөхцлийг ердөө мэдэрдэггүй гэжээ.

Зураг.65.



Саванна 1,1 сая хүн Эдинбург 1.1 сая хүн Киото 1,3 сая хүн

Дээрх жишээнээс үзэхэд хот төлөвлөлт, байгуулалт нь замын хөдөлгөөний зохион байгуулалт, хөдөлгөөний түгжрэл, гацааны суурь нөхцлийг бүрдүүлдэг ажээ.

Хэсэгчилсэн төлөвлөлт

Хотын Ерөнхий төлөвлөгөөг салхины урсгал, газрын рельефийг тооцоолон хийх бөгөөд үйлдвэр, сууршил, соёл, шижлэх ухаан, үйлчилгээний зэрэг бүсийг байгуулах хэсэгчилсэн төлөвлөгөөг хийж байна. Эдгээр хэсэгчилсэн төлөвлөгөөг хийхэд өөр өөрийн онцлог, онол, дүрэм, хэм хэмжээ тооцогддог. Мөн ерөнхий төлөвлөгөө болон хэсэгчилсэн төлөвлөгөөний хүрээнд зам, дэд бүтцийн тооцоог хийж, аливаа шийдлийг бий болгодог. 2019 онд ЗТХЯ, ШУТИС, Прокурорын ерөнхий газрын Сургалт, судалгааны байгууллага хамтран “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын нөлөөллийн судалгаа”-г хийсэн бөгөөд Монгол Улсын хэмжээнд Ерөнхий болон, хэсэгчилсэн төлөвлөгөө алдагдсан гэж дүгнэсэн байна. Тухайлбал байгууллага, аж ахуйн нэгж бүр ажилтан, алба хаагч нарын нийгмийн асуудлыг шийдвэрлэхийн тулд байгууллагын эзэмшлийн газарт орон сууц барьдаг, шинээр хороолол барих тохиолдолд нийгмийн үйлчилгээ, нийтийн тээврийн асуудлыг шийдээгүйгээс хувийн автомашины шилжилт хөдөлгөөн ихээр бий болгодог, нэвчих хөдөлгөөн / блок хоорондын зай/ алдагдсанаас гол замуудын ачааллыг нэмэгдүүлдэг зэрэг дүгнэлт гаргажээ.

Зураг .65.



Улаанбаатар хотын нэг блок /хороолол/ урт, өргөний хэмжээ 300 түүнээс дээш метр байхад зөв төлөвлөгдсөн хотын хувьд 60-120 метр байна.

Мөн дээр зурагт үзүүлсэн болон бусад хотуудад газар олгохдоо барих барилгын зохиуулалт, хэмжээ /урт, өргөн, өндөр/, өнгө, хийц зэргийг нарийвчлан зааж өгдөг. Шаардлага хангаагүй тохиолдолд газар чөлөөлөх, шаардлага хангах хүртэл төлбөр торгуулийн хэмжээг нэмэгдүүлдэг тогтолцоо үйлчилж байна. Дээрх шаардлагыг Монгол Улсын холбогдох хууль тогтоомжид тусгах шаардлагатай.

Үйлдвэрлэлийн, сууршилын, соёл амралтын гэх мэт хэсэгчилсэн төлөвлөлт нь өөр өөрийн онцлог шаардагддаг бөгөөд үүнээс зөвхөн сууршлын бүсийг авч үзвэл блок хоорондын зай хамгийн багадаа 60м, хамгийн ихдээ 150 м, сургууль, цэцэрлэг, өрхийн эмнэлэг, чөлөөт цаг өнгөрөөх хэсэг, нийгмийн үйлчилгээг цогц шийдэхийн зэрэгцээ нийтийн тээврийн үйлчилгээг бас л шийдвэрлэсэн байх ёстой.

Нэг бүрчилсэн төлөвлөлт

Нэг бүрчилсэн төлөвлөлт гэдэг нь хэсэгчилсэн төлөвлөлт доторх тухайн нэг объектын асуудал юм. Тухайн объектын зориулалт, багтаамж /орон сууц бол айл өрх, оршин суугчийн тоо, үйлчилгээний байгууллага бол үйлчилгээний цар хүрээ, үйлдвэр бол түүний хамрах талбай, чиглэл, ажилчдын тоо г.м/ барилгын хэсгээс гадна ногоон байгууламж, зогсоолын талбай, бусад шаардлагатай тоноглол, техник, тоног төхөөрөмж зэрэг шаардлагатай элементүүдийг нэг бүрчилэн төлөвлөдөг. Үүний зэрэгцээ ойролцоо байгаа болон бусад иргэдийн байгалийн гэрлийг халхлахгүй, онцгой нөхцөл байдлын үед зам талбай ашиглах нөхцлийг заавал тооцсон байх ёстой. Эдгээр үзүүлэлт нь Монгол Улсын Барилгын норм, дүрмээр бүгд заагдсан боловч бас л хэрэгжүүлээгүй

байна. АНУ, ХБНГУ, ОХУ, БНХАУ, БНСУ, Австрали газрыг олгохдоо тухайн газар барих объектын зориулалт, хэлбэр, хэмжээ, өнгө, хийц зэргийг нэг бүрчлэн тохиролцон, гэрээ байгуулдаг ажээ.

Замын хөдөлгөөн зохион байгуулалт.

Европт 1970-аад оноос, АНУ-д 1960-аад оноос хотын тодор “Гудамж, магистраль замын хөтөлбөр” хэрэгжүүлж, түүнийгээ хотын гаднах болгон өргөжүүлжээ. Ийм зам нь нэвтрүүлэн өнгөрүүлэх чадвар өндөр байдаг бөгөөд нийт хөдөлгөөний 80 хувийг өөртөө шингээдэг гэж үзжээ. Энэ нь ихээхэн цаг хугацаа, хөрөнгө мөнгө шаардсан ажил боловч харамсалтай нь үүнээс өөр ашигтай хувилбар одоогоор олоогүй гэжээ. Энэ үеэс эхлэн хот төлөвлөлтөд гудамж ба замын хөдөлгөөн, аюулгүй байдал гэдэг 3 асуудлыг байнга ярих болж, газар ашиглалт, гудамж замын системийн хөгжлийн асуудлыг онцгойлон авч үзэж, дараах асуудалд хязгаар тавих шаардлагатай болжээ.

- Байгууллага, объектыг нүүлгэн шилжүүлэлт, ажилтан, алба хаагчийн шилжилт хөдөлгөөн, нийтийн тээврийн хөдөлгөөнийг зохион байгуулах, зогсоолын асуудлыг шийдэх зэрэг нь Гудамж, замыг хөгжүүлэх хөтөлбөрт үндэслэсэн байх ёстой.

- Хотын нутаг дэвсгэр, ялангуяа их нягтралтай хэсэгт гудамж замын системийн тавигдах шаардлага хангагдсан байх шаардлагатай.

- Барилга барих, шинэчлэх, засварлахад тухайн гудамж замд нарийссан хэсэг үүсгэхээр бол хориглоно. Үүгээр шинэ барилга барих асуудлыг зогсоосон.

- Гудамж замд дахин тээврийн хэрэгслийн илүүдэл ачаалал үүсгэхгүй.

- Зам, тээврийн байгууламжийг хөгжүүлэх явцад одоо байгаа төвөгтэй асуудал мэдэгдэхүйц хэмжээгээр багассан байх ёстой.

Мөн Их Британд “Зорьсон газраа амьд хүр” гэсэн хөтөлбөр хэрэгжүүлэн замын хөдөлгөөний зохион байгуулалтад ихээхэн анхаарал хандуулжээ.

Ихэнх өндөр хөгжилтэй улсад Networking, Pricing, Participation арга хэмжээг зохион байгуулсан байна.

Networking-Замын хөдөлгөөнийг оновчтой зохион байгуулах зарчим юм. Энэ ажиллагааны явцад замын сүлжээг гудамж ба зам гэсэн 2 хэсэгт ялган үзэхээс гадна орчин үеийн техник, технологи, программ хангамжийн шийдлийг өргөнөөр ашиглах явдлыг чухалчлан үздэг.

Pricing-тухайн хотын гудамж замыг ашиглахад үүсдэг татвар, хураамжыг ногдуулах зарчим юм. Үүнд дараах татвар хураамж хамаарна:

- Зам, тээврийн хэрэгслийн татвар

- Зогсоол ашигласны болон хотын ямар нэг хэсэг, аль нэг зам ашиглаж хөдөлгөөнд оролцсоны хураамж

- Замын хөдөлгөөний, байгаль орчны аюулгүй байдлыг хангах, хотын түүхт дурсгалыг хамгаалах зорилгоор хязгаарласан хэсэгт орох тохиолдолд авах хураамж, зөвшөөрөлгүй орсон тохиолдолд ногдуулсан торгууль.

Эдгээр татвар хураамж, торгуулийг зөвхөн хотын гудамж замын сүлжээг сайжруулах, иргэдийн ая тухтай зорчиход ашиглана. Өөр нөхцлөөр ашиглахыг хатуу хориглоно.

Participation-замын хөдөлгөөнийг зохион байгуулах, тээврийн хэрэгсэл ашиглах явцад иргэд болон иргэний нийгмийн байгууллагуудын оролцоог хангах зарчим юм. Үүнд хамгийн гол оролцогч нь тухайн хот, дүүрэг, гудамжны оршин суугч, татвар төлөгч, эрх ашиг нь хөндөгдөж болзошгүй байгууллага, нутгийн өөрөө удирдах байгууллага байж болно. Мөн энэ үйл ажиллагаанд иргэд, байгууллагыг мэдээллээр хангах, компанит ажил хамаардаг.

Дэлхийн хотуудын хувьд “ажил хэрэгч”(cities и down towns) хэсэг хөдөлгөөний асуудал ямагт хурцаар тавигддаг. Иймд өндөр хөгжилтэй орнууд томоохон хотын гол замд автомашин зогсохыг хатуу хориглоно. Зөвхөн хүн буулгаж суулгахын тулд л түр зогсохыг зөвшөөрдөг байна. АНУ-д ажилдаа хүргүүлээд л хоцрох хүмүүст зориулж kiss-and-ride буюу “үнсээд явуул” гэсэн мессеж өгч байжээ.

Автомашиньг газар дээрх болон газар доорх зогсоолд байрлуулахаас гадна туслах зам ашиглан төлбөртэй зогсоож болно. Эдгээр зогсоолыг тухайн хэсэгт ажилладаг хүмүүс ашиглаж болох боловч эдийн засаг, ашиглах нөхцөл талаасаа хүндрэлтэй. Иймд хотруу хувийн машинтай орохоос илүү нийтийн тээвэр, эсвэл унадаг дугуй ашиглах нь өлзийтэй гэж үзнэ.

Мөн үйлчилгээний байгууллагын хувьд зогсоол ашиглах нөхцлийг бүрдүүлдэг боловч худалдан авагчийн тасалбараа бүртгүүлээд төлбөрөөс чөлөөлөгддөг тогтолцоотой байна.

1970-аад оны үед баруун Европт хот байгуулагчид, тээвэрчид хотын төвд зогсоол олныг бий болгосноор гудамжны хөдөлгөөнийг сааруулах боломжтой гээд автомашины давхар зогсоол бариад л байжээ. Гэвч 1970 оны эцсээс эхлээд шинжлэх ухааны илтгэлүүд хэвлэгдэж, иргэд ихээр бухимдах болж зогсоол олныг барьснаар асуудлыг шийдэж чадахгүйгээ ухаарсан юм.

Тохь тухтай, сул чөлөөтэй зогсоолыг олныг барьснаар “нэг хүн нэг автомашинтай”, “нэг худалдан авагч нэг автомашинтай” зорчих болж улам бүр хүндрэлтэй байдлыг үүсгэж орхив. Иймд хотын төвийн зогсоолын хэмжээг хязгаарлаж “Шаардлагатай минимум биш зөвшөөрөлтэй максимум” гэсэн бодлого боловсруулжээ. Өөрөөр хэлбэл иргэдэд “хотын төвд автомашин тавихад төвөгтэй бөгөөд үнэтэй, нийтийн болон өөр нэг тээвэр ашиглаад өөрөө буугаад үлдэх нь хавьгүй дээр гэсэн сэтгэлгээг бий болгохыг зорьжээ. Үүний зэрэгцээ хотын төвд оршин суугчдын хувьд нэгээс олон автомашинтай байх нь эдийн засгийн хувьд ашиггүй гэдгийг “ойлгуулж” өгчээ.

Мөн туслах замд төлбөртэй зогсоохыг зөвшөөрдөг бөгөөд зогсоолын талбайд зогсохоос үнэтэй тусдаг болгов.

Орон сууцны гаднах зогсоолыг оршин суугчид хариуцан эзэмшиж, ашиглан тодорхой хураамж төлдөг бөгөөд өөр автомашин зогссон тохиолдолд ачигч дуудах хуулийн зохицуулалттай болгов. Иймд Япон, Австрали зэрэг улсад автомашин эзэмшихийн тулд зогсоолын асуудлаа шийдсэн байхыг шаардана. Гэхдээ оршин суугчдын зогсоолоос гадна нөөц зогсоол заавал байх шаардлагатай бөгөөд энэ нь “зөвшөөрөлтэй зочин”, үйлчилгээний автомашинд зориулагдана.

Автомашиньг зогсоолд тавихад хугацаа ихээхэн нөлөөтэй байна. Зарим зогсоолд 2 цагаас илүү зогсож болохгүй бол 8 цаг зогсох нь 8 удаа зогсоол сэлгэхээс үнэтэй ажээ. Өөрөөр хэлбэл түргэн хугацаанд хоол идэх, уулзалтад ороход их үнэ шаардахгүй бөгөөд удаан зогсох тусам хэтэвчтэй чинь ярина.

Эдгээрийн зэрэгцээ орчин үед зогсоол захиалах, нийтийн тээврээр зорчих зэргийг бүгдийг онлайнгаар хийх боломжийг бүрдүүлжээ.

Хотруу орох метро болон нийтийн тээврийн эхний буудлын ойролцоо автомашины зогсоол «park-and-ride» байх бөгөөд энэ нь хавьгүй хямд тусдаг. Зарим тохиолдолд нийтийн тээврийн үнэд оролцуулан тооцох нь ч бий.

2000 оноос хойш хөгжилтэй орнуудын суудлын автомашины ашиглалтын өсөлт зогссон гэж судлаачид үзэж байна. Мөн үүнтэй зэрэгцээд зам тээврийн ослын үзүүлэлт буурснаар Смидийн онол /зам тээврийн ослын тоо тээврийн хэрэгслийн тооноос шууд хамааралтай гэх/ үгүйсгэгдэх болов.

Автомашин бий болсон 100 гаруй жилийн явцад анх удаа эрдэмтэд, ухаалаг улс төрчид олон давхар зам, гүүр барих асуудлыг хэрэггүй зүйл хэмээн хөндөж эхлэв.

Энэ санааг анх удаа Английн Улсын зам, тээврийн салбарын нэрт эрдэмтэн Фил Гудвин Лондонгийн Их сургуульд Тээврийн бодлогын профессор болох үеийн илтгэлдээ дурджээ. Тэрээр: “... Бид улсын төсвийг ихээр өсгөж, эдийн засаг, байгаль орчинд маш их хохирол учруулан, сонгогчдын итгэлийг алдан алдан маш их зам, гүүр барьжээ. Гэхдээ бид хэзээ ч эрэлт хэрэгцээ, нэвтрүүлэх чадвар хоёрын тэнцвэрийг хангаж чадсангүй. Ийм зүйлийг хийх хэрэггүй байсан биздээ...” хэмээжээ.

Энэ үзэл баримтлалын дагуу олон улс давхар гүүр, замаа нурааж “гудамжийг явган хүнд” гэсэн уриа гаргаж, нийтийн тээврийн, явган хүний зам болгон өөрчилж байна.

Ийм учир замын хөдөлгөөний хэвийн горимыг хангахын тулд тээврийн менежмент ихээхэн чухал ажээ.



Тээврийн хэрэгсэл.

Өнөөгийн байдлаар Монгол Улсын хэмжээнд нийт 1133891 тээврийн хэрэгсэл байгаагаас суудлын автомашин 713541, ачааны автомашин 210558, автобус 36048, тусгай зориулалтын 13525, автоцистерн 7131, зүтгүүр 29998, механизм 14960, чиргүүл 40397, мотоцикл 67733 тус тус байна. Нийт автомашины 574563 буюу 56,8% нь баруун талдаа, 436171 буюу 43,2% нь зүүн талдаа жолооны хүрдтэй /зөв/ тус тус байна. эдгээрээс Улаанбаатар хотод 444376 суудлын автомашин байгаа нь 1000 хүнд ноогдох автомашины тоо 347-д хүрчээ.

1985 онд баруун Европ болон АНУ-ын судлаачид хүн амд ноогдох автомашинжих зүй зохистой харьцааг судлан, автомашинжих төвшингийн зүй тогтлоор 1000 хүнд ноогдох автомашины тоо 30-аас дээш болоход замын нэвтрүүлэн өнгөрүүлэх чадварыг хангах асуудалд бэрхшээл үүсэх, 130-аас дээш бол тухайн хотын автомашинд хязгаар тавих, 200-250 хүрвэл нийтийн үйлчилгээний тээврийн хэрэгсэлд давуу эрх өгч зөвхөн түүгээр үйлчлүүлэх асуудал тавигддаг гэж үзжээ.

Дээрх тоо, судалгаанаас үзвэл Монгол Улсын хувьд тээврийн хэрэгслийн тоог хязгаарлах, зөв талдаа жолооны хүрдтэй, шинэ тээврийн хэрэгслийг нэмэгдүүлэх бодлого хэрэгжүүлэх цаг 2000 оны үеэс эхэлсэн гэж үзэж болохоор байна.

Хөгжилтэй орнуудын туршлагаас харахад Pricing арга хэмжээний хүрээнд Улаанбаатар хотын хэмжээнд гудамж замыг ашиглахад үүсдэг татвар, хураамжийг ногдуулах, даатгалын эрсдлийн үнэлгээг ашиглах менежментийг хэрэгжүүлэх шаардлагатай юм. Үүнд дараах татвар хураамж хамаарна:

- Тээврийн хэрэгслийн импортын татвар
- Тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын татвар
- Байгаль орчны нөлөөллийн татвар
- Зам ашигласны татвар
- Тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлын эрсдийг тооцсон даатгалын хураамж
- Зогсоол ашигласны болон хотын ямар нэг хэсэг, аль нэг зам ашиглаж хөдөлгөөнд оролцсоны хураамж

-Замын хөдөлгөөний, байгаль орчны аюулгүй байдлыг хангах, хотын түүхт дурсгалыг хамгаалах зорилгоор хязгаарласан хэсэгт орох тохиолдолд авах хураамж, зөвшөөрөлгүй орсон тохиолдолд ногдуулсан торгууль.

Эдгээр татвар хураамж, торгуулийг хотын гудамж замын сүлжээг сайжруулах, хүмүүсийн ая тухтай зорчих нөхцөлд л зориулна гэдгийг хатуу анхаарах хэрэгтэй.

Тээврийн хэрэгслийн импортын татвар

Дэлхийн улсууд тээврийн хэрэгслийг импортлоход гаалийн, худалдааны, онцгой, нэмүү өртгийн гэх мэт албан татвар төлдөг байна.

Монгол Улсын хувьд тээврийн хэрэгслийг үйлдвэрлэдэггүй бөгөөд гааль, НӨАТ, онцгой гэсэн 3 төрлийн албан татвар ноогдуулж байна. Монгол Улсын хувьд нийт тээврийн хэрэгслийн 73% нь 10-аас дээш, 19% нь 7-9 жилийн настай, нийт автомашины 56,8% нь буруу талдаа жолооны хүрдтэй байгаа нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал талаасаа ч, ачаалал үүсгэх талаасаа ч анхаарал татах

асуудал болжээ. Иймд 3 хүртэл настай, зөв талдаа жолооны хүрдтэй тээврийн хэрэгслийг дэмжиж, өндөр настай, буруу талдаа жолооны хүрдтэй тээврийн хэрэгслийг хязгаарлах татварын бодлого хэрэгжүүлэх шаардлагатай байна.

Мөн өндөр хөгжилтэй улсууд тээврийн хэрэгслийг үйлдвэрлэх, импортлоход аюулгүй байдлын “одны үнэлгээ” хэрэглэдэг бөгөөд энэ үнэлгээг хэрэглэхэд илүүдэхгүй болно.

2019-2020 онд ЗТХЯ, Прокурорын ерөнхий газрын сургалт, судалгааны төв, ШУТИС-ийн МТС, Тээврийн цагдаа хамтран Монгол Улсад ашиглаж байгаа тээврийн хэрэгсэлд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын нөлөөллийн судалгаа хийхэд 3 жил хүртэл ашигласан автомашинаас 10-аас дээш жил ашигласан автомашины ослын эрсдэл 3,6 дахин их байжээ.

Тээврийн хэрэгслийн насжилтаас хамаарсан гэмтэл

Хүснэгт.32.

Гэмтэл	0-3 жил	4-6 жил	7-9 жил	10-с дээш	Нийт зөрчил
Тормозны гэмтэлтэй	0	1	3	5	9
Холын буюу ойрын гэрлийн тохиргоогүй	0	5	12	18	35
Жолооны механизм гэмтэлтэй	0	0	3	5	8
Дугуйны хээ шаардлага хангахгүй	0	3	5	7	15
Тулгуур, холбоос буюу шарнируудын гэмтэл	0	2	7	11	20
Бүхээг, тэвшны дуу чимээ их	0	0	2	7	9
Дохио, оврын гэрлийн гэмтэл	1	3	4	8	16
Салхины шил болон бүхээгийн шил цуурсан	1	3	4	4	12
Гадна талын өнгө үзэмж / стандартад зааснаар/	0	1	3	5	9
Цахилгааны гэмтэл	0	2	5	6	13
НИЙТ	2	20	48	76	146

Тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын татвар

Бусад улсын хувьд дотооддоо үйлдвэрлэдэг эсэхээс хамаараад тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын татварыг янз бүрээр ноогдуулж байна.

Тухайлбал Австрали Улсад 3 жил хүртэл настай суудлын автомашины нэг улирлын татвар 35 доллар байхад 10-аас дээш жил ашигласан автомашинд 11 дахин нэмэгдүүлэн тооцдог байна. Иймд Австрали болон түүнтэй адил ЕХУ, Япон зэрэг улсад хуучин автомашин ашиглах нь эдийн засгийн хувьд ашиггүй тул зарах, устгах арга хэмжээг хэрэгжүүлдэг байна. /Түүхийн болон хуучин автомашин цуглуулга бол өөр хуультай/

Монгол Улс тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын татварыг зөвхөн хөдөлгүүрийн багтаамж болон төрлөөс хамааруулан тооцож байна. Жишээ нь шинэ Приус, 12 жил ашигласан Приус 2 яг адилхан татвартай. Цаашид дээрх үзүүлэлтээс гадна жолооны хүрдний байрлал, насжилтаас хамааруулан ашиглалтын татварын хэмжээг тогтоож буруу талдаа жолооны хүрдтэй болон, хуучин автомашиныг цөөрүүлэх бодлого хэрэгжүүлэх нь зүйтэй юм.

Тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлын эрсдийг тооцсон даатгалын хураамж

Монгол Улсад өнөөгийн байдлаар Жолоочийн даатгалын тухай хуулийг хэрэгжүүлэн ажиллаж байгаа бөгөөд энэ хууль нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд жолоочийн үзүүлэх нөлөөнөөс урьдчилан сэргийлэх харилцааг зохицуулж байна.

Өндөр хөгжилтэй бусад улсад жолоочийн хариуцлагаас гадна тээврийн хэрэгсэл, хяналтын үзлэг, оношлогоо, үйлчилгээг эрсдлийн үнэлгээнд хамааруулан тооцож байна. Энэ үйл ажиллагаанд Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын мэдээлийн нэгдсэн болон төрөлжсөн сангуудыг ашиглаж байна. Энэ бодлого нь бас л хуучин болон замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын шаардлага хангахгүй тээврийн хэрэгсэл хөдөлгөөнд оролцохгүй байх бодлого юм.

Зогсоол ашигласны болон хотын ямар нэг хэсэг, аль нэг зам ашиглаж хөдөлгөөнд оролцсоны хураамж, Замын хөдөлгөөний, байгаль орчны аюулгүй байдлыг хангах, хотын түүхт дурсгалыг хамгаалах зорилгоор хязгаарласан хэсэгт орох тохиолдолд авах хураамж, зөвшөөрөлгүй орсон тохиолдолд ногдуулсан торгууль.

Эдгээр хураамжийг авахдаа хамгийн гол нь тэгш эрхийн зарчмыг хэрэгжүүлдэг бөгөөд зөвхөн тусгай дуут дохиогоор тоногдсон тээврийн хэрэгсэл энэ хураамжаас чөлөөлөгддөг ажээ.

Энэ үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэхэд удирдлагуудын манлайлал өндөр ач холбогдолтой гэж үзнэ. Тухайлбал Швед Улсын Ерөнхий сайд, Стокгольм хотын дарга, Нидерланд Улсын Ерөнхий сайд, Амстердам хотын дарга нар нэг жилийн 365 хоногийн 2-3 сард л автомашин унах эрхтэй бөгөөд бусад цагт нийтийн тээвэр, унадаг дугуй, явганаар явахыг “үүрэг болгодог” байна.

Зураг.67.



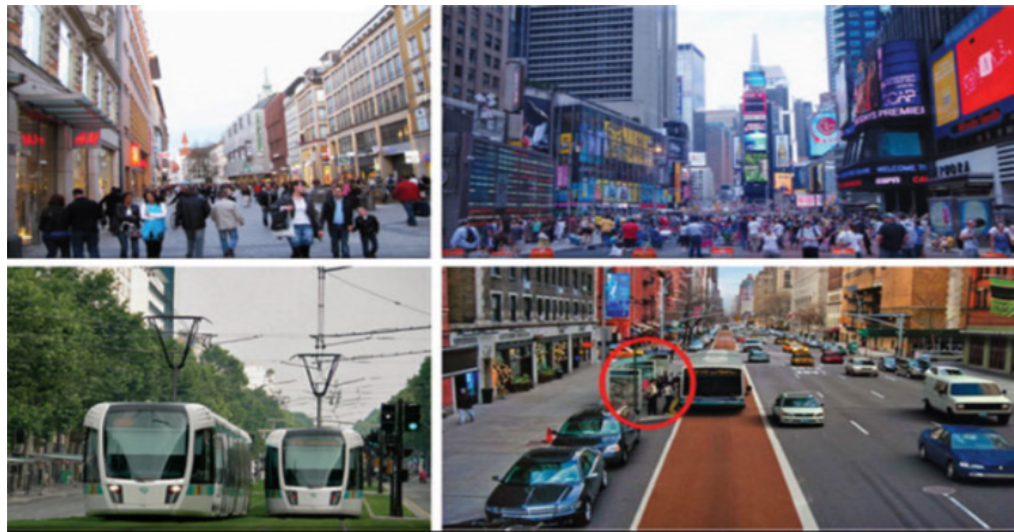
Швед улс хамгийн их түгжирдэг цаг хугацаанд, тухайн цагт, тухайн замын хэсгээр нэвтрэн өнгөрч байгаа тээврийн хэрэгслийн улсын дугаарыг уншуулах замаар түгжрэлийн төлбөр тооцдог байна. Ингэснээр төлбөрийн чадваргүй иргэд өөр цаг хугацаа, өөр зам сонгож, замын ачааллыг бууруулдаг ажээ.

Монгол Улсад урд өмнө хэрэгжүүлсэн “нэгдүгээр эгнээ”, “дугаарын хязгаарлалт”, “COVID 19 хөдөлгөөний хорио” зэрэг үйл ажиллагаанаас үзэхэд ямар нэг хязгаарлалт тогтоосны дараа хэн нэгэнд давуу эрх, зөвшөөрөл олгох асуудал үүсдэг нь эхлүүлсэн ажлыг нураах, үр дүнгүй болгох нөхцлийг бий болгодог.

“Торгууль шийтгэл төлдөг тэр хүмүүсийн төлөө санаа тавихгүй бол торгож шийтгээд ч ёс суртахууныг нь засаж чадахгүй” гэдэг хандлагаар замын хөдөлгөөнийг төдийгүй хүний амьдрах орчныг ч ая тухтай байх нөхцлийг бүрдүүлж байна.

Иймд түгжрэл хөдөлгөөний ачааллыг сааруулах хамгийн гол аргын нэг нь нийтийн тээврийн үйлчилгээг боловсронгуй болгох явдал юм.

Иргэд нийтийн тээвэр дуртайгаар ашиглахын тулд 1-рт safety буюу аюулгүй байдал, 2-рт security буюу хамгаалагдсан байдал гэсэн 2 нөхцөлийг бүрдүүлсэн байх шаардлагатай гэжээ.

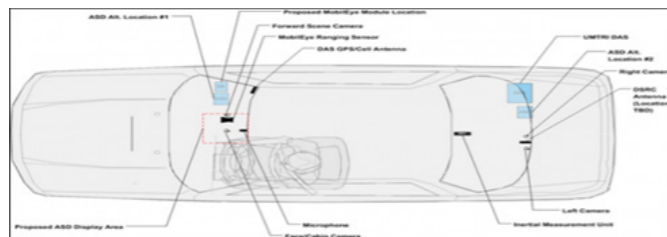


Зураг.68.

Нийтийн тээврийн аюулгүй байдал гэдэг нь ашиглаж байгаа тээврийн хэрэгсэл нь идэвхитэй, идэвхигүй, ослын дараах, байгаль орчны гэсэн 4 аюулгүй байдлыг хангахаас гадна, иргэдийн замын хөдөлгөөнд аюулгүй зорчих зам орчны нөлөөллийг бий болгосон байх ёстой.

Харин хамгаалагдсан байдал гэдэг нь нийтийн тээвэр хэрэглэгч ая тухтай байхаас гадна гадны халдлагаас хамгаалагдсан байх явдал юм. Тухайлбал автобуснаас бугаад харанхуй, бохир орчинтой, хулгай, дээрэмд өртдөг бол нийтийн тээвэр ашиглах хүсэл хэнд ч төрөхгүй. Иймд нийтийн тээврийг ашиглуулахын тулд гудамж, замын бусад хэсгийг ч сайжруулах шаардлагатай гэдэг.

Япон Улсын ЖАЙКА байгууллага 2008-2012 онд Монгол Улсын замын хөдөлгөөний нөхцөлд дүн шинжилгээ хийж “Тусгай замын автобус” /BRT/ төсөл хэрэгжүүлэн ашиглах нь үр дүнтэй гэж үзжээ.



Зураг.69.

Тээврийн хэрэгслийг ашиглахдаа аль болох алсыг харсан, орчин үеийн технологийг нутагшуулах явдал ихээхэн чухал гэжээ. Тухайлбал зурагт үзүүлсэн тээврийн хэрэгсэл нь зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх төдийгүй замын хөдөлгөөнд оролцох, ослын дараахь үйл ажиллагааг системээр зохицуулдаг ажээ.

Тээврийн хэрэгсэл, түүний хөгжлийн чиг хандлага



Зураг.70.

Техник, технологийн ирээдүйн чиг хандлагыг тодорхойлоход тухайн чиглэлийн судалгаа, хөгжил, амжилт, ололт чухал байр суурь эзэлдэг. Сүүлийн жилүүдэд амжилттай туршин хэрэглээнд гарахад тун ойрхон байгаа хэд хэдэн технологи байгаагийн нэг нь хиймэл оюун юм. Хиймэл оюуны тусламжтайгаар хүн төрөлхтөн техник технологийн хөгжлийг урьд өмнөхтэй харьцуулашгүй хурдлуулж байна. Үүний нэг жишээ нь жолоочгүй тээврийн хэрэгсэл (driverless car, self-driving vehicle, autonomous car) болон түүний эргэн тойрны технологи юм. Дэлхийн хөгжингүй улс орнууд энэ чиг хандлагыг дэмжих зорилгоор хууль эрх зүйн орчинд шаардлагатай өөрчлөлтүүдийг хийж байна.

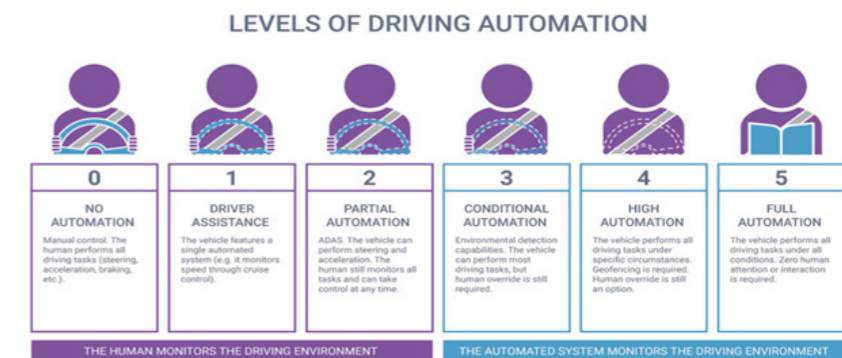
Дийлэнх автомашин үйлдвэрлэгчид одоогийн байдлаар цахилгаан автомашин хөгжүүлэх ажилд идэвхийлэн орсон ч жолоочгүй тээврийн хэрэгслийн судалгаа, хөгжүүлэлтийг хаягдуулаагүй байна.

Америкийн “Тесла” компани бусад өрсөлдөгчдөөсөө технологийн хувьд ойролцоогоор 5 жилийн урд байна гэсэн дүгнэлтийг судлаачид гаргасан. Уг компани одоогийн байдлаар “Бета тест” буюу сүүлийн шатны туршилтын хувилбарыг аль хэдийн хийгээд эхэлжээ.

Компанийн ерөнхий захирал Елон Маскийн дурьдсанаар тун удахгүй жолоочгүй тээврийн хэрэгслийн шатлалын 4-р болзолыг хангах систем хэрэглэгчдийн гарт хүрнэ гэв. Түүгээр ч үл барам компанийн ойрын зорилгод хүн хэлбэртэй туслах робот зохион бүтээж ажиллах хүчний хомсдолоос гарах шийдэл дэвшүүлэн ажиллаж байна. Уг робот нь бидний өнөөгийн хэрэглэж буй гар утастай ижил шинж чанартай байх бөгөөд хэрэглэгч шаардлагатай програм хангамж апп-ыг суулгаж тохирох ажлыг гүйцэтгүүлнэ.

Одоогийн байдлаар жолоочгүй тээврийн хэрэгслийн 6 шатлал байна гэж тодорхойлсон ба Тесла компанийн хувьд 4-р шатанд (Өндөр түвшний автоматжуулалт) хүрэх ойрхон байгаа юм. Ингээд эдгээр 6 шатлалд чухам юуг авч үздэгийг харья.

Зураг.71.



Зарим хөгжингүй орнуудын хувьд уг технологийг хэрхэн ашиглах, импортлох тал дээр нэлээдгүй судалгаа хийж байгаагийн нэг нь гадны орноос импортлох жолоочгүй тээврийн хэрэгслийн удирдлагын системийг оношлох юм. Энэ нь жолоочгүй тээврийн хэрэгслийн хиймэл оюун бүхий удирдлагын систем нь тухайн орны нөхцөл байдалд хэрхэн тохирч байгааг шалгах юм. Магадгүй зарим орнуудын хувьд замын хөдөлгөөний дүрэмд заагдсан тэмдэг, тэмдэглэл өөр байх боломжтой байдаг нь тухайн автомашин үйлдвэрлэгч улс орон бүхний онцлог, бүх нөхцлийг хангахуйц хиймэл оюуныг сургасан эсэх нь эргэлзээтэй.

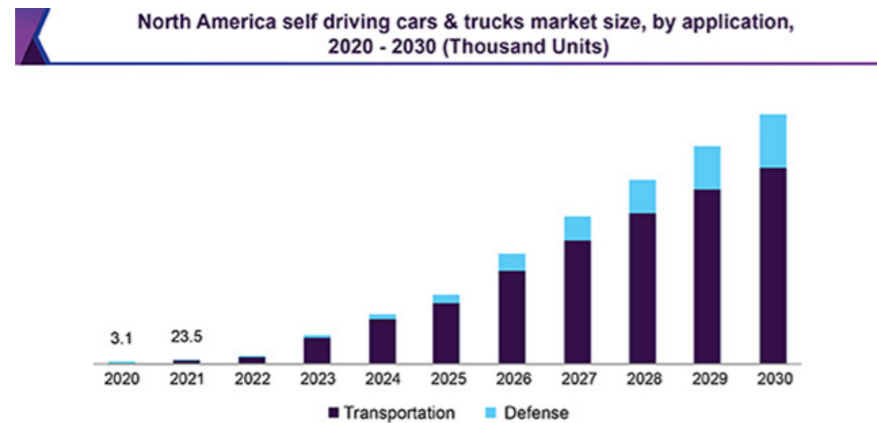
Манай улсын хувьд техник технологийн хэрэглээний хувьд тийм ч их хоцроогүй, харин ч сүүлийн үеийн технологийн чиг хандлагад тохируулан өөрийн гэсэн хувийн эд зүйлсийг шинэчлэн сайжруулж хэрэглэсээр байна. Иймд, ойрын ирээдүйд нийтийн хэрэглээнд гарах хиймэл оюунд суурилсан жолоочгүй автомашиныг импортлох үеийн техникийн үзлэг оношлогооны хэлбэр, мөн хууль эрх зүйн орчинд нэмэлт өөрчлөлт оруулах, өөрийн орны нөхцөлд тохирох системийг хэрэглэж, найдварт ажиллагааг хангуулах шаардлагатай байна.

Жолоочгүй тээврийн хэрэгслийг хэрэглээнд нэвтрүүлснээр хүрээлэн байгаа орчин болон эдийн засгийн олон давуу талуудыг олгох бөгөөд үүнээс дурьдвал:

- » Хүний анхаарал болгоомжгүйгээс болон бусад хүчин зүйлээс хамаарсан осол гарахгүй.
- » Нийт ослын хэмжээ буурна.
- » Замын түгжрэл буурна.
- » Эдийн засгийн хэмнэлт гарна.

Сүүлийн 10-аад жилийн хугацаанд компьютерийн техникийн хөгжлийг дагаад өмнө бүтэшгүй мэт байсан хиймэл оюуны хөгжүүлэлт бодит байдалд биелэлээ олсоор байгааг бид харж байгаа билээ. Дэлхийн томоохон хөрөнгө оруулагч нар үүнд аль хэдийнээ анхаарал хандуулж эхэлсэн ба ирээдүйд бий болох үнэ цэнийг одоогоор таамаглахын аргагүй тэсрэлтийг бий болгосоор байна.

