ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ ЗОХИЦУУЛЖ БУЙ ТӨРИЙН БАЙГУУЛЛАГУУДЫН АЖЛЫН НЭГДМЭЛ УЯЛДААГ ХАНГАХ ЧИГ ҮҮРЭГ БҮХИЙ СУБЬЕКТЫН ТАЛААРХ ХАРЬЦУУЛСАН СУДАЛГАА

(ОХУ, БНХАУ болон гадаадын бусад орны
эрх зүйн зохицуулалтын жишээнд тулгуурлав)

Г. Чулуун

Монгол Улсын Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийг шинэчлэн найруулах чиглэлд ажиллаж буй хууль санаачлагчаас ирүүлсэн албан захиалгын дагуу бид доорх мэдээллийг бэлтгэв. Захиалагчаас "замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын чиглэлд хуулиар ногдуулсан үүрэг бүхий төрийн [олон] байгууллагуудын үйл ажиллагааны нэгдсэн уялдааг гадаадын улс орнуудад хэрхэн хангадаг талаар" тухайлж лавласан юм.

Хөндсөн асуудалд хамаатал бүхий гадаад дотоодын хууль тогтоомжийн агуулгыг хайж харж байхад замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад оролцогч төрийн байгууллагуудын үйл ажиллагааны нэгдмэл уялдааг хангах чиг үүрэг бүхий субьект (бүх юманд хамаатай нутгийн захиргааг эс тооцвол) тийм амархан тодорхооргүй нь тодорч ирсэн. Яагаад гэхээр, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал өөрөө зөвхөн гагц замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын хуулиар, замын хөдөлгөөний дүрмээр зохицуулагддаггүй, олон яам газрын "дундын талбар" –т хамаардаг, бие даасан бусад олон хуулийн хүрээнд их төлөв саланги тус яригддаг, тэгсэн мөртөө цогц нийлмэл чанартай, эрх зүйн талаас нь нэгмөр зохицуулахад ихээхэн төвөгтэй, хүнд, том асуудал учраас тэр юм. Чиглэл чиглэлийн, "талаар нэг тарж бутарсан" шинжтэй олон тус ажил асуудлыг нэг дор бөөнтгөн "багцалж" авч үзэх, улмаар хуульчлан зангидаж зохицуулах, хэрэгжилтийг нь хариуцаж хангадаг бие даасан бүтэц үүсгэх нь манай тулгамдсан зорилтын нэг байж ч мэдэхээр байна.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал [өөрөө] зам тээвэр, боловсрол сургууль, хууль хяналт, улсын стандарт, барилга хот байгуулалт, онцгой байдал, гал команд, байгаль хамгаалал, гадаад худалдаа, цагдаа, холбогдох ТББ, нутгийн засаг захиргааны .. г. м. байгууллагын үр дүнтэй нэгдсэн уялдаат төлөвлөлт зохицуулалтаас, ард нийтийн хамтын идэвх оролцооноос хүртэл хамаарна.

Засаг захиргааны нэгж дэх [төрийн ба нутгийн] удирдлага холбогдох зохион байгуулалтын бүтцээрээ дамжуулан, өнөөгийн хууль эрх зүйн орчинд "замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах" асуудлыг хариуцаад, нэгдсэн удирдлагаар хангаад яваад байж болдоггүй юм уу, ингэхэд, юу саад болж байна вэ гэсэн асуулт гарч ирдэг. Бүх хууль тогтоомжийн ерөнхий агуулгаар бол ингээд явах бүрэн бололцоотой мэт харагдана. Гэхдээ, өмнө дурдсанаар, замын хөдөлгөөний стратеги ба тактикийн зохицуулалтын өнөө ба ирээдүйд хамаарах бүлэг ажил асуудлыг дагнан эрхэлдэг эзэн-байгууллага бий болгохгүй бол хичнээн ч хууль байгаад төдийлэн нэмэргүй тийм нөхцөл үүсдэг шиг байна.

Бид, жишээлж өгүүлэхэд, байгаль орчны багц хууль, татварын багц хууль, хүнсний хуулиудыг багцалж үздэг, хууль тогтоомжоо ч тэгж ангилж бүлэглэж хийж хэрэгжүүлдэг туршлагатай. "Багц" тодотголтой хууль бүхний цаана хэрэгжилтийг нь хангах [чиглэлийн] үүрэг хүлээсэн төрийн захиргааны төв байгууллага оршин байдаг нэг нийтлэг зураг бол бий. Гэтэл, чухамхүү ийм "багц асуудал" –д зайлшгүй хамааруулахаас өөр замгүй "замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал" –ыг хариуцах дээд байгууллагагүй, стратегийн нэгдсэн удирдлаггүй, хэрэг дээрээ эзэнгүй байдалд их удаажээ. Ингэсэн учраас өнөөдөр "нийслэлдээ нийтээрээ түгжирч" .. нийгмийн харилцааны олон сөрөг үр дагаварыг амсч байна.

Тиймээс, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын асуудалд оролцогч, хуулийн дагуу тодорхой үүргийг хүлээсэн төрийн болон нутгийн захиргааны байгууллагуудын ажлын нэгдмэл уялдааг гадаадын улс орнууд чухам яаж хангадаг, ямар байгууллагад оноон хариуцуулдаг талаар тухайлан сонирхъё.

A. **ГАДААДЫН ТУРШЛАГА**

1. ОХУ –ын Тээврийн яамны харьяа Замын агентлаг (**Федеральное дорожное агентство - Росавтодор**) нь тээврийн аюулгүй байдлыг хангах, чиглэлийн хяналт тавих үүрэгтэй төрийн захиргааны төв байгууллага юм. Оросын тээврийн аюулгүй байдлын тухай хуульд тодорхойлсноор, тээврийн аюулгүй байдлыг хангах (транспортная безопасность) нь тээврийн дэд бүцийн обьектуудыг хуульбус хөндлөнгийн элдэв сөрөг нөлөөнөөс хамгаалах явдал (состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства) -ыг хэлнэ; гэсэн байгаа юм. Ухварлаваас, нэгэнт барьж байгуулсан зам харгуй инженерийн байгууламжийг хамгаалах тухай ойлголт энд явж байна. Харин хатуу дэд бүтцийн бүтээн байгуулалтыг төлөвлөх, барьж байгуулах асуудал Росавтодорт төдийлэн хамааралтай биш байх нь.

   Тээврийн аюулгүй байдал, Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай ойлголтууд бие биенээсээ анги тус ухагдахуунууд уу, аль эсвэл нийлээд нэг зүйлийн тухай тал талаас нь өгүүлж байдаг уу гэдэг анхаарал татах аспект юм. Товчоор, Барилга хот байгуулалтынханы барьж байгуулдаг, Росавтодорын харж хамгаалж арчилж тордож байдаг зам дээр ГИБДД [зөвхөн] хөдөлгөөний зохицуулалт хийдэг гэмээр ажээ. Нэр дурдсан оролцогч талуудын үйл ажиллагааны ерөнхий уялдааг Засаг захиргааны нэгж дэх төрийн ба нутгийн удирдлага хангадаг [тусгай байгууллага байхгүй] гэж хэлж болно.

   ОХУ –ын Дотоод явдлын сайдын 2009.3.02 –ны өдрийн “Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения” гэсэн нэр гарчигтай 185 дугаар тушаал бий юм. Сайдын энэ тушаалыг 2009.9.01 –нээс дагаж мөрджээ.

   “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад чиглэсэн хууль тогтоомжийн шаардлагыг хөдөлгөөнд оролцогч талуудаас хэрхэн биелүүлж байгаад Дотоод яамны зүгээс [улсын] хяналт тавихад баримтлах [энэхүү] Дэг захирамжлалын гарчиг агуулгаа шууд илэрхийлж байна. Дам харахад, ОХУ –ын ДЯ, түүний харьяа Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах газар [ОБДД], мөн, ОБДД –ийн харьяа Замын цагдаагийн газар [ГИБДД] нь .. аюулгүй байдлын хуулийн хэрэгжилтийг хангах үүргээн биелүүлэхдээ, өөрт хамаарах ажлын хүрээгээ зөвхөн замын хөдөлгөөнд оролцогч талуудаар хязгаарлан хумьж ойлгож, тэгж зохицуулж явж иржээ. Уг нь, тэдний ДЯ –ны ОБДД нь, мөн чанартаа, Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах [улсын ерөнхий] газар; юм. Гэтэл, тэд “бид зөвхөн зам дээрх хөдөлгөөнийг хариуцна .. цаашх нь бидний асуудал биш” гэх үзэл хандлага баримталдаг аж.

   Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын чиглэлээрх эрх зүйн үндсэн баримт бичиг нь Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль юм. Энэ хуулийн зорилт нь өөрөө тухайн улс орны нутаг дэвсгэр дээр замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахтай холбогдсон харилцааг зохицуулахад оршдог. [Улсын] замын цагдаагийн газруудын баримталж ажилладаг “үндсэн хууль” нь чухамдаа энэ юм.

Тэндээс, хуулийн зарим нэр томьёоны тодорхойлолтыг авч үзье.

“Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах” нь - зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх, учрах хохирлыг багасгахад чиглэсэн ажиллагааг хэлнэ. Энэ тодорхойлолт тодорхой биш байна. Замын сүлжээний оптимизац (оновчлол) -ын тухай өгүүлж байгаа эсэх нь ер мэдэгдэхгүй байна. Өнгөцхөндөө энд, нэгэнт бий болсон зам дээрх өдөр тутмын зохицуулалтыг яриад байх шиг. Гэтэл, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах; үндсэн ухагдахуун туйлын өргөн агуулгатай, түүнд “ирээдүйн замын” .. хожим барьж байгуулах хот төлөвлөлтийн [өөр салбарын] асуудал ч хамаарна. Тэгэхээр, ЗЦГ –ууд өөр салбарт илүү хамаатай хожмын ажлаар хөөцөлдөлгүй, байгаа зам дээрээ өнөөдрөөрөө амьдраад явчихдаг аж. Оросын ОБДД ч чухамдаа тэгж байна.

