



НИЙСЛЭЛИЙН ЗАСАГ ДАРГЫН
ТАМГЫН ГАЗАР



НИЙСЛЭЛИЙН АВТО ЗАМЫН
ХӨГЖЛИЙН ГАЗАР



THINK TANK
Insightful Innovative Strategic

ИРГЭДИЙН ЗОРЧИЛТ ХӨДӨЛГӨӨНИЙ ORIGIN-DESTINATION (OD) МАТРИЦ БОЛОВСРУУЛАХ 15000 ӨРХИЙН СУДАЛГАА

СУДАЛГААНЫ АРГА ЗҮЙ, ИРГЭДИЙН ҮНЭЛГЭЭНИЙ ТАЙЛАН

Эцсийн тайлан

I БОТЬ



2022 оны 10 дугаар сарын 15

1	ЗӨВЛӨХ ҮЙЛЧИЛГЭЭНИЙ АЖЛЫН ЗОРИЛГО:	8
2	ГҮЙЦЭТГЭСЭН АЖЛУУД:	10
2.1	Бэлтгэл ажлын хүрээнд гүйцэтгэсэн ажлууд	12
2.2	Ажлын цар хүрээ, түүврийн хэмжээг тодорхойлсон байдал	14
2.3	Мэдээлэл оруулах программ хангамжийг бэлтгэсэн байдал	15
2.4	Тоног төхөөрөмж, бусад хэрэглэгдэхүүнийг бэлтгэсэн байдал	18
2.5	Мэдээлэл цуглуулалтын багийг бүрдүүлсэн байдал	21
2.5.1	<i>Хүний нөөцийг бүрдүүлсэн байдал</i>	21
2.5.2	<i>Сургалтын материалыг бэлтгэсэн байдал</i>	22
2.5.3	<i>Мэдээлэл цуглуулалтын багт сургалт зохион байгуулсан байдал</i>	25
2.6	Мэдээлэл цуглуулалтын зохион байгуулалт	27
2.6.1	<i>Мэдээлэл цуглуулалтын багийн бүтэц</i>	27
2.6.2	<i>Мэдээлэл цуглуулалтын аргачлал, зохион байгуулалт</i>	29
2.6.3	<i>Мэдээлэл цуглуулалтын гүйцэтгэл</i>	32
2.6.4	<i>Мэдээлэл цуглуулалтын явцад үүссэн асуудлууд, шийдвэрлэсэн байдал</i>	36
2.7	Мэдээлэл цуглуулалтын чанарын хяналт хийсэн байдал	36
2.7.1	<i>Чанарын хяналтын үе шат</i>	39
2.8	Мэдээллийн сан үүсгэсэн байдал	42
2.8.1	<i>Анхдагч өгөгдлийн мэдээллийн сангийн бүтэц</i>	42
2.8.2	<i>Цуглуулсан мэдээлэлд кодлолт хийсэн байдал</i>	42
2.8.3	<i>Зорчилт эхлэх, төгсөх Origin-Destination (OD) матрицыг боловсруулсан байдал</i>	45
3	ЗОРЧИЛТ ХӨДӨЛГӨӨНИЙ ҮР ДҮН	47
3.1	Судалгаанд оролцогчийн ерөнхий мэдээлэл	47
3.2	Өрхийн тээврийн хэрэгслийн талаарх мэдээлэл	51
3.3	Зорчилт хөдөлгөөн хийж буй байдал	54
3.3.1	<i>Зорчилт эхэлсэн болон дууссан байршил</i>	54
3.3.2	<i>Хотын төв рүү чиглэх хөдөлгөөн</i>	55
3.3.3	<i>Ашиглаж буй тээврийн хэрэгсэл ба зорчилтын дундаж хугацаа</i>	57
3.3.4	<i>Зорчилт хийсэн зорилго</i>	58
3.3.5	<i>Ашиглаж буй тээврийн хэрэгсэл ба зорилго</i>	59
3.3.6	<i>Зорчилт хөдөлгөөн хийдэг давтамж</i>	61
4	УЛААНБААТАР ХОТЫН ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ НӨХЦӨЛ БАЙДЛЫН ТАЛААРХ ИРГЭДИЙН ҮНЭЛГЭЭ	63

4.1 Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний нөхцөл байдлын талаарх иргэдийн үнэлгээ	63
4.2 Нийтийн тээврээр үйлчлүүлж буй байдал	67
4.3 Нийтийн тээврээр үйлчилгээнд өгч буй иргэдийн үнэлгээ	70
4.4 Улаанбаатар хотын замын түгжрэлийг бууруулах зарим шийдлийн талаарх иргэдийн үнэлгээ.....	72
5 Дүгнэлт хэсэг.....	75
6 Хавсралт.....	80
6.1 Батлагдсан судалгааны маягт	80
6.2 Үүсгэсэн мэдээллийн сангийн хураангуй бүтэц.....	88
6.3 Мэдээлэл цуглуулалт хийсэн төвлөрөл ихтэй байршлууд	98

ХҮСНЭГТИЙН ЖАГСААЛТ

Хүснэгт 1. Багийн ахлагч, хяналтын ажилтнуудад зориулсан сургалтын хөтөлбөр	22
Хүснэгт 2: Ярилцлага авагч нарт зориулсан сургалтын хөтөлбөр	23
Хүснэгт 3. Сургалт зохион байгуулсан байдал	25
Хүснэгт 4: Судалгаанд хамрагдсан өрхийн тоо, мэдээлэл цуглуулалтын аргачлалаар	33
Хүснэгт 5. Судалгаанд хамрагдсан өрхийн тоо, дүүргээр	33
Хүснэгт 6. Судалгаанд хамрагдсан өрхийн тоо, хороогоор	34
Хүснэгт 7: Багийн ахлагч, хяналтын ажилтнуудын алдааны протокол хөтөлсөн байдал ...	40
Хүснэгт 8: Өрхийн ам бүлийн тоо, автомашины тоо.....	47
Хүснэгт 9: Судалгаанд оролцогчдын нас, хүйсийн суварга.....	48
Хүснэгт 10: Судалгаанд оролцогчдын ажил эрхлэлтийн байдал	49
Хүснэгт 11: Судалгаанд оролцогчдын өрхийн сарын дундаж орлого	50
Хүснэгт 12: Өрхийн тээврийн хэрэгслийн тоо, хувиар	51
Хүснэгт 13. Хувиараа такси үйлчилгээнд явдаг өрхийн талаар	53
Хүснэгт 14. Хүргэлт хийж орлого олдог өрхийн талаар	53
Хүснэгт 15: Зорчилт эхэлсэн болон дууссан байршил, нийт хийсэн зорчилтын тоонд эзлэх хувиар (42,000 зорчилт)	55
Хүснэгт 16. Их тойруугийн бүсээр нэвтрэн орж, дамжин өнгөрдөг давтамж.....	56
Хүснэгт 17: Улаанбаатар хотын төвийн бүс рүү зорчиж буй зорилго	56
Хүснэгт 18: Зорчилт хийсэн дундаж хугацаа, тээврийн хэрэгслээр	57
Хүснэгт 19. Хувийн автомашинтай иргэдийн өдөрт туулдаг дундаж замын урт, км.....	58
Хүснэгт 20: Зорчилт хийсэн зорилго, зарцуулсан дундаж хугацаа.....	59
Хүснэгт 21: Ашиглаж буй тээврийн хэрэгслэг ба зорчилтын зорилго	59
Хүснэгт 22. Тухайн тээврийн хэрэгслийг сонгож буй шалтгаан	60
Хүснэгт 23. Иргэдийн зорчилт хөдөлгөөний давтамж, зорилгоор	61
Хүснэгт 24. Улаанбаатар хотын замын нөхцөл байдлын үнэлгээ, дүүргээр	64
Хүснэгт 25. Улаанбаатар хотод цаашид амьдрах шалтгаан	66
Хүснэгт 26. Улаанбаатар хотод түгжрэл үүсгэж буй шалтгаан	67
Хүснэгт 27. Ажлын байр болон гэрээс автобусны буудал хүртэл зай	69
Хүснэгт 28. Гэрээс нийтийн тээврийн автобусны буудал хүртэлх зай, дүүргээр	69
Хүснэгт 29. Автобусаар үйлчлүүлэхгүй байх шалтгаанууд.....	70

ЗУРГИЙН ЖАГСААЛТ

Зураг 1. Бэлтгэл ажлын хүрээнд хийгдсэн ажлууд	13
Зураг 2. Захиалагчтай уулзаж санал солилцож буй байдал	13
Зураг 3. Мэдээлэл оруулах программыг бэлтгэсэн байдал	16
Зураг 4. Мэдээлэл оруулах программын кодчиллол бичсэн байдал	16
Зураг 5. Мэдээлэл оруулах программын ярилцлага авач нарт харагдах байдал.....	17
Зураг 6: Гүйцэтгэлийг хэмжих хураангуй хүснэгтийн загвар	18
Зураг 7: Алдааны протокол хуудасны загвар	19
Зураг 8: Ярилцлага авагч нарт шаардлагатай материалыг бэлтгэсэн байдал.....	20
Зураг 9: Судалгаанд ашигласан тоног төхөөрөмж, таблетууд.....	21
Зураг 10: Сургалт зохион байгуулсан үе шат	22
Зураг 11: Ярилцлага авагч нарт сургалт орж буй байдал.....	26
Зураг 12: Мэдээлэл цуглуулалтын багийн бүтэц	28
Зураг 13: Анхдагч мэдээлэл цуглуулсан аргачлал	30
Зураг 14: Өрхөөр зочилж мэдээлэл цуглуулалтыг гүйцэтгэж буй байдал.....	30
Зураг 15: САРІ аргачлалаар мэдээлэл цуглуулалтыг хийх давуу талууд	31
Зураг 16: Утсаар судалгаа авах төвөөр мэдээлэл цуглуулалтыг гүйцэтгэж буй байдал	32
Зураг 17. Мэдээлэл цуглуулалтын гүйцэтгэлийг харах хяналтыг самбар	37
Зураг 18: Анхдагч мэдээлэл цуглуулсан байршил, тархалт	38
Зураг 19: Чанарын хяналтыг гүйцэтгэх самбарын харагдах байдал	39
Зураг 20: Чанарын хяналтыг хийж тэмдэглэл хөтөлсөн байдал	39
Зураг 21: Дүүрэг, хорооноос судалгаа авах квот тогтоосон байдал, түүнийг хянах самбар	41
Зураг 22: Чанарын хяналтын зорилгоор цуглуулсан аудио бичлэг.....	41
Зураг 23: Кодлолт хийж дууссан байдал, SPSS программ	43
Зураг 24: Кодлолт хийж буй байдал	44
Зураг 25. Судалгаанд хамрагдсан өрхийн амьдардаг сууцны төрөл.....	47
Зураг 26. Судалгаанд хамрагдсан иргэдийн хүйсийн харьцаа.....	48
Зураг 27. Судалгаанд ороцогчдын өрхийн тэргүүнтэй хамаарал	49
Зураг 28. Өрхийн суудлын машины хэрэглээ, ажил эрхлэлтийн байдлаар	52
Зураг 29. Өрхийн суудлын машины хэрэглээ, орлогоор	52
Зураг 30. Зорчилт эхэлсэн цэг, нийт оролцогчдод эзлэх хувиар	54
Зураг 31. Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний нөхцөл байдал, өнгөрсөн онтой харьцуулсан үнэлгээ.....	65

Зураг 32. Улаанбаатар хотод үргэлжлүүлэн амьдрах сонирхол	66
Зураг 33. Улаанбаатар хотод түгжрэл үүсгэж буй шалтгаан, зургаар.....	67
Зураг 34. Иргэдийн нийтийн тээврийн хэрэгслээр зорчиж буй давтамж	68
Зураг 35. Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үзүүлэлтүүдийн иргэдийн үнэлгээ	71
Зураг 36. Монгол улсад хөгжүүлэх шаардлагатай нийтийн тээврийн үйлчилгээнүүд	72
Зураг 37. Замын түгжрэлийг бууруулах хүрээнд хэрэгжүүлэх ажлын үнэлгээ	73



ЗӨВЛӨХ ҮЙЛЧИЛГЭЭНИЙ АЖЛЫН ЗОРИЛГО



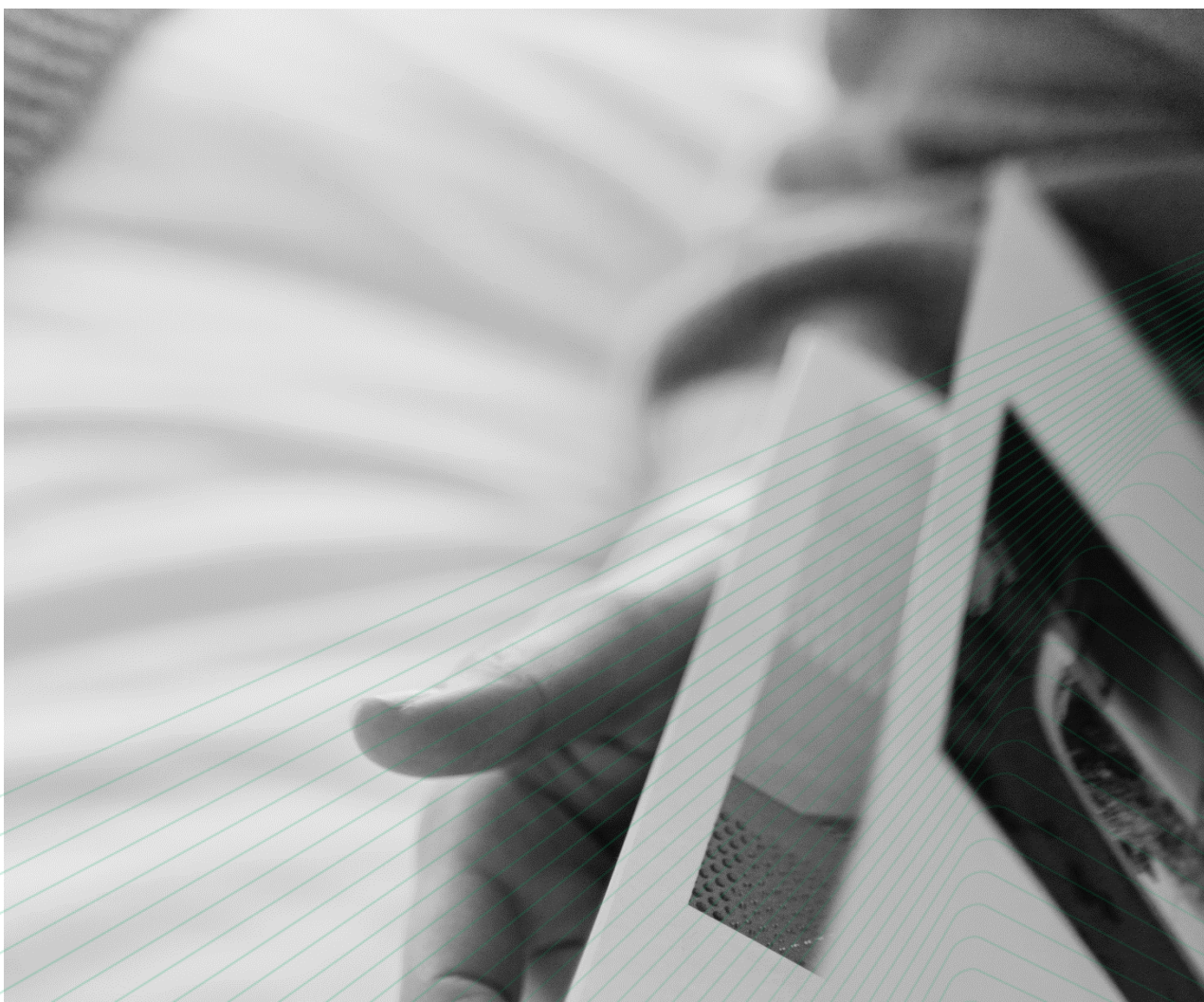
1 ЗӨВЛӨХ ҮЙЛЧИЛГЭЭНИЙ АЖЛЫН ЗОРИЛГО:

Улаанбаатар хотын хүн амын тоо сүүлийн 10 жилийн хугацаанд 310,000 буюу 27 хувиар нэмэгдсэн ба энэ байдлаар хүн амын тоо нэмэгдвэл 2040 онд Улаанбаатар хүн амын тоо 2,591,824 болж, Монгол Улсын нийт хүн амын 56% нь нийслэл хотод төвлөрч, нэг га талбайд ногдох хүний тоо 48 болж, хүн амын нягтаршлаар одоогоор дэлхийд тэргүүлж буй Япон улсын Токио-Ёкохамагийн бүс, 13 дугаарт орж буй БНХАУ-ын Бээжин хотын түвшинд хүрэх төлөвтэй байна. Одоогийн байдлаар Нийслэл Улаанбаатар хот нь Монгол Улсын газар нутгийн 0.3 хувийг эзэлдэг боловч нийт хүн амын 47.6 хувь нь амьдарч байна. Хүн амын хэт төвлөрөл үүссэнээс шалтгаалан нийгэм эдийн засаг, хот төлөвлөлт, хүний эрүүл мэнд, хүрээлэн буй орчинд олон сөрөг үр дагавар гарсны нэг нь хотын авто замын түгжрэлийн асуудал юм. Нөгөө талаас Монгол Улсын нийт тээврийн хэрэгслийн 54.2% буюу 615,622 нь нийслэл Улаанбаатар хотод бүртгэлтэй байна. Эдгээр тээврийн хэрэгслээс 62.3% нь буюу 383,703 орчим автомашин өдөр тутам замын хөдөлгөөнд идэвхтэй оролцдог. Сүүлийн 10 жилийн хугацаанд Улаанбаатар хотын авто замын сүлжээний

урт 954 км-ээс 1,136 км буюу дөнгөж 19 хувиар өссөн байхад тээврийн хэрэгслийн тоо 234.2 мянгаас 615.6 мянга буюу 2.6 дахин нэмэгдсэн. Тогтвортой хөгжлийн бодлогод нийцсэн эрүүл, ногоон, аз жаргалтай хотыг байгуулахад замын хөдөлгөөний эрчим, түүний өөрчлөлт, тээврийн хэрэгслийн ашиглалт, хөдөлгөөний урсгалыг тодорхойлон хөдөлгөөний чанар, хөдөлгөөний хөгжлийн индикаторыг тодорхойлох нь чухал ач холбогдолтой тул Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний урсгалын ачаалал, тээврийн эрэлтийг тодорхойлох шаардлага үүсэж байна.

Тиймээс Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний урсгал, иргэдийн зорчилт хөдөлгөөний эхлэл, төгсгөлийн OD (Origin-Destination) матриц боловсруулж, зам, тээврийн сүлжээ төлөвлөлтийг үе шаттайгаар оновчтой боловсруулахад шаардлагатай тоон мэдээллийг цуглуулахад уг зөвлөх үйлчилгээний зорилго чиглэгдсэн.

Энэ тайланд “Иргэдийн зорчилт хөдөлгөөний origin-destination (OD) матриц боловсруулах 15000 өрхийн судалгаа”-ны ажлын судалгааны арга зүй, иргэдийн үнэлгээний үр дүнг багтаасан болно.



БҮЛЭГ 2 ГҮЙЦЭТГЭСЭН АЖЛУУД



2 ГҮЙЦЭТГЭСЭН АЖЛУУД:

Зөвлөх үйлчилгээний ажлын даалгаварт дурдсаны дагуу дараах ажлуудыг хийж гүйцэтгэсэн.

1. Судалгааны үе шат бүрийн нарийвчилсан төлөвлөгөө боловсруулан ажилласан

Судалгааны үе шат бүр дэх ажлын нарийвчилсан төлөвлөгөөг боловсруулан ажилласан. Нарийвчилсан төлөвлөгөөний хүрээнд ярилцлага авагч нарт зориулсан сургалтын төлөвлөгөөг боловсруулсан. Ингэхдээ ижил төстэй гадаадын ажлын туршлагыг судалж, үүсэж болох эрсдэл, хүндрэл бэрхшээл, түүнийг хэрхэн шийдвэрлэх талаар урьдчилан тооцоолон боловсруулсан. Зөвлөх үйлчилгээний ажлын нарийвчилсан төлөвлөгөөг захиалагч талд танилцуулж, санал авч ажилласан.

2. Судалгааны асуулгын маягтыг олон улсын томоохон хотуудад ашигладаг жишгийн дагуу боловсруулж, захиалагчаар батлуулан ажилласан

Түүвэр судалгааг зохион байгуулах хамгийн эхний үе шат нь асуулгын маягтыг боловсруулах ажил байдаг. Тиймээс олон улсын болоод дотоодод хийсэн ижил төстэй судалгааны маягттай танилцаж, ажлын даалгавартай нийцүүлсэн асуулгын маягтыг боловсруулж, захиалагчаар батлуулан ажилласан. Судалгааны асуулгыг боловсруулахдаа дараах судалгааны ажлуудтай танилцаж, туршлага судалсан.

Улаанбаатар хотод хийгдэж байсан ижил төстэй дараах судалгааны ажлуудтай танилцаж туршлага судалсан. Үүнд:

- 2017 он, Нийслэлийн Засаг Даргын Тамгын газар, Нийслэлийн Зураг төслийн хүрээлэн, Улаанбаатар хотын Замын хөдөлгөөний удирдлагын төвийн хамтран хэрэгжүүлсэн “Зорчилт хөдөлгөөний 53,000 өрхийн судалгаа”-ны асуулга
- 2019 он, Японы Олон Улсын Хамтын Ажиллагааны Байгууллага (ЖАЙКА)-аас хэрэгжүүлсэн “Улаанбаатар хотын Тээврийн Хөгжлийн Төлөвлөгөөнд өгөгдөл мэдээлэл цуглуулах судалгаа” төслийн Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний өнөөгийн байдал болон хэтийн төлөвийг тодорхойлох судалгааны асуулга

Гадаадын орнуудад хийгддэг ижил төстэй дараах судалгааны асуулгатай танилцаж туршлага судалсан. Үүнд:

- 2022 он, Freight Truck Origin and Destination Study, Washington State University
- 2017 он, Capital Regional District Origin Destination Household Travel survey, Canada
- 2017 он, Understanding Traditional Origin-Destination Data: A Survey, U.S. Department of Transportation
- 2017 он, Origin & Destination Study, Sierra Vista Metropolitan Planning Organization, Mexico
- 2015 он, Origin/Destination Study, Transit Marketing LLC
- 2011 он, National Capital Region Travel Survey, Ottawa, Canada
- Classified Volume Count and Origin-Destination Survey of Bhavnagar, Gujarat Infrastructure Development Board, India

- 2011 он, Border Crossing Passenger Vehicle Survey Questionnaire, Canada
- 2011 он, Travel Pattern survey, Ministry of Transportation, Ontario, Canada
- 2010 он, Origin-Destination survey, Illinois department of Transportation, USA

Асуулгын маягтыг MS-Excel программ дээр боловсруулж, 10 удаагийн урьдчилсан туршилт судалгаа хийж гүйцэтгэсэн. Туршилт судалгааг цаасан хэлбэр болон мэдээлэл оруулах программ ашиглан гүйцэтгэсэн ба туршилт судалгааны явцад гарсан алдааг засварлаж, захиалагчийн саналыг тусган захиалагчаар батлуулан ажилласан. Батлагдсан асуулгын маягтыг Хавсралт 1-ээс үзнэ үү.

3. Судалгааны мэдээлэл цуглуулах программ хангамжийг боловсруулж тестлэн бэлтгэсэн.

Батлагдсан судалгааны маягтын дагуу олон улсад тэргүүлэх мэдээлэл цуглуулалтын SurveyToGo программд мэдээлэл оруулах программыг бэлтгэсэн. Программ хангамжид тавигдсан шаардлагын дагуу нийт 50 өрхөөс урьдчилсан туршилт судалгаа авч программ хангамжийг туршсан. Мэдээлэл цуглуулалтын программыг тестлэх хүрээнд захиалагчаар 2 удаагийн туршилт хийлгэж, асуулгын хуудас болон технологийн шийдэл, мэдээлэл оруулах программ хангамжийг танилцуулан ажилласан.

4. Ярилцлага нарт зориулсан сургалтыг хийж, дадлагажуулсан.

Ярилцлага авагч нарт зориулсан гарын авлагыг бэлтгэж, 11 удаагийн сургалтаар судалгааны мэдээлэл цуглуулалтад ажиллах 294 ярилцлага авагчийг сургаж бэлтгэсэн. Сургалтаар судалгааны зорилго, анхаарах зүйлс болон судалгааны асуулгыг нэг нэгээр тайлбарлаж, бүрэн ойлголтыг өгөхөөс гадна дадлагажих сургалтыг давхар зохион байгуулсан.

5. Түүврийн хамрах хүрээг нарийвчилсан тодорхойлж, судалгааны мэдээлэл цуглуулалтыг зохион байгуулсан.

Судалгааны стандарт алдааг хамгийн бага байхаар Улаанбаатар хотын төвийн 6 дүүргийн өрхийг төлөөлөх түүвэрлэлтийг хийсэн. Мэдээлэл цуглуулалтыг батлагдсан арга, аргачлалд нийцүүлэн захиалагч байгууллагаар батлуулсан асуулгын хуудасны дагуу 2022 оны 4 дүгээр сарын 16-аас 6 дугаар сарын 18 хүртэл 64 хоногийн хугацаанд зохион байгуулсан. Мэдээлэл цуглуулалтын баг нь 120 хүний бүрэлдэхүүнтэй ажилласан ба Улаанбаатар хотын 6 дүүргийн (Налайх, Багахангай, Багануур ороогүй) 15,119 өрхөөс судалгаа авсан.

Мэдээлэл цуглуулалтын гүйцэтгэлийг хянах зорилгоор хураангуй жагсаалтын загварыг MS-Excel файл дээр боловсруулсан. Ярилцлага авагч нарын өдөр тутмын гүйцэтгэлийг хянах зорилгоор track list-ийн загварыг бэлтгэсэн. Энэ нь мэдээлэл цуглуулалтын процессыг илүү нарийн хянах, цэгцтэй, зохион байгуулалттайгаар эхлүүлэх чухал хэрэгсэл болсон.

6. Түүвэр судалгаагаар цуглуулсан мэдээллийг нэгтгэж мэдээллийн сан үүсгэсэн. Уг мэдээллийн санд тулгуурлан мэргэжлийн программ хангамжийг ашиглан боловсруулалт хийсэн.

Судалгааны мэдээлэл цуглуулалтыг зохион байгуулж анхдагч мэдээллийг цуглуулан мэдээллийн сан үүсгэсэн. Үүний дараа цугларсан мэдээллийг дахин кодлох ажлыг гүйцэтгэсэн. Давхардсан тоогоор нийт 68,000 гаруй зорчилт хөдөлгөөний цэгийн байршлыг кодлон мэдээллийн санг шинэчилсэн.

Тоон мэдээлэлд боловсруулалт хийхээс өмнө 9 төрлийн зорчилт үүсгэх, шингээх цэгүүдийн O-D матрицыг мэдээллийн санд тулгуурлан боловсруулсан. Орон зайн тоон мэдээлэл дээр тулгуурлан зам, тээвэр төлөвлөлтийн мэргэжлийн PTV VISUM программ хангамжийг ашиглан үр дүнгийн тооцооллыг гүйцэтгэсэн.

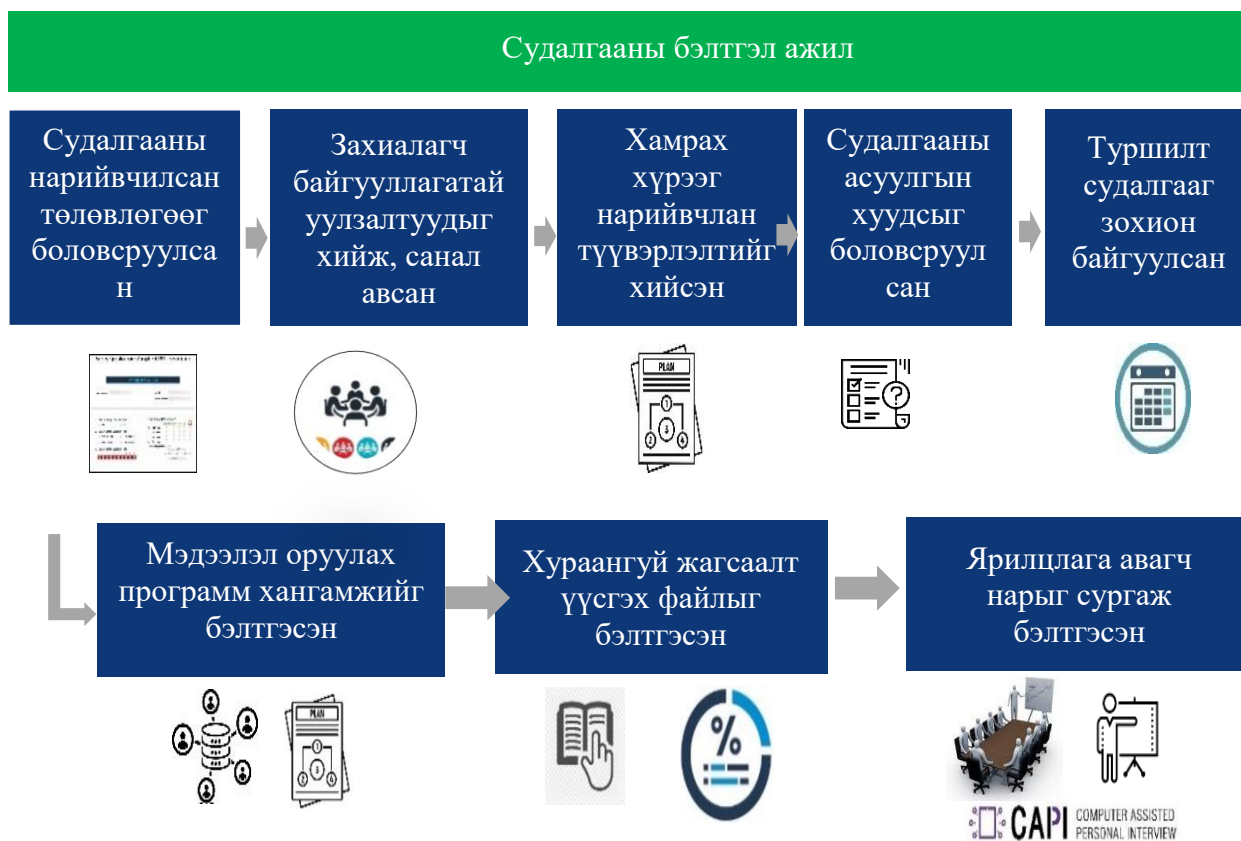
Зөвлөх үйлчилгээний хүрээнд гүйцэтгэсэн ажлуудын талаар дараах бүлгүүдэд дэлгэрүүлэн танилцуулсан болно.

2.1 Бэлтгэл ажлын хүрээнд гүйцэтгэсэн ажлууд

Судалгааны ажлыг амжилттай зохион байгуулахад оновчтой төлөвлөлтийг хийж, бэлтгэл ажлыг сайн хангах нь хамгаас чухал байдаг. Иймээс “Иргэдийн зорчилт хөдөлгөөний Origin-Destination (OD) матриц боловсруулах 15000 өрхийн судалгаа”-ны бэлтгэл ажлын хүрээнд дараах ажлуудыг хийж гүйцэтгэсэн.

Судалгааны нарийвчилсан төлөвлөгөөг үе шат бүрээр гаргаж захиалагчид хүргүүлсэн. Улаанбаатар хотын 6 дүүргийг хамруулсан, өргөн хүрээний түүвэрлэлт ихтэй томоохон мэдээлэл цуглуулалтыг амжилттай зохион байгуулахын тулд мэдээлэл цуглуулалтын төлөвлөлтийг тусад нь нарийвчлан боловсруулж, мэдээлэл цуглуулалтын багийн зохион байгуулалтыг хийн ажилласан. Судалгааны ажлыг амжилттай зохион байгуулахад захиалагч талын оролцоо чухал байдаг. Тиймээс захиалагч талтай 2022 оны 03 дугаар сарын 09, 03 дугаар сарын 23, 4 сарын 13 болон 7 сарын 6-ны өдрүүдэд нийт 4 удаагийн уулзалтыг хийж, ажлын явцыг танилцуулан ажилласан.

Зураг 1. Бэлтгэл ажлын хүрээнд хийгдсэн ажлууд



Зураг 2. Захиалагчтай уулзаж санал солилцож буй байдал



2.2 Ажлын цар хүрээ, түүврийн хэмжээг тодорхойлсон байдал

Ажлын даалгаварт Улаанбаатар хотын төвийн 6 дүүрэг, түүний 156 хороодыг хамруулан нийт 15,000 өрхийг судалгаанд хамруулахаар тодорхойлсон байсан. Энэхүү 15,000 өрхийг хэрхэн түүвэрлэж судалгаанд хамруулах талаар зорчилт хөдөлгөөний OD матрицын судалгааны олон улсын нийтлэг аргазүй, тэргүүн туршлагыг судалж үзсэний үндсэн дээр түүвэрлэлтийн арга зүйг боловсруулсан.

1. Газарзүйн байршлаар түүвэрлэлтийг хийсэн байдал

Үндэсний Статистикийн хорооны 2020 оны тоон мэдээллээс харахад Улаанбаатар хотын төвийн 6 дүүргийн хэмжээнд 394,391 мянган өрх амьдарч байна. Эдгээр өрхүүдээс 15,000 өрхийг түүвэрлэн авч судалгааны мэдээлэл цуглуулалтыг хийж гүйцэтгэсэн. Нийт 15,000 өрхийн мэдээллийг Улаанбаатар хотын төвийн 6 дүүргийн 156 хорооноос цуглуулсан бөгөөд судалгаанд хамрагдах өрхийн тоог тухайн дүүргийн нийт өрхийн тоо болон төлөөлөх чадварыг харгалзан тооцоолсон. Төлөөлөх чадварыг нэмэгдүүлэх, алдааг бууруулах зорилгоор бүх хорооноос судалгааг авсан ба гэр хороолол болон орон сууцны хороолол, мөн бие даасан тохилог сууцанд амьдардаг өрхүүд хамрагдсан. Судалгааны түүвэрлэлтийг энгийн санамсаргүй түүврийн аргыг сонгон гүйцэтгэсэн. Бүлэг бүрээс сонгогдох нэгжийн тоо буюу дүүрэг тус бүрээс хамрагдах өрхийн тоог Нейманы хуваарилалтын аргаар тодорхойлсон. Олон төрлийн ялгаатай шинж чанар бүхий бүлэглэсэн томоохон эх олонлогийн бүлэг тус бүрээс сонгогдох нэгжийн тоог

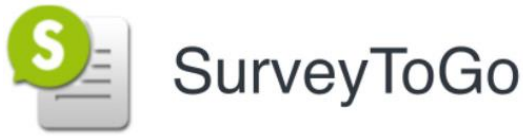
Нейманы хуваарилалтын аргаар тодорхойлох нь илүү үр дүнтэй байдаг.

2. Улаанбаатар хотын хамгийн их төвлөрөлтэй байршлуудаас түүвэрлэлтийг хийсэн байдал

Судалгааны зорилго нь хамгийн их зорчилт үүсэж буй цэгүүдийг тодорхойлоход чиглэгдэж байсан тул хамгийн их бөөгнөрөл үүсгэж буй 40 хороодын жагсаалтыг гаргаж, түүн дотор түгжрэл үүсгэж буй объектуудад ажиллаж, амьдарч буй иргэдээс судалгааны мэдээлэл цуглуулсан. Үүнд:

- Хүнсний барааны зах
- Барилгын захууд
- Автомашины захууд
- Тээвэр логистикийн төвүүд
- Авто вокзалууд
- Томоохон оффис, хувийн байгууллагууд
- Төрийн захиргаа, үйлчилгээний байгууллагууд
- Томоохон эмнэлгүүд
- Боловсролын байгууллагууд
- Их, дээд сургуулиуд

2.3 Мэдээлэл оруулах программ хангамжийг бэлтгэсэн байдал



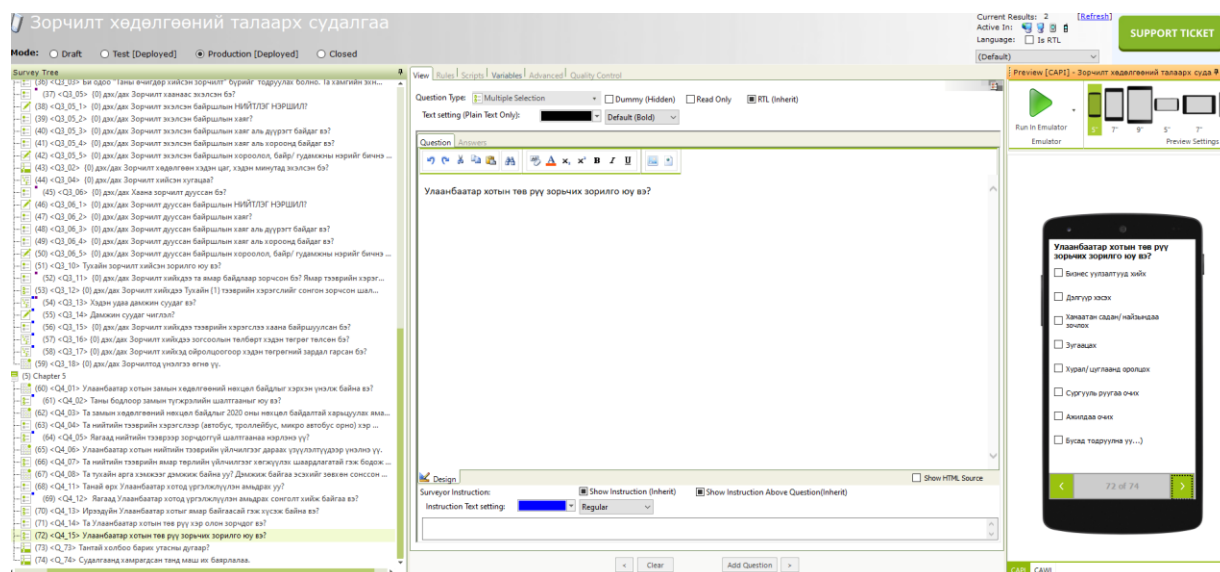
Судалгааны мэдээлэл оруулах программыг батлагдсан асуулгын хуудасны дагуу SurveyToGo программ дээр бэлтгэсэн. SurveyToGo программ нь Android болон iOS үйлдлийн системтэй таблет дээр ажиллах боломжтойгоос гадна суурин болон зөөврийн компьютероос мэдээлэл цуглуулалтыг удирдах, зохион байгуулах, үүлэн системд хяналтын самбар ашиглан хянах боломжтой цогц, мэргэжлийн программ юм. Мэдээлэл оруулах программ нь онлайн болон оффлайн орчинд ажиллаж зураг харуулах, аудио бичлэг хийх, видео бичлэг үзүүлэх, GPS байршлыг тодорхойлох, нэгэн зэрэг хэдэн ч планетаас нэвтрэх боломжтой. Мөн судалгааны мэдээлэл оруулалтын программд орсон өөрчлөлтийг ярилцлага авагч нарт real time (цаг хугацааны хоцрогдолгүй) оруулах боломжтойгоороо давуу талтай юм. Үүнээс гадна SurveyToGo программ нь ажлын даалгаварт дурдагдсан дараах шаардлагуудыг бүрэн хангасан гэдгээрээ давуу талтай юм.