Америкийн шинжээчдийн үзэж байгаагаар ирэх 2030 он хүртэх хөрөнгө оруулалтын чиг хандлагыг гаргажээ.



Зураг.72.

Графикаас үзэхэд тээврийн салбарын хиймэл оюун ухааны хөрөнгө оруулалт бараг 30 дахин нэмэгдэх хандлагатай байгааг Монгол Улсын хөгжилд ч тооцож үзэх шаардлагатай билээ.

Зам тээврийн ослыг шинжлэн шалгах ажиллагаа

Замын хөдөлгөөний ачааллыг нэмэгдүүлж, түгжрэлийг бий болгож байгаа гол асуудлын нэг нь **зам тээврийн осол** гэж дэлхий нийтээр хүлээн зөвшөөрдөг. Иймд зам тээврийн ослыг бууруулах, хэргийн газрын үзлэг хийх, шинжлэн шалгах үйл ажиллагааг боловсронгуй болгох асуудал тэргүүн зэрэгт тавигдах ёстой.

- » Урьдчилан сэргийлэх үйл ажиллагаа. /компанит ажил/
- » Осол хэргийн газрын үзлэг.
- » Шалгах үйл ажиллагаа.
- » Шинжлэн шалгах үйл ажиллагаа. /Криминалистик, байцаан шийтгэх, шинжлэн дүгнэх/
- » Аудит

Хүний нөлөө

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал, замын хөдөлгөөний нөхцөл, байдал ХҮН-ТЭЭВРИЙН ХЭРЭГСЭЛ-ЗАМ-ОРЧИН гэсэн 4 элементийн цогцоос хамааралтай гэж үздэг. Үүнд хүн нь замын хөдөлгөөнд операторын үүрэг гүйцэтгэдэг тул хамгийн чухал үүрэгтэй.

2012 оны Японы ЖАЙКА байгууллагын судалгаагаар замын хөдөлгөөний ачаалал, түгжрэл бий болоход замын хөдөлгөөнд оролцогч 38%-ийн нөлөөтэй байна гэжээ. Өөрөөр хэлбэл жолооч, явган хүний үйлдэл нь түгжрэлд 40 хувийн нөлөөтэй байна гэсэн үг.

Аливаа хүн аюулгүй байдлыг хангаж, бусдад төвөг багатай хөдөлгөөнд оролцохын тулд бие болон сэтгэл зүйн талаасаа мэдээллийг хүлээн авах, мэдээллийг боловсруулах, тосон хариулах, хөдөлмөрийн чадвар, мэдлэг хандлага талаасаа замын хөдөлгөөнд бэлтгэгдсэн байдал, ухамсар, ёс зүй гэсэн үзүүлэлтүүд ихээхэн хамааралтай гэж үзэж байна.

Иймд дээрх онолд үндэслэн замын хөдөлгөөнд оролцогчийг бага наснаас нь бэлтгэх, жолооч бэлтгэх, мэргэшүүлэх үйл ажиллагааг боловсронгуй болгох асуудлыг тусгай хөтөлбөрийн дагуу хэрэгжүүлж байна

Судлаачдын үзэж байгаагаар ихэнх тохиолдолд зам тээврийн осол нь Замын хөдөлгөөний дүрэм зөрчсөнөөс бус, харин нөхцөл байдлыг зөв үнэлж, дүгнэх чадвар дутсанаас шалтгаалсан байдаг /Замын хөдөлгөөний дүрмийг санаатайгаар зарчихөөс бусад тохиолдолд/. Замын хөдөлгөөний дүрэм нь замын хөдөлгөөнд оролцох явцад юуг хориглох, юуг зөвшөөрөхийг тогтоодог эрх зүйн

хэм хэмжээ.

Замын хөдөлгөөнд оролцогч Замын хөдөлгөөний дүрмийн зүйл бүрийг цээжилснээр аюулгүй байдлыг бүрэн хангачихлаа гэж үзэж болохгүй. Харин нөхцөл байдлыг үнэлүүлэх сургалтаар яавал Замын хөдөлгөөний дүрмийг зөрчихгүй байхав гэдгийг ойлгуулахаас гадна аюултай нөхцөл байдлаас яаж зайлсхийхийг зааж сургадаг байх хэрэгтэй. Аюултай нөхцөл, түүний шинж байдлыг цаг тухайд нь мэдэрч, үнэлж чадаагүй нь замын хөдөлгөөнд оролцогчдыг алдаанд хүргэж, зам тээврийн осолд өртүүлдэг гэж үздэг.

Нөхцөл байдлыг үнэлүүлэх сургалт явуулахдаа хөдөлгөөнтэй орчныг, аль эсвэл тусгай макет ашиглах нь үр дүнтэй. Финлянд, Швед, Япон зэрэг улсад тусгай сургалтын дромьг байгуулсан нь нилээд үр дүнтэй болсон. Манай улс одоогоор зөвхөн жолооны дамжаанд л автодромыг нэр төдий ашиглаж байна.

Зам дээр хөдөлгөөнд оролцогч биеэ хэрхэн авч явах нь түүний дадлаар тодорхойлогдох бөгөөд, замын хөдөлгөөний дүрэм биелүүлэх байдал нь эерэг зуршлаар илрэн гарах ёстой. Жишээ нь: зам хөндлөн гарахын өмнө баруун, зүүн гар талаас ойртон ирж байгаа тээврийн хэрэгсэл байхгүй, ямар нэг зүйлээр халхлагдаагүй гэдгийг сайтар магадласны дараа зам хөндлөн гарах нь эерэг зуршил. Харин ойртон ирж байгаа тээврийн хэрэгсэл, саад байгаа эсэхийг магадлахгүйгээр зам хөндлөн гарах нь сөрөг зуршил болно.

Хөдөлгөөнд оролцогчдоод эерэг дадал, зуршил олгохын тулд Замын хөдөлгөөний дүрмийг зориудаар, өөрөөр хэлбэл албадлагаар хэвшүүлэх аргыг хэрэглэдэг. Үүний тулд эрх зүйн хэм хэмжээгээр /Замын хөдөлгөөний дүрэм/ хөдөлгөөний дарааллыг тогтоохоос гадна хөдөлгөөнд оролцогчдыг механик аргаар /хайс, хашлага/ тусгаарладаг. Замын дагуу хашлага хайс хийж, тэр нь явган хүний гарцтай хэсгээрээ онгорхой байх бөгөөд явган зорчигч тэр хэсгээр гараад зуршсаны дараа хашлагаа буцаагаад авчихдаг туршлага нилээд өгөөжтэй болсон гэж үздэг.

Замын хөдөлгөөнд зөв дадал, эерэг зуршил ихээхэн хэрэгтэй. Францын алдарт философич Мишель дө Монтень дадал зуршлыг юм бүхэнд хамгийн гаргуун хөтөч нь гээд, дадал зуршил аажмаар бий болж, мөн аажмаар үгүй болдог тухай өгүүлсэн нь бий. Хөдөө орон нутагт машин барьж байсан жолооч хотын дотор хөдөлгөөнд оролцохдоо аливаа асуудалд хүлээцгүй, тэвчээргүй хандах нь их. Нэг нь нөгөөгөөсөө хамааралтай суурин газрын замын хөдөлгөөний орчинд хувиа хичээсэн гэмээр хээрийн дадал зуршил ердөө тохирдоггүй. Суурин газарт автомашин барьж сурахад хугацаа хэрэгтэй. Ийм ч учир зарим улсад жолооч нарыг давтан сургалтанд хамруулж, мэргэжлийг нь дээшлүүлж зөв дадал зуршилд хэвшүүлдэг.

Сүүлийн жилүүдэд манай улсын иргэд дэлхийн өндөр хөгжилтэй орнуудад аялж, сурч, ажиллаж, амьдарч байгаа нь суурин иргэншлийн эерэг зуршилыг импортлоход чухал ач холбогдолтой гэж үзэж болно.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, соёлтой, ая тухтай зорчиход Замын хөдөлгөөний дүрмийн болон хөдөлгөөний аюулгүй байдлын мэдлэг чухал ач холбогдолтой. Мэдлэг бол замын хөдөлгөөнд оролцохдоо аюулгүй байдлыг хангах мэдээллүүдийг цуглуулах тогтолцоо юм. Хөдөлгөөний нөхцөл байдлыг үнэлэх чадвар, үйлдэл гүйцэтгэх арга ухаан нь мэдлэгийн төвшингөөс хамаарна.

Өндөр хөгжилтэй, мянган хүнд 650-850 автомашин ногддог улсуудад цэцэрлэгийн наснаас замын хөдөлгөөний дүрмийн анхны мэдэгдэхүүнийг олгож, ерөнхий боловсролын сургуульд замын хөдөлгөөний дүрмийг үзэж, түүний дараа 16-18 нас хүрсэн иргэдээс замын хөдөлгөөний дүрмийн шалгалтыг курст хамрагдсан эсэхээс үл харгалзан авдаг, харин жолоодлогын дадлага заавал хийсэн байхыг шаарддаг, мэргэжлийн жолоочийг бэлтгэхэд нилээд зарцуулдаг систем хэрэгжиж байна.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуульд зааснаар “Замын хөдөлгөөнд оролцогч” гэдэгт замын хөдөлгөөнд явганаар болон тээврийн хэрэгсэл жолоодож буюу тээврийн хэрэгслээр зорчиж яваа хүмүүсийг багтааж заажээ. Хуулийн заалтаас үзэхэд замын хөдөлгөөнд оролцогчгүй нэг ч хүн байхгүй гэж хэлэх бүрэн үндэстэй учир замын хөдөлгөөнд оролцогчийг бэлтгэх, аюулгүй байдлыг хангах, ая тухтай нөхцлийг бүрдүүлэхэд ихээхэн чухал.

Зам тээврийн осол буурахгүй байгаа нь тээврийн хэрэгслийн тоо нэмэгдэж, замын хөдөлгөөний зохион байгуулалт хангалтгүй байгаатай холбоотой боловч нөгөө талаас нь аюулгүй байдлыг хангахад хүн өөрөө асар их үүрэгтэй. Германы философич Мартин Хайдеггер “Машин

техник, үйлдвэрлэлийн буруу горимоос хүнд аюул нүүрэлдэг юм биш. Жинхэнэ аюул занал хүний өөрийнх нь мөн чанар дотор нэгэнт нүүрлээстэй явдаг юм” гэжээ. Иймд хүмүүний ухамсарт ёс зүй болох хөдөлгөөний соёлгүйгээр замын хөдөлгөөнийг сэтгэшгүй.

Зам тээврийн ослын гаралт, түүнээс үүдэх хохирол сүйтгэлийн хэр хэмжээ нь хүмүүсийн зан үйл, ухамсар, ёс зүйгээс ихээхэн хамааралтай болохыг судлаачид тогтоосон байна.

Ер нь замын хөдөлгөөний түгжрэл, саатал нь бие биенээсээ хамаарах амьдрал харьцангуй бага нүүдэлчдийн сэтгэхүйтэй холбоотой ч байж болох. Зах хязгааргүй өргөн уудам тал хээрээр дураар давхиж, дуртай газраа буудаллаж, дуртай газраа зогсдог, биентэйгээ өрсөлдөх дуртай нүүдэлчний хувиа хичээсэн сэтгэхүй өнөөгийн хот байгуулалтын бодлогоос ч, хөдөлгөөнд оролцож байгаа хүмүүсийн авираас ч их тод харагдаад байх шиг санагддаг. Монгол орноор 6000 км аялсан орос геологич В.А.Апрадов “Машинаа тэгж их тэнхээ мэдэн зүтгүүлж байж энэ давааг давж буух гэж байснаас голынхоо хөндийгөөр арваадхан километр, уулаа тойроод ирвэл хялбар байхсан бус уу? гэдгийг би ухаарч чадсангүй. Даваагаар явах нь дөт байдаг гэж Сүрэн тайлбарлахад би дуугараагүй боловч өөрийн бодлоор үлдэв. Ер нь монгол жолооч нар боломжтой л бол шууд чигээрээ явдгийг анзаарсан” хэмээн нүүдэлчин бидний зан араншинг бичиж үлдээжээ.

Монгол улс зах зээлд шилжихээс өмнө хувьдаа автомашинтай хүний тоо гарын арван хуруунд багтаж, төрийн мэдлийн автомашин замын хөдөлгөөнд оролцох явдал тун хязгаартай байв. Хөдөлгөөний нягтрал гээд байх юмгүй тэр үед буюу 1983 оны 8 дугаар сард төв шуудангийн уулзварт 24 машины гацаа үүсч, бөөн асуудал болж байсныг тэр үеийн төрийн төв хэвлэлд бичиж үлдээжээ. Энэ нь бие биетэйгээ өрсөлдөх дуртай нөгөө л нүүдэлчдийн сэтгэхүйгээс үүдэлтэй түгжрэл байсан буй заа хэмээн бодогдохоор.

Замын хөдөлгөөний дүрэм зөрчих нь насны онцлог, мэргэжлийн ур чадварын төвшинөөс ихээхэн хамааралтай гэж үздэг.

Замын хөдөлгөөний дүрмийн заалтыг 25 хүртэлх насны хүмүүс их зөрчдөг бөгөөд үүнээс хойших насанд зөрчил гаргах нь багасдаг байна. Харин 50-аас дээш насанд Замын хөдөлгөөний дүрмийг мартаж, мунгинах зэрэг нь алдаанд хүргэж болдог ажээ.

Өөр хоорондоо хүндэтгэл үзүүлэх, зам тавьж өгөх, гэрэл шилжүүлэх, ослын гэрэл асаах зэрэг жолооч нарын дунд хэрэглэгддэг “дүрэмгүй” талархлын дохионууд ч түгжрэл багасгахад багагүй хувь нэмэр оруулдаг гэжээ.

Хөдөлгөөний гацаа, ачаалал үүссэн замын хэсэгт жолоочийн соёл ихээхэн чухал. Бусдын хөдөлгөөнд саад учруулан, тээврийн хэрэгслээ зогсоож болзошгүй түгжрэл, саатал бий болсон үед уулзварт орохыг хориглосон заалт Замын хөдөлгөөний дүрэмд байдаг боловч бодит байдал дээр хэрэгжихгүй байна.

“Нэг нь давуу эрх эдэлж нөгөө нь зам тавьж өгөх тухай дүрмээр заасан хэдий ч нэг нь нөгөөдөө туслах нь хүмүүний ёс. Ийм болохоор гацсан нэгэндээ тусалчих л даа. Дараа нь чиний ээлж ирнэ” гэж ХБНГУ-ын замын хөдөлгөөн судлаач Клебьльсберг хэлсний дараа “ТА-БИ-ТА” гэсэн зарчим хэрэгжих болжээ. Энэ зарчим одоо ч үнэ цэнээ алдаагүй.

Хөдөлгөөнд оролцогч Замын хөдөлгөөний дүрмийг заавал дагаж мөрдөх ёстой. Энэ хэм хэмжээ нь техник, антраполог, эрх зүй болон бусад шинжлэх ухааны цогц байдаг учир дэлхийн улсуудын замын хөдөлгөөний дүрмийн үндсэн зарчимууд ижил.

Замын хөдөлгөөний дүрмийг биелүүлэх сонирхол хүн бүхэнд байдаггүй, болж өгвөл зөрчих сонирхол байдгаараа их онцлогтой. Иймд дүрэм биелүүлэх ажлыг зориуд, албадлагаар хэвшүүлэх хэрэгтэй гэж үздэг. Тухайлбал Япон улсад “сэлэмний хууль” гэгч хэрэгжиснээр нилээд цэгцтэй болсон гэдэг. Барууны улсууд ч бидний энэ зовлонг тойрч гараагүй, дайраад өнгөрсөн. Тэд мөн л албадлагын арга хэмжээг авч хэрэгжүүлснээр үр дүнд хүрсэн. “Харанхуй бүдүүлэг ард шиг хөөрхийлөлтэй, нөхөрлөхөд хэцүү зүйл гэж барагтай л бол хорвоод үгүй. Өөрөө төрийн хууль цаазаар хамгаалуулж байгаа атлаа өөртөө ашиг тусгүй гэсэн тохиолдолд санаа зовох юмгүйгээр хууль цаазыг завхруулж байдаг. Тиймэрхүү цөлх ардыг захирахад төрийн төмөр нүүрийг харуулахаас өөр аргагүй, учир шалтгааныг ухуулах мэт нь энд нэмэргүй ажгуу” хэмээн Японы нэрт сурган хүмүүжүүлэгч Фүкүзава Юкичи “Эрдмийг эрхэмлэх ухаан” бүтээлдээ бичиж үлдээжээ.

Замын хөдөлгөөнд оролцогчдын хөдөлгөөний соёлыг дээшлүүлэх асуудлыг багагүй анхаарч байгаа бөгөөд Монгол улсын хууль тогтоомжид энэ талын олон заалт бий. Гэвч зөвхөн хууль тогтоомжид даатгаснаар бүхнийг шийдэхгүй. Нэгэн хүн: “Засаглалаар хөтөлж, хууль цаазаар

цэгцлэвээс эгэл ард гэм ял үйлдэхээс зайлсхийх боловч гэмших сэтгэл эс төрмүй. Ёс суртлаар хөтөлж, ёслолоор цэгцлэвээс эгэл ардад гэмшин ичингүйрэхүйн сэтгэл төрөх төдийгүй, эрхбиш эрхшээн дагамуй” гэсэн байдаг. Засаглалаар хөтөлж, хууль цаазаар цэгцлэх нь төрийн үүрэг, ёс сурталтай эрхшээн дагах нь эрхбиш эрхэм иргний үүрэг мөн гэдгийг цаг хугацаа харуулдаг байна.

ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫН ҮНДЭСНИЙ ЗӨВЛӨЛИЙН АЖЛЫН АЛБА А.ЭНХБОЛД

6.3 ТЭЭВРИЙН ХЭРЭГСЛИЙН ХУРД ХЭТРҮҮЛСНЭЭС ШАЛТГААЛАН ҮЙЛДЭГДСЭН ГЭМТ ХЭРЭГ, ЗӨРЧЛИЙН НӨХЦӨЛ БАЙДАЛД ДҮН ШИНЖИЛГЭЭ ХИЙСЭН СУДАЛГААНЫ АЖЛЫН ТАЙЛАН

Судалгааны ажлын зорилго: Цагдаагийн байгууллагын гэмт хэргийн статистик мэдээлэлд үндэслэн Монгол Улсын хэмжээнд 2014-2019 оны тээврийн хэрэгслийн хурд хэтрүүлсний улмаас үйлдэгдсэн гэмт хэрэг, зөрчлийн шалтгаан нөхцөлийг тодорхойлох, цаашид хэрэгжүүлэх арга хэмжээний талаар санал, зөвлөмж гаргахад судалгааны ажлын зорилго оршино.

Судалгааны зорилгын хүрээнд дараах зорилтыг дэвшүүлэв. Үүнд:

1. Хөдөлгөөний аюулгүй байдал, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэрэг, тээврийн хэрэгслийн хурд хэтрүүлснээс үйлдэгдсэн гэмт хэрэг, зөрчлийн төлөв байдлыг тодорхойлох, дүн шинжилгээ хийх;
2. Монгол Улсад тээврийн хэрэгслийн хурдны талаар баримталж буй эрх зүйн орчныг судлах;
3. Гадаадын зарим улс орнуудад тээврийн хэрэгслийн хурд хэтрүүлэхээс урьдчилан сэргийлэх хэрэгжүүлж буй ажил, арга хэмжээг судлах;
4. Тээврийн хэрэгслийн хурд хэтрүүлэхээс урьдчилан сэргийлэх техник технологийг нэвтрүүлэх чиглэлээр хийж байгаа ажил, цаашид хэрэгжүүлэх арга хэмжээг тодорхойлох;
5. Судалгааны ажлын үр дүнд тулгуурлан санал, зөвлөмж боловсруулж, хүргүүлэх;

Судалгааны арга зүй: - Тээврийн хэрэгслийн хурд хэтрүүлсэн гэмт хэргийн статистик мэдээлэлд суурилан боловсруулалт хийх, гэмт хэргийн төлөв байдал, өөрчлөлт зэрэгт харьцуулалт хийх, хүснэгт графикаар дүрслэн харуулах, статистик математикийн аргуудаас корреляцийн шинжилгээ хийх, Фурьегийн цувааны тэгшитгэлээр таамаглан шалгах зэрэг аргачлалаар үр дүнг тодорхойлохыг зорьсон. Тээврийн цагдаагийн албаны Замын цагдаагийн газраас ирүүлсэн статистик тоон мэдээлэл болон холбогдох бусад баримт бичигт анализ хийх, замын хөдөлгөөнийг зохицуулах чиглэлээр үүрэг гүйцэтгэж байгаа цагдаагийн алба хаагчид болон жолооч нартай фокус ярилцлага хийх, мөрдөн шалгах ажиллагаа явуулдаг мөрдөгч нараас санал асуулга авах зэргээр энэхүү судалгааг хийж гүйцэтгэсэн.

Судалгааны ач холбогдол: - Цаашид хурд хэтрүүлсний улмаас үйлдэгдэж байгаа гэмт хэрэг, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх, анхаарах асуудал, үр нөлөөтэй арга хэмжээг оновчтой тодорхойлоход оршино.

Нэг. Хөдөлгөөний аюулгүй байдал, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэрэг, тээврийн хэрэгслийн хурд хэтрүүлснээс шалтгаалан үйлдэгдсэн осол, гэмт хэрэг, зөрчил

1.1. Монгол Улсад бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн мэдээлэл

Монгол Улсад 2019 оны байдлаар 934510 автомашин⁵, 1043028 тээврийн хэрэгсэл бүртгэлтэй байгаагийн 55 орчим хувь нь нийслэлд бүртгэлтэй байна.

Улсын хэмжээнд олон улсын чанартай 4.282.3 км авто зам, улсын чанартай 14.918.7 км авто зам байгаагаас 6.511.4 км зам нь хатуу хучилттай зам байна. Нийслэл хоттой 16 аймаг хатуу

5 “автомашин” гэж механикжсан, хөдөлгүүрээр тоноглогдсон тээврийн хэрэгслийг /мопед, мотоцикл, механизм, цистерн, кран хамаарахгүй/ хэлнэ.

хучилттай авто замаар холбогдсон, үлдсэн таван аймгийг холбох зам засварын ажлууд хийгдэж байна⁶.

Зураг.73.



1.2. Цагдаагийн байгууллагад бүртгэгдсэн зам тээврийн ослын шинжтэй дуудлага, мэдээллийн талаар;

Монгол Улсын хэмжээнд 2014-2019 онд цагдаагийн байгууллагад зам тээврийн ослын шинжтэй нийт 546021 дуудлага, мэдээллийг хүлээн авсны 520257 нийслэлд, 25764 орон нутгийн цагдаагийн байгууллагад ирсэн байна.

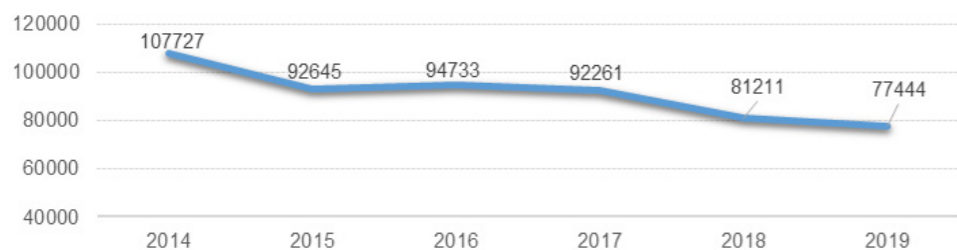
Зураг.74.



Зам тээврийн ослын шинжтэй бүртгэгдсэн нийт дуудлага - 546021
Нийслэлд - 520257 **Орон нутагт - 25764**

Цагдаагийн байгууллагад бүртгэгдсэн зам тээврийн ослын шинжтэй дуудлага, мэдээллийг сүүлийн 6 жилээр харуулбал:

Зураг.75.



Цагдаагийн байгууллагад ирсэн дуудлага, мэдээллийг стандарт функц ашиглан тооцвол дундаж нь 90478, сүүлийн 4 жилийн байдлаар дуудлага, мэдээлэл 2.6-12 хувиар

⁶ Зам тээврийн хөгжлийн яамны сайт <https://mrt.d.gov.mn/>

6.4 ХӨДӨЛГӨӨНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДАЛ, ТЭЭВРИЙН ХЭРЭГСЛИЙН АШИГЛАЛТЫН ЖУРМЫН ЭСРЭГ ГЭМТ ХЭРЭГ

Монгол Улсын Эрүүгийн хуулийн 27 дугаар бүлгийн /27.1-27.11/ зүйл, заалтаар эрүүгийн хэрэг үүсгэн, Цагдаагийн байгууллагын гэмт хэргийн санд бүртгэгдсэн Хөдөлгөөний аюулгүй байдал, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэргийн мэдээллээс дараах тоон мэдээллийг авч харьцуулалт хийлээ.

Хөдөлгөөний аюулгүй байдал, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэрэг, МУ-ын Эрүүгийн хуулийн 27.1-27.11, /2014 – 2019 он/

Зураг.76



Сүүлийн 6 жилийн хугацаанд Хөдөлгөөний аюулгүй байдал, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэрэг 9968 бүртгэгдэн шалгагдсан бөгөөд 4804 нийслэлд, 5164 орон нутагт үйлдэгджээ. 2014 оноос эхлэн 5 жил дараалан энэ төрлийн гэмт хэргийн гаралт буурсан боловч, 2019 онд 1276 гэмт хэрэг бүртгэгдэн шалгагдсан нь урьд онтой харьцуулахад 45 хэрэг буюу 3.7 хувиар өссөн байна.

“Хөдөлгөөний аюулгүй байдал, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэрэг”-ийг /цаашид ХАБТХАЖЭГХ гэх/ хурд хэтрүүлсний улмаас үйлдэгдсэн гэмт хэрэгтэй аймаг, дүүргээр нь харьцуулан харуулбал, /2014-2019 он/

Хүснэгт.33.

№	Аймаг	ХАБТХАЖЭ гэмт хэрэг /ЭХ-ийн 27.1-27.11/		Хурднаас шалтгаалан үйлдэгдсэн гэмт хэрэг							
		Нийт	2014-2019 оны гэмт хэргийн дундаж	2014 он	2015 он	2016 он	2017 он	2018 он	2019 он	Нийт	6 жил-н гэмт хэргийн дундаж
1	Баян-Өлгий	106	17.6	1	2	1	0	6	13	23	3.8
2	Говь-Алтай	98	16.3	3	2	0	3	4	1	13	2.1
3	Завхан	99	16.5	1	1	1	3	2	1	9	1.5
4	Увс	98	16.3	5	0	2	1	6	6	20	3.3
5	Ховд	280	46.6	6	5	2	5	5	9	32	5.3
6	Архангай	252	42	12	5	5	4	14	13	53	8.8
7	Баянхонгор	153	25.5	4	2	1	3	11	11	32	5.3
8	Булган	183	36.6	5	6	4	7	11	17	50	8.3
9	Орхон	241	40.1	7	3	3	3	9	6	31	5.1
10	Өвөрхангай	301	50.1	5	4	6	3	13	6	37	6.1
11	Хөвсгөл	233	39	6	2	2	12	9	14	45	7.5
12	Говьсүмбэр	92	15.3	6	5	2	1	4	7	25	4.1
13	Дархан-Уул	343	57.1	8	6	5	8	13	8	48	8
14	Дорноговь	352	58.6	17	16	9	11	6	15	74	12.3

15	Дундговь	146	24.3	3	2	1	5	6	9	26	4.3
16	Өмнөговь	350	58.3	5	2	2	7	20	13	49	8.1
17	Сэлэнгэ	473	79	13	15	12	20	15	13	88	14.6
18	Төв	697	116.1	18	14	8	27	33	79	179	29.8
19	Дорнод	278	46.3	8	2	3	9	7	8	37	6.1
20	Сүхбаатар	181	30.1	7	5	8	8	6	13	47	7.8
21	Хэнтий	205	34.1	10	5	3	10	19	19	66	11
Орон нутаг		4982	83.3	150	104	80	150	219	281	46.8	7.8
1	Баянгол	761	127	15	9	6	3	1	6	40	6.6
2	Баянзүрх	963	160	34	21	16	6	7	16	100	16.6
3	Сүхбаатар	615	102.5	12	14	4	4	8	3	45	7.5
4	Сонгинохайрхан	1085	181	16	58	21	10	9	4	118	19.6
5	Хан-Уул	584	97.3	19	13	11	9	6	12	70	11.6
6	Чингэлтэй	529	88.1	8	31	4	5	1	7	56	9.3
7	Багануур	102	17	1	1	0	0	0	0	2	0.3
8	Багахангай	21	3.5	0	0	1	0	0	0	1	0.1
9	Налайх	146	24.3	4	1	0	2	4	2	13	2.1
Нийслэл		4806	801	109	148	63	39	36	50	445	=
Нийт		9788	1631	259	252	143	189	255	332	1430	=

Хүснэгтээс харахад, 6 жилийн дунджаар Төв, Булган, Архангай, Дархан, Дорноговь, Өмнөговь, Сэлэнгэ, Хэнтий, Хөвсгөл аймгуудад хурд хэтрүүлснээс үйлдэгдсэн гэмт хэрэг илүүтэй үйлдэгдсэн байна.

Хурд хэтрүүлснээс үйлдэгдсэн гэмт хэргийг ХАБТХАЖЭГХ –т эзлэн хувь, /2014-2019 он/

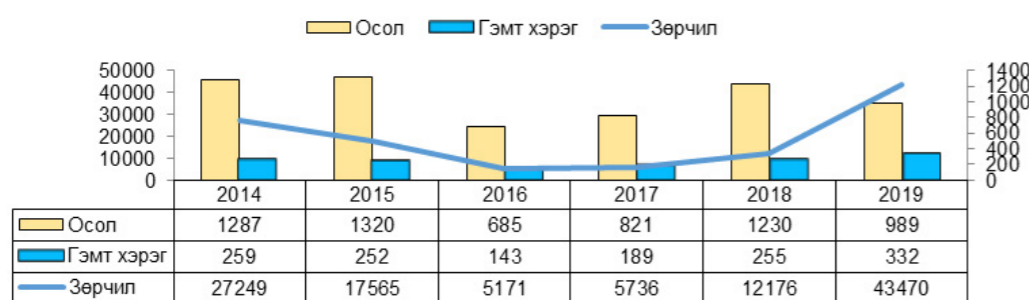
Хүснэгт 34

Он	2014 он	2015 он	2016 он	2017 он	2018 он	2019 он
Нийт ТХАБЖЭГХэрэг	2143	2010	1782	1525	1231	1276
Хурднаас шалтгаалсан хэргийн эзлэх хувь	12.1	12.5	8.0	12.4	20.7	26.0

Хөдөлгөөний аюулгүй байдал, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэрэгт хурд хэтрүүлснээс шалтгаалан үйлдэгдсэн гэмт хэрэг 8-26 хувийг эзэлж байх бөгөөд сүүлийн жилүүдэд өсөлттэй байгаа нь дээрх үзүүлэлтээс харагдаж байна.

Хурд хэтрүүлсний улмаас үүссэн зөрчил, осол, гэмт хэргийн тоо, 2014-2019 он:

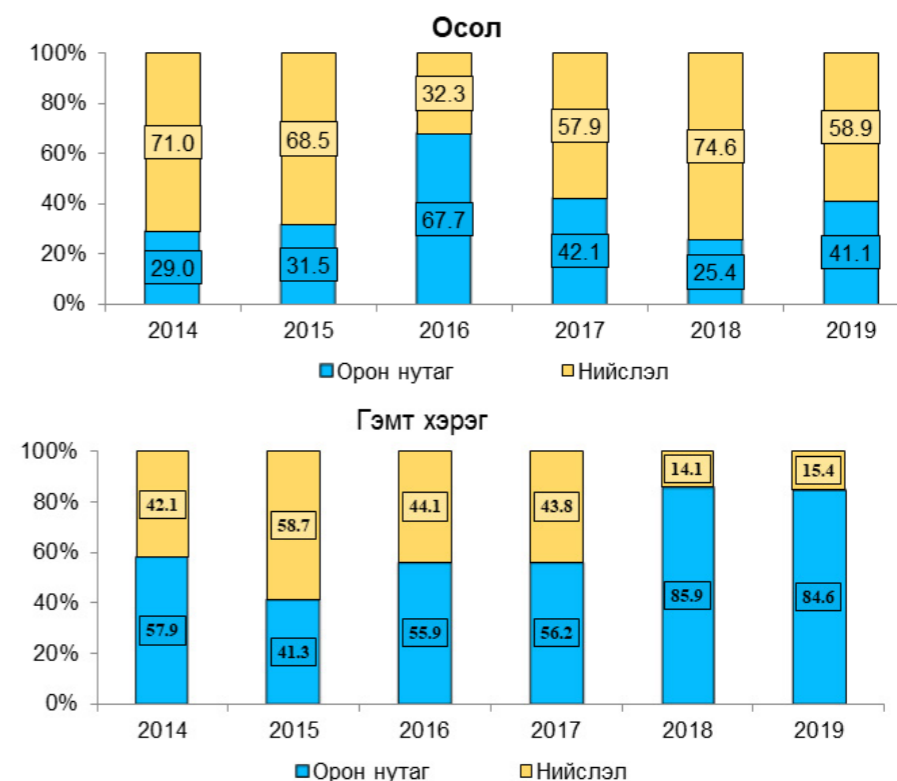
Зураг.77.



Сүүлийн 6 жилийн байдлаар хурднаас шалтгаалсан зам тээврийн 6332 осол цагдаагийн байгууллагад бүртгэгдсэн нь нийт ослын 2.6 хувийг эзэлж байгаа бөгөөд 4015 нь нийслэлд, 2317 нь орон нутагт гарсан байна. Харин энэ хугацаанд тээврийн хэрэгслийн хурд хэтрүүлснээс шалтгаалан үйлдэгдсэн гэмт хэрэг 1430 бүртгэгдсэний 446 хотод, 884 орон нутагт үйлдэгджээ.

Хурднаас шалтгаалсан осол, гэмт хэргийг байршил, хувиар нь, 2014-2019 он:

Зураг.78.



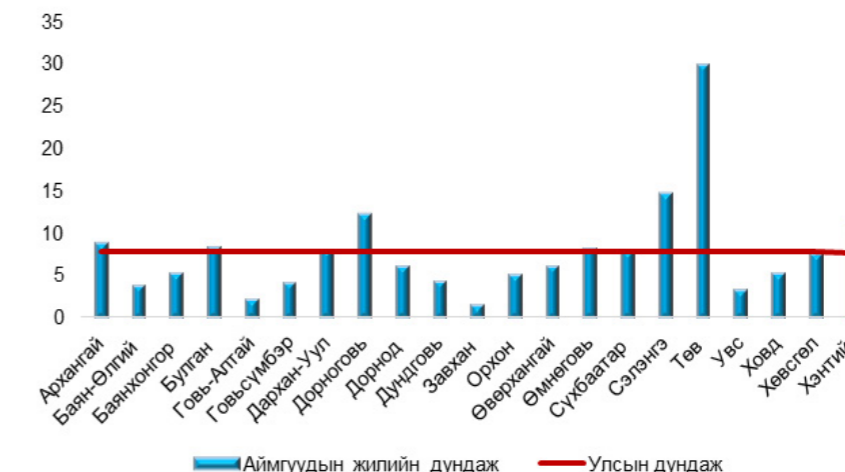
Зураг 78-аас харахад, нийслэлд хурд хэтрүүлсний улмаас үйлдэгдсэн осол илүү их гардаг ч сүүлийн жилүүдэд энэ төрлийн гэмт хэргийн дийлэнх нь орон нутагт гарсныг харж болохоор байна. Үүний шалтгаан нь орон нутагт дулааны улиралд зорчих авто машины урсгал нэмэгдэж байгаатай холбоотой ажээ.

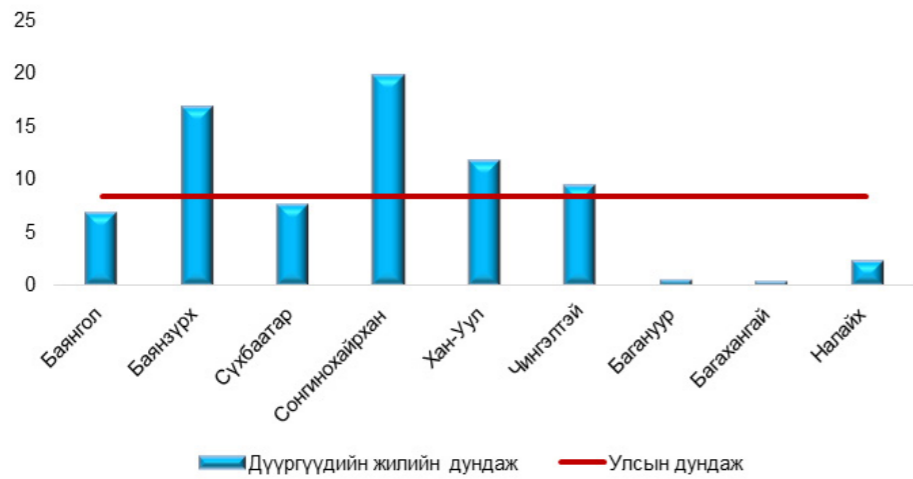
Хурд хэтрүүлснээс гарсан осол, гэмт хэрэг, зөрчлийг 2014-2016 онуудад буурсан “эерэг” үзүүлэлттэй ч сүүлийн 4 жилийн хугацаанд өссөн “сөрөг” үзүүлэлттэй байна.

Үүнээс онцгойлон хурд хэтрүүлснээс шалтгаалан үйлдэгдсэн гэмт хэргийн тооны ерөнхий хандлагыг харвал өссөн буюу 2019 оны байдлаар дурьдсан хугацааны хамгийн өндөр 332-т хүрчээ. Дээрх үзүүлэлтийг нарийвчлан аймаг, дүүрэг тус бүрээр нь авч үзлээ.

Хурднаас шалтгаалсан ХАБАЖЭГХэрэг-ийг аймаг, дүүргээр, улсын дундажтай харьцуулсан нь, 2014-2019 он:

Зураг.78.





Аймаг болон дүүргийн хэмжээнд гарч буй ХАБАЖЭГХэрэг-ийн тоо харилцан адилгүй байгаа бөгөөд улсын дундажтай харьцуулснаар Төв, Сэлэнгэ, Дорноговь, Хэнтий, Архангай, Булган аймгууд, Сонгинохайрхан, Баянзүрх, Хан-Уул, Чингэлтэй дүүргүүдийн үзүүлэлт улсын дунджаас дээгүүр байгаа нь анхаарал татаж байна.