Өдөр тутмын тулга тойрсон шинжтэй урсгал зохицуулалт “замын хөдөлгөөн” –ийг яваандаа гарцгүй байдалд хүргэдэг нь туршлагаар тогтоогдсон үнэн юм. Тиймээс, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах ухагдахууныг хууль тогтоогчид чухамхүү ирээдүй цагт нь хамаатуулж томоор авч үзэх, өдөр тумын урсгал зохицуулалтыг зөвхөн тактикийн асуудалд хамаатуулж томьёолмоор байна. Эсрэг тохиолдолд, хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг нөхцөлдүүлэгч ба оролцогч талуудаас замын аюулгүй байдлыг хангах хууль тогтоомжийн шаардлагыг хэрхэн биелүүлж байгаад тавих зохих ёсны [улсын] хяналт сул, ирээдүйг харсан стратегийн зохицуулалт хийхэд хүндрэлтэй явж ирсэн уламжлалт байдал өөрчлөгдөхгүй.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын асуудалд оролцогч байгууллагуудын ажлын нэгдмэл уялдаа ОХУ-д ч тэр, тусгаар улсуудын хамтын нөхөрлөлийн орон (СНГ)-уудад ч тэр, төдийлэн сайн биш, зүйрлэвээс, байдал тэнд ерөнхийдээ манайтай төстэй юм. Энэ асуудал дээр оросууд дуурайгаад байгаа биш, эсрэгээрээ, бид тэднийг олон жил дагаж дуурайж ирсэн хуучин дадлаа өөрчлөөгүй хадгалсаар буй хэрэг юм.

2. Судалгааны төвд ирсэн бичигт, арга туршлагыг нь анхаарч сонирхох улс орныг нэрлэж заасан. Тэр дагуу, өмнөд хөрш БНХАУлсад замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг эрх зүйн талаас нь яаж зохицуулсан талаар авч үзье.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын хангах арга хэмжээний тухай хятадын хууль замын хөдөлгөөний дүрэмтэйгээ нийлсэн баримт бичиг юм. Бүр жолооч бэлгэх арга тогтолцоогоо ч энэ хуулийн агуулгын хүрээнд багтаажээ. Хуулийг 2003.10.28 –нд, Бүх хятадын ардын төлөөлөгчдийн хурлын Байнгын хорооны V дугаар хуралдаанаас баталж 2004.5.01 –нээс дагасан. Уг хууль дотроо 9 бүлэг, 124 зүйл заалттай. (Хуульд 2007.12.29 -нд зарим нэмэлт оруулсан)

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын хангах арга хэмжээний тухай хуулийн удиртгал хэсэгт “замын хөдөлгөөний зохицуулалтын оновч (оптимизация ДД) -ийг болон хөдөлгөөний эмх цэгцийг хангах, хөдөлгөөнд оролцогсодыг саадгүй зорчуулах .. зорилготой” гэж тухайлж дурджээ. Замын хөдөлгөөний **оптималь** зохицуулалтыг нэрлэж тусгасан нь “хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах” ерөнхий ойлголтыг илүү нарийсгасан хэрэг юм. Энд дурдсан оптималь зохицуулалтаар хөдөлгөөний зохист урсгалыг тодорхойлох оновчлолын бодлого математик агуулгаараа тавигдаж, түүнийг бодсоноор замын сүлжээний шинэ маршрутын асуудал шинжлэх ухааны үндэслэлтэй шийдэгддэг байна.

Хуулийн зүйл 4-т, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал нутгийн захиргааны бүх түвшинд хамааралтайг онцлон дурдаад, засаг захиргааны нэгж болгон **замын хөдөлгөөний оптималь зохицуулалт**ыг хангасан төлөвлөлт бүхий байхыг үүрэгжүүлжээ. Манайхаар бол баг хороо нь харьяа нутаг дэвсгэртээ гудамж замын зохицуулалтаа өөрөө мэдэж төлөвлөх; гэсэн санаа явж байгаа хэрэг юм.

Хятадад, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад нутгийн захиргааны эрх мэдэл шийдвэрлэх үүрэгтэй юм байна. Товчоор хэлбэл, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын асуудалд хамаатал бүхий улсын байгууллагуудын ажлын нэгдмэл уялдааг хангах чиг үүргийг хэрэгжүүлэгч субьект нь, хятадад, тухайн засаг захиргааны нэгж дэх нутгийн удирдлага мөн; юм. Нутгийн захиргааны зүгээс нийгмийг аюулаас хамгаалахын харьяа бүтэц, мөн, ДЯ –ны замын цагдаагийн салбараараа дамжуулан өөрийн харьяа газарт замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангана.