- ✓ Тоологч буюу ярилцлага авагч нар ашиглахад хялбар
- ✓ Ярилцлага авагч бүр өөрийн нэвтрэх эрхээр орж мэдээлэл цуглуулалтыг гүйцэтгэдэг

- ✓ Онлайн болон оффлайн орчинд ажиллах боломжтой.
- ✓ Дата мэдээллийг үүсгэх, хадгалах өгөгдлийн сангийн бүтэцтэй ба мэдээлэл хадгалах багтаамж 20 GB хэмжээтэй.
- ✓ Тайлангийн болон мэйлийн нэгдсэн системтэй
- ✓ Ослын нөхцөл байдлаас урьдчилан сэргийлэх, шийдвэрлэх боломжтой. Өөрөөр хэлбэл partial save функцийг тусламжтайгаар судалгааг хувааж авах, ярилцлагын дунд зогсоох, хэсэг хугацааны дараа үргэлжлүүлэх боломжтой.
- ✓ Техникийн болон сүлжээний доголдол, алдаа гарсны дараа цуглуулсан өгөгдлийг дахин сэргээх боломжтой
- ✓ Мэдээллийн сан нь MS-SQL server, хэл нь T-SQL дэмждэг
- ✓ Программ хангамж нь .NET framework-д бичигдсэн
- ✓ Мэдээллийн санд хэрэглэгдэж буй ангилал, кодыг нэмэх, хасах, нэгтгэх боломжтой
- ✓ Мэдээллийн нууцлал, аюулгүй байдлыг бүрэн хангасан
- ✓ Архивлах, нөөцлөх асуудлыг бүрэн шийдвэрлэсэн

Доорх зурагт судалгааны мэдээлэл оруулах программыг бэлтгэсэн байдлыг орууллаа.

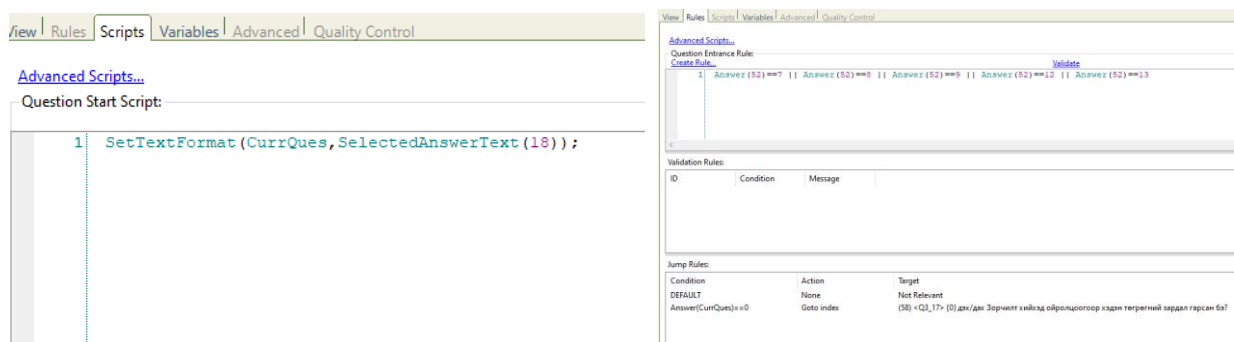
Зураг 3. Мэдээлэл оруулах программыг бэлтгэсэн байдал



Мэдээлэл оруулах программд судалгаанд хамрагдсан өрхийн хариултаас шалтгаалсан асуулт хоорондын шилжилт хийх, бусад логикийн шалгалтуудыг код бичиж оруулж өгдөг. Ингэснээр асуулт дутуу асуух, буруу асуултыг асуух зэрэг

механик алдааг бууруулах, мэдээллийн чанарыг нэмэгдүүлэхэд чухал үүрэгтэй юм. Мэдээлэл оруулах программын асуулт хоорондын шилжилт болон логикийн томъёог оруулсан хэсгийг доорх зурагт үзүүлээ.

Зураг 4. Мэдээлэл оруулах программын кодчилол бичсэн байдал



Ярилцлага авагч бүр мэдээлэл оруулалтын программд нэвтрэх нэр, нууц үгийг олгосон бөгөөд тухайн ярилцлага авагч өөрийн планшетаас нэвтрэх нэр, нууц үгээ хийж хялбар нэвтэрч, шууд ашиглах

боломжийг бүрдүүлэн ажилласан. Ярилцлага авагчийн нэвтэрч буй байдал, судалгааны батлагдсан маягтыг мэдээлэл оруулалтын программд оруулсан байдлыг дараах зургаас харна уу.

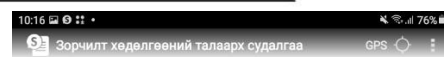
Зураг 5. Мэдээлэл оруулах программын ярилцлага авач нарт харагдах байдал



- Ирээдүйн Улаанбаатар хотыг ямар байгаасай гэж хүсэж байна вэ?**
3 хүртэлх сонголттой.
- Тааламжтай
 - Цэвэр
 - Аюулгүй
 - Байгалаараа
 - Өв соёлын төв
 - Найрсаг
 - Эв нэгдэлтэй
 - Дэлхийн төв
 - Шинжлэх ухаан/ дэвшилтэт технологийн төв
 - Орчин үеийн
 - Өндөр хөгжилтэй
 - Бусад (тодруулна уу)
 - Аялал жуулчлалын төв



- Таны бодлоор замын түгжрэлийн шалтгааныг юу вэ?**
2 хариулттай
- Замын хөдөлгөөн нэмэгдэх
 - Тээврийн цагдаагийн албаны хариуцлага
 - Гэрлэн дохио дутмаг
 - Замын хүрэлцээ муу
 - Замын нөхцөл муу
 - Жолооч хэв журам сахиулахгүй байх
 - Нийтийн тээврийн хэрэгслийн хүрэлцээ муу
 - Замын хөдөлгөөний менежмент, хэв журмын сахиулалт хангалтгүй
 - Зам хөндлөн гарч байгаа явган хүний зан төлөв
 - Бусад (тодруулна уу...)



1 дэх/дах Зорчилтод үнэлгээ өгнө үү.

	Маш муу	Муу	Дунд аж	Сайн	Маш сайн
Зорчих хугацааны тохиромжтой байдалд үнэлгээ өгнө үү.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Зорчиход хялбар байдалд үнэлгээ өгнө үү.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Аюулгүй байдалд үнэлгээ өгнө үү.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

2.4 Тоног төхөөрөмж, бусад хэрэглэгдэхүүнийг бэлтгэсэн байдал

Гүйцэтгэлийг хэмжих хурангуй хүснэгт. Түүвэр судалгаа авсан өрх бүрийн үр дүнг тэмдэглэх өрхийн мэдээллийг багтаасан track list буюу гүйцэтгэлийн хурангуй хүснэгтийг MS-Excel дээр бэлтгэсэн. Энэхүү track list нь үндсэн 4 sheet-ээс (ажлын хурангуй хүснэгт, дүүргүүдийн гүйцэтгэл, хороодын гүйцэтгэл,

судлаачдын гүйцэтгэл) бүрдэх бөгөөд ажлын хүснэгт sheet-д цугларсан дата мэдээллийг байршуулахад тухайн өдрийн ярилцлага авагчийн гүйцэтгэл дүүрэг, хороогоор автоматаар бүртгэгддэг. Ингэснээр мэдээлэл цуглуулалтын гүйцэтгэлийг тухай бүрд нь хянах боломжтой болдог. Ажлын хүснэгт sheet-д ярилцлага авагчийн код, асуулгын дугаар, судалгаа авсан огноо гэх мэт мэдээллийг бүртгэж ажилласан.

Зураг 6: Гүйцэтгэлийг хэмжих хурангуй хүснэгтийн загвар

Ярилцлага авагч нийт хэдэн өрхөөс судалгаа авсан, хүчингүй болсон судалгааны тоо, мэдээлэл цуглуулалтын чанарын хяналтыг хэрхэн хийсэн болох, ямар алдаа дутагдал гаргаж байгаа зэрэг хурангуй үр дүнг харж болохоор ажлын хүснэгтийг бэлтгэсэн.

Алдааны хуудас буюу Error list. Багийн ахлагч болох хяналтын ажилтнууд ярилцлага авагчийн авсан судалгааны аудио ярилцлагыг хэзээ сонссон болон судалгааны дугаар, чанар болон үр дүнг бичих протокол хуудсыг бэлдсэн. Энэ алдааны хуудсыг хяналтын ажилтан бүр

өөрсдийн хяналт хийсэн судалгаан дээр үндэслэн тус тусдаа хөтөлж ажилласан. Гарсан алдаа дутагдлыг цаг алдалгүй ярилцлага авагч нарт танилцуулах, алдааг засах ажлыг мэдээлэл цуглуулалтын туршид хийж гүйцэтгэсэн.

Зураг 7: Алдааны протокол хуудасны загвар

№	Судалгааны дугаар	Судлаачийн дугаар	Алдаа гарсан асуултын дугаар	Алдааны агуулга	Хүчингүй болгож буй шалтгаан	Судлаачид хэлсэн эсэх
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						

Судлаачдын үнэмлэх, өрхөд хандсан албан бичиг бэлтгэсэн байдал. Ярилцлага авагч бүр өөрийн томилогдсон дүүрэг, хороонд мэдээлэл цуглуулалтад гарахын өмнө бүх судлаач нарт Эм Эм Си Жи компанийн тамга, гарын үсэг, цээж зураг бүхий үнэмлэх, судалгаанд оролцогчид олгох урамшуулал зэргийг олгосон. Мөн нэмэлтээр НЗДТГ, Нийслэлийн Замын Хөгжлийн газраас өрхүүдэд хандсан албан бичгийг

ярилцлага авагч бүрд хувиран өгч явуулсан. Уг албан бичиг нь өрхүүдийг судалгаанд идэвхтэй хамрагдахыг хүссэн агуулгатай байсан. Үнэмлэх нь ярилцлага авагчийн овог нэр, Эм Эм Си Жи компанийн нэр, хаяг, хүчинтэй хугацаа зэрэг мэдээллийг агуулсан байдаг. Ярилцлага авагч нарт үнэмлэх олгох нь албан ёсны судалгааны ажилтан гэдгийг баталгаажуулах давуу талтай байдаг.

Зураг 8: Ярилцлага авагч нарт шаардлагатай материалыг бэлтгэсэн байдал



Судалгааны мэдээлэл цуглуулалтын явцад нийт 24 суурин компьютер, 36 чихэвч, 120 гаруй ширхэг таблетыг ашигласан. Мэдээлэл цуглуулалтын явцад ашиглагдах таблет, тоног төхөөрөмжийн найдвартай ажиллагааг хангах зорилгоор дараах зүйлийг шалгаж, бэлтгэж өгсөн.

- ✓ Таблет хийх зориулалтын цүнх /доргилтын хамгаалалттай/
- ✓ Таблетын арьсан, хавтсан гэр /доргилт болон усны хамгаалалттай/
- ✓ Дэлгэцийн шилэн наалт /үндсэн дэлгэцийг хамгаалах доргилтын хамгаалалттай/
- ✓ Цэнэглэгч
- ✓ Алчуур
- ✓ Аудио бичлэг хийж буй эсэх
- ✓ Байршил заагч аппликейшн ажиллаж байгаа эсэх
- ✓ Цэнэг сайн барьж буй эсэх

Бүх таблетууд дата симтэй байсан бөгөөд мэдээллийг түргэн шуурхай дамжуулах, харилцан холбоотой байх үүднээс Google Drive, Dropbox, Facebook, Viber гэх мэт онлайн платформуудыг суулгасан. Мөн багийн ахлагч нар нь дараах материалуудыг ярилцлага авагч нарт бэлтгэн өгсөн. Үүнд:

- ✓ Мэдээлэл цуглуулалтыг хийх дүүрэг, хорооны жагсаалт
- ✓ Тухайн дүүрэг хорооноос авах шаардлагатай түүврийн хэмжээг тодорхойлсон баримт бичиг
- ✓ Гарын авлага

Судалгаанд оролцогчтой уулзаж судалгаа авахдаа судалгааны зорилго ач холбогдлыг дахин тайлбарлаж, албан бичгээ танилцуулан зөвшөөрөл авснаар ярилцлагыг эхлүүлэн ажилласан.

Зураг 9: Судалгаанд ашигласан тоног төхөөрөмж, таблетууд



2.5 Мэдээлэл цуглуулалтын багийг бүрдүүлсэн байдал

2.5.1 Хүний нөөцийг бүрдүүлсэн байдал

Мэдээлэл цуглуулалтын багийг бүрдүүлэхдээ өөрийн байгууллагын гэрээт судлаачдын сангаас өмнө нь ижил төстэй судалгаанд ажиллаж байсан, дадлага туршлагатай судлаач нарыг сонгон бүрдүүлсэн. Мөн ярианы чадвар, их, дээд сургууль төгссөн байдал, ачаалал

даах чадвар зэргийг харгалзан үзэж нийт 346 судлаачийг сонгосон авч 294 судлаачийг сургаж бэлтгэн талбар дээр ажилласан. Дээрх судлаачдыг сургалтад хамруулж, хамтран ажиллах гэрээ байгуулан ажилласан.

Мэдээлэл цуглуулалтын багийн хамгийн гол ажлыг гүйцэтгэх ажилтнууд нь ярилцлага авагч болон багийн ахлагч нар учраас судалгааны ажлын зорилго, түүний ач холбогдол, үйл ажиллагааны зохион байгуулалт, судалгааны асуулга дах нэр

томъёо, асуулгыг хэрхэн бөглөх талаар сайтар ойлголттой байх нь чухал байсан. Иймээс тэдэнд нэгдсэн ойлголт өгөх,

судалгааны талаар гүнзгий мэдээлэл өгөх үе шаттай сургалтыг зохион байгуулж, дадлагажуулах сургалтуудад хамруулсан.

Зураг 10: Сургалт зохион байгуулсан үе шат



2.5.2 Сургалтын материалыг бэлтгэсэн байдал

Ярилцлага авагч буюу тоологч нарыг сургах сургалтын хөтөлбөр, сургалтын

материалуудыг бэлтгэсэн. Сургалтын сэдэв тус бүрээр Powerpoint программ дээр танилцуулах материал боловсруулсан.

Хүснэгт 1. Багийн ахлагч, хяналтын ажилтнуудад зориулсан сургалтын хөтөлбөр

№	Хэлэлцэх асуудал	Агуулга
1.1	Танилцуулга	Судалгааны захиалагч, судалгааны зорилго, ач холбогдлын талаарх танилцуулга, судлагдах зүйлс, хамрагдах нэгжийг танилцуулах
1.2	Удирдлага, зохион байгуулалт, хэрэгжих хугацаа	Судалгааг хийж гүйцэтгэх зохион байгуулалтыг тайлбарлах, ямар хугацаанд явуулах талаар танилцуулах
1.3	Багийн ахлагчийн ажлын үүрэг, хариуцлага	Ярилцлага авагч нарт дэмжлэг үзүүлэх, ажлыг үнэлэх, судалгааны менежертэй хамтран ажиллах талаар танилцуулах
1.4	Асуулгын хуудасны гүйцэтгэлийг шалгах	Асуулгын хуудасны бөглөлт бүрэн гүйцэд байдал, алгасалт, гарах нийтлэг алдаа дутагдлуудтай хэрхэн ажиллах

Хүснэгт 2: Ярилцлага авагч нарт зориулсан сургалтын хөтөлбөр

№	Хэлэлцэх асуудал	Агуулга
2.1	Танилцуулга	Судалгааг захиалагч тал, судалгааны зорилго, ач холбогдлын талаарх танилцуулга, судлагдах зүйлс, хамрагдах нэгжийг танилцуулна
2.2	Багийн зохион байгуулалт	Зөвлөх үйлчилгээний ажлын багийн зохион байгуулалт, багийн бүрэлдэхүүнийг танилцуулах
2.3	Ярилцлага авагч болон багийн ахлагчдын үүрэг	Багийн бүрэлдэхүүнд орж буй багийн ахлагч, хянагч, ярилцлага авагч нарын үүрэг хариуцлагыг танилцуулах
2.4	Судалгаанд оролцогчтой сайн харилцаа тогтоох арга замууд	Харилцааны арга техникүүд, судалгаанд оролцогчтой сайн харилцаа тогтоох, судалгаанд оролцох идэвх оролцоог өрнүүлэх арга замууд, тодорхой тохиолдлуудад хэрхэн ажиллах зөвлөмж өгөх
2.5	Ярилцлагыг амжилттай явуулах зөвлөмжүүд	Ярилцлага авах явцад анхаарах асуудлууд, ярилцлагыг амжилттай болгох, асуулт асуух арга замууд, тодорхой тохиолдлуудыг бий болгож ярилцлага авагч нар энэ тохиолдолд хэрхэн ажиллах зөвлөмж өгөх
2.6	Судалгааны асуулгын ерөнхий танилцуулга	Судалгааны асуулгын агуулга, бүлэг тус бүрийн ерөнхий танилцуулга
2.7	Судалгааны асуулгыг бөглөх ерөнхий заавар	Асуулгын ерөнхий загвар, асуулгыг бөглөх, хариултыг тэмдэглэж авах арга техникүүд, ярилцлагын явцад гүйцэтгэх үйл ажиллагаа. Асуулгын бүлэг тус бүрээр асуулт тус бүрийн зорилго, асуултыг асуух техник, асуулт хариултаудын талаарх тайлбар зэрэг мэдээллийг өгөх
2.8	Захиалагч байгууллагын талаарх ерөнхий ойлголт	Захиалагчийн зүгээс өгсөн зааварчилгааг ашиглах
2.9	Дасгал ажил	Сургалтад оролцогчдыг хоёр, хоёроор нь багт хувааж 2 төрлийн судалгааны асуулгыг багийн гишүүнээсээ ээлжлэн авхуулах байдлаар бүх ярилцлага авагчдыг дадлагажуулах
2.10	Асуулгын хуудас бөглөх талаар дахин хэлэлцэх	Асуулгын хуудас бөглөхөд гарсан тодорхойгүй зүйлс, тулгарсан асуудлуудаар дахин хэлэлцэх
2.11	Шалгалт	Ажлын зорилго, өрхүүдээр зочлох үед гарч болох асуудлууд, асуулгын маягыг хэрхэн бөглөх талаар шалгалт авах
2.12	Гэрээ байгуулах	Сургалтад бүрэн оролцсон, шалгалтад тэнцсэн ярилцлага авагч нартай хамтран ажиллах гэрээг 2 хувь байгуулах

2.13	Судлаачдыг аюулгүй ажиллагааны заавраар хангах, танилцуулж, баталгаажуулах	“Эм Эм Си Жи” ХХКомпанийн “Судлаачдын аюулгүй ажиллагааны дүрэм”-ийг танилцуулах, заавар зөвлөгөөг өгөх. Танилцсан, заавар зөвлөгөөгөөр хангагдсан судлаачдаар гарын үсэг зуруулж баталгаажуулж авах. Ярилцлага авах явцад судлаачдад учирч болох эрсдэл, аюулууд. Аюул, эрсдэлийг хэрхэн тооцоолох, тулгарсан тохиолдолд хэрхэн даван туулах. Аюул эрсдэлээс хамгаалж судалгааны багийн зүгээс баримтлан ажиллах заавар зөвлөмжүүд.
2.14	Судлаач нарт гарын авлага тараах	Сургалтын хүрээ том, их хэмжээний мэдээлэл нэг дор олгогддог учраас талбар дээр ажиллаж байх үед нь гарын авлага зайлшгүй хэрэгтэй юм.

Ярилцлага авагч нар мэдээлэл цуглуулалтын явцад ямар нэг асуудалтай тулгарах тохиолдолд юуны өмнө гарын авлагаа харж, тэнд заасан зааварчилгааг мөрдөх ёстой. Иймээс ярилцлага нарт зориулсан гарын авлагыг дараах агуулгын хүрээнд бэлтгэсэн.

- Танилцуулга: Судалгааны ажлын ерөнхий танилцуулга, судалгааны зорилго, ач холбогдол, хамрах хүрээг тодорхойлон оруулсан. Мөн гарын авлагын үндсэн бүтцийг танилцуулсан.
- Судалгааны мэдээлэл цуглуулалтын зохион байгуулалт: Мэдээлэл цуглуулалт хэрхэн хийгдэх, ямар зохион байгуулалттай ажиллах талаарх мэдээллийг оруулж өгсөн.
- Ярилцлага авагч нарын үүрэг, хариуцлага: Ярилцлага авагч нар ямар хариуцлагатай ажилд ажиллаж байгааг тайлбарлан ойлгуулах, тухайн ажлын үүрэг хариуцлагыг тодорхойлон оруулсан.
- Ойлголт тодорхойлолтууд: Судалгааны асуулга бүрийн ойлголт тодорхойлолтуудыг багтаасан. Жишээлбэл: “Зорчилт хөдөлгөөн” гэдгийг хэрхэн ойлгох, хэнийг өрхийн гишүүн гэж тооцох, өчигдрийн

зорчилтыг тодруулах явцад бүх нийтийн амралтын өдөр таарч зорчилт хийгээгүй байвал хэрхэн бүртгэлийг хийх зэргийг багтаасан.

- Судалгааны ярилцлага хийх зөвлөмж: Мэдээлэл цуглуулалтаар ажиллах явцад ярилцлагыг хэрхэн эхлүүлэх, ямар байдлаар ярилцвал судалгаанд оролцогчийн татгалзах магадлал буурах, ярилцлагыг хэрхэн амжилттай дуусгах зэргийг багтаасан.
- Мэдээлэл оруулах программтай ажиллах зааварчилгаа: Мэдээлэл оруулах программ руу хэрхэн нэвтрэх, мэдээллээ хэрхэн бүртгэх, программыг хэрхэн шинэчлэх, дата мэдээллийг хэрхэн илгээх талаарх зааварчилгааг багтаасан.
- Асуулгын хуудсыг бөглөх зааварчилгаа: Программ дээр асуулгын хуудсыг хэрхэн бөглөх нийтлэг зааварчилгааг багтаасан. Жишээлбэл: олон сонголттой асуулт гэсэн байвал юу гэж ойлгох гэх зэргийг тайлбарлан оруулсан.
- Нийтлэг гарч болох алдаа дутагдал: Судалгааны мэдээлэл цуглуулалтын явцад гарч болох нийтлэг алдаа дутагдлуудыг тодорхойлон оруулсан. Жишээлбэл: судалгаанд оролцогчид

дийлэнхдээ өглөө зорчилт хөдөлгөөнд оролцохдоо гэрээсээ гарч орой гэртээ зорчилт хөдөлгөөн дуусаж байгаа. Гэтэл оролцогч зорчилт хөдөлгөөн гэдгийг сайтар ойлгоогүйгээс зөвхөн гадуур явсан зорчилтуудаа хэлээд өнгөрөх магадлалтай учраас судлаачид иймэрхүү алдаа гарч болохыг сануулан оруулсан.

2.5.3 Мэдээлэл цуглуулалтын багт сургалт зохион байгуулсан байдал

Судалгааны асуулгын маягтыг захиалагч байгууллагаар батлуулсны дараа мэдээлэл цуглуулалтад ажиллах баг бүрэлдэхүүнийг сургах сургалтуудыг 2 түвшинд хийж гүйцэтгэсэн. Мэдээлэл цуглуулах ярилцлага авагч нарт зориулсан сургалтыг судалгааны менежер, мэдээлэл цуглуулалтын багтай хамтран зохион байгуулсан.

- Судалгааны мэдээлэл цуглуулалтын хяналтын ажилтан болон багийн ахлагч нарыг сургах сургалт
- Судалгааны мэдээлэл цуглуулалтад ажиллах ярилцлага авагч нарыг сургах сургалт

Мэдээлэл цуглуулалтын хяналтын ажилтан болон багийн ахлагч нарыг сургах сургалтыг 2022 оны 04 дүгээр сарын 13-14 өдрүүдэд хийж гүйцэтгэсэн. Сургалтад мэдээлэл цуглуулалтын 6 багийн ахлагч нар, хяналтын ажилтнууд хамрагдсан.

Судалгааны мэдээлэл цуглуулалтад ажиллах ярилцлага авагч нарын эхний сургалтыг 04 дүгээр сарын 15-нд зохион байгуулж, 04 дүгээр сарын 16-нд талбар дээр дадлагажуулах ажлыг зохион байгуулсан. Сүүлийн сургалтыг 06 дугаар сарын 7-нд хийсэн бөгөөд нийт 11 удаагийн сургалтыг зохион байгуулж, 294 ярилцлага авагчийг сургаж дадлагажуулсан байна.

Хүснэгт 3. Сургалт зохион байгуулсан байдал

	Сургалт зохион байгуулсан өдөр	Сургалтад хамрагдсан судлаачдын тоо
Эхний сургалт	04 сарын 15-16	35
Хоёр дах сургалт	04 сарын 19-20	28
Гурав дах сургалт	04 сарын 22-23	30
Дөрөв дэх сургалт	04 сарын 26-27	27
Тав дах сургалт	05 сарын 1-2	22
Зургаа дах сургалт	05 сарын 5-6	30
Долоо дах сургалт	05 сарын 13-14	35
Найм дах сургалт	05 сарын 18-19	23
Ес дэх сургалт	05 сарын 23-24	26
Арав дах сургалт	05 сарын 28-29	28
Арван нэг дэх сургалт	06 сарын 7-8	16
Нийт		294

Зураг 11: Ярилцлага авагч нарт сургалт орж буй байдал



2.6 Мэдээлэл цуглуулалтын зохион байгуулалт

2.6.1 Мэдээлэл цуглуулалтын багийн бүтэц

Судалгааны мэдээлэл цуглуулалтын багийн зохион байгуулалтыг оновчтой төлөвлөх нь түүвэр судалгааны ажлыг амжилттай зохион байгуулахад чухал ач холбогдолтой. Энэхүү судалгааны мэдээлэл цуглуулалтын баг нь 2022 оны 04 сарын 16-аас 2022 оны 06 сарын 18-ны хооронд тогтмол ажиллах 120 хүний бүрэлдэхүүнтэй ажилласан. Судалгааны мэдээлэл цуглуулалтыг хийж гүйцэтгэхдээ 6 багийг ажиллуулсан ба баг бүр 1 багийн ахлагч, 20 судлаачтай ажилласан.

Мэдээлэл цуглуулах багийн гишүүдийн гүйцэтгэх үүрэг

Судалгааны мэдээлэл цуглуулалт хариуцсан судалгааны менежер:

Судалгааны мэдээлэл цуглуулалт, зохион байгуулалтад бүхэлд нь хяналт тавьж, удирдан ажилласан.

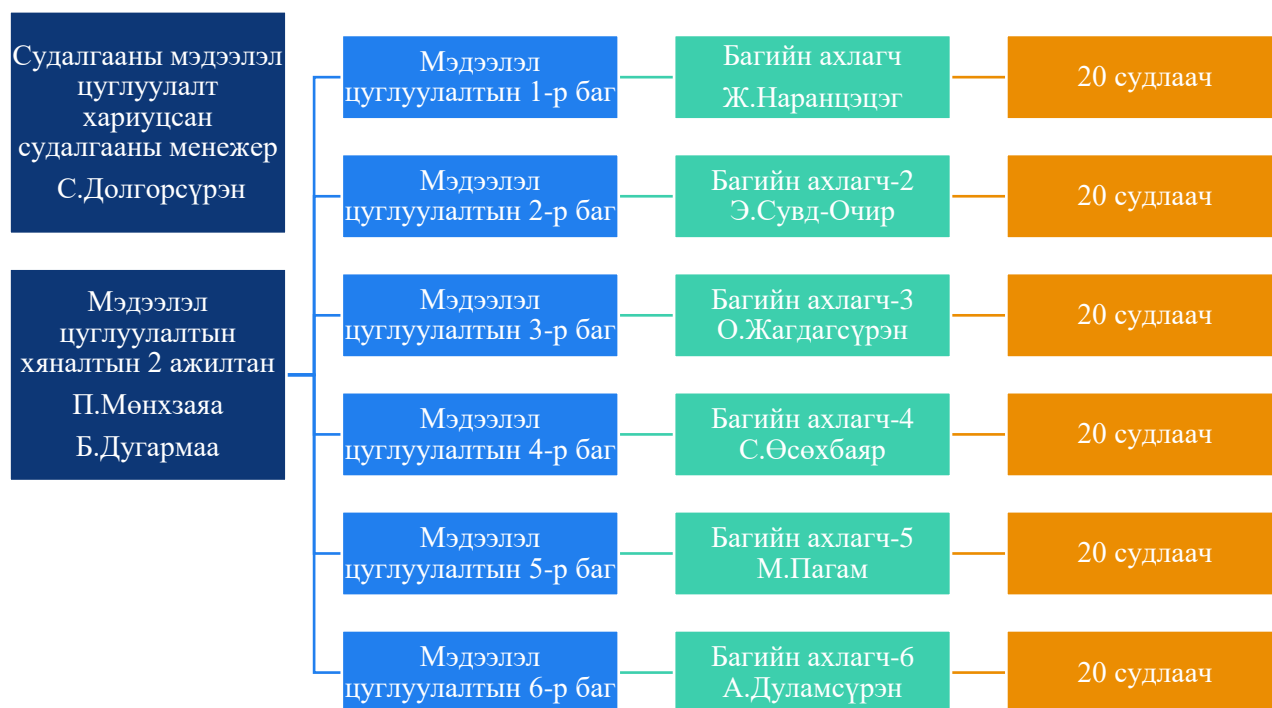
Мэдээлэл цуглуулалтын хяналтын ажилтан: Цуглуулсан дата мэдээлэлд хяналт тавих, судалгааны аудио бичлэг сонсох, судалгаанд оролцогчтой утсаар холбогдож мэдээллийг баталгаажуулах

замаар хяналт хийх ажлыг гүйцэтгэсэн. Мөн ярилцлага авагч нарын гаргаж буй алдаа дутагдлыг тэмдэглэн танилцуулах, нийтлэг гаргаж буй алдаа дутагдлыг нийтэд нь танилцуулж мэдээллийг хүргэн ажилласан.

Мэдээлэл цуглуулалт хариуцсан багийн ахлагч: Өөрийн хариуцсан багийн мэдээлэл цуглуулалтын ажлыг зохион байгуулж, ярилцлага авагч нарт өдөр тутам заавар зөвлөгөө өгч, өдөр тутмын үйл ажиллагаанд хяналт тавих үүргийг гүйцэтгэсэн. Цуглуулсан дата мэдээлэлд хяналт тавих, судалгааны аудио бичлэг сонсох, судалгаанд оролцогчтой утсаар холбогдож мэдээллийг баталгаажуулах замаар хяналт тавин ажилласан ба мөн хяналтын ажилтнуудаас ирсэн алдаатай мэдээллийг баталгаажуулах, ярилцлага авагч нараас ирсэн бүрэн бус, алдаатай асуулгыг буцаан өгч засуулах, алдаагүй бүрэн бөглөгдсөн өгөгдлийг хүлээн авах үүргийг хүлээсэн.

Ярилцлага авагчид: Батлагдсан асуулгаар өгөгдсөн зааврын дагуу үнэн зөв бүрэн гүйцэт мэдээллийг цуглуулах ажлыг хийж гүйцэтгэсэн. Хэрэв өөрийн авсан судалгааны мэдээлэл нь бүрэн бус, алдаа гарсан тохиолдолд тухайн мэдээллийг засварлах, шинээр дахин судалгаа авах ажлыг гүйцэтгэсэн.

Зураг 12: Мэдээлэл цуглуулалтын багийн бүтэц



МЭДЭЭЛЭЛ ЦУГЛУУЛАЛТЫН ЯВЦАД БАРИМТАЛСАН ЗАРЧИМ

Ярилцлага авагч нар болон багийн ахлагчид мэдээлэл цуглуулах үед доор дурдсан ерөнхий процедурыг баримталж ажилласан:

- **Ярилцлага авагч, багийн ахлагч нар нь батлагдсан гарын авлагыг дагаж ажиллах ёстой.** Судлаач болон багийн ахлагч нь мэдээлэл цуглуулалтын аль ч үед гарын авлагын бүх зааврыг дагаж мөрдөн ажиллах ёстой. Хэрэв зөрүүтэй ойлголт гарч ирвэл мэдээлэл цуглуулалт хариуцсан судалгааны менежерээс утсаар болон биечлэн тодруулгыг авна. Мэдээлэл цуглуулалт хариуцсан судалгааны менежер тодруулгад хариу өгч мэдэхгүй бол захиалагч байгууллагаас

тодруулж мэдээлэл цуглуулалтын багийнханд мэдэгдэнэ.

- **Олон улсын судалгааны ёс зүйн код болон стандартыг дагаж мөрдөнө.** Судалгаа шинжилгээний үе шат бүртгээ ёс зүйн стандарт, сахилга батын журам **ESOMAR** болон судалгаа, зөвлөх үйлчилгээний байгууллагуудын заавал мөрдөх **ISO 20252:2012** стандартыг мөрдөн ажиллах ёстой. Энэхүү ёс зүйн код болон стандартын талаар сургалтад зааварчилгааг өгч ажиллана.
- **Ярилцлагыг амжилттай явуулах таатай орчин бий болгох.** Ярилцлага авагч нь ярилцлага явуулах таатай орчныг бүрдүүлж ажиллана. Ингэснээр гаднын нөлөөгүй үнэн бодит мэдээлэл авах юм. Энэ талаарх зөвлөгөөг гарын авлагад тусгаж өгсөн.

- **Ярилцлагын аудио бичлэгийг хийх:** Ярилцлага бүрд дуу хураагуур ажиллуулж, ярилцлагын аудио бичлэгийг бүрэн бичнэ.
- **Судалгаанд оролцогчийг идэвхжүүлэх.** Судалгаанд оролцогчоос мэдэхгүй, санахгүй байна гэх мэт идэвхтэй бус хариулт авахаас аль болох татгалзах, эдгээр хариултуудыг уншиж өгөхгүй байх, ярилцлагын явцад судалгаанд оролцогчийг идэвхжүүлэн ажиллана.
- **Судалгаанд оролцогчийг урамшуулах.** Мэдээллийг бүрэн авч дууссаны дараа судалгаанд оролцогчийг урамшуулах бөгөөд энэ нь чанарын хяналтын явцад шалгагдаж явах болно.
- **Өдөр бүр багийн ахлагчид тухайн өдрийн гүйцэтгэлийг тайлагнана.** Ярилцлага авагч нь өдөр бүр багийн ахлагчтай холбогдож хэдэн судалгаа мэдээллийн санд ирсэн байгааг тулгаж шалгана. Багийн ахлагчид судлаач нартай гүйцэтгэлийг тулгаж баталгаажуулсны дараа өдрийн гүйцэтгэлийг мэдээлэл цуглуулалт хариуцсан менежерт тайлагнана.

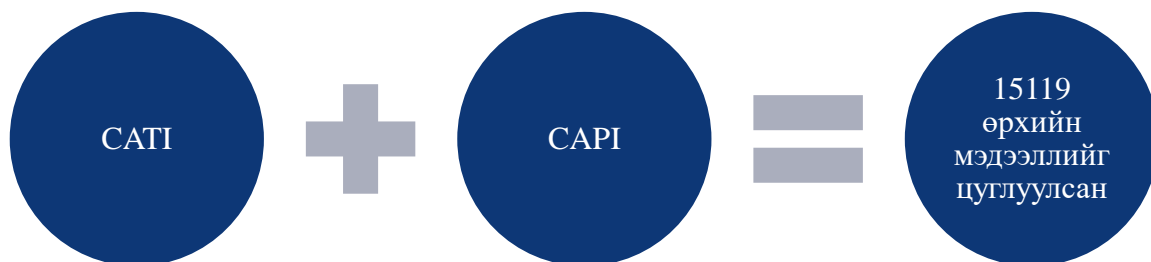
Судалгаанд оролцогчдын өгсөн мэдээлэл нь Монгол Улсын хувь хүний нууцын тухай хуулийн 5.4-д заасны дагуу нууцлалтай хадгалах бөгөөд зөвхөн судалгааны нэгдсэн дүгнэлт гаргах

зорилготой болохыг тайлбарласан. Мэдээлэл цуглуулалтыг хийх явцад ухаалаг таблет дээрх дуу хураагчийг ажиллуулах бөгөөд болзошгүй эрсдэлээс сэргийлж ярилцлага авагчийг давхар дуу хураагч төхөөрөмжөөр /дектафон/ хангаж ажилласан. Ярилцлага бүр дуу хураагуурт бичигдэж явах бөгөөд чанарын хяналтын үе шатанд ярилцлага бүрийг цуглуулсан мэдээлэлтэй тулган сонсож чанарын хяналтыг хийдэг. Судалгааны ярилцлагын аудио бичлэг хийснээр шивэлтийн алдаа гарсан эсэхийг хянахаас гадна ярилцлага авагч асуултыг оролцогчоос зөв асууж, нэмэлт тайлбаруудыг хангалттай өгч, зөв мэдээлэл тэмдэглэж байгаа эсэхийг хянах зорилготой юм.