2019 оны байдлаар хурд хэтрүүлсэн гэмт хэрэг 3-аас дээш удаа үйлдэгдсэн, анхаарах шаардлагатай замуудыг аймаг, нийслэлээр нь гарган харуулбал,

Хурд хэтрүүлсэн гэмт хэрэг 3 буюу түүнээс дээш удаа үйлдэгдсэн орон нутгийн зам /2019 он/

Зураг.80.



Хурд хэтрүүлсэн гэмт хэрэг 3 буюу түүнээс дээш удаа үйлдэгдсэн нийслэлийн зам, /2019 он/

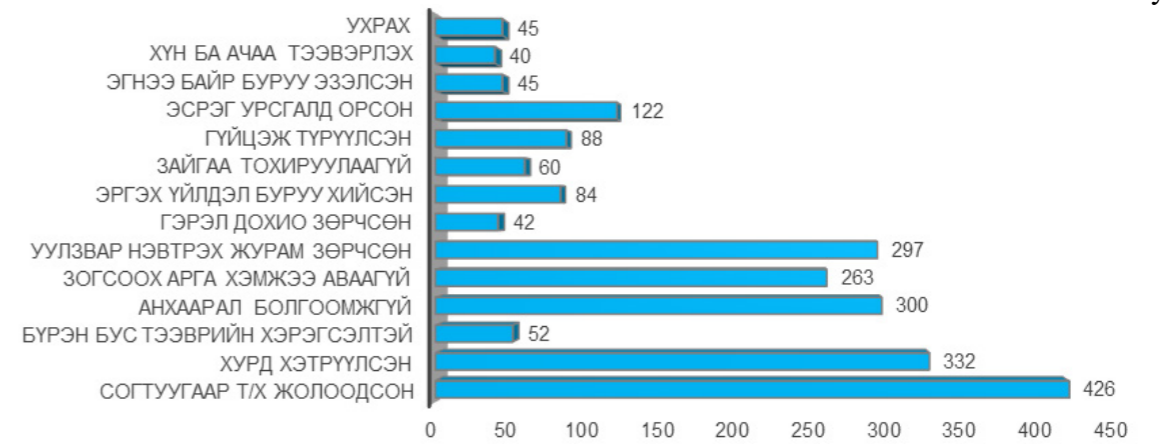
Зураг.81.



Зам тээврийн ослын шалтгааныг 2019 оны байдлаар авч үзвэл: 84.9 хувь нь жолоочийн буруутай үйлдэл, 14.4 хувь нь явган зорчигчийн буруутай үйлдэл, 0.7 хувь нь замын нөхцөл байдлаас шалтгаалсан байна.

Жолоочийн буруутай үйлдлээс болж үйлдэгдсэн зам тээврийн нийт ослын шалтгаан нөхцөлийг харуулбал, /2019 он/:

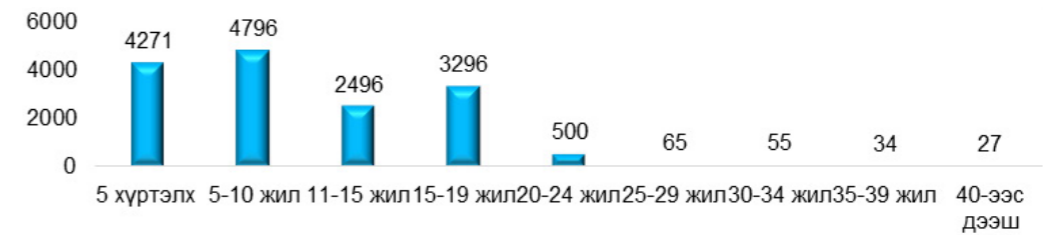
Зураг.82.



Жолоочийн буруутай үйл ажиллагаанаас болж үйлдэгдсэн ослын 332 буюу 13 хувь нь хурд хэтрүүлснээс үйлдэгдсэн байна. Дээрх жолоочийн буруутай үйлдлээс болж үйлдэгдсэн гэх үзүүлэлтэд 10.3 хувь зогсоох арга хэмжээ аваагүй гэсэн нь бодит байдал дээр хурд хэтрүүлсэн шалтгааныг тэмдэглэх нь олонтгоо байдаг байна.

Зам тээврийн осолд холбогдсон жолооч нарыг жолоо барьсан жилээр нь ангилж үзүүлсэн нь, /2019 он/

Зураг.83.



2019 онд жолоодох эрхтэй 15540 жолооч зам тээврийн осол гаргасан байна. Эдгээр жолооч нарыг жолоо барьсан жилээр нь харуулбал: 27.5 хувь нь 0-4 жил, 30.9 хувь нь 5-9 жил, 16.1 хувь нь 10-14 жил, 21.2 хувь нь 15-19 жил, 3.2 хувь нь 20-24 жил, 0.4 хувь нь 25-29 жил, 0.4 хувь нь 30-34 жил, 0.2 хувь нь 35-39 жил, 0.2 хувь нь 40-55 жил тээврийн хэрэгсэл жолоодсон бөгөөд зам тээврийн осол гаргасан жолооч нарын 78.5 хувь эрэгтэй, 21.5 хувь эмэгтэй жолооч байна.

Хурд хэтрүүлсэн тээврийн хэрэгслийн төрөл, /2019 он/

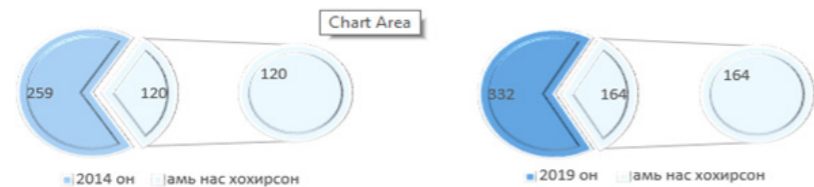
Зураг.84.



Дээрх үзүүлэлтээс харахад тээврийн хэрэгслийн хурд хэтрүүлсэн гэмт хэргийн 71.5 хувь нь суудлын автомашин, 22.7 хувь нь мотоцикл, 6 хувь нь бусад тээврийн хэрэгсэл эзэлсэн байна.

Хурднаас шалтгаалсан гэмт хэрэгт хүний амь нас хохирсон гэмт хэргийг 2014 оныг 2019 онтой харьцуулбал,

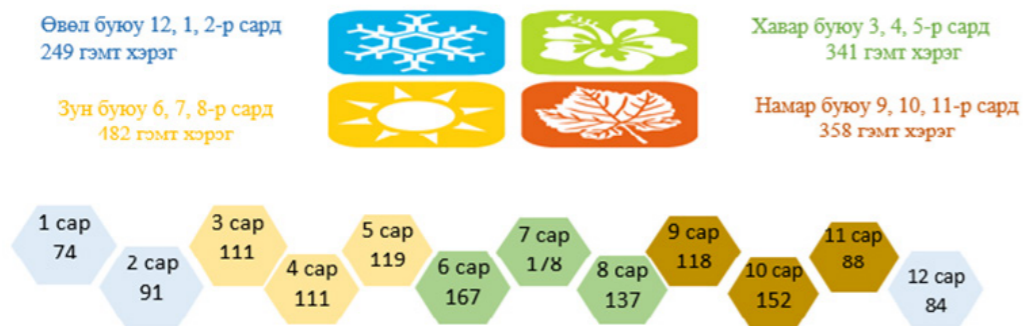
Гээврийн хэрэгслийн хурд хэтрүүлсний улмаас хүний амь нас хохирсон гэмт хэрэгт 2014 оныг 2019 онтой харьцуулалт хийхэд: гэмт хэргийн тоо 73, амь нас нь хохирсон хүн 44 болж өсчээ.



Зураг.85.

Тээврийн хэрэгслийн хурд хэтрүүлсний улмаас үйлдэгдсэн гэмт хэргийг цаг хугацаагаар нь харуулбал, /2019 он/

Зураг.86.

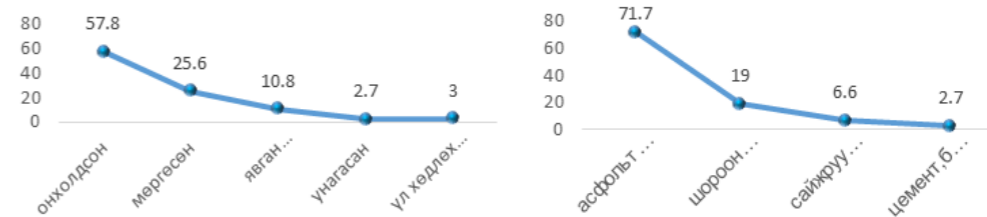
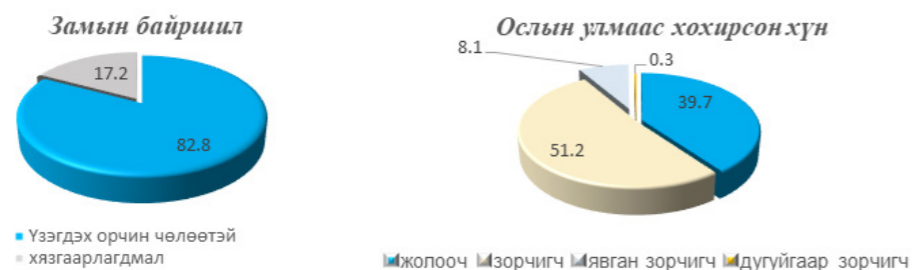


Тээврийн хэрэгслийн хурд хэтрүүлсний улмаас үйлдэгдсэн гэмт хэрэг дулааны улиралд, өдрийн цагаар илүүтэй үйлдэгдсэн байх бөгөөд өдрийн цагаар 60.8 хувь, шөнийн цагаар 39.2 хувь нь үйлдэгджээ.

06:00-14:00 - 236 14:00-19:00 - 232 19:00-22:00 - 440 22:00-06:00 - 522

Хурд хэтрүүлсний улмаас үйлдэгдсэн гэмт хэргийн хэлбэр, нөхцөл байдал, /2019 он/

Зураг.87.



Хурд хэтрүүлсний улмаас 2014- 2019 онд 332 гэмт хэрэг үйлдэгдсэний 82.8 хувь нь осол гарах үед үзэгдэх орчин чөлөөтэй, 71.7 хувь нь асфальтан зам дээр, 57.8 хувь онхолдсон, 25.6 хувь нь мөргөлдсөн байна.

Гэмт хэргийн мэдээллийн санд бүртгэгдсэнээр гэмт хэргийн улмаас хохирсон жолооч нарын 332 буюу дөнгөж 3.9 хувь хамгаалах бүс хэрэглэсэн тоо мэдээлэл харагдаж байна.

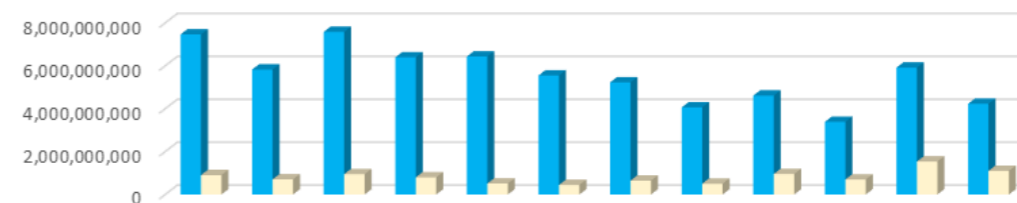
Зураг.88.



Хөдөлгөөний аюулгүй байдал, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэргийн улмаас 2014-2019 онд иргэн, байгууллага, аж ахуйн нэгжид нийт 37.233.314.046 төгрөгийн хохирол учирсан бөгөөд “хурд хэтрүүлсэн”-ний улмаас үйлдэгдсэн гэмт хэргийн хохирол гэмт хэргийн мэдээллийн сангаас дангаараа гарах боломжгүй тул процентолсон байдлаар харьцуулан харууллаа.

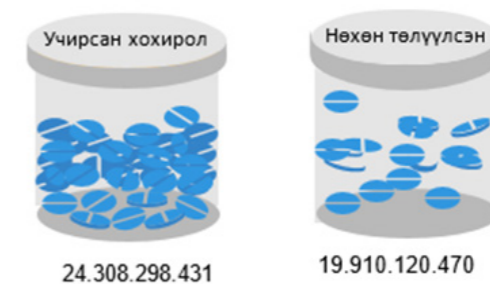
Хурд хэтрүүлсний улмаас иргэн, байгууллага, аж ахуйн нэгжид учирсан хохирол /2014-2019 он/

Зураг.89.



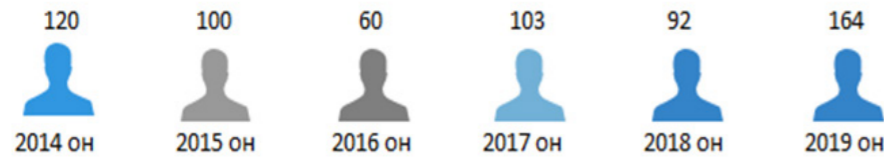
Учирсан хохирол:

Зураг.90.



Хөдөлгөөний аюулгүй байдал, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэргийн улмаас иргэн, байгууллага, аж ахуйн нэгжид 2019 онд 24.30.8298.431 төгрөгийн хохирол учирсны 19.910.120.470 төгрөгийг нөхөн төлүүлж барагдуулсан байна.

Хурд хэтрүүлсэн гэмт хэргийн улмаас амь нас нь хохирсон хүн: /2014-2019 он/



Зураг.91.

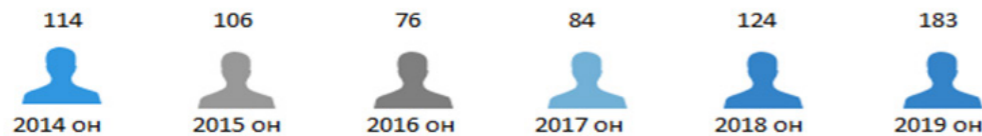
Дэлхийн улс оронд зам тээврийн ослоор нас барсан 1 хүн тутам нь тухайн улсад 260.0 ам.доллартой тэнцэх хэмжээний хохирол учирч байна гэж үздэг ба хүн гэмтсэн тохиолдол бүрт дээрх мөнгөн дүнгийн ¼ хувиар тооцдог байна.

Манай Улсын статистикт нас барсан хүний тоог гэмт хэргийн улмаас нас барсан тоогоор авдаг тул харьцангуй бага тоо гардаг, өөрөөр хэлбэл статистикт ослын улмаас буюу бодит нас барсан хүний тоогоор гаргадаггүй байна.

Тээврийн хэрэгслийн хурд хэтрүүлсэн ослын улмаас 2014-2019 онд **нийт 639 хүний амь нас хохирсон** бөгөөд нийслэлд 122, орон нутагт 517 байна. Энэ төрлийн ослын улмаас 2019 онд 164 хүний амь нас хохирсон нь урьд онтой харьцуулбал 72 хүн буюу 78.8 хувиар өсчээ. Нийслэлд 14, орон нутагт 150 хүний амь нас хохирсон байна.

Хурд хэтрүүлсэн гэмт хэргийн улмаас гэмтэж бэртсэн хүн: /2014-2019 он/

Зураг.92.



Тээврийн хэрэгслийн хурд хэтрүүлсэн ослын улмаас 2014-2019 онд нийт 504 хүн гэмтсэний 212 нийслэлд, 292 орон нутагт байх бөгөөд 140 хүн хүнд, хүндэвтэр гэмтэл авсан байна.

Зам тээврийн ослын улмаас иргэд амь насаа алдах, гэмтэл авч насан туршид эрүүл мэндийн хувьд хохирсон иргэдийн тоо жил ирэх тусам нэмэгдсээр байгаа тул гэмтсэн хүний тоон үзүүлэлтээр прогнозыг тогтоохын тулд Фурьегийн цувааны тэгшитгэлийн аргыг ашиглан доорх таамаглалыг гаргалаа.

Хугацааны цувааны аливаа элементийн хүрсэн түвшин нь хөгжлийн өнгөрсөн үеийн үр дүн ба үзэгдлийн ирээдүйн чиг хандлагыг нэгэн зэрэг тодорхойлдог байна. Хугацааны цувааг тэгшитгэн шинжлэхэд Фурьегийн цувааны тэгшитгэл оновчтой гэж үзсэн. Учир нь хугацааны цуваа, хугацааны давталтаас хэрхэн хамаарч өөрчлөгдсөнийг Фурьегийн тэгшитгэл илүүтэй тусган харуулдаг бөгөөд тригонометрийн функцийг тусламжтайгаар тэгшитгэсэн санамсаргүй хэмжигдэхүүнийг гармоник гэдэг бөгөөд өнцгийн хэмжигдэхүүн нь судалгаа явуулж байгаа нийт үе хугацааны тоонд түүний дугаар тус бүрийн хувийн жинг 2π-ээр үржүүлсэнтэй тэнцүү. Өөрөөр хэлбэл улирлаар болон жилээр дахин давтан хэлбэлздэг үзүүлэлтүүдийг Фурьегийн тэгшитгэлээр илэрхийлье. Бидний хувьд зам тээврийн осолд өртөж гэмтсэн, нас баралт нь дулааны улиралд илүү бүртгэгддэг учраас Фурьегийн цувааны тэгшитгэлээр 2020 оны 12 сар хүртэлх саруудын гэмтсэн хүний тоо, нас баралтын прогнозыг тооцлоо.

Хурд хэтрүүлснээс гэмтсэн хүний тоон мэдээллээс 2020 оны прогнозыг гаргаж харуулбал, 2014-2019 он:

Зураг.93.



Үүнийг нарийвчлал сайтай, статистик ач холбогдолтой болгох үүднээс судалгааны EVIEWS8 программыг ашиглан боловсруулалт хийлээ. Фурьегийн тэгшитгэлийг ашиглан параметруудын утгыг олбол дараах байдалтай байна.

$$\begin{aligned}
 a_0 &= 8.985 \\
 a_1 &= 3.123 \\
 a_2 &= 1.588 \\
 b_1 &= -0.820 \\
 b_2 &= 2.394
 \end{aligned}$$

Эндээс Фурьегийн гармоник функцийг загвар нь:

$$(Y_t) = 8.985 + 3.123 \cdot \sin t + 1.588 \cdot \cos t - 0.820 \cdot \sin 2t + 2.394 \cdot 2t$$

Тайлбар:

Детерменацийн коэффициентийг эконометрикт R^2 гэж тэмдэглэдэг бөгөөд үнэлэгдсэн регрессийн тэгшитгэлийн утга бодит утгын хэдэн хувиар тайлбарлаж байгааг харуулдаг. $0 \leq R^2 \leq 1$ байдаг бөгөөд 0-тэй ойр байх тусам үнэлсэн тэгшитгэл нь бодит утгыг тайлбарлах чадвар хангалтгүй болорыг, харин 1-д ойр байх тусам бодит утгыг сайн тайлбарлаж байгааг харуулдаг. Детерменацийн коэффициент ($R^2 = 0.382$)-ийн утга бодит утгыг 38.2 хувиар тайлбарлаж байна. Өөрөөр хэлбэл зөвхөн гэмтсэн хүмүүс хугацаанаас болж 38.2 хувиар, үлдсэн хувь нь загварт ороогүй бусад хүчин зүйлээр тайлбарлагдана.

$F_{\text{prob}} < F_{\text{sta}} \rightarrow 0.0000 < 10.21$, F- шалгуурын утга нь регрессийн бүх параметрууд нь тэгтэй тэнцүү гэсэн таамаглалын шалгуурыг явуулж буйг илэрхийлэх бөгөөд критик утгаас давсан тохиолдолд загварын параметрууд бүхэлдээ эсвэл аль нэг нь тэгээс ялгаатай гэсэн дүгнэлтэд хүрдэг. Бидний жишээн дээрээс харахад тооцооны утга нь онолын утгаас их гарч байгаа учраас энэ тэгшитгэлээр тооцсон утга нь үнэмшилтэй байгааг харуулж байна.

DW=1.85 Дарбин Уотсоны шалгуурыг гол төлөв хугацааны цувааны шинжилгээнд өргөн ашигладаг бөгөөд цаг хугацаанд алдааны илэрхийлэл нь хоорондоо хамааралтай эсэхийг харуулдаг шалгуурын утга юм. 2-д хэдий чинээ ойр байна төдий чинээ алдааны илэрхийлэл нь хамааралгүй болохыг илэрхийлдэг. 2020 оныг дуустал прогнозыг доорх хүснэгтээр харуулав.

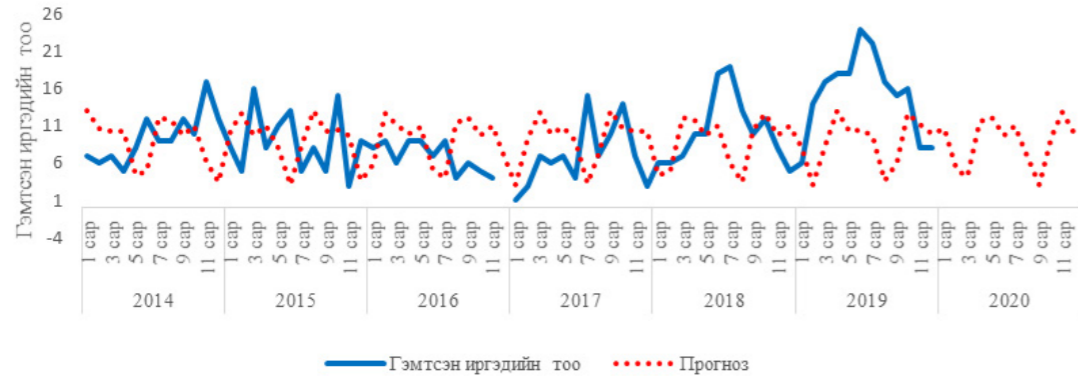
2020 оны 12 сарын прогноз.

Хүснэгт.35.

Он	2020											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Гэмтсэн иргэдийн прогноз	11	5	4	12	12	10	11	7	4	10	13	8

Гэмтсэн иргэдийн прогнозын алдаа $e=3$ хүн буюу дээшээ, доошоо 3 хүнээр хэлбэлзэхийг харуулна. Графикаар дүрслэн харуулбал:

Зураг 93



1.5. Тээврийн хэрэгслийн хурд хэтрүүлсэн зөрчил, шийдвэрлэлт /2014-2019 он/

Хурд хэтрүүлсний улмаас цагдаагийн байгууллагад бүртгэгдсэн зөрчил 2014-2019 онд нийт 375.092 бүртгэгдсэний 263.725 Улаанбаатар хотод, 111.367 орон нутагт үйлдэгдсэн байна.

Тээврийн хэрэгслийн хурд хэтрүүлсэн зөрчлийг нутаг дэвсгэрээр нь, /2014- 2019 он/

Зураг.95.



Улсын хэмжээнд 2019 онд нийт 2.175.825 зөрчил бүртгэгдсэний 71.942 буюу 2.9 хувь нь Зөрчлийн тухай хуулийн 14.7 хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль зөрчсөн зөрчил эзэлж, зөрчлийн илрүүлэлт урьд онтой харьцуулахад 7 хувиар өсчээ.

Тээврийн хэрэгслийн хурд хэтрүүлсэн зөрчлийн тоо, /2014- 2019 он/

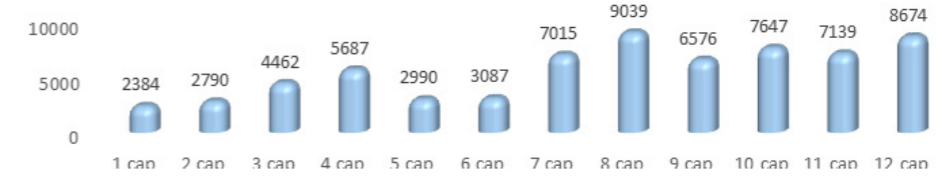
Зураг.96.



Нийт 2019 онд бүртгэгдсэн зөрчлийн 28.472 буюу 39.6 хувь нь Улаанбаатар хотод, 43.470 буюу 60.4 хувь нь орон нутагт үйлдэгдсэн байна. Зөрчлийн тухай хуулийн 14.7.32 заалтаар хурд хэтрүүлсэн 251 жолоочийн тээврийн хэрэгсэл жолоодох эрхийг хасч, 448 жолоочийг 22400.0 төгрөгийн торгууль оногдуулсан байна.

Тээврийн хэрэгслийн хурд хэтрүүлсэн зөрчлийг 2019 оноор задалж харуулбал,

Зураг.97.



Хурд хэтрүүлсэн зөрчил, ТХХАБАЖЭГэмт хэрэг хоорондын корреляцийн коэффициент: Хүснэгт.35.

Хурд хэтрүүлсэн зөрчил	ТХХАБАЖЭ Гэмт хэрэг
1.00	0.493
0.493	1.00

2011-2019 он буюу 10 жилийн хугацаан дахь хурд хэтрүүлсэн зөрчлийн тоо болон ТХХАБАЖЭ гэмт хэргийн тооны хамаарлын хүчийг Корреляцийн коэффициент ашиглан шалгахад 0.493 байгаа нь тус хоёр үзүүлэлтийн хамаарлын хүч багагүйг харууллаа. Өөрөөр хэлбэл, хурд хэтрүүлснээс шалтгаалан хүний амь нас эрсдэх, гэмтэх тохиолдол үүсэх магадлал өндөр байгааг өнгөрсөн хугацаан цувааны мэдээллээс харагдаж байгаа ба 2017 оноос хойш жил тутам нэмэгдэж буй хурд хэтрүүлэх зөрчлийг бууруулах арга хэмжээг авахгүй бол цаашид Монгол хүний бэртэх, гэмтэх, нас барах тохиолдлын тоо (хурд хэтрүүлснээс үүдэлтэй) өссөөр байхыг илтгэж байна.

Монгол Улсын 100.000 хүн ам, 10.000 ба 1000 тээврийн хэрэгсэлд ногдох зам тээврийн осол, хурд хэтрүүлэх гэмт хэргийн үзүүлэлтийг гаргалаа. /2014-2019 он/

Хүснэгт.37.

Хүн амын тоо	Харьцангуй үзүүлэлт	2014 он	2015 он	2016 он	2017 он	2018 он	2019 он
1000	хүн амд ногдох тээврийн хэрэгсэл	247	258	270	283	299	316
	хүн амд ногдох автомашин	225	235	246	256	268	283
	тээврийн хэрэгсэлд ногдох осол, хэрэг	43	57	56	41	29	24
	автомашинд ногдох осол, хэрэг	47	63	61	45	32	27
10000	тээврийн хэрэгсэлд ногдох нас баралт	1	1	1	1	1	1
	тээврийн хэрэгсэлд ногдох гэмтсэн хүн	20	18	15	13	10	10
	тээврийн хэрэгсэлд ногдох зам тээврийн осол	427	572	55	407	291	243
100000	авто машинд ногдох нас баралт	10	8	6	6	6	6
	авто машинд ногдох гэмтсэн хүн	22	19	16	14	11	11
	хүн амд ногдох зам тээврийн осол	1054	1475	1497	1150	870	767
	ТХХАБАЖЭ гэмт хэрэг	72	66	57	48	38	39
	хүнд ноогдох тээврийн хэрэгсэл	75671	76034	76617	78026	80391	82338
	жолоочид ногдох согтууруулах ундааны зүйл хэрэглэсэн зөрчил	5210	4227	3067	2647	2677	2733

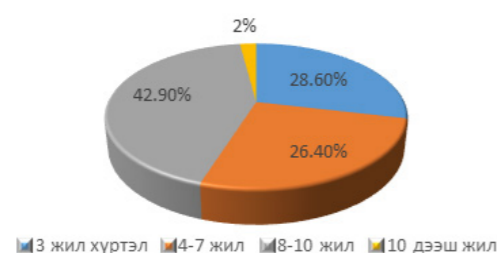
Үндсэн үзүүлэлтүүд	2014 он	2015 он	2016 он	2017 он	2018 он	2019 он
Хурд хэтрүүлснээс шалтгаалсан гэмт хэрэг	259	252	143	189	255	332
Хурд хэтрүүлсэн осол	1287	1320	685	821	1230	989
Жолоочид ногдох хурд хэтрүүлсэн зөрчил	49757	84847	69747	31573	67226	71942

Дээрх бүх үзүүлэлтээр тээврийн хэрэгслийн хурд хэтрүүлэлтээс үүдэлтэй осол, гэмт хэрэг, зөрчил өсөлттэй байгаа бөгөөд цаашид ч өсөх хандлагатай байгаа нь харагдаж байна.

1.3. Тээврийн хэрэгслийн хурд хэтрүүлсний улмаас үйлдэгдсэн гэмт хэргийн талаар мөрдөн шалгах ажиллагаа явуулдаг мөрдөгч нараас санал асуулга авахад, /2020 он/

Тээврийн цагдаагийн албаны 19 мөрдөгчдөөс хурд хэтрүүлсний улмаас үйлдэгдсэн гэмт хэргийн шалтгаан нөхцөлийн талаар санал асуулга авсан.

Мөрдөгчдийн ажилласан жил.



Зураг.97.

Санал асуулгад оролцсон мөрдөгчдийн 28 хувь нь 3 хүртэлх жил ажиллаж байгаа, 72 хувь нь 4-өөс дээш жил ажилласан туршлагатай алба хаагчид байна.

Шалгагдаж байгаа гэмт хэргийн дунджаар 50 орчим хувь нь тээврийн хэрэгслийн хурд хэтрүүлсэнтэй холбоотой үйлдэгддэг гэжээ.

Зам тээврийн осол, гэмт хэргийн талаарх мөрдөн шалгах ажиллагааг явуулах үед хурд хэтрүүлсэн тухай шалтгаанаа жолооч нар доорх байдлаар тайлбарладаг байна.

- » Согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодох үедээ хурд хэтрүүлсэн
- » Яарч явсан
- » Цаг хожих гэсэн
- » Зам чөлөөтэй болохоор нь давхисан
- » Зориулалтын бус зам дээр уралдсан
- » Камерын хяналтгүй болохоор хурдаа нэмсэн
- » Хурдны хэмжигчээ хараагүй гэх зэргээр шалтгаанаа тайлбарласан байдаг бол шөнийн цагаар гэрлээ шилжүүлээгүй, хүүхдийг аюулгүй тээвэрлэх нөхцөлийг хангаагүй байдал олонтоо давтагддаг тухай дурьджээ.

Хурд хэтрүүлсний улмаас үйлдэгдсэн гэмт хэрэгт жолооч, зорчигч, явган зорчигч бүгд амь нас, эрүүл мэнд, эд хөрөнгөөрөө хохирч нөхөгдөшгүй гарз учирдаг ноцтой гэмт хэрэг тул энэ чиглэлээр урьдчилан сэргийлэх ажлыг зохион байгуулах шаардлагатай гэж үзсэн байна.

Хурд хэтрүүлсний улмаас үйлдэгдсэн гэмт хэргүүдээс онцолж доорх хэргүүдийг дурьджээ.

» Төв аймгийн Лүн суманд 2019 онд Ландкрузер 200 маркийн автомашиныг хурд хэтрүүлэн явах үед нь зохицуулагч цагдаа саатуулж, гаргасан зөрчлийн талаар хэлж, Зөрчлийн тухай хуулиар 50.0 төгрөгөөр торгоход, жолооч нь “Миний машин том мотортой учраас жоохон гишгэхэд хурд нь хэтэрдэг, та нар муусайн луйварчид шалтаг хайж торголоо” гэж хэлээд явсан ч төд удалгүй өөр автомашиныг гүйцэж түүрүүлэх үедээ осолдож, улмаар үерийн усанд урсан, зорчин явсан 4 хүний амь насыг хохироосон.

» Архи согтууруулах ундааны зүйл хэрэглэсэн үедээ тээврийн хэрэгсэл жолоодож айлын гэр дайрч гэр бүлийн хоёр хүнийг амь насыг хохироосон.

» Хурд хэтрүүлсний улмаас осол гаргаж, нэг гэр бүлийн 7 хүн нас барсан.

» ХУД-ийн Түргэний голд Бенз маркийн машин хурд хэтрүүлж, фургон авто машиныг мөргөж, 6 гадаад, 2 монгол хүний биед хүнд, хөнгөн гэмтэл учруулсан.

» Иргэн “Б” шинэ тээврийн хэрэгсэл худалдаж авсан гэх шалтгаанаар найзуудтайгаа архидан, согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодон, урсгал сөрж давхих үед өөдөөс ирж явсан тээврийн хэрэгсэлтэй мөргөлдөж, дотор нь зорчин сууж явсан гэр бүлийн хүмүүсийн амь насыг хохироосон.

Жолооч нарын дийлэнх нь замын хөдөлгөөний дүрмийн талаар мэдлэггүй, чанаргүй жолооны курсээс болж ур чадваргүй жолооч нар олноор төгсдөг, дүрэм мэддэггүй жолооч нар хэт олширсон, гарцаар гарч буй явган зорчигчид зам тавьж өгдөггүй, жолооч нарын хэнэггүй, хайнга, хөнгөмсөг байдлаас болж тээврийн хэрэгслийн хурд хэтрүүлэх, улмаар бусдын амь нас, эрүүл мэндэд хохирол учруулдаг гэмт хэрэг зөрчил буурахгүй байгаа талаар мөрдөгч нар саналаа ирүүлжээ. Цаашид:

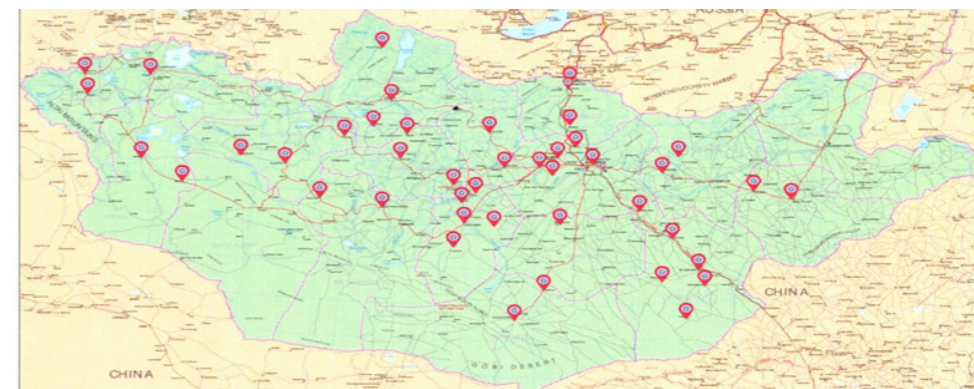
- » Хурд хэтрүүлсэн үед оногдуулах хуулийн хариуцлагыг чангатгах,
- » Улсын чанартай хатуу хучилттай зам дээр хурд хэмжигч камеруудыг байршуулах,
- » Жолооны курсүүдийн сургалтын чанарыг сайжруулах, чанаргүй төгсөгчдийг бэлтгэсэн судалгааг гаргаж, хариуцлага тооцох, чанаржуулах талаар шаардах,
- » Албан журмын даатгал шиг автомашинд хяналтын камерыг заавал суулгах ажлыг зохион байгуулах,
- » Хурд хэтрүүлсний улмаас хүний амь нас хохирч байгаа кейсүүдээр иргэдэд болон жолооч нарт урьдчилан сэргийлэх ухуулга сурталчилгааг сайтар явуулах.
- » Аж ахуйн нэгж, байгууллагуудад үйл ажиллагаа эрхлэх зөвшөөрөл олгохдоо хүчин чадал сайтай камер тавих /гадна орчныг бүрэн хянах/ зэрэг саналуудыг ирүүлсэн тул судалгаанд санал болгон орууллаа.

Хоёр. Хурд хэтрүүлж зам тээврийн осол, гэмт хэрэг үйлдэгдэхээс урьдчилан сэргийлэх чиглэлээр хийж хэрэгжүүлсэн ажил, арга хэмжээний талаар

Улсын чанартай босоо, хэвтээ тэнхлэгийн авто замд цагдаагийн байгууллагаас байнгын 44, нэмэлт 11-17 постод тээврийн хэрэгслийн хяналт шалгалтыг явуулж байгаа бөгөөд нэгдсэн болон хэсэгчилсэн арга хэмжээний үеэр бусад байдлаар хяналт тавьж байна.

Цагдаагийн байгууллагын авто замын хяналтын постуудын байршил, /2019 он/

Зураг.98.



Түүнчлэн хөдөлгөөний аюулгүй байдал, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэрэгтэй тэмцэх чиглэлээр нөхцөл байдалтай уялдуулан иргэд олон нийт, төрийн болон төрийн бус байгууллагатай хамтарч 2019 онд 3 сарын хугацаатай зохион байгуулсан “Яараад яахав дээ” нэгдсэн арга хэмжээг зохион байгуулсан.

Арга хэмжээний үеэр энэ төрлийн гэмт хэрэг улсын хэмжээнд 50.8 хувь, орон нутагт 63.9 хувь, гэмт хэргийн улмаас нас барсан хүн 11.7, гэмтсэн хүн 49.7 хувиар тус тус буурсан үр дүнтэй ажил, арга хэмжээ болсныг онцлон дурдъя.

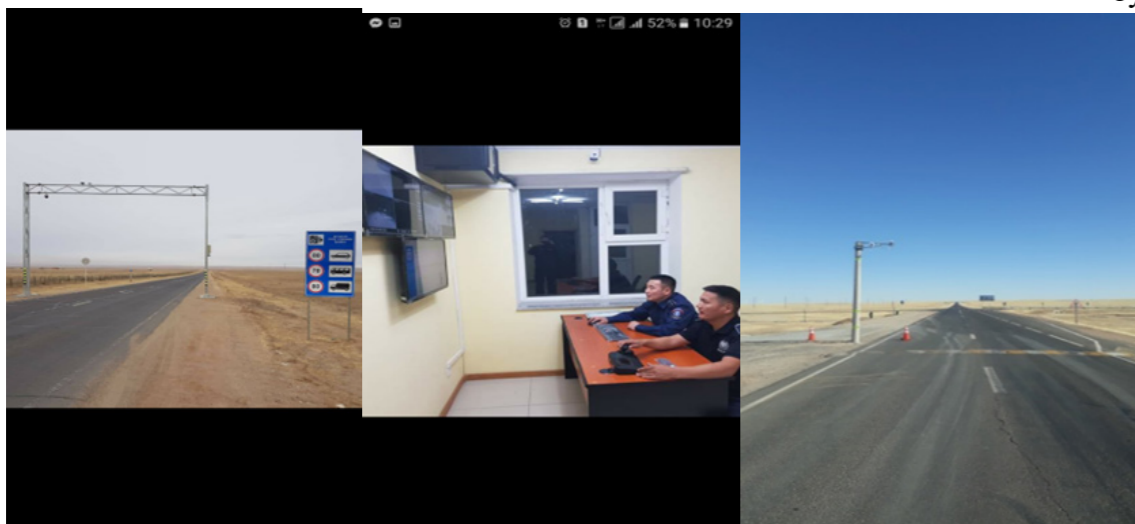
Хурд хэтрүүлсэн зөрчлийн илрүүлэлт, шийдвэрлэлтийн талаар статистик үзүүлэлтээр танилцуулсан тул техник, технологийн чиглэлээр хийгдэж байгаа ажлыг орууллаа.