Хятадын замын цагдаагийн байгууллага замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үүргээн хэрэгжүүлэхдээ өөрийн үйл ажиллагааг зөвхөн “хөдөлгөөн зохицуулалт”-аар хязгаарладаггүй нь анзаарагдав. Замын цагдаагийн газар нь “замыг хамгаалах манаач” –ийг үүргийг давхар гүйцэтгэнэ, мөн дотоод бүтэцдээ, шаардлагатай тохиолдолд замын нэвтрүүлэх чадамжийг нэмэх түр зохицуулалтын шуурхай арга хэмжээ авах “зам барилгын” нэгжтэй байдаг юм байна. Ер нь, хятадын цагдаагийн байгууллагын эрх хангалттай өргөн бөгөөд түүний шууд хяналтын чиг үүрэгт .. замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын агуулгатай нэр бүхий 3 бүлэг ажил нэр заан дурдагджээ. Үүнд:

- *тээврийн хэрэгслэлийн хөдөлгөөнийг хянах;*
- *нийтийн тээврийн аюулгүй байдлыг хангах;*
- *галын аюулгүй байдлыг нөхцөлдүүлэх; (дамаар энэ нь зам гудамжны нэвтрүүлэх чадамжийн асуудлыг хөндөнө)*

Төрийн зөвлөлийн харьяалал бүхий УАБХЕГ –ын тээврийн асуудал хариуцсан бүтэц, ДЯ –ны системийн Замын цагдаагийн газар гэсэн 2 бүтцээр, хятадад, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангадаг ба тэдний ажлыг засаг захиргааны байгууллага уялдуулдаг гэж хэлж болно.

3. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах чиглэлийн [төрөөс хэрэгжүүлэх] ажил асуудлыг хуульчлан бөөнтгеж нэг байгууллагын мэдэлд төвлөрүүлсэн; гэхүйц эрх зүйн зохицуулалт бүхий орны тоонд Сингапур ордог гэнэ. Сингапурт Газрын тээврийн албаны тухай хууль (Land Transport Authority of Singapore Act) 1996 онд батлагдсан ба уг хуулиар тэрхүү байгууллагын эрх хэмжээ, чиг үүргийг тодорхойлсон байдаг аж.

   Сингапурт, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг, хоорондоо харилцан уялдаж, цаад ерөнхий агуулгаараа нэг зорилгын төлөө үйлчилдэг эрх зүйн хэд хэдэн баримт бичиг байна. Тэдгээрт,

   a) Замын хөдөлгөөний дүрэм (Road Traffic Act, 2004.12.31)
   b) Замын ажил гүйцэтгэх дүрэм (Street Works Act,1996.4.30)
   c) Автозогсоолын тухай акт (Parking Places Act, 1996.12.27)
   d) Газрын тээврийн албаны тухай хууль (Land Transport Authority of Singapore Act, 1996.4.30) тус тус хамаарна.

Англид мөн, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын эрх зүйн зохицуулалтыг түүнд хамаарал бүхий багц хуулийн агуулгын хүрээнд авч үздэг. Тэдгээрт доорх хууль тогтоомжууд орно. Үүнд:

- “.. Хөдөлгөөний зохицуулалтын тухай” (Road Traffic Regulation Act, 1984.7.26)
- Тээврийн тухай хууль (Transport Act, 2000.11.30)
- Тээвэр зохицуулалтын тухай (2004.7.22)
- Хотын тээврийн тухай (Local Transport Act, 2008.11.26)

Эрх зүйн эдгээр баримт бичиг (арга хэрэгслэлээр) замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангадаг бөгөөд тэндэхийн зохицуулалтын зарчмын нэг онцлог нь “холбогдох эрх мэдлийг аль болохоор задалж доод шатанд шилжүүлэх, төвлөрүүлэн зохицуулах аргаас зориуд татгалзах явдал; гэж зарим судлаачид тэмдэглэжээ.

АНУ-д зам тээврийн, замын хөдөлгөөний зохион байгуулалт эрх зүйн талаасаа 3 түвшин (нэгдсэн улсын, муж улсын, орон нутгийн түвшинд) зохицуулагддаг. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын асуудалд хамаатал бүхий улсын байгууллагуудын ажлын нэгдмэл уялдааг хангах чиг үүргийг хэрэгжүүлэгч гол субьект нь, америкт, орон нутгийн засаг захиргааны байгууллага юм. Техас муж-улсад Техасын тээврийн кодекс (Texas Transportation Code) -оор [холбогдох] асуудлуудыг зохицуулдагийн нэг адил, мужийхаа дотоод ч тухай тухайн нутгийн засаг захиргааны эрх мэдэл шийдвэрлэх эрх үүрэгтэй байдаг.

B. **АНХААРАХ ЗАРИМ САНАА**

I. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үйл ажиллагааг дотор нь, стратеги ба тактикийн чиг баримжаагаар зааглан салгаж, алсын хараат бүтээн байгуулалтын чанартай стратеги ажилбаруудыг зам дээр байнга явагддаг урсгал зохицуулалтаас анги тус үзэх нь чухал юм. Ингэх нь, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад хэн хаана хэзээ юу хийх ёстойг зааж тодруулахад дэмтэй байх болов уу.