2.6.2 Мэдээлэл цуглуулалтын аргачлал, зохион байгуулалт

Батлагдсан асуулгын маягтын дагуу 15,119 өрхийн түүвэр судалгааны мэдээлэл цуглуулалтыг ANDROID 4.4 үйлдлийн систем бүхий ухаалаг планшетаар (CAPI-Computer Assisted Personal Interview), дуудлагын төвөөс холбогдож утсаар (CATI-Computer Assisted Telephone Interview) гэсэн хоёр аргаар зохион байгуулсан. CAPI (Computer Assisted Personal Interview) буюу планшетаар судалгааны мэдээллийг цуглуулах аргыг ашиглан нийт мэдээллийн 65.6 хувийг буюу 9,918 өрхийн мэдээлэл цуглуулалтыг зохион байгуулсан.

Зураг 13: Анхдагч мэдээлэл цуглуулсан аргачлал



Зураг 14: Өрхөөр зочилж мэдээлэл цуглуулалтыг гүйцэтгэж буй байдал



Таблетаар мэдээлэл цуглуулах арга нь уламжлалт цаасан асуулгаар мэдээлэл цуглуулах (PAPI: Paper and Pencil Interview) аргатай харьцуулахад **олон онцлог давуу талтайгаас заримыг дурдвал:**

- ✓ Судалгааны асуулгын шивэх процессыг байхгүй болгож, шивэлтийн алдааг бууруулдаг.
- ✓ Логик шалгалт бүхий код бичигдсэн мэдээлэл оруулах программын дагуу

ярилцлага явагдсанаар алдаагүй мэдээлэл цуглуулах, ярилцлагын хугацааг богиносгох боломжийг бүрдүүлдэг.

- ✓ 3G/4G интернэт ашиглан цуглуулсан мэдээллийг тухай бүрд нь төв оффисын серверт илгээснээр, цуглуулагдсан мэдээллийг тухай бүрд нь шалгах, засварлах, нэгтгэх, үр дүнг гаргах боломжтой болдог.

- ✓ Ярилцлагын аудио бичлэгийг хийх, фото зураг авч баримтжуулах, үүрэн холбооны сүлжээ нэвтэрсэн ямар ч газарт ярилцлага авагчийн байршлыг тодруулах зэрэг мэдээлэл цуглуулалтын явцыг хянах, баталгаажуулах боломжтой.
- ✓ Ярилцлага авагчийн аюулгүй байдлыг хангах хэрэгсэл болдог.

CATI (COMPUTER ASSISTED TELEPHONE INTERVIEW) – УТСААР МЭДЭЭЛЭЛ ЦУГЛУУЛАЛТЫГ ЗОХИОН БАЙГУУЛАХ

Судалгааны түүвэр их, мэдээлэл цуглуулалтын хугацаа богино учраас Эм Си Жи компанийн дуудлагын төвийг судалгаанд бүрэн ашиглаж мэдээлэл цуглуулалтын хурдыг нэмэгдүүлэн ажилласан. Мөн утсаар судалгааны мэдээлэл цуглуулалтыг зохион байгуулснаар ажил эрхэлдэг, идэвхтэй зорчилт хөдөлгөөнд оролцдог иргэдийг судалгаанд хамруулах нөхцөлийг бүрдүүлэн нийт 5205 судалгаа буюу нийт мэдээлэл цуглуулалтын 34.4 хувийг уг аргаар гүйцэтгэсэн.

Зураг 15: CATI аргачлалаар мэдээлэл цуглуулалтыг хийх давуу талууд



МЭРГЭЖЛИЙН СУДАЛГААНЫ ПРОГРАММД СУУРИЛСАН ТАБЛЕТ КОМПЬЮТЕРЭЭР МЭДЭЭЛЭЛ ЦУГЛУУЛАХ АРГА

ДАВУУ ТАЛУУД:

МЭДЭЭЛЭЛ ЦУГЛУУЛАХ, МЭДЭЭЛЭЛ ОРУУЛАХ БҮХ ҮЙЛДЭЛ НЭГ ДОР

АЛЬ ЦЭГЭЭС СУДАЛГАА АВСАН GPS БАЙРШЛЫГ ТОДОРХОЙЛНО

ЯРИЛЦЛАГЫН АУДИО БИЧЛЭГ ХИЙНЭ

АСУУЛГЫН ЛОГИК УЯЛДАА ПРОГРАМЧИЛСНААР МЕХАНИК АЛДАА ГАРАХГҮЙ

ОРЧНЫ ЗУРАГ АВНА

3G/4G АШИГЛАН ӨГӨГДЛИЙГ ЦАГ АЛДАЛГҮЙ ДАМЖУУЛНА

СУДЛААЧДЫН АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ БҮРЭН ХАНГАНА

АЛДААГҮЙ, ҮНЭН ЗӨВ МЭДЭЭЛЭЛ ЦУГЛУУЛАХ, ТҮҮНИЙГ **REAL TIME** ХЯНАХ ЦОГЦ ШИЙДЭЛ



Зураг 16: Утсаар судалгаа авах төвөөр мэдээлэл цуглуулалтыг гүйцэтгэж буй байдал



Утсаар мэдээлэл цуглуулах аргын давуу талууд:

- ✓ Цаг хугацаа, орон зайн хязгаарлалтаас үл хамааран мэдээллийг богино хугацаанд цуглуулах боломжтой.
- ✓ Улаанбаатар хотын 6 дүүргийн 156 хорооны идэвхтэй гар утас хэрэглэгчдийн мэдээллийн сан дээр үндэслэн залгалтыг хийх боломжтой.
- ✓ Судалгаанд оролцогчийг сонгох, тэдэнтэй холбогдох, ярилцлага хийх, мэдээллийг шивж оруулах, мэдээллийн сан бүрдүүлэх зэрэг бүхий л үйл ажиллагаа автоматчилагдсан.
- ✓ Үзүүлэлтийн хязгаарыг зааж өгсөн логик шалгалт бүхий мэдээлэл оруулах программын дагуу ярилцлага явагдсанаар алдаагүй мэдээлэл цуглуулах, ярилцлагын хугацааг богиносгох боломжийг бүрдүүлдэг.
- ✓ Судалгаанд оролцогчтой хийсэн ярилцлага бүрийн аудио бичлэгийг хийж, файлын хэмжээг шахаж мэдээллийн сан бүрдүүлдэг.

Ярилцлагыг аудио бичлэгийг цуглуулсан мэдээлэлтэй тулгаж шалган мэдээллийн чанарыг шалгах үнэлэх боломжтой.

2.6.3 Мэдээлэл цуглуулалтын гүйцэтгэл

Судалгааны мэдээлэл цуглуулалтын 34.4 хувийг САТI буюу утсаар судалгаа авах аргаар хийсэн бол 65.6 хувийг САPI буюу нүүр тулсан ярилцлагын аргаар гүйцэтгэсэн. Ингэхдээ өрхөөр зочилж болон түгжрэл үүсгэдэг томоохон объектууд дээр ярилцлага авагч нар ажиллах байдлаар зохион байгуулсан. Нийт судалгаанд хамрагдсан өрхийн 32.3 хувийг тухайн судалгаанд оролцогчийн гэрт нь зочилж, 48.8 хувийг утсаар, үлдсэн 18.8 хувийг түгжрэл үүсгэж буй томоохон объектуудаас мэдээлэл цуглуулсан байна. Мэдээлэл цуглуулалтыг хийсэн төвлөрөл ихтэй байршлуудыг Хавсралт 3-аас харна уу.

Хүснэгт 4: Судалгаанд хамрагдсан өрхийн тоо, мэдээлэл цуглуулалтын аргачлалаар

Аргачлал		Судалгаанд хамрагдсан өрхийн тоо	Эзлэх хувь
Судалгаанд оролцогчийн гэрт зочилж		4,888	32.3%
Утсаар холбогдож		7,381	48.8%
Түгжрэл үүсгэж буй томоохон объект	Томоохон зах худалдааны төвүүдэд	1023	6.8%
	Оффис дээр	605	4.0%
	Сургууль дээр	551	3.6%
	Эмнэлэг дээр	455	3.0%
	Авто вокзал дээр	216	1.4%
Нийт		15,119	100.0%

Ажлын даалгаварт дурдсаны дагуу Улаанбаатар хотын төвийн 6 дүүргийн 156 хорооны өрхүүдээс түүвэрлэн 15,119 өрхийг судалгаанд хамруулсан. Ингэхдээ Үндэсний Статистикийн хорооны 2021 оны тоон мэдээлэлд үндэслэн дүүрэг бүрээс судалгаанд хамрагдах өрхийн тоог пропорциональ байдлаар тодорхойлсон. Ингэснээр Улаанбаатар хотын төвийн 6 дүүргийг төлөөлж чадахуйц түүвэрлэлтийг хийж чадсан юм. Судалгаанд хамрагдсан 15,119 өрхийн

2,572 өрх нь Баянгол дүүргээс, 3,789 өрх нь Баянзүрх дүүргээс, 2,908 өрх нь Сонгинохайрхан дүүргээс, 1,621 өрх нь Сүхбаатар дүүргээс, 2,287 өрх нь Хан-Уул дүүргээс, 1,942 өрх нь Чингэлтэй дүүргээс хамрагдсан байна. Доорх хүснэгтэд хороо бүрээс хэдэн өрхийг судалгаанд хамруулсан талаарх мэдээллийг орууллаа. Судалгаанд хамрагдсан өрхүүдийг сууцны төрлөөр харвал 53.9 хувийг орон сууцны өрх, 43.4 хувийг гэр хорооллын өрх эзэлж байна.

Хүснэгт 5. Судалгаанд хамрагдсан өрхийн тоо, дүүргээр

Дүүрэг	Судалгаанд оролцсон иргэдийн тоо	Судалгаанд оролцогчдод эзлэх %	Үндэсний Статистикийн хороо, өрхийн тоо, 2021	
Баянгол	2,572	17%	62,784	16%
Баянзүрх	3,789	25%	104,881	27%
Сонгинохайрхан	2,908	19%	90,231	23%
Сүхбаатар	1,621	11%	39,302	10%
Хан-Уул	2,287	15%	56,874	14%
Чингэлтэй	1,942	13%	38,413	10%
Нийт	15,119	100%	392,485	100%

Хүснэгт 6. Судалгаанд хамрагдсан өрхийн тоо, хороогоор

Дүүрэг	Хороо	Судалгаанд хамруулсан өрхийн тоо
Баянгол дүүрэг	1-р хороо	99
	2-р хороо	110
	3-р хороо	132
	4-р хороо	75
	5-р хороо	156
	6-р хороо	160
	7-р хороо	128
	8-р хороо	123
	9-р хороо	86
	10-р хороо	105
	11-р хороо	112
	12-р хороо	117
	13-р хороо	72
	14-р хороо	75
	15-р хороо	66
	16-р хороо	57
	17-р хороо	105
	18-р хороо	119
	19-р хороо	69
	20-р хороо	129
	21-р хороо	95
	22-р хороо	103
	23-р хороо	57
	24-р хороо	102
	25-р хороо	120
Нийт	2572	

Дүүрэг	Хороо	Судалгаанд хамруулсан өрхийн тоо
Баянзүрх дүүрэг	1-р хороо	94
	2-р хороо	141
	3-р хороо	97
	4-р хороо	157
	5-р хороо	245
	6-р хороо	115
	7-р хороо	88
	8-р хороо	207
	9-р хороо	135
	10-р хороо	79
	11-р хороо	106
	12-р хороо	139
	13-р хороо	85
	14-р хороо	190
	15-р хороо	98
	16-р хороо	269
	17-р хороо	118
	18-р хороо	119
	19-р хороо	118
	20-р хороо	113
	21-р хороо	117
	22-р хороо	148
	23-р хороо	118
	24-р хороо	83
	25-р хороо	168
	26-р хороо	246
	27-р хороо	112
	28-р хороо	84
Нийт	3789	

Дүүрэг	Хороо	Судалгаанд хамруулсан өрхийн тоо
Сонгинохайрхан дүүрэг	1-р хороо	72
	2-р хороо	62
	3-р хороо	76
	4-р хороо	54
	5-р хороо	61
	6-р хороо	84
	7-р хороо	71
	8-р хороо	56
	9-р хороо	69
	10-р хороо	70
	11-р хороо	60
	12-р хороо	58
	13-р хороо	47
	14-р хороо	48

Дүүрэг	Хороо	Судалгаанд хамруулсан өрхийн тоо
Сүхбаатар дүүрэг	1-р хороо	67
	2-р хороо	35
	3-р хороо	85
	4-р хороо	29
	5-р хороо	42
	6-р хороо	70
	7-р хороо	123
	8-р хороо	62
	9-р хороо	96
	10-р хороо	106
	11-р хороо	171
	12-р хороо	75
	13-р хороо	115
	14-р хороо	60

15-р хороо	52
16-р хороо	66
17-р хороо	61
18-р хороо	79
19-р хороо	104
20-р хороо	59
21-р хороо	24
22-р хороо	98
23-р хороо	86
24-р хороо	74
25-р хороо	86
26-р хороо	66
27-р хороо	68
28-р хороо	52
29-р хороо	135
30-р хороо	56
31-р хороо	48
32-р хороо	36
33-р хороо	96
34-р хороо	74
35-р хороо	51
36-р хороо	89
37-р хороо	112
38-р хороо	36
39-р хороо	69
40-р хороо	73
41-р хороо	68
42-р хороо	48
43-р хороо	54
Нийт	2908

15-р хороо	62
16-р хороо	141
17-р хороо	60
18-р хороо	131
19-р хороо	24
20-р хороо	67
Нийт	1621
1-р хороо	122
2-р хороо	195
3-р хороо	106
4-р хороо	259
5-р хороо	57
6-р хороо	66
7-р хороо	47
8-р хороо	88
9-р хороо	85
10-р хороо	107
11-р хороо	120
12-р хороо	105
13-р хороо	57
14-р хороо	60
15-р хороо	132
16-р хороо	149
17-р хороо	126
18-р хороо	70
19-р хороо	117
20-р хороо	121
21-р хороо	98
Нийт	2287

**Хан-Уул
дүүрэг**

Дүүрэг	Хороо	Судалгаанд хамруулсан өрхийн тоо
Чингэлтэй дүүрэг	1-р хороо	55
	2-р хороо	52
	3-р хороо	44
	4-р хороо	47
	5-р хороо	57
	6-р хороо	102
	7-р хороо	141
	8-р хороо	82
	9-р хороо	96
	10-р хороо	121
	11-р хороо	115
	12-р хороо	156
	13-р хороо	114
	14-р хороо	94
	15-р хороо	121
	16-р хороо	144
	17-р хороо	151

	18-р хороо	114
	19-р хороо	136
	Нийт	1942
НИЙТ ДҮН		15119

2.6.4 Мэдээлэл цуглуулалтын явцад үүссэн асуудлууд, шийдвэрлэсэн байдал

1. Ярилцлага авагчийг сургаж, дадлагажуулахад анхны төлөвлөснөөс их цаг зарцуулсан. Учир нь ярилцлага авагч нарт Улаанбаатар хотын нийтлэг нэрлэгддэг байршлуудын талаарх мэдлэг өгөх, таниулах шаардлага үүссэн. Төслийг гүйцэтгэгчийн зүгээс нэмэлт сургалтуудыг удаа дараа хийж, мэдээлэл цуглуулалтыг зохион байгуулсан.
2. Хэт хувийн, нарийн мэдээлэл авч байна гэсэн шалтгаанаар татгалзах хандлага элбэг байсан. Тухайлбал, өрхийн хүн ам зүйн мэдээлэл авч байгаа нь судалгаанд оролцохоос татгалзах гол шалтгаан болж байсан юм. Судалгаанд хамрагдах эсэх нь сайн дурын үндсэн дээр хийгддэг учраас энэ тохиолдолд судалгааны зорилго, ач холбогдлыг дахин тайлбарлаж, татгалзсан тохиолдолд дараагийн оролцогчийг хайх байдлаар ажилласан.
3. Өмнөх өдөр нь заавал зорчилт хөдөлгөөн хийсэн байх шаардлагатай гэдэг шалгуур тавьсан нь судалгаанд хамрагдалтыг бууруулж байсан. Учир нь ням, даваа гаригуудад мэдээлэл цуглуулахад өмнөх өдөр нь зорчилт хөдөлгөөнд оролцоогүй иргэд ихээхэн таарч, ярилцлага авагчийн амжилттай хандалтын тоог бууруулж байсан.

Улмаар тус гаригуудад авч байгаа судалгааны тоо бусад гаригуудтай харьцуулахад тодорхой хувиар буурч, мэдээлэл цуглуулалтын нийт хугацааг удаашруулахад хүргэж байсан.

4. Оролцогчид өрхийн гишүүдийнхээ ажлын газрын байршлыг тодорхой зааж мэдэхгүй байх, зорчсон газрынхаа байршлыг тодорхой хэлж мэдэхгүй байгаа зэргээс шалтгаалж мэдээлэл цуглуулалтын баг оролцогч нар луу ахин дахин холбогдож, тодруулах ажилд анхны төлөвлөснөөс илүү их цаг зарцуулж байсан.
5. Судалгаанд оролцогчид очсон газар болон ойр орчмын хороо, зарим нь ямар дүүрэгт очсоноо мэдэхгүй байх тохиолдол тооцоолсноос их гарч ирсэн тул зорчилт бүрийн хороо, дүүргийг нэг бүрчлэн хянах шаардлага гарсан.

2.7 Мэдээлэл цуглуулалтын чанарын хяналт хийсэн байдал

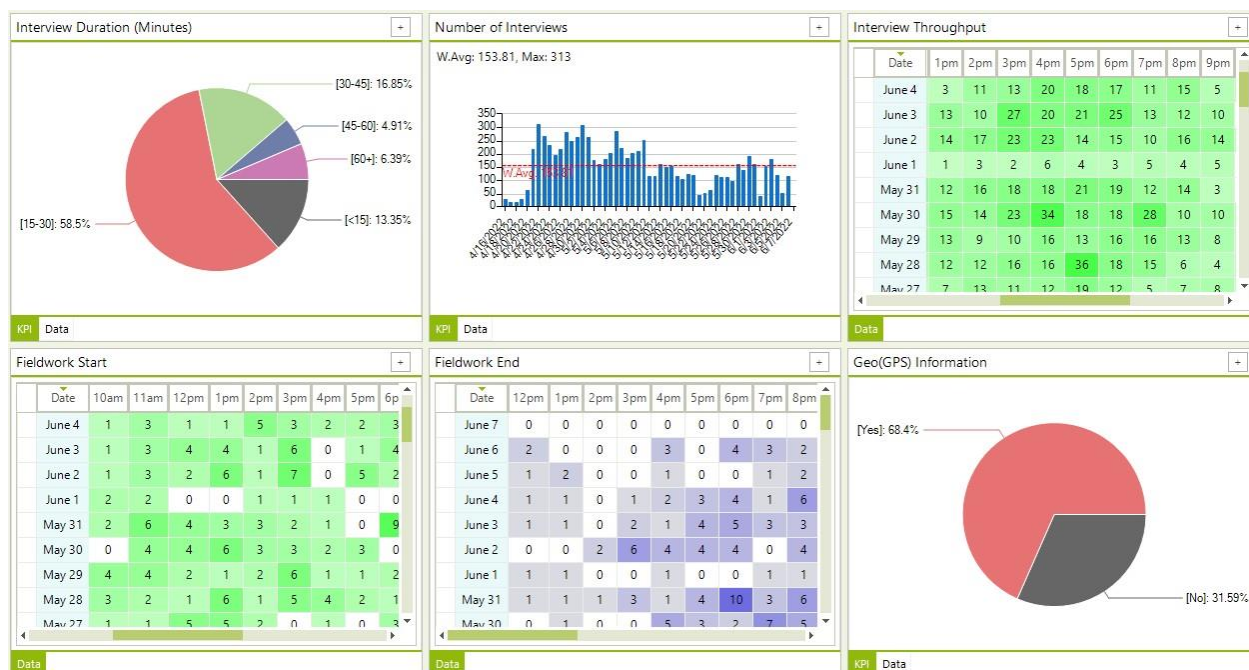
Судалгааны асуулгын хуудас батлагдаж, судалгааны мэдээлэл цуглуулалтыг эхлүүлэх зөвшөөрлийг 2022 оны 04 дүгээр сарын 13-ны хурлаар өгсний дагуу мэдээлэл цуглуулалтыг 04 дүгээр сарын 16-ны өдрөөс эхлүүлсэн. Судалгаанд нийт 15,119 өрхийн мэдээлэл цуглуулсны 31.2% буюу 4717 ярилцлагын аудио бичлэгийг сонсож, бөглөгдсөн асуулгын өгөгдөлтэй тулган хянасан. Мөн нийт

судалгааны 36.4% буюу 5503 өрх рүү эргэн утсаар холбогдож, шалгах асуултыг асууж хяналт хийсэн. Датаны логик алдаа шалгалтыг 100% хийж гүйцэтгэсэн.

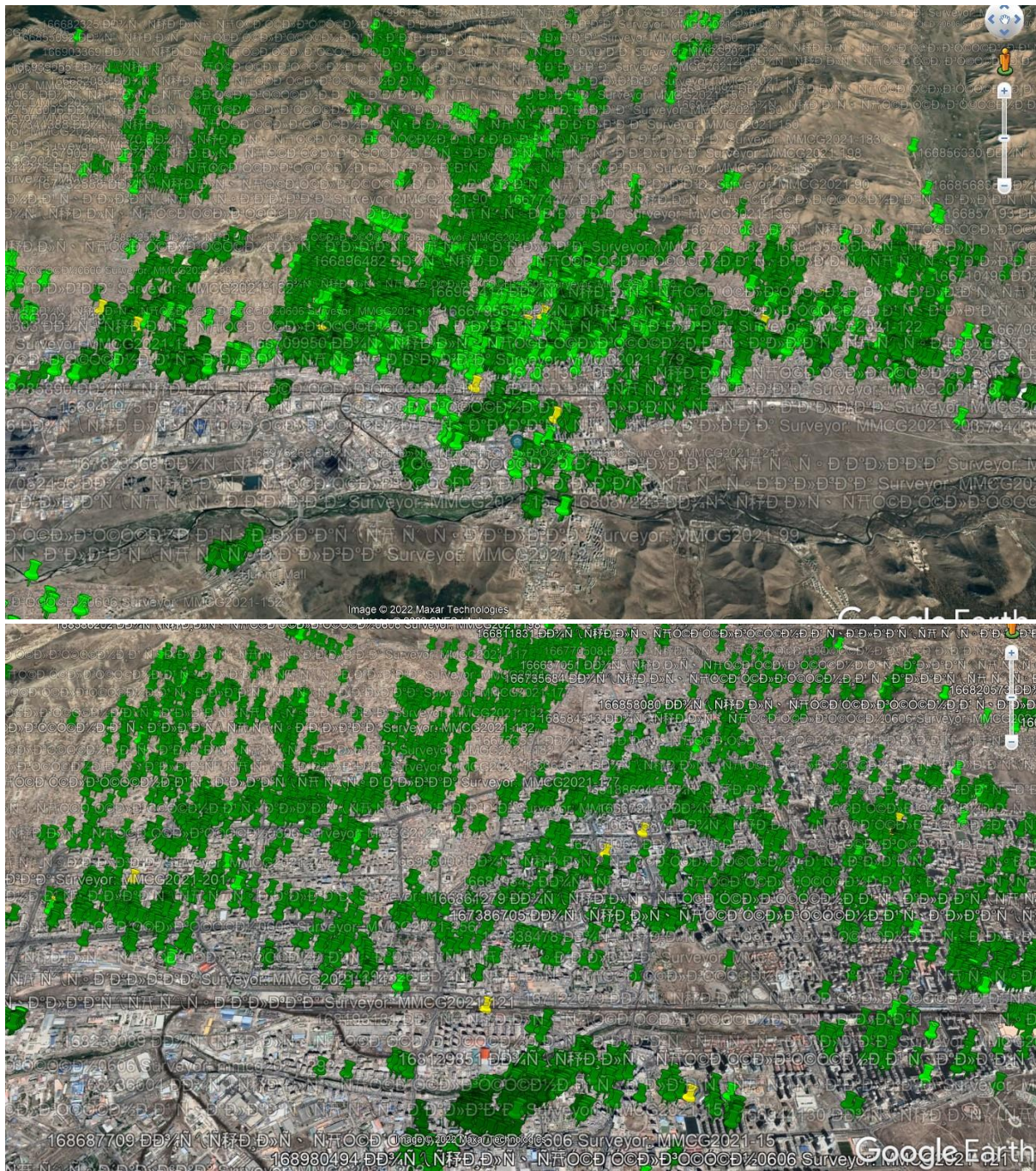
Дараах зурагт мэдээлэл цуглуулалтын үргэлжилж буй хугацаа, өдрийн гүйцэтгэл, судалгаа авч буй цаг, GPS байршлын талаарх мэдээллийг орууллаа. Судалгааны мэдээлэл цуглуулалт 64 хоног үргэлжилсэн ба өдөрт дунджаар 240

судалгаа авсан. Нийт судалгааны хамгийн өндөр гүйцэтгэлтэй өдөр 505 судалгаа авсан байна. Мэдээлэл цуглуулалтыг хийхдээ Улаанбаатар хотын төвийн 6 дүүргийн бүх хороо буюу хотын өнцөг булан бүрд амьдарч буй өрхүүд хамрагдсан ба энэ нь судалгааны ажлын төлөөлөх чадвар сайн байгааг илэрхийлж байна.

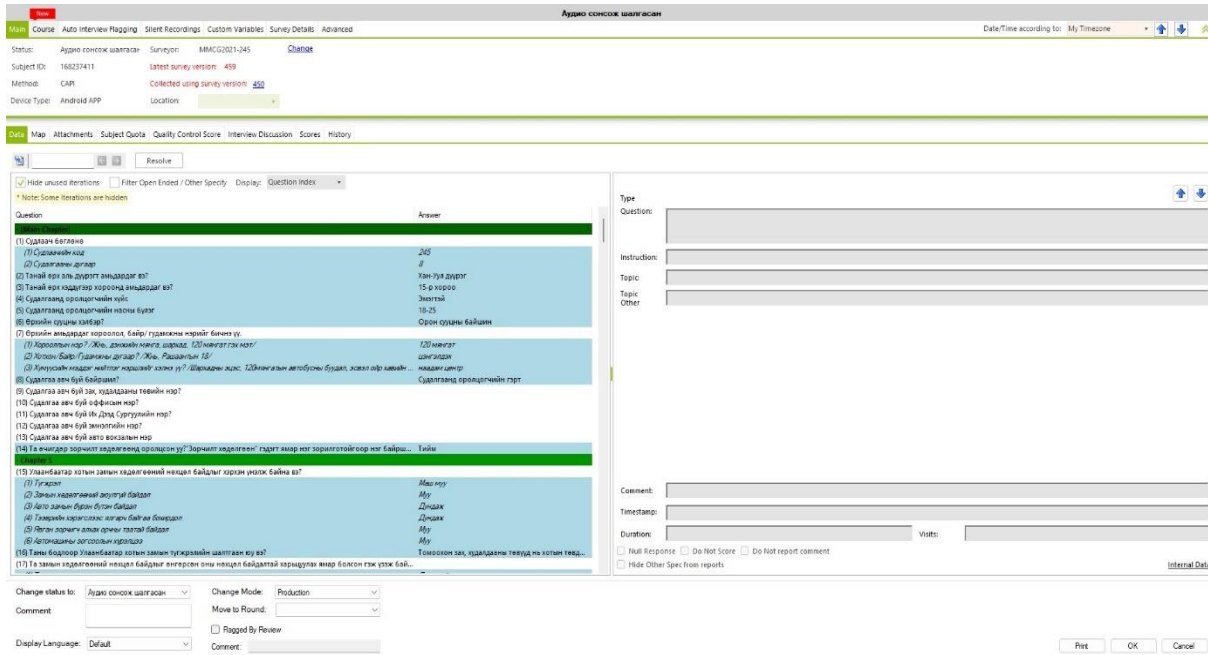
Зураг 17. Мэдээлэл цуглуулалтын гүйцэтгэлийг харах хяналтыг самбар



Зураг 18: Анхдагч мэдээлэл цуглуулсан байршил, тархалт



Зураг 19: Чанарын хяналтыг гүйцэтгэх самбарын харагдах байдал



Зураг 20: Чанарын хяналтыг хийж тэмдэглэл хөтөлсөн байдал

Date	Subject Status	UserName	Comment	ActionDescription
5/30/2022 7:47 P...	Аудио сонсож шалгасан	MMCG-Supervis...	Судалгаа авсан хүнээсээ дахин судалгаа авсан	Status was changed to: Canceled. BucketSubj...
5/30/2022 3:02 P...	Requires Approval	MMCG-Supervis...		Status was changed to: In Progress (Other).
5/30/2022 1:32 P...	Requires Approval	Suvd-Ochir		Result Attachments Archived
5/29/2022 3:53 P...	Requires Approval	MMCG2021-177		
5/29/2022 3:52 P...	Requires Approval	MMCG2021-177	Result was added	Result was added

Судалгаа хүчингүй болсон шалтгаанууд:

- ✓ Нэг өрхийн хоёр гишүүнээс судалгаа авсан бол
- ✓ Өмнөх өдөр нь зорчилт хийгээгүй оролцогчоо судалгаа авсан бол
- ✓ Шүүлтүүрт тэнцэхгүй насны оролцогчоос судалгаа авсан бол
- ✓ Квот дүүрсэн байршлаас судалгаа авсан бол
- ✓ Хуваарилсан газраас өөр газраас судалгаа авсан бол
- ✓ GPS байхгүй, аудио бичигдээгүй судалгаа авсан бол
- ✓ Залгалт хийж шалгахад мэдээлэл зөрсөн бол

2.7.1 Чанарын хяналтын үе шат

Мэдээлэл цуглуулалтын чанарын хяналтыг дараах үе шатаар хэрэгжүүлэн ажилласан.

1. **Мэдээлэл цуглуулалтын эхний шатны хяналт:** Мэдээлэл цуглуулалтын хугацаанд багийн ахлагч нар мэдээлэл цуглуулалтын явцад ярилцлага авагч нарыг дагаж явах, ярилцлага авах явцад хяналт тавьж ажилласан.
2. **Мэдээлэл цуглуулах багийн ахлагч, хяналтын ажилтны тавих хяналт:** Багийн ахлагч нар ярилцлага авагч нарын цуглуулсан мэдээллийг өдөр бүр хүлээн авч аудио бичлэгтэй тулган шалгаж, ойлголтын болон шивэлтийн алдаа гаргаж байгаа эсэхийг шалгасан.

Шаардлагатай тохиолдолд асуулгыг эргүүлэн өгч засуулан ажилласан.

3. **Судалгааны мэдээлэл цуглуулалтын байдалд эргэн хяналт тавих (Back-checking):** Судалгааны төслийн багийн төв оффис дээр ирсэн асуулгууд дээр тавигдсан утасны дугаараар судалгаанд оролцогчдын 40 хүртэлх хувьтай эргэн холбогдож, судалгаанд оролцсон эсэх, судалгааны зорилго ач холбогдлыг хэрхэн ойлгосон болохыг тодруулж, цөөн тооны тодорхой хугацаанд өөрчлөгдөхөөргүй зарим асуултыг дахин асууж тулгасан.

Багийн ахлагч нар хяналтын ажлын үр дүнгээр протокол хөтлөх бөгөөд хяналтын ажлын хүснэгтийг бөглөнө. Хяналт хийгдэх явцад мэдээлэл цуглуулалт алдаатай, зохих журмын дагуу явагдаагүй тохиолдолд мэдээлэл цуглуулалтыг дахин хийх арга хэмжээг авч ажилласан. Энэ нь ISO стандартын 5.4 дэх заалтад дурдсан үйл ажиллагаа юм.

Мэдээлэл цуглуулалтын чанарт хяналт тавихдаа ISO 20252:2019 стандартын 5.4 дэх заалт (Тоон судалгааны мэдээлэл цуглуулах ажилтны ажилд хяналт тавих)-ыг дагаж мөрдөж ажилласан.

Хүснэгт 7: Багийн ахлагч, хяналтын ажилтнуудын алдааны протокол хөтөлсөн байдал

Мэдээлэл цуглуулалтын хяналтын протокол					
огноо	Судлагчийн дугаар	Судалгааны дугаар	Асуултын дугаар	Алдааны агуулга	Судлаачид сануулсан эсэх Тийм 1 Үгүй 2
21-Apr	105	40	30	Машин 1 гэсэнг мотоцикл дээр 1 гэж тэмдэглэсэн, 4 дэх зорчилт хөдөлгөөний цагийг 6:05pm гэж тэмдэглэхийг 6:05 am гэж буруу тэмдэглэсэн.	1
21-Apr	110	33	1 -38 2-38	1. Өрхийн тэргүүн гэж буруу хариулт сонгосон. Эхнэр/ Нөхөр гэсэн хариултыг сонгох. 2. эхнэр/нөхөр гэсэн хариултыг өрхийн тэргүүн болгох.	1
21-Apr	119	1		Маш сайн авсан. Анхааруулж хэлэх саналгүй.	
21-Apr	120	166554723	22 58 3-79	Хариултаа уншиж өгөөд сонгуулах. Хаанадаа гэсэнг шууд сардаа 1 удаа гээд сонгосон. Жүнов, гэр гэж илүү тэмдэглэсэн. Нийтийн тээврийн хэрэгсэл гэж хэлсэнг мопед гэж сонгосон.	1
21-Apr	122	166592069		Уурачимз гэж нэр буруу тэмдэглэсэн. Ууганимз болгох. Зорчилт хөдөлгөөн хийсэнг 3 гэж тэмдэглэсэн.	1
21-Apr	127	166593903		Хариултаа уншиж өгөөд сонгуулах. Эхнэр нь нөхрийнхөө өмнөөс зорчилт хөдөлгөөний судалгаанд оролцсон. Гэр бүлийнхээ мэдээллийг өгөөгүй.	1
21-Apr	137	166601013		Зудаагийн зорчилт хийсэнг 1 гэж тэмдэглэсэн.	1
22-Apr	76	166633768		2дох зорчилт хөдөлгөөн дууссан газраа тэмдэглээгүй. Гэр гэж зассан	1
22-Apr	75	166603792	39	Хөдөлгөөнд оролцдог 3 иргэн 4 гэж буруу тэмдэглэсэн. Зорчилт хөдөлгөөн 3 удаа хийсэнг 4 гэж тэмдэглэсэн.	1
22-Apr	122	166635159		Маш сайн авсан. Анхааруулж хэлэх саналгүй.	
22-Apr	127	166598176		2 Зорчилт хөдөлгөөн хийсэнг 1 гэж тэмдэглэсэн.	1
22-Apr	137	166593513		Маш сайн авсан. Анхааруулж хэлэх саналгүй.	
22-Apr	71	166636720		Хариултаа хүнээсээ тодорхой авах . Нэрнийхээ өмнө эхнэр нөхөр гэж бичих шаардлагагүй. Лхаважаргал судлаач Баярнэмэх судлаачийн оронд судалгаа авсан.	1
22-Apr	74	166635665		Маш сайн авсан. Анхааруулж хэлэх саналгүй.	
22-Apr	155	166603917		2 дох зорчилт хөдөлгөөн дууссан газрыг тэмдэглээгүй. Гэр гэж тэмдэглэх	1
22-Apr	156	166635584		туршилт судалгаа байсан.	1
22-Apr	156	166638004		хариултаа хүндээ тулгаж болохгүй. Дуудлага нэр бичүүлэх. Эхний зорчилт дээр гэр гэж бичих цаг бичихгүй.	
22-Apr	166	166636051		2 дох зорчилт хөдөлгөөн дууссан газрыг тэмдэглээгүй. Гэр гэж тэмдэглэх GPS Байхгүй	1

SurveyToGo программын чанарын хяналтын системийг ашигласан бөгөөд судалгаа авсан байршлыг тодорхойлох, судалгаа авсан аудио бичлэгийг хийх, сэжигтэй ярилцлагуудыг (судалгаа авсан

хугацаа хэт богино, зарим шалгах асуултуудад буруу хариулсан) автоматаар мэдэгдэх, логикийн алдааг автоматаар мэдэгдэх болон ярилцлага авагч асуулт алгасаж асуух боломжгүй байдгаараа

давуу талтай юм. Судлаачдын GPS байршил, судалгаанд гарсан болон судалгаа авч буй цагийг харах боломжтой байгаа нь ярилцлага авагч нарт тухайн байршилд цаг агаар хүндрэх, оройн цагаар судалгаа авч байгаа эсэхийг хянаж **ослын нөхцөл байдал үүсэхээс урьдчилан сэргийлж сануулга, анхааруулга** өгөх байдлаар ажилласан. Мөн судалгааны мэдээлэл цуглуулалтыг тэр дор нь хянаж, судлаачдад мэдэгдэх, ярилцлага авагч нар

хуваарилагдсан байршилд судалгаа авч байгаа эсэх, судалгааны мэдээллийг талбар дээрээс real time хүлээн авах, авахаар төлөвлөсөн квотыг хянаж, мэдээлэл цуглуулалтын төлөвлөлтийн гарган ажилласан.

Чанарын хяналт хийх үүднээс судалгаа бүрийн аудио бичлэгийг хийж авсан. Үүний үр дүнд мэдээлэл цуглуулалт дуусах үед нийт 15,308 аудио бичлэгийн сан бий болсон.

Зураг 21: Дүүрэг, хорооноос судалгаа авах квот тогтоосон байдал, түүнийг хянах самбар

Level 1	Q_5												Totals
	18-25		26-33		34-41		42-49		50-57		58-64		
	Q_4		Q_4		Q_4		Q_4		Q_4		Q_4		
	Эрэгтэй	Эмэгтэй	Эрэгтэй	Эмэгтэй	Эрэгтэй	Эмэгтэй	Эрэгтэй	Эмэгтэй	Эрэгтэй	Эмэгтэй	Эрэгтэй	Эмэгтэй	
[S_3] 1-р хороо	4 / 20	3 / 20	3 / 20	1 / 20	0 / 20	1 / 20	0 / 20	0 / 20	1 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	13 / 240
[S_3] 2-р хороо	5 / 20	4 / 20	0 / 20	2 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	11 / 240
[S_3] 3-р хороо	3 / 20	6 / 20	2 / 20	3 / 20	0 / 20	2 / 20	0 / 20	1 / 20	0 / 20	0 / 20	1 / 20	0 / 20	18 / 240
[S_3] 4-р хороо	2 / 20	2 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	1 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	1 / 20	6 / 240
[S_3] 5-р хороо	12 / 20	15 / 20	4 / 20	5 / 20	4 / 20	9 / 20	2 / 20	4 / 20	2 / 20	5 / 20	1 / 20	4 / 20	67 / 240
[S_3] 6-р хороо	5 / 20	2 / 20	1 / 20	5 / 20	2 / 20	2 / 20	1 / 20	3 / 20	0 / 20	2 / 20	1 / 20	1 / 20	25 / 240
[S_3] 7-р хороо	4 / 20	3 / 20	0 / 20	1 / 20	1 / 20	1 / 20	2 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	1 / 20	13 / 240
[S_3] 8-р хороо	3 / 20	2 / 20	2 / 20	4 / 20	4 / 20	1 / 20	2 / 20	1 / 20	2 / 20	0 / 20	1 / 20	1 / 20	23 / 240
[S_3] 9-р хороо	1 / 20	1 / 20	0 / 20	0 / 20	1 / 20	2 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	5 / 240
[S_3] 10-р хороо	1 / 20	1 / 20	0 / 20	0 / 20	2 / 20	1 / 20	1 / 20	0 / 20	3 / 20	2 / 20	3 / 20	1 / 20	15 / 240
[S_3] 11-р хороо	1 / 20	4 / 20	2 / 20	3 / 20	2 / 20	2 / 20	3 / 20	0 / 20	1 / 20	1 / 20	1 / 20	2 / 20	22 / 240
[S_3] 12-р хороо	3 / 20	0 / 20	0 / 20	3 / 20	8 / 20	1 / 20	1 / 20	1 / 20	3 / 20	0 / 20	2 / 20	3 / 20	25 / 240
[S_3] 13-р хороо	1 / 20	0 / 20	0 / 20	1 / 20	0 / 20	1 / 20	1 / 20	1 / 20	0 / 20	2 / 20	0 / 20	0 / 20	7 / 240
[S_3] 14-р хороо	8 / 20	4 / 20	5 / 20	8 / 20	6 / 20	9 / 20	4 / 20	4 / 20	4 / 20	2 / 20	1 / 20	0 / 20	55 / 240
[S_3] 15-р хороо	4 / 20	4 / 20	6 / 20	3 / 20	3 / 20	4 / 20	0 / 20	3 / 20	2 / 20	0 / 20	0 / 20	2 / 20	31 / 240
[S_3] 16-р хороо	0 / 20	1 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	1 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	2 / 240
[S_3] 17-р хороо	1 / 20	1 / 20	1 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	1 / 20	0 / 20	4 / 240
[S_3] 18-р хороо	4 / 20	3 / 20	0 / 20	2 / 20	3 / 20	2 / 20	2 / 20	0 / 20	0 / 20	3 / 20	0 / 20	2 / 20	23 / 240
[S_3] 19-р хороо	2 / 20	2 / 20	0 / 20	1 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	1 / 20	0 / 20	0 / 20	6 / 240
[S_3] 20-р хороо	0 / 20	3 / 20	2 / 20	3 / 20	0 / 20	1 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	1 / 20	0 / 20	0 / 20	10 / 240
[S_3] 21-р хороо	2 / 20	1 / 20	0 / 20	1 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	1 / 20	1 / 20	1 / 20	0 / 20	0 / 20	7 / 240
[S_3] 22-р хороо	3 / 20	0 / 20	2 / 20	0 / 20	1 / 20	0 / 20	0 / 20	1 / 20	1 / 20	1 / 20	0 / 20	1 / 20	10 / 240
[S_3] 23-р хороо	1 / 20	0 / 20	0 / 20	1 / 20	0 / 20	1 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	3 / 240
[S_3] 24-р хороо	0 / 20	1 / 20	0 / 20	1 / 20	0 / 20	1 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	3 / 240
[S_3] 25-р хороо	3 / 20	3 / 20	3 / 20	3 / 20	1 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	1 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	14 / 240
[S_3] 1-р хороо	1 / 20	3 / 20	2 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	1 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	7 / 240

Зураг 22: Чанарын хяналтын зорилгоор цуглуулсан аудио бичлэг

The image shows a screenshot of a list of audio recording IDs. The list is organized into columns, each representing a different district or neighborhood. Each entry consists of a small icon, a unique ID number, and a small document icon. The IDs are numerical and appear to be sequential within each column. The list is quite long, covering many different areas.

2.8 Мэдээллийн сан үүсгэсэн байдал

2.8.1 Анхдагч өгөгдлийн мэдээллийн сангийн бүтэц

Батлагдсан судалгааны асуулгын дагуу мэдээллийн санг үүсгэн ажилласан.

БҮЛЭГ 1: ӨРХИЙН ЕРӨНХИЙ МЭДЭЭЛЭЛ. Өрхийн тэргүүний талаарх мэдээлэл, өрхийн хаяг байршил, тээврийн хэрэгсэлтэй эсэх, тээврийн хэрэгслийн тоо, өрхийн сарын дундаж орлого болон зарлага зэргийг багтаасан.

БҮЛЭГ 2: ӨРХИЙН ГИШҮҮДИЙН МЭДЭЭЛЭЛ. Өрхөд амьдарч буй 2 болон түүнээс дээш насны иргэдийн нас, хүйс, ажил эрхлэлт, боловсрол болон ажил/сургуулийн хаягийг тодруулсан.

БҮЛЭГ 3: ӨДӨР ТУТМЫН ЗОРЧИЛТ ХӨДӨЛГӨӨНИЙ МЭДЭЭЛЭЛ. Өдөр тутмын зорчилт хөдөлгөөнийг хаанаас, ямар зорилгоор, ямар тээврийн хэрэгсэл ашиглан хэдий хугацаанд, хэрхэн зорчсон талаарх тэмдэглэлийг тодруулсан.

БҮЛЭГ 4: АМЬДРАХ ОРЧНЫ ТАЛААРХ ҮНЭЛГЭЭ, СЭТГЭЛ ХАНАМЖ. Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний нөхцөл байдлын талаарх үнэлгээ, нийтийн тээврийн нөхцөл байдлын талаарх үнэлгээ, цаашид хөгжүүлэх шаардлагатай нийтийн тээврийн үйлчилгээ, тээврийн салбарт хэрэгжүүлж байгаа арга хэмжээний үнэлгээ зэргийг багтаасан.

Судалгааны мэдээлэл цуглуулалт цаасан хэлбэрээр яваагүй учраас мэдээллийн сан үүсгэх ажил нь мэдээлэл цуглуулалттай хамт хийгдэж байсан. Мэдээллийн санг SurveyToGo программ, IBM-SPSS, MS-Excel гэх мэт өргөтгөлөөр үүсгэсэн. Эцсийн датаг PTV VISUM программд

оруулж болохоор кодолж MS-Excel программ дээр бэлтгэн захиалагч талд хүргүүлсэн. Мэдээллийн сангийн бүтцийг Хавсралт 2-оос үзнэ үү.

2.8.2 Цуглуулсан мэдээлэлд кодлолт хийсэн байдал

Судалгааны мэдээлэл цуглуулалт 2022 оны сарын 18-ны өдөр дуусаж, нийт 15,119 өрхийн мэдээлэл цугларсан. Иргэд зорчилт хийсэн байршлын нийтлэг нэрлэгддэг байршлыг мэдэж байсан боловч аль дүүрэг, аль хороо болохыг мэдэхгүй байсан. Тиймээс анхдагч мэдээллийг бүрэн цуглуулж дууссаны дараа байршлыг дүүрэг, хороо болгон кодлох ажлыг гүйцэтгэсэн. Цуглуулсан мэдээллийн кодлолтын хүрээнд өрхийн гэрийн хаягийн 15,119 өгөгдөл, судалгаанд оролцогчийн ажлын газрын хаягийн 10,730 өгөгдөл, зорчилт хөдөлгөөний цэгийн 42,000 орчим өгөгдлийг кодолсон ба нийт давхардсан тоогоор 68,000 орчим хаягийн мэдээллийн хороог тодорхойлох, байршлыг тодорхойлох, жигд хэлбэрт оруулж бичих зэрэг ажлыг гүйцэтгэсэн. Энэхүү кодлох ажлыг 12 хүний бүрэлдэхүүнтэйгээр 14 хоногийн хугацаанд хийж гүйцэтгэсэн.

1. Зорчилтын дүүрэг, хороог тодорхойлох

Зорчилт хөдөлгөөнд оролцсон буюу гэрээсээ гараад очсон газрынхаа дүүрэг, хороог мэдэхгүй байх тохиолдол ихээхэн гарч байсан тул нэг бүрчлэн очсон газрын хороог шалгасан.

2. Байршлыг тодорхойлох

Очсон байршлын хороог мэдэхгүй тохиолдолд очсон газрын хороолол,

барилга, гудамжны нэр, нийтлэг нэрлэгддэг байршлыг тодруулж асуусан. Эдгээр хариултыг ашиглаж аль дүүргийн, хэддүгээр хороонд очсон гэдгийг тогтоосон.

Зорчилт хөдөлгөөний байршлыг кодлохдоо урьдчилж бэлдсэн хаягийн мэдээллийн санг ашигласан. Энэхүү

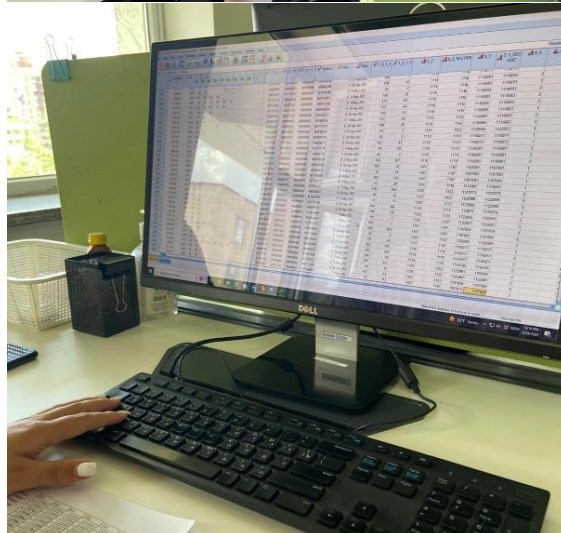
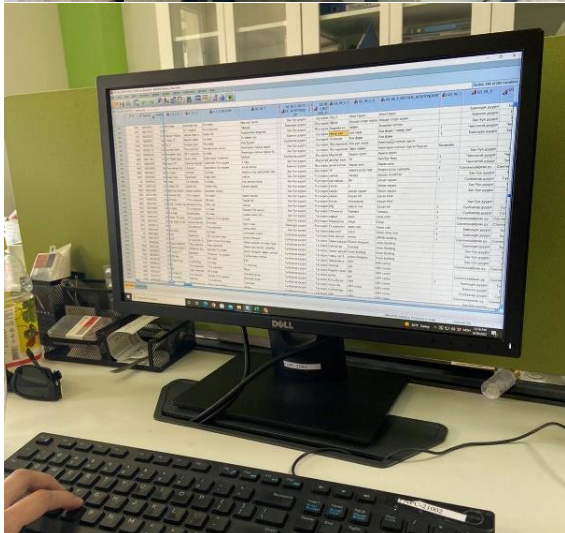
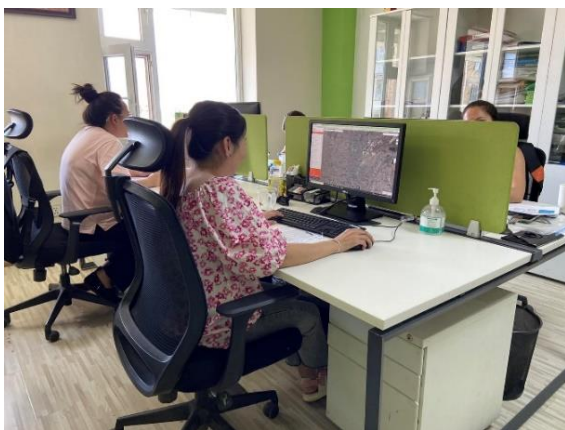
мэдээллийн санд дараах газруудын хаяг багтсан юм.

1. Томоохон зах, худалдааны төв
2. Авто вокзал
3. Их дээд сургууль
4. Ерөнхий боловсролын сургууль
5. Улсын цэцэрлэг
6. Томоохон оффис

Зураг 23: Кодлолт хийж дууссан байдал, IBM SPSS программ

S_2_RECDE	S_3_RECDE	S_3_RECDE_TAZ	T_S_5_1	T_S_5_2	T_S_5_3	S_5_RECDE
Баянгол дүүрэг	24-р хороо	TAZ-31	Алтай хотхон	ХА- байр	Нарны гүүр дав...	Алтай хотхон
Баянзүрх дүүрэг	26-р хороо	TAZ-77	26-р хороо	elizabeth	elizabeth	Elizabeth Хот...
Баянгол дүүрэг	24-р хороо	TAZ-31	Алтай хотхон	алтай	алтай	Алтай хотхон
Сонгинохайрхан дүү...	8-р хороо	TAZ-126	баянхошуу жанц...	зүүн баянца...	баянхошуу	Зүүн баянцаг...
Хан-Уул дүүрэг	13-р хороо	TAZ-191	Туул тосгон 4 хэ...	4 хэсэг 4-17	шувуун паприк	Туул тосгон 4...
Чингэлтэй дүүрэг	7-р хороо	TAZ-212	Зурагт	Хувьсгалчды...	Зурагтынхуучин ...	Хувьсгалчды...
Баянзүрх дүүрэг	26-р хороо	TAZ-77	26-р хороо	true L	true l	True L хотхон
Хан-Уул дүүрэг	19-р хороо	TAZ-199	уб таун хотхон	99	99	Ub town
Хан-Уул дүүрэг	11-р хороо	TAZ-188	Энхжин хотхон	Энхжин хотхон	Энхжин хотхон	Энхжин хотхон
Баянгол дүүрэг	1-р хороо	TAZ-2	49-р байр	49-р байр	Ганзам зочид бу...	49-р байр
Баянзүрх дүүрэг	24-р хороо	TAZ-73	Цахлай	16	да хүрээ	Цахлайн 16-р...
Баянгол дүүрэг	4-р хороо	TAZ-9	төмөр замын 2-р...	55	төмөр зам	55-р байр
Чингэлтэй дүүрэг	14-р хороо	TAZ-219	5 буудал	11	7буудал	11-р гудамж
Баянгол дүүрэг	23-р хороо	TAZ-30	Бичил хороолол	зүүн наран 7 ...	бичилийн ард	Зүүн наран 7-...
Баянгол дүүрэг	10-р хороо	TAZ-15	3,4-р хороолол	Зүүннараны ...	Усан сан	Зүүннараны ...
Чингэлтэй дүүрэг	10-р хороо	TAZ-215	Худгийн 19	1130	худгийн 19	1130
Чингэлтэй дүүрэг	1-р хороо	TAZ-203	Хүнсний 20, мөн...	1-р 40 мянгат	Мөнгөн завъяа	Мөнгөн завъяа
Баянгол дүүрэг	25-р хороо	TAZ-33	99	Голден парк	10-р хороолол	Golden park
Баянзүрх дүүрэг	5-р хороо	TAZ-43	жуков	48а	тарвалин	48а байр

Зураг 24: Кодлолт хийж буй байдал



2.8.3 Зорчилт эхлэх, төгсөх Origin-Destination (OD) матрицыг боловсруулсан байдал

Судалгааны мэдээлэл цуглуулалтаар цугларсан мэдээллийг нэгтгэн, кодлон бүрдүүлсэн мэдээллийн сан дээр үндэслэн зам тээвэр төлөвлөлтийн зориулалтын мэргэжлийн программ хангамж болох PTV VISUM программд ашиглах зорчилт үүсгэх, шингээх цэгүүдийн 10 O-D матрицыг боловсруулсан. Үүнд:

1. Нийт зорчилтын тоогоор

Аль дүүргийн хэддүгээр хорооноос аль дүүргийн хэддүгээр хороо руу зорчсон, хөдөлгөөний ачааллын хуваарилалтыг тодорхойлох зорилгоор.

2. Зорчилтын зорилгоор

Зорчилтын шалтгаан, зорчилтын зорилгоор үүсгэж буй замын ачааллыг тодорхойлох зорилгоор боловсруулсан.

- a. Ажил чиглэлтэй (ажилдаа очих, ажил/бизнес уулзалт хийх)
- b. Ерөнхий боловсролын сургууль, цэцэрлэг (Сургууль, цэцэрлэгээс хүүхдээ авах, хүргэх)
- c. Амралт, чөлөөт цаг (айл руу хэсэх, гадуур хооллох, дасгал хийх, найзуудтайгаа уулзаж чөлөөт цагаа өнгөрүүлэх, үзвэр үйлчилгээ үзэх, гоо сайхны

үйлчилгээ авах, парк, ногоон байгууламж орох, салхилах)

- d. Төрийн болон нийгмийн үйлчилгээ (эмнэлгийн үйлчилгээ авах, төрийн үйлчилгээ авах)
- e. Худалдаа, үйлчилгээ (томоохон зах, худалдааны төв орох, ус авах, түлээ нүүрс авах)
- f. Их дээд сургууль болон сургалт дамжаа (сургуульд сурах, сургалт, дамжаанд суух)

3. Зорчилтод оролцсон тээврийн хэрэгслээр

Ямар тээврийн хэрэгсэл ашиглан хөдөлгөөнд оролцдог болохыг тодорхойлох зорилгоор боловсруулсан.

- a. Хувийн тээврийн хэрэгслээр (суудлын машин жолоодох, суудлын машинаар хүргүүлэх, мотоцикл, такси, ачааны машин, мопед)
- b. Нийтийн тээврийн хэрэгслээр (автобус, троллейбус, микро, ажилчдын автобус, сургуулийн автобус)
- c. Унадаг дугуй, явган алхалтаар (алхах, унадаг дугуй, скүүтер)



БҮЛЭГ 3

ИРГЭДИЙН ЗОРЧИЛТ ХӨДӨЛГӨӨНИЙ ТАЛААРХ СУДАЛГААНЫ ҮР ДҮН

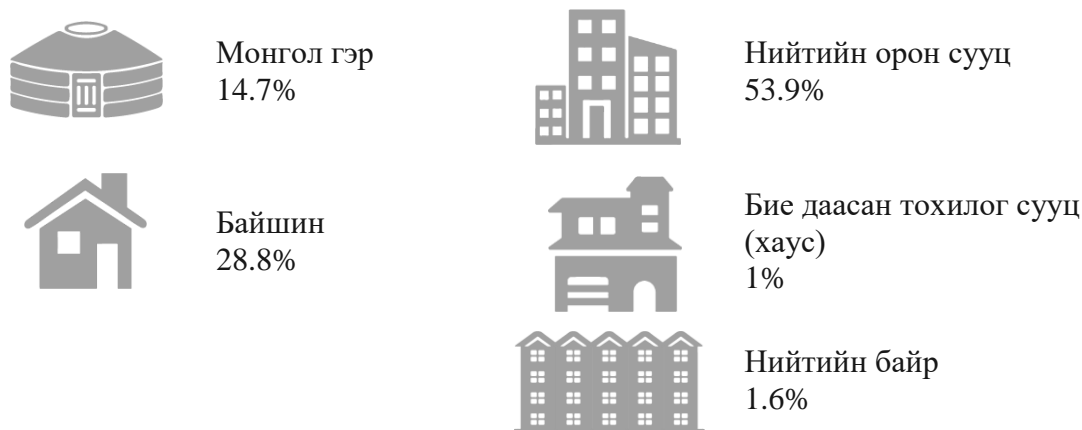
3 ЗОРЧИЛТ ХӨДӨЛГӨӨНИЙ ҮР ДҮН

3.1 Судалгаанд оролцогчийн ерөнхий мэдээлэл

Энэ бүлэгт судалгаанд хамрагдсан өрхүүдийн амьдардаг сууцны төрөл, ам бүлийн тоо, өрхийн гишүүдийн хамаарал болон ажил эрхлэлт, өрхийн дундаж

орлого зэрэг үзүүлэлтүүдийн үр дүнг нэгтгэн орууллаа. Судалгаанд хамрагдах өрхийн бүтцийг Улаанбаатар хотын өрхийн бүтэцтэй адил байлгах үүднээс гэр хороолол болон орон сууцнаас авах судалгаанд квот тавьж, мэдээлэл цуглуулалтыг гүйцэтгэсэн. Ингэснээр Улаанбаатар хотын нийт өрхийг төлөөлөх чадвартай болж байгаа юм.

Зураг 25. Судалгаанд хамрагдсан өрхийн амьдардаг сууцны төрөл



Судалгаанд оролцсон өрхийн дийлэнх буюу 53.9% нь нийтийн орон сууцанд амьдардаг байсан бол Монгол гэр болон гэр хорооллын байшинд амьдардаг өрх нь 43.5 хувийг эзэлж байна. Үлдсэн багахан хувь нь нийтийн байр, тохилог сууц буюу хаусанд амьдардаг өрх судалгаанд хамрагджээ. Монгол Улсын 2020 оны хүн ам орон сууцны тооллогоор Монгол улсад 897.4 мянган өрх тоологдсоноос 411.4 мянган өрх буюу нийт өрхийн 45.8 хувь нь

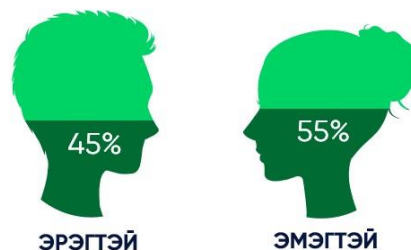
нийслэл Улаанбаатар хотод амьдарч байгаа билээ. Улаанбаатар хотын өрхүүдийн 48.4% нь орон сууцны байшин буюу нийтийн орон сууцанд, 27.4% нь сууцны тусдаа байшин буюу гэр хорооллын байшинд амьдарч байна. Энэ үр дүн нь судалгаанд хамрагдсан өрхийн бүтэцтэй ойролцоо байгаа нь судалгааны түүврийн тархаалт маш сайн хийгдэж, төлөөлөх чадвар өндөр байгааг илэрхийлж байгаа юм.

Хүснэгт 8: Өрхийн ам бүлийн тоо, автомашины тоо

Өрхийн гишүүдийн тоо	Машинтай өрхийн эзлэх %	Машингүй өрхийн эзлэх %	Нийт өрхөд эзлэх %
1-2	54%	46%	18.5%
3-4	78%	22%	46.7%
5-6	86%	14%	29.6%
7+	80%	20%	5.2%
Нийт			100%

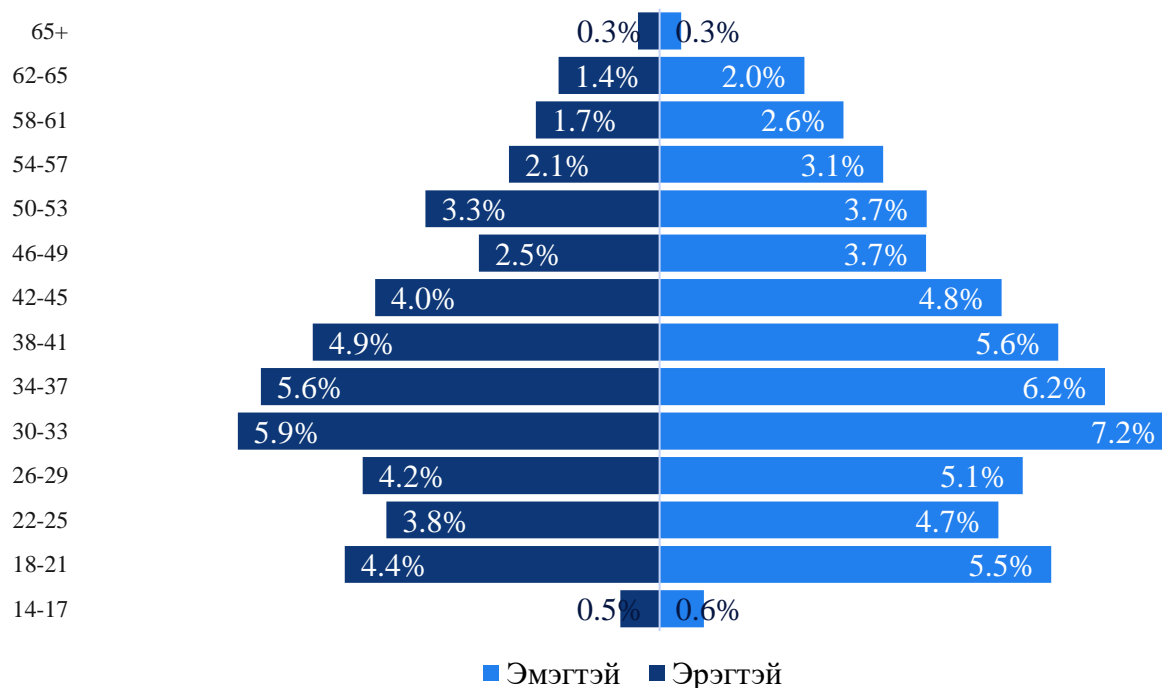
Судалгаанд хамрагдсан 15,119 өрхийн гишүүдийн тоог, автомашины хэрэглээтэй харьцуулан дээрх хүснэгтэд харуулав. Нийт өрхийн 46.7% нь 3-4 ам бүлтэй байгаа нь хамгийн өндөр үзүүлэлт болж байна. Үндэсний Статистикийн хорооны тоон мэдээллээр Улаанбаатар хотын ам бүлийн дундаж тоо 2020 оны байдлаар 3.5 байсан нь энэхүү судалгааны үр дүнтэй нийцэж байна. Мөн дээрх хүснэгтээс өрхийн ам бүлийн тоо нь өрхийн автомашины хэрэглээтэй шууд хамааралтай байгааг харж болно. Өөрөөр хэлбэл, өрхийн ам бүлийн тоо нэмэгдэх тусам өрхийн автомашинтай байх хандлага нэмэгдэж байна. Энэ нь цаашид өрхийн ам бүлийн тоо нэмэгдэхийн хэрээр автомашины тоо нэмэгдэж зорчилт хөдөлгөөнд нэмэгдэх төлөвтэй байгааг илтгэж байгаа юм.

Зураг 26. Судалгаанд хамрагдсан иргэдийн хүйсийн харьцаа



Судалгаанд оролцогчдын 45% нь эрэгтэй, 55% нь эмэгтэй иргэн байсан бөгөөд насны хувьд 30-33 насныхан хамгийн идэвхтэй оролцсон байна. Нөгөө талаас эдгээр иргэд зорчилт хөдөлгөөнд хамгийн их хийдэг бүлэг гэж үзэж болно. Мөн 34-37 насны иргэдийн судалгаанд хамрагдалт их байсан бол хамгийн бага хувийг 65-аас дээш болон 14-17 насны бүлгүүдийн иргэд эзэлсэн байна. Нас, хүйсийн бүтэц нь Монгол Улсын хүм амын суваргатай ижил төстэй байгаа нь энэ судалгаа нийт эх олонлогийг төлөөлөх чадвартай болохыг дахин илтгэж байгаа юм.

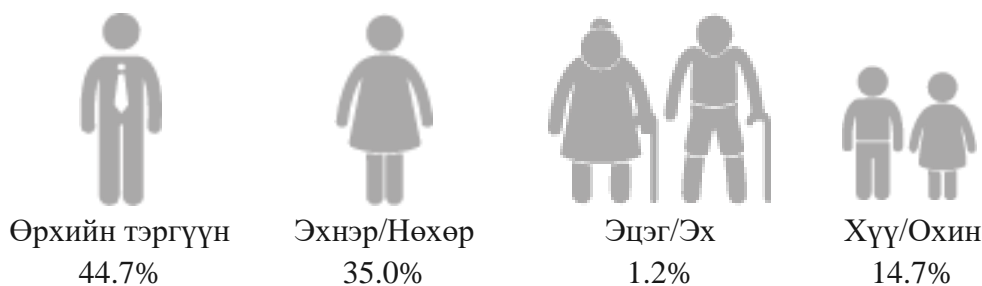
Хүснэгт 9: Судалгаанд оролцогчдын нас, хүйсийн суварга



Судалгаанд оролцогчдын 44.7% нь өрхийн тэргүүн, 35.0% нь өрхийн тэргүүний эхнэр/нөхөр байсан байна. Зорчилт хөдөлгөөнд хамгийн их оролцдог гэр бүлийн гишүүн нь ихэнх тохиолдолд өрхийн тэргүүн болон гэрийн эзэгтэй, эхнэр нь байдаг тул эдгээр бүлгийг

судалгаанд түлхүү хамруулсан. Мөн хүү, охин буюу залуучууд идэвхтэй хөдөлгөөнд оролцдог болох нь судалгааны явцад ажиглагдаж байсан юм. Харин өрхийн тэргүүний эцэг, эх буюу настнууд нь залуустай харьцуулахад хөдөлгөөнд оролцох байдал бага байдаг.

Зураг 27. Судалгаанд ороцогчдын өрхийн тэргүүнтэй хамаарал



Зорчилт хөдөлгөөнд нөлөөлдөг өөр томоохон хүчин зүйлсийн нэг нь ажил эрхлэлтийн байдал байдаг. Судалгаанд оролцогчийн 70.8% нь тогтмол ажилтай иргэд хамрагдсан нь зорчилт хөдөлгөөн идэвхтэй хийдэг бүлэг судалгаанд хамрагдсан болохыг харуулж байна. Мөн 11.1% нь оюутан залуус, 8.2% нь тэтгэвэр, групп авдаг бүлэг хамрагдсан бол 9.7% нь одоогоор ажил эрхлээгүй эсвэл гэртээ хүүхдээ хардаг эзэгтэй нар оролцсон байна. Ажил эрхэлдэг иргэдийн дийлэнх хувийг хувийн байгууллагад ажилладаг иргэд эзэлж байгаа бол үүний дараа

хувиараа бизнес эрхлэгчид 18.9 хувийг, төрийн албан хаагчид 16.5 хувийг тус тус бүрдүүлж байна. Хувийн байгууллагад ажилладаг иргэдийн ажлын газрын байршил нь Сүхбаатар дүүргийн 1-р хороо, Баянголын 20-р хороо, Сүхбаатарын 8-р хороонд хамгийн их төвлөрсөн байна. Харин төрийн байгууллагын хувьд Сүхбаатар дүүргийн 1 болон 8-р хороо, Чингэлтэй дүүргийн 4-р хороонд хамгийн их төвлөрч байна. Эдгээр хороонууд нь мөн адил зорчилт хөдөлгөөний төвлөрөл ихтэй хороонууд юм.

Хүснэгт 10: Судалгаанд оролцогчдын ажил эрхлэлтийн байдал

Ажил эрхлэлтийн байдал	Тоо	Хувь
Төрийн болон төсвийн байгууллага	2,501	16.5%
Олон улсын болон төрийн бус байгууллага	96	2.1%
Хувийн байгууллага	5,040	33.3%
Хувиараа болон өрхийн бизнес эрхлэгч	2,853	18.9%
Оюутан, сурагч	1,345	11.1%
Тэтгэвэрт, группт, малчин	1,245	8.2%
Гэрийн эзэгтэй, ажил эрхлэхгүй бүлэг	1,006	9.7%
Хариулахаас татгалзсан	20	0.1%
Нийт	15,119	100%

Зөвлөх үйлчилгээний ажилд Улаанбаатар хотын төвийн 6 дүүргийн (Налайх, Багахангай, Багануур ороогүй) 15,119 өрх хамрагдсан ба тэдгээр өрхийн сарын дундаж өрхийн орлого дулаан, хүйтний улиралд ямар байдаг болохыг доорх хүснэгтэд харуулав. Үндэсний Статистикийн хорооны 2022 оны хоёрдугаар улирлын статистик мэдээллээр Улаанбаатар хотын нэг өрхийн сарын дундаж орлого 1,974,917 төгрөг байна. Уг хүснэгтээс харахад дулаан болон хүйтний

улиралд өрхийн дундаж орлого ялгаагүй адил түвшинд байна. Судалгаанд хамрагдсан өрхийн 69.1% нь дулааны улиралд 420 мянгаас 2 сая төгрөг хүртэлх орлого олдог гэж хариулсан бол 69.6% нь хүйтний улиралд ийм хэмжээний орлого олдог гэж хариулжээ. Гэхдээ дулааны улирлын орлого нь хүйтний улиралд олж буй орлогоос бага зэрэг илүү байгаа нь зарим өрхүүд улирлын шинж чанартай ажил эрхэлдэг болохыг харуулж байна

Хүснэгт 11: Судалгаанд оролцогчдын өрхийн сарын дундаж орлого

Өрхийн сарын дундаж орлогын түвшин	Дулааны улиралд	Хүйтний улиралд
Орлогогүй	0.5%	0.9%
1-420,000 төгрөг	3.8%	5.4%
420,001-1,000,000 төгрөг	29.0%	31.5%
1,000,001-1,500,000 төгрөг	23.0%	22.5%
1,500,001-2,000,000 төгрөг	17.0%	15.6%
2,000,001-2,500,000 төгрөг	7.9%	7.4%
2,500,001-3,000,000 төгрөг	6.7%	5.8%
3,000,001-3,500,000 төгрөг	2.4%	2.2%
3,500,001-4,000,000 төгрөг	2.2%	1.9%
4,000,001-4,500,000 төгрөг	0.8%	0.8%
4,500,001-5,000,000 төгрөг	1.7%	1.4%
5,000,001 төгрөг, түүнээс дээш	2.2%	1.9%
Мэдэхгүй	1.1%	1.1%
Хариулахаас татгалзсан	1.6%	1.7%
Нийт	100%	100%

3.2 Өрхийн тээврийн хэрэгслийн талаарх мэдээлэл

Энэ дэд бүлэгт судалгаанд хамрагдсан өрхүүдийн эзэмшиж буй тээврийн хэрэгслийн тоо, нийтийн тээврийн картын хэрэглээний талаар нэгтгэн харууллаа. Нийт судалгаанд оролцогчдын 72.8% нь нийтийн тээврийн карттай гэж хариулжээ.

Эдгээр нийтийн тээврийн карттай иргэдийн дийлэнх буюу 69 хувийг 18-45 насныхан эзэлж байна. Харин үлдсэн 29 хувийг 46-аас дээш насны иргэд бүрдүүлж байна.

Хүснэгт 12: Өрхийн тээврийн хэрэгслийн тоо, хувиар

	Суудлын машин. Өрхүүдийн 76.4% нь хувийн машинтай гэсэн бол үлдсэн 23.6% нь өрхөд нь автомашин байхгүй гэж хариулжээ. Задлан харвал 60.9 хувьд нь нэг автомашин, 15.5 хувьд нь хоёр болон түүнээс дээш тооны автомашин байна.
	Унадаг дугуй. Өрхүүдийн 35.6% нь өрхийн эзэмшлийн унадаг дугуйтай байна. Задлан харвал өрхийн 21.6 хувьд нь нэг унадаг дугуй, 14.0 хувьд нь хоёр болон түүнээс дээш унадаг дугуй байна.
	Мотоцикл. Өрхийн 3.4% нь мотоциклтой байсан ба судалгаанд оролцогчдын 16.7% нь тээврийн хэрэгслийн А жолооны үнэмлэхтэй байна.
	Скутер. Өрхүүдийн 10% нь өрхөд нь скүүтер байгаа гэж хариулсан байна.
	Микро автобус (>8 суудалтай). Судалгаанд оролцогчдын дөнгөж 0.8% нь өрхдөө микро автобус эзэмшдэг гэж хариулсан байна.
	Автобус. Том оврын автобус эзэмшдэг өрх нь хамгийн бага хувийг буюу 0.5%-ийг эзэлдэг байна.
	Ачааны машин (<=4тн). Судалгаанд оролцогчдын 4% нь 4 хүртэлх тонны даацтай ачааны машинтай байна.
	Ачааны машин (>4тн). Хүндийн жин нь 4 тонноос их том оврын ачааны машинтай өрх маш бага байсан буюу өрхийн 1.8% нь том ачааны машинтай байна.
	Дээрхээс бусад тээврийн хэрэгсэл. Бусад тээврийн хэрэгсэлд трактор, завь, барилгын машинууд зэргийг нэрлэж байсан ба нийт өрхийн 2.2% нь өөр тээврийн хэрэгсэл байгаа гэж хариулжээ.

Өрхийн дийлэнх нь суудлын автомашинтай байсан тул судалгаанд оролцогчийн ажил эрхлэлт болон өрхийн сарын дундаж орлогоор нь автомашины хэрэглээг харьцуулан авч үзлээ. Ингэхэд ямар төрлийн байгууллагад ажилладаг гэдгээс үл хамааран 77% нь машинтай

байсан. Энэ нь автомашин бол Улаанбаатар хотын өрхүүдийн наад захын хэрэглээ болсон гэдгийг харуулж байгаа юм. Харин хувиараа буюу өрхийн бизнес эрхэлдэг бүлгийн хувьд бага зэргийн ялгаатай үр дүн гарсан буюу өрхдөө машинтай байх хандлага нь бусад бүлгээс

ойролцоогоор 10% орчим хувиар их байлаа. Оюутан, сурагчдын хувьд

ганцаараа амьдардаг тул өрхдөө суудлын машинтай байх хандлага нь бага байна.

Зураг 28. Суудлын автомашин эзэмшиж буй байдал, ажил эрхлэлтийн байдлаар

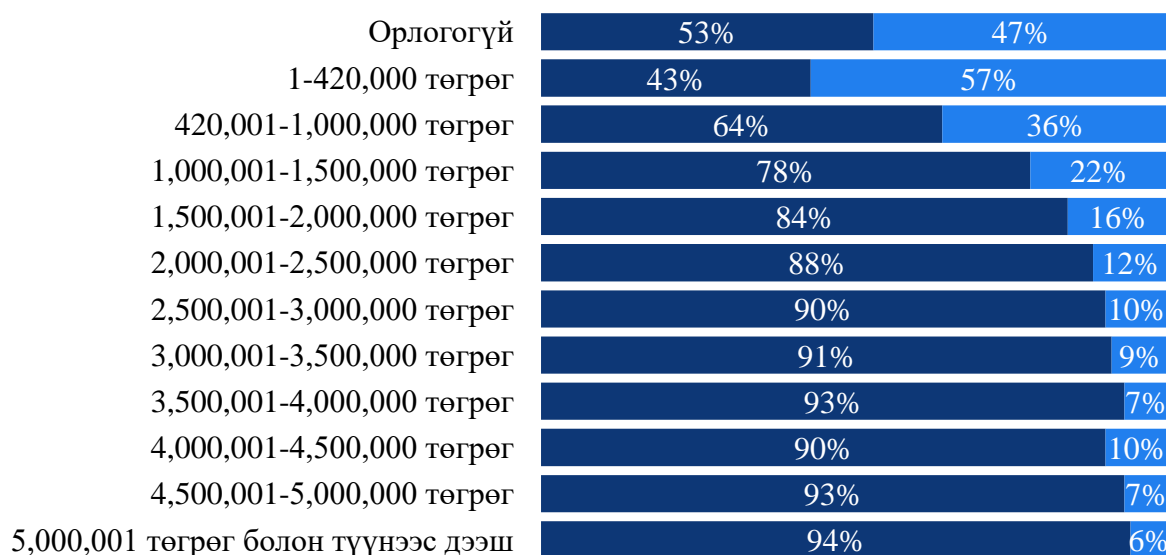


■ Машинтай ■ Машингүй

Доорх графикт өрхийн тээврийн хэрэгсэл болон өрхийн сарын дундаж орлого хоорондын хамаарлыг харууллаа. Өрхийн сарын дундаж орлогын хэмжээ нэмэгдэх тусам суудлын машинтай байх хандлага шууд хамааралтайгаар нэмэгдэж байна.

Тухайлбал, өрхийн сарын дундаж орлого нь 1.0 саяас 1.5 сая төгрөг бол 78% нь өрхдөө машинтай байна. Харин орлого нь үүнээс дээшлэх тусам автомашин эзэмших байдал эрс нэмэгдэж байна.

Зураг 29. Суудлын автомашин эзэмшиж буй байдал, өрхийн орлогоор



■ Машинтай ■ Машингүй

Улаанбаатар хотын зорчилт хөдөлгөөнд оролцож буй автомашинтай иргэд такси үйлчилгээнд явж орлого олох тохиолдол ажиглагддаг. Тиймээс өрхөд хувиараа

такси үйлчилгээнд явж орлого олдог гишүүн байгаа эсэхийг тодруулсан юм. Ингэхэд 8.8% нь ямар нэг байдлаар такси үйлчилгээнд явж нэмэлт орлого олдог

гэжээ. Гэхдээ эдгээр иргэдийн 6.9% нь завтай үедээ л таксинд явдаг бол дөнгөж 1.1% нь тогтмол явдаг гэж хариулжээ. Өөрөөр хэлбэл, Улаанбаатар хотод 412 өрх оршин суудаг гэж үзвэл 35 орчим мянган автомашинтай иргэн такси

үйлчилгээнд явж нэмэлт орлого олдог гэх энгийн тооцоолол хийж болох юм. Гэхдээ тогтмол явдаг бүлэг нь нийт өрхийн 1.1% гэж үзвэл 5 орчим мянган өрх такси үйлчилгээнд явж шууд орлого олж амьдардаг гэж үзэж болох юм.

Хүснэгт 13. Хувиараа такси үйлчилгээнд явдаг өрхийн талаар

Таксинд явдаг гишүүн байгаа эсэх	Хувь
Манай өрхөд таксинд явдаг гишүүн байхгүй	91.5%
Байгаа, завтай үедээ явдаг	6.9%
Байгаа, бүтэн цагаар явдаг	1.1%
Байгаа, амралтын өдрөөр явдаг	0.8%
Нийт	100%

Сүүлийн жилүүдэд хүргэлтийн үйлчилгээ эрчимтэй нэмэгдэж байгаа. Тиймээс судалгаанд хамрагдсан өрхөд хүргэлтийн үйлчилгээ хийж орлого олдог гишүүн

байгаа эсэхийг тодруулсан юм. Ингэхэд нийт судалгаанд хамрагдсан өрхийн дөнгөж 4.1% нь хүргэлт хийж орлого олдог гишүүн бий гэж хариулжээ.

Хүснэгт 14. Хүргэлт хийж орлого олдог өрхийн талаар

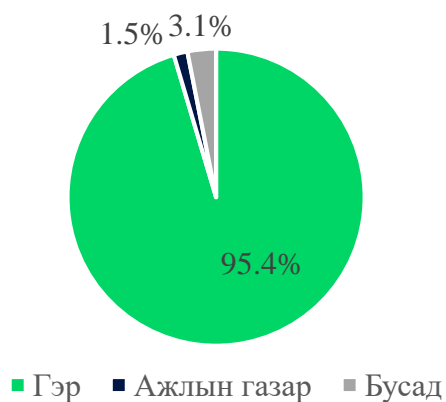
Таксинд явдаг гишүүн байгаа эсэх	Хувь
Хүргэлт хийж орлого олдог гишүүн байгаа	4.1%
Хүргэлт хийж орлого олдог гишүүн байхгүй	95.9%
Нийт	100%

3.3 Зорчилт хөдөлгөөн хийж буй байдал

Энэ бүлэгт Улаанбаатар хотын төвийн 6 дүүргийн өрхүүдийн зорчилт хийж буй эхлэлтийн цэг, дууссан цэг, зорчилтын зорилго, давтамж, ашиглаж буй тээврийн хэрэгсэл, тухайн тээврийн хэрэгслийг сонгож байгаа шалтгаан зэргийн талаарх үр дүнг багтаасан болно. Мөн зорчилт бүрийг хийхэд зарцуулсан дундаж хугацааг ашиглаж буй тээврийн хэрэгсэл, зорилго зэргээр харьцуулан боловсруулан гаргасан. Эдгээрийг дараах дэд бүлгүүдээс дэлгэрүүлэн харна уу.

3.3.1 Зорчилт эхэлсэн болон дууссан байршил

Зураг 30. Зорчилт эхэлсэн цэг, нийт оролцогчдод эзлэх хувиар
Зорчилт хөдөлгөөн эхэлсэн цэгийг дараах



хоёр ялгаатай байдлаар ойлгож, үр дүнг тооцооллоо. Үүнд:

1. Судалгаанд хамрагдсан 15,119 өрхийн “өглөө хамгийн түрүүнд зорчилт эхэлсэн цэг”-ийн хувьд тооцоолов.
2. Судалгаанд хамрагдсан 15,119 иргэд өмнөх өдөр нь нийт 42,000 орчим удаагийн зорчилт хийсэн байсан бөгөөд уг 42,000 орчим зорчилтод үндэслэн эхэлсэн цэг, дууссан цэгийг тодорхойлов. Өөрөөр хэлбэл бүх хийсэн зорчилтын эхлэлийн цэгийг зорчилт эхэлсэн цэг, бүх зорчилтын дууссан цэгийг зорчилт дууссан цэг гэж үзэж тооцоолол хийсэн.

Хамгийн эхний цэг буюу өглөө хаанаас гарсан бэ гэдэг асуултын хувьд авч үзэхэд 15,119 оролцогчийн 95.4% нь гэрээсээ, 1.5% нь ажлын газраасаа, 3.1% нь бусад газраас хамгийн эхний зорчилтоо эхэлсэн байна. Энэхүү эхлэлтийн цэг нь “Таны зорчилт хөдөлгөөн хаанаас эхэлсэн бэ?” гэдэг асуултын хариултаас гарч ирсэн цэг учраас гэр гэсэн сонголт дийлэнх хувийг эзэлж байгаа юм. Өглөө ажлын газраас эхэлсэн гэж хариулсан бүлэг нь ээлжийн ажилтай (зөөгч, жижүүр эмч, дэлгүүрийн худалдагч гэх мэт) хүмүүс хамрагдсан гэсэн үг юм. Харин бусад газраас өглөө зорчилтоо эхэлсэн гэсэн оролцогчид нь эмнэлэг, төмөр замын вокзал, бусад (айл) гэх мэт байршлуудыг нэрлэжээ.

Хүснэгт 15: Зорчилт эхэлсэн болон дууссан байршил, нийт хийсэн зорчилтын тоонд эзлэх хувиар (42,000 зорчилт)

Зорчилтын байршил	Зорчилт эхэлсэн хувь	Зорчилт дууссан хувь
Гэр	38.7%	37.9%
Ажлын газар	18.4%	18.7%
10 жилийн сургууль	5.0%	5.1%
Цэцэрлэг	1.6%	1.5%
Оффис	1.8%	1.8%
Төрийн байгууллага	1.1%	1.1%
Үйлдвэр/ Агуулах	0.3%	0.3%
Их, дээд сургууль	2.5%	2.5%
Эмнэлэг	3.0%	3.0%
Томоохон зах, худалдааны төв	8.6%	8.6%
Шашны/ нийгмийн байгууллага	0.3%	0.3%
Бөөний/ жижиглэнгийн дэлгүүр	1.6%	1.6%
Ресторан/ үзвэр үйлчилгээ	1.5%	1.5%
Парк/ талбай/ цэцэрлэг/ ой	1.0%	1.1%
Төмөр замын вокзал/ автобусны зогсоол	0.6%	0.6%
Бусад (бичих)	12.1%	12.2%
Эмийн сан/Аптек	0.4%	0.4%
Нийт	100.0%	100.0%

Судалгаанд оролцогчийн хийсэн 42,000 орчим зорчилтыг бүхэлд нь авч үзэж, эхэлсэн болон дууссан цэгүүдийг дээрх хүснэгтэд харуулав. Хамгийн их хөдөлгөөн эхэлдэг болон дуусдаг байршил нь гэр, ажлын газар, томоохон зах, худалдааны төв, сургууль, цэцэрлэг байдаг байна. “Бусад” гэсэн байршлуудад дараах байршлууд хамгийн их хувийн жин эзэлж байна. Үүнд

- ✓ Хамаатан садан болон найз нөхдийн гэрээр зочилсон (ээж, хадам ээж, хүүгийн гэр, найзын гэр гэх мэт)
- ✓ Номын сан, сургалтын төв, жолооны курс гэх мэт
- ✓ Зуслангийн байшин, салхинд гарах

✓ Хувийн ажлаар

Иргэд зарим тохиолдолд хаашаа явсан гэдгээ хэлэхээс татгалзаж байснаас хамааран хувийн ажил хөөцөлдсөн гэсэн хариулт бусад гэдэг утга дээр орж ирж байсан юм.

3.3.2 Хотын төв рүү чиглэх хөдөлгөөн

Их тойруугийн бүс нь Улаанбаатар хотын хамгийн их төвлөрөл үүсдэг, түгжрэл ихтэй бүс байдаг билээ. Судалгаанд оролцогчдын 38% нь 7 хоногт дунджаар 1-3 удаа их тойруугийн бүсээр нэвтрэн орж, дамжин өнгөрдөг байна.

Хүснэгт 16. Их тойруугийн бүсээр нэвтрэн орж, дамжин өнгөрдөг давтамж

Давтамж	Эзлэх хувь
Өдөрт 20 удаа	0.6%
Өдөрт 10 удаа	1.2%
Өдөрт 5 удаа	4.4%
Өдөрт 3 удаа	22.4%
Өдөрт 1 удаа	15.9%
2-3 хоногтоо 1 удаа	10.4%
5 хоногт 1 удаа	3.3%
7 хоногт 1 удаа	14.0%
14 хоногт 1 удаа	7.8%
Сардаа 1 удаа	11.8%
Улиралд 1 удаа	2.6%
Хагас жилд 1 удаа	1.2%
Жилд 1 удаа	0.6%

Их тойруугийн бүс рүү зорчилт хийж байгаа шалтгаан нь ажилдаа явах (45.7%), эмнэлгийн үйлчилгээ авах (27.1%), гэртээ харих (24.7%), эмнэлгээс бусад төрийн үйлчилгээ авах (24.1%), дэлгүүр хэсэх (21.8%), сургуульдаа явах (18.0%) зорилго

хамгийн өндөр жин эзэлж байна. Нөгөө талаас Улаанбаатар хот маань ганцхан гол замтай байдаг нь заавал Их тойруугийн бүсээр дамжин өнгөрөх шалтгааны нэг болдог байна.

Хүснэгт 17: Улаанбаатар хотын төвийн бүс рүү зорчиж буй зорилго

Зорчилтын зорилго	Эзлэх хувь
Ажилдаа явах	45.7%
Эмнэлгийн үйлчилгээ авах	27.1%
Гэртээ харих	24.7%
Эмнэлгээс бусад төрийн үйлчилгээ авах	24.1%
Дэлгүүр хэсэх	21.8%
Сургууль	18.0%
Хамаатан садан/ найзындаа зочлох	17.9%
Зугаацах	8.2%
Хурал/ цуглаан	7.7%

3.3.3 Ашиглаж буй тээврийн хэрэгсэл ба зорчилтын дундаж хугацаа

Нийт зорчилтод эзлэх хувиар нь эрэмбэлбэл Улаанбаатар хотын иргэдийн хөдөлгөөнд оролцоходоо хамгийн их ашигладаг тээврийн хэрэгслийн нэгдүгээрт “Хувийн суудлын машин” орсон буюу нийт хийгдсэн зорчилтын 39.7 хувийг хувийн автомашинаар гүйцэтгэсэн байна. Үүн дээр суудлын автомашинаар хүргүүлж буй зорчилтыг нэмбэл автомашинаар хийж буй зорчилт нь 48.5 хувийг бүрдүүлж байна. Үүний дараа хоёрдугаарт “Нийтийн тээвэр” гэж

нэрлэсэн бөгөөд нийт зорчилтын 27.0 хувийг бүрдүүлж байна. Гуравдугаарт “Алхах” орсон буюу нийт зорчилтын 19.1 хувь алхалт байна.

Иргэдийн нэг удаагийн зорчилт хөдөлгөөний дундаж хугацаа 48 минут байдаг байна. Энэ нь зорчилт хөдөлгөөнд эхэлсэн цэгээс дараагийн цэгт очиход зарцуулж буй дундаж хугацаа гэсэн үг юм. Энэхүү тооцооллыг тухайн зорчилт хөдөлгөөнийг хийхдээ ашигласан тээврийн хэрэгслийн төрөл бүрээр боловсруулан доорх хүснэгтэд нэгтгэн харууллаа.

Хүснэгт 18: Зорчилт хийсэн дундаж хугацаа, тээврийн хэрэгслээр

Тээврийн хэрэгслийн төрөл	Нийт зорчилтод эзлэх %	Дундаж минут
Хувийн суудлын машинаа жолоодож	39.7%	50
Суудлын машинаар хүргүүлэх (такси биш)	8.8%	52
Нийтийн тээвэр	27.0%	59
Алхах	19.1%	24
Такси	3.1%	41
Дугуй, скүүтэр	0.7%	33
Бусад	1.8%	-
Нийт	100.0%	48

Зорчилт хөдөлгөөнд оролцоход хамгийн их цаг зарцуулагддаг тээврийн хэрэгсэл нь нийтийн тээвэр байгаа бөгөөд дунджаар 62 минут зарцуулдаг гэж иргэд хариулжээ. Нийтийн тээврээр зорчих дундаж хугацаа хамгийн өндөр гарсан нь иргэд автобусны буудал дээр өөрийн явах чиглэлийн автобус хүлээж зогссон хугацааг оруулж зарцуулсан хугацааг хэлсэнтэй холбоотой байх боломжтой. Гэхдээ нөгөө талаас Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээ нь хүртээмж бага, хүлээлгийн хугацаа их байгааг энэхүү үр дүн харуулж байгаа юм. Тиймээс иргэд нийтийн тээврийн үйлчилгээг сонгохоос

илүүтэйгээр хувийн машин ашиглах хандлага өндөр байсаар байна гэж үзэж болно. Харин хамгийн бага хугацаа зарцуулдаг зорчилтын хэлбэр нь “явган алхах” байсан бөгөөд дундаж зорчилтын хугацаанаас 2 дахин бага буюу 24 минут зарцуулсан байна. Энэ нь судалгааны мэдээлэл цуглуулалт дулааны улиралд буюу 4 дүгээр сараас 6-р сард хийгдсэнтэй холбоотойгоор иргэд ойрын зайд явганаар алхах сонголт хийх сонирхол нэмэгдсэнтэй холбоотой байж болно. Гэхдээ нөгөө талаас иргэдийн тав тухтай явганаар алхах боломжийг нэмэгдүүлж өгснөөр иргэдийн алхаж зорчилт хийх

хандлагыг нэмэгдүүлж, автомашины хэрэглээг бууруулах, авто замын түгжрэлийг сааруулахад эерэг өөрчлөлтийг авчирч болох юм.

Зорчилт хөдөлгөөний дундаж хугацааг авч үзсэн бол одоо хувийн автомашинтай иргэн өдөр дунджаар хэдэн км замыг автомашинтай явдаг талаар товч авч үзье. Хувийн автомашинтай иргэд өөрийн автомашинаар өдөрт дунджаар 24.4 км замыг туулдаг байна. Задлан харвал, автомашины иргэдийн 11% нь өдөрт 5 хүрэхгүй км явдаг буюу бараг л автомашин шаардлагагүй боловч хувийн автомашинаар зорчдог байна. Мөн 19% нь 6-10 км, 12% нь 11-15 км явдаг буюу нийт автомашинтай иргэдийн 42% нь өдөрт дунджаар 15 хүртэлх км явдаг байна. Харин 16% нь 16-20 км, 16% нь 21-30 км, 14% нь 31-50 км явдаг бол 12% нь 50 болон түүнээс дээш км замын өдөр дунджаар хувийн автомашинаараа туулдаг байна. Нэгтгээд харвал хувийн автомашинтай иргэдийн 74% нь өдөрт 30 хүртэлх км замыг туулдаг бол үлдсэн 26% нь 30-аас илүү км замыг туулдаг байна.

Хүснэгт 19. Хувийн автомашинтай иргэдийн өдөрт туулдаг дундаж замын урт, км

Дундаж км	Эзлэх %
5 км хүртэл	11%
6-10 км	19%
11-15 км	12%
16-20 км	16%
21-30 км	16%
31-50 км	14%

50+ км	12%
Нийт	100.0%

3.3.4 Зорчилт хийсэн зорилго

Өмнөх бүлэгт зорчилт хөдөлгөөнд эхэлсэн болон дууссан байршил, ашиглаж буй тээврийн хэрэгслийг тодорхойлсон бол энэ хэсгээр зорчилт хөдөлгөөн хийсэн зорилгыг дэлгэрүүлэн авч үзэх болно. Доорх хүснэгтэд зорчилт хийсэн зорилго бүрийн нийт зорчилтод эзлэх хувь болон тухайн зорилгоор хийсэн зорчилтыг хийхэд зарцуулсан хугацааг харууллаа. Зорчилт хийсэн зорилгоор задлан харахад гэртээ харих (38.6%) зорилгоор хөдөлгөөнд оролцох нь хамгийн их байна. Мэдээж хэрэг өглөө гэрээсээ гарах, орой гэртээ харих чиглэлд зорчилтыг хийдэг тул ийм үр дүн гарах нь тодорхой юм. Үүний дараагаар ажил, бизнесийн уулзалт хийх (23.2%), чөлөөт цагаа өнгөрүүлэх (10.1%), Томоохон зах, худалдааны төв орох, ус түлээ авах (8.3%) зэрэг зорилго орж ирсэн байна.

Зарцуулж буй дундаж хугацааны хувьд чөлөөт цагаа өнгөрүүлэх, гэртээ харих, эмнэлэг, төрийн үйлчилгээ зэргийг авах зорилгоор явсан зорчилт нь хамгийн их буюу дунджаар 51-55 минутыг зарцуулсан байна. Эсрэгээрээ хүүхдээ сургууль, цэцэрлэг хүүхдээ хүргэж өгөх, авах зорилгоор хийдэг зорчилт хамгийн бага буюу 29 минутыг зарцуулдаг гэж иргэд хариулжээ.

Хүснэгт 20: Зорчилт хийсэн зорилго, зарцуулсан дундаж хугацаа

Зорилго	Зорчилтод эзлэх хувь	Дундаж минут
Гэртээ харих	38.6%	51
Ажилдаа орчих, бизнесийн уулзалт хийх	23.2%	47
Чөлөөт цагаа өнгөрүүлэх	10.1%	55
Томоохон зах, худалдааны төв, ус түлээ авах	8.3%	43
Сургууль, цэцэрлэг хүүхдээ хүргэж өгөх, авах	6.0%	29
Эмнэлэг, төрийн үйлчилгээ авах	3.6%	51
Сургуульд сурах, сургалт дамжаанд суух	3.4%	46
Өрхийн гишүүдээ хүргэж өгөх, тосох	1.8%	52
Таксинд явах, хүргэлт хийх	1.4%	48
Бусад	3.4%	46
Нийт	100.0%	48

3.3.5 Ашиглаж буй тээврийн хэрэгсэл ба зорилго

Зорчилт хийсэн зорилго болон ашигласан тээврийн хэрэгслийн сонголтыг нэгтгэн доорх хүснэгтийг боловсрууллаа. Зорилгын хувьд гэрээ харих зорилго нийт зорчилтод хамгийн өндөр хувийн жинг эзэлж байгаа бөгөөд гэрээ харихдаа 38.2%

нь суудлын машинаар, 28.1% нь нийтийн тээвэр ашигладаг байна. Суудлын машин хэрэглэх хандлага өрхийн гишүүдээ хүргэж өгөх, тосох, сургууль цэцэрлэгээс хүүхдээ авах, ажилдаа явах, бизнес уулзалт хийх үед хамгийн их ашиглаж байгаа бол бол сургуульд сурах, сургалт дамжаанд суух үед нийтийн тээвэр хэрэглэх хандлага их байна.

Хүснэгт 21: Ашиглаж буй тээврийн хэрэгслэг ба зорчилтын зорилго

Зорилго	Тээврийн хэрэгсэл						Нийт
	Алхах	Бусдаар хүргүүлэх, такси	Дугуй, сүүтэр	Нийтийн тээвэр	Суудлын машин	Хувийн унаа	
Гэртээ харих	19.9%	12.1%	0.7%	28.1%	38.2%	1.0%	100%
Ажилдаа явах, бизнес уулзалт	14.8%	9.2%	0.9%	30.2%	42.0%	2.8%	100%
Чөлөөт цагаа өнгөрүүлэх	17.7%	18.7%	0.8%	23.0%	39.2%	0.7%	100%
Томоохон зах, ус түлээ	26.2%	12.6%	0.5%	23.6%	35.6%	1.5%	100%
Сургууль, цэцэрлэгээс хүүхдээ авах, хүргэх	28.7%	5.8%	0.2%	13.6%	51.3%	0.5%	100%
Эмнэлэг, төрийн үйлчилгээ авах	14.1%	15.7%	0.4%	32.3%	37.2%	0.3%	100%
Сургуульд сурах, сургалт дамжаанд суух	26.4%	6.1%	0.9%	56.3%	10.1%	0.3%	100%

Өрхийн гишүүдээ хүргэж өгөх, тосох	4.7%	12.1%	0.3%	9.7%	71.7%	1.5%	100%
Таксид явах, хүргэлт хийх	2.0%	9.2%	0.2%	9.4%	66.2%	13.0%	100%

Дээрх үр дүнгээс иргэд хувийн автомашинаар зорчих, нийтийн тээвэр ашиглах нь хамгийн өндөр байдаг байна. Тэгвэл яагаад эдгээр тээврийн хэрэгслийг сонгон ашиглаж байгаа шалтгааны талаар авч үзье. Нийтийн тээврийг сонгож зорчилт хөдөлгөөнд оролцсон иргэдийн 42.8% нь өөр сонголт байхгүй байсан тул нийтийн тээврийг сонгосон гэж хариулсан бол 36.4% нь зардал багатай гэж үзэж байна. Гэхдээ хялбар байдаг, аюулгүй байдаг, тав тухтай байдаг гэж 3.4-7.7% нь хариулсан байгаа нь нийтийн тээврийн үйлчилгээг сайжруулах шаардлага байгааг дахин харуулж байгаа юм. Нийтийн тээврээс илүү их зорчилт хийдэг тээврийн

хэрэгсэл нь суудлын автомашин билээ. Тэгвэл суудлын автомашинаар зорчилт хийдэг иргэдийн 51.8% нь тав тухтай байдаг гэж хариулсан нь нийтийн тээврийн үйлчилгээг тав тухтай гэж сонгож байгаа иргэдээс 15 дахин илүү өндөр үнэлгээ өгсөн байна. Тиймээс иргэд түгжирч байгаа ч гэсэн суудлын автомашиныг сонгож байгаа нь харагдаж байна. Мөн суудлын автомашинаар зорчих өөр нэг томоохон шалтгаан нь аюулгүй, хялбар байдаг гэж хариулжээ. Харин унадаг дугуй унаж хөдөлгөөнд оролцсон шалтгааны 68.4% нь зорчих хугацаа багатай байдаг гэж хариулсан нь хамгийн өндөр байна.

Хүснэгт 22. Тухайн тээврийн хэрэгслийг сонгож буй шалтгаан

	Нийтийн тээвэр	Суудлын машин	Унадаг дугуй	Нийт
Аюулгүй байдал	5.3%	26.8%	4.1%	14.3%
Зардал бага	36.4%	9.5%	27.8%	14.6%
Зорчих хугацаа бага	11.0%	26.1%	68.4%	17.0%
Өөр сонголт байхгүй	42.8%	18.3%	4.1%	22.0%
Тав тухтай	3.4%	51.8%	11.7%	26.7%
Хялбар байдал	7.7%	23.5%	21.4%	14.0%

3.3.6 Зорчилт хөдөлгөөн хийдэг давтамж

Улаанбаатар хотын иргэд өдөр тутамдаа төрөл бүрийн зоилготой зорчилт хөдөлгөөнийг хийж байгаа. Тэгвэл ямар зорилготой зорчилт хөдөлгөөн их хийдэг болохыг ойлгохын тулд тухайн зорчилтыг хийдэг давтамжийг харах шаардлагатай юм. Судалгаанд хамрагдсан 15,119 өрхийн 42,000 гаруй зорчилтыг тухайн зорчилтыг хийж буй давтамжтай нь харьцуулан доор харууллаа.

Судалгаанд хамрагдсан иргэдийн өгсөн хариултад үндэслэн зорчилтын давтамжийг дөрвөн бүлэгт хувааж тодорхойлсон. Иргэдийн хийж буй зорчилтын 53% нь 7 хоногт 5 болон түүнээс дээш удаа давтамжтай хийдэг буюу тогтмол хийдэг зорчилтууд байдаг байна. Харин нийт зорчилтын 23% нь 7 хоногт 1-ээс 4 удаагийн давтамжтай хийдэг зорчилт бол үлдсэн 24% нь 14 хоног болон түүнээс бага давтамжтай хийгддэг зорчилт байна. Энэ нь иргэдийн нийт зорчилтын 76% нь хамгийн багадаа 7 хоногт 1 удаа хийгддэг бол нийт зорчилтын 24% нь үүнээс бага давтамжтай хийгддэг гэж ойлгож болно. Олон давтамжтай хийдэг зорчилт буюу 7 хоногт

5 болон түүнээс дээш давтамжтай хийгддэг зорчилтын 31% нь ажилдаа явах зорилготой, 45% нь гэртээ харих зорилготой, 10% нь сургууль, цэцэрлэгээс хүүхдээ авах зорилготой хийгддэг буюу өндөр давтамжтай хийгддэг нийт зорчилтын 86% нь ажил, гэр, сургууль, цэцэрлэг гэсэн маршрутаар хийгддэг байна. Тэгвэл 7 хоногт 1-ээс 2 удаагийн давтамжтай хийгддэг зорчилтыг зорилгоор нь задлан харахад ажилдаа явах, гэртээ харих, сургууль цэцэрлэгээс хүүхдээ авах, хүргэх гэдэг зорчилтууд давамгайлж байгаа боловч 17 хувийг нь томоохон зах, худалдааны тав орох, 10 хувийг нь найз нөхөд, хамаатан садан, аав ээжийн гэр рүү хэсэг зэрэг зорчилт бүрдүүлж байна. Өөрөөр хэлбэл 7-14 хоногтоо зах худалдааны төв орж худалдан авалт хийдэг, мөн ойр дотнын айлууд руу зорчилт хийдэг гэж ойлгож болно. Хамгийн бага давтамжтай буюу 14 хоног болон түүнээс их хоногийн зайтай хийдэг зорчилтуудад бизнес уулзалт хийх, найзуудтайгаа чөлөөт цагийг өнгөрүүлэх, эмнэлгийн үйлчилгээ авах, парк, ногоон байгууламж орох, салхилах, гэр бүлээрээ гадуур хоолонд орох зэрэг зорчилтууд дийлэнхдээ хийгддэг байна.

Хүснэгт 23. Иргэдийн зорчилт хөдөлгөөний давтамж, зорилгоор

Давтамж	Ажилдаа явах	Гэртээ харих	Сургууль, цэцэрлэгээс хүүхдээ авах, хүргэх	Томоохон зах, худалдааны төв орох	Айл руу хэсэх	Бусад	Нийт
7 хоногт 5+ удаа	31%	45%	10%	2%	1%	11%	100%
7 хоногт 3-4 удаа	20%	37%	5%	10%	5%	23%	100%
7 хоногт 1-2 удаа	7%	34%	2%	17%	10%	30%	100%
14 хоног, түүнээс бага давтамжтай хийдэг	4%	32%	1%	16%	9%	38%	100%



БҮЛЭГ 4 НӨХЦӨЛ БАЙДЛЫН ТАЛААРХ ИРГЭДИЙН ҮНЭЛГЭЭ

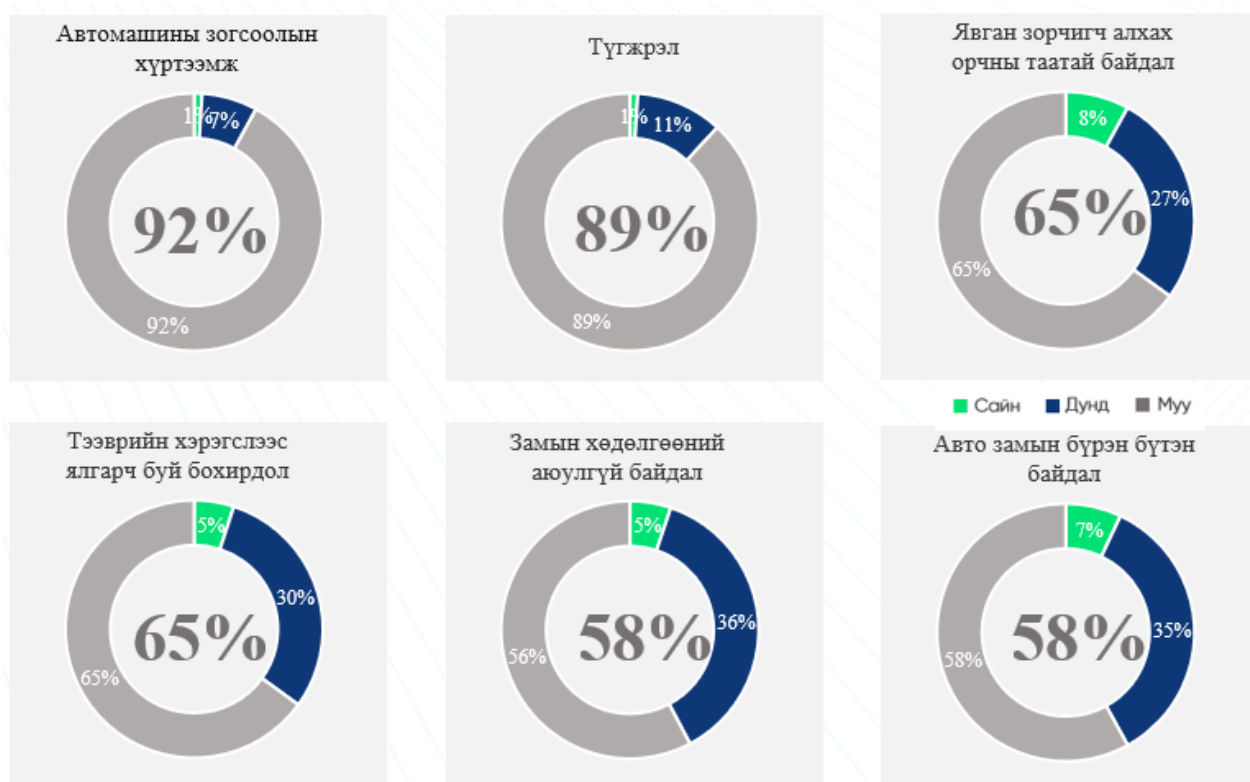
4 УЛААНБААТАР ХОТЫН ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ НӨХЦӨЛ БАЙДЛЫН ТАЛААРХ ИРГЭДИЙН ҮНЭЛГЭЭ

Энэ бүлэгт Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний нөхцөл байдал буюу түгжрэл, авто замын бүрэн бүтэн байдал, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал, тээврийн хэрэгслээс ялгарч байгаа бохирдол, машины зогсоолын хүрэлцээ, явган зорчигч алхах орчны таатай байдал зэргийг иргэдээр үнэлүүлсэн үр дүнг багтаасан болно. Мөн Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээний талаарх иргэдийн үнэлгээ болон түгжрэлийг бууруулах шийдлүүдийн үнэлгэг багтаасан. Эдгээрийг дараах дэд бүлгүүдээс дэлгэрүүлэн харна уу.

4.1 Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний нөхцөл байдлын талаарх иргэдийн үнэлгээ

Зөвлөх үйлчилгээний хүрээнд иргэдийн зорчилт эхэлсэн болон дууссан цэгийг нарийвчлан тодорхойлохоос гадна Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний өнөөгийн нөхцөл байдалд өгч буй иргэдийн үнэлгээг хамтад нь тодруулсан. Улаанбаатар хотын иргэд замын хөдөлгөөний дараах үзүүлэлтээс хамгийн муу гэж үнэлсэн үзүүлэлт нь авто замын зогсоолын хүртээмж байгаа буюу иргэдийн 92% нь муу гэж үнэлсэн байна.

Зураг 31. Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний нөхцөл байдалд өгч буй иргэдийн үнэлгээ



Мөн иргэдийг бухимдуулж буй дараагийн том асуудал нь Улаанбаатар хотын түгжрэл гэж 89% нь хариулсан байна. Түүнчлэн явган зорчигчдын замын хүртээмж муу, тээврийн хэрэгслээс ялгарч буй бохирдол их байдаг гэж судалгаанд оролцогчдын 65% нь үнэлгээ өгсөн бол замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал, авто замын бүрэн бүтэн байдал муу гэж 58% нь хариулжээ. Энэ бүгдээс харахад иргэдийн 50-аас дээш хувь буюу дийлэнх нь Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний өнөөгийн нөхцөлд байдалд тааруу үнэлгээ өгч байна гэж дүгнэж болохоор байна. Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний нөхцөл байдлыг үнэлгээг доорх хүснэгтэд дүүргээр харууллаа. Автозамын

түгжрэлийн өнөөгийн нөхцөл байдлыг бүх дүүргийн иргэдийн 86-93 хувь нь муу гэсэн дүн тавьсан байна. Энэ нь бүх дүүргийн иргэд автозамын түгжрэлд өртөж байгааг харуулж байгаа юм. Ялангуяа Хан-Уул дүүргийн иргэдийн 93% нь муу гэж үнэлгээ өгсөн нь бусад дүүргийн иргэдээс хамгийн өндөр байгаа юм. Үүний дараа замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үнэлгээг харж болно. Улаанбаатар хотын төвийн 6 дүүргийн иргэдийн 52-63 хувь нь хөдөлгөөний аюулгүй байдалд муу гэсэн үнэлгээ өгсөн бол 4-8 хувь нь сайн гэж үнэлсэн. Харин авто замын бүтэн бүтэн байдлын хувьд 6 дүүргийн иргэд мөн л 56-60 хувь нь муу, 6-9 хувь нь сайн гэж үнэлсэн байна

Хүснэгт 24. Улаанбаатар хотын замын нөхцөл байдлын үнэлгээ, дүүргээр

		Баянгол дүүрэг	Баянзүрх дүүрэг	Сонгино хайрхан дүүрэг	Сүхбаатар дүүрэг	Хан-Уул дүүрэг	Чингэлтэй дүүрэг
Авто замын түгжрэл	Муу	89%	89%	86%	89%	93%	87%
	Дунд	10%	11%	13%	11%	7%	13%
	Сайн	1%	1%	1%	1%	1%	0%
		100%	100%	100%	100%	100%	100%
Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал	Муу	60%	60%	52%	60%	63%	55%
	Дунд	35%	36%	40%	35%	32%	40%
	Сайн	4%	4%	8%	5%	4%	5%
		100%	100%	100%	100%	100%	100%
Авто замын бүрэн бүтэн байдал	Муу	58%	60%	56%	61%	56%	56%
	Дунд	36%	33%	34%	33%	35%	37%
	Сайн	6%	7%	9%	6%	9%	7%
		100%	100%	100%	100%	100%	100%
Тээврийн хэрэгслээс ялгарч байгаа бохирдол	Муу	68%	69%	60%	64%	66%	61%
	Дунд	28%	27%	33%	31%	30%	34%
	Сайн	4%	4%	7%	5%	4%	6%
		100%	100%	100%	100%	100%	100%
Явган зорчигч алхах орчны таатай байдал	Муу	67%	68%	59%	66%	66%	60%
	Дунд	27%	25%	30%	26%	26%	31%
	Сайн	6%	7%	10%	7%	8%	9%
		100%	100%	100%	100%	100%	100%
Автомашины зогсоолын хүрэлцээ	Муу	92%	93%	91%	93%	92%	91%
	Дунд	6%	6%	7%	6%	6%	7%
	Сайн	1%	1%	2%	2%	1%	2%
		100%	100%	100%	100%	100%	100%

Явган зорчигч гэдэг бол зорчилт хөдөлгөөний томоохон бүлэг байдаг. Тэгвэл явган зорчигч алхах орчны таатай байдалд 59-68 хувь нь мөн л муу гэж үнэлсэн байгааг дээр хүснэгтээс харж болно. Иргэдийн өөр муу гэж үнэлж буй үзүүлэлт нь автомашины зогсоолын хүрэлцээ байсан юм. Иргэдийн 91-93 хувь нь автомашины зогсоолын хүрэлцээ муу гэсэн бол 1-2 хувь нь сайн гэж үнэлсэн байгаа юм. Дээрх зургаан дэд бүлгийн үнэлгээнээс харахад Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний нөхцөл байдал, аюулгүй байдал, явган алхах орчин, зогсоолын хүрэлцээг нэн даруй сайжруулах шаардлагатай гэдэг тодхон харагдаж байна.

Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний үзүүлэлтүүдийг одоогийн байдлаар иргэд хэрхэн үнэлж байгааг өмнөх хүснэгтээс

харсан бол дараагийн зургаас өнгөрсөн онтой харьцуулахад хэр зэрэг өөрчлөгдсөн болохыг харж болно. Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний нөхцөл байдлыг өнгөрсөн онтой харьцуулан үнэлүүлэхэд авто замын зогсоолын хүртээмж өнгөрсөн онтой харьцуулахад улам дордсон гэж 61% нь хариулсан бол түгжрэл улам нэмэгдсэн гэж 49% нь хариулсан байна. Харин явган зорчигчдын замын хүртээмж өнгөрсөн онтой харьцуулахад сайжирсан гэж судалгаанд оролцогчдын 19%, авто замын бүрэн бүтэн байдал сайжирсан гэж 18% нь хариулсан бусад үзүүлэлтээс хамгийн өндөр байгаа юм. Гэхдээ жилийн хугацаанд хорь хүрэхгүй хувиар сайжирсан гэсэн үнэлгээ авсан нь хангалтгүй үр дүн гэж үзэж болохоор байгаа юм.

Зураг 32. Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний нөхцөл байдал, өнгөрсөн онтой харьцуулсан үнэлгээ



Манай улс өргөн удам газар нутагтай боловч нийт газар нутгийн дөнгөж 0.3% дээр нийт хүн амын 45% нь ганцхан хотод төвлөрч амьдардаг билээ. Ийнхүү нэг газар хэт төвлөрөх нь авто замын түгжрэл үүсэх томоохон шалтгаан болдог. Тиймээс иргэдийн Улаанбаатар хотод цаашид амьдрах эсвэл орон нутагт амьдрах сонирхол байгаа эсэхийг тодруулсан юм.

Гэтэл нийт иргэдийн 92% нь цаашдаа Улаанбаатар хотдоо үргэлжлүүлэн амьдрах бодолтой байна. Нэг хотод хэт төвлөрөх дуу чимээ, түгжрэл улам нэмэгдэх, ус хомсдох, агаар бохирдох зэрэг олон сөрөг үр дагавартай байдаг тул төвлөрлийг задлах ажлуудыг хийх нь түгжрэлийг бууруулахад нөлөөтэй байхаар байна.

Зураг 33. Улаанбаатар хотод үргэлжлүүлэн амьдрах сонирхол



Улаанбаатар хотдоо үргэлжлүүлэн амьдрах сонирхол байгаа гол шалтгаан нь ажиллах, сурч боловсрох боломжтой, хүүхдийн ирээдүйд хэрэгтэй гэх үзэх хандлага давамгайлж байна. Иймээс хөдөө орон нутаг руу ажлын байр сургууль,

цэцэрлэгээ чанаржуулах, хот хөдөөгийн хөгжлийн тэнцвэрийг хангах, орон нутагт тав тухтай таатай амьдрах нөхцөлийг бүрдүүлэх, дэд бүтцийг нэмэгдүүлэх шаардлагатай байна.

Хүснэгт 25. Улаанбаатар хотод цаашид амьдрах шалтгаан

Шалтгаан	Хувь
Ажиллах, сурч боловсрох боломжтой	44%
Дассан газар	39%
Хүүхдүүдийн ирээдүйд илүү тохиромжтой	37%
Өөр газар байх сонголт байхгүй	21%
Амьдрахад тохиромжтой	16%
Анхан шатны үйлчилгээнд ойр	14%

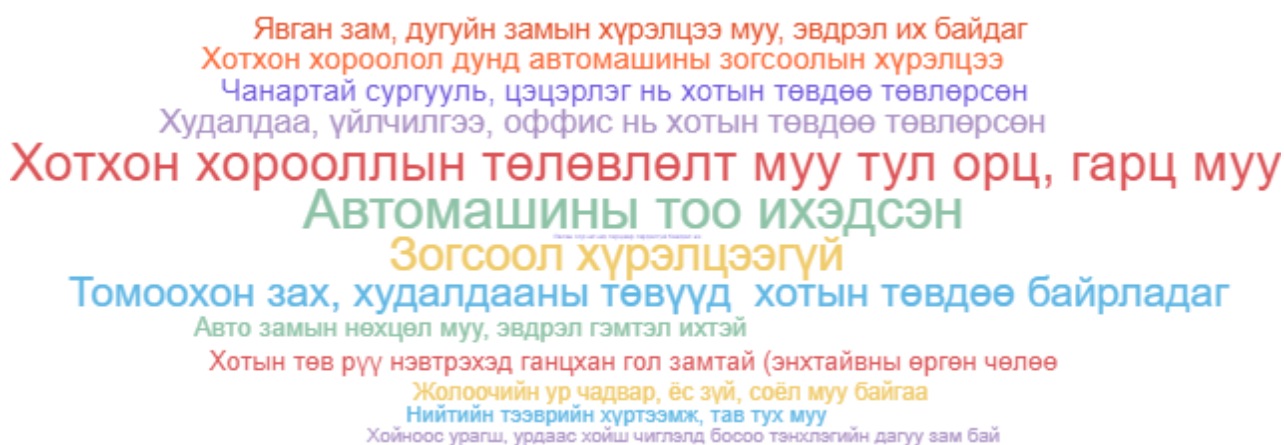
Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний нөхцөл байдал өнгөрсөн жилтэй харьцуулахад сайжраагүйн дээр иргэд хангалтгүй гэсэн үнэлгээ өгсөн. Тэгвэл замын түгжрэлийн гол шалтгааныг иргэд юу гэж харж байгааг тодорхойлохыг зорьсон юм. Иргэд Улаанбаатар хотын түгжрэлийн шалтгааныг нэгдүгээрт автомашины тоо хэт их болсонтой холбоотой гэж үзэж байна. Хоёрдугаарт хотхон хоорондын зай талбайн хэмжээ

стандартаас гажуудаж төлөвлөлтгүй баригдсан барилга байгууламж нэмэгдсэнтэй холбоотой буюу хот төлөвлөлт, төлөвлөлтийн дагуу газар олголт хийгдээгүйтэй холбоотой гэж үзэж байна. Гуравдугаарт хотын төв рүүгээ автомашины зогсоол хүрэлцээгүй, дөрөвдүгээрт томоохон зах, худалдааны төвүүд хотын төвдөө байрладаг, тав дугаарт худалдаа, үйлчилгээ, оффис, чанартай сургууль, цэцэрлэг нь хотын

төвдөө байрладаг зэргээс үүдэлтэй гэж үзэж байна. Эдгээрээс гадна явган зам, дугуйн замын хүрэлцээ муу, эвдрэл их байдаг, хотын төв рүү нэвтрэхэд ганцхан гол замтай, жолоочийн ур чадвар, ёс зүй, соёл муу, нийтийн тээврийн хүртээмж, тав

тух муу гэж иргэдийн 40-оос илүү хувь нь үзэж байна. Эндээс Улаанбаатар хотын түгжрэл нь олон хүчин зүйлээс хамаарсан маш төвөгтэй асуудал болох нь харагдаж байна.

Зураг 34. Улаанбаатар хотод түгжрэл үүсгэж буй шалтгаан, зургаар



Хүснэгт 26. Улаанбаатар хотод түгжрэл үүсгэж буй шалтгаан

Шалтгаан	Хувь
Автомашинны тоо ихэдсэн	60%
Хотхон хорооллын төлөвлөлт муу тул орц, гарц муу	59%
Зогсоол хүрэлцээгүй	55%
Томоохон зах, худалдааны төвүүд хотын төвдөө байрладаг	52%
Худалдаа, үйлчилгээ, оффис нь хотын төвдөө төвлөрсөн	47%
Чанартай сургууль, цэцэрлэг нь хотын төвдөө төвлөрсөн	45%
Хотхон хороолол дунд автомашины зогсоолын хүрэлцээ	45%
Явган зам, дугуйн замын хүрэлцээ муу, эвдрэл их байдаг	44%
Авто замын нөхцөл муу, эвдрэл гэмтэл ихтэй	42%
Хотын төв рүү нэвтрэхэд ганцхан гол замтай	42%
Жолоочийн ур чадвар, ёс зүй, соёл муу байгаа	41%
Нийтийн тээврийн хүртээмж, тав тух муу	40%
Хойноос урагш, урдаас хойш чиглэлд босоо тэнхлэгийн дагуу зам бай	38%
Явган зорчигчид гарцаар гардаггүй байдал их	30%

4.2 Нийтийн тээврээр үйлчлүүлж буй байдал

Нийтийн тээврийн үйлчилгээг сайжруулах нь авто замын түгжрэлийг бууруулахад томоохон нөлөөтэй болохыг

олон орны туршлагаас харах боломжтой. Тиймээс дараагийн дэд бүлэгт нийтийн тээврийн үйлчилгээний талаарх иргэдийн үнэлгээг орууллаа. Судалгаанд оролцогчдын 24% буюу Улаанбаатар хотын 18-65 насны 4 иргэн тутмын 1 нь

өдөр бүр нийтийн тээврээр зорчиж байна. Долоо хоногийн 3 болон түүнээс дээш өдөр нийтийн тээврээр зорчиж буй иргэд 20%-ийг эзэлж байгаа бол сардаа 1 болон түүнээс бага удаа буюу хааяадаа нийтийн тээврээр зорчдог иргэд 23 хувийг эзэлж байна. Харин нийт иргэдийн 12% нь огт нийтийн тээврээр зорчдоггүй байна. Өөрөөр хэлбэл нийт иргэдийн 35% буюу 3 иргэн тутмын нэг нь нийтийн тээврийн

үйлчилгээг огт ашиглахгүй байгаа юм. Тиймээс бодлого боловсруулагчдын зүгээс нийтийн тээврээр зорчихгүй байгаа иргэдийг нийтийн тээврийн үйлчилгээг ашигладаг болгох чиглэлд үе шаттай арга хэмжээг авах нь хувийн автомашинаар зорчих хандлагыг бууруулж замын түгжрэлийг бууруулахад эерэг нөлөө үзүүлэх юм.

Зураг 35. Иргэдийн нийтийн тээврийн хэрэгслээр зорчиж буй давтамж



Хэрвээ нийтийн тээврийн зогсоол нь иргэдийн гэр болон ажлын газраас хол зайтай байвал нийтийн тээврийг ашиглахгүй байх нь нэмэгдэнэ. Улаанбаатар хотын иргэдийн 60% нь манай гэрээс хамгийн ойр байрлах автобусны буудал дунджаар 300 метрийн радиуст байдаг, ажлын байрнаас хамгийн ойр байдаг автобусны буудал нь 300 метрийн радиуст байдаг гэж 62% нь хариулсан байна. Харин нийтийн тээврийн автобусны буудал нь гэрээс нь 500 метрийн радиуст дотор байдаг гэж 79% нь, ажлын газраас 500 метрийн радиуст байдаг гэж 78% нь хариулсан байна. Өөрөөр хэлбэл, нийт иргэдийн 78-79% нь гэр болон ажлын байрнаас нийтийн тээврийн автобусны буудал нь 500 хүртэл метр зайтай байдаг байна.

Харин эсрэгээрээ нийт иргэдийн 21% нь нийтийн тээврийн автобусны буудал 500 метрээс хол зайтай байдаг гэж хариулсан нь эдгээр бүлгийн иргэдэд нийтийн тээврийн автобусны үйлчилгээ хангалттай хүрч чадахгүй байгааг харж болно. Тиймээс эдгээр иргэдэд нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг нэмэгдүүлэх арга хэмжээг үе шаттай авах шаардлагатай байгаа юм. Өөр анхаарал татахуйц үр дүн нь ажлын байрнаас автобусны буудал хүртэлх зай нь гэрээс автобусны буудал хүртэлх зайтай харьцуулахад илүү ойрхон байгаа гэдгийг доорх хүснэгтээс харж болно. Энэ нь ихэнх ажлын байр хотын төвдөө байдагтай холбоотой. Иймээс гэрээс хотын зах руугаа автобусны буудал болон автобусны хүртээмжийг сайжруулах шаардлагатай байна.

Хүснэгт 27. Ажлын байр болон гэрээс автобусны буудал хүртэл зай

Гэртээ хамгийн ойр байрлах автобусны буудал	Хувь
100 метр дотор	25%
101 – 200 метр	21%
201 – 300 метр	14%
301 – 400 метр	7%
401 – 500 метр	12%
501 метр – 1 км	13%
1 км-ээс 2 км	5%
2 км-ээс 3 км	2%

Ажлын байрнаас хамгийн ойр байрлах автобусны буудал	Хувь
100 метр дотор	32%
101 – 200 метр	18%
201 – 300 метр	12%
301 – 400 метр	5%
401 – 500 метр	10%
501 метр – 1 км	10%
1 км-ээс 2 км	4%
2 км-ээс 3 км	1%
3 км-ээс 4 км	0%
4 км-ээс 5 км	1%

Иргэдийн гэрээс автобусны буудал хэр зэрэг зайтай байдаг болохыг дүүрэг бүрээр нэгтгэн гаргалаа. Ингэхэд нийт судалгаанд хамрагдсан 15,119 өрхийн 46% нь манай гэрээс автобусны буудал 200 метрийн зайд ойрхон байдаг гэж хариулсан бол 33% нь 500 метрийн зайтай байдаг гэж хариулжээ. Харин 21% нь 500 метрээс хол зайд автобусны буудал байдаг

буюу нийтийн тээврийн хүртээмж тааруу байдаг гэж хариулсан байгаа юм. Үүнийг дүүргээр задлан харвал Сонгинохайрхан дүүргийн иргэдийн 25% нь автобусны буудал 500 метрээс хол байдаг гэжээ. Тиймээс хотоос зайдуу дүүргийн нийтийн тээврийн хүртээмжийг сайжруулах шаардлага байгаа харагдаж байна.

Хүснэгт 28. Гэрээс нийтийн тээврийн автобусны буудал хүртэлх зай, дүүргээр

	Баянгол дүүрэг	Баянзүрх дүүрэг	Сонгинохайрхан дүүрэг	Сүхбаатар дүүрэг	Хан-Уул дүүрэг	Чингэлтэй дүүрэг	Нийт
200 метр дотор	47%	45%	45%	46%	48%	45%	46%
201-500 метр	31%	34%	30%	37%	31%	35%	33%
500 метрээс дээш	21%	20%	25%	17%	21%	20%	21%

Нийтийн тээврийн үйлчилгээг өндөр түвшинд хөгжүүлэх нь авто замын түгжрэлийг бууруулахад ихээхэн нөлөөтэй байдаг боловч нийслэл Улаанбаатар хотын иргэдийн 35% нь нийтийн тээврээр үйлчлүүлэхгүй байна. Тиймээс нийтийн тээврээр үйлчлүүлэхгүй байгаа шалтгааныг гүнзгий ойлгож, үйлчилгээг сайжруулах нь түгжрэлийг бууруулахад ихээхэн нөлөөтэй юм. Автобусаар үйлчлүүлэхгүй байгаа иргэдийн 76% нь хувьдаа автомашинтай болон алхдаг гэжээ. Мөн 20% нь автобус доторх тав тух муу, 16% нь автобус хүлээх хугацаа их, 13% нь автобусны хүртээмж муу, 13% нь хүүхэдтэйгээ автобусаар

зорчиход хүндрэлтэй байдаг зэрэг шалтгааны улмаас нийтийн тээврээр үйлчлүүлэхгүй байна. Тиймээс эдгээрийг нэн даруй сайжруулах нь нийтийн тээврээр иргэдийг зорчих сонирхол, хандлагыг нэмэгдүүлэхэд нөлөөтэй юм. Нөгөө талаас нийтийн тээврээр үйлчлүүлэхгүй байгаа хамгийн том шалтгаан нь хувийн автомашины хэрэглээ өндөр байгаа явдал юм. Тиймээс хувийн автомашины хэрэглээ бууруулах чиглэлд бодлогын арга хэмжээ авах, мөн нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг сайжруулсны үр дүнд нийтийн тээврээр үйлчлүүлэх хандлага нэмэгдэх юм.

Хүснэгт 29. Автобусаар үйлчлүүлэхгүй байх шалтгаанууд

Автобусаар үйлчлүүлэхгүй байх шалтгаанууд	Хувь
Хувийн машинаар болон алхдаг	76%
Автобус доторх тав тух муу	20%
Автобус хүлээх хугацаа их	16%
Автобусны хүртээмж муу	13%
Хүүхэдтэй хамт үйлчлүүлэхэд хүндрэлтэй	13%
Автобусны буудлын тохижилт, тав тух муу	11%
Хулгайд эд зүйлсээ алддаг	10%
Маршрут оновчтой биш	10%
Цагийн хуваарь нь тохиромжгүй	8%
Бусад зорчигчдын соёл муу	8%
Жолоодлогын аюулгүй байдал муу	8%
Автобусны зогсоолоос хол	8%
Үнэтэй	1%

4.3 Нийтийн тээврээр үйлчилгээнд өгч буй иргэдийн үнэлгээ

Нийтийн тээврийн үйлчилгээ нь тав тухтай, хүртээмжтэй, үнэ боломжийн нөхцөлд иргэдийн үйлчлүүлэх хандлага нэмэгдэх талтай. Тиймээс нийтийн тээврийн үйлчилгээнд иргэдийн өгч буй үнэлгээ ямар байгааг тодруулсан юм. Судалгаанд оролцсон нийтийн тээврийн

үйлчилгээг ашигладаг иргэдийн 61% нь автобусан дах тав тухтай байдалд муу гэсэн үнэлгээг өгсөн нь бусад үзүүлэлтээс хамгийн тааруу үнэлгээ авсан үзүүлэлт нь болсон юм. Хоёрдугаарт, нийтийн тээврээр үйлчлүүлэгчдийн 57% нь автобусан дахь аюулгүй байдалд муу гэсэн үнэлгээ өгчээ. Учир нь тэдний хувьд хулгайд эд зүйлсээ алдах, гэмтэж бэртэх асуудал гардаг нь ингэж үнэлэхэд

нөлөөлсөн байна. Мөн жолоодлогын аюулгүй байдалд 52% нь муу гэж үнэлсэн байна. Тиймээс автобусны жолооч нарт аюулгүй жолоодох, хэт хурдан давхихгүй байх зэрэгт анхаарах шаардлагатай байгаа юм. Өөр тааруу үнэлгээ авсан үзүүлэлт нь автобусны хүртээмж (50% муу),

автобусны буудлын тохижилтод 50% нь сэтгэл ханамжгүй буюу муу гэж үнэлсэн байна. Иргэд ингэж муу гэж үнэлэх байдал өндөр байгаа нь нийтийн тээврийг сонгохгүй байх гол шалтгааны нэг болж байна.

Зураг 36. Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үзүүлэлтүүдийн иргэдийн үнэлгээ



Хэдийгээр 6 үзүүлэлтийн хувьд хангалтгүй муу гэсэн үнэлгээ авсан боловч зарим үзүүлэлтийн хувьд сайн гэсэн үнэлгээ авчээ. Тухайлбал, автобусны үнэд 52% нь сэтгэл ханамжтай байна. Тиймээс иргэдийн худалдан авах чадвар, амьжиргаанд сөргөөр нөлөөлөхгүйгээр нийтийн тээврийн үйлчилгээний тарифыг нэмэгдүүлж нийтийн тээврийн үйлчилгээг сайжруулах цаг нь болсон байж болзошгүй юм. Гэхдээ энэ талаар эрдэмтэн, судлаачдын хийж гүйцэтгэсэн судалгаатайгаар шийдвэр

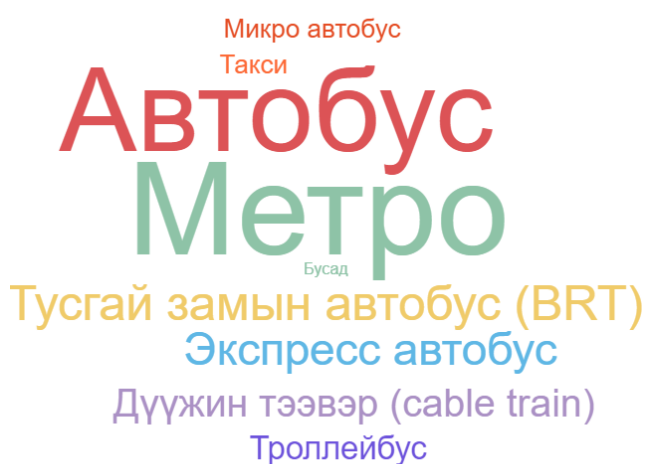
гаргах нь хамгийн оновчтой хувилбар болно.

Нийслэл Улаанбаатар хотод нийтийн тээврийн төрөл хангалтгүй байдаг нь нүдэнд ил харагддаг зүйл. Тиймээс ямар төрлийн нийтийн тээврийг иргэд хүсдэг болохыг тодрууллаа. Ингэхэд Монгол улсад хөгжүүлэх шаардлагатай нийтийн тээврийн үйлчилгээг метро болон автобус гэж иргэдийн дийлэнх буюу 40-өөс дээш хувь нь дэмжсэн байдалтай байна. Хамгийн их дэмжсэн нийтийн тээврийн төрөл нь метро гэж иргэдийн 49% буюу 2

иргэн тутмын 1 нь хариулжээ. Харин хоёрдугаарт одоогийн нийтийн тээврийн автобусыг сайжруулах нь зүйтэй гэж иргэдийн 45% нь үзэж байна. Гуравдугаарт, иргэдийн 17% нь BRT, 16% нь экспресс автобусыг нэвтрүүлэх шаардлагатай гэж хариулжээ. Магадгүй BRT болон экспресс автобусны талаарх иргэдийн мэдлэг хангалтгүй байдаг нь

судалгааны үр дүнд нөлөөлсөн байх магадлалтай юм. Иргэдийн 9% нь албан ёсны такси үйлчилгээг нэвтрүүлэг шаардлагатай гэж хариулсан нь бусад нийтийн тээврийн үйлчилгээтэй харьцуулахад багаар дэмжигдсэн байна. Энэ нь одоогийн хувь хүмүүсийн явж буй такси үйлчилгээ нь хэрэгцээг нь хангаж чадаж байгааг илэрхийлж байж болох юм.

Зураг 37. Улаанбаата хотод хөгжүүлэх шаардлагатай нийтийн тээврийн үйлчилгээнүүд



Хөгжүүлэх шаардлагатай тээврийн хэрэгслүүд	
Метро	49%
Автобус	45%
Тусгай замын автобус (BRT)	17%
Экспресс автобус	16%
Дүүжин тээвэр	13%
Троллейбус	11%
Такси	9%
Микро автобус	8%
Бусад	4%

4.4 Улаанбаатар хотын замын түгжрэлийг бууруулах зарим шийдлийн талаарх иргэдийн үнэлгээ

Нийслэл Улаанбаатар хотын түгжрэлийн асуудал нь өргөн цар хүрээтэй, маш том асуудал билээ. Тиймээс ч маш олон арга хэмжээг үе шаттай урт хугацаанд хэрэгжүүлснээр авто замын түгжрэлийг бууруулж чадна. Аливаа шийдвэр гаргалтыг иргэдтэйгээ хамтран хийх нь хамгийн ухаалаг шийдвэр гаргалт байдаг ба түгжрэл нь нийслэлийн иргэн бүрд хамааралтай асуудал тул уг асуудлыг шийдвэрлэх нь баялгийг тэгш хуваарилах

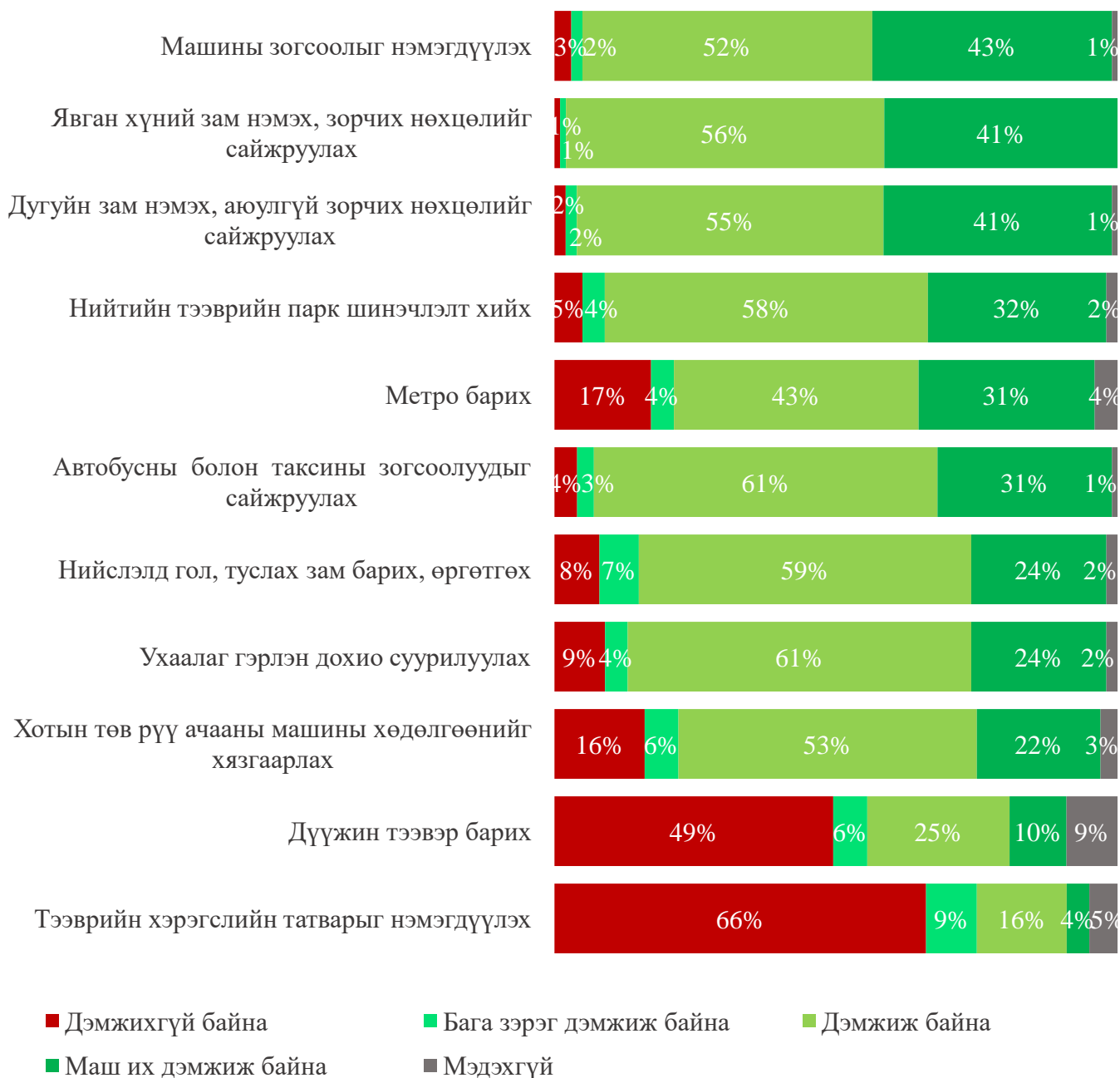
хувилбар гэж харж болно. Тиймээс урьдчилан боловсруулсан түгжрэлийг бууруулах шийдлийг иргэдээр үнэлүүлээ.

Нийт 11 ялгаатай шийдлийн хувилбарыг иргэдээр үнэлүүлсэн. Эндээс дүүжин тээвэр барих болон тээврийн хэрэгслийн татварыг нэмэгдүүлэх хоёр ажлыг иргэдийн 49-66 хувь нь дэмжихгүй байлаа. Харин бусад 9 арга хэмжээг иргэдийн 78-98 хувь нь дэмжсэн. Хамгийн өндөр дэмжлэг авсан арга хэмжээ нь явган хүний зам нэмэх, зорчих нөхцөлийг сайжруулах, дугуйн зам нэмэх, аюулгүй зорчих нөхцөлийг сайжруулах гэж 98% нь

хариулсан байна. Үүний дараа иргэдийн 97% нь машины зогсоолыг нэмэгдүүлэх шаардлагатай гэж дүгнэж байна. Мөн иргэдийн 95% нь автобусны болон таксины зогсоолуудыг сайжруулах, 94% нь нийтийн тээврийн парк шинэчлэлт хийх, 90% нь нийслэлд гол, туслах зам

барих, өргөтгөх гэж үнэлгээ өгсөн байна. Үүнээс гадна иргэдийн 89% нь ухаалаг гэрлэн дохио суурилуулах, 81% нь хотын төв рүү ачааны машины хөдөлгөөнийг хязгаарлахыг дэмжсэн юм. Харин иргэдийн 78% нь метро барихыг дэмжсэн байна.

Зураг 38. Замын түгжрэлийг бууруулах хүрээнд хэрэгжүүлэх ажлын үнэлгээ





БҮЛЭГ 4 ХУРААНГУЙ ДҮГНЭЛТ



5 ДҮГНЭЛТ ХЭСЭГ

Зөвлөх үйлчилгээний хүрээнд хийж гүйцэтгэсэн ажлын талаар

Зөвлөх үйлчилгээний ажлын даалгаварт дурдсаны дагуу судалгааны үе шат бүрд нарийвчилсан төлөвлөгөө боловсруулан, захиалагчийн саналыг тусган ажилласан.

Түүвэр судалгааны ажил зохион байгуулах бэлтгэл ажлын хамгийн эхний бөгөөд чухал үе шат нь асуулгын маягтыг боловсруулах байдаг. Судалгааны асуулгын маягтыг олон улсын томоохон хотуудад ашигладаг жишгийн дагуу боловсруулсан. Ингэхдээ Улаанбаатар хот болон гадаадын орнуудад өмнө нь хийгдэж байсан ижил төстэй судалгааны 20 орчим ажилтай танилцаж, маягтыг боловсруулсан. Үүний дараа урьдчилсан боловсруулсан маягтыг сайжруулах зорилгоор туршилт судалгааг зохион байгуулж, туршилт судалгааны явцад гарсан алдааг засварлаж, захиалагчийн саналыг тусган захиалагчаар асуулгын маягтыг батлуулан ажилласан.

Асуулгын маягт батлагдсаны дараа олон улсын жишгийн дагуу мэдээлэл цуглуулах программ хангамжийг боловсруулсан. Уг программ нь андройд үйлдлийн систем бүхий таблет дээр ажиллах боломжтой бөгөөд ашиглахад хялбар, онлайн болон офлайн орчинд ажиллах боломжтой, өгөгдлийн сантай, мэдээллийн нууцлал, аюулгүй байдлыг бүрэн шийдвэрлэсэн зэрэг ажлын даалгаварт дурдсан бүх шаардлагыг бүрэн хангасан. Мэдээлэл цуглуулалтын программ хангамжийг боловсруулсны дараа тестлэх, ярилцлага авагч нарт зориулсан гарын авлага боловсруулах, программыг ашиглах

зааварчилгаа, сургалтыг зохион байгуулах ажлууд хийгдсэн.

Иргэдийн зорчилт хөдөлгөөний матриц (O-D matrix) боловсруулах зөвлөх үйлчилгээнд Улаанбаатар хотын төвийн 6 дүүрэг (Налайх, Багахангай, Багануур ороогүй), 156 хороодыг хамруулсан байдлаар стандарт алдааг хамгийн бага байлгах статистик аргачлалын дагуу нийлбэр дүнгээр 15,119 өрхөөс зорчилт хөдөлгөөний талаар мэдээллийг цуглуулсан. Мэдээлэл цуглуулалтыг батлагдсан арга, аргачлалд нийцүүлэн захиалагч байгууллагаар батлуулсан асуулгын маягтын дагуу 2022 оны 04 дүгээр сарын 16-аас 06 дугаар сарын 18 хүртэл 64 хоногийн хугацаанд 120 хүний бүрэлдэхүүнтэй баг гүйцэтгэсэн.

Судалгааны мэдээлэл цуглуулалт, түүвэрлэлт, цуглуулсан мэдээллийн чанарын хяналтын бүхий л үе шатанд ISO 20252 стандартыг ханган ажилласан ба судалгаанд оролцсон өрхийн бүтцийг Улаанбаатар хотын өрхийн бүтэцтэй адил байлгах зарчмаар түүвэрлэлтэд хяналт тавин ажилласан. Ингэснээр судалгааны түүврийн тархаалт маш сайн хийгдэж, төлөөлөх чадвар өндөр болдог.

Мэдээллийн үнэн бодит байдлыг хангах нь нэн чухал учраас ISO 20252 стандартын 5.4 дэх заалтад дурдсаны дагуу мэдээллийн чанарын хяналтыг гүйцэтгэсэн. Тухайлбал, нийт 15,119 өрхийн мэдээлэл цуглуулсны 31.2% буюу 4,717 ярилцлагын аудио бичлэгийг дахин сонсож, бөглөгдсөн асуулгын өгөгдөлтэй тулган хянасан. Мөн нийт судалгааны 36.4% буюу 5,503 өрх рүү эргэн утсаар холбогдож, шалгах асуултыг асууж хяналт хийсэн. Датаны логик алдаа шалгалтыг 100% хийж гүйцэтгэсэн.

Түүвэр судалгааны мэдээлэл цуглуулалт бүрэн дууссаны дараа цуглуулсан мэдээллийг нэгтгэж мэдээллийн сан үүсгэсэн. Үүний дараа цугларсан мэдээллийг дахин кодлох ажлыг гүйцэтгэсэн. Давхардсан тоогоор нийт 68,000 гаруй зорчилт хөдөлгөөний цэгийн байршлыг кодлон мэдээллийн санг шинэчилсэн. Уг мэдээллийн санд тулгуурлан мэргэжлийн программ хангамжийг ашиглан боловсруулалт хийсэн.

Мэдээллийн санд үндэслэн 9 төрлийн зорчилт үүсгэх, шингээх цэгүүдийн O-D (Origin-Destination) матрицыг боловсруулсан. Улаанбаатар хотын хөдөлгөөний урсгалын тооцооллыг зам, тээвэр төлөвлөлтийн мэргэжлийн PTV VISUM программ хангамжийг ашиглан гүйцэтгэсэн. Уг тооцооллыг хоёрдугаар боть тайлангаас үзнэ үү.

Судалгаанд хамрагдсан өрхийн талаар

Монгол Улсын 2020 оны хүн ам орон сууцны тооллогоор Монгол улсад 897.4 мянган өрх тоологдсоноос 411.4 мянган өрх буюу нийт өрхийн 45.8 хувь нь нийслэл Улаанбаатар хотод амьдарч байгаа. Улаанбаатар хотын өрхүүдийн 48.4% нь орон сууцны байшин буюу нийтийн орон сууцанд, 27.4% нь сууцны тусдаа байшин буюу гэр хорооллын байшинд амьдарч байна. Иргэдийн зорчилт хөдөлгөөнийг тодорхойлох 15,119 өрхийг хамруулсан судалгаанд оролцсон өрхийн 53.9% нь нийтийн орон сууцанд, 43.5% нь монгол гэр болон гэр хорооллын байшинд, үлдсэн багахан хувь нь нийтийн байр, тохилог сууц буюу хаусанд амьдардаг өрх хамрагдсан. Энэ үр дүн нь Улаанбаатар хотын өрхийн

бүтэцтэй адил байгаа нь судалгааны түүврийн тархаалт сайн хийгдэж, төлөөлөх чадвар өндөр байгааг илэрхийлж байгаа юм.

Үндэсний Статистикийн хорооны тоон мэдээллээр Улаанбаатар хотын ам бүлийн дундаж тоо 2020 оны байдлаар 3.5 байна. Судалгаанд хамрагдсан өрхийн 46.7% буюу дийлэнх нь 3-4 ам бүлтэй байсан нь нийт эх олонлогтой нийцэж байна.

Судалгаанд оролцогчдын 45% нь эрэгтэй, 55% нь эмэгтэй иргэд байсан бөгөөд насны хувьд 30-37 насныхан хамгийн идэвхтэй оролцсон. Нөгөө талаас эдгээр иргэд зорчилт хөдөлгөөнд хамгийн их хийдэг бүлэг гэж үзэж болно. Нас, хүйсийн бүтэц нь Монгол Улсын хүн амын суваргатай ижил төстэй байгаа нь энэ судалгаа нийт эх олонлогийг төлөөлөх чадвартай болохыг дахин илтгэж байгаа юм.

Судалгаанд оролцогчдын 44.7% нь өрхийн тэргүүн, 35.0% нь өрхийн тэргүүний эхнэр/нөхөр байсан. Зорчилт хөдөлгөөнд хамгийн их оролцдог гэр бүлийн гишүүн нь ихэнх тохиолдолд өрхийн тэргүүн болон гэрийн эзэгтэй, эхнэр нь байдаг тул эдгээр бүлгийг судалгаанд түлхүү хамруулсан.

Зорчилт хөдөлгөөнд нөлөөлдөг өөр томоохон хүчин зүйл нь ажил эрхлэлтийн байдал юм. Судалгаанд оролцогчийн 70.8% нь тогтмол ажилтай иргэд байсан нь зорчилт хөдөлгөөн идэвхтэй хийдэг бүлэг судалгаанд хамрагдсан болохыг харуулж байна. Харин 11.1% нь оюутан залуус, 8.2% нь тэтгэвэр, групп авдаг бүлэг хамрагдсан бол 9.7% нь одоогоор ажил эрхлээгүй эсвэл гэртээ хүүхдээ хардаг эзэгтэй нар оролцсон.

Иргэдийн зорчилт хөдөлгөөний талаарх зарим гол үр дүн:

Судалгаанд хамрагдсан өрхүүдийн 76.4 хувь нь өрхдөө авто машинтай байсан ба задлан харвал 60.9 хувь нь нэг автомашинтай, 15.5 хувь нь хоёр болон түүнээс дээш тооны автомашин байна. Эндээс зорчилт хөдөлгөөн хийдэг гол тээврийн хэрэгсэл нь автомашин болох нь харагдаж байна. Автомашины тоо өрхийн ам бүлийн тоотой шууд хүчтэй хамааралтай байна. Тухайлбал, 1-2 ам бүлтэй өрхийн 54% нь өрхдөө автомашинтай бол 3-4 ам бүлтэй өрхийн 78% нь өрхдөө автомашинтай байна. Энэ нь нөгөө талаар хүүхэдтэй болох нь автомашинтай болох сэдлийг төрүүлж байна гэж үзэж болно. Автомашин эзэмших байдал нь ажил эрхлэлт, өрхийн орлогын түвшинтэй мөн адил шууд хамааралтай байна.

Автомашинтай иргэд такси үйлчилгээнд явж нэмэлт орлого олох тохиолдол нийтлэг ажиглагддаг. Тиймээс такси үйлчилгээнд явж нэмэлт орлого олдог гишүүн өрхөд нь байгаа эсэхийг тодрууллаа. Ингэхэд нийт өрхийн 8.8% нь такси үйлчилгээнд явж нэмэлт орлого олдог өрхийн гишүүн байдаг гэсэн хариулт өгсөн байна. Гэхдээ үүний 6.9 хувь нь завтай үедээ л таксинд явдаг, 1.1 хувь нь тогтмол таксинд явдаг, 0.8 хувь нь амралтын өдөр таксинд явдаг гэж хариулжээ.

Зөвлөх үйлчилгээний ажлын хүрээнд Улаанбаатар хотын 6 дүүргийн (Налайх, Багахангай, Багануур ороогүй) 156 хорооны 15,119 өрхийг хамруулсан бөгөөд эдгээр өрхүүдийн 42,000 гаруй удаагийн зорчилт хөдөлгөөн бүртгэгдсэн.

Цуглуулсан мэдээлэлд үндэслэн зорчилт хөдөлгөөний талаарх гол үр дүнг доор нэгтгэн орууллаа.

- Нийт судалгаанд хамрагдсан иргэдийн 92% нь цаашид Улаанбаатар хотдоо үргэлжлүүлэн амьдрах бодолтой байна. Үүний шалтгаан нь ажиллах, сурч боловсрох боломжтой, хүүхдийн ирээдүйд хэрэгтэй гэх үзэх хариулт давамгайлж байна. Иймээс хот хөдөөгийн хөгжлийн тэнцвэрийг хангах, орон нутагт тав тухтай таатай амьдрах нөхцөлийг бүрдүүлэх, дэд бүтцийг нэмэгдүүлэх шаардлагатай юм.
- Иргэдийн 7 хоногт 5 болон түүнээс дээш давтамжтай хийдэг гол зорчилт хөдөлгөөний 86% нь ажил, гэр, сургууль, цэцэрлэг гэсэн маршрутаар хийгддэг байна.
- Судалгаанд оролцогчдын 44.5% нь өдөрт хамгийн багадаа 1 удаа Их тойруугийн бүс рүү нэвтрэн орох эсвэл дамжин өнгөрдөг байна. Үүний шалтгаан нь ажилдаа явах (45.7%), эмнэлгийн үйлчилгээ авах (27.1%), гэртээ харих (24.7%), эмнэлгээс бусад төрийн үйлчилгээ авах (24.1%), дэлгүүр хэсэх (21.8%), сургуульдаа явах (18.0%) зорилго хамгийн өндөр жин эзэлж байна.
- Нийт зорчилт хөдөлгөөний 48.5% нь автомашинаар, 27.0% нь нийтийн тээврээр, 19.8% нь алхах болон дугуйгаар хийгддэг байна. Иргэдээс дулааны улиралд буюу 4 дүгээр сараас 6-р сард мэдээлэл цуглуулсан нь алхах, дугуйгаар зорчих хандлагыг нэмэгдүүлсэн байна.
- Нэг зорчилт хөдөлгөөний дундаж үргэлжлэх хугацаа 48 минут, автомашинаар 51 минут, нийтийн тээврээр 62 минут байна.

- Хувийн автомашинтай иргэд өөрийн автомашинаар өдөрт дунджаар 24.4 км замыг туулдаг гэж хариулжээ. Хувийн автомашинтай иргэдийн 74% нь өдөрт 30 хүртэлх км замыг туулдаг бол 26% нь 30-аас илүү км замыг туулдаг байна.
- Судалгаанд оролцогчдын 35% буюу 3 иргэн тутмын 1 нь нийтийн тээврийн үйлчилгээг огт ашигладаггүй бөгөөд үйлчлүүлэхгүй байгаа иргэдийн 76% нь хувьдаа автомашинтай, 29% нь автобус хүлээх хугацаа их, хүртээмж муу, 20% нь автобус доторх тав тух муу, 13% нь хүүхэдтэйгээ автобусаар зорчиход хүндрэлтэй байдаг байна.
- Нийтийн тээврийг сонгож зорчилт хөдөлгөөнд оролцсон иргэдийн 42.8% нь өөр сонголт байхгүй гэж хариулсан бол 36.4% нь зардал багатай гэжээ. Гэхдээ хялбар, аюулгүй, тав тухтай байдаг гэж 3.4-7.7% нь хариулсан нь нийтийн тээврийн үйлчилгээг сайжруулах шаардлага байгааг харуулж байна. Эсрэгээр суудлын автомашинаар зорчилт хийдэг иргэдийн 51.8% нь тав тухтай байдаг гэсэн байна.
- Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний нөхцөл байдалд иргэд муу гэсэн үнэлгээ тавьсан. Тухайлбал, автомашины зогсоолын хүрэлцээтэй байдалд 92% нь, явган зорчигч алхах орчны таатай байдалд 65% нь, авто замын бүрэн бүтэн байдалд 58% нь, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд 58% нь тус тус муу гэдэг үнэлгээ өгсөн. Үүнээс гадна өнгөрсөн жилтэй харьцуулахад улам дордож байгаа гэсэн үзсэн.
- Улаанбаатар хотод нийтийн тээврийн ямар төрлийг хөгжүүлэхийг хүсэж байгааг тодруулахад, 49% нь метро, 45% нь одоогийн автобусыг сайжруулах шаардлагатай гэж хариулсан. Эндээс метро барих нь одоогийн нийтийн тээврийн парк шинэчлэлийг хийхтэй адил дэмжлэгтэй байгаа нь харагдаж байна.
- Урьдчилан боловсруулсан түгжрэлийг бууруулах 11 ялгаатай шийдлийг иргэдээр үнэлүүлсэн. Ингэхэд дүүжин тээвэр барих болон тээврийн хэрэгслийн татварыг нэмэгдүүлэх гэсэн хоёр шийдлийг иргэдийн 49-66 хувь нь дэмжихгүй байлаа. Харин бусад 9 арга хэмжээг иргэдийн 78-98 хувь нь дэмжсэн. Хамгийн өндөр дэмжлэг авсан арга хэмжээ нь явган хүний зам нэмэх, зорчих нөхцөлийг сайжруулах, дугуйн зам нэмэх, аюулгүй зорчих нөхцөлийг сайжруулах гэж 98% нь хариулсан байна. Үүний дараа иргэдийн 97% нь машины зогсоолыг нэмэгдүүлэх шаардлагатай гэж дүгнэж байна. Мөн иргэдийн 95% нь автобусны болон таксины зогсоолуудыг сайжруулах, 94% нь нийтийн тээврийн парк шинэчлэлт хийх, 90% нь нийслэлд гол, туслах зам барих, өргөтгөх гэж үнэлгээ өгсөн байна. Харин иргэдийн 78% нь метро барихыг дэмжсэн байна.



БҮЛЭГ 6 ХАВСРАЛТ



6 ХАВСРАЛТ

6.1 Батлагдсан судалгааны маягт

БАТЛАВ:

НЗХГ, ОРЛОГЧ ДАРГЫН АЛБАН ҮҮРГИЙГ ТҮР ОРЛОН ГҮЙЦЭТГЭГЧ
Б. ОДБАЯР

Танилцуулга: Сүүлийн 10 жилийн хугацаанд Улаанбаатар хотын авто замын сүлжээний урт 954 км-ээс 1136 км буюу дөнгөж 19 хувиар өссөн байхад тээврийн хэрэгслийн тоо 234.2 мянаас 615.6 мянга буюу 2.6 дахин нэмэгдэн, автомашины дундаж хурд 35 км/цагаас 13 км/цаг хуртэл буурсан байна. Оргил ачааллын үед замын хөдөлгөөнд оролцож буй автомашины дундаж хурд 8.9 км/цаг хуртэл буурч байгаа нь яваан хүний хурд руу ойртож байна. Тиймээс Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний зорчим, түүний өөрчлөлт, өрхийн тээврийн хэрэгслийн ашиглалт, хөдөлгөөний урсгалын шинжийг тодорхойлон яаралтай арга хэмжээ авахад энэхүү судалгааны зорилго чиглэгдэж байна.

АСУУМЖИД ХАРИУЛАХ ЗААВАР

Асуулт бүрд нэг бүрчлэн дараалуулан хариулна уу. Хариултыг өгөгдсөн зайнд болон эсвэл тохирох нүдэнд бөглөнө үү.

Маягт 1: Өрхийн тухай мэдээлэл

Тухайн өрхийн талаар илүү мэдээлэлтэй өрхийн тэргүүн эсвэл эхнэр нөхрөөс авахыг эрмэлзэнэ.

Маягт 2: Өрхийн гишүүдийн мэдээлэл

Өрхийн гишүүдийн мэдээлэл, тэдгээрийн ерөнхий зорчилт хөдөлгөөний мэдээллийг бүртгэнэ.

Маягт 3: Өдөр тутмын зорчилт хөдөлгөөний мэдээлэл

Зөвхөн судалгаанд хамрагдсан иргэний зорчилт хөдөлгөөнийг тодруулна.

Маягт 4: Амьдрах орчны талаарх хүмүүсийн үнэлгээ/ сэтгэл ханамж

Судалгаанд оролцож буй өрхийн гишүүнээс асууна.

ЕРӨНХИЙ МЭДЭЭЛЭЛ

				КОД
S1. АЙМАГНИЙСЛЭЛ Зөвхөн Улаанбаатар хотод оршин суудаг иргэд хамрагдана.				<input type="checkbox"/>
S2. ДҮҮРЭГ				<input type="checkbox"/>
S3. ХОРОО				<input type="checkbox"/>
S5-1. ХОРООЛОЛ				<input type="checkbox"/>
S5-2. БАЙР/ГУДАМЖ				<input type="checkbox"/>
S5-3. ТУХАЙН ГАЗРЫН НИЙТЛЭГ НЭРШИЛ				<input type="checkbox"/>
S4. ӨРХИЙН СУУЦНЫ ХЭЛБЭР	Монгол гэр - 1 Байшин /гэр хорооллын/ - 2	Орон сууцны байдал - 3 Билэ давсан төмөрлөг сууц /ауул/ - 4	Нийгмэн байр - 6 Бусад /тодруулна уу/ - 5	
S6. СУДАЛГАА АВЧ БҮЙ БАЙРШИЛ	Судалгаанд оролцогчийн гэр - 1 Утсаар - 2 Товчоосон зах зургаар/данааны төмүүрэг - 3	Оффис дээр - 4 Сургууль дээр - 5 Зинчилэг дээр - 6		
S7. ТА ӨНЧГДӨР ЗОРЧИЛТ ХӨДӨЛГӨӨНД ОРОЛЦСОН УУ? Тийэ - 1	Өчигдөр л зорчилт хөдөлгөөнд оролцсонгүй. Ер нь оролцдог - 2 Үгүй, Ер нь зорчилт хөдөлгөөнд бага оролцдог - 3			<input type="checkbox"/>
T_S_1_1. СУДЛАЧИЙН КОД				<input type="checkbox"/>
T_S_1_2. ӨРХИЙН ДУГААР:				<input type="checkbox"/>

ХОЛБОО БАРИХ УТАСНЫ ДУГААР

Маягт 1: **ӨРХИЙН МЭДЭЭЛЭЛ**

Q1.04 Одоогийн байдлаар танай өрхийн эзэмшиж буй тээврийн хэрэгслийн тоо

Мөр бүрийн дагуу хариулт авах

	Тоо ширхэг
a Унадаг дугуй	Q1.4a
b Мотоцикл	Q1.4b
c Машин (<7 суудалтай)	Q1.4c
d Скутер	Q1.4d
e Микро автобус (>8 суудалтай)	Q1.4e
f Автобус	Q1.4f
g Ачааны машин (<=4тн)	Q1.4g
h Ачааны машин (>4тн)	Q1.4h
i Бусад (дурдана уу)	Q1.4i

Q1.05 Өрхийн сарын дундаж орлого хэд вэ?(төг/сар)

Мөр бүрийн дагуу хариулт авах

	Улирал	Орлого	
Өрхийн сарын дундаж орлого (төг/сар) /Өрхийн гишүүдийн орлогыг /	a. Дулаан улирал		төг/сар
	b. Хүйтэн улирал		төг/сар

Q1.05.1 Танай өрхөд хувиараа такси үйлчилгээнд явж орлого олдог хүн бий юу?

Нэе сонголттой

Байгаа, бүтэн цагаар явдаг	1
Байгаа, завтай үедээ явдаг	3
Байгаа, амралтын өдрөөр явдаг	4
Байхгүй	2

Q1.05.2 Танай өрхөд хүргэлтийн үйлчилгээ хийж орлого олдог хүн бий юу?

Нэе сонголттой

Байгаа	1
Байхгүй	2

Q1.06 Танай өрхийн нийт гишүүдийн тоо

Тоо тэмдэглэх

Үүнээс:	Тоо
2 болон түүнээс дээш насны гишүүд	
2-оос доош насны гишүүд	
Нийт	

МАЯГТ 2. ӨРХИЙН ГИШҮҮДИЙН ХУВИЙН МЭДЭЭЛЭЛ /ЗӨВХӨН 2 БОЛОН ТҮҮНЭЭС ДЭЭШ НАСНЫ ИРГЭДИЙН МЭДЭЭЛЛИЙГ БҮРТГЭНЭ ҮҮ./

Овог, нэр	Q2.01 Өрхийн гишүүдийн нэр хамаралтай вэ?	Q2.02 Та өрхийн тэргүүлэгчтэй ямар хамаралтай вэ?	Q2.03 Хэдэн настай вэ?		Q2.04 Хүйс	Q2.05 Ажил эрхлэлтэй байдал?		Q2.06 Ажил/бүтээлийн зарчлын зааг			Q2.07 Тээврийн хэрэгслийн жолооны үнэмлэхтэй юу? Ямар ангилалын жолоодох эрхийн үнэмлэхтэй вэ?	Q2.08 Нийтийн тээвэрээр үйлчлүүлэх Улаанбаатар смарг карт (автобусны карт) байгаа юу?	Q2.09 Зорчилт хөдөлгөөнд оролцоходоо илэвчлэн хэрхэн, нэж зорчдог вэ?		
			3-5	6-10		11-13	14-17	18-21	22-25	26-29				30-37	38-41
1	Бусад	Өрхийн тэргүүн	1	1	Хүйс	1	1	Төрийн болон төсвийн байгууллага	1	Төрийн болон төсвийн байгууллага	1	1	Өрхийн суудлын автомашин		
2	Хүүхэд	Эцэглүүлэгч	2	2	Хүйс	2	2	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	2	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	2	2	Бусад ажил, хургууд		
3	Хүүхэд	Хүүхэд	3	3	Хүйс	3	3	Өрхийн болон төсвийн байгууллага /ТББ	3	Өрхийн болон төсвийн байгууллага /ТББ	3	3	Нийтийн тээврийн хэрэгсэл		
4	Хүүхэд	Хүүхэд	4	4	Хүйс	4	4	Хувийн байгууллага	4	Хувийн байгууллага	4	4	Мотоцикл		
5	Хүүхэд	Хүүхэд	5	5	Хүйс	5	5	Хувийн бизнес, эрхлэл, болон өрхийн бизнес, эрхлэл	5	Хувийн бизнес, эрхлэл, болон өрхийн бизнес, эрхлэл	5	5	Такси		
6	Хүүхэд	Хүүхэд	6	6	Хүйс	6	6	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	6	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	6	6	Ажлын автомашин		
7	Хүүхэд	Хүүхэд	7	7	Хүйс	7	7	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	7	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	7	7	Ажлын автомашин		
8	Хүүхэд	Хүүхэд	8	8	Хүйс	8	8	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	8	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	8	8	Ажлын автомашин		
9	Хүүхэд	Хүүхэд	9	9	Хүйс	9	9	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	9	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	9	9	Ажлын автомашин		
10	Хүүхэд	Хүүхэд	10	10	Хүйс	10	10	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	10	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	10	10	Ажлын автомашин		
11	Хүүхэд	Хүүхэд	11	11	Хүйс	11	11	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	11	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	11	11	Ажлын автомашин		
12	Хүүхэд	Хүүхэд	12	12	Хүйс	12	12	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	12	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	12	12	Ажлын автомашин		
13	Хүүхэд	Хүүхэд	13	13	Хүйс	13	13	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	13	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	13	13	Ажлын автомашин		
14	Хүүхэд	Хүүхэд	14	14	Хүйс	14	14	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	14	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	14	14	Ажлын автомашин		
15	Хүүхэд	Хүүхэд	15	15	Хүйс	15	15	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	15	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	15	15	Ажлын автомашин		
16	Хүүхэд	Хүүхэд	16	16	Хүйс	16	16	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	16	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	16	16	Ажлын автомашин		
17	Хүүхэд	Хүүхэд	17	17	Хүйс	17	17	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	17	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	17	17	Ажлын автомашин		
18	Хүүхэд	Хүүхэд	18	18	Хүйс	18	18	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	18	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	18	18	Ажлын автомашин		
19	Хүүхэд	Хүүхэд	19	19	Хүйс	19	19	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	19	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	19	19	Ажлын автомашин		
20	Хүүхэд	Хүүхэд	20	20	Хүйс	20	20	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	20	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	20	20	Ажлын автомашин		
21	Хүүхэд	Хүүхэд	21	21	Хүйс	21	21	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	21	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	21	21	Ажлын автомашин		
22	Хүүхэд	Хүүхэд	22	22	Хүйс	22	22	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	22	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	22	22	Ажлын автомашин		
23	Хүүхэд	Хүүхэд	23	23	Хүйс	23	23	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	23	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	23	23	Ажлын автомашин		
24	Хүүхэд	Хүүхэд	24	24	Хүйс	24	24	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	24	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	24	24	Ажлын автомашин		
25	Хүүхэд	Хүүхэд	25	25	Хүйс	25	25	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	25	Өрхийн болон төсвийн байгууллага	25	25	Ажлын автомашин		

МАЯГТ 3. ӨРХИЙН ГИШҮҮНИЙ ЗОРЧИЛТ ХӨДӨЛГӨӨНИЙ МЭДЭЭЛЭЛ /ЗӨВХӨН СУДАЛГААНД ХАМРАГДСАН ИРГЭНИЙ ЗОРЧИЛТ ХӨДӨЛГӨӨНИЙГ ТОДРУУЛНА./

Q3.02	Q3.10	Q3.10.02	Q3.11	Q3.12	Q3.13	Q3.14	Q3.15	Q3.16	Q3.17	Q3.18
Зорчилтын дугаар?	Тухайн зорчилт хийсэн зорилго юу вэ?	Энэ зорчилтыг мэдэвчлэх аргаар хийж авсан үү?	Тэр аргаар хийж авсан үү?	Тухайн зорчилтын зорилгыг сонгон зорчсон шалтгаан?	Хэдэн удаа дамжин суудал авсан?	Дамжин суудаг автобусны буудлын нэр?	Тээврийн хэрэгсэлтэй хамт байрлуулсан бэ?	Тухайн зорчилтод зорчсон төлбөр хэдэн төгрөг төлсөн бэ?	Өөрийн зорчилтод зорчсон төлбөр хэдэн төгрөг төлсөн бэ?	Тухайн зорчилтод өргөлцсөөр хэдэн төгрөгний зардал гарсан бэ?
	Олон сонголттой. Хэрэв Q3.08 асуултад 1,2 гэж харуулсан тохиолдолд асууг шариглаанау	Нэе сонголттой	Нэе сонголттой	Олон сонголттой			Асуулт Q3.17 бээр 3 болон 5 гэсэн харууллыг сонссон бол асууна. Нэе сонголттой	Асуулт Q3.15 бээр 7 гэж харуулсан бол асууна. Нэе сонголттой	Асуулт Q3.11 бээр 5 гэсэн харууллыг сонссон бол асууна. Нэе сонголттой	Нэе сонголттой
	Гэрлэх ярих	1 Өөр бүр	1 Ахлах	1 Зорчих хугацаа бага	1		Явган хүний зам дээр	1 Зардал гараагүй	1 Ганцаараа	1 Зардал гараагүй
	Амьдрал охио	2 7 хоногт 6 удаа	2 Унадаг дуу	2 Тав тухай	2		1-р элсэнд	2 5000₮	2 Хөлүүлэвч	2 5000₮
	Сургуульд орох	3 7 хоногт 5 удаа	3 Могооноо хөдөөдөд	3 Хөлбөмбөг	3		Гэрэн хашаандаа	3 1000₮	3 Гүржүүлэвч	3 1000₮
	Сургууль, цэцэрлэгээс хүндэтгэж авах, хүргэх	4 7 хоногт 4 удаа	4 Могооноо хөдөөдөд	4 Зардал бага	4		Могооноо хөдөөдөд	4 1500₮	4 Даруулал	4 1500₮
	Ажилт бичигч уламжлалт хийх	5 7 хоногт 3 удаа	5 Суудлын машин хөдөөдөд	5 Асуултыг бийрүүлэх	5		Гаршдаа	5 2000₮	5 Тавуулаа	5 2000₮
	Тасалд ажил орлого олох	6 7 хоногт 2 удаа	6 Суудлын машин хөдөөдөд (тасал бий)	6 Өөр сонголт байхгүй	6		Төлбөргүй барилга байгууламжийн зогсоолд	6 2500₮	6 Төлбөргүй барилга байгууламжийн зогсоолд	6 2500₮
	Хуралт хийж орлого олох	7 7 хоногт 1 удаа	7 Микро автобус (<=25 зорчигчийн суудалтай)	7 Өөр сонголт байхгүй	7		Төлбөргүй зогсоолд	7 3000₮	7 Бусад (бичик)	7 3000₮
	Бүрэн гүйцэтгэл болон найз нөдөө төсөж авах, хүргэх өгөх	8 14 хоногт 1 удаа	8 Автобус (>25 зорчигчийн суудалтай)	8			Орон сумны	8 3500₮	8	8 4000₮
	Айл руу хэсэг (бүр бүл, найз нөдөө, хамгаалал)	9 Сардаа 1 удаа	9 Төлбөргүй	9			Бусад (бичик)	9 4000₮	9	9 5000₮
	Томоохон зах, худалдааны төв орох	10 Улиралдаа 1 удаа	10 Тасал (микро тооцоо мийдэг)	10			1-р элсэнд	10 4500₮	10	10 8000₮
	Суртал, дамжсанд орох	11 Жилдээ 1 удаа	11 Тасал (1000, 2000₮-өөр ядаг тасал)	11			Гэрэн хашаандаа	11 5000₮	11	11 10000₮
	Гадаргуу оролгох	12 Жилдээ 1 удаа	12 Автобусны хөдөөдөд (тасал бий)	12			Могооноо хөдөөдөд	12 6000₮	12	12 15000₮
	Дасгал хийх	13	13 Сургуулийн автобус	13			Могооноо хөдөөдөд	13 7000₮	13	13 20000₮
	Найзуудтайгаа уулзах чөлөөт цагаар өнгөрүүлэх	14	14 Автобусны хөдөөдөд	14			Могооноо хөдөөдөд	14 8000₮	14	14 25000₮
	Угсар үйлчилгээ үзэх	15	15 Сүүтэй	15			Могооноо хөдөөдөд	15 9000₮	15	15 30000₮
	Гоо сайвны үйлчилгээ авах	16	16 Могоо	16			Могооноо хөдөөдөд	16 10000₮	16	16 40000₮
	Ус авах, тулалд нурсах авах	17	17 Могоо	17			Могооноо хөдөөдөд	17 15000₮	17	17 50000₮
	Эмэгтэгийн үйлчилгээ авах	18	18	18			Могооноо хөдөөдөд	18 20000₮	18	
	Төрийн үйлчилгээ авах	19	19	19			Могооноо хөдөөдөд	19 25000₮	19	
	Парк, ногоон байгууламж орох, салчих	20	20	20			Могооноо хөдөөдөд	20 25000₮	20	
	Бусад (бичик)	21 Бусад (бичик)	21 Бусад (бичик)	21 Бусад (бичик)	21		Бусад (бичик)	21 Бусад (бичик)	21	21 Бусад (бичик)
Зорчилт-1										
Зорчилт-2										
Зорчилт-3										

Маягт 4. Амьдрах орчны талаарх хүмүүсийн үнэлгээг сэтгэл ханамж

ЗААВАР: СУДАЛГААНД ХАМРАГДАХААР СОНГОГДСОН ӨРХИЙН ГИШГҮҮНЭЭС АСУУНА

Замын хөдөлгөөний нөхцөл байдал

Q4.01 Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний нөхцөл байдлыг хэрхэн үнэлж байна вэ?

Мөр бүрийн дагуу нэг сонголттой

	Маш муу	Муу	Дундаж	Сайн	Маш сайн
1 Түгжрэл	1	2	3	4	5
2 Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал	1	2	3	4	5
3 Авто замын бүрэн бүтэн байдал	1	2	3	4	5
4 Тээврийн хэрэгслээс ялгарч байгаа бохирдол	1	2	3	4	5
5 Яаган зорчигч алхах орны таатай байдал	1	2	3	4	5
6 Автомашинь зогсоолын хуралцаа	1	2	3	4	5

Q4.02 Хэрэв Q4.01.01 асуултанд "Муу" болон "Маш муу" гэж харуулсан бол асуух.

Та замын түгжрэлийн шалтгааныг юу гэж бодож байна вэ?

Олон сонголттой

- 1 Автомашинь тоо хэт их болсон
- 2 Томоохон зах, худалдааны төвүүд нь хотын төвдөө байрладаг
- 3 Хотын төвд зогсоол хуралцаагүй
- 4 Хотон хорооллын төлөөлөлт муу байдаг тул гарах, орох гэж түгжирдэг
- 5 Хотон хороолол дунд автомашины зогсоолын хуралцаа
- 6 Авто замын нөхцөл муу, эвдрэл гэмтэл ихтэй
- 7 Жолоочийн ур чадвар, ёс зүй, соёл муу байгаа
- 8 Нийтийн тээврийн хуртэмж, тав тух муу
- 9 Яаган зам, дугуйн замын хуралцаа муу, эвдрэл их байдаг
- 10 Яаган зорчигчид гарцаар гардаггүй байдал их
- 11 Чанартай сургууль, цэцэрлэг нь хотын төвдөө төвлөрсөн
- 12 Худалдаа, үйлчилгээ, оффис нь хотын төвдөө төвлөрсөн
- 13 Хотын төв рүү нэвтрэхэд ганцхан гол замтай (энхтайвны өргөн чөлөө)
- 14 Хойноос урагш, урдаас хойш чиглэлд босоо тэнхлэгийн дагуу зам байхгүй
- 15 Бусад (дурьдана уу)

Q4.03 Та замын хөдөлгөөний нөхцөл байдлыг өнгөрсөн оны нөхцөл байдалтай харьцуулах ямар болсон гэж үзэж байна вэ?

Мөр бүрийн дагуу нэг сонголттой

	Бүр дордсон	Дордсон	Ялгаагүй	Сайжирсан	Маш их сайжирсан	Мэдэггүй
1 Түгжрэл	1	2	3	4	5	6
2 Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал	1	2	3	4	5	6
3 Авто замын бүрэн бүтэн байдал	1	2	3	4	5	6
4 Тээврийн хэрэгслээс ялгарч байгаа бохирдол	1	2	3	4	5	6
5 Яаган зорчигч алхах орны таатай байдал	1	2	3	4	5	6
6 Автомашинь зогсоолын хуралцаа	1	2	3	4	5	6

Нийтийн тээвэр

Q4.04 Та нийтийн тээврийн хэрэгслээр (автобус, троллейбус, микро автобус орно) ямар давтамжтай зорчдог вэ?

Нэг сонголттой

- 1 Өдөр бүр
- 2 Долоо хоногт 5,6 удаа
- 3 Долоо хоногт 3,4 удаа
- 4 Долоо хоногт 1,2 удаа
- 5 14 хоногт 1 удаа
- 6 Сардаа 1 удаа
- 7 Хөөрхөн
- 8 Хэзээ ч явдаггүй

Q4.04.01 Танай гэрээс хамгийн ойр байрлах автобусны буудал ойролцоогоор хэдэн метрийн зайнд байдаг вэ?

Нэг сонголттой

- 1 100 метр дотор
- 2 101 – 200 метр
- 3 201 – 300 метр
- 4 301 – 400 метр
- 5 401 – 500 метр
- 6 501 метр – 1 км
- 7 1 км-ээс 2 км
- 8 2 км-ээс 3 км
- 9 3 км-ээс 4 км
- 10 4 км-ээс 5 км
- 11 Бусад (дурьдана уу)

Q4.04.02 Танай ажлын газраас хамгийн ойр байрлах автобусны буудал ойролцоогоор хэдэн метрийн зайнд байдаг вэ?

Ажил эрхэлдэг судлацаанд оролцожээ асууна. Нэг сонголттой

- 1 100 метр дотор
- 2 101 – 200 метр
- 3 201 – 300 метр
- 4 301 – 400 метр
- 5 401 – 500 метр
- 6 501 метр – 1 км
- 7 1 км-ээс 2 км
- 8 2 км-ээс 3 км
- 9 3 км-ээс 4 км
- 10 4 км-ээс 5 км
- 11 Бусад (дурьдана уу)

Q4.05 Хэрвээ Q4.04 асуултад 7,8 гэж хариулсан бол асуух
Та нийтийн тээвэрээр бараг зорчдоггүй шалтгаанаа хэлнэ үү?
 Олон сонголттой

- 1 Автобусны зогсоолоос хол
- 2 Маршрут оновчтой биш
- 3 Цэгийн хуваарь нь тохиромжгүй
- 4 Автобус доторх таа тухгүй байдал муу
- 5 Хүүхэдтэй хамт үйлчлүүлдэг хүндрэлтэй
- 6 Автобусны буудлын тоожилт, таа тух муу
- 7 Автобус хүлээх хугацаа их
- 8 Автобусны хуртамж муу
- 9 Өөр байдлаар зорчдог (алхах/ хувийн тээврийн хэрэгсэл)
- 10 Үнэтэй
- 11 Жолоодлогын аюулгүй байдал муу
- 12 Хулгайд эд зүйлсээ алддаг
- 13 Бусад зорчигчдын соёл муу
- 14 Бусад (дурьдана үү)

Q4.06 Хэрвээ Q4.04 асуултад 1-6 гэж хариулсан бол асуух
Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээг дараах үзүүлэлтүүдээр үнэлнэ үү.
 Мөр бүрийн дагуу нэг сонголттой

	Маш муу	Муу	Дундаж	Сайн	Маш сайн	Мэдээгүй
1 Маршрутын оновчтой байдал	1	2	3	4	5	6
2 Цэгийн хуваарь	1	2	3	4	5	6
3 Автобус хүлээх хугацаа (явах чиглэлийн автобус хурдан ирэх байдал)	1	2	3	4	5	6
4 Автобусны хуртамж (хангалттай олон автобус явах байдал)	1	2	3	4	5	6
5 Автобусны үнэ	1	2	3	4	5	6
6 Автобусны буудлын хуртамж, ойр байдал	1	2	3	4	5	6
7 Автобусны буудлын тоожилт, таа тух (гаралтүүлэг, хамгаалалт, сандал гэх мэт)	1	2	3	4	5	6
8 Автобусан дах ая тухтай байдал (өвөл дулаахан, зун сэрүүхэн, хуралцхайц барилд, сандал гэх мэт)	1	2	3	4	5	6
9 Автобусан дах аюулгүй байдал (хулгайд эд зүйлсээ алдах, бартах гэх мэт)	1	2	3	4	5	6
10 Жолоодлогын аюулгүй байдал (зогсоолдоо бүрэн зогсох, гэнэт тоормослох, хурд хэтрүүлэх, замын хөдөлгөөний дүрмийг баримтлах байдал гэх мэт)	1	2	3	4	5	6

Q4.07 Та нийтийн тээврийн ямар төрлийн үйлчилгээг хөгжүүлэх шаардлагатай гэж бодож вэ?
 Олон сонголттой

- 1 Метро
- 2 Такси
- 3 Автобус
- 4 Метро автобус
- 5 Экспресс автобус
- 6 Троллейбус
- 7 Тусгай замын автобус (BRT)
- 8 Дүүжин тээвэр (cable train)
- 9 Бусад /тодруулна үү/

Шийдлийн үнэлгээ

Q4.08 Та замын түгжрэлийг бууруулах хүрээнд авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээг дэмжиж байна уу?
 Мөр бүрийн дагуу нэг сонголттой

	Маш их	Дэмжиж байна	Бага зэрэг дэмжиж байна	Дэмжихгүй байна	Мэдээгүй
1 Нийслэлд гол, туслах зам барих, өргөтгөх	1	2	2	4	3
2 Нийтийн тээврийн парк шинэчлэлт хийх	1	2	2	4	3
3 Метро барих	1	2	2	4	3
4 Дүүжин тээвэр барих					
4 Тээврийн хэрэгслийн татаарыг нэмэгдүүлэх	1	2	2	4	3
5 Ухаалаг гэрлэн дооно суурилуулах	1	2	2	4	3
6 Машны зогсоолыг нэмэгдүүлэх	1	2	2	4	3
7 Автобусны болон таксын зогсоолуудыг сайжруулах (зорчигч суулгах, буулгах байршил болон байгууламж)	1	2	2	4	3
8 Яаган замыг нэмэх, зорчих нөхцөлийг сайжруулах	1	2	2	4	3
9 Дугуйн замыг нэмэх, аюулгүй зорчих нөхцөлийг сайжруулах	1	2	2	4	3
10 Хотын төв рүү ачааны машины хөдөлгөөнийг хязгаарлах	1	2	2	4	3

Q4.11 Танай өрх Улаанбаатар хотод үргэлжлүүлэн амьдрах уу?

- 1 Тийм
- 2 Үгүй (Q4.13 асуулт руу шилжинэ үү)

Q4.12 Яагаад Улаанбаатар хотод үргэлжлүүлэн амьдрах сонголт хийж байгаа вэ?
 (Q4.11 асуултад 1. Тийм гэж хариулсан хүмүүс хариулна уу)

- 1 Өөр газар байх сонголт байхгүй
- 2 Ажиллах, сурч боловсрох боломжтой
- 3 Хүүхдүүдийн ирээдүй илүү боломжтой
- 4 Аюулан шатны үйлчилгээнд ойр
- 5 Амьдрахад тохиромжтой
- 6 Досан газар учир

7 Бусад (дурьдана үү)

Q4.13 Хувийн автомашинаар замын хөдөлгөөнд оролцдог бол асуух
Өдөрт дунджаар хэдэн км замыг автомашинтай явдаг вэ?

Нэг сонголттой

- 1 5 км хүртэл
- 2 10 км
- 3 15 км
- 4 20 км
- 5 30 км
- 6 40 км
- 7 50 км
- 8 60 км
- 9 70 км
- 10 80 км
- 11 90 км
- 12 100 км
- 13 Бусад (тодруулна үү)

Q4.14 Та Их тойруугийн бүсээр өдөрт хэдэн удаа нэвтрэн ордог, дамжин өнгөрдөг вэ?

Их тойруугийн бүсийн хязгаар нь Баруун 4 зам, Гэсэр сүм, Баянбурд, 100 айл, Сансар, Зүүн 4 зам байдаг
Нэг сонголттой

- 1 Өдөрт 20 удаа
- 2 Өдөрт 10 удаа
- 3 Өдөрт 5 удаа
- 4 Өдөрт 3 удаа
- 5 Өдөрт 1 удаа
- 6 2-3 хоногтоо 1 удаа
- 7 5 хоногт 1 удаа
- 8 7 хоногт 1 удаа
- 9 14 хоногт 1 удаа
- 10 Сардаа 1 удаа
- 11 Улиралд 1 удаа
- 12 Хэлс жилд 1 удаа
- 13 Жилд 1 удаа
- 14 Бусад (тодруулна үү)

Q4.15 Улаанбаатар хотын төв рүү зорчих зорилго юу вэ?