Монгол Улсын Засгийн газрын 2012 оны 146 дугаар тогтоолоор баталсан “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үндэсний стратеги /2012-2020 он/-ийг хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааны төлөвлөгөө”-ний 1 дүгээр бүлгийн 9 дэх хэсэгт “Нийт авто замын сүлжээний 70 хувьд орчин үеийн техник хэрэгсэл ашиглан замын хөдөлгөөнд хяналт тавих” гэж заасны дагуу олон улсын болон улсын чанартай авто зам дагуу баригдсан байнгын хяналтын цэгүүдийг түшиглэн улсын хэмжээнд нэгтгэн зохион байгуулах боломж бүхий камерын хяналтын системийг нэвтрүүлэх төсөл хэрэгжиж байна⁷.

Тухайлбал, “Улаанбаатар-Чойр-Сайншанд” чиглэлийн босоо тэнхлэгийн А/0101, А/0102 олон улсын чанартай авто зам болон Дорноговь-Говьсүмбэрийн чиглэлийн босоо тэнхлэгийн А/03 ... олон улсын чанартай автозамд байрлуулсан тээврийн хэрэгслийн дундаж хурдыг хэмжих камерын системийг 2019 оны 10, 11 дүгээр саруудад ашиглалтад оруулж өнөөдрийг хүртэл үйл ажиллагаа хэвийн явагдаж байна.

Дорноговь аймгийн Сайншанд сумын босоо тэнхлэгийн авто зам дагуух хяналтын пост, дундаж хурд тодорхойлох, зөрчил илрүүлэх камер

Зураг.99.



Цагдаагийн байнгын хяналтын постоор тээврийн хэрэгслийн улсын дугаарыг бүртгэж, зөрчил илрүүлэх зорилгоор LPR системийн 2, орчны хяналт хийх 360 градусаар харах боломжтой 3, байнгын хяналтын 3, гадна хяналтын 3 нийт 11 камер суурилуулсан байна. Гадна байрлаж байгаа төхөөрөмж нь манай орны эрс тэс уур амьсгалд тохирсон (-40с)–(60с) градуст ажиллах боломжтой юм.

Энэхүү камерыг ашиглалтад оруулж, олон нийтэд мэдээлэл түгээнээр зам тээврийн осол, хэрэг буурсан бөгөөд 2020 оны эхний улиралд бүртгэгдсэн зам тээврийн ослыг өмнөх оны мөн үетэй харьцуулахад 2 буюу 18.6 хувь, гэмтсэн хүн 1 буюу 5.6 хувь, нас барсан хүн 1 буюу 100 хувиар тус тус буурсан⁸ эерэг үзүүлэлт гарчээ.

Мөн дундаж хурд тодорхойлох камер нь хурд хэтрүүлсэн зөрчлийн тоог бууруулахад эергээр нөлөөлж буйг Говьсүмбэр, Дорноговь аймгийн босоо тэнхлэгийн авто замд бүртгэгдсэн зам тээврийн осол, зөрчил, гэмт хэргийн тоон өгөгдлөөс /2019-2020 оны 4 сар хүртэлх/ харагдаж

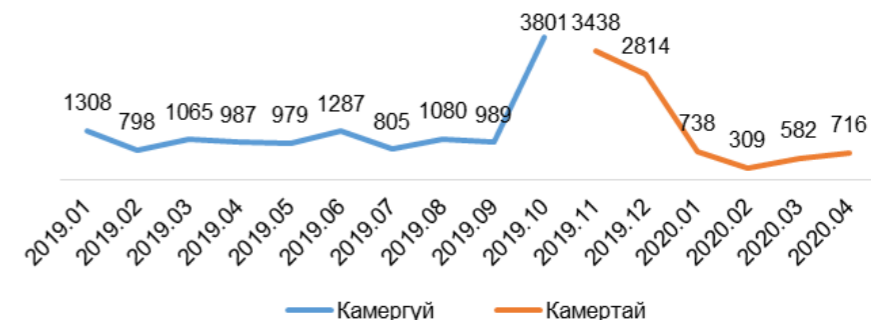
⁷ Тээврийн цагдаагийн албаны танилцуулга /Тээврийн хэрэгслийн дундаж хурдыг тодорхойлж, зөрчил илрүүлэх, бэлэн бус хэлбэрээр торгууль оногдуулах чадвартай камерын системийн талаарх/

⁸ Дорноговь аймгийн Цагдаагийн газрын Замын цагдаагийн тасгийн даргын илтгэх хуудас

байна. Өгөгдлийг сонгон авч t-test ашиглан тооцоолоход 0.065 гарсан нь статистикийн хувьд ач холбогдолтой байна. Өөрөөр хэлбэл, камер суурилуулахаас өмнөх үеийн өгөгдлийн утгын дундаж үзүүлэлт, камер суурилуулснаас хойших үеийн өгөгдлийн дундаж утгууд хоорондоо ялгаагүй гэсэн тэг таамаглалыг няцааж байгаа буюу “Дундаж хурд” тодорхойлох камер суурилуулсан нь хурд хэтрүүлсэн зөрчлийн тоог бууруулахад нөлөөлсөн гэдгийг харуулж байна.

Дорноговь аймгийн босоо тэнхлэгийн зөрчлийн тоог дундаж хурд тодорхойлох камер суурилуулахаас өмнөх болон суурилуулсны дараах үетэй харьцуулсан харьцуулалт /сар/

Зураг.100.



Эдгээрээс дүгнэж үзвэл, хурд хэтрүүлэх зөрчлийг бууруулах чиглэлээр дундаж хурд тодорхойлох камерын хяналтын системийг орон нутгийн замуудад байрлуулснаар зам тээврийн ослын улмаас амь насаа алдах, бэртэж гэмтэхээс урьдчилан сэргийлж, энэ төрлийн гэмт хэрэг, зөрчлийг бууруулахад нөлөөлнө гэж үзэж байна.

Түүнчлэн нийслэлийн орчимд Сонгинохайрхан дүүргийн 20 дугаар хороонд байрлах 552-р пост буюу баруун аймаг явдаг замын уулзварт байрлах тээврийн хэрэгслийг улсын дугаараар бүртгэх, зөрчил илрүүлэх зорилгоор LPR системийн, орчны хяналт хийх 360 градусаар харах боломжтой хяналтын 8 камераар, мөн Төв аймгийн Баянчандмань дахь цагдаагийн байнгын хяналтын цэгт дундаж хурдыг тогтоох техник, тоног төхөөрөмжөөр хяналт тавьж байна.

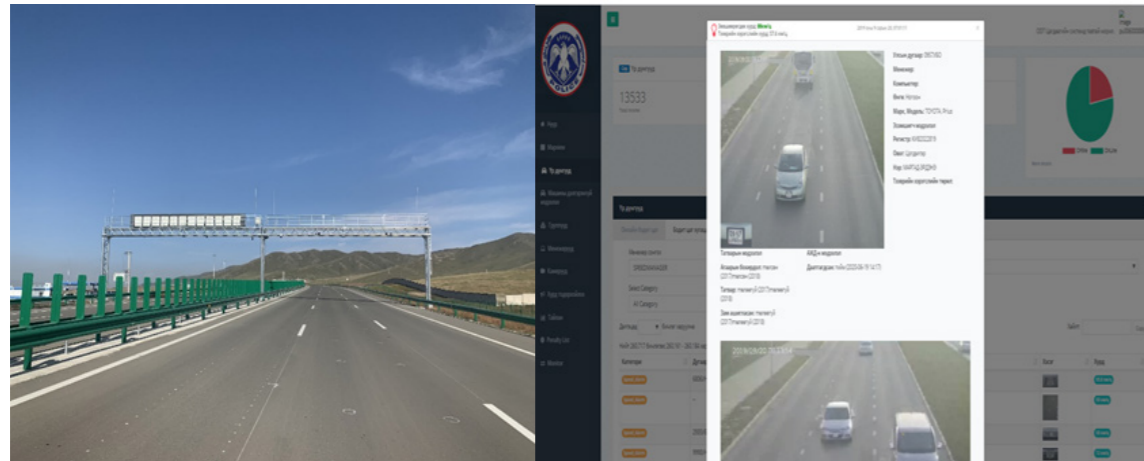
Улаанбаатараас баруун аймгийн чиглэлд явах уулзварт байрлах 552 пост болон камерын бүртгэл, хяналтын цэг

Зураг.101.



Мөн хурд хэтрүүлэх зөрчил их гардаг нийслэлийн Хан-Уул дүүргийн Яармагийн зам, Чингэлтэй, Сүхбаатар дүүргийн зуслангийн замд тээврийн хэрэгслийн агшны хурд тодорхойлох хяналтын цэгийг байгуулж, мэдээллийн санд холбосон нь хурд хэтрүүлсэн тээврийн хэрэгслийн улсын дугаарыг өдөр, шөнийн аль ч нөхцөлд нэгдсэн удирдлагын төвд бүртгэх, зарлагдсан болон зөрчлийн санд бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийг мэдээлэх, тээврийн хэрэгслийн дундаж хурдыг тодорхойлох бүрэн боломжтой болжээ.

Зураг.102.



Хяналтын системд байрласан цэгээр тээврийн хэрэгсэл дайран өнгөрөх бүрт улсын дугаараар нь бүртгэн авч, мэдээллийн нэгдсэн сангаас 3-6 секундийн хугацаанд хайлт хийж зөрчил илэрсэн тохиолдолд байнгын хяналтын цэгт ажиллаж байгаа цагдаагийн албан хаагчдад дохио өгөх, мөн тээврийн хэрэгслийн дундаж хурдыг мэдээлэх боломжтой байхаар програмчилсан нь зөрчлийн илрүүлэлтэд эергээр нөлөөлж байна. Энэ нь тээврийн хэрэгслийн хурд хэтрүүлсэн зөрчлийн илрүүлэлт өнгөрсөн онд 71942 бүртгэгдсэнийг өмнөх онтой харьцуулахад 7 хувиар өссөн үзүүлэлтээс харагдаж байна.

Улмаар зам тээврийн осол, гэмт хэрэг олон үйлдэгдэж байгаа авто замд дундаж хурд тогтоох камеруудыг байрлуулж хяналт тавьснаар осол, хэргийн тоог бууруулах ач холбогдолтой бөгөөд техник технологи хурдацтай хөгжиж буй энэ цаг үед авто замын алсын болон хот доторх хяналтыг хүний хүчээр хянах бус технологийн дэвшлийг ашиглан хянах тал дээр онцгойлон анхаарах хэрэгтэй байна.

Гурав. Монгол Улсад тээврийн хэрэгслийн хурдны талаар баримталж буй хууль эрх зүйн орчин

Монгол Улсын Замын хөдөлгөөний дүрэм 1925 оны 5 дугаар сарын 22-ны өдөр Ардын Засгийн газрын 18 дугаар хуралдаанаар “Аливаа гал усны уурын хүчээр явах тэрэг зэргийг БНМАУ-ын хязгаарын дотор хэрхэн хэрэглэх түр дүрэм” нэртэй анх батлагдсанаас хойш 2018 он хүртэл 12 удаа шинэчлэгдэж, 5 удаа нэмэлт, өөрчлөлт орж, тухайн үеийн улс орны нийгэм, эдийн засгийн хөгжил, автотээврийн салбарын бүтээн байгуулалт, замын хөдөлгөөний зохион байгуулалтын ололт дэвшилт, хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад чиглэсэн бодлого, зорилт, эрх зүйн шинэчлэл улам боловсронгуй болж хөгжиж ирсэн түүхтэй байна.

Монгол Улсын Замын хөдөлгөөний үе үеийн дүрэмд тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний зөвшөөрөгдөх хурдыг дараах байдлаар хязгаарлаж байжээ.

Хүснэгт.37.

Тухайн дүрмийн батлагдсан он	Тээврийн хэрэгслийн зөвшөөрөгдөх дээд хурд [км/цаг]							
	Суудлын Автомашин		Ачааны автомашин		Автобус		Мотоцикл	
	Суурин газрын доторх	Суурин газрын гаднах	Суурин газрын доторх	Суурин газрын гаднах	Суурин газрын доторх	Суурин газрын гаднах	Суурин газрын доторх	Суурин газрын гаднах
1925*	24	15м/цаг			-		-	
1930, 1936, 1940	25	40	20	25	20	45	20	45
1950, 1957	30	40	20	25	25	45	30	60
1960	45	60	30 /чиргүүл 20/	60	40	60	45	60
1966	60	60	50	60	60	60	60	60
1976 (нэмэлт өөрчлөлт), 1985, 1987	50	60	50 /хүн тээсэн – 40/	50 /хүн тээсэн 40/	50 /хүн тээсэн – 40/	50 /хүн тээсэн- 40/	50	60
1991	60	70	60 /хүн тээсэн – 50/	70 / хүн тээсэн 50/	50	50	60	70
1993 (нэмэлт өөрчлөлт)	60	70	60 /хүн тээсэн – 50/	80 /хүн тээсэн 50/	60 /хүн тээсэн – 50/	50	60	70
1996, 2003 нэмэлт, 2004	60	80 тууш замд 100	70	80/ хүн тээсэн 70/	70	80 /хүн тээсэн -70/	80	80
2018	60	80 тууш замд 100	60	80	50	70 тууш замд 80	60	80

б) Хөдөлгөөний хурдад тусгайлан тогтоосон хязгаарлалтууд:

1925 оны дүрэмд: - Нарийн ба багахан мухар гудамжид буюу зах зээлийн зэрэг олон хүнтэй газруудад уурын тэргийг 1 цагийн дотор 5 милээс (8 км/цаг) хэтрэхгүйгээр явуулах, Их бага гудамжийн буланг эргэж тойрон гарахдаа 5 милээс (8 км/цаг) хурдан бус бөгөөд бүрээгээ уртаар дуу гаргаж дохио өгч явахаас гадна эргэж тойрон гарах булангаас холоор зайлсхийн өнгөрөх. Дээрх арван зургадугаар зүйлд дурдсан жин тээгсэд зэрэг ба сүрэг мал адуу лугаа уулзвас жолооч нар тэргээ татаж 1 цагийн дотор 10 милээс (16 км/цаг) хэтрэхгүй бөгөөд холуур зайлсхийн явуулж, тэрхүү мал адгуусыг айлган зовоохгүй аргыг эрвээс зохимой.

1930 оны дүрэмд: - Хашааны үүднээс буюу зэрэглээ өргөн нарийн аль ч атугай гудамжнаас гарах ба ер энгийн нэвтрэн өнгөрөхөд саатал бүхий газруудад 1 цагт 5 километрээс илүү хурдан явж үл болох бөгөөд дохио чимээ өгөх ба саатал бүхий учир байдал тохиолдуул явдлыг удаашруулж зогсоомой.

1957 оны дүрэмд: - Авто хөсгийн хөдөлгөөний хурдны хэмжээг цагт 15 км-ээс хэтрүүлэхгүй явах тохиолдлыг дурдвал:

- төрөл бүрийн анхааруулсан тэмдэгтэй газраар явж өнгөрөх; гудамж, замын уулзуур, явган хүмүүсийн гарцыг хөндлөн гарах; төмөр замын гарцаар гарах; тэсрэх дэлбэрэх аюул бүхий ачааг тээвэрлэж яваа үед; авто хөсөгт нь техникийн гэмтэл тохиолдож, гараждаа буцаж очихоор яваа

үед, мөн авто хөсгийг чирч яваа үед; бороо, цас орж байгаа ба мөсөдсөн замаар явах үед; хоёр талын хөдөлгөөний зорчин явах хэсгийн өргөн нь 5 метрээс дээшгүй гудамжинд харанхуй цагт буюу агаарын байдал муухай байхад өмнөөсөө ирж яваа ямар нэгэн хөсөгтэй зөрж өнгөрөх үед тус тус 15 км-ээс хэтрэхгүй хурдаар явна.

Бүх төрлийн хөсгийн хөдөлгөөний хурдыг цагт 5 км-ээс хэтрүүлэхгүй явах тохиолдлыг дурьдвал:

- зохион байгуулалттай жагсаал, цувааны хажуугаар өнгөрөх; замын уулзуур дээр баруун, зүүн тийш ба гэдрэг эргэж явах; ухрах хөдөлгөөний үед;

- хашаан дотор орох үед; харанхуй манан, будан татаж, өмнөх зам муу үзэгдэж байгаа үед; гүүрт ойртож ирэх, гүүрээр гарах үед;

- хашаанаас гарах, хөдөлгөөн бүхий төв замд орох үед тус тус 5 км-ээс хэтрэхгүй хурдаар явна. Авто хөсгийн жолооч хөсгийн хурдыг хөдөлгөөний аюулгүй байдалд тохируулан хязгаарлаж явбал зохих нь: сургууль, эмнэлэг, дэлгүүр, үзвэрийн газруудад ойртож яваа үед;

- «явган хүмүүс», «дуут дохио өгөхийг хориглоно», «нэвтрэн гарахыг хориглоно» гэсэн тэмдэгтэй газруудад ойртож яваа үед; огцом эгц уруу буух үед;

- буудал дээр зогсож байгаа автобусны дэргэдүүр ойрхон өнгөрөх;

- замын зорчин явах хэсэг дээр ямар нэг ажил явагдаж байгаа газраар өнгөрөх үед тус тус хурдыг хязгаарлан тохируулж явна.

1936 оны дүрэмд: - Аливаа уналга хөсөг буюу морин тэрэг хэрэглэгчид нь явган хүний явах хурдны хэмжээ лүгээ адил явбаас зохих үеүдийг тодорхойлвоос:

- Эргэж өөр гудамжинд орох. Хашаанаас гадагш гудамжинд гарах. Гадна гудамжнаас хашаанаа орох эдгээр болмой.

- Суудлын хөнгөн машин нь ... нааш цааш явах* ба сургууль болон өвчтөний газрын дэргэдүүр ба гүүр гарахдаа нэг цагийн дотор 10 километрээс илүү хурдлан явж үл болмой.

- Ачааны машин нь ... гүүр гарах ба нааш цааш зүг бүрээс зөрөлцөн явах* хийгээд сургууль ба өвчтөний газрын дэргэдүүр өнгөрөхдөө нэг цагийн дотор 5 километрээс илүү хурдлан явж үл болмой. «нааш цааш явах», «нааш цааш зүг бүрээс зөрөлцөн явах» гэдэг нь “уулзвар нэвтрэх” гэсэн утгатай.

1940 оны дүрэмд: - Нэгэн чиг тийш зөвхөн нэгэн эгнээгээр явах гудамж замд тэрэг хөсгийг зөрүүлэхдээ жолоодогчид нь онц болгоомжлон гарах ба шөнийн цаг хийгээд цас бороотой үед нэг цагт 15 километрээс илүүгүй хурднаар явах ёстой.

- Автомобиль, автобус ба мотоциклет 1 цагт 15 километрээс илүүгүй явах цаг үеэсийг тодорхойлвоос:

Элдэв нэгэн машин тэрэг явган хүний нэгэн адил /цагт 5 километр/-аас илүү хурдан явж үл болох үеэсийг тоочвоос:

- хашаанаас гудамжинд гарахад, хажуугийн (хөсөг хөл багатай) гудамжнаас их хөлтэй гудамж (зам) буюу автобус явах гудамж (зам)-д ороход, уулзуур дээр баруун зүүн гар тийш эргэхэд, гэдрэг ухрахад

- хашаанд орох хашаан дотор явахад, манан будан ихтэйд, гүүр дээгүүр гарах эдгээр болмой.

1966 оны дүрэмд 1976 онд орчуулсан

НЭМЭЛТ: Харин явган хүний гарц, автобусны зогсоол, гудамж, замын уулзвар, сургууль, цэцэрлэг, үзвэр үйлчилгээний газрын шууд ойролцоо буюу “явган хүний хөдөлгөөн”, “хүүхдийн хөдөлгөөн” гэсэн тэмдэг бүхий газар болон гудамж, замын хальтиргаатай хэсэг, үзэгдэх орчин хязгаарлагдсан нөхцөлд (бороо, цас, манан, шороон шуурга гэх мэт) нийт авто хэрэгслийн хөдөлгөөний хурдыг цагт 30 км-ээс хэтрүүлэхгүй байвал зохино.

1991 оны дүрэмд: - Явган хүний гарц, автобус, троллейбусны буудал, уулзвар, сургууль, цэцэрлэг, үзвэр үйлчилгээний газрын дэргэдүүр болон замын хальтиргаатай хэсэг, үзэгдэх орчин хязгаарлагдсан үед тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний хурдыг цагт 30 км-ээс хэтрүүлэхгүйгээр анхаарал болгоомжтой явбал зохино.

1996 оны дүрэмд: тууш замд суудлын болон бүх жин нь 3,5 тонноос бага ачааны автомашины хурдыг цагт 100 км-ээс хэтрүүлэхгүй явбал зохино. Хорооллын доторхи замын тэмдэг, тэмдэглэлээр тусгайлан зааснаас бусад зам, талбайд цагт 20 км-ээс илүү хурдтай явах, ...-ыг хориглоно.

2004 оны дүрэмд: - Харин дараахь тохиолдолд тээврийн хэрэгслийн хурдыг дор дурдсанаас хэтрүүлэхгүйгээр сонгож явбал зохино: хүүхдийг зохион байгуулалттайгаар тээвэрлэх үед цагт 50 км; г/ ... тууш замд автобусаар буюу ачааны автомашины тэвшинд хүн тээвэрлэх үед цагт 70 км; д/ тууш замд мотоцикл, чиргүүлтэй суудлын автомашин, хүн тээвэрлээгүй автобус буюу бүх жин нь 3.5 тонноос их ачааны автомашин цагт 80 км; е/ хорооллын дотор цагт 20 км.

Нийгмийн хөгжлийг дагаад автомашины чанар, тоо, өөрчлөгдөх тусам хурдны эрх зүйн зохицуулалт өөрчлөгдсөөр. Тухайлбал, Монгол Улсын Их хурлаас 2015 оны 07 дугаар сарын 08-ны өдөр “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай” хуулийг шинэчлэн баталж, 09-р сарын 01-ний өдрөөс, хуулийн шинэчлэлд нийцүүлэн Монгол Улсын Замын хөдөлгөөний дүрмийг шинэчлэн найруулж 2018 оны 11 дүгээр сарын 01-ний өдрөөс тус тус мөрдөж байна.

НҮБ-ын Ерөнхий Ассемблейн хуралдаанаар 2011–2020 оныг “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын жилүүд” болгон зарлаж, улмаар 64/255 дугаар тогтоолыг баталж, зам тээврийн ослын нас баралтыг 50 хувиар бууруулах зорилтыг дэвшүүлсэн. Мөн Тайланд Улсын Бангкок хотод 2010 онд зохион байгуулагдсан Ази, Номхон далайн нийгэм, эдийн засгийн комиссын Бүс нутгийн замын хөдөлгөөний шинжээч нарын уулзалтаар улс орон бүрт зам тээврийн ослын нас баралтыг бууруулах зорилт бүхий “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах стратеги төлөвлөгөө, ажиллах зөвлөмж”-ийг гаргаж хүргүүлсний дагуу Монгол Улсын Засгийн газраас 2012 оны 05 дугаар сарын 02-ны өдрийн 146 тоот тогтоолоор “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үндэсний стратеги”-ийг баталсан.

Энэхүү стратегийг хэрэгжүүлэх төлөвлөгөөний 7-д “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахтай холбогдсон хууль тогтоомжийг олон улсын жишигт нийцүүлж, дүрэм, стандартыг боловсронгуй болгон шинэчлэх зөрчилд ногдуулах хариуцлагыг чангатгах” зэрэг олон арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэхээр заасны дагуу Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль, Зөрчлийн тухай хууль зэрэг хэд хэдэн хууль тогтоомж, мөн холбогдох стандарт, дүрэм, журам, эрх зүйн баримт бичгүүдийг шинээр буюу нэмэлт өөрчлөлт оруулсан. Энэ ажлын хүрээнд хийгдсэн нэг ажил 2009 онд батлагдсан “Хурд сааруулагч” бөгөөд техникийн ерөнхий шаардлага, хэрэглэх дүрэм MNS 5968 стандарт болон замын тэмдэг, тэмдэглэл, тэдгээрийг хэрэглэх дүрмийн MNS 4596, MNS 4597, MNS 4759 стандартад өөрчлөлт оруулж, хүүхдийн хөдөлгөөн ихтэй сургууль, цэцэрлэгийн орчимд тээврийн хэрэгслийн хурдыг албадан сааруулах “Хурд сааруулагч”-ийг замын хөдөлгөөний дүрэмд оруулж мөрдсөн явдал юм.

Замын хөдөлгөөний дүрмийн 41.1-д /2004 он/ жолооч тээврийн хэрэгслийн хурдыг зөвшөөрөгдсөн дээд хязгаараас тавь хүртэл хувиар хэтрүүлсэн бол нэг сарын хөдөлмөрийн хөлсний доод хэмжээний арван хувьтай тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр торгох, 41.2-д “.. тээврийн хэрэгсэл жолоодох эрхийг зургаан сарын хугацаагаар хасах шийтгэл оногдуулна” гэж заасныг Замын хөдөлгөөний дүрмийн 12.4-д /2018 он/ Тээврийн хэрэгслийн хурдыг суурин газарт цагт 60 км, суурин газрын гадна цагт 80 км, тууш замд цагт 100 км-ээс хэтрүүлэхийг хориглох, хэрэв энэ дүрмийн заалтыг зөрчсөн тохиолдолд Зөрчлийн тухай хуулийн 14.7, 31, 32-оор 10-50 хүртэл хувиар хэтрүүлсэн бол тавин нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр, 50-иас дээш хувиар хэтрүүлсэн бол тээврийн хэрэгсэл жолоодох эрхийг зургаан сарын хугацаагаар хасаж тавин нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр торгох заалт шинээр мөрдөгдөж байна.

Энэ нь тээврийн хэрэгсэл жолоодож байгаа иргэдийн хувьд Замын Хөдөлгөөний дүрэм зөрчиж торгууль төлснөөр зөрчлөө ойлгож, ухамсарлахад нөлөөлөл багатай, харин шинэ хуулийн зохицуулалтаар суурин газрын гаднах замд 10-50 хүртэл гэдгийг 120 км.ц-аас илүү хурд хэтрүүлсэн бол жолоодох эрхийг 3 сараас дээш хугацаагаар хасахаар нэмэлт өөрчлөлт оруулж, хууль дүрмийг хэрэгжүүлж байгаа нь орон нутгийн замд гарч байгаа осол хэргийг бууруулж хүний амь нас, эрүүл мэндийг хамгаалах үр дүнтэй зохицуулалт болсон талаар замын цагдаагийн алба хаагчид ярилцлагаар хэлж байлаа.

ДӨРӨВ. ОЛОН УЛСЫН ХЭМЖЭЭНД ХУРД ХЭТРҮҮЛЖ ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛ, ГЭМТ ХЭРЭГ ҮЙЛДЭГДЭХЭЭС УРЬДЧИЛАН СЭРГИЙЛЭХ ЧИГЛЭЛЭЭР ХЭРЭГЖҮҮЛЖ БУЙ АЖИЛ, АРГА ХЭМЖЭЭНИЙ ТАЛААР

4.1. ОЛОН УЛСАД ГАРЧ БУЙ ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛ, ХЭРГИЙН ТАЛААРХ МЭДЭЭЛЭЛ.

Дэлхий дахинд осол, гэмтлийн улмаас жил бүр 5.8 сая хүн амь насаа алдаж, 600 гаруй сая хүн бэртэж, гэмтэн хөгжлийн бэрхшээлтэй болж, 700 тэрбум ам.долларын хохирол учирч байгаа бол үүнээс зам тээврийн ослын улмаас 1.25 сая гаруй хүн амь насаа алдаж 50 гаруй сая хүн бэртэж гэмтэн, 65 тэрбум ам.долларын хохирол учруулж байгаа нь хүн амын нас баралтын гурав дахь гол шалтгаан болж байгаа тухай дэлхийн Эрүүл мэндийн байгууллагаас онцлон тэмдэглэсэн.⁹

Нэгдсэн Үндэсний Байгууллагын Ерөнхий Ассамблейгаас баталсан 2030 он хүртэлх Тогтвортой хөгжлийн зорилгод зам тээврийн ослоос шалтгаалсан нас баралтыг 50 хувиар бууруулах зорилт дэвшүүлэн осол гэмтлийн эрсдэлт хүчин зүйлийг бууруулахыг улс орнуудад уриалсан байна. Дэлхийн улс орнуудын өрсөлдөх чадварын 2017 оны тайлангаас харахад Монгол Улс нь авто замын дэд бүтцийн чанараар дэлхийн 140 улсаас 119 дүгээрт, Азийн орнуудаас авто замын дэд бүтцийн чанараар хамгийн мууд тооцогджээ.¹⁰

Олон улсын судалгааны байгууллагуудаас зам тээврийн ослын улмаас хүний амь нас, эрүүл мэнд, эд хөрөнгө хохирч, эрсдэлд орж байгаа гол шалтгааны нэг нь “тээврийн хэрэгслийн хурд” хэтрүүлснээс болж байна гэж тогтоосон байна. Амьдралын өртөг өндөртэй орнуудад зам тээврийн ослоос шалтгаалсан үхэл 30 орчим хувийг эзэлж байхад бага буюу дунд түвшний орнуудад зам тээврийн ослын 50 орчим хувь нь хурд хэтрүүлснээс шалтгаалан үйлдэгдэж байна.

Тээврийн хэрэгслийн хурд их байх тусам ослоос зайлсхийх, зогсолт хийх хугацаа багасдаг. Авто машин 50 км.цаг хурдтай явахад дунджаар 13 метр зогсдог бол 40 км.цаг хурдтай явахад 8.5 метрээс бага зайнд зогсдог бөгөөд хурдыг 1 км.цагаар нэмэхэд гэмтэл учрах эрсдэл 3 хувиар, харин 4–5 хувиар нэмэгдэхэд хүний амь нас хохирдог байна.

Жишээлбэл, 80 км.цагийн хурдтай явж байгаад зам тээврийн осолд орох нь 30 км.цагийн хурдтай явж байгаад орсонтой харьцуулахад үхэлд хүргэх магадлал 20 дахин их, 30 км.цаг буюу түүнээс доош хурдтай явсан тээврийн хэрэгсэл явган зорчигчийг мөргөхөд амьд үлдэх магадлал 90 хувь, 45 км.цагийн хурдтай явсан бол амьд үлдэх магадлал нь 50 хувиас бага, 80 км.цагийн хурдтай явсан тохиолдолд амьд гарах магадлал маш бага байдаг гэдгийг эрдэмтэд тогтоожээ.

Тээврийн хэрэгслийн хурдад нөлөөлж буй хүчин зүйлсэд:

- » Жолоочийн нас, хүйс.
- » Жолоочийн ур чадвар,
- » Согтууруулах ундаа хэрэглэсэн эсэх,
- » Авто замын байдал, гадаргууны чанар,
- » Тээврийн хэрэгслийн хүчин чадал, хурдны үзүүлэлт.
- » Орчны хамаарал ба агаарын нөхцөл байдал;
- » Хөдөлгөөнд оролцох жолоочийн ёс зүй ба соёл;
- » Техникийн бүрэн бүтэн байдал;
- » Хамт зорчигчдын тоо гэж үзсэн байна.

Тээврийн хэрэгслийн хурдыг бууруулах чиглэлээр олон улсад хийж, хэрэгжүүлж буй ажил, арга хэмжээ:

Тээврийн хэрэгслийн хурдыг бууруулах чиглэлээр хурдны хязгаарлалтыг тогтоож, түүнийг мөрдүүлсэн нь хамгийн үр дүнтэй арга хэмжээ болсон гэж үзжээ. Судалгаагаар хурдыг 1 км.цаг бууруулахад зам тээврийн ослын үзүүлэлт нь 2-3 хувь буурсан байна.

Зарим улс оронд хурдны хязгаарлалтыг цаг агаар, замын хөдөлгөөний байдал, өдөр, шөнийн байдлаас хамааран өөр өөр байдлаар тохируулдаг. Энэ нь хурдны хязгаарлалтыг орон нутаг, замын

хөдөлгөөний нөхцөл байдалд нийцүүлэх боломжийг олгодог тул түүнийг дагаж мөрдөх магадлал ч их байдаг байна.

Замын хөдөлгөөний нягтралыг бууруулах арга хэмжээ нь гадны улс орнуудад өргөн хэрэглэгддэг бөгөөд тойрог хэлбэрийн уулзвар, замын босоо өөрчлөлт (тойрох хөдөлгөөн), замын хэвтээ өөрчлөлт (зам нарийсалт, хаалт) гэх мэт хурд бууруулах физик /шинжлэх ухаанч/ аргыг ашигладаг байна. Өндөр хурдны замаас бага хурдтай зам руу шилжих нь осолд өртөх эрсдэлтэй байдлыг бий болгодог. Тиймээс жолооч нарын хурдад нөлөөлж болох хот, тосгоны хөдөлгөөн ихтэй замд шилжих бүсийг тэмдэглэхэд эдгээр аргуудыг ашигладаг ажээ.

Тээврийн хэрэгслийн өөрийнх нь хурдыг хязгаарладаг дизайны онцлог шинж чанараар дамжуулан зохих хурдыг барих, энэхүү аргыг хэрэгжүүлэхдээ хууль тогтоомжийг ашиглах боломжтой. Үүнийг хүнд даацын тээврийн хэрэгсэл, хот хооронд явдаг автобустай олон оронд хийсэн бөгөөд зам тээврийн ослын тоог 2 хувь бууруулахад нөлөөлсөн гэж үзжээ.

Мөн замын онцлогт тохирсон хурдны хязгаар тогтоох, тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлын технологийг суурилуулах, хурдаа тохируулж явснаар жолооч та өөрийн болон бусдын амь нас, эрүүл мэндэд эрсдэл учруулахаас сэргийлнэ гэх зэргээр хурд хэтрүүлэх аюул, хор уршгийн талаар олон нийтийн ойлголтыг нэмэгдүүлэх аргыг хэрэглэдэг байна.

Жолооч нарын хурд хэтрүүлж байгаа сэдэл нь үндсэн 2 шалтгаантай байна.¹¹

1-рт: Жолооч нарын хувийн зан чанарын нөлөөлөл

2-рт: Орчны болон замын нөхцөл байдлын нөлөөлөл

Жолооч тасралтгүй 6 цаг машин жолоодоход осолд өртөх эрсдэл эрс нэмэгдэж, зогсолтгүй 10 хүртэлх цаг зорчиход ослын эрсдэлийн түвшин 10-80 хувь, 10 цагаас илүү хугацаанд 100-250 хувьд хүрдэг байна. Иймээс орон нутгийн чанартай автозамуудын 45 км тутамд жолооч нарын амралтанд зориулсан хоол цайны газар, 15 км тутамд амрах талбайнууд байх тухай олон улсын стандарт байдаг байна. Жолооч нар түр амрах газартаа ирээд дунджаар 15-30 минут зогсдог. Хэрэв хоногт аялах зам нь 51-100 км хүртэл урт бол зогсож амрах жолооч нарын тоо 35 хувь, 101-200 км хүртэл аялалд 61 хувь, харин 201 км-ээс их бол 85 хувь болж өсдөг. Түр амрах талбай олноор гаргаж өгснөөр ослын тоог 30 хувь бууруулж, зогсоход тохиромжтой газар эрж хайхыг 26 хувь багасгаж, аяллын тухтай байдлыг 44 хувь нэмэгдүүлдэг байна. Энэ тоо юуг өгүүлж байна вэ? Орон нутгийн зам дээр жолооч нарын хайхрамжгүй зогсолт эсвэл амрах газарлуугаа яарч хурд хэтрүүлэх асуудал бүр эсвэл нойрмоглох ядрах асуудлыг цогцоор нь ялгаж авч үзэх хэрэгтэй байна. Онхолдох хэлбэрээр үйлдэгдсэн зам тээврийн ослын дийлэнх нь орон нутгийн замд гардаг бөгөөд жолооч нар хурд хэтрүүлэх, нойрмоглох, анхаарал сарних гэх мэт шалтгаануудаас болж осолдох нь их байна. Харин энэ байдлаас урьдчилан сэргийлэх зорилгоор олон улсын авто замын байгууллагууд RUM-LEFELT гэж нэрлэгддэг жолооч нарын анхаарлыг өндөрсгөх замын элементийг хийж өгөх эсвэл суурин газраас суурингийн хооронд явах үеийн хурдыг хянах RFID технологи байрлуулдаг байна. Хурд болон замын нөхцлөөс шалтгаалан ослын хувь хэмжээ харилцан адилгүй байдаг. Жишээ нь: Бага радиустай тахир замд анхааруулах тэмдэг тавьснаар зам тээврийн ослын тоо 10-30 хувиар буурсан гэжээ. Гэхдээ ЗТО-ын тооны энэ өөрчлөлт статистик үзүүлэлтийн хувьд тийм ч найдвартай бус юм. Тахир зам дээрх хурдны хэмжээг зааж өгснөөр ЗТО-ын тоог 15-30 хувиар багасгасан байна.

ОХУ-аас авч хэрэгжүүлж буй ажил арга хэмжээ:

ОХУ-д зам тээврийн ослоос амиа алдах тохиолдол 1960 оноос эхлэн нэмэгдэж, 1990-2000 онд авто машины тоо эрс өссөн бөгөөд үүнийг даган зам тээврийн ослоос болж иргэдийн амь нас, эрүүл мэнд хохирох нь ихэссэн. Харин 2000-2010 онд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах чиглэлээр үр дүнтэй ажил, арга хэмжээг зохион байгуулснаар зам тээврийн ослын улмаас иргэдийн амь нас хохирсон үзүүлэлт даруй дөрөв дахин буурсан байна. Сүүлийн таван жилд буюу 2014 онд зам тээврийн ослоор 26963 хүн нас барсан бол 2019 онд 18214 болж 32.4 хувиар буурчээ.¹²

ОХУ-ын ерөнхий сайд Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын стратегийг 2018 онд баталсан бөгөөд энэ нь 2024 онд зам тээврийн ослоос шалтгаалсан нас баралтыг 100 мянган хүнд дөрөв, 2030

⁹ Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын цагаан ном 2018 он.

¹⁰ This information is taken from the World report on road traffic injury prevention. To download the report, or for more information on road safety, please visit http://www.who.int/violence_injury_prevention or e-mail: traffic@who.int © World Health Organization

¹¹ Зам тээврийн ослын шалтгаан, нөхцөлийн талаарх судалгаа. ЗХА тэргүүн С.Энхтөр.

¹² <https://russian.rt.com/russia/article/621894-gibdd-zhertvy-statistika>

онд байхгүй болгох бодлого чиглэлийг тусгажээ. ОХУ-д сүүлийн 10 жилд бүртгэлтэй автомашины тоо 65 хувиар өссөн бол зам тээврийн ослоор нас барах явдал харин ч эсрэгээрээ буурсан. Тухайлбал, 2003 онд 35602 хүн нас барсан нь хамгийн оргил үзүүлэлт байсан бол 2015 онд энэ үзүүлэлт бараг 35 хувиар буурч 23114 болжээ. Энэ нь 100 мянган хүнд ногдох замын тээврийн ослоос шалтгаалсан нас баралт 23.2 хувь байсан нь 15.8 хувь болжээ.

Европын холбооны орнуудтай харьцуулахад энэ үзүүлэлт Шведэд 2.8, Литвад 10.6 байна. 2016 онд нас баралт 10.7 хувиар буурснаар ОХУ-ын хувьд 100 мянган хүнд ногдох үзүүлэлт нь 10.8 болж буурсан байна.

Зураг.103.



Осолд ороод долоо хоногос хэтрэлгүй нас барсан хүнийг зам тээврийн ослоор амь хохирсон гэж 2009 оноос өмнө үздэг байсан бол одоо энэ хугацааг 30 хоногээр тооцдог болсон. Мөн 2019 оны байдлаар амь нас хохирсон зам тээврийн ослын шалтгаан нь ихэвчлэн тээврийн хэрэгсэл эсрэг урсгалд орсноос шалтгаалан үйлдэгдэж байна гэсэн дүгнэлтийг мэргэжлийн байгууллагаас гаргажээ.

ОХУ-д зам тээврийн осол буурсан шалтгаан:

- » Иргэдийн дунд архи, согтууруулах ундааны хэрэглээ буурсан байдал.
- » Зам тээврийн осол, гэмт хэрэгт оногдуулах торгууль, ял шийтгэл чангарсан.
- » Гудамж талбай, замын камерын хяналт сайжирсан;
- » Замын хөдөлгөөний зохицуулалт, хязгаарлалт, тэмдэг тэмдэглэгээг сайжруулсан.
- » Үйлдвэрээс гарч буй автомашины чанар, үзүүлэлт сайжирсан;
- » Автомашины дугуйн чанар, үзүүлэлт сайжирсан;
- » Чанар сайтай сэлбэг хэрэгслийн олдоц нэмэгдсэн;
- » GPS зэрэг байршил тодорхойлогч, газрын зургийн системийн хэрэглээ эрс нэмэгдсэн.
- » Иргэд автомашиныхаа салонд камер байрлуулах нь түгээмэл болсон;
- » Улсын хэмжээнд авто замын чанар сайжирсан;
- » Жолоочийн чадвар, хөдөлгөөнд оролцох соёл нэмэгдсэн;
- » Иргэд машинаар явах нь багассан зэрэг нь нөлөөлжээ.

ОХУ-д орон нутгийн замд хурд хэтрүүлснээс үүдэн гарах ослын хувь хэмжээг бууруулах зорилгоор 2006 оноос эхлээд хотын гаднах зам дээр зорчиж байгаа жолооч нар өдрийн цагаар ойрын гэрлээ асааж явах тухай хуульчилж өгсөн байна. Ойрын гэрлийг асааснаар орон нутгийн буюу хөдөөгийн замд эгц урдаас мөргөлдөх тохиолдол 7.3 хувиар, уулзвар гарц, эргэлтэн дээр мөргөлдөх явдал 10 хувиар буурсан гэжээ. Шулуун тэгш замд өдрийн цагаар 1 км зайтай өөдөөс ирж яваа авто машин ойрын гэрлээ асааснаар 1.5 км, байгаль цаг агаараас шалтгаалж түүнээс илүү зайнаас жолоочийн анхаарлын төвд орж ирдэг. Ойрын гэрэлгүй үед осол 10.000 тээврийн хэрэгсэлд 47.4 хувь байсан бол гэрлээ асааснаар 46.1 хувь болж буурсан байна.¹³

Түүнчлэн, ОХУ-ын томоохон хотуудын нийтийн тээврийн үйлчилгээ сайжирсан, хямд, чанартай унадаг дугуйг олноор үйлдвэрлэдэг болсон, интернэт харилцаа нэмэгдсэнээр хүмүүс төрийн байгууллагын үйлчилгээг биеэр очиж биш, онлайнгаар авдаг болсон, оффист тогтмол суудаггүй хүмүүсийн тоо олширч зайнаас ажлаа хийдэг болсон нь олон талын ач холбогдолтой байгаа талаар судлаачид дурьджээ.

ОХУ-аас цаашид авахаар төлөвлөж буй ажил, арга хэмжээ

- Авто замын гэрэлтүүлгийг сайжруулах, үүнд эрчим хүчний хэмнэлтэт технологи, ухаалаг удирдлагын систем ашиглах.
- Нийтийн тээврийг хөгжүүлэх, хэрэглээг дэмжих.
- Замын хөдөлгөөний урсгал явган болон унадаг дугуй, явган зорчигчид хөдөлгөөнд огтлолцохгүй байх, мөн хөдөлгөөний бусад урсгалтай хөндлөн болон бусад хэлбэрээр аль болох огтлолцуулахгүй байлгахгаар зохион байгуулах.
- Явган зорчигчдын аюулгүй байдлыг дээшлүүлэх.
- Унадаг дугуй хэрэглэх хөдөлгөөн өрнүүлэх, унадаг дугуйн хэрэглээний дэд бүтцийг бий болгох.
- Жолооч нарын замын хөдөлгөөнд оролцсон үзүүлэлт, бүртгэлийг сайжруулснаар хөдөлгөөнд аюул учруулах магадлалтай хүмүүсийг ангилан ухуулга таниулга, соёл хүмүүжлийн ажил зохиох,
- Зөрчлийн хэмжээ тодорхой түвшинд хүрсэн тохиолдолд жолоо барих эрхийг хязгаарлах.
- Зам тээврийн осол гаргасан хүмүүст хүлээлгэх хариуцлагыг чангатгах чиглэлээр хууль эрхзүйн орчныг боловсронгуй болгох.
- Автомашин түрээслэх, түрээслүүлэх харилцааг хууль эрхзүйн зохицуулалтад оруулах.
- Хуучин ачааны машин, автобусыг ашиглалтаас гаргах.
- Гэрлэн дохиог ухаалаг системд шилжүүлж, хөдөлгөөний ачаалал, тухайн үеийн нөхцөл байдлыг өөрөө тооцож ажилладаг болгох.
- Аюулгүйн системийг автомашин нэг бүрт суулгах.
- Албан тушаалын зэрэг дэвээр замын хөдөлгөөнд ялгамжтай оролцдог байдлыг халах.
- Явган зорчигчдод зориулсан дэд бүтцийг боловсронгуй болгох зэрэг ажлыг төлөвлөн хэрэгжүүлж байна.

БНХАУ-ын хурд хэтрүүлсэн зам тээврийн осол, гэмт хэргийн тоон мэдээлэл, хурдны хязгаарлалтын талаар хэрэгжүүлж буй арга хэмжээ:

БНХАУ-ын Авто замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль 2004 оны 05 дугаар сарын 01-ний өдрөөс мөрдөгдөж эхэлсэн. Үүнд, Эх газрын Хятадын хурдны зам дээр явах автомашины дээд хурдыг нь 120 км/цаг, хагас хурдны зам болон хотын хурдны замд 100 км/цаг хурдтай байхаар зарим тохиолдолд хурдны хязгаар доогуур байж болох ба Хятадын үндэсний зам дээр нийтлэг хурдны хязгаар нь 80 км/цаг /хурдны зам биш/, зарим орон нутгийн замд хурдны хязгаар 40 км/цаг миль хүртэл байхаар зохицуулсан байна. Мөн түүнчлэн БНХАУ замын хөдөлгөөний зөрчлийн торгуулийг 2016 онд шинэчилж, замын хөдөлгөөний шинэ журмыг хэрэгжүүлж эхэлсэн. Тухайлбал, тээврийн хэрэгсэл жолоодохдоо хурд хэтрүүлбэл 6 оноо хасахаар заасан¹⁴ бөгөөд зөвшөөрөгдсөн хурдны хязгаараас хэтэрсэн тохиолдолд шат дараалсан торгуулийн арга хэмжээг ногдуулдаг байна. Жишээ нь 80 км/цаг хурдтай жолоодох бүсэд 100 км/цаг хурдалсан тохиолдолд 2000 хүртэл юаниар торгох, хурдны хязгаарлалтын 50 хувиас дээш 120 км/цаг хүртэлх хурдны зам дээр 190 км/цагийн хурдтай явахад тээврийн хэрэгсэл жолоодох эрхийг хасах арга хэмжээ авч байна.¹⁵

Мөн БНХАУ дахь хурдны зам дээр автомашин нь ихэвчлэн 100-120 км/цаг байдаг бол автобус, ачааны машин нь ихэвчлэн 80-100 км/цагийн хурдтай байхаар хязгаарлагддаг. Замын бусад нөхцөл байдал нь автомашины нөхцөл байдалтай ижил байна. БНХАУ-ын Засаг захиргааны онцгой бүс Хонконгод хурдны зам ихэвчлэн 100 км/цаг байдаг; Макаогийн БНХАУ-ын засаг захиргааны онцгой бүс Макао хурдны хязгаар 80 км/цаг (Хонконг-Жухай-Макао гүүр); Тайваньд хурдны хязгаар 110 км/цаг байдаг ажээ.¹⁶

БНХАУ-д хурд хэтрүүлэх нь зам тээврийн ослын гол хүчин зүйл болж байгаа бөгөөд нас баралтын 14 хувийг эзэлж байна. Тээврийн хэрэгслийн хурд хэтрүүлэлтээс урьдчилан сэргийлэх зорилгоор хурд хэтрүүлж байгаа замуудад хөдөлгөөнт болон суурин хурд хэмжигч, камеруудыг байрлуулан ашиглаж байна.¹⁷

14 <http://www.beijingrelocation.com/blog/china-updated-traffic-violation-fines-from-january-1st-2016/>

15 https://en.wikivoyage.org/wiki/Driving_in_China

16 https://en.wikipedia.org/wiki/Speed_limits_in_China

17 www.wpro.who.int

Япон улсад тээврийн хэрэгслийг хурд хэтрүүлэхээс урьдчилан сэргийлэх чиглэлээр авч хэрэгжүүлж буй ажил, арга хэмжээ

Япон улсад 2017 онд 915 мянган гэмт хэрэг бүртгэгдсэн нь сүүлийн 70 жилийн хамгийн доод үзүүлэлт болсон. Энэ нь сүүлийн 30 жилийн хугацаанд тус улсын эдийн засаг тогтвортой өсч, ажилгүйдлийн түвшин 2.8 хувь хүртэл буурсантай холбоотой гэж судлаачид үзжээ.¹⁸ Үүнээс гадна орон нутгийн сайн дурын болон цагдаагийн байгууллагуудын хоорондын уялдаа холбоог бэхжүүлж, хяналтын камерын хэрэглээг нэмэгдүүлсэн нь зам тээврийн гэмт хэргээс урьдчилан сэргийлэхэд ихээхэн нөлөө үзүүлсэн байна.

Түр болон байнгын хугацааны хурд хэмжигч

Зураг.104.



Японд Улсад хотын дотор болон хурдны зам дээр хяналт шалгалтад лазер, хурд хэмжигчтэй цагдаагийн автомашиныг өргөнөөр ашиглах болсон байна. Гаднаас нь харахад зөрчил гаргагчийг зогсоон шалгадаг цагдаагийн машин гэж харагдах боловч, үнэн хэрэгтээ Orbis LSM-100 арын байрлалаас харах хурд хэмжигч лазер төхөөрөмж юм. Энэхүү төхөөрөмжийн давуу тал нь өнгөрч явсан машины хурдыг араас хэмжих боломжтойгоос гадна жолоочийн анхаарал татахгүй халхавчлагдсан шүүгээ хэлбэртэй лазер хурд хэмжигч юм.

ДҮГНЭЛТ:

Төрөөс улс орны хөгжлийн салшгүй хэсэг болсон зам тээврийн салбарыг хөгжүүлэх, авто замыг шинэчлэх, засварлах чиглэлээр бүтээн байгуулалтын ажлуудыг сүүлийн жилүүдэд шат дараалан хэрэгжүүлж байна. Автомашин иргэдийн өдөр тутмын хэрэглээ болж, тээврийн хэрэгслийн тоо жилээс жилд нэмэгдэж байгаагаас аймаг, хот дамжин зорчих зорчигчдын урсгал дулааны улиралд эрс нэмэгдэж байна.

Хөдөлгөөний аюулгүй байдал, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэрэг 2014 оноос эхлэн 5 жил дараалан буурч, 2019 онд өссөн бол хурд хэтрүүлсний улмаас үйлдэгдсэн гэмт хэрэг 2014-2016 онуудад буурч, 2017-2019 онд жилд дундажаар 30 орчим хувиар өссөн байна. 2014-2019 онд хурд хэтрүүлсний улмаас 639 хүний амь нас нь хохирсоны 76 хувь, 504 хүн гэмтсэний 69 хувь нь орон нутгийн зам дээр гарсан ослын улмаас хохирчээ.

¹⁸ <http://bloombergtv.mn/>

Энэ төрлийн гэмт хэргийн 71.5 хувь нь суудлын автомашин, 22.7 хувь нь мотоциклоор голдуу өдрийн цагаар үйлдэгджээ. Статистик мэдээллээс харахад 82.8 хувь нь үзэгдэх орчин чөлөөтэй байх үед 71.7 хувь нь асфальтан зам дээр, 57.8 хувь нь онхолдож, 25.6 хувь нь мөргөлдсөн байна.

Хурд хэтрүүлсний улмаас үйлдэгдсэн гэмт хэрэг 2019 онд нийслэлд Сонгинохайрхан, Баянзүрх, Сүхбаатар дүүрэгт, орон нутагт улсын чанартай хатуу хучилттай замаар дамжин өнгөрдөг Төв, Хэнтий, Булган, Хөвсгөл, Сүхбаатар, Сэлэнгэ, Архангай, Өмнөговь аймгуудад илүүтэй үйлдэгджээ.

Осол гарч байгаа үндсэн шалтгаан нь жолооч нарын ур чадвар сул, хариуцлагагүй, хууль дүрмийн мэдлэггүйгээс ихэвчлэн яарч явсан гэх шалтгаанаар хурд хэтрүүлж, өөрийн болон бусдын амь нас, эрүүл мэндэд хохирол учруулж байх тул ухамсарлуулан ойлгуулах чиглэлээр санамж, сэрэмжлүүлгийг тогтмол өгч, зөрчил гаргагчид оногдуулах хариуцлагын талаар сурталчлах, орон нутгийн замд тавих хяналтыг сайжруулахад санаачлагатай ажиллах шаардлагатай байна.

Технологийн дэвшил хурдацтай хөгжиж буй энэ цаг үед авто замын алсын болон хот доторх хяналтыг хүний хүчээр бус технологийн дэвшлийг ашиглан хянаж, осол, хэрэг олон давталттайгаар гарч байгаа газруудад дундаж хурд тогтоох камеруудыг байрлуулж, зөрчлийг бүртгэлжүүлэн, жолооч нарын хариуцлагыг дээшлүүлэх, зорчигчдын амь нас, эрүүл мэндийг хамгаалах, аюулгүй зорчих нөхцөлийг бүрдүүлэх ажлыг эрчимжүүлэн ажиллах хэрэгтэй байна. Төсөв, санхүүгийн хүндрэл бэрхшээлийг шийдвэрлэх арга замыг эрэлхийлж, уламжлалт байдлаар тавьж байгаа хяналтыг сайжруулах нь энэ төрлийн гэмт хэргийн гаралт буурахад нөлөөлөх ач холбогдолтой юм.

Улсын хэмжээнд Говьсүмбэр, Дорноговь аймаг болон нийслэлд Яармагийн зам, Хөшигтийн хөндийд авто машины улсын дугаар таньдаг, хурд хэмждэг камерууд тавьсан нь үр дүнгээ өгч байгаа хэдий ч нийслэлийн болон орон нутгийн авто замын хяналтыг нэгдсэн байдлаар цагдаагийн байгууллагын хяналтад авч, бодлогын хэмжээнд үйл ажиллагааг нэгтгэн зангидах нь илүү үр дүн үзүүлнэ гэж үзэж байна.

Согтууруулах ундааны зүйл хэрэглэсэн үедээ тээврийн хэрэгсэл жолоодох явдал буурахгүй байгаа нь энэхүү ноцтой зөрчилтэй тэмцэх шинэ арга хэлбэрийг /технологийн дэвшлийг/ үйл ажиллагаандаа нэвтрүүлэх хэрэгцээ, шаардлага байгааг харуулж байна.

Зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх чиглэлээр өнгөрсөн онд 3 сарын хугацаанд зохион байгуулсан “Яараад яахав дээ” нэгдсэн арга хэмжээний үеэр гэмт хэргийн үзүүлэлт шат дараалан буурч байгаагаас харахад жолооч, зорчигчдод чиглэсэн мэдээ, мэдээлэл, санамж, сэрэмжлүүлэг, ухуулга сурталчилгааны ажлыг зөв оновчтой, шинэлэг арга хэлбэрээр зохион байгуулах нь үр дүн үзүүлнэ гэж дүгнэж байна.

САНАЛ, ЗӨВЛӨМЖ

Тээврийн цагдаагийн албанд:

- » Дэлхийн улс орнуудын тээврийн хэрэгслийн хурдыг хянаж байгаа аргачлалуудаас манай улсын хувьд камерын хяналт, тэр дундаа тээврийн хэрэгслийн улсын дугаарыг бүртгэж, дундаж хурдыг тодорхойлдог тусгай зориулалтын камерын системийг орон нутгийн улсын чанартай зам дээр олноор нэвтрүүлж, “агшны” хурд хэмжигч болон цагдаагийн шалгах төхөөрөмжтэй уялдан ажиллах техникийн боломжийг судлах;
- » Олон улс, улсын чанартай авто замын аюултай хэсэг буюу “хар цэг”-ийг тодорхойлох ажлыг мэргэжлийн байгууллагуудын туслалцаатайгаар хийж, тухайн замд хурдыг багасгах, хяналтыг чангатгах бодлого, чиглэл баримтлах;
- » Мэргэжлийн байгууллага, мэргэжилтнүүдийг урьж осол гарах үеийн хурдыг зөв тооцоолох талаар уулзалт, хэлэлцүүлгийг зохион байгуулж, хурдыг тооцоолох чадвар, арга техникийг сайжруулах;
- » Хүний амь нас, эрүүл мэндийг хамгаалах, хууль дүрмийн хэрэгжилт болон жолоочийн хариуцлагыг дээшлүүлэх үүднээс автомашинд хяналтын камерыг заавал суулгах эрх зүйн орчныг судалж, хэрэгжүүлэх;
- » Зам тээврийн осол, хэрэг, зөрчил үйлдсэн жолооч нарын судалгааг жолооны курсийн харьяалаар гаргаж, олон нийтэд мэдээлэн, сургалтын чанарыг сайжруулах талаар албан мэдэгдэл, шаардлага өгч, хариуцлага тооцох;

- » Согтууруулах ундааны зүйл хэрэглэсэн үедээ тээврийн хэрэгсэл жолоодох явдал буурахгүй, түүнээс үүдэн нөхөж баршгүй хохирол учирсаар байгаа тул энэхүү ноцтой зөрчилтэй тэмцэх шинэ арга хэлбэрийг /технологийн дэвшлийг/ үйл ажиллагаандаа нэвтрүүлэх;
- » Замын хөдөлгөөний ачааллыг багасгах, ослын улмаас Төрийн болон үйлчилгээний байгууллагын интернет харилцааг нэмэгдүүлснээр тодорхойлолт, эмнэлгийн номер дугаар авах, үзвэр үйлчилгээний тасалбар авах гэх зэрэг үйлчилгээний сүлжээг дэлгэрүүлэх, ажил олгогч нарт ажилчдыг оффист тогтмол суулгахгүйгээр ажлыг гүйцэтгүүлэх боломж нөхцөлийн талаар судлах;

Урьдчилан сэргийлэх хэлтэс, нутаг дэвсгэр хариуцсан цагдаагийн газар, хэлтсүүд:

- » Хурд хэтрүүлснээс шалтгаалсан зам тээврийн осол, хэрэг нь ихэвчлэн олон улс, улсын чанартай авто замд, урин дулааны улиралд үйлдэгдэж байгаа тул байнгын пост, хөдөлгөөнт эргүүлийг 5-9 дүгээр саруудад байнгын ажиллуулж, зөөврийн хурд хэмжигчийг тогтмол ашиглах;
- » Жолооч, зорчигчдод хүрсэн “Яараад яахав дээ” аяныг шинэ арга хэлбэрээр баяжуулж, үргэлжлүүлэн явуулах;
- » Хурд хэтрүүлсэн үед оногдуулах хариуцлагыг чангатгаж, хуулийн хариуцлагыг олон нийтийн сүлжээгээр мэдээлэн сурталчлах;
- » Зориулалтын бус тээврийн хэрэгслээр хот дотор болон орон нутгийн замд хүн тээвэр хийж байгаа явдлыг зогсоох чиглэлээр мэргэжлийн байгууллагуудтай хамтарсан ажлыг зохион байгуулах;
- » Хурд хэтрүүлсний улмаас осол гаргаж, хүний амь нас хохироосон, эрүүл мэндэд нь хохирол учруулж, насан туршийн харамсал дагуулж байгаа бодит жишээг жолооч нарт хүргэх талаар урьдчилан сэргийлэх ухуулга, сурталчилгааны ажлыг зохион байгуулах саналуудыг хүргүүлж байна.

6.5 ЦЕГ-ЫН МЭДЭЭЛЭЛ, ДҮН ШИНЖИЛГЭЭ, ШУУРХАЙ УДИРДЛАГЫН АЛБА СОГТУУГААР ҮЙЛДЭГДСЭН ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛ, ГЭМТ ХЭРЭГ, ЗӨРЧЛИЙН НӨХЦӨЛ БАЙДАЛ

Улсын хэмжээнд 2012-2021 онд согтуугаар үйлдэгдсэн зам тээврийн осол, гэмт хэрэг, зөрчлийн нөхцөл байдалд үндэслэн шалтгаан нөхцөл, эрсдэлийг тодорхойлох, цаашид хэрэгжүүлэх ажил, арга хэмжээний санал, зөвлөмжийг боловсруулах зорилгоор судалгаа, дүн шинжилгээ хийсэн дүнг танилцуулж байна.

НЭГ. ГЭМТ ХЭРЭГ, ЗӨРЧЛИЙН НӨХЦӨЛ БАЙДЛЫН ТАЛААР

1.1. Тээврийн хэрэгсэл, жолооч нарын мэдээлэл:

Монгол Улсын хэмжээнд 2020 оны байдлаар 1137208 тээврийн хэрэгсэл, 1013786 автомашин бүртгэлтэй байгаагаас тээврийн хэрэгслийн 615709 буюу 54.1 хувь нь нийслэлд, 521499 буюу 45.9 хувь нь орон нутагт, авто машины 572432 буюу 56.5 хувь нь нийслэлд, 441354 буюу 43.5 хувь нь орон нутагт байна¹⁹.

Тээврийн хэрэгсэл, автомашины тоо /2010-2020 он/



Зураг.105.

Тээврийн хэрэгсэл, автомашины тоо 2011-2013 онд 21.7-61.4 хувиар өссөн бол 2014-2020 онд жил тутамд дунджаар 7 хувиар өсжээ.

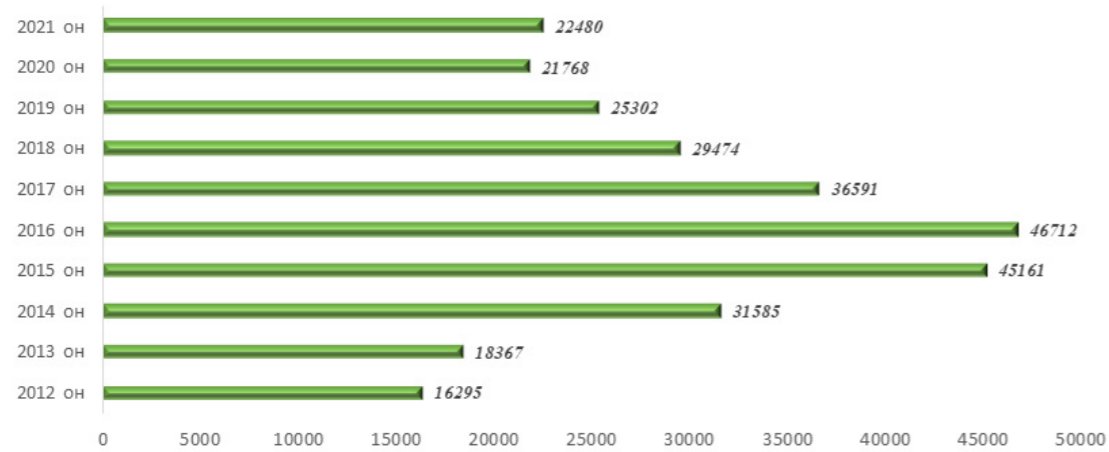
2012-2021 онд тээврийн хэрэгсэл жолоодох эрхийг 649.821 иргэн авснаас 2012-2015 онд жилд дунджаар 77.500-90.800, 2015-2019 онд 62000, 2021 онд 44161 иргэн тээврийн хэрэгсэл жолоодох эрх олгогдсон байна²⁰. 2020-2021 онд жолооч нарын тоо 1 дахин буурсан нь Улсын онцгой комиссын шийдвэрээр короновирусийн халдвараас сэргийлсэн хорио цээрийн дэглэм тогтоож, сургалтын төвүүдийн үйл ажиллагаа тодорхой хугацаагаар хязгаарлагдсантай холбоотой байна.

1.2. СОГТУУГААР ТЭЭВРИЙН ХЭРЭГСЭЛ ЖОЛООДСОНЫ УЛМААС ҮЙЛДЭГДСЭН ОСОЛ, ГЭМТ ХЭРЭГ, ЗӨРЧЛИЙН ТАЛААР:

Улсын хэмжээнд 2012-2021 онд нийт 293735 осол бүртгэгдсэний 12098 буюу 4.1 хувь нь согтууруулах ундааны зүйл хэрэглэсэн үедээ зам тээврийн осол гаргасан бөгөөд ослын 61.7 хувь нь нийслэлд, 38.2 хувь нь орон нутагт үйлдэгджээ.²¹

19 Авто тээврийн үндэсний төв
20 Бүртгэл хяналтын төвийн мэдээлэл
21 Тээврийн цагдаагийн албаны статистик мэдээлэл

**Зам тээврийн ослын тоо
/2012-2021 он/**

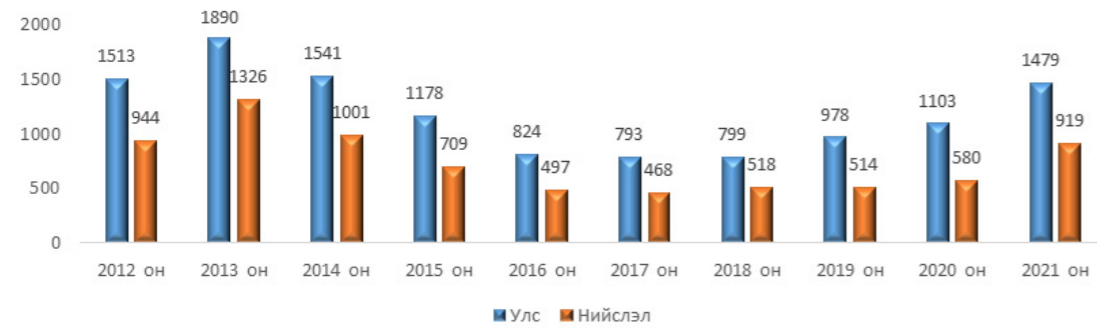


Зураг.106.

Зам тээврийн осол 2021 онд 22480 бүртгэгдсэний 97.8 хувь нь жолоочийн буруутай үйлдлээс, үүнээс 53.7 хувь нь хоорондын зай тохируулаагүй, эгнээ байр буруу эзэлсэн 7.7 хувь, 6.6 хувь нь согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодсон, 0.8 хувь нь гүйцэж түүрүүлэх үед, 7 хувь нь хурд болон даац хэтрүүлсэн, зогсоох арга хэмжээ аваагүй, бүрэн бус тээврийн хэрэгсэл жолоодсон, 0.8-2.2 хувийг бусад шалтгаанаас үйлдэгджээ.

Улсын хэмжээнд 2021 онд зам тээврийн ослын тоо 3.3 хувиар өссөн, согтууруулах ундааны зүйл хэрэглэсэн үедээ тээврийн хэрэгсэл жолоодсоны улмаас үйлдэгдсэн осол өмнөх оноос 4 хувиар өсч, 77 хүний амь нас, 205 хүн эрүүл мэндээрээ хохирсон.

**Согтуугаар үйлдэгдсэн зам тээврийн ослыг нутаг дэвсгэрээр нь харуулбал,
/2012-2021 он/**



Зураг.107.

Согтуугаар үйлдэгдсэн зам тээврийн осол 2012-2013 онд 20 хувиар өсч, 2013-2017 онд дунджаар 15 хувиар буурсан бол 2017 оноос хойш жилд дунджаар 10-25 орчим хувиар тогтмол өссөн.²²

**Согтуугаар үйлдэгдсэн зам тээврийн ослыг аймаг, дүүргээр нь харуулбал,
/2012-2021 он/**

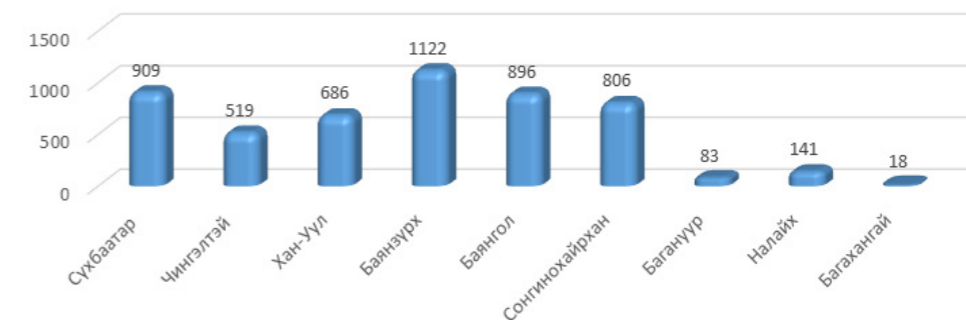
Хүснэгт.38.

№	Аймаг	Согтуугаар үйлдэгдсэн зам тээврийн осол										Нийт	10 жилийн дундаж
		2012 он	2013 он	2014 он	2015 он	2016 он	2017 он	2018 он	2019 он	2020 он	2021 он		
1	Архангай	11	13	18	8	14	15	7	9	6	7	108	10
2	Баян-Өлгий	11	8	3	0	6	2	7	6	2	14	59	5.9
3	Баянхонгор	17	26	10	6	7	11	6	37	23	14	157	15.7
4	Булган	29	8	7	10	7	5	14	19	27	38	164	16.4
5	Говь-Алтай	6	13	9	10	12	4	6	19	22	14	115	11.5
6	Говьсүмбэр	8	8	23	14	11	12	4	10	12	4	106	10.6
7	Дархан-Уул	8	17	33	14	27	14	30	19	19	30	211	21.1
8	Дорноговь	53	36	52	17	26	28	26	28	34	31	331	33.1
9	Дорнод	33	36	44	32	9	39	17	10	17	24	261	26.1
10	Дундговь	30	9	11	9	10	6	8	18	16	16	133	13.3
11	Завхан	39	40	29	23	14	23	4	16	40	32	260	26
12	Орхон	10	40	18	32	3	17	7	47	5	13	192	19.2
13	Өвөрхангай	19	40	36	38	24	29	8	47	27	21	289	28.9
14	Өмнөговь	52	32	41	37	29	10	16	40	12	17	286	28.6
15	Сүхбаатар	16	11	9	12	0	76	69	58	35	34	320	32
16	Сэлэнгэ	29	39	41	50	56	23	13	28	45	52	376	37.6
17	Төв	50	92	71	59	34	13	16	11	13	21	380	38
18	Увс	45	26	18	13	7	11	14	21	32	33	220	22
19	Ховд	17	16	12	45	6	35	30	22	28	34	245	24.5
20	Хөвсгөл	52	41	23	27	19	12	18	27	40	29	288	28.8
21	Хэнтий	14	13	10	11	6	6	16	40	68	78	262	26.2
Орон нутаг		549	564	518	467	327	391	336	532	523	560	4763	

Сүүлийн 10 жилийн зам тээврийн ослын статистик дундаж үзүүлэлтээр үзвэл Сэлэнгэ, Дорноговь, Хөвсгөл, Өмнөговь, Өвөрхангай, Завхан, Ховд, Төв, Булган, Увс аймгуудад хамгийн их бүртгэгдсэн бол 2021 онд Орхон, Дорнод, Сүхбаатар, Хэнтий Сэлэнгэ, Булган, Баян-Өлгий, Дархан-Уул, Төв аймгуудын авто зам дээр осол ихээр гарч, Говь-Алтай, Баянхонгор, Өвөрхангай, Хөвсгөл, Говьсүмбэр, Дорноговь, Өмнөговь аймгуудад согтуугаар авто тээврийн хэрэгсэл жолоодсон осол 22.2-40 хүртэл хувиар буурсан байна.

**Нийслэлийн дүүргүүдэд согтуугаар үйлдэгдсэн зам тээврийн осол
/2014-2021 он/**

Зураг.108.



Нийслэлийн дүүргүүдэд согтуугаар үйлдэгдсэн зам тээврийн осол 2014-2021 оны байдлаар 909, Баянгол 896, Сонгинохайрхан 806 гарсан бол хамгийн бага нь Хан-Уул 686, Чингэлтэй 519 дүүрэгт бүртгэгдэн шалгагдсан.

Согтуугаар үйлдэгдсэн тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний аюулгүй хөдөлгөөний аюулгүй байдал, ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэрэг, /2012-2021 он/



Зураг.109.

Тээврийн цагдаагийн албанд тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний аюулгүй байдал, ашиглалтын журмын эсрэг согтуугаар үйлдэгдсэн гэмт хэрэг сүүлийн 10 жилийнхугацаанд нийт 3340 бүртгэгдсэн бөгөөд жилд дунджаар нь 334 гэмт хэрэг байна.

Согтуугаар үйлдэгдсэн зам тээврийн ослын улмаас хүний амь нас, эрүүл мэндэд учирсан хохирол: /2012-2021 он/

Амь нас нь хохирсон хүн, хүйс:

	2012 он	2013 он	2014 он	2015 он	2016 он	2017 он	2018 он	2019 он	2020 он	2021 он
Хүн/эр	147/118	140/86	179/130	133/105	104/86	96/58	135/107	150/134	112/94	77/61

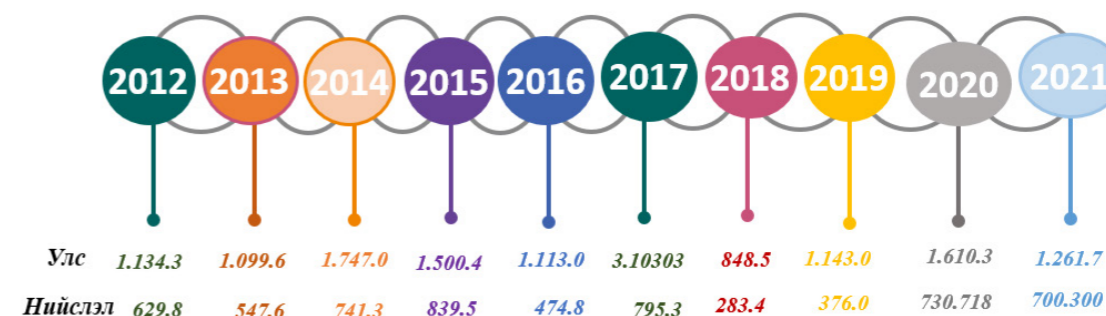
Эрүүл мэнд нь хохирсон хүн, хүйс:

	2012 он	2013 он	2014 он	2015 он	2016 он	2017 он	2018 он	2019 он	2020 он	2021 он
Хүн/эр	296/172	304/175	258/169	229/140	191/106	155/92	163/93	173/103	203/121	205/120

Сүүлийн 10 жилийн хугацаанд согтуугаар үйлдэгдсэн зам тээврийн ослын улмаас 1273 хүний амь нас хохирсон нь жилд дунджаар 127 хүн согтуу жолоочийн буруугаас нас баржээ. Мөн ослын улмаас 2177 хүн эрүүл мэндээрээ хохирсны 1356 буюу 62 хувь нь эрэгтэй, 821 буюу 38 хувь нь эмэгтэй байна.

Согтуугаар үйлдэгдсэн зам тээврийн осол, гэмт хэргийн хохирол, (сая) 2012-2021

Зураг.111.



Сүүлийн 10 жилийн хугацаанд согтуугаар үйлдэгдсэн зам тээврийн ослоос иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллагад 11.1 тэрбум төгрөгийн хохирол учирсан.

Согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодсон зөрчил, /2012-2021 он/

Зураг.112.



Энэ хугацаанд согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодсон зөрчил 367096 бүртгэгдсэний 53.7 хувь нь нийслэлд, 46.3 хувь нь орон нутагт байна.

Согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодсон зөрчлийг нутаг дэвсгэрээр нь харуулбал /2012-2021 он/

Зураг.112.



Зөрчил гаргасан жолооч нарын 269604 буюу 76.6 хувь нь эрхийн үнэмлэхтэй, 82226 буюу 23.4 хувь нь эрхийн үнэмлэхгүй байгаагаас үзвэл хяналт шалгалтыг сайжруулж, эрхийн үнэмлэхгүй, согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодсон тохиолдолд оногдуулах хариуцлагыг чангатгаж, эрүүл мэнд, эдийн засгийн хор холбогдлын талаар болон эрх зүйн сургалт, сурталчилгааг явуулах шаардлагатай байна.

Согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодсон жолооч нарын жолоодох эрхийн мэдээлэл /2012-2021 он/

Зураг.113.



Үүнээс үзвэл жилд дунджаар 269604 эрхийн үнэмлэхтэй, 82226 эрхийн үнэмлэхгүй, нийт 351830 орчим жолооч согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодсон зөрчлийг гаргажээ.

Жолооны үнэмлэхтэй 1387600 орчим хүнтэй харьцуулахад манай улсын нийт жолооч нарын 25 хувь нь буюу дөрвөн жолооч тутмын нэг нь согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодох зөрчлийг үйлдэж байна.

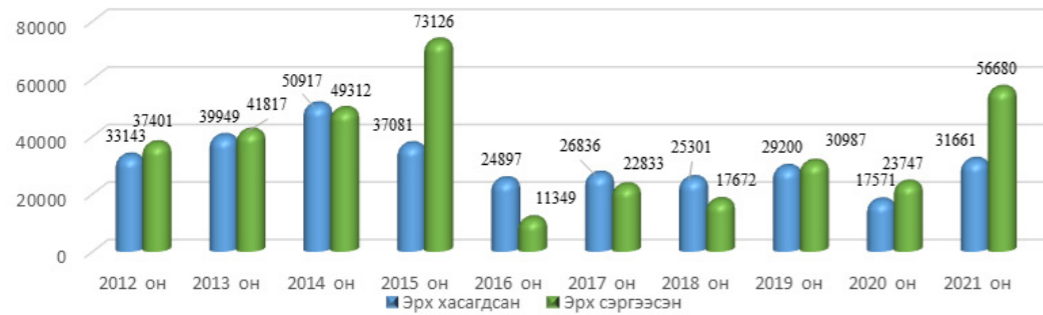
Зөрчил гаргасан жолооч нарын 85.7 хувь нь эрэгтэй, 14.3 хувь нь эмэгтэй байгаа ба сүүлийн 10 жилд 340832 жолооч тээврийн хэрэгсэл жолоодох эрхээ сэргээжээ.

Согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодсон хүмүүсийн 25.5 хувь нь 18-30 нас, 41.9 хувь нь 31-40 нас, 22.6 хувь нь 41-50 нас, 8.1 хувь нь 51-60 нас, 1.9 хувь нь 61-ээс дээш насныхан байгаагаас хамгийн өндөр 84 настай эрэгтэй байна.

Сүүлийн 5 жилийн хугацаанд тээврийн хэрэгсэл жолоодох эрх хасагдсан хүмүүсээс 2605 нь давтан, 51 нь гурав буюу түүнээс дээш удаа эрхээ хасуулжээ.

Тээврийн хэрэгсэл жолоодох эрх хасагдсан, сэргээсэн мэдээлэл /2012-2021 он/

Зураг.114.



Тээврийн хэрэгсэл жолоодох эрх сэргээсэн жолооч нарын насжилт /2012-2021 он/

Зураг.115.



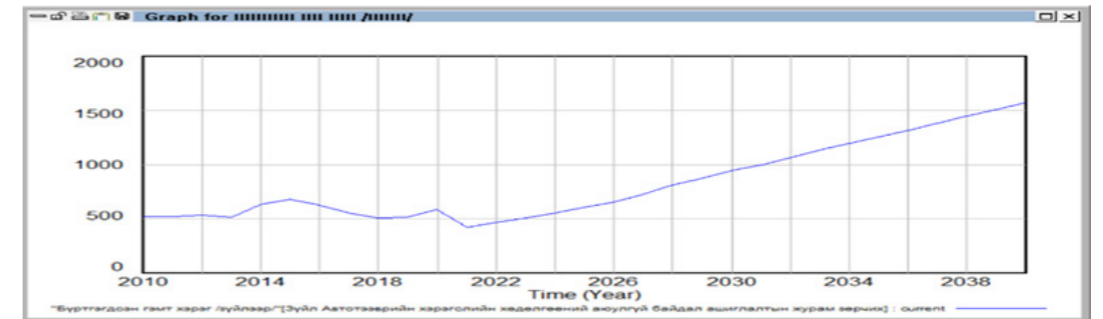
Гэмт хэргийн шалтгаан нөхцөл, нөлөөлж буй хүчин зүйл, түүнийг бууруулах чиглэлээр систем динамикийн загвар:

Монгол Улсад бүртгэгдсэн гэмт хэрэг, зөрчлийн нөхцөл байдал бусад хүчин зүйлийн нөлөөллийг системийн динамик загварт оруулахад хөдөлгөөний аюулгүй байдал, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэрэг 2010 онд 1098 бүртгэгдэж байсан бол 2019 онд 1253, 2040 онд 3493 буюу 2.79 хувиар өсөх хэтийн төлөв гарсан.

Согтууруулах ундаа хэрэглэсэн үед тээврийн хэрэгсэл жолоодсоны улмаас осол гаргаж, хүний амь нас, эрүүл мэнд хохирох магадлалын төсөөллийг 2011-2020 оны тоон мэдээлэлд үндэслэн Vensim програм хангамж дээр симуляц, туршилт хийж үзэхэд 2040 онд 302 хүний амь нас, 545 хүний эрүүл мэнд хохирох магадлалтай байна.

Систем динамикийн загвар:

Зураг.116.



Тухайн зурагт гэмт хэргийн ирээдүйн төлөв байдлыг харуулж байгаа бөгөөд 2010-2020 онд бүртгэгдсэн тоон мэдээлэл дээр үндэслэн 2040 оны төлөв байдлыг харуулж байна.

Нэг хүнд ногдох архины хэрэглээг бууруулахад үзүүлэх нөлөөлөл:

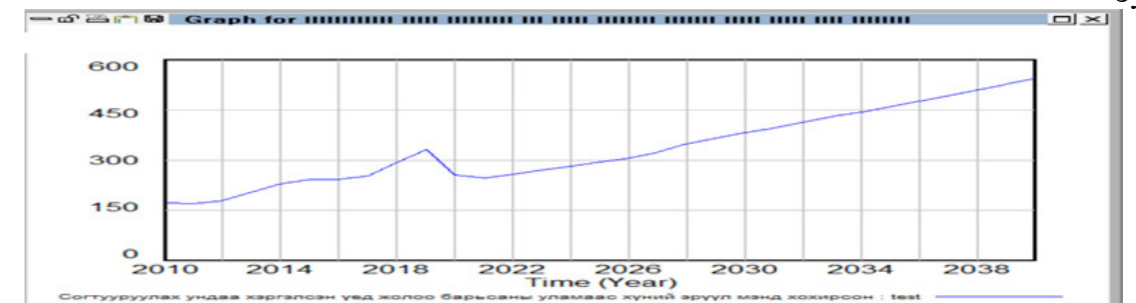
Зураг.117.



Монгол Улсад жилд нэг иргэнд ногдох архины хэрэглээ нь 40 литр гэж үзээд, түүнийг 20 литр болгоход хэрхэн буурч байгаа өөрчлөлтийг Зураг 14-г үзүүлсэн.

Согтууруулах ундаа хэрэглэсэн үед жолоо барьсны улмаас осол гарч хүний амь нас, эрүүл мэнд хохирсон гэмт хэргийн ирээдүйн төлөв:

Зураг.118.



ХОЁР. СОГТУУРЛЫГ ИЛРҮҮЛЖ ТОГТООХ, ТЭМЦЭХ УРЬДЧИЛАН СЭРГИЙЛЭХ ЧИГЛЭЛЭЭР ҮЙЛЧИЛЖ БУЙ ХУУЛЬ ЭРХ ЗҮЙН ОРЧИН

2.1. ЭРХ ЗҮЙН АКТУУД:

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн 8 дугаар зүйлийн 8.2.3-т зааснаар “жолооч согтууруулах ундаа, мансууруулах эм, сэтгэцэд нөлөөт бодис хэрэглэсэн эсэхийг зориулалтын техник, хэрэгсэл ашиглан шалгаж тогтоох эрхтэй”, Эрүүл мэнд, спортын сайд /хуучнаар/, Хууль зүйн сайд /хуучнаар/-ын 2016 оны А/138, А/131 дугаартай хамтарсан тушаалын хавсралтаар баталсан “Жолооч согтууруулах ундаа, мансууруулах эм, сэтгэцэд нөлөөт бодис хэрэглэсэн эсэхийг шалгаж тогтоох журам”-ын 1.2 дахь хэсэгт “Согтууруулах ундаа, мансууруулах эм, сэтгэцэд нөлөөт бодис хэрэглэсэн эсэхийг шалгахдаа хүний эрх, эрх чөлөөг дээдлэн, шинжлэх ухаан, технологийн ололтод түшиглэн, эрүүл ахуйн шаардлагыг хангасан, олон улсын жишигт хэрэглэж байгаа зориулалтын багаж, хэрэгслийг ашиглана”, Согтууруулах ундааны зүйл, мансууруулах эм, сэтгэцэд нөлөөт бодис хэрэглэсэн эсэхийг зориулалтын төхөөрөмж ашиглаж хувь хэмжээг тодорхойлох, эсхүл шүүх эмчийн дүгнэлт гаргуулах шаардлагатай эсэхийг зориулалтын тандагч багаж ашиглан тандалт хийж болох эрх зүйн зохицуулалттай байна.

Согтууруулах ундааны зүйл хэрэглэн тээврийн хэрэгсэл жолоодсон тохиолдолд Зөрчлийн тухай хуулийн 14.7 зүйлд заасны дагуу нэг жилийн хугацаатай тээврийн хэрэгсэл жолоодох эрхийг хасаж, 400 нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр торгох арга хэмжээг авдаг. Эрхээ хасуулсан буюу эрх нь дуусгавар болсон эрхгүй үедээ давтан согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодсон зөрчил гаргасан бол 7-30 хоног баривчлуулах шийтгэл оногдуулж, сургалтанд хамруулдаг байна.

Гэмт хэрэг, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх тухай хуулийн 5.1.4 гэмт хэрэг, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх зорилгоор хэрэгжүүлэх арга хэмжээ судалгаа, шинжилгээ, шинжлэх ухаан, техник, технологийн орчин үеийн ололт, амжилт, шинэ мэдлэгт үндэслэсэн байх;

Мөн хуулийн 15.1.7-д гэмт хэргээс урьдчилан сэргийлэх талаар гадаадын болон дотоодын дэвшилтэт техник, технологи, сайн туршлагыг судалж, түүнийг бусад байгууллага, орон нутагт нэвтрүүлэх үйл ажиллагааг зохион байгуулах; 15.1.10-д гэмт хэргээс урьдчилан сэргийлэх ажилд ашиглагддаг техник, технологи, арга ажиллагааны стандартыг боловсруулах, шинэ техник, технологи зохион бүтээх, үйл ажиллагаанд ашиглахад дэмжлэг үзүүлнэ гэсэн хуулийн заалтууд үйлчилж байна.

Авто тээврийн хэрэгсэлд тавих камерыг Монгол улсын стандарт, Авто тээврийн хэрэгслийн техникийн байдалд тавих ерөнхий шаардлагын MNS 4598:2011 Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, осол, зөрчлийн хяналт, бүртгэлийг сайжруулах, тээврийн хэрэгслийг хяналтын камераар тоноглох стандарт байна.

Бусад улс орнуудын туршлагаас үзвэл замын хөдөлгөөнд оролцоход зөвшөөрөгдөх согтууруулах ундааны хэмжээ буюу оногдуулж буй торгууль, жолоодох эрхийг түдгэлзүүлэх хугацаа харилцан адилгүй, зөрчил гаргасан жолоочид эдийн засгаар нь дамжуулж ухамсарт нь нөлөөлөх, дийлэнх тохиолдолд жолоодох эрхийг урт хугацаагаар хязгаарладаг ажээ.

Манай улсад согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодсон хүнд оногдуулж буй хуулийн хариуцлага харьцангуй хөнгөн байгаа нь дараах мэдээллээс харагдаж байна.

<u>Цусан дахь спиртийн хэмжээ</u>	<u>Торгууль</u>	<u>Жолоодох эрх түдгэлзүүлэх:</u>
Оросын Холбооны Улс: 0.08 хувь	920-1600 ам доллар	3 жил
Бүгд найрамдах Солонгос Улс: 0.2 хувь	10 сая-20 сая вон	2-5 жил
Франц Улс: 0.5-0.8 хувь	1500-3000 доллар	3-5 жил
Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улс: 0.08 хувь	1000-2000 юань	6 сар
Монгол Улс: 0.5 хувь	400.0 төгрөг	1 жил

Согтууруулах ундааны зүйл хэрэглэсэн үедээ тээврийн хэрэгсэл жолоодох хандлага: Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын талаарх олон нийтийн мэдлэг, хандлага, дадлыг тодруулах судалгаанд оролцсон 5 хүн тутмын 4 нь согтуугаар авто машин жолоодож явах үедээ осол гаргасан хэн нэгнийг таньдаг²³ гэжээ.

Фокус бүлгийн ярилцлагад оролцогчдын согтууруулах ундаа хэрэглэсэн үедээ авто машин жолоодсон тохиолдлуудаас хамгийн их давтагдаж байгаа нь найзууд болон үе тэнгийн нөхөдтэйгөө баяр, тэмдэглэлт ой, төрсөн өдөр тэмдэглэн биеэ авч явах чадваргүй, хөөрсөн сэтгэлээр, зөрүүд зангаасаа болж машинаа жолоодон явах үедээ осол гаргасан, баригдаж арга хэмжээ авагдсан²⁴ байна.

Судлаачид согтууруулах ундааны зүйл хэрэглэсэн хүн жолоодох чадвараа алдаж, орчиндоо өрнөж байгаа зүйлийг бүрэн тусгахаа больж тэнцвэр алддаг, согтуурлын эхний шатанд л анхаарал суларч, хүлээн авах, сэтгэн бодох чадвар мууддаг гэсэн дүгнэлт гаргасан. Тухайлбал:

- » 5 грамм архи: Жолоочийн баримжаалах чадварыг 30 хувиар бууруулдаг.
- » 25 грамм архи: Жолоочид сэтгэл хөөрлийг бий болгодог.
- » 75 грамм архи: Жолоочийн самбаачлах хугацааг 3 дахин багасгадаг.
- » 140 грамм архи: Жолоочийн самбаачлах хугацааг 5 дахин багасгадаг.
- » 160 граммаас дээш архи: Жолоочийн самбаачлах хугацааг 9 дахин багасгадаг.

Согтуурлын зэрэг нь тухайн хувь хүний бие эрүүл мэндийн онцлог, стресс ядаргаа, сэтгэл санаа, орчиндоо дасан зохицох байдал, хэрэглэсэн хоол унд зэргээс шалтгаалан гадна орчинтой харьцах чадварт шууд нөлөөлдөг учир согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодсон тохиолдолд зам тээврийн осол гаргах нь их байдаг байна.

Согтуурлын зэргийг BrAC test (Breath Alcohol Concentration) буюу амьсгал дахь спиртийн агууламжийг шалгах аргаар тогтоодог. Харин амьсгал дахь спиртийн агууламжийг цусан дахь спиртийн агууламжтай андуурдаг, энэ нь ялгаатай үр дүн юм²⁵. Согтууруулах ундаа хэрэглэсэн эсэхийг дараах 3 төрлөөр шалгадаг.

1. BAC test (Blood Alcohol Concentration) буюу цусан дахь спиртийн агууламж шалгах нь хамгийн нарийвчлалтай, найдвартай арга. Цусан дахь спиртийн агууламжийг шалгахын тулд цусны сорьцыг зориулалтын хуруу шилэнд авч лабораторид шинжилнэ. Монгол улсад цуснаас сорьц авахдаа “Хураагуур судас хатгаж, шинжилгээнд цус авах” түгээмэл үйлдлийн MNS-4621:2008 стандартыг баримталдаг.

2. BrAC test (Breath Alcohol Concentration) буюу амьсгал дахь спиртийн агууламжийг шалгах нь үлээлгэх буюу амьсгалын сорил авах аргаар шалгадаг.

3. Шээсний шинжилгээг цус болон амьсгал дахь спиртийн агууламжийг шалгах боломжгүй тохиолдолд ашигладаг. Шээсний шинжилгээ нь дээрх 2 аргаас үр дүн муутай, нарийвчлал багатай (их эсвэл бага) байдаг.

Цагдаагийн алба хаагчид тухайн нөхцөл байдлаас шалтгаалан дээрх 3 аргыг бүгдийг нь хэрэглэдэг. Жишээ нь, зам тээврийн осол гаргасан хүн тухайн үед ухаан алдсан байвал үлээлгэж шалгах боломжгүй учир согтууруулах ундаа хэрэглэсэн эсэхийг цус эсвэл шээснээс шинжилгээ авч тодорхойлдог.

Жолооч нарт согтууруулах ундаа хэрэглэсэн эсэхэд хяналт хийхдээ “үлээлгэж” буюу амьсгал дахь спиртийн агууламжийг шалгадаг. Шалгаж, тогтоох ажиллагааны үр дүнд шалгуулагчийн амьсгал дахь спиртийн агууламж 0.20 промилль (‰), эсхүл цусан дахь спиртийн агууламж 0.5 промилль (‰) илэрвэл согтууруулах ундааны зүйл хэрэглэсэн гэж үзнэ²⁶.

23 Замын хөдөлгөөн дэх хүүхдийн аюулгүй байдал, осол гэмтлийн нөхцөл байдлын үнэлгээ 2018 он

24 Замын хөдөлгөөн дэх хүүхдийн аюулгүй байдал, осол гэмтлийн нөхцөл байдлын үнэлгээ 2018 он

25 <https://oat.mn/post-24121/>

26 Эрүүл мэндийн сайд, Хууль зүй дотоод хэргийн сайдын 2016 оны А/138, А/131 дугаартай хамтарсан тушаалаар “Жолооч согтууруулах ундаа, мансууруулах эм, сэтгэцэд нөлөөт бодис хэрэглэсэн эсэхийг шалгаж тогтоох журам”-ын дагуу энэхүү харилцааг зохицуулдаг бөгөөд амьсгал дахь спиртийн агууламж 0.20 промилль (‰), эсхүл цусан дахь спиртийн агууламж 0.5 промилль (‰) илэрвэл согтууруулах ундааны зүйл хэрэглэсэн гэж үздэг.

ГУРАВ. БУСАД УЛС ОРНЫ ТУРШЛАГА

Дэлхийн Эрүүл Мэндийн байгууллагын тогтоосон стандартаар нэг хүнд жилд 8-9 литр архи, согтууруулах ундаа ногдож байгаа тохиолдолд үндэсний аюулгүй байдалд эрсдэлтэй гэж үздэг. Харин манай улсад 2018 оны судалгаагаар жилд 15 дээш насны нэг хүнд оногдох архи согтууруулах ундааны хэрэглээ 8.19 литр болж өссөн²⁷ судалгаа гарчээ.

Архины хэрэглээ хөгжингүй орнуудад буурч, харин хөгжиж буй орнуудад нэмэгдэн, архины зохисгүй хэрэглээнээс жилд 3.3 сая хүн нас барж, өвчний улмаас нас барсан хүмүүсийн 5.1 хувийг, нийт нас баралтын 5.9 хувийг, цаг бусын нас баралтын 3.2 хувийг²⁸ эзэлж байна.

Европын холбооны улс оронд зам тээврийн ослын улмаас хүний амь нас эрсдэж байгаа шалтгааны нэг нь согтууруулах ундааны зүйл хэрэглэсэн үедээ тээврийн хэрэгсэл жолоодсоноос гарч байна гэж үзэн замын хөдөлгөөнд оролцоход зөвшөөрөгдөх согтууруулах ундааны дээд хэмжээг 0.5 хувь, доод хэмжээг 0.2 хувь болгохыг зөвлөжээ. Чех, Унгар, Романиа, Словак улсууд 0 хувь буюу согтууруулах ундааг хэрэглэсэн л бол замын хөдөлгөөнд оролцох боломжгүй байдаг бол Их Британи, Мальта улсууд хамгийн өндөр буюу 0.8 хувьтай байхыг зөвшөөрдөг.

Мөн Герман, Мальта, Их Британи улсаас бусад улсад санамсаргүй аргаар бүх жолооч нараас амьсгалын сорилоор согтууруулах ундаа хэрэглэсэн эсэхийг шалгах боломжтой байдаг бол эдгээр улсууд сэжигтэй тохиолдлоос бусад үед цагдаа шалгах эрхгүй байдаг байна.

Эстони Улс: Тус улс хүн ам цөөтэй ч тээврийн хэрэгслийн хэрэглээ өндөртэй, осол их гардаг бөгөөд 2006-2016 онд согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодон осол гаргаж, хүний амь нас хохирсон тохиолдлын тоог 89 хувиар бууруулсан /2006 онд 61 хүний амь нас хохирсон бол 2016 онд 7 хүн нас барсан/ туршлага нь 2000 оноос согтууруулах ундааны зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээг 0.2 хувиар тогтоож, хөдөлгөөнд оролцож байгаа жолооч нараас тогтмол амьсгалын сорил авч хяналтыг сайжруулан, зөрчлийн илрүүлэлтийг нэмэгдүүлсэн. Мөн олон нийтэд чиглэсэн хор уршгийн талаарх нөлөөллийн ажлыг хийсний үр дүнд Эстонийн хүн амын согтууруулах ундааны хэрэглээ эрс багасч, нийгмээрээ согтуугаар жолоо барихыг хүлээн зөвшөөрөх асуудал биш гэдгийг ухамсарласан нь ослын улмаас хүний амь нас, эрүүл мэнд хохирох тохиолдлын тоог бууруулжээ²⁹.

Латви Улс: Тээврийн хэрэгсэл жолоодсон хүний согтууруулах ундааны зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээ 0.5 хувь, шинэ жолооч болон автобус, трамбайн жолооч нар 0.2 хувь байдаг. Согтууруулах ундааг хэтрүүлэн хэрэглэсэн үедээ жолоо барьсан тохиолдолд 500-1500 евро /1.425.0-3.675.0 төгрөг/ ийн торгууль төлөх, 1-4 жилээр жолоодох эрхийг хязгаарлах, зөрчлийн оноо хасах байдлаар арга хэмжээ авч байна. Зөрчил гаргагч жолооны эрхээ буцааж сэргээхийн тулд онолын болон жолооны шалгалтыг дахин өгөх, эрүүл мэндийн үзлэгт хамрагддаг. Баярын өдрүүдээр тогтмол шалгалт явуулж жолооч нараас амьсгалын сорил авах ажлыг эрчимжүүлсэн нь урьдчилан сэргийлэх гол ажил болсон байна.

Дани Улс: Архинаас гаргах нөхөн сэргээх эмчилгээ хийх ажлыг идэвхжүүлж, хориг арга хэмжээ авах, согтуугаар жолоо барихын эсрэг сөрөг хандлагыг нийгэмд түгээснээр согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодох тохиолдлын тоог бууруулсан. Цусан дахь согтууруулах ундааны хэмжээ 0.5 хувиас их гарсан жолооч нарт торгох болон мэдээлэл олгох 12 цагийн албадан сургалтад суулгасны дараа жолооны эрхийг нь сэргээдэг. Торгуулийн хэмжээ нь согтууруулах ундааны түвшин болон тухайн хүний орлогыг харгалзан тогтоодог. Хэрвээ согтууруулах ундааны түвшин 1.2 хувиас их тохиолдолд хамгийн багадаа 3 жилээр жолоодох эрхийг хязгаарлана. Согтуугаар дахин жолоо барьсан тохиолдолд ял эдлүүлэх эсвэл албадан хөдөлмөр эрхлүүлэх шийтгэл ноогдуулна. Цаашлаад авто машиныг хураан авах боломжтой байна.

Франц улс: Согтуурлын зөвшөөрөгдөх доод хэмжээг 0.5 болгож тогтоосноор ослын улмаас амь насаа алдах хэргийн тоо буурсан. Согтууруулах ундааны зүйл давтан хэрэглэсэн тохиолдолд 3000 еврогоор торгох, авто машиныг хөдөлгөөнгүй болгох, жолооны үнэмлэхээс 6 оноо хасах, согтууруулах ундааны гал асаах төхөөрөмж /EAD/ байршуулж хянадаг байна. Жуулчид ихээр ирдэг тул тэдний аюулгүй аялах боломж нөхцөлийг бүрдүүлэх үүднээс нийтийн тээвэр, таксинд согтолтын хяналтын төхөөрөмжийг заавал суурилуулдаг ажээ.

²⁷ <https://ourworldindata.org/alcohol-consumption>. ДЭМБ-ын 2018 оны үзүүлэлтээр нэг хүнд ноогдох архины хэмжээ 8.19л болж өссөн үзүүлэлттэй байна.

²⁸ Эрүүл мэнд, эдийн засагт учруулах архины дарамтыг судлах” ЭМЯ-ны судалгааны ажлын тайлан.

²⁹ <https://www.orangecountyduilawyerblog.com/drunk-driving-related-traffic-deaths-are-declining-in-europe/>- Европын Тээврийн Аюулгүй Байдлын Зөвлөлийн “Европ дахь согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодох явдлыг бууруулахад гарсан ахиц дэвшил”-ийн тайлан

Дэлхийн ихэнх улс оронд зам тээврийн осол, гэмт хэргээс урьдчилан сэргийлэх чиглэлээр хэрэгжүүлж байгаа ажлын нэг нь авто машины хар хайрцаг юм.

АНУ-д машины хар хайрцгийг нэг мөр ашиглаж, бичлэгийг сэжигтэн болон зөрчил гаргагчийн эсрэг шүүхэд нотлох баримт болгон шилжүүлдэг³⁰. 2018 оноос хойш АНУ-ын бараг бүх тээврийн хэрэгсэлд хар хайрцаг суурилуулж хэрэглэх жишиг стандарт тогтоожээ. Энэ нь машин хөдөлгөөнд оролцож эхэлсэн үеэс бүх үйл хөдлөл бичигдэх болно. Түүнчлэн суудлын даруулга зүүсэн эсэх, тоормос гишгэх, гэрэл дохио өгөх, хурдны хязгаар зэрэг жолоочийн хийсэн үйлдэл болгон хадгалагдах бөгөөд ихэнх тохиолдолд жолоочийн эсрэг нотлох баримт болгон хэрэглэгддэг гэж үздэг ч нөгөө талдаа жолоочийг хамгаалах, аюулгүй байдлыг хангах, нотлох баримт болдог ач холбогдолтойг иргэд ухамсарласан.

Машины хар хайрцгийн мэдээллийг даатгалын компаниуд ашиглах явдал нийтлэг болсон нь хариуцагчийн төлбөрийг ихэсгэх ба багасгахад нөлөөлөх үндсэн үзүүлэлт болгодогтой холбоотой³¹. Тиймээс даатгалын компаниуд өөрсдийн үйлчлүүлэгчдэд хар хайрцаг суулгасан байхыг шаарддаг. Франц улсад 2022 оноос эхлэн шинэ машинд хар хайрцагтай байх хууль хэрэгжиж эхэлнэ. Мөн Европын Холбооны улсад үйлдвэрлэгдсэн машин бүрт хар хайрцаг байх ёстой, түүнчлэн хуучин машинд 2024 оноос эхлэн заавал суурилуулсан байхыг зохицуулсан хуулийг Европын парламентаас баталсан байна. Уг хуульд зааснаар хувь хүний нууцыг хадгалах шаардлагын үүднээс зөвхөн цагдаагийн байгууллага хар хайрцагт бичигдсэн мэдээлэлтэй танилцах эрхтэй ажээ. Хар хайрцагны мэдээллийг бусад хуулийн этгээдэд дамжуулахгүй гэдгийг хатуу тогтоосон байдаг байна.

Өмнөд Солонгос улс: 2012 онд 1.5 сая машины хар хайрцаг худалдаалсан³² энэ тоо 2014 онд 2 саяд хүрсэн. Засгийн газраас дараагийн хоёр жилд бүх тээврийн хэрэгслийг машины хар хайрцагтай болгох бодлого баримталж байгаа ба “хар хайрцаг суурилуулах ажлыг 2-3 жилийн дотор жолооч нар заавал биелүүлэх журам”-тай болгохоор ажиллаж байна.³³

Архины түгжээ (alcohol interlock): Энэ нь согтуурсан үедээ жолоо барих боломжгүй болгох хөтөлбөр юм. Тусгай зориулалтын үлээгч амьсгалын сорилыг машинд нь байрлуулж машинаа асаах бүрт үлээж зөвшөөрөгдөх хэмжээнээс дээш гарсан тохиолдолд хөдөлгөөнд оролцох боломжгүй болгодог. Боловсрол болон олон нийтийг хамарсан ажил: Архины хор хөнөөл, согтуугаар жолоо барих үед гарах эрсдэл, ял шийтгэлийн талаар олон нийтэд чиглэсэн сургалт, сурталчилгааны ажлыг хийдэг. Жишээлбэл Бельги улсаас гаралтай жил бүр зохион байгуулдаг урьдчилан сэргийлэх мессежийг өмнөх гарсан үр дүнтэй хослуулан сурталчлах аян юм. Цагдаагийн эргүүл болон хяналт, шалгалтын талаар мэдээлдэг, жолоо барьж байхдаа архи уухгүй гэсэн сурталчилгаа бөгөөд тээврийн хэрэгслээр зорчих хүмүүсийг аюулгүйгээр гэрт нь хүргэж өгөхөөр томилогдсон хүн нь ВОВ болдог.

Канад улсын цагдаа нар согтуу жолооч илрүүлэхдээ дараах аргуудыг хэрэглэдэг.

» Согтуу жолоочийг илрүүлэхийн тулд авто замын дагуу шалгалт хийх эрхийг Канадын Дээд шүүхээс цагдаа нарт олгодог. Жолоочийг зогсоож, тээврийн хэрэгслийн цонхыг буулгуулан харилцан ярилцах үед ямар нэгэн шинж тэмдэг байгаа эсэхийг ажиглах замаар согтуу жолоочийг илрүүлдэг. Согтууруулах ундааны үнэр, хүүхэн хараа өргөссөн эсэх (нүд рүү гар чийдэн тусгаж үзэх замаар шалгана)-ийг ажиглах маягаар илрүүлнэ.

» Мөн цагдаагийн байгууллага согтуу жолоочийн тухай мэдээллийг утсаар авдаг байна. Тухайлбал, барнаас согтуу гарч яваад машиндаа суугаад хөдөлж буй, түргэн хоолны газруудын ажилтан, согтууруулах ундаагаар үйлчилдэг дэлгүүр, худалдааны газрын ажилтан цагдаагийн байгууллагад мэдэгддэг.

» Цагдаагийн эргүүл баар болон согтууруулах ундаагаар үйлчилдэг газрын ойролцоох машины зогсоолыг ажиглаж, хөдөлгөөнд оролцож байгаа эсэхийг хянадаг.

» Хэт согтолтой байгаа жолооч ганцаар машин барих үедээ авто замын гол шугам давах, хурдтай эргэх, шаардлагагүй үед хоёр тийш найгах гэх мэт жолооны хүрдээ удирдах, огцом тоормослох, хэт удаан эсвэл хэт хурдан давхих, жирийн үед илт ажиглагдахуйц байдлаар хөдөлгөөнд оролцдог зэрэг байдлыг тогтоосны дараа замын хөдөлгөөнд оролцож буй согтуу жолоочийг зогсоож, согтуурлын зэрэг тогтоох багажаар үлээлгэж хэвийн бус байгааг шалгадаг.

³⁰ <https://www.forbes.com/sites/marinamedvin/2019/01/08/your-vehicle-black-box-a-witness-against-you-in-court-2/?sh=56deef5b31c5>

³¹ <https://www.whatcar.com/advice/owning/is-a-black-box-car-insurance-policy-for-you/n1170>

³² https://www.koreatimes.co.kr/www/tech/2020/08/419_130479.html

³³ https://www.koreatimes.co.kr/www/tech/2020/08/419_130479.html

ДӨРӨВ. ГЭМТ ХЭРЭГ, ЗӨРЧЛӨӨС УРЬДЧИЛАН СЭРГИЙЛЭХ ЧИГЛЭЛЭЭР ХИЙЖ, ХЭРЭГЖҮҮЛЭХ ИНОВАЦИ

Гэмт хэрэг, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх чиглэлээр бусад оронд үр дүнгээ өгсөн сайн дэвшилтэд технологийг гэмт хэрэгтэй тэмцэх, урьдчилан сэргийлэх ажилд ашиглах, зам тээврийн осол, зөрчил үйлдэгдэх, согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодохоос сэргийлэх, илрүүлэх чиглэлд иновацийг нэвтрүүлэх боломжуудыг судалж үзлээ.

4.1. НИЙСЛЭЛИЙН ЦАГДААГИЙН УДИРДАХ ГАЗРААС ХЭРЭГЖҮҮЛСЭН ИНОВАЦИ:

Нийслэлд үйлдэгдэж байгаа халаасны хулгайн гэмт хэргийн 55 орчим хувь нь нийтийн тээврийн автобус болон буудлын орчимд үйлдэгддэг бөгөөд түүнийг бууруулах чиглэлээр 1227 автобусанд 2019 оны 04 дүгээр сараас эхлэн хяналтын камерыг байрлуулж, онлайн системд холбон хяналт тавьж эхэлснээр халаасны хулгай гэмт хэрэг 2019 онд 45.2 хувиар, 2020 онд 52.6 хувиар тус тус буурч, 2021 онд хяналт суларснаар камерын ашиглалт муудаж үүнийг дагаад гэмт хэрэг 11 хувиар өссөн байна. Автобусанд байрлуулсан камерын хяналтаар дан ганц халаасны хулгайн гэмт хэргээс сэргийлэхээс гадна жолооч нарын ажлын цаг ашиглалт, хөдөлгөөнд оролцож буй соёл зэргийг бичдэг байна.

Уг камерыг Нийслэлийн цагдаагийн удирдах газар, Нийтийн тээврийн үйлчилгээний газартай хамтран ажиллах журам боловсруулж батлуулан мөрдүүлсэн байна.

4.2. “МОН АДС БУЮУ МОНГОЛ АЛКОХОЛ ДЕТИКЕШН” ТӨХӨӨРӨМЖ:

Согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодохоос урьдчилан сэргийлэх зорилгоор жолооны хүрдний ард архи согтууруулах ундааны зүйл хэрэглэсэн үедээ байрлал эзлэн авто машин асаасан тохиолдолд төхөөрөмж идэвхжин цагдаагийн удирдлагын төвд мэдээллийг илгээхээр системчлэгдсэн төхөөрөмж юм. Ирсэн мэдээллийн дагуу тухайн тээврийн хэрэгслийн байрлалыг хяналтын төвөөс хамгийн ойр байрлах цагдаагийн пост, зохицуулагчид мэдэгдэж, тээврийн хэрэгслийг түр саатуулан шалгаж гарч болох эрсдэлээс сэргийлнэ. Ингэснээр жолооч нэг бүрт тавих хяналтыг алсаас хийх боломжтой.

Модулийг дэлхийн стандартад спиртийн хийн мэдрэгчийн MQ3-ыг ашиглан жолоочийн амьсгал дахь агууламжид согтууруулах ундааны орц концентрацийг илрүүлэх буюу жолоочийн амьсгалд агуулагдаж байгаа спиртний молекулуудын хэмжээг хэмжинэ.

Техникийн өгөгдөл:

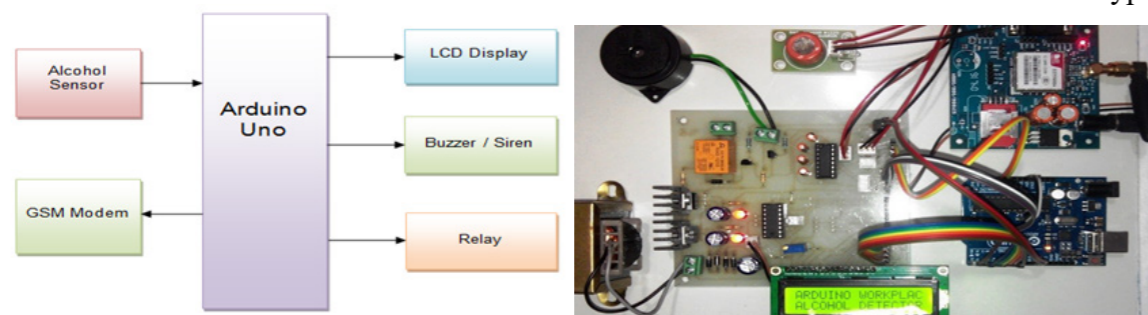
Төвлөрөлт: 0.05 мг / л ~ 10 мг / л -Архи

Ажиллах хүчдэл: 5V ± 0.1 /12В/

Хэрэглээ: 150mA /ямар ч тээврийн хэрэгсэлд тохирно/

Үйл ажиллагааны температур: - 40°C - 70°C

“Arduino” ашиглаж хийсэн архины детекторын бодит зураг



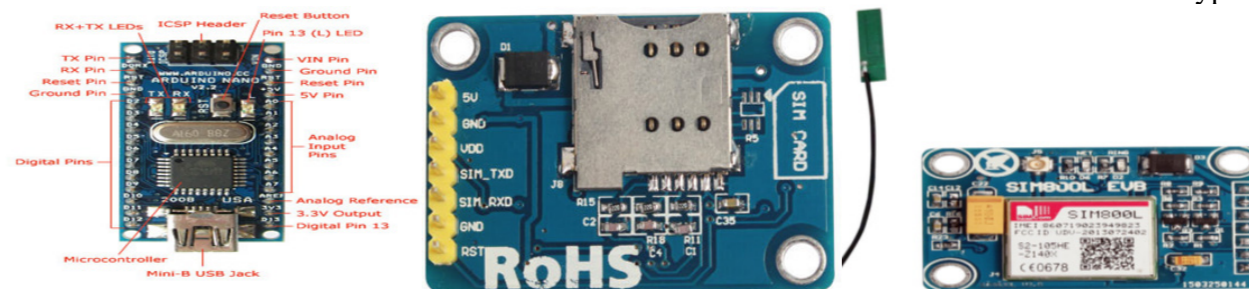
Зураг.119.

Ингэснээр учирч болох эрсдэлээс урьдчилан сэргийлж, хариуцлагыг нэмэгдүүлэх бүрэн боломжтой.

- » Алкогол мэдэрч, согтуурлын зэрэг,
- » Байршил болон чиглэл, хөдөлгөөний хурд,
- » Алкогол мэдэрсэн тохиолдолд тээврийн хэрэгслийн асаалтын горимыг өөрчлөх,
- » Газ болон утаа мэдрэх, мөн дуут дохио өгнө, заасан серверт байршлын хамт мэдээлэх чадамжтай бүтээгдэхүүн юм.

Тухайн төхөөрөмжийг байгууллагын үйл ажиллагааны онцлогоос хамаарч ашиглаж болох бөгөөд жолоочийн согтуурлын зэрэг хэтэрсэн үед тээврийн хэрэгсэл асахгүй, хонх тасралтгүй чангаар дуугардаг болгох боломжтой. Олон улсад яаралтай түргэн тусламж, цагдаа, гал команд зэрэг төр засгийн үйлчилгээнд явдаг автомашинд түгээмэл ашигладаг.

Зураг.120.



Дэлхийн стандартад нийцсэн төхөөрөмж бөгөөд давуу болон шинэлэг тал нь жолоочийн амьсгалаар мэдэрч байгаагаар онцлог юм.

- » Олон улсын зах зээлээс үнэ хямд.
- » Ашиглагч байгууллагын онцлогт тохируулан төхөөрөмжид нэмэлт хөгжүүлэлт хийж болдог.
- » Хэрэглэгчийн сэтгэл ханамжийг бүрэн хангаж ажиллана.
- » Үйлдвэрлэгчийн зүгээс хариуцлага хүлээх бүрэн боломжтой.
- » Үндэсний үйлдвэрлэлийг дэмжих зэрэг давуу талтай.

Дэлхийн зах зээл дээрх алкоголь детикешн системийн бүтээгдэхүүний дундаж үнэ: 200 доллар буюу 1.160.000 төгрөг, Франц Улсад 195 евро, Канад Улсад 215 канад доллар Монголд Улсад 180.000-200.000 төгрөг /үйлдвэрлэх үнийн судалгаа/

4.3. ХАР ХАЙРЦАГ /ДҮРСТ БИЧЛЭГ/

Тээврийн хэрэгсэлд нотлох баримтын үндсэн шаардлагыг хангасан тасралтгүй дүрс, дуу бичлэгийн горимоор ажиллах, зорчиж байгаа чиглэлийг бүртгэдэг, ухаалаг утастай Bluetooth протоколоор холбогдож бичлэг хуулдаг, нийтийн тээвэрт хэрэглэх тохиолдолд кабин доторх бичлэг хийх, өндөр нягтаршилтай дуу, дүрсний бичлэгийг доод урт хугацаанд хадгалах санах ойтой хар хайрцгийг байрлуулах шаардлагатай байна.

Бүрэн автомат ажиллагаатай. Үүнд жолоодлогын бичлэг, жолоодлогын доргилтын бичлэг, машин унтарсан үеийн зогсоолын хөдөлгөөн болон доргилтын бичлэгүүдийг хийнэ. Урсгал сөрөх, замаас гарах тохиолдолд дохио өгнө /LDWS/. Урд яваа тээврийн хэрэгсэл, саадад хэт ойртвол дохио өгнө /FCWS/.

Зураг.121.



Мөн бичлэг дээр хурд тэмдэглэх, бичлэгээ үзэхэд явсан маршрут тар дээр харагдана. Жич: GPS module нэмэлтээр худалдаж авснаар ADAS ажиллана.

Урд талын камер дээрээ анхааруулах LED гэрэлтэй тул аливаа халдлага, хулгайчаас урьдчилан сэргийлэх ач холбогдолтой.

4.4. ХАР ХАЙРЦАГ БОЛОН АЛКОХОЛ ДЕТИКЕШН ТӨХӨӨРӨМЖИЙГ ТЭЭВРИЙН ХЭРЭГСЭЛД БАЙРЛУУЛАХТАЙ ХОЛБООТОЙ ХУУЛИЙН ЗОХИЦУУЛАЛТ:

Машинд суурилуулах: Авто тээврийн тухай хуулийн 10 дугаар зүйл 10.2.7-д Автотээврийн хэрэгслийн өмчлөгч, эзэмшигч, жолооч нь автотээврийн хэрэгслийг гал түймрээс урьдчилан сэргийлэх, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, байгаль орчныг хамгаалах, иргэдийн эрүүл мэнд, амгалан тайван байдлыг алдагдуулахгүй байх нөхцөлийг хангасан, зориулалтын, зөвшөөрөгдсөн байр, зогсоол, талбайд тавих гэсэн заалтаар тээвэрлэгчдийн үүргийг хуульчилсан; Гэмт хэрэг зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх тухай хуулийн 29 дүгээр зүйлийн 29.1.10-д зааснаар “нутгийн захиргааны байгууллага, хариуцсан нутаг дэвсгэр, чиг үүрэгт хамаарах хуулийн этгээд, түүний албан тушаалтанд гэмт хэрэг, зөрчлийн шалтгаан, нөхцөл болон түүнийг арилгах тодорхой арга хэмжээний талаар мэдэгдэл, зөвлөмж хүргүүлэх” арга хэмжээг авч болно.

Технологийн дэвшлийг ашиглан хийсэн илрүүлэх, урьдчилан сэргийлэх төхөөрөмжийг ашиглах чиглэлээр төсвийн хөрөнгөөр шийдвэрлэх³⁴ боломжтойгоос гадна тооцоолол эрсдэлээ хариуцах бизнесийн болон даатгалын байгууллагаар хийлгэх бүрэн боломжтой.

Хар хайрцагны мэдээллийг Гэмт хэрэг, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх тухай хуулийн 34, 35 дугаар зүйлд заасан урамшуулах олгох байдлаар шийдэж болно. Иргэн, хуулийн этгээдийн эзэмшилд байгаа хар хайрцагнаас шууд мэдээлэл авах нь хүний эрхийн зөрчилтэй. Иймд хар хайрцаг байршуулах ажлыг хариуцаж буй хуулийн этгээд тээврийн хэрэгсэл эзэмшигч, өмчлөгчтэй гэрээ байгуулах замаар шийдвэрлэж болно.

Мэдээллийг гэмт хэрэг, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх зорилгоор ашиглах: Авто машинд суурилуулах хар хайрцаг нь зөвхөн зам тээврийн гэмт хэрэг, зөрчлөөс сэргийлэх бус бүхий л гэмт хэрэг, халдлага, хууль бус үйл ажиллагаанаас сэргийлэхэд ашиглаж болох сайн талтайгаас гадна суурин камержуулалтаас арчилгаа үйлчилгээний хөрөнгө санхүүжилтийг хэмнэх, хөдөлгөөнтэй байдлаар орчиноо хянах зэрэг олон давуу талтай. Мэдээллийг урамшуулах асуудлыг Гэмт хэрэг, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх тухай хуулийн 34, 35 дугаар зүйлд заасан урамшуулал олгох байдлаар шийдэх боломжтой.

Мэдээлэл цагдаагийн байгууллагад дамжуулах: Иргэн, хуулийн этгээдийн эзэмшлийн хар хайрцагны мэдээлэл нь хувь хүний нууц байдаг тул хариуцаж буй хуулийн этгээд тээврийн хэрэгсэл эзэмшигч, өмчлөгчтэй гэрээ байгуулах замаар шийдвэрлэж боломжтой байна.

ДҮГНЭЛТ

Дэлхийн эрүүл мэндийн байгууллагын тайланд дурдсанаар зам тээврийн осол гэмтэл, нас баралтад хүргэж буй эрсдэлт хүчин зүйл нь хурд хэтрүүлэх, согтуугаар автотээврийн хэрэгсэл жолоодох, хамгаалах хэрэгсэл хэрэглээгүй зэргээс шалтгаалж хүний амь нас, эрүүл мэндэд ноцтой хохирол учруулж байна гэж дүгнэжээ.

Европын улс орнууд согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодох явдалтай тэмцэх чиглэлээр зөвшөөрөгдсөн хэмжээнээс хэтрүүлэн согтууруулах ундааны зүйл хэрэглэсэн эсэхийг тогтоож илрүүлэх, согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодсоноос үүсэх хор холбогдлын талаарх нөлөөллийн арга хэмжээг нийгэмд хүчтэй өрнүүлэх ажлыг зохион байгуулсан нь иргэдэд хүрч энэ төрлийн осол, зөрчил буурахад нөлөөлсөн байна.

Энэхүү судалгаагаар согтуу жолоочийн буруутай үйл ажиллагаанаас болж жилд дунджаар 128 хүн амь насаа алдан, 2200 гаруй хүн эрүүл мэндээр хохирч, иргэн, хуулийн этгээдэд 11.1 тэрбум төгрөгийн хохирол учирчээ.

Согтуугаар үйлдэгдсэн зам тээврийн осол 2012-2013 онд дунджаар 20 хувиар өсч, 2013-2017 онд дунджаар 15 хувиар буурч, 2018 оноос хойш жилд дунджаар 10-25 орчим хувиар тогтмол

³⁴ Засгийн газрын дунд хугацааны /2020-2025/ тогтвортой хөгжлийн бодлогын 4.3.4 Бодлогын тэргүүлэх чиглэл 2. Инновацийн үйл ажиллагааг бүх талаар дэмжин хөгжүүлэх бодлогыг хэрэгжүүлэх чиглэлээр зардлыг төсөвт суулгах.

өссөн.

Сүүлийн 10 жилийн согтуугаар үйлдсэн зам тээврийн ослын статистик дундаж үзүүлэлтээр авч үзвэл, Сэлэнгэ, Дорноговь, Хөвсгөл, Өмнөговь, Өвөрхангай, Завхан, Ховд, Төв, Булган, Увс аймгуудад хамгийн их үйлдэгдсэн бол 2021 онд Орхон, Дорнод, Сүхбаатар, Хэнтий Сэлэнгэ, Булган, Баян-Өлгий, Дархан-Уул, Төв аймгуудад нэмэгдэж, Говь-Алтай, Баянхонгор, Өвөрхангай, Хөвсгөл, Говьсүмбэр, Дорноговь, Өмнөговь аймгуудад 22.2-40 хүртэл хувиар тус тус буурсан байна.

Нийслэлийн дүүргүүдэд согтуугаар үйлдэгдсэн зам тээврийн осол 2014-2021 оны байдлаар³⁵ хамгийн их нь Баянзүрх 1122, Сүхбаатар 909, Баянгол 896, Сонгинохайрхан 806 гарсан бол хамгийн бага нь Хан-Уул 686, Чингэлтэй 519 дүүрэгт бүртгэгдэн шалгагдсан байна.

Гэмт хэргийн шалтгаан нөхцөл, нөлөөлж буй хүчин зүйл, түүнийг бууруулах чиглэлээр систем динамикийн загварыг гаргахад авто тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний аюулгүй байдал, ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэрэг 2010 онд 1098 бүртгэгдэж байсан бол 2019 онд 1253, 2040 онд 3493 буюу 2.79 хувиар өсөх хэтийн төлөв гарсан.

Манай улсын автотээврийн хэрэгслийн жолооч нарын 20 орчим хувь нь буюу дөрвөн жолооч тутмын нэг нь согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодсон зөрчил үйлдсэн нь нийгэмд архидалт их, энэ төрлийн зөрчил гаргагчид оногдуулах хариуцлагын систем хөнгөн, жолооч нарын хууль эрх зүйн ухамсар төлөвшөөгүй, тогтоосон дүрэм журмыг мөрддөггүй, эрхийн үнэмлэхгүй согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодсон тохиолдол цөөнгүй байгаа зэрэг нь оногдуулах хуулийн хариуцлагыг чангатгах, албадлагын арга хэмжээ авах, хууль эрх зүйн болон хор холбогдлыг таниулахад чиглэсэн нөлөөллийн ажил, арга хэмжээг тогтмол, давтамжтайгаар хийх, хяналт шалгалтын хэлбэрийг улам сайжруулах хэрэгцээ байгааг харуулж байна.

Тээврийн цагдаагийн албанаас хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, авто замын түгжрэлийг бууруулах, гудамж, замын хяналтыг сайжруулах, зам тээврийн осол, гэмт хэргээс урьдчилан сэргийлэх, иргэдийн гомдол, мэдээллийг шуурхай шалгаж шийдвэрлэх зэрэг чиглэлээр олон талт ажлуудыг зохион байгуулан ажиллаж байгаа хэдий ч согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодох явдлыг бууруулах чиглэлээр хийж байгаа ажлыг улам сайжруулах, олон нийтэд чиглэсэн нөлөөллийн ажлыг нэмэгдүүлэх, согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодох явдлыг илрүүлэхэд технологийн дэвшлийг ашиглах боломж нөхцөлүүдийг судлан хэрэгжүүлэх шаардлагатай байна.

Дэлхий нийтэд хамгийн их хурдацтай хөгжиж буй цахим хэрэглээг ашиглан мэдээ, мэдээллийг цаг алдалгүй солилцох, зардал хэмнэсэн техникийн шинэ шийдлүүд, техник технологийг нэвтрүүлэх, шинэ хэрэглээ, хөгжил дэвшлийг гэмт хэрэгтэй тэмцэх, түүнээс урьдчилан сэргийлэх ажилд ашиглан богино хугацаанд үр дүн тооцож болох шинэлэг арга, хэлбэрийг эрэлхийлэх, түүний эрх зүйн орчинг бий болгоход анхаарч, санаачлага гарган ажиллах хэрэгтэй байна.

САНАЛ, ЗӨВЛӨМЖ

1. Согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодсоны улмаас учирч буй хор уршгийн талаар нийгэмд үзүүлэх нөлөөллийн арга хэмжээг мэргэжлийн байгууллагуудтай хамтран үе шаттай зохион байгуулах;

2. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, гудамж, замын хяналтыг сайжруулах, зам тээврийн осол, гэмт хэргээс урьдчилан сэргийлэх, согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодох явдлыг илрүүлэх чиглэлээр технологийн дэвшлийг үйл ажиллагаандаа нэвтрүүлэх боломжийг судлан нэвтрүүлэх, эрх зүйн орчинг сайжруулах;

3. Иргэд интернет сүлжээ, ухаалаг гар утас, дүрст камер зэргийг ашиглан аюулгүй амар тайван орчноо бүрдүүлэх, цагдаагийн байгууллагад мэдээ, мэдээлэл илгээж, хамтран ажиллах хүсэл сонирхолтой болсон тул тэдний оролцоо, дэмжлэгт тулгуурлан гэмт хэрэгтэй тэмцэх, урьдчилан сэргийлэх үйл ажиллагааг оновчтой явуулах;

4. Хар хайрцгийг нийтийн тээврийн хэрэгсэл /автобус, такси/, хүсэлт гаргасан бусад байгууллага, аж ахуйн нэгжийн тээврийн хэрэгсэлд байршуулах, эрх зүйн зохицуулалтыг бий болгох чиглэлээр холбогдох газруудтай хамтран ажиллаж, гэмт хэргээс урьдчилан сэргийлэх үйл ажиллагаанд нэвтрүүлэх;

5. Согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодсон зөрчлийг зөвхөн авто зам дээр үүрэг гүйцэтгэж буй цагдаагийн хяналт, шалгалтаар илрүүлдэг нь учир дутагдалтай тул олон улсад хэрэглэгдэж

³⁵ Тээврийн цагдаагийн албаны 2012-2013 оны статистик тоон мэдээлэл гарах боломжгүй байна.

байгаа техник, технологийн шийдлээр сэргийлэх, зөрчлийг шуурхай илрүүлэх боломжтой төхөөрөмжүүдийг судлан үйл ажиллагаандаа нэвтрүүлж, хяналтын тогтолцоог сайжруулах;

6. Технологийн дэвшлийг үйл ажиллагаанд нэвтрүүлэх ажлыг Даатгалын салбартай хамтран хэрэгжүүлэх зэрэг судалгаанаас гарсан санал, зөвлөмжийг Тээврийн цагдаагийн алба, Хуулийн хэлтэс, Урьдчилан сэргийлэх хэлтэс, нутаг дэвсгэр хариуцсан цагдаагийн газар, хэлтсүүдэд хүргүүлэх саналтай байгааг илтгэн танилцуулья.

ЦЕГ-ЫН МЭДЭЭЛЭЛ, ДҮН ШИНЖИЛГЭЭ,
ШУУРХАЙ УДИРДЛАГЫН АЛБА

7. ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫН ҮНДЭСНИЙ ЗӨВЛӨЛИЙН ШИЙДВЭР

7.1. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндэсний зөвлөлийн тогтоол

Зөвлөмж, төлөвлөгөө батлах тухай

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн 7 дугаар зүйлийн 7.1, 7.6, 10 дугаар зүйлийн 10.3 дахь заалт, Засгийн газрын 2019 оны 128 дугаар тогтоолын 2 дугаар хавсралтын хоёрдугаар зүйлийн 2.9, Үндэсний зөвлөлийн 2022 оны 01 дүгээр сарын 13-ны өдрийн хуралдааны шийдвэрийг үндэслэн ТОГТООХ НЬ:

1. “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах тухай” зөвлөмжийг 1 дүгээр, “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах 2022 оны үйл ажиллагааны төлөвлөгөө”-г 2 дугаар хавсралтаар тус тус баталсугай.

2. “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах 2022 оны үйл ажиллагааны төлөвлөгөөг хэрэгжүүлэх ажлын уялдааг хангаж, тогтоолын биелэлтийг хагас, бүтэн жилээр Үндэсний зөвлөлийн хуралдаанд танилцуулахыг Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндэсний зөвлөлийн Ажлын албанд үүрэг болгосугай.

3. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах 2022 үйл ажиллагааны төлөвлөгөөнд туссан ажлуудыг Монгол улсын хөгжлийн 2022 оны төлөвлөгөөтэй уялдуулан, шаардагдах хөрөнгийг улсын болон орон нутгийн төсөвт тусгахын зэрэгцээ гадаад дотоодын болон аж ахуйн нэгж, байгууллагын тусламж, зээлийн хөрөнгөөр холбогдох хуулийн хүрээнд санхүүжүүлэхэд дэмжлэг үзүүлэхийг Үндэсний зөвлөлийн нийт гишүүд, нийслэл, аймаг орон нутгийн салбар зөвлөл, засаг дарга нарт даалгасугай.

4. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын цахим гэрчилгээ (RFID tag)-ний загвар боловсруулах, худалдан авах, тээврийн хэрэгсэлд байрлуулах, гэрчилгээний цахим дугаарыг тээврийн хэрэгслийн арлын дугаартай харгалзуулан давтагдахгүйгээр бүртгэлийн системд оруулах үйл ажиллагааг 2022 онд багтаан хэрэгжүүлэхийг Зам, тээврийн хөгжлийн яам, Автотээврийн үндэсний төв, ТӨҮГ, Албан журмын даатгагчдын холбоо, Нийслэл, Аймгуудын засаг дарга нарт тус тус даалгасугай.

5. Энэхүү тогтоолын хэрэгжилтийг биелүүлж, холбогдох байгууллагуудыг мэдээллээр хангаж ажиллахыг Үндэсний зөвлөлийн нийт гишүүдэд үүрэг болгосугай.

6. “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах 2022 оны үйл ажиллагааны төлөвлөгөө”, “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах тухай” зөвлөмжийг орон нутгийн хэмжээнд хэрэгжүүлэх төлөвлөгөөг Иргэдийн төлөөлөгчдийн хурлаар батлуулж, тайланг хагас, бүтэн жилээр Үндэсний зөвлөлийн ажлын албанд ирүүлж ажиллахыг орон нутгийн салбар зөвлөлд даалгасугай.

ҮНДЭСНИЙ ЗӨВЛӨЛИЙН ДАРГА БӨГӨӨД
МОНГОЛ УЛСЫН ЕРӨНХИЙ САЙД

Л.ОЮУН-ЭРДЭНЭ

ҮНДЭСНИЙ ЗӨВЛӨЛИЙН ОРЛОГЧ ДАРГА БӨГӨӨД
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ХӨГЖЛИЙН САЙД

Л.ХАЛТАР

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндэсний зөвлөлийн 2022 оны 1 дүгээр тогтоолын 1 дүгээр хавсралт

7.2. “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах” тухай зөвлөмж

Монгол улсын Засгийн газрын 2019 оны 128 дугаар тогтоолоор баталсан Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндэсний зөвлөлийн хурлыг 2021 оны 01 р сарын 13-ны өдөр зохион байгуулав. Үндэсний зөвлөлийн хуралд оролцогч Замын хөдөлгөөний үндэсний зөвлөлийн ажлын алба, ХЗДХЯ, Цагдаагийн ерөнхий газрын Тээврийн цагдаагийн албанаас “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үйл ажиллагааны төлөвлөгөөний хэрэгжилт, цаашид анхаарах асуудал”, “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах 2022 онд хэрэгжүүлэх үйл ажиллагаа, анхаарах асуудал”, “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын өнөөгийн нөхцөл, тулгамдаж буй асуудал” илтгэлүүд, төслийг тус тус хэлэлцэв.

Энэхүү хуралдаанаар замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах чиг үүрэг бүхий байгууллагуудын хамтын ажиллагааны өнөөгийн байдал, хамтран хэрэгжүүлэх ажил, тулгамдсан асуудлуудыг шийдвэрлэх талаар тодорхой онол, практикын үндэстэй санал, санаачилгуудыг дэвшүүлэн хэлэлцүүлээ.

“Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндэсний зөвлөлийн” хурлаас Үндэсний зөвлөлийн хурлаас 2020 оны 02 дугаар сарын 19-20-ны өдрүүдэд Швед Улсын Стокгольм хотод зохион байгуулсан “2030 он хүртэлх Дэлхийн цогц бодлогыг хэрэгжүүлэх Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах бүх дэлхийн сайд нарын хуралдааны тунхаглал”, 2019 оны 08 дугаар сарын 27-ны өдрийн Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндэсний зөвлөлийн 01 дүгээр тогтоолоор баталсан Зөвлөмжийг удирдлага болгон дараах арга хэмжээнүүдийг хэрэгжүүлэн ажиллахыг зөвлөмжилж байна. Үүнд:

НЭГ. АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ ХАНГАХ БОДЛОГО, ЭРХ ЗҮЙН ХЭМ, ХЭМЖЭЭГ БОЛОВСРОНГУЙ БОЛГОХ ТАЛААР

1.1. Хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж буй Монгол Улсын дараах хуулийн заалтуудыг шинэчлэх, нэмэлт өөрчлөлт оруулах:

- » Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахтай холбоотой олон улсын хэм хэмжээг судлан, шаардлагатай гэрээ хэлэлцээрт нэгдэн Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн хэрэгжих нөхцөлийг хангах;
- » Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад “Нотолгоо, нэгдсэн мэдээлэл дээр суурилсан бүртгэлийн тогтолцоо”-г бий болгож, Замын хөдөлгөөний аудит хийх нөхцлийг бүрдүүлэх;
- » Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах тэргүүлэх үүрэгтэй Автотээврийн тухай, Жолоочийн даатгалын тухай, Нийтийн бус хэрэгцээний хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах тухай, Замын хөдөлгөөний зохион байгуулалтын тухай хуулийн төслийг шинэчлэн боловсруулж, батлуулах;
- » Насжилт өндөр, баруун талдаа жолооны хүртгэй тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлыг хангах асуудлыг зүй зохистойгоор, иргэн, аж ахуйн нэгжид дарамт учруулахгүйгээр шийдвэрлэх;
- » Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үйл ажиллагааг Хөгжлийн бодлого төлөвлөлт, түүний удирдлагын тухай хуульд зааснаар хөгжлийн бодлого төлөвлөлтийн баримт бичигт тусган, хэрэгжүүлэх ажлыг зохион байгуулах.

ХОЁР. АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ ХАНГАХ БОДЛОГЫГ ХЭРЭГЖҮҮЛЭХ ҮЙЛ АЖИЛЛАГААГ БОЛОВСРОНГУЙ БОЛГОХ ТАЛААР

2.1. Монгол Улсын Засгийн газрын гишүүн, нутгийн захиргааны байгууллага, Засаг даргаас баталсан дараах журам, захиргааны актуудад нэмэлт өөрчлөлт оруулах:

Явган хүний гарцын гэрэлтүүлгийн стандартыг шинэчлэн боловсруулж энэ оны 3 дугаар улиралд багтаан хэрэгжүүлэх ажлыг зохион байгуулах;

- » Тээврийн хэрэгслийн бүртгэл хөтлөх, улсын дугаар олгох үйл ажиллагааг боловсронгуй болгох;
- » Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үйл ажиллагааны төлөвлөгөөнд тусгасан дүрэм, журам, стандартыг батлуулан, хэрэгжүүлэх ажлыг зохион байгуулах;
- » Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын Салбар зөвлөлийг аймаг тус бүрт яаралтай байгуулж, үйл ажиллагааны төлөвлөгөөний хэрэгжилийг зохион байгуулах;
- » Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах Үндэсний хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааны төлөвлөгөөтэй уялдуулан салбар, засаг захиргааны нэгж тус бүр төлөвлөгөө боловсруулж, батлуулан хэрэгжүүлэх;

2.2. Их, дээд сургуулиудыг түшиглэн салбар бүрийн оролцоотой зам тээврийн ослын шалтгаан нөхцөлийг судлах баг байгуулж ажиллуулах, тус судалгааны багаас гаргасан дүгнэлт, судалгааг дэмжих, ашиглах талаар тодорхой төрлийн ажлыг зохион байгуулах;

2.3. Мансууруулах бодис, сэтгэл мэдрэлд хүчтэй нөлөөлөх эм, бэлдмэл хэрэглэсэн эсэхийг шалгах аргачлал, техникийн шийдлийг бий болгож Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн холбогдох заалтыг хэрэгжих нөхцөлийг бүрдүүлэх;

2.4. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах чиглэлээр оролцогч байгууллагуудтай хамтран тодорхой хөтөлбөр, төлөвлөгөө боловсруулан хэрэгжүүлэх;

2.5. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад өөрсдийн эрх мэдлийн хүрээнд төсвийн асуудлыг шийдвэрлэж, судалгаанд суурилсан арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэх;

2.6. Мотоциклтой холбоотой зам тээврийн ослыг бууруулах талаар цаг үеийн нөхцөлд тохирсон арга хэмжээг хууль тогтоомжийн хүрээнд авч хэрэгжүүлэх;

2.7. Жолооч бэлтгэх, мэргэшүүлэх үйл ажиллагааг боловсронгуй болгох.

ГУРАВ. УРЬДЧИЛАН СЭРГИЙЛЭХ, СУДАЛГАА, СУРГАЛТ СУРТАЛЧИЛГААНЫ АЖЛЫН ТАЛААР

3.1. Улсын хэмжээнд бүртгэгдсэн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын эсрэг гэмт хэрэг, зөрчлийн байдалд тандалт судалгаа хийх, цаашдын хандлага, шалтгаан нөхцөлийг тодорхойлох зорилгоор криминологи судалгааг мэргэжлийн болон эрдэм шинжилгээ, судалгааны байгууллагуудтай хамтран хийх;

3.2. Зам, тээвэр болон Хууль сахиулах байгууллагын чиг үүрэг хариуцсан ажилтан, албан хаагчдыг сургах, мэргэшүүлэх ажлыг төлөвлөгөөтэйгөөр тасралтгүй зохион байгуулах;

3.3. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах шаардлага хангасан камер, программыг үйл ажиллагаандаа ашиглах, хяналтын камерын байршлын тоо, харах орчныг нэмэгдүүлэх, бичлэгийг чанаржуулах, тодруулах тоног төхөөрөмжтэй телекамерын цогц шийдлийг бий болгох;

3.4. Согтууруулах ундаа, мансууруулах бодис хэрэглэх, хурд хэтрүүлэх, хамгаалах хэрэгсэл хэрэглэхгүй байх зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх, хүүхдэд чиглэсэн компанит ажлыг системтэй, үе шаттайгаар зохион байгуулах;

3.5. 2021 оны зам тээврийн ослын судалгаанд үндэслэн орон нутгийн замд хурд хэтрүүлэх,

хамгаалах хэрэгсэл хэрэглэхгүй байх зөрчилд, Улаанбаатар хотод явган зорчигч Замын хөдөлгөөний дүрэм зөрчих, явган хүний гарцаар яваа явган зорчигчид зам тавьж өгөөгүй жолоочид тавих хяналт, хүлээлгэх хариуцлагыг чангатгах;

3.6. Зам тээврийн ослын нас баралтын 20 хувь нь мотоциклын хэрэглээтэй холбоотой байгааг харгалзан мотоциклоор зорчигчид чиглэсэн урьдчилан сэргийлэх үйл ажиллагааг тусгайлан зохион байгуулах.

ДӨРӨВ. ОЛОН НИЙТИЙН БАЙГУУЛЛАГА, АЖ АХУЙН НЭГЖҮҮДЭД

4.1. Тээврийн үйлчилгээ эрхлэгч нь өөрийн үйл ажиллагаатай холбоотой хууль тогтоомж, стандарт, нийтээр дагаж мөрдүүлэхээр гаргасан дүрэм, журам, төрийн захиргааны болон нутгийн өөрөө удирдах байгууллагаас гаргасан шийдвэрийг чанд биелүүлж ажиллах;

4.2. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үйл ажиллагааг сайтар хангаж, гэмт хэрэг зөрчил гаргахгүй байх талаар урьдчилсан сэргийлэх арга хэмжээг тогтмол авч ажиллах, холбогдох байгууллагуудтай хамтран дотоод хяналтын тогтолцоог бүрдүүлэх;

4.3. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахаар тогтоосон дагаж мөрдөх хууль эрх зүйн акт, дүрэм журам, стандартуудыг иргэдэд сурталчлан таниулах, сургалтад хамруулах, хэрэгжүүлэх ажлыг анхан шатны нэгжид зохион байгуулах, сургалтын төлөвлөгөө, хуваарь боловсруулж, мэргэжлийн байгууллагуудтай хамтран хэрэгжүүлэх;

4.5. Эрх бүхий байгууллагаас баталсан үйлчилгээний ажлын даалгавар, чиглэл, цагийн хуваарийн дагуу үйл ажиллагаа гүйцэтгэх;

ТАВ. НИЙТ ИРГЭДЭД УРИАЛАХ НЬ

5.1. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахаар баталсан хууль, түүнтэй нийцүүлэн гаргасан өөртөө хамаарах дүрэм, журмыг сайтар баримталж, сахин биелүүлэх;

5.2. Замын хөдөлгөөний ачаалал ихтэй, хүндрэлтэй нөхцөл бий болсон үед бусдад хүндэтгэлтэй, соёлтой, хүлээцтэй хандаж “Та-Би-Та” гэсэн “цахилгаан товчны зарчим”-ашиглан хөдөлгөөнд оролцох;

5.3. Харанхуй буюу үзэгдэлт хангалтгүй үед зогсох нь ялангуяа орон нутгийн замд гарах осол хэргийн үндсэн шалтгаан болж байгаа тул гадна талын гэрэлтүүлэх хэрэгслийг заавал асааж, бусдыг анхааруулах, Замын хөдөлгөөний дүрэмд заасан үүргээ биелүүлэх;

5.4. Холбогдох эрх бүхий байгууллага, албан тушаалтнаас хориглолт тогтоосон шалтгаан, нөхцөл, аюулгүй байдлыг хангахад чиглэсэн аливаа техник хэрэгсэл, ажил, үйлчилгээний талаар мэдээлэл авах;

5.5. Аюулгүй байдал хангуулах хууль ёсны шаардлагыг холбогдох байгууллага, албан тушаалтанд тавих, иргэдийн аюулгүй байдалд заналхийлсэн элдэв зүйл байгаа гэж үзвэл холбогдох байгууллага, албан тушаалтанд байгууллагын удирдлагаар дамжуулан эсвэл өөрөө уг асуудлыг шийдвэрлүүлэх;

5.6. Аюулгүй байдлыг хангах талаар иргэдээс тавьсан хууль ёсны шаардлагыг биелүүлэх.

ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫН ҮНДЭСНИЙ ЗӨВЛӨЛ

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндэсний зөвлөлийн
2022 оны 1 дүгээр тогтоолын 2 дугаар хавсралт

7.3. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах 2022 оны үйл ажиллагааны төлөвлөгөө

1. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах олон улсын жишигт нийцсэн эрх зүйн болон эдийн засгийн хосолсон зохицуулалтыг бүрдүүлнэ;

Үйл ажиллагааны зорилт: 1		“Зам тээврийн ослыг 50 хувь бууруулах”				
№	Үйл ажиллагаа	Бүтээгдэхүүн	Шалгуур үзүүлэлт	Хэрэгжилтийг харуулах байгууллага	Хамтран хэрэгжүүлэх байгууллага	Хэрэгжих хугацаа
1.	Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах олон улсын жишигт нийцсэн эрх зүйн болон эдийн засгийн хосолсон зохицуулалтыг бүрдүүлнэ;	Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах тухай “Цагаан ном”-ыг боловсруулан, гаргана.	Цагаан ном хэвлэгдэж, нийтийн хүртээл болсон байна.	Үндэсний зөвлөл	ЗТХЯ, ХЗДХЯ, ЭМЯ	2022 оны 1 дүгээр улирал
2.		Хот байгуулалтын тухай хуулийг УИХ-аар батлуулан, түүнд нийцүүлсэн журамд өөрчлөлт оруулж, түгжрэлийн, зогсоолын төлбөрийг албан үүргээ гүйцэтгэж байгаа тусгай дуут дохио хэрэглэсэн, хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдийн тээврийн хэрэгслэс бусад тээврийн хэрэгсэлд ногдуулдаг эрх зүйн болон эдийн засгийн хөшүүрэг хэрэглэнэ.	Албан тушаал, ажлын байрны онцлог үл харгалзан авто замын болон зогсоолын төлбөр тогтоох эрх зүйн зохицуулалттай болсон байна.	БХБЯ, СЯ	ЗТХЯ, ХЗДХЯ, Нийслэлийн засаг дарга	2022
3.		Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын холбоотой хууль тогтоомжийн хэрэгжилтэд аудит, хяналт шинжилгээ үнэлгээ хийж, дүгнэлт гаргаж боловсронгуй болгох.	Үнэлгээ хийгдэж, зөвлөмж гаргасан байна.	Үндэсний зөвлөл, ЗТХЯ	ХЗДХЯ, ЭМЯ	2022 оны 2 дугаар улирал
4.		Замын хөдөлгөөний зохион байгуулалт, аюулгүй байдлыг хангах, замын хөдөлгөөнийг зохион байгуулахад холбогдох яам, засаг дарга, иргэдийн төлөөлөгчдийн хурал төлөвлөгөө гаргаж хэрэгжүүлэх ажлыг зохион байгуулна.	Заагдсан байгууллагууд төлөвлөгөө гаргаж хэрэгжүүлэх ажлыг зохион байгуулсан байна.	Үндэсний зөвлөл, НЗДТГ	ЗТХЯ, ХЗДХЯ, Харьяа агентлагууд	2022 оны 1 дүгээр улирал
5.		“Авто замын сүлжээг өргөтгөж, шинэчлэн, түгжрэлийг бууруулах хүрээнд” хотын гол, тойрог болон туслах гудамж замуудыг шинээр болон өргөтгөн шинэчлэх, уулзваруудын нэвтрүүлэх чадварыг нэмэгдүүлэх, нүхэн гарц, холбоос замууд, авто зогсоолыг нэмэгдүүлэх.	Үндэсний зөвлөл, НЗДТГ, Нийслэлийн төсвөөс 420 тэрбум төгрөг	БХБЯ, ЗТХЯ, ХЗДХЯ	2022	
6.		“Дугуйт тээврийн хэрэгсэл болон тэдгээрт суурилуулан ашиглаж болох тоног төхөөрөмж болон эд ангид зориулсан техникийн нэгдсэн шаардлагыг батлах тухай хийгээд эдгээр шаардлагад үндэслэн олгосон зөвшөөрлийг харилцан хүлээн зөвшөөрөх тухай хэлэлцээр”-т нэгдэн орно.	Олон улсын хэлэлцээрт нэгдэн орсон байна. Тус хэлэлцээрийн 144 хавсралтаас нэн шаардлагатай 50 стандартыг нутагшуулсан байна.	ЗТХЯ	ХЗДХЯ, СХЗГ	2022
7.		Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахтай холбоотой шилдэг туршлага, эрх зүйн хэм хэмжээ, стандарт норм, дүрмийг судлан нутагшуулах.	2-оос доошгүй судалгаа хийж, өндөр хөгжилтэй улсад ашиглаж буй 1-ээс багагүй туршлагыг хэрэгжүүлсэн байна.	ЗТХЯ	ХЗДХЯ, СХЗГ	2022

8.	Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахтай холбоотой чиг үүрэг бүхий байгууллагуудын уялдаа холбоог хангах, чадавхыг бэхжүүлэх, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг цогц байдлаар шинжлэн судлах бие даасан, хараат бус тогтолцоог бүрдүүлнэ;	Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуульд заасан “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндэсний зөвлөл”-ийн хуралдааныг 2-оос доошгүй удаа зохион байгуулна.	Үндэсний зөвлөл хуралдаж холбогдох шийдвэр гарсан байна.	ЗТХЯ	ХЗДХЯ	2022
9.		Зам тээврийн ослыг шинжлэн шалгах үйл ажиллагааг боловсронгуй болгохтой холбоотой хэлэлцүүлэг, онол практикийн бага хурал зохион байгуулна.	Зам тээврийн ослыг шинжлэн шалгахтай холбоотой хэлэлцүүлэг хийгдэж, зөвлөмж гаргаж холбогдох байгууллагад хүрсэн байна.	ЗТХЯ	ХЗДХЯ	2022 оны 2 дугаар улирал
10.		Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах чиг үүрэг бүхий байгууллагуудын алба хаагчдыг давтан болон мэргэшүүлэх сургалтад хамруулах.	Салбар тус бүрт 3-аас доошгүй сургалт зохион байгуулсан байна.	ЗТХЯ, ХЗДХЯ	БШУЯ, ХНХЯ	2022
11.		“Зам тээврийн ослыг шинжлэн шалгах албыг байгуулах эрх зүйн орчныг бий болгоно.	АТТухай хуульд холбогдох санал туссан байна.	ЗТХЯ	БШУЯ, ЭМЯ, ЦЕГ-ын ШША, ТЦА	2022
12.		Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал (ЗХАБ)-ын удирдлага, зохион байгуулалтын тогтолцоо – Зааврыг хэрэглэх хэрэгцээ шаардлага MNS ISO 39001 : 2014 стандартыг хэрэгжүүлнэ.	MNS ISO 39001:2014 стандартын шаардлага хангагдсан байна	ЗТХЯ	ХЗДХЯ, БШУЯ, ХНХЯ, ЭМЯ, МХЕГ, Нийслэл, аймгуудын засаг дарга нар	2022
13.		Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, замын хөдөлгөөн зохион байгуулах чиглэлээр 3-аас доошгүй хүнийг гадаадад сургахад бодлого, эдийн засгаар дэмжих.	Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, замын хөдөлгөөн зохион байгуулах чиглэлээр судалгаа шинжилгээ хийж байгаа хүмүүсийн судалгааг ашиглаж үйл ажиллагаанд нэвтрүүлсэн байна.	БШУСЯ	ЗТХЯ, ХЗДХЯ	2022
14.		Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, замын хөдөлгөөнийг зохион байгуулах сургалтыг байгуулагын удирдлага, мэргэжилтэн, судлаач, хэрэглэгч нарын төвшинд жилд 3-аас доошгүй сургалтыг үе шаттайгаар зохион байгуулна.	Холбогдох төлөвлөгөө, удирдамжийн дагуу сургалт зохион байгуулсан байна.	ЗТХЯ, ХЗДХЯ, ЭМЯ	Нийслэл, аймгийн засаг дарга нар	2022
15.	Замын хөдөлгөөнд хяналт тавьдаг замын цагдаа, автотээврийн улсын байцаагч, мэргэжлийн хяналтын улсын байцаагч нарт эрх зүйн мэдлэг олгохоос гадна ёс зүйн сургалтыг үе шаттай зохион байгуулна.	Холбогдох сургалтууд төлөвлөгөөний дагуу зохион байгуулсан байна.	МХЕГ, ТЦА, АТҮТ	Нийслэл, аймгийн засаг дарга нар	2022	

16.		Зам тээврийн ослыг цогц байдлаар судлах судалгааны ажлыг замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах чиглэлээр сургалт, судалгаа явуулдаг их дээд сургуулиудад захиалга өгч хийлгэх.	Зам тээврийн ослыг цогц байдлаар судлах судалгааны ажлыг их дээд сургуулиудад хийгддэг болсон байна.	БШУЯ	ЗТХЯ, ХЗДХЯ, ЭМЯ	2022
17.		Зам тээврийн осол, зөрчлийг бүртгэх нэгдсэн системийг нэвтрүүлж, судалгаа, шинжилгээ хийхэд шаардлагатай өгөгдөл, мэдээллийн нэгдсэн системийг бий болгоно.	Зам тээврийн осол, зөрчлийг бүртгэх нэгдсэн систем бий болж, судалгаа шинжилгээнд ашиглагдсан байна.	Үндэсний зөвлөл	ЗТХЯ, ХЗДХЯ, ЭМЯ	2022
18.	Судалгаа, шинжилгээ, төлөвлөлтөд суурилсан замын хөдөлгөөн зохион байгуулалтын оновчтой зохицуулалтыг нэвтрүүлэх, замын хөдөлгөөний удирдлага зохицуулалтыг боловсронгуй болгох	Зам тээврийн ослыг судлах чиглэлээр гадаад дотоодод сурч байгаа магистр, докторуудад бодлогын дэмжлэг үзүүлнэ.	Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах чиглэлээр 2-3 хүн магистр, докторын зэрэг хамгаалсан байна.	БШУЯ	ЗТХЯ, ХЗДХЯ, ЭМЯ, Их, дээд сургуулиуд	2022
19.		Сургууль, цэцэрлэгийн орчинг хөдөлгөөний эрчим ихтэй авто замаас тусгаарлах, хөдөлгөөнд оролцогчийн аюулгүй оролцох шилдэг модель, тэргүүний арга хэрэгслийг ашиглах.	Сургууль, цэцэрлэгийн орчин болон ачаалал ихтэй гудамж, авто замын аюулгүй байдал хангагдсан байна.	ЗТХЯ, БХБЯ	ХЗДХЯ, ЭМЯ Аймаг, нийслэлийн засаг дарга	2022
20.		Замын хөдөлгөөнийг зохион байгуулахтай холбоотой судалгаа шинжилгээ хийж, дүгнэлт гаргана.	Нэгээс доошгүй судалгаа шинжилгээ хийж, дүгнэлт гаргана.	БХБЯ	ЗТХЯ, ХЗДХЯ	2022
21.		Тээврийн хэрэгслийн идэвхтэй, идэвхгүй, ослын дараах аюулгүй байдлыг шалгах иж бүрэн лаборатори, судалгааны төвийг барьж байгуулах ажлыг эхлүүлж ТЭЗҮ боловсруулна.	Тээврийн хэрэгслийн идэвхтэй, идэвхгүй, ослын дараах аюулгүй байдлыг шалгах иж бүрэн лаборатори, судалгааны төвийн ТЭЗҮ-г дуусгана.	ЗТХЯ	АТҮТ	2022 оны 4 дүгээр улирал
Үйл ажиллагааны зорилт: 2		“Зам тээврийн ослоос үүдэлтэй нийгмийн эрсдэл /10 мянган хүнд ногдох зам тээврийн ослоос үүдэлтэй нас баралт, гэмтэл/-ийг 50 хувиар бууруулах”				
22.		Хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдэд зориулан тоногдсон зам, явган хүний гарцыг нэмэгдүүлнэ.	Нийслэл, аймаг бүрт хэрэгжсэн байна.	ЗТХЯ	ЗТХТ Нийслэл, аймгийн засаг дарга	2022
23.	Явганаар болон унадаг дугуйгаар зорчих, хөгжлийн бэрхшээлтэй болон ахмад настан, бага насны хүүхдийг замын хөдөлгөөнд аюулгүй оролцох нөхцөлийг бүрдүүлэх;	Бусад тээврийн хэрэгсэл, явган зорчигчийн хөдөлгөөнөөс тусгаарласан унадаг дугуйн замын уртыг нэмэгдүүлнэ.	1км-ээс багагүй урттай зөвхөн унадаг дугуйгаар зорчиход зориулсан зам барьсан байна.	Нийслэл, аймгийн засаг дарга	БХБЯ	2022
24.		Явган хүний гарцын техникийн шаардлага, стандартад өөрчлөлт оруулж хэрэгжүүлсэн байна.	Явган хүний гарам, гарцыг тооцоо, судалгааны үндсэн дээр цогц байдлаар шийдвэрлэх. Явган хүний гарцыг шилдэг техник технологи, инновацийн арга хэрэглэн тоноглох. Шөнийн харанхуй үед замын бусад хэсгээс илт ялгарах техникийн шийдлийг бий болгох, холбогдох стандартыг шинэчлэн, хэрэгжүүлнэ.	БХБЯ, ЗТХЯ	Аймаг, нийслэлийн засаг дарга	2022

25.		Олон улсын авто замын тээвэр гүйцэтгэж буй тээврийн хэрэгслийн талаарх Европын хэлэлцээр /AETR/-т нэгдэн орно.	Хэлэлцээрт нэгдэн орсон байна.	ЗТХЯ	ГХЯ, ХЗДХЗ	2022
26.						
27.		Жолоочийн ажил, амралтын дэглэмтэй холбогдсон шаардлагыг мөрдүүлэх, жолоочийн ядаргаанаас үүсэлтэй шалтгаалсан зам тээврийн ослыг бууруулна.	Жолоочоос хамаарсан зам тээврийн ослын тоо буурсан байна. /Судалгаа хийнэ/	ЗТХЯ	МАТНХ, Судалгааны байгууллагууд, Их дээд сургуулиуд	2022
28.	Жолоочийн сахилга хариуцлага сул байдлаас шалтгаалсан зам тээврийн ослыг бууруулах;	Зам тээврийн осол, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын зөрчилд судалгаа хийж ноцтой, зам тээврийн осол, түүний үр дагаварт нөлөөлж байгаа зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх компанит ажил зохион байгуулна.	Холбогдох судалгааны үндсэн дээр жилд 1-ээс доошгүй компанит ажил хийгдсэн байна.	ХЗДХЯ, ЭМЯ АЖДХ	ЗТХЯ, НЭМХ, ТЦА, АТҮТ	2022
29.		Жолоочийн зөрчлийн бүртгэлд оноо тооцох, зөрчил болон ослын бүртгэлийг даатгалын системтэй уялдуулах	Жолоочийн гаргасан зөрчил, осол гаргасан байдал нь даатгалын эрсдэлийн үнэлгээнд нөлөөлдөг нөхцөл бүрдэж, хэрэгжсэн байна.	ЗТХЯ, СЗХ, ЦЕГ, АТҮТөв	ХЗДХЯ	2022
30.		Замын хөдөлгөөнд оролцогчдын зөрчлийг иргэдийн мэдээллээр “E-Police” аппликейшн ашиглан зөрчилд арга хэмжээ тооцох ажлыг эрчимжүүлэх, Зөрчлийн талаарх мэдээллийг иргэдээс төлбөртэй авах журмыг батлуулах	Замын хөдөлгөөний дүрэм зөрчсөн зөрчлийг хүлээн авах, бүртгэх, шийдвэрлэх техникийн шийдлийг бий болгоно. Техникийн шийдлийг ашиглах хууль, журмыг батлан хэрэгжүүлнэ.	ХЗДХЯ СЯ	ХЗДХЯ, ЦЕГ, ТЦА	2022
31.		Жолоочийн зөрчилд хариуцлага тооцох онооны үзүүлэлтүүдийг чангаруулах	Зөрчил гаргасан жолоочид тооцох хариуцлагын системийг шинэчлэсэн байна.	ХЗДХЯ ЗХАБҮЗ	ЦЕГ	2022
32.		Замын хөдөлгөөний ноцтой зөрчсөн, замын хөдөлгөөний түгжрэл сааталд нөлөөлөх, урсгал сөрсөн, уулзвар руу улаан гэрлээр орсон зэр үйлдэлд жолоодох эрх хасах эрх зүйн тогтолцоог бий болгож хэрэгжүүлэх.	Ноцтой зөрчил гаргасан жолоочид тооцох эрх хасах зүйл заалтууд нэмэгдсэн байна.	ХЗДХЯ ЗХАБҮЗ	ЦЕГ	2022
33.		Жолооч бэлтгэх, мэргэшүүлэх жишиг төвийг аж ахуйн нэгжүүдийн үйл ажиллагааг дэмжих замаар байгуулах асуудлыг бүсчилсэн хэлбэрээр зохион байгуулна.	Эрэлт хэрэгцээнд нийцүүлэн Улаанбаатарт 1, орон нутгийн хэмжээнд 1-ээс багагүй төвийг байгуулсан байна.	БШУЯ, ХЗДХЯ, ЗТХЯ	ЦЕГ, АТҮТ, БХТӨв	2022
34.	Тээврийн хэрэгслийн жолооч бэлтгэх, мэргэшүүлэх тогтолцоог боловсронгуй болгох	Жолооч бэлтгэх арга, хөтөлбөр, тогтолцоог боловсронгуй болгох, мэргэшүүлэх, шалгах үйл ажиллагаанд хүнээс хамаарсан хамаарлыг багасгаж, ЕХУ, БНСУ, АНУ зэрэг улсуудад хэрэглэж байгаа программ хангамж, тоног төхөөрөмжөөр хангана.	Жолоочийн шалгалтын үйл ажиллагаа ЕХУ, БНСУ, АНУ-ын тухайн үеийн жишигт хүрсэн арга хэрэгслийг ашиглаж эхэлсэн байна.	БШУЯ, ХНХЯ, ХЗДХЯ, ЗТХЯ	ЦЕГ, АТҮТ, БХТӨв	2022
35.		Олон Улсын Автотээврийн Холбооны жолооч, менежер, тээврийн байгууллагын удирдах ажилтнуудын сургалтын хөтөлбөрийг нэвтрүүлнэ.	Олон улсын жишигт нийцсэн хүний нөөцийг бүрдүүлсэн байна.	ЗТХЯ, БШУЯ	ХЗДХЯ, АТҮТ, НТГ, Төрийн бус байгууллагууд	2022

36.	Боловсролын тогтолцооны бүх шатны сургалтын байгууллагын сургалтын хөтөлбөрт замын хөдөлгөөнд оролцогчдын мэдлэг, дадал, хандлагыг дээшлүүлэх сургалтын хөтөлбөрийг тусгах замаар замын хөдөлгөөнд оролцогчдын хандлага, соёл, дадал, хариуцлагыг дээшлүүлнэ;	Хүүхдүүдийн дунд уламжлан болгон зохион байгуулдаг “Ногоон гэрэл, цагаан шугам”, “Замын хөдөлгөөний цагаан толгой” тэмцээн болон бусад хүүхдийн аюулгүй байдлыг хангахтай холбоотой төрөл бүрийн уралдаан тэмцээнийг зохион байгуулна.	Уралдаан тэмцээн зохион байгууу“лсан байна	ГХУСЗ БШУЯ, Аймаг, нийслэлийн засаг дарга	ХЗДХЯ, ТЦА, ЗТХЯ	2022
37.		Ерөнхий боловсролын сургуулийн сурагч бага наснаасаа Замын хөдөлгөөний дүрэм үзэж, жолоодлогын дадлага хийж, 18 нас хүрэхдээ жолоочийн шалгалт өгдөг байх нөхцөл бүрдүүлэх чиглэлээр холбогдох судалгаа хийнэ. .	Холбогдох судалгаа хийгдсэн байна.	БШУЯ ЗХАБҮЗ-ийн Ажлын алба	ХЗДХЯ, ЗТХЯ	2022 оны 2-3 дугаар улирал
38.		Боловсролын тогтолцооны бүх шатны сургалтын хөтөлбөрт замын хөдөлгөөнд оролцогчдын мэдлэг, дадал, хандлагыг дээшлүүлэх сургалтыг оруулж, сургалтыг зохион байгуулна.	Сургалтын хөтөлбөр, төлөвлөгөө, сурах бичиг боловсруулагдан батлагдаж хэрэгжүүлсэн байна.	БШУЯ, ХНХЯ	ХЗДХЯ, ЗТХЯ	2022
39.		Сургуулийн бүс. Техникийн шаардлага MNS 6444:2014 стандартыг улсын хэмжээний нийт сургуульд хэрэгжүүлэх арга хэмжээг авна.	Сургуулийн бүс. Техникийн шаардлага MNS 6444:2014 стандартыг улсын хэмжээний сургуулиудын 30 хувьд хангагдсан байна.	БШУЯ	ЗТХЯ, Нийслэл, аймгийн засаг дарга	2022
40.		Эрүүл мэнд, ёс зүй, сэтгэхүйн сорилтын хичээлийн цагийг нэмэгдүүлэн сургалтын хөтөлбөрт оруулж, шалгалтын шалгуур үзүүлэлтэд багтаана.	Сургалтын хөтөлбөр батлагдаж, жолоочийн шалгалт авахад замын хөдөлгөөнд оролцох бие болон сэтгэл зүйн онцлог, ёс зүйн асуултууд шалгалтын тестэд багтсан байна	ХЗДХЯ, ЗТХЯ	МУЗН	2022
41.		Мэдээлэл, сурталчилгааг хэвлэл мэдээллийн хэрэгслээр зохион байгуулна.	Үйл ажиллагааг зохион байгуулж, хэвлэл мэдээллийн хэрэгслээр сурталчлагдсан байна.	ЗТХЯ, ХЗДХЯ, МХЕГ	МХЕГ, ТЦА, АТҮТ	2022
42.	Замын хөдөлгөөнд оролцогчийн хандлага, соёл, дадал, хариуцлагыг дээшлүүлэх	Аж ахуйн нэгж, олон нийтийн байгууллагын анхаарлыг замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үйл ажиллагаанд хандуулж, хууль тогтоомжийн хүрээнд сургалт сурталчилгаа явуулах, олон нийтийг уриалах үйл ажиллагаанд татан оролцуулна.	Олон нийтийн болон аж ахуйн нэгжүүдийг замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үйл ажиллагаанд оролцох нөхцөлийг бүрдүүлж, урьдчилан сэргийлэх чиглэлээр аж ахуйн нэгжүүд дэмжсэн байна.	Үндэсний зөвлөл	ЗТХЯ, ХЗДХЯ, ЭМЯ	2022
43.		Хамгаалах бүс, хамгаалалтын малгай болон бусад аюулгүйн хэрэгслийн хэрэглээг нэмэгдүүлэх чиглэлээр компаниг ажлыг үе шаттай, системтэй хэрэгжүүлнэ	Хэрэглээг 90 хувьд хүрсэн байна.	ХЗДХЯ ЗТХЯ	ЭМЯ БШУЯ	2022
44.		Замын хөдөлгөөнд соёлтой зан үйлийн горимын аргчлалыг боловсруулж хэрэгжүүлж ажлыг зохион байгуулах.	Замын хөдөлгөөнд соёлтой оролцох аргчлалыг боловсруулж, сурталчилах ажлыг зохион байгуулсан байна.	ЗТХЯ БХБЯ НЗДТГ		2022

45.		Улс хооронд, орон нутгийн авто замын дагуу түр амрах талбай, үйлчилгээний цогцолборыг хувийн хэвшлийн хөрөнгө оруулалт, эрэлт хэрэгцээнд тулгуурлан барьж байгуулна	3-аас багагүй зогсох талбайг тохижуулж ашигласан байна.	ЗТХЯ	ХХААХҮЯ, БОАЖЯ Аймгийн засаг дарга нар	2022
46.	Зам тээврийн ослын үед ашиглах техник хэрэгслийн хангалтыг сайжруулах, орчин үеийн шаардлагад нийцүүлэх, осол саатлын үед үзүүлэх тусламж үйлчилгээг шуурхай зохион байгуулна.	Зам тээврийн ослын үед эмнэлгийн яаралтай тусламж үзүүлэх, байрлал тогтоох техникийн шийдэл, журам боловсруулан хэрэгжүүлнэ.	Яаралтай тусламжийн сүлжээг 3-аас багагүй цэгт бий болгосон байна. Орчин үеийн интернет, үүрийн телефон, сансрын холбооны сүлжээ ашиглахаас гадна олон улсын чанартай авто замын сүлжээний дагуу яаралтай тусламжийн утсан сүлжээ бий болгоно.	ЗТХЯ, МУЗН, ЭМЯ	Аймгийн засаг дарга нар	2022
47.		Зам тээврийн ослын үед эмнэлгийн тусламжийг автомашинаар саадгүй үзүүлэх тогтолцоог бүрдүүлэхээс гадна ноцтой, хүнд гэмтлийн үед нисдэг тэрэг, бага оврын агаарын хөлөг ашиглах нөхцөлийг бүрдүүлнэ;	Ослын үеийн эмнэлгийн тусламж үйлчилгээний хугацаа богиносгох, ослоор нас барагсдын болон гэмтсэн бэртсэн хүний тоо буурна.	ЭМЯ, ОБЕГ	ЗТХЯ, Аймгийн засаг дарга нар	2022
48.		Авто замын дагуух үйлдвэрлэл, үйлчилгээний байгууллагуудыг түшиглэн тэдгээрийн ажилчдад эмнэлгийн анхны тусламж үзүүлэх мэдлэг чадварыг эзэмшүүлэх замаар тусламж үзүүлэх цэгүүдийг байгуулна;	Анхны тусламжийн үйлчилгээг авто замын дагууд бүрэн хангагдсан байна.	ЭМЯ МУЗН	ЗТХЯ	2022
49.		Зам тээврийн осол гарсан үед хэргийн газрын үзлэгийг богино хугацаанд хийх, ослын тусламжийг яаралтай үзүүлэх тогтолцоог бий болгох.	Зам тээврийн ослын дуудлага, мэдээллийг хүлээн авч, шийдвэрлэх ажиллагааг хялбаршуулах, цахимжуулах ажлыг зохион байгуулна.	ХЗДХЯ ЭМЯ	Нийгмийн эрүүл мэндийн хүрээлэн, ЦЕГ	2022
Үйл ажиллагааны зорилт: 3		“Эдийн засгийн өсөлтийг дэмжсэн, нийгмийн хэрэгцээ шаардлагад нийцсэн, аюулгүй, ая тухтай үйлчилгээ үзүүлэх зам, тээвэр, ложистикийн сүлжээг 30 хувь өргөжүүлэн хөгжүүлнэ” гэсэн хөтөлбөрийн зорилтын хүрээнд:				
50.	Автомобилийн хэрэгслийн үйлдвэрлэл, ашиглалт, техникийн үйлчилгээ, техникийн хяналт, устгал, дахин боловсруулахтай холбоотой олон улсын гэрээ, хэлэлцээрт нэгдэн орох, үндэсний стандарт, техникийн зохицуулалтыг боловсруулан мөрдүүлнэ.	Авто тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлыг дээшлүүлэх, техникийн шаардлага хангах болон хүрээлэн буй орчинд ээлтэй байх нөхцөлийг даатгалын тогтолцоотой уялдуулан хяналтын тогтолцоог бүрдүүлэх ажлыг зохион байгуулна.	Тээврийн хэрэгслийн идэвхтэй, идэвхгүй, ослын дараах, байгаль орчны аюулгүй байдлын эрсдэлийн үнэлгээг тээврийн хэрэгслийн даатгалд хамруулсан байна. Замаар тээврийн хэрэгслийн техникийн болон экологийн аюулгүй байдалд тавих шаардлагыг нэмэгдүүлнэ.	ЗТХЯ, АТҮТ СЗХ	АЖДХ МХЕГ ТЦА ЗТХЯ	2022

51.	Үйлдвэрлэгчээс баталгаат автогэврийн хэрэгсэл, сэлбэгийг шууд хэрэглэгчид хүргэх тогтолцоог бүрдүүлэх, мөн тухайн оронд болон Монгол Улсад ашиглахыг хориглосон, ашиглалтын хугацаа дууссан, баруун гар талдаа жолооны хүрдтэй, зургаагаас дээш жилийн насжилттай тээврийн хэрэгслийн импортыг хязгаарлах замаар авто тээврийн хэрэгслээс үүдэлтэй осол, байгаль орчинд үзүүлж буй сөрөг нөлөөллийг бууруулна;	Тээврийн хэрэгсэлд дүрс бичлэг хийх камер суурилуулж, зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх, эрх үйргээ хэрэгжүүлэхэд дэмжлэг үзүүлнэ.	Тээврийн хэрэгсэлд дүрс бичлэг хийх камер суурилуулж зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх үйл ажиллагаанд ашиглах ажил дэмжигдсэн байна.	ЗТХЯ, ХЗДХЯ	ТЦА, АТҮТ	2022
52.	Тээврийн хэрэгслийн хийц, технологийн онцлогт тохирсон, техник технологийн дэвшилд суурилсан, тээврийн хэрэгслийн тооны зохистой харьцаанд нийцүүлэн “Үйлчилгээ-Оношилгоо-Хяналт”-ын нэгдсэн системийг бүрдүүлнэ;	Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуульд заасан сангууд, тэдгээрийг ашиглах журмыг хэрэгжүүлнэ.	Хуульд заасан сан, тэдгээрийг ашиглах нөхцөлийг олон улсын байгууллагатай хамтран хэрэгжүүлж эхэлнэ.	ЗХАБҮЗАА, ЗТХЯ, ХЗДХЯ	ЦЕГ, АТҮТ, ЗТХТ	2022
53.	Тээврийн ухаалаг системд суурилсан авто замын хөдөлгөөний удирдлага, хяналт, зохицуулалт, осол зөрчлийг бүртгэх мэдээллийн нэгдсэн системийг нэвтрүүлнэ	Мэдээллийн нэгдсэн системийг ашиглан жилд 3-аас доошгүй судалгаа хийж замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх үйл ажиллагаанд ашиглана.	Судалгааны үндсэн дээр 3 доошгүй компани т ажиг зохион байгуулсан байна.	Үндэсний зөвлөл	ЗТХЯ ХЗДХЯ ЭМЯ	2022
54.	Автотээврийн салбарт замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах даатгалын цогц систем бий болгох замаар төр, иргэнд ирэх санхүүгийн дарамтыг багасгана.	Автотээврийн салбарт замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад импорт-оношлогоо үйлчилгээ-засвар-техникийн хяналтын бүх шатанд даатгалын цогц систем бий болгоно.	Жолооч, тээврийн хэрэгслийн даатгалыг боловсронгуй болгох чиглэлээр холбогдох судалгаа хийгдсэн байна.	ЗТХЯ СЗХ	ХЗДХЯ Албан журмын даатгагчдын холбоо	2022
55.	Автотээврийн салбарт замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад импорт-оношлогоо үйлчилгээ-засвар-техникийн хяналтын бүх шатанд даатгалын цогц систем бий болгоно.	Жолоочийн даатгалын тухай хуульд холбогдох өөрчлөлт орж хэрэгжсэн байна	ХЗДХЯ ЗТХЯ	СЗХ	2022	

56.	Нийтийн тээврийн үйлчилгээнд суурилсан хот төлөвлөлтийн тогтолцоог бүрдүүлнэ;	Иргэдийг хувийн автомашинаас татгалзах зогсоол, зорчилтын менежментийн системийг боловсруулж мөрдүүлж эхэлнэ.	Авто зогсоолын тухай хууль, хөдөлгөөний ачаалал ихтэй замд төлбөр ногдуулах эрх зүйн бодлого батлуулж хэрэгжүүлнэ.	БХБЯ	ЗТХЯ ХЗДХЯ Нийслэлийн засаг дарга	2022
57.		Нийтийн тээврийн үйлчилгээг боловсронгуй, ая тухтай, аюулгүй, шуурхай байх нөхцөлийг бүрдүүлсэн менежментийг бий болгоно.	Нийслэлийн иргэдийн 45 хувь нь нийтийн тээврээр зорчдог байх нөхцөлийг бүрдүүлсэн байна.	БХБЯ ЗТХЯ	Нийслэлийн засаг дарга	2022
58.		Хот төлөвлөлтийг боловсронгуй болгох, дахин төлөвлөлт хийх, хэсэгчилсэн төлөвлөлт хийх, замналыг шинэчлэх замаар нийтийн тээврийн шуурхай байдлыг хангана.	Нийтийн тээврээр зорчих нь хувийн автомашинаар зорчих хугацаанаас 2 дахин ашигтай байх нөхцөл бүрдсэн байна.	БХБЯ ЗТХЯ	Нийслэлийн засаг дарга	2022
59.		Өнөөгийн нийтийн тээврийн үйлчилгээнд иж бүрэн судалгаа хийж хөдөлгөөний замналаас гадна, зогсоолын шийдлийг оновчтой болгоно.	Нийтийн тээврийн замнал, зогсоолын шийдэл хамгийн оновчтой хувилбараар зохион байгуулсан байна.	ЗТХЯ АТҮТ Нийслэлийн засаг дарга	НТҮГ МХЕГ ТЦА Нийслэлийн зам, тээврийн байгууллагууд	2022
60.	Хот суурин газрын төлөвлөлт, газар олголтод замын хөдөлгөөн зохион байгуулалт, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах шалгуур үзүүлэлтийг нэн тэргүүнд тавих зохицуулалтыг бүрдүүлнэ.	Хот тосгоны төлөвлөлт, барил-гажилтын норм ба дүрэм БНБД 30.01.04-ийг орчин үеийн шаардлагад нийцүүлэн шинэчлэнэ.	Хот тосгоны төлөвлөлт, барил-гажилтын норм ба дүрэм БНБД 30.01.04-ийг орчин үеийн шаардлагад нийцүүлэн шинэчлэгдсэн байна.	БХБЯ	ЗТХЯ	2022
61.		Шинээр хорооллыг төлөвлөхдөө сургууль цэцэрлэгийг төвд нь байхаар, хөдөлгөөний эрчим ихтэй замаас тусгаарлах, хөдөлгөөнд оролцогчийн аюулгүй оролцох шилдэг модель, удирдлага, мэдрэгч тэргүүний арга хэрэгслийг ашиглана	Шинээр баригдаж байгаа суурьшлын бүсийн хүн амын тоо, эрэлт хэрэгцээг тооцсон сургууль, цэцэрлэг нийгмийн үйлчилгээний байгууллага хамт баригдах нөхцөл бүрдэж, хэрэгжсэн байна.	БХБЯ	Аймаг, нийслэлийн засаг дарга	2022

		Авто зам, замын байгууламжийг төлөвлөх, зураг, төсөл зохиох, барих, ашиглах үед авто замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудит хийх эрх зүйн тогтолцоог бүрдүүлэх чиглэлээр холбогдох судалгааг хийх;	Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуульд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудит хийх чиглэлээр судалгаа хийгдсэн байна.	ЗХАБҮЗАА, ЗТХЯ, ТЦА	ХЗДХЯ	2022
63.	Авто зам, замын байгууламжийг төлөвлөх, зураг, төсөл зохиох, барих, ашиглах үед авто замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудит хийх аргачлал боловсруулан, туршилтаар ашиглана.		Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд аудитын туршилт хийгдсэн байна.	ЗХАБҮЗАА ЗТХЯ ТЦА	ТЦА, ЗТХТ, АТҮТ	2022
62.	Авто зам, замын байгууламжийг төлөвлөх, зураг, төсөл зохиох, ашиглалтын дараах үе шатанд авто замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудит хийх тогтолцоог бүрдүүлнэ;	Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд аудит хийх, холбогдох судалгаа, шинжилгээ хийх замаар “хар цэг”-ийг тодорхойлж, ослын шалтгаан нөхцөлийг тогтоож, үр дагаврыг арилгах арга хэмжээ авна.	“Хар цэг”-ийг тодорхойлж осол гарах нөхцөлийг арилгах арга хэмжээ авсан байна.	ЗТХТ	ЗТХЯ ЗХАБҮЗАА ЗТХТ АЗЗА ХК-ууд Их дээд сургууль, судалгааны байгууллага	2022
65.		Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг сайжруулах судалгааг мэргэжлийн байгууллага, судлаачдын оролцоотойгоор зохион байгуулж, тэмдэг, тэмдэглэл, техникийн шийдлийг оновчтой хэрэглэх ажлыг зохион байгуулна.	Судалгааны үндсэн дээр замын хөдөлгөөнийг эдийн засгийн үр ашигтайгаар зохион байгуулсан байна.	ЗТХТ	ЗХХАБҮЗАА Их дээд сургууль, судалгааны байгууллага	2022
66.	Тусгай зориулалтын авто замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах зохицуулалтыг бүрдүүлнэ.	Уул уурхайн болон нийтийн хэрэгцээний бус замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль, хуультай нийцүүлэн холбогдох дүрэм, журам, стандарт боловсруулах талаар хэлэлцүүлэг зохион байгуулна.	Холбогдох хэлэл хууль, дүрэм журам, стандарт боловсруулах чиглэлээр хэлэлцүүлэг зохион байгуулсан байна.	ЗТХЯ, УУХҮЯ, ЗХАБҮЗАА	ХЗДХЯ, ТЦА	2022
67.		Уул уурхайн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудит хийж, шаардлагатай тоног төхөөрөмж, тэмдэг тэмдэглэлээр хангана.	Жил бүр уул уурхайн 1-ээс доошгүй замд аудит хийж, холбогдох дүгнэлтийн дагуу өөрчлөлт хийсэн байна.	ЗТХЯ, УУХҮЯ	ХЗДХЯ, УУХҮЯ, ЭМЯ, ХНХЯ	2022
68.		Орон нутгийн бэлчээр хэсэг, замгүй газарт тээврийн хэрэгсэл ашиглах талаар жил бүр 1-ээс доошгүй компани ажил зохион байгуулах	Холбогдох судалгаа хийж, жил бүр 1-ээс доошгүй компани ажил зохион байгуулсан байна.	ХЗДХЯ, ХХААХҮЯ	ЭМЯ, ХНХЯ, ЗТХЯ	
Үйл ажиллагааны зорилт: 4		“Улаанбаатар хот, аймгийн төв, томоохон суурин газрын гудамж, талбай, хот хоорондын замын 50 хувийг камержуулж, иргэдийг гэмт халдлага, зөрчлөөс хамгаалах нөхцөлийг сайжруулна”. гэсэн хөтөлбөрийн зорилтын хүрээнд:				
69.	Тээврийн ухаалаг системд суурилсан эрэлтийн удирдлагын системийг бий болгоно;	Тээврийн ухаалаг системд суурилсан эрэлтийн удирдлагын системийг бий болгоно;	Зорчигч, ачаа урсгалын судалгаа хийж эрэлт, хэрэгцээнд суурилсан тээвэрлэлт хийгдэж эхэлсэн байна.	ЗТХЯ	Нийслэл, аймгуудын Засаг дарга	2022
70.	Тээврийн ухаалаг системд суурилсан авто замын удирдлага, хяналт, зохицуулалтын систем нэвтрүүлнэ;	Тээврийн ухаалаг системд суурилсан авто замын удирдлага, хяналт, зохицуулалтын систем нэвтрүүлнэ;	Тээврийн хэрэгслийн даац хэтрэлтэйг хянаж, зохицуулах систем нэвтрүүлнэ	ЗТХЯ	ХЗДХЯ, Нийслэл, аймгуудын Засаг дарга, МХЕГ	2022
71.		Тээврийн хэрэгслийн зогсолт, зогсоолыг хянаж, зохицуулах систем нэвтрүүлнэ.	Тээврийн хэрэгслийн зогсоолын зөрчлийг таслан зогсоох, тээврийн хэрэгслийн зогсоолыг зохицуулах нөхцөл бүрдсэн байна.	ЗТХЯ	ХЗДХЯ, Нийслэл, аймгуудын Засаг дарга МХЕГ	2022

72.		Гудамж, замын хөдөлгөөнийг теле хяналтын камераар иж бүрэн хянах.	Хөдөлгөөнд оролцогчдын сахилга, дэг журам сайжирч, хууль тогтоомжийн хэрэгжилт хангагдана.	НЗДТГ Аймгийн Засаг дарга	ЗХАБҮЗ	2022
73.		Хөдөлгөөнт хяналтын удирдлагын систем нэвтрүүлэх	Замын хөдөлгөөний бүртгэл сайжирсан байна	ХЗДХЯ	НЗДТГ	2022
74.	Улсын болон орон нутгийн чанартай авто замын дагууд тээврийн хэрэгслийн зөрчлийг хянах дэвшилтэт техник, технологийг нэвтрүүлнэ.	Улсын чанартай замд тээврийн хэрэгслийн хурдыг хянах хяналтын камер систем ашиглана.	Улсын чанартай замын 10 цэгт камерын хяналт нэмж нэвтэрсэн байна	ЗТХЯ	ХЗДХЯ, Нийслэл, аймгуудын Засаг дарга	2022
75.		Улсын чанартай замын дагуу хяналтын тоног төхөөрөмж бүхий хяналтын постын ашиглалтыг сайжруулах.	Нийт улсын чанартай замын дагуу хяналтын тоног төхөөрөмж бүхий 60 пост ашигласан байна	ХЗДХЯ	ЗТХЯ, ТЦА	2022
76.	Тээврийн хэрэгслээс хөдөлгөөнийг хянах тогтолцоог бий болгоно.	Тээврийн хэрэгсэлд камер суурилуулж ашиглах ажлыг зохион байгуулна. Улсын хэмжээнд нийтийн тээврийн хэрэгслийн /таксиг оролцуулан/ хяналтын камераар тоноглох асуудлыг эрчимжүүлэн, чиглэлийн тээврийн хэрэгслийн буудал дээр зогссон, нэгдүгээр эгнээгээр зорчсон, гүйцэж түрүүлэх үйлдэл хориглосон газар хийсэн зэрэг зөрчүүдийг камераар баримтжуулан шийтгэлийн хуудсыг тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч, эзэмшигчийн гэрийн хаягаар хүргүүлэх ажлыг зохион байгуулах	Холбогдох хууль тогтоомжийн дагуу тээврийн хэрэгсэлд камер суурилуулах ажлыг зохион байгуулж эхэлсэн байна.	ЗТХЯ, ХЗДХЯ	Албан журмын даатгагчдын холбоо, ТЦА АТҮТөв”, НТҮГ, МХЕГ,	2022
77.		Иргэдийн оролцоотой замын хөдөлгөөний хяналтыг хэрэгжүүлнэ.	Е-Police цахим систем ашиглан замын хөдөлгөөний дүрмийн зөрчлийг шийдвэрлэнэ	ХЗДХЯ	ЦЕГ Аймаг, нийслэлийн засаг дарга	2022
78.		Хөдөлгөөний урсгал, ачааллын талаар бодит мэдээллээр хангагдах “хөтөч” /Navigation/-ийг бий болгох	Хөдөлгөөний ачааллын мэдээлэл иргэн бүрт хүрэх нөхцөл бүрдэж, иргэд зөв сонголт хийнэ.	НЗДТГ	ЗТХЯ	2022
79.	Гудамж замын хөдөлгөөнийг сүлжээг төлөвлөх, шинэчлэхдээ “Аюултай нь бага, аюулгүй нь их” гэсэн олон улсын зарчмыг баримталж явган зорчигч замын хөдөлгөөнд оролцох таатай нөхцөл бүрдүүлнэ.	Гудамж замын хөдөлгөөний сүлжээг төлөвлөх, шинэчлэхдээ олон улсын жишиг аргачлал ашиглан, судалгаа тооцоо хийж гэр хорооллын дундах замыг явган хүн зорчих аюулгүй байдлыг хангахаас гадна, гэмт халдлагаас хамгаалах, ая тухтай нөхцөлийг бүрдүүлнэ.	Нийтийн тээврээр зорчихын тулд автобусны буудлаас гэр хүртэл зорчих хэв журам хамгаалагдсан, гэрэлтүүлэг, явган хүний зам, ногоон байгууламж, камер зэрэг явган хүн ая тухтай зорчих бүхий л нөхцөл хангагдсан байна.	ХЗДХЯ БХБЯ	Аймаг, нийслэлийн засаг дарга	2022
80.		Ерөнхий боловсролын сургууль, цэцэрлэгийг хөдөлгөөний эрчим ихтэй замаас тусгаарлах, хөдөлгөөнд оролцогчийн аюулгүй оролцох шилдэг модель, тэргүүний арга хэрэгслийг ашиглана;	Сургуулийн бүс. Техникийн шаардлага MNS 6444:2014 стандартын дагуу дүүрэг, аймаг тус бүр 1-ээс багагүй Ерөнхий боловсролын сургуулийг тохижуулж хангагдаж, хөдөлгөөнийг хянах камераар тоноглогдсон байна.	БШҮЯ	ХЗДХЯ	2022
81.		Явган хүний гарам, гарцыг тооцоо, судалгааны үндсэн дээр цогц байдлаар шийдвэрлэнэ. Явган хүний гарцыг шилдэг техник технологи, инновацийн арга хэрэглэн тоноглож бусад техникийн шийдлийг бий болгоно.	Суурин газрын нийт явган хүний гарц стандартын шаардлага хангаж, шөнийн цагт замын бусад хэсгээс илт ялгарч харагдах нөхцөл бүрдсэн байна.	ЗТХЯ	ХЗДХЯ, ЗТХТ	2022