Хууль тогтоомж дахь “замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал” гэсэн нэр томьёо хэт ерөнхий агуулга илэрхийлж, замын хөдөлгөөний цаг үеэ олсон, оптималь шуурхай зохицуулалтын ач холбогдлыг бүрхэгдүүлж орхигдуулах нэг субьектив үндэс болж байна. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах арга ажиллагааны эцсийн зорилго нь замын нэвтрүүлэх чадамжийг зохих түвшинд барих байлгах хүргэхээс өөр юм “бараг” биш тул энд ерөнхий нэр томьёог болж өгвөл хэрэглэмээргүй байна.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын хуулиа агуулгын хувьд өөрчилөөд явах уу, аль эсхүл “Автозогсоолын тухай”, “Замын хөдөлгөөний стратеги зохицуулалтын тухай” .. гэхчилэнгээр шинэ төслүүдийг боловсруулж, өмнөхтэйгээ уялдуулан, нийлсэл багц хуулийн хүрээгээ асуудлаа тодорхойлох уу гэдэг дээр ч бодолцох юм байна. Ер нь, салбарын асуудлыг, бүхнийг нэг хуулийн агуулгаар зохицуулах арга эрмэлзэл өөрөө учир дутагдалтай.

Замын хүртээмжлэг байдал нийслэлд ийм яагаад амархан алдагдав; гэх асуултыг хөндөхгүй орхиж боломгүй байна. Зөвшөөрөл олгох ямар ч техник үндэслэлгүй, боломжгүй газарт зөвшөөрөл олгоод автозамын хүртээмжийг улам дордуулаад байгаа субьект нь “нийслэлийн захиргаа” өөрөө болчихоод байна. Тэд “хот төлөвлөлт анхнаасаа зөв биш байсан” гэж олон жил өгүүлж

буй хирнээ, одоо болтол хүн амын нягтшилыг удирдах барилгын зөвшөөрлийн ухаалаг систем нэвтрүүлээгүй явна. Жишээ нь, Нарантуул захын ойр тойрны орон сууцнууд бие биенээ “шахсан”, олон давхарын харгайгаар, тэнд, машин тэрэг гацаж, зарим иргэний хэвлэлд илэрхийлснээр, цатгалан могой ч багтах зайгүй болж, бас нэг “жинхэнэ, шинэ” гамшиг хэдийнэ нүүрлэжээ. Нэг байшинг нөгөөгөөс нь 0 (тэг) м.-ийн зайд барих боломж одоо болтол арилаагүй байна.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үүрэг оролцоо бүхий төрийн байгууллагуудын ажлын нэгдмэл уялдааг ханган зохицуулах байгууллага нь өөрөө ийн “анти-зохицуулалт” хийгээд байх, товчдоо, хууль бусаар зөвшөөрөл авах - олгох боломжийг хуулийн арга механизмаар үтэр түргэн хааж авах учиртай. Зарим хуульчийн өгүүлж байгаагаар “байгууллага хариуцлага хүлээнэ гэсэн ойлголт хаана ч байдаггүй” гэх. Тэгээд хэн хариуцлага хүлээх юм гэхээр, үнэхээр, тийм субьект нь олдохгүй болж таарах магадлал энд маш өндөр байна.

Барилгын зөвшөөрлийг магадлах, шинээр олгосон зөвшөөрөл нэгбүрийг [хэрэгжилтийн өмнөх шатанд нь] хууль зүйн яаманд нягталж бүртгэдэг, улмаар кадастр үзүүлэлтийг нь мэдээлж, обьектын “багтаамж” болон координатыг олон нийтийн хяналтад эртнээс оруулдаг болгомоор. Ил тодын зарчмыг хэрэгжүүлж, ингэж хуульчилж, ядаж нийслэлийнхээ доторх зам талбайг хамгаалмаар байна.

> Агаарын бохирдлыг системтэй бууруулах төсөл төлөвлөгөө гаргаад зарлаад хэрэгжүүлээд байдаг хэрнээ бид нийслэл дэх замын түгжрэлийг бууруулах чиглэлд “барьцтай тоо” төдийлэн ярихгүй, тодорхой “хэмжээс бүхий” амлалт үүргийг хэн ч өөртөө авахгүй байгаа нь сонирхол татаж байгаа юм. Товчдоо, багц бүлэг ажил асуудал хариуцах эзэнгүй (байгууллагагүй) яваад байх шиг ээ.
>
> Агаарын бохирдол ба замын түгжрэл аль аль нь угтаа бол орон нутгийн (нийслэлийн) хэмжээний локаль асуудал. Эхнийх нь манайд зөвхөн өвөл тохиох түр зовлон байдаг бол замын түгжрэл – жилийн 4 улирлынх. Аль нь илүү төвөг уддаг, алинтай нь тэргүүн ээлжинд тэмцэх ёстойг ч авч үзмээр. Төсөв хөрөнгийн хязгаарлагдмал орчинд “бэрхшээлийг эрэмбэлэх” асуудал огт хөндөгдөлгүй олон жил болсон нь асуудлыг барьж авч хариуцах эзэн байгууллага (нутгийн засаг захиргааны бүтцэд ч юм уу, хаа нэгтээ) дутаад байгаагийн дам илрэл юм.

Бүлэг багц аливаа ажлыг оноосон эзэн хариуцагчтай болгохгүй бол хичнээн ч сайхан хууль байгаад нэмэргүйг хөршийн жишээгээр тодотгож өгүүлье. Умард хөршид одоогоос хагас зууны тэртээ 1969.3.5–нд РСФСР–ийн СнЗ–ийн тогтоолоор “Автозамыг [иргэд, байгууллагаас] хамгаалах Дүрэм (Правила по охране автомобильных дорог)-ийг баталж байсан нь одоо эргээд харахад үнэхээр “түүхэн үнэ цэнэтэй” баримт бичиг байж.

СССР-ийн задралын дараах ОХУ одоо болтол үүнийг эрх зүйн талаас нь тийн тодорхой заасан нь үгүй бололтой байна. 1969 оны Дүрмийн 7-д: «Автозамын өргөтгөх боломжийг хязгаарлаж барилга байшин барих, айл (жилые здания) шахаж буух, реклам сурталчилгааны элдэв багана самбар босгохыг [иргэн байгууллагад] хатуу хориглоно» гэжээ. Гэвч энэ актын хэрэгжилтийг хангах тусгайлсан эзэн байгууллага ЗХУ –ын үед ч байгаагүй, өнөөдөр ч үндсэндээ бий болоогүй байна. Гэсэн хэдий ч, ОХУ –д нутгийн захиргааны эрх мэдэл манайхаас хавьгүй илүү хэрэгждэг, тэнд СӨХ –ийг хүртэл нутгийн өөрөө удирдах ёсны байгууллагын нэг чухал эд эс гэж үзэх жишээний тул, хотын доторх зам талбайн хүртээмж тэгтлээ муудчихдаггүй юм.

> Манай байдал энэ тал дээр дэндүү замбараагүй, илүү хүнд. Улаанбаатарт, хар зам дээр барилга бариад гадуур нь хашаад авах явдал олонтаа гарсан. Үүнийг хориглосон хууль дүрэм нь бий юу гэвэл бий юм. Барилга барих батлагдсан норм норматив "үл зөвшөөрсөөр атал" зөвшөөрөл авчихаад үзүүлээд зогсож байдаг нь монголын "онцлог" учраас, нийслэлийн маань гудамж зам талбай хууль бусаар хорогдсоор, автозамын хүрэлцээ хүртээмж, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үзүүлэлтүүд буурсаар. Асуудал энд хуулиндаа биш хуулийн хэрэгжилтэнд, хэрэгжилтийг хангадаг байгууллагын үйл ажиллагаанд байгаа юм. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын стратеги зохицуулалын газрыг (зохих газарт харьяалуулан) байгуулах нэг үндэслэл энд оршино.

II. Нутгийн удирдлага, төрийн захиргааны холбогдох байгууллагуудын зүгээс хийж хэрэгжүүлж байгаа замын хөдөлгөөний удирдлага зохицуулалтын эрчим далайц, бүтээн байгуулалтын хүрээ цараа, үр дүн эргээд өөрөө тогтвортой хөгжлийн нөхцөл болж өгдөг, улмаар улс орны хөгжлийг хөхиүлэн дэмждэг; гэсэн үзэл баримтлалыг эш болгон, ялангуяа нийслэлд, замын хөдөлгөөний стратеги зохицуулалтад хамаатах асуудлаар хуулийн үүрэг хүлээсэн [олон] байгууллагуудын ажлын нэгдмэл уялдааг хангадаг, төлөвлөдөг, хийдэг, хэрэгжүүлдэг "тусгай газар" бий болгож үүрэгжүүлэх нь анхдагч шийдэл, гарцын нэг хувилбар байх бололцоотой.

Хоёр яам хоорондын ажил асуудлыг хамтарсан тушаалаар зохицуулчихаж болдог бол "олон газрын хамааралт" үйл ажиллагааг талуудын эрхийн тэнцвэр дээр нэгтгэн зохицуулах бололцоо бараг үгүй юм. Ингээд завсарт нь ажил эзэнгүйдэн орхигддог тул, замын хөдөлгөөний стратеги зохицуулалтыг бүх талаас нь хариуцдаг, удирдан зангидах, уялдуулан зохицуулах нэг байгууллага дутаад байна; гэж хэлж болохоор байгаа юм. Замын түгжрэлийн эдийн засгийн хор хохирлыг тооцсон тоон үзүүлэлт төдийлэн гарахгүй дуулдахгүй байгаа нь хүртэл өөрөө ийм бүтцийн нэгжийн хэрэгцээг дамаар боловч илэрхийлээд байна уу гэлтэй.

III. Хуучин соц. системийн гэх улс орнуудад замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг бүхэлд нь нэг хуулиар зохицуулах эрмэлзэл оролдлого давамгайлж ирсэн, тэр байдал өдгөө ч хэвээр байна. БНХАУ –ын Замын хөдөлгөөний хууль тогтоомж энэ тал дээр "жишиг" –ийн гэхүйц эрэмбтэй нь анзаарагдав. Харин, хуулийн хэрэгжилтийг хангах, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд оролцогч байгууллагуудын тус тусын үүргийг "хуулийн нэрийн өмнөөс нэхэж" шаардахад хятадад, цагдаагийн байгууллага үнэмлэхүй нөлөөтэй. "Цагдаа" гэдэгт энд хятадын замын цагдааг, дээр нь нэмээд, нийгмийг аюулаас хамгаалах газрын тээврийн асуудал хариуцсан [тэр нэгж] -ийг хамтад хэлж байна. Хятадад, НАХЯам нь ДЯамнаасаа дээгүүр статустай, үнэмлэхүй эрхтэй, төрийн зөвлөлийн харьяаны хүчирхэг байгууллага юм. "Бүхнийг мэдэгч" нахяамны үүрэг оролцоо хятад дахь замын хөдөлгөөний стратеги зохицуулалтыг хангахад эерэгээр нөлөөлдөг нь тэндэхийн нэг онцлог гэж үзнэ.

IV. Замын хөдөлгөөний талаарх олон улсын эрх зүйн нийтлэг зохицуулалт "хөдөлгөөний дүрэм" –ийг даяаршуулж жигдлэхэд голчлон анхаарч, бидний энд эрэлхийлээд байгаа "замын хөдөлгөөний стратеги зохицуулалт" –ыг хангах арга чаргын талаар зааж чиглүүлсэн директив агуулгаар хомс юм билээ. Тэгэхээр, замын хөдөлгөөний ирээдүйг харсан стратеги төлөвлөлт, бүтээн байгуулалт, түүнд оролцогч хэрэгжүүлэгч байгууллагуудын ажлын уялдааг хариуцагч эзэн байгууллагыг тогтоож тодорхойлох нь орон гүрэн болгоны түүгээрээ үзэмжээрээ

шийдэж зохицуулах дотоод асуудал байдаг ажээ. Энд бид хэн нэгнийг заавал дуурайх албагүй юм байна.

V. Замын хөдөлгөөний зохион байгуулалтыг засаг захиргааны нэгжийн түвшинд төлөвлөх зохицуулах уялдуулахад, **үндсэн хуулийн** 60 дугаар зүйлийн 1-т заасан “дүүрэг .. хорооны нутаг дэвсгэрт төрийн удирдлагыг Засаг дарга хэрэгжүүлнэ” гэсэн заалт “тус болохоосоо илүү ус болдог” үндэслэлийг гаргаж тавьж болохоор байна.

Дүүргийн нутаг дэвсгэр (~125000 га.) энэ тохиолдолд томчихдог, хорооны засаг даргын хувьд асуудал нь үнэндээ ахадчихдаг юм. Нийслэлийн оронсууцны том цогцолбор хороллууд (жишээ нь I, XIII хороолол г. м.) –ыг засаг захиргааны хуваарьт нэгж байж гэмээнэ “зам хохироосон замбараагүй барилгажилт” –ыг “хорооны биш “**хороллын захиргаа**” –ны түвшинд “дэргэдээс” нь тулж зохицуулах боломж сая бүрдэх юм. “Гэрлэн дохионы мэдэлгүй” хорооны засаг дарга энэ тохиолдолд жижигдчихээд, нийслэлийн, дүүргийн захиргаа асуудлаасаа (газраасаа) холдчихоод, томдчихоод болохгүй байгаа юм. Энэ мэтээр, үндсэн хууль дахь засаг захиргааны хуваарь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг дэмжих суурь хөрс болж өгөх талдаа сул байна. Бүхнийг “нийслэл, дүүрэг” гэж том хэмжээнд ярьсаар байтал хотын гудамж талбай, зам зогсоол тэлэх боломжоо алдаад, эзэнгүйдээд, иргэдийн хяналтаас гарч явчихаад байна.

Нийслэлийн замын нэвтрүүлэх чадвар чамлагдах болсон өнөөдрийн байдлыг өөрчлөхөд том шийдэл хэрэгтэй. Энэ шийдвэр чухам хаанаас гарах нь өөрөө “замын хөдөлгөөний стратеги зохицуулалтыг” манайд хаана хэн (ямар байгууллага) хийж байгаагийн чиг баримжааг тодорхойлно. Нэгэнт учирсан бэрхшээл түгжрэлээс, жишээ нь, норвегийн туршлагаар түнэлжүүлэх замаар гарах уу, аль эсхүл нэг үйлдэл хийж метро бариад азаа үзэх үү гэдэг бол мэргэжлийн байгууллын шийдэх асуудал юм. Метро сайн зүйл. Гэхдээ метроны станц руу хүмүүс машинтайгаа давхиад орохгүй нь ойлгомжтой учраас уг аварга байгууламж автозамын ачааллыг бууруулахад төдийлэн нөлөөлөхгүй. Боддог төлөвлөдөг, түүнийхээ дагуу хийж хэрэгжүүлдэг мэргэжлийн байгууллага үүсгэх хэрэгтэй байна. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын чиглэлд үүрэг хүлээсэн байгууллагуудын үйл ажиллагааг зангидаж зохицуулдаг удирдаж зохицуулдаг “мэргэжлийн газар” –ын орших боломжийг үгүйсгэх үндэслэл алга.

VI. Энд дурдсан зарим орны холбогдох хууль тогтоомжийг харж байхад, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад оролцоо хамаарал бүхий төрийн болон бусад байгууллагуудын ажлын нэгдмэл уялдааг хангах үүрэгтэй субьект нь ерөнхийдөө тухай тухайн нутгийн засаг захиргаа болж тааранд байна. Гэхдээ, засаг захиргааны нэгжийн удирдлага яригдаад байгаа тухайлсан асуудал дээр “бодит хариуцлага” хүлээх субьект мөн үү биш үү гэдэг нь эргэлзээтэй байна.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын асуудал нь холбооны эсхүл нэгдмэл улс байна уу гэдгээс үл хамааран, бүс нутагт дотроо, нэг аймаг муж хотдоо хүн амын нягтшил .. олон факторааас үүдсэн өөр өөр төрхтэй орон нутгийн локаль асуудал байдаг. Тиймээс нутаг нутгийн захиргаа асуудлыг өөр өөрийхөөрөө харж, их төлөв эрх зүйн бус арга хэрэгслээр буюу “зохион байгуулалтын механизм” тавих замаар зохицуулдаг, чухамдаа “хотын удирдлагын ажил зохион байгуулах ур чадварын асуудал” болж хувирдаг гэж үзэв. Жишээ нь, ОХУ –ын зарим хотод, хотын захиргаа нь дэргэдээ тухайн асуудлыг зангидаж зохицуулах Комисс байгуулдаг, комиссыг губернаторын “чиглэлийн асуудал” хариуцсан орлогч дарга

ахална. Комисс батлагдсан дүрэмтэй, тэнд, уг комиссын эрхлэх чиг[174] үүргийг тодорхойлжээ.

Хамтын шийдвэр гаргадаг, зөвлөх эрхтэй Комисс хэрэг дээрээ хариуцлага хүлээх субьект [бас] биш гэдгийг ч хэлэх нь зөв болов уу. “Байгууллага хариуцлага хүлээхгүй, түүнийг зөвхөн хүн хүлээнэ” гэх эрх зүйн үзэл хандлагын орчинд “байгууллагуудын дундаас үүссэн” бичил комисс юу ч “хариуцахгүй” нь бараг ойлгомтой биз ээ.

VII. Салбар хоорондын чанараасаа болоод хууль тогтоомжоор тэр бүр тодорхой сайн эзэнжиж өгдөггүй, сугараад үлдчихдэг, хаягдчихдаг, сайн саар дагавар нь нийгэмд шууд мэдрэгддэг “замын хөдөлгөөний стратеги зохицуулалт” гэж нэг бүлэг ажил асуудал “багц хуульгүй, барьж хөөцөлдөх байгууллагагүй” явж ирсэн байдал ялангуяа хуучин соц. лагерийн гэгдэж байсан олон оронд нийтлэг аж. Хүн зон өсч, хаа сайгүй хотжиж, дэлхий нийтээр огцом хурдтай автомашинжиж байгаа өнөө үед урьдын уламжлалт зохицуулалтын хэв шинжит хуучин арга цагийн шалгуур даасангүй.

Нүүдэлчин шинжээ улам бүр гээж, суурин амьдрал руу тэмүүлж тэмцэж яваа монголын нийгмийн хотжиж процесс “дур зоргоор, нялх, туршлагагүй,” байгаагийн улмаас бид нийслэлдээ [хамгийн түрүүнд] бусдаас илүү түгжирч амжив. Замын түгжрэл - замын нэвтрүүлэх чадамжийн нэг илэрхийлэл мөн. Замын нэвтрүүлэх чадамжийн үзүүлэлт эргээд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын нэг ёсны итгэлцүүр болдог. “Монголд очвол та .. машин жолоодож л болдоггүй юм шүү” гэсэн гадаадын сурвалжлагчийн гадаадынханд хандсан зөвлөгөө нэвтрүүлэг хүртэл youtube-д бэлээхэн буй.

Монголын нийгэм хууль дагадаггүйгээрээ алдартай. Эртний сурвалжид «ахуй амьдралын бүх ажлыг эмс хүүхэд рүү түлхэж, эрчүүд нь хулгай худалд шамдан ямар ч цаазнаас айлгүйгээр үхэж чадаж байв» гэж гардаг. Итгэмээргүй их орон зайд инээд хүрмээр цөөн хүн (машин) ийм тоогүй байдалд оров; гэдгийн цаад учир шалтгаан [дан гагц] хууль тогтоомжиндоо ч биш байх. Гэхдээ, нийгмийн амьдралыг хуулиар зохицуулдаг хойно, энд хөндсөн асуудлыг хууль гаргаж журамлахаас өөр замгүй. Энд, алсын хараа, хөрөнгө нөөц шаардсан том өөрчлөлт үгүйлэгдэж буй тул замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг стратеги зохицуулалтыг хангах, чиглэлийн бүх асуудлыг зангидан хариуцах [хангалттай өндөр статустай] байгууллага”, төрийн захиргааны шинэ бүтэц үүсгэх хэрэгтэй байна. Энэ тохиолдолд, асуудлын эерэг өөрчлөлт нөхцөлдөх боломж эрс нэмэгдэнэ.

[174]Замын хөдөлгөөний стратеги зохицуулалтад оролцогч байгууллагуудын ажлыг уялдааг хангах Комиссын чиг үүрэг нь - Обеспечение согласованных действий органов власти и управления различных уровней, ведомств, предприятий, учреждений, организаций независимо от форм собственности и общественных объединений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения; гэжээ.