



**ЗАМ, ТЭЭВРИЙН  
ХӨГЖЛИЙН ЯАМ**



**ХУУЛЬ ЗҮЙ, ДОТООД  
ХЭРГИЙН ЯАМ**



**ЭРҮҮЛ  
МЭНДИЙН ЯАМ**

# **ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫН**

## **ЦАГААН НОМ 2018**



**УЛААНБААТАР ХОТ  
2019 ОН**







**ЗАМ, ТЭЭВРИЙН  
ХӨГЖЛИЙН ЯАМ**



**ХУУЛЬ ЗҮЙ, ДОТООД  
ХЭРГИЙН ЯАМ**



**ЭРҮҮЛ  
МЭНДИЙН ЯАМ**

# **ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫН ЦАГААН НОМ-2018**



**БЭЛТГЭН** **Г.ГАНТУЛГА**

**ГАРГАСАН:** *Зам, тээврийн хөгжлийн яамны Автотээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын даргын үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч*

**Д.ОЮУНБИЛЭГ**

*Зам, тээврийн хөгжлийн яамны Автозамын бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын мэргэжилтэн*

**Х.САРАНЦЭЦЭГ**

*Мэргэжлийн хяналтын ерөнхий газрын Автотээврийн хяналтын улсын ахлах байцаагч*

**Г.ОЮУНБОЛД**

*Улсын Ерөнхий прокурорын газрын сургалт судалгааны төвийн судлаач, хяналтын прокурор*

**Ц.ЭРДЭНЭЧИМЭГ**

*Тээврийн цагдаагийн албаны Захиргааны удирдлагын газрын мэдээлэл судалгаа хариуцсан ахлах мэргэжилтэн*

**Н.ЗОРИГ**

*“Автотээврийн үндэсний төв” ТӨҮГ-ын Судалгаа хөгжил, чанарын Удирдлагын төвийн дарга*

**Б.БУЯН-АРВИЖИХ**

*Гэмтэл согог судлалын үндэсний төвийн Статистик мэдээлэл, тандалт судалгааны албаны эпидемиологич эмч*

**Х.НАРАНТУЯА**

*Эрүүл мэндийн хөгжлийн төвийн Эрүүл мэндийн мэдээллийн албаны Халдварт бус өвчний мэдээ, мэдээлэл хариуцсан мэргэжилтэн*

**С.ХИШИГЗАЯА**

*Албан журмын даатгагчдын холбооны Даатгалын сангийн дарга*

**А.ХАНБАЯР**

*Зам, тээврийн хөгжлийн төвийн Зам засвар, арчлалтын хэлтсийн дарга*

**А.ЭНХБОЛД**

*Зам, тээврийн хөгжлийн яамны Автотээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын мэргэжилтэн*

**ХЯНАСАН:** **С.БАТБОЛД**

*ЗТХЯ-ны Төрийн нарийн бичгийн дарга*

**Д.ГАНБАТ**

*Зам, тээврийн хөгжлийн сайд асан, Техникийн ухааны доктор /Ph.D./*

**Ц.БАЯРЖАРГАЛ**

*Техникийн ухааны доктор /Ph.D./*

## ГАРЧИГ

1. ОРШИЛ .....	6
2. МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫН ӨНӨӨГИЙН БАЙДАЛ .....	8
2.1. Монгол Улсын авто замын сүлжээ .....	8
2.2. Монгол Улсын тээврийн хэрэгслийн судалгаа.....	10
2.3. Зам тээврийн осол ба хөдөлгөөний аюулгүй байдал, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын эсрэг гэмт хэрэг .....	11
2.4. Зам тээврийн ослын шалтгаан, нөхцлүүд.....	13
2.5. Тээврийн хэрэгслийн жолооч.....	15
3. МОНГОЛ УЛСЫН ОСОЛ, ГЭМТЛИЙН ТАНДАЛТААР БҮРТГЭГДЭЖ БУЙ ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСЛЫН ШАЛТГААНТ ӨВЧЛӨЛ, НАС БАРАЛТЫН БАЙДАЛ .....	16
3.1. Зам тээврийн ослын шалтгаант өвчлөл, нас баралтын бүртгэл, мэдээллийн урсгал-эрүүл мэндийн салбарт.....	16
3.2. 2018 онд осол гэмтлийн тандалтаар бүртгэгдсэн зам тээврийн ослын шалтгаант өвчлөлийн байдал.....	17
3.3. 2018 онд осол гэмтлийн тандалтаар бүртгэгдсэн зам тээврийн ослын шалтгаант нас баралтын байдал.....	23
4. ЖОЛООЧИЙН ХАРИУЦЛАГЫН АЛБАН ЖУРМЫН ДААТГАЛ .....	29
4.1. Албан журмын даатгагчдын холбоо, даатгалын гэрээ .....	29
4.2. Даатгалын нөхөн төлбөр .....	30
4.3. Жолоочийн даатгалд хамрагдсан тээврийн хэрэгслийн судалгаа .....	31
5. ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ ДЭЭШЛҮҮЛЭХ ДЭЛХИЙН ЧИГ ХАНДЛАГА.....	32
5.1. 100000 хүнд ноогдох зам тээврийн ослын үзүүлэлтүүд .....	32
5.2. НҮБ-аас зарласан замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үйл ажиллагааны 10 жил–“Таван тулгуурт хүчин зүйл”-ийн тухай .....	35
5.2.1. Тулгуур хүчин зүйл 1 – Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын менежмент .....	38
5.2.2. Тулгуур хүчин зүйл 2 – Аюулгүй зам, орчин.....	40
5.2.3. Тулгуур хүчин зүйл 3 – Тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдал .....	50
5.2.4. Тулгуур хүчин зүйл 4 – Хөдөлгөөнд оролцогчдын зан байдал .....	53
5.2.5. Тулгуур хүчин зүйл 5 – Ослын дараах тусламж, үйлчилгээ .....	59
6. “ЦАГААН НОМ”-ЫН ҮНДСЭН ЗӨВЛӨМЖ .....	61
7. ХАВСРАЛТ: САЙН ТУРШЛАГУУД .....	65

## НЭГ. ОРШИЛ

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 бол үүнээс зам тээврийн ослын улмаас 1.25 сая гаруй хүн амь насаа алдаж 50 гаруй сая хүн бэртэж гэмтэж 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.

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

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахын тулд замын хөдөлгөөнд оролцогчдын зан үйлийг өөрчлөхийн зэрэгцээ зам, орчин, тээврийн хэрэгсэл, замын хөдөлгөөнд оролцогчдод чиглэсэн арга хэмжээг шинжлэх ухааны үндэстэйгээр цогцоор нь шийдвэрлэх байгууллага хоорондын уялдаа холбоог хангаж байж үр дүнд хүрэх боломжтой юм.

Дэлхийн олон орон жил бүр тухайн салбарынхаа онцлог, хөгжлийн чиг хандлагийн талаар дүн шинжилгээ хийж зөвлөмж мэдээлэл бүхий “Цагаан ном”-ыг гаргадаг уламжлал тогтжээ.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын энэхүү “Цагаан ном”-д Нэгдсэн Үндэсний Байгууллагаас зарласан замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах арван жилийн үйл ажиллагааны 5 тулгуур хүчин зүйлийн хүрээнд хэрэгжүүлж байгаа олон улсын шилдэг туршлага, Монгол Улсын замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын өнөөгийн нөхцөл, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах чиглэлээр баримтлах бодлого, зорилтын талаар тусгасан бөгөөд цаашид судалгаа шинжилгээнд болон бодлогыг хэрэгжүүлэх арга хэмжээний чиглэл болгон ашиглах боломжтой.

Мөн зам тээврийн осол зөрчлийн шалтгаан, нөхцөлийг бодитой тодорхойлох, дүн шинжилгээ хийх, урьдчилан сэргийлэх, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын сорилт бэрхшээл, нэн даруй авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээний зөвлөмжийг тусгасан болно.

Автотээвэр, автозам, цагдаа, мэргэжлийн хяналт, шүүх, прокурорын байгууллагын гэмт хэрэг, статистикийн мэдээлэл болон зам тээврийн осолд нөлөөлдөг нийгэм, хүн ам зүй, иргэдийн мэдлэг хандлага, эдийн засгийн хүчин зүйлийг илэрхийлдэг мэдээлэлд түшиглэн судалгаа хийж замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын нөхцөл байдлыг шинжлэх ухааны үндэстэйгээр тодорхойлоход “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын Цагаан ном”-ыг ашиглах боломжтой.

Түүнчлэн замын хөдөлгөөнд зонхилон үйлдэгддэг эсхүл нийгэмд анхаарал татаж буй тодорхой төрлийн осол, гэмтлийг тусгайлан судалж, түүний шалтгаан нөхцөл, урьдчилан сэргийлэх арга замыг тодорхойлох, Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн 20 дугаар зүйлийн 20.2-т заасан “Замын хөдөлгөөнийг зохион байгуулах болон түүний төсөл, бүдүүвчийг гүйцэтгэхэд холбогдох хууль тогтоомж, техникийн норм, дүрэм, стандарт, Монгол Улсын олон улсын гэрээний заалтыг мөрдлөг болгон шинжлэх ухааны үндэслэл, тооцоо, судалгаа, дэвшилтэт технологи, техник хэрэгсэл, инженерийн оновчтой шийдлийг иж бүрэн ашиглана”, 19 дүгээр зүйлийн 19.4-т заасан “Зам, замын байгууламжийг төлөвлөх, барих, өргөтгөх, засварлах ажлыг замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын холбогдох шаардлагад нийцүүлэх үүргийг авто замын асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүн хариуцна” гэсэн заалтуудыг хэрэгжүүлэхэд ач холбогдолтой болно.

Азийн хөгжлийн банкны техник туслалцааны хүрээнд “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах бодлого, үйл ажиллагааны төлөвлөгөө боловсруулах” төслийг хэрэгжүүлсэн бөгөөд уг төслийн зөвлөхөөр Дани Улсын “Consia Consultants” компани ажиллаж энэхүү “Цагаан ном”-ын төслийг 2017 онд боловсруулсан бөгөөд 2018 оны үзүүлэлтийг нэмж тусган энэхүү Цагаан номыг нийтийн хүртээл болгож байна.

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 үйл ажиллагаа хамаарах бөгөөд хэрэгжүүлэгч байгууллагуудын үйл ажиллагааны уялдааг хангах үүднээс цагдаа, прокурор, мэргэжлийн хяналт, эрүүл мэндийн болон даатгалын байгууллагын төлөөллүүдтэй хамтран “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын цагаан ном”-ыг боловсрууллаа.



## ХОЁР. МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫН ӨНӨӨГИЙН БАЙДАЛ

### 2.1. Монгол Улсын авто замын сүлжээ

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 112 414.2 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 6 511.4 км нь хатуу хучилттай авто зам байна. Тусгай зориулалтын буюу уул уурхайн тээвэрлэлтийн зориулалт бүхий 872.7 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 (СAREC) /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 2 чиглэлд авто замын коридорыг хөгжүүлэх зорилт тусгагдсан.

Монгол Улс авто замын сүлжээгээ 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 2018 оны байдлаар нийт 16 аймаг нийслэл хоттой хатуу хучилттай авто замаар холбогдсон бөгөөд үлдэж буй таван аймгийг 2020 онд бүрэн холбох боломжтой байна.



Зураг 1. Монгол Улсын авто замын сүлжээ



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.

### Хүснэгт 1. Монгол Улсын авто замын сүлжээний насжилт

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

### Хүснэгт 2. Улсын чанартай автозамын ашиглалтын байдлын үнэлгээ

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
Хөнгөвчилсэн 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

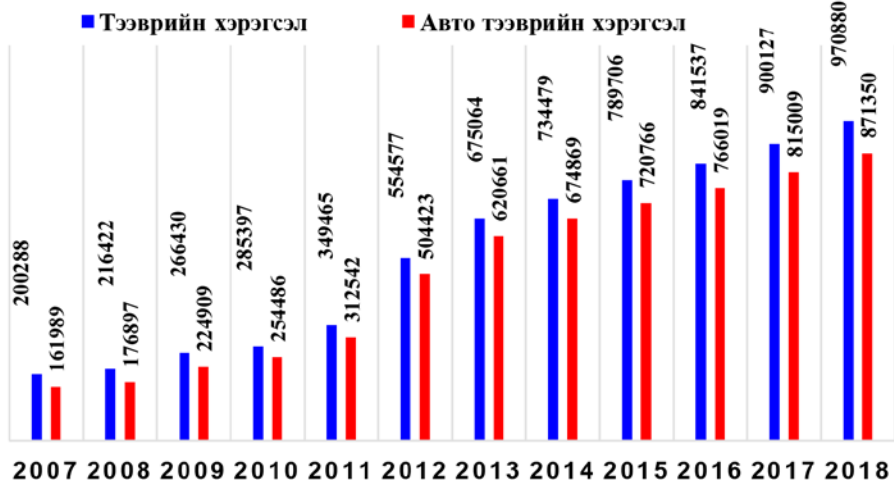
Эдийн засгийн нөхцөл байдлаас шалтгаалан авто замын ашиглалтын бэлэн байдлыг хангах зайлшгүй шаардлагатай засвар арчлалтыг хийж гүйцэтгэх хөрөнгө оруулалт норм, нормативын хэмжээнд хийгдэж чадахгүй байна.

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

## 2.2. Монгол Улсын тээврийн хэрэгслийн судалгаа

Монгол Улсын тээврийн хэрэгслийн тоо сүүлийн 5 жилд хурдацтайгаар өсөн нэмэгдэж байна.

Зураг 2. Монгол Улсад бүртгэлтэй нийт тээврийн хэрэгслийн тоо



2018 оны тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн мэдээллээс харахад Монгол Улсад нийт 970818 тээврийн хэрэгсэл бүртгэлтэй байгаагаас 537657 нь Улаанбаатар хотод бүртгэлтэй байна. Нийт тээврийн хэрэгслийн 65 хувь буюу 631421 нь суудлын автомашин эзэлж байна. Ачааны автомашин 190406, автобус 6501, тусгай зориулалтын автомашин 21467, зүтгүүр 21534, механизм 12561, чиргүүл 31043, мотоцикл 55913 тус тус бүртгэгдсэн байна. Өнөөдрийн байдлаар насанд хүрсэн 3 хүн тутамд нэг автомашин оногдох болжээ.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд нөлөөлдөг хүчин зүйлүүдээс тээврийн хэрэгслийн насжилт, жолооны хүрдний байрлал чухал нөлөөтэй бөгөөд Монгол Улсын хэмжээнд энэ үзүүлэлт анхаарал татах үзүүлэлт болоод байна. Монгол Улсад нийт тээврийн хэрэгслийн 89,7% буюу 871,350 автомашин байгаа ба үүнээс зүүн гар талдаа жолооны хүрдтэй буюу замын баруун талаар явахад зориулагдсан 407,415 (47%) баруун гар талдаа жолооны хүрдтэй буюу замын зүүн гар талаар явахад зориулагдсан 463,935 (53%) автотээврийн хэрэгсэл тус тус бүртгэгдсэн байна.

Улаанбаатар хотын хэмжээнд баруун гар талдаа жолооны хүрдтэй 307364 тээврийн хэрэгсэл бүртгэгдсэн ба энэ нь нийт Улаанбаатарт бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн 63,3 % эзлэж байна.

Бүртгэлтэй нийт тээврийн хэрэгслийн 34482 буюу 4% нь 0-3 жил, 58049 буюу 6 % нь 4-6 зургаан жил, 129268 буюу 14 % нь 7-9 жил, 699377 буюу 76 % нь 10 болон түүнээс олон жил тус тус ашиглагдаж байна. 2017 онд бүртгэлтэй байгаа 10 болон түүнээс олон жил ашиглагдсан тээврийн хэрэгслийн тоо өмнөх оныхоос 4%-иар өссөн мэдээ байна. Харин 0-3 жил ашиглагдсан тээврийн хэрэгслийн тоо

2012 оноос хойш тасралтгүй буурсаар 2018 онд ялимгүй өссөн үзүүлэлттэй байна.

### **2.3. Зам тээврийн осол ба хөдөлгөөний аюулгүй байдал, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэрэг**

Улсын хэмжээнд 2018 онд зам тээврийн ослын шинжтэй 81211 дуудлага хүлээн авч 29474 зам тээврийн осол бүртгэн шалгасан байна.

Улсын хэмжээнд 2018 оны өсөлт, бууралтыг тооцож үзэхэд зам тээврийн ослын шинжтэй дуудлага 11050, бүртгэгдсэн зам тээврийн осол 7117 пунктээр тус тус буурсан байна.

Зам тээврийн ослын шинжтэй дуудлагын 95,2 хувийг нийслэл эзэлж байна.

**Эд материалын хохиролтой зам тээврийн осол** – зам дээр тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнөөс үүдэн тээврийн хэрэгсэл болон замын байгууламж эвдэрч гэмтэх, ачаа болон бусад эд материалын хохирол учрах явдлыг авч үзэж байна.

**Хүн гэмтсэн осол** - зам дээр тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнөөс үүдэн хүний амь нас, эрүүл мэнд хохирох, тээврийн хэрэгсэл болон замын байгууламж эвдэрч гэмтэх, ачаа болон бусад эд материалын хохирол учрах явдлыг авч үзэж байна.

Улсын хэмжээнд 29474 зам тээврийн осол бүртгэн шалгасны 85.5 хувь нь эд материалын хохиролтой осол байсан бол, 14.5 хувь нь хүн гэмтсэн /хүний амь нас, эрүүл мэнд хохирсон/ зам тээврийн осол байна.

Монгол Улсын хэмжээнд 2018 онд цагдаагийн байгууллагад нийт 36220 гэмт хэрэг бүртгэгдсэний дотор Хөдөлгөөний аюулгүй байдал, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэрэг 1231 бүртгэгдэж нийт гэмт хэргийн 3,4 хувийг эзэлсэн нь өнгөрсөн оны үзүүлэлттэй харьцуулахад 1,3 хувиар буурчээ.

#### **Хүснэгт 3. Хөдөлгөөний аюулгүй байдал, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэргийн судалгаа**

д/д	Он	Бүртгэгдсэн бүх зам тээврийн осол		Үүнээс	
				Тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний аюулгүй байдал ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэрэг	
		Улс	нийслэл	Улс	нийслэл
1	2017	36591	32662	1525	652
2	2018	28259	25666	1231	517

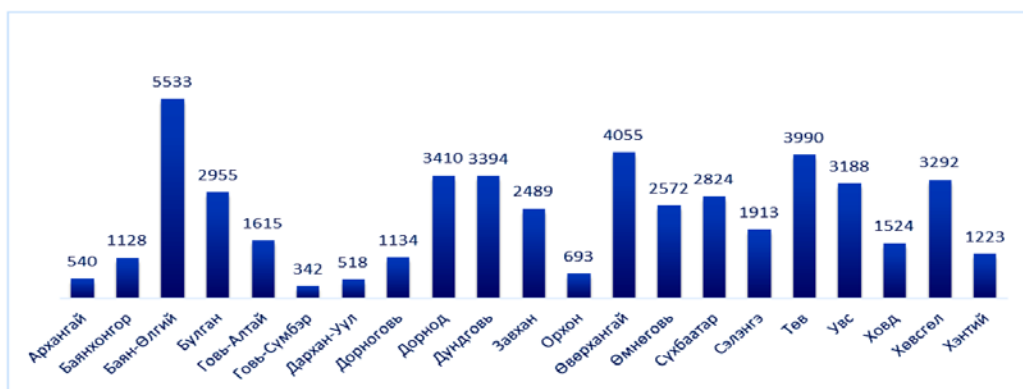
Хөдөлгөөний аюулгүй байдал, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэрэг 2018 онд 1231 бүртгэгдсэнийг өнгөрсөн оны үзүүлэлттэй харьцуулахад улсын хэмжээнд 19,3 хувиар, нийслэлд 20,7 хувиар, орон нутагт 18,1 хувиар тус тус буурсан.

Улсын хэмжээнд бүртгэгдсэн энэ төрлийн гэмт хэргийн 714 буюу 58,0 хувь нь орон нутагт, 517 буюу 42,0 хувь нь нийслэлд бүртгэгдсэн байна.

Зам тээврийн ослын улмаас 2018 онд нийт 5323 хүн амь нас, эрүүл мэндээрээ хохирсон байна. Тухайлбал 2018 онд Монгол Улсын хэмжээнд 36220 гэмт хэргийн улмаас 934 хүн нас барсаны 34.7 хувь нь Хөдөлгөөний аюулгүй байдал, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэргийн улмаас амь насаа алдсан байна.

Монгол улсад нийт 55926 мотоцикл бүртгэлтэй үүний 7593 буюу 13.6 хувь нь нийслэлд, 48333 буюу 86.4 хувь нь орон нутагт бүртгэлтэй байна. Баян-Өлгий, Өвөрхангай, Төв, Дорнод, Дундговь, Хөвсгөл, Увс аймгуудын мотоциклын хэрэглээ бусад аймгуудаас илүү байна.

Зураг 3. Мотоциклоор үйлдсэн зам тээврийн ослын судалгаа



Улсын хэмжээнд мотоциклоор үйлдэгдсэн зам тээврийн осол 552 бүртгэгдэж, 116 хүний амь нас хохирч, 265 хүн гэмтэл бэртэл авчээ. Тухайн ослын 84.9 хувь нь орон нутагт бүртгэгдсэн.

2018 онд бүртгэгдсэн ослоос 940 осолд 1049 хүүхэд өртөж, 45 хүүхэд амь насаа алдаж, 1004 хүүхэд эрүүл мэндээрээ хохирсоны дотор 143 хүүхэд хүнд, хүндэвтэр гэмтэл авчээ.

Улсын хэмжээний хүүхэд өртсөн осол, хохиролын үзүүлэлтийг өнгөрсөн оны үзүүлэлттэй харьцуулахад амь насаа алдсан хүүхэд 18.2 хувиар, гэмтсэн хүүхэд 23.1 хувиар буурчээ.

Бүртгэгдсэн зам тээврийн /хүний амь нас, эрүүл мэндэд хохирол учруулсан/ ослын 22.0 хувийг хүүхэд өртсөн осол эзэлж, нийт нас барсан хүний 13.8 хувийг хүүхдийн нас баралт, гэмт хэргийн улмаас гэмтсэн хүний 14.3 хувийг хүүхдийн хүнд, хүндэвтэр гэмтсэн үзүүлэлт эзэлсэн тоо баримт гарч байна. Амь насаа алдсан хүүхдийн 73.3 хувь буюу 33 хүүхэд орон нутгийн замд гарсан осолд амь насаа алдаж хохирсон.

2018 онд нийслэлд явганаар замын хөдөлгөөнд оролцож гэмтсэн хүүхдийн 48.2 хувь нь насанд хүрсэн харгалзах хүнтэй замын хөдөлгөөнд оролцсон бол 38.2 хувь нь **ХАРГАЛЗАХ ХҮНГҮЙ ГАНЦААРАА**, 13.6 хувь нь насанд хүрээгүй найз, ах, эгч дүү нартайгаа замын хөдөлгөөнд оролцсон байна.

**Өнгөрсөн оны үзүүлэлттэй харьцуулан авч үзвэл:** 10 хүртэл насны хүүхэд ганцаараа замын хөдөлгөөнд оролцох явдал 23,6 хувиар буурч, эцэг эх, асран хамгаалагч, насанд хүрсэн гэр бүлийн гишүүд нь тухайн насны хүүхдийг замын хөдөлгөөнд оролцуулахад тодорхой хэмжээгээр анхаарч эхэлсэн гэж үзэж байна.

Хүн бүр замын хөдөлгөөнд явганаар оролцдог учир хүүхдийг багаас нь замын хөдөлгөөнд ялангуяа явганаар хөдөлгөөнд оролцох мэдлэг, хандлага, дадлыг эзэмшүүлэхэд илүү анхаарал хандуулах шаардлагатай юм.

Эдгээр тоо баримтаас Монгол улсад хүүхдийг зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх, тэдний амь нас эрүүл мэндийг хамгаалах нь чухал бөгөөд тулгамдаж буй асуудлын нэг зайлшгүй юм.

Хүүхэд зам тээврийн осолд өртөж буй тохиолдол нь эцэг, эх, багш сурган хүмүүжүүлэгчид, жолооч нар хамгийн их буруутай гэж үзэж болно. Мэдээллийн технологи, мэдээлэл зүй, цахим ертөнц эрчимтэй хөгжиж буй энэ нийгэмд эцэг, эх, багш, томчууд бид тэдний мэдээллийн технологи, интернэтийн орчинд ажиллах эсвэл хэлний мэдлэг гэх мэтчилэн бусад мэдлэг боловсролд анхаарал хэт хандуулдаг ч замын хөдөлгөөнд зөв оролцох, замын хөдөлгөөний мэдлэг, боловсролд анхаарал хандуулахгүй орхигдуулах, тэдний замын хөдөлгөөний мэдлэг, хандлага, дадлыг сайжруулах чиглэлээр бодитой арга хэмжээ авахгүй байна.

Хүүхдүүд эрүүл саруул өсч торниж байгааг эцэг, эх, гэр бүлийнхэн бид харахыг хүсдэг. Тэгвэл хүүхдэд багаас нь сургуулийн өмнөх наснаас нь замын хөдөлгөөнд аюулгүй оролцох боловсрол, мэдлэг, хандлага, дадлыг эзэмшүүлсэнээр бидний хүүхдүүд замын хөдөлгөөнд зөв оролцож аюулгүй зорчих үндэс нь болж өгөх юм.

**Жилд дунджаар 897 ХҮҮХЭД ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛД ӨРТӨЖ, ТЭДНИЙ 46 НЬ НАС БАРЖ, 851 НЬ ЭРҮҮЛ МЭНДЭЭРЭЭ ХОХИРСОН байна. Эрүүл мэндээрээ хохирсон хүүхдүүдийн 22.4% нь хүндэвтэр, хүнд хэлбэрийн зэрэг тогтоолгох хэмжээнд гэмтэж бэртжээ**

#### **2.4. Зам тээврийн ослын шалтгаан, нөхцлүүд**

Улсын хэмжээнд бүртгэгдсэн 29474 зам тээврийн ослын 28794 буюу 97.7 хувь нь жолоочийн буруугаас, 632 буюу 2.1 хувь нь явган зорчигчийн буруутай үйлдлээс, 48 буюу 0.2 хувь нь замын нөхцлөөс гарсан гэж бүртгэгджээ.

Зам тээврийн ослын шалтгааныг 2017 онд бүртгэгдсэн ослын шалтгаантай харьцуулан үзвэл жолоочийн буруутай үйлдлээс шалтгаалсан осол 4,4 хувийн өсөлттэй, явган зорчигчийн буруутай үйлдлээс гарсан осол 24,4 хувиар, замын нөхцлөөс шалтгаалсан осол 22,4 хувийн бууралттай байна.

**Жолоочийн буруутай үйлдэлд** замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын хууль, дүрэм, журам зөрчсөн, хөдөлгөөнд оролцох соёл, дадал эзэмшээгүй, сахилга хариуцлагагүй үйлдлүүд багтаж байгаа бол явган зорчигчдын хувьд замын хөдөлгөөний дүрмийн мэдлэггүй, замын хөдөлгөөнд соёлтой оролцдоггүй, тэдэнд оногдуулах хариуцлага хэрэгжихгүй байгаагаас явган зорчигч амь насаа алдах, гэмтэл бэртэл авч хохирч байна.

**Явган зорчигчийн буруутай үйлдлээс** шалтгаалсан зам тээврийн осол өнгөрсөн оны үзүүлэлтээс буурсан хэдий ч замын хөдөлгөөнд оролцож байхдаа осолд өртөх, хохирох үзүүлэлт буурахгүй байна.

**Замын нөхцлөөс** шалтгаалан гарсан осол улсын хэмжээнд 48 бүртгэгдсэнээс нийслэлд 24, орон нутагт 24 байна. Энэхүү хүчин зүйлд техникийн гэмтэл, замын гэрэл, зам орчны нөхцлийг багтаан авч үзэж байгаа ч авто зам, замын байгууламж хариуцсан байгууллагад ослын акт тавигдаж арга хэмжээ тооцсон байдал 2018 онд хангалтгүй, замын нөхцлөөс гарсан ослын үзүүлэлт бага хэвээр байна.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал, шуурхай байх үндсэн нөхцлийн нэг нь зам, замын дэд бүтэц байдаг. Замын эвдрэл, гэмтэл нь Хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад сөрөг нөлөө үзүүлж, зам тээврийн осол хэрэг гарах шалтгаан нөхцлүүдийн нэг болдог байна.

Өнөөг хүртэл замын эвдрэл гэмтэл, онгорхой нүх, овоолсон шороо, зузаан мөстсөн замын хэсэг, замын бусад хангалтгүй нөхцлийг тойрох гэсэн автомашины жолооч хөдөлгөөний чиглэлээ гэнэт өөрчлөх, тойрч эсрэг урсгалд орсноос гарсан ослын тохиолдлын бурууг жолоочид хүлээлгэх байдлаар хариуцлага тооцож байна.

Европын Хөдөлгөөний аюулгүй байдлын асуудал эрхэлсэн тээврийн хорооны тайланд дурьдсанаар 100 зам тээврийн осолд 250-300 шалтгаан нөлөөлсөн байдаг гээд замаас шалтгаалсан осол 22-28 хувийг, тээврийн хэрэгслээс шалтгаалсан осол 13-18 хувийг эзэлж байна.

Замын нөхцлөөс шалтгаалсан зам тээврийн ослын хохирлыг тухайн зам, байгууламжийг хариуцсан байгууллага, аж ахуйн нэгж бүрэн хариуцдаг учраас энэ чиглэлийн үйл ажиллагаа явуулдаг байгууллага, аж ахуйн нэгжийн хариуцлага маш өндөр байдаг гэж Европын Хөдөлгөөний аюулгүй байдлын асуудал эрхэлсэн тээврийн хорооны тайланд дурьджээ.

Монгол Улсад гарч байгаа зам тээврийн ослын шалтгаан нөхцлийг шинжлэх ухааны үндэслэлтэй, зөв тодорхойлохын тулд алба хаагчдын мэдлэг чадварыг дээшлүүлэх, цагдаа болон зам тээврийн салбарын шинжлэн шалгах байгууллагыг бий болгох, орчин үеийн шаардлага хангасан тоног төхөөрөмжөөр хангах явдал ихээхэн чухал байна.

**Хүний амь нас хохирсон зам тээврийн ослын шалтгаан:** Хүний амь нас хохирсон зам тээврийн ослын 26.6 хувь нь согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодсон, 28.2 хувь нь анхаарал болгоомжгүй замын хөдөлгөөнд оролцсон, 18.5 хувь нь хурд хэтрүүлсэнээс шалтгаалж, онхолдох хэлбэрээр 47.6 хувь нь гарчээ.

- » Согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодсон — 26.6 хувь
- » Анхаарал болгоомжгүй замын хөдөлгөөнд оролцсон — 28.2 хувь
- » Хурд хэтрүүлсэнээс — 18.5 хувь

**Гэмт хэргийн шалтгаан:** Тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний аюулгүй байдал, ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэргийн 16.4 хувь нь согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодсон, 11.5 хувь нь хурд хэтрүүлсэн, 7.1 хувь нь уулзвар, гарц нэвтрэх журам зөрчсөнөөс шалтгаалан гарчээ.

- » *Согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодсон — 16.4 хувь*
- » *Анхаарал болгоомжгүй замын хөдөлгөөнд оролцсон — 11.5 хувь*
- » *Уулзвар, гарц нэвтрэх журам зөрчсөн — 7.1 хувь*

Улсын хэмжээнд 2018 онд жолооч архи, согтууруулах ундааны зүйл хэрэглэснээс зам тээврийн 799 осол үйлдэгдсэн. Согтууруулах ундааны зүйл хэрэглэсэн үедээ тээврийн хэрэгсэл жолоодон замын хөдөлгөөнд оролцсоноос шалтгаалсан зам тээврийн ослоос гадна явган зорчигч согтуугаар замын хөдөлгөөнд оролцож амь насаа алдсан, бэртэж гэмтсэн тохиолдол 309 болж өнгөрсөн оны үзүүлэлтээс өссөн байна.

Монгол Улсад 2018 онд бүртгэгдсэн зам тээврийн осол буурсан хэдий ч согтуугаар үйлдэгдсэн зам тээврийн ослын гаралт 0,8 хувиар өссөн. Согтууруулах ундааны зүйл хэрэглэсэн үедээ тээврийн хэрэгсэл жолоодсоноос бүртгэгдсэн 799 осол нь нийт ослын 2,8 хувийг эзэлж, хувийн жингийн эзлэлт мөн өссөн байна.

## *2.5. Тээврийн хэрэгслийн жолооч*

Монгол Улсын жолоочийн бүртгэлийн санд 1207690 жолооч бүртгэлтэй байгаа ба 2018 онд 62595 хүн шинээр жолооч болсон байна.

Монгол Улс 2009 онд 586345 жолоочтой байсан бол жолоочийн тоо 2018 оны байдлаар 2 дахин өссөн. Сүүлийн 10 жилийн үзүүлэлтээс харахад жилд дунджаар 69000 жолооч шинээр бэлтгэгдэн тээврийн хэрэгсэл жолоодох эрх авсан байна.

Монгол Улсад бүртгэлтэй 1207690 жолоочийн 90335 буюу 7.5 хувийг 18-23 насны жолооч, 217594 буюу 18.0 хувийг 24-29 насны жолооч, 214388 буюу 17.8 хувийг 30-34 насны жолооч, 205577 буюу 17.0 хувийг 35-40 насны жолооч, 479796 буюу 39.7 хувийг 41 ба түүнээс дээш насны жолооч эзэлж байна.

Монгол Улсын жолоочийн санд бүртгэлтэй нийт жолоочийн 63.0 хувь нь эрэгтэй жолооч, 448617 буюу 37.0 хувь нь эмэгтэй жолооч байна. 2018 онд 28165 эмэгтэй шинээр жолооч болжээ.

Монгол Улсын нийт жолоочийн жолоодох эрхийн ангиллаар авч үзвэл: 2018 оны байдлаар “В” ангилалын жолооч 895206 буюу нийт жолоодох эрхийн ангилалын 74.1 хувийг эзэлж байхад “ВС” ангилалын жолооч 147249 буюу 12.2 хувь, “ВСД” ангилал 60128 буюу 5.0 хувийг тус тус эзэлж байна.

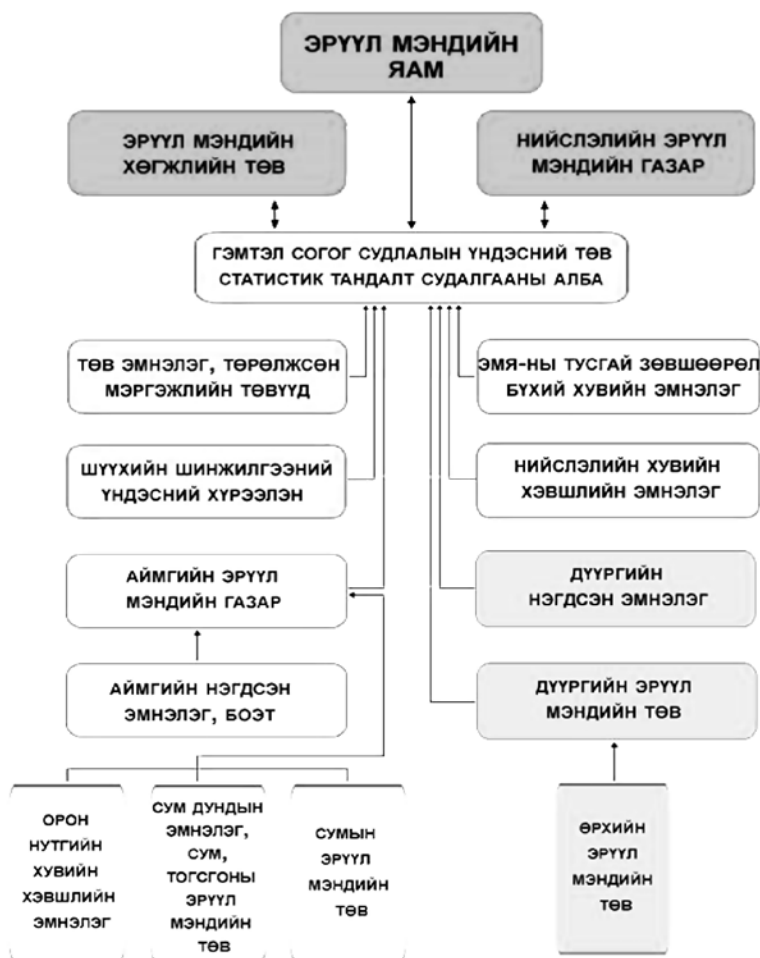


## ГУРАВ. МОНГОЛ УЛСЫН ОСОЛ ГЭМТЛИЙН ТАНДАЛТААР БҮРТГЭГДСЭН “ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСЛЫН ШАЛТГААНТ ӨВЧЛӨЛ, НАС БАРАЛТ”-ЫН БАЙДАЛ

### 3.1. Зам тээврийн ослын шалтгаант өвчлөл, нас баралтын бүртгэл, мэдээллийн урсгал-эрүүл мэндийн салбарт

Монгол Улсад 2015 оноос “Осол гэмтлийн тандалтын тогтолцоо” хэрэгжиж эхэлсэн бөгөөд 2016 оны 1 сарын 1-нээс улс даяар “Осол гэмтлийн тохиолдлыг бүртгэх хуудас” маягтаар осол гэмтлийн шалтгаант өвчлөл, нас баралтын шинэ тохиолдлыг бүртгэж эхэлсэн.

Энэхүү маягтаар бүх шатны эрүүл мэндийн байгууллага осол гэмтлийн шинэ тохиолдлыг бүртгэж, эрүүл мэндийн цахим программ “Hinfo V3.0”-д шивж, цахим мэдээллийн сан үүсгэж байгаа ба сар бүр Гэмтэл Согог Судлалын Үндэсний Төвийн Статистик мэдээлэл тандалт судалгааны албанаас мэдээлж байна. Мэдээний урсгалыг дараах схемээс харна уу.



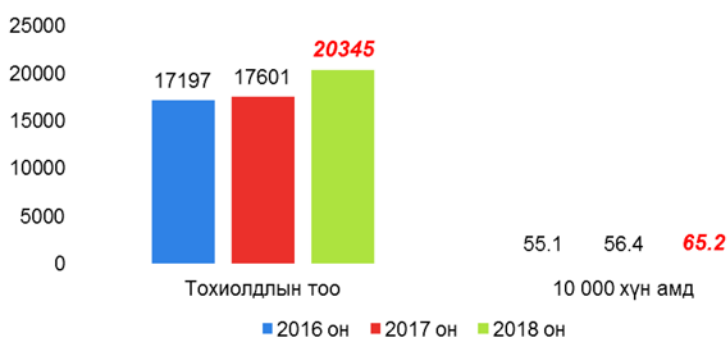
Эрүүл мэндийн салбарт бүртгэгдэж буй зам тээврийн осолд өвчний олон улсын 10 ангиллаар “V00-V99”-д хамаарах тээврийн хэрэгслийн ослууд бүртгэгддэг. Үүнд:

- » 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 фургоноор 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, гэлт тэрэг, трамвай, ХАА-н тээврийн хэрэгсэл/;
- » V90-V99 Усан замын тээврийн хэрэгслийн осол.

“Осол гэмтлийн тохиолдлыг бүртгэх хуудас” маягт нь Эрүүл мэндийн сайдын 2011 оны 434 дугаар тушаалаар батлагдсан А4-ийн 2 нүүр хэмжээтэй, үйлчлүүлэгчийн хувийн мэдээллийн хэсэг болон гэмтлийн шалтгаан, онош, авсан арга хэмжээ зэргийг нарийвчлан тусгасан тандалтын хуудас юм.

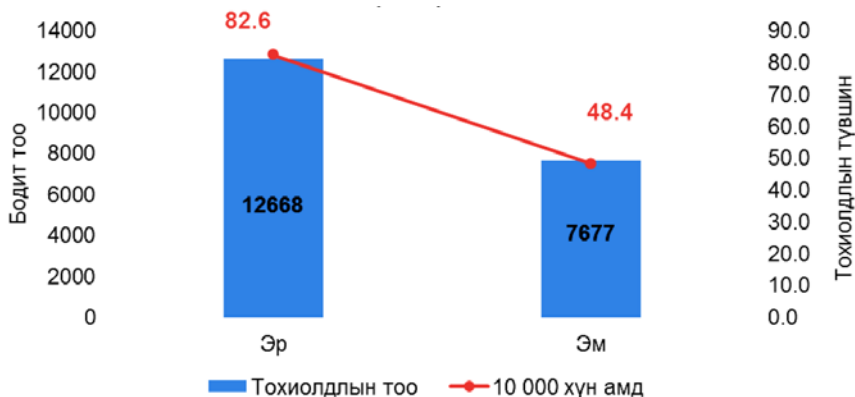
### 3.2. 2018 онд осол гэмтлийн тандалтаар бүртгэгдсэн зам тээврийн ослын шалтгаант өвчлөлийн байдал

2018 онд зам тээврийн ослын шинэ тохиолдол 20345 бүртгэгдэж өмнөх оноос 15.6 хувиар өсчээ. 10 000 хүн ам тутамд 65.2 хүн гэмтсэн байгаа нь өмнөх оноос 8.8 *промиллээр* өссөн үзүүлэлттэй байна. /2017 оны жилийн эцсийн хүн амд тооцов./



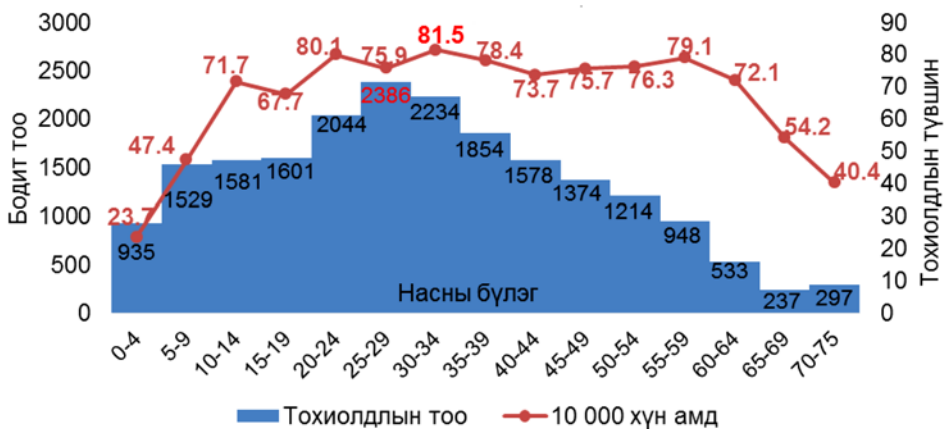
Зураг 4. Зам тээврийн ослын шалтгаант шинэ тохиолдол /2016-2018/

Зам тээврийн ослоор гэмтэгсдийн 62.3% нь эрэгтэй, 37.7% нь эмэгтэй байгаа ба 10000 эрэгтэй тутамд 82.6 эрэгтэй, 10000 эмэгтэй тутамд 48.4 эмэгтэй гэмтсэн байгаа нь эрэгтэйчүүд эмэгтэйчүүдээс 1.7 дахин зам тээврийн осолд өртөж байна.



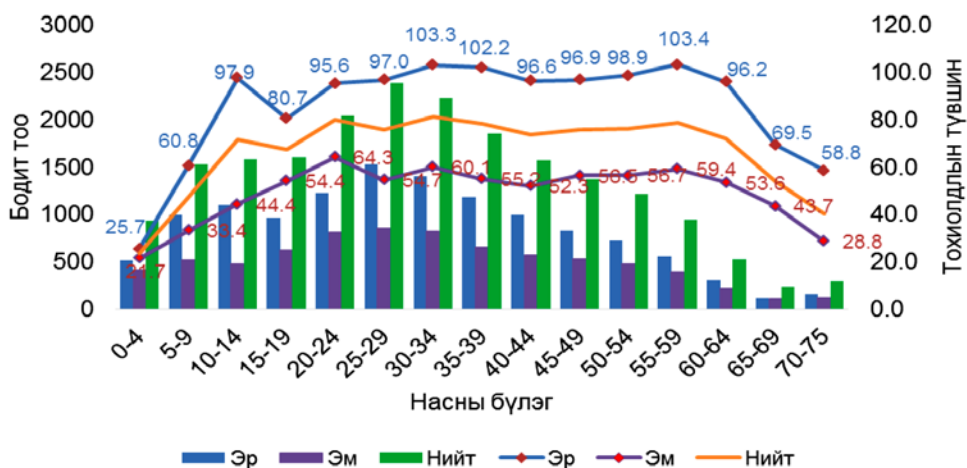
Зураг 5. Зам тээврийн ослын шалтгаант шинэ тохиолдлын тоо, хүйсээр /2018/

Зам тээврийн ослоор гэмтэгсдийг насны бүлгээр судлахад тохиолдлын тоо 30 хүртэлх насанд өсөөд 35 наснаас буурсан үзүүлэлт ажиглагдаж байна. Гэвч тухайн насны бүлэг дэх 10000 хүн тутамд ногдох тохиолдлын түвшин 10-65 нас хүртэл тогтмол өндөр байна. Тохиолдлын тоо 25-29 насанд хамгийн их байгаа бол 10000 хүн амд ногдох тохиолдлын түвшин 30-34 насанд /81.5/ хамгийн өндөр байна.



Зураг 6. Зам тээврийн ослын шалтгаант шинэ өвчлөл, насны бүлгээр /2018/

Зам тээврийн ослоор гэмтэгсдийн 10000 хүн амд ногдох түвшинг насны бүлэг, хүйсээр дараах графикаас харж болно.



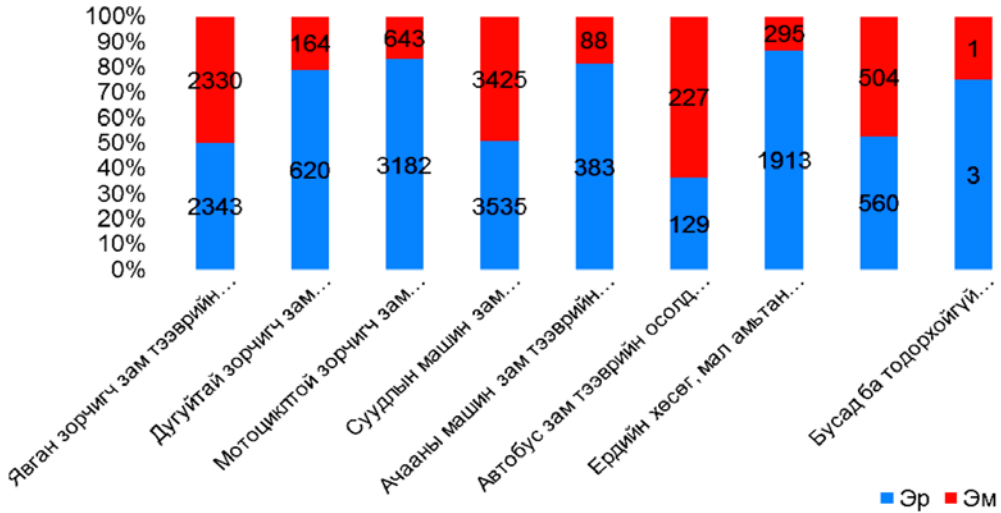
Зураг 7. Зам тээврийн ослын шалтгаант шинэ өвчлөл, насны бүлэг хүйсээр /2018/

2018 онд зам тээврийн ослын улмаас гэмтсэн 10 хүн тутмын 3-4 нь суудлын машинаар зорчиж явахдаа, 10 хүн тутмын 2 нь явганаар зорчиж байхдаа, мөн 10 хүн тутмын 2 нь мотоциклоор зорчин явахдаа осолдсон байна.



Зураг 8. Зам тээврийн ослын шалтгаант гэмтэл, тээврийн хэрэгслийн төрлөөр /2018/

Тээврийн хэрэгслийн төрлийг хүйсээр харьцуулан харвал унадаг дугуй, мотоцикл, ердийн хөсөг буюу морь тэмээнээс унаж гэмтсэн тохиолдол эрэгтэйчүүдэд их, нийтийн тээврийн хэрэгсэлд явж байгаад гэмтсэн тохиолдол эмэгтэйчүүдэд их бүртгэгдсэн байна.



Зураг 9. Зам тээврийн ослын шалтгаант гэмтэл, тээврийн хэрэгслийн төрөл, хүйсээр /2018/

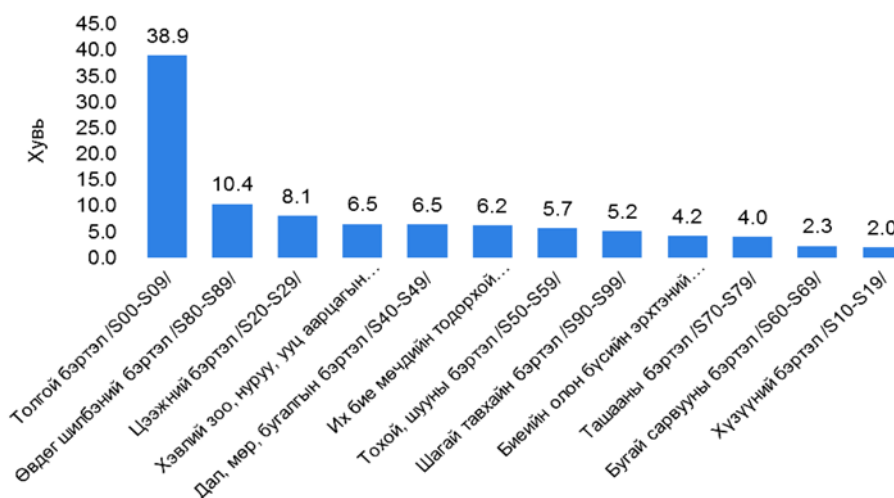
Насны ангиллаар авч үзвэл 5 хүртэлх болон 20-54 насны зорчигч нар суудлын автомашинаар зорчин явахдаа гэмтэх тохиолдол хамгийн их бүртгэгдсэн бол 5-19 нас болон 65-аас дээш насны явган зорчигч нар тээврийн хэрэгсэлд мөргүүлэн гэмтэх тохиолдол хамгийн их бүртгэгдсэн байна.

Ердийн хөсөг буюу морь, тэмээнээс унаж гэмтсэн тохиолдол 10-14 насанд 2-р байр, 5-9 болон 65-69 насанд 3-р байр эзэлж байна. 25 хүртэлх насанд унадаг дугуйтай явж байх үедээ гэмтсэн тохиолдол 3-6-р байрт байгаа бол 60-аас дээш насанд нийтийн тээврийн хэрэгсэл дотор явж байх үедээ гэмтсэн тохиолдол цөөнгүй бүртгэгджээ.

		Насны бүлэг													
		0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69
Тээврийн хэрэгслийн төрөл	1 Суудлын машин	Явган зорчигч			Суудлын машин								Явган зорчигч		
	2 Явган зорчигч	Суудлын машин	Морь, тэмээ	Суудлын машин	Явган зорчигч	Мотоцикл				Явган зорчигч	Суудлын машин				
	3 Бусад	Морь, тэмээ	Унадаг дугуй	Мотоцикл	Явган зорчигч				Мотоцикл	Морь, тэмээ	Мотоцикл				
	4 Мотоцикл	Унадаг дугуй	Суудлын машин	Морь, тэмээ								Мотоцикл	Морь, тэмээ		
	5 Морь, тэмээ	Бусад	Мотоцикл	Унадаг дугуй	Бусад								Автобус	Бусад	
	6 Унадаг дугуй	Мотоцикл	Бусад		Унадаг дугуй	Ачааны машин зам тээврийн осолд орох /V50-V69/				Автобус	Бусад	Автобус			

Зураг 10. Зам тээврийн ослын шалтгаант гэмтэл, насны бүлгээр /2018/

Зам тээврийн ослын улмаас гэмтсэн 10 хүн тутмын 4 нь толгойдoo гэмтэл авсан гэж бүртгэгдсэн байна.



Зураг 11. Зам тээврийн ослын шалтгаант гэмтэл, гэмтлийн байршлаар /2018/

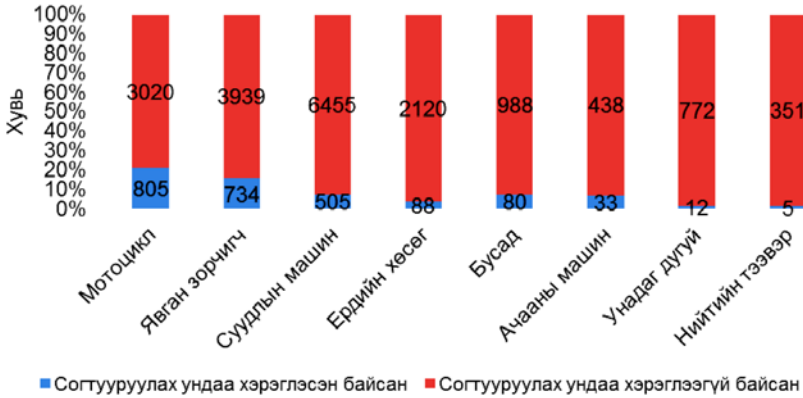
2018 онд зам тээврийн ослын улмаас гэмтсэн нийт хүмүүсийн 11.1 хувь нь осолд өртөх үедээ согтууруулах ундаа хэрэглэсэн байжээ. Эдгээр хүмүүсийн 85.2 хувийг эрэгтэйчүүд эзэлж байна. Өөрөөр хэлбэл зам тээврийн ослоор гэмтэх үедээ эрэгтэйчүүдийн 15.5 хувь, эмэгтэйчүүдийн 4.4 хувь нь согтууруулах ундаа хэрэглэсэн байжээ.



Зураг 12. Зам тээврийн ослын үед согтууруулах ундаа хэрэглэсэн эсэх, хүйсээр /2018/

Согтууруулах ундаа хэрэглэсэн үедээ зам тээврийн осолд өртөж гэмтсэн хүмүүсийн 35.6 хувь нь мотоциклоор зорчиж байсан бол 32.4 хувь нь явганаар зорчиж байсан ба эдгээр нь зам тээврийн ослоор гэмтэгсэдийн ихэнх хувийг эзэлж байна.

Түүнчлэн мотоциклоор зорчиж байгаад гэмтсэн хүмүүсийн 21 хувь, явганаар зорчиж байхдаа тээврийн хэрэгсэлд мөргүүлсэн хүмүүсийн 15.7 хувь нь согтууруулах ундаа хэрэглэсэн байсныг дараах үзүүлэлтээс харж болно.



Зураг 13. Зам тээврийн осолд өртөх үедээ согтууруулах ундаа хэрэглэсэн байдал, тээврийн хэрэгслийн төрлөөр /2018/

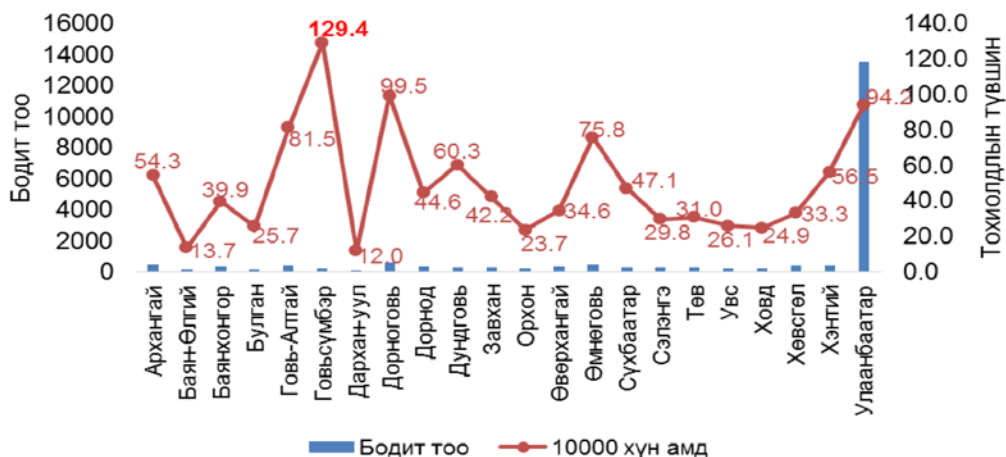
Зам тээврийн ослын улмаас гэмтсэн хүмүүсийн 66.7 хувь нь нийслэлд, 33.3 хувь нь орон нутагт эмнэлгийн тусламж авсан байна.



Зураг 14. Зам тээврийн ослын шалтгаант гэмтэл, бүртгэгдсэн газрын харьяаллаар /2018/



Орон нутагт бүртгэгдсэн зам тээврийн ослын шалтгаант гэмтлийн тохиолдлын тоо Дорноговь, Архангай аймгуудад өндөр байгаа бол тухайн аймгийн 10000 хүн амд ногдох зам тээврийн ослын шалтгаант өвчлөлийн түвшин Говьсүмбэр, Дорноговь аймгуудад хамгийн өндөр, Дархан-Уул, Баян-Өлгий аймгуудад бага байна.



Зураг 15. Зам тээврийн ослын шалтгаант гэмтэл, бүртгэгдсэн газрын харьяаллаар /2018/

**3.3. 2018 онд осол гэмтлийн тандалтаар бүртгэгдсэн зам тээврийн ослын шалтгаант нас баралтын байдал**

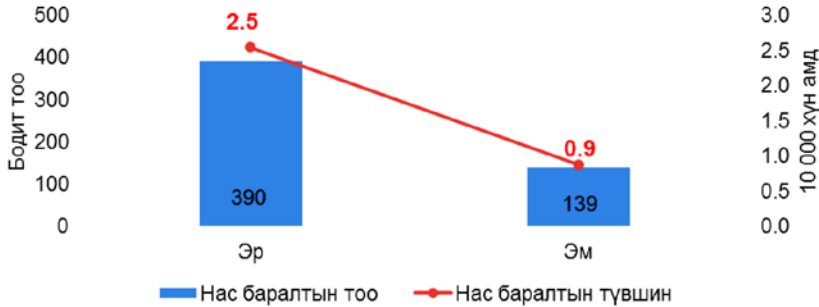
Сүүлийн 3 жилийн хугацаанд нийт 1555 хүн зам тээврийн ослын улмаас амь насаа алдсан гэж эрүүл мэндийн салбарт бүртгэгдсэн байна. /тухайн онд нас баралтын гэрчилгээ авсан хүний тоог үндэслэв/

Зам тээврийн ослын шалтгаант нас баралтын бодит тоо өмнөх онтой харьцуулахад бага зэрэг буурсан боловч 10000 хүн амд ногдох түвшин хэвээр байна. /2017 оны жилийн эцсийн хүн амд тооцов/



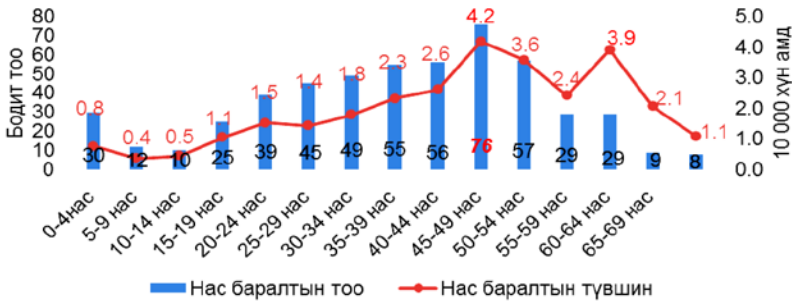
Зураг 16. Зам тээврийн ослын шалтгаант нас баралт, оноор

2018 онд зам тээврийн ослоор нас барсан хүмүүсийн 73.7 хувь нь эрэгтэйчүүд байна. Өөрөөр хэлбэл 10000 эрэгтэй тутамд 2.5 эрэгтэй, 10000 эмэгтэй тутамд 0.9 эмэгтэй зам тээврийн ослын улмаас амиа алдсан байна. /RR.эр=2.8/



Зураг 17. Зам тээврийн ослын шалтгаант нас баралт, хүйсээр /2018/

Зам тээврийн ослын шалтгаант нас баралтын тоо 45-49 насанд хамгийн их, 70-аас дээш насанд хамгийн бага бүртгэгдсэн байгаа бол тухайн насны бүлэг дэх 10000 хүн амд ногдох нас баралтын түвшин 45-49, 60-64 насанд өндөр байна.



Зураг 18. Зам тээврийн ослын шалтгаант нас баралт, насны бүлгээр /2018/

Нас баралтын түвшин болон эрсдлийг насны бүлэг, хүйсээр дараах хүснэгтэд харуулж байна.

**Хүснэгт 4. Зам тээврийн ослын нас баралтын түвшин**

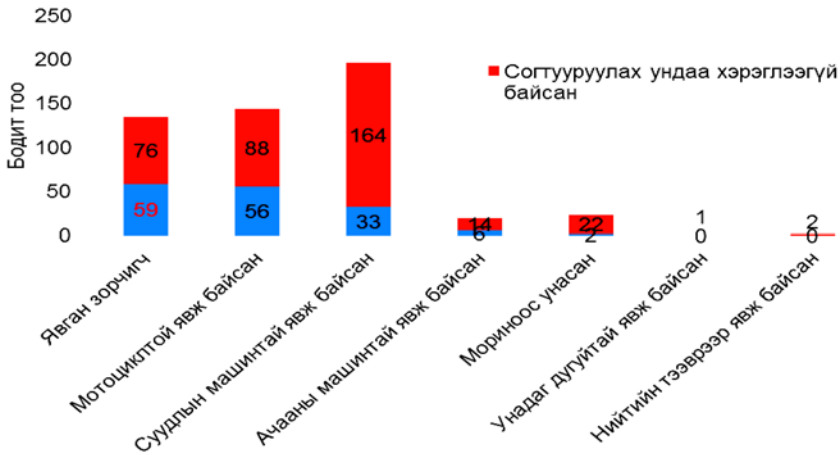
Насны бүлэг	Эрэгтэй		Эмэгтэй		RR
	N=390	MR	N=139	MR	
0-4нас	17	0.8	13	0.7	1.2
5-9 нас	9	0.5	3	0.2	2.9
10-14 нас	7	0.6	3	0.3	2.2
15-19 нас	20	1.7	5	0.4	3.9
20-24 нас	31	2.4	8	0.6	3.8
25-29 нас	34	2.2	11	0.7	3.1
30-34 нас	38	2.8	11	0.8	3.5
35-39 нас	45	3.9	10	0.8	4.6
40-44 нас	44	4.3	12	1.1	3.9
45-49 нас	61	7.1	15	1.6	4.5
50-54 нас	38	5.1	19	2.2	2.3
55-59 нас	19	3.5	10	1.5	2.3
60-64 нас	18	5.6	11	2.6	2.1
65-69 нас	5	2.8	4	1.5	1.8
70-аас дээш нас	4	1.4	4	0.9	1.6

Согтууруулах ундаа хэрэглэсэн үедээ зам тээврийн осолд өртөж нас барсан хүмүүсийн 83.3 хувь нь эрэгтэйчүүд байгаа ба ослын улмаас гэмтэхдээ согтууруулах ундаа хэрэглэсэн байсан хүний тоог нас, хүйсийн хувьд дараах хүснэгтэд харуулж байна.

**Хүснэгт 5. Зам тээврийн ослын улмаас гэмтэхдээ согтууруулах ундаа хэрэглэсэн байсан хүмүүс, хүйс ба насаар /2018/**

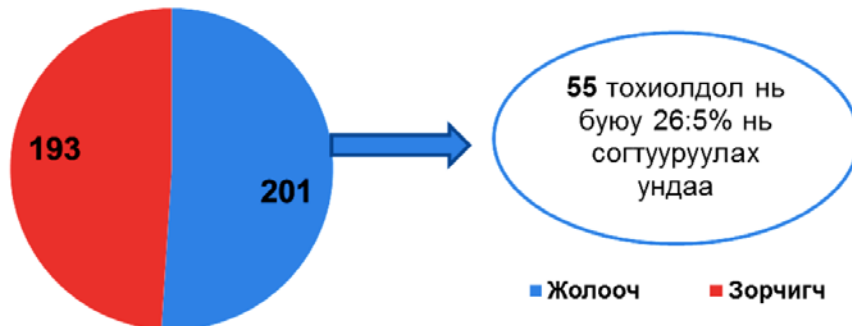
Насны бүлэг	Эрэгтэй			Эмэгтэй		
	Хэрэглэсэн	Хэрэглээгүй	Согтуугийн эзлэх %	Хэрэглэсэн	Хэрэглээгүй	Согтуугийн эзлэх %
0-4нас	0	17	0.0	0	13	0.0
5-9 нас	0	9	0.0	0	3	0.0
10-14 нас	0	7	0.0	0	3	0.0
15-19 нас	2	18	10.0	2	3	40.0
20-24 нас	10	21	32.3	2	6	25.0
25-29 нас	13	21	38.2	0	11	0.0
30-34 нас	12	26	31.6	1	10	9.1
35-39 нас	24	21	53.3	6	4	60.0
40-44 нас	18	26	40.9	1	11	8.3
45-49 нас	19	42	31.1	4	11	26.7
50-54 нас	17	21	44.7	2	17	10.5
55-59 нас	4	15	21.1	3	7	30.0
60-64 нас	10	8	55.6	3	8	27.3
65-69 нас	1	4	20.0	1	3	25.0
70+	0	4	0.0	1	3	25.0
<b>Нийт</b>	<b>130</b>	<b>260</b>		<b>26</b>	<b>113</b>	

Согтууруулах ундаа хэрэглэсэн үедээ зам тээврийн осолд өртөж нас барсан хүмүүсийн 38 хувь нь явганаар зорчиж байхдаа тээврийн хэрэгсэлд мөргүүлсний улмаас нас баржээ. Мөн 36 хувь нь согтууруулах ундаа хэрэглэсэн үедээ мотоциклоор зорчиж яваад осолдсон байна.



Зураг 19. Зам тээврийн ослын шалтгаант нас баралт, согтууруулах ундаа хэрэглэсэн байдал, тээврийн хэрэгслийн төрлөөр, /2018/

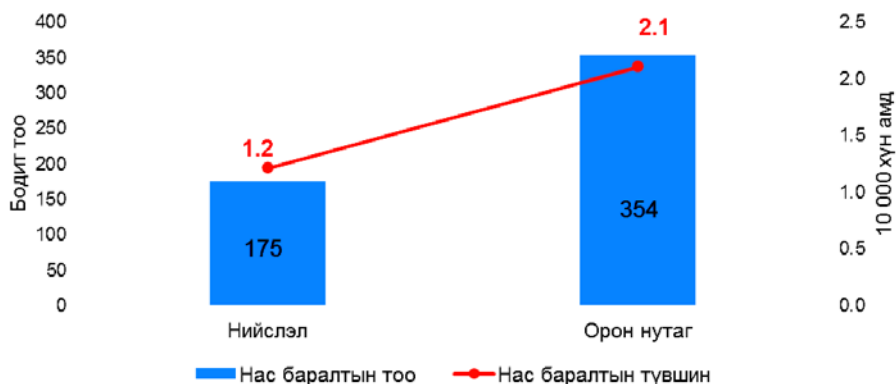
Зам тээврийн ослын үед тээврийн хэрэгсэл дотор зорчиж явсан 394 хүний 51 хувь нь жолооч, 49 хувь нь зорчигч байсан ба 3 жолооч тутмын 1 нь согтууруулах ундаа хэрэглэсэн байжээ.



Зураг 20. Зам тээврийн ослын шалтгаант нас баралт, ослын үед замын хөдөлгөөнд хэрхэн оролцож байснаар /2018/

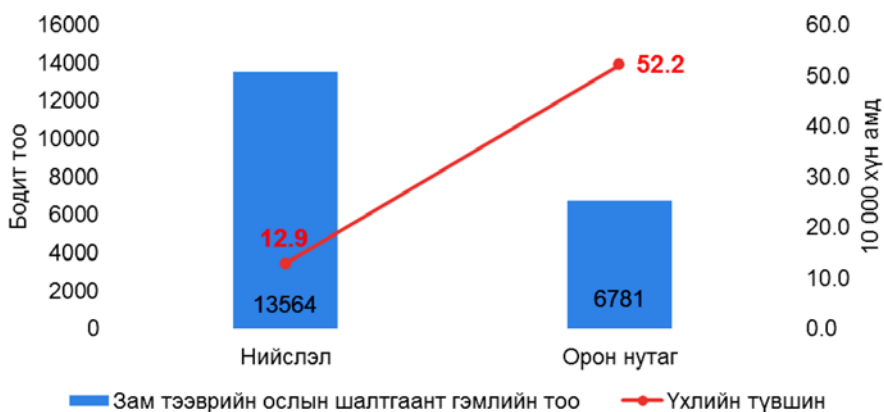
Согтууруулах ундаа хэрэглэсэн үедээ зам тээврийн ослоор нас барсан тохиолдлын тоо зун, намрын улиралд өндөр байна.

Зам тээврийн ослын шалтгаант нас баралтын 67 хувь нь орон нутагт бүртгэгдсэн байна. Өөрөөр хэлбэл зам тээврийн ослын шалтгаант нас баралтын түвшин 10000 хүн амд нийслэлд 1.2, орон нутагт 2.1-тэй байна.



Зураг 21. Зам тээврийн ослын шалтгаант нас баралт, харьяаллаар /2018/

Монгол Улсын хэмжээнд 2018 онд зам тээврийн ослын улмаас гэмтсэн 1000 хүн тутамд 27 тохиолдолд нас барсан байна. Энэ үзүүлэлт нийслэлд 12.9, орон нутагт 52.2 байгаа нь орон нутгийн зам дээр болсон осол амь насанд 4 дахин эрсдэлтэйг харуулж байна.



Зураг 22. Зам тээврийн ослын гэмтэл, харьяаллаар /2018/

Зам тээврийн ослын шалтгаант нас баралтын тоо болон тухайн газар нутгийн 10000 хүн амд ногдох нас баралтын түвшин Дорноговь аймагт хамгийн өндөр байгаа бол гэмтсэн 1000 хүн тутамд ногдох үхлийн түвшин Баян-Өлгий, Төв, Дархан-Уул аймгуудад өндөр байна.



Зураг 23. Зам тээврийн ослын шалтгаант нас баралт, бүртгэгдсэн газрын харьяаллаар /2018/

Тухайн аймгийн зам тээврийн ослыг тээврийн хэрэгслийн төрлөөр нь харвал Өвөрхангай, Баянхонгор аймгуудад мотоциклоор зорчигчдын ослын тохиолдол өндөр, Дорноговь аймагт суудлын автомашинаар зорчигчдын ослын тохиолдол өндөр байна.

## ДӨРӨВ. ЖОЛООЧИЙН ХАРИУЦЛАГЫН АЛБАН ЖУРМЫН ДААТГАЛ

### 4.1. Албан журмын даатгагчдын холбоо, даатгалын гэрээ

Монгол Улсын Их Хурлаас 2011 оны 10 дугаар сарын 06-ны өдөр Жолоочийн даатгалын тухай хуулийг баталж, Жолоочийн даатгалын тухай хууль болон Даатгалын тухай хуулийн 12<sup>1</sup> дүгээр зүйлд заасны дагуу Албан журмын даатгагчдын холбооны удирдах зөвлөлийг Санхүүгийн зохицуулах хорооны 2011 оны 301 дүгээр тогтоолоор баталж, мөн оны 11 сарын 07-ны өдөр Албан журмын даатгагчдын холбоог үүсгэн байгуулсан байна.

Тус Холбоо нь Албан журмын даатгалын чиглэлээр үйл ажиллагаа эрхлэх зөвшөөрөлтэй даатгагчдын үйл ажиллагаа, уялдаа холбоог ханган зохион байгуулах, зам тээврийн ослыг бууруулахад чиглэсэн сургалт, сурталчилгааг зохион байгуулах, Жолоочийн даатгалын үйл ажиллагаанд хяналт тавих зорилго бүхий Жолоочийн даатгалын нэгдсэн мэдээллийн санг бүрдүүлж, хөтлөх, Даатгагч, даатгуулагчдыг санхүүгийн эрсдлээс хамгаалах Даатгалын санг бүрдүүлэх, Даатгалын сангийн шуурхай албыг зохион байгуулах, даатгагч, даатгуулагч, хохирогчийн эрхийг хамгаалахад чиглэсэн үйл ажиллагааг явуулах төрийн чиг үүргийг гүйцэтгэгч ашгийн төлөө бус хуулийн этгээд юм.

Холбоо нь Санхүүгийн зохицуулах хороо, Сангийн яам, Автотээврийн Үндэсний Төв, Тээврийн цагдаагийн газар, Нийслэлийн засаг даргын тамгын газар, даатгагчдын төлөөлөл бүхий удирдах зөвлөлтэй, өдөр тутмын үйл ажиллагааг хуулиар заасан чиг үүргийн дагуу зохион байгуулах ажлын алба болон 20 аймагт салбартайгаар үйл ажиллагаа явуулж байна.

Жолоочийн хариуцлагын даатгалд Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн 4.1.1, 5.1 болон 5.3 дэх хэсэгт заасны дагуу тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч бүр, автотээврийн тухай хуулийн 3.1.15-д заасан мэргэшсэн жолооч болон C,D ангиллын жолоодох эрхийн үнэмлэхтэй жолооч нь тээврийн хэрэгслээр замын хөдөлгөөнд оролцохдоо тээврийн хэрэгсэл өмчилдөг эсэхээс үл хамаарч заавал даатгуулах зохицуулалттай байна.

Жолоочийн даатгалын тухай хууль 2012 оны 1 дүгээр сарын 1-нээс эхлэн хэрэгжиж эхэлсэн бөгөөд жилээс жилд тээврийн хэрэгслийн тоо нэмэгдэхийн хамтаар даатгалд хамрагдалт нэмэгдэж байгаа ч даатгалын тохиолдол буюу зам тээврийн осол бидний зорилгод нийцтэл буурахгүй байгаад Холбооны зүгээс дүгнэлт хийж байна.

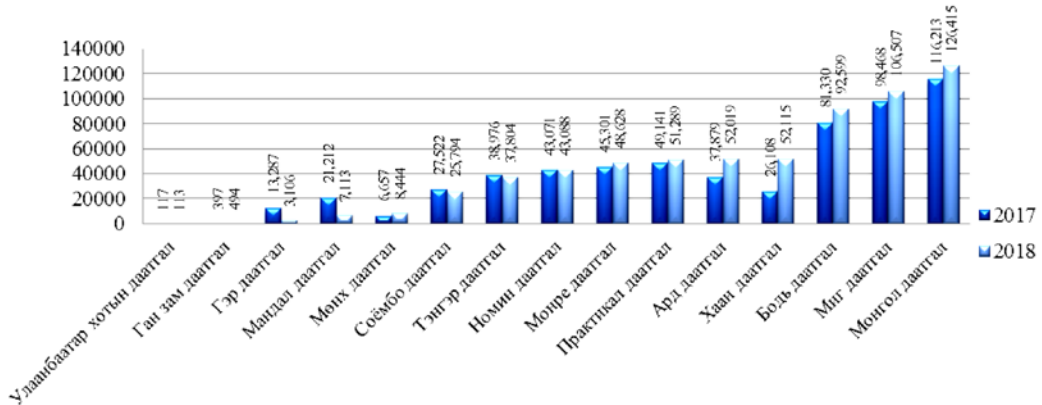
Холбоо даатгалын тохиолдлыг бууруулахад чиглэсэн шат дараалласан үйл ажиллагаанууд төлөвлөөд байна.

Тухайлбал хариуцлага, болгоомжгүйгээс зам тээврийн осол гаргасан жолооч нарт хүлээлгэх хариуцлагыг чангатгах, нөгөө талдаа осол аваар гаргахгүй байгаа жолоочийг урамшуулж дэмжих зохицуулалтыг Жолоочийн даатгалын тухай хуулинд нэмэлт өөрчлөлтөөр оруулах, тээврийн хэрэгслийн үзлэг оношлогоо, засвар үйлчилгээг даатгалтай холбох, засварын чанарт тавих хяналтыг сайжруулах зэрэг асуудлыг Засгийн газар, Улсын Их Хурлаар хэлэлцүүлэн шийдвэрлүүлэх шаардлагатай байна.

Албан журмын даатгагчдын холбооны гишүүн 15 даатгалын компаниуд 2018 онд **655,545** жолоочийн даатгалын хүчинтэй гэрээ байгуулж, **31,569,681,364** төгрөгийн даатгалын хураамжийн орлого олсон байна.



Даатгалын гэрээний хувьд ангиллаар авч үзвэл хувь хүний 530,350 хуулийн этгээдийн 166,418, мэргэшсэн болон CD ангиллын жолоочийн 15,703, дамжин өнгөрөхийн 8,225 гэрээ тус тус байгуулагдсан байна.



Зураг 24. Даатгалын гэрээний тоо, даатгагчдаар /2017-2018/

2017 онд 605,679 жолоочийн даатгалын хүчинтэй гэрээ байгуулж, 29,008,226,904 төгрөгийн даатгалын хураамжийн орлого олсон бол 2018 онд өмнөх онтой харьцуулахад жолоочийн даатгалын хүчинтэй гэрээ 8,23 хувиар, хураамжийн орлого 8,83 хувиар тус тус өссөн байна.

#### 4.2. Даатгалын нөхөн төлбөр

Албан журмын даатгагчдын холбооны даатгалын сангаас болон гишүүн 15 даатгалын компаниас 2018 онд нийт 27,932 жолоочийн даатгалын тохиолдол гарч 16,865,988,436 төгрөгийн нөхөн төлбөрийг олгосон байна.

Хохирлыг эрсдлийн ангилал тус бүрийн хувьд авч үзвэл тээврийн хэрэгсэлд хохирол учруулсан 24,725 даатгалын тохиолдолд 14,442,015,890 төгрөгийн нөхөн төлбөр, бусад хөрөнгөд хохирол учруулсан 2,808 даатгалын тохиолдолд 1,774,800,823 төгрөгийн нөхөн төлбөр, 399 бусдын амь нас, эрүүл мэндэд хохирол учруулсан даатгалын тохиолдолд 649,171,723 төгрөгийн нөхөн төлбөр олгосон байна.

Даатгалын зуучлагчийн үйл ажиллагаа эрхлэх тусгай зөвшөөрөл авсан 30 зуучлалын компани 2018 оны 250,413 жолоочийн даатгалын гэрээ байгуулж, 11,165,746,458 төгрөгийн даатгалын хураамжийн орлого цуглуулсан байна. 2018 оны нийт гэрээний тоонд эзлэх хувь 38.2%, нийт хураамжийн дүнд эзлэх хувь 35.37% байна. Үүнээс 7 банк даатгалын зуучлалын үйл ажиллагаа явуулж байна. Эдгээр банкнууд нь нийт 71,711 гэрээ байгуулж, 3,215,892,536 төгрөгийн даатгалын хураамжийн орлого цуглуулж нийт хураамжийн орлогын 10.2% хувийг бүрдүүлж ажилласан байна.

#### 4.3. Жолоочийн даатгалд хамрагдсан тээврийн хэрэгслийн судалгаа

2018 онд хийгдсэн даатгалын гэрээний тоог тээврийн хэрэгслийн ангиллаар харвал **В** ангиллын тээврийн хэрэгсэл хамгийн их буюу **555,329** гэрээ байгуулж, **24,034,834,091** төгрөгийн хураамжийн орлого төвлөрүүлсэн байна.

Хүснэгт 6. Жолоочийн даатгалын гэрээ /Тээврийн хэрэгслийн ангиллаар/

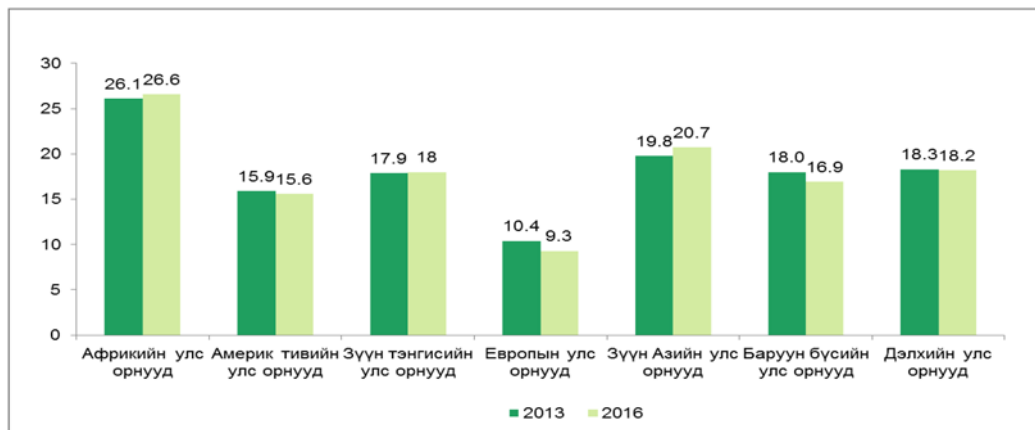
№	Зүйл	Даатгалын гэрээний тоо		Хураамжийн дүн	
		2017	2018	2017	2018
1	А	12,143	13,754	155,840,108	173,464,677
2	В	514,988	555,329	22,430,839,723	24,034,834,091
3	С	44,683	50,414	4,434,833,304	5,249,380,673
4	Д	15,065	14,947	1,324,135,219	1,335,376,841
5	М	4,313	5,263	124,984,696	154,761,943
6	Бусад	999	1,547	148,941,553	231,963,194
<b>Нийт</b>		<b>592,191*</b>	<b>641,254*</b>	<b>28,619,574,603*</b>	<b>31,179,781,419*</b>

Жич: Мэргэшсэн жолоочийн гэрээ, хураамжийн дүн ороогүй болно.

## ТАВ. ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ ДЭЭШЛҮҮЛЭХ ДЭЛХИЙН ЧИГ ХАНДЛАГА

### 5.1. Дэлхийн 100 000 хүнд ногдох зам тээврийн ослын үзүүлэлтүүд

Дэлхий дахинд зам тээврийн осол гэмтлийн улмаас 1.35 сая хүн амь насаа алдаж, нийгэм, эдийн засагт хохирол учруулсаар байна.



Зураг 25. Дэлхийн улс орнуудын 100.000 хүнд ноогдох нас баралт /2013 ба 2016 он/

Улс орнуудад зам тээврийн ослоор нас барсан хүнийг 100.000 хүнд ноогдох үзүүлэлтээр эрүүл мэндийн байгууллагад бүртгэгдсэн нас баралтын тоогоор тусган авч үздэг. Дэлхийн эрүүл мэндийн байгууллагаас эмхэтгэн гаргадаг “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын дэлхийн тайлан 2018”-д улс орнуудын зам тээврийн ослын 100.000 хүнд ногдох нас баралтын үзүүлэлтийг тусгасан. Энэхүү үзүүлэлтээс харахад улс орнуудын 100.000 хүнд ноогдох нас баралтын дундаж үзүүлэлт 2013 онд 18.3 байсан бол 2016 онд 18.2 болсон үзүүлэлт гарсан байна.

<sup>1</sup> “Замын аюулгүй байдлын дэлхийн тайлан 2018” ДЭМБ тайлан 2018 он.

<sup>2</sup> “Замын аюулгүй байдлын дэлхийн тайлан 2018” ДЭМБ тайлан 2018 он. X-9

Дэлхийн улс орнуудын хүн амын тоо, нас баралт, 100.000 хүнд ногдох нас баралтын үзүүлэлтийг 40 улсын тоон үзүүлэлтээр тоймлон хүргэж байна.

Хүснэгт 7. 100.000 хүнд ногдох нас баралт

№	Улс орон	Хүн амын тоо	Нас барсан хүний тоо	100.000 хүнд ногдох нас баралт
1	Тайланд	68,863,512	21745	32.7
2	Саудын Араб	32,275,688	9031	28.8
3	Вьетнам	94,569,072	8417	26.4
4	Өмнөд Африк	56,015,472	14071	25.9
5	Малайз	31,187,264	7152	23.6
6	Бразил	207,652,864	38651	19.7
7	Таджикистан	5,662,544	427	18.1
8	Казахстан	17,987,736	2625	17.6
9	Монгол	3,027,398	484	16.5
10	Туркменстан	5,662,544	543	14.5
11	ОХУ-гс	143,964,512	20308	14.1
12	Аргентин	43,847,432	11960	14.0
13	Украйн	44,438,624	4687	13.7
14	Мексик	127,540,424	16039	13.1
15	АНУ-гс	322,179,616	35092	12.4
16	Турк	79,512,424	7300	12.3
17	Филиппин	103,320,224	10012	12.3
18	Индонези	261,115,456	31282	12.2
19	Узбекистан	31,446,796	2496	11.5
20	Энэтхэг	1,324,171,392	150785	11.4
21	Румынь	19,778,084	1913	10.3
22	Өмнөд Солонгос	50,791,920	4292	9.8
23	Польш	38,224,408	3026	9.7
24	Молдав	4,059,608	346	9.7
25	Беларусс	9,480,042	588	8.9
26	Унгар	9,753,281	607	7.8
27	Шинэ Зеланд	4,660,833	327	7.8
28	Бельги	11,358,379	637	5.8
29	Канад	36,289,824	1858	5.8
30	Итали	59,429,936	3428	5.6
31	Австрали	24,125,848	1296	5.6
32	Франц	64,720,688	3477	5.5
33	Австри	8,712,137	432	5.2
34	Хятад	1,411,415,375	58022	4.1
35	Герман	81,914,672	3206	4.1
36	Япон	127,748,512	4682	4.1
37	Испани	46,347,576	1810	4.1
38	Англи	65,788,572	1804	3.1
39	Швед	9,837,533	270	2.8
40	Швейцари	8,401,739	216	2.7

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын дэлхийн тайланд дурьдсанаар буурай хөгжилтэй /орлого багатай/ улс орнуудын 100.000 хүнд ноогдох нас баралтын үзүүлэлт нь хөгжингүй орнуудын үзүүлэлтээс 16.5-17.0 **пунктээр** их байгаа юм<sup>3</sup>.

Өөрөөр хэлбэл буурай хөгжилтэй улс орнуудад зам тээврийн ослын нас баралт өндөр ба буурах хандлага харагдахгүй байна.

Дэлхийн улс орнуудын Монгол Улсын хүн амтай ойролцоо улс болох Босны Герцоговин (*хүн амын тоо 3.516.816*), Жориана (*хүн амын тоо 3.925.405*) улсад 100.000 хүнд ногдох нас баралт 15.7-15.3 хүн байхад Монгол Улсад 16.5 байгаа нь зам тээврийн ослын нас баралтад анхаарал хандуулах зайлшгүй шаардлагатай байгааг харуулж байна.

Монгол Улсын 100.000 хүн ам, 10.000 ба 1000 тээврийн хэрэгсэлд ногдох зам тээврийн ослын үзүүлэлтийг дараах хүснэгт 8-д харуулав.

№	ҮЗҮҮЛЭЛТ	2014	2015	2016	2017	2018	
1	1000	1000 хүнд ногдох тээврийн хэрэгсэл	247	258	270	283	299
		1000 хүнд ногдох автомашин	225	235	246	256	268
		1000 тээврийн хэрэгсэлд ногдох осол, хэрэг	43	57	56	41	29
		1000 автомашинд ногдох осол, хэрэг	47	63	61	45	32
2	10000	10000 тээврийн хэрэгсэлд ногдох нас баралт	1	1	1	1	1
		10000 тээврийн хэрэгсэлд ногдох гэмтсэн хүн	20	18	15	13	10
		10000 тээврийн хэрэгсэлд ногдох зам тээврийн осол	427	572	555	407	291
		10000 автомашинд ногдох нас баралт	10	8	6	6	6
		10000 автомашинд ногдох гэмтсэн хүн	22	19	16	14	11
3	100000	100000 хүнд ногдох зам тээврийн осол	1054	1475	1497	1150	870
		100000 хүнд ногдох ТХХАБАЖЭГэмт хэрэг	72	66	57	48	38
		100000 хүнд ногдох гэмт хэргийн улмаас нас барсан хүн	22	18	15	16	17
		100000 хүнд ногдох гэмт хэргийн улмаас гэмтсэн хүн	49	45	40	36	31
		100000 хүнд ногдох тээврийн хэрэгсэл	24686	25794	26973	28283	29883
		100000 хүнд ногдох автомашин	22526	23526	24552	25608	26820
		100000 жолоочид ногдох автомашин	69050	69349	69742	70648	72150
		100000 жолоочид ногдох тээврийн хэрэгсэл	75671	76034	76617	78026	80391
		100000 жолоочид ногдох захиргааны зөрчил	155476	153587	120958	122796	135134
		100000 жолоочид ногдох согтууруулах ундааны зүйл хэрэглэсэн зөрчил	5210	4227	3067	2647	2677

<sup>3</sup>ДЭМБ тайлан 2018. Х-4

## 5.2. НҮБ-аас зарласан замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үйл ажиллагааны 10 жил – “Таван тулгуурт хүчин зүйл”-ийн тухай

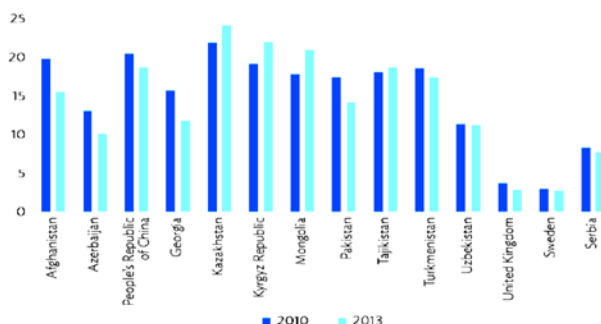
НҮБ-ын Ерөнхий Ассамблей 2010 онд 64/255 дугаар тогтоол батлан 2011-2020 оныг “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын жил болгон зарлаж “Дэлхийн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг сайжруулах нь” хөтөлбөр гаргасан. Энэхүү хөтөлбөр нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг зохицуулалтад оруулах хэлбэрээр шийдвэрлэж болох боломжуудыг гаргаж өгөхийн зэрэгцээ бүс нутаг, улс орон, орон нутгийн замын аюулгүй байдлыг хангахад дэмжлэг үзүүлж, улс орон бүр урт хугацааны төлөвлөгөө боловсруулан төрийн бус байгууллага, иргэний нийгмийн байгууллага, хувийн хэвшил зэрэг олон салбарын (тээвэр, эрүүл мэнд, цагдаа, хот төлөвлөлт гэх мэт) байгууллагуудыг хамруулан хэрэгжүүлэн ажиллаж байна.

НҮБ-ын “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах 10 жил” хөтөлбөр нь аль ч улс оронд авч нэвтрүүлэх боломжтой систем бөгөөд улс орнууд хэрэгжүүлснээр замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал хангах ажиллагаанд тодорхой хувь нэмэр оруулна гэж үзэж байна. Хөтөлбөрийн хүрээнд хийгдэх гол ажлын нэг бол осол, хэргийн нас баралтын өсөлтийг зогсоход шаардлагатай хөрөнгө оруулалтын үр ашиг нь аварсан хүний амь насаар тооцогдох явдал юм.

2016 оны аравдугаар сард Пакистаны Исламабад хотод болсон Төв Азийн бүс нутгийн эдийн засгийн хамтын ажиллагаа (CAREC)-ны гишүүн орнуудын сайд нарын 15 дахь удаагийн бага хурлаар 2017–2030 онд бүс нутгийн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах стратегийг баталсан.

CAREC-ийн гишүүн орнуудын анхаарал хандуулж буй ноцтой асуудлын нэг нь зам тээврийн осол бөгөөд ослын улмаас амь насаа алдсан хүний тоо 100 000 хүн амд 10.1- 24.2 ноогдож байна (Зураг). 100,000 хүн амд ноогдох хамгийн бага нас баралт Швед Улс 2.8 байгаа тул CAREC-ийн гишүүн орнууд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үзүүлэлтээ Швед Улсын нэгэн адил тэг болгох зорилт дэвшүүлэх шаардлагатай гэж үзэж байна.

Энэхүү стратегийн хэтийн зорилго нь “CAREC-ийн олон улсын автозамын коридорыг илүү аюулгүй, үр ашигтай, бүх зорчигчдийг татахуйц болгох” явдал мөн. Энэхүү хэтийн зорилгыг хангахын тулд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын урт хугацааны зорилтуудыг зөв тодорхойлж, түүнд хүрэх стратегийн арга замаа зөв сонгох шаардлагатай гэж үзэж байна.

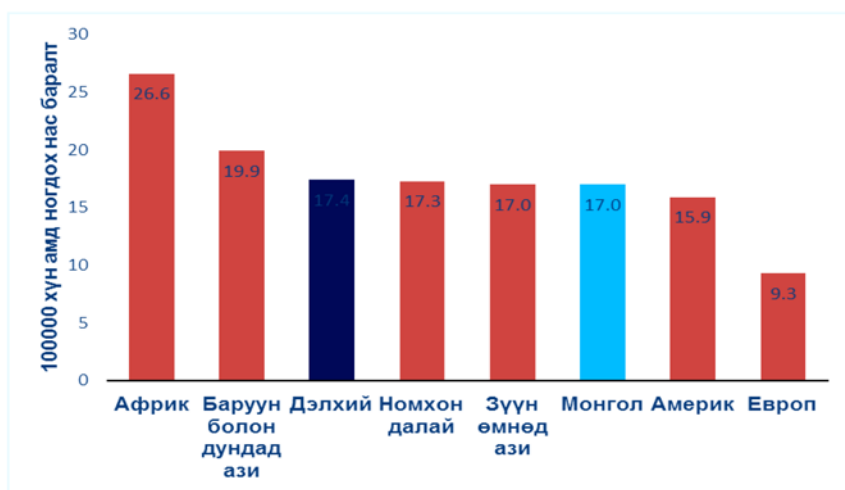


Sources: *Global Status Report on Road Safety 2013: Supporting a Decade of Action*, Geneva, World Health Organization, 2013, and *Global Status Report on Road Safety 2015*, Geneva, World Health Organization, 2015.

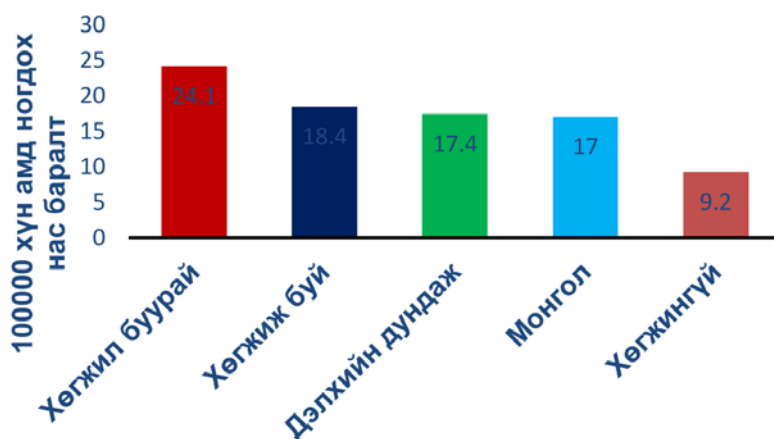
Зураг 26. Зам тээврийн ослоор нас барагсдын тооны талаархи олон улсын харьцуулсан үзүүлэлт, 2013-2015 (100.000 хүн амд ногдох)

2018 онд гаргасан Монголын Статистикийн хорооноос жилийн дундаж хүн амын тоо болон эрүүл мэндийн байгууллагаас зам тээврийн ослоос хамааралтай нас барсан хүний тоог харьцуулан тооцоход 100000 хүн амд ногдох нас баралт 15,9 байна. Энэ тоог Дэлхийн эрүүл мэндийн байгууллагаас 2018 онд гаргасан үзүүлэлттэй бүс нутгаас нь хамааруулан 27 дугаар зурагт, жилийн орлогын түвшингээс нь хамааруулан 28 дугаар зурагт тус тус харьцуулан үзүүлэв.

Доорх харьцуулалтаас харахад 100000 хүн амд ногдох нас баралтаар Монгол Улс Зүүн Өмнөд Азийн орнуудын дундаж үзүүлэлттэй ижил түвшинд, дэлхийн дунджаас ялимгүй багассан байгаа нь сайшаалтай байна.



Зураг 27. Зам тээврийн ослоор нас барагсдын тоог бүс нутгаар харьцуулсан үзүүлэлт (100.000 хүн амд ногдох)



Зураг 28. Зам тээврийн ослоор нас барагсдын тоог улс орнуудын жилийн дундаж орлогоор харьцуулсан үзүүлэлт (100.000 хүн амд ногдох)



НҮБ-ын “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах 10 жил”-ийн хөтөлбөр нь 5 тулгуур хүчин зүйлд үндэслэгдсэн бөгөөд тус бүрдээ тодорхой зорилт, хүрэх үр дүн, хэмжүүртэйгээс гадна тэдгээрийг дотоодын болон олон улсын түвшинд ашиглахыг зөвлөмж болгосон. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын 5 тулгуур хүчин зүйлийг дараах байдлаар тодорхойлсон.

### ҮНДЭСНИЙ ҮЙЛ АЖИЛЛАГАА

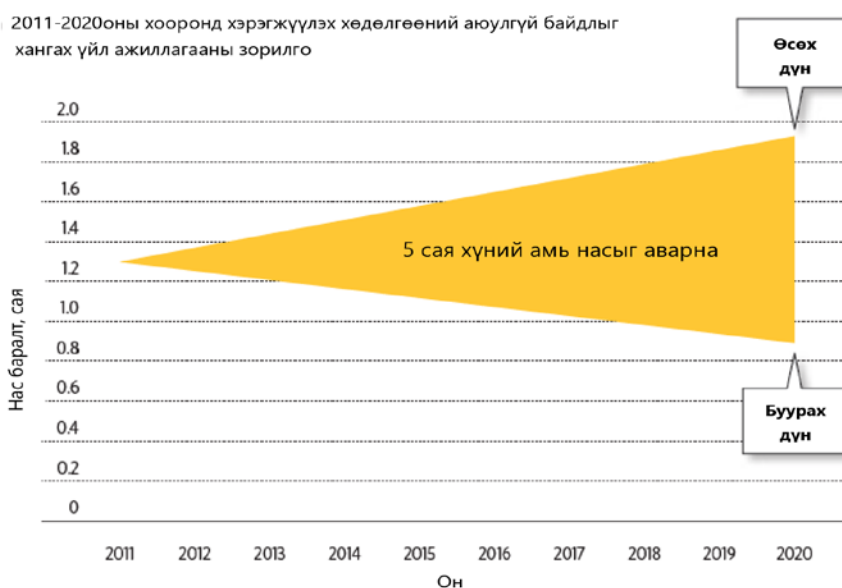


#### Үйл ажиллагааны олон улсын зохицуулалт

Зураг 29. НҮБ-ын “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах 10 жил”

Монгол Улсад НҮБ-ын “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах арван жил” хөтөлбөрийг 2012 оноос Монгол Улсын Засгийн газрын 146 дугаар тогтоолоор “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын стратеги 2012-2020”-ийг батлан хэрэгжүүлж эхэлсэн.

Уг стратегид зам тээврийн осол, хэргийн нас баралтын тоог бууруулахын тулд осол, хэргийн тоог 2012 оноос 2020 он хүртэл 50 хувьд хүргэхээр зорилт тавьсан. Энэхүү зорилтыг хангахын тулд стратегийг хэрэгжүүлэх төлөвлөгөөг боловсруулан батлуулж, хэрэгжүүлсэн.



Зураг 30. НҮБ-ын “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах 10 жил”-ийн хөтөлбөрийн зорилго

Осол, хэргийн тоог бууруулахад стратеги төлөвлөгөө болон 5 тулгуур хүчин зүйлийг удирдлага, чиглэл болгоно. Тэдгээр үйл ажиллагааг хэрэгжүүлсэн тохиолдолд хүрч болох “нас баралт буурах” үр дүн, ямар нэгэн үйл ажиллагаа хэрэгжүүлэхгүй тохиолдолд учирч болох “сөрөг” үр дүнг дээрх диаграм хэлбэрээр үзүүлсэн байна<sup>4</sup>.

### **5.2.1. Тулгуур хүчин зүйл 1 – Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын менежмент**

НҮБ-ын Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах хөтөлбөрийн нэгдүгээр тулгуур хүчин зүйлд өгөгдөл цуглуулах, нотолгоонд суурилсан судалгааны ажлыг сайжруулах талаар заасан бөгөөд үүгээр дамжуулан замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах тохиромжит арга, хэрэгслийг хэрэглэх суурь нөхцлийг бүрдүүлэхээр зорьсон. Тухайн улсын өөрийн онцлог, үндэсний төлөвлөгөө болон зорилгыг агуулсан замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндэсний стратегийг боловсруулах, байгууллагын чадавхийг бэхжүүлэх, тус ажилд төрөл бүрийн чиг үүрэг бүхий байгууллагуудын оролцоог нэмэгдүүлэх зорилготой.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд улс орнууд анхаарал хандуулах тусам түүний тухай ойлголт сайжирч байна. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд илүү ач холбогдол өгч ажилласнаар мэдлэг болон туршлага хуримтлагдаж бүрхэг асуудлыг ойлгох, шинээр арга, хэрэгсэл бий болгох ажлын үндэс болдог.

Зам тээврийн осол, хэрэг гарах гол шалтгааныг замын хөдөлгөөнд оролцогчийн буруу үйлдлээс үүссэн гэх хандлага их байсан бөгөөд тус ойлголтыг халах үүднээс Швед Улс замын хөдөлгөөнд оролцогчийг буруутгах бус харин зам тээврийн осол, хэргийн улмаас нас барах, хүндээр гэмтэх асуудлыг бүрэн арилгах авто замын сүлжээ бий болгох зорилготой “Алсын хараа-Тэг” (Vision Zero) хөтөлбөрийг хэрэгжүүлж байна.

“Алсын хараа-Тэг” хөтөлбөрийг бусад хөтөлбөртэй харьцуулбал тодорхой тоон зорилтуудад тулгуурласан биш харин зам тээврийн осол, хэргийн улмаас хүндээр гэмтэх болон нас барах нь байж боломгүй зүйл гэдэг үзэл дээр тулгуурладаг. Зам тээврийн осол хэргийн тоог бууруулах бус харин замын хөдөлгөөнд оролцогч буюу хүнд үзүүлж буй зам тээврийн ослын нөлөөлөл, түүнийг хэрхэн бууруулах тал дээр илүү анхаарч байна.

Зам тээврийн осол, хэргийн үзүүлэх нөлөөллийг илүү цогц байдлаар шийдсэнээр замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах бодлогын бичиг баримтуудын үзэл баримтлал, ойлголт өөрчлөгдөж байна. Үүнд “Аюулгүй систем”-ийн аргыг нийтлэг байдлаар хэрэглэж байгаа юм. Тус аргыг Швед, Голланд Улсуудын туршлага дээр үндэслэн НҮБ-ын Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг ханган 10 жилийн 5 тулгуур хүчин зүйлийг хэрэгжүүлэх ажлын хүрээнд боловсруулсан.

“Алсын хараа-Тэг” хөтөлбөрийн адил “Аюулгүй систем”-ийн арга нь зам тээврийн осол, хэргийн улмаас нас барах, насан туршдаа хөгжлийн бэрхшээлтэй болох гэмтэл авахаас сэргийлэх, хүний биед үзүүлэх нөлөөллийг хүлцэх хэмжээнээс ихгүй байлгах зэргээр замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үзэл баримтлал юм.

---

<sup>4</sup>Дэлхийн эрүүл мэндийн байгууллагын тайлан

“Аюулгүй систем”-ийн аргыг замын хөдөлгөөний зохицуулалтад нэвтрүүлэхдээ хэд хэдэн ойлголтыг анхаарч үздэг. Үүнд:

- » Хувь хүний гаргадаг алдаа дутагдлыг хүлээн зөвшөөрөх;
- » Зам тээврийн осол, хэргийг бүрэн зогсоох боломжгүй;
- » Зам тээврийн осол, хэргийн хүнд үзүүлэх нөлөөллийг хамгийн бага байлгах.

Иймд “Аюулгүй систем”-ийн аргыг замын хөдөлгөөний зохицуулалтанд нэвтрүүлэхдээ хэд хэдэн зарчимд тулгуурлан хэрэгжүүлнэ. Үүнд:

- » Авто замыг бүх төрлийн замын хөдөлгөөнд оролцогчдод зориулж барих;
- » Авто замын тэмдгийг тодорхой, нэг хэвийн, ойлгомжтой байлгах;
- » Авто замын төлөвлөлтөөр хурд хэтрүүлэх нөхцлийг бүрдүүлэхгүй байх, зөв үйлдэл хийх боломжоор хангах;
- » Бүх замын хөдөлгөөнд оролцогчдын хооронд үүсч болзошгүй зөрчлийн цэгүүдийг бууруулах;
- » Зам тээврийн осол, хэргээс урьдчилан сэргийлсэн авто зам, сүлжээг төлөвлөх.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад төрийн байгууллагын манлайлал, улс төрийн хүсэл эрмэлзлээс гадна сайн зохион байгуулалттайгаар “Аюулгүй систем”-ийн арга бүрэн хэрэгжих боломжтой гэж үзэж байна.

Уг асуудал нь зам тээврийн ослын үед кинетик энергийг хэрхэн саармагжуулах, замын хөдөлгөөнд оролцогчдын харааны болон сэтгэн бодох чадвар гэх мэт зүйлийг хэрхэн тооцохоос бас шалтгаална.

Замын хөдөлгөөнд оролцогч нь замын хөдөлгөөний дүрмийг дагаж мөрдөх, аливаа нөхцөлд хариу үйлдэл гаргах, замын хөдөлгөөнд сонор сэрэмжтэй оролцохыг энэхүү арга мөн адил шаарддаг. Тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөн, авто замын нөхцөл, хурд зэргийг хөдөлгөөнд оролцогчийн чадварт нийцүүлэн зохицуулах, замын хөдөлгөөнд оролцох аюулгүй орчныг бүрдүүлэх нь “аюулгүй систем”-ийн аргын гол ажил юм. Хэрэв дээрх ажлууд амжилттай хэрэгжвэл зам тээврийн осол, хэрэг гарсан тохиолдолд нас барах, хүнд бэртэх магадлал хамгийн бага байх ач холбогдолтой юм.

“Аюулгүй систем”-ийн аргын зарим үзэл санаа Монгол Улсын замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах голлох бодлогын баримт бичигт тусгагдсан байдаг. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын стратегид замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал нь хөдөлгөөнд оролцогч буюу жолооч болон замын хөдөлгөөний зохицуулагчийн үүрэг гэж үздэг үзэл баримтлалаас татгалзаж “Хүн-Тээвэр-Зам-Орчин” гэсэн замын хөдөлгөөний шинэ хандлага руу шилжиж байгаа талаар дурьдсан. Гэвч, зам тээврийн осол, хэргийн гэмт хэргийн шинж чанарыг чухалчилж үзэх хандлага одоог хүртэл байна. Хэдийгээр энэ хандлага буруу биш боловч замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын нөхцөл байдлын талаар буруу ойлголт өгдөг.

Осол, хэргийн шалтгааныг тогтоохын тулд бус буруутай талыг олоход илүү ач холбогдол өгөх нь тухайн зам тээврийн осол, хэргийн бусад холбогдох чухал мэдээлэл бүртгэгдэхгүй байх нөхцөл бий болдог. Холбогдох мэдээлэл нь зам тээврийн осол, хэргийн гол шалтгааныг ойлгоход чухал эх сурвалж болох бөгөөд түүнд үндэслэн сайжруулсан инженерийн шийдэл нь цаашид гарч болох зам тээврийн осол, хэргийн тоог бууруулж, улмаар нас баралтаас сэргийлэх боломжтой юм.

Монгол Улс замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын зохицуулалтыг сайжруулах, манлайллыг бий болгох чиглэлээр олон ажил хийж, хэрэгжүүлсэн. Зам тээврийн хөгжлийн яам энэхүү ажилд голлох чиг үүргийг гүйцэтгэж ирсэн бөгөөд дотоодын боловсон хүчинг бэлтгэх, байгууллагуудын уялдаа холбоог сайжруулах чиглэлээр ажиллаж байна.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үндэсний хороог Зам, тээврийн хөгжлийн сайдын 2017 оны 01 дүгээр тушаалаар шинэчлэн байгуулсан бөгөөд Зам, тээврийн хөгжлийн яам, Сангийн яам, Хөдөлмөр нийгэм хамгааллын яам, Эрүүл мэндийн яам, Барилга, хот байгуулалтын яам, Боловсрол, соёл, шинжлэх ухаан, спортын яам, Хууль зүй, дотоод хэргийн яам, Байгаль орчин, аялал жуулчлалын яам, Цагдаа, Мэргэжлийн хяналт, МУЗН, хэвлэл мэдээлэл, Их дээд сургууль, Төрийн бус байгууллагын төлөөллүүдээс бүрддэг.

### **5.2.2. Тулгуур хүчин зүйл 2 – Аюулгүй зам, орчин**

Тулгуур хүчин зүйл 2 дугаарт замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад замын байгууламжийн үзүүлэх нөлөөг авч үзэх бөгөөд аюулгүй зам, замын сүлжээг бий болгох явдал юм. Энэхүү зорилгодоо хүрэхийн тулд замыг төлөвлөх, зураг төслийг гүйцэтгэх, барих болон ашиглах үед аюулгүй байдлыг гол нөхцөл болгох, түүнийг нэмэгдүүлэхэд анхаарч ажиллах ёстой.

Замын аюулгүй байдлыг дээшлүүлэхэд дараах хоёр арга хэмжээг авах шаардлагатай. Үүнд:

- » Сайжруулах – энд хар цэгийг тодорхойлох ажил багтана;
- » Урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ – Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудит, үнэлгээ багтана.

**Хар цэг гэдэг нь бусад хэсгүүдтэй харьцуулахад зам тээврийн осол, хэрэг харьцангуй олон болон давталттайгаар гардаг авто замын хэсэг юм.** Хар цэгийг тодорхойлж дүн мэдээг цуглуулснаар авто замын тухайн цэгүүд дээрх осол, хэргийн тоог бууруулахад авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээ тодорхой болж, улмаар хөдөлгөөний аюулгүй байдал хангагдах боломж бүрдэх сайн талтай.

Зам барих, хот төлөвлөх үйл ажиллагаа эрхэлдэг байгууллагууд хар цэгийн аюулгүй байдлыг сайжруулахад оролцоно. Хар цэгийн аюулгүй байдлыг сайжруулах ажиллагаа дараах үе шатаас бүрдэнэ. Үүнд:

- » Байршил тогтоох – осол, хэргийн тоо хэвийн газруудтай ихээр бүртгэгдсэн бүх цэг (газар)-ийн байршлыг тогтоох;
- » Үнэлэх – Тухайн цэгүүдэд үүсээд буй нөхцөл байдалтай танилцаж, эдгээр цэгийн нөлөөлөх хүчин зүйлс болон давуу тал зэргийг тогтооно;
- » Арга хэмжээ авах – Үнэлгээ хийх үед тогтоосон нөхцөл байдалд дүн шинжилгээ хийж, тэдгээрт тохирсон арга хэмжээг тодорхойлох;
- » Хохирлыг үнэлэх – арга хэмжээ авснаар хүрэх үр дүнг үнэлэх тэдгээртэй холлбоотой гарах зардлыг тооцох;
- » Эрэмбэлэх–Аюулгүй байдлыг сайжруулахтай холлбоотой үйл ажиллагаануудыг зардал, үр дүн зэргээс нь хамааруулан эрэмбэлэх, төлөвлөх;
- » Хэрэгжүүлэх – Хар цэгүүд дээр сонгон авч, эрэмбэлсэн арга хэмжээг төлөвлөгөөний дагуу хэрэгжүүлэх;

- » Үнэлэх – Хэрэгжүүлсэн арга хэмжээний үр дүнг үнэлэх дараах хүснэгтээр зам тээврийн осол, хэргийн тоог бууруулах зорилгоор авч хэрэгжүүлсэн ажлын үр дүнг үзүүлээ.

### Хүснэгт 9. Хар цэгийн аюулгүй байдлыг сайжруулах зорилгоор хийгдсэн ажлын үр дүн

Хар цэгийн аюулгүй байдлыг сайжруулахаар авсан арга хэмжээ	Зам тээврийн осол, хэрэг буурсан хэмжээ
Явган зорчигчийн аюулгүй байдлыг дээшлүүлэх (гэрлэн дохионы тусламжтайгаар)	Явган зорчигчийн мөргүүлсэн ослын тоо 42%– 49%, нийт ослын тоо 38% буурсан
Явган зорчигчийн аюулгүй байдлыг дээшлүүлэх (гэрлэн дохиогүй хэсэгт арал, хашилт байгуулах)	Явган зорчигч мөргүүлсэн ослын тоо 68%, нийт ослын тоо 27% буурсан
Замын хажуугийн аюулгүй байдлыг сайжруулах	Замын хажууд гарах ослын тоо 50%– 68% буурсан
Эгц урдаас мөргөх ослын эсрэг авсан арга хэмжээ	Нийт осол 40% буурсан

Монгол Улсын хэмжээнд хар цэгүүдийг бүртгэгдсэн осол, хэргийн тооноос нь хамааруулан тогтоосон байна. Хар цэгийг тогтооход замын хөдөлгөөнд оролцогчийн аюулгүй байдал болон тэдгээрийн үйлдсэн буруутай үйлдэлд төдийлөн ач холбогдол өгдөггүй. Хар цэг нь зам дээр үүссэн алдаа, тухайлбал осол, хэрэг олон дахин давтагдаж гарахад хамгийн их нөлөөлдөг замын байгууламжаас хамаарна.

Харин замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад оролцдог байгууллагуудад энэ талын ойлголт муу, эсвэл хэрэгжүүлэх арга зам тодорхой бус байгаа нь Монгол Улсын хэмжээнд замаас шалтгаалсан зам тээврийн осол маш бага бүртгэгдэх (2016 оны мэдээгээр 38 осол, хэрэг бүртгэгдсэн) шалтгаан байж болно.

Зарим улсын хувьд зам тээврийн осол, хэрэгтэй холбоотой дүн мэдээг олж авах, ашиглахад хүндрэлтэй байдаг. Замын цагдаагийн албаны зам тээврийн ослын дүн мэдээ нь хүмүүсийн хувийн мэдээлэлд их ач холбогдол өгдөг боловч зам барих, засварлах үйл ажиллагааг зохицуулах байгууллагуудад хамааралгүй байдаг.

Дүн мэдээг дамжуулан ашиглах нь хар цэгүүд дээр дүн шинжилгээ хийхэд чухал ач холбогдолтой. Орчин үеийн сүлжээнд суурилсан өгөгдлийн сангийн дүн мэдээг цагдаагийн байгууллагаас өөр чиг үүрэг бүхий оролцогч талууд тайлан, мэдээ гаргах, зам барих, засварлах үйл ажиллагааг зохицуулах, хар цэгийг тогтооход ашиглах шаардлагатай. Үүний тулд гэмтэл, бэртэл бүртгэдэг газарт хадгалагдсан мэдээллийг ашиглаж “нөхцөл байдалд дүн шинжилгээ” хийх шаардлага гарна. Үүнийг дүн мэдээний эх сурвалж болон цуглуулах арганд нарийвчилсан дүн шинжилгээ хийх арга гэдэг. Хар цэгийн дүн шинжилгээг дараах гурван дэд бүлэгт хуваана.

- » Байршил – уулзвар гэх мэт
- » Замын зурвас – төлбөртэй зам, замын хэсэг гэх мэт
- » Бүсийн шинжилгээ – хотын зарим хэсэг

Зам тээврийн осол, хэргийн дүн мэдээг нэгтгэсэн сүлжээнд өгөгдлийн сангийн хамгийн гол давуу тал нь ямар ч хугацааны турш дахь мэдээллийг хэдийд ч авах боломжтой байдагт оршино.

Хар цэгийг зам тээврийн осол, хэрэг бүртгэгдсэн тооноос нь хамааруулан тогтоохоос гадна гэмтлийн зэрэг үндсэн шалгууруудын нэг болдог. Жишээ нь: Хоёр автомашин хоорондоо мөргөлдөх хэлбэрийн ослын үед хүн гэмтэх нь хотын доторх замд ховор тохиолддог боловч орон нутгийн замд хүнд гэмтэх, улмаар амь насаа алдах нөхцөл бүрддэг. Энэ тохиолдолд хүнд гэмтэл, нас баралт зэрэг нь хар цэгийг тогтоох үндсэн үзүүлэлт болно. Хүнд гэмтэл, нас баралт бүртгэгдсэн цөөн тооны осол, хэрэг нь олон тооны хөнгөн гэмтэл учруулсан осол, хэргээс илүүтэйгээр гол үзүүлэлтэд тооцогдоно.

Ослын төрөл болон гэмтлийн зэрэг нь хар цэгийн дүн шинжилгээнд чухал үүрэгтэй. Мөн зарим хөдөлгөөнд оролцогчид, тухайлбал, явган зорчигч, унадаг дугуйгаар зорчигчид хар цэгийн дүн шинжилгээний чухал субъектэд тооцогдоно. Орчин үеийн өгөгдлийн санг ашиглан зам тээврийн ослыг ангилах, хүснэгтэд оруулж нэгтгэх боломжийг бүрдүүлж байна.

Зам тээврийн осол, хэргийн талаар загвар гаргахад заавал мэргэжлийн хүн шаарддаг. Иймд хар цэгийн аюулгүй байдлыг сайжруулахын тулд энэ чиглэлийн мэргэжилтэнг бэлтгэж авах шаардлага гардаг. Мөн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд авто зам, орчны үзүүлэх нөлөөллийн судалгаа хийхэд замын цагдаа болон мэргэжлийн хяналтын байгууллагын дэргэд хяналт, шинжилгээ хийх зориулалт бүхий төв байгуулах шаардлагатай байна.

**Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудит нь шинээр баригдаж байгаа болон баригдсан ашиглагдаж байгаа авто замд дахь замын төлөвлөлт, зохион байгуулалт, замын хөдөлгөөний зохицуулалтад аюулгүй байдлыг хэрхэн хангаж буй эсэх болон ослын нөлөөлөлд бие даасан үнэлгээ хийх албан ёсны үйл ажиллагаа юм.**

**Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудит нь шинэчлэн засварлаж байгаа болон шинээр барьж буй авто зам дээрх ослоос урьдчилан сэргийлэх үүднээс ослын дүн шинжилгээ хийх болон замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын инженерчлэлийн мэргэжлийн ур чадварын хүрээнд хийгдэнэ.**



Зураг 30. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудит ба авто замын төлөвлөлтөд хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын систем нэвтрүүлсэн улсууд

Замын хөдөлгөөний аудитыг хийснээр аюулгүй авто зам барих, төлөвлөх болон авто замын аюулгүй хөдөлгөөн зохион байгуулалтын системийг бүрдүүлэх, мөн авто замын төлөвлөлтийн шатанд нь байж болох боломжуудаас өөрийн улс орны нөхцөлд тохирсон төлөвлөлт болон системийг сонгоход ихээхэн чухал ач холбогдолтой.

Ерөнхийдөө, авто замыг зорчилтын хугацаа, хэрэглэгчийн тав тух, тээврийн хэрэгслийн түлшний зарцуулалт, бүтээн байгуулалтын үнэ өртөг, хүрээлэн буй орчин болон нийгэм, эдийн засагт үзүүлэх нөлөө, хот суурин газрын болон орон нутгийн төлөвлөлт зэрэг олон шалгуурыг тооцон үзсэний үндсэн дээр төлөвлөдөг.

Аюулгүй байдал бол шалгуур үзүүлэлтүүдийн нэг бөгөөд төлөвлөлтийн элемент бүрт авто зам, замын байгууламжийн стандартыг дагаж мөрдсөнөөр хангагдана.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын албан ёсны аудитын үйл ажиллагаа нь бие даасан мэргэжлийн ур чадварын хүрээнд хийгдэх бөгөөд авто замын төлөвлөлтийн явцад аюулгүй байдлын үр нөлөөг бүхэлд нь тодорхойлох ба ингэснээр засвар хийгдэж буй болон шинээр баригдаж буй авто замын аль алины нь аюулгүй байдлыг төлөвлөлтийн шатнаас эхлэн хангана гэдгийг баталж байдаг.

Аюулгүй байдлын аудитын үндэс нь ирээдүйд тохиолдож болох зам тээврийн осол, ослын улмаас нас барах, гэмтэх, бэртэх зэрэг хүндрэлүүдээс урьдчилан сэргийлэхийн тулд шинээр баригдаж буй болон засвар хийгдэж буй авто замын төлөвлөлтөд аюулгүй байдлын зарчмуудыг баримталж ажиллах явдал юм.

**Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын үндсэн зорилго** нь авто замын сүлжээ нь практик дээр аюулгүй байдлыг бүрэн хангана гэдгийн баталгаа болно. Өөрөөр хэлбэл хөдөлгөөний аюулгүй байдал нь авто замын аливаа төслийн төлөвлөлт болон бүтээн байгуулалтын бүх шатны гол асуудал байна. Үүнээс гадна аюулгүй байдлын аудит нь дараах зорилготой.

- » Засвар хийгдэж буй болон шинээр баригдаж буй авто зам дээр тохиолдож болох зам тээврийн ослын тоо, сөрөг үр дагаварыг бууруулна;
- » Авто замын сүлжээний аль ч хэсэг дэх зам тээврийн ослыг үүсгэх эсвэл нэмэгдүүлж болохуйц аливаа боломжуудаас зайлсхийх;
- » Хэрэглэгч нар шинээр баригдаж байгаа болон шинэчлэн засварлаж буй авто замуудыг хэрхэн аюулгүй ашиглах талаар мэдлэгтэй байх.

Ямар ч тохиолдолд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитыг авто замын төлөвлөлтийн шатнаас эхлэн хийнэ. Авто замын төлөвлөлтийн шатанд ослын эрсдлийг бууруулснаар тухайн авто замын сүлжээний ашиглалтын үед осол болох магадлал бага байх, ослоос урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ авахад хялбар төдийгүй авто замын сүлжээний ашиглалтын үеийн зардлыг бууруулах ач холбогдолтой.



## ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫН АУДИТЫН ҮНДСЭН ЭЛЕМЕНТҮҮД

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын систем нь дараах үндсэн элементүүдээс бүрддэг.

### *Албан ёсны шалгалт*

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудит нь одоогийн ашиглагдаж буй эсвэл төлөвлөж буй авто замын төлөвлөлтийн бүрэлдэхүүн хэсэг болон үйл ажиллагааны нөлөөллийг аюулгүй байдлын талаас нь шалгах албан ёсны шалгалт юм.

### *Багийн хяналт*

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитыг тухайн төсөлд тохирох хөдөлгөөн зохион байгуулалтын болон аюулгүй байдал, авто замын төлөвлөлт, засвар үйлчилгээ, авто замын барилгын мэргэжлээр мэргэшсэн, туршлагатай хамгийн багадаа 3 аудитор хийж гүйцэтгэнэ.

### *Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын бие даасан аудитын баг*

Аудитын багийн гишүүд нь авто замын төлөвлөлтийн багаас хараат бус бие даасан байна. Одоо ашиглагдаж буй авто зам дээр хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудит хийх тохиолдолд багийн ахлагч нь байгууламжийн эзэмшигчээс хараат бус байна. Гэсэн хэдий ч инженерүүд, засварын ажилтнууд болон байгууламж эзэмшигчийн ажилтнууд аудитад оролцож болох боловч дүгнэлт гаргахгүй. Энэхүү хараат бус бие даасан байдал нь тухайн аудитыг үнэн зөв гүйцэтгэхэд чухал нөлөөтэй болно.

### *Мэргэшсэн баг*

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитыг хийх аудиторууд тусгай чадварыг эзэмшсэн байна. Аудитор тус бүрийн чадварыг дараах хэсэгт нарийвчлан тодорхойлно.

### *Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын асуудалд анхаарал хандуулах*

Хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын гол анхаарал төвлөрүүлэх асуудал бол авто замын төлөвлөлтөөс эсвэл төлөвлөлтийн зарим үйл ажиллагаанаас хамаарч үүсэж болох хөдөлгөөний аюулгүй байдлын асуудлуудыг тодорхойлох явдал юм. Хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудит нь хөдөлгөөний аюулгүй байдалтай холбоотой стандартууд мөрдөгдөж байгаа эсэхэд анхаарал хандуулах шаардлагагүй.

### *Авто зам хэрэглэгч бүрийг хамрах*

Хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудит нь тээврийн хэрэгслийн бүх төрөл болон авто зам хэрэглэгч (жолооч, янз бүрийн насны явган зорчигч, хүүхдүүд, хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэд, дугуйгаар зорчигчид, амралт зугаалга, хөдөө аж ахуйн зориулалтын тээврийн хэрэгслээр хөдөлгөөнд оролцогчид г.м) бүрийг хамарна.



### ***Байгаль, хүрээлэн байгаа орчинд ээлтэй байх***

Хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудит нь байгаль, хүрээлэн байгаа орчинд ээлтэй байх ёстой. Аудитын баг нь зам тээврийн ослоос үүдэлтэй аюулгүй байдлын асуудлуудыг хэлэлцэхээс гадна хүрээлэн байгаа орчны ямар нөлөөлөл байна вэ гэдгийг хамтатган судалж тогтоодог. Үүнд нь жил/өдрийн цаг, улирал, цаг агаар, тухайн газар нутгийн онцлог, нөхцөл байдал зэрэг нь багтана.

### ***Чанартай байх***

Хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын бүтээгдэхүүн нь тоо хэмжээнээсээ илүү чанарын хувьд өндөр байх ёстой. Үүнд нь аудитын үр дүнд тодорхойлсон асуудлуудын жагсаалт, холбогдох эрсдлийн үнэлгээнүүд, санал болгож буй зөв зүйтэй зөвлөмж, арга хэмжээнүүд багтана.

### ***Газар дээр нь очиж танилцах, шалгах***

Хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудит хийж буй авто зам дээр өдөр, шөнийн аль алинд нь биечлэн очиж шалгах нь илүү үр дүнтэй байдаг.

## **ХӨДӨЛГӨӨНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫН АУДИТ ХИЙХ ҮЕ ШАТ, ГҮЙЦЭТГЭХ ДАРААЛЛЫГ АВЧ ҮЗВЭЛ:**

Аудитын үйл ажиллагаа нь ихэвчлэн нэгээс таван шатанд системтэйгээр хийгдэнэ.

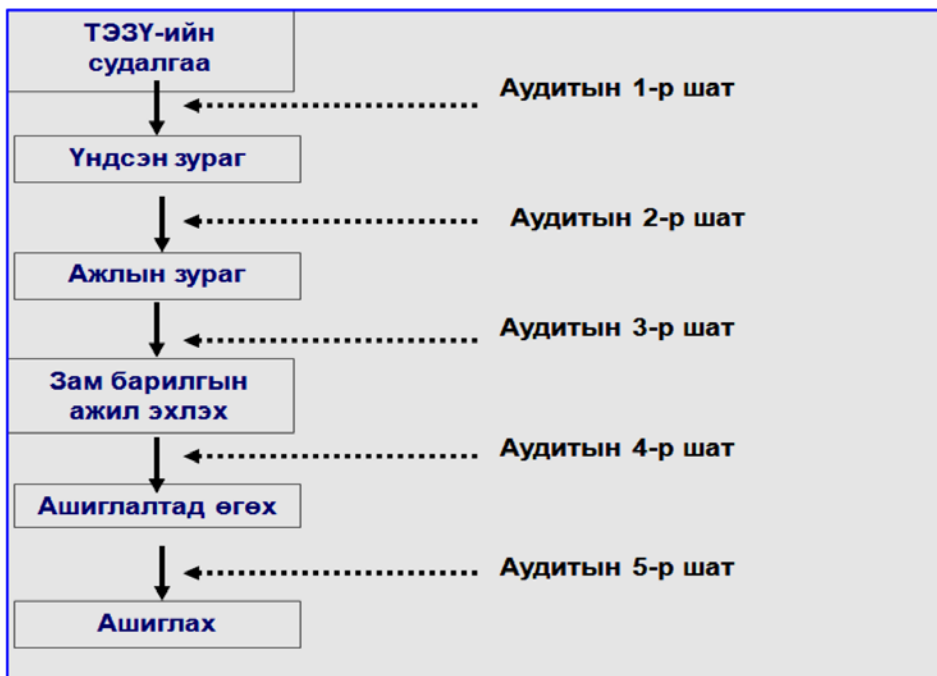
***Нэгдүгээр шат:*** Техник эдийн засгийн судалгаа. Энэхүү шатанд авто замын сүлжээний хэмжээ ба шинж чанарыг үнэлэх ба бодит төлөвлөлтийн эхний шаардлагуудыг тодорхойлно, тухайлбал авто замын сонголт, төлөвлөлттэй холбоотой стандартууд, одоогийн байгаа авто замын сүлжээтэй хэрхэн холбох, уулзваруудын тоо ба төрөл, бүх төрлийн хөдөлгөөний нээж болох шинэ авто зам эсэх гэх мэт.

***Хоёрдугаар шат:*** Авто замын төлөвлөлтийн анхан шат. Хөндлөн болон босоо эгнээнүүд болон уулзварын төлөвлөлтийг ерөнхийд нь тодорхойлно. Энэ шатны төгсгөл хэсэгт авто замын ерөнхий төлөвлөлт хийгдэх ба шаардлагатай бол газар эзэмшил/худалдан авах талаар холбогдох шийдвэрийг гаргана.

***Гуравдугаар шат:*** Авто замын нарийвчилсан төлөвлөлт. Авто замын эгнээ, тэмдэг, тэмдэглэгээ, гэрэлтүүлэг, замын хажуугийн тоноглолууд, тохижилтыг бүрэн тодорхойлно.

***Дөрөвдүгээр шат:*** Авто замыг нээхээс өмнөх шат. Шинээр баригдаж буй болон шинэчлэн засварлаж буй авто замын хөдөлгөөнийг нээхээс өмнө автомашинаар, унадаг дугуйгаар болон явганаар зорчих зэргээр хөдөлгөөнийг эхлүүлэх ба эдгээр хөдөлгөөнийг харанхуйд, цаг агаар муу байхад зэргээр явуулж туршиж үзнэ.

***Тавдугаар шат:*** Авто замын ашиглалтын үеийн хяналт. Шинээр баригдсан болон шинэчлэн засварласан авто замыг нээснээс хойш хэдэн сарын дараа тухайн авто замын төлөвлөлт нь хэрэглэгчийн бодит хэрэгцээнд нийцэж байгаа эсэхэд үнэлгээ хийнэ.



Зураг 31. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудит хийх шат

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитыг хийхдээ системтэйгээр тодорхой дэс дарааллын дагуу гүйцэтгэнэ.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын багийн талаарх ерөнхий ойлголт маш чухал юм.

**Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудит хийх үйл ажиллагааны дараалал**

**Нэг. Аудит хийх шаардлагатай шинээр баригдах гэж буй болон шинэчлэн засварлах гэж буй авто замын төслийг тодорхойлох**

*Энэ үйл ажиллагааг гүйцэтгэснээр шинээр баригдах гэж буй болон шинэчлэн засварлах гэж буй авто замыг аудит хийхээр сонгох ба хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын үзүүлэлтүүдийг тодорхойлсон байна.*

**Хоёр. Хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудит хийх багийг сонгох**

*Энэ үйл ажиллагааг гүйцэтгэснээр хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын үйл ажиллагааг шат бүрт хийх чадвартай, холбогдох мэргэжлийн хүмүүсээс бүрдсэн, бие даасан багийг сонгоно.*

**Гурав. Төслийн зураг төсөл болон холбогдох бусад мэдээллийг судлан үзэхийн тулд аудит эхлэхээс өмнө уулзалтыг зохион байгуулна.**

*Уулзалтад аудитын баг, тухайн авто замын төслийн захиалагч, төлөвлөлтийн баг оролцох ба уг төслийн талаарх боломжит бүх мэдээллийг судлан үзэж, аудитын хамрах хүрээ ба агуулгыг хэлэлцэн шийдвэрлэнэ.*

**Дөрөв. Янз бүрийн нөхцөл шаардлагын хүрээнд газар дээр нь очиж, хяналт шалгалтыг явуулна.**

*Төслийн нөхцөл байдалтай танилцах шалгалтын зорилго нь уг төслийн эсвэл одоо ашиглагдаж буй авто замын аюулгүй байдлын эрсдэл бүхий хэсгийг газрыг тодорхойлох ба газар дээр нь очиж танилцаж, бодитоор шалгахад оршино.*

**Тав. Аудитын дүн шинжилгээ хийж, үр дүнгийн талаарх тайланг бэлтгэнэ.**

*Энэ шатыг гүйцэтгэсний үр дүнд аюулгүй байдлын асуудлуудыг тодорхойлж, эрэмбэлнэ. Аюулгүй байдлын эрсдлийн түвшинг бууруулах саналыг дэвшүүлнэ. Хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын үр дүнг аудитын албан ёсны тайланд хураануулан нэгтгэнэ.*

**Зургаа. Төслийн захиалагч болон Төлөвлөлтийн багт аудитын үр дүнг танилцуулна.**

*Энэ шатанд Аудитын баг нь хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын үр дүнг төслийн захиалагч болон төлөвлөлтийн багт хялбар ойлгуулахын тулд биечлэн амаар тайлагнана.*

**Долоо. Албан ёсны хариу бэлтгэх**

*Албан ёсны хариуг хүргүүлснээр энэхүү хариу нь төслийн бичиг баримтын гол чухал хэсгийн нэг болно. Төслийн захиалагч болон төлөвлөлтийн багийн энэхүү үй ажиллагаа нь хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын дүгнэлтээс гаргасан зарим саналуудыг яагаад хэрэгжүүлэх боломжгүй вэ гэдгийн тайлбар болох бөгөөд аудитын үр дүнгийн тайланд тусгагдсан аюулгүй байдлын асуудал бүрийн тайлбар болох боломжтой.*

**Найм. Төсөлд аудитын үр дүнгийн тайланд тусгагсан шаардлагатай нэмэлт өөрчлөлтүүдийг оруулна.**

*Энэхүү сүүлийн шат нь бичиг баримтын хүрээнд болон тайланд тусгагдсан шаардлагатай арга хэмжээнүүдийг авч дуусгавар болсон гэдгийг батална.*

*Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын багийн талаарх ерөнхий ойлголт маш чухал юм.*

Мэргэжлийн өндөр чадвар бүхий туршлагатай зам тээврийн ослын шинжээч болон замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал, хөдөлгөөн зохион байгуулалтын инженерүүдээс бүрдсэн баг замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитыг хийнэ.

Зам тээврийн ослын шинжээч, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал, хөдөлгөөн зохион байгуулалтын инженерүүд нь авто замын төлөвлөлт болон хөдөлгөөний аюулгүй байдлын чиглэлээр мэргэжил эзэмшиж, хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын чиглэлээр суралцаж, мэргэшсэн, энэ чиглэлээр туршлагажсан байна.

Мөн туршлага, мэдлэг эзэмшсэн байхаас гадна аудитын үр дүнг танилцуулах, шаардлагатай арга хэмжээ авахад шаардлагатай харилцааны ур чадварыг эзэмшсэн байна. Хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитыг дан ганц аудитор хийснээс аудитын баг гаргаж хийх нь илүү дээр байдаг. Аудитын багийн гишүүдэд бие даасан ур чадвараас гадна багаар ажиллах чадварыг мөн шаарддаг.

Хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитыг үр ашигтай гүйцэтгэх нэг нөхцөл бол аудитын багийн гишүүдийн хамтын хүчин чармайлт байдаг. Аудитыг амжилттай хийхэд бие даасан гишүүдийн онцлог шинжүүдээс илүүтэйгээр тухайн багийн нийт гишүүдийн мэдлэг, туршлага нь хамгийн чухал байдаг. Аудитын багийг ямар бүрэлдэхүүнтэй ажиллуулах вэ? Зарим төрлийн авто замын төсөлд гурван гишүүн хангалттай байдаг боловч томоохон төсөлд эсвэл олон төслүүдийг нэгтгэн хийхэд, эсвэл илүү туршлага шаардсан авто замын төсөлд аудит хийх гишүүдийн тоо хангалтгүй байж болох юм. Гэвч олон улсын сайн практикуудаас харахад аудитын багийн гишүүдийн тоо их байх нь зохимжгүй байдаг бөгөөд шаардлагатай мэдлэг чадвар, туршлага бүхий бага хэмжээний аудитын баг ажиллахад хангалттай байдаг байна.

Аудитын багийн гишүүд нь авто замын төлөвлөлт, хөдөлгөөн зохион байгуулалт, хөдөлгөөний аюулгүй байдлын инженерийн чиглэлээр мэргэжил эзэмшсэн байвал зохино. Туршлагын хувьд авто замын төлөвлөлт эсвэл хөдөлгөөн зохион байгуулалтын гэх мэт дан ганц мэргэжлийн хүрээнд биш өргөн хүрээг хамарсан ажлын туршлагатай байх ёстой.

Багийн гишүүдийг төрийн байгууллагууд/олон нийтийн байгууллагуудаас сонгон авч болох бөгөөд гишүүд бие даан ажиллах чадвартай байх ёстой.

Багийн гишүүдээс багийн ахлагчийг сонгоно. Багийн ахлагч нь хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын талаар өргөн мэдлэгтэй, багийн гишүүдийг удирдан ажиллах чадвартай байхаас гадна төслийн гүйцэтгэгч, төлөвлөлтийн багийнхантай зөвлөлдөн хэлэлцэх чадвартай байна.

Тухайн орон нутгийн захиргаа болон хууль сахиулагсад, эсвэл тухайн орон нутгийн Засаг дарга нар, тухайн орон нутаг дахь аливаа байгууллагын дарга нарын зүгээс тухайн авто замын төслийг өөрсдөө хариуцна, аудитын баг ажиллах шаардлагагүй гэж хандах тохиолдол бас гардаг байна. Иймээс аудитын баг нь төсөл хэрэгжиж буй орон нутгийн талаар тодорхой мэдлэгтэй байхыг мөн шаардана. Аудитын багийн гишүүдийн мэргэжлийг дараах байдлаар тодорхойлсон байна.

**Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын мэргэжилтэн:** Энэхүү мэргэжилтэн нь зам тээврийн ослын нөхцөл шалтгаан, хүчин зүйлүүд болон ослыг бууруулах үр дүнтэй арга хэмжээний талаар өргөн хүрээтэй мэдлэг, туршлагыг эзэмшсэн байна. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын мэргэжилтэн нь хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудит болон үнэлгээг явуулахад гол чухал мэргэжилтний нэг болно.

**Хөдөлгөөн зохион байгуулалтын инженер:** Энэхүү мэргэжилтэн нь хөдөлгөөн зохион байгуулалтын чиглэлээр мэргэшсэн, замын түгжрэлийн нөхцөл, шалтгаан, тээврийн хөдөлгөөний эрэлт хэрэгцээ болон багтаамж хоорондын харилцан хамаарал, замын хөдөлгөөний эрчим, түүний зарчмуудын талаар өргөн мэдлэгтэй байна. Хөдөлгөөн зохион байгуулалтын инженер нь хөдөлгөөн зохион байгуулалтын арга хэмжээнүүд, тэдгээрийн нөлөөлөл, авто замын тэмдэг, тэмдэглэгээ, гэрлэн дохионы байршил, тэдгээрийн ашиглалтын талаарх мэдлэгийг эзэмшсэн байна. Хөдөлгөөн зохион байгуулалтын инженер нь хотын авто замын түгжрэл их байвал тухайн авто замын төсөлд илүү шүүмжлэлтэй хандаж болно.

**Авто замын төлөвлөлтийн инженер:** Энэхүү мэргэжилтэн нь авто замын төлөвлөлтийн чиглэлээр өргөн хүрээний туршлагатай, авто замын төлөвлөлтийн талаарх олон улсын, улсын болон орон нутгийн стандартуудыг төгс мэддэг, авто замын эгнээ, хөвөө, уулзвар, гарц зэрэг зам барилгын элемент бүрийг авто зам хэрэглэгч бүрт аюулгүй байхаар төлөвлөж чадах мэргэжлийн ур чадварыг бүрэн эзэмшсэн байна. Мөн тухайн улсын хууль тогтоомжууд ялангуяа явган зорчигч, хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдэд зориулсан тоноглол хэрэгслийн талаарх хууль дүрмийн мэдлэгтэй байхыг шаарддаг байна.

**Тухайн орон нутгийн хариуцах холбогдох ажилтан:** Энэхүү ажилтан нь тухайн орон нутагтаа хөдөлгөөний аюулгүй байдлын асуудлууд болон холбогдох хяналт, шалгалтыг тогтмол гүйцэтгэдэг, энэ чиглэлийн мэргэжлийн туршлага, дадлага эзэмшсэн байна. Энэхүү үүргийг тухайн орон нутагт замын цагдаагийн ажилтнуудыг сонгон гүйцэтгүүлвэл илүү тохиромжтой байдаг.

**Бусад салбарын холбогдох мэргэжилтнүүд:** Энэхүү мэргэжилтэнд сэтгэл судлаач, хүний нөөцийн мэргэжилтэн, засвар үйлчилгээ, гүйцэтгэлийн ажилтнууд, анхан шатны тусламж үйлчилгээний ажилтнууд, явган зорчигч ба дугуйгаар зорчигчдод үйлчлэх үйлчилгээний ажилтнууд, дамжин өнгөрөх ажиллагаа хариуцсан ажилтнууд, тээврийн ухаалаг систем хариуцсан ажилтнууд тус тус хамаарна. Эдгээр ажилтнууд нь мөн хөдөлгөөний аюулгүй байдлын асуудлаар тодорхой хэмжээний туршлага, мэдлэгтэй байвал зохино.

Хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудит хийх дүрэм, зааварчилгаа эсвэл зөвлөмжийг боловсруулах, аудиторуудыг мэргэжлийн түвшинд бэлтгэх, тогтмол сургалтад хамруулах, аудит хийх практик туршилтуудыг биечлэн хэрэгжүүлэх нь аудитыг чанартай гүйцэтгэхэд чухал нөлөө үзүүлнэ.

Аудитын шат бүрт шалгалтын хуудсыг хэрэглэнэ. Шалгалтын хуудас нь аудиторуудад асуудал бүрийг сануулахад ихээхэн ашиг тустай боловч нөгөө талаас нөхцөл байдал бүрийг хангалттай хэлэлцэхгүйгээр шалгалтын хуудсыг шууд ашиглах эрсдэл бас байдаг.

### Хүснэгт 10. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудит болон замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын уламжлалт шалгалт хоорондын ялгаа

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудит нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын уламжлалт шалгалтаас юугаараа ялгаатай вэ?	
Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудит	Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын уламжлалт шалгалт
Төслөөс хараат бус бие даасан баг гүйцэтгэнэ.	Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын шалгалтын баг нь төлөвлөлтийн багаас бүрэн хараат байдаг.
Тээвэр, хөдөлгөөний аюулгүй байдал, хөдөлгөөн зохион байгуулалт, ослын шинжээч, авто замын инженер зэрэг холбогдох бүх мэргэжлийн хүмүүсийг хамарсан баг ажилладаг.	Авто замын төлөвлөлтийн инженер, замын цагдаа нар ерөнхийдөө ажилладаг.
Авто зам хэрэглэгч бүрийн аюулгүй байх боломжит бүх хувилбарыг хэлэлцдэг.	Зөвхөн моторт тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнд анхаардаг.
Авто зам хэрэглэгч бүрийн боломж ба хязгаарлалтыг тооцох нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын чухал элементийн нэг юм.	Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын уламжлалт шалгалт нь хүний хүчин зүйлийн нөлөөллийг бүрэн судалдаггүй.
Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын албан ёсны тайланг тухай бүр гаргаж холбогдох байгууллагууд, зам хэрэглэгч нарт тогтмол хүргэнэ.	Албан ёсны тайланг тухай бүр гаргадаггүй. Жилийн тогтоосон хэдэн хугацаанд гаргадаг боловч иргэдэд бүрэн хүрдэггүй.
Албан ёсны тайлангийн дагуу холбогдох арга хэмжээг авч, буцаан дахин мэдээлдэг.	Албан ёсны тайлангийн дагуу холбогдох арга хэмжээг авах нь цөөн буцаан дахин мэдээлдэггүй.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитыг хийснээр тухайн зам дээр гарах осол, хэргийн тоо 30%– 40% буурдаг. Монгол Улсын хэмжээнд авто замыг төлөвлөх, төсөллөх, барих зэрэг бүхий л үйл ажиллагаа батлагдсан норм, дүрмийн дагуу явагдаж байгаа боловч аль ч шатанд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудит огт хийгдэхгүй байна.

Замыг төлөвлөхөөс эхлэн түүний зураг төслийг гүйцэтгэх, барих, хүлээлгэн өгөх бүх шатанд хөндлөнгийн байгууллагаар аудит хийлгэснээр тухайн зам дээрх осол хэргийн тоо буурах, аюулгүй байдал хангагдах боломжтой. Иймд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудит хийх эрх зүйн орчныг бүрдүүлэх шаардлагатай.

#### 5.2.3. Тулгуур хүчин зүйл 3 – Тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдал

Автопарк хуучрахын зэрэгцээ тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг нь тээврийн хэрэгслийн техникийн бүрэн байдлыг хангахад чухал үүрэг гүйцэтгэнэ.

Тээврийн хэрэгслийн дугуй, тоормос мэтийн засвар үйлчилгээг хийж бүрэн байдлыг хангаж болох ч, түүний зэрэгцээ төрөл бүрийн электрон системийн аюулгүйн зэргийг хадгалж байх нь чухал. Жишээлбэл, тоормосны автомат систем (ABS)-ийн аюулгүй байлыг хангах ёстой. Хуучин автомашины цахилгаан, электрон хэрэгслийн гэмтэл нь тухайн үед биш юмаа гэхэд аажимдаа замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын зэргийг бууруулдаг.



Техникийн хувьд бүрэн бус тээврийн хэрэгслээр ачаа, зорчигч тээвэрлэх нь замын хөдөлгөөний осол зөрчилд хүргэж, ачаа бараа дутагдах, зорчигчдод чанаргүй үйлчилгээ үзүүлэх, ялангуяа хотын агаарын бохирдол, замын хөдөлгөөний түгжрэлийг нэмэгдүүлдэг.

Манай улсад техникийн хяналтын үзлэгийн суурин 30, зөөврийн тоног төхөөрөмж бүхий явуулын 27, нийт 57 үүнээс Улаанбаатар хотод төрийн өмчийн суурин 4, явуулын 3, хувийн хэвшлийн суурин 4, явуулын 1 техникийн хяналтын үзлэгийн төв ажиллаж 2018 онд эдгээр төвд 634 мянга гаруй тээврийн хэрэгсэл техникийн хяналтын үзлэгт орсон байна.

Тээврийн хэрэгслийн тоо нэмэгдэж байгаа ч эдгээр хяналтын үзлэгийн төвүүдийн ачаалал ихсээгүй байгаа нь техникийн үзлэгийн чанар хангалтгүй байгааг илтгэх нэг үзүүлэлт болно. Шинэ автомашиныг 2 жилийн дараагаар үзлэг хяналтад оруулж, харин бусад автомашиныг жил бүр хяналтын үзлэгт оруулж байна.

Дотоодын судлаачдын хийсэн судалгаанаас харахад мөн техникийн хяналт хоорондын хугацаа замын хөдөлгөөний осол зөрчилд багагүй сөрөг нөлөөтэй байгааг тогтоосон байна. Мөн тээврийн хэрэгслийн насжилт нь гүйлтээс илүү чухал хүчин зүйл хэдий ч эдгээр хоёр үзүүлэлт нь хоорондоо хамааралтай билээ.

Иймээс тээврийн хэрэгслийн үзлэг, хяналт нь тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлыг хангахад чухал үүрэг гүйцэтгэж байна.

Тээврийн хэрэгслийн техникийн байдалд өндөр шаардлага тавьдаг АНУ, Франц, Англи улсад гарсан зам тээврийн осол, хэрэгт тээврийн хэрэгслийн нөлөөлөл нь 18-23 хувь<sup>5</sup> байдаг бол 2017 оны статистик үзүүлэлтээс харахад Монгол Улсын хэмжээнд 36591 зам тээврийн ослын 97,6 хувь, жолоочийн 2,4 хувь нь явган зорчигчийн буруугаас, 0,1 хувьд замын нөхцлөөс, тээврийн хэрэгсэл нөлөөлсөн зам тээврийн осол байхгүй гэсэн статистик мэдээ байна<sup>6</sup>.

Дээрх үзүүлэлтүүдэд дүгнэлт хийхэд зам тээврийн осолд тээврийн хэрэгслийн зам тээврийн осол хэрэгт нөлөөлөх байдлыг судлан шинжлэх шаардлагатай.

2017 онд “Эрүүгийн хуулийг шинэчлэн найруулснаар тус хуулийн 27.10 дугаар зүйлд 2.Автотээврийн хэрэгслийн жолооч хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль, түүнд нийцүүлэн гаргасан захиргааны хэм хэмжээний актыг зөрчсөний улмаас хүний эрүүл мэндэд хүндэвтэр хохирол учруулсан бол дөрвөн зуун тавин нэгжээс таван мянга дөрвөн зуун нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр торгох, эсхүл хоёр зуун дөчин цагаас долоон зуун хорин цаг хүртэл хугацаагаар нийтэд тустай ажил хийлгэх, эсхүл нэг сараас нэг жил хүртэл хугацаагаар зорчих эрхийг хязгаарлах ял шийтгэнэ” гэж заасан.

Зөрчлийн тухай болон Эрүүгийн хуулийн хэрэгжих нөхцөл нь “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль” түүнтэй нийцүүлэн гаргасан “Замын хөдөлгөөний дүрэм”, стандарт, техникийн холбоотой стандартууд байна.

Өнөөгийн байдлаар Замын хөдөлгөөний дүрэмд “Хөдөлгөөнөө үргэлжлүүлэхийг хориглох”, “ашиглахыг хориглох” гэсэн ойлголтууд бий бөгөөд 2.3 дугаар зүйлд заасан 6 тохиолдолд хөдөлгөөнд оролцохыг хатуу хориглосон, дүрмийн 2 дугаар хавсралтад тээврийн хэрэгслийг ашиглахыг хориглох эвдрэл, гэмтэл, техникийн зөрчлүүдийн нэг бүрчлэн заасан байна.

<sup>5</sup>Дорожно-патрульная служба.С.Н.Димитриев. Москва. Спарк. 138-р тал.

<sup>6</sup> Монгол Улс дахь зам тээврийн осол, зөрчлийн статистик үзүүлэлт. УБ., 2018. 31 дахь тал.

Мөн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль, Автотээврийн тухай хуультай нийцүүлэн гаргасан 56 стандарт, норм, дүрэм мөрдөгдөж байгаа бөгөөд эдгээр нь өнөөгийн шаардлагад төдийлөн нийцэхгүй байна.

Иймд 2017 онд Монгол Улсын Засгийн газрын хуралдаанаар “Дугуйт тээврийн хэрэгсэл болон тэдгээрт суурилуулан ашиглаж болох тоног төхөөрөмж болон эд ангид зориулсан техникийн нэгдсэн шаардлагыг батлах тухай болон эдгээр шаардлагад үндэслэн олгосон зөвшөөрлийг харилцан хүлээн зөвшөөрөх тухай хэлэлцээр”-т нэгдэн орох тухай хэлэлцэж, Монгол Улсын УИХ-ын Аюулгүй байдал, гадаад бодлогын байнгын хорооны хурлаар нэгдэн орох асуудлыг дэмжсэн байна. Энэхүү хэлэлцээрт нэгдэн орсон тохиолдолд олон улсын шаардлага хангасан тээврийн хэрэгсэл импортлох, хөдөлгөөнд оролцох, техникийн засвар үйлчилгээ явуулах эрх зүйн орчин бүрдэх болно.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль 2015 онд батлагдан, 2016 оны 9 дүгээр сарын 1-ний өдрөөс эхлэн хэрэгжсэнээр зам, тээврийн осол гарах явдлыг нилээд хэмжээгээр бууруулсан үр дүнтэй харагдаж байна.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль батлагдаж хэрэгжсэнээр 2016 оны байдлаар улсын хэмжээнд тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний аюулгүй байдал, ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэрэг 1782 бүртгэгдсэн нь өмнөх оны мөн үетэй харьцуулахад 228 нэгжээр буюу 11,3 хувиар, нас барсан хүний тоо 399 байгаа нь 30 нэгжээр буюу 7,0 хувиар, гэмтсэн хүний тоо 1247 байгаа нь 135 нэгжээр буюу 9,8 хувиар тус тус буурсан эерэг үзүүлэлт байгаа боловч хөдөө орон нутгийн замд хурд хэтрүүлэх, гэрэл хэрэглэх зөрчил, согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодох явдал буурахгүй, мансууруулах бодис хэрэглэх явдал нэмэгдэж, эдгээр зөрчлийн улмаас хүний амь нас хохирох явдал нэмэгджээ .

#### ***Баруун талдаа жолооны хүрдтэй тээврийн хэрэгслийн ашиглалт:***

Судалгаанаас үзэхэд сүүлийн жилүүдэд импортлогдож байгаа автомашины ихэнх нь баруун талдаа жолооны хүрдтэй байгаа ба Монгол Улсад ашиглаж байгаа тээврийн хэрэгслийн 50 гаруй хувь нь баруун талдаа жолооны хүрдтэй байна.

Замын сүлжээ нь зүүн талдаа жолооны хүрдтэй тээврийн хэрэгсэлд зориулан байгуулагдсан ч жолооны хүрдийг хослуулан хэрэглэж байгаа нь аюултай байдлыг үүсгэж байна. Гүйцэж түрүүлэх үед харагдах орчин хязгаарлагдаж байгаа төдийгүй, тэгш бус хэмт гэрлийн тусгал нь өөдөөс ирж байгаа тээврийн хэрэгслийн жолоочийг гялбуулдаг. Мөн замын зүүн гар талаар явах замын хөдөлгөөний шаардлагыг хангахаар хийгдсэн гэрлийн тусгал нь шөнийн цагаар гарах ослын тоог нэмэгдүүлж байна. Монгол Улсад гарсан ослын тоо баримтаас харахад шөнийн цагаар (18:00-00:00) гарсан ослын тоо өдрийнхтэй харьцуулахад илүү байна.

Баруун талдаа жолооны хүрдтэй тээврийн хэрэгслийн оролцсон ослын тоо олон байгаа юм. (2016 онд гарсан ослын 70% нь баруун талдаа жолооны хүрдтэй байсан байна). Зүүн болон баруун талдаа жолооны хүрдтэй тээврийн хэрэгсэл холилдсон автопарк нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үүднээс харахад ноцтой асуудал болж байна.

---

<sup>7</sup> Монгол Улсын Засгийн газрын 2017 оны 3 сарын 29-ний өдрийн хуралдааны танилцуулга



Баруун талдаа хүрдтэй тээврийн хэрэгсэл ашиглахаар худалдан авч байгаа хүмүүст ногдуулах татварыг нэмэгдүүлэх, энэ төрлийн тээврийн хэрэгслийн импортыг хязгаарлах шаардлага бий болж байна. Ийм арга хэмжээ нь баруун талдаа жолооны хүрдтэй тээврийн хэрэгслийн тоог тодорхой хугацааны дараа ашиглалтаас хасах эхний алхмууд болно.

#### ***Хамгаалах хэрэгсэл:***

Жолооч, зорчигчид суудлын хамгаалах бүс хэрэглэх нь ослын үед үүсэх гэмтэл, хор уршгаас сэргийлэхэд нэн чухал үүрэгтэй бөгөөд хамгаалах бүс хэрэглэсэн үед гэмтэх магадлалыг урд сууж яваа жолооч, зорчигчийг 50 хүртэл хувиар, ард сууж яваа зорчигчийг 75 хүртэл хувь тус тус бууруулдаг гэсэн судалгааг олон улсын байгууллагаас гаргажээ. Монгол Улсын хэмжээнд 2018 онд зам тээврийн осолд өртсөн жолооч, зорчигчийн 80 орчим хувь нь хамгаалах бүс хэрэглээгүй, 16 хувь нь хэрэглэсэн эсэх нь тогтоогдоогүй байна.

Хүүхдийн суудал хэрэглэснээр осолд өртсөн нярай хүүхдийг гэмтлээс 70 хүртэл, өсвөр насны хүүхдийг гэмтлээс 80 хүртэл хувиар тус тус хамгаалдаг байна. Монгол Улсад хүүхдийн аюулгүй суудлын хэрэглээ бага байна. Энэ талаарх иргэдийн мэдлэг, зан үйлийг өөрчлөхөд мэдээллээр хангах, соён гэгээрүүлэх компанит ажил хийх нь хамгийн үр нөлөөтэй байх болно. Сургууль орчимд хамгаалах суудал хэрэглэх чиглэлээр хэд хэдэн компанит ажил зохион байгуулсан ба цаашид энэ ажлыг тууштай үргэлжлүүлэн хийхэд хүчин чармайлт гаргах шаардлагатай байна.

Мотоцикл унах үедээ хамгаалах малгай өмсөх нь ослын үед толгойн гэмтлийг 70% хүртэл багасгадаг.

Бүртгэл мэдээллээс харахад хамгаалах хэрэгслийн хэрэглээ тун бага байгаа бөгөөд хөдөө орон нутагт гарсан ослын зөвхөн 8% нь хамгаалах хэрэгсэлтэй байжээ.

#### ***5.2.4. Тулгуур хүчин зүйл 4 – Хөдөлгөөнд оролцогчдын зан байдал***

НҮБ-ын “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үйл ажиллагааны 10 жил”-ийн хөтөлбөрийн 4 дэх тулгуур хүчин зүйлд замын хөдөлгөөнд оролцогчдод хамгийн их анхаарал хандуулахыг зөвлөсөн.

Замын хөдөлгөөнд оролцогчдын хамгаалах малгай болон суудлын бүсний хэрэглээг нэмэгдүүлэх, согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодох, хурд хэтрүүлэх болон бусад замын хөдөлгөөний эрсдэлтэй хүчин зүйлсийн талаарх олон нийтийн мэдлэг, хандлагад эерэг өөрчлөлт оруулах, хуулийн хэрэгжилтийг хангуулах ажлуудыг хослуулах замаар замын хөдөлгөөнд аюулгүй оролцох зан байдалд анхаарлаа онцлон хандуулах шаардлагатай гэж үзэж байна.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад зам-тээврийн хэрэгслийн инженерийн зөв шийдлийг, замын хөдөлгөөнд оролцох мэдлэг хандлагатай зэрэгцүүлэн хэрэгжүүлэх нь аюулгүй байдлыг хангах гол арга зам гэж тодорхойлж байна. Замын хөдөлгөөнд оролцох мэдлэг хандлагад нөлөөлөхийн тулд соён гэгээрүүлэх үйл ажиллагааг шийтгэлийн арга хэмжээтэй хослуулан хэрэглэх нь үр дүнтэй юм. Түүнчлэн замын хөдөлгөөнд оролцогчдод хяналт тавих асуудалд орчин үеийн техник, технологи ашиглах нь зардал багасгах, үр ашгийг нэмэгдүүлэх ач холбогдолтой гэж үзэж байна.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын хууль, дүрмийг замын хөдөлгөөнд оролцогчид мэддэг, түүнийг дагаж мөрдөх ёстой. Харин замын хөдөлгөөний дүрмийг дагаж мөрдөх хангалттай нөхцөл биш байж болох бөгөөд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд эерэгээр нөлөөлж байгаа хүн төрөлхтний “уламжлалт зан үйлийн горим” хослуулан хэрэглэх нь үр дүнтэй гэж үзэж байна.

#### **Аюулгүй жолооч:**

Олон нийтийн компанит ажлаар замын хөдөлгөөнд оролцогчдыг соён гэгээрүүлэх, мэргэшүүлэх асуудлыг судалгаа тооцооны үндсэн дээр, шинжлэх ухааны аргачлалаар зохион байгуулах нь чухалд тооцогддог.

Түүнчлэн сургуулийн насны хүүхдүүдээр дамжуулан тэдгээрийн эцэг эхэд нөлөөлөх замаар жолооч хандлагыг эерэгээр өөрчлөх боломжтой. Энэ нь урт хугацаанд хэрэгждэг боловч илүү үр дүнтэй байж болох юм. Анх жолооч болж буй хүмүүсийн тэдгээрийн сургалтын хөтөлбөр чухал ач холбогдолтой. АХБ-ны техникийн туслалцааны хүрээнд хийгдсэн судалгаанаас үзэхэд жолооны багшийг өндөр түвшний, нарийвчилсан сургалтын хөтөлбөрт хамруулах, одоо байгаа хөтөлбөрт дараах сэдвүүдийг зайлшгүй тусгах шаардлагатай гэж үзэж байна. Үүнд:

- » Хурднаас хамааралтайгаар гарах эрсдэл ба үр дагавар;
- » Тээврийн хэрэгслийн хийцийн аюулгүй байдал;
- » Тээврийн хэрэгслийн хурдны нөлөөлөл;
- » Гүйцэж түрүүлэх үйлдлийг хийгээгүй үед алдах хугацаа болон гүйцэж түрүүлснээр хэмнэх хугацаа;
- » Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал;
- » Урт хугацаагаар жолоо барих үед үүсэх эрсдэл (нойрмоглох, унтах) зэрэг болно.

Шинээр жолооч болж байгаа хүмүүсийн жолоодох ур чадварыг дээшлүүлэхийн тулд дараах арга хэмжээг авч хэрэгжүүлж болно. Үүнд:

- » Тусгай маршрутын дагуу жолоодлогыг явуулах
- » Жолооны багшийн урамшуулал, хариуцлагын тогтолцоог бий болгох
- » “Кейс” сургалтын аргыг жолооны сургалт болон шалгалтанд нэвтрүүлэх.

Мотоцикл жолоодож байгаа хүмүүсийн дунд сургалт явуулдаггүй, багшлах боловсон хүчин хангалтгүй байна. Өнгөрсөн 5 жилд 93,000 гаруй мотоциклыг импортлосон бөгөөд 2016 оны байдлаар 32000 мотоцикл бүртгэгдсэн байна. Мотоциклийн сургагч багш бэлтгэх системийг боловсронгуй болгохын хамт мотоциклийн жолооч нарыг сургалтанд заавал хамруулж, жолоодох эрх олгож байх шаардлагатай.

Үүнээс гадна Монгол Улсад жолоочийн эрүүл мэндийн үзлэгийг хийж, нүдний харах чадварыг тогтоодог боловч, энэ талаар баримтлах шаардлагыг дүрэм, журамд нарийвчлан тусгаагүй байна. Олон улсад, жолооны үнэмлэх авахын өмнө заавал эмчийн нарийвчилсан хяналтанд орох шаардлагатай байдаг. Тиймээс Монгол Улсад шинээр жолооч болж байгаа болон тээврийн хэрэгсэл жолоодож байгаа жолоочийн эрүүл мэнд болон нүдний харааны талаарх дүрэм, журмыг хянаж, шаардлагатай бол шинэчлэхийг зөвлөж байна.

## Хүснэгт 11. Зарим хөгжингүй орнуудын тээврийн хэрэгслийн жолооч, мэргэшсэн жолоочийн сургалтыг харьцуулан үзвэл:

Үзүүлэлтүүд	Герман	Словак	Финлянд
Жолоочийн үнэмлэх	ЕХ-ны улсуудад жолоочийн үнэмлэхийг нэгдсэн нэг загварт оруулан, удирдамжийг 2013 оны 1 дүгээр сарын 19-нөөс хэрэгжиж эхэлсэн байна.		
Сургалтыг зохион байгуулах гол байгууллага	<p><b>Герман улсын Авто замын судалгааны институт</b></p> <p>Энэхүү институт нь тухайн улсын Тээвэр, барилга ба хотын хөгжлийн яамны дор ажилладаг техник-шинжлэх ухааны судалгааны институт болно.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Удирдамж 2003/59/ЕС</li> <li>✓ Герман улсын мэргэжлийн жолоочийн сургалт, чанарын стандарт</li> <li>✓ Жолоочийн сургалтын СРС ба IVET схем</li> <li>✓ Жолоочийн үнэмлэхийн Европын комиссын 3 дугаар удирдамж</li> </ul>	<p><b>ČESMAD – Словак улсын автотээврийн үндэсний нийгэмлэг</b></p> <p>Энэхүү нийгэмлэг нь олон улсын болон дотоодын тээврийн аюулгүй байдлыг хангах, тээврийн хэрэгслийн жолооч, мэргэжлийн жолооч бэлтгэхээс гадна олон улсын ТИР тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааг ЕХ болон гишүүн орнуудын хүрээнд зохион байгуулдаг төрийн бүс байгууллага болно.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Европын комиссын удирдамж2003/59/ЕС</li> <li>✓ Жолоочийн мэргэжлийн анхан шатны болон тасралтгүй албан ёсны сургалтын талаарх хууль 280/2006</li> <li>✓ Жолоочийн мэргэжлийн анхан шатны сургалтыг зохион байгуулах тухай 19 дүгээр удирдамж</li> <li>✓ Жолоочийн мэргэжлийн анхан шатны сургалтын жолоочийн үнэмлэх олгох тухай 21 дүгээр удирдамж</li> <li>✓ Мэргэжлийн жолоочийн шалгалт авах ба мэргэжлийн үнэмлэх олгох тухай 20 дугаар удирдамж</li> <li>✓ Жолоочийн үнэмлэхийн Европын комиссын 3 дугаар удирдамж</li> <li>✓ Жолооны сургалтын төвүүд -93/2005</li> </ul>	<p><b>Хөдөлгөөний аюулгүй байдлын төв байгууллага</b></p> <p>Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын боловсрол, сургалтын асуудал, автозамын тээврийн үйл ажиллагааны эрсдлийг тооцох үндэсний хэмжээний мэргэжлийн байгууллага юм.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Жолооч бэлтгэх сургагч багш нарын сургалтын үндэсний дүрэм журам 356/2003</li> <li>✓ Европын комиссын удирдамж2003/59/ЕС</li> <li>✓ Жолоочийн үнэмлэхийн Европын комиссын 3 дугаар удирдамж</li> </ul>
Мөрдөгдөж буй хууль, дүрэм			
Мэргэжлийн жолоочийн сургалт, үнэмлэх	<p>D, DE, A2, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E ангиллын үнэмлэх нь мэргэжлийн сургалтаар олгогдоно. Харааны болон эрүүл мэндийн үзлэгт хамрагдана. 50 наснаас хойш 5 жил тутам уг үзлэгт хамрагдана. Онол, практикийн хичээлээс гадна анхны тусламжийн хичээл бүтэн багцаар орно. Жилд 48000 хүн жолооч болж, 2000-3000 жолооны мэргэжлийн багш нарыг бэлтгэдэг. Жолооны багш нарын сургалтын хугацаа нь 5 сар байдаг.</p>	<p>Тээврийн техник, технологи, зорчигчийн аюулгүй байдал, тав тухтай байдал, ачаа ачаалах, бэхлэх, буулгах үйл ажиллагаа, тээврийн хэрэгслийн бүтэц, үйл ажиллагаа, хууль, тогтоомж, торгууль, шийтгэл, логистик, эрүүл мэнд, хүрээлэн байгаа орчны нөлөөлөл, анхны тусламжийн хичээлүүд орно.</p> <p>647 жолооч бэлтгэх сургууль байгаагаас жилд 120000 жолооч бэлтгэдэг. Жолооч бэлтгэх багш нарт сурганы хичээл орохоос гадна замын хөдөлгөөний сэтгэл судлал, хууль тогтоомж, тээврийн хэрэгслийн бүтэц, үйл ажиллагааны талаарх хичээлүүд орно. Жолооч бэлтгэх багш нарын үнэмлэхний ангилал A,B, D, C, T, B+E, C+E, D+E</p>	<p>Жолооч бэлтгэх багш нарын сургалт нь 4 үе шаттай явагдах ба 100 кредит буюу 2670 цагийн хичээл ордог.</p>

### ***Компанит болон соён гэгээрүүлэх ажлууд***

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах компанит ажил гэдэг нь хүн ам (эсвэл тодорхой зорилтот бүлэг)-ыг мэдээллээр хангах, идэвхжүүлэх ажиллагаа гэж тодорхойлсон байдаг бөгөөд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах зорилгоор иргэдтэй хэвлэл, мэдээлэл, нийгмийн сүлжээний төрөл бүрийн сувгийг ашиглан харилцаа тогтооход чиглэгддэг. Амжилттай хэрэгжүүлсэн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын компанит ажлуудын үндсэн дээр дараах зүйлсийг санал болгож байна. Үүнд:

### ***Аюултай зан үйл***

Компанит ажлын үр дүн нь зорилгоосоо хамаараад харилцан адилгүй. Согтуугаар жолоо тээврийн хэрэгсэл жолоодохын эсрэг явуулсан компанит ажил нь хурд хэтрүүлэх зан үйлийг өөрчлөхөд чиглэгдэхгүй байж болох юм. Зарим тохиолдолд согтуурсан үедээ автомашин жолоодох болон хэт ядарсан үедээ автомашин жолоодохын эсрэг компанит ажлуудад өөр өөр аргуудыг санал болгодог бөгөөд дуудлагын жолооч, эсвэл өөр тээврийн хэрэгслээр үйлчлүүлэх зэргээр сурталчлах нь илүү үр дүнтэй болох нь батлагдсан.

Гэвч зарим төрлийн аюултай зан үйлүүд, тухайлбал, хурд хэтрүүлэх нь залуучуудын дунд нийгмээрээ хүлээн зөвшөөрөгдсөн зан үйл хэмээн итгэдэг ба энэ нь аюултай үйлдэлд тооцогддог. Энэ тохиолдолд компанит ажилд нийгмийн итгэл үнэмшлийг бууруулахад гол анхаарлаа хандуулах хэрэгтэй.

### ***Зорилтот компанит ажлууд***

Олон нийтийг хамарсан компанит ажлын үр нөлөөнд хийсэн судалгаагаар өргөн хүрээг хамарсан компанит ажлаас тодорхой зорилтот бүлгүүдэд чиглэсэн компанит ажил нь илүү үр дүнтэй болохыг харуулдаг. Өөрөөр хэлбэл, хувь хүн рүү чиглэсэн компанит ажил нь боловсролын түвшин багатай хүмүүст илүү хүрдэг байна.

Их Британи улсад замын хөдөлгөөнд оролцогчдын дуу хоолой гэж үздэг “Сайн бод” баннерыг ашиглан компанит ажлаа явуулдаг. Уг компанит ажлыг оршин суугчдад хамгийн тулгамдаж асуудалд чиглүүлэн, орон нутгийн онцлогийг багтаасан сурталчилгааны материалыг боловсруулан гүйцэтгэдэг.

### ***Зурвас мэдээлэл / Мессеж/***

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын олон компанит ажил нь итгэл үнэмшилд түшиглэсэн айдас төрүүлэх мессежийг агуулсан байдаг. Хүмүүст айдас төрөх үед илүү мэдээллийг хүлээн авч, зан үйлээ өөрчлөхийг хичээдэг. Айдас төрүүлэх зорилго бүхий компанит ажлын үр дүн нь хүмүүсийн дараах хоёр зан байдлаас хамаардаг: а) нөхцөл байдал үүсэхээс урьдчилан сэргийлэх эсвэл нөхцөл байдлыг өөрчлөхийн тулд ямар нэг зүйлийг урьдчилан хийж чадна гэдэгт итгэдэг болгоно, б) өөрсдийгөө аюулын үр дагаварын дор байгаа мэт мэдэрдэг зан байдал.

Өөрөөр хэлбэл, хэрвээ хүмүүс үр дагаварыг өөрт нь хамааралтай гэж үзэх, урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээг өөрсдийн чадвараар авч чадна гэж тооцож байгаа үед айдас төрүүлэх компанит ажил нь илүү хэрэгжих магадлалтай юм.

### ***Соёлын орчин***

Компанит ажлын өөр нэг чухал хүчин зүйл бол тухайн улс, бүс нутгийн соёл, зан заншлыг ашиглах явдал юм. Жишээ нь: Голланд Улсад замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын компанит ажилд хошин шогийг байнга ашигладаг.

Компанит ажлууд нь тухайн улсын соёл, уламжлалыг тусгасан байх хэрэгтэй. Тухайн улс орны соёл уламжлалтай нийцэхгүй компанит ажил нь нийгэмд зөрчил үүсгэж болзошгүй.

### ***Хүйс***

Янз бүрийн компанит ажлын үр дүн нь хүйсийн байдлаас хамаардаг. Эмэгтэйчүүд нь эрэгтэйчүүдээс айдаст илүү мэдрэмтгий байдаг. Тиймээс компанит ажлын үндсэн зорилтот бүлэг нь эрэгтэй хүн бол айдсыг ашиглах нь үр дүн муутай байдаг.

### ***“Автомат зан үйл” хаяглалт***

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын компанит ажил нь хэрэв хүмүүст илүү танил, мэддэг зүйл байх нь тэдгээрийг илүү ухаалаг шийдвэр гаргахад нөлөөлдөг.

Гэвч бидний олон үйл ажиллагаа нь зуршил, зан төлөв, нөхцөл байдал гэх мэт зан үйлд үндэслэгдсэн байдаг нь судалгаанаас харагддаг. Иймээс зан үйл нь “дадал болсон” байж болох юм.

Дадал болсон зан үйл нь урьдчилан мэдлэг шаардахгүй, хяналтгүйгээр хийгддэг. Мэдээлэл нь дангаараа энэхүү дадал болсон зан үйлийг өөрчлөх боломжгүй ба өөр аргууд үр ашигтай байж болно.

Цээжлэх нь тархины тодорхой хэсгийг идэвхижүүлдэг ба энэ нь дүрс эсвэл үгэн дохио хэлбэрээр хүмүүст хүрдэг. Хүмүүс тодорхой дүрс болон үгийг байнга үзүүлснээр энэ нь өдөөлтийг үүсгэж тэдний тогтсон зан үйлд нөлөөлөхөд хүргэдэг.

### ***Компанит ажлын санхүүжилт***

Хөгжиж буй орнуудад санал, санаачлагыг санхүүжүүлэхэд хүндрэлтэй байдаг бөгөөд тэдгээр нь ихэвчлэн хандивлагчдын санхүүжилтээс хамаардаг. Иймээс осол, хэргээс урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээнд хөрөнгө оруулалт хийх нь ёс зүйгээс хамаардаг боловч эдийн засгийн хувьд үр ашиггүй байж болно.

Компанит ажлын зардал нь эдийн засгийн үр ашигтай байхаасаа илүү замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг сайжруулах нийгэмд оруулах хөрөнгө оруулалт болдог. Гэвч үүнийг хэрэгжүүлэхэд тулгарч буй гол бэрхшээл нь холбогдох байгууллагуудын төсөвт бүрэн тусгаж өгдөггүй явдал юм.

Тиймээс улс төрчдөд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын талаар зөв ойлголт өгөх нь чухал. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах асуудлыг дан ганц Засгийн газрын санхүүжилтээр бүрэн шийдэх боломжгүй тул хувийн хэвшлийн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах ажилд идэвхитэй оролцуулах нь зүйтэй.

Компанит ажлын санхүүжилтыг хувийн хэвшил гаргах нь зарим эерэг нөлөөг үзүүлдэг. Мөн компанит ажлын чанарыг баталгаажуулах, бусад санаачлагаар дэмжигдэх боломжоор хангах нь чухал юм.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах компанит ажлыг зохион байгуулахад тулгардаг сорилт нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад түлхэц болохуйц дүр төрх, үг хэллэг бүхий загварыг бий болгох юм. Ингэж загварт оруулах нь үр дүнтэй стратеги байж болох юм.



Данийн компани ажлын жишээг доор харуулав. Текстийн орчуулга нь “Таямар ч тохиолдолд зөвхөн автомашинаа л жолоод”.



Зураг 32. Дани Улсад хэрэгжүүлсэн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын компани ажил

Монгол Улсад хэд хэдэн компани ажил хийгдсэн. Тэдгээрийн зарим нь судалгааны түвшний танилцуулга хэлбэртэй, зарим нь мэргэжлийн зохих түвшинд хүрсэн байна.

“Глобал Шийпэрс” төрийн бус байгууллага нь хэд хэдэн компани ажлыг хэрэгжүүлсэн ба тэдгээр нь өндөр мэргэжлийн түвшинд бэлтгэгдэж, хэрэгжсэн байна.

Нэгдсэн Үндэсний Байгууллагын уриалгаар хэрэгждэг “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал”-ын долоо хоногийг Монгол Улсад “Хурдаа хасч – Амь насаа аваръя” уриатайгаар 2017 онд 4 дэх жилдээ тэмдэглэсэн. Үүнд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын бүхий л оролцогч талууд Эрүүл мэндийн Яам, Зам тээврийн хөгжлийн яам, Тээврийн цагдаагийн алба, Дэлхийн эрүүл мэндийн байгууллага, НҮБ-ын хүүхдийн сан, Нийслэлийн боловсролын газар, Азийн хөгжлийн банк зэрэг оролцсон байна.



Зураг 33. Монгол Улсад хэрэгжүүлсэн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын компани ажил

Энэхүү компани т ажлын анхаарах гол зүйл нь хурд болон хурд хэрхэн аюулгүй байдалд нөлөөлдөг тухай байсан. Компани т ажлаар дараах үйл ажиллагааг явуулсан. Үүнд:

- » Сургуулийн орчмын бүсэд зам тээврийн ослоос сэргийлэх талаар сургуулийн захирлуудыг хамруулсан сургалт;
- » Орон нутгийн замд хурд сааруулах, хяналт шалгалтыг сайжруулах зорилгоор 21 аймгийн замын цагдаагийн газруудыг хамруулсан онлайн сургалт;
- » Улаанбаатар хотод олон нийтэд зориулсан сурталчилгааг постер, телевизийн нэвтрүүлэг, олон нийтийн сүлжээгээр түгээсэн амлалтын уриалга;
- » Хууль сахиулахын их сургуулийн цагдаагийн сургуулийн 300 гаруй сонсогчдод “Хурд ба хөдөлгөөний аюулгүй байдал” сэдвээр зохион байгуулсан сургалт;
- » Замын аюулгүй байдлын долоо хоногийн уриа бүхий сурталчилгааны баннеруудыг нийтийн тээврийн автобуснууд дээр байршуулсан;
- » Рэппер GEE Мөнх-Эрдэнийг оролцуулж “Хурдаа тохируул” шторк хийж, олон нийтийн сүлжээгээр цацаж түгээсэн;
- » Нийтийн тээврийн автобусны 1000 гаруй жолооч нарт зам тээврийн ослын гол эрсдэлт хүчин зүйл болох хурдаа бууруулах, замын хөдөлгөөнд оролцохдоо хэрхэн аюулгүй байдлыг хангах, хөдөлгөөнд оролцохдоо ямар ямар зөрчил гаргадаг талаар сургалт тус тус багтана.

Эдгээр санаачлага нь Монгол Улсад компани т ажил явуулах чадавхи, хүсэл эрмэлзэл маш их байгааг харуулж байна. Жил бүрийн “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал”-ын долоо хоног нь олон хөдөлгөөнд оролцогчдын хувьд тэдгээрийн “нүдийг нээсэн”, мэдлэгийг нэмэгдүүлэхэд үр дүнтэй арга хэрэгсэл болж байна.

Компани т ажилтай холбоотой гол асуудал бол эдгээр компани т ажлыг санхүүжүүлэх нөөц хомс байдаг явдал юм. Түүнчлэн нэгдсэн зохион байгуулалт дутагдалтай байна. Компани т ажлуудад Тээврийн цагдаагийн албаны талаас хууль сахиулахад дэмжлэг үзүүлдэг байх, шаардлагатай үед сургуулиуд оролцох зэргээр хамтран нэгдсэн зохион байгуулалтанд орох шаардлагатай.

#### **5.2.5. Тулгуур хүчин зүйл 5 – Ослын дараах тусламж, үйлчилгээ**

НҮБ-ын Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын хангах хөтөлбөрийн тав дахь тулгуур хүчин зүйл нь ослын дараах тусламж, үйлчилгээ тусгагдсан байдаг. Энэ нь яаралтай тусламжийн эмчилгээ болон зам тээврийн ослоор хохирсон хүмүүст чиглэсэн урт хугацааны нөхөн сэргээх ажиллагааг сайжруулах зорилготой болно.

Ослын дараах тусламжийн гол зорилго нь зам тээврийн ослоос амьд үлдэх магадлалыг дээшлүүлэх, дараа нь хүнд хэлбэрийн хөгжлийн бэрхшээлтэй болох магадлалыг хязгаарлах явдал юм. Ослын үед тусламж дуудах боломж, эмчилгээний иж бүрэн тоноглол бүхий үр ашигтай түргэн тусламжийн үйлчилгээ, мөн сайн бэлтгэгдсэн гэмтлийн төвтэй байх шаардлагатай байдаг.

“Алтан үе” хэмээх ойлголт нь нэн чухал юм. Энэхүү ойлголт нь ослын дараах яаралтай эмчилгээг үр нөлөөтэй болгоход төвлөрдөг ба амьд үлдэх магадлал, эсвэл хөгжлийн бэрхшээлтэй болгох хүндрэлийг бууруулахад чиглэдэг. Иймээс ослын газар дээр түргэн тусламж үзүүлэх хугацаа болон түргэн тусламжийн үйлчилгээний чанар нь чухал үүргийг гүйцэтгэдэг.

Яаралтай тусламж үзүүлэх хугацаа онцгой чухал хэдий ч өвчтөнийг тээвэрлэж буй эмнэлгийн автомашин нь зөв тоноглол, хэрэгсэл болон эмчилгээтэй байх, мөн сайн бэлтгэгдсэн мэргэжлийн хүмүүс шаардлагатай байдаг. Анхны тусламжийн талаархи компанит ажил болон сургалтыг сургуулийн хүүхдүүдэд болон замын дагуух үйлчилгээний байгууллагын иргэдэд явуулах нь ихээхэн үр дүнтэйд тооцогдож байна.

Цаг хугацаа богино, эрсдэлтэй үед ослын газар дээр хамгийн түрүүнд ихэвчлэн очдог цагдаагийн ажилтан, эсвэл гал сөнөөгчид гэх мэт анхны тусламж үзүүлэгчдэд зориулсан эмнэлгийн анхан шатны сургалт нь осол өртөгсдийн амьд үлдэх магадлалыг нэмэгдүүлэхэд тусалж чадна.

Энэ сургалт нь алслагдсан бүс нутгаас хүмүүс /хот суурин/ гэмтлийн төвүүдэд хүрэхэд хүндрэлтэй байдаг газарт илүү үр өгөөжтэй юм. Аль болох богино хугацаанд яаралтай тусламж үзүүлэх, ослын дараах тусламж, эмчилгээг чанартай хүргэх нэгдсэн тогтолцоог бий болгох шаардлагатай байна. Эдгээр оролцогч талуудын үйлчилгээний чанар хэдий чинээ өндөр байна, төдий чинээ зам тээврийн ослоор хүнд гэмтэх болон нас барах тоо буурах боломжтой.

Эрүүл мэндийн Яамны харъяанд 57 томоохон эмнэлгийн байгууллага байдаг бөгөөд 6 нь хувийн хэвшлийн эмнэлэг юм.

2016 оны статистик мэдээнээс харахад осол гэмтлийн тэргүүлэх 5 үндсэн шалтгаан нь:

- » Уналт – 36%
- » Зам тээврийн осол – 16%
- » Хүчирхийлэл – 16%
- » Амьгүй механик хүчинд өртөх /14.5%/
- » Амьд механик хүчинд өртөх /7.7%/

2011 онд Эрүүл мэндийн яам “Осол гэмтлийн тохиолдлыг бүртгэх хуудас, хөтлөх заавар, журам, мэдээллийн урсгал”-ыг нэвтрүүлэх тухай 434 тоот тушаалыг баталсан. Бүх шатны эрүүл мэндийн байгууллага нь эрүүл мэндийн сайдын тушаалаар батлагдсан маягтын дагуу мэдээлэл цуглуулдаг байна. 2018 оны байдлаар улсын хэмжээнд осол гэмтлийн тусламж үйлчилгээ үзүүлдэг эмнэлгүүдийн мэдээ ирүүлэлт 94 хувьтай байна.



## ЗУРГАА. “ЦАГААН НОМ”-ЫН ҮНДСЭН ЗӨВЛӨМЖ

Зам тээврийн осол бол сэргийлэх боломжтой, ихээхэн судлагдаж, нөлөөлдөг үндсэн эрсдэлт хүчин зүйл нь тодорхой болсон асуудал юм.

Иймээс энэхүү тулгамдсан асуудлыг шийдвэрлэх зорилгоор зам тээврийн осол гэмтлийн эрсдэлт хүчин зүйлийг бууруулах, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, хөдөлгөөнд оролцогсдын мэдлэг хандлагыг өөрчлөн зохистой зан үйлийг төлөвшүүлэх, салбар хоорондын хамтын ажиллагааг сайжруулах замаар зам тээврийн осол гэмтлийг бууруулах арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэхийн тулд дараах зөвлөмжийг хүргүүлж байна. Үүнд:

» Сүүлийн 20 жилийн хугацаанд хөгжингүй орнуудад замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд системийн хандлагыг хэрэглэж зам тээврийн ослыг бууруулж чадсан байна. Системийн хандлага нь дан ганц замын хөдөлгөөнд оролцогсдын зан үйлийг өөрчлөх замаар бус замын орчин, тээврийн хэрэгсэл, замын хөдөлгөөнд оролцогсдод чиглэсэн арга хэмжээг цогцоор нь авч хэрэгжүүлэх арга юм;

» Манай улсын хувьд өнөөгийн гаргасан шийдвэр, хэрэгжүүлж байгаа арга хэмжээнүүдээ дахин үнэлэх, өнөөгийн шаардлагад нийцүүлж сайжруулах, шинэчлэх шаардлагатай харагдаж байна;

» Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын эрх зүйн зөрчил нь бланкет характертай буюу иш татсан диспозицтой байдаг тул замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахтай холбоотой стандарт, норм дүрэм, журмыг боловсронгуй болгохын зэрэгцээ авто замын сүлжээ өндөр хөгжсөн орнуудын ISO, AASHTO, ASTM, BS-ын стандартыг нутагшуулах, нарийвчлан хэм хэмжээ тогтоож өгдөг заавал мөрдөх шаардлага бүхий техникийн зохицуулалтуудыг шинээр бий болгох;

» Зам тээврийн ослоор амь насаа алдагсдын 70 хувь нь эмнэлгийн анхны тусламж авч чадаагүй буюу энэ тусламжийг буруу үзүүлснээс, 20 хувь нь эмнэлгийн тусламж хоцорч очсоноос, 10 хувь нь аврах боломжгүй гэмтэл байдаг гэсэн олон улсын судалгааны дүнд үндэслэн эмнэлгийн анхны тусламжийг цаг алдалгүй хүргэх нөхцөлийг бүрдүүлэх, тусламж үзүүлэх чадвар бүхий иргэдийн хүрээг нэмэгдүүлэх;

» Жолооны хүрдний зөв байрлал бүхий тээврийн хэрэгслийн ашиглалтыг дэмжих, тухайлбал, баруун талдаа жолооны хүрдтэй автомашин импортыг хязгаарлах зэрэг асуудлыг шийдвэрлэх шаардлагатай. Ингэснээр Монгол Улс олон улсын конвенцийн хүрээнд хүлээсэн үүргээ биелүүлж, баруун талдаа жолооны хүрдтэй автомашины тоог бууруулан, хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах боломж бүрдэнэ;

» Замын хөдөлгөөний осол зөрчлийн ангиллыг хянаж, осол зөрчлийн буруутай эзнийг тогтооход голлон анхаарах бус, шалтгаан нөхцөл, түүнд нөлөөлсөн хүчин зүйлийг тогтооход түлхүү анхааралаа төвлөрүүлэх хэрэгтэй. Дахин хянасан ангилал нь ослын шалтгаанд онцгой ач холбогдол өгч, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын чиглэлээр авах арга хэмжээний үндэс суурийг сайжруулах боломжийг бүрдүүлнэ;

» Хөдөлгөөний аюулгүй байдал, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэргүүдийг мөрдөн шалгахад цагдаагийн байгууллагын дэргэд зам тээврийн ослын шинжилгээ хийх иж бүрэн лаборатори байгуулах, хэргийн газрын үзлэг хийхэд албан хаагчдыг шаардлагатай, орчин үеийн шаардлага хангасан тоног төхөөрөмж, гарын авлагаар хангах. Энэ төрлийн гэмт хэргийг шалгаж байгаа хэрэг бүртгэгч, мөрдөгч, прокурор нарыг мэргэшүүлэх, тусгайлсан сургалт явуулах;

» Осол хэргийг шинжлэн шалгах, тухайн нөхцөлөөс шалтгаалсан осол дахин гаргахгүй байх зөвлөмжийг боловсруулан хэрэгжүүлэх механизмийг бүрдүүлэх;

» Жолооч бэлтгэх сургалтын хөтөлбөр, арга механизм, шалгалт авч буй тогтолцоо, аргыг цогцоор нь шинэчлэн ур чадвар, сэтгэл зүй, ухамсарын төвшинд төлөвшсөн жолооч бэлтгэх тогтолцоог бүрдүүлэн жолоочоос шалтгаалсан ослыг бууруулахад чиглэсэн бусад дэвшилдэт аргуудыг нэвтрүүлэх;

» Тээврийн ухаалаг системд суурилсан замын хөдөлгөөний удирдлага, хяналтын системийг нэвтрүүлэн зөрчил бүрийг илрүүлэх, түүнд нийцсэн эрх зүйн болон эдийн засгийн хосолсон шийтгэлийг ноогдуулах тогтолцоог бий болгох;

» Хэрэглэгч автомашинаасаа өөрөө татгалзах, нийтийн тээврийн үйлчилгээ, явганаар болон унадаг дугуйгаар замын хөдөлгөөнд оролцох дэд бүтэц, орчинг бүрдүүлэх.

*Урьдчилан сэргийлэх, судалгаа, сургалт сурталчилгааны ажлын талаар*

» Улсын хэмжээнд бүртгэгдсэн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын эсрэг гэмт хэрэг, зөрчлийн байдалд болон өсвөр үе, залуучуудын дунд Замын хөдөлгөөний дүрмийн ойлголтын талаар тандалт судалгаа хийх, цаашдын хандлага, шалтгаан нөхцөлийг тодорхойлох зорилгоор криминологи судалгааг мэргэжлийн болон эрдэм шинжилгээ, судалгааны байгууллагуудтай хамтран хийх;

» Зам, тээвэр болон Хууль сахиулах байгууллагын чиг үүрэг хариуцсан ажилтан, албан хаагчдыг сургах, мэргэшүүлэх ажлыг төлөвлөгөөтэйгөөр тасралтгүй зохион байгуулах;

» Тээврийн хэрэгслийн улсын дугаарын тэмдгийг таних шаардлага хангасан камер, программыг үйл ажиллагаандаа ашиглах, хяналтын камерын байршлын тоо, харах орчныг нэмэгдүүлэх, бичлэгийг чанаржуулах, тодруулах тоног төхөөрөмжтэй теле камерын цогц шийдлийг бий болгох;

*Олон нийтийн байгууллага, аж ахуйн нэгжүүдэд*

» 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;

» 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;

» Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахаар тогтоосон дагаж мөрдөх хууль эрх зүйн акт, дүрэм журам, стандартуудыг иргэдэд сурталчилан таниулах, сургалтад хамруулах, хэрэгжүүлэх ажлыг анхан шатны нэгжид зохион байгуулах, сургалтын төлөвлөгөө, хуваарь боловсруулж, мэргэжлийн байгууллагуудтай хамтран хэрэгжүүлэх;

» Эрх бүхий байгууллагаас баталсан үйлчилгээний ажлын даалгавар, чиглэл, цагийн хуваарийн дагуу үйл ажиллагаа гүйцэтгэх;

*Нийт иргэдэд уриалах нь*

» Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахаар баталсан хууль, түүнтэй нийцүүлэн гаргасан өөртөө хамаарах дүрэм, журмыг сайтар баримталж, сахин биелүүлэх;

» Замын хөдөлгөөний ачаалал ихтэй, хүндрэлтэй нөхцөл бий болсон үед бусдад хүндэтгэлтэй, соёлтой, хүлээцтэй хандаж “Та-Би” гэсэн “цахилгаан товчны зарчим” ашиглан хөдөлгөөнд оролцох;

» 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;

» Холбогдох эрх бүхий байгууллага, албан тушаалтнаас хориглолт тогтоосон шалтгаан, нөхцөл, аюулгүй байдлыг хангахад чиглэсэн аливаа техник хэрэгсэл, ажил, үйлчилгээний талаар мэдээлэл авах;

» 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;

» Аюулгүй байдлыг хангах талаар иргэдээс тавьсан хууль ёсны шаардлагыг биелүүлэх.

# **ХАВСРАЛТ**

**САЙН ТУРШЛАГУУД**



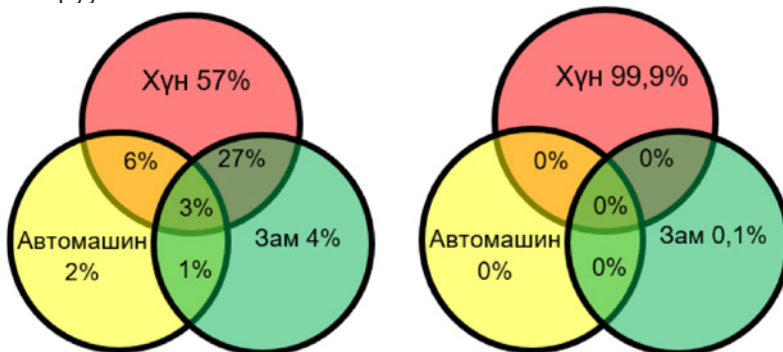
## САЙН ТУРШЛАГА 1:

**Замын нөхцөл байдлыг сайжруулах талаар авч хэрэгжүүлсэн гадаадын зарим орны туршлага**

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал нь энэ зууны дэлхий нийтийн тулгамдсан асуудал болоод байгаа учир энэхүү тулгамдсан асуудлын нийгэм, эдийн засаг, эрүүл мэндийн өргөн хүрээний сөрөг үр дагаварыг багасгах арга хэмжээ аваагүй тохиолдолд улс орнуудын тогтвортой хөгжил, Мянганы хөгжлийн зорилтуудын хэрэгжилтэнд сөргөөр нөлөөлөх эрсдэл бий болж байна.

Өнөөдөр дэлхийн 100 гаруй улс оронд 2100 орчим загварын төрөл бүрийн суудлын автомашиныг жилдээ 40 гаруй сая ширхэгийг үйлдвэрлэн гаргаж хүмүүсийн хэрэгцээнд нийлүүлж байна<sup>8</sup>. Энэ тоо нь зөвхөн суудлын автомашины үйлдвэрлэлтэй холбоотой бөгөөд автобус, ачааны машин, мотоцикль, механизмын тоо ороогүй юм.

Дэлхий нийтээр жил бүр 1.3 сая хүн зам тээврийн ослын улмаас нас барж байгаа буюу зам тээврийн ослын нас баралт 100.000 хүн амд 18 ногдож байна<sup>9</sup>. Ийнхүү зам тээврийн ослын тоо улам бүр нэмэгдэж, ослоос үүдэлтэй хүний амь нас, эрүүл мэнд хохирох, эд материалын хохирол учрах явдал ихсэх хандлагатай байна. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах асуудал дэлхийн хамтын нийгэмлэгийн өмнө тулгамдсан асуудлын нэг болсон. Замын нөхцөл байдлыг аль болох замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд сөрөг нөлөө үзүүлэхгүй байхаар зохион байгуулсан гадаадын сайн туршлагаас судлан нутагшуулах шаардлагатай байна. Зам тээврийн осолд нөлөөлж байгаа сөрөг хүчин зүйлүүдийг *Германы эрдэмтдийн тогтоосон* болон Монгол Улс дахь зам тээврийн осол, зөрчлийн статистик үзүүлэлтийг харьцуулан харуулбал:



Эрдэмтдийн судалж тогтоосон<sup>10</sup> Манай орны статистик үзүүлэлтээр<sup>11</sup>

Дээрх харьцуулалтаар *Германы эрдэмтдийн* судалж тогтоосноор зам тээврийн ослын нэг сөрөг хүчин зүйл болоод байгаа замын нөлөөлөл 31 хувь буюу түүнээс дээш байхад манай орны статистик үзүүлэлтээр 0.1 хувь байгаа нь хангалтгүй байна.

<sup>8</sup> -[http://www.who.int/roadsafety/ministerial\\_conference/declaration\\_en.pdf](http://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/declaration_en.pdf)

<sup>9</sup> Global Status Report on Safety 2013. Supporting a decade of action. Who, 2013.

<sup>10</sup> Организации и безопасность дорожного движения. Владимир Коноплинко, Москва., 2007.

<sup>11</sup> Замын Цагдаагийн Алба. Монгол Улс дахь зам тээврийн осол, зөрчлийн статистик үзүүлэлт, УБ., 2017.

**ОХУ-н эрдэмтэн А.П.Матросов** зам тээврийн ослын шалтгаан нөхцлийг нарийвчлан тогтоох зорилгоор 1971 онд хийсэн судалгаагаар замын нөхцөл нь гарсан ослын 70 хувьд нь ямар нэг байдлаар сөрөг нөлөө үзүүлсэн байжээ.

Гэтэл тухайн үед албан ёсны тоо баримтаар энэ үзүүлэлт дөнгөж 4.7 хувьтай байв. Одоо энэ тоон үзүүлэлт 35 хувьд хүрсэн бөгөөд Замын цагдаагийн албаны алба хаагчдыг авто зам, замын байгууламж, тэмдэг, тэмдэглэгээнийн стандарт, норм, дүрмийн мэдлэгийг дээшлүүлэх үе шаттай сургалтад хамруулснаар зам тээврийн ослын шалтгаан нөхцлийг тал бүрээс нь шалгаж бодитой тогтоох чадвар эзэмшүүлж дээрх үр дүнд хүрчээ.

**АНУ, Канад улсуудад** автозамын аюулгүй байдлын үзүүлэлт жилд 2 удаа **AAS-НТО /American Association of State Highway and Transportation Officials/** байгууллага аудит хийж байна. Энэхүү үйл ажиллагааны талаарх тайланг тээврийн яаманд хүлээлгэж өгдөг бөгөөд замын аюулгүй байдлын үзүүлэлт, зам засварлах, техник тоног төхөөрөмжийн бэлэн байдлын гүйцэтгэлээр нь холбогдох төсөв санхүүг олгодог тогтолцоотой байна.

Мөн авто замыг төлөвлөх, төсөллөх, барих, ашиглах, засвар үйлчилгээ хийх бүхий л шатанд хүний нөөц, техник тоног төхөөрөмж, тухайн замд орох материал, үйл ажиллагааны менежментийн аудит хийгдэж байна.

Аудит хийгдэхэд 2100 гаруй стандарт, удирдлагын гарын авлага ашиглаж байна. Зөвхөн автозамын материалд хяналт, аудит хийхэд нэг бүр нь 1000-2000 хуудас бүхий 214 боть гарын авлага хэрэглэж байна<sup>12</sup>.

Замын цагдаагийн алба замын хөдөлгөөнийг сахиулах товчоо, төмөр замын хөдөлгөөнийг сахиулах товчоо, ердийн хэсгийн хөдөлгөөнийг сахиулах товчоо, замын хөдөлгөөний ослыг хянан тогтоох товчоо, бодлого боловсруулах товчоо гэсэн бүтэцтэй үйл ажиллагаа явуулдаг байна.

Том хотууд ба хороо суурингуудад 16 товчоо ажилладаг. Эдгээр нь орон нутгийн замын хөдөлгөөний асуудлыг эрхэлдэг. Замын хөдөлгөөнийг зохицуулах 10 жилийн хугацаатай ерөнхий төлөвлөгөө гаргаж түүнийхээ хэрэгжилтийг ерөнхий сайд хариуцан ажилладаг байна.

1997-2000 оны хооронд тус улсын замыг сайжруулах төслийг дэлхийн банкны дэмжлэгтэйгээр хэрэгжүүлж, уг төслийн бүрэлдэхүүнд **Вьетнам, Английн** мэргэжилтнүүдийн зөвлөл, Вьетнамын Замын сүлжээний удирдах газар, Замын цагдаагийн алба багтан ажиллаж байжээ. Вьетнамын Замын цагдаагийн алба болон замын сүлжээний удирдах газар замын хөдөлгөөнийг хянах, ослыг бүртгэх, компьютерийн системийг ашиглан ажилладаг байна.

---

<sup>12</sup> [American Association of State Highway and Transportation Officials 2007](#)

Асуудлыг шийдвэрлэх гол байгууллага Вьетнамын Замын цагдаагийн алба, Үндэсний замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын хороо юм. Хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндэсний төв нь хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, зохицуулах, үйл ажиллагааг дэд сайдын түвшинд хариуцан явуулдаг.

**Вьетнам Улсад** гарч байгаа зам тээврийн ослыг өндөр хөгжилтэй улс орнуудынхтай харьцуулахад үхэлд хүргэж байгаа осол харьцангуй бага хэмжээтэй байна. Ослыг үхэлд хүргэсэн ба гэмтээж бэртээсэн гэж ангилах бөгөөд үүнийгээ тухайн орны тээврийн хэрэгсэлд ноогдох тоотой харьцуулан авч үздэг байна.

Замын цагдаагийн алба нь Тээврийн газартай хамтран хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг судлах, хөдөлгөөнийг шинж чанараар нь ангилах, өдрийн цагаар хүнд даацын болон овор ихтэй ачааны автомашины хөдөлгөөнийг хязгаарлах зэргээр зохицуулалт хийж байгаагаа зөв ажиллагаа гэж үздэг. Улсын хэмжээний 3 их замын 50 км тутамд замын цагдаагийн эргүүлийн 1 машин 24 цагийн туршид эргүүл хийж ажилладаг байна. Харин эргүүлийн цагдаа нь манай улсынхтай адил зөрчил илрүүлэн арга хэмжээ авах үүрэг хүлээдэг.

Хурд хэтрүүлэх, дураараа авирлах мэтийн зөрчил гаргагчдын хөдөлгөөнд оролцох эрхийг 15-30 хоног хасч, мөн торгууль оногдуулдаг байна. Энэхүү арга хэмжээг 2003 оноос хэрэгжүүлж эхлээд 8 сар болоход замын хөдөлгөөний дүрэм зөрчих явдал эрс багасч шийдвэр гаргахад хялбар болсон юм. Зам тээврийн ослыг хөнгөн, хүнд, үхэлд хүргэсэн гэсэн 3 төрлөөр судлан авч үздэг байна.

Хуулийн хэрэгжилтийг эрчимжүүлэх явцад хотын замыг өргөтгөн зохион байгуулж, хувийн тээврийн хэрэгслээр хүн тээвэрлэх асуудлыг хязгаарласан нь хөдөлгөөний эмх цэгц, аюулгүй байдлыг хангахад ихээхэн үр дүнтэй болсон гэж үздэг юм байна.

Зам төлөвлөх, төсөллөх, барих, ашиглах, засвар үйлчилгээний шатанд Европын ISO стандарт, үйл ажиллагаанд АНУ-ын AASTO стандарт хэрэглэж байна.

**Япон Улсын** 4 хүний нэг нь автомашин жолооддог гэсэн тооцоо байдаг бөгөөд ослын тоо хэмжээг багасгах, замын нөхцөл байдлыг хурдан хугацаанд хэвийн байдалд оруулахын тулд цагдаагийн байгууллага үзлэг, шалгалтдаа хамгийн үр дүнтэй арга барил нэвтрүүлэхийг зорьдог.<sup>13</sup> Зарим ялимгүй ослын үзлэгийг газар дээр нь хийдэг ажээ. Ослын үзлэг хийх, ашиглах тоног төхөөрөмж, үзлэг хийх дараалал, гэмт хэргийн ул мөр бэхжүүлэх зэрэг асуудлыг стандартаар тогтоохоос гадна алба хаагч өөрийн мэдлэг, ур чадвараа нэмэгдэл байдлаар ашиглахыг зөвшөөрдөг байна.

---

<sup>13</sup><https://ru.wikipedia.org/wiki/japan>



Замын цагдаа гэрлэн дохионы телеметр болон диаграмм зурах төхөөрөмжөөс бүрдсэн хагас автоматчилагдсан үзлэгийн төхөөрөмжийг хэрэглэж, ослыг шинжлэх ухааны үүднээс үр дүнтэй шалгахын тулд автоматаар илрүүлэн бичиж авдаг видео камерыг замын уулзваруудад байрлуулсан байдаг. ЗТО-ыг автоматаар санах төхөөрөмж нь хүлээн авах хэсэг /видео камер микрофонтой/, үндсэн хэсэг, дуу чимээ илрүүлэгч, дүрсний санах байгууламж, YTR г.м-ээс бүрдэнэ. Уулзвар дээр осол гарсан тохиолдолд ТААМ-5 нь мөргөлдөөний юмуу, шарвах дууг илрүүлэн ослыг автоматаар бичиж авдаг байна.

Ингэснээр YTR-т бичигдсэн бичлэгийг үндэслэн цагдаагийн ажилтан ослын байдлыг хурдан хугацаанд тодорхойлох боломж олгодог юм.

Замын хөдөлгөөний хууль, дүрэм зөрчиж хууль бус газар автомашин байрлуулсан үед голдуу хэрэглэдэг арга хэмжээ нь автомашиныг чирэгчээр чирэх, зогсоох төхөөрөмж /дугуй цоожлох гутал/ хэрэглэдэг байна. Хэрэв ажил олгогч ослоос урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ аваагүй бол тээврийн хэрэгсэл ашиглах эрхийг хязгаарлахаас гадна, тээврийн асуудал эрхэлсэн ажилтан, жолооч хоёрт захиргааны арга хэмжээ ногдуулдаг.

Замын хөдөлгөөнийг хянах дэвшилтэт систем, боловсронгуй дохиолол, орчин үеийн техник технологийн ололт зэрэгт тулгуурлан аюулгүй, жигд, саадгүй замын хөдөлгөөний орчныг бүрдүүлнэ гэж үздэг байна.

## САЙН ТУРШЛАГА 2:

### **Герман Улсад замын хальтиргаа гулгааг арилгах, зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээний талаар**

Герман Улсад цас орж байгаа үед зорчих хэсэг болон явган хүний зам дээгүүр нарийн хайрга /жижиглэн буталсан дайрга байж болохоор/ цацаж хальтиргаа гулгаанаас сэргийлж зам тээврийн осол гарах болон явган зорчигч гэмтэж бэртэхээс урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ авч ажилладаг байна.

Харин манайд бол цас орж зорчих хэсгийн цас дагтаршсаны дараа шүүрдээд эсвэл төмрөөр балбаад зогсчихдог. Өвлийн улиралд замын арчлалтыг тасралтгүй явуулвал гэмтэл бэртэл 12 хувиар, эд материалын хохирол 30 хувиар буурна. Мөн давс болон цас хайлуулах бодис цацвал гэмтэл бэртэл 15 хувь, эд материалын хохирол 19 хувиар буурна.

Хэрэв хальтиргаа гулгаа үүсчихээд байхад ямар нэгэн арга хэмжээ авахгүй бол гэмтэл бэртэл 12 хувь, эд материалын хохирол 25 хувиар тус тус нэмэгддэг байна.

Элс цацсанаас хойш 24 цагийн хугацаанд осол 62 хувиар буурдаг тухай албан ёсны судалгааг цас ихээр ордог хотуудад хийсэн байна. Мөн цас ормогц өндөржүүлсэн бэлэн байдал бүхий авто зам цэвэрлэгээний 2 хэсэг бэлэн байж эхний хэсэг нь заагдсан хэсгүүдэд зөвхөн элс, давс цацах үүрэгтэй нөгөө нь автомашинаар эргүүл хийж шаардлагатай орчинд хойшлуулашгүй арга хэмжээ авах зэрэг ажлыг хийж гүйцэтгэдэг байна.

Эдгээр хэсгүүдийг 03-07 цагийн хооронд цас ихээр орж байх үед ажиллуулахад эхний хэсгийн үйл ажиллагааны үед хальтиргаа гулгаанаас үүдэлтэй осол 15 хувиар буурсан бол дараагийн хэсгийн үйл ажиллагааны үед 23 хувиар осол буурсан үзүүлэлт гарсан байна.

### САЙН ТУРШЛАГА 3:

#### Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын талаар бусад орны туршлага

Олон улсад авто замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах асуудлыг төлөвлөлтийн шатнаас шийдвэрлэдэг бөгөөд авто замын төлөвлөлтийн стандартуудыг энэхүү асуудлыг бүрэн шийдэхэд хангалтгүй гэж үздэг байна.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын асуудлыг шийдвэрлэхийн тулд анх удаа **Англи Улсад** 1990 оны эхээр авто замын аюулгүй байдлын аудитын системийг нэвтрүүлсэн байна. Аудитын энэхүү систем болон хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах уламжлалт арга хэмжээ хоёрын хооронд томоохон ялгаа байсан.

Шинээр нэвтрүүлсэн энэхүү систем нь маш сайн үр дүнтэй байсан ба Англи улсын дараагаар нилээд хэдэн оронд нэвтрүүлж эхэлсэн.

Тухайлбал **Япон Улс** тээврийн хэрэгслийн ослыг бууруулахын тулд авто замын аюулгүй байдлын аудиттай ижил төстэй шинэ бодлогыг хэрэгжүүлж эхэлсэн. Гэхдээ, дотоодын аудиторуд нь авто замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах асуудлыг төлөвлөлтийн шатанд бүрэн хэмжээнд, цогцоор нь шийдэхгүйгээс хүндрэлтэй байгаа талаар санал, зөвлөмжийг гаргаж байсан байна.

Иймд авто зам хариуцсан байгууллагууд авто замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын менежементийн системийг төлөвлөн, нэвтрүүлж болох талаар нарийвчилсан судалгаа хийж, холбогдох дүгнэлтийг гаргасан байна.

Энэхүү шинэ системийг хир үр дүнтэй байгааг шалгах үүднээс ослын эрсдлийн жагсаалт, ослыг шалгах шалгалтын хуудсыг сайжруулсан төдийгүй хоёуланг нь практикт нэвтрүүлэхээр санал болгосноор аудитын системийн салшгүй нэгдмэл хэсэг болсон.

**Англи Улс** замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын шинэ системээр авто замын барилгын ажилтай холбоотой аюулгүй байдлын үнэлгээг хөндлөнгийн экспертээр хийлгэж эхэлсэн байна. Англи улсын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын инженерүүдийн дүгнэлтээр зам тээврийн осол нь шинээр баригдсан зам дээр харьцангуй ихээр үүсч байгааг нотолсон.

Авто замын аюулгүй байдлын арга хэмжээг илүү үр ашигтай, бага зардлаар хэрэгжүүлэх үүднээс холбогдох журмуудыг боловсруулсан. Эдгээр журамд авто замын төлөвлөлт, зураг төслийн шатанд аль болох эрт үед нь аюулгүй байдлын үнэлгээг хийх, үүсч болох эрсдлийг тооцох, эрсдлийн хүчин зүйлийг тогтоох, урьдчилан сэргийлэхтэй холбоотойгоор авто замын төслийг сайжруулан ажиллаж эхэлсэн.

**Мөн Англи Улс** Авто замын тээврийн тухай хуулиндаа анх удаа замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын талаарх зүйл заалтыг нэмж тусгасан. Авто замын тээврийн холбооноос “Авто замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын дүрэм”-ийг батлан гаргасан. Ингэснээр 1991 оноос эхлэн гол замуудад хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитыг заавал хийдэг болсон бөгөөд 2003 оноос авто замын бүх ажлын гүйцэтгэлийн явцад аудит хийдэг байхаар холбогдох дүрмийг батлан гаргасан байна.

Үүний дараагаар **Англи Улсын** зам тээврийн осол 30 хувиар, ослын улмаас нас барагсдын тоо 3 хувиар тус тус буурсан үзүүлэлттэй байсан. Энэхүү системийг **Англи Улсад** бий болгосны дараагаар **Япон, Шинэ Зеланд, Австрали, Дани** улсуудад нэвтрүүлсэн.

Нилээд хэдэн оронд авто замын урьдчилсан техник-эдийн засгийн үндэслэл боловсруулах шатанд аюулгүй байдлыг хангах гол асуудлыг шийдэж байна. Тухайлбал Тайланд, Малайз, Сингапур, Өмнөд Африк, АНУ, Канад, Вьетнам, БНХАУ, Хойд Европын орнууд, Финлянд, Швед, Баруун европт энэхүү системийг хатуу мөрдлөг болгон ажиллаж байна.

**Австрали Улсад** New South Wales мужид анх замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын системийг нэвтрүүлж, улсын чанартай авто замын аюулгүй байдлын стратегийг 1992 онд боловсруулан баталсан. Австрали улсын Авто замын тээврийн холбоо (AUSTROADS)-ноос аудитын дүрмийг 1994 онд, харин бие даасан авто замын аюулгүйн дүрмийг 2001 онд тус тус батлан гаргасан байна.

Австрали Улсад хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудит хийхдээ томоохон санхүүжилт бүхий шинээр барьж буй авто замын барилгын ажлын төсөвт өртгийн 4-10 хувийг, бусад авто замын хувьд авто замын зураг төслийн төсөвт өртгийн 5-6 хувийг зарцуулдаг байна.

**Шинэ Зеланд Улс** хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын системийг 1990 онд нэвтрүүлэн, тус улсын Авто замын газраас “Авто замын аюулгүй байдлын аудитын дүрэм”-ийг боловсруулан 1993 онд батлан гаргасан. Таван сая шинэ зеланд доллараас давсан авто замын төсөл бүрийн бүх шатанд хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитыг хийх болсон.

Таваас арван сая хүртэлх долларын төсөвт өртөг бүхий авто замын төсөлд 3 ба 4 дэх шатанд хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитыг хийдэг болсон. Дээрх мөнгөн дүнгээс төсөвт өртөг багатай авто замын төсөлд аудитыг хийхдээ аудит хийх үе шатыг сонгон хийхээр төлөвлөсөн. 1994 оноос хойш хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитыг орон нутгийн засаг захиргааны хэмжээнд өргөн хүрээтэй зохион байгуулдаг болсон.

**Канад Улс** 1997 онд 407 дугаар авто зам дээрээ анх удаа хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитыг нэвтрүүлсэн байна. Мөн 1998 онд Нью Браунзик мужид 4 шатлал бүхий аудитыг хэрэгжүүлсэн бөгөөд аудитын дүрмийг боловсруулан батлуулсан байна. Үүний дараагаар цар хүрээгээ өргөжүүлэн Бритиш Колумбия, Альбота, Куэбэк зэрэг мужуудад авто замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитыг нэвтрүүлсэн байна.

**АНУ** нь 1996 оноос хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын системийг амжилттай нэвтрүүлсэн Австрали болон Шинэ Зеланд улсуудад судалгааны багаа илгээсэн. Энэхүү судалгааны ажлын үр дүнг харгалзан дүгнэж, 1997 оноос авто замын аюулгүй байдлын аудитын системийг өөрийн улсдаа анх удаа нэвтрүүлсэн. 1998 оноос холбогдох сургалт, семинар, уулзалтуудыг зохион байгуулж, улсын хэмжээнд 14 мужид хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын туршилтын төслүүдийг хэрэгжүүлж ажилласан байна.

**Малайз болон Тайланд улсуудад** 1998 оноос энэхүү систем нэвтэрч, аудитын дүрэм болон холбогдох хөтөлбөрүүдийг батлан гаргасан байна.

**БНСУ** нь 2001 онд 5 дахь удаагийн авто замын тээврийн аюулгүй байдлын үндсэн төлөвлөгөөг батлан гаргасан бөгөөд үүнд үндэслэн авто замын аюулгүй байдлын аудитын системийг албан ёсоор нэвтрүүлсэн байна. Үүнтэй холбогдуулан авто замын тээврийн аюулгүй байдлын тухай хуулийг 2006 онд бүрэн шинэчилсэн боловсруулсан. Мөн авто замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын тогтолцоог хэрэгжүүлэх тухай журмыг боловсруулж, аудитын үйл ажиллагааг 2008 оны 07 дугаар сараас хэрэгжүүлж эхэлсэн. 2008 оны 10 дугаар сараас хөдөлгөөний

аюулгүй байдлын аудитын дүрмийг нийтэд албан ёсоор мэдээлсэн байна. Уг ажлыг хэрэгжүүлэхээр авто замын тээврийн чиглэлээр магистраас дээш зэрэгтэй нарийн мэргэжлийн мэргэжилтнүүдийг сонгон шалгаруулж, аудитороор бэлтгэж эхэлсэн. Түүнчлэн аудит хийхэд шаардлагатай дэвшилтэт техник төхөөрөмж, багаж хэрэгслийн баазыг бий болгосон, аудитын чиглэлээр туршлага хуримтлуулахаар гадны улсуудад сургалт, дадлагыг зохион байгуулсан, 2006-2007 онд Герман, Англи Улсын мэргэжилтнүүдийг албан ёсоор өөрийн оронд урьж, хүний нөөцийг чадавхжуулах сургалтыг явуулсан.

Үүнээс гадна Англи Улсын өндөр зэрэглэлийн их, дээд сургуулиудад авто замын инженерийн чиглэлээр, Австрали Улсад замын хөдөлгөөний зохион байгуулалт, аюулгүй байдлын инженерийн чиглэлээр холбогдох мэргэжилтнүүдийг сургасан байна. Эдгээрийн ажлын үр дүнд БНСУ-д авто замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын системийг энгийн болон тусгайлсан авто замын төслүүдэд бүрэн хэрэгжүүлж чадсан юм.

Япон улсад “Хөдөлгөөний аюулгүй байдлын яаралтай арга хэмжээ авах тухай” хуулийн дагуу урт хугацааны төлөвлөгөөний үндсэн дээр хөдөлгөөний аюулгүй байдлын бодлогыг авто зам хариуцсан байгууллага, замын цагдаагийн байгууллагууд хамтран хэрэгжүүлдэг байна.

#### САЙН ТУРШЛАГА 4:

**“2030 он гэхэд Toyota автомашинаар зорчигчдын зам тээврийн ослоор нас барах эрсдлийг “тэг” болгох” зорилт дэвшүүлсэн дэлхийд тэргүүлэгч Toyota автомашин үйлдвэрлэгч**

Автомашин үйлдвэрлэгчид тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлыг дээшлүүлэх аюулгүй байдлын шинэ техник, технологиудыг нэвтрүүлэн ажиллаж байна.

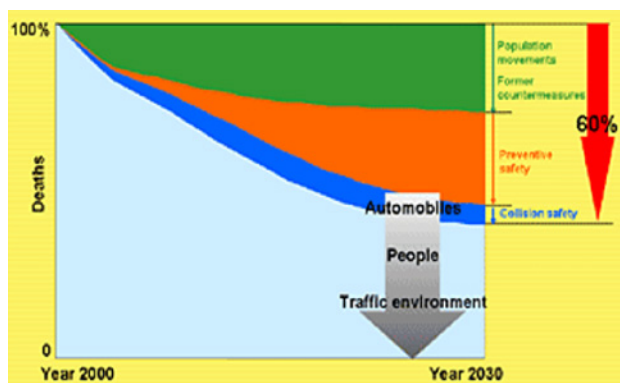
Хэрэглэгчдийн эрэлт хэрэгцээ нэмэгдэхийн хирээр автомашин үйлдвэрлэл өсөн нэмэгдэж байна. Аюулгүй тээврийн хэрэгсэл нь хөгжлийн 2 чиг хандлагатай байна, нэг нь зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх аюулгүй байдлын шинэ системүүд, хоёрдахь нь зам тээврийн ослын нөлөөллийг бууруулах аюулгүй байдлын арга замууд болно.

Автомашин үйлдвэрлэлд нэвтрүүлсэн идэвхтэй аюулгүй байдлын системүүд нь зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх болон шаардлага арга хэмжээ авах талаар жолоочид мэдээлэл дамжуулах үндсэн дээр ажиллана. Идэвхтэй аюулгүй байдлын системүүд ABS, BA, ESC, EDS, EBD, ACC, VCS –ийг өргөн ашиглагддаг.

Олон улсын судалгаанаас үзэхэд тоормосны ABS системээр тоноглогдсон тээврийн хэрэгсэл нь зам тээврийн ослыг 15 хувиар, ослоор нас барагсдын тоог 24 хувиар, гэмтсэн хүний тоог 14 хувиар буурсан үзүүлэлт гарсан байна. ABS системээр тоноглогдсон тээврийн хэрэгсэл нь явган зорчигч болон дугуйгаар зорчигчидтой мөргөлдөхөд үхлийн эрсдлийг 27 хувиар бууруулсан байна. Тээврийн хэрэгслийн тогтворжилтын ESP системээр тоноглогдсон тээврийн хэрэгсэл нь зам тээврийн ослыг 35 хувиар бууруулахын зэрэгцээ нойтон зам дээр 23,4-31,5 хувиар, мөсөн болон цасан хучлагатай автозам дээр 26,2-38,2 хувиар буурсан үзүүлэлттэй байна.

Зам тээврийн ослын нөлөөллийг бууруулахад идэвхгүй аюулгүй байдлын систем чухал үүрэгтэй. Идэвхгүй аюулгүй байдлын систем болох гурван цэг бүхий суудлын бүс, суудлын бүсний мэдээлэл өгөх систем, цусан дахь согтууруулах ундааны зэргийг таних систем, хүүхдийн суудал, аюулгүйн хийн дэр зэргийг автомашин үйлдвэрлэлд өргөн ашиглаж байна.

Автомашин үйлдвэрлэлд дэвшилтэт техник технологийг хэрэглэхээс гадна дэлхийн томоохон автомашин үйлдвэрлэгчид өөрийн үйлдвэрлэж буй автомашинаар зорчигчдын аюулгүй байдлыг хангах томоохон зорилтыг тавин ажиллаж байна.



Зураг 1. Toyota хөдөлгөөний аюулгүй байдлын алсын хараа – зам тээврийн ослоор нас барагсад ба гэмтэгсэдийн тоог тэг болгох зорилт

Дэлхийд тэргүүлэгч Toyota автомашин үйлдвэрлэгч нь 2030 он гэхэд Toyota автомашинаар зорчигчдын зам тээврийн ослоор нас барах эрсдлийг “тэг” болгох зорилт тавин ажиллаж байна.

Toyota автомашин үйлдвэрлэгчийн хувьд шинэ технологийг хөгжүүлэх Toyota-ийн алсын харааг “Тэг болгох” ба “Нэмэгдүүлэх” гэсэн хоёр үгээр илэрхийлж байна.

“Тэг болгох” гэдэг нь тээврийн хэрэгслээс үүдэлтэй хүрээлэн буй орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөөлөл, замын хөдөлгөөний түгжрэл, саатал, зам тээврийн осол зэрэг тээврийн хэрэгслийн сөрөг үр дагаварыг бууруулах, тэглэх зорилгыг илэрхийлнэ.

“Нэмэгдүүлэх” гэдэг нь тээврийн хэрэгслээс үүдэлтэй эерэг нөлөөлөл болох найдварт ажиллагаа, тав тух, аюулгүй байдлыг нэмэгдүүлэх зорилгыг илэрхийлнэ.



Зураг 2. Toyota корпорацийн хөдөлгөөний аюулгүй байдлын 2030 он хүртэлх зорилгодоо хүрэх алхмууд



### САЙН ТУРШЛАГА 5:

#### Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын баг, аудиторууд ба шалгах хуудас

Хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудит хийх дүрэм, зааварчилгаа эсвэл зөвлөмжийг боловсруулах, аудиторуудыг мэргэжлийн түвшинд бэлтгэх, тогтмол сургалтад хамруулах, аудит хийх практик туршилтуудыг биечлэн хэрэгжүүлэх нь аудитыг чанартай гүйцэтгэхэд чухал нөлөө үзүүлнэ.

Англи, Ирланд, Шотланд гэх зэрэг орнуудад авто замын сүлжээнд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудит хийх мэргэжилтнүүдийн сургалтыг стандартчилсан байдаг.

Ахлах аудитор болон аудитын багийн бусад гишүүд аль аль нь замын хөдөлгөөний аудиторын сургалтад хамрагдаж ур чадварын гэрчилгээ авна.

Аудиторуудын сургалтын стандартад сургалтын хамрах хүрээ, аудиторын ур чадварын гэрчилгээ олгох, уг гэрчилгээний үйлчлэх хугацаа ба хүрээг нарийвчлан тусгасан байдаг байна.

Аудитор бэлтгэх сургалт хоёр янз байна. Нэгдүгээрт аудитор болохыг хүссэн этгээд нь өөрийн мэргэжил, ур чадвар, туршлагыг нотлох, хоёрдугаарт зохих сургалтад хамрагдсан байна.

#### Хүснэгт 1. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын баг

Оролцогчид	Тавигдах шаардлага	Хүлээх үүрэг
Төслийн захиалагч/ батлан даагч	Төслийн захиалагч/ батлан даагч ба/буюу төслийн менежер нь авто замын дэд бүтэцтэй холбоотой ажил үүргийг хариуцан ажиллана. Төслийн захиалагч/ батлан даагч нь Авто замын эрх бүхий байгууллагаас томилогдох эсвэл гэрээгээр авто замын аудитын ажлыг гүйцэтгэнэ.	Аудитын баг болон аудитын цар хүрээг тодорхойлох аудитын үйл ажиллагааны талаар товч тайланг гаргана. Аудитын багийг сонгоно. Аудитын багийн гишүүн бүрийн мэдлэг, ур чадвар, ажлын гүйцэтгэлийг хянаж баталгаажуулна. Шаардлагатай мэдээллийг авна. Уулзалт, хурлыг зохион байгуулна. Уулзалтын протокол хөтөлж, үр дүнг танилцуулна. Уулзалтад шаардлагатай бүх хамтрагчдыг оролцуулах арга хэмжээ авна. Аудитын багийг ямар мэдээллээр хангах эсэхийг шийдвэрлэнэ. Шаардлагатай бүх мэдээллийг цуглуулах ба ахлах аудиторт холбогдох мэдээллүүдийг өгч ажиллана. Үйл ажиллагааны хөтөлбөр боловсруулна. Аудитын үйл ажиллагааны эцсийн тайланг хянаж шалгана. Гэрээ контракт байгуулна. Зөвшөөрөл хариуцсан менежерээс үйл ажиллагааны хөтөлбөрт оновчтой саналуудыг бичгээр авна. Аудитын эцсийн тайланг холбогдох байгууллагад хүлээлгэн өгнө

Ахлах аудитор	Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитор нь хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын үйл ажиллагааг удирдан зохион байгуулах мэдлэг, ур чадварыг эзэмшсэн энэ чиглэлээр мэргэшсэн туршлагатай хүн байна.	Аудитын багийг төлөөлнө. Уулзалтад оролцоно. Төслийн талаарх шаардлагатай бүх мэдээллийг шаардаж авна. Аудит үйл ажиллагааг бүрэн удирдана. Аудитын үйл ажиллагааг зохион байгуулна. Аудит дуусгавар болсон талаарх эцсийн шатны тайлангийн хурлыг зохион байгуулна. Аудитын үйл ажиллагааны тайлангуудыг төслийн захиалагч/батлан даагчид хүргүүлнэ. Аудитын үнэлгээ, хяналт шалгалтын төлөвлөгөө ба хуваарь гаргана.
Аудитын багийн гишүүн	Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитыг хийх мэргэжлийн ур чадвар, туршлагатай, хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудиторыг хэлнэ.	Аудитыг хийнэ. Аудитын үйл ажиллагааны тайлангуудыг бэлтгэнэ. Ахлах аудиторын шууд удирдлага дор уулзалт, хуралд оролцоно.
Үндсэн ажилтан/ Судлаач	Ахлах аудиторын шууд удирдлага дор замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын үйл ажиллагаанд оролцох, аудит хийх сонирхолтой хүн байна. Үндсэн ажилтан/Судлаач нь хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитор болох мэргэжлийн ур чадварыг эзэмшсэн, практик туршлагатай байна.	Ахлах аудиторын шууд удирдлага дор аудитын үйл ажиллагаанд оролцож, ажиллана. Ахлах аудиторын шууд удирдлага дор уулзалт, хуралд оролцоно. Ахлах аудиторын шууд удирдлага дор аудитын тайлан бэлтгэхэд тусална.
Мэргэшсэн зөвлөх	Төслийн шийдвэрлэх асуудлуудын талаар аудитын баг болон төслийн ивээн тэтгэгч/батлан даагч нарыг мэргэжлийн зөвлөгөөгөөр хангахад шаардлагатай мэдлэг, ур чадвар, нарийн мэргэжил эзэмшсэн мэргэжлийн хүн байна.	Төслийн ивээн тэтгэгч/батлан даагчийг мэргэжлийн зөвлөгөөгөөр хангана. Ахлах аудиторын шууд удирдлага дор аудитын багийг мэргэжлийн зөвлөгөөгөөр хангана. Ахлах аудиторын шууд удирдлага дор уулзалт, хуралд оролцоно.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын зөвлөх	Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын үйл ажиллагааны шийдвэрлэх асуудлуудын талаар төслийн захиалагчийг мэргэжлийн зөвлөгөөгөөр хангахад шаардагдах мэдлэг, ур чадварыг эзэмшсэн, энэ чиглэлээр туршлагатай хүн байна.	Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын шийдвэрлэх асуудал болон үр дүнгийн талаарх зөвлөмжөөр төслийн ивээн тэтгэгч/батлан даагчийг хангана. Аудитын багийн гишүүдийг сонгоход зөвлөмжөөр хангана.
Төслийн хамтрагч	Авто замын дэд бүтцийн ажил гүйцэтгэх сонирхолтой аливаа этгээд байна. Төлөвлөлт, бүтээн байгуулалтын ажил хариуцсан менежер, туслах менежер, үйл ажиллагаа хариуцсан менежер, эсвэл аливаа холбоо, эвслийн гишүүн байж болно.	Төслийн цар хүрээний талаар болон уг төсөл холбогдох стандарт, норм, хязгаарлалтад нийцэж буй эсэх тухай зөвлөмжөөр төслийн ивээн тэтгэгч/батлан даагчийг хангана.  Төслийн ивээн тэтгэгч/батлан даагчийн шууд удирдлага дор уулзалтад оролцоно.  Төслийн цар хүрээний талаар болон уг төсөл холбогдох стандарт, норм, хязгаарлалтад нийцэж буй эсэх талаар аудитын багт нарийвчлан тайлбарлаж, ойлгуулна.
Зөвшөөрөл хариуцсан менежер	Авто замын дэд бүтцийн ажил гүйцэтгэх эсвэл хяналт тавих үүрэг бүхий Авто замын эрх бүхий байгууллагаас томилогдсон менежер байна.	Аудит нийт үр дүнд үнэлэлт дүгнэлт өгнө.  Үйл ажиллагааны хөтөлбөр болон аудитын үр дүнг хариуцана.
Үйлчилгээний ажилтан	Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудит хийх үед шаардлагатай үйлчилгээг үзүүлэх байгууллага, гэрээт тал эсвэл аливаа хуулийн этгээдийг хэлнэ.	Төслийн ивээн тэтгэгч/батлан даагчийн шууд удирдлага дор шаардлагатай үйлчилгээнүүдийг үзүүлнэ.

## Хүснэгт 3. Аудиторын сургалтын хөтөлбөрийн тойм

Үндсэн сэдэв		Судлагдахуун
1	Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын хууль тогтоомж, дүрэм, журам ба бодлого	Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль Авто замын тухай хууль Зам тээврийн ослоор нас барагсадын талаарх судалгааны лавлах Олон улсын хэмжээний зөвлөмж, удирдамж Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын бодлого, зорилт, стратеги
2	Зам тээврийн ослын судалгаа шинжилгээ	Судалгаа шинжилгээний техникийг эзэмших ба ойлгох Замын тээврийн ослын цаашдын чиг хандлага, өөрчлөлт ба дэвшилтэт хандлага Авто замын сүлжээг хөгжүүлэх бодлого, төлөвлөлт, стратеги, авто замын төлөвлөлт, технолгои
3	Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудит	Үүрэг ба хариуцлага Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын удирдлага зохион байгуулалт Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын практик үйл ажиллагаа Авто замын сүлжээний төлөвлөлт, технологи, стандарт, норм, дүрэм Тайлан мэдээ бэлтгэх, хянах
4	Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын инженерчлэл/ Авто замын төлөвлөлт	Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын инженерчлэл Авто зам - гүүрийн төлөвлөлт, тэдгээрийн стандарт, норм, Авто замын төлөвлөлт нь хөдөлгөөний өсөн нэмэгдэж байгаа шаадлагыг хангасан эсэх Зам тээврийн ослын эрсдлийг бууруулах зарчмууд Авто замын огтлолцоо, уулзварын төлөвлөлт байдал нь хөдөлгөөний шаардлагын хангасан байгаа эсэх Хурдны замын төлөвлөлт Авто замын дагуу ба хөндлөн огтлол, ус зайлуулах байгууламж Авто замын уулзварын төрөл Авто замын үзэгдэх орчин Авто замын хучилтын төрөл, дугуй хучилттай авцалдах байдал, Автозамын хиймэл байгууламжийн гүүр, хоолойн байдал, хөдөлгөөний шаардлагыг хангаж байгаа эсэх Авто замын хажуугийн байгууламж, хамгаалах хэрэгслүүд, идэвхгүй аюулгүй байдлын хэрэгслүүд Газар олголт Авто замын гэрэлтүүлэг Авто зам хэрэглэгчдэд зориулсан тоноглолууд, явган хүн/унадаг дугуйгаар зорчигч/морьтой хүнд зориулсан тоноглолууд Хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдэд зориулсан тоноглолууд

*Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын үндсэн хэрэглэгдэхүүн шалгах хуудас:*

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд аудит хийх олон улсын аргачлалаас үзэхэд тухай авто зам нь төлөвлөлтийн шатандаа болон ашиглалтын үедээ хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хэрхэн хангаж байгааг үе шат бүрээр шалгах хуудсыг боловсруулж, ашигладаг байна. Энэхүү шалгах хуудас нь олон улсад түгээмэл ашиглагддаг хөдөлгөөний аюулгүй байдалд аудит хийх үндсэн аргачлал болж байна.

Аудитын үе шат бүрт шалгалтын хуудсыг хэрэглэнэ. Шалгалтын хуудас нь аудиторуудад асуудал бүрийг сануулахад ихээхэн ашиг тустай боловч нөгөө талаас нөхцөл байдал бүрийг хангалттай хэлэлцэхгүйгээр шалгалтын хуудсыг шууд ашиглах эрсдэл бас байдаг. Олон улсад түгээмэл ашиглагддаг хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын шалгах хуудсыг аудит хийх үе шат бүрээр авч үзвэл дараах байдалтай байна. Үүнд:

## ХАВСРАЛТ -А

## НЭГДҮГЭЭР ҮЕ ШАТ

*Хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын шалгах хуудас –  
Авто замын урьдчилсан зураг, төлөвлөлт үе шатанд:*

Хуудас А1: Ерөнхий зүйл	Боломжит асуудлууд
Стандартад нийцсэн эсэх	Авто замын урьдчилсан зураг, төлөвлөлт нь ерөнхийдээ холбогдох стандарт, норм дүрэмд нийцэж байгаа эсэх. Хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах талаар холбогдох дүгнэлт боловсруулагдсан эсэх.
Хөндлөн огтлолууд:	Шуудуу, усны урсгалыг чиглүүлэх, тэмдэг тэмдэглэгээ тавих, хашаа барих, гэрэлтүүлэг, явган зам, дугуйны замд нийцүүлэн авто замын хөндлөн огтлолыг зөв төлөвлөсөн эсэх
	Хор хөнөөлтэй, онцгүй нөхцөл, байдлаас сэргийлэх үр дүнтэй төлөвлөлт хийж чадсан эсэх.
Санал болгосон хөндлөн огтлолын өөрчлөлт	Санал болгож буй стандартаар төлөвлөгдсөн хөндлөн огтлол нь хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахаар байгаа эсэх.
Шуудуу	Шинээр баригдах авто замын шуудуу хангалттай эсэх, эсвэл гадаргуун усны үр дүнд бий болох илүүдэл усны талбай төлөвлөсөн эсэх.
	Хөлдөлт үүсэх үед мөсдөлт бий болгох гадаргуун усны илүүдэл байгаа эсэх. Хажуугийн хэсгээс илүүдсэн усыг авто замаар хөндлөн гаргах усны шуудуу байгаа эсэх.
Орчны тохижилт	Үзэгдэх орчин хязгаарлагдмал газар орчин байгаа эсэх. /салхитай, манатай үед гэх.мэт нөхцөлийг хамарсан/
Нийтийн ашиглалт/ үйлчилгээ	Авто машины буруу үйлдлийг зохицуулах ашиглалтын төхөөрөмж байгаа эсэх. /Овор, даац хэмжих гэх мэт/
	Үзэгдэх орчин үл анзаарагдах хэсэгт шаардлагатай ашиглалтын төхөөрөмж байгаа эсэх.

Автомашин зогсох авто замын хажуугийн зогсоол хэсэг	Зугаалах, салхилах газар гээд авто замын зорчих хэсгээс гарч түр зогсох тээврийн хэрэгсэлд шаардлагатай зохицуулалтын төлөвлөлтийг хийсэн эсэх.
	Зогсоолд байгаа тээврийн хэрэгсэл нь үзэгдэх орчинд нөлөөлөх эсэх. Авто замын хажуугийн зогсоолыг замын огтлолцол уулзвартай андуурах боломжтой эсэх.
	Авто замын хажуугийн зогсоол хэсэг нь найдвартай, аюулгүй газар төлөвлөгдсөн эсэх. (Хязгаарлагдмал үзэгдэх орчинд авто замын босоо муруй эсвэл бага зайн хэвтээ трассыг төлөвлөхөөс зайлсхийсэн эсэх)
Авто замын орох, гарах уулзвар хэсгүүд	Авто замын бүх оролт, гаралтын хэсэг аюулгүйгээр ашиглагдаж чадах эсэх.
	Олон тооны уулзвар, гарцууд нь үндсэн гол замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангаж чадах эсэх.
	Эргэлт хийж байгаа болон зогсоолд байгаа тээврийн хэрэгслийн хооронд ямар нэгэн зөрчилдөх зүйл байгаа эсэх.
Яаралтай тусламжийн тээврийн хэрэгслийн онцгой байдлын арга хэмжээ	Яаралтай тусламжийн үед тээврийн хэрэгсэл нь зам руу аюулгүй орох болон гарах нөхцөлийг төлөвлөсөн эсэх.
Цаашдын өргөтгөл	Цаашид хоёр эгнээ зорчих хэсгийг барих зорилготойгоор нэг эгнээ зорчих хэсгийг төлөвлөж, хоёр эгнээ хөдөлгөөнтэй авто зам болгоно гэдэг нь авто зам хэрэглэгчдэд тодорхой, ойлгомжтой эсэх.
Авто замын хажуугийн хэсгийн төлөвлөлт	Авто замын хажуугийн хэсгийн төлөвлөлт нь хөдөлгөөний бартаа, саад/ андуурах шалтгаан болох эсэх? (жнь: авто замын хажуугийн гэрэлтүүлэг эсвэл хөдөлгөөний тэмдэг, тэмдэглэгээ нь авто зам хэрэглэгчдийн ойлголтод нөлөөлж болох эсэх)
Төлөвлөлтийн үндсэн зарчмууд	Бүх төлөвлөлтийн зарчмууд нь авто зам хэрэглэгчдийн ашиглалтын урьдчилсан төсөөлөл, төлөвлөлтөд нийцэж байгаа эсэх?



Хуудас А2: Тухайн газрын замын трассын төлөвлөлт	Боломжит асуудлууд
Үзэгдэх орчин	Авто замын хэвтээ, босоо төлөвлөлт нь шаардлагатай үзэгдэх орчинтой уялдан, нийцэж байгаа эсэх.
	Үзэгдэх орчны төлөвлөлт нь гүүрийн тулгуур, тээврийн хэрэгслийн зогсоол гэх мэт байнгын болон түр зуурын байгууламжуудад саад болох эсэх.
Шинээр баригдах болон одоо ашиглагдаж буй авто замын холбох уулзварууд	Санал болгож буй төлөвлөлт нь авто замын хажуугийн уртын хэмжээг тогтоох стандартын нөхцөлтэй нийцэж байгаа эсэх. Хэрэв үгүй бол, үүнийг авто зам хэрэглэгчдэд тодорхой ойлгомжтойгоор төлөвлөсөн эсэх.
	Холбох уулзварууд нь тохиолдож болох ямар нэгэн аюулд ойрхон байгаа эсэх. Жнь: огцом налуугийн дараах муруйн болон эргэлтийн төлөвлөлт гэх.мэт
Босоо төлөвлөлт	Аажмаар эгц өөд гарах эгнээг төлөвлөсөн эсэх
	Босоо төлөвлөлт нь ямар нэгэн далд хэвгийгээс шалтгаалах эсэх.

Хуудас А2: Уулзварууд	Боломжит асуудлууд
Ерөнхий төлөвлөлт	Баруун гар талын эргэлттэй тээврийн хэрэгсэлд зориулсан нөхцөл шаардлагатай эсэх.
	Хурд нэмэх, бууруулах эгнээ шаардлагатай эсэх.
	Явган хүний замд дэмжлэг үзүүлэх эсвэл уулзвараас орох, гарах хэрэглэгчдийн хөдөлгөөнийг зохицуулах зорилгоор жижиг замуудад огтлолцох уулзварууд төлөвлөх шаардлагатай эсэх
	Авто замын аюулгүй байдалд нөлөөлөх ямар нэгэн ер бусын тоноглол, хэрэгсэл байгаа эсэх
	Бүх авто зам хэрэглэгчдэд шаардлагатай замаас орох, гарах уулзвар, өргөтгөл байгаа эсэх
	Том оврын тээврийн хэрэгсэл нь явган хүний болон унадаг дугуйн замыг давж гарах эсэх.
	Тээврийн хэрэгсэл эргэлт хийх болон зогсоолоос хөдлөх хооронд ямар нэгэн харшлах зүйл байгаа эсэх
	Муруйн эргэлтэд ямар нэгэн уулзвар байршуулсан эсэх.
Үзэгдэх орчин	Дөхөх уулзвар дээр болон уулзвараар, жижиг замаас гарах, орох үзэгдэх орчин хангалттай хэмжээнд төлөвлөгдсөн эсэх.
	Гудамжны тоноглол, газрын байдал гэх мэт бартаа, саадыг харгалзан үзэгдэх орчны налууг хангалттай, тодорхой төлөвлөсөн эсэх
	Уулзварын тодорхойгүй үзэгдэх орчинд хөдөлгөөний хурд нэмэх, бууруулахад хэрэгтэй эгнээг ашиглах эсэх.

Хуудас А4: Моторт бус хөдөлгөөнд оролцогчдод тавих нөхцөл	Боломжит асуудлууд
Авто замын хажуугийн газар ашиглалт	Авто замын хажуугийн газрыг аюулгүй ашиглахад сөргөөр нөлөөлөх нөлөөллийг бодолцсон эсэх
Явган хүний болон дугуйн зам	Шаардлагатай хэсгүүдэд явган хүний болон дугуйн замын чиглэл байгаа эсэх
	Бүх нийгмийн бүлгийн хэрэглэгчдийн шаардлагыг харгалзан үзэж төлөвлөлтийг хийсэн эсэх
	Замын хөвөөний зурвас хэсгүүд нь явган хүний болон дугуйн зам, зорчих хэсгүүдэд хуваагдаж төлөвлөгдсөн эсэх
	Явган хүний зам салах хэсэгт тэдгээрийг чөлөөтэй нэвтрэх шинэ эгнээг зөвшөөрөх эсэх
	Хамгийн их хэрэглээг татаж чадахаар явган хүний зам болон газар доорхи байгууламжийг төлөвлөсөн эсэх
	Тусгай зориулалтын болон хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдэд зориулсан онцлог нөхцөл байгаа эсэх. / Жишээ нь: залуучууд, ахмад настан, хараагүй, хөгжлийн бэрхшээлтэй хүмүүсийг гэмтээх гэх.мэт/
	Мэдрэх товгор бүхий хучилт, бүрэн бүтэн түмпүүд, хамгаалалтын чиглүүлэх замыг санал болгосон эсэх. Хамгийн оновчтой байршилд зөвөөр зааж төлөвлөсөн эсэх.
	Моторт бус хөдөлгөөнд оролцогчдын шаардлагыг харгалзан үзсэн эсэх. /ялангуяа уулзвар дээр/
Морьтой хүн	Морьтой хүний шаардлагыг харгалзан үзсэн эсэх.
	Морины жолоог тавих, ухрах, өөрчлөгдөх нөхцөлийг авч үзсэн эсэх.

Хуудас А5: Авто замын тэмдэг, тэмдэглэгээ, зорчих хэсгийн тэмдэг болон гэрэлтүүлэг	Боломжит асуудлууд
Тэмдэг, тэмдэглэгээ	Авто замын хөдөлгөөнд шаардлагатай тэмдэг, тэмдэглэгээг байршуулах хангалттай газар байгаа эсэх.
	Тэмдэг, тэмдэглэгээний дохионы тавцан шаардлагатай эсэх.
	Мөргөх өндөр эрсдэлтэй газраас аль болох хол байршилд хөдөлгөөний тэмдэг, тэмдэглэгээг байршуулсан эсэх.
Гэрэлтүүлэг	Гудамжийг гэрэлтүүлэгтэй байхаар төлөвлөсөн эсэх.
	Шинэ уулзвар дээр болон одоо ашиглагдаж буй замын холбоос дээр гэрэлтүүлгийг харгалзан үзсэн эсэх.
	Хамгийн оновчтой байршлуудад гэрэлтүүлгийн шонг байршуулсан эсэх. (жишээ нь: хамгаалалтын хашлагын ард талд гэх.мэт)
Шон/баганууд	Гэрэлтүүлгийн шон/баганууд нь тохиромжтой байдлаар суурилагдаж, хамгаалагдсан эсэх.
Авто замын тэмдэг, тэмдэглэгээ	Энэ үе шатанд авто замын ямар нэгэн тэмдэг, тэмдэглэгээг тохиромжтой байдлаар санал болгосон эсэх

## ХАВСРАЛТ -В

## ХОЁРДУГААР ШАТ

*Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын шалгах хуудас - Нарийвчилсан зураг төсөл дуусгавар болох шатанд:*

Хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын баг нь аудитын нэгдүгээр шатанд үүссэн бүх асуудлуудыг бүрэн шийдвэрлэсэн эсэхийг хэлэлцэнэ. Нарийвчилсан зураг төслийг нэлээд өөрчлөхөөр бол асуудлуудыг цаашид гүнзгийрүүлэн хэлэлцэнэ.

Хэрэв авто замыг сайжруулах зураглал нь аудитын нэгдүгээр шатанд хэлэлцэгдсэний дагуу хийгдээгүй байвал Хавсралт А дурдагдсан шалгах хуудасны А1-А5 хүртэлх бүх асуудлыг дор дурдсан асуудлуудын хамтаар дахин хэлэлцэнэ.

Хуудас В1: Ерөнхий зүйл	Боломжит асуудлууд
Стандартад нийцсэн эсэх	Хөдөлгөөний аюулгүй байдлын нэгдүгээр шатны аудит хийгдсэнээс хойш хөдөлгөөний аюулгүй байдалд нөлөөлөх бүх нөлөөллийг авч хэлэлцсэн эсэх
Ус зайлуулах байгууламж	Ус зайлуулах байгууламж/хэрэгсэл (хоолой, шуудуу тэдгээрийн байршил, үер усны хамгаалалт, хучилтын геометр үзүүлэлтүүд г.м) хангалттай байгаа эсэх
	Явган хүний зам, дугуйн зам эсвэл морьтой хүн явах замд саад болох суваг шуудуу зэрэг ус зайлуулах байгууламж/төхөөрөмж байгаа эсэх, эсвэл эдгээр нь моторт бус хэрэглэгчдэд зориулсан жим, ойн дундах замд байгаа эсэх
	Мотоцикл, унадаг дугуйгаар зорчигчдын тогтвортой байдалд нөлөөлөх шуудуй зэрэг янз бүрийн хэрэгсэл байрлуулсан эсэх
	Авто замын гадаргуу дээгүүр/хөндлөн чигт ус урсах магадлалтай эсэх ба ширүүн бороотой, шуургатай цаг агаарын хүнд нөхцөлд цан үүсэх эрсдлийг нэмэгдүүлэх эсэх
Цаг агаарын нөхцөл	Манан, салхи, хурц нар, цас, мөс, халиа дошингийн нөлөөллийг бууруулах ямар нэг онцгой арга хэмжээ авах шаардлагатай эсэх

Орчны тохижилт/Газар нутгийн байдал	Мод ургамал (шинээр тарьсан болон ургаж байгаа) нь авто замын зорчих хэсэг рүү тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнд саад болохоор ургасан эсэх эсвэл тодорхой бус тэмдэг тэмдэглэгээ, хязгаарлах шугам байрлуулсан эсэх /салхи шуургатай цаг агаарын нөхцлийг оролцуулан/
	Шороон далан дээр тэмдэг тэмдэглэгээ байрлуулсан эсэх, тэдгээрийн харагдах байдал
	Модны унжсан мөчир, навчис эсвэл гэрэлтүүлэг авто зам руу тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнд нөлөөлөхөөр байрласан эсэх
Нийтийн үйлчилгээ	Авто замын хэсэгт тээврийн хэрэгслийн засвар үйлчилгээнд зориулагдсан зогсоол талбайг тодорхой байгуулсан эсэх, хэрэв тийм бол тухайн талбайг тэмдэгжүүлсэн эсвэл тусгаарласан зурвас байгаа эсэх
	Багана, шон, тулгууруудыг тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнд аюул учруулж болох байрлалаас хол, аюул осолгүй байрлалд байрлуулсан эсэх, мөн эдгээр нь жолооч зорчигчийн харагдах байдалд саад учруулахгүй байрласан байгаа эсэх
	Газар доогуур кабелийн шугам явуулах хангалттай зай байгаа эсэх
	Тусгай нэвтрэх талбай/эсвэл тээврийн хэрэгслийн зогсоолын талбай хангалттай байгаа эсэх ба эдгээр нь аюулгүй байдлыг хангасан эсэх
	Авто замын эгнээн дээр/эсвэл тээврийн хэрэгслийн дугуйн мөрөнд тэмтрэгдэх хяналтын хэрэгсэл байгаа эсэх
	Тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнд саад болохгүй ч гэсэн тухайн авто замтай нэг түвшинд байрласан суваг шуудуу байгаа эсэх эсвэл үйлчилгээний хэрэгслээр тоноглогдсон эсэх
Замын хөдөлгөөнд саад учруулахгүйгээр тээврийн хэрэгсэл түр хугацаанд зогсож болох замын хажуугийн зогсоол буюу түр зогсоол	Түр зогсоол нь аюулгүй байдлыг хангасан эсэх
	Зогсож буй тээврийн хэрэгсэл хязгаарлагдах шугамаар хамгаалагдсан эсэх
	Түр зогсоол тэмдэг тэмдэглэгээгээр хангалттай тоноглогдсон эсэх
	Түр амрах хэсэг нь тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнөөс тусгаарлагдсан эсэх

Үндсэн гол замд нийлэх туслах замууд	Үндсэн гол замд нийлэх болон үндсэн гол замаас салах туслах замуудын уулзвар, гарцын үзэгдэх орчин хангалттай эсэх
	Нэвтрэх хэсэг нь гол замын бүх тээврийн хэрэгслийг тод харахуйц хангалттай урттай эсэх
	Тухайн замын бүх нэвтрэх хэсгүүд нь аюулгүй байдлыг хангасан эсэх
Гулсалтын эсэргүүцэл	Гулсалт үүсэж болох (огцом өгсүүр хэсэг, уулзвар, гарц руу нэвтрэх хэсгүүд г.м) байрлалууд байгаа эсэх, эдгээрийг тааламжтай болгож болох эсэх
	Тээврийн хэрэгсэл ялангуяа мотоциклийн тогтворжилтод сөргөөр нөлөөлж болох байрлалд ямар нэгэн гадаргуун өөрчлөлт хийгдсэн эсэх
	Гулсалт үүсэж болох хэсгийг тохирох өнгөөр ялгасан эсэх
Хөдөө аж ахуй	Хөдөө аж ахуйн машин механизм болон үйлдвэрийн хэрэгцээ шаардлагыг хэлэлцсэн (авто замын зорчих хэсгүүд болон гарц хоорондын зогсоол, хоёр урсгалтай авто зам дээр тээврийн хэрэгсэл эргэхэд зориулагдсан байгууламж/тэмдэглэгээ) эсэх? Эдгээр байгууламжууд нь ашиглахад аюулгүй ба хангалттай тэмдэглэгдсэн эсэх
Хайс/хашилт/авто замын хязгаарлах систем	Зам хэрэглэгчийг усны аюул, хашлага, далан, тулгуур багана, хайс, гүүр, тэмдэг тэмдэглэгээ зэргээс хамгаалах авто замын хязгаарлах систем шаардлагатай эсэх
	Авто замын хязгаарлах системүүд нь хангалттай хамгаалалт болж чадаж байгаа эсэх
	Авто замын хязгаарлах системүүд нь хангалттай урттай эсэх
	Мотоциклоор зорчигчдод шаардлагатай хязгаарлалтын тусгай байгууламж/төхөөрөмжүүд шаардлагатай эсэх
	Төмөр замын гарц, гарамтай хэсэгт хөдөлгөөнийг хориглох дохио, тэмдэглэгээ, хориглох хаалт байрлуулсан эсэх
	Хэрэв хашаа/хашилтын хоёр талд авто замууд харилцан хамааралтай төлөвлөгдсөн бол тээврийн хэрэгслийн мөргөлдөлтөөс урьдчилан сэргийлэх хэрэгсэл/дохионы шон шаардлагатай эсэх



Хажуугийн тохижилт ба авто зам	<p>Хоёр урсгалтай авто замын угсралуудын хооронд эсрэг хөдөлгөөний тээврийн хэрэгслийн хурц гэрлээс хамгаалах дэлгэц байгаа эсэх, энэ нь зам хэрэглэгч нарт саад учруулж буй эсэх</p> <p>Хүрээлэн буй орчны аюулгүйн саад эсвэл дэлгэцийн нөхцөл шаардлагатай холбоотой аюулгүй байдлын аливаа асуудлууд байгаа эсэх</p>
<b>Хуудас В2: Тухайн газрын/хэсгийн тохижилт</b>	<b>Боломжит асуудлууд</b>
Харагдах/үзэгдэх орчин	<p>Дараах тоноглолууд хязгаарлах шугамын харагдах/үзэгдэх орчинд нөлөөлж буй эсэх</p> <p>аюулгүйн хайс/хашаа</p> <p>хил/заагийн хайс/хашилт</p> <p>гудамжны тоноглол</p> <p>тээврийн хэрэгслийн зогсоолын тоноглол</p> <p>замын тэмдэг</p> <p>орчны тохижилт</p> <p>барилга байгууламж</p> <p>хүрээлэн буй орчны аюулгүйн саад</p> <p>автозамын төвгөр хэсэг / <b>crest</b></p> <p>бусад тоноглолууд тухайлбал барилга байгууламж, тоног төхөөрөмж, авто замын хязгаараас гадуурх юмс/материал</p> <p>Нэг ба түүнээс дээш түвшний уулзваруудын харагдах байдал хангалттай эсэх</p>
Шинэ/одоогийн ашиглагдаж буй авто замын холболт	<p>Шинээр барьсан авто зам нь одоогийн ашиглагдаж буй авто замд холбогдох хэсэгт эсвэл авто замын холболтыг шинэчлэн сайжруулсан хэсэгт шилжилт хөдөлгөөн нь бодит аюулыг үүсгэж болзошгүй эсэх</p> <p>Авто замыг өөрчлөх үед (хотын замыг орон нутгийн авто зам болгоход, хязгаарлалттай авто замыг хязгаарлалтгүй болгоход г.м) шилжилт хөдөлгөөнийг тохирох тэмдэг тэмдэглэгээгээр тэмдэглэсэн эсэх</p>

Хуудас В3: Уулзвар	Боломжит асуудлууд
Авто зам / layout	Үндсэн гол задм нэвтрэх хэсэг ба уулзварууд, гарцууд бүх тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнд хангалттай эсэх
	Хөдөлгөөний аюулгүй байдалд сөргөөр нөлөөлөх энгийн/ердийн бус тоноглолууд байгаа эсэх
	Төмөр замын хамгаалалт/аюулгүйн хашилтыг тохиромжтой хэсгүүдэд байрлуулсан эсэх
	Авто замын хажуугийн тоноглолууд (төмөр замын хамгаалалт, аюулгүйн хашилт, авто замын тэмдгийн шон ба гэрлэн дохио) нь тээврийн хэрэгслийн жолоочийн үзэгдэх орчинд саад учруулж байгаа эсэх
	Явган зорчигч нэвтрэх хэсэгт аюулгүй арал эсвэл тусгаарлах багана шаардлагатай эсэх? Уулзвараас гарах/уулзвар руу нэвтрэхэд зам хэрэглэгч нарын шилжилт хөдөлгөөнийг албан ёсоор тооцсон эсэх
	Уулзварын орчимд нийтийн үйлчилгээний тээврийн хэрэгсэл, такси, автобусны зогсоолын болон түр зогсох талбайг шийдсэн эсэх? Эдгээрийг үзэгдэх орчинд нөлөөлөхгүйгээр байрлуулсан эсэх?
Үзэгдэх/харагдах орчин	Туслах замын уулзвар, гарцын дагуух хязгаарлах зурвас хангалттай байгаа эсэх
	Хаалт/саадаас үзэгдэх орчин хязгаарлагдсан эсэх

Авто замын тэмдэг	Уулзварын тэмдэг нь авто замын зэргэлдээх хэсгийн тэмдэгтэй нийцсэн эсэх, мөн хялбар ойлгомжтой эсэх
	Анхааруулах тэмдгүүдийг тохирох газарт байрлуулсан эсэх
	Авто замын тэмдгийг уулзварт дөхөж ирж буй тээврийн хэрэгслийн хурдад нийцүүлэн тохирсон хэмжээгээр нь тохирсон байрлалд нь байрлуулсан эсэх
	Авто замын тэмдгийн шон нь идэвхгүй аюулгүй байдлыг хангасан эсэх эсвэл тохиромжтой байрлалд аюулгүйн хашилтаар хамгаалагдсан эсэх
	Шаардлагатай газарт авто замын тэмдгийг байрлуулсан эсэх, энэ нь хангалттай гэрэлтэж байгаа эсэх
	Бодит эрсдлийг бууруулах байрлалд авто замын тэмдгийг байрлуулсан эсэх
	Авто замын тэмдгийн өндрийг тохирох хэмжээгээр сонгосон эсэх
	Авто замын тэмдгийг үзэгдэх/харагдах орчин чөлөөтэй болон тусгал зөв байхаар байрлуулсан эсэх
Авто замын тэмдэглэгээ	Авто замын зорчих хэсгийн тэмдэглэгээ нь тухай авто замыг болон чиглэлийг ойлгомжтой тодорхойлж буй эсэх
	Авто замын тэмдэглэгээний хэмжээс нь тухайн авто замын хурдны төлөвлөлт болон хурдны хязгаарт тохирч буй эсэх
	Авто замын хуучин тэмдэглэгээг гүйцэд арилгасан эсэх
Т, Х, Ү хэлбэрийн уулзварууд	Уулзвараас баруун гар тийш эргэх эргэлтэд аюулгүйн арал байгаа эсэх, эсвэл шаардлагатай газарт аюулгүй тойрог байгаа эсэх
	Уулзварт тээврийн хэрэгслийн эргэх хөдөлгөөнд зориулсан хангалттай зай байгаа эсэх
	Бүх тээврийн хэрэгслийн төрөл болон шилжилт хөдөлгөөнд зохицсон өргөтгөсөн уулзвар/гарц байгаа эсэх

Тойрог уулзвар	Тойрог уулзварын эргэлтийн радиус нь тойрог руу ирж буй тээврийн хэрэгслийн хурдад нийцсэн эсэх/ хангалттай эсэх
	Аюулгүйн арал зайлшгүй шаардлагатай эсэх
	Тээврийн хэрэгслийн жолооч нь уулзвараар нэвтрэхдээ замаа зөв сонгож аюулгүй байдлыг хангахад үзэгдэх/харагдах орчин хангалттай эсэх
	Огцом эргэлтийн тэмдгүүд шаардлагатай эсэх, тэдгээрийг зөв байрлуулсан эсэх
	Тойрог хэсэгт нэвтрэх эгнээ шаардлагатай эсэх, хэрэв шаардлагатай бол тэдгээрийг зам хэрэглэгч нарт ойлгомжтой байхаар авто замын тэмдэг тэмдэглэгээгээр тэмдэглэсэн эсэх
Бага радиустай тойрог уулзвар	Бага радиустай тойрог уулзварын зорчих хэсэг бүрт дөхөж ирж буй тээврийн хэрэгслийн хурд тохирч буй эсэх
	Бага радиустай тойрог уулзвар нь замын хөдөлгөөний ачаалалд нийцэж буй эсэх
	Уулзварын төв хэсэгт байгаа аюулгүйн арал нь уулзварын зорчих хэсэг бүрээс харагдаж буй эсэх

Гэрлэн дохио	Тээврийн хэрэгслийн хурдыг тогтоох төхөөрөмж шаардлагатай эсэх
	Авто замын тэмдэг хангалттай эсэх
	Дөхөж ирж буй тээврийн хэрэгслийн хурдад нийцэж гэрлэн дохио тод харагдаж буй эсэх
	Жолооч гэрлэн дохиог “харахад” ямар нэгэн асуудал байгаа эсэх
	Гэрлийн филтер/шүүлтүүр шаардлагатай эсэх
	Нарны гэрэл/нарны тусгал нь гэрлэн дохионы харагдах байдалд нөлөөлж буй эсэх
	Өндөр төвшний дохиолол эсвэл арын самбар нь харагдах байдлыг сайжруулах эсэх
	Гэрлэн дохионы өндөр төвшний төхөөрөмжүүд нь үр дүнтэй эсэх
	Зогс шугамыг зөв газарт байрлуулсан эсэх
	Явган хүний гарц хэт урт байгаа эсэх
	Тэмтрэгдэх хучлага ( <b>tactile paving</b> ) бүхий гарцыг зөв байрлуулсан эсэх
	Баруун гар тийш эргэж буй тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнд авто замын тэмдэглэгээ хангалттай эсэх
	Уулзвар гарцын хайрцаг/дөрвөлжин хэлбэрийн тэмдэглэгээ шаардлагатай эсэх
	Гэрлэн дохионы фазууд төлөвлөлтийн дагуу ажиллаж байгаа эсэх
	Явган хүн болон унадаг дугуйгаар зорчигчдод зориулсан фаз шаардлагатай байгаа эсэх
	Гарах шугамын тоо нь нэвтрэх шугамын тоотой тэнцүү эсэх
Хэрэв тэнцүү биш бол авто замын конус хэлбэрийн хэсгийн урт/ <b>taper lenght</b> хангалттай эсэх	
Шаардлагатай уулзварууд өөр хоорондоо харилцан хамааралтай байгаа эсэх	

Хуудас В4: Авто зам хэрэглэгч /Моторт бус хэрэглэгч/	Боломжит асуудлууд
Зэргэлдээ/хажуугийн зурвас/ талбай	Зэргэлдээх зурваст аюулгүй нэвтэрч буй эсэх
	Тохирох хашаа/хашилтаар хамгаалагдсан эсэх
Явган зорчигч	Моторт бус хэрэглэгч нарт дараах тоноглолууд нь шаардлагатай эсэх:
	уулзвар, гарц
	Зебра хэлбэрийн гарцууд
	аюулгүйн тойрог
	бусад байрлалууд
	Гарц дээр төлөвлөгдсөн болон байрлуулсан тоноглолууд нь дээд хэмжээгээр нь ашиглах боломжтой эсэх
	Авто замын гарц дээр аюултай байрлалд байгаа явган зорчигчийг саатуулах/нэвтрэхийг хориглох хашилт/хаалт эсвэл төмөр хамгаалалт шаардлагатай эсэх
	Тэмтрэгдэх хучлага ба нэг түвшингийн хашлагыг төлөвлөсөн эсэх, эдгээрийг зөв байрлалд технологийн дагуу суурилуулсан эсэх
	Гарц бүрт (гүүр, метроны зам, төмөр замын гарам) дараах зүйлсийг төлөвлөсөн эсэх:
	явган зорчигчийн харагдах/үзэгдэх орчин
	унадаг дугуйгаар зорчигч нарт зориулсан тоноглол
	хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдэд (хөдөлгөөний болон харааны эмгэгтэй) зориулсан тоноглол
	ахмад, өндөр настнуудад зориулсан тоноглол
	хүүхдүүд/сурагчдад зориулсан тоноглол
	төв болон захын хэсгүүдэд төмөр хамгаалалт хэрэгтэй эсэх
	авто замын тэмдэг
	өргөн ба хазайлт
	авто замын хучилт
нам хашлагын нөхцөл	
суваг шуудуунаас зайлсхийсэн эсэх	
хязгаарлах хашлага хэрэгтэй эсэх	
гэрэлтүүлэг шаардлагатай эсэх	

Унадаг дугуйгаар зорчигч	Уулзвар болон тойрог хэлбэрийн уулзварууд дээр унадаг дугуйгаар зорчигчдын хэрэгцээ шаардлагыг төлөвлөсөн эсэх
	Унадаг дугуйн зам эсвэл унадаг дугуйд зориулсан зорчих хэсэг шаардлагатай эсэх
	Унадаг дугуйгаар зорчигчдод зориулсан тоноглолыг ашиглахад тэмдэг тэмдэглэгээ нь тодорхой эсэх
	Унадаг дугуйн гарц хангалттай тэмдэг тэмдэглэгээтэй эсэх
	Авто замын гарц г.м бодит аюулуудын талаарх унадаг дугуйгаар зорчигчдын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын мэдлэгийг дээшлүүлэхэд төмөр хамгаалалт шаардлагатай эсэх
	Унадаг дугуйн замыг гэрэлтүүлгээр хангалттай тоноглогсон эсэх
	Зэргэлдээх авто замтай нэг түвшний хашлагаар холбогдохоор тоноглогдсон эсэх
	Хашлагын өндөр хангалттай эсэх
	Тэмтрэгдэх хучлага байхаар төлөвлөгдсөн эсэх, үүнийг зөв байрлалд технологийн дагуу суурилуулсан эсэх
Мориор зорчигчид	Морь унахад зориулсан зам эсвэл хамтран ашигладаг тоноглолууд шаардлагатай эсэх
	Энэхүү замыг ашиглахад тэмдэг тэмдэглэгээ нь ойлгомжтой эсэх, хэрэглэгч нарт хангалттай тэмдэг тэмдэглэгээг хангасан эсэх
	Шаардлагатай газарт тохирох хашилт/хамгаалалт байрлуулсан эсэх



Хуудас В5: Авто замын тэмдэг, зорчих хэсгийн тэмдэглэгээ, гэрэлтүүлэг	Боломжит асуудлууд
Авто замын тэмдэг	Тэмдгийн дагуу хүрэх газруудыг зааж байгаа эсэх
	Тэмдэг нь ойлгоход хялбар эсэх
	Тэмдгийн зохицуулалт идэвхгүй аюулгүй байдлыг хангасан эсэх
	Тэмдэг нь аюулгүйн хайс/хашилтын ард байрласан эсэх эсвэл явган болон дугуйн замаас гадуур байрласан эсэх
	Нэмэлт тэмдгүүд шаардлагатай эсэх
	Шаардлагатай газарт моторт бус хэрэглэгч нар ашиглаж болохоор нэмэлт тэмдгүүд төлөвлөгдсөн хангалттай зай байгаа эсэх
	Тэмдгүүдийн тусгал зөв эсэх
	Тэмдгүүдийг эмх замбараагүй төлөвлөсөн эсэх
Хувирч өөрчлөгдөх үгэн тэмдэг / VMS	Энэхүү тэмдэг нь хялбар ойлгомжтой байгаа эсэх
	Эдгээр тэмдэг нь идэвхгүй аюулгүй байдлыг хангасан эсэх эсвэл аюулгүй хайс/хашилтын ард байрласан эсэх
Гэрэлтүүлэг	Одоогийн ашиглагдаж буй авто замд холбогдох хэсэгт болон шинээр байгуулсан уулзварыг гэрэлтүүлэгтэй байхаар төлөвлөсөн эсэх
	Гэрэлтүүлэг шаардлагатай эсэх, мөн авто замын тэмдэг болон самбарын гэрэлтүүлэг шаардлагатай эсэх
	Гэрэлтүүлгийн шон нь идэвхгүй аюулгүй байдлыг хангасан эсэх
	Гэрэлтүүлгийн шонг тохиромжтой газарт байрлуулсан эсэх, аюулгүйн хайс/хашилтын ард эсвэл моторт бус хэрэглэгч нарт саад болохооргүй байрлалд г.м

Авто замын тэмдэглэгээ	Авто замын тэмдэглэгээ нь тохирсон байрлалд байрласан эсэх:
	Тэнхлэгийн шугам
	захын шугамууд
	авто замын хавтан
	авто замын жижиг тоноглолууд
	бичвэр/чиглэлүүд
	Хууль тогтоомжид нийцсэн эсэх/хүлээн зөвшөөрөгдсөн
Тэмдэгийн шон	Тэмдэгийн шон нь идэвхгүй аюулгүй байдлыг хангасан эсэх
	Шаардлагатай газруудад тэмдэгийн шон нь аюулгүйн хайс/хашилтаар хамгаалагдсан эсэх

## ХАВСРАЛТ -С

## ГУРАВДУГААР ШАТ

*Хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын шалгах хуудас -  
Авто замын барилгын ажил дуусгавар болох шатанд*

Хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын баг нь холбогдох зураг төслийн дагуу авто замын барилгын ажил хийгдсэн эсэх болон барилгын ажилд хөдөлгөөний аюулгүй байдалд сөргөөр нөлөөлөх алдаа байгаа эсэхийг тогтооно.

Барилгын ажлын явцад гарах төлөвлөлтийн аливаа өөрчлөлтүүдэд илүү анхаарал хандуулах шаардлагатай.

Хуудас С1: Ерөнхий зүйл	Боломжит асуудлууд
Стандартад нийцсэн эсэх	Хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын 2 шатнаас хойш стандартад харшилсан хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тааламжгүй нөхцөл байдал байгаа эсэх
Ус зайлуулах суваг шуудуй, хоолой	Авто зам, дугуйн зам болон явган хүний замд ус зайлуулах суваг, шуудуй, хоолой шаардлагатай газруудад тавигдсан эсэх
	Явган хүний зам, дугуйн зам эсвэл морьтой хүн явах замд саад болох суваг шуудуу зэрэг ус зайлуулах хоолой эсвэл ямар нэг төхөөрөмж байгаа эсэх
Цаг агаарын нөхцөл	Ямар нэг онцгой арга хэмжээ авах шаардлагатай эсэх
Орчны тохижилт/Газар нутгийн байдал	Тодорхой бус тэмдэг тэмдэглэгээ эсвэл хязгаарлах шугам байрлуулсан эсэх /салхи шуургатай цаг агаарын нөхцлийг оролцуулан/
	Шороон далан дээр тэмдэг тэмдэглэгээ байрлуулсан эсэх, тэдгээрийн харагдах байдал
	Тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнд модод (шинээр тарьсан болон ургаж буй мод) аюул учруулж байгаа эсэх
	Модны унжсан мөчир эсвэл гэрэлтүүлгийн шон, авто зам руу тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнд нөлөөлөхөөр байрласан эсэх

Нийтийн үйлчилгээ	Авто замын дагууд, авто замд тээврийн хэрэгслийн засвар үйлчилгээнд зориулагдсан зогсоол талбайг тодорхой байгуулсан эсэх, хэрэв байгуулсан бол тухайн талбайг тэмдэгжүүлсэн эсвэл тусгаарласан зурвас байгаа эсэх
	Багана, шонг тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнд аюул учруулж болох байрлалаас хол аюул осолгүй байрлалд байрлуулсан эсэх, мөн эдгээр нь жолооч зорчигчийн харагдах байдалд саад учруулахгүй байрласан байгаа эсэх
	Тусгай нэвтрэх талбай/эсвэл тээврийн хэрэгслийн зогсоолын талбай нь аюулгүй байдлыг хангасан эсэх
	Авто замын зорчих хэсгийн гадаргуунд/эсвэл тээврийн хэрэгслийн дугуйн мөрөнд тэмтрэгдэх хяналтын хэрэгсэл байгаа эсэх
	Тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнд саад болохгүй ч гэсэн тухайн авто замтай нэг түвшинд байрласан суваг шуудуу байгаа эсэх эсвэл үйлчилгээний хэрэгслээр тоноглогдсон эсэх
Үндсэн гол замд нэвтрэх болон үндсэн гол замаас салаалах туслах зам	Үндсэн гол замд нэвтрэх хэсэгт/нэвтрэх хэсгээс харагдах байдал хангалттай эсэх
	Нэвтрэх хэсэг нь гол замын бүх тээврийн хэрэгслийг тод харахуйц хангалттай урттай эсэх
Гулсалтын эсэргүүцэл	Гулсалтын эсэргүүцэл маш их эсвэл багатай талбайд ямар нэгэн уулзвар/холболт байгаа эсэх
	Тээврийн хэрэгсэл ялангуяа мотоциклийн тогтворжилтод сөргөөр нөлөөлж болох ямар нэгэн гадаргуун өөрчлөлт хийгдсэн эсэх
Хайс/хашилт/авто замын хязгаарлах систем	Хязгаарлах систем хангалттай эсэх
	Төмөр замын гарц, гарамтай хэсэгт хөдөлгөөнийг хориглох дохио, тэмдэглэгээ, хориглох хаалт байрлуулсан эсэх
Хажуугийн тохижилт	Байгаль орчны талаас аливаа хамгаалалт/саад байгаа эсэх, эдгээр нь аюул осол үүсгэж болох эсэх
Гүүрийн хайс/хашилт	Аливаа нэмэлт хэсгийн тооцоо байгаа эсэх
Сүлжээний менежмент	Замын хөдөлгөөний хууль тогтоомжийн дагуу тохирох тэмдэг, тэмдэглэгээг суурилуулсан эсэх

<b>Хуудас С2: Тухайн газрын/ хэсгийн тохижилт</b>	<b>Боломжит асуудлууд</b>
Харагдах байдал/үзэгдэх орчин	Хаалт/саадын хязгаарлах зурвас нь тодорхой эсэх
Шинэ/одоогийн ашиглагдаж буй авто замын холболт	Нэмэлт тэмдэг эсвэл авто замын тэмдэглэгээ шаардлагатай эсэх
<b>Хуудас С3: Уулзвар</b>	<b>Боломжит асуудлууд</b>
Харагдах байдал/үзэгдэх орчин	Хаалт/саадын налуу/муруй/ташуу нь тодорхой эсэх
Авто замын тэмдэглэгээ	Авто замын тэмдэг, тэмдэглэгээ нь тухайн авто замыг эсвэл тухайн авто замын нөхцөл байдлыг хангалттай тодорхойлж байгаа эсэх
	Давуу эрх бүхий тэмдэг тэмдэглэгээ байгаа эсэх, авто замын овгор товгор хэсгүүдийг хангалттай засварласан эсэх
Тойрог уулзвар	Тохирох зайнаас тухайн уулзвар хангалттай харагдаж байгаа эсэх ба хангалттай тэмдэг, тэмдэглэгээгээр тоноглогдсон эсэх
	Хаана эргэлтийн тэмдэг шаардлагатай байна тэр хэсэгт эдгээр тэмдгийг оновчтой суурилуулсан эсэх
Гэрлэн дохио	Тохирох зайнаас тухайн гэрлэн дохио хангалттай харагдаж байгаа эсэх, Эсрэг урсгалын замаар зорчиж буй тээврийн хэрэгслийн жолооч гэрлэн дохиог харж байгаа эсэх,
	Гэрлэн дохионы фазууд төлөвлөлтийн дагуу ажиллаж байгаа эсэх
	Гэрлэн дохионы фаз нь явган хүний /моторт бус хэрэглэгч/ зам хөндлөн гарах хугацааг хангалттай байхаар төлөвлөгдсөн эсэх
Т, Ү ба Х хэлбэрийн уулзварууд	Уулзварын нөхцөл байдлыг тодорхой тодорхойлж байгаа эсэх
	Тэмдэг, тэмдэглэгээгээр хангалттай тоноглогдсон эсэх

Хуудас С4: Авто зам хэрэглэгч /Моторт бус хэрэглэгч/	Боломжит асуудлууд
Зэргэлдээ/хажуугийн газар талбай	Тохирох хаалт/хашилтаар хангагдсан эсэх
Явган зорчигч	Авто зам /гүүр, метроны зам, гарц, гарам/ хөндлөн гарахад дараах зүйлүүд хангалттай эсэх
	Харагдах байдал/үзэгдэх орчин
	Тэмдэг, тэмдэглэгээ
	Хучилт, хучлага
	Бусад хамгаалалт
	Замын хашлага эсвэл нэг түвшингийн хашлага
	Тэмтрэгдэх хучлага
Унадаг дугуйгаар зорчигч	Авто зам хөндлөн гарах эсвэл унадаг дугуйгаар зорчигчдын аюулгүй байдлыг хангахад дараах зүйлүүд хангалттай байгаа эсэх
	Харагдах байдал/үзэгдэх орчин
	Тэмдэг, тэмдэглэгээ
	Чиглүүлэгч зам
	Замын хашлага эсвэл ус зайлуулах суваг бүхий талбай
	Хучилт, хучлага
	Тэмтрэгдэх хучлага
Мориор зорчигчид	Авто зам хөндлөн гарах эсвэл мориор зорчигчдын аюулгүй байдлыг хангахад дараах зүйлүүд хангалттай байгаа эсэх
	Харагдах байдал/үзэгдэх орчин
	Тэмдэг, тэмдэглэгээ
	Чиглүүлэгч зам

Хуудас С4: Авто замын тэмдэг, зорчих хэсгийн тэмдэглэгээ, гэрэлтүүлэг	Боломжит асуудлууд
Тэмдэг	Бүх тэмдгүүд нь гаргацтай, харагдахуйц байгаа эсэх, мөн тэдгээрийн байрлал зөв эсэх /өдөр, шөнийн аль ч цагт/
	Тэмдгийн шонгууд нь тээврийн хэрэгслийн нөлөөллөөс хамгаалагдсан эсвэл идэвхгүй аюулгүй байдлыг хангасан эсэх
	Тэмдгийн шон нь явган зорчигч ба унадаг дугуйгаар зорчигч нарт тохирсон зам харгуйд болон хөдөлгөөний аюулгүй байдалд саад болж байгаа эсэх
	Шаардлагатай газарт нэмэлт анхааруулах тэмдэг шаардлагатай эсэх
Хувирч өөрчлөгдөх үгэн тэмдэг / VMS	Энэхүү тэмдэг нь тээврийн хэрэгслийн хурдад тохирсон, тохирох зайнд уншигдахуйц эсвэл хялбар ойлгомжтой байгаа эсэх
	Эдгээр тэмдэг нь тээврийн хэрэгслийн нөлөөллөөс хангалттай хамгаалагдсан эсвэл идэвхгүй аюулгүй байдлыг хангасан эсэх
Гэрэлтүүлэг	Гудамжны гэрэлтүүлэг нь замын хажуугийн тоноглолууд, замын тэмдэг, тэмдэглэгээ, явган болон унадаг дугуйгаар зорчигчид тээврийн хэрэгслийн жолоочид тод харагдахуйц хангалттай гэрэлтүүлж байгаа эсэх
	Авто зам хэрэглэгч /Моторт бус хэрэглэгч/-дийн хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах гэрэлтүүлгийн түвшин хангалттай эсэх
	Ургамал эсвэл гудамжны бусад тоноглолыг ашиглан гэрэлтүүлгийг суурилуулсан эсэх
Авто замын тэмдэглэгээ	Авто замын бүх тэмдэглэгээ нь тодорхой, тухайн байрлалдаа тохирсон эсэх
	Давуу эрх бүхий тэмдэг, тэмдэглэгээ байгаа эсэх авто замын овгор товгор хэсгүүдийг хангалттай засварласан эсэх

## САЙН ТУРШЛАГА 6:

### *АНУ-ын авто замын төлөвлөлт ба хөдөлгөөний аюулгүй байдал*

Хөдөлгөөний аюулгүй байдлын арга хэмжээ гэдгийг авто зам ашиглагчид нь тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний ослоос болж амь насаа алдах, бэртэж гэмтэх эрсдлийг бууруулах аргачлал, арга хэмжээгээр ойлгоно.

Авто зам ашиглагч гэдэгт явган хүн, мотоцикл ба унадаг дугуйгаар зорчигч, тээврийн хэрэгслийн жолооч, автомашин, автобус, нийтийн тээврийн хэрэгслээр зорчиж буй зорчигчдыг хэлнэ.

Авто замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын стратеги бодлого нь авто замын тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний ослоос болж хүн амь насаа алдах, бэртэж гэмтэхээс урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ авахад чиглэгдсэн байна.

Авто замын аюулгүй төлөвлөлт гэдэг нь авто замын орчны байдлыг харгалзан хүнийг бэртэж гэмтэх, амь насаа алдахаас сэргийлэн тээврийн хэрэгслийн хурдыг орчны нөхцөл байдалтай тооцон төлөвлөхийг хэлнэ.



АНУ-ын Мэриланд дахь явган хүний зам, замын түмбэ, гэрлэн дохио

АНУ-ын аюулгүй байдлын системийн үндсэн бодлого нь ослын нөлөөлөл, авто зам ашиглагчдын амь нас, бэртэл гэмтлийг бууруулах босго хязгаарлалтад хүрэх явдал юм.

Энэхүү босго хязгаарлалт нь авто зам ашиглагчдыг хамгаалах түвшнээс шалтгаалан өөр өөр байна.







АНУ-ын Манхаттан дахь жолооч нарт мэдээлэл өгөх мэдээллийн самбар. Тухайлбал энэхүү мэдээллийн самбар нь жолооч нарыг болгоомжтой явуулахыг сануулсан байна.

Бүх ангиллын авто замын тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг нэгэн зэрэг шийдэх тогтвортой шийдэлд хүрээгүй, ялангуяа хөдөлгөөний эрчим багатай орон нутаг, алслагдмал бүс нутгийн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд хяналт тавих шаардлагатай байна.



Хурдны хязгаарлалт нь газар газар өөр бөгөөд зөвхөн автобусанд 130км/цаг байна.

АНУ-д ард иргэд, жолооч нарыг ослоос үүдэлтэй бэртэж гэмтэх, амь насаа алдахаас урьдчилан сэргийлэхэд тухайн газар нутаг, авто замын хэсгийг онцгойлон авч үзэх, дараагаар онцгойлон сэрэмжлүүлэх байдлаар эрсдэлтэй газруудад авто зам ашиглагчдын оролцоо, бодит цагийн эрсдлийг бууруулах арга хэмжээг авдаг байна.

Үүний дараагаар тээврийн хэрэгслийг жолоодох таатай нөхцлийг бүрдүүлэх, орчныг сайжруулах үүднээс авто замын төсөллөлтийн стандарт, заавар журмаар ослын эрсдэлийг бууруулах арга хэмжээг авна.

## САЙН ТУРШЛАГА 7:

### *“Гол авто замуудын сүлжээг системтэй хөгжүүлж аюулгүй байдлыг хангах”*

- » Гол авто замуудын сүлжээг системтэйгээр хөгжүүлсэнээр хурдны болон бусад ангиллын авто замын тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний ихэнх хэсгийг зөв зохицуулалтад оруулж өгнө.
- » Авто замын сүлжээн дэхь хурдны авто замын аюулгүй байдлыг бусад замтай харьцуулахад илүү сайн төлөвлөсөн байдаг ба ингэснээр авто замын сүлжээн дэх бүх гол замуудын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах арга хэмжээг цогцоор сайжруулж чадна.
- » Өндөр стандарт бүхий хурдны гол зам болон тойрог замуудыг хөгжүүлнэ.

### *“Ашиглагдаж буй авто замуудын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын онцгой нөхцөл байдал”,*

- » Хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах тоног төхөөрөмж, тоноглолыг системтэйгээр сайжруулна.
- » Олон нийтийн хөдөлгөөний аюулгүй байдлын хороотой хамтран эрсдэл бүхий авто замын аюулгүй байдлыг хангах тоноглол, хэрэгслийг сайжруулна.
- » Явган хүний зам, гарц, уулзвар, нэмэлт зурвасуудыг сайжруулна.
- » Автомашины зогсоол, дугуйн зогсоол, авто замын гэрэлтүүлэг, мэдээлэх үйлчилгээг сайжруулна.

### *“Ослын дараах судалгаа, шинжилгээ хийх ажлыг дэмжих”*

- » Мэргэжилтнүүдийн тусламжтай хийх ослын судалгаа, шинжилгээний системийг сайжруулна.
- » Хүний буруутай үйл ажиллагаанаас сэргийлэх хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах арга хэмжээг хөгжүүлнэ.

*Зураг 48. Япон улсын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах арга хэмжээний төлөвлөгөө*

Дээрхи арга хэмжээг авсанаар Япон улсад зам тээврийн ослын хэмжээ 1970 онд 16,765 байсан бол 2003 онд 7,702 болж буурсан байна. Гэвч зам тээврийн ослыг тууштай бууруулах зорилгоор Ерөнхий сайд Койзүми 10 жилийн хугацаанд 5,000 доош болгох саналыг гаргасан.

Энэхүү саналыг дэмжин зам тээврийн ослыг зорилтот түвшинд хүргэхээр авто замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын системийг нэвтрүүлэх шаардлагатай гэж үзсэн байна.