Олон сонголттой

- 1 Гэртээ харих
- 2 Ажилдаа явах
- 3 Дэлгүүр хэсэх
- 4 Хамаатан садан/ найзандаа зочлох
- 5 Зугаацах
- 6 Хурал/ цуглаан
- 7 Сургууль
- 8 Эмнэлгийн үйлчилгээ авах
- 9 Төрийн үйлчилгээ авах
- 10 Бусад (тодруулна үү)

ЦАГ ЗАВ ГАРГАН СУДАЛГААНД ХАМРАГДСАН ТАНД БАЯРЛАЛАА

6.2 Үүсгэсэн мэдээллийн сангийн хураангуй бүтэц

Variable	Position	Label	Measurement Level
SbjNum	1	SbjNum	Scale
Date	2	Date	Ordinal
Srvyr	3	Srvyr	Nominal
SbjNam	4	SbjNam	Nominal
Latitude	5	Latitude	Scale
Longitude	6	Longitude	Scale
Status	7	Status	Nominal
T_S_1_1	8	Судлаачийн код	Scale
T_S_1_2	9	Судалгааны дугаар	Scale
S_2	10	Танай өрх аль дүүрэгт амьдардаг вэ?	Ordinal
S_3	11	Танай өрх хэддүгээр хороонд амьдардаг вэ?	Ordinal
S_4	12	Өрхийн сууцны хэлбэр?	Ordinal
S_4_OTHERS	13	Өрхийн сууцны хэлбэр? [Other (specify)]	Nominal
T_S_5_1	14	Хорооллын нэр? /Жнь, дэнжийн мянга, шархад, 120 мянгат гэх мэт/	Nominal
T_S_5_2	15	Хотхон/Байр/Гудамжны дугаар? /Жнь, Рашаантын 18/	Nominal
T_S_5_3	16	Хүмүүсийн мэддэг нийтлэг нэршлийг хэлнэ үү? /Шархадны эцэс, 120мянгатын автобусны буудал, эсвэл ойр хавийн сургууль, эмнэлэг, томоохон барилгын материалын зах гэх мэт/	Nominal
S_6	17	Судалгаа авч буй байршил?	Ordinal
S_7	18	Та өчигдөр зорчилт хөдөлгөөнд оролцсон уу?	Ordinal
S_12	19	Танай өрхийн 7 хоногт хамгийн багадаа 2 удаа зорчилт хөдөлгөөнд оролцдог иргэдийн тоо	Scale
Q1_04_1	20	Унадаг дугуй	Scale
Q1_04_2	21	Мотоцикл	Scale
Q1_04_3	22	Машин (<7 суудалтай)	Scale
Q1_04_4	23	Скутер	Scale
Q1_04_5	24	Микро автобус (>8 суудалтай)	Scale
Q1_04_6	25	Автобус	Scale
Q1_04_7	26	Ачааны машин (<=4тн)	Scale
Q1_04_8	27	Ачааны машин (>4тн)	Scale
T_Q1_04_9	28	Дээрхээс өөр тээврийн хэрэгсэл байгаа юу?	Scale
Q1_05_1_1	29	a. Дулаан улирал	Scale
Q1_05_1_2	30	b. Хүйтэн улирал	Scale
Q1_05_2_1	31	a. Дулаан улирал	Scale
Q1_05_2_2	32	b. Хүйтэн улирал	Scale
Q1_05_1	33	Танай өрхөд хувиараа такси үйлчилгээнд явж орлого олдог хүн бий юу?	Ordinal
Q1_05_2	34	Танай өрхөд хүргэлтийн үйлчилгээ хийж орлого олдог хүн бий юу?	Ordinal
Q1_06_1	35	2 болон түүнээс дээш насны гишүүдийн тоо	Scale
Q1_06_2	36	2-оос доош насны гишүүдийн тоо	Scale
I_1_Q2_01	37	(Iteration_1) Өрхийн {0} дэх/дах гишүүний нэрийг хэлнэ үү.	Nominal
I_1_Q2_02	38	(Iteration_1) {0} гишүүн өрхийн тэргүүнтэй ямар хамааралтай вэ?	Ordinal

I_1_Q2_02_OTHERS	39	(Iteration_1) {0} гишүүн өрхийн тэргүүнтэй ямар хамааралтай вэ? [Other (specify)]	Nominal
I_1_Q2_03	40	(Iteration_1) {0} хэдэн настай вэ?	Ordinal
I_1_Q2_04	41	(Iteration_1) {0}-н хүйс?	Ordinal
I_1_Q2_05	42	(Iteration_1) {0}-н ажил эрхлэлтийн байдал?	Ordinal
I_1_Q2_05_OTHERS	43	(Iteration_1) {0}-н ажил эрхлэлтийн байдал? [Other (specify)]	Nominal
I_1_Q2_05_H	44	(Iteration_1) Ажил эрхлэлтийн байдал	Ordinal
I_1_Q2_06_1	45	(Iteration_1) {0}-н {1} -ийн байрладаг газрын НИЙТЛЭГ НЭРШИЛ?	Nominal
I_1_Q2_06_2	46	(Iteration_1) {0}-н {1} нь аль дүүрэгт байдаг вэ?	Ordinal
I_1_Q2_06_2_OTHERS	47	(Iteration_1) {0}-н {1} нь аль дүүрэгт байдаг вэ? [Other (specify)]	Nominal
I_1_Q2_06_3	48	(Iteration_1) {0}-н {1} хэддүгээр хороонд байдаг вэ?	Ordinal
I_1_Q2_06_5_1	49	(Iteration_1) Хорооллын нэр?	Nominal
I_1_Q2_06_5_2	50	(Iteration_1) Хотхон/Байр/Гудамжны нэр?	Nominal
I_1_Q2_07_01	51	(Iteration_1) {0} тээврийн хэрэгслийн жолооны үнэмлэхтэй юу? Ямар ангиллын жолоодох эрхийн үнэмлэхтэй вэ?	Ordinal
I_1_Q2_08	57	(Iteration_1) {0} -д нийтийн тээврээр үйлчлүүлэх Улаанбаатар смарт карт (автобусны карт) байгаа юу?	Ordinal
I_1_Q2_09_01	58	(Iteration_1) {0} зорчилт хөдөлгөөнд оролцоходоо ихэвчлэн хэрхэн, яаж зорчдог вэ?	Ordinal
I_1_Q2_09_OTHERS	70	(Iteration_1) {0} зорчилт хөдөлгөөнд оролцоходоо ихэвчлэн хэрхэн, яаж зорчдог вэ? (Бусад (бичих)) [Other (specify)]	Nominal
I_1_Q2_10_01	71	(Iteration_1) {0}-д өөрийн хэрэгцээнд ашигладаг өөр тээврийн хэрэгсэл байгаа юу?	Ordinal
I_1_Q2_10_OTHERS	78	(Iteration_1) {0}-д өөрийн хэрэгцээнд ашигладаг өөр тээврийн хэрэгсэл байгаа юу? (Бусад (бичих)) [Other (specify)]	Nominal
Q2_01_Respondent	877	Судалгаанд оролцогчийн нэр?	Ordinal
Q2_04_Respondent	878	Судалгаанд оролцогчийн хүйс?	Ordinal
Q2_03_Respondent	879	Судалгаанд оролцогчийн нас?	Ordinal
Q2_11_DATE	880	Зорчилт хөдөлгөөнд оролцсон он сар өдөр	Ordinal
T_Q3_01_01_1	881	Эхний зорчилт эхэлсэн газар	Nominal
T_Q3_01_01_2	882	Эхний зорчилт дууссан газар	Nominal
T_Q3_01_01_3	883	2 дахь зорчилт дууссан газар	Nominal
T_Q3_01_01_4	884	3 дахь зорчилт дууссан газар	Nominal
T_Q3_01_01_5	885	4 дэхь зорчилт дууссан газар	Nominal
T_Q3_01_01_6	886	5 дахь зорчилт дууссан газар	Nominal
T_Q3_01_01_7	887	6 дахь зорчилт дууссан газар	Nominal
T_Q3_01_01_8	888	7 дахь зорчилт дууссан газар	Nominal
T_Q3_01_01_9	889	8 дахь зорчилт дууссан газар	Nominal
T_Q3_01_01_10	890	9 дахь зорчилт дууссан газар	Nominal
T_Q3_01_01_11	891	10 дахь зорчилт дууссан газар	Nominal
T_Q3_01_01_12	892	11 дахь зорчилт дууссан газар	Nominal
T_Q3_01_01_13	893	12 дахь зорчилт дууссан газар	Nominal
Q3_01	894	Та өчигдөр хэдэн удаагийн зорчилт хөдөлгөөн хийсэн вэ?	Scale

Q3_03	895	Би одоо "Таны өчигдөр хийсэн зорчилт" бүрийг тодруулах болно. Та хамгийн эхний зорчилтоосоо эхлэн хэлнэ үү. 1 дэх/дах зорчилт хаанаас ЭХЭЛСЭН БЭ	Ordinal
Q3_03_OTHER	896	Би одоо "Таны өчигдөр хийсэн зорчилт" бүрийг тодруулах болно. Та хамгийн эхний зорчилтоосоо эхлэн хэлнэ үү. 1 дэх/дах зорчилт хаанаас ЭХЭЛСЭН БЭ	Nominal
Q3_04_1	897	1 дэх/дах зорчилт эхэлсэн байршлын НИЙТЛЭГ НЭРШИЛ? /Шархадны эцэс, 120мянгатын автобусны буудал, эсвэл ойр хавийн сургууль, эмнэлэг гэх мэт/	Nominal
Q3_04_2	898	1 дэх/дах зорчилт эхэлсэн байршлын хаяг аль дүүрэгт байдаг вэ?	Ordinal
Q3_04_3	899	1 дэх/дах зорчилт эхэлсэн байршлын хаяг аль хороонд байдаг вэ?	Ordinal
Q3_05_5_1	900	Хорооллын нэр?	Nominal
Q3_05_5_2	901	Хотхон/Байр/Гудамжны дугаар?	Nominal
I_1_Q3_05	902	(Iteration_1) {0} дэх/дах зорчилт хөдөлгөөн хэдэн цаг, хэдэн минутад эхэлсэн бэ?	Ordinal
I_1_Q3_06	903	(Iteration_1) {0} дэх/дах зорчилт хөдөлгөөн хэдэн цаг, хэдэн минутад дууссан бэ?	Ordinal
I_1_Q3_07	904	(Iteration_1) {0} дэх/дах зорчилт хийсэн хугацаа буюу үргэлжилсэн хугацаа?	Scale
I_1_Q3_08	905	(Iteration_1) {0} дэх/дах зорчилт хаана дууссан бэ?	Ordinal
I_1_Q3_08_OTHERS	906	(Iteration_1) {0} дэх/дах зорчилт хаана дууссан бэ? [Other (specify)]	Nominal
I_1_Q3_09_1	907	(Iteration_1) {0} дэх/дах зорчилт дууссан байршлын НИЙТЛЭГ НЭРШИЛ? /Шархадны эцэс, 120мянгатын автобусны буудал, эсвэл ойр хавийн сургууль, эмнэлэг,	Nominal
I_1_Q3_09_2	908	(Iteration_1) {0} дэх/дах зорчилт дууссан байршлын хаяг аль дүүрэгт байдаг вэ?	Ordinal
I_1_Q3_09_3	909	(Iteration_1) {0} дэх/дах зорчилт дууссан байршлын хаяг аль хороонд байдаг вэ?	Ordinal
I_1_Q3_06_5_1	910	(Iteration_1) Хорооллын нэр?	Nominal
I_1_Q3_06_5_2	911	(Iteration_1) Хотхон/Байр/Гудамжны дугаар?	Nominal
I_1_Q3_10	912	(Iteration_1) {0} дэх/дах зорчилт хийсэн зорилго юу вэ?	Ordinal
I_1_Q3_10_OTHERS	913	(Iteration_1) {0} дэх/дах зорчилт хийсэн зорилго юу вэ? [Other (specify)]	Nominal
I_1_Q3_10_02	914	(Iteration_1) {0} дэх/дах зорчилтыг ямар давтамжтай хийдэг вэ?	Ordinal
I_1_Q3_10_02_OTHERS	915	(Iteration_1) {0} дэх/дах зорчилтыг ямар давтамжтай хийдэг вэ? [Other (specify)]	Nominal
I_1_Q3_11	916	(Iteration_1) {0} дэх/дах зорчилт хийхдээ та ямар байдлаар зорчсон бэ? Ямар тээврийн хэрэгсэл ашигласан бэ?	Ordinal
I_1_Q3_11_OTHERS	917	(Iteration_1) {0} дэх/дах зорчилт хийхдээ та ямар байдлаар зорчсон бэ? Ямар тээврийн хэрэгсэл ашигласан бэ? [Other (specify)]	Nominal

I_1_Q3_12_O1	918	(Iteration_1) {0} дэх/дах зорчилт хийхдээ Тухайн {1} тээврийн хэрэгслийг сонгон зорчсон шалтгаан?	Ordinal
I_1_Q3_12_O2	919	(Iteration_1) {0} дэх/дах зорчилт хийхдээ Тухайн {1} тээврийн хэрэгслийг сонгон зорчсон шалтгаан?	Ordinal
I_1_Q3_12_O3	920	(Iteration_1) {0} дэх/дах зорчилт хийхдээ Тухайн {1} тээврийн хэрэгслийг сонгон зорчсон шалтгаан?	Ordinal
I_1_Q3_12_O4	921	(Iteration_1) {0} дэх/дах зорчилт хийхдээ Тухайн {1} тээврийн хэрэгслийг сонгон зорчсон шалтгаан?	Ordinal
I_1_Q3_12_O5	922	(Iteration_1) {0} дэх/дах зорчилт хийхдээ Тухайн {1} тээврийн хэрэгслийг сонгон зорчсон шалтгаан?	Ordinal
I_1_Q3_12_O6	923	(Iteration_1) {0} дэх/дах зорчилт хийхдээ Тухайн {1} тээврийн хэрэгслийг сонгон зорчсон шалтгаан?	Ordinal
I_1_Q3_12_O7	924	(Iteration_1) {0} дэх/дах зорчилт хийхдээ Тухайн {1} тээврийн хэрэгслийг сонгон зорчсон шалтгаан?	Ordinal
I_1_Q3_12_OTHERS	925	(Iteration_1) {0} дэх/дах зорчилт хийхдээ Тухайн {1} тээврийн хэрэгслийг сонгон зорчсон шалтгаан? (Бусад (бичих)) [Other (specify)]	Nominal
I_1_Q3_13	926	(Iteration_1) {0} дэх/дах хэдэн удаа дамжин суудаг вэ?	Scale
I_1_Q3_14_1	927	(Iteration_1) {0} дэх/дах зорчилтод дамжин суудаг автобусны буудал? (1)	Ordinal
I_1_Q3_14_2	928	(Iteration_1) {0} дэх/дах зорчилтод дамжин суудаг автобусны буудал? (2)	Ordinal
I_1_Q3_14_3	929	(Iteration_1) {0} дэх/дах зорчилтод дамжин суудаг автобусны буудал? (3)	Ordinal
I_1_Q3_14_4	930	(Iteration_1) {0} дэх/дах зорчилтод дамжин суудаг автобусны буудал? (4)	Ordinal
I_1_Q3_15	931	(Iteration_1) {0} дэх/дах зорчилт хийхдээ тээврийн хэрэгслээ хаана байршуулсан бэ?	Ordinal
I_1_Q3_15_OTHERS	932	(Iteration_1) {0} дэх/дах зорчилт хийхдээ тээврийн хэрэгслээ хаана байршуулсан бэ? [Other (specify)]	Nominal
I_1_Q3_16	933	(Iteration_1) {0} дэх/дах зорчилт хийхдээ зогсоолын төлбөрт хэдэн төгрөг төлсөн бэ?	Ordinal
I_1_Q3_16_OTHERS	934	(Iteration_1) {0} дэх/дах зорчилт хийхдээ зогсоолын төлбөрт хэдэн төгрөг төлсөн бэ? [Other (specify)]	Nominal
I_1_Q3_17	935	(Iteration_1) Өөрийгөө оролцуулаад автомашиндаа хэдүүлээ зорчсон бэ?	Ordinal
I_1_Q3_17_OTHERS	936	(Iteration_1) Өөрийгөө оролцуулаад автомашиндаа хэдүүлээ зорчсон бэ? [Other (specify)]	Nominal
I_1_Q3_18	937	(Iteration_1) {0} дэх/дах зорчилт хийхэд ойролцоогоор хэдэн төгрөгний зардал гарсан бэ?	Ordinal

I_1_Q3_18_OTHERS	938	(Iteration_1) {0} дэх/дах зорчилт хийхэд ойролцоогоор хэдэн төгрөгний зардал гарсан бэ? [Other (specify)]	Nominal
T_Q4_01_1	1027	Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний нөхцөл байдлыг хэрхэн үнэлж байна вэ? (Түгжрэл)	Scale
T_Q4_01_2	1028	Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний нөхцөл байдлыг хэрхэн үнэлж байна вэ? (Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал)	Scale
T_Q4_01_3	1029	Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний нөхцөл байдлыг хэрхэн үнэлж байна вэ? (Авто замын бүрэн бүтэн байдал)	Scale
T_Q4_01_4	1030	Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний нөхцөл байдлыг хэрхэн үнэлж байна вэ? (Тээврийн хэрэгслээс ялгарч байгаа бохирдол)	Scale
T_Q4_01_5	1031	Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний нөхцөл байдлыг хэрхэн үнэлж байна вэ? (Явган зорчигч алхах орчны таатай байдал)	Scale
T_Q4_01_6	1032	Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний нөхцөл байдлыг хэрхэн үнэлж байна вэ? (Автомашинны зогсоолын хүрэлцээ)	Scale
Q4_02_O1	1033	Таны бодлоор Улаанбаатар хотын замын түгжрэлийн шалтгаан юу вэ?	Ordinal
Q4_02_O2	1034	Таны бодлоор Улаанбаатар хотын замын түгжрэлийн шалтгаан юу вэ?	Ordinal
Q4_02_O3	1035	Таны бодлоор Улаанбаатар хотын замын түгжрэлийн шалтгаан юу вэ?	Ordinal
Q4_02_O4	1036	Таны бодлоор Улаанбаатар хотын замын түгжрэлийн шалтгаан юу вэ?	Ordinal
Q4_02_O5	1037	Таны бодлоор Улаанбаатар хотын замын түгжрэлийн шалтгаан юу вэ?	Ordinal
Q4_02_O6	1038	Таны бодлоор Улаанбаатар хотын замын түгжрэлийн шалтгаан юу вэ?	Ordinal
Q4_02_O7	1039	Таны бодлоор Улаанбаатар хотын замын түгжрэлийн шалтгаан юу вэ?	Ordinal
Q4_02_O8	1040	Таны бодлоор Улаанбаатар хотын замын түгжрэлийн шалтгаан юу вэ?	Ordinal
Q4_02_O9	1041	Таны бодлоор Улаанбаатар хотын замын түгжрэлийн шалтгаан юу вэ?	Ordinal
Q4_02_O10	1042	Таны бодлоор Улаанбаатар хотын замын түгжрэлийн шалтгаан юу вэ?	Ordinal
Q4_02_O11	1043	Таны бодлоор Улаанбаатар хотын замын түгжрэлийн шалтгаан юу вэ?	Ordinal
Q4_02_O12	1044	Таны бодлоор Улаанбаатар хотын замын түгжрэлийн шалтгаан юу вэ?	Ordinal
Q4_02_O13	1045	Таны бодлоор Улаанбаатар хотын замын түгжрэлийн шалтгаан юу вэ?	Ordinal
Q4_02_O14	1046	Таны бодлоор Улаанбаатар хотын замын түгжрэлийн шалтгаан юу вэ?	Ordinal
Q4_02_O15	1047	Таны бодлоор Улаанбаатар хотын замын түгжрэлийн шалтгаан юу вэ?	Ordinal

Q4_02_OTHERS	1048	Таны бодлоор Улаанбаатар хотын замын түгжрэлийн шалтгаан юу вэ? (Бусад (Бичих)) [Other (specify)]	Nominal
T_Q4_03_1	1049	Та замын хөдөлгөөний нөхцөл байдлыг өнгөрсөн оны нөхцөл байдалтай харьцуулах ямар болсон гэж үзэж байна вэ? (Түгжрэл)	Scale
T_Q4_03_2	1050	Та замын хөдөлгөөний нөхцөл байдлыг өнгөрсөн оны нөхцөл байдалтай харьцуулах ямар болсон гэж үзэж байна вэ? (Замын хөдөлгөөний аюулгүй бай)	Scale
T_Q4_03_3	1051	Та замын хөдөлгөөний нөхцөл байдлыг өнгөрсөн оны нөхцөл байдалтай харьцуулах ямар болсон гэж үзэж байна вэ? (Авто замын бүрэн бүтэн байдал)	Scale
T_Q4_03_4	1052	Та замын хөдөлгөөний нөхцөл байдлыг өнгөрсөн оны нөхцөл байдалтай харьцуулах ямар болсон гэж үзэж байна вэ? (Тээврийн хэрэгслээс ялгарч ба	Scale
T_Q4_03_5	1053	Та замын хөдөлгөөний нөхцөл байдлыг өнгөрсөн оны нөхцөл байдалтай харьцуулах ямар болсон гэж үзэж байна вэ? (Явган зорчигч алхах орчны таа	Scale
T_Q4_03_6	1054	Та замын хөдөлгөөний нөхцөл байдлыг өнгөрсөн оны нөхцөл байдалтай харьцуулах ямар болсон гэж үзэж байна вэ? (Автомашинны зогсоолын хүрэлцэ	Scale
Q4_04	1055	Та нийтийн тээврийн хэрэгслээр (автобус, троллейбус, микро автобус орно) ямар давтамжтай зорчдог вэ?	Ordinal
Q4_04_01	1056	Танай гэрээс хамгийн ойр байрлах автобусны буудал ойролцоогоор хэдэн метрийн зайд байдаг вэ?	Ordinal
Q4_04_01_OTHERS	1057	Танай гэрээс хамгийн ойр байрлах автобусны буудал ойролцоогоор хэдэн метрийн зайд байдаг вэ? [Other (specify)]	Nominal
Q4_04_02	1058	Танай ажлын газраас хамгийн ойр байрлах автобусны буудал ойролцоогоор хэдэн метрийн зайд байдаг вэ?	Ordinal
Q4_04_02_OTHERS	1059	Танай ажлын газраас хамгийн ойр байрлах автобусны буудал ойролцоогоор хэдэн метрийн зайд байдаг вэ? [Other (specify)]	Nominal
Q4_05_O1	1060	Та нийтийн тээврээр бараг зорчдоггүй шалтгаанаа хэлнэ үү?	Ordinal
Q4_05_O2	1061	Та нийтийн тээврээр бараг зорчдоггүй шалтгаанаа хэлнэ үү?	Ordinal
Q4_05_O3	1062	Та нийтийн тээврээр бараг зорчдоггүй шалтгаанаа хэлнэ үү?	Ordinal
Q4_05_O4	1063	Та нийтийн тээврээр бараг зорчдоггүй шалтгаанаа хэлнэ үү?	Ordinal
Q4_05_O5	1064	Та нийтийн тээврээр бараг зорчдоггүй шалтгаанаа хэлнэ үү?	Ordinal
Q4_05_O6	1065	Та нийтийн тээврээр бараг зорчдоггүй шалтгаанаа хэлнэ үү?	Ordinal

Q4_05_O7	1066	Та нийтийн тээврээр бараг зорчдоггүй шалтгаанаа хэлнэ үү?	Ordinal
Q4_05_O8	1067	Та нийтийн тээврээр бараг зорчдоггүй шалтгаанаа хэлнэ үү?	Ordinal
Q4_05_O9	1068	Та нийтийн тээврээр бараг зорчдоггүй шалтгаанаа хэлнэ үү?	Ordinal
Q4_05_O10	1069	Та нийтийн тээврээр бараг зорчдоггүй шалтгаанаа хэлнэ үү?	Ordinal
Q4_05_O11	1070	Та нийтийн тээврээр бараг зорчдоггүй шалтгаанаа хэлнэ үү?	Ordinal
Q4_05_O12	1071	Та нийтийн тээврээр бараг зорчдоггүй шалтгаанаа хэлнэ үү?	Ordinal
Q4_05_O13	1072	Та нийтийн тээврээр бараг зорчдоггүй шалтгаанаа хэлнэ үү?	Ordinal
Q4_05_O14	1073	Та нийтийн тээврээр бараг зорчдоггүй шалтгаанаа хэлнэ үү?	Ordinal
Q4_05_OTHERS	1074	Та нийтийн тээврээр бараг зорчдоггүй шалтгаанаа хэлнэ үү? (Бусад (бичих)) [Other (specify)]	Nominal
T_Q4_06_1	1075	Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээг дараах үзүүлэлтүүдээр үнэлнэ үү. (Маршрутын оновчтой байдал)	Scale
T_Q4_06_2	1076	Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээг дараах үзүүлэлтүүдээр үнэлнэ үү. (Цагийн хуваарь)	Scale
T_Q4_06_3	1077	Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээг дараах үзүүлэлтүүдээр үнэлнэ үү. (Автобус хүлээх хугацаа (явах чиглэлийн автобус хурдан ирэ)	Scale
T_Q4_06_4	1078	Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээг дараах үзүүлэлтүүдээр үнэлнэ үү. (Автобусны хүртээмж (хангалттай олон автобус явах байдал))	Scale
T_Q4_06_5	1079	Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээг дараах үзүүлэлтүүдээр үнэлнэ үү. (Автобусны үнэ)	Scale
T_Q4_06_6	1080	Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээг дараах үзүүлэлтүүдээр үнэлнэ үү. (Автобусны буудлын хүртээмж, ойр байдал)	Scale
T_Q4_06_7	1081	Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээг дараах үзүүлэлтүүдээр үнэлнэ үү. (Автобусны буудлын тохижилт, тав тух (гэрэлтүүлэг, хамгаала)	Scale
T_Q4_06_8	1082	Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээг дараах үзүүлэлтүүдээр үнэлнэ үү. (Автобусан дах ая тухтай байдал (өвөл дулаахан, зун сэрүүхэ)	Scale
T_Q4_06_9	1083	Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээг дараах үзүүлэлтүүдээр үнэлнэ үү. (Автобусан дах аюулгүй байдал (хулгайд эд зүйлээ алдах, бэр)	Scale
T_Q4_06_10	1084	Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээг дараах үзүүлэлтүүдээр үнэлнэ үү.	Scale

		(Жолоодлогын аюулгүй байдал (зогсоолдоо бүрэн зогсох, гэнэ	
Q4_07_O1	1085	Та нийтийн тээврийн ямар төрлийн үйлчилгээг хөгжүүлэх шаардлагатай гэж бодож байна вэ?	Ordinal
Q4_07_O2	1086	Та нийтийн тээврийн ямар төрлийн үйлчилгээг хөгжүүлэх шаардлагатай гэж бодож байна вэ?	Ordinal
Q4_07_O3	1087	Та нийтийн тээврийн ямар төрлийн үйлчилгээг хөгжүүлэх шаардлагатай гэж бодож байна вэ?	Ordinal
Q4_07_O4	1088	Та нийтийн тээврийн ямар төрлийн үйлчилгээг хөгжүүлэх шаардлагатай гэж бодож байна вэ?	Ordinal
Q4_07_O5	1089	Та нийтийн тээврийн ямар төрлийн үйлчилгээг хөгжүүлэх шаардлагатай гэж бодож байна вэ?	Ordinal
Q4_07_O6	1090	Та нийтийн тээврийн ямар төрлийн үйлчилгээг хөгжүүлэх шаардлагатай гэж бодож байна вэ?	Ordinal
Q4_07_O7	1091	Та нийтийн тээврийн ямар төрлийн үйлчилгээг хөгжүүлэх шаардлагатай гэж бодож байна вэ?	Ordinal
Q4_07_O8	1092	Та нийтийн тээврийн ямар төрлийн үйлчилгээг хөгжүүлэх шаардлагатай гэж бодож байна вэ?	Ordinal
Q4_07_O9	1093	Та нийтийн тээврийн ямар төрлийн үйлчилгээг хөгжүүлэх шаардлагатай гэж бодож байна вэ?	Ordinal
Q4_07_OTHERS	1094	Та нийтийн тээврийн ямар төрлийн үйлчилгээг хөгжүүлэх шаардлагатай гэж бодож байна вэ? (Бусад (бичих)) [Other (specify)]	Nominal
T_Q4_08_1	1095	Та замын түгжрэлийг бууруулах хүрээнд авч хэрэгжүүлэх дараах арга хэмжээг дэмжиж байна уу? (Нийслэлд гол, туслах зам барих, өргөтгөх)	Scale
T_Q4_08_2	1096	Та замын түгжрэлийг бууруулах хүрээнд авч хэрэгжүүлэх дараах арга хэмжээг дэмжиж байна уу? (Нийтийн тээврийн парк шинэчлэлт хийх)	Scale
T_Q4_08_3	1097	Та замын түгжрэлийг бууруулах хүрээнд авч хэрэгжүүлэх дараах арга хэмжээг дэмжиж байна уу? (Метро барих)	Scale
T_Q4_08_4	1098	Та замын түгжрэлийг бууруулах хүрээнд авч хэрэгжүүлэх дараах арга хэмжээг дэмжиж байна уу? (Дүүжин тээвэр барих)	Scale
T_Q4_08_5	1099	Та замын түгжрэлийг бууруулах хүрээнд авч хэрэгжүүлэх дараах арга хэмжээг дэмжиж байна уу? (Тээврийн хэрэгслийн татварыг нэмэгдүүлэх)	Scale

T_Q4_08_6	1100	Та замын түгжрэлийг бууруулах хүрээнд авч хэрэгжүүлэх дараах арга хэмжээг дэмжиж байна уу? (Ухаалаг гэрлэн дохио суурилуулах)	Scale
T_Q4_08_7	1101	Та замын түгжрэлийг бууруулах хүрээнд авч хэрэгжүүлэх дараах арга хэмжээг дэмжиж байна уу? (Машины зогсоолыг нэмэгдүүлэх)	Scale
T_Q4_08_8	1102	Та замын түгжрэлийг бууруулах хүрээнд авч хэрэгжүүлэх дараах арга хэмжээг дэмжиж байна уу? (Автобусны болон таксины зогсоолуудыг сайжруулах)	Scale
T_Q4_08_9	1103	Та замын түгжрэлийг бууруулах хүрээнд авч хэрэгжүүлэх дараах арга хэмжээг дэмжиж байна уу? (Явган замыг нэмэх, зорчих нөхцөлийг сайжруулах)	Scale
T_Q4_08_10	1104	Та замын түгжрэлийг бууруулах хүрээнд авч хэрэгжүүлэх дараах арга хэмжээг дэмжиж байна уу? (Дугуйн замыг нэмэх, аюулгүй зорчих нөхцөлийг с)	Scale
T_Q4_08_11	1105	Та замын түгжрэлийг бууруулах хүрээнд авч хэрэгжүүлэх дараах арга хэмжээг дэмжиж байна уу? (Хотын төв рүү ачааны машины хөдөлгөөнийг хязгаарлах)	Scale
Q4_11	1106	Танай өрх Улаанбаатар хотод үргэлжлүүлэн амьдрах уу?	Ordinal
Q4_12_O1	1107	Яагаад Улаанбаатар хотод үргэлжлүүлэн амьдрах сонголт хийж байгаа вэ?	Ordinal
Q4_12_O2	1108	Яагаад Улаанбаатар хотод үргэлжлүүлэн амьдрах сонголт хийж байгаа вэ?	Ordinal
Q4_12_O3	1109	Яагаад Улаанбаатар хотод үргэлжлүүлэн амьдрах сонголт хийж байгаа вэ?	Ordinal
Q4_12_O4	1110	Яагаад Улаанбаатар хотод үргэлжлүүлэн амьдрах сонголт хийж байгаа вэ?	Ordinal
Q4_12_O5	1111	Яагаад Улаанбаатар хотод үргэлжлүүлэн амьдрах сонголт хийж байгаа вэ?	Ordinal
Q4_12_O6	1112	Яагаад Улаанбаатар хотод үргэлжлүүлэн амьдрах сонголт хийж байгаа вэ?	Ordinal
Q4_12_O7	1113	Яагаад Улаанбаатар хотод үргэлжлүүлэн амьдрах сонголт хийж байгаа вэ?	Ordinal
Q4_12_OTHERS	1114	Яагаад Улаанбаатар хотод үргэлжлүүлэн амьдрах сонголт хийж байгаа вэ? (Бусад (бичих)) [Other (specify)]	Nominal
Q4_13	1115	Өдөрт дунджаар хэдэн км замыг автомашинтай явдаг вэ?	Ordinal
Q4_13_OTHERS	1116	Өдөрт дунджаар хэдэн км замыг автомашинтай явдаг вэ? [Other (specify)]	Nominal
Q4_14	1117	Та Их тойруугийн бүсээр өдөрт хэдэн удаа нэвтрэн ордог, дамжин өнгөрдөг вэ?	Ordinal
Q4_14_OTHERS	1118	Та Их тойруугийн бүсээр өдөрт хэдэн удаа нэвтрэн ордог, дамжин өнгөрдөг вэ? [Other (specify)]	Nominal
Q4_15_O1	1119	Улаанбаатар хотын төв рүү зорчих зорилго юу вэ?	Ordinal

Q4_15_O2	1120	Улаанбаатар хотын төв рүү зорчих зорилго юу вэ?	Ordinal
Q4_15_O3	1121	Улаанбаатар хотын төв рүү зорчих зорилго юу вэ?	Ordinal
Q4_15_O4	1122	Улаанбаатар хотын төв рүү зорчих зорилго юу вэ?	Ordinal
Q4_15_O5	1123	Улаанбаатар хотын төв рүү зорчих зорилго юу вэ?	Ordinal
Q4_15_O6	1124	Улаанбаатар хотын төв рүү зорчих зорилго юу вэ?	Ordinal
Q4_15_O7	1125	Улаанбаатар хотын төв рүү зорчих зорилго юу вэ?	Ordinal
Q4_15_O8	1126	Улаанбаатар хотын төв рүү зорчих зорилго юу вэ?	Ordinal
Q4_15_O9	1127	Улаанбаатар хотын төв рүү зорчих зорилго юу вэ?	Ordinal
Q4_15_O10	1128	Улаанбаатар хотын төв рүү зорчих зорилго юу вэ?	Ordinal
Q4_15_OTHERS	1129	Улаанбаатар хотын төв рүү зорчих зорилго юу вэ? (Бусад (бичих)) [Other (specify)]	Nominal
Q4_04_02	1460	Танай ажлын газраас хамгийн ойр байрлах автобусны буудал ойролцоогоор хэдэн метрийн зайнд байдаг вэ?	Ordinal
Q4_04_02_OTHERS	1461	Танай ажлын газраас хамгийн ойр байрлах автобусны буудал ойролцоогоор хэдэн метрийн зайнд байдаг вэ? [Other (specify)]	Nominal
Q4_13	1462	Өдөрт дунджаар хэдэн км замыг автомашинтай явдаг вэ?	Ordinal
Q4_13_OTHERS	1463	Өдөрт дунджаар хэдэн км замыг автомашинтай явдаг вэ? [Other (specify)]	Nominal

6.3 Мэдээлэл цуглуулалт хийсэн төвлөрөл ихтэй байршлууд

Ангилал	Байршлууд
Авто тээврийн вокзал	Тэнгэр плаза зорчигч тээврийн төв
	Драгон зорчигч тээврийн төв
Томоохон оффис	Чингэлтэй дүүргийн ЗДТГ+ НМХГ
	Хан-Уул дүүргийн ЗДТГ
	Хангарьд ордон
	УБЕГ-ын төв байр
	Засгийн газрын 3-р байр
	Баянзүрх дүүргийн ЗДТГ
	Баянгол дүүргийн ЗДТГ
	UBH center
	Meru tower
	Central tower
	Blue sky
Их дээд сургууль	МУБИС 3-р байр
	Сувилахуйн сургууль
	ШУТИС 2-р байр
	МУИС
	Этүгэн 1-р байр
	Их засаг их сургууль
	Хууль сахиулахын их сургууль
	МУБИС 1-р байр
	ШУТИС 1-р байр
	Этүгэн 2-р байр
	ХААИС
	МУИС 2-р байр
	АШУҮИС
	МУБИС 2-р байр
	Батлан хамгаалахын их сургууль
ХУИС	
МУИС 1-р байр	
Томоохон зах худалдааны төвүүд	100 айл барилгын материалын зах
	EFES худалдааны төв
	Emart
	Emart-2
	Emart-3
	Gem palace
	Maxmall
	Peace mall
	Shangri-La mall
	Sunday

	Sunday-2
	Ub mart
	Zaisan hill
	Алтжин Бөмбөгөр
	Амгалан зах
	Барс 1
	Барс 2
	Баянзүрх зах
	Бөмбөгөр
	Выставка
	Гранд плаза
	Гурван гал
	Да хүрээ
	Дүнжингарав худалдааны төв
	Мишээл Walking street
	Мишээл тавилгын их дэлгүүр
	Мишээл экспо Барилгын их дэлгүүр
	Наадам центр
	Нарантуул зах
	Натур худалдааны төв
	Номин агуулах
	Оргил худалдааны төв
	Орчлон комплекс
	Өгөөмөр зах
	Сутайн буянт зах
	Тэхийн зогсоол/Гурвалжин
	УИД
	Улаанбаатар Их дэлгүүр
	Хархорин зах
	Хүннү Молл
	Хүчит шонхор
	Шөнийн зах
Эмнэлэг	Улаанбаатар Сонгодо
	БГД нэгдсэн эмнэлэг
	Улсын гуравдугаар төв эмнэлэг
	Гурван гал
	ЭХЭМҮТ
	Өргөө амаржих газар
	УКТЭ
	ХӨСҮТ
	Амгалан амаржих газар
	БЗД нэгдсэн эмнэлэг

	Улсын хоёрдугаар төв эмнэлэг
	ХУД нэгдсэн эмнэлэг

Phone 976 77000188
Email info@mmcg.mn
Website www.mmcg.mn
Facebook Mongolian Marketing Consulting Group
Address F1-4, Building 203, Zuun khuree residential area,
Khoroo 14, Bayanzurkh district, Ulaanbaatar, Mongolia