

**Зам тээврийн ослоос шалтгаалсан нас  
баралтыг бууруулах зарим асуудал**

**СУДАЛГААНЫ ДЭД ТАЙЛАН**

**2015 он**

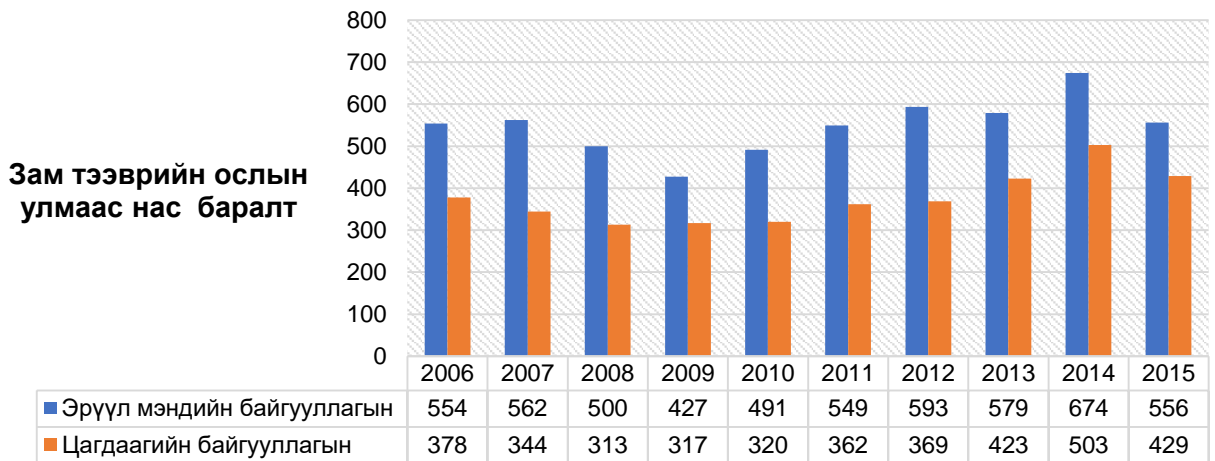
## ОРШИЛ

Их сургуулийн захирлаас өгсөн чиглэлийн дагуу Эрдэм шинжилгээ, хөгжлийн хүрээлэнгийн захирал, Цагдаагийн сургуулийн захирлын хамтран баталсан удирдамжийн дагуу <sup>1</sup>Эрдэм шинжилгээ, хөгжлийн хүрээлэнгийн Цагдаа судлалын төвийн эрдэм шинжилгээний ахлах ажилтан, цагдаагийн ахмад Б.Мөнхдорж, Мөн төвийн эрдэм шинжилгээний ажилтан, цагдаагийн ахлах дэслэгч Д.Сумъяацэрэн, <sup>3</sup>Эрдэм шинжилгээ, хөгжлийн хүрээлэнгийн Гамшиг судлалын төвийн эрдэм шинжилгээний ажилтан, дэслэгч Д.Пүрэвжав, Цагдаагийн сургуулийн Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тэнхимийн багш, цагдаагийн ахлах дэслэгч Э.Энхболд нар богино хугацаанд зам тээврийн ослоос шалтгаалсан нас баралтыг бууруулах асуудлаар судалгаа хийж, судалгааны үр дүнгээр нийтлэл бэлтгэж, “Үндэсний” шуудан сонины 2016.01.22-ны №018 дугаарын 4-р нүүрт нийтлэгдэж, [www.24tsag.mn](http://www.24tsag.mn), [www.dorgio.mn](http://www.dorgio.mn), [www.eagle.mn](http://www.eagle.mn) вэб сайтуудад нийтлэгдсэн байна. Мөн хууль сахиулахуй сэтгүүлийн 2016 оны №01 дугаарт нийтлэгдэв.

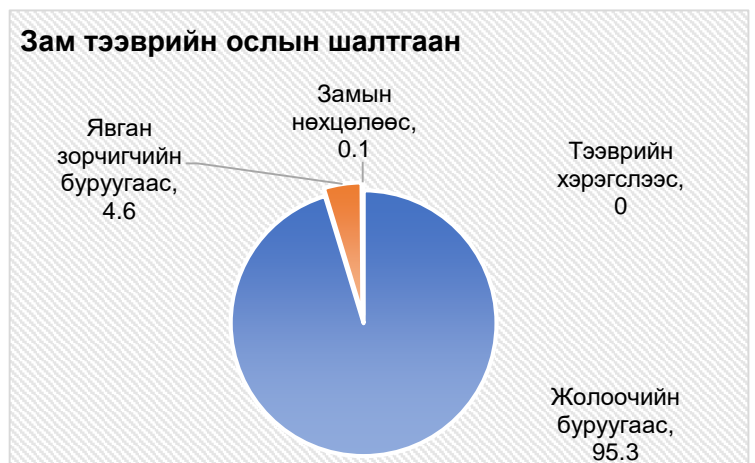
## ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСЛООС ШАЛТГААЛСАН НАС БАРАЛТЫГ БУУРУУЛАХ ЗАРИМ АСУУДАЛ

*“Төрд хүн эрдэнэ, Хүнд төр эрхэм” .....*

Гэмт явдал судлаачдын зүгээс зам тээврийн гэмт явдлын өнөөгийн байдалд дүн шинжилгээ хийж, түүний шалтгаан, нөхцлийг шинжлэх ухааны үндэслэлтэйгээр тодорхойлж, цаашид авч хэрэгжүүлэх санал, зөвлөмжийг дэвшүүлэн бодлого тодорхойлох, хэрэгжүүлэх субъектүүдийн анхаарлыг хандуулахаар энэхүү асуудлыг хөндөж байна. Эрүүл мэндийн байгууллагын мэдээллээр сүүлийн 10 жилийн хугацаанд зам тээврийн ослоор **5485** хүн амь насаа алджээ. Замын цагдаагийн байгууллагын мэдээллээр мөн хугацаанд **3758** хүн амь насаа алдсан, **11154** хүн хүндэвтэр, хүнд зэргийн гэмтэл авч, эрүүл мэндээрээ хохирсон тухай мэдээ байна. Эрүүл мэнд, цагдаагийн байгууллагын үйл ажиллагааны онцлог, бүртгэх аргачлалаас хамааран нас баралтын тоон үзүүлэлт ялгаатай гардаг. Жилд дунджаар зам тээврийн ослын улмаас **Монголын төр 550 иргэнээ буюу нэг сумын насанд хүрсэн хүн амтай тэнцэх хэмжээний хүмүүсээ** алдаж байгаа нь харамсалтай юм.



2014 оныг өмнөх 10 жилийн түвшин буюу 2005 оны түвшинтэй харьцуулахад зам тээврийн ослын дуудлага 17.6 дахин, бүртгэгдэж шалгагдсан зам тээврийн осол 6.2 дахин, түүнээс үүдэлтэй нас баралт 41.6 хувиар, гэмтсэн хүний тоо 39.5 хувиар тус тус өсчээ. Зам тээврийн гэмт явдлын шалтгаан, нөхцөлд **хүн, тээврийн хэрэгсэл, зам-орчны** олон хүчин зүйл хамаардаг гэж шинжлэх ухааны түвшинд томъёолