

АГУУЛГА

УДИРТГАЛ	7
1. НЭГ. МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ ТЭЭВРИЙН ТӨЛӨВ БАЙДАЛ.....	11
АВТО ЗАМЫН ЕРӨНХИЙ МЭДЭЭЛЭЛ.....	11
ТЭЭВРИЙН ХЭРЭГСЭЛ.....	13
Мотоцикль.....	13
Тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын хугацаа.....	14
Автомашинны жолооны хүрдний байрлалын үзүүлэлт.....	17
Аюулгүй тээврийн хэрэгсэл.....	17
ТЭЭВРИЙН ХЭРЭГСЛИЙН ЖОЛООЧ.....	21
Тээврийн хэрэгслийн жолооч бэлтгэх сургалт.....	24
ЖОЛООЧИЙН ДААТГАЛЫН ҮЙЛ АЖИЛЛАГАА.....	26
2. ХОЁР. ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛ ХЭРГИЙН НӨХЦӨЛ БАЙДАЛ.....	30
ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСЛЫН ШИНЖТЭЙ ДУУДЛАГА.....	30
Зам тээврийн бүртгэгдсэн осол.....	31
Зам тээврийн бүртгэгдсэн ослын хэлбэр.....	32
Зам тээврийн ослын ангилал.....	34
Хүүхэд өртсөн зам тээврийн осол.....	35
Зам тээврийн ослын шалтгаан.....	40
ХӨДӨЛГӨӨНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДАЛ, ТЭЭВРИЙН ХЭРЭГСЛИЙН АШИГЛАЛТЫН ЖУРМЫН ЭСРЭГ ГЭМТ ХЭРЭГ.....	45
ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛ, ГЭМТ ХЭРГИЙН ХАР ЦЭГИЙН СУДАЛГАА.....	47
3. ГУРАВ. ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ ХАНГАХ ЭРХ ЗҮЙН ЗОХИЦУУЛАЛТ, ТӨРИЙН БОДЛОГО, ОЛОН УЛСЫН ЧИГ ХАНДЛАГА.....	68
ЭРХ ЗҮЙН ЗОХИЦУУЛАЛТ.....	68
ТӨРӨӨС ХЭРЭГЖҮҮЛСЭН БОДЛОГО.....	69
4. ДӨРӨВ. ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДАЛД НӨЛӨӨЛӨХ ХҮЧИН ЗҮЙЛ.....	77
5. ТАВ. ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫН ОЙРЫН ИРЭЭДҮЙН ТӨЛӨВ БАЙДЛЫН ТӨСӨӨЛӨЛ.....	78
ХАР ЦЭГ.....	107
ДҮГНЭЛТ.....	113
Зөвлөмж.....	117
АШИГЛАСАН МАТЕРИАЛ.....	122

ГРАФИКИЙН ЖАГСААЛТ

График 1.1 Авто замын ангилалын жил бүрийн үзүүлэлт (2010-2019).....	12
График 1.2 УЛСЫН ХЭМЖЭЭНД БҮРТГЭГДСЭН ТЭЭВРИЙН ХЭРЭГСЛИЙН ТОО.....	15
График 1.3 0-3 жил хүртлэх ашиглалтын хугацаатай	16
График 1.4 10 ба түүнээс дээш ашиглалтын хугацаатай	17
График 1.5 Улсын үзлэгт хамрагдсан автомашины тоо	18
График 1.6 0-3 жилийн насжилттай тээврийн хэрэгсэл	19
График 1.7 10-с дээш жилийн насжилттай тээврийн хэрэгсэл	19
График 1.8 Монгол Улсын хүн амын өсөлт нийслэл, орон нутагаар	21
График 1.9 Монгол улсын хүн ам.....	22
График 1.10 Тээврийн хэрэгсэлийн жолоочийн тооны өсөлт.....	23
График 1.11 Тээврийн хэрэгслийн жолоочийн насны байдал.....	24
График 1.12 Улсын хэмжээнд үйл ажиллагаа явуулж буй жолооч бэлтгэх сургалтын байгууллагын байршил (2018 оны байдлаар).....	25
График 1.13 Линцезийн төвөөр үйлчлүүлсэн	26
График 1.14 Ангилал ахиулсан жолоочийн тоо	26
График 1.15 Даатгалын гэрээний тоо 2015-2019.....	28
График 1.16 Даатгалын байгууллагын хүчинтэй гэрээний үзүүлэлт 2015-2019	28
График 1.17 Нийт даатгуулагч, нөхөн төлбөр авсан даатгуулагчийн харьцаа	29
График 2.1 Зам тээврийн ослын шинжтэй дуудлагын тоо (2010-2019)	30
График 2.2 Зам тээврийн ослын шинжтэй дуудлагын хувь, (2010-2019)	31
График 2.3 Зам тээврийн ослын шинжтэй дуудлагын эзлэх хувь (2010-2019)	31
График 2.4 Зам тээврийн бүртгэгдсэн осол 2010-2019.....	32
График 2.5 зарим ослын хэлбэрийн үзүүлэлт.....	33
График 2.6 Улсын хэмжээний зам тээврийн ослын үзүүлэлт (2010-2019).....	34
График 2.7 Зам тээврийн бүртгэгдсэн ослын хохирлын хэмжээ 2010-2019.....	34
График 2.8 ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСЛЫН УЛМААС.....	36
График 2.9 Зам тээврийн ослын улмаас нас барсан,	37
График 2.10 Зам тээврийн ослын улмаас хүнд, хүндэвтэр, хөнгөн гэмтсэн хүүхдийн үзүүлэлт 2010-2019.....	37
График 2.11 Зам тээврийн ослын улмаас өртсөн хүүхдийн насны ангилал 2010-2019	38
График 2.12 Зам тээврийн осол, түүний улмаас хохирсон хүүхдийн харьцуулалт	39
График 2.13 жолоочийн буруутай үйлдэл	41
График 2.14 Осол гарсан хэлбэр.....	42
График 2.15 Замын нөхцөл байдлаас шалтгаалсан осол.....	42
График 2.16 Явган зорчигчийн буруутай үйлдлээс шалтгаалсан осол 2010-2019	43
График 2.17 Тээврийн хэрэгслийн төрөл	44
График 2.18 Зам тээврийн осол бүртгэгдсэн гараг	45
График 2.19 УЛСЫН ХЭМЖЭЭНД БҮРТГЭГДСЭН ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛ ЦАГААР	45
График 2.20 Хөдөлгөөний аюулгүй байдал, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэргийн үзүүлэлт (2010-2019).....	46
График 5.1 НИЙТ ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛ.....	79
График 5.2 Зам тээврийн ослын улмаас нас барсан хүмүүс.....	79
График 5.3 Гэмтсэн хүмүүс.....	80
График 5.4 Согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодсоноос шалтгаалсан осол	80

График 5.5 .Хурд тохируулаагүй бүртгэгдсэн зам тээврийн осол.....	81
График 5.6 Бүрэн бус тээврийн хэрэгсэл бүртгэгдсэн зам тээврийн осол.....	81
График 5.7 Анхаарал болгоомжгүй бүртгэгдсэн зам тээврийн осол	82
График 5.8 Зогсоох арга хэмжээ аваагүй бүртгэгдсэн зам тээврийн осол	82
График 5.9 Уулзвар буруу нэвтэрсэнээс шалтгаалсан осол	83
График 5.10 Гэрэл дохио зөрчиснөөс шалтгаалсан осол	83
График 5.11 Эргэх үйлдэл бүртгэгдсэн зам тээврийн осол	84
График 5.12 Хоорондын зай тохируулаагүйгээс шалтгаалсан осол.....	84
График 5.13 Гүйцэж түрүүлэх бүртгэгдсэн зам тээврийн осол	85
График 5.14 Урсгал сөрсөн бүртгэгдсэн зам тээврийн осол	85
График 5.15 Эгнээ байр буруу эзэлсэн бүртгэгдсэн зам тээврийн осол	86
График 5.16 Хүн ба тээвэрлэх журам зөрчсөн бүртгэгдсэн зам тээврийн осол.....	86
График 5.17 Ухрах үйлдэл бүртгэгдсэн зам тээврийн осол.....	87
График 5.18 Бусад шалтгаанаар бүртгэгдсэн зам тээврийн осол	87
График 5.19 Явган зорчигчын буруутай үйлдэл	88
График 5.20 Замын нөхцөл техникийн байдал бүртгэгдсэн зам тээврийн осол.....	88
График 5.21 Зам тээврийн осолд Автомашины зээл олголтыг хязгаарлах хувийн нөлөө	89
График 5.22 Орон нутгийн Зам тээврийн осолд Автомашины зээл олголтыг хязгаарлах хувийн нөлөө	89
График 5.23 Зам тээврийн осол нөлөөлөх Чанарын шаардлага хангасан сэлбэг хэрэглэлтийн нөлөө	90
График 5.24 Хурд тохируулаагүй осолд нөлөөлөх Улсын үзлэгийн чанарын нөлөө	91
График 5.25 10-с дээш жилийн насжилттай тээврийн хэрэгслийн нөлөө	91
График 5.26 Ухрах үйлдэл буруу гүйцэтгэсэн осолд • Зогсоолын хүрэлцээний хувийн нөлөө	92
График 5.27 Гүйцэж түрүүлэх үйлдэлээс шалтгаалсан осолд Засвар арчлалтын нөлөө	93
График 5.28 Явган зорчигчын буруутай үйлдэлд Гүүрэн болон нүхэн гарцны нөлөө	93
График 5.29 Эгнээ байр буруу эзэлсэнээс шалтгаалсан осолд Торгуулийн камерын нөлөө	94
График 5.30 Хурд тохируулаагүйгээс шалтгаалсан осолд Дундаж хурдны камерын нөлөө	94
График 5.31 Улаанбаатар хотын зам тээврийн осолд Гудамжны гэрэлтүүлэгийн нөлөө	95
График 5.32 Зам тээврийн осолд Замын хөдөлгөөний соёлын сургалт нөлөө.....	97
График 5.33 Зам тээврийн осолд Урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээний нөлөө.....	98
График 5.34 Явган зорчигчын буруутай осолд Явган зорчигчдод чиглэсэн урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээний нөлөө	99
График 5.35 Зам тээврийн ослоос шалтгаалсан нас баралтанд Хамгаалах бүс дуулга, хүүхдийн суудлын хэрэглээний нөлөө	100
График 5.36 Нас баралтанд Анхны тусламжийн хугацааны нөлөө	101
График 5.37 Нэгдсэн арга хэмжээ зөрлийн тоонд нөлөөлөх нөлөө.....	102
График 5.38 Зам тээврийн осолд нөлөөлөх цагдаагын тооны нөлөө	103
График 5.39 Согтуугаас шалтгаалсан зам тээврийн осолд торгуулын нөлөө	104
График 5.40 Тээврийн хэрэгслэл жолоодох эрхийн үнэмлэхгүйгээр тээврийн хэрэгслэл жолоодсон зөрчилд нөлөөлөх торгуулын хэмжээний нөлөө	105
График 5.41 Бүрэн бус тээврийн хэрэгслээр замын хөдөлгөөнд оролцсон торгуулын нөлөө	105
График 5.42 Хурд хэтрүүлэх зөрчилийн торгуулын нөлөө.....	106

График 5.43 Эгнээ байр буруу эзэлсэн зөрчилийн торгуулын нөлөө.....	106
График 5.44 Хар цэг дээрх осол.....	107
График 5.45 Шулуун замд гарсан зам тээврийн осол.....	108
График 5.46 Далийн замд гарсан зам тээврийн осол.....	108
График 5.47 Муруй замын хэсэгт гарсан зам тээврийн осол.....	109
График 5.48 Гурван замын уулзвар ба туслах замын уулзварт гарсан зам тээврийн осол.....	110
График 5.49 Дөрвөн замын уулзварт гарсан зам тээврийн осол.....	111

ЗУРГИЙН ЖАГСААЛТ

Зураг 2.1 Хан уул дүүрэг дэхь хар цэг.....	51
Зураг 2.2 Сэлэнгэ аймгийн хар цэг.....	58
Зураг 2.3 Хэнтий аймгийн хар цэг.....	59
Зураг 2.4 Төв аймгийн хар цэг.....	60
Зураг 2.5 Архангай аймгийн хар цэг.....	61
Зураг 5.1 СИСТЕМ ДИНАМИК ЗАГВАР.....	78

ХҮСНЭГТИЙН ЖАГСААЛТ

Хүснэгт 1.1 Нийслэл хотын замын ангилал, км, насжилт.....	12
Хүснэгт 1.2 БҮРТГЭЛТЭЙ ТЭЭВРИЙН ХЭРЭГСЛИЙН ТОО.....	13
Хүснэгт 1.3 Мотоциклийн импортлогдож ирсэн тоо.....	14
Хүснэгт 1.4 Тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын хугацаа (2012-2019).....	14
Хүснэгт 1.5 Тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын хугацаа.....	15
Хүснэгт 1.6 техникийн үзлэгт хамрагдсан автомашины тоо, төрлөөр.....	18
Хүснэгт 1.7 Техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдсан.....	19
Хүснэгт 1.8 Монгол Улсын хүн амын тоо.....	21
Хүснэгт 1.9 тээврийн хэрэгслийн жолоочийн тоо.....	22
Хүснэгт 1.10 Тээврийн хэрэгслийн жолоочийн насны байдал.....	23
Хүснэгт 1.11 Тээврийн хэрэгслийн жолооч бэлтгэх сургалтын хөтөлбөрийн ангилал.....	25
Хүснэгт 1.12 Даатгалын гэрээ, нөхөн төлбөр.....	27
Хүснэгт 2.1 Зам тээврийн ослын шинжтэй дуудлагын тоо, 2010-2019.....	30
Хүснэгт 2.2 Зам тээврийн бүртгэгдсэн ослын тоо (2010-2019).....	31
Хүснэгт 2.3 Зам тээврийн ослын хэлбэр.....	32
Хүснэгт 2.4 Зам тээврийн ослын улмаас нас барсан, гэмтсэн хүн 2010-2019.....	35
Хүснэгт 2.5 Зам тээврийн ослын улмаас улсын хэмжээнд хүүхэд өртсөн үзүүлэлт 2010-2019.....	36
Хүснэгт 2.6 Зам тээврийн осол, түүний улмаас хохирсон хүүхэд.....	39
Хүснэгт 2.7 Зам тээврийн осол шалтгаанар.....	40
Хүснэгт 2.8 Замын нөхцөл байдлаас шалтгаалсан осол.....	42
Хүснэгт 2.9 Явган зорчигчийн буруутай үйлдлээс шалтгаалсан осол 2010-2019.....	43
Хүснэгт 2.10 УЛСЫН ХЭМЖЭЭНД БҮРТГЭГДСЭН ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛ.....	43
Хүснэгт 2.11 Хөдөлгөөний аюулгүй байдал, тээврийн хэрэгслийн.....	45
Хүснэгт 2.12 Зам тээврийн ослын шинжтэй дуудлагын эзлэх хувь (2010-2019).....	48
Хүснэгт 2.13 Сэлэнгэ аймгийн хар цэг.....	58

Хүснэгт 2.14 Хэнтий аймгийн хар цэг	59
Хүснэгт 2.15 Төв аймгийн хар цэг	60
Хүснэгт 2.16 Архангай аймгийн хар цэг	61
Хүснэгт 2.17 Бусад аймгийн хар цэг.....	62
Хүснэгт 3.1 НҮБ-ын “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах 10 жил” хөтөлбөр	70
Хүснэгт 3.2 Аюулгүй автозамын дэд бүтэц байгуулах арван алхам бүхий төлөвлөгөө...	72
Хүснэгт 3.3 Арван хоёр зорилтын жагсаалт.	75

УДИРТГАЛ

Дэлхий нийтийн хөгжлийн чиг хандлага нь мэдлэгт суурилсан нийгмийг бүтээх, аж үйлдвэрийн 4-р хувьсгал буюу мэдээллийн технологийн эрин үеийн бэлтгэл хангах зорилго чиглэлд эргэлт буцалтгүй орж, хөгжиж байна.

Манай улс тэдгээрийн нэгэн адил хөгжлийн чиг хандлагаа тодорхойлон үндэсний дахин давтагдашгүй онцлогт суурилсан, дэлхийн дэвшилтэт үзэл санаатай хослуулсан урагшлан хөгжих зөв тогтолцоонд шилжиж, жам ёсны эдийн засгийн эрүүл орчин бүрэлдүүлэн ирэх 30 жилийн хугацаанд нийгмийн болон эдийн засгийн хөгжлөөрөө тэргүүлэгч орон болно гэж **Алсын хараа 2050**: урт хугацааны хөгжлийн бодлого¹ тодорхойлон хэрэгжүүлж байна.

Хөгжлийн урт хугацааны бодлогод иргэдийн амар тайван, аюулгүй нийгэм байгуулах, зорилтод эрсдэлээс урьдчилан сэргийлэх, таслан зогсоох чадавхыг бэхжүүлж, хүн - нийгмийн амар тайван орчныг бэхжүүлэх, аюулын төрөл бүрээр гамшгийн эрсдэлийг үнэлэх арга, аргачлал, загварчлал боловсруулж, эрсдэлийн үнэлгээ хийхээр төлөвлөсөн.

Иргэдийн аюулгүй байдлыг хангах цогц асуудлын нэг нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах явдал юм. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад оновчтой, үр дүнтэй бодлого гаргаж, хэрэгжүүлэх, нотолгоонд суурилсан шийдвэр чухал тавигддаг бөгөөд түүнийг хангах хэрэгсэл нь шинжлэх ухааны үндэслэлтэй судалгааг хийж гүйцэтгэх байдаг.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын өнөөгийн дүр төрх, түүнд нөлөөлж буй нийгэм, эдийн засаг, эрх зүй зэрэг олон хүчин зүйл, тэдгээрийн хамаарал, цаашдын чиг хандлага, авах арга хэмжээний талаарх иж бүрэн судалгааг явуулж, түүнд тулгуурласан шийдвэр гаргаж, хэрэгжүүлэх нь Монгол Улсын Үндсэн хуульд заасан эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрх бүрэн хангагдах нэгэн баталгаа болно.

Судалгааны ажлын үндэслэл, хэрэгцээ

Улс орны нийгэм, эдийн засгийн хөгжил дэвшилд автомашин чухал үүрэг гүйцэтгэж байгаагийн зэрэгцээ түүний сөрөг үр дагавар болох зам тээврийн осол нь хүний амь нас, эрүүл мэнд, оюун санаа, эд материалд ихээхэн хэмжээний хохирол учруулсаар байна. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд нөлөөлж буй хүчин зүйлийг шинжлэх ухааны үндэслэлтэй тогтоож, эрсдэлийг бууруулах нь хамгийн чухлаар тавигддаг. Тээврийн хэрэгслийн тоо өсөхийн зэрэгцээ зам тээврийн осол нэгэн адил нэмэгдэж байгаа нь ихээхэн анхаарал татаж сэтгэл эмзэглүүлж байгаа боловч түүнийг нэмэгдүүлэхгүй байх улмаар бууруулах боломж бидэнд бий.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд шууд болон дам нөлөөлдөг хүчин зүйлсийг тодорхойлох чиглэлээр хийгдсэн судалгааны чанар, үр ашгийг нэмэгдүүлэх,

¹ “Алсын хараа-2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлого батлах тухай. Улсын Их хурлын 2020 оны 05 дугаар сарын 13-ны өдрийн 52 дугаар тогтоол.

шинэлэг арга зүй, туршлагыг нэвтрүүлэх хэрэгцээ өнөө үед бий болж олон судалгаа хийгдэж байгаа боловч системийн динамик загвар хэмээх орчин үеийн дэвшилтэт аргыг ашиглан хийсэн судалгаа одоогоор хараахан байхгүй байна.

Энэхүү хэрэгцээ, шаардлагыг хангах зорилгоор “Монгол Улсын замын хөдөлгөөний аюулгүйн төлөв байдал: 2010-2019” судалгааны ажлыг анх удаа хийж гүйцэтгэлээ

Судалгааны ажлын зорилго, зорилт

Манай улсын замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын өнөөгийн дүр төрх, түүнд нөлөөж буй хүн ам, дэд бүтэц нийгэм, эдийн засгийн үзүүлэлтийг сүүлийн 10 жил (2010-2019)-ийн байдлаар судалж, системийн динамик загварыг боловсруулан туршилт симуляци хийж дүгнэлт, зөвлөмж гаргахад судалгааны ажлын зорилго оршино.

Судалгааны ажлын зорилгын хүрээнд дараах үндсэн зорилтуудыг дэвшүүлсэн.

Үүнд:

Монгол Улсын хүн ам, дэд бүтэц, зам тээврийн осол, нийгэм, эдийн засгийн үзүүлэлтийг математик загварчлалд оруулж, системийн судалгаа явуулах;

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд;

Зам, дэд бүтцийн нөлөөлөл;

Жолоочийн нөлөөлөл;

Тээврийн хэрэгслийн нөлөөлөл;

Нийгмийн нөлөөлөл;

Хар цэгийн нөлөөлөл;

Зам тээврийн ослын шалтгаан нөхцөл, хүчин зүйл, ирээдүйн төлөв байдлын харилцан хамаарлыг тодорхойлох;

Замын хөдөлгөөний аюулгүйн төлөв байдалд ойрын 10-15 жилийн хугацаанд бий болох өөрчлөлт, түүнд нөлөөлөх хүчин зүйл, эрсдлийг бууруулах, эерэг үр дүнд хүрэх арга замыг зөвлөмжлөх зэрэг болно.

Судалгааны ажлын арга зүй

Энэхүү судалгаанд нийгмийн шинжлэх ухааны судалгааны түгээмэл арга зүй болон орчин үеийн статистикийн арга зүй, математик загварчлал, ердийн дифференциал тэгшитгэл, корреляци, регрессийн томъёо, арга аргачлалыг ашигласан.

Системийн динамик загварчлал, симуляцийн туршилт, үр дүнг ажиглах, харьцуулах, загварын параметруудад анализ хийх, үр дүнг тооцох ажлыг “Vensim”, “MathLab” програм ашиглан хийж гүйцэтгэсэн. Загварын үр дүнг харуулах, тоон өгөгдөл болон тэгшитгэл, томъёонуудыг харьцуулахад график дизайны аргыг тус тус ашиглав.

Монгол улсын зам тээврийн ослын динамик загварыг Улаанбаатар хот болон хөдөө орон нутагт үйлдэгдэх зам тээврийн ослын чиг хандлага, түүнийг бууруулахад шаардлагатай хүчин зүйлсийг багтаасан нийт 1000 орчим хувьсагч параметр, 7 ердийн дифференциал тэгшитгэлүүдийн системээс тогтох 12 сектортой бүтээсэн.

Загварыг “Рунге-Кутта”-ийн тоон аргаар бодож, шийдийг график болон хүснэгт хэлбэрээр гаргасан.

Тээврийн цагдаагийн алба болон Албан журмын даатгагчдын холбооноос ирсэн зарим статистик мэдээнд боловсруулалт хийхийн тулд “Код” буюу тусгайлан програм бичсэн.

Судалгааны ажлын хамрах хүрээ

Ажлын хэсэгт Шинжлэх ухаан, технологийн их сургуулийн Системийн сэтгэлгээний лаборатори, Улаанбаатар их сургуулийн судлаачид, Тээврийн цагдаагийн албаны албан хаагчид, Статистик мэдээллийн хэлтэс хамтран ажилласан.

Монгол Улсын замын хөдөлгөөний аюулгүйн төлөв байдлын системийн динамик загварыг 2009-2019 оны статистик мэдээлэлд суурилж боловсруулсан бөгөөд 2035 он хүртэлх төлөв байдлыг туршилт симуляцийн аргаар тодорхойлсон.

Судалгааны ажлын үр дүн

Монгол Улсын хэмжээнд 2010-2019 онд бүртгэгдсэн зам тээврийн осол, гэмт хэрэг, зөрчил, түүнд нөлөөлсөн шалтгаан, нийгэм, хүн ам зүй, эдийн засгийн хүчин зүйлс зэргийг задлан шинжилж, дүн шинжилгээ хийсний үндсэн дээр зам тээврийн ослын ирээдүйн төлөв байдлыг тодорхойлох боломж бүхий системийн динамик загвар боловсруулсан. Энэхүү загвар нь улсын хэмжээнд ашиглах боломжтойгоороо судалгааны ажлын үр дүн, ач холбогдол оршино.

“Монгол Улсын замын хөдөлгөөний аюулгүйн төлөв байдал: 2010-2019” судалгааны энэхүү системийн динамик загварыг ашиглан замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын өнөөгийн төлөв байдлыг үнэлж дүгнэх, ирээдүйн төлөвийг тодорхойлох, тэдгээрт үндэслэн авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээг эрэмбэлэн тодорхойлох, шаардлагатай төсөв зардлыг тооцох, удирдлагын шийдвэр гаргах, улмаар замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үйл ажиллагааны дунд болон урт хугацааны бодлого боловсруулж хэрэгжүүлэх боломж бүрдэж байна.

Бидний боловсруулсан загвар нь нийтдээ 1000 орчим хувьсагч параметрээс бүрдсэн бөгөөд манай улсын нутаг дэвсгэр, хүн ам, замын сүлжээ, дэд бүтэц нийгэм, эдийн засаг болон зам тээврийн осол, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах эрх зүйн зохицуулалт, олон улсын чиг хандлага зэрэг цогц мэдээ мэдээллийг агуулж байна.

Судалгааны тайланд зам тээврийн осол, зөрчлийн 2010-2019 оны статистик мэдээлэл, криминологи судалгааны үр дүнг тусгаж оруулсан.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад чиглэсэн бодлогын шинжтэй шийдвэр гаргахын өмнө туршилт симуляци хийж ямар хүчин зүйлд өөрчлөлт оруулахад

замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал хэрхэн хангагдаж байгаа, зам тээврийн ослын гаралт хэрхэн өөрчлөгдөж болохыг урьдчилан мэдэх боломжийг олгож байгаа нь загварын гол үр дүн, давуу тал юм.

Монгол Улсын замын хөдөлгөөний аюулгүйн төлөв байдлын системийн динамик загвар сэдэвт энэхүү судалгааны ажил нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үүрэгтэй төрийн бүх байгууллагын мэдээлэл, дүн шинжилгээ, судалгааны ажилд “системийн динамик загвар”-ыг нэвтрүүлэх, түүний үр дүнд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал хангагдаж, зам тээврийн ослын шалтгаан, хүчин зүйлийг математик загварчлалын аргаар бодитой тодорхойлох анхны оролдлого болж байгаагаараа онцлог юм.

Судалгааны ажлыг гүйцэтгэгч: ШУТИС-ийн Системийн сэтгэлгээний лабораторийн хамт олон, Олон улсын Улаанбаатарын их сургуулийн Хууль зүйн сургуулийн дэд профессор, хууль зүйн доктор М.Эрдэнэбаяр, тус сургуулийн багш, докторант М.Болормаа нар хамтран хийж гүйцэтгэв.

Талархал: Судалгааны ажлыг хийж гүйцэтгэх санхүүжилтыг гаргасан “Албан журмын даатдагчдийн холбоо” болон статистик мэдээлэл, мэргэжлийн зөвлөгөө өгч хамтран ажилласан “Тээврийн цагдаагийн алба”-ны хамт олонд гүн талархал дэвшүүлж байна.

НЭГ. МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ ТЭЭВРИЙН ТӨЛӨВ БАЙДАЛ

АВТО ЗАМЫН ЕРӨНХИЙ МЭДЭЭЛЭЛ.

Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дэх үндэсний авто замын сүлжээ нь олон улс, улс, нийслэл, орон нутгийн чанартай болон тусгай зориулалтын авто замаас бүрдэнэ.

Үндэсний авто замын сүлжээний нийт урт 2019 оны жилийн эцсээр 111916,7 км байгаагийн 100323,28 км нь буюу 89,6% нь ердийн хөрсөн, 11593,42 км буюу 10,4% нь сайжруулсан зам байна. Нийт сайжруулсан замын 9781 км буюу 84,4%-ийг хатуу хучилттай, 1207,9 км буюу 10,4%-ийг хайрган хучилттай, 604,9 км буюу 5,2%-ийг сайжруулсан хөрсөн зам эзэлж байна².

Манай улсын зам, тээврийн сүлжээ нь олон улсын буюу азийн авто замын сүлжээний нэг хэсэг юм.

Олон улсын авто замын (АН3) чиглэл нь БНХАУ-ын Тяньжинь дэх Тангу далайн боомтоос Бээжин – Улаанбаатар - ОХУ-ын Улаан-Үд хүртлэх автозам бөгөөд Замын - Үүд – Чойр – Налайх – Улаанбаатар – Дархан – Алтанбулаг хүртэл БНХАУ-ын зүүн хойд хилээс ОХУ-ын зүүн урд хил хүртэл 1041 км үргэлжлэх Монгол Улсын босоо тэнхлэгийн гол зам болно.

Авто замын (АН4) чиглэл ОХУ-ын Новосибирскээс Монгол Улсын Улаан байшинт – Өлгий – Ховд - Ярантайгаар дамжин БНХАУ-ын Үрүмчи хүрэхээр төлөвлөж байгаа зам бөгөөд манай улс дахь замын үргэлжлэх урт нь 725 км байна.

Авто замын (АН32) чиглэл нь³ Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Хархорин – Лүн – Улаанбаатар – Өндөрхаан – Чойбалсан - Сүмбэр /Дорнод/ чиглэлийн 2520км үргэлжлэх хэвтээ тэнхлэгийн гол замтай.

Монгол Улсын авто замын нийт сүлжээнд олон улсын болон улсын чанартай зам 14 918,7 км буюу 13,3%, орон нутгийн чанартай зам 96125,3 км буюу 85,9%, уул уурхайн буюу тусгай зориулалттай зам 872,7 км буюу 0,8%-ийг эзэлж байна. Хатуу хучилттай зам 2019 онд нийт 9781 км болж өмнөх оныхоос 758 км буюу 8,4%-иар өсч, харин хайрган хучилттай зам 1207,89 км, сайжруулсан хөрсөн зам 604,9 км хэвээр байна.

Хатуу хучилттай авто замыг хучилтын төрлөөр авч үзвэл 9490 км буюу 97%-ийг асфальт бетон, 205,2 км буюу 2%-ийг хөнгөвчилсэн хучилттай, харин цемент бетон зам 116,16 км буюу 1%-ийг эзэлж байна.

Гүүр. Улсын хэмжээнд 2019 онд нийт 643,65 урт метр гүүр шинээр ашиглалтад оруулж жилийн эцсийн байдлаар улсын хэмжээнд 716 ширхэг 35962 метр урттай гүүр байна.

² Зам, тээврийн хөгжлийн яам. Зам, тээврийн салбарын 2019 оны статистик мэдээлэл. УБ., 2020. 8-9 дэх тал.

³ Улаанбаатар хотыг 2020 он хүртэл хөгжүүлэх ерөнхий төлөвлөгөөний тодотгол, 2030 он хүртлэх хөгжлийн чиг хандлага. боть УБ., 2013. 90 дэх тал.

График 1.1 Авто замын ангилалын жил бүрийн үзүүлэлт (2010-2019)



Улсын хэмжээнд сайжруулсан болон хатуу хучилттай замын хэмжээ жил бүр тогтмол өсч, хайрган болон сайжруулсан хөрсөн зам буурах хандлагатай байна.

Авто замын сүлжээний нягтрал, хүн амын төвлөрөл хамгийн их байдаг Нийслэлийн хэмжээнд 779.2 км замын сүлжээтэй⁴ гол ба туслах гудамж зам, нутаг дэвсгэрийн ангиллын 629.9 км зам байна⁵. Гудамж замуудын зорчих хэсэг 6-22 м-ийн өргөнтэй, 1-2 урсгал, 2-6 эгнээтэй байна.

Хотын хэмжээнд 150 уулзвар байгаагийн 68 нь гол уулзвар, 43 нь дохиололтой, 39 бусад төрлийн уулзварууд байна.

Хүснэгт 1.1 Нийслэл хотын замын ангилал, км, насжилт

№	Замын ангилал	Тоо, хэмжээ, км	Хотын замын насжилт (2010 оны байдлаар)	Хувь
1.	Гол гудамж	148.7 км	1 – 5 жил	5%
2.	Туслах гудамж зам	226.0 км	5 - 10 жил	5%
3.	Нутаг дэвсгэрийн зам (орон сууц хорооллын доторх)	404.6 км	10 - 15 жил	10%
Авто замын сүлжээ			15 - 20 жил	24%
4.	Барилгажсан хэсэг 6313.5 га	Барилгажсан хэсэгт 555.1 км буюу 71.2%	20 - 25 жил	2%
5.	гэр хороолол 10171.1 га	гэр хороололд 224.1 км буюу 28.8%	25-аас дээш жил	54%
6.	Гүүр	56 ширхэг 3524.4 ум (төмөр бетон гүүр)		
Нийт		779.2		

⁴ Авто замын сүлжээ нь олон улсын, улсын болон орон нутгийн чанартай авто замуудаас бүрдэнэ.

⁵ "Хот тосгоны төлөвлөлт, барилгажилтын норм ба дүрэм" БНБД 30.01.04-д заасан авто замын сүлжээний ангилал.

Автозамын 52% нь 1985 оноос өмнө баригдсан 25 дээш жилийн насжилттай. 25 ба түүнээс дээш насжилттай гүүр нийт 25 ширхэг буюу 1500 м байна.⁶

Нийслэл хотын хэмжээгээр нийт 150 уулзвар болон явган гарцын гэрэл дохио, 25 цэгт байрлах зөрчил илрүүлэх төхөөрөмж, 38 цэгт байрлах теле камер, 2 цэгт мэдээллийн самбар, 52 цэгт байрлах хөдөлгөөн мэдрэх төхөөрөмж ажиллаж байна.⁷

ТЭЭВРИЙН ХЭРЭГСЭЛ

Монгол Улсын тээврийн хэрэгсэл 2019 оны байдлаар **961,386** байгаагийн 54 хувийг нийслэл хотод бүртгэлтэй байгаа тээврийн хэрэгсэл эзэлж байна. Тээврийн хэрэгслийн тоо сүүлийн 5 жилд хурдацтайгаар өсөн нэмэгдэж байна.

Нийт тээврийн хэрэгслийн (2019 он байдлаар) 64 хувь буюу 667375 нь суудлын автомашин, 21.8 хувь буюу 227527 нь ачааны автомашин, 2 хувь буюу 19535 нь автобус, 4.5 хувь буюу 46951 мотоцикль тус тус бүртгэгдсэн байна.

Өнөөдрийн байдлаар насанд хүрсэн 3 хүн тутамд нэг автомашин оногдох болжээ.

Хүснэгт 1.2 БҮРТГЭЛТЭЙ ТЭЭВРИЙН ХЭРЭГСЛИЙН ТОО

Статистик үзүүлэлт		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Автобус	Улсын дүн	5,584	5,978	6,207	6,474	6,823	6,859	6,501	19,535
	Улаанбаатар	4,297	4,570	4,784	4,928	5,055	4,942	4,482	11,021
	Орон нутаг	1,287	1,408	1,423	1,546	1,768	1,917	2,019	8,514
Ачаа	Улсын дүн	136,913	155,976	174,011	181,665	188,884	198,668	211,945	227,525
	Улаанбаатар	66,792	76,319	84,388	85,208	85,481	87,098	88,710	91,670
	Орон нутаг	70,121	79,657	89,623	96,457	103,403	111,570	123,235	135,855
Суудал	Улсын дүн	388,888	431,938	472,270	509,287	547,299	586,854	631,436	667,375
	Улаанбаатар	258,127	289,324	315,611	337,181	356,544	377,071	397,990	417,383
	Орон нутаг	130,761	142,614	156,659	172,106	190,755	209,783	233,446	249,992
Мотоцикл	Улсын дүн	24,569	25,559	34,388	38,472	42,752	48,203	55,926	46,951
	Улаанбаатар	3,922	4,765	5,415	5,971	6,349	6,935	7,594	5,729
	Орон нутаг	20,647	20,794	28,973	32,501	36,403	41,268	48,332	41,222
Нийт	Улсын дүн	555,954	619,451	686,876	735,898	785,758	840,584	905,808	961,386
	Улаанбаатар	333,138	410,516	443,793	466,683	487,528	512,007	537,672	568,866
	Орон нутаг	222,816	208,935	243,083	269,215	298,230	328,577	368,136	392,520

Нийт тээврийн хэрэгслийн (2019 он байдлаар) 55.7 хувь нь баруун гар талдаа жолооны хүрдтэй байна. Тэдгээр тээврийн хэрэгслийн ихэнх нь Япон, Гонконг зэрэг улсаас импортлогдож ирсэн автомашин байна.

Мотоцикль

Улсын хэмжээнд 2019 оны байдлаар **39,341** мотоцикль импортлогдож ирсэн байна. Тэдгээр мотоциклийн 90 гаруй хувь нь БНХАУ-аас нийлүүлэгджээ.

Харин улсын хэмжээнд бүртгэлтэй байгаа мотоциклийн тоо 2018 оны байдлаар **55,926** байсан бол 2019 оны байдлаар 46,951 болж 16 хувиар буурчээ. Импортоор орж ирсэн мотоциклийн тоо 2018 онд 38,746 орж ирсэн нь нийт бүртгэлтэй мотоциклийн тоо нэмэгдэх ёстой байтал эсрэгээрээ 2019 онд нийт бүртгэлтэй мотоциклийн тоо буурсан

⁶ Улаанбаатар хотын өнөөгийн байдлын судалгаа, дүгнэлт I боть УБ., 2013

⁷ Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний удирдлагын төвийн үйл ажиллагааны төлөвлөгөөний биелэлт. УБ., 2018

нь импортоор орж ирсэн мотоциклийг тээврийн хэрэгслийн албан ёсны бүртгэлд хамруулахгүй байгаатай холбоотой гэж үзэхээр байна. (хүснэгт 2-оос харар)

Бүртгэгдсэн нийт мотоциклийн 87.7 хувь нь орон нутагт байна.

Тэвштэй буюу тэвшгүй мотоцикл ба хөдөлгүүрт дугуй, дугуйт тэрэг		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 он
Нийт дүн		23,075	46,907	45,544	36,976	28,985	26,440	21,596.0	32,167.0	38,746	39,341
1	Австрали	2.0	2.0	-	2.0				1		14
2	Австри	7.0	8.0	53.0	39.0	43.0	39.0	26	28	73	99
3	АНУ	8.0	13.0	15.0	30.0	20.0	17.0	22	37	47	45
6	БНСУ	383.0	308.0	322.0	233.0	164.0	81.0	53	40	122	234
7	БНХАУ	22,412.0	46,057.0	44,479.0	35,899.0	27,077.0	24,330.0	21085	31307	37,843.00	38,076.00
9	Индонез						1				5
10	Исланд										1
11	Испани	1.0		4.0	1.0			1	1		2
12	Итали		1.0	3.0	9.0	3.0	7.0	3	5	5	11
13	Их Британи	1.0	5.0		1.0		2			3	5
14	Канад		1.0	1.0	2.0		2				1
15	Малайз		6.0								
16	Мексик	1.0		1.0			44		9		4
18	ОХУ		2.0	5.0	1.0	3.0	75.0	13	5	6	
19	Польш					1.0		1			1
21	Сянган/Гонконг/				1.0						
22	Тайван		5.0	2.0	1.0	1.0	4.0	2	3	5	23
23	Тайланд						1.0			2	8
24	Франц	12.0	1.0	1.0	1.0			1			5
25	ХБНГУ	11.0	7.0	16.0	16.0	10.0	5.0	7	5	30	31
26	Чех		1.0			1.0	40.0	16			
27	Швед			2.0	1.0						
28	Швейцар		1.0								
30	Энэтхэг	66.0	171.0	383.0	438.0	1,165.0	1,469.0	109	445	229	242
31	Япон	171.0	318.0	257.0	303.0	495.0	323.0	257	281	381	534

Хүснэгт 1.3 Мотоциклийн импортлогдож ирсэн тоо

Тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын хугацаа

Улсын хэмжээнд сүүлийн 8 жилийн дунджаар бүртгэгдсэн нийт тээврийн хэрэгслийн:

- 3 хувь нь 0-3 жил;
- 4.6 хувь нь 4-6 жил;
- 8.5 хувь нь 7-9 жил;
- 62.4 хувь нь 10 ба түүнээс дээш жилийн ашиглалтын хугацаатай тээврийн хэрэгсэл байна⁸.

Хүснэгт 1.4 Тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын хугацаа (2012-2019)

Улсын дүн	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
0-3 жил	56,323.	42,984.	30,257.	21,687.	18,134.	18,840.	34,482.	33,300.
4-6 жил	30,039.	40,890.	59,481.	70,262.	57,869.	42,882.	58,049.	32,424.

⁸ Тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын хугацаа 2012 оноос өмнө 0-3, 4-9, 10-иас дээш гэж 3 ангиллаар авч үздэг байсан бөгөөд тус оноос хойш 4 ангиллаар авч үзэх болсон тул судалгааны хязгаарлалтыг 2012 оноос авсан болно.

7-9 жил	48,443.	56,633.	66,143.	64,079.	74,543.	93,344.	129,268.	175,722.
10 ба түүнээс дээш	473,469.	532,599.	584,564.	633,692.	691,006.	745,079.	749,081.	801,594.
Нийслэл	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
0-3 жил	29,701.	23,838.	15,836.	10,933.	8,459.	8,882.	16,082.	16,408.
4-6 жил	20,873.	26,213.	33,246.	37,212.	28,303.	21,991.	32,717.	16,507.
7-9 жил	35,659.	41,837.	49,351.	47,798.	52,030.	57,566.	83,910.	112,788.
10 ба түүнээс дээш	281,581.	318,628.	345,360.	370,740.	398,736.	423,568.	404,963.	423,169.
Орон нутаг	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
0-3 жил	26,622.	19,146.	14,421.	10,754.	9,675.	9,958.	18,400.	16,892.
4-6 жил	9,166.	14,677.	26,235.	33,050.	29,566.	20,891.	25,332.	15,917.
7-9 жил	12,784.	14,796.	16,792.	16,281.	22,513.	35,778.	45,358.	62,934.
10 ба түүнээс дээш	191,888.	213,971.	239,204.	262,952.	292,270.	321,511.	344,118.	378,425.



ГРАФИК 1.2 УЛСЫН ХЭМЖЭЭНД БҮРТГЭГДСЭН ТЭЭВРИЙН ХЭРЭГСЛИЙН ТОО

Арваас дээш жил ашигласан тээврийн хэрэгслийн тоо жил ирэх тусам нэмэгдэж байгаа нь графикаас харагдаж байгаа бөгөөд олон жил ашигласан тээврийн хэрэгсэл их байх нь замын хөдөлгөөний аюулын эрсдлийг нэмэгдүүлэх хүчин зүйлийн нэг болж байна.

Хүснэгт 1.5 ТЭЭВРИЙН ХЭРЭГСЛИЙН АШИГЛАЛТЫН ХУГАЦАА

0-3 жил	Улсын дүн	Нийслэл	Орон нутаг	6-7 жил	Улсын дүн	Нийслэл	Орон нутаг
2012	56,323.	29,701.	26,622.	2012	30,039.	20,873.	9,166.
2013	42,984.	23,838.	19,146.	2013	40,890.	26,213.	14,677.
2014	30,257.	15,836.	14,421.	2014	59,481.	33,246.	26,235.
2015	21,687.	10,933.	10,754.	2015	70,262.	37,212.	33,050.

2016	18,134.	8,459.	9,675.	2016	57,869.	28,303.	29,566.
2017	18,840.	8,882.	9,958.	2017	42,882.	21,991.	20,891.
2018	34,482.	16,082.	18,400.	2018	58,049.	32,717.	25,332.
2019	33,300.	16,408.	16,892.	2019	32,424.	16,507.	15,917.
7-9 жил	Улсын дүн	Нийслэл	Орон нутаг	10+ дээш	Улсын дүн	Нийслэл	Орон нутаг
2012	48,443.	35,659.	12,784.	2012	473,469.	281,581.	191,888.
2013	56,633.	41,837.	14,796.	2013	532,599.	318,628.	213,971.
2014	66,143.	49,351.	16,792.	2014	584,564.	345,360.	239,204.
2015	64,079.	47,798.	16,281.	2015	633,692.	370,740.	262,952.
2016	74,543.	52,030.	22,513.	2016	691,006.	398,736.	292,270.
2017	93,344.	57,566.	35,778.	2017	745,079.	423,568.	321,511.
2018	129,268.	83,910.	45,358.	2018	749,081.	404,963.	344,118.
2019	175,722.	112,788.	62,934.	2019	801,594.	423,169.	378,425.



График 1.3 0-3 жил хүртлэх ашиглалтын хугацаатай

Гурван жил хүртэл ашиглалтын хугацаатай тээврийн хэрэгсэл 2012 оноос 2017 он хүртэл тогтмол буурч байсан ба 2017 оноос өсч тогтворжиж байна. Энэ нь дотоодын нийт бүтээгдэхүүний өсөлт болон 2017 оны 3 сард суудлын автомашины импортын онцгой татварт өөрчлөлт орсонтой холбоотой.



График 1.4 10 ба түүнээс дээш ашиглалтын хугацаатай

Арав ба түүнээс дээш жилийн ашиглалтын хугацаатай тээврийн хэрэгсэл 2012 оноос тогтмол өсч байсан бол 2017 онд тогтворжиж, 2018 оноос дахин өсч эхэлсэн. Арав ба түүнээс дээш жилийн ашиглалтын хугацаатай тээврийн хэрэгсэл нийслэлийн хэмжээнд байгаа нийт тээврийн хэрэгслийн 74.3 хувийг эзэлж (2019 оны байдлаар) байгаа бол орон нутгийн хэмжээнд байгаа нийт тээврийн хэрэгсэлийнхээ 79.8 хувийг эзэлж байна. Арваас дээш жилийн ашиглалтын хугацаатай тээврийн хэрэгсэл орон нутагт түлхүү их байна.

Автомашинны жолооны хүрдний байрлалын үзүүлэлт

2019 онд нийт бүртгэлтэй автомашинны 413690 буюу 44,3% нь зүүн талдаа жолооны хүрдтэй, 520452 буюу 55,7% нь баруун талдаа жолооны хүрдтэй байна. Өмнөх оноос зүүн талдаа жолооны хүрдтэй автомашин 1,5%-иар, баруун талдаа жолооны хүрдтэй автомашин 12,2%-иар тус тус өссөн байна.

Аюулгүй тээврийн хэрэгсэл

Техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдсан тээврийн хэрэгсэл

Улсын хэмжээнд техникийн хяналтын үзлэгээр 426.1 мянган суудлын, 131.6 мянган ачааны, 18.6 мянган автобус, 9.2 мянган тусгай зориулалтын автомашин хамрагдаж өмнөх оноос суудлын авто машин 37.6 мянга буюу 9.7 хувь, ачааны автомашин 10.8 мянга буюу 9.0 хувь, тусгай зориулалтын автомашин 505 буюу 5.8 хувь, автобус 20 буюу 0.1 хувиар өссөн байна.

Монгол Улсын хэмжээнд 2019 оны байдлаар техникийн хяналтын үзлэгт 664537 тээврийн хэрэгсэл хамрагдсан нь өмнөх оноос 79174 буюу 13,5%-иар өссөн байна. Үүнээс суудлын автомашин 453927 хамрагдсан нь өмнөх оноос 27862 буюу 6,5%-иар өссөн, ачааны автомашин 124406, зүтгүүр 20323, автобус 10401, цистерн 2187, тусгай зориулалтын 7854, механизм 6534, чиргүүл 26339, мотоцикл 12552 хамрагдсан байна. Монгол Улсад бүртгэлтэй нийт тээврийн хэрэгслээс 664573 буюу 63,3% нь, нийт

автомашины 619098 буюу 65,8%, нийт суудлын автомашины 453927 буюу 67,6% нь техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдсан байна.⁹

Хүснэгт 1.6 ТЕХНИКИЙН ҮЗЛЭГТ ХАМРАГДСАН АВТОМАШИНЫ ТОО, ТӨРЛӨӨР

Үзүүлэлт	Аймаг сум	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Автобус	Улсын дүн	16,366	22,547	21,642	20,400	20,650	20,744	18,912	18,550	18,570	10,644
Автобус	Нийслэл				11,430	11,421	11,516	9,951	9,924	10,301	6,134
Ачаа	Улсын дүн	61,841	75,090	83,718	89,473	96,581	110,024	111,431	120,751	131,573	143,077
Ачаа	Нийслэл				51,409	55,034	61,783	61,452	67,699	75,256	58,975
Суудал	Улсын дүн	172,583	208,514	228,650	259,309	303,724	343,288	360,513	388,448	426,065	451,058
Суудал	Нийслэл				184,371	219,679	252,582	262,341	282,182	309,812	296,763
Тусгай	Улсын дүн	3,696	6,391	11,463	15,682	16,722	7,993	8,296	8,650	9,155	9,974
Тусгай	Нийслэл				10,288	10,874	5,683	5,882	6,014	6,356	6,608
Нийт	Улсын дүн	254,486	312,542	345,473	384,864	437,677	482,049	499,152	536,399	585,363	614,753
	Нийслэл	162,710	209,791	228,952	257,498	297,008	331,564	339,626	365,819	401,725	368,480
	Орон нутаг	91,776	102,751	116,521	127,366	140,669	150,485	159,526	170,580	183,638	246,273

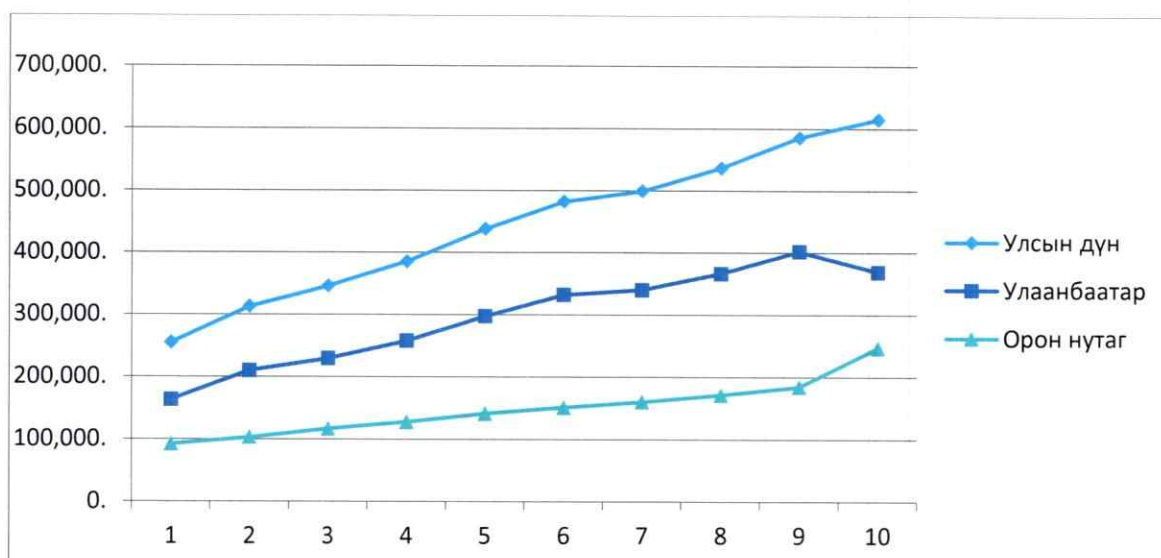


График 1.5 Улсын үзлэгт хамрагдсан автомашины тоо

Техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдсан автомашины тоо нийслэл хотод 2019 онд 33245 нэгжээр буурсан бол орон нутагт 62535 нэгжээр нэмэгдсэн байна.

Техникийн хяналтын үзлэгт 2019 онд хамрагдсан автомашиныг ашигласан хугацаагаар нь авч үзвэл, 474.8 мянга нь 10-аас дээш, 120.5 мянга нь 4-9 жил, 11.7 мянга нь 3 жил хүртэл ашигласан автомашин байгаа бөгөөд 10-аас дээш жил ашигласан автомашин 2010 оноос хойш 2.4 дахин, өнгөрсөн оноос 7.3 хувь, 3 хүртэл жил ашигласан автомашин 2010 оноос 35.9 хувь, өмнөх оноос 16.9 хувиар тус тус өссөн байна.

⁹ Зам, тээврийн хөгжлийн яам. Зам, тээврийн салбарын 2019 оны статистик мэдээлэл. УБ., 2020. 14 дэх тал.

Хүснэгт 1.7 Техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдсан

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
0-3 жил	Улсын дүн	8,585	10,770	20,325	26,492	21,430	14,562	10,652	9,981	11,666	13,408
	Орон нутаг				6,543	4,744	2,256	1,548	1,275	1,370	2,976
	Нийслэл				19,949	16,686	12,306	9,104	8,706	10,296	10,432
4-9 жил	Улсын дүн	54,283	46,114	79,022	79,470	86,337	98,019	94,739	104,075	120,512	126,462
	Орон нутаг				15,700	16,454	19,459	19,848	21,214	26,255	31,712
	Нийслэл				63,770	69,883	78,560	74,891	82,861	94,257	94,750
10 + жил	Улсын дүн	191,618	255,658	246,126	278,902	329,910	369,468	393,761	422,343	453,185	474,883
	Орон нутаг				105,123	119,471	128,770	138,130	148,091	156,013	211,585
	Нийслэл				173,779	210,439	240,698	255,631	274,252	297,172	263,298
Нийт	Улсын дүн	254,486	312,542	345,473	384,864	437,677	482,049	499,152	536,399	585,363	614,753
	Орон нутаг				127,366	140,669	150,485	159,526	170,580	183,638	246,273
	Нийслэл				257,498	297,008	331,564	339,626	365,819	401,725	368,480



График 1.6 0-3 жилийн насжилттай тээврийн хэрэгсэл



График 1.7 10-с дээш жилийн насжилттай тээврийн хэрэгсэл

Тээврийн хэрэгсэл - ҮЙЛДВЭР-ИМПОРТ-БҮРТГЭЛ-ЗАСВАР ҮЙЛЧИЛГЭЭ-ХЯНАЛТ-ТАТВАР- ДААТГАЛ гэсэн нэгдсэн систем тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлын тогтолцоог бүрдүүлдэг.

Өнөөгийн байдлаар манай улсад 28 оношлогооны төв байгаагаас 6 нь, авто засварын газар 1402-аас 640 нь, сэлбэг худалдаалах байгууллага 333-аас 150 нь нийслэл хотод тус тус үйл ажиллагаа явуулж байна

Улсын чанартай авто замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангаж авто тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнд байнга бэлэн байлгах зорилгоор зам хариуцагч 21 компани, тэдгээрийн байнгийн ажиллагаатай 12 хэсэг, өвлийн улиралд ажилладаг 36 шуурхай хэсэг хариуцан ажиллаж байна.

ТЭЭВРИЙН ХЭРЭГСЛИЙН ЖОЛООЧ

Монгол Улсын нийт хүн ам 2019 онд 3 296 866 болж, өмнөх оноос 58.4 мянга (1.8%)-аар, 2010 оноос 542.2 мянга (19.7%)-аар нэмэгдэж, 2010-2019 онд жилд дунджаар 2.2 хувиар өссөн байна.

Хүснэгт 1.8 Монгол Улсын хүн амын тоо

	Бүгд	Хот	Хөдөө
2009	2,716,275.	1,772,879.	943,396.
2010	2,760,968.	1,910,745.	850,223.
2011	2,811,666.	1,896,293.	915,373.
2012	2,867,744.	1,926,625.	941,119.
2013	2,930,277.	1,995,712.	934,565.
2014	2,995,949.	1,990,321.	1,005,628.
2015	3,057,778.	2,096,180.	961,598.
2016	3,119,935.	2,131,823.	988,112.
2017	3,177,899.	2,146,716.	1,031,183.
2018	3,238,479.	2,197,970.	1,040,509.
2019	3,296,866.	2,258,981.	1,037,885.

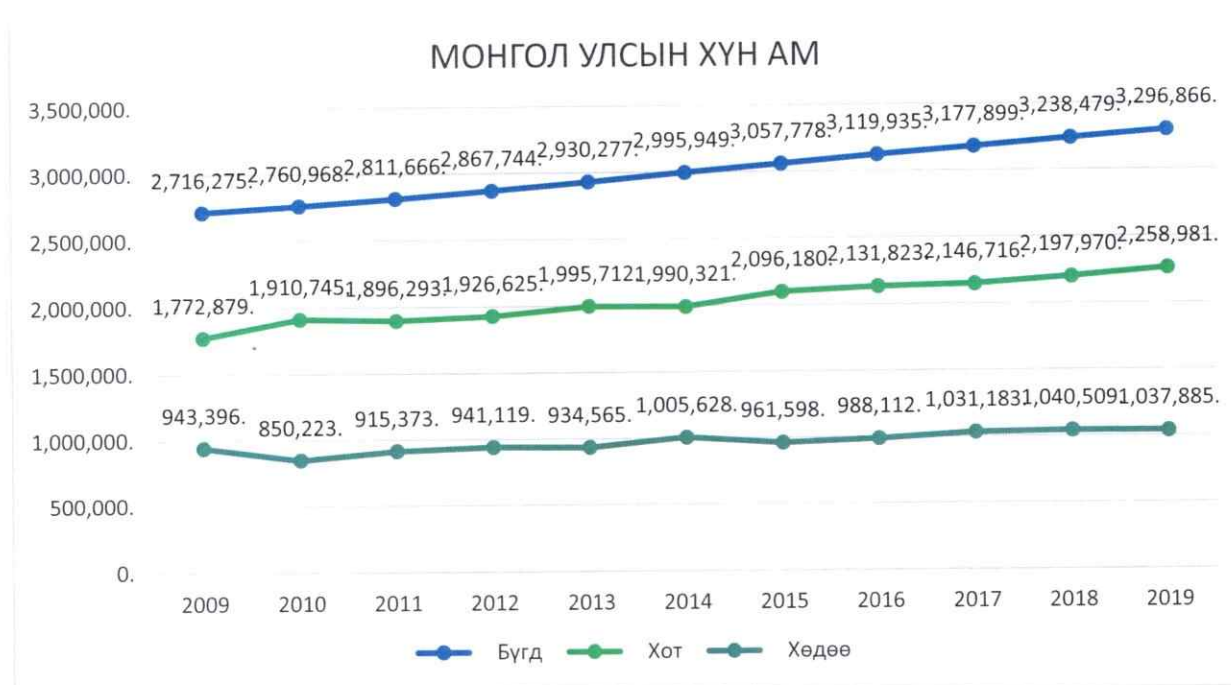


График 1.8 Монгол Улсын хүн амын өсөлт нийслэл, орон нутагаар

Нийт хүн ам

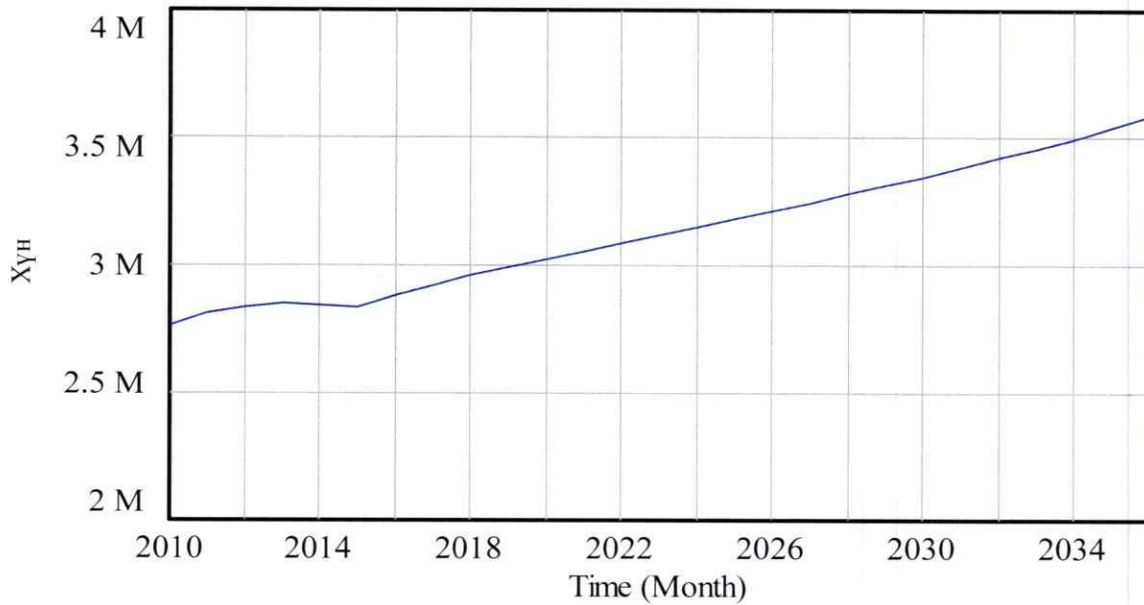


ГРАФИК 1.9 МОНГОЛ УЛСЫН ХҮН АМ

Насанд хүрсэн хүн амын талаас илүү хувь нь жолооч болжээ. Жолоочийн бүртгэлийн мэдээллийн нэгдсэн санд 2019 оны жилийн эцсийн байдлаар 1.265.544 мянган жолооч бүртгэлтэй байна.

Тээврийн хэрэгслийн жолоочийн тоо жил бүр нэмэгдэж байгаа боловч тухайн жилдээ шинээр жолооч болж буй тоо хэлбэлзэлтэй байна. Нийт жолооч нарын дунд эрэгтэй жолоочийн тоо дунджаар 61 хувийг эзэлж байгаа хэдий ч жил бүр эмэгтэй жолоочийн тоо нэмэгдэж байна.

Хүснэгт 1.9 ТЭЭВРИЙН ХЭРЭГСЛИЙН ЖОЛООЧИЙН ТОО

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Тухайн жилд жолооч болсон тоо	62480	102175	67663	74136	87176	61258	63267	62154	62595	63154
Нийт жолоочийн тоо	648825	751000	818663	892799	979975	1041233	1104500	1166654	1229249	1292403
Түүнээс эрэгтэй жолоочийн хувь	71	70	68.9	67	65.57	64.8	64.2	63.8	63	62.2
эрэгтэй жолооч	460666	525700	564059	598175	642569.6	674719	709089	744325	774427	803875
эмэгтэй жолооч	188159	225300	254604	294624	337405.4	366514	395411	422329	454822	488528
Нийт	648825	751000	805337	892799	977366	1038624	1098638	1153621	1207690	1265544

Жолооч

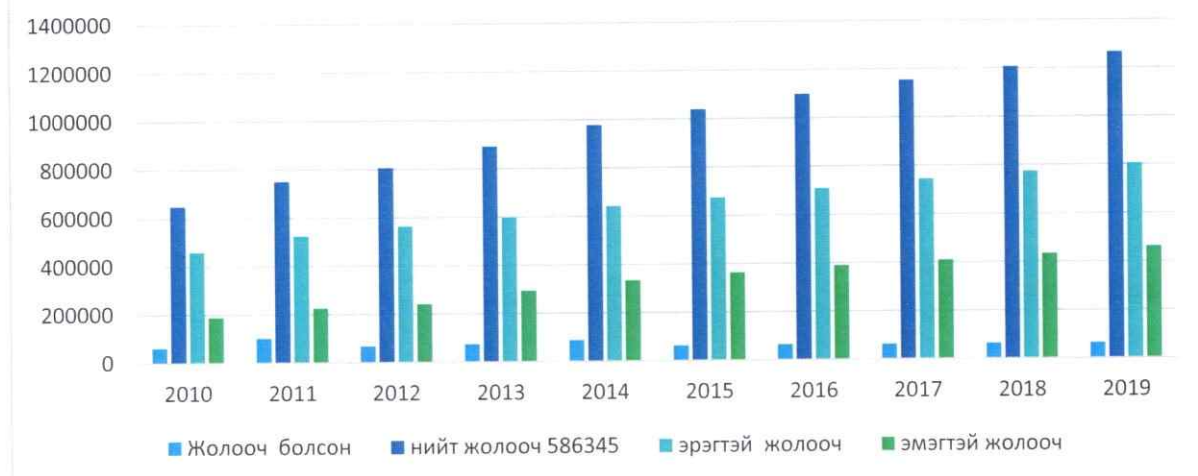


График 1.10 Тээврийн хэрэгслийн жолоочийн тооны өсөлт

Тээврийн хэрэгсэл жолоодох эрх үүсэх нас буюу 18-аас дээш насны хүн амд жолооч нарын эзлэх хувь 10 жилийн өмнө 2007 онд 27.6% байсан бол 2017 онд 55.7% болж нэмэгдсэн байна. Насны бүлгээр авч үзвэл 30-34 насны 200.3 мянган жолооч байгаа нь тухайн насны нийт хүн амын 70.7%-ийг эзэлж байна. Нийт жолооч нарын 61 хувийг эрэгтэй жолооч нар эзэлж байгаа бол 74.5% нь В ангиллын тээврийн хэрэгсэл жолоодох эрхтэй жолооч нар байжээ. Жолооч нарын тоо сүүлийн гурван жилийн (2015-2017 оны) хугацаанд жилд 55.0-61.0 мянгаар буюу 5.0-6.3%-аар нэмэгдсэн байна. Тээврийн хэрэгслийн нийт жолоочийн дунд 24-40 насны жолоочийн эзлэх хувь 17 байна.

Хүснэгт 1.10 Тээврийн хэрэгслийн жолоочийн насны байдал

Насны хязгаар	Хүйс	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
18-23 насны нийт жолооч	[Эмэгтэй]	16344	18298	21376	22983	23926	24834	26486	28069	29463	30921	32581
24-29 насны нийт жолооч	[Эрэгтэй]	49005	51191	50772	50949	50163	49342	50439	51541	52710	53191	54123
30-34 насны нийт жолооч	[Эмэгтэй]	32532	38298	46557	52296	56476	60414	66276	71612	75965	77194	80501
35-40 насны нийт жолооч	[Эрэгтэй]	90173	99965	104809	110644	113613	115726	122131	127630	132202	129593	131462
41-с дээш насны нийт жолооч	[Эмэгтэй]	47847	52822	59953	64591	67650	71043	77611	84002	89590	93218	97992
	[Эрэгтэй]	86020	92054	93498	96744	98116	99725	106291	112668	118622	119555	122499
	[Эмэгтэй]	34251	38581	45247	49544	52619	55860	61366	67126	72836	77371	82095
	[Эрэгтэй]	92988	99130	100799	104005	105232	106531	112709	119338	126517	129676	136070
	[Эмэгтэй]	57759	67489	83169	95441	107489	120481	134944	149882	165299	176057	193100
	[Эрэгтэй]	163423	179522	190199	204807	219037	233494	251352	269788	290340	298169	317196



График 1.11 Тээврийн хэрэгслийн жолоочийн насны байдал

Тээврийн хэрэгслийн жолооч бэлтгэх сургалт

Тээврийн хэрэгслийн жолооч бэлтгэх, жолоодох эрх олгох, дуусгавар болох, эрх сэргээх зэрэг нь Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль¹⁰ болон бусад журмаар¹¹ зохицуулагдаж байна.

Жолооч бэлтгэх сургалтын байгууллага 2018 оны байдлаар 351 мэргэжлийн сургалтын байгууллагыг бүртгүүлэх журмын дагуу бүртгүүлж, сургалтын үйл ажиллагаа эрхлэн явуулж байна.

Албан ёсны бүртгэлээр 351 авто сургууль, курс жолооч бэлтгэх сургалтын үйл ажиллагаа явуулэх эрх авсанаас улсын хэмжээнд 329 авто сургууль, курс тогтмол үйл ажиллагаа явуулж байгаа бөгөөд Нийслэл хотод 192 буюу 58%, орон нутагт 137 буюу 42% авто сургууль, курс байна.

Тээврийн хэрэгслийн жолоочийн бүртгэлийн санд 1265544 иргэн бүртгэлтэй байгаагаас жолооч бэлтгэх сургалтын байгууллагад 2019 онд 63154 иргэн сургалтад хамрагдаж, жолооч тээврийн хэрэгсэл жолоодох эрхийн үнэмлэхээ авчээ.

¹⁰Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль (2015)

14 дүгээр зүйл.Тээврийн хэрэгслийн жолооч бэлтгэх

15 дугаар зүйл.Тээврийн хэрэгсэл жолоодох эрх олгох

18 дугаар зүйл.Тээврийн хэрэгсэл жолоодох эрх дуусгавар болох, эрх сэргээх үндэслэл

¹¹ Хөдөлмөрийн сайд, Боловсрол, соёл, шинжлэх ухааны сайдын 2015 оны хамтрсан А\171, А\496 дугаар тушаалаар баталсан “Тээврийн хэрэгслийн жолооч бэлтгэх журам, Хөдөлмөрийн сайд, Хууль зүйн сайдын 2015 оны хамтрсан А\180, А\217 дугаар тушаалаар баталсан “Тээврийн хэрэгсэл жолоодох эрхийн шалгалт авах журам”

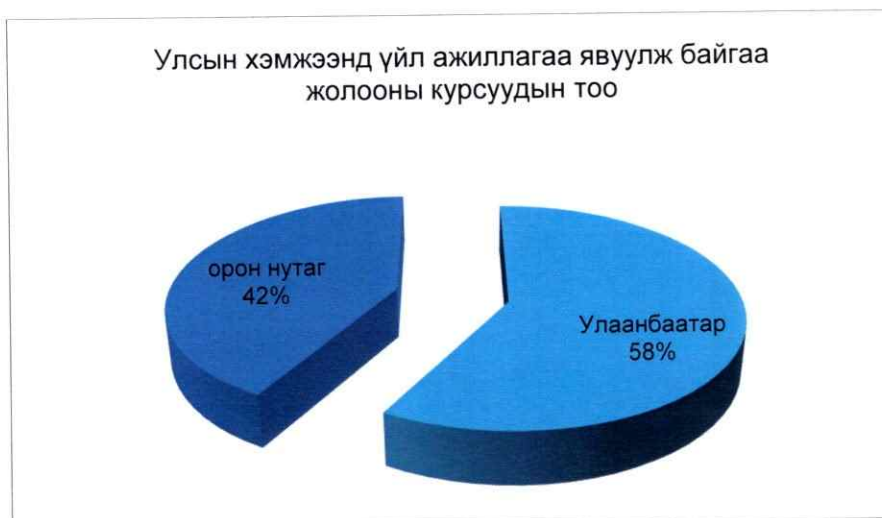
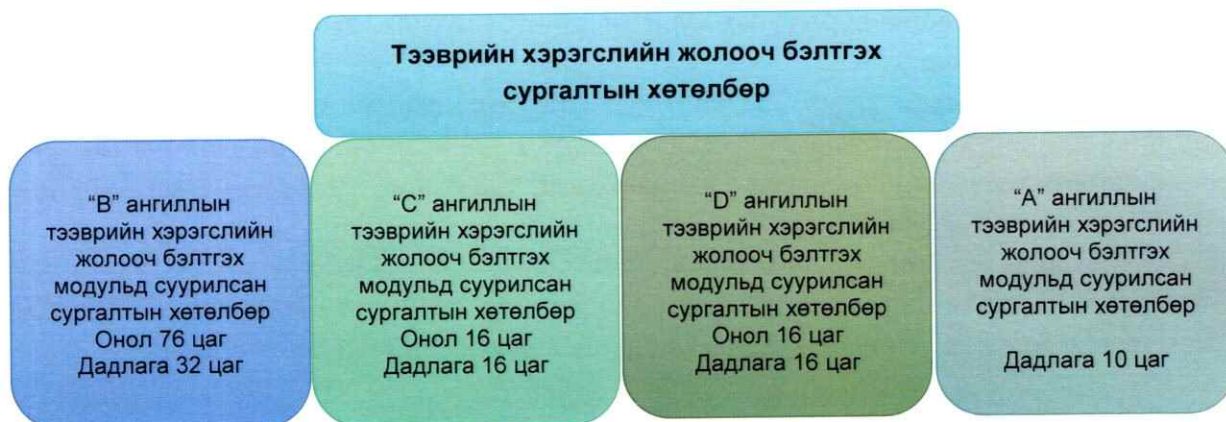


График 1.12 Улсын хэмжээнд үйл ажиллагаа явуулж буй жолооч бэлтгэх сургалтын байгууллагын байршил (2018 оны байдлаар)

Сүүлийн 10 жилийн үзүүлэлтээр жилд дунджаар 70 мянган жолооч шинээр бэлтгэгдэн тээврийн хэрэгсэл жолоодох эрх авсан байна.

Тээврийн хэрэгслийн жолооч бэлтгэх сургалтын хөтөлбөр нь сургалтын чиглэлээс хамаарч дараахь байдлаар ангилж байна.

Хүснэгт 1.11 Тээврийн хэрэгслийн жолооч бэлтгэх сургалтын хөтөлбөрийн ангилал



Тээврийн хэрэгслийн жолооч бэлтгэх сургалтын хөтөлбөрт тусгагдсан онолын мэдлэгийн хичээлийн цаг, сэдвийн төлөвлөгөө¹² нь

- замын хөдөлгөөний дүрэм 44 цаг;
- тээврийн хэрэгслийг аюулгүй жолоодох онол зүй 2 цаг (замын болон цаг агаарын хүнд нөхцөлд жолоодох арга барил);
- техникийн анхны мэдэгдэхүүн 18 цаг;
- авто техникийн ашиглалт 2 цаг;

¹² Хөдөлмөрийн сайд, Боловсрол, соёл, шинжлэх ухааны сайдын хамтрсан 2015 оны А\185, А\405 дугаар тушаалаар баталсан “Тээврийн хэрэгслийн жолооч бэлтгэх сургалтын хөтөлбөр”-ийн “В” ангиллын тээврийн хэрэгслийн жолооч бэлтгэх модульд суурилсан сургалтын хөтөлбөр.

- хууль тогтоомж 4 цаг;
- эмнэлэгийн анхны тусламж 6 цаг нийт 76 цагийн багтаамжтай байна.



График 1.13 Лицензийн төвөөр үйлчлүүлсэн иргэдийн тоо



График 1.14 Ангилал ахиулсан жолоочийн тоо

ЖОЛООЧИЙН ДААТГАЛЫН ҮЙЛ АЖИЛЛАГАА

Техникийн осол, гал түймэр, хүн, малын халдварт өвчин, хүний хүчин зүйл нь аливаа эрсдэлийн эх үүсвэр болдог. Тэдгээр эрсдэлээс хамгаалах олон хэлбэрийн нэг нь даатгал байдаг.

Даатгуулагч хөрөнгийн, хариуцлагын, эрүүл мэндийн эрсдэлийн хураамжийг төлснөөр эрсдэлээс бий болох эдийн засгийн дарамтаас хамгаалагддаг. Эрсдэлийн түвшин, хохирлын гарч болох магадлалыг багасгах ба тэдгээрийн хэмжээг бууруулах арга хэмжээ нь даатгуулснаар бий болдог.

Аж ахуй нэгж, байгууллага, иргэд даатгагдсан нөхцөлд хугацаа алдахгүйгээр үйл ажиллагаагаа сэргээх, хохирлоо нөхөхөд шаардлагатай хөрөнгийг байгуулсан гэрээнийхээ үндсэн олж авдаг эрсдэлийг шийдэх санхүүгийн дэд бүтэц нь даатгал байдаг.

Даатгалын тогтолцоо нь тухайн улсынхаа үүрч буй нийгэм, эдийн засгийн ачаанаас нэлээд хөнгөлдөг. Тиймээс даатгалын компани, эрсдэлийн сан том байх нь улс орны эдийн засаг, нийгэмд байгаа эрсдэл буурч байдаг эерэг хамааралтай.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг үл хангах нь иргэдийн амь нас, эрүүл мэнд, эд хөрөнгийн хохиролд оруулах томоохон эрсдэлийг байнга дагуулж байдаг.

Монгол Улсын Үндсэн хуульд заасан иргэний эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрхийг баталгаажуулах зорилгоор замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, зам тээврийн ослын улмаас бусдын амь нас, эрүүл мэнд, эд хөрөнгөд учирч болох хохирлын хэмжээг бууруулах зорилгоор жолоочийн хариуцлагын эрсдэлийг тооцон төрөөс албан журмаар эрсдэлийн сан бий болгодог.

Жолоочийг хариуцлагын албан журмын даатгалд хамруулах, хохирогчийн эрхийг хамгаалахтай холбогдсон харилцааг Жолоочийн даатгалын тухай Иргэний хууль, Компанийн тухай хууль Санхүүгийн зохицуулах хорооны эрх зүйн байдлын тухай, Даатгалын мэргэжлийн оролцогчийн тухай, Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай, Автотээврийн тухай хуулиар тус тус зохицуулж байна.

Даатгал нь сайн дурын болон албан журмын¹³ гэсэн төрөлтэй байдаг бөгөөд албан журмын даатгалын хэлбэрийг Жолоочийн даатгалын тухай хуулиар тогтоодог.

Жолоочийн даатгалын тухай хуульд зааснаар тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч бүр, 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, жилээс жилд тээврийн хэрэгслийн тоо нэмэгдэхийн хамтаар жолоочийн даатгалд хамрагдах нь нэмэгдэж байгаа ч даатгалын тохиолдол буюу зам тээврийн осол дорвитой буурахгүй байна.

Хүснэгт 1.12 Даатгалын гэрээ, нөхөн төлбөр

Даатгалын компаниуд	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Жолоочийн даатгалын хүчинтэй гэрээ								
Жилийн дүн	318088	419357	499856	524256	552045	605679	655528	674441
Өссөн дүн %		31.8	19.2	4.9	5.3	9.7	8.2	2.9
Даатгалын хураамжийн орлого, төгрөгөөр								
Жилийн дүн	11,787,779,442	15,221,530,093	19,345,095,596	22,418,521,903	26,618,949,849	29,008,226,904	31,569,681,364	36,571,605,045.00
Өссөн дүн %		29.1	27.1	15.9	18.7	9.0	8.8	15.8
Нөхөн төлбөр авсан даатгал								
Жилийн дүн	5571	19216	23089	31178	30483	28782	28049	33286
Өссөн дүн %		244.9	20.2	35.0	-2.2	-5.6	-2.5	18.7
Нөхөн төлбөрийн дүн								

¹³ Албан журмын даатгал хууль тогтоомжийн дагуу албан журмаар хийлгэх даатгалын төрөл юм. Албан журмын даатгал нь нийтийг хамарсан, даатгагдах зүйлийн үнийн хэдэн хувийг даатгахыг гэрээгээр тогтоосон, даатгуулагч нь даатгалын үнэлгээ буюу даатгалд хамруулах хувь хэмжээгээ өөрөө сонгодоггүй, жил бүр тогтмол хийгддэг, хэрэв даатгуулагч даатгалын хураамжаа төлөөгүй тохиолдолд торгууль оногдуулдаг, даатгалын хувь хэмжээг хуулиар тогтоодог зэрэг онцлогтой.

Жилийн дүн	2,557,860,839	8,275,184,284	11,436,191,402	14,479,900,289	14,374,654,324	15,275,994,541	16,858,662,936	18,866,569,795
Өссөн дүн %		223.5	38.2	26.6	-0.7	6.3	10.4	11.9

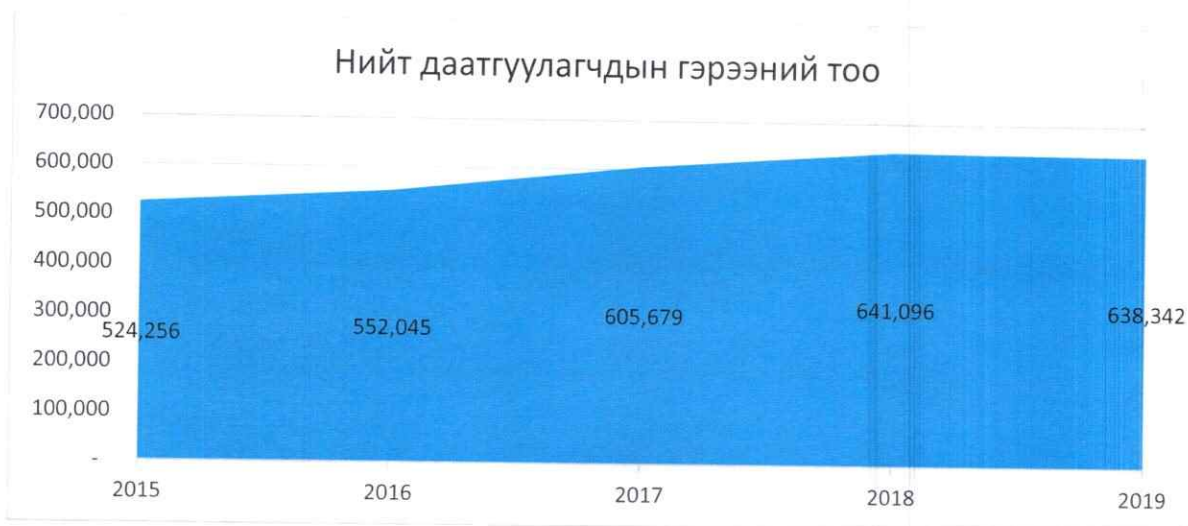


График 1.15 Даатгалын гэрээний тоо 2015-2019

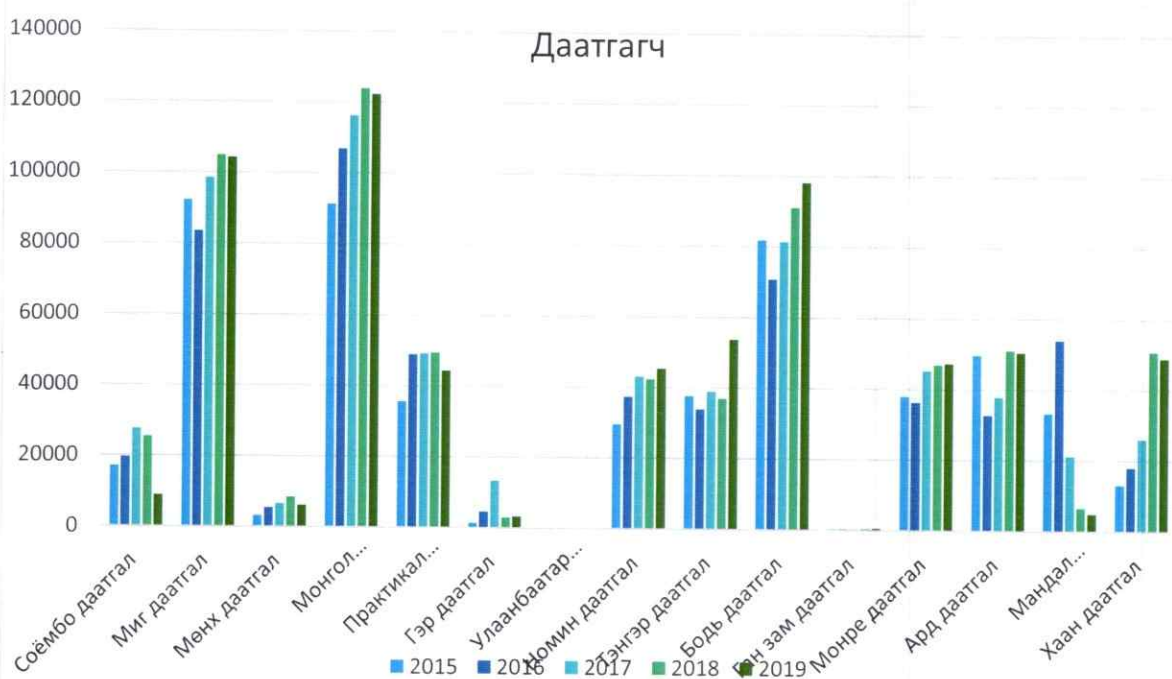


График 1.16 Даатгалын байгууллагын хүчинтэй гэрээний үзүүлэлт 2015-2019

Даатгалын нөхөн төлбөр:

Албан журмын даатгагчдын холбооны даатгалын сангаас болон гишүүн 15 даатгалын компаниас 2019 онд нийт 27,932 жолоочийн даатгалын тохиолдол¹⁴ гарч 16,865,988,436 төгрөгийн нөхөн төлбөрийг олгосон байна.

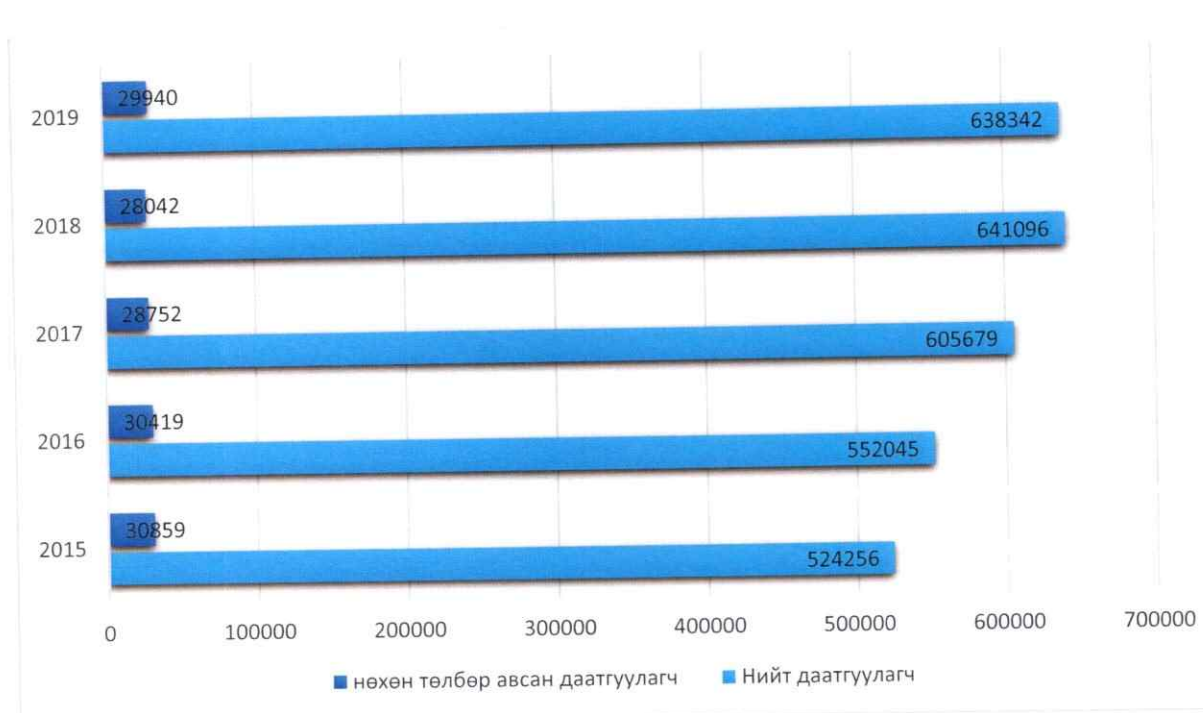


График 1.17 Нийт даатгуулагч, нөхөн төлбөр авсан даатгуулагчийн харьцаа

¹⁴ 4.1.4. “даатгалын тохиолдол” гэж даатгуулсан зүйлд учирсан хохирол, тохиролцсон болзол бүрдэхийг ойлгоно. Даатгалын тухай Монгол Улсын хууль
3.1.9. “жолоочийн даатгалын тохиолдол /цаашид “даатгалын тохиолдол” гэх/” гэж жолооч замын хөдөлгөөнд оролцох үедээ бусдын амь нас, эрүүл мэнд, эд хөрөнгөд хохирол учруулж, хариуцлага хүлээх тохиолдлыг ойлгоно. Жолоочийн даатгалын тухай Монгол Улсын хууль

ХОЁР. ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛ ХЭРГИЙН НӨХЦӨЛ БАЙДАЛ

ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСЛЫН ШИНЖТЭЙ ДУУДЛАГА

Улсын хэмжээнд зам тээврийн ослын шинжтэй дуудлага (2010-2019) нийт 778612 буюу жилд дунджаар 77861 хүлээн авч, шалгалтын ажиллагаа явуулсан байна. Зам тээврийн ослын шинжтэй дуудлагын 94 хувийг нийслэлийн хэмжээн дэх дуудлага эзэлж байна.

Хүснэгт 2.1 Зам тээврийн ослын шинжтэй дуудлагын тоо, 2010-2019

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Нийслэл	34303	52538	38261	87354	103297	87936	89396	88240	77306	74082
Орон нутаг	2582	5838	8348	3367	4430	4709	5337	4021	3905	3362
Нийт	36885	58376	46609	90721	107727	92645	94733	92261	81211	77444



График 2.1 Зам тээврийн ослын шинжтэй дуудлагын тоо (2010-2019)

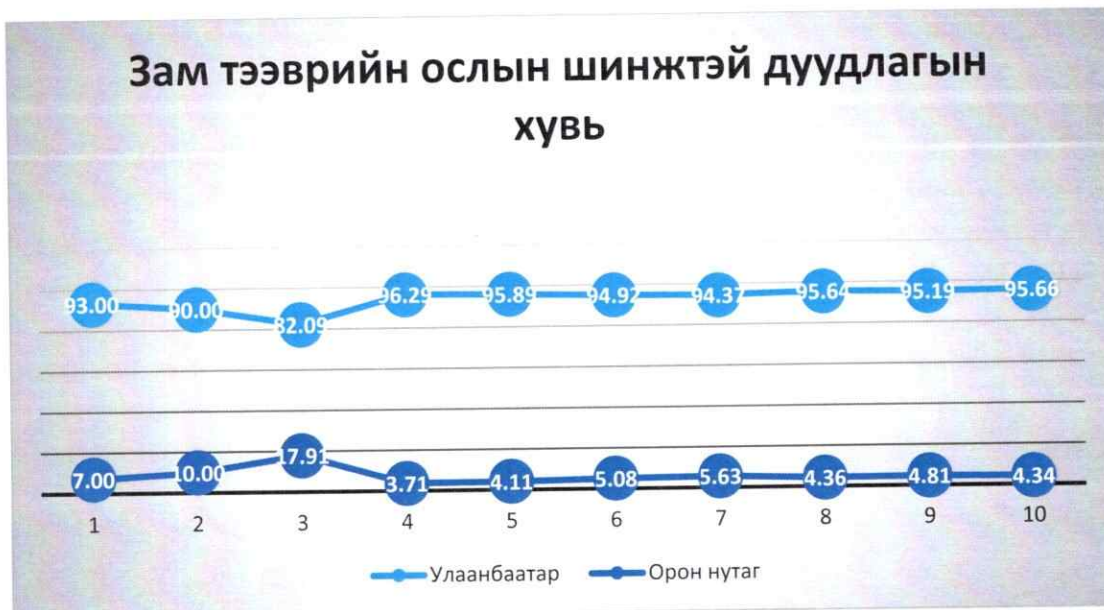


График 2.2 Зам тээврийн ослын шинжтэй дуудлагын хувь, (2010-2019)

Зам тээврийн ослын шинжтэй дуудлага нь 2012 онд Нийслэл хотод ялимгүй буурч, 2013 оноос тогтвортой жигд байгаа бол 2012 онд орон нутагт 40 хувиар өсч 2013 оноос буурч тогтвортой байна.

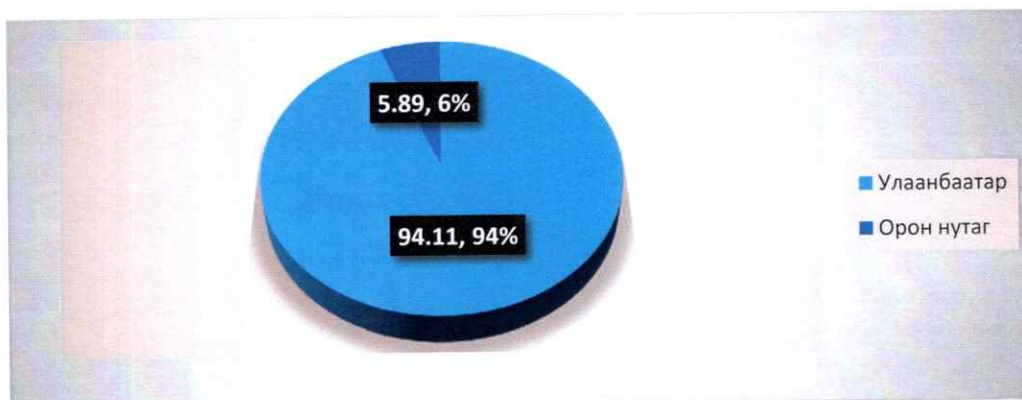


График 2.3 Зам тээврийн ослын шинжтэй дуудлагын эзлэх хувь (2010-2019)

Зам тээврийн бүртгэгдсэн осол

Монгол Улсын хэмжээнд 2010-2019 онд нийт 277275 зам тээврийн осол бүртгэгдсэний 243106 буюу 87 хувь нь нийслэл хотод, орон нутагт 34169 буюу 12 хувь нь бүртгэгджээ. Улсын хэмжээнд жилд дунджаар 27727 зам тээврийн осол гарч байна.

Хүснэгт 2.2 Зам тээврийн бүртгэгдсэн ослын тоо (2010-2019)

Зам тээврийн бүртгэгдсэн осол	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Улаанбаатар	6879	16845	13557	15110	27852	41286	41375	32662	25666	21874
Орон нутаг	1930	2595	2738	3287	3733	3384	5337	3929	3808	3428
Нийт	8809	19440	16295	18397	31585	44670	46712	36591	29474	25302



ГРАФИК 2.4 ЗАМ ТЭЭВРИЙН БҮРТГЭГДСЭН ОСОЛ 2010-2019

Зам тээврийн осол 2013 - 2016 он хүртэл тогтвортой өсч байсан бол 2017 оноос буурах хандлагатай байна. Орон нутагт зам тээврийн осол харьцангуй тогтвортой байна.

Зам тээврийн бүртгэгдсэн ослын хэлбэр

Зам тээврийн бүртгэгдсэн ослыг сүүлийн 10 жилийн дунжаар үзвэл 19864 буюу 82.3 хувь нь мөргөлдөх, 2687 буюу 11.1 хувь нь явган хүн дайрах, 755 буюу 3.1 хувь нь онхолдох хэлбэрийн осол байна.

ХҮСНЭГТ 2.3 ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСЛЫН ХЭЛБЭР

Бүртгэгдсэн зам тээврийн ослын хэлбэр		ХЭЛБЭР							
		Онхолдох	Мөргөлдөх	Явган хүн дайрсан	Дугуйтай хүн дайрсан	Ул хөдлөх зүйл мөргөсөн	Зорчигч унагасан	Мал, амьтан дайрсан	Бусад
2010	Улаанбаатар	59	4385	2287	2	129	16	1	0
	Орон нутаг	431	945	270	2	206	6	13	57
	Нийт	490	5330	2557	4	335	22	14	57
2011	Улаанбаатар	47	13662	3044	14	68	5	0	5
	Орон нутаг	404	1720	286	4	128	1	5	27
	Нийт	451	15382	3330	18	196	6	5	32
2012	Улаанбаатар	98	10177	2942	17	304	15	4	0
	Орон нутаг	592	1605	275	5	236	7	13	15
	Нийт	690	11782	3217	22	540	22	17	15
2013	Улаанбаатар	95	16909	2619	37	257	19	14	3
	Орон нутаг	627	2284	261	11	240	16	86	30

	Нийт	723	19193	2880	48	497	35	99	33
2014	Улаанбаатар	186	22564	4664	29	342	41	14	12
	Орон нутаг	655	2300	245	14	295	19	112	93
	Нийт	841	24864	4909	43	637	60	126	105
2015	Улаанбаатар	18	87	4	0	20	0	11	0
	Орон нутаг	733	1893	220	24	322	33	143	15
	Нийт	751	1980	224	24	342	33	154	15
2016	Улаанбаатар	127	38055	2442	126	552	33	40	0
	Орон нутаг	753	3904	277	9	219	20	155	0
	Нийт	880	41959	2719	135	771	53	195	0
2017	Улаанбаатар	133	29719	2189	77	479	14	28	23
	Орон нутаг	717	2495	334	8	191	20	127	37
	Нийт	850	32214	2523	85	670	34	155	60
2018	Улаанбаатар	149	22538	2297	108	526	7	31	10
	Орон нутаг	656	2638	222	15	122	9	62	84
	Нийт	805	25176	2519	123	648	16	93	94
2019	Улаанбаатар	106	19188	1657	68	782	27	34	12
	Орон нутаг	965	1576	339	20	204	48	128	148
	Нийт	1071	20764	1996	88	986	75	162	160

Зам тээврийн ослын хэлбэрээс үзэхэд нийслэл хотод мөргөлдөх, явган хүн дайрах осол дийлэнх хувийг эзэлж байгаа бол орон нутагт онхолдох осол ихэвчлэн гарч байна.



ГРАФИК 2.5 ЗАРИМ ОСЛЫН ХЭЛБЭРИЙН ҮЗҮҮЛЭЛТ



График 2.6 Улсын хэмжээний зам тээврийн ослын үзүүлэлт (2010-2019)

Зам тээврийн ослын ангилал

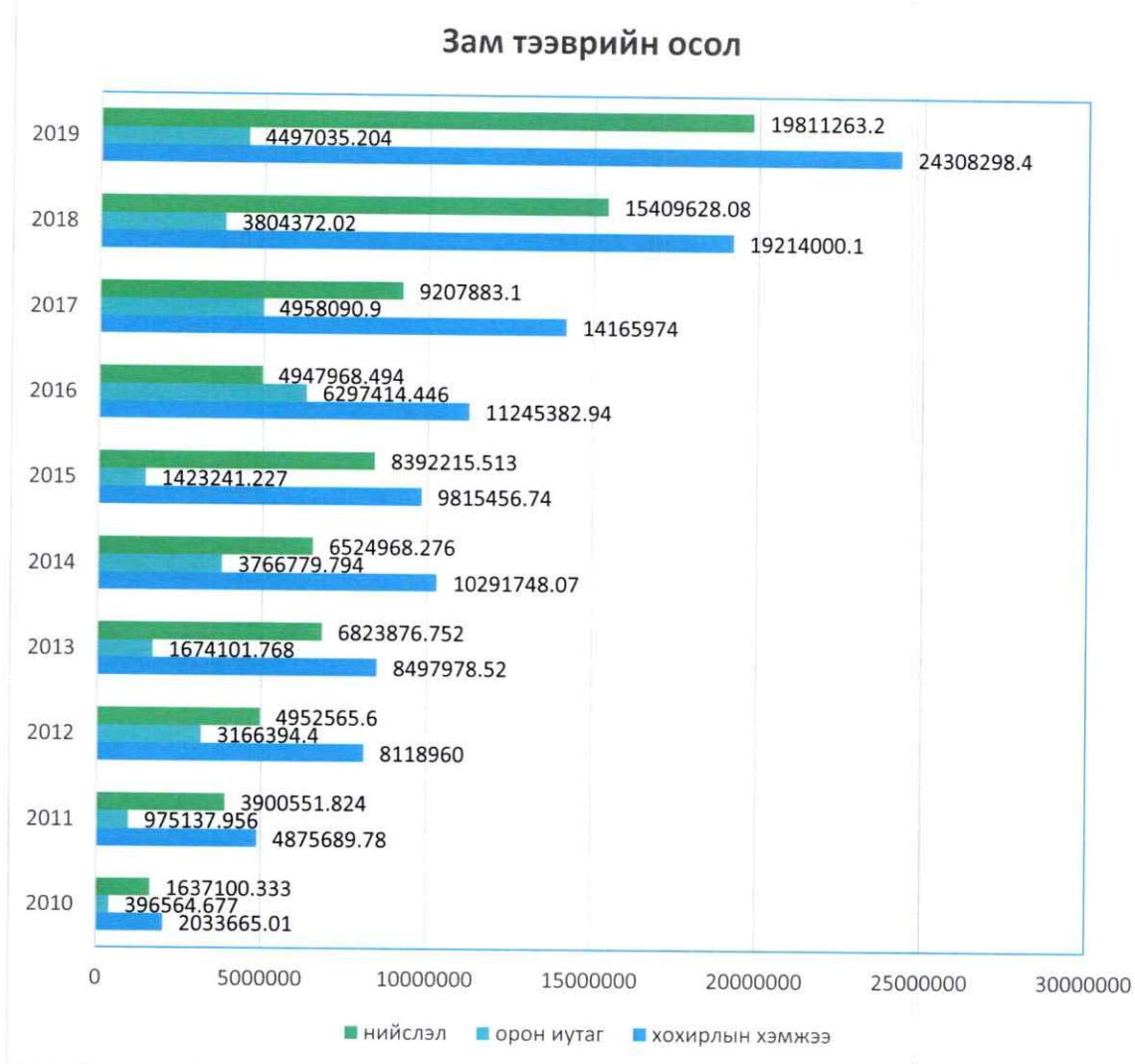


График 2.7 Зам тээврийн бүртгэгдсэн ослын хохирлын хэмжээ 2010-2019

Хүн гэмтсэн осол: Зам дээр тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнөөс үүдэн хүний амь бие, эрүүл мэнд хохирох явдлыг авч үзэж байна.

Хүснэгт 2.4 Зам тээврийн ослын улмаас нас барсан, гэмтсэн хүн 2010-2019

Зам тээврийн ослын улмаас нас барсан болон гэмтсэн хүн	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Улсын	320	362	369	423	501	429	399	392	325	319
Нас барсан хүн										
Дүн										
Орон нутаг	193	259	255	306	363	317	310	318	234	234
Нийслэл	127	103	114	117	138	112	89	74	91	85
Улсын	933	1,093	1,077	1,282	1,460	1,382	1,247	1,135	998	1,072
Гэмтсэ										
Дүн										
Орон нутаг	369	471	469	556	734	633	566	576	534	511
Нийслэл	564	622	608	726	726	749	681	559	464	561

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал, ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэргийн улмаас сүүлийн 10 жилийн байдлаар улсын хэмжээнд 3839 нас барж, 11679 хүн гэмтсэн байна. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал, ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэргийн улмаас орон нутаг 2789 хүн нас барж байгаа хамгийн их үзүүлэлт бол нийслэлд 5419 хүн гэмтсэн нь хамгийн их үзүүлэлттэй байна.

Нийслэл хотод хүн нас барах нь харьцангуй бага бол орон нутагт их байна. Эсрэгээрээ нийслэлд хүн гэмтэх нь их, орон нутагт харьцангуй бага байна.

Хүүхэд өртсөн зам тээврийн осол

Нийт хүн амын тоонд хүүхэд, залуучуудын эзлэх хувь өндөр байна. Нийт хүн амын 29.8%-ийг 0-14 насны хүүхэд, 25.8%-ийг 15-29 насны залуучууд эзэлж байна. Дэлхийн эрүүл мэндийн байгууллагын Замын аюулгүй байдлын тайланд 15-29 насны хүн амын нас баралтын эхний шалтгаан нь замын хөдөлгөөний ослоос шалтгаалсан нас баралт байсан гэж дурджээ¹⁵.

Сүүлийн 10 жилийн хугацаанд буюу 2010-2019 оны хооронд бүртгэгдсэн зам тээврийн ослын 5.3%-ийг хүүхэд өртсөн осол эзэлж байгаа бол зам тээврийн ослын улмаас нас барсан хүний 12.4%-ийг хүүхэд, хүнд, хүндэвтэр гэмтсэн хүний 15.1%-ийг хүүхэд эзэлж байна.

Монгол Улсын хэмжээнд 2000-2017 оны хооронд 15,107 зам тээврийн осолд 16,154 хүүхэд өртжээ. Тэдний 828 нь амь насаа алдаж, 15,326 нь гэмтэж, эрүүл мэндээрээ хохирсноос 22.4% нь буюу 3,436 нь хүнд, хүндэвтэр гэмтэл авч, эрүүл мэнд нь ноцтой хохирчээ.

¹⁵ "Factsheet #1, Road Safety: Basic Facts", World Health Organization,

Хүснэгт 2.5 Зам тээврийн ослын улмаас улсын хэмжээнд хүүхэд өртсөн үзүүлэлт 2010-2019

Хүүхэд өртсөн зам тээврийн ослын зарим үзүүлэлтүүд	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Нийт бүртгэгдсэн зам тээврийн осол	617	962	959	1218	1195	1112	1087	1018	940	745
Нийт хохирсон хүүхэд	684	975	1013	1268	1212	1143	1115	1113	1049	819
Нас барсан хүүхэд	28	40	43	37	48	54	50	55	45	49
Гэмтэж бэртсэн хүүхэд	656	935	970	1231	1164	1089	1065	1058	1004	770
Хүнд, хүндэвтэр гэмтсэн	131	157	183	197	233	174	224	186	143	149
Хөнгөн гэмтсэн	525	778	787	1034	931	915	841	872	861	621
0-6 нас	227	343	367	495	473	474	428	447	408	283
7-14 нас	336	463	441	534	587	490	520	481	462	377
15-17 нас	121	169	205	239	152	179	167	185	179	159
Явган зорчигч	541	724	694	962	925	751	766	772	698	541
Зорчигч	129	243	305	290	281	364	302	292	288	236
Дугуйгаар зорчигч	14	8	14	16	6	28	47	49	63	42
Эрэгтэй	349	553	549	792	589	688	638	676	580	548
Эмэгтэй	335	422	464	476	623	455	477	437	469	271

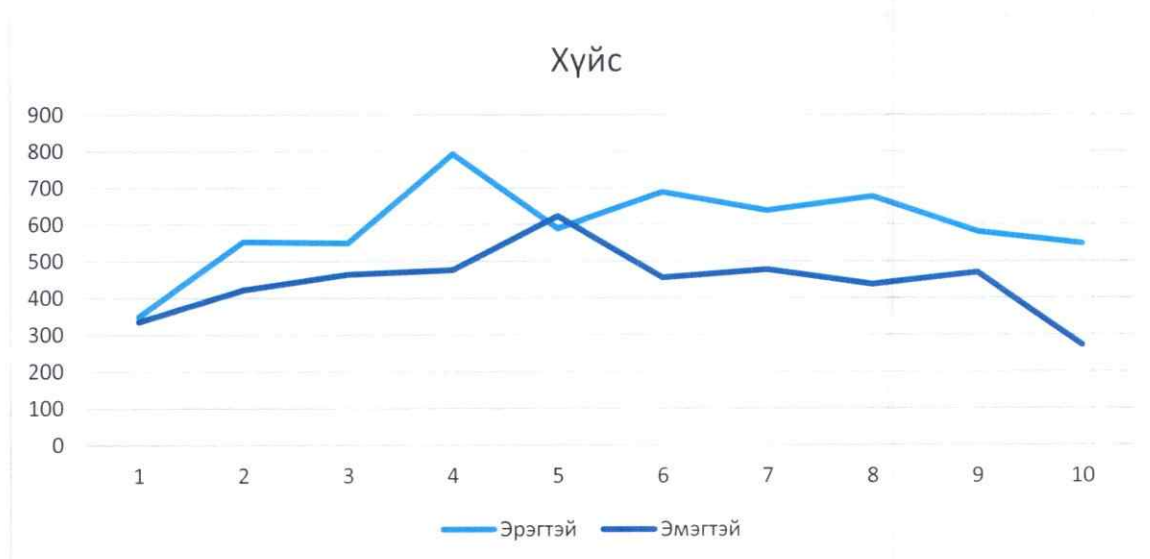


ГРАФИК 2.8 ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛД ӨРТСӨН ХҮҮХДИЙН ХҮЙС



График 2.9 Зам тээврийн осолд өртсөн хүүхэд

100,000 хүүхэд ногдох зам тээврийн ослын улмаас нас барсан хүүхдийн 2017 онд 4.6 байна. Олон улсын түвшинд 100,000 хүнд ногдох зам тээврийн ослын улмаас нас барсан хүний тоогоор харьцуулалт хийдэг. Монгол Улсад 100,000 хүнд ногдох нас баралт 2013 онд 20.0 байсан нь дэлхийн улс орнуудын дундаж (17.4)-аас 2.6-аар илүү байна.

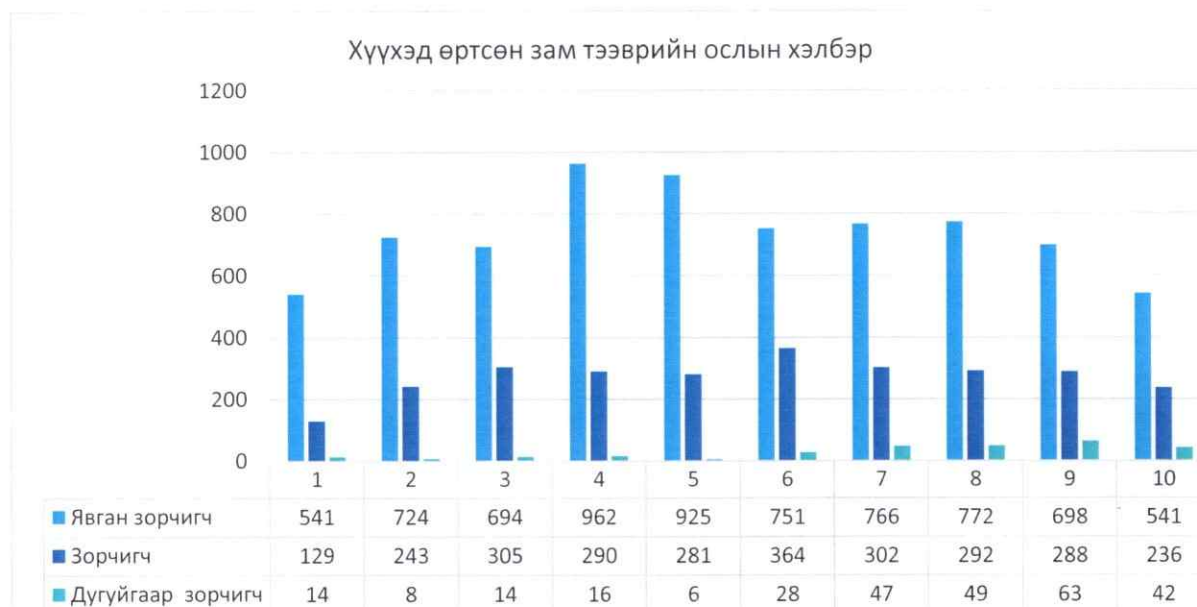


График 2.10 Зам тээврийн ослын улмаас хүнд, хүндэвтэр, хөнгөн гэмтсэн хүүхдийн үзүүлэлт 2010-2019

Зам тээврийн осолд өртсөн хүүхдийн замын хөдөлгөөнд оролцсон хэлбэр: Улсын хэмжээнд сүүлийн 5 жилийн хугацаанд буюу 2013-2017 оны хооронд зам тээврийн осолд өртсөн хүүхдийн 71.4% нь явганаар, 26.1% нь тээврийн хэрэгслээр зорчиж байхдаа, 2.5% нь унадаг дугуйгаар замын хөдөлгөөнд оролцож байхдаа осолд өртөж, хохирсон байна. Нийслэлд явганаар зорчиж буй хүүхэд зам тээврийн осолд ихээр өртөж байгаа бол орон нутагт тээврийн хэрэгслээр зорчиж байхдаа хүүхэд зам тээврийн осолд ихээр өртөж байна. Нийслэлд осолд өртсөн хүүхдийн 73.7% нь явган зорчигч, 23.9% нь тээврийн хэрэгслээр зорчигч, 2.3% нь дугуйгаар зорчигч байжээ. Нийслэлд зам тээврийн осолд өртсөн хүүхдүүд нь ихэвчлэн гэр, сургууль, цэцэрлэг

гэсэн маршрутаар явганаар замын хөдөлгөөнд оролцож байгаад дараахь байдлаар зам тээврийн осолд өртдөг байна:

- Анхаарал болгоомжгүй хөдөлгөөнд оролцох,
- Зам хөндлөн гарахдаа гарц, гарамтай хэсгээр гарахгүй байх,
- Асран хамгаалагчгүй хөдөлгөөнд оролцох,
- Ойртон ирж буй тээврийн хэрэгслийн урдуур гүйх.

Дээр дурдсан шалтгаанаас гадна жолоочийн хариуцлагагүй үйлдэл, замын байгууламжаас хамаарч осолд өртөх явдал байна.

Орон нутагт зам тээврийн осолд өртсөн хүүхдийн 49.7%-ийг нь явган зорчигч, 46.4%-ийг тээврийн хэрэгслээр зорчигч, 3.9%-ийг дугуйгаар зорчигч хүүхэд эзэлж байна. Энэ нь хүүхдийн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангуулахад зайлшгүй шаардлагатай автомашин доторх аюулгүй байдлыг хангаж, хүүхдийн зориулалтын хамгаалах бүс, хамгаалалтын суудал хэрэглэж хэвших, хүүхдийг зөв тээвэрлэх явдал болохыг харуулж байгаа юм.



График 2.11 Зам тээврийн осолд өртсөн хүүхдийн насны ангилал 2010-2019

Зам тээврийн осолд өртсөн хүүхдийн нас, хүйсийн бүтэц: Улсын хэмжээнд 2013-2017 оны хооронд зам тээврийн осолд өртсөн хүүхдийн тоог насны байдлаар нь авч үзвэл, 39.6%-ийг 0-6 хүртэл насны хүүхэд, 44.6%-ийг 7-14 насны хүүхэд, 15.8%-ийг 15-17 насны хүүхэд эзэлсэн байна. зам тээврийн осолд өртсөн хүүхдийн тоонд харьцангуй өндөр хувийн жин эзэлж буй 7-14 насны хүүхдүүдийн хувьд замын хөдөлгөөнд бие даан оролцдог, эцэг, эхийн хараа хяналт тодорхой хэмжээгээр буурдаг, бие даах чадвар нь нэмэгддэг хэдий ч энэ насны хүүхдүүд ид хөдөлгөөнтэй, анхаарал сарнимтгай байдаг гэх мэтчилэн насны онцлогтой холбон үзэж болно.



График 2.12 Зам тээврийн осол, түүний улмаас хохирсон хүүхдийн харьцуулалт

Зам тээврийн ослын улмаас дунджаар зургаан осол тутмын нэгд нь 2 буюу түүнээс дээш хүүхэд осолд өртөж байна.

Хүснэгт 2.6 Зам тээврийн осол, түүний улмаас хохирсон хүүхэд

Хүүхэд өртсөн зам тээврийн ослын зарим үзүүлэлтүүд		Нийт бүртгэгдсэн зам тээврийн осол	Нийт хохирсон хүүхэд	Нас барсан хүүхэд	Гэмтэж бэртсэн хүүхэд	Хүнд, хүндэвтэр гэмтсэн	Хөнгөн гэмтсэн	Хөнгөн гэмтсэн			Явган зорчигч	Зорчигч	Дугуйгаар зорчигч	Эрэгтэй	Эмэгтэй
								0-6 нас	7-14 нас	15-17 нас					
2010	Нийслэл	596	621	10	611	86	525	216	309	96	496	123	2	316	305
	Орон нутаг	21	63	18	45	45	0	11	27	25	45	6	12	33	30
2011	Нийслэл	880	890	14	876	106	770	308	460	122	704	178	8	505	385
	Орон нутаг	82	85	26	59	51	8	35	3	47	20	65	0	48	37
2012	Нийслэл	859	913	13	900	113	787	327	410	176	677	223	13	499	414
	Орон нутаг	100	100	30	70	70	0	40	31	29	17	82	1	50	50
2013	Нийслэл	1107	1157	7	1150	116	1034	445	510	202	892	250	15	723	434
	Орон нутаг	111	111	30	81	81	0	50	24	37	70	40	1	69	42
2014	Нийслэл	1062	1079	10	1069	138	931	421	523	135	856	218	5	639	440

	Орон нутаг	133	133	38	95	95	0	52	64	17	69	63	1	-50	183
2015	Нийслэл	979	1010	12	998	104	894	422	451	137	732	253	25	608	402
	Орон нутаг	133	133	42	91	70	21	52	39	42	19	111	3	80	53
2016	Нийслэл	947	975	5	970	142	828	376	456	143	708	222	45	559	416
	Орон нутаг	140	140	45	95	82	13	52	64	24	58	80	2	79	61
2017	Нийслэл	875	929	9	920	108	812	367	417	145	638	258	33	567	362
	Орон нутаг	143	184	46	138	78	60	80	64	40	134	34	16	109	75
2018	Нийслэл	793	882	12	870	61	809	328	398	156	590	236	56	488	394
	Орон нутаг	147	167	33	134	82	52	80	64	23	108	52	7	92	75
2019	Нийслэл	555	616	11	605	86	519	212	282	122	441	140	35	383	233
	Орон нутаг	190	203	38	165	63	102	71	95	37	100	96	7	165	38

Зам тээврийн ослын шалтгаан

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

Хүснэгт 2.7 Зам тээврийн осол шалтгаанар

д/д		ШАЛТГААН																нийт жолоочийн буруутай үйлдэл
		Жолоочийн буруутай үйлдэл																
Бүртгэгдсэн зам тээврийн ослын шалтгаан		согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодсон	хурд	бүрэн бус тээврийн хэрэгсэл жолоодсон	Анхаарал болгоомжгүй	Зогсоох арга хэмжээ аваагүй	Уулзвар гарц нэвтрэх журам зөрчсөн	Гэрэл, дохио	Эргэх үйлдэл	Зай тохируулаагүй	Гүйцэж түгүүлэх	Эсрэг урсгал	Эгнээ байр	Хүн ба ачаа тээвэрлэх	Ухрах	хэргийн газраас зугтаасан	бусад	
2010	Улаанбаатар	846	180	8	488	501	405	106	466	816	78	247	280	34	256	751	1	5463
	Орон нутаг	366	293	146	296	270	95	10	28	85	40	54	42	38	25	28	14	1830
	Нийт	1212	473	154	784	771	500	116	494	901	118	301	322	72	281	779	15	7293
2011	Улаанбаатар	801	1269	49	1516	1700	1279	168	752	4748	329	654	1431	51	668	466	33	15914
	Орон нутаг	435	307	120	479	394	158	5	60	129	78	86	88	34	23	58	13	2467
	Нийт	1236	1576	169	1995	2094	1437	173	812	4877	407	740	1519	85	691	524	46	18381
2012	Улаанбаатар	944	830	62	883	812	1812	92	234	5033	248	479	951	30	682	27	34	13153
	Орон нутаг	569	359	194	409	365	161	33	57	108	83	66	74	-8	57	47	28	2602
	Нийт	1513	1189	256	1292	1177	1973	125	291	5141	331	545	1025	22	739	74	62	15755
2013	Улаанбаатар	1326	995	169	1875	797	1695	135	204	4692	205	521	904	101	1085	10	33	14747
	Орон нутаг	564	491	174	424	418	215	47	53	196	91	126	94	26	115	15	52	3101

	Нийт	1890	1486	343	2299	1215	1910	182	257	4888	296	647	998	127	1200	25	85	17848
2014	Улаанбаатар	1047	914	50	1209	940	3795	224	390	11634	447	619	2633	98	2399	0	65	26482
	Орон нутаг	518	373	277	590	545	195	42	52	241	118	112	164	19	120	61	150	3628
	Нийт	1565	1287	327	1799	1485	3990	266	442	11875	565	731	2797	117	2519	61	215	30110
2015	Улаанбаатар	703	13	2	41	27	6	0	2	22	3	0	3	0	11	7	2	842
	Орон нутаг	471	338	129	634	540	195	48	82	192	87	107	83	23	127	20	17	3124
	Нийт	1174	351	131	675	567	201	48	84	214	90	107	86	23	138	27	19	3966
2016	Улаанбаатар	497	221	23	1338	1080	6615	164	112	22698	104	110	5023	32	2223	10	0	40256
	Орон нутаг	327	464	241	662	654	415	78	176	1069	164	158	227	11	543	25	0	5252
	Нийт	824	685	264	2000	1734	7030	242	288	23767	268	268	5250	43	2766	35	0	45508
2017	Улаанбаатар	468	475	54	653	665	5246	224	50	15493	114	180	5248	34	2643	1	312	31868
	Орон нутаг	325	346	83	768	620	346	29	114	376	79	110	173	16	342		35	3811
	Нийт	793	821	137	1421	1285	5592	253	164	15869	193	290	5421	50	2985	1	347	35679
2018	Улаанбаатар	518	918	49	27	25	5200	133	19	12458	90	160	3436	21	1992	8	3	25093
	Орон нутаг	281	312	76	1167	970	141	20	48	262	84	76	83	9	75	1	22	3701
	Нийт	799	1230	125	1194	995	5341	153	67	12720	174	236	3519	30	2067	9	25	28794
2019	Улаанбаатар	514	583	23	11	49	3988	115	19	11586	36	91	2855	36	1487	0	14	21407
	Орон нутаг	464	406	108	664	491	232	27	56	200	148	118	109	13	143	7	68	3334
	Нийт	978	989	131	675	540	4220	142	75	11786	184	209	2964	49	1630	7	82	24741

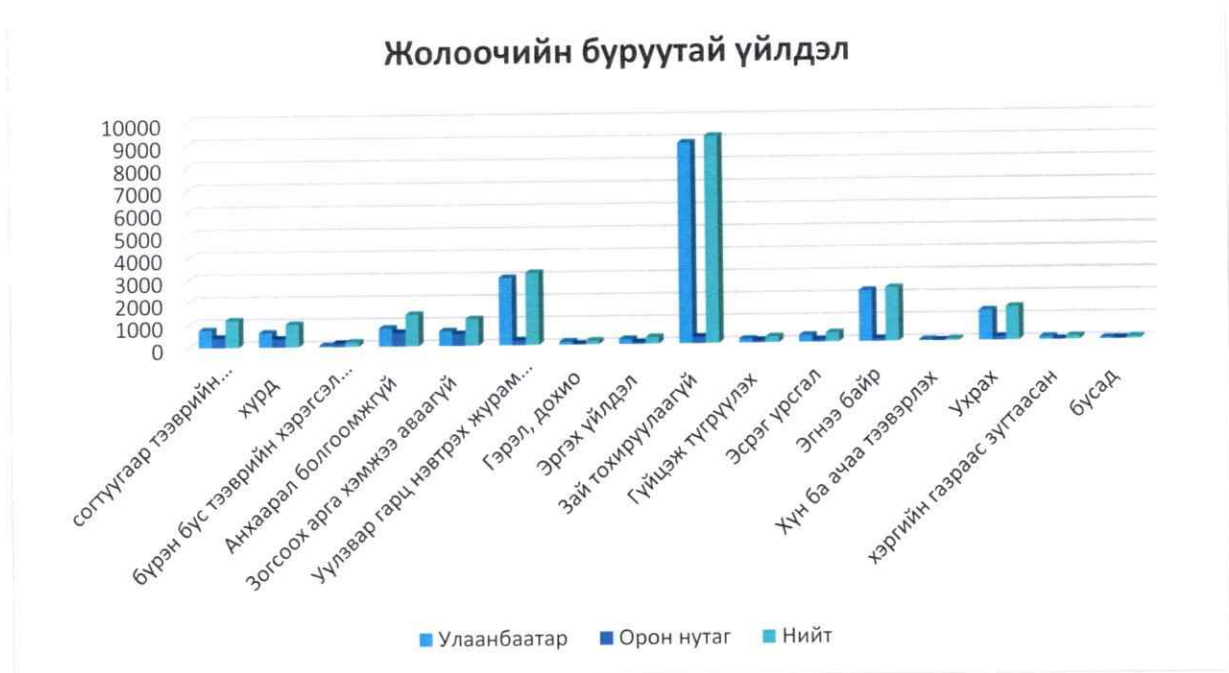


График 2.13 жолоочийн буруутай үйлдэл

Зам тээврийн осол гаргаж буй жолоочийн буруутай үйлдлийг харьцуулан үзвэл нийт үйлдлийн 40.35 хувь нь зай тохируулаагүйгээс, 14.12 хувь нь эгнээ байр буруу эзэлсэн 10.48 хувь нь уулзвар гарц нэвтрэх журам зөрчсөн үйлдлүүд эзэлж байна.

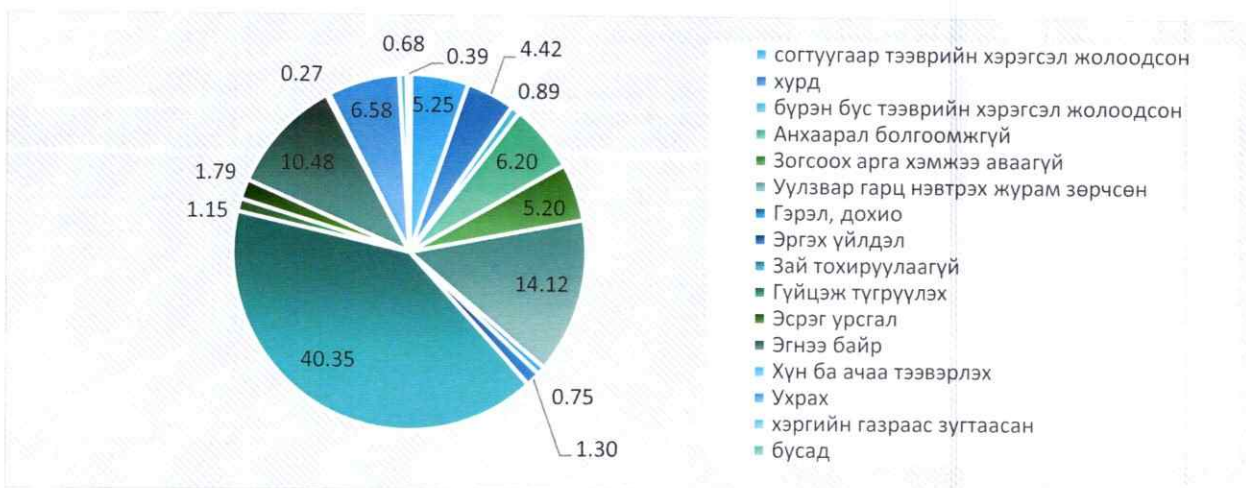


ГРАФИК 2.14 ОСОЛ ГАРСАН ХЭЛБЭР

Хүснэгт 2.8 Замын нөхцөл байдлаас шалтгаалсан осол

Нийт нөхцөл	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Улаанбаатар	4	60	6	30	12	1	25	26	24	16
Орон нутаг	11	27	35	12	19	24	13	18	24	15
Нийт	15	87	41	48	31	25	38	44	48	31



ГРАФИК 2.15 Замын нөхцөл байдлаас шалтгаалсан осол

Хүснэгт 2.9 ЯВГАН ЗОРЧИГЧИЙН БУРУУТАЙ ҮЙЛДЛЭЭС ШАЛТГААЛСАН ОСОЛ 2010-2019

Нийт зорчигчийн буруутай үйлдэл	явган	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Улаанбаатар		1410	855	398	827	1358	430	1094	768	549	451
Орон нутаг		80	87	68	76	86	66	72	100	83	79
Нийт		1490	942	466	903	1444	496	1166	868	632	530



График 2.16 ЯВГАН ЗОРЧИГЧИЙН БУРУУТАЙ ҮЙЛДЛЭЭС ШАЛТГААЛСАН ОСОЛ 2010-2019

Хүснэгт 2.10 УЛСЫН ХЭМЖЭЭНД БҮРТГЭГДСЭН ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛ

УЛСЫН ХЭМЖЭЭНД БҮРТГЭГДСЭН ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛ								
Тээврийн хэрэгслийн төрлөөр		суудлын	ачааны	автобус, троллейбус	механизм	мотоцикл	унадаг дугуй	микроавтобус
		2010	Нийслэл	4798	1883	122	3	5
	Орон нутаг	1227	426	75	18	148	14	22
	Нийт	6025	2309	197	21	153	14	90
2011	Нийслэл	15844	38	800	6	65	14	78
	Орон нутаг	1790	409	66	31	249	10	40
	Нийт	17634	447	866	37	314	24	118
2012	Нийслэл	9272	3554	303	32	235	22	139
	Орон нутаг	1809	422	84	22	387	1	13
	Нийт	11081	3976	387	54	622	23	152
2013	Нийслэл	25885	1304	655	10	112	47	192
	Орон нутаг	2638	478	59	23	387	8	42
	Нийт	28523	1782	713	33	498	55	234

2014	Нийслэл	26605	546	401	5	96	36	163
	Орон нутаг	2647	419	34	20	548	7	58
	Нийт	29252	965	435	25	644	43	221
2015	Нийслэл	38737	1157	998	2	82	61	350
	Орон нутаг	2797	462	41	29	380	17	48
	Нийт	41534	1619	1039	31	462	78	398
2016	Нийслэл	38966	1223	771	4	80	101	230
	Орон нутаг	4146	680	69	15	369	5	53
	Нийт	43112	1903	840	19	449	106	283
2017	Нийслэл	30812	917	502	13	83	77	258
	Орон нутаг	3052	443	39	21	307	9	58
	Нийт	33864	1360	541	34	390	86	316
2018	Нийслэл	22997	1512	507	14	77	104	455
	Орон нутаг	2906	515	79	13	258	10	27
	Нийт	25903	2027	586	27	335	114	482
2019	Нийслэл	19399	1521	497	44	86	74	253
	Орон нутаг	2500	461	11	0	403	21	32
	Нийт	21899	1982	508	44	489	95	285

Тээврийн хэрэгслийн төрлөөр

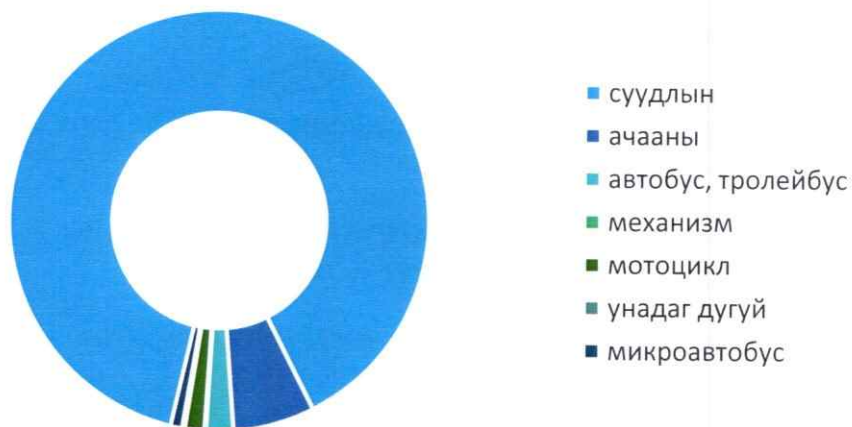


ГРАФИК 2.17 ТЭЭВРИЙН ХЭРЭГСЛИЙН ТӨРӨЛ

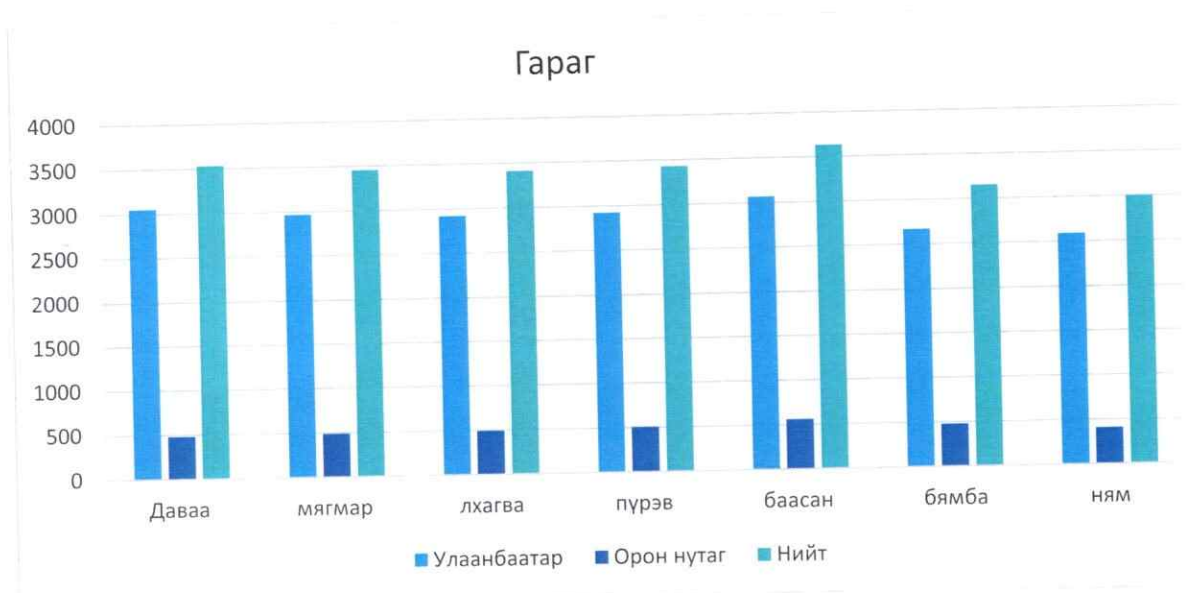


ГРАФИК 2.18 ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛ БҮРТГЭГДСЭН ГАРАГ



ГРАФИК 2.19 УЛСЫН ХЭМЖЭЭНД БҮРТГЭГДСЭН ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛ ЦАГААР

ХӨДӨЛГӨӨНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДАЛ, ТЭЭВРИЙН ХЭРЭГСЛИЙН АШИГЛАЛТЫН ЖУРМЫН ЭСРЭГ ГЭМТ ХЭРЭГ

Хүснэгт 2.11 Хөдөлгөөний аюулгүй байдал, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэрэг

Хөдөлгөөний аюулгүй байдал, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэрэг										
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Бүгд	1,639	1,870	1,999	2,148	2,143	2,010	1,783	1,525	1,231	1,276
Орон нутаг	684	862	894	937	1,081	942	871	873	714	681
Нийслэл	955	1,008	1,105	1,211	1,062	1,068	912	652	517	595

Хөдөлгөөний аюулгүй байдал, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэрэг жилд дунджаар 1762 гарч байгаа бөгөөд 2010 оноос 2015 он хүртэл 18 хувиар өсч байгаад 2016 оноос 2019 он хүртэл жилд дунджаар 28 хувиар буурсан байна.



График 2.20 Хөдөлгөөний аюулгүй байдал, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэргийн үзүүлэлт (2010-2019)

ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛ, ГЭМТ ХЭРГИЙН ХАР ЦЭГИЙН СУДАЛГАА

Зам тээврийн осол, хэрэг харьцангуй олон давталттайгаар гарч байгаа авто замын тухайн хэсгийг “хар цэг” хэмээн нэрлэж, тэдгээр цэгийн судалгааг авч дүн шинжилгээ хийх нь авто замын тухайн цэгүүд дээрх осол, хэргийн тоог бууруулахад чиглэгдсэн арга хэмжээг тодорхой болгож, улмаар хөдөлгөөний аюулгүй байдал хангагдах боломж бүрдэх ач холбогдолтой.

Зам тээврийн осол, гэмт хэрэг харьцангуй олон давтамжтай гарч байгаа “хар цэг”-үүд дээрх осол, хэргүүд дараах голлох шалгаануудаар гарч байна.

- Авто замын хөдөлгөөний түгжрэл
- Жолоочийн буруутай үйлдэл
- Явган зорчигчийн буруутай үйлдэл
- Авто замын эвдрэл, зохион байгуулалт.
- Замын тэмдэг, тэмдэглэгээ стандарт, норм нормативын дагуу байрлуулаагүй
- Шинэчлэгдсэн замын хөдөлгөөний дүрэм бүрэн мөрдөгдөөгүй

Зам тээврийн ослын шалтгааныг зөвхөн жолооч, явган зорчигчийн буруутай үйлдэл, замын нөхцлөөс шалтгаалсан байна гэж дүгнэхэд учир дутагдалтай юм.

Зам тээврийн осол, зөрчлийн шалтгаан, нөхцлийг түүнд нөлөөлж буй нийгэм, эдийн засаг, техник, технологийн хүчин зүйл талаас нь тогтоож, тодорхойлох нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах иж бүрэн цогц судлагдахуун болно. Зам тээврийн осол, зөрчлийн шалтгааныг нийгмийн талаас нь авч үзэхдээ замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах чиглэлийн эрх зүйн зохицуулалт, төрийн бодлого, хүн ам зүйн соёл, цагдаагийн байгууллагын хяналт тавих чадавхи зэрэг олон хүчин зүйлээр авч үзэх нь шинжлэх ухааны болон практик ач холбогдолтой.

Нийслэл хотын гудамж замд байрлах замын хөдөлгөөний хяналтын төхөөрөмжөөр 2019 онд нийт 552241 зөрчил илрүүлснээс хурд хэтрүүлсэн зөрчил 41152, гэрлэн дохио зөрчсөн 781, чиглэлийн тээврийн хэрэгсэл эгнээ байр буруу эзэлсэн зөрчил 455721, түр зогсох журам зөрчсөн 36165, E-Police платформ 9948, үзлэг оношилгоонд ороогүй 349, уулзварын шар тэмдэглэл зөрчсөн 8125, нийт 1094534 зөрчлийг баталгаажуулан эзэмшигчийн хаягаар мэдээлэл хүргүүлсэн байна.

Мөн түүнчлэн замын зохион байгуулалт, эвдрэл гэмтэл, түгжрэл зэрэг замын хөдөлгөөнийг хэвийн хэмжээнд явуулах, аюулгүй байдлыг хангахын тулд иргэд олон нийт, мэргэжлийн байгууллагуудтай шууд хамтран ажилладаг шаардлагатай гэдэг нь харагдаж байна.

Замын тээврийн ослын давтамжит “хар цэг”-ийн судалгааг хийхэд доорх нөхцөлүүдийг анхаарч судалж үзсэн болно.

“Хар цэг” буюу ослын давтамжтай газар, хэсгийг тогтоохдоо:

1. Байршилыг тогтоох – осол, хэргийн тоо, бүртгэгдсэн бүх цэг (газар)-ийн байршилыг газар зүйн координатаар тогтоох;
2. Ослын газрыг үнэлэх – осол гарсан тухайн цэгийн нөхцөл байдалтай танилцаж, түүнд нөлөөлөх хүчин зүйлсийг эерэг болон сөрөг байдлаар нь тогтоох;

3. Ослын цэгт авах арга хэмжээ – осол гарсан цэгт үнэлгээ хийсний дараа аюултай хэсгийн шалтгааныг арилгах, арга хэмжээг тодорхойлох;
4. Осол болсон цэгт хохирлын эрсдэлийн үнэлгээ хийх – арга хэмжээ авснаар аюулгүй байдал хангахтай холбоотой гарах зардлыг тооцох;
5. Осол гарсан цэгийг аюулын зэрэглэлээр эрэмбэлэх – аюулгүй байдлыг сайжруулахтай холбоотой үйл ажиллагааг зардал, үр дүн зэргээс нь хамааруулан эрэмбэлэх, дараалалд оруулах;
6. Осол болсон цэгийг аюулгүй болгох ажиллагааг хэрэгжүүлэх – ослын цэгийг эрэмбэлсэний дагуу аюулгүй болгох ажиллагааг хэрэгжүүлэх;
7. Аюулгүй болгосон цэгийг дахин үнэлэх – хэрэгжүүлсэн арга хэмжээний үр дүнг үнэлэх гэсэн хэсгээс бүрдэнэ.

Иймд хар цэгийн судалгааг маш нарийн координат газар зүйн зөв байршилтай, учирсан хохирол, шалтгааныг зөв тогтоож нэг ч осол хэргийг бүртгэхгүй өнгөрөөхгүй гэсэн зарчмыг барьж ажиллана. Хэрвээ осол бүртгэгдэхгүй өнгөрөөд байвал хар цэг үнэн зөв тодорхойлогдохгүй болно.

Зам тээврийн осол гарсан байршил, давтамж

Нийслэлийн хэмжээнд 2013-2019 онуудад бүртгэгдсэн зам тээврийн ослын байршил давтамжийг ойролцоох уулзвар, замаар бүлэглэн үзэж, дундажаар эрэмбэлэхэд “Зүүн 4-н замын уулзвар”, “Баянхошууны дэнжийн пост”, “Ахуйн үйлчилгээний уулзвар”, “Баянбүрдийн тойрог”-ын ойролцоох уулзвар, замуудад осол хэргийн давтамж хамгийн их үзүүлэлттэй байна. Шалтгаан нь тухай газарт цагдаагийн хяналт сул, автомашины нягтаршил ихтэй, автозамын зохион байгуулалт муу, замын хөдөлгөөний дүрмийн хэрэгжилт хангалтгүйтэй шууд холбоотой байна.

Хүснэгт 2.12 Зам тээврийн ослын шинжтэй дуудлагын эзлэх хувь (2010-2019)

	Хар цэгийн байршил		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Дундаж
1	Зүүн 4-н замын уулзвар	БЗД	298	548	771	930	637	434	325	563
2	баянхошууны дэнжийн пост	СХД	414	779	516	693	601	415	428	549
3	Ахуйн үйлчилгээний уулзвар	БГД	239	587	766	782	594	437	369	539
4	Баянбүрдийн уулзвар	ЧД	283	693	544	953	618	409	249	536
5	5 шарын байнгын пост	СХД	250	546	799	670	566	334	257	489
6	авто сургуулийн уулзвар	СХД	132	175	764	785	464	520	527	481
7	10-р хорооллын уулзвар	БГД	239	360	647	648	474	452	390	459
8	Халдвартын эмнэлгийн баруун урд уулзвар	БЗД	254	300	739	708	500	358	276	448
9	Өргөө кинотеатрын урд уулзвар	БГД	218	482	610	603	478	360	276	432
10	Дарь Эх салдаг уулзвар	БЗД	376	514	556	518	491	287	214	422
11	100 айлын уулзвар	СБД	263	329	631	692	479	257	173	403
12	Хорооллын эцсийн уулзвар	БГД	138	384	510	561	398	374	345	387

13	Цайз захын уулзвар	БЗД	296	262	396	639	398	344	344	383
14	Саппоро төвийн уулзвар	БГД	144	394	385	421	336	401	384	352
15	5-р баазын урд зам	СХД	90	233	516	574	353	289	359	345
16	25-р эмийн сангийн урд уулзвар	БГД	152	316	507	521	374	279	255	343
17	Дунжингарав захын уулзвар	БЗД	156	243	367	548	329	395	337	339
18	Гурвалжингийн урд уулзвар	БГД	348	354	285	492	370	266	246	337
19	Офицеруудын ордон /Нисэгчийн хөшөө/	БЗД	184	206	408	524	331	352	289	328
20	Чулуун овооны уулзвар	БЗД	325	309	400	457	373	211	216	327
21	Нарантуул захын баруун уулзвар	БЗД	250	436	354	422	366	277	185	327
22	ШУТИС БУХС-ийн уулзвар	БЗД	205	247	379	530	340	286	192	311
23	Өргөө кинотеатрын арын уулзвар	БГД	147	299	417	487	338	232	240	309
24	Өгөөж ХХК-ны уулзвар	БГД	194	281	411	487	343	244	198	308
25	32-н тойрог	СБД	215	255	456	406	333	205	178	293
26	Хүнсний 1-р дэлгүүрийн уулзвар	ЧД	113	259	456	387	304	167	89	254
27	Гэсэр сүмийн уулзвар	ЧД	128	261	424	342	289	157	139	249
28	Цэцэг төвийн уулзвар	ЧД	135	322	432	300	297	142	97	246
29	32-р байрны арын зам	СХД	83	183	414	377	264	154	181	237
30	120 мянгатын шинэ уулзвар	ХУД	151	179	327	350	252	191	194	235
31	сонсголгонгийн уулзвар	СХД	57	182	359	310	227	223	249	230
32	Төвийн салаа /Төв аймаг салдаг тойрог/	ХУД	136	158	346	239	220	193	274	224
33	Хайлаастын эцэс	ЧД	112	457	229	201	250	173	144	224
34	Улиастайн салдаг уулзвар	БЗД	197	229	234	357	254	105	177	222
35	Дүүргийн уулзвар	ХУД	111	176	329	336	238	197	154	220
36	МИС-ийн баруун хойд уулзвар	ХУД	121	211	310	259	225	220	189	219
37	УБИС-ийн уулзвар	СБД	145	167	284	414	253	112	104	211
38	White House ЗБ уулзвар	БГД	122	209	198	348	219	189	179	209
39	Авто плаза төвийн баруун уулзвар	СБД	186	177	308	308	245	135	93	207
40	бөмбөгөр-ийн урд уулзвар	ЧД	94	192	365	277	232	142	88	199
41	7-н буудлын арын уулзвар	СБД	229	257	204	198	222	129	113	193
42	БХТН-ийн урд уулзвар	ХУД	126	164	284	225	200	151	199	193
43	Хар хорин захын зам	СХД	76	217	237	288	205	158	147	190
44	Төв шуудангийн уулзвар	СБД	150	213	277	254	224	115	84	188
45	цамбагаравын уулзвар	СХД	84	207	293	258	211	147	117	188
46	ХААИС-ийн зүүн хойд	ХУД	73	157	260	265	189	179	189	187

	уулзвар									
47	12 байрны арын зам	СХД	37	101	436	265	210	133	111	185
48	"Дүнжингарав"-ын баруун уулзвар	ХУД	145	148	228	264	196	151	151	183
49	22 шалгах товчоо	СХД	124	180	196	241	185	149	165	177
50	Цахилгаанчны уулзвар /Цахилгаанчны гудамж, Гандийн гудамжны шинэ зам/	СБД	143	191	251	236	205	88	87	172
51	Дэнжийн 1000 явах гарц	СБД	167	185	231	210	198	113	85	170
52	ГХЯ-ны уулзвар	СБД	109	187	230	247	193	101	82	164
53	Шугам сүлжээний уулзвар/ Хөнгөний коллеж/	ХУД	78	144	211	255	172	156	133	164
54	7-н буудал	СБД	146	204	174	227	188	129	75	163
55	Оргил рашаан сувиллын баруун уулзвар	ХУД	67	144	236	235	171	130	132	159
56	Хивсний үйлдвэрийн арын уулзвар	ХУД	88	150	205	213	164	133	123	154
57	Теди төвийн хойд уулзвар	ЧД	123	149	201	177	163	142	88	149
58	11-р сургуулийн уулзвар	ЧД	111	192	234	150	172	89	74	146
59	39-р сургуулийн урд уулзвар	ЧД	124	126	251	98	150	109	73	133
60	Тасганы овооны уулзвар	ЧД	89	152	198	110	137	96	77	123

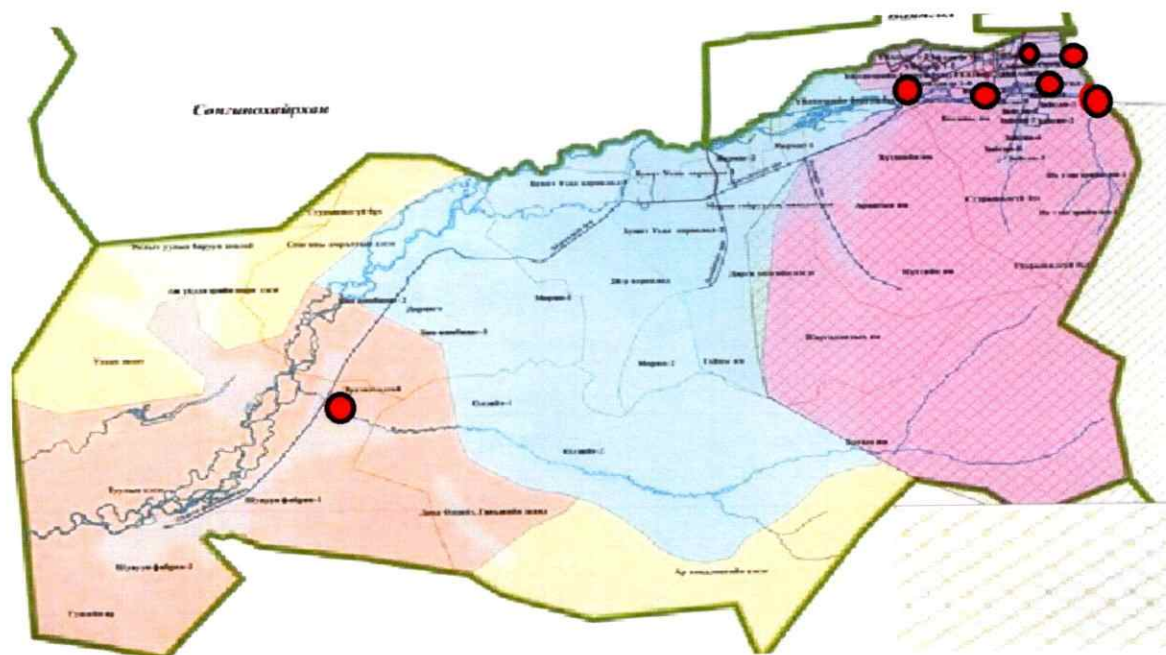
Нийслэлийн дүүргүүдийн нутаг дэвсгэрт үйлдэгдсэн зам тээврийн ослийн сүүлийн жилүүдийн (2013-2019 он) хар цэгийн судалгааг гаргаж дүн шинжилгээ хийж хамгийн их бүртгэгдсэн зам тээврийн ослын байршил давтамжийг ойролцоох уулзвар, замаар бүлэглэн үзье.

Хан-Уул дүүрэг

	Хар цэгийн байршил		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Дундаж
1	Төвийн салаа /Төв аймаг салдаг тойрог/	ХУД	136	158	346	239	220	193	274	224
2	БХТН-ийн урд уулзвар	ХУД	126	164	284	225	200	151	199	193
3	120 мянгатын шинэ уулзвар	ХУД	151	179	327	350	252	191	194	235
4	ХААИС-ийн зүүн хойд уулзвар	ХУД	73	157	260	265	189	179	189	187
5	МИС-ийн баруун хойд уулзвар	ХУД	121	211	310	259	225	220	189	219
6	Дүүргийн уулзвар	ХУД	111	176	329	336	238	197	154	220
7	"Дүнжингарав"-ын баруун уулзвар	ХУД	145	148	228	264	196	151	151	183
8	Шугам сүлжээний уулзвар/ Хөнгөний коллеж/	ХУД	78	144	211	255	172	156	133	164

9	Оргил рашаан сувиллын баруун уулзвар	ХУ Д	67	144	236	235	171	130	132	159
10	Хивсний үйлдвэрийн арын уулзвар	ХУ Д	88	150	205	213	164	133	123	154

Хан-Уул дүүрэгт Төвийн салаа /Төв аймаг салдаг тойрог/ -ны ойролцоох уулзвар, замууд, БХТН-ийн урд уулзварын замуудад осол хэргийн давтамж хамгийн их үзүүлэлттэй байна.



Зураг 2.1 Хан уул дүүрэг дэх хар цэг

Чингэлтэй дүүрэг

	Хар цэгийн байршил		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Дундаж
1	Баянбүрдийн уулзвар	ЧД	283	693	544	953	618	409	249	536
2	Хайлаастын эцэс	ЧД	112	457	229	201	250	173	144	224
3	Гэсэр сүмийн уулзвар	ЧД	128	261	424	342	289	157	139	249
4	Цэцэг төвийн уулзвар	ЧД	135	322	432	300	297	142	97	246
5	Хүнсний 1-р дэлгүүрийн уулзвар	ЧД	113	259	456	387	304	167	89	254
6	Теди төвийн хойд уулзвар	ЧД	123	149	201	177	163	142	88	149
7	Бөмбөгөр-ийн урд уулзвар	ЧД	94	192	365	277	232	142	88	199
8	Тасганы овооны уулзвар	ЧД	89	152	198	110	137	96	77	123
9	11-р сургуулийн уулзвар	ЧД	111	192	234	150	172	89	74	146
10	39-р сургуулийн урд уулзвар	ЧД	124	126	251	98	150	109	73	133

Чингэлтэй дүүрэгт “Баянбүрдийн уулзвар”-ын ойролцоох замууд, “Гэсэр сүмийн уулзвар”-ын ойролцоо осол хэргийн давтамж хамгийн их үзүүлэлттэй байна. Дээрх осол, хэргийн давтамж ихтэй цэгүүдийн нийтлэг шинж нь замын ачаалал, хөдөлгөөний нягтаршил ихтэй хэсгүүд байна.



Баянгол дүүрэг

	Хар цэгийн байршил		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Дундаж
1	10-р хорооллын уулзвар	БГД	239	360	647	648	474	452	390	459
2	Саппоро төвийн уулзвар	БГД	144	394	385	421	336	401	384	352
3	Ахуйн үйлчилгээний уулзвар	БГД	239	587	766	782	594	437	369	539
4	Хорооллын эцсийн уулзвар	БГД	138	384	510	561	398	374	345	387
5	Өргөө кинотеатрын урд уулзвар	БГД	218	482	610	603	478	360	276	432
6	25-р эмийн сангийн урд уулзвар	БГД	152	316	507	521	374	279	255	343
7	Гурвалжингийн урд уулзвар	БГД	348	354	285	492	370	266	246	337
8	Өргөө кинотеатрын арын уулзвар	БГД	147	299	417	487	338	232	240	309
9	Өгөөж ХХК-ны уулзвар	БГД	194	281	411	487	343	244	198	308
10	White House ЗБ уулзвар	БГД	122	209	198	348	219	189	179	209

“10-р хорооллын уулзвар”, “Саппоро төвийн уулзвар”-ын ойролцоох замуудад осол хэргийн давтамж хамгийн их үзүүлэлттэй байна. Урьдчилан сэргийлэх олон талт ажлыг эдгээр хэсгүүдэд түлхүү зохион байгуулах хэрэгтэй байна. Дээрх осол, хэргийн давтамж ихтэй цэгүүдийн нийтлэг шинж нь замын ачаалал, хөдөлгөөний нягтаршил ихтэй, автозамын зохион байгуулалт муу хэсгүүд байгаа нь анхаарал татаж байна.

Сүхбаатар дүүрэг

	Хар цэгийн байршил		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Дундаж
1	32-н тойрог	СБД	215	255	456	406	333	205	178	293
2	100 айлын уулзвар	СБД	263	329	631	692	479	257	173	403
3	7-н буудлын арын уулзвар	СБД	229	257	204	198	222	129	113	193

4	УБИС-ийн уулзвар	СБД	145	167	284	414	253	112	104	211
5	Авто плаза төвийн баруун уулзвар	СБД	186	177	308	308	245	135	93	207
6	Цахилгаанчны уулзвар /Цахилгаанчны гудамж, Гандийн гудамжны шинэ зам/	СБД	143	191	251	236	205	88	87	172
7	Дэнжийн 1000 явах гарц	СБД	167	185	231	210	198	113	85	170
8	Төв шуудангийн уулзвар	СБД	150	213	277	254	224	115	84	188
9	ГХЯ-ны уулзвар	СБД	109	187	230	247	193	101	82	164
10	7-н буудал	СБД	146	204	174	227	188	129	75	163

“32-н тойрог”, “100 айлын уулзвар”-ын ойролцоох замуудад осол хэргийн давтамж хамгийн их үзүүлэлттэй байна. Урьдчилан сэргийлэх олон талт ажлыг эдгээр хэсгүүдэд түлхүү зохион байгуулах хэрэгтэй байна. Дээрх осол, хэргийн давтамж ихтэй цэгүүдийн нийтлэг шинж нь замын ачаалал, хөдөлгөөний нягтаршил ихтэй хэсгүүд юм.



Сонгинхайрхан дүүрэг

	Хар цэгийн байршил		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Дундаж
1	авто сургуулийн уулзвар	СХД	132	175	764	785	464	520	527	481
2	5 шарын байнгын пост	СХД	250	546	799	670	566	334	257	489
3	баянхошууны дэнжийн пост	СХД	414	779	516	693	601	415	428	549
4	5-р баазын урд зам	СХД	90	233	516	574	353	289	359	345
5	22 шалгах товчоо	СХД	124	180	196	241	185	149	165	177
6	Хар хорин захын зам	СХД	76	217	237	288	205	158	147	190
7	12 байрны арын зам	СХД	37	101	436	265	210	133	111	185
8	цамбагаравын уулзвар	СХД	84	207	293	258	211	147	117	188
9	сонсголонгийн уулзвар	СХД	57	182	359	310	227	223	249	230
10	32-р байрны арын зам	СХД	83	183	414	377	264	154	181	237

“Авто сургуулийн уулзвар”, “5 шарын байнгын пост”-ын ойролцоох замуудад осол хэргийн давтамж хамгийн их үзүүлэлттэй байна. Урьдчилан сэргийлэх олон талт ажлыг эдгээр хэсгүүдэд түлхүү зохион байгуулах шаардлагатай. Дээрх осол, хэргийн

давтамж ихтэй цэгүүдийн нийтлэг шинж нь замын ачаалал, хөдөлгөөний нягтаршил ихтэй хэсгүүд байна.

Баянзүрх дүүрэг

	Хар цэгийн байршил		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Дундаж
1	Цайз захын уулзвар	БЗД	296	262	396	639	398	344	344	383
2	Дүнжингарав захын уулзвар	БЗД	156	243	367	548	329	395	337	339
3	Зүүн 4-н замын уулзвар	БЗД	298	548	771	930	637	434	325	563
4	Офицеруудын ордон /Нисэгчийн хөшөө/	БЗД	184	206	408	524	331	352	289	328
5	Халдвартын эмнэлгийн баруун урд уулзвар	БЗД	254	300	739	708	500	358	276	448
6	Чулуун овооны уулзвар	БЗД	325	309	400	457	373	211	216	327

“Цайз зах”-ын ойролцоох уулзвар, замууд, “Дүнжингарав” худалдааны төвийн ойролцоох уулзвар замуудад осол хэргийн давтамж хамгийн их үзүүлэлттэй байна. Урьдчилан сэргийлэх олон талт ажлыг эдгээр хэсгүүдэд түлхүү зохион байгуулах хэрэгтэй байна. Дээрх осол, хэргийн давтамж ихтэй цэгүүдийн нийтлэг шинж нь замын ачаалал, хөдөлгөөний нягтаршил ихтэй, автозамын ойролцоо, явган зорчигчийн зам, автозам дээр худалдаа үйлчилгээ явуулдаг хэсгүүд байгаа нь анхаарал татаж байна.



Судалгаанаас харахад аюулгүйн тойргууд дээр осол их гарч байгаа нь замын нөхцөл байдал гэхээс илүүгээр жолооны курсын сургалтын чанар, жолооч нарын нэг нэгнээсээ өрсөн яарч эгнээ байр буруу эзлэх /жолоочийн соёл/, автозамын хөдөлгөөний ачаалал ихтэй гэх мэт шалтгаанаас үүдэлтэй байна.

Олон улсад хийгдсэн судалгаа болон тэдний зарим туршлагаас харахад аюулгүйн тойрог нь түгжрэлийг харьцангуй бууруулж автомашинуудад хурд өгдөг, осол

зөрчил бага гардаг байхад манай улсад эсрэгээрээ түгжирч, осол их гарч байна. Гэхдээ олон улсын туршлагаас харахад аюулгүйн тойргуудын радиус их байхад манайх харьцангуй жижиг байгаа тул радиусыг томсгох шаардлага байна. Орон нутагт хамгийн их гарсан зам тээврийн ослын байршил

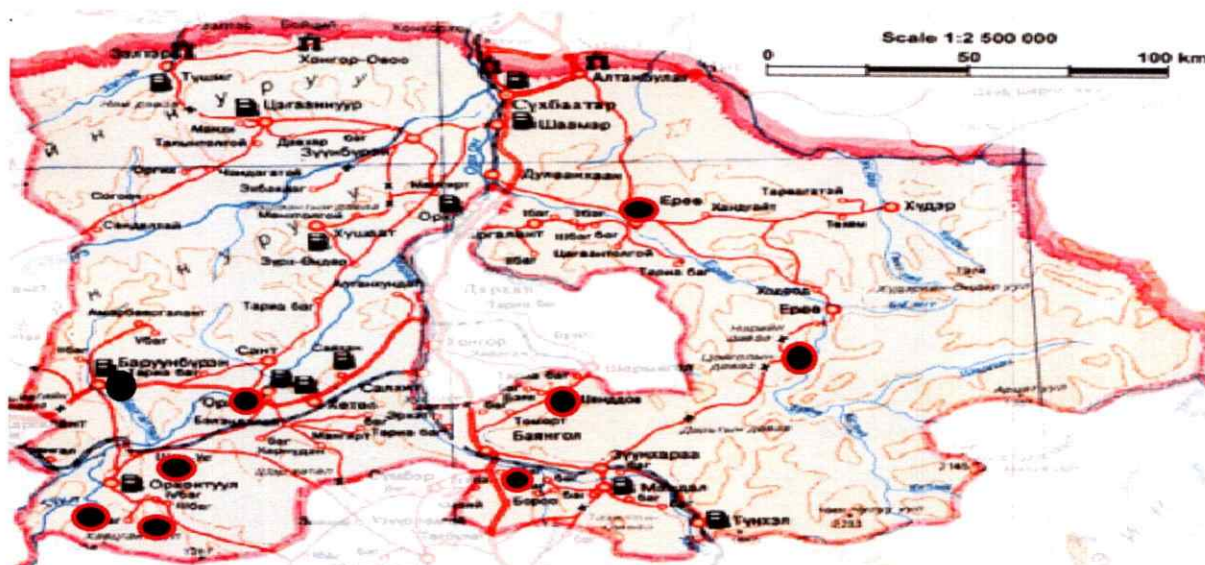
Хүснэгт 2.12 Хөдөө орон нутгийн хар цэгийн байршил

Хар цэгийн байршил	
Баян-Өлгий	
1	Толбо сумын төвөөс зүүн тийш 20-23 км-ын хооронд Буриатын даваа
2	Цагааннуур тосгоноос урд зүгт 36-50 км хүртэл Шинэ даваа
3	Цэнгэл сумын төвөөс 30 км Харганат голын дагуу, Хар Ус нуур хүртэл Ашылы булак хөтөл
4	Өлгий сумаас зүүн хойш 5-8 км хооронд Бугын махт даваа, Нүүрсний хөтөл гэдэг газарт
5	Булган сумаас хойд зүгт 50-60 км хооронд Худагтын даваа /Улаагчингийн даваа/
6	Өлгий сумаас эгц урд зүгт 6-8.5 км хооронд
7	Өлгий сумын 5-р багт Сансар дэлгүүрийн урд замын уулзвар
8	Өлгий сумын 6-р багт Тастыбулак ШТС-ын хойд 3-н замын уулзвар
9	Өлгий сумын 5-р багт Таван богд зочид буудлын зогсоол /холбооны уулзвараас баруун тийш зам/
10	Өлгий сумын 5-р багт Ховд голын төмөр бетон гүүрийн урд ба хойд замын уулзварт
Увс	
1	Наранбулаг сум Шүүжийн хөдөө
2	Тариалан сум Сэрээтэр
3	Сагил сум Улаан даваа
4	Сагил сум Эргэнэг
5	Малчин суим Баян хайрханы хөдөө
6	Улаангом сум 9-р баг, Улиасны хэвийн төгсгөл
7	Улаангом сум 3-р баг, Нэгдсэн эмнэлгийн урд замын уулзвар
8	Улаангом сум 7-р баг, Ундарга Увс ХХК-ны арын зам
9	Улаангом сум 1-р баг, Тоосгоны заводын урд зам
10	Улаангом сум 6-р баг, арын 4-н замын уулзвар

Ховд	
1	Жаргалант сум, Алаг толгой багийн нутаг баруун бүсийн төв захын урд, баруун, зүүн замын уулзварууд болон замууд
2	Жаргалант сум, Тахилт багийн нутаг 5-р гудамжны замд
3	Жаргалант сум, Бугат багийн нутаг 4-р гудамжны замд
4	Жаргалант сум, Бугат багийн нутаг 1-р гудамжны замд
5	Жаргалант сум, Магсаржав багийн нутаг 52 айлын 4-н замын уулзвар буюу замд
6	Жаргалант сум, Рашаант багийн нутаг Улаанбогочийн тойруу зам
7	Буянт сум Норжинхайрхан багийн нутаг Буянт голын гүүр болон гүүр орчмын тойруу замууд
8	Буянт сум Шар хадны дөрвөлжийн зам
9	Буянт сум Булагийн зам
Говь-Алтай	
1	Есөнбулаг сум Баарангийн даваа
2	Есөнбулаг сум Баяншанд баг
3	Жаргалант сум Хүнхэрийн арын салаа, Бүрэн баг
4	Цээл сумаас Алтай сум хүртэл
5	Шарга сумын зэв хүртэл
6	Алтай сумын төв
7	Есөнбулаг сум Дөтийн даваа
8	Есөнбулаг сумын төв, хараат баг
9	Төгрөг сумын Хүрэн гол багийн төвд
10	Дэлгэр сумын дээд тал
Завхан	
1	Улиастай сум Жинст баг төв замаас цагаан хаалганы пост хүртэл
2	Улиастай сум Чигэстэй баг Чандмань дэлгүүрийн уулзвараас ЗЦП хүртэл
3	Тосонцэнгэл сум Дархан Уул багийн төв замд
4	Улиастай сум Богдын гол баг НИК ШТС--ын уулзвараас Онцгой байдлын хэлтсийн урд замын уулзвар хүртэл

5	Их Уул сум Цэцүүх баг Солонготын даваа А-0603 замын 275-285 км-т
6	Алдархаан сум Чигэстэй баг Ар ембүү А-1102 замын 47-51 км-т
7	Алдархаан сум Мандат баг Морин туурайн хясаа
8	Улиастай сум Жаргалант баг, Жавхлант цогцолбор сургуулийн урд уулзвараас Шалган нэвтрүүлэх 1-р пост хүртэл
9	Тэлмэн сум Сувгийн гүүр А-1102 замын 120-128 км-т
10	Улиастай сум Товцог баг Богдын голын гүүрний урд уулзвараас 4-р сургуулийн урд зам хүртэл
Баянхонгор	
1	Өлзийн сумын урд хэсэгт байрлах сайжруулсан шороон зам
2	Баацагаан сум Хөх эргийн гарамнаас баруун тийш 10 км
3	Өлзийт сумаас зүүн тийш 65 км Худаг уртын бригадын гүүрнээс баруун тийш 200 м
4	Баянхонгор сумын төв 1-р баг Хөх толгойн зүүн талын засмал зам
5	Баянхонгор сумын төв 1-р баг Нэгдэлчин зочид буудлын баруун хойно байрлах замын уулзвар
6	Баянхонгор сумын төв 5-р баг Тумбааш дэлгүүрийн хажуу
7	Баянхонгор сумын төв 7-р баг Есөн-Эрдэнэ захын хойд талын засмал зам
Өвөрхангай	
1	Арвайхээр сумаас зүүн тийш 7.5 км, Цэргийн ангийн тойрог
2	Арвайхээр сумын гэр гуанзнаас баруун тийш 4.5 км
3	Бажийн дөрөлж, Арвайхээрээс баруун тийш 32 км, Баянхонгор явах зам
4	Нарийнтээл сумаас зүүн тийш 2 км зайд Далд хавцгай гэх газар
5	Өвөрхангай аймгаас зүүн чиглэлд 95 км, Бумбатын даваа
6	Өвөрхангай аймгаас зүүн чиглэлд 115 км, Шартын даваа
7	Жаст ШТС -аас баруун тийш 500м Ягаан толгойн засмал зам
8	Хүйтний хөндий модон гуанз аймгийн төвөөс зүүн тийш 45 км
9	Нарийнтээл сумаас 35 км зайтай 1-р баг, Гарьдын гүүр гэх газар
10	Хархорин сумын Сүүжийн ам хүртэл 13 км, Сүүжийн амнаас Тарвагатайн хөтөл хүртэл 8 км
Хөвсгөл	

1	1-р хорооны 17-р гудамжнаас 40-р гудамж хүртэлх замд
2	Нэмэн ХХК-ны баруун урд уулзвараас 4-р багийн 20-р гудамж хүртэлх замд
3	5-р багийн Байгаль ээж захаас Цагаан уул зах хүртэлх замд
4	Төв 4-н замаас нэгдсэн эмнэлэг хүртэлх замд
5	7-р багийн зүүн нуур захаас 12-р гудамж хүртэлх замд
6	1-р хорооны уулзвараас аюулгүйн тойрог хүртэлх замд
7	Хилийн цэргийн баруун уулзвараас 4-н зам хүртэлх замд
8	Хатгал сумын 1-р хэсэгт
9	Бүрэнтогтох сумын 4-р баг
10	Тосонцэнгэл сум

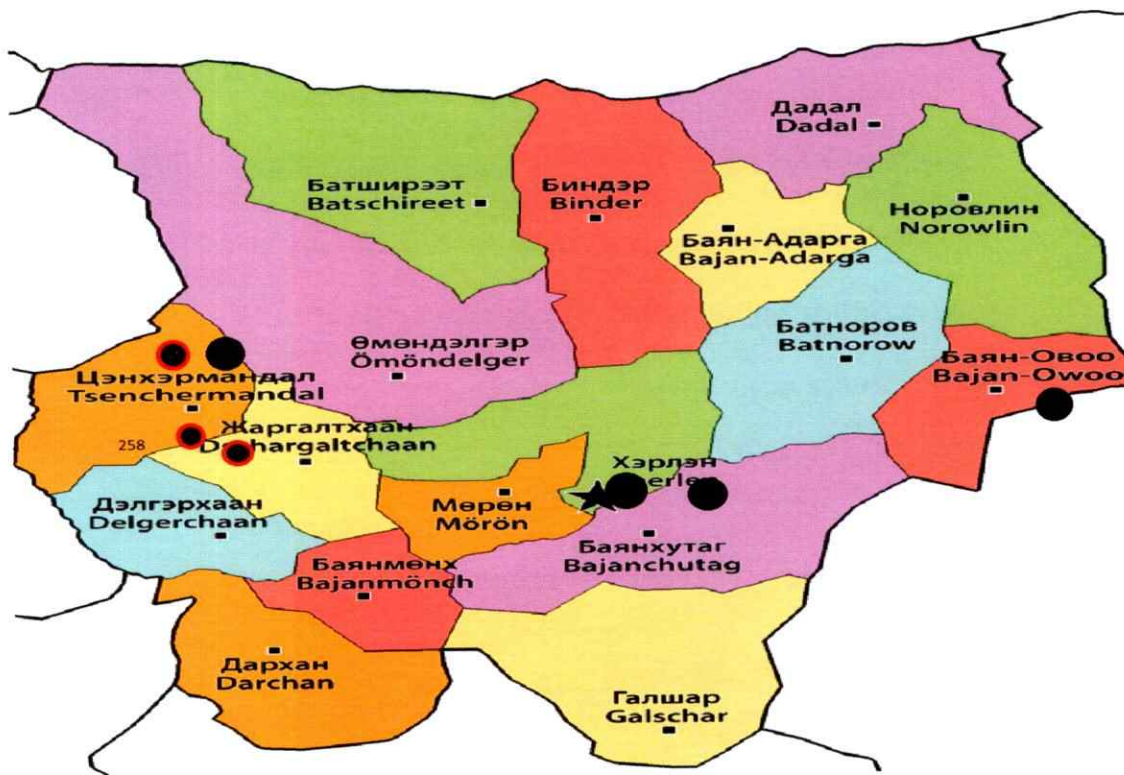


ЗУРАГ 2.2 Сэлэнгэ аймгийн ХАР ЦЭГ

Хүснэгт 2.13 Сэлэнгэ аймгийн ХАР ЦЭГ

Сэлэнгэ	
1	Сайхан сум 35-36 км
2	Орхон сум 61-62 км
3	Баруунбүрэн сум 90-91км
4	Хустайн даваа Сэлэнгэ аймгийн Баянгол сумын 124-с км
5	Зүүнхараа салдаг сайжруулсан шороон зам Мандал сум
6	Ерөөгийн даваа Жавхлант сум

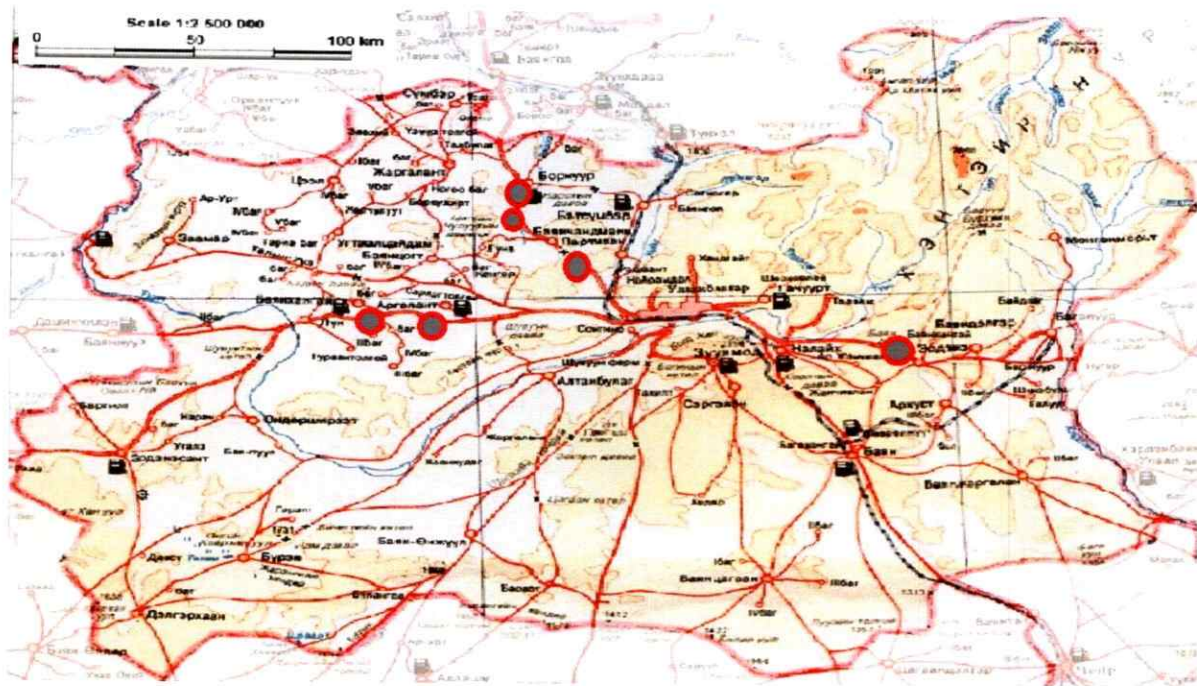
7	Агуйтын орчим сайжруулсан зам Ерөө сум
8	Хар хошуу Шаамар сум
9	Ар гангатын даваа Шаамар сум
10	Ундрагчийн тойрог Шаамар сум



ЗУРАГ 2.3 ХЭНТИЙ АЙМГИЙН ХАР ЦЭГ

Хүснэгт 2.14 ХЭНТИЙ АЙМГИЙН ХАР ЦЭГ

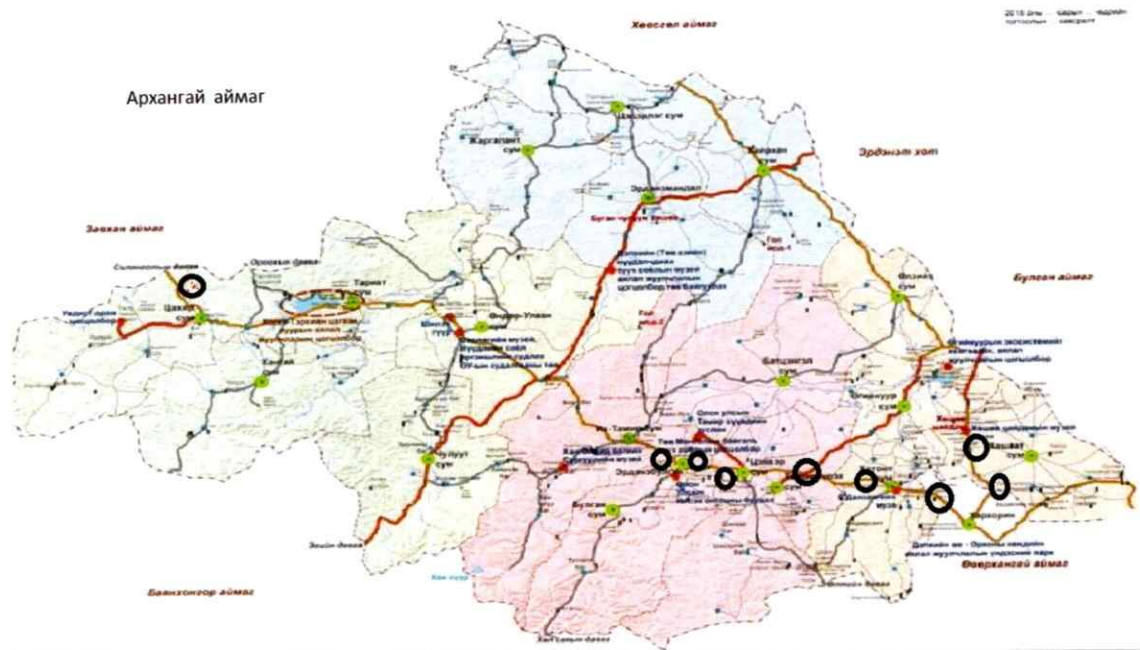
Хэнтий	
1	Цэнхэрмандал сумаас урагш 9 км Хар хошуу толгой
2	Цэнхэрмандал сумаас баруун хойш 45 км Устын ам
3	Цэнхэрмандал сумаас баруун хойш 25 км Бухтын хөтөл
4	Цэнхэрмандал сумаас баруун хойш 1.8 км
5	Жаргалтхаан сум Үзүүр толгой
6	Жаргалтхаан сум Хамар даваа
7	Өндөрхаан хотоос 4.5 км-т Өндөрхаан-Баруун-Уртын төв засмал зам
8	Өндөрхаан хотоос 17 км-т Өндөрхаан-Баруун-Уртын төв засмал зам
9	Хэрлэн сумын төвийн баруун 4-н зам-Хурх худалдааны төв
10	Баян-Овоо сумын төвөөс баруун тийш 2 км



ЗУРАГ 2.4 Төв аймгийн хар цэг

Хүснэгт 2.15 Төв аймгийн хар цэг

Төв	
1	Жаргалант сумын нутаг 124-н даваанаас Борнуур сумын Тайсын хөтөл /УБ-аас Дархан чиглэлийн 107-124 км/
2	Борнуур сумын Дуган хад салдаг уулзвараас 92-н гүүр /УБ-аас Дархан чиглэлийн 90-105 км/
3	Борнуур сумын Улаанцаваас Баянчандмань сумын Шарын ам //УБ-аас Дархан чиглэлийн 76-88 км/
4	Баянчандмань сум Хар хошуунаас Хөх хошуу 60-н даваа/УБ-аас Дархан чиглэлийн 60-74 км/
5	Эрдэнэсант сум, Бүст уулын ар, өвөр тал /УБ-аас Өвөрхангай Архангай чиглэлийн 215-225 км/
6	Лүн сум, Цагаан хөтөл /УБ-аас Өвөрхангай Архангай чиглэлийн 135-150 км/



ЗУРАГ 2.5 АРХАНГАЙ АЙМГИЙН ХАР ЦЭГ

Хүснэгт 2.16 АРХАНГАЙ АЙМГИЙН ХАР ЦЭГ

Архангай	
1	Эрдэнэбулган сумаас 3 км Цагаан давааны зам
2	Эрдэнэбулган сумын төв, 24-ын уулзвар
3	Эрдэнэбулган сумын төв, НИК ШТС-ын гарцаас Багшийн коллежийн баруун урд уулзвар хүртэл
4	Цахир сумын төвөөс 24 км-т Солонготын даваа
5	Хотонт сумын төвөөс баруун хойш 12 км, Цагдаа толгой гэх газар
6	Хотонт сумын төвөөс зүүн урагш 1.5 км-т Цагаан сүмийн голын гүүрний хойд тойруу
7	Хашаат сум Хөшөө цайдамын зам
8	Хашаат сум Хөшөөтийн гүүрний зам, хотонт сумаас Тарны гүүрний чиглэлд 53 км
9	Ихтамир сумаас 7 км Тээгийн зам, мөн 26 км Хужиртын давааны зам
10	Төвшрүүлэх сум Хүрэн хоолойн ам, аймгийн төвөөс 45 км

Хүснэгт 2.17 Бусад аймгийн хар цэг

Хар цэгийн байршил	
Дорнод	
1	Хэрлэн сумын 1-р баг Цэнхэрийн хойд талын төв замд Онцгой байдлын хэлтсээс зүүн тийш ДБЭНХС ХХК-ны баруун талын замын уулзвар хүртэл
2	Хэрлэн сумын 6-р баг Шүр захын урд талын уулзвар, уулзвараас баруун тийш махны Онон захын урд талын уулзвар хүртэл
3	Хэрлэн сумын 6-р баг Читийн гудамжны хойд талын уулзвар замд
4	Хэрлэн сумын 3-р баг, Танктай хөшөөний урд талын сайжруулсан шороон замд /Чойбалсан пайзаас ус сувгийн пост хүртэл/
5	Баянтүмэн сумаас баруун зүгт 7 км замд
6	Хөлөнбуйр сум 123 цэгээс зүүн зүгт 15 км, баруун зүгт 15 км замд
7	Цагаан-Овоо сумаас зүүн хойд зүгт 7 км замд
8	Баяндун сумаас урд зүгт 50 км-т Яргайтын хөтөл
9	Чойбалсан сумаас зүүн зүгт 25 км Жанжны хөшөө гэдэг газарт
10	Матад сумаас зүүн хойд зүгт 50 км замд Петро Чайна Дачин Тамсаг ХХК-ны төвөөс баруун хойш 40 км замд
Хэнтий	
1	Цэнхэрмандал сумаас урагш 9 км Хар хошуу толгой
2	Цэнхэрмандал сумаас баруун хойш 45 км Устын ам
3	Цэнхэрмандал сумаас баруун хойш 25 км Бухтын хөтөл
4	Цэнхэрмандал сумаас баруун хойш 1.8 км
5	Жаргалтхаан сум Үзүүр толгой
6	Жаргалтхаан сум Хамар даваа
7	Өндөрхаан хотоос 4.5 км-т Өндөрхаан-Баруун-Уртын төв засмал зам
8	Өндөрхаан хотоос 17 км-т Өндөрхаан-Баруун-Уртын төв засмал зам
9	Хэрлэн сумын төвийн баруун 4-н зам-Хурх худалдааны төв
10	Баян-Овоо сумын төвөөс баруун тийш 2 км
Сүхбаатар	
1	Баруун-Урт сум 1-р багт орших гүүрийн баруун, зүүн үзүүр
2	Мөнххаан сумаас урагш 12 км-т Жирэм гэх газар
3	Баруун-Урт сум 8-р багт орших Шагын Уул Баруун уртаас 23 км
4	Асгат сум Өлийн Овоо, Асгат сумаас 8 км, Баруун уртаас 37 км
5	Баруун-Урт сум 7-р багт орших гүүрийн баруун, зүүн үзүүр
6	Баруун-Урт сумаас зүүн хойд зүгт орших Цайртминерал ХХК орох зам
7	Асгат сумаас урагш Ар хүрэм гэх газар, Баруун уртаас 75 км

8	Баруун-Урт сум 9-р баг Талын булаг
9	Уулбаян сум
10	Асгат сум, Хээшингийн хөндий гэх газар
Дорноговь	
1	Айраг сумын төв Төмөр замын Ган зам сүлжээ дэлгүүр орчим
2	Сайншанд сум 4-р баг, Төмөр замын 35 дахь км-ын зөрлөгөөс баруун хойд зүгт 5 км
3	Сайншанд сум 2-р баг, 4-н замын уулзвар
4	Сайншанд сум 1-р баг, 75 худалдааны төв орчмын 4-н замын уулзвар
5	Сайншанд сум 4-р баг, Хөтөлийн орой
6	Сайншанд сум 3-р баг, 1-р ЕБС-ийн урд талын зам
7	Сайншанд сум 1-р баг, Хорооллын дэлгүүрийн гудамж
8	Сайншанд сум 3-р баг, Улаанхошууны гудамж
9	Сайншанд сум 3-р баг, Төмөр замын зүүн гарам орчмын гүүр
10	Сайншанд сум 2-р баг, Алтанговь худалдааны төв орчмын 3 замын уулзвар
Өмнөговь	
1	Аймгийн төв /Худалдааны төвийн баруун урдах уулзвар, уг төвөөс баруун зүг/
2	Баяндалай сумаас Даланзадгад орох зам
3	Гурван тэс сумаас урагш Нарийн Сухайтын уурхайгаас цааш
4	Ханбогд сумаас баруун урагш 120 км-т Жавхлант баг түүнээс урагш 65 км
5	Тавантолгой уурхайгаас урагш Жавхлант орох 180 км / Тавантолгой уурхайгаас 100 км түүнээс цааш огцом эргэлттэй/
6	Сэврэй сумаас зүүн зүгт 105 км хөрсөн шороон зам
7	Номгон сумаас хойш 20 км-т өгсүүр уруу түүнээс цааш 90 км шулуун тэгш, хөрсөн шороон зам
8	Цогтцэций сумаас хойш 40 км-т
9	Тавантолгой уурхайгаас 50 км нь Цогтцэций сумын нутаг түүнээс 43 км нь Баян-Овоо сумын нутаг дэвсгэр
10	Ханхонгор сумаас аймгийн төв орох 24 км, Ханхонгороос баруун урагш 14 км
Дундговь	
1	Сайцагаан сумаас 3 км зайтай 8-р баг Айргийн 12-14 гудамжны уулзвар
2	Эрдэнэдалай сумаас зүүн хойш 28 км зайтай Хаяагийн говь
3	Хулд сумаас баруун хойш 35 км Агнайн хонхор
4	Дэлгэрцогт сумаас 8 км зайтай Төгсийн хонхор
Говьсүмбэр	
1	Шунхлай ШТС-ын уулзвар
2	Баянтал сум 2-р баг төмөр замын 14-р зөрлөг буюу 570 дахь км орчим
3	Баянтал сум 2-р баг Оорцогийн хөндий
4	Баянтал сум 2-р баг Ухаагийн худаг
5	Баянтал сум 2-р баг Оорцог зөрлөг
6	Баянтал сум 2-р баг 18-р зөрлөг
7	Баянтал сум 2-р баг Лүнгийн Овоо
8	Сүмбэр сум 2-р баг Тэрэгтийн худаг
9	Сүмбэр сум 4-р баг Алсын худаг
10	Шивээ Говь сум 2-р баг Самбартай хөтөл
Дархан-Уул	
1	Хонгор сум, Цайдамын хөндий /УБ-аас 196-200 км/

2	Дархан сум, Дархан хаалга орчим /УБ-аас 208-210 км/
3	Дархан сум, Байгаль орчны газар
4	Дархан сум, Төмөрлөгийн үйлдвэрийн уулзвар
Булган	
1	Орхон сум Оросын булаг /Булган аймгаас 34-40 км замын тэмдэг заалтгүй хурд хэтрүүлэх зөрчил их гардаг/
2	Хангал сум, Зөөхийн гүүр /Орхон аймгаас 26-30 км/
3	Рашаант сум, Мөргөцөг гэх газар /Рашаант сумаас 13-16 км/
4	Булган сум Хуурайн хөтөл /Булган аймгаас 4-12 км
5	Баяннуур сум, Борогчингийн гүүр /Баяннуур сумаас 1-4 км/
Орхон	
1	Баянцагаан багт орших Эрдэнэт хивс ХХК-ны урд талын төв зам /Цагдаагийн газраас зүүн тийш Хивсний үйлдвэрийн уулзвар хүртэл 300 м газарт/
2	Оюут багт орших Дөмөг ХХК-ны урд талын мянганы зам /Хивсний үйлдвэрийн уулзвараас баруун тийш Дөмөг зах хүртэл 800 м/
3	Цагаанчулуут багт орших мянганы зам /Жаст Ойлоос зүүн тийш 7-р хорооллын урд зам хүртэл 1 км газар/
4	Хот хоорондын замд Хөшөөтийн даваа /Хөшөөтийн даваанаас баруун тийш Жаргалнт сум хүртэл 24 км үргэлжлэх зам/
5	Булаг багт орших хороолол доторх Солонго захын хойд зам /Солонго захаас ББ-Од ХХК-ны хажуугийн тойрог хүртэл 200 м зам/
6	Уурхайчин багт орших худалдаа үйлчилгээний Хүрэнбулаг төв /Согоот багийн дунд уулзвар Холбооны 4-н замын уулзвараас зүүн тийш үйлчилгээний төв хүртэл 100 м газар/
7	Бүрэн бүст /Петровис ШТС-аас зүүн тийш 5-ын уулзвар хүртэл/
8	Их залуу багаас үргэлжлэн Булган аймаг хүрэх Мянганы зам /Их залуу багийн самбараас Оросын булаг хүртэл 8 км газар /
9	Баянцагаан багт орших ДЦС-ын урд талын төв зам /Хивсний үйлдвэрийн уулзвараас зүүн тийш говвил баг руу эргэдэг хүртэл 2 км газарт/
10	Уурхайчин багт орших худалдаа үйлчилгээний Хүлэг хүнсний захын нийтийн тээврийн зогсоол /Төвийн аюулгүйн тойргоос хойш Захиргааны 4-н замын уулзвар хүртэл 600 м газар/

ОСОЛ, ЗӨРЧИЛ ОЛОН ДАВТАЛТТАЙ ГАРДАГ ХАР ЦЭГҮҮДИЙГ ЦӨӨРҮҮЛЭХ ЕРӨНХИЙ ЗӨВЛӨМЖ

1. Төлөвлөлтийг замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын менежмент, аюулгүй зам, орчин, тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдал, замын хөдөлгөөнд оролцогчдын зан байдал, ослын дараах арга хэмжээ гэсэн үндсэн чиглэлээр тодорхойлох шаардлагатай.
2. Зам тээврийн осол, хэргийн дийлэнх хувийг эзэлж буй газруудад хяналт шалгалтыг идвэхижүүлэн осол, хэргийн гаралтыг тогтворжуулах, улмаар саармагжуулах урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ авах нь зам тээврийн осол хэрэг буурах үндсэн нөхцөл болно.
3. Зам тээврийн ослын шалтгааныг тогтоох, нөлөөлж буй бусад хүчин зүйлийг тодорхойлох судалгаа шинжилгээг замын цагдаагийн болон орон нутгийн аль ч байгууллага тогтмол хийхгүй байна. Зам тээврийн ослын давтамжит газар “хар цэг”-ийн судалгааг байнга хийдэг болох, түүнийг хийх нэгдсэн аргачлалтай болох, уг судалгааг хэн хийх, ямар байгууллага авч ашиглах, түүнийг үндэслэн шийдвэр гаргах талаар эрх зүйн ямар нэгэн баримт бичиг боловсруулан гаргах.
4. Зам тээврийн ослын давтамжит газар “хар цэг”-ийн судалгааг байнга хийж, шалтгаан нөхцлийг тодорхойлон “Системийн динамик загвар”-т оруулан загварын үр дүн, эргэх холбоо, учир шалтгаанд үндэслэн зарим шийдвэрийг гаргаж практикт хэрэгжүүлж, үр дүнг тооцоолж байх.
5. Зам тээврийн хар цэгийг хэрхэн тодорхойлох, тухайн осол хэрэг, зөрчлийн газарзүйн байршил координат техник хэрэгслээр тодорхойлогдох, “хар цэг”-ийг тухай газрын орчны үл хөдлөх цэг эсвэл тэр газрын нэрээр баримжаалан гаргахаас өөрөөр газар зүйн зураглал гаргах боломж бүрдүүлэх.
6. Замын хөдөлгөөний шалтгаан нөхцөлийг бодитой тогтоох ялангуяа замын нөхцлөөс шалтгаалсан нөхцөлийн хар цэгийг тодорхойлох стандарт, аргачлалыг мэргэжилтнүүдийн тусламжтайгаар боловсруулж, түүнийг зам барих, засварлах, өргөтгөх, шинэчлэх зэрэгт өргөн ашигладаг байх арга замыг тодорхойлж, хэрэгжүүлэх шаардлага бий болжээ.
7. Осол, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлж, иргэдийн аюулгүй байдалд сөргөөр нөлөөлөх эрсдэл бүхий нөхцөл байдлыг урьдчилан тодорхойлох ажлыг нэгдмэл байдлаар зохион байгуулах. Тухайлбал,
 - Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд эрсдэл үүсгэх нөхцөл байдлууд, тухайлбал гэрлэн дохионы буруу зохицуулалт, тэмдэг, тэмдэглээний буруу байрлал, гарц, уулзварын аюулгүй байдал гэх мэт
 - Замд хэтэрхий ойр баригдаж байгаа барилга, хашаа, хамгаалалт
 - Гэрэлтүүлэг болон хяналтын камер, хангалттай байдал, эвдрэл
 - Хөдөлгөөнд оролцогчдын амь нас, эрүүл мэнд, эд хөрөнгөд эрсдэл учруулж болзошгүй нөхцөл байдлууд, тухайлбал, элдэв нүх, саад, хальтиргаа гэх мэт.
7. Осол, зөрчил давтагдан гарч байгаа хар цэг нь замын цагдаагаас хяналт тавих боломж муу, хүний нөөц хүрэлцэхгүй газруудад их гарч байна. Осол, хэрэг гарах нөхцөлийг бүрдүүлж байгаа эрсдэлтэй цэгүүдийг хяналтад бүрэн авах шаардлагатай байна. Хяналтад авах цэгүүдэд камер, гэрэлтүүлэг, хугацаатай ухаалаг гэрлэн дохио байршуулах зэрэг орчин үеийн дэвшилтэд технологийг өргөн ашиглах нь зүйтэй.

8. Замын хөдөлгөөний түгжрэлд нөлөөлж байгаа ялангуяа автозамын ойр орчимд үйлчилгээ явуулж буй иргэдийн үйл ажиллагааг зохицуулах журам боловсруулж, стандарт тогтоох;
9. Автозамын арчилгаа, засварыг жил бүр тогтмол чанартай хийж, аюулгүй байдлыг хангаж байх, цаг агаарын хүндрэлтэй нөхцөлд /тухайлбал цас/ хэрэглэх хайлуулагч бодисын нөөцийг хангалттай бэлтгэх, шаардлагатай газруудад гар дор хэрэглэхэд бэлэн байхаар хадгалах, байрлуулах.
10. Жолооны курсуудад хотын соёл, замын хөдөлгөөний соёл зэрэг хичээлүүдийг оруулах, олон нийтэд хандсан хөдөлгөөний соёл хүмүүжлийн талаар фейсбүүк, олон нийтийн телевиз, радиогоор сургалт сурталчилгаа хийж хотын автозамын хөдөлгөөнд оролцох соёл хүмүүжлийг дадал заншил болгон хэвшүүлэх

ОСОЛ, ЗӨРЧИЛ ОЛОН ДАВТАЛТТАЙ ГАРДАГ ХАР ЦЭГҮҮДИЙГ ЦӨӨРҮҮЛЭХ ГАРЦ ШИЙДЛҮҮД

1. Дараах уулзвар, ойролцоох замууд дээр *явган хүний гарцын тэмдэглэгээ хийж, хайс тавих, хурд сааруулагч байрлуулах*
 - Өргөө кинотеатрын арын уулзвар /замын зохион байгуулалт муу/
 - Баянхошууны дэнжийн пост /үзлэг оношилгоонд ороогүй автомашинаар гэр хороолол дунд хулгайн тээвэр ихээр хийдэг/
 - Цайз захын уулзвар /зам дээр, замын ойролцоо үйлчилгээ явуулж буй иргэдийн үйл ажиллагаатай холбоотой учир эдгээрийг арилгах/
 - 5-р баазын урд зам /зам дээр, замын ойролцоо үйлчилгээ явуулж буй иргэдийн үйл ажиллагаатай холбоотой учир эдгээрийг арилгах/
 - 39-р сургуулийн урд уулзвар
2. Явган зорчигч нарт зориулсан гүүрэн болон нүхэн гарц байгуулах
 - Цэцэг төвийн уулзвар
 - Саппоро төвийн уулзвар
 - Ахуйн үйлчилгээний уулзвар
 - White House ЗБ уулзвар /Ойрхон гэрлэн дохио ихтэй үүнээс шалтгаалж түгжрэл үүсч замын хөдөлгөөний дүрэм хэрэгждэггүй/
 - Халдвартын эмнэлгийн баруун урд уулзвар
 - Шөнийн захын орчим /Ойрхон гэрлэн дохио ихтэй үүнээс шалтгаалж түгжрэл үүсч замын хөдөлгөөний дүрэм хэрэгждэггүй, замын ойролцоо худалдаа үйлчилгээ ихээр эрхэлдэг/
3. Тээврийн хэрэгслэлд зориулсан гүүрэн болон нүхэн гарц байгуулж хөдөлгөөний нягтралыг бууруулах
 - ШУТИС,Механик тээврийн сургуулийн баруун хойд уулзвар /зүүнээс баруун тийш /
 - Зүүн 4-н замын уулзвар /урдаас хойш /
 - Халдвартын эмнэлгийн баруун урд уулзвар
 - 22 шалгах товчоо / Хойш гарсан нүхэн гарц гаргах/
 - Дүнжингарав ба нарантуул захын уулзвар /Хойш гарсан гүүрэн гарц гаргах/
 - СБД-ийн 32-н тойрог / урдаас хойш /
 - Сонсголонгийн уулзвараас толгойтын замыг холбосон

4. Аюулгүйн тойргийн нэвтрэх чадварыг сайжруулах, тойргийн радиусыг нэмэгдүүлэх, гэрлэн дохиотой болгох, дөрвөн замын уулзвар болгон өөрчлөх
 - Баянбүрдийн уулзвар
 - ШУТИС БУХС-ийн уулзвар
 - Чулуун овооны уулзвар
 - Төвийн салаа /Төв аймаг салдаг тойрог/
 - Офицеруудын ордон /Нисэгчийн хөшөө/
5. Гэрлэн дохиогүй уулварт хугацаатай ухаалаг гэрлэн дохио тавих
 - Шугам сүлжээний хойд уулзвар/ Хөнгөн хүнсний коллеж/
 - Улиастайн салдаг уулзвар
 - Өргөө кинотеатрын арын уулзвар
 - Цахилгаанчны уулзвар /Гандийн гудамжны шинэ зам /ойрхон уулзвартай тул түгжрэл их, зам хөдөлгөөний дүрэм хэрэгждэггүй/
6. Зам барих, засварлах, өргөтгөх, шинэчлэх өргөн ашигладаг байх
 - Хан- Уул дүүргийн яармаг замыг 4 станцын замтай холбох
 - Авто сургуулийн уулзварын замыг сайжруулах
 - Халдвартын эмнэлгийн урд замыг Цагаан хуаран руу холбосон зам
 - Зүүн 4-н замын уулзварын Гялс төвөөс төв зам руу нийлдэг хэсэгт зохих өөрчлөлт оруулах
7. Одоо байгаа гэрлэн дохионуудыг хугацаатай, ухаалаг гэрлэн дохиогоор солих, гэрлэн дохиотой уулзварыг нэмэгдүүлэх, хяналтын камерыг нэмэгдүүлэх
 - БХТН-ийн урд уулзвар /хугацаатай гэрлэн дохио/
 - 25-р эмийн сангийн уулзвар
 - "Дүнжингарав"-ын баруун уулзвар /хугацаатай гэрлэн дохио/
 - Хайлаастын эцэс /хяналтын камер /
 - баянхошууны дэнжийн пост /үзлэг оношилгоонд ороогүй автомашинаар гэр хороолол дунд хүн тээвэр ихээр хийдэг/
 - сонсголонгийн уулзвар / хяналтын камер /
 - Дарь Эх салдаг уулзвар / хяналтын камер /
 - 7-н буудлын арын уулзвар /хугацаатай гэрлэн дохио/
 - Авто сургуулийн уулзварын замыг сайжруулах /хяналтын камер, хаалт хашлага байрлуулах/
 - Төв шуудангийн уулзвар
 - Саппоро төвийн уулзвар
8. Дараах авто зам дээр халтиргаа гулгаанаас хамгаалсан будаг түрхэх, эсвэл цас хайлуулах бодис нөөцлөх, байрлуулах
 - Хорооллын эцсээс СОТ-ын байр руу өгсөх, уруудах зам
 - Хайлаастын эцсээс Баянхошуу явах зам
 - 7-н буудлын арын уулзвар /гэрлэн дохио байрлуулах/
 - 39-р сургуулийн урд уулзвараас Дэнжийн мянга өгсөх, уруудах зам
 - Баянбүрдийн тойргоос цагаан байр өгсөх, уруудах зам
 - СХД-ийн 32-р байрны арын замын гэр хороолол өгсөх, уруудах зам

ГУРАВ. ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ ХАНГАХ ЭРХ ЗҮЙН ЗОХИЦУУЛАЛТ, ТӨРИЙН БОДЛОГО, ОЛОН УЛСЫН ЧИГ ХАНДЛАГА

ЭРХ ЗҮЙН ЗОХИЦУУЛАЛТ

Монгол Улсад замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах эрх зүйн орчин хангалттай сайн бүрджээ.

Тухайлбал, Монгол Улсын Үндсэн хуулийн Арванзургадугаар зүйлд Монгол Улсын иргэн "... амьд явах, эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрхтэй", Арван есдүгээр зүйлд "Төрөөс хүний эрх, эрх чөлөөг хангахуйц эдийн засаг, нийгэм, хууль зүйн болон бусад баталгааг бүрдүүлэх, хүний эрх, эрх чөлөөг зөрчихтэй тэмцэх, хөндөгдсөн эрхийг сэргээн эдлүүлэх үүргийг иргэнийхээ өмнө хариуцна." гэж заасан нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах эрх зүйн зохицуулалтын үндсэн эх сурвалж нь болдог.

Иргэний эрүүл аюулгүй амьдрах нөхцлийг бүрдүүлэхэд өргөн хүрээтэй олон талт асуудлууд хамаарах бөгөөд түүний нэг нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал юм.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах эрх зүйн харилцаанд хамаарах хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж байгаа 10 гаруй хууль¹⁶ тогтоомж байна.

Түүнчлэн Замын тэмдэг техникийн ерөнхий шаардлага MNS 4597:2003, Замын тэмдэг, тэмдэглэл, гэрлэн дохио, хашилт, чиглүүлэх хэрэгслүүдийг хэрэглэх дүрэм MNS 4596:2007, Авто тээврийн хэрэгслийн техникийн байдалд тавих ерөнхий шаардлага MNS 4598:2003 зэрэг замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахтай холбоотой 249 стандарт, норм дүрэм мөрдөгдөж байна. Мөн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахтай холбоотой дор дурьдсан олон улсын гэрээ, конвенцид¹⁷

¹⁶ Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахтай холбоотой хууль

- Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай (2015);
- Авто замын тухай (2017);
- Авто тээврийн тухай (1999);
- Монгол Улсын Авто тээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн албан татварын хууль (1992);
- Жолоочийн даатгалын тухай (2011);
- Эрүүгийн хууль (2015);
- Зөрчлийн хууль (2017);
- Цагдаагийн албаны тухай (2017) хууль.

¹⁷ Монгол Улсын нэгдэн орсон олон улсын гэрээ, конвенц

- Замын хөдөлгөөний тухай Вений конвенц convention on Road Traffic (1968) манай улс 1997 онд нэгдэн орсон
- Замын дохио тэмдгийн тухай Convention on road signs and signals (1968) манай улс 1997 онд нэгдэн орсон
- Азийн авто замын сүлжээний тухай Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр intergovernmental agreement on the Asian Highway Network (2003) манай улс 2005 онд соёрхон баталсан.
- Олон улс хоорондын авто замаар ачаа тээвэрлэх гэрээний тухай конвенц Convention on the Contract for the International Carriage Goods by Road (CMR) (1956) манай улс 2003 онд нэгдэн орсон.
- ТИР Карнейг хэрэглэн барааг олон улсын хэмжээнд тээвэрлэх тухай конвенц Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets (TIR Convention) (1975)

нэгдэн орж, автотээврийн харилцааны тухай засгийн газар хоорондын хоёр талын гэрээ, хэлэлцээр¹⁸ байгуулсан байна.

ТӨРӨӨС ХЭРЭГЖҮҮЛСЭН БОДЛОГО

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах чиглэлээр төрөөс хэрэгжүүлж байгаа бодлогыг авч үзвэл үндэсний хөтөлбөр, стратеги зэрэг бодлогын баримт бичгийг 2000 оноос хойш нийт дөрвөн удаа гаргажээ.

Тухайлбал, Монгол Улсын Засгийн Газраас

- “Хөдөлгөөний аюулгүй байдлын эсрэг гэмт хэргээс урьдчилан сэргийлэх хөтөлбөр” (2000-2004),
- “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын эсрэг гэмт хэргээс урьдчилан сэргийлэх хөтөлбөр” (2007-2010), Засгийн газрын 315 дугаар тогтоолоор
- “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үндэсний стратеги” (2012-2020) Засгийн газрын 2012 оны 146 дугаар тогтоолоор батлан улмаар 2018 онд хэрэгжилт 54 хувьтай байгаа нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах бодлого зорилтот түвшинд хүрээгүй байх тул хүчингүй болгож, цаашид бодлого, үйл ажиллагааг оновчтой тодорхойлох, төлөвлөх шаардлага үүсч байна гэж үзсэн.
- “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үндэсний хөтөлбөр”-ийг (2019-2023) шинээр боловсруулж, Засгийн газрын 2019 оны 163 дугаар тогтоолоор батлан хэрэгжүүлж байна.

Төрийн бодлого шийдвэрийг Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий Ассамблейн 2010 оны 64/255 дугаар тогтоолоор 2011-2020 оныг “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын жилүүд” болгон зарлаж, зам, тээврийн ослыг эрс багасгаж, нас баралтыг 50 хувь бууруулах зорилт, Төв Азийн бүс нутгийн эдийн засгийн хамтын ажиллагааны байгууллагаас “2030 он хүртэл хэрэгжүүлэх замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах бүс нутгийн стратеги” (2016 он), “Дэлхийн тогтвортой хөгжлийн зорилт”, “Монгол Улсын Үндэсний аюулгүй байдлын үзэл баримтлал”¹⁹, “Монгол Улсын төрөөс

-
- Азийн хурдны авто замын дагуу олон улсын авто тээвэрлэлт гүйцэтгэх тухай Монгол Улсын Засгийн газар, БНХАУ-ын Засгийн газар, ОХУ-ын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр “Agreement on International Road Transport along the Asian Highway Network” (2016)

¹⁸ Автотээврийн харилцааны тухай засгийн газар хоорондын хоёр талын гэрээ, хэлэлцээр:

1. Авто тээврээр олон улсын зорчигчид, ачаа тээвэрлэх тухай Монгол Улсын Засгийн газар, Бүгд Найрамдах Казахстан Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр (1993.10.22)
2. Олон улсын авто тээврийн харилцааны тухай Монгол Улсын Засгийн Засгийн газар, Украин Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр (1995.06.27)
3. Олон улсын авто тээврийн харилцааны тухай Оросын Холбооны Улсын Засгийн газар, Монгол Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр (1996.02.07)
4. Олон улсын автотээврийн харилцааны тухай Монгол Улсын Засгийн газар, Бүгд Найрамдах Турк Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр (2002.06.02)
5. Олон улсын автотээврийн харилцааны тухай Монгол Улсын Засгийн газар, Бүгд Найрамдах Беларусь Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр (2003.12.10)
6. Олон улсын автотээврийн харилцааны тухай Монгол Улсын Засгийн газар, Бүгд Найрамдах Киргиз Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр (2004.03.01)
7. Монгол Улсын Засгийн газар, Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын Засгийн газар хоорондын автотээврийн хэлэлцээр (2011.06.16)

¹⁹ Монгол Улсын Их Хурлын 2010 оны 48 дугаар тогтоол.

хүн амын хөгжлийн талаар баримтлах бодлого”²⁰, “Төрөөс автотээврийн салбарт баримтлах бодлого”²¹, “Осол гэмтлээс сэргийлэх үндэсний хөтөлбөр”²², “Нийгмийн эрүүл мэндийн талаар төрөөс баримтлах бодлого”²³, “Осол гэмтэл, хүчирхийллээс сэргийлэх үндэсний хөтөлбөр”²⁴ зэрэг бодлогын бусад баримт бичигтэй нягт уялдуулан боловсруулжээ.

Хөтөлбөрийн стратегид дэлхий улс орнуудын адил зам, тээврийн ослын тоог 50 хувь, зам, тээврийн ослоос үүдэлтэй нийгмийн эрсдэлийг 50 хувь бууруулахаар зорилт дэвшүүлжээ.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад технологийн дэвшлийг ашиглан иргэдийг гэмт халдлага, зөрчлөөс хамгаалах нөхцлийг сайжруулах, замын хөдөлгөөнд оролцогчдын соёл, ухамсарыг дээшлүүлэх, урьдчилан сэргийлэх ажлыг шинжлэх ухааны үндэслэлтэйгээр явуулах замаар дэвшүүлсэн зорилтыг ханган гэж тодорхойлжээ.

Төрийн бодлого шийдвэр, хөтөлбөрийг гаргахдаа **дотоодын болон олон улсын түвшинд ашиглах талаар НҮБ-ын гаргасан зөвлөмжийг**²⁵ анхааран үзсэн байна.

Хүснэгт 2.18 НҮБ-ын “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах 10 жил” хөтөлбөр

Харьцуулалт			
НҮБ-ын “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах 10 жил” хөтөлбөр	“Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах 10 жил”	“Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үндэсний хөтөлбөр”(2019-2023)	Үр дүн
дотоодын болон олон улсын түвшинд ашиглахыг зөвлөмж болгосон 5 тулгуур хүчин зүйлийг томъёолсон байдал	дотоодын болон олон улсын түвшинд ашиглахыг зөвлөмж болгосон 5 тулгуур хүчин зүйлийг томъёолсон байдал	үндэсний үйл ажиллагааг дараах уялдаа бүхий цогц системээр томъёолсон байдал	
тулгуур хүчин зүйл 1:	замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын менежмент		зам, тээврийн осол, ослоос үүдэлтэй нийгмийн эрсдэлийг 50 хувь бууруулна
тулгуур хүчин зүйл 2:	амуулгүй зам, орчин	амуулгүй дэд хүн-тээврийн хэрэгсэл-зам, орчин-ослын дараахь тусламж	
тулгуур хүчин зүйл 3:	тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдал	амуулгүй тээврийн хэрэгсэл	
тулгуур хүчин зүйл	замын хөдөлгөөнд оролцогчдын зан	амуулгүй хурд аюулгүй	

²⁰ Монгол Улсын Их Хурлын 2004 оны 21 дүгээр тогтоол.

²¹ Засгийн газрын 2018 оны 321 дүгээр тогтоол.

²² Засгийн газрын 2002 оны 156 дугаар тогтоол.

²³ Монгол Улсын Их Хурлын 2001 оны 81 дүгээр тогтоол.

²⁴ Засгийн газрын 2009 оны 279 дүгээр тогтоол.

²⁵ НҮБ-ын “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах 10 жил”-ийн хөтөлбөрт:

- Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын менежмент;
- Аюулгүй зам, орчин;
- Тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдал;
- Замын хөдөлгөөнд оролцогчдын зан байдал;
- Ослын дараах арга хэмжээ гэсэн 5 тулгуур хүчин зүйлд үндэслэгдсэн бөгөөд тус бүрдээ тодорхой зорилт, хүрэх үр дүн, хэмжүүртэйгээс гадна тэдгээрийг дотоодын болон олон улсын түвшинд ашиглахыг зөвлөмж болгожээ.

4:	байдал	оролцогч
тулгуур	ослын дараах	арга
хүчин зүйл	хэмжээ	
5:		

Бодлогын баримт бичиг ойр ойрхон солигдох нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад зохих хэмжээгээр сөргөөр нөлөөлнө.

Дэлхийн тогтвортой хөгжлийн чиг хандлагад нийцүүлэн УИХ-аас “Алсын хараа-2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлого батлан хэрэгжүүлэхээр төлөвлөсөн бөгөөд уг бодлогод замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах зорилтууд зохих хэмжээгээр тусгагдсан болно. Тодруулбал, иргэдийн амьдрах орчны аюулгүй байдлыг хангах, гамшгийн эрсдэлийг бууруулах замаар хүн, нийгмийн аюулгүй байдлыг хангах зорилтын хүрээнд төлөвлөлтийг хийсэн байна.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын олон улсын чиг хандлага



Олон улсын түвшинд сүүлийн арван жилийн туршид замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах асуудалд улс орнууд ихээхэн анхаарал хандуулж, хөтөлбөр, бодлого гарган хэрэгжүүлж байна.

Тухайлбал, тус ажлын хүрээнд хамгийн анх 2004 оны 4 дүгээр сард НҮБ-ын Ерөнхий ассемблей A/RES58/289 тогтоолоор “Дэлхийн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг сайжруулах” зорилт дэвшүүлж, улмаар Дэлхийн эрүүл мэндийн байгууллагатай нягт хамтран ажиллах хүсэлт тавьсан байна. Уг хүсэлтийг 2004 оны 5 дугаар сард Дэлхийн эрүүл мэндийн ассемблей хүлээн авснаар **НҮБ-ын Замын аюулгүй байдлын хамтын ажиллагаа** ²⁶ гэдэг байгууллага хамгийн анх байгуулагджээ.

Тус байгууллага нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын чиглэлээр жилд хоёр удаа хуралдаж, төрөл бүрийн арга хэмжээ зохион байгуулж, гарын авлага, мэдээлэл сурталчилгаа гаргахаас гадна янз бүрийн хөтөлбөр хэрэгжүүлж, үйл ажиллагаа явуулдаг байна.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, олон нийтийн мэдлэгийг дээшлүүлэх зорилгоор улс орны засгийн газарт хэрэгжүүлж ажиллах зөвлөмж, төлөвлөгөө, удирдамж боловсруулж, хэрэгжүүлж ажиллахыг уриалж байна. Үүнд:

Аюулгүй авто замын дэд бүтэц байгуулах арван алхам бүхий төлөвлөгөө²⁷

²⁶ UN Road Safety Collaboration

²⁷ Аюулгүй автозамын дэд бүтэц байгуулах арван алхам бүхий төлөвлөгөө. Цахим холбоос: <https://www.who.int/roadsafety/publications/20200219-202801-4216-unrsf-10-steps-infrastructure.PDF?ua=1>. [Хандалт хийсэн: 2020.10.10]

Тус бичиг баримт нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахын тулд автозамын бүтээн байгуулалт хэр чухал болохыг онцолсон. Дэлхий дахинд тохиолдож байгаа автозамын ослын дийлэнх нь хөгжиж буй улс орнуудад гарч байгаа бөгөөд арван алхам бүхий төлөвлөгөө нь чухам эдгээр улс орнууд цаашид хэрхэн автозамын бүтээн байгуулалтандаа анхаарч, автозамыг илүү аюулгүй, баталгаатай болгоход чиглүүлэхэд уриалжээ. Үүний дагуу тухайн төлөвлөгөө нь дэлхийн 54 улс оронд судалгаа явуулж, автозамын дэд бүтэц буюу бүтээн байгуулалтыг 1-аас 5 од бүхий үнэлгээгээр үнэлж, 2030 он гэхэд автозамын ослын тоог бууруулахын тулд шинээр баригдсан бүх автозам дор хаяж гурван одтой байх ёстойг онцолжээ.

Гурван од бүхий зам барьснаар тухайн бичиг баримт нь цаашид автозамын ослыг хэрхэн бууруулж, хэр их хүний амь насыг аврах боломжтойг харьцуулан тооцож, таамагласан байгаа юм. Арван алхам бүхий төлөвлөгөө нь шууд *НҮБ-ын Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үйл ажиллагааны дэлхийн төлөвлөгөөтэй* уялджээ.

Хүснэгт 2.19 Аюулгүй автозамын дэд бүтэц байгуулах арван алхам бүхий төлөвлөгөө

ТЭРГҮҮЛЭХ ЧИГЛЭЛ 1: ДУТАГДЛЫН ШИНЖИЛГЭЭ (GAP ANALYSIS)	
Алхам 1	Аюулгүй автозамын үндэсний сургалт зохион байгуулах
Алхам 2	Замын дэд бүтцийн менежментийн зохион байгуулалтын зураглал гаргах
Алхам 3	Одоо хэрэгжиж байгаа үндэсний болон төрийн үйл ажиллагааны бодлого, стандарт, журам болон санхүүжилтийн зохицуулалтад дүн шинжилгээ хийх
Алхам 4	Аюулгүй автозамын дэд бүтэц байгуулах үндэсний стратеги боловсруулж, үйл ажиллагааны төлөвлөгөө боловсруулах
ТЭРГҮҮЛЭХ ЧИГЛЭЛ 2: ҮНДЭСНИЙ СТРАТЕГИ БОЛОН СУРГАЛТ	
Алхам 5	НҮБ-ын олон улсын автозамын аюулгүй байдлын гүйцэтгэлийн зорилтуудад нийцсэн үндэсний автозамын зураг төслийн стандарт боловсруулах
Алхам 6	Үндэсний сургалт зохион байгуулж, магадлан итгэмжлэл бий болгож, гэрчилгээний стандарт боловсруулж, байгууллагын чадавхийг хөгжүүлэх
Алхам 7	Автозамын байдалд үнэлгээ хийх үндэсний хөтөлбөр боловсруулах эсвэл түүнийг сайжруулах
Алхам 8	НҮБ-ын гуравдугаар зорилтыг дэмжин хэрэгжүүлэхэд чиглэсэн замын хөдөлгөөний бүх оролцогчдын аюулгүй байдлыг дор хаяж гурав болон түүнээс дээш одод хүргэх авто замын зураг, төслийн стандартад яаралтай үнэлгээ хийж, аюулгүй байдлын аудит хийх
Алхам 9	Автозамын бүтээн байгуулалтын чанар, дата менежмент, гүйцэтгэлийн явцын үнэлэмж, хяналт болон үнэлгээг гүйцэтгэх үндэсний ур чадварыг нэмэгдүүлэх
Алхам 10	Аюулгүй байдлыг хангах илүү үр дүнтэй харилцаа холбооны хөтөлбөр боловсруулах

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах 10 жилийн хөтөлбөрийн дэлхийн төлөвлөгөө²⁸

НҮБ-ын Ерөнхий ассемблей нь 2010 оны 64/255 дугаар тогтоолоор 2011-2020 оныг хүртэлх хугацааг Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах 10 жил гэж зарласан. Тус хөтөлбөрийг хэрэгжүүлж эхэлснээр НҮБ-ын гишүүн улс орнууд автозамын аюулгүй байдлын менежмент, автозамын дэд бүтэц, автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдал, автозамын зорчигчийн зан төлөв, автозамын боловсрол болон ослын дараах хариу үйлдэл үзүүлэх ажиллагаанд анхаарал хандуулах шаардлагатай болсон.

Арван жилийн хөтөлбөрийг чиглүүлэх үндсэн зарчим нь **“аюулгүй систем”** хэмээх аргачлалд суурилсан юм. Тус аргачлал нь хүний алдааг засахад чиглэсэн, хүний бие махбодийн эмзэг байдлыг харгалзан авч үзсэн автозамын систем буюу тогтолцоо бий болгохыг зорьдог байна.

Өөрөөр хэлбэл аюулгүй систем нь хүнд ноцтой бэртэл гэмтэл учруулах ослоос сэргийлэхэд чиглэгдсэн гэсэн үг юм. Үндсэндээ, хүний бие махбодь хэр их кинетик энергид тэсэх чадвартай буюу хүний биеийн хязгаарыг тогтоож өгөхөд чиглэсэн гэж үзэж болно.

Замын хөдөлгөөний 10 жилийн хөтөлбөрийн төлөвлөгөө нь үйл ажиллагааны хувьд таван хүчин зүйлсийг тулгуур багана болгон авч үзжээ.

Үүнд:

- 1) Автозамын аюулгүй байдлын менежмент;
- 2) Аюулгүй автозам, хөдөлгөөн;
- 3) Аюулгүй тээврийн хэрэгсэл;
- 4) Аюулгүй авто-зорчигчид;
- 5) Ослын дараах хариу арга хэмжээ багтана.

НҮБ-ын гишүүн улс орнууд чухам эдгээр 5 хүчин зүйлсийг өөрсдийн үндэсний стратегиадаа тусган боловсруулж, аюулгүй байдлыг хангах алба хаагчдаа сургаж, мөн автозамын ослын талаарх дата цуглуулж, тайлан боловсруулах шаардлагатайг тэмдэглэжээ. Тус төлөвлөгөө нь цаашид таван тулгуур баганатай холбоотой үйл ажиллагааг тус бүрт нь дэлгэрэнгүй тайлбарлан бичиж, гишүүн улс орнуудад тодорхой чиг баримжаа болон зааварчилгаа өгчээ.

Эцэст нь уг төлөвлөгөө нь Автозамын аюулгүй байдлын 10 жилийн хөтөлбөрт хэрхэн хяналт болон үнэлгээ хийх зааварчилгаа өгч, гол үзүүлэлтүүдийг нэг бүрчлэн харуулсан байна.

²⁸ Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах 10 жилийн хөтөлбөрийн дэлхийн төлөвлөгөө (2011-2020 он). Цахим холбоос: https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_english.pdf?ua=1.
[Хандалт хийсэн: 2020.10.10]

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын стратеги²⁹

Энхүү баримт бичиг нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах 10 жилийн хөтөлбөрт тусгагдсан таван тулгуур хүчин зүйлс буюу баганыг цаашид задлан тус бүрт нь ямар үйл ажиллагаа гүйцэтгэх төлөвлөгөөг багтаажээ.



Тогтвортой хөгжлийн зорилт 2015-2030³⁰

Тогтвортой хөгжлийн зорилтуудад автозамын аюулгүй байдлыг хангахтай холбоотой заалт тусгагдсан. Тухайлбал, ТХЗ-ын гуравдугаар зорилго “бүх насны хүмүүсийн эрүүл амьдралыг ханган баталгаажуулж, сайн сайхныг дээшлүүлэх” гэж заасан байдаг юм. Үүнийг задлан үзвэл 3.6 дугаар заалт “Дэлхийн хэмжээнд 2020 он гэхэд зам тээврийн ослоор амь насаа алдаж болон бэртэж буй хүмүүсийн тоог тал хувиар бууруулна” гэсэн зорилт дэвшүүлсэн. Мөн ТХЗ-ын арван нэгдүгээр зорилгод “хот, хүн амын суурьшлыг хүртээмжтэй, аюулгүй, тэсвэртэй, тогтвортой болгох” гэж заажээ. Цаашилбал, 11.2 дугаар заалт “бүх нийтэд аюулгүй, хямд, хүртээмжтэй бөгөөд тогтвортой тээврийн системд хандах боломжийг 2030 он гэхэд бүрдүүлж, улмаар замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг сайжруулна” гэж заажээ. Ингэхдээ “нийтийн тээврийг өргөжүүлж, нийгмийн эмзэг байдалтай эмэгтэйчүүд, хүүхдүүд, хөгжлийн бэрхшээлтэй хүмүүс болон өндөр настай хүмүүст тусгай анхаарал хандуулна” гэж үзсэн.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах олон улсын 12 зорилт³¹

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын стратеги нь нийт 12 үйл ажиллагааг тодорхойлжээ. Доор дурдсан үйл ажиллагааг тус стратеги нь тус бүрт нь цаашид дэлгэрэнгүй тайлбарлаж, бодитоор хэрэгжүүлэхийн тулд ямар арга хэмжээ авбал зохистой болохыг зааж өгсөн байна.

²⁹ Нэгдсэн үндэстний байгууллагын систем болон алба хаагчдад зориулсан Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын стратеги: Аюулгүй аялах түншлэл. Цахим холбоос: <https://www.who.int/roadsafety/publications/un-roadsafetystrategy-en.pdf?ua=1>. [Хандалт хийсэн: 2020.10.10]

“Тогтвортой хөгжил -2030 хөтөлбөр” 2015 онд НҮБ-ын Ерөнхий Асамблейн 70 дугаар чуулган болж, ТХЗ-ын 17 зорилго, 169 зорилтыг баталж, 2016 оны 1 сарын 1-нээс “Тогтвортой хөгжлийн зорилго” (ТХЗ) албан ёсоор дэлхий нийтээр хэрэгжиж эхэлсэн.

³⁰ “Тогтвортой хөгжил -2030 хөтөлбөр” 2015 онд НҮБ-ын Ерөнхий Асамблейн 70 дугаар чуулган болж, ТХЗ-ын 17 зорилго, 169 зорилтыг баталж, 2016 оны 1 сарын 1-нээс “Тогтвортой хөгжлийн зорилго” (ТХЗ) албан ёсоор дэлхий нийтээр хэрэгжиж эхэлсэн.

³¹ Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах олон улсын 12 зорилт: Дэлхийн улс орнуудад зориулсан замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах гүйцэтгэлийн зорилтуудад хүрэх үйл ажиллагааны болон арга хэмжээний зааварчилгаа. Цахим холбоос: <https://www.who.int/roadsafety/publications/Towards-the-12-Voluntary-Global-Targets-for-Road-Safety.pdf?ua=1>. [Хандалт хийсэн: 2020.10.10]

- 1) Бүх тулгуур багана буюу хүчин зүйлсийг хамруулсан автозамын аюулгүй байдлын цогц бодлого боловсруулах;
- 2) Байгууллагын засаглалын механизм бий болгох;
- 3) Авто ослын мэдээлэл цуглуулах болон зохицуулах системийг сайжруулах;
- 4) Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах санхүүжилтэд дүн шинжилгээ хийх;
- 5) НҮБ-ын салбар байгууллагуудад автомашины менежментэд хангалттай хөрөнгө оруулалт хийхийг уриалах;
- 6) Шинээр автомашин худалдан авахдаа илүү аюулгүй тээврийн хэрэгсэл худалдан авч, ашиглахыг уриалах;
- 7) Сургалтын стандарт боловсруулж, олон нийтийн мэдлэгийг дээшлүүлэх арга зүйн болон материал бий болгох;
- 8) Жолоочийг таних стандарт боловсруулах;
- 9) НҮБ-ын аюулгүй автомашин жолоодох доод стандартыг боловсруулах;
- 10) Ослын дараа хариу арга хэмжээ үзүүлэх нөхцөл байдлыг сайжруулах;
- 11) Орон нутгийн хэмжээнд автозамыг сайжруулж, тээврийн хэрэгслийг илүү аюулгүй ажиллуулж, засвар үйлчилгээг нь хангаж ажиллахыг сурталчлах;
- 12) НҮБ-ын хяналтанд байдаг газруудад жолоо барих нөхцлийг сайжруулах. Энэхүү баримт бичиг нь улс орнуудад автозамын аюулгүй байдлыг хангахад чухам юунд анхаарч, ямар үзүүлэлтүүдийг ашиглан хэрхэн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хянан хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай гүйцэтгэлийн шалгуур буюу зорилтуудыг тодорхойлж өгчээ.

Тус баримт бичиг нь дэлхийн хэмжээнд нийт 12 гүйцэтгэлийн үзүүлэлт бүхий зорилт гарч ирсэн болохыг онцлон тайлбарлаж, цаашид тухайн үзүүлэлтүүдийн дагуу дата цуглуулахад юуны өмнө анхаарах ёстойг тодорхойлжээ.

Хүснэгт 2.20 Арван хоёр зорилтын жагсаалт.

д/д	Зорилт	Тайлбар
1.	Үндэсний үйл ажиллагааны төлөвлөгөө	Улс орны бүх салбарыг хамруулсан үндэсний автозамын аюулгүй байдлыг хангах үйл ажиллагааны төлөвлөгөөг (2020 он гэхэд) боловсруулсан байна.
2.	Олон улсын эрх зүйн баримт бичигт нийцэж буй байдал	Бүх улс орон автозамын аюулгүй байдлыг хангахад чиглэсэн НҮБ-ын цөм эрх зүйн баримт бичигт (2030 он гэхэд) нэгдэн орсон байна. (хамгийн багадаа нэг бичиг баримтад)
3.	Шинэ автозам	Шинээр баригдаж буй автозамын байгууламж нь (2030 он гэхэд) бүх зорчигчдийн аюулгүй байдлыг хангасан гурван од (хамгийн багадаа) бүхий зэрэглэлийн зам байна.
4.	Хуучин автозам	Хуучин зам дээр зорчиж буй бүх аяллын 75 хувь нь (2030 он гэхэд) техникийн хувьд стандарт хангасан аюулгүй зам дээр байна.
5.	Автомашины стандарт	Шинэ (үйлдвэрлэсэн, борлуулсан эсвэл импортолсон гэж тодорхойлсон) болон ашигласан тээврийн хэрэгслийг НҮБ-ын зөвлөж буй тэргүүлэх журам, Дэлхийн техникийн зохицуулалт, эсхүл түүнтэй адилтгах үндэсний гүйцэтгэлийн шаардлага зэрэг өндөр чанарын аюулгүй байдлын стандартад (2030 он гэхэд) 100 хувь

- | | | |
|-----|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 6. | Хурд хэтрүүлэх | хангасан байна.
Хурд хэтрүүлж буй автомашины тоо, хурд хэтрүүлсний улмаас амь нас эрсдсэн, бэртэл гэмтэл авч буй ослыг (2030 он гэхэд) тал хувиар бууруулна. |
| 7. | Мотоциклийн дуулга | Стандартын шаардлага хангасан мотоциклийн дуулга өмссөн зорчигчдийн тоог (2030 он гэхэд) 100% руу дөхүүлнэ. |
| 8. | Авто зорчигчийн хамгаалалт | Автомашины зорчигчдийн аюулгүйн бүс болон хүүхдийн суудал хэрэглэж буйг (2030 он гэхэд) 100% руу дөхүүлнэ. |
| 9. | Согтууруулах, мансууруулах бодисны нөлөөнд автомашин барих | Согтуугаар болон сэтгэцэд нөлөөлөх бодис хэрэглэснээс болж амь нас эрсдэх, бэртэл, гэмтэл авч буй авто ослын тоог (2030 он гэхэд) тал хувиар бууруулна. |
| 10. | Утсаар ярьж, автомашин барих | Автомашин жолоодож байхдаа гар утсаар ярихыг хориглосон хуулийн заалтыг бүх улс орнууд (2030 он гэхэд) үндэсний хууль тогтоомжиндоо тусгаж, баталсан байна. |
| 11. | Жолоочийн мэргэжлийн байдал | Мэргэжлийн жолоочийн тээврийн хэрэгсэл жолоодох хугацаа, амрах цагийн зохицуулалтад /эсвэл энэ чиглэлээр олон улсын эсвэл бүс нутгийн/ (2030 он гэхэд) бүх улс орнууд нэгдэн орно. |
| 12. | Яаралтай тусламж үзүүлэх хугацаа | Зам тээврийн осолд өртөж, хохирсон хүнд яаралтай тусламж үзүүлэх хугацааг аль болох богино байлгах үндэсний зорилтыг бүх улс орнууд дэвшүүлж, (2030 он гэхэд) хэрэгжүүлж эхэлсэн байна. |

Тухайн баримт бичиг нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах олон улсын 12 зорилтыг хэрхэн цаашид бодитоор хэрэгжүүлэх арга зүйг зааж өгөхөөс гадна, улс үндэсний хэмжээнд хэн ямар үүрэг хүлээж, хэрхэн гүйцэтгэлийг хэмжих талаар дэлгэрэнгүй тайлбарласан болно.

ДӨРӨВ. ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДАЛД НӨЛӨӨЛӨХ ХҮЧИН ЗҮЙЛ

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд нөлөөлөх олон хүчин зүйлс байдаг. Тэдгээр хүчин зүйлсэд голлон нөлөөлөх зүйл нь зам, дэд бүтцийн, жолоочийн, тээврийн хэрэгслийн, нийгмийн нөлөөлөлөөр судалгааны хязгаарлалтыг авч үзлээ.

Зам, дэд бүтцийн нөлөөлөл.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд зам, замын байгууламж нь шууд нөлөөлтэй байна.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахын тулд автозамын бүтээн байгуулалт чухал нөлөөтэй бөгөөд аюулгүй зам, замын байгууламжийн хүрэлцээ, засвар үйлчилгээ түүнд аудит хийх нь чухлаар тавигдаж байна.

Жолоочийн нөлөөлөл.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад тээврийн хэрэгслийн жолооч ихээхэн хамааралтай. Жолоочийн хөдөлгөөнд оролцох соёл дутмаг, сахилга хариуцлага сул байгаа нь зам тээврийн осол гаргахад ихээхэн хэмжээгээр нөлөөлж байна.

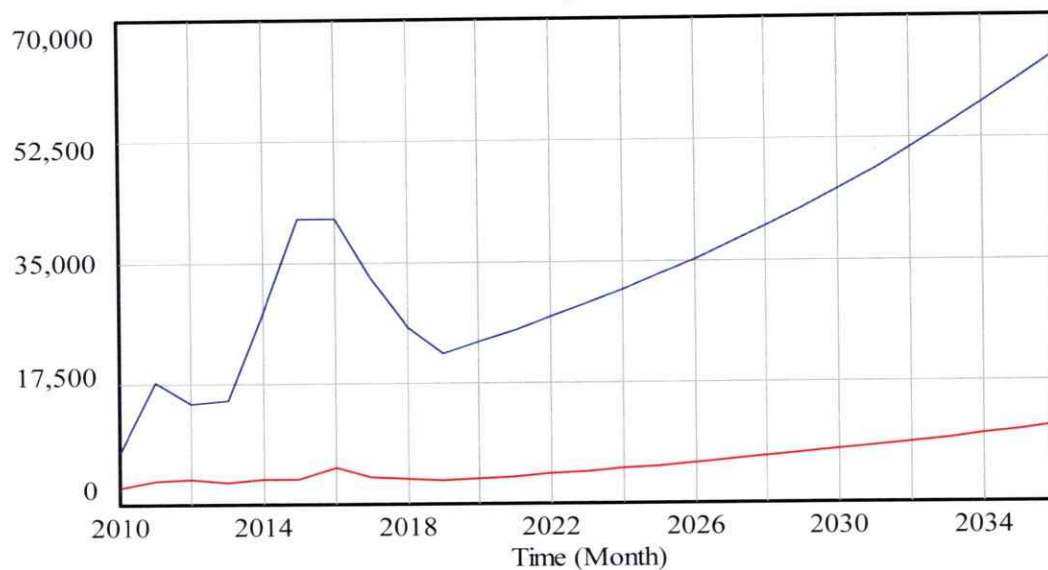
Тээврийн хэрэгсэл.

Тээврийн хэрэгслийн тоо сүүлийн 5 жилд хурдацтайгаар өсөн нэмэгдэж байна. Нийт бүртгэлтэй тээврийн хэрэгсэл дотор арваас дээш жил ашигласан тээврийн хэрэгсэл дийлэнх хувийг эзэлж байгаа бөгөөд жил ирэх тусам тэдгээрийн тоо нэмэгдэж байна. Олон жил ашигласан тээврийн хэрэгсэл их байх нь замын хөдөлгөөний аюулын эрсдлийг нэмэгдүүлэх хүчин зүйлийн нэг болж байна.

Нийгмийн нөлөөлөл.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад эрх зүйн зохицуулалт, төрийн бодлого голлох хамааралтай байдаг. Төрийн тогтвортой зөв оновчтой бодлого, эрх зүйн зөв зохицуулалт нь замын хөдөлгөөнд оролцогчдын соёлыг хэвшүүлэн тогтоох, иргэдийн аюулгүй байдлыг хангахад шууд нөлөөлдөг.

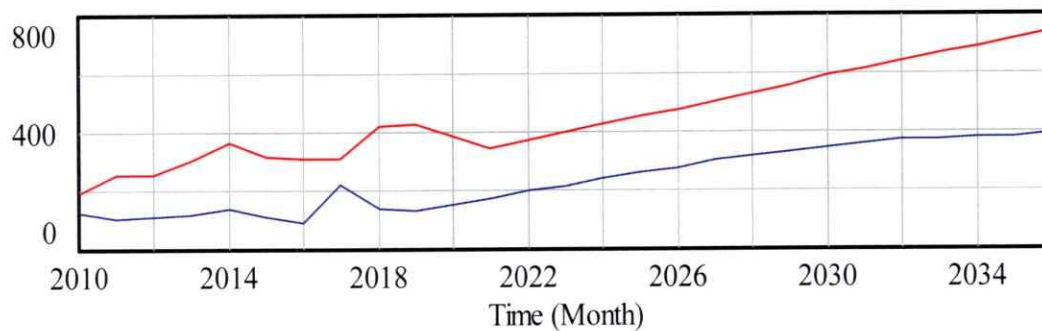
Нийт зам тээврийн осол



Нийт зам тээврийн осол[Улаанбаатар] : current
 Нийт зам тээврийн осол[Хөдөө орон нутаг] : current

ГРАФИК 4.1 НИЙТ ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛ

Нас барсан хүмүүс



Нас барсан хүмүүс[Улаанбаатар] : current
 Нас барсан хүмүүс[Хөдөө орон нутаг] : current

ГРАФИК 4.2 ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСЛЫН УЛМААС НАС БАРСАН ХҮМҮҮС

ГЭМТСЭН ХҮМҮҮС

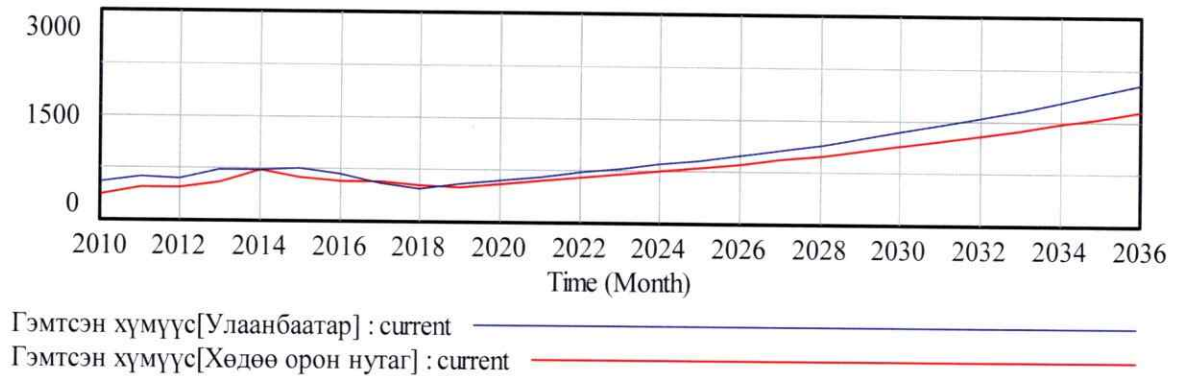


ГРАФИК 4.3 ГЭМТСЭН ХҮМҮҮС

1. **Согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодсон** бүртгэгдсэн зам тээврийн осол 2025 онд 2019 онтой харьцуулахад нийслэлд 49 хувиар орон нутагт 33.7 хувиар, 2030 онд нийслэлд 2 дахин орон нутагт 70 хувиар өснө гэсэн ерөнхий төлөв гарч байна.

СОГТУУГААР ҮЙЛДЭГДСЭН ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛ

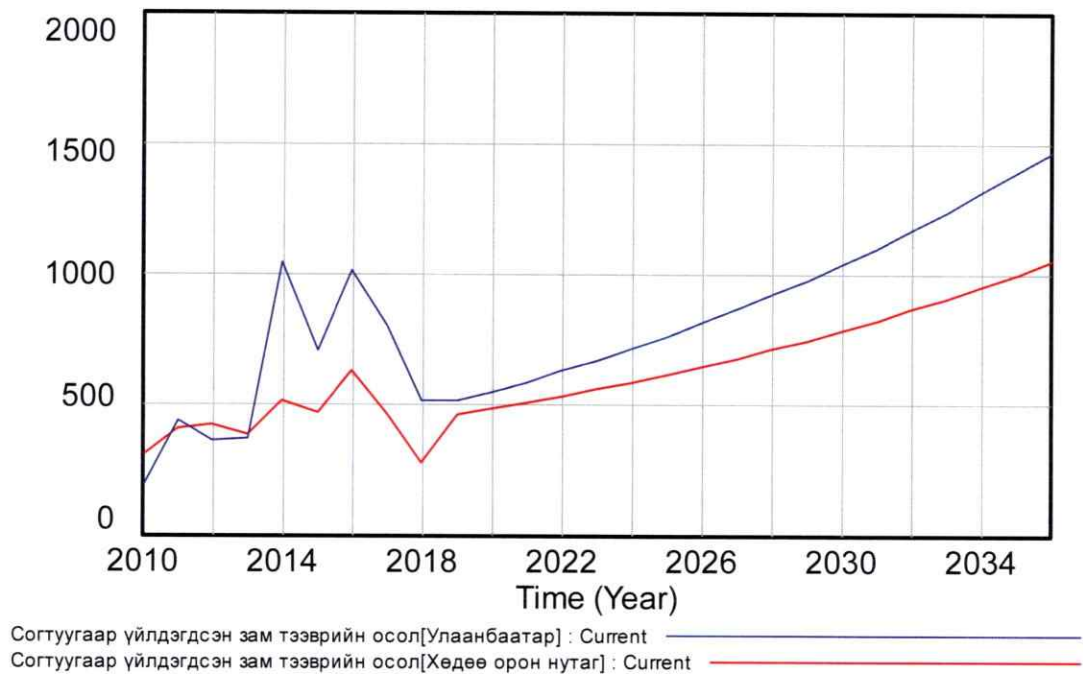


ГРАФИК 4.4 СОГТУУГААР ТЭЭВРИЙН ХЭРЭГСЭЛ ЖОЛООДСОНООС ШАЛТГААЛСАН ОСОЛ

2. **Хурд тохируулаагүй** бүртгэгдсэн зам тээврийн осол 2025 онд 2019 онтой харьцуулахад нийслэлд 44 хувиар орон нутагт 64 хувиар, 2030 онд нийслэлд 94 хувиар орон нутагт 134 хувиар өснө гэсэн ерөнхий төлөв гарч байна.

Хурд тохируулаагүйгээс шалтгаалсан осол

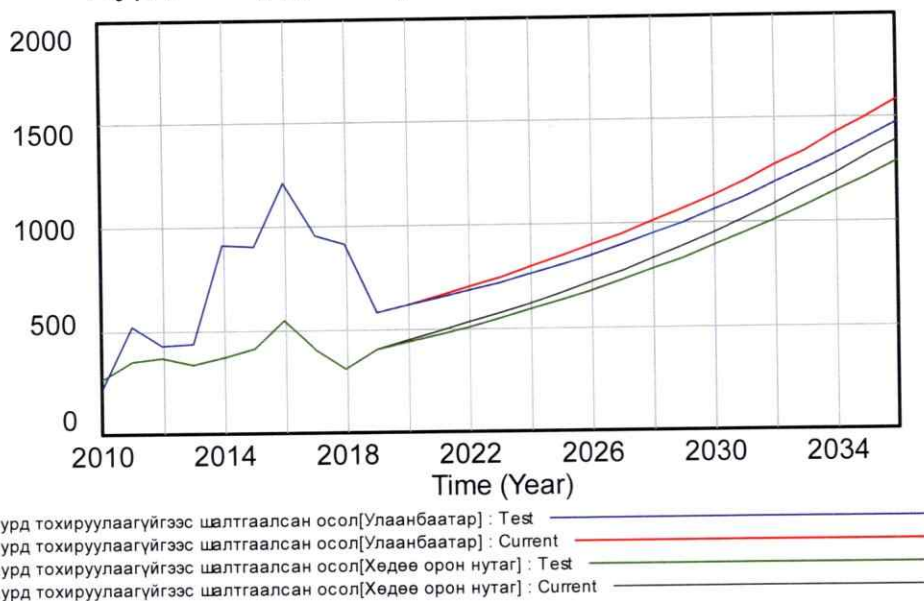


График 4.5. Хурд тохируулаагүй бүртгэгдсэн зам тээврийн осол

- 3. Бүрэн бус тээврийн хэрэгсэл бүртгэгдсэн зам тээврийн осол** 2025 онд 2019 онтой харьцуулахад нийслэлд 35 хувиар орон нутагт 3 дахин, 2030 онд нийслэлд 87 хувиар орон нутагт 4 дахин өснө гэсэн ерөнхий төлөв гарч байна.

Бүрэн бус тээврийн хэрэгслээс шалтгаалсан осол

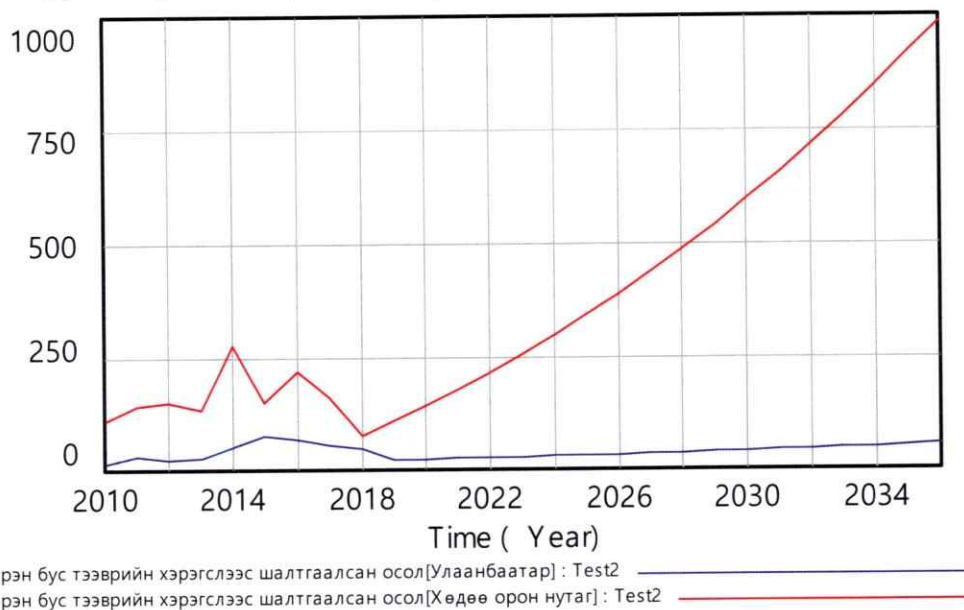


График 4.6 Бүрэн бус тээврийн хэрэгсэл бүртгэгдсэн зам тээврийн осол

4. **Анхаарал болгоомжгүй** бүртгэгдсэн зам тээврийн осол 2025 онд 2019 онтой харьцуулахад орон нутагт 11 хувиар, 2030 онд орон нутагт 36 хувиар, 2035 онд орон нутагт 39 хувиар өснө гэсэн ерөнхий төлөв гарч байна.

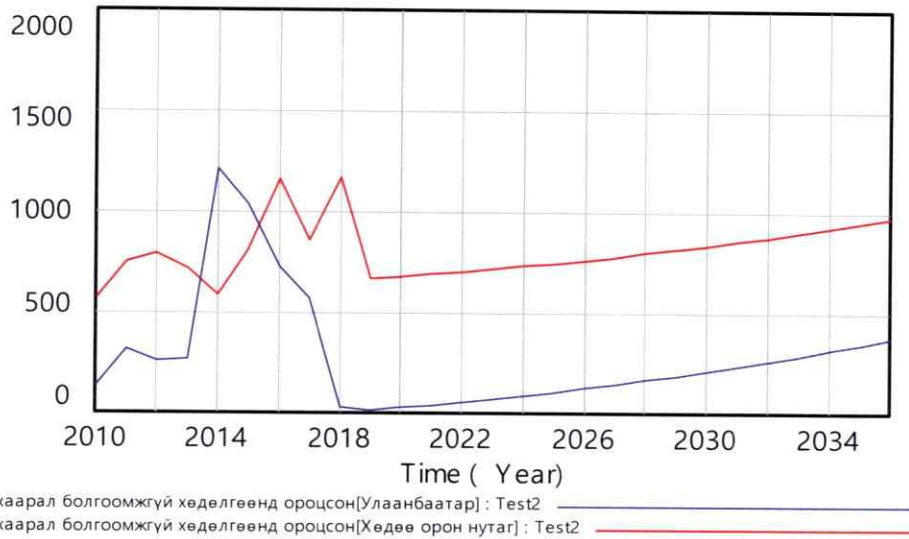


График 4.7 АНХААРАЛ БОЛГООМЖГҮЙГЭЭС ҮҮДСЭН ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛ

5. **Зогсоох арга хэмжээ аваагүй** бүртгэгдсэн зам тээврийн осол 2025 онд 2019 онтой харьцуулахад нийслэлд 88 хувиар орон нутагт 49 хувиар, 2030 онд нийслэлд 186 хувиар орон нутагт 103 хувиар өснө гэсэн ерөнхий төлөв гарч байна.

Зогсоох арга хэмжээ аваагүйгээс шалтгаалсан осол

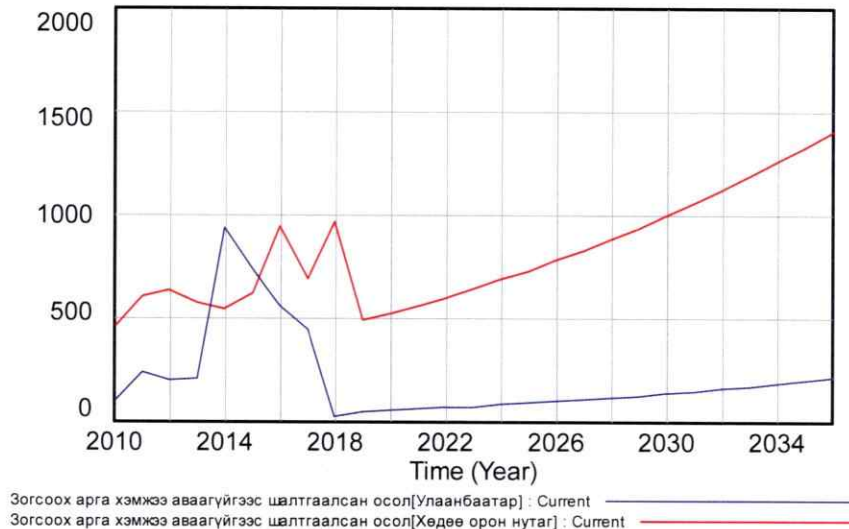


График 4.8 ЗОГСООХ АРГА ХЭМЖЭЭ АВААГҮЙГЭЭС ШАЛТГААЛСАН ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛ

6. **Уулзвар нэвтрэх** бүртгэгдсэн зам тээврийн осол 2025 онд 2019 онтой харьцуулахад нийслэлд 44 хувиар орон нутагт 61 хувиар, 2030 онд нийслэлд 95 хувиар орон нутагт 128 хувиар, 2035 онд нийслэлд 162 хувиар орон нутагт 215 хувиар өснө гэсэн ерөнхий төлөв гарч байна.

Уулзвар буруу нэвтэрснээс шалтгаалсан осол

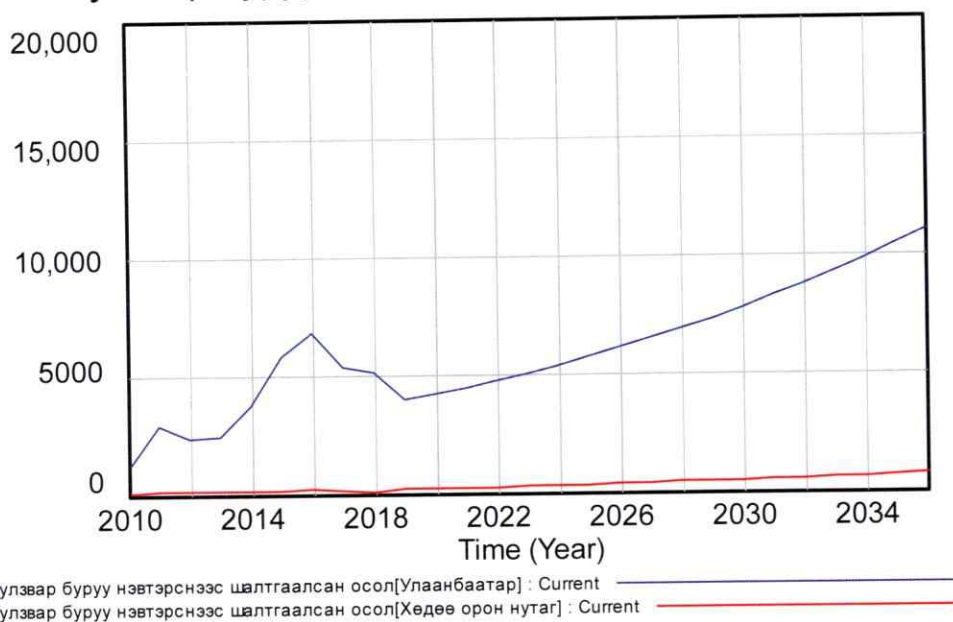


ГРАФИК 4.9 УУЛЗВАР БУРУУ НЭВТЭРСЭНЭЭС ШАЛТГААЛСАН ОСОЛ

7. **Гэрэл дохио зөрчсөн** бүртгэгдсэн зам тээврийн осол 2025 онд 2019 онтой харьцуулахад нийслэлд 39 хувиар орон нутагт 3 дахин, 2030 онд нийслэлд 83 хувиар орон нутагт 6 дахин өснө гэсэн ерөнхий төлөв гарч байна.

Гэрэл дохио зөрчсөнөөс шалтгаалсан осол

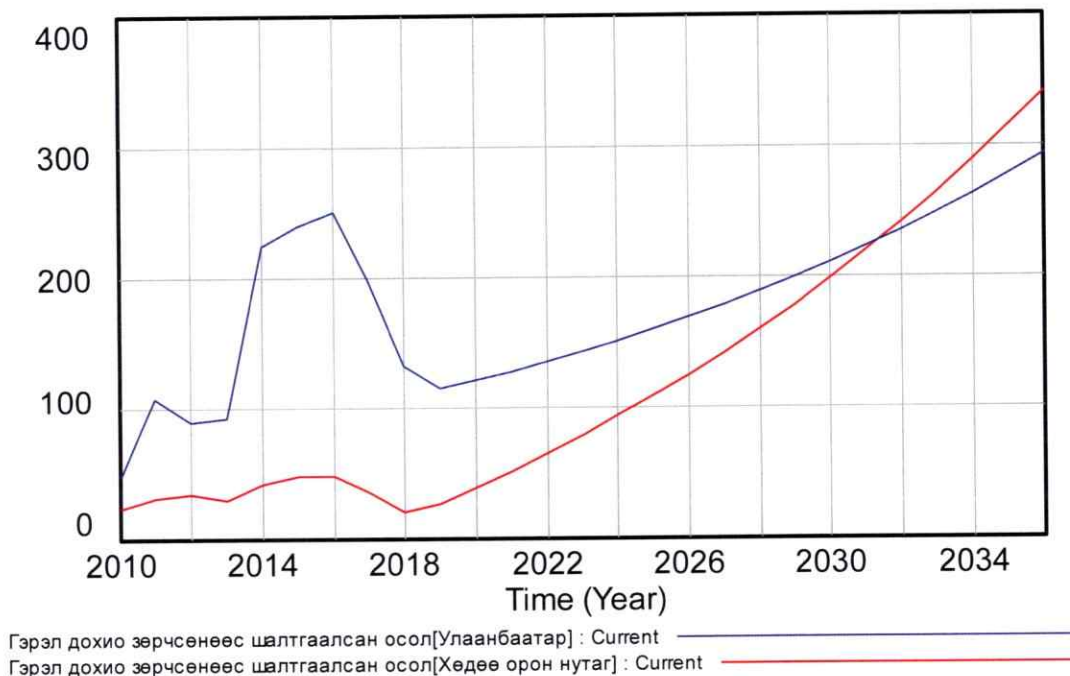
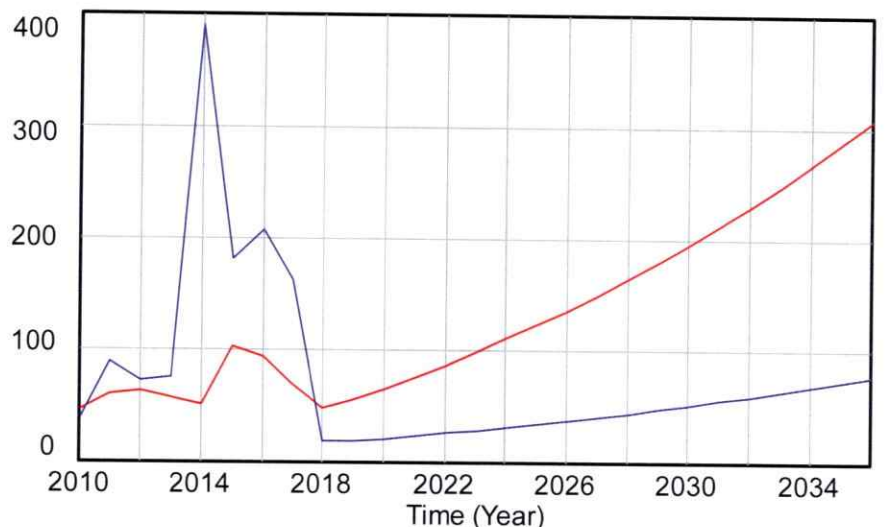


ГРАФИК 4.10 ГЭРЭЛ ДОХИО ЗӨРЧСӨНӨӨС ШАЛТГААЛСАН ОСОЛ

8. **Эргэх үйлдэл** бүртгэгдсэн зам тээврийн осол 2019 онтой харьцуулахад 2025 онд нийслэлд 81 хувиар орон нутагт 120 хувиар, 2030 онд нийслэлд 141 хувиар орон нутагт 249 хувиар өснө гэсэн ерөнхий төлөв гарч байна.

Эргэх үйлдэл буруу гүйцэтгэснээс шалтгаалсан осол

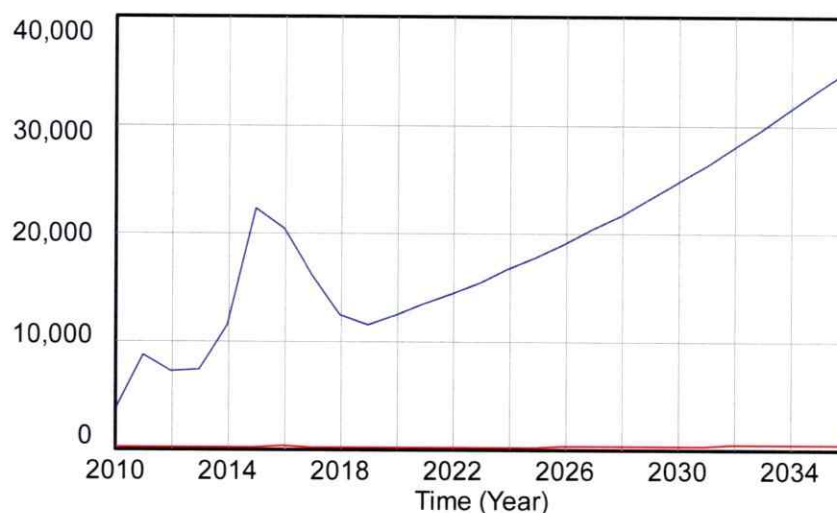


Эргэх үйлдэл буруу гүйцэтгэснээс шалтгаалсан осол[Улаанбаатар] : Current
 Эргэх үйлдэл буруу гүйцэтгэснээс шалтгаалсан осол[Хөдөө орон нутаг] : Current

График 4.11 ЭРГЭХ ҮЙЛДЭЛ БУРУУ ГҮЙЦЭТГЭСНЭЭС ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛ

9. **Зай тохируулаагүй** бүртгэгдсэн зам тээврийн осол 2019 онтой харьцуулахад 2025 онд нийслэлд 54 хувиар орон нутагт 52 хувиар, 2030 онд нийслэлд 113 хувиар орон нутагт 108 хувиар, 2035 онд нийслэлд 188 хувиар орон нутагт 178 хувиар өснө гэсэн ерөнхий төлөв гарч байна.

Хоорондын зай тохируулаагүйгээс шалтгаалсан осол



Хоорондын зай тохируулаагүйгээс шалтгаалсан осол[Улаанбаатар] : Current
 Хоорондын зай тохируулаагүйгээс шалтгаалсан осол[Хөдөө орон нутаг] : Current

График 4.12 ХООРОНДЫН ЗАЙ ТОХИРУУЛААГҮЙГЭЭС ШАЛТГААЛСАН ОСОЛ

10. Гүйцэж түрүүлэх үйлдэл буруу хийснээс үүдсэн зам тээврийн осол 2019 онтой харьцуулахад 2025 онд нийслэлд 26 хувиар орон нутагт 1.3 дахин, 2030 онд нийслэлд 56 хувиар орон нутагт 2 дахин, 2035 онд нийслэлд 94 хувиар орон нутагт 4 дахин өснө гэсэн ерөнхий төлөв гарч байна.

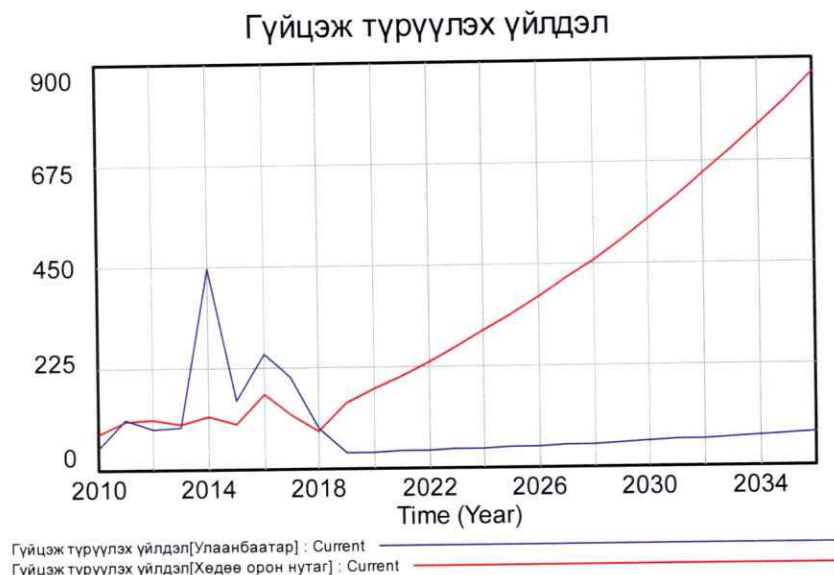


График 4.13 Гүйцэж түрүүлэх үйлдэл буруу гүйцэтгэснээс үүдсэн зам тээврийн осол

11. Урсгал сөрсөн бүртгэгдсэн зам тээврийн осол 2025 онд нийслэлд 8 хувиар орон нутагт 1.5 дахин, 2030 онд нийслэлд 18 хувиар орон нутагт 3 дахин, 2035 онд нийслэлд 30 хувиар орон нутагт 5 дахин өснө гэсэн ерөнхий төлөв гарч байна.

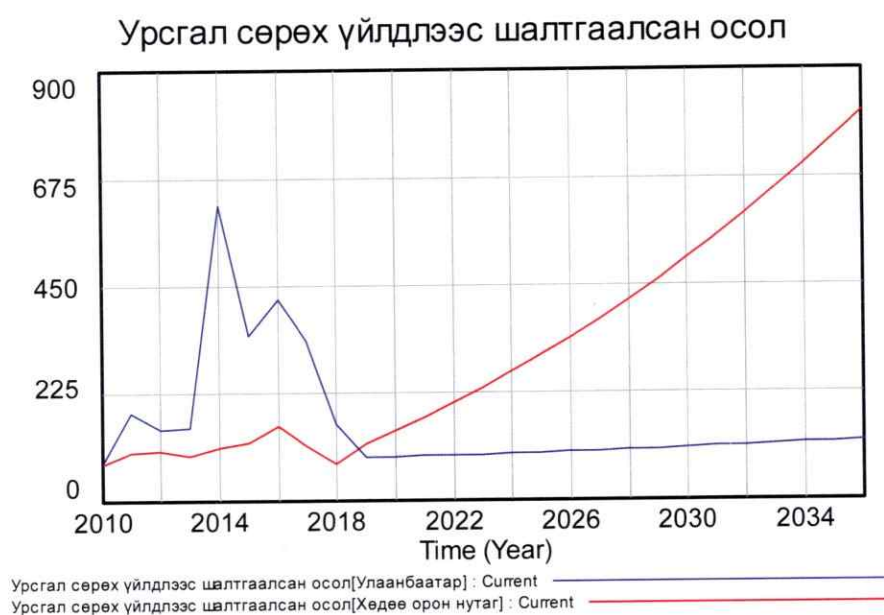


График 4.14 Урсгал сөрсөн үйлдлээс зам тээврийн осол

12. Эгнээ байр буруу эзэлсэн бүртгэгдсэн зам тээврийн осол 2025 онд нийслэлд 35 хувиар орон нутагт 36 хувиар, 2030 онд нийслэлд 35 хувиар

орон нутагт 36 хувиар, 2035 онд нийслэлд 35 хувиар орон нутагт 36 хувиар өснө гэсэн ерөнхий төлөв гарч байна.

Эгнээ байр буруу эзэлсэнээс шалтгаалсан осол

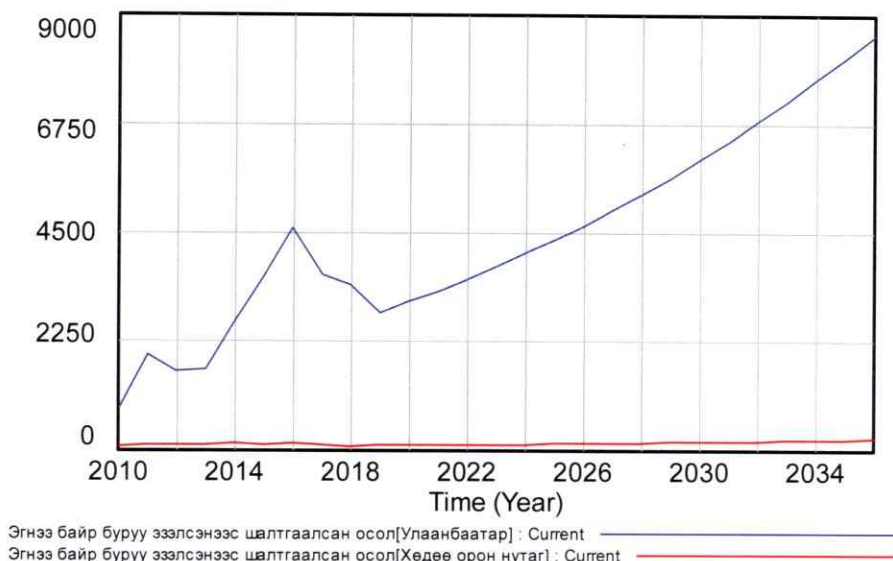


ГРАФИК 4.15 ЭГНЭЭ БАЙР БУРУУ ЭЗЭЛСЭНЭЭС ШАЛТГААЛСАН ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛ

13. Хүн ба тээвэрлэх журам зөрчсөн бүртгэгдсэн зам тээврийн осол 2019 онтой харьцуулахад 2025 онд нийслэлд 53 хувиар орон нутагт 32 хувиар, 2030 онд нийслэлд 110 хувиар орон нутагт 67 хувиар өснө гэсэн ерөнхий төлөв гарч байна.

Хүн ба тээвэрлэх журам зөрчсөнөөс шалтгаалсан осол

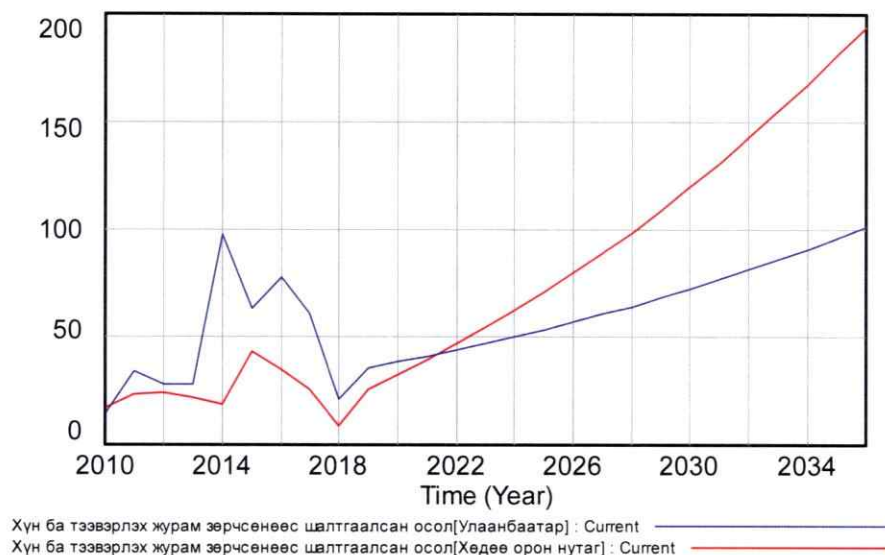


ГРАФИК 4.16 ХҮН БА ТЭЭВЭРЛЭХ ЖУРАМ ЗӨРЧСӨНӨӨС ШАЛТГААЛСАН ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛ

14. Ухрах үйлдэл бүртгэгдсэн зам тээврийн осол 2025 онд нийслэлд 43 хувиар орон нутагт 31 хувиар, 2030 онд нийслэлд 90 хувиар орон нутагт 64 хувиар өснө гэсэн ерөнхий төлөв гарч байна.

Ухрах үйлдэл буруу гүйцэтгэснээс шалтгаалсан осол

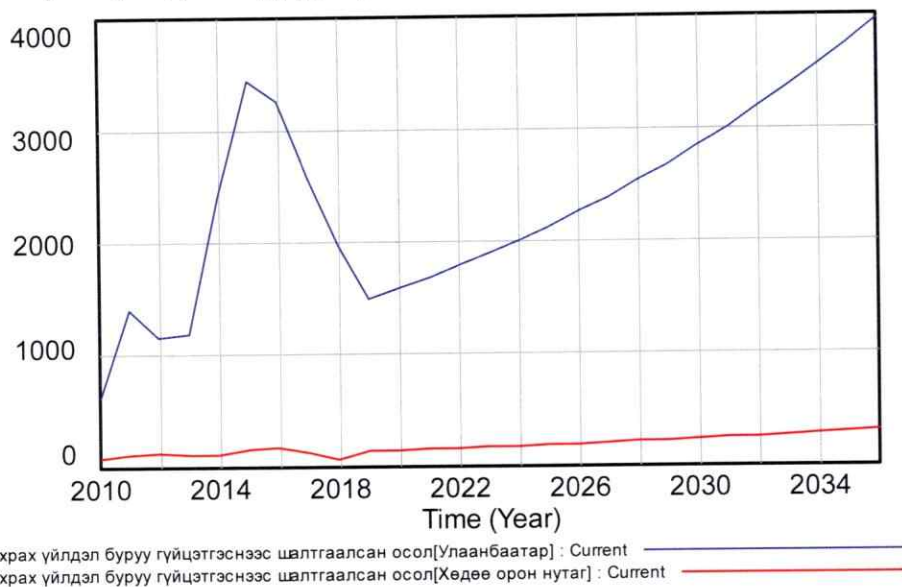


График 4.17 УХРАХ ҮЙЛДЭЛ БУРУУ ГҮЙЦЭТГЭСНЭЭС ҮҮДСЭН ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛ

15. Бусад шалтгаанаар бүртгэгдсэн зам тээврийн осол 2025 онд нийслэлд 58 хувиар орон нутагт 24 хувиар, 2030 онд нийслэлд 124 хувиар орон нутагт 50 хувиар, 2035 онд орон нутагт 84 хувиар өснө гэсэн ерөнхий төлөв гарч байна.

Бусад шалтгаанаас үүдэлтэй осол

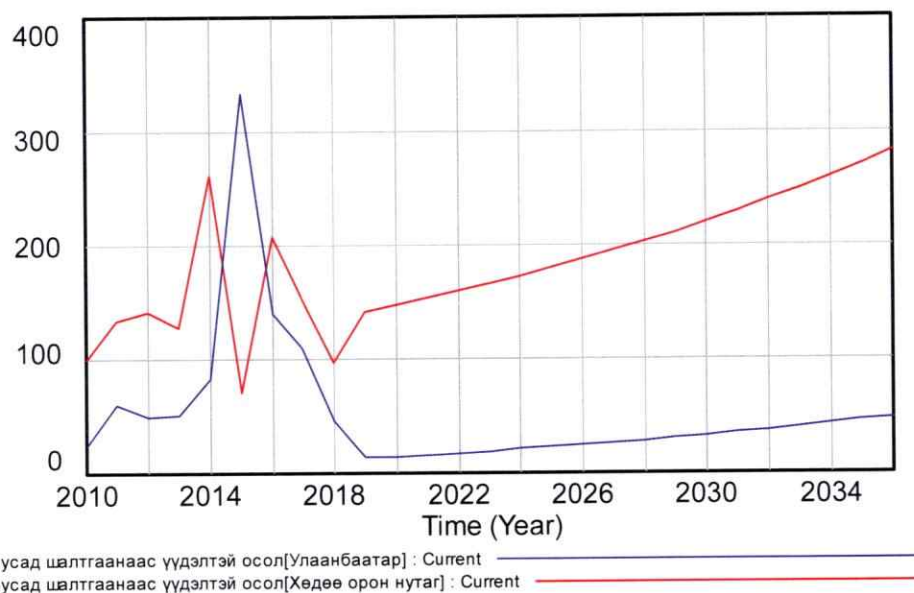


График 4.18 БУСАД ШАЛТГААНААС ҮҮДЭЛТЭЙ ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛ

16. Явган зорчигчийн буруутай үйлдлээс шалтгаалсан зам тээврийн осол 2025 онд нийслэлд 26 хувиар орон нутагт 31 хувиар, 2030 онд нийслэлд

58 хувиар орон нутагт 66 хувиар, 2035 онд нийслэлд 101 хувиар орон нутагт 113 хувиар өснө гэсэн ерөнхий төлөв гарч байна.

Явган зорчигчын буруутай үйлдлээс шалтгаалсан осол

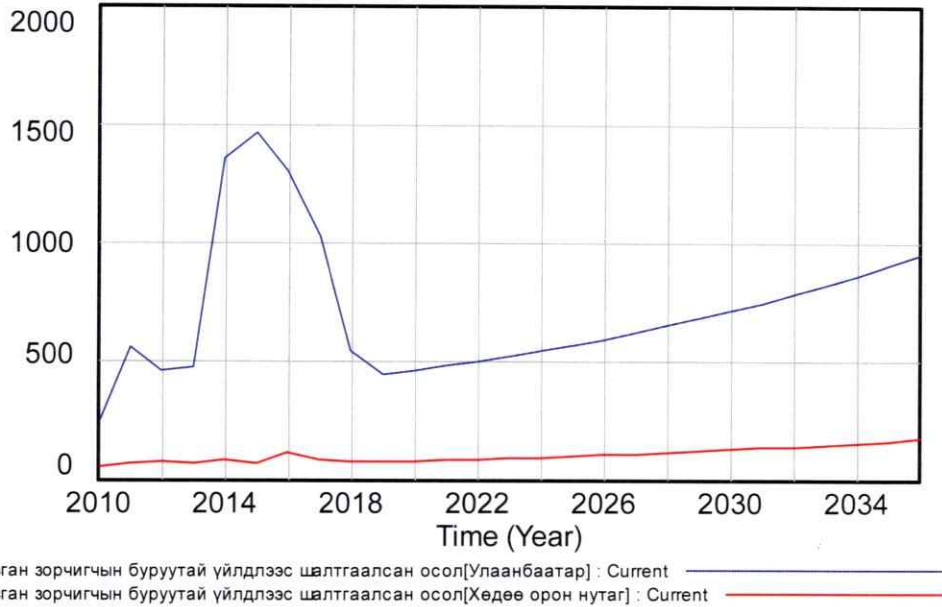


График 4.19 Явган зорчигчийн буруутай үйлдлээс шалтгаалсан осол

17. Замын нөхцөл техникийн байдлаас шалтгаалсан зам тээврийн осол
2025 онд орон нутагт 7 дахин, 2030 онд орон нутагт 16 дахин, 2035 онд орон нутагт 26 дахин өснө гэсэн ерөнхий төлөв гарч байна.

Замын нөхцөл байдлаас шалтгаалсан осол

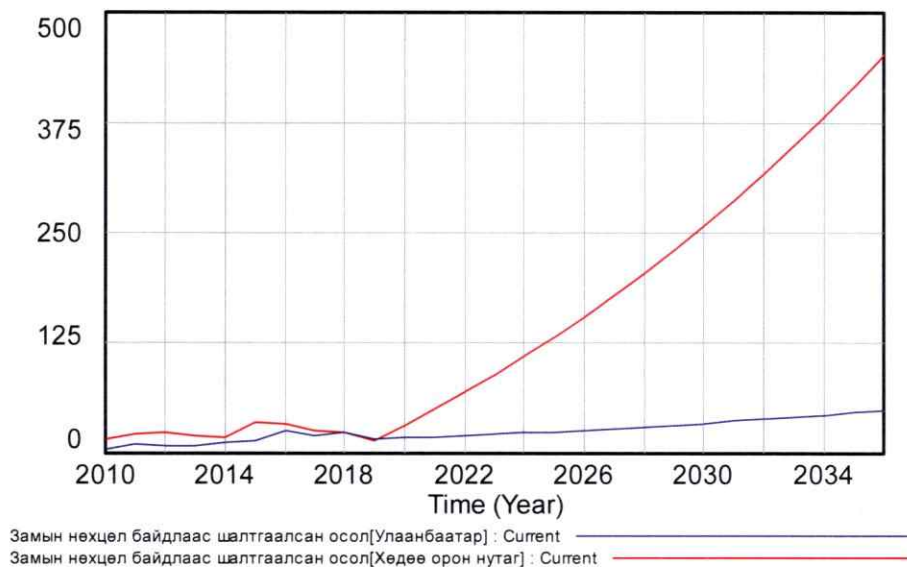


График 4.20 Замын нөхцөл, техникийн байдлаас үүдсэн зам тээврийн осол

ТЭЭВРИЙН ХЭРЭГСЛИЙН ГОЛ ХУЧИН ЗҮЙЛҮҮДЭД ӨӨРЧЛӨЛТ ОРСОН ТОХИОЛДОЛД БИЙ БОЛОХ ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛ, ЗӨРЧЛИЙН ТӨЛӨВ БАЙДАЛ

Тээврийн хэрэгслийн суурь хүчин зүйлүүдийг тодорхой хувиар өөрчлөхөд нийслэл, орон нутагт бүртгэгдэж буй зам тээврийн осол зөрчлийн төлөв байдалд орох өөрчлөлтийг тооцож үзвэл дараах дүр зураг гарч байна. Тээврийн хэрэгслийн хүчин зүйл:

- **Автомашинь зээл олголтыг хязгаарлах хувь**

Долоогоос дээш жилийн ашиглалтын хугацаатай автомашины зээлийн үйлчилгээг зогсоосноор 2035 онд автомашины өсөлтийг 22 хувь бууруулж нийт зам тээврийн ослыг 7 хувь бууруулах боломжтой.

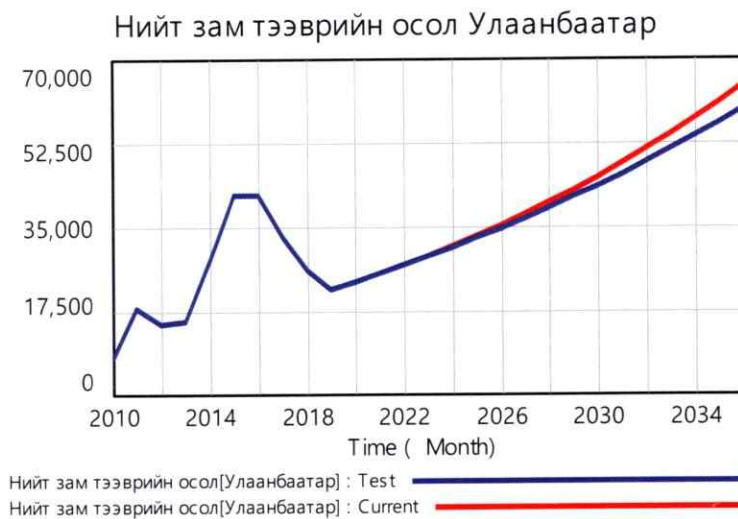


График 4.21 Зам тээврийн осолд Автомашины зээл олголтыг хязгаарлах нөлөө



График 4.22 Орон нутгийн Зам тээврийн осолд Автомашины зээл олголтыг хязгаарлах нөлөө

- **Засварын газруудыг аттестатчилан стандартад нийцсэн засвар үйлчилгээ үзүүлэх хувь**

Монгол Улсын Авто тээврийн тухай хуульд зааснаар зам, тээврийн осолд өртөж хөдөлгөөний аюулгүй байдалд нөлөөлөх агрегат, зангилаа, механизмд эвдрэл гарсан болон авто тээврийн хэрэгслийг засварласан бол дахин замын хөдөлгөөнд оролцохын өмнө үзлэг оношилгоонд оруулах шаардлагатай байдаг. Уг хуулийн заалтын дагуу авто засварын төвүүд хяналт тавин улсын үзлэг оношилгоонд оруулахад жил бүр зам тээврийн ослоос шалтгаалсан 1 нас баралт, 2030 оноос жил бүр 2 нас баралтыг хязгаарлах боломжтой.

- **Чанар, стандартын шаардлага хангасан сэлбэг хэрэглэх хувь**

Монгол Улсын хэмжээнд ашиглагдаж буй тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний аюулгүй байдалд нөлөөлөх сэлбэгийн хугацаа, чанар зэрэгт хяналт тавин ажилласнаар орон нутагт үйлдэгдэх бүрэн бус тээврийн хэрэгслээс шалтгаалсан ослыг 3 хувиар, нийт ослыг 2 хувиар бууруулах боломжтой.

Бүрэн бус тээврийн хэрэгслээс шалтгаалсан осол

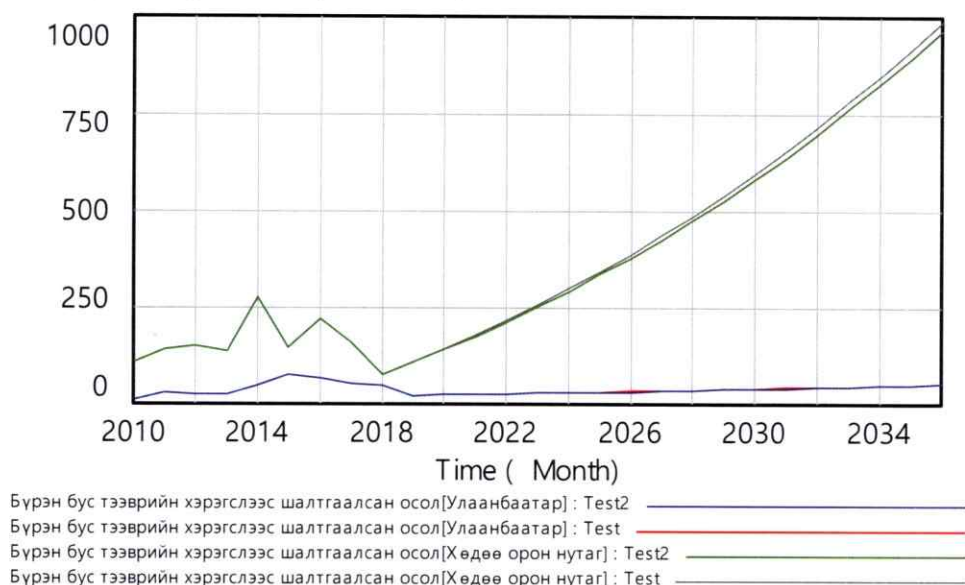


График 4.23 Зам тээврийн осол нөлөөлөх Чанарын шаардлага хангасан сэлбэг хэрэгслийн нөлөө

- **Улсын үзлэгийн чанарын хувь**

Монгол Улсын автомашины үзлэгийн чанарын стандартын хувийг 100 хувь чанартайгаар гүйцэтгэхэд хурд хэтрүүлснээс шалтгаалсан осол нийслэлд 7 хувь, орон нутагт 7.5 хувиар тус тус бууруулах боломжтой бөгөөд 2036 онд зам тээврийн ослыг 5360-аар бууруулах боломжтой.

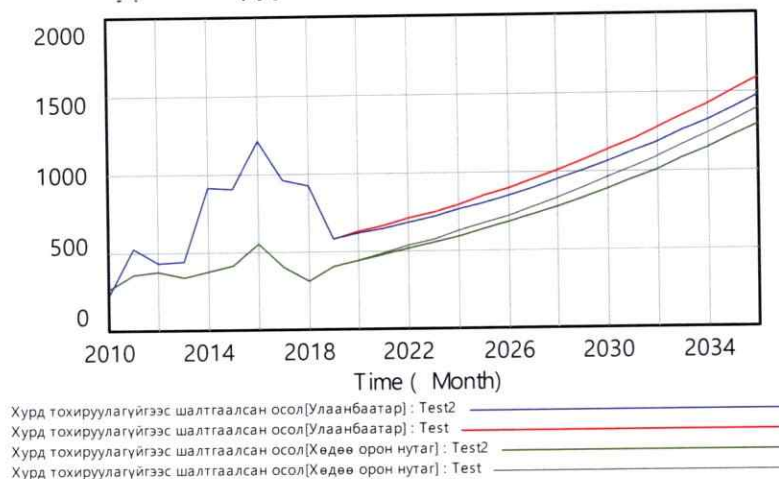


График 4.24 Хурд тохируулаагүй осолд үзүүлэх Улсын үзлэгийн чанарын нөлөө

- Тээврийн хэрэгслийн гэрэлтүүлгийн стандартыг нэмэгдүүлэх хувь**
Замын хөдөлгөөнд оролцож буй тээврийн хэрэгсэлд стандарт бус гэрэлтүүлэг ашигласан зөрчлийг 0 буюу бүх тээврийн хэрэгслийн гэрэлтүүлэг стандартыг хангахад Монгол Улсад үйлдэгдэх зам тээврийн ослыг 2 хувиар буюу 1519 ослоор бууруулах боломжтой.
- Тээврийн хэрэгслийн дугуйнд тавих хяналтыг нэмэгдүүлэх хувь**
Хурд тохируулаагүй осол болон хоорондын зай тохируулаагүйгээс шалтгаалсан ослыг 4 хувь тус тус бууруулж Улаанбаатар хотод үйлдэгдэх зам тээврийн ослыг 2 хувиар орон нутагт үйлдэгдэх ослын 1 хувиар бууруулах боломжтой.
- Автомашинны ашиглалтын хугацаа, төрөл**
Монгол Улсад зам тээврийн ослын гаралтад 10-аас дээш жилийн ашиглалтын хугацаатай суудлын автомашин хамгийн их нөлөө үзүүлж байна.



График 4.25 10-с дээш жилийн насжилттай тээврийн хэрэгслийн нөлөө

ЗАМ, ДЭД БҮТЦИЙН ГОЛ ХҮЧИН ЗҮЙЛҮҮДЭД ӨӨРЧЛӨЛТ ОРСОН ТОХИОЛДОЛД БИЙ БОЛОХ ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛ, ЗӨРЧЛИЙН ТӨЛӨВ БАЙДАЛ

Зам, дэд бүтцийн зарим хүчин зүйлүүдийг тодорхой хувиар өөрчлөхөд нийслэл хот болон орон нутагт бүртгэгдэж буй зам тээврийн осол, зөрчлийн төлөв байдал хэрхэн өөрчлөгдөхийг тооцож үзвэл дараах дүр зураг гарч байна.

Зогсоолын хүрэлцээний хувь

Улаанбаатар хотын орон сууц болон албан байгууллагын зогсоолын хүрэлцээний хувь хангалтгүй байгаа бөгөөд үүнийгээ дагаад жижиг ослын тоо нэмэгдэх хандлагатай байна. Зогсоолын сэлгэлт хүрэлцээг сайжруулснаар Улаанбаатар хотод 2072 хүртэл тооны ослыг хязгаарлах боломжтой. Үүний үр дүнд ухрах үйлдэл буруу гүйцэтгэсэн осол хамгийн их буюу 14 хувиар багасах боломжтой.

Ухрах үйлдэл буруу гүйцэтгэсэнээс шалтгаалсан осол

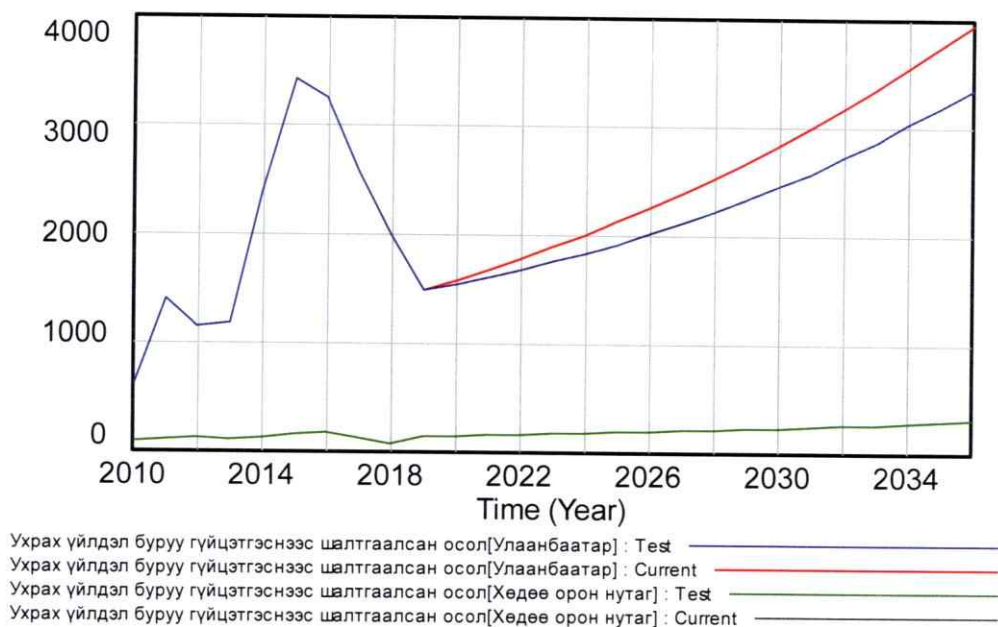


График 4.26 УХРАХ ҮЙЛДЭЛ БУРУУ ГҮЙЦЭТГЭСЭН ОСОЛД • ЗОГСООЛЫН ХҮРЭЛЦЭЭНИЙ НӨЛӨӨ

• Автозамын засвар арчлалтын хувь

Монгол Улсад авто замаас шалтгаалсан осол маш бага бүртгэгдэж байгаа ч замын чанар, стандарт, засвар арчлалт хангалтгүй байдаг. Зам засвар арчлалтын нөлөөг тооцож үзсэнээр зөвхөн замаас шалтгаалсан зам тээврийн ослоос гадна хурд хэтрүүлсэн шалтгаанаас үүдсэн осол орон нутагт 23 хувь, хүн ба ачаа тээвэрлэх журам зөрчсөн осол 28 хувиар, гүйцэж түрүүлэх үйлдлээс шалтгаалсан осол 27 хувиар, бүрэн бус тээврийн хэрэгслээс шалтгаалсан осол 29 хувиар тус тус буурч байна. Энэхүү үр дүнгээс харахад өнгөрсөн онуудад дээрх ослуудын 20 орчим хувь нь авто замын эвдрэл гэмтэл, чанар, стандартын хангалтгүй байдлаас болж үүдсэн байх бүрэн боломжтой.

Буруу гүйцэж түрүүлснээс шалтгаалсан осол

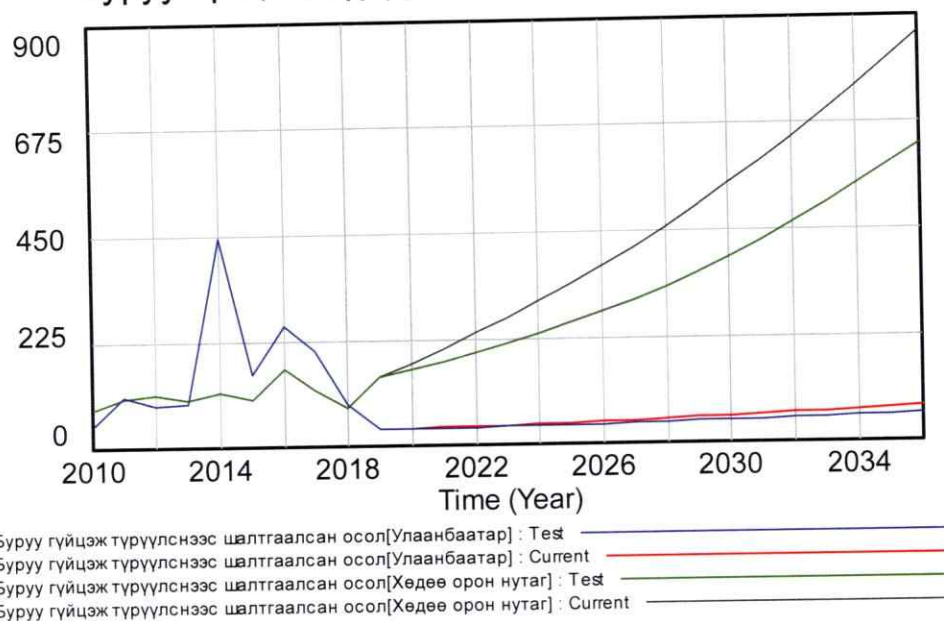


График 4.27 Гүйцэж түрүүлэх үйлдлээс шалтгаалсан осолд замын засвар арчлалтын нөлөө

- Гүүрэн болон нүхэн гарцын тоо**

Улаанбаатар хотын хэмжээнд шаардлагатай уулзвар гарцад гүүрэн болон нүхэн гарц 30 ширхгийн нэмж байгуулахад явган зорчигчийн буруутай үйлдлээс шалтгаалсан осол 12 хувиар, согтуугаар үйлдэгдсэн осол 10 хувиар, хурд тохируулаагүйгээс шалтгаалсан осол 13 хувиар, гэрлэн дохио зөрсөн осол 12.9 хувиар тус тус буурах боломжтой бөгөөд Улаанбаатар хотын түгжрэлийг бууруулахад эерэг нөлөөтэй.

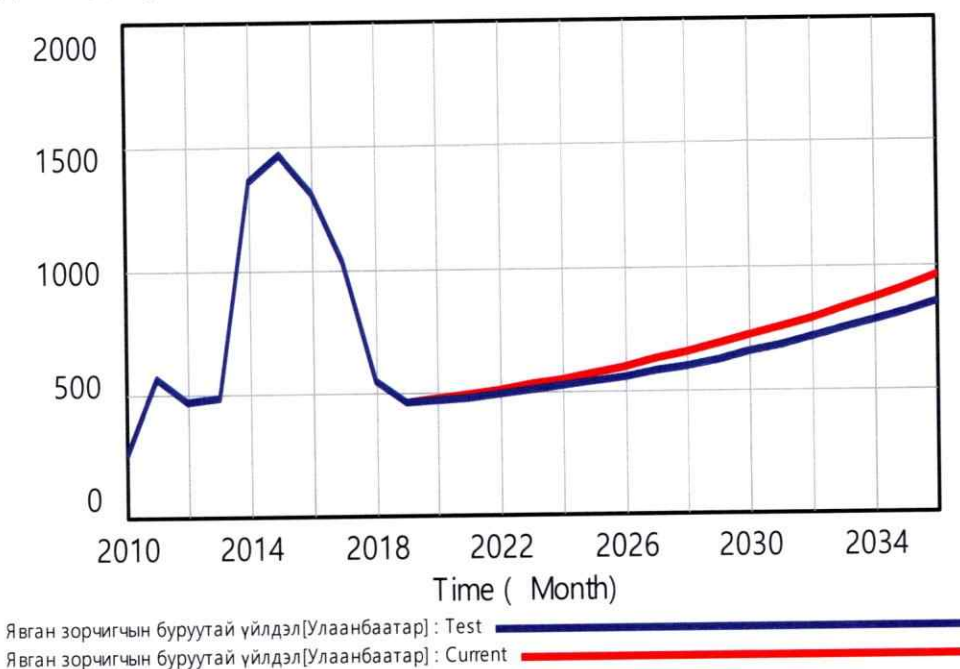


График 4.28 Явган зорчигчийн буруутай үйлдэлд Гүүрэн болон нүхэн гарцны нөлөө

- **Торгуулийн камерын тоо**

Улаанбаатар хотод гарч буй зам тээврийн ослын тоог бууруулахын тулд хяналтын камерын тоог нэмэгдүүлэхэд гэрлэн дохио зөрчсөн осол, уулзвар буруу нэвтэрснээс шалтгаалсан осол дунджаар 12 хувиар буурах хандлагатай байгаа ч эгнээ байр буруу эзэлснээс шалтгаалсан осол 2.5 хувиар нэмэгдэх төлөвтэй байна.



График 4.29 ЭГНЭЭ БАЙР БУРУУ ЭЗЭЛСЭНЭЭС ШАЛТГААЛСАН ОСОЛД ТОРГУУЛИЙН КАМЕРЫН НӨЛӨӨ

- **Дундаж хурдны камер**

Дундаж хурдны камерыг орон нутгийн замд байршуулснаар орон нутагт үйлдэгдэх зам тээврийн ослын тоог дунд хугацаандаа /2-10 жилийн хугацаанд/ 14 хувиар бууруулах боломжтой боловч урт хугацааны туршид тус осол дахин өсөх хандлагатай байна. Тиймээс урт хугацаанд тус камерын хяналтыг нэмэлт арга хэмжээтэй хослуулан авч хэрэгжүүлэх шаардлагатай. Энэхүү камерын тусламжтайгаар 2029 онд орон нутгийн зам тээврийн ослоос 38 хүний амь насыг хамгаалах боломжтой.

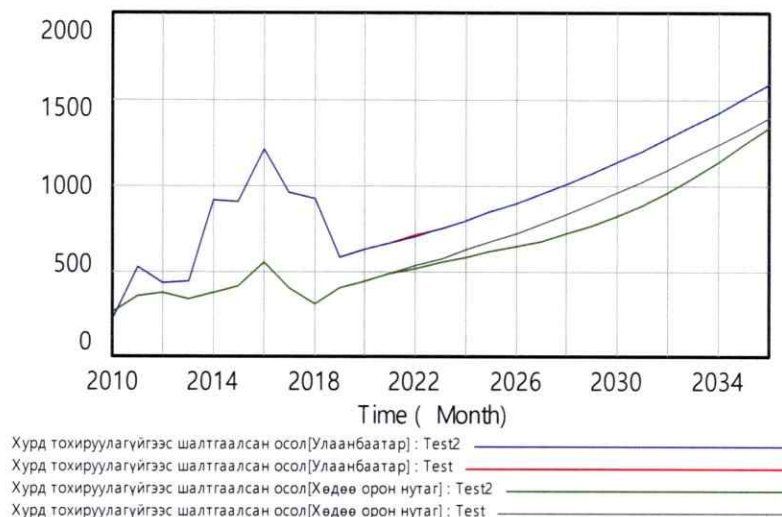


График 4.30 Хурд тохируулаагүйгээс шалтгаалсан осолд Дундаж хурдны камерын нөлөө

- **Секундтэй гэрлэн дохионы тоо**

Секундтэй гэрлэн дохио буюу тоологчтой гэрлэн дохионы тусламжтайгаар Улаанбаатар хотод хурднаас шалтгаалсан, анхаарал болгоомжгүй хөдөлгөөнд оролцсон, уулзвар буруу нэвтэрсэн, гэрэл дохио зөрчсөн ослуудад эерэг нөлөө үзүүлэх боломжтой.

- **Уулзвар гарц орчмын ногоон байгууламжийн өндөр**

Уулзвар орчмын ногоон байгууламж болон үзэгдэх орчин хязгаарлах боломжтой зүйлс хотын стандартын шаардлага хангаагүйгээс Улаанбаатар хотод үйлдэгдэж буй зам тээврийн ослын 2 хувийг бүрдүүлж байна. Ногоон байгууламж болон бусад үзэгдэх орчин хязгаарлах боломжтой зүйлсийг хот байгуулалтын стандартын дагуу шийдэхэд ослыг бууруулах боломжтой.

- **Гудамжны гэрэлтүүлэг**

Улаанбаатар хотын бүх замыг шаардлага хангасан гэрэлтүүлэгтэй болгож шөнийн цагт 100 хувь ажиллагаатай байснаар Улаанбаатар хотод үйлдэгдэж буй зам тээврийн ослыг 5 хувиар бууруулах боломжтой.

Нийт зам тээврийн осол

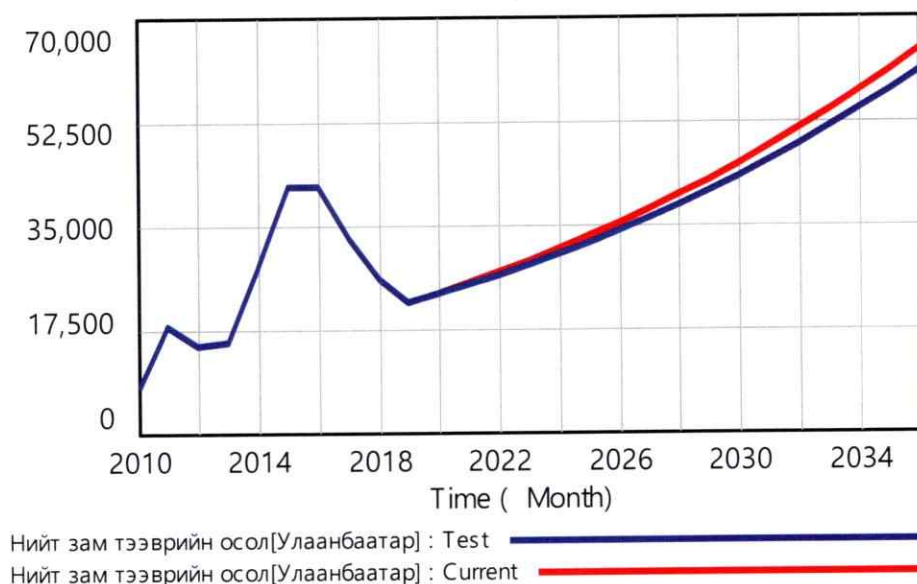


График 4.31 Улаанбаатар хотын зам тээврийн осолд Гудамжны гэрэлтүүлэгийн нөлөө

ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛ, ЗӨРЧИЛД ЖОЛООЧИЙН ҮЗҮҮЛЭХ НӨЛӨӨ

Замын хөдөлгөөний соёл, жолооны курсын хичээлийн цаг гэх мэт үзүүлэлтүүдэд тодорхой өөрчлөлт хийхэд нийслэл болон орон нутагт бүртгэгдэж буй зам тээврийн осол, зөрчлийн төлөв байдалд дараах өөрчлөлт орох дүр зураг гарч байна.

Жолооны давтан сургалтад хамрагдах хувь

Жолоочид давтан сургалт явуулах нь эерэг нөлөөтэй бөгөөд жолоочийн 11 хувь тутамд Улаанбаатар хотод дунджаар 200, орон нутагт 31 ослыг хязгаарлах боломжтой.

- **Жолооны курсийн тэнхимийн сургалтын цаг**

Жолооны курсийн зөвхөн тэнхимийн сургалтын цагийг нэмэгдүүлэхэд 20 цаг тутамд дунджаар 3 хувиар багасах боломжтой.

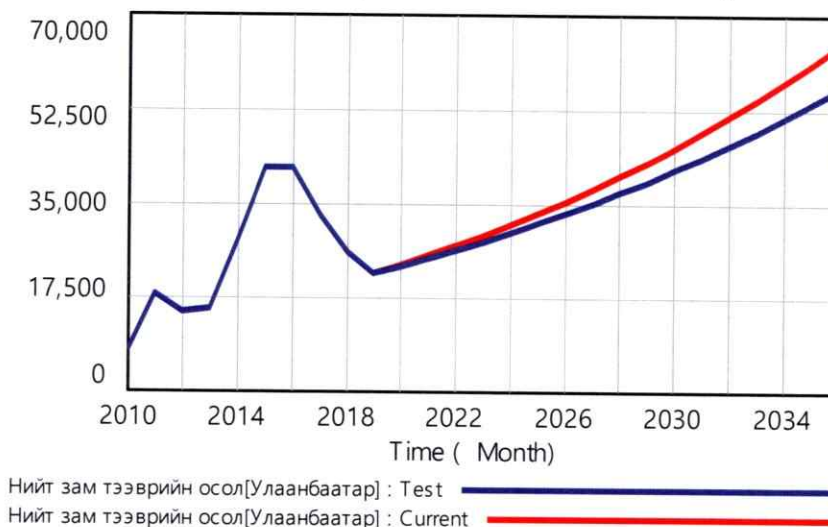
- **Жолооны сургалтын дадлагын цаг**

Сургалтын дадлагын цагийг нэмэгдүүлэхэд 5 цаг тутамд 4 хувиар багасгах боломжтой. Нийт дадлагын цагийг 60 болгон нэмэгдүүлэх 2036 онд Улаанбаатар хотод 2639, Орон нутагт 388 ослоор тус тус бууруулах боломжтой.

- **Замын хөдөлгөөний соёлын сургалт**

Жолооны сургалтад хамрагдах хугацаанд замын хөдөлгөөнд соёлтой оролцох сургалт шаардлагатай бөгөөд энэхүү сургалтын нөлөөнд зам тээврийн ослыг 2030 онд 1760, 2036 онд 4700 орчим бууруулж урт хугацааны туршид эерэг нөлөө үзүүлнэ. Зөвхөн жолооны курсийн тэнхимийн сургалтын цаг, сургалтын дадлагын цаг, замын хөдөлгөөний соёлын сургалт оруулан сургалтын төвүүдэд анхаарал хандуулан ажилласнаар урт хугацаанд зам тээврийн ослыг Улаанбаатар хотод 13 хувь, Орон нутагт 10 хувиар бууруулах боломжтой.

Нийт зам тээврийн осол Улаанбаатар



Нийт зам тээврийн осол Орон нутаг

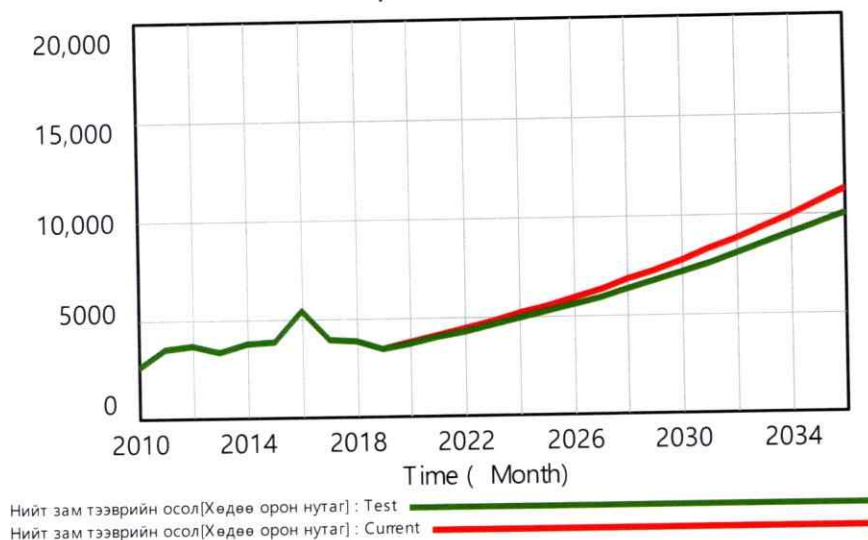
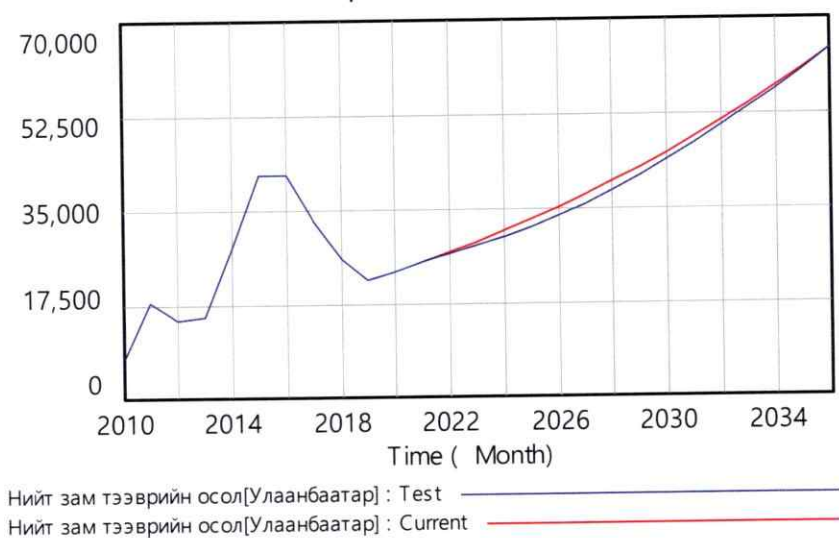


График 4.32 Зам тээврийн осолд Замын хөдөлгөөний соёлын сургалт нөлөө

- **Урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ зохиох**

Тээврийн цагдаагийн албаны урьдчилан сэргийлэх соён гэгээрүүлэх нэг арга хэмжээ нь /Жишээ нь яараад яахав/ зам тээврийн осолд 4 жилийн турш сайн нөлөө үзүүлэх боловч урт хугацааны туршид үзүүлэх нөлөө багасаж байна. Иймээс урьдчилан сэргийлэх соён гэгээрүүлэх арга хэмжээг 4 жил тутамд хэрэгжүүлж байх шаардлагатай байна.

Нийт зам тээврийн осол Улаанбаатар



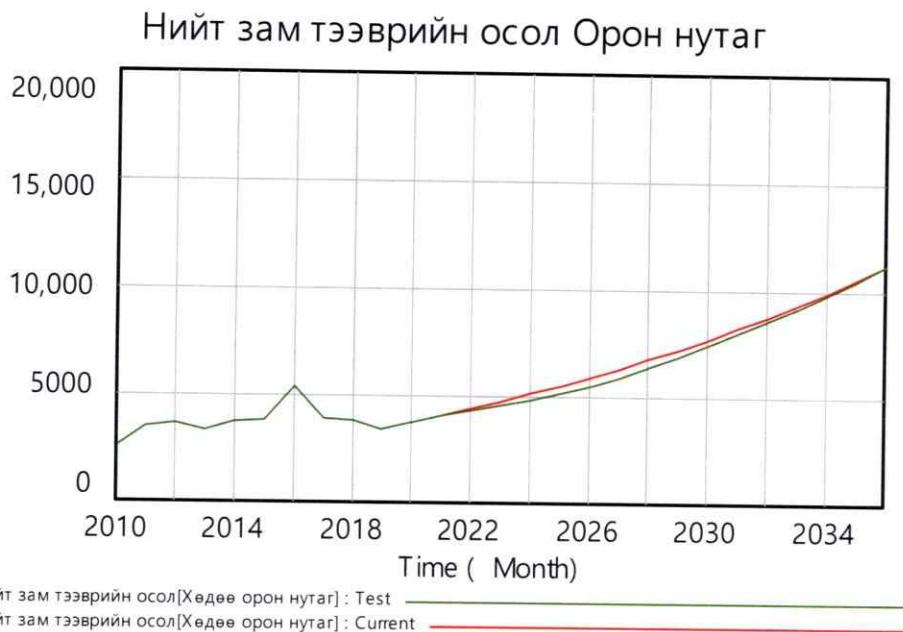


График 4.33 Зам тээврийн осолд Урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээний нөлөө

НИЙГМИЙН ЗАРИМ ҮЗҮҮЛЭЛТЭД ӨӨРЧЛӨЛТ ОРСОН ТОХИОЛДОЛД БИЙ БОЛОХЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛ, ЗӨРЧЛИЙН ТӨЛӨВ БАЙДАЛ

Нийгмийн хүчин зүйлүүдийг тодорхой хувиар өөрчлөхөд нийслэл хот болон орон нутагт бүртгэгдэж буй зам тээврийн осол, зөрчлийн төлөв байдал дараах өөрчлөлт орох дүр зураг гарч байна.

- **Сургуулийн автобусны хувь**
Улаанбаатар хотын сургуулийн автобусны хүрэлцээг 50 хувьд хүргэхэд жил бүр зам тээврийн ослоос шалтгаалан гэмтэх хүүхдийн тоо 36-аар, нас барах хүүхдийн тоо 1-ээр багасгаж байна.
- **Явган зорчигчдод чиглэсэн урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ явуулах он**
Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын нэг хэсэг нь явган зорчигчдын нөлөө бөгөөд явган зорчигчдод чиглэсэн урьдчилан сэргийлэх, соён гэгээрүүлэх арга хэмжээ болон хайс хашлага байрлуулснаар Улсын хэмжээнд явган зорчигчийн буруутай үйлдлээс шалтгаалсан ослын тоог 16 хувиар бууруулах боломжтой байна.

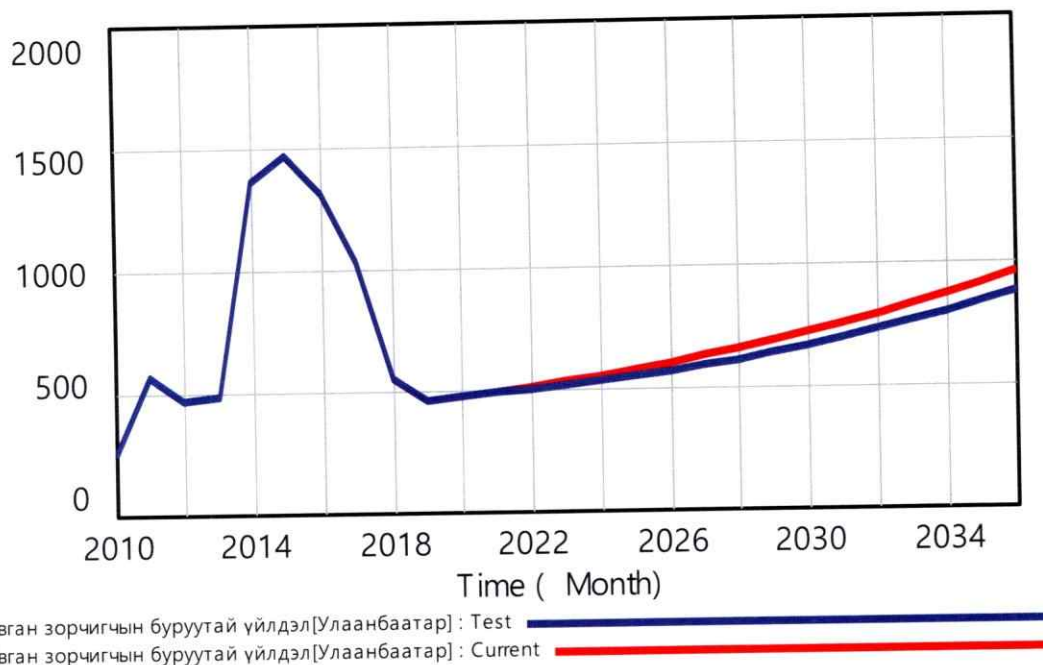
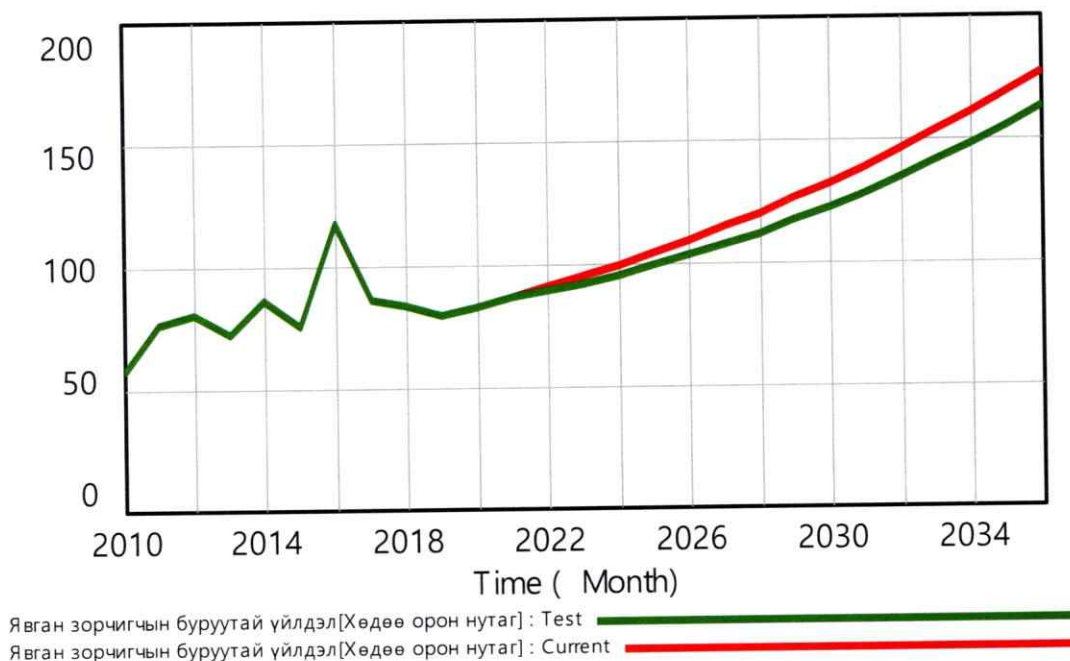


ГРАФИК 4.34 ЯВГАН ЗОРЧИГЧЫН БУРУУТАЙ ОСОЛД ЯВГАН ЗОРЧИГЧДОД ЧИГЛЭСЭН УРЬДЧИЛАН СЭРГИЙЛЭХ АРГА ХЭМЖЭЭНИЙ НӨЛӨӨ



- **Дээд боловсрол болон ажилгүйдлийн нөлөө**

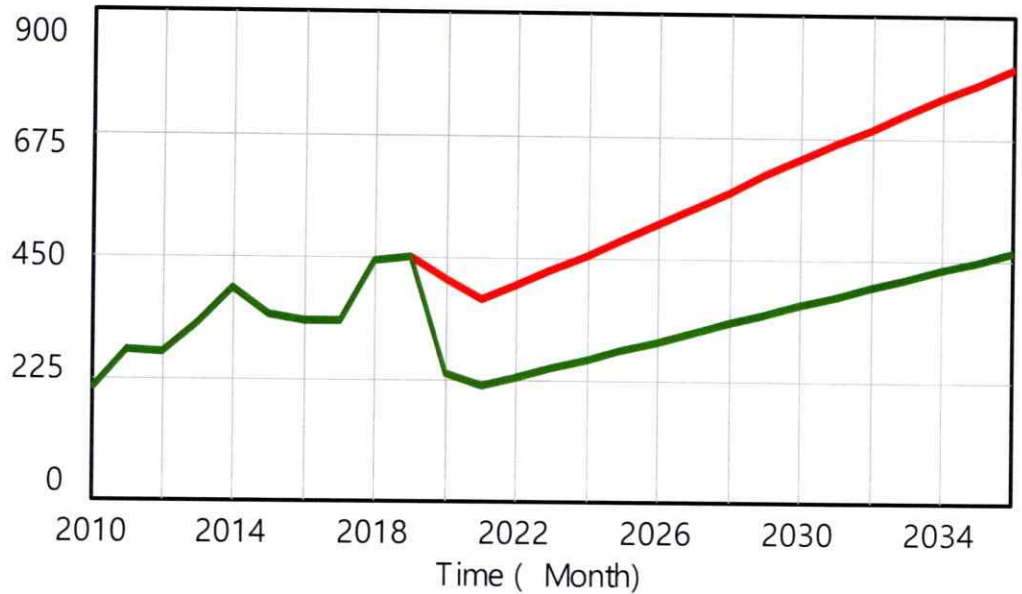
Зам тээврийн осол гарахад боловсролын нөлөө ажиглагдаж байгаа бөгөөд дээд боловсролтой хүний тоог болон ажилтай иргэдийн тоог 30 орчим хувиар нэмэгдүүлэхэд зам тээврийн осол 6 хувиар багасах боломжтой.

- **Хамгаалах бүс дуулга, хүүхдийн суудлын хэрэглээний хувь**

Монгол Улсад хамгаалах бүс, дуулга, хүүхдийн аюулгүйн суудлын хэрэглээ багатайгаас болж зам тээврийн ослоос болж амь насаа алдаж байгаа хүмүүсийн тоо нэмэгдэж байна. Иймээс эдгээрийн хэрэгслийг хэрэглэх хувийг

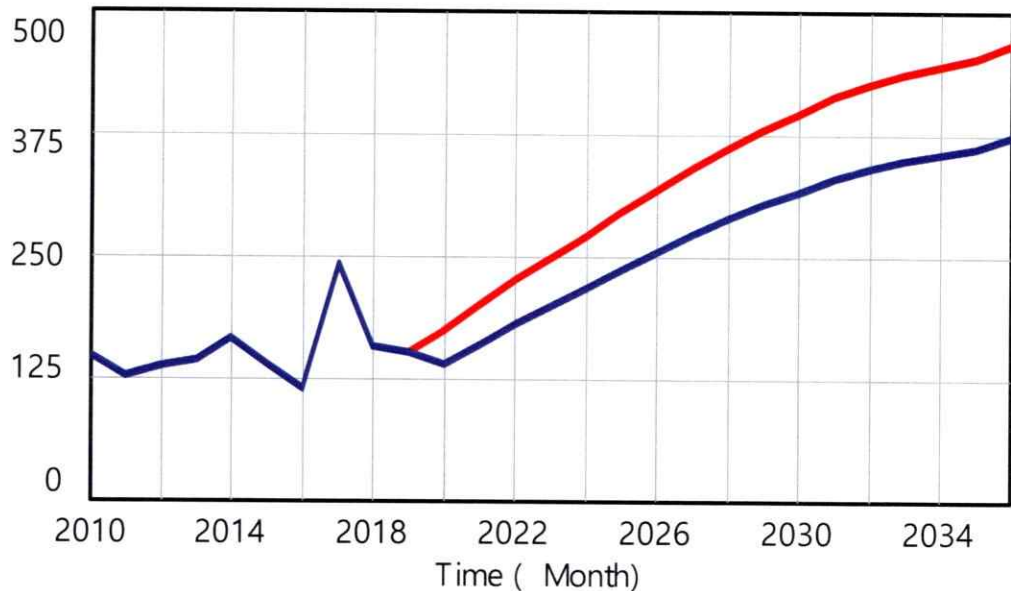
80 хувьд хүргэхэд нас баралтыг Улаанбаатар хот орчимд 20 хувь, орон нутгийн замд 42 хувиар тус тус багасгах боломжтой.

Зам тээврийн ослоос шалтгаалсан нийт нас баралт



Зам тээврийн ослоос шалтгаалсан нийт нас баралт[Хөдөө орон нутаг]: Test
 Зам тээврийн ослоос шалтгаалсан нийт нас баралт[Хөдөө орон нутаг]: Current

Зам тээврийн ослоос шалтгаалсан нийт нас баралт



Зам тээврийн ослоос шалтгаалсан нийт нас баралт[Улаанбаатар]: Test
 Зам тээврийн ослоос шалтгаалсан нийт нас баралт[Улаанбаатар]: Current

График 4.35 Зам тээврийн ослоос шалтгаалсан нас баралтанд Хамгаалах бүс дуулга, хүүхдийн суудлын хэрэглээний нөлөө

- Анхны тусламжийн хугацаа**

Зам тээврийн ослын дараах анхны тусламжийг хугацааг 30 минут болгоход нас баралт 5 хувиар, 18 минут болгон бууруулахад 16 хувиар, 12 минутад 22

хувиар, 6 минут болгон бууруулвал орон нутагт 45 хувиар бууруулах боломжтой байна.

Зам тээврийн ослоос шалтгаалсан нийт нас баралт

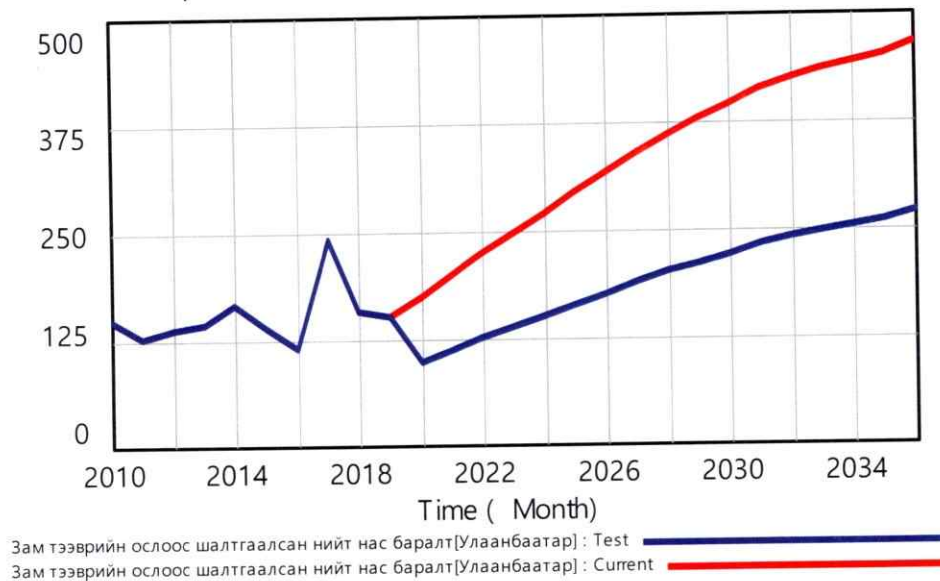
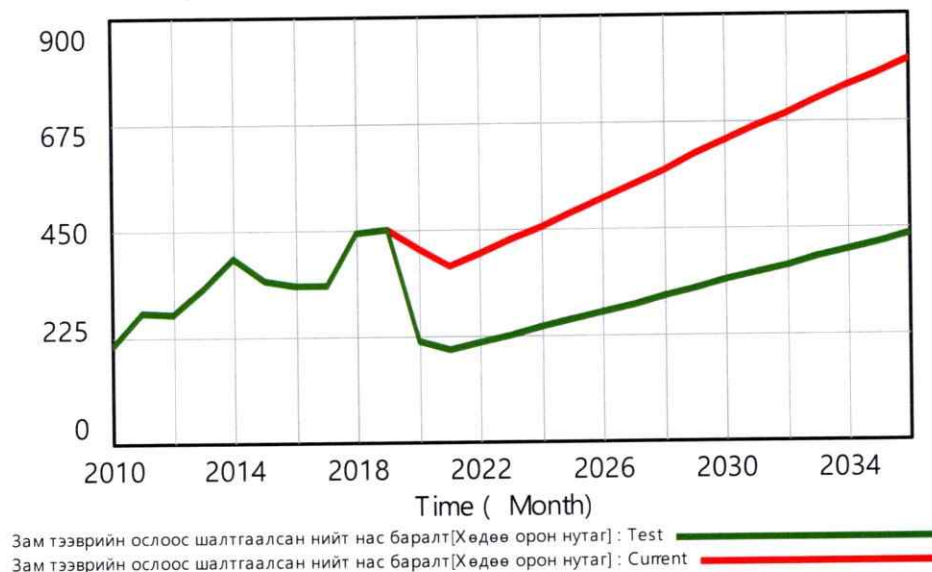


График 4.36 Нас баралтанд Анхны тусламжийн хугацааны нөлөө

Зам тээврийн ослоос шалтгаалсан нийт нас баралт

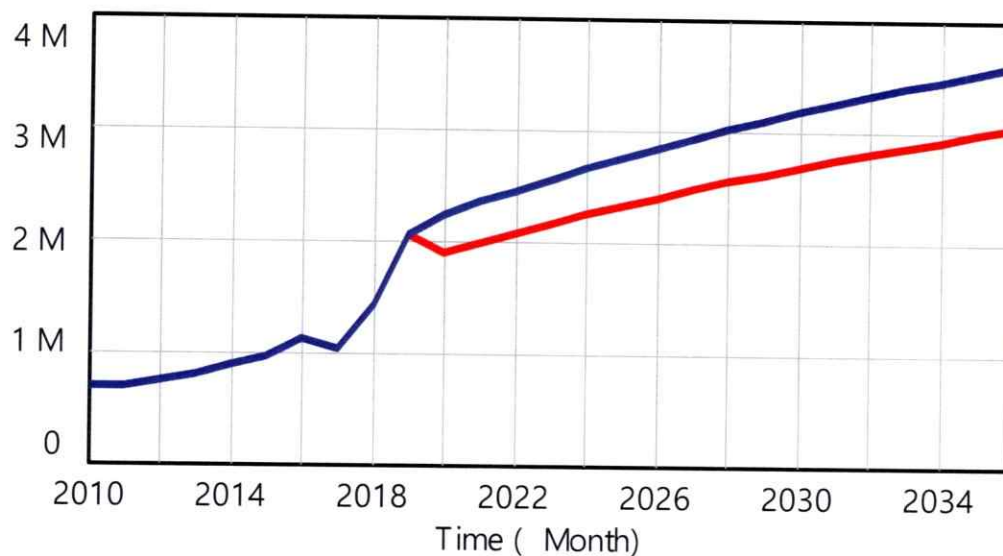


ТОРГУУЛЬ БА ЗӨРЧИЛ ИЛРҮҮЛЭЛТИЙН ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛ, ЗӨРЧИЛД ҮЗҮҮЛЭХ НӨЛӨӨ

- Нэгдсэн арга хэмжээ**

Тээврийн цагдаагийн албанаас жилд авах нэгдсэн арга хэмжээний тоог 50 хувиар нэмэгдүүлэхэд зөрчлийн тоог 18 хувиар нэмэгдүүлж, ослын тоог 9 хувь бууруулах боломжтой.

Graph for Зөрчлийн тоо

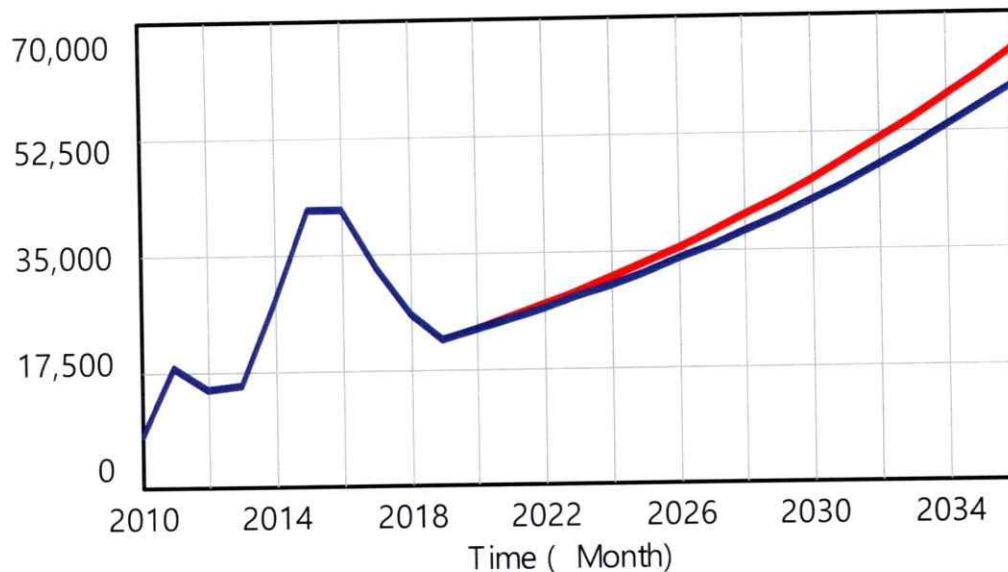


Зөрчлийн тоо : Test —————
Зөрчлийн тоо : Current —————

График 4.37 Нэгдсэн арга хэмжээ зөрлийн тоонд нөлөөлөх нөлөө

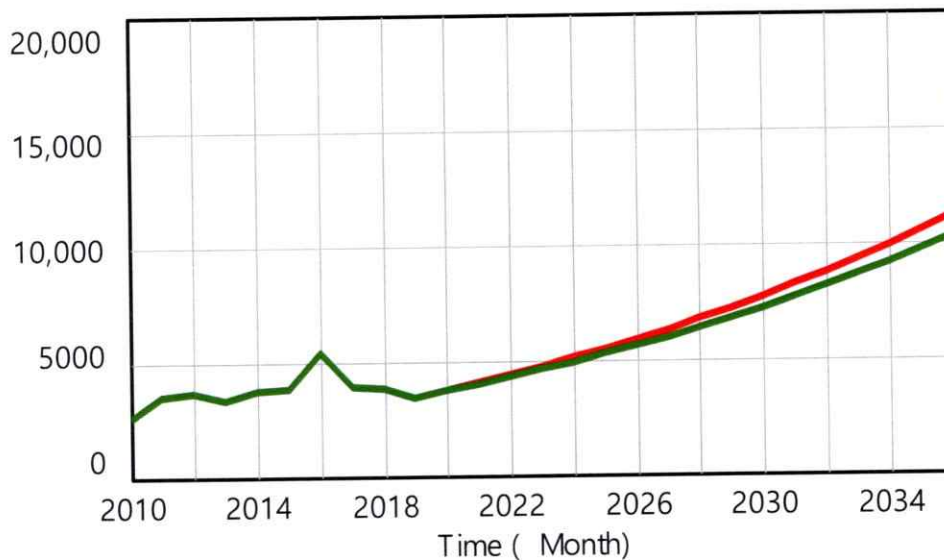
- **Хэсэгчилсэн арга хэмжээ**
Хэсэгчилсэн арга хэмжээг мөн адил 50% нэмэгдүүлэхэд зөрчлийн тоо 35 хувиар нэмэгдэж ослын тоог Улаанбаатар хотод 9 хувь, орон нутагт 8 хувиар бууруулах боломжтой.
- **Цагдаагийн тоо**
Гудамж талбайд үүрэг гүйцэтгэж буй албан хаагчийн тоог 1 дахин нэмэгдүүлэхэд зөрчлийн гаралт 31 хувь багасаж, зам тээврийн ослын тоо 15 хувиар буурах боломжтой.

Нийт зам тээврийн осол Улаанбаатар



Нийт зам тээврийн осол[Улаанбаатар] : Test —————
 Нийт зам тээврийн осол[Улаанбаатар] : Current —————

Нийт зам тээврийн осол Орон нутаг



Нийт зам тээврийн осол[Хөдөө орон нутаг] : Test —————
 Нийт зам тээврийн осол[Хөдөө орон нутаг] : Current —————

График 4.38 Зам тээврийн осолд нөлөөлөх цагдаагийн тооны нөлөө

- Зөрчил илрүүлэх камерын тоо**
 Зөрчил илрүүлэх камерын тоог 1 дахин нэмэгдүүлэхэд зөрчлийн илрүүлэлт 2036 онд 51 хувиар нэмэгдэж байна.
- Иргэдийн оролцоо сошиал орчин, E-Police app**
 Зөрчлийн мэдээллийг иргэдээс цахим орчинд хүлээн авснаар зөрчлийн илрүүлэлт 13 хувиар нэмэгдэж, ослын тоо 4 хувиар буурах боломжтой.
- Торгууль**

Энэхүү системийн динамик загварт зөрчлийн торгуулийн хэмжээг нэмэгдүүлэх он болон торгуулийн мөнгөн дүнд симуляц хийж үр дүнг харах боломжтой бөгөөд жишээ болгон 2026 онд согтуугаар тээврийн хэрэгслэл жолоодсон торгуулийн мөнгөн дүнг 3 дахин нэмэгдүүлж үзье.

Үүний үр дүнд согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодох зөрчил 20 хувь буурах боломжтой бөгөөд согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодсоноос шалтгаалсан осол 10.3 хувиар буурах боломжтой.



График 4.39 Согтуугаас шалтгаалсан зам тээврийн осолд торгуулын нөлөө

- Тээврийн хэрэгсэл жолоодох эрхийн үнэмлэхгүйгээр тээврийн хэрэгсэл жолоодсон зөрчил**
 Энэ зөрчлийн хувьд торгуулийн хэмжээг мөн адил нэмэгдүүлснээр зөрчил гаралтыг 20 хувиар бууруулах боломжтой.

Эрхийн үнэмлэхгүйгээр хөдөлгөөнд оролцсон зөрчил

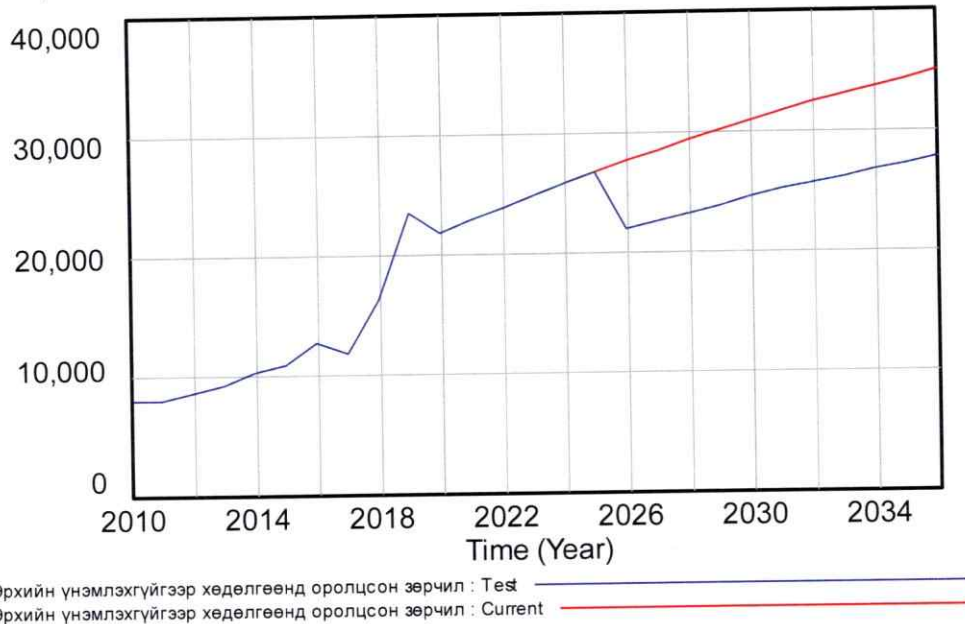


График 4.40 Тээврийн хэрэгслэл жолоодох эрхийн үнэмлэхгүйгээр тээврийн хэрэгслэл жолоодсон зөрчилд нөлөөлөх торгуулын хэмжээний нөлөө

- **Бүрэн бус тээврийн хэрэгслээр замын хөдөлгөөнд оролцсон**
Зөрчлийн торгуулийн мөнгөн дүн болон нэмэгдүүлэх хугацааг дээрх хэмжээгээр тогтооход зөрчлийн гаралт 20 хувь буурч бүрэн бус тээврийн хэрэгслээс шалтгаалсан осол орон нутагт 6 хувиар буурах боломж байна.

Бүрэн бус тээврийн хэрэгслээс шалтгаалсан осол

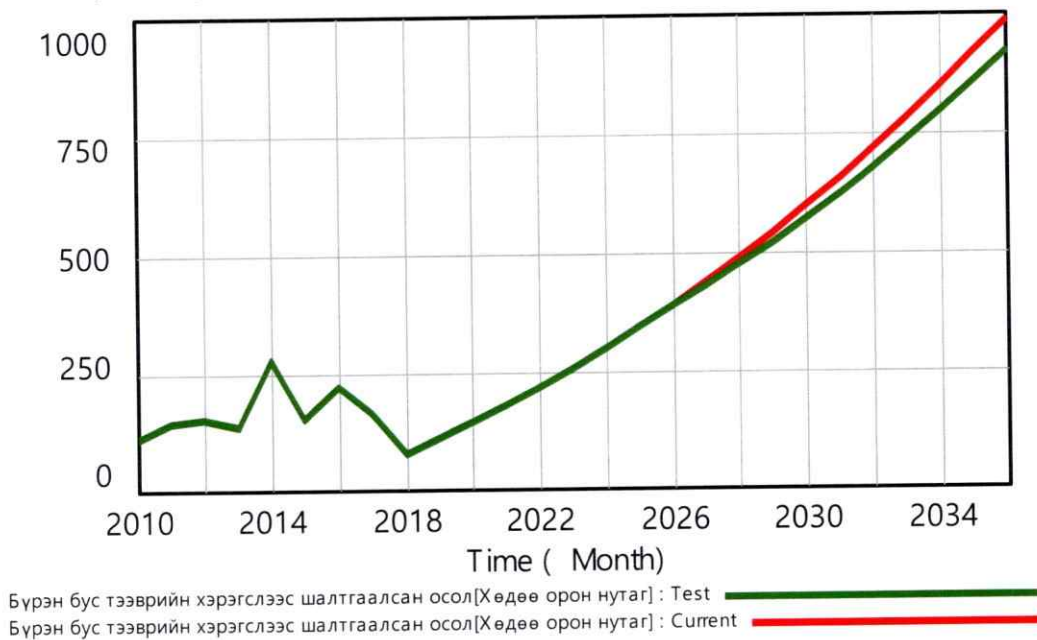


График 4.41 Бүрэн бус тээврийн хэрэгслээр замын хөдөлгөөнд оролцсон торгуулийн нөлөө

- **Хурд хэтрүүлэх зөрчил**

Хурд хэтрүүлэх зөрчилд оногдуулах торгуулийн мөнгөн дүнг мөн адил 3 дахин нэмэгдүүлэхэд зөрчлийн гаралт 2 хувиар буурч үзүүлэх нөлөө бага байна. Харин 6 дахин нэмэгдүүлэхэд 11 хувиар багасаж байна. Мөн хурднаас шалтгаалсан зам тээврийн осол 6 хувиар буурах хандлагатай байна.

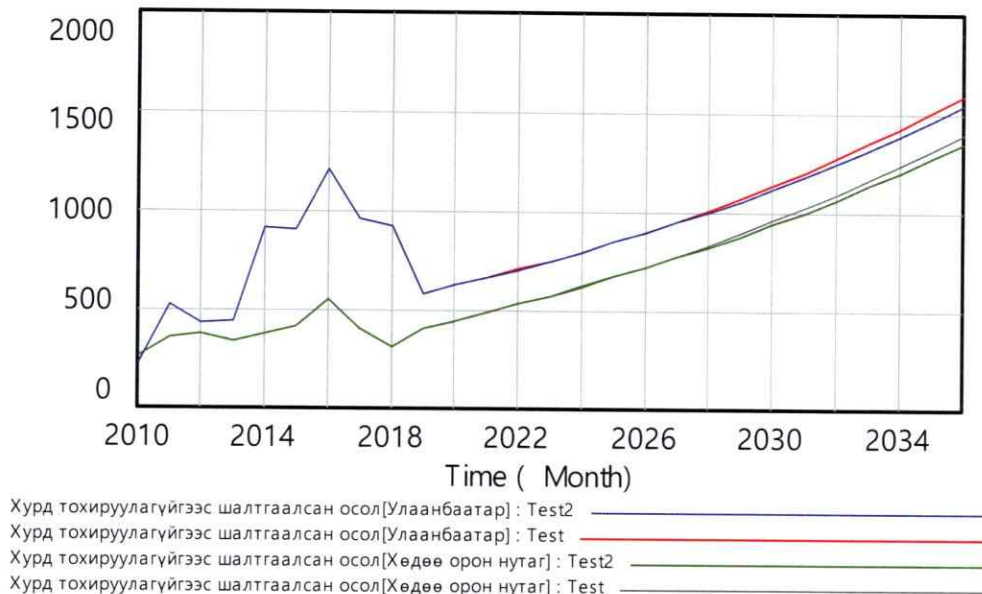


График 4.42 Хурд хэтрүүлэх зөрчлийн торгуулийн нөлөө

- **Эгнээ байр буруу эзэлсэн зөрчил**

Дээрх зөрчлийн торгуулийн тоон хэмжээг мөн адил нэмэгдүүлэхэд зөрчлийн тоо 20 хувиар багасаж, тус зөрчлөөс үүдсэн осол Улаанбаатар хотод 5 хувиар буурч байна.



График 4.43 ЭГНЭЭ БАЙР БУРУУ ЭЗЭЛСЭН ЗӨРЧИЛД ҮЗҮҮЛЭХ ТОРГУУЛИЙН НӨЛӨӨ

- **Бусад төрлийн зөрчил**

Бусад төрлийн зөрчлийн торгуулийн хэмжээг 2026 оноос 3 дахин нэмэгдүүлэхэд зөрчлийн гаралт 13 хувиар багасаж ослын хэмжээ 1 хувиар буурах боломжтой.

ХАР ЦЭГ

Зам тээврийн осол хамгийн олон давтамжтай гарсан 144 цэгийг сонгон замын төрлөөс хамаарч шулуун зам, муруй зам, далий зам, гурван замын уулзвар, дөрвөн замын уулзвар, аюулгүйн тойрог зэрэг 6 хэсэгт бүлэглэн судлагдсан. Дээрх цэгүүдэд 2010-2019 оны хооронд гарсан зам тээврийн ослын тоон мэдээлэлд үндэслэн 2036 он хүртэлх зам тээврийн ослын тоог систем динамик аргаар тооцон гаргасан.

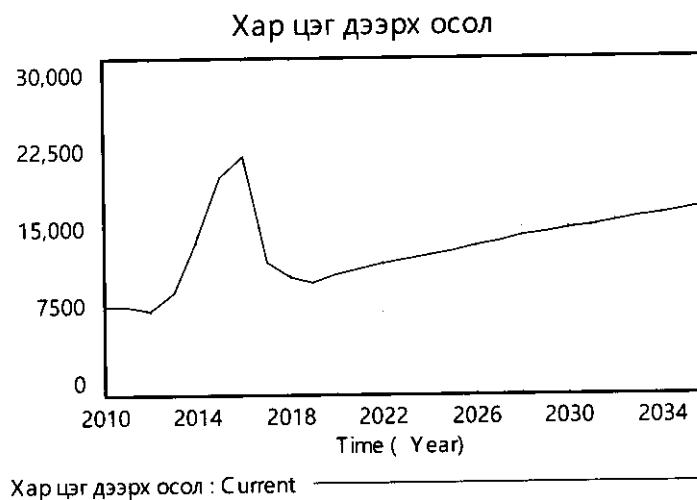


График 4.44 Хар цэг дээрх осол

- Шулуун зам

2010-2019 оны хооронд шулуун замд зам тээврийн осол хамгийн олон давтамжтай гарсан 31 цэг байгаа бөгөөд энэ үү цэгүүдэд жилд дунджаар 356 зам тээврийн осол үйлдэгдэж байна. Эдгээр цэгүүд цаашид энэ хэвээр байвал 2025-2036 оны хооронд жилд дунджаар осол 371 болон өсөх төлөвтэй байна. Энэ өсөлтийг хязгаарлахын тулд дундаж хурдны камер, замын үзэгдэх орчны стандарт, авто замын чанар аюулгүй байдалд симуляц хийн туршсан бөгөөд 6-н чиглэлд **дундаж хурдны камер байрлуулан, үзэгдэх орчин, замын засвар арчлалт, чанарын стандартад анхаарч ажиллахад шулуун замд гарч буй хар цэг дээрх ослын тоог 78 хувиар бууруулах боломжтой.**

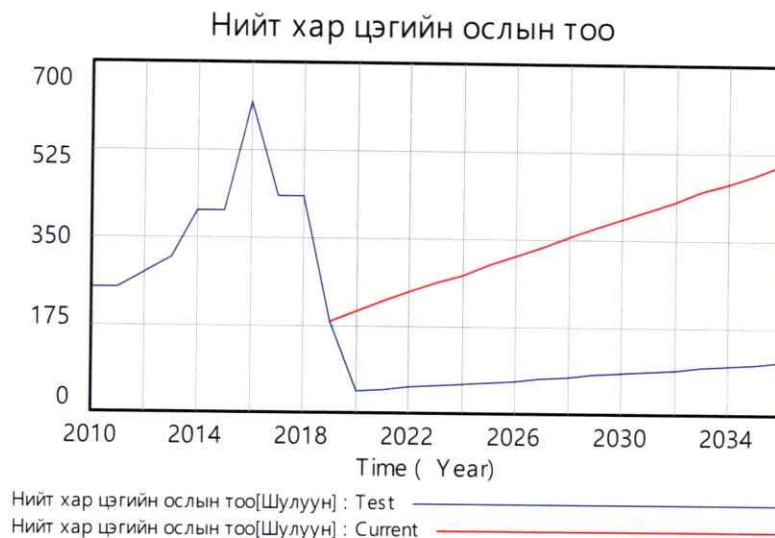


ГРАФИК 4.45 ШУЛУУН ЗАМД ГАРСАН ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛ

- **Далий зам**

Монгол улсын хэмжээнд Далийн замд жилд дунджаар 260 орчим зам тээврийн осол бүртгэгдэж байгаа бөгөөд мөн адил **дундаж хурдны камер, үзэгдэх орчин, замын засвар арчлалт, чанарын стандартад** чиглэн ажиллахад тус цэгүүд дээрх зам тээврийн ослыг 13.5 хувиар багасгах бүрэн боломжтой.

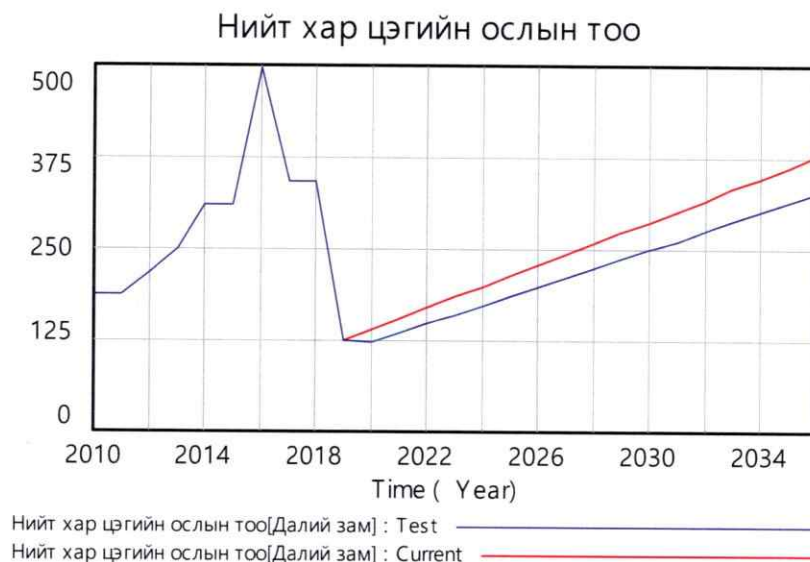


ГРАФИК 4.46 ДАЛИЙН ЗАМД ГАРСАН ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛ

- **Муруй зам**

Улсын хэмжээнд 2010-2019 оны хооронд хамгийн олон зам тээврийн осол бүртгэгдсэн муруй замын хэсэгт нийт 747 зам тээврийн осол гарсан бөгөөд жилд дунджаар 67 зам тээврийн ослын тохиолдол бүртгэгдэж байна. Муруй замын хар цэг дээрх ослын тоог дээрх авч хэрэгжүүлсэн арга хэмжээг авч ажиллах бөгөөд үүний үр дүнд зам тээврийн ослыг жилд дунджаар 51 болгон бууруулж нийт 13 хувиар багасгах боломжтой. Мөн шинээр баригдаж буй автозамуудын муруйлтын радиусыг нэмэгдүүлэх шаардлага байна. Учир нь 80 км/ цагийн хурдтай хөдөлгөөнд

оролцох стандартаар автозамын муруйлтын радиус баригддаг бөгөөд орчин үед хурд хүч ихтэй машинууд олон болсон тул энэ стандартыг нэмэгдүүлэх нь зөв юм.

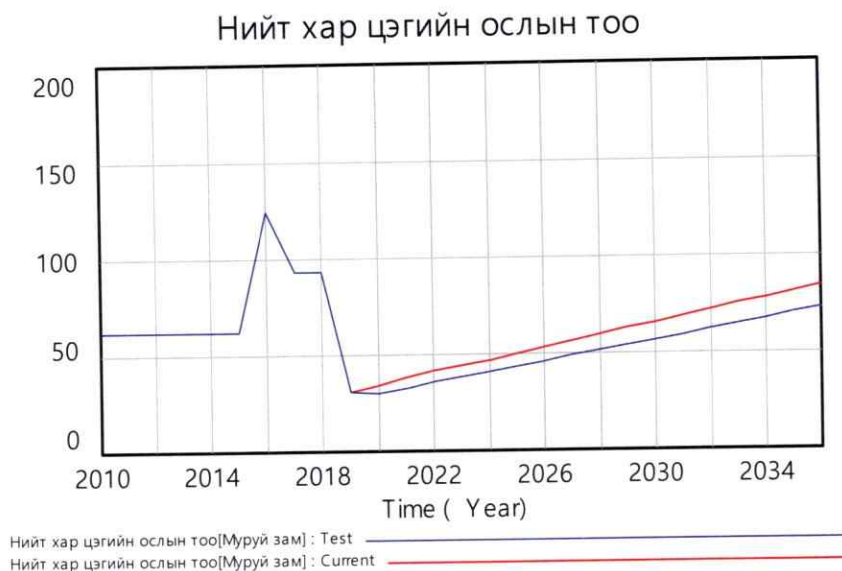


ГРАФИК 4.47 МУРУЙ ЗАМЫН ХЭСЭГТ ГАРСАН ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛ

- **Гурван замын уулзвар ба туслах замын уулзвар**

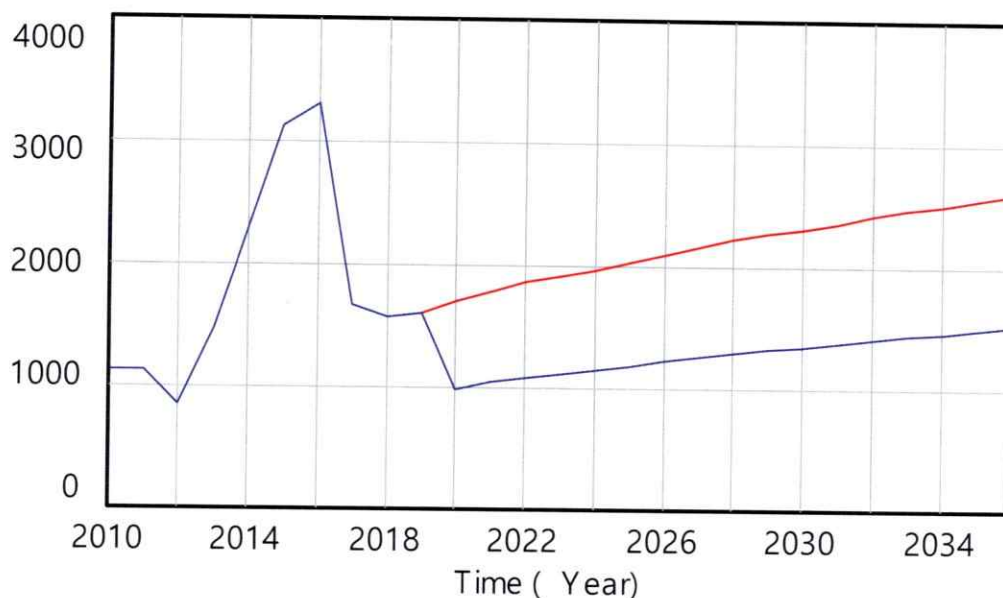
Улаанбаатар хотод үйлдэгдэж буй зам тээврийн ослын 8 хувь нь гурван зам хэлбэрийн уулзвар дээр бүртгэгдсэн бөгөөд жилд дунджаар 1811 зам тээврийн осол хамгийн өндөр давтамжтай 11 хар цэг дээр гарч байна.

Энэ хүү давтамжийг бууруулахад секундтэй гэрлэн дохио, торгуулийн камер, хурд сааруулагч, үзэгдэх орчны стандарт зэрэгт анхаарал хандуулж тодорхой арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэх боломжтой.

Гурван замын уулзварт гарч буй зам тээврийн ослыг бууруулахад тоон систем бүхий гэрлэн дохио байрлуулах боломжтой бөгөөд энэхүү дохио нь зам тээврийн ослыг 5 хувиар бууруулах боломжтой. Мөн хяналт болон торгуулийн камер байршуулснаар 9 хувиар бууруулах боломжтой. Мөн шаардлагатай газруудад хурд сааруулагч байршуулснаар зам тээврийн ослыг жилд 120 орчмоор бууруулах боломжтой.

Түүнчлэн уулзвар орчмын бүсийн үзэгдэх орчин буюу хүрээлэн буй орчныг хот төлөвлөлтийн стандартын дагуу хэрэгжүүлэхэд гурван замын хар цэг дээрх ослыг хамгийн ихээр буюу 23 хувиар бууруулах боломжтой. Дээрх арга хэмжээг систем динамик аргаар тооцон симуляц хийн туршиж үзвэл нийт зам тээврийн ослын өсөлтийг 2036 онд 41 хувиар буюу дунджаар 914 орчим ослыг хязгаарлах боломжтой.

Нийт хар цэгийн ослын тоо



Нийт хар цэгийн ослын тоо[Гурван замын хэлбэрийн уулзвар] : Test —
 Нийт хар цэгийн ослын тоо[Гурван замын хэлбэрийн уулзвар] : Current —

График 4.48 Гурван замын уулзвар ба туслах замын уулзварт гарсан зам тээврийн осол

- **Дөрвөн замын уулзвар**

Дөрвөн замын уулзварын зам тээврийн ослыг бууруулах симуляцыг 2 өөр төрлөөр хийх боломжтой бөгөөд огтлолцоогүй уулзвар буюу гүүрэн ба нүхэн замууд болон замын дэд бүтцийн гэж 2 ангилна.

Гүүрэн болон нүхэн зам

Монгол улсын хэмжээнд хамгийн олон давтамжтай зам тээврийн осол гарч буй 34 цэгийг сонгон судалгаа хийсэн бөгөөд эдгээр цэгүүдэд гарч буй зам тээврийн ослын тоог огтлолцоогүй гүүрэн болон нүхэн зам барьснаар хэрхэн буурах хандлагатай байгааг шалгах симуляц хийх боломжтой. Энэ хүү 34 уулзварын тал хувь буюу 17-н цэгт давхар замын уулзвар буюу нүхэн болон гүүрэн зам барьж байгуулснаар 34 цэг дээрх нийт ослын тоо 25 хувиар буурах боломжтой. Харин бүх цэгт буюу 34 цэгт гүүрэн зам болон явган хүний гүүрэн нүхэн гарцыг байгуулснаар жилд дунджаар 6600 орчмоор буюу 70 хувиар бууруулах бүрэн боломжтой.

Нийт хар цэгийн ослын тоо

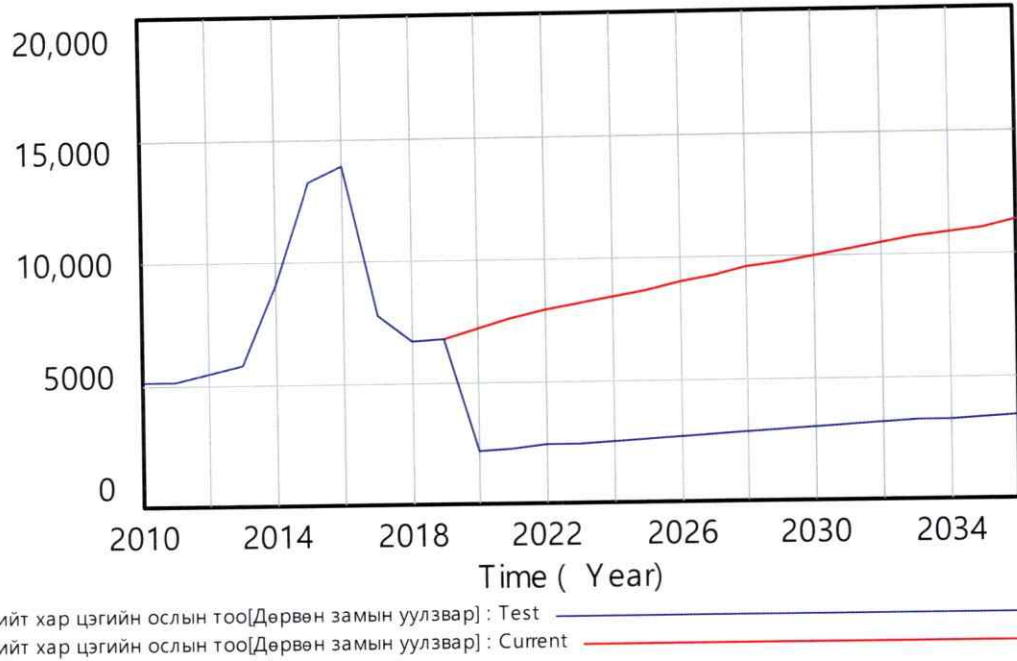


График 4.49 Дөрвөн замын уулзварт гарсан зам тээврийн осол

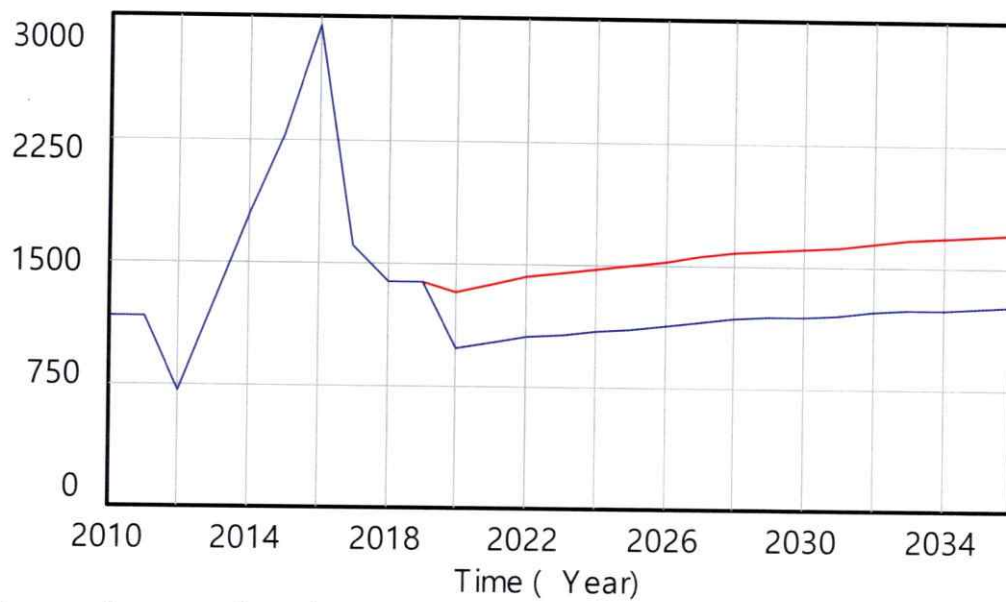
Замын дэд бүтцийн симуляц

Дээрх сонгон авсан 34 цэгт давхар зам бус бусад дэд бүтцийг сайжруулан ослын тоог бууруулах боломжтой бөгөөд явган хүний гүүрэн болон нүхэн гарц, секундтэй буюу тоолууртай гэрлэн дохио, үзэгдэх орчны буюу ногоон байгууламжийн өндөр, зайг стандартад нийцүүлэх, автозамын ойр орчимд худалдаа үйлчилгээ явуулахгүй байх зэргээр симуляц хийн үр дүнг харах боломжтой. Эдгээр 34 цэгүүдэд дээрх арга хэмжээг авснаар жилд дунджаар 4900 буюу 52 хувиар бууруулах боломжтой. Эдгээр симуляцийн үр дүнгээс үзэхэд уулзвар хэлбэрийн замуудыг явган хүний хөдөлгөөнтэй огтлолцуулахгүй байхаар шийдэж уулзвар орчмын бүсийг хотын стандартад нийцүүлэн сайжруулах шаардлага харагдаж байна.

- **Аюулгүйн тойрог**

Улаанбаатар хотын хэмжээнд давтамж өндөртэй осол аваар гардаг 6 цэгийг сонгон судалсан бөгөөд эдгээр цэгүүдэд 2010-2019 оны хооронд нийт 15684 осол бүртгэгдсэн нь Улаанбаатар хотод гарсан зам тээврийн ослын 6.3 хувийг эзэлж байна. Эдгээр 6 цэгт гарах зам тээврийн ослын тоог хамгийн доод төвшинд барихад зам засвар арчлалт, тэмдэг тэмдэглэгээ, хяналтын камер болон тойрог орчмын бүсийн стандарт, аюулгүйн тойргийн радиусыг нэмэгдүүлэх, явган хүний гүүрэн болон нүхэн гарц шаардлагатай бөгөөд эдгээрийг авч хэрэгжүүлсний үр дүнд аюулгүйн тойрог дээрх ослын тоог хамгийн бага буюу жилд дунджаар 800 осол бүртгэгдэг байдлаар бууруулах боломжтой.

Нийт хар цэгийн ослын тоо



Нийт хар цэгийн ослын тоо[Аюулгүйн тойрог] : Test21

Нийт хар цэгийн ослын тоо[Аюулгүйн тойрог] : Test2

ДУГНЭЛТ

Замын хөдөлгөөн бол нарийн төвөгтэй нийлмэл динамик систем бөгөөд түүний ерөнхий нөхцөл байдлыг “хүн – тээврийн хэрэгсэл – зам орчин” гэсэн системийн хүрээнд авч үзэж байна. Харин замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах асуудлыг нийгэм, эдийн засаг, соёл, эрх зүй, төрийн бодлого гэсэн үндсэн суурь элементийн хүрээнд цогц байдлаар нь авч үзэх нь зүйтэй. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад түүнд нөлөөлж буй хүчин зүйлийг шинжлэх ухааны үндэслэлтэй тогтоож, эрсдлийг бууруулах нь хамгийн чухал бөгөөд тулгамдсан асуудлын нэг юм.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд олон төрлийн хүчин зүйлс нөлөөлдөг боловч түүн дотроо голлон нөлөөлөх хүчин зүйл болох замын дэд бүтэц буюу замын байгууламж, аюулгүй тээврийн хэрэгсэл, жолоочийн соёл, хөдөлгөөнд оролцох сахилга болон эрх зүйн зохицуулалт, төрийн бодлого ихээхэн хамааралтай.

Сүүлийн жилүүдэд зам тээврийн ослын өсөлтийн хувь статистик тоон үзүүлэлтээр бага зэрэг буурах хандлага байгаа боловч түүний улмаас хүний амь нас хохирох нь бусад шалтгаанаар нас барагсдын дунд эзлэх хэмжээгээрээ томоохон байр эзэлж, нийгэмд үнэлж баршгүй хохирол учруулсан хэвээрээ байна. Иймд зам тээврийн ослоор хүний амь насыг хохироохгүй байхгүй, осол гарсан тохиолдолд нэн яаралтай амь насын аврахад анхаарал хандуулж, тууштай арга хэмжээ авах шаардлагатай. Түүнчлэн зам тээврийн ослоос учрах шууд болон шууд бус эд материалын хохирол³² багагүй байсаар байна.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангаж, эрсдлийг нэмэгдүүлэхгүй байх улмаар бууруулах боломж бидэнд бий. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад нөлөөлөх хүчин зарим хүчин зүйлд хийсэн судлагааны үр дүнд дараахь дүгнэлтийг танилцуулж байна. Үүнд:

Нэг. Аливаа улс орны хөгжлийн үндсэн тулгуурын нэгээхэн хэсэг нь зам бөгөөд түүний нийгэмд оруулж буй хувь нэмэр асар их байдаг. Эдийн засгийн нөхцөл байдал сайжрах тусам авто замын салбарт оруулах хөрөнгө оруулалтын хэмжээ нэмэгдэж, бүтээн байгуулсан авто зам нь эргээд эдийн засагтаа хөрөнгө оруулалтыг нэмэгдүүлэх үндэс болж байдаг. Иймд автозамыг илүү аюулгүй, баталгаатай замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангасан байхад голлон анхаарч **“аюулгүй авто замын дэд бүтэц байгуулах”** ажлыг тасралтгүй хийж, гүйцэтгэх шаардлага нэгэнт бий болжээ. Учир нь зорчигч, тээврийн хэрэгслийн тоо хэд дахин өсч байхад замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын суурь нөхцөл болох зам, орчны нөхцөл байдал төдийлөн өөрчлөгдөхгүй байна.

³² Хохирлыг осолд өртөгдсөд эмнэлгийн тусламж үзүүлэхэд гарах зардал, хөдөлмөрийн чадвараа алдахад олгох тэтгэмж, автомашины эвдрэл гэмтлийг засах сэлбэх, эвдэрсэн замын байгууламжийн үнэ түүний сэргээн засварлах зардал зэрэг өргөн хэмжээний өртөгөөр тодорхойлогдоно.

Орон нутгийг хатуу хучилттай замаар холбох, авто замын сүлжээний уртыг нэмэгдүүлэх чиглэлд ихээхэн анхаарч ирсэн нь зарим талаараа зорчих хурдыг нэмэгдүүлж, зам тээврийн осол гарах нэг нөхцөл болж иржээ. Зам, замын байгууламжийн эвдрэл, гэмтэл, техникийн зөрчлийн нөхцөл байдлын талаарх бодитой судалгаа, мэдээлэл хангалтгүй байгаа нь судалгааны явцад харагдлаа. Замын засвар үйлчилгээ, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах тэмдэг, тэмдэглэгээ, байгууламжийн стандартын дагуу барьж байгуулах ажил хангалттай түвшинд хүрэхгүй байна.

Зам тээврийн осол, гэмт хэрэг, зөрчлийн шалтгааныг зөвхөн жолооч, явган зорчигчийн буруутай үйлдлээс тухайлбал, замын хөдөлгөөний дүрэм, заалтыг зөрчсөн, хурд хэтрүүлэх, аюул саад бий болсон үед зогсоох арга хэмжээ авч чадахгүй байх, самбаачилж чадаагүйн улмаас онхолдох, мөргөлдөх, согтууруулах ундааны зүйл хэрэглэх зэрэг хэлбэрээр зам тээврийн осолд ордог гэж тодорхойлогдсон байна.

Осол, хэрэг, зөрчлийн материалаас үзэхэд ихэвчлэн замын нөхцөлөөс шалтгаалж зам тээврийн осол гарсан хэрэг, зөрчил тун цөөхөн байгаа нь зам тээврийн ослын шалтгааныг бодитой тодорхойлж чадаж байна уу гэдэгт эргэлзээ төрүүлж байна.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын цагаан номд 2018-д замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын³³ ач холбогдол, хийх аргачлалыг тодорхойлсон боловч судалгааны явцад замын хөдөлгөөн, замын байгууламжийн талаар аудит хийсэн материал олж тогтоогоогүй тул аудит хийдэг эсэх нь эргэлзээтэй байна.

Зам тээврийн ослын шалтгааныг тогтоох, нөлөөлж буй бусад хүчин зүйлийг тодорхойлох судалгаа шинжилгээг замын цагдаагийн болон орон нутгийн аль ч байгууллага тогтмол хийдэггүй байна.

Зам тээврийн ослын давтамжит газар “хар цэг”-ийн судалгаа тогтмолжоогүй, түүнийг хийх нэгдсэн аргачлал байхгүй, уг судалгааг хэн хийх, ямар байгууллага авч ашиглах, түүнийг үндэслэн ямар шийдвэр гаргах талаар эрх зүйн ямар нэгэн баримт бичигт тусгагдаагүй байна. (судалгааны явцад олж тогтоож чадаагүй),

Зам тээврийн хар цэгийг хэрхэн тодорхойлох, ач холбогдол, түүнийг ашиглах албан тушаалтны талаар Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын цагаан ном – 2018-д тодорхой тайлбарласан боловч энэ нь түүнийг хийх батлагдсан стандарт, аргачлал биш юм.

³³ 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 цагаан ном – 2018 УБ., 2019. 40-50 дахь тал.

Хоёр. Манай улсын иргэдийн нэн тэргүүний хэрэгцээнд байр сууцтай болох асуудал байдаг бол дараагийн чухал хэрэглээ нь автомашин болжээ. Зарим өрх хоёроос гурван тээврийн хэрэгсэлтэй байна. Цаашдаа энэ хэрэгцээ, хэрэглээ ойрын хугацаанд улам бүр өсөх хандлагатай.

Монгол Улсын тээврийн хэрэгсэл 2019 оны байдлаар **961,386** байгаагийн 54 хувийг нийслэл хотод бүртгэлтэй байгаа тээврийн хэрэгсэл эзэлж байна. Тээврийн хэрэгслийн тоо сүүлийн 5 жилд хурдацтайгаар өсөн нэмэгдэж байна.

Нийт бүртгэлтэй тээврийн хэрэгсэл дотор арваас дээш жил ашигласан тээврийн хэрэгсэл дийлэнх хувийг эзэлж байгаа бөгөөд жил ирэх тусам тэдгээрийн тоо нэмэгдэж байна.

Олон жил ашигласан тээврийн хэрэгсэл их байх нь замын хөдөлгөөний аюулын эрсдлийг нэмэгдүүлэх хүчин зүйлийн нэг болж байна.

Манай улсад импортлогдон ирж байгаа мотоциклийн дийлэнхийг БНХАУ-аас нийлүүлж байна. Улсын хэмжээнд бүртгэгдсэн нийт мотоциклийн 87.7 хувь нь орон нутагт байгаа бөгөөд импортлогдсон мотоциклийн 80 орчим хувь нь улсын бүртгэл хяналтад хамрагддаггүй талаар судалгааны дүн гарчээ.

Гурав. Жолоочийн бүртгэлийн мэдээллийн нэгдсэн санд 2019 оны жилийн эцсийн байдлаар 1.265.544 мянган жолооч бүртгэлтэй байна. Сүүлийн 10 жилийн үзүүлэлтээр жилд дунджаар 70 мянган жолооч шинээр бэлтгэгдэн тээврийн хэрэгсэл жолоодох эрх авчээ. Насанд хүрсэн хүн амын талаас илүү хувь нь жолооч болсон байна.

Жолооч бэлтгэх сургалт өнөөгийн шаардлагыг хангахгүй байна. Жолоочийн хөдөлгөөнд оролцох соёл дутмаг, сахилга хариуцлага сул байгаа нь зам тээврийн осол гаргахад ихээхэн хэмжээгээр нөлөөлж байна.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын түвшинг жолоочийн хариуцагатай шууд холбон цөөхөн үзүүлэлтээр үнэлэх бус түүнд нөлөөлж буй хүчин зүйлийг илрүүлэн оновчтой олон үзүүлэлтээр дүгнэх шаардлага бий болсон байна.

Орон нутагт мотоциклийн хэрэглээ нэмэгдэж, түүнийг жолоодоход “сургалтад суух шаардлагагүй” өөрийн дадлаар эзэмшиж, өөрийн болон тээвэрлэж байгаа зорчигчийнхоо аюулгүй байдлыг хангах талаарх мэдлэг, ойлголт тун хангалтгүйгээс осолд өртөх нь элбэг байна.

Дөрөв. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үндсэн суурь нь төрийн бодлого, хууль тогтоомжийн хэрэгжилт мөн. Өнөөдрийн байдлаар замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах эрх зүйн харилцаанд хамаарах хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж байгаа 10 гаруй хууль тогтоомж, олон улсын гэрээ, конвенц, автотээврийн харилцааны тухай засгийн газар хоорондын хоёр талын гэрээ, хэлэлцээр зэрэг эрх зүйн акт, /баримт бичиг/, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахтай холбоотой 250 орчим

стандарт, норм дүрэм мөрдөгдөж, төрөөс замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, иргэдийг осол гэмтлээс урьдчилан сэргийлэх бодлого хөтөлбөр хэрэгжиж эрх зүйн орчин, төрийн бодлого хангалттай боловсруулагджээ. Харин тэдгээрийн хэрэгжилтийн байдал төдийлөн бидний хүсч буй хэмжээнд хангалттай биш байна.

Тав. Жолоочийг хариуцлагын албан журмын даатгалд хамруулах, хохирогчийн эрхийг хамгаалахтай холбогдсон харилцааг Жолоочийн даатгалын тухай Иргэний хууль, Компанийн тухай хууль, Санхүүгийн зохицуулах хорооны эрх зүйн байдлын тухай, Даатгалын мэргэжлийн оролцогчийн тухай, Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай, Автотээврийн тухай хуулиар зохицуулж байна.

Эрсдэлээс хамгаалах олон хэлбэрийн нэг нь даатгал байдаг. Жолоочийн даатгалын тухай хууль (2011 он) мөрдөгдөж эхэлснээс хойш жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалыг хэрэгжүүлэх, иргэн, хуулийн этгээдийг эрсдлээс хамгаалах эрх зүйн орчин бүрдсэн байна.

Хууль хэрэгжснээр нийгмийн бүхий л давхаргад даатгалын суурь ойлголт, ач холбогдлыг таниулсан, эрсдлээс хамгаалах шинэ арга хэлбэр болж чадсан байна. Хэдийгээр ололттой сайн тал байгаа боловч хуулийг хэрэгжүүлэх хугацаанд засч өөрчлөх, сайжруулах зарим практик хэрэгцээ шаардлагууд үүссэн байна.

Жолоочийн даатгалд хамрагдалт 2019 оны байдлаар гэхэд нийт даатгуулагчдын 72.37 хувь нь хувь хүн, 24.65 хувь нь хуулийн этгээд, 0.82 хувь нь мэргэшсэн жолооч хамрагдсан, 651.677 тээврийн хэрэгсэл хамрагдсан нь өмнөх оны мөн үеээс 0.6 хувиар буюу 3868 нэгжээр буурсан байна. Эрх зүйн зохицуулалтад өөрчлөлт оруулахгүй энэ хэвээрээ байвал даатгалд хамрагдалт буурах хандлагатай байна. Даатгалд хамрагдалтыг 2012 онтой харьцуулахад 74.5 хувиар өссөн байхад хураамжийн хэмжээ 42.4 хувиар л өссөн нь анхаарал татаж байна.

Даатгалын тохиолдол гарсан даруйд даатгалын байгууллага нэн даруй шуурхай албыг илгээх үүргээ харилцан адилгүй биелүүлж байгаа талаар иргэдийн гомдол тасрахгүй³⁴ байгаа, орон нутагт хэрхэн шуурхай албаны үйлчилгээ үзүүлдэг эсэх нь тодорхойгүй байна.

Зургаа. Шинжлэх ухааны үндэслэлтэй, бодиттой судалгааг хийж, үр дүнг хэмжиж, судалгаанд суурилсан шийдвэр гаргаж байх олон улсын чиг хандлагаар замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын судалгааг мэргэшсэн судалгааны байгууллагаар тогтмол хугацаанд хийж байх шаардлагатай байна.

Судалгааны ажлын үндсэн материал болох замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалтай холбоотой мэдээллийн нэгдсэн сан, статистик тоо мэдээллийг бүрдүүлэх

³⁴ Жолооч даатгалын байгууллагаар үйлчлүүлэхэд хүндрэл учирдаг эсэх талаархи судалгаа. Баянзүрх дүүргийн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын судалгаа. Уб., 2019. 32-38 дахь тал.

талаар Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн 10 дугаар зүйлд³⁵ заасан боловч, мэдээллийн сангийн мэдээлэл давхардах, статистик тоо баримт хоорондоо зөрөх, шаардлагатай зарим мэдээллийн үзүүлэлт дутмаг, байхгүй зэргээс үнэн бодиттой, шаардлагатай мэдээлэл гарахгүй байна.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах асуудалтай холбоотой төрийн болон төрийн бус байгууллагын дундын мэдээллийн нэгдсэн сантай болох, мэдээний маягт, хүснэгт, мэдээ авах, боловсруулах хугацаа зэрэг статистикийн мэдээлэл бүрдүүлэх зарчим, шаардлагыг хангасан мэдээлийн нэг сувагт төлөвлөрөх санг бий болгох шаардлагатай.

Зөвлөмж

Судалгааны үр дүнд үндэслэн дараах зөвлөмжийг гаргаж байна.

- Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах чиглэлээр гарч буй олон улсын хөтөлбөрт, төлөвлөгөө, стратегид тусгагдсан зүйл заалтыг өөрийн орны хөтөлбөр, бодлого хууль тогтоомжид тусгах нь зүйтэй. Тэдгээр төлөвлөгөө, стратеги нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах олон улсын чиг хандлагыг тодорхойлж байна. Тухайлбал,

³⁵ 10 дугаар зүйл.Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын бүртгэл, мэдээллийн нэгдсэн сан

10.1.Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын бүртгэл, мэдээллийн нэгдсэн сан нь дараах төрөлжсөн сангаас бүрдэнэ:

10.1.1.тээврийн хэрэгслийн бүртгэл, мэдээллийн санд механикжсан тээврийн хэрэгслийн улсын бүртгэл, шилжилт хөдөлгөөн, ашиглалт, засвар, оношилгооны бүртгэл, мэдээллийг хамруулах;

10.1.2.зам, замын байгууламжийн эвдрэл, гэмтлийн бүртгэл, мэдээллийн санд замын хөдөлгөөнд аюул учруулж болзошгүй зам, замын байгууламжийн төлөв байдал, эвдрэл, гэмтлийн бүртгэл, мэдээллийг хамруулах;

10.1.3.жолоочийн бүртгэл, мэдээллийн санд жолоодох эрхийн үнэмлэх дээрх мэдээллийн бүртгэл, мэдээллийг хамруулах;

10.1.4.жолооч бэлтгэх сургалтын байгууллагын бүртгэл, мэдээллийн санд жолооч бэлтгэх сургалтын байгууллага, түүний сургалтын материаллаг бааз, хүний нөөц болон суралцагсдын бүртгэл, мэдээллийг хамруулах;

10.1.5.зам тээврийн осол, хэрэг, зөрчлийн бүртгэл, мэдээллийн санд зам тээврийн осол, түүнээс учирсан хохирол, Замын хөдөлгөөний дүрэм зөрчсөн зөрчлийн тоо бүртгэл, мэдээллийг хамруулах;

10.1.6.жолоочийн эрүүл мэнд, зам тээврийн осолд өртсөн хүний бүртгэл, мэдээллийн санд механикжсан тээврийн хэрэгслийн жолоочийн эрүүл мэндийн үзлэгийн дүгнэлт, зам тээврийн ослын улмаас гэмтсэн, нас барсан хүний тоо бүртгэл, мэдээллийг хамруулах;

10.1.7.жолоочийн даатгалын мэдээллийн санд даатгалын гэрээ, даатгалын тохиолдол, хохирогчид олгосон нөхөн төлбөр, даатгагч, даатгуулагч, хохирогчийн болон жолоочийн даатгалтай холбоотой бусад бүртгэл, мэдээллийг хамруулах;

10.1.8.авто тээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн албан татварын бүртгэл, мэдээллийн санд тухайн төрлийн татварын бүртгэл, мэдээллийг хамруулах.

10.2.Энэ хуулийн 10.1.1-д заасан санг автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага, 10.1.2-т заасан санг авто замын асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага, 10.1.4-т заасан санг мэргэжлийн боловсрол, сургалтын асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага, 10.1.3, 10.1.5-д заасан санг цагдаагийн байгууллага, 10.1.6-д заасан санг эрүүл мэндийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага, 10.1.7-д заасан санг Санхүүгийн зохицуулах хороо, 10.1.8-д заасан санг татварын асуудал эрхэлсэн төрийн байгууллага тус тус хариуцан хөтөлнө.

10.3.Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын бүртгэл, мэдээллийн нэгдсэн сан болон түүний төрөлжсөн санг хөтлөх, уг сангаас мэдээлэл, лавлагаа өгөхтэй холбогдсон харилцааг зохицуулах журмыг Үндэсний зөвлөл батална.

10.4.Зам тээврийн осол, хэрэг, зөрчлийн бүртгэл, мэдээллийн сангийн бүртгэл, мэдээлэлд үндэслэн жолоочийн зөрчлийн оноог тооцно.

- “Аюулгүй авто замын дэд бүтэц байгуулах арван алхам бүхий төлөвлөгөө”-нд дурьдагдсан автозамын дэд бүтэц буюу бүтээн байгуулалтыг 1-аас 5 од бүхий үнэлгээгээр үнэлж, 2030 он гэхэд автозамын ослын тоог бууруулахын тулд шинээр баригдсан бүх автозам дор хаяж гурван одтой байх ёстой заалтыг баримтлах;
- “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах 10 жилийн хөтөлбөрийн дэлхийн төлөвлөгөө”-нд заасан автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдал, автозамын зорчигчийн зан төлөв, автозамын боловсрол болон ослын дараах хариу үйлдэл үзүүлэх ажиллагаанд анхаарал хандуулах, ялангуяа ослын дараах хариу арга хэмжээг анхаарал хандуулах;
 - “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын стратеги”
 - “Тогтвортой хөгжлийн зорилт 2015-2030” тусгагдсан *Дэлхийн хэмжээнд 2020 он гэхэд зам тээврийн ослоор амь насаа алдаж болон бэртэж буй хүмүүсийн тоог тал хувиар бууруулна*” гэсэн зорилтыг дэвшүүлэх;
 - “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах олон улсын 12 зорилт”-д тусгагдсан автозамын аюулгүй байдлыг хангахад чухам юунд анхаарч, ямар үзүүлэлтүүдийг ашиглан хэрхэн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хянан хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай гүйцэтгэлийн шалгуур буюу зорилт, тухайн үзүүлэлтүүдийн дагуу дата цуглуулахад юуны өмнө анхаарах ёстойг тодорхойлж улс орнуудад зөвлөмжилснийг анхаарах шаардлагатай байна.
 - Монгол Улсын Засгийн газрын 2000 оноос хойш баталсан дөрвөн удаагийн үндэсний хөтөлбөр бодлого шийдвэр нь тухайн цаг үедээ хэрэгжсэн хэдий боловч замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндсэн суурь нөхцөл бүрэн хангагдаагүй, дэвшүүлсэн зорилт нь явцуу хүрээнд байсан зэрэг хүчин зүйл нөлөөлсөн учраас дорвитой өөрчлөлт гараагүй, бодлого стратегийн шинжлэх ухааны үндэслэлтэй боловсруулаагүйн улмаас ойр ойрхон солигдох, үр дүнг бодитой тооцохгүй байх нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд шууд нөлөөлж байна. иймд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үндэсний тогтвортой бодлого барьж, хэрэгжүүлэх;
 - Аюулгүйн зам, замын байгууламжийг байгуулах хөрөнгө оруулалтыг нэмэгдүүлэх, түүний санхүүжүүлэлтэд дүн шинжилгээ хийх;
 - Зам тээврийн осол гарахад замын нөхцлөөс хамаарч байгаа эсэхийг шинжлэх ухааны үндэслэлтэй өөрөөр хэлбэл, осол гарсан газруудын ослын давтамж, байрлал, ойролцоо цэгүүдийн замын нөхцөл болон геометр үзүүлэлтийн ижил байдлаар нь багцлан үзэж, замын өгсүүр, шулуун, замын муруй хэсэг, хонхор гүдгэр, овор товон, эвдрэл гэмтэл, зорчих хэсгийн гадаргуу тасарсан, халтиргаа гулгаа, эргэлт, эргэлтийн

дотор талын үзэгдэх зай, хязгаарлалт³⁶ зэргийг мэргэжлийн судалгааны баг гаргаж, замын аудит хийлгэж нөхцөл байдлыг нарийвчлан тогтоож байх. Авто ослын мэдээлэл цуглуулах болон зохицуулах системийг сайжруулах;

- Замын хөдөлгөөний аюултай байдлын шалтгаан нөхцөлийг бодиттой тогтоох ялангуяа замын нөхцлөөс шалтгаалсан нөхцөлийн хар цэгийг тодорхойлох стандарт, аргачлалыг мэргэжилтнүүдийн тусламжтайгаар боловсруулж, түүнийг зам барих, засварлах, өргөтгөх, шинэчлэх зэрэгт өргөн ашигладаг байх арга замыг тодорхойлж, хэрэгжүүлэх;

- 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;

- Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, гэмт хэрэг, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх “уламжлалт” аргууд нь хүн амын суурьшил ихтэй нутаг дэвсгэрт хүртээмж багатай, иргэд олон нийтийн оролцоо, санаачилга, цагдаагийн байгууллагын хүн хүч, санхүүгийн нөөц бололцоог шаардсан, гол төлөв эргүүл, байнгын хяналтаар дэг журмыг сахиулах хэлбэртэй байгаа нь үр ашиг багатай, өнөөгийн нөхцөл, шаардлагад тохиромжгүй байна. Осол, хэрэг гарах нөхцөлийг бүрдүүлж байгаа эрсдэлтэй цэгүүдийг хяналтад бүрэн авах шаардлагатай байна. Хяналтад авах цэгүүдэд камер зэрэг орчин үеийн дэвшилтэд технологийг өргөн ашиглах нь зүйтэй;

- Аюулгүй тээврийн хэрэгсэл, автомашин жолоодох доод стандартыг боловсруулж, хэрэгжүүлэх;

- Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, зам тээврийн осол зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх нь олон хүчин зүйлээс хамаарах нийгмийн шинж чанартай нарийн төвөгтэй асуудал боловч хөдөлгөөний зөв зохион байгуулалт, хөдөлгөөнд оролцогчдын сахилга, соёлоос ихээхэн шалтгаална. Иймд тээврийн хэрэгслийн жолооч бэлтгэх сургалтын хөтөлбөрт тусгагдсан онолын мэдлэгийн хичээлийн цаг, сэдвийн

³⁶ Судалгаагаар Улаанбаатар – Багануурын чиглэлийн замд сүүлийн 3 жилд 37 цэгт ЗТО гарсныг ослын давтамж, байрлал, замын нөхцөл болон геометр үзүүлэлтийн ижил байдал, тооцооны аргаар үнэлж, замын эргэлтийн дотор талын үзэгдэх зай хязгаардлагдснаас 83.5 болон 88 дах км бага зэрэг аюултай, 58.5 ба 87 км аюултай, 89 дэх км маш аюултай хэсэгт хамаарагдаж байна. Замын өгсүүр хэсгийн төгсгөл, уулын хормой ороосон замын тахир хэсгүүдэд үзэгдэлт хязгаарлагдаж байна. Уулын бэл хэсгээс тайрч үзэгдэлтийг ихэсгэх, 83.5 болон 88 дахь км хөдөлгөөний хурдыг хязгаарлах тэмдэг байрлуулах, III зэргийн зам учир техникийн нөхцлөөр автомашины тогтворжилтод нөлөөлөх зүйлгүй боловч шинээр үүссэн хонхор, овон товон автомашины жолоодлого алдагдуулах түвшинд хүрсэн байна. Зам засварын арчилгааг яаралтай хийх шаардлагатай болжээ гэж дүгнэсэн байна. Ж.Мягмаржав, И.Базаррагчаа нар. Улаанбаатар – Багануурын замд гарч байгаа зам тээврийн ослын шалтгааныг замаас хамааруулан судалсан дүн. //Монголын анагаах ухаан сэтгүүл. 2012 №3 (161).

төлөвлөгөөнд жолоочийн сахилга, хариуцлага, жолоодох соёлын талаарх ойлголт ухагдахуун өгөх цагийг нэмэгдүүлэх, жолооны курс, сургалтын төвийн үйл ажиллагааг чанаржуулахад онцгой анхаарах, сургалтын стандарт боловсруулж, олон нийтийн мэдлэгийг дээшлүүлэх арга зүйн болон материал бий болгох;

- Шинээр автомашин худалдан авахдаа илүү аюулгүй тээврийн хэрэгсэл худалдан авч, ашиглахыг уриалах, татвар, зээлийн хөнгөлөлт, урамшуулал олгох зэрэг бүх талаар дэмжих;

- Архи согтууруулах ундаа, хэрэглэж, тээврийн хэрэгсэл жолоодож буй этгээдүүдэд оногдуулах хариуцлагыг чангатгах, залуучуудад хор хөнөөлийг таниулах, хорт зуршлаас салгах чиглэлээр урьдчилан сэргийлэх ажлыг төрийн бус байгууллагуудтай хамтран зохион байгуулж, дуудлагын жолооч үйлчилгээг эрхэлж байгаа аж ахуйн нэгжийг татварын хөнгөлт үзүүлэх зэрэг санхүүгээр дэмжих бодлого хэрэгжүүлэн хамтран ажиллах;

- Зам тээврийн осол, хэрэг буурахгүй ялангуяа хүний амь нас хохирох, бэртэж гэмтэх, хүүхэд өртөх асуудалд мэдэгдэхүйц өөрчлөлт гарахгүй байгаад дүгнэлт хийж, хүүхдийн аюулгүй байдлыг хангахтай холбоотой аливаа асуудалд хандахдаа “хүүхдийн дээд эрх ашиг”, “хүүхэд, түүний хүрээллийн өмнө хүлээх хариуцлага”, “стандартад суурилсан хандлага”, “нээлттэй байдал”, “хүүхдийн оролцоо, үл ялгаварлал” гэсэн зарчмийг үйл ажиллагаандаа удирдлага болгож байхыг зөвлөж байна.

- Нийслэлийн Засаг даргын 2020 оны А/01 дугаар захирамжаар 2020 оныг “Нэг хот-Нэг стандарт” зорилтот жил болгон зарласантай холбогдуулан хүүхдийн аюулгүй байдалд “стандартад суурилсан хандлага”-ыг нэвтрүүлэн “сургуулийн бүс” MNS 6444:2014 стандартын техникийн ерөнхий шаардлагын дагуу сургуулийн орчинг тохижуулах, зарим шаардлагатай нэмэлт стандартыг шинээр гарган батлуулах;

- Төрийн болон төрийн бус өмчийн ерөнхий боловсролын сургуулиудад аюулгүй байдлын зэрэглэлийг тогтоох нарийвчилсан судалгааг мэргэжлийн болон хөндлөнгийн байгууллагаар хийлгэж, стандартад шаардагдах техник хэрэгсэл, барилга, тохижуулалт, камер, хашаа хайс, гэрэлтүүлэг, тэмдэг тэмдэглэгээ, замын зохион байгуулалт, засвар үйлчилгээ хийх ажлын дарааллыг тогтоож, үе шаттайгаар гүйцэтгэх;

- Сургуулийн ойр орчмын авто зам, гадаад орчны аюулгүй байдлыг хангах, стандартыг мөрдөхөд шаардагдах хөрөнгө оруулалт, төсөв, санхүүгийн зарим асуудлыг шийдвэрлэж байх эрхийг дүүрэг, сургуулийн удирдлагад шилжүүлэх асуудлыг судлан холбогдох газарт нь өгч шийдвэрлүүлэх;

- Замын хөдөлгөөний чиглэлээр батлагдсан хууль тогтоомж, дүрэм журам болон сургууль орчмын замын стандартын талаар багш, сурагч, эцэг, эхчүүдэд сургалт зохион байгуулах, сургуулийн зөвлөл, багш, эцэг, эх, сурагчдын оролцоотойгоор орчны стандартын хэрэгжилтэд жил бүрийн 5 дугаар сард үнэлгээг хийж, гүйцэтгэлийг 9 дүгээр сард шалгаж, аюулгүй байдлын дүнг оролцогч талуудад мэдээлж, түүнд хяналт тавих;

- Хүүхдийн аюулгүй байдалтай холбоотой ямар нэгэн санаа зовоосон зүйл, асуудлыг гарган тавих, хэлэлцэх “нээлттэй орчин”-ыг бүрдүүлэхийг зорьж жил бүр зохион байгуулагддаг “хүүхдийн оролцоо, үл ялгаварлал”-ын нэгэн хэлбэр болох “Хүүхдээ сонсох” өдрөөр аюулгүй байдал нь хэрхэн хангагдаж байгаа талаар тэдний дуу хоолойг сонсож, шийдвэрлэвэл зохих асуудлыг холбогдох газарт нь хүргүүлж шийдвэрлүүлж байх;

- Хүүхдийн аюулгүй байдлыг хангах, гадна орчинд хүүхдийг хамгаалах чиглэлээр бусад байгууллагын хоорондын “хүүхэд хамгаалал” түншлэлийг өргөжүүлж, түүнд хувь нэмэр оруулж буй аж ахуйн нэгж, байгууллагуудыг бүхий л хэлбэрээр дэмжих;

- Хүүхдийн замын хөдөлгөөнд оролцох аюулгүй байдлыг хамгаалахад ухаалаг хяналтын систем, технологийн шинэ шийдэл, инноваци нэвтрүүлэх;

- Авто техникийн засварын газруудыг чанартай үйлчилгээ үзүүлэх, аюулгүй тээврийн хэрэгслийн шаардлагыг хангах засвар үйлчилгээг явуулж байхад анхаарч засварын газрыг бүртгэлжүүлж, хариуцлагын нэмэгдүүлэх, стандарт тогтоох, мэргэжлийн ажилчдаар хангагдах шаардлагыг тавих, магадлан итгэмжлэх улмаар даатгалын сангаас авто техникийн засварын газруудад төлбөр шууд хийгддэг зэрэг зохицуулалтыг хийх;

- Даатгалын тохиолдолд ажиллах шуурхай албаны үйл ажиллагааг сайжруулж, дижитал платпормыг хөгжүүлэх, шаардлагатай техник хэрэгсэл, мэргэшсэн хүний нөөцөөр хангах;

- Жолоочийг даатгалд хамруулах талаар нарийвчилсан зохицуулалтыг хуульд тусгах, тээврийн хэрэгслийг өмчлөгч болон жолоодох эрхийн үнэмлэх авсан хүн болгоныг хариуцлагын даатгалд хамруулах талаар оновчтой тодорхойлох зэрэг саналыг танилцуулж байна.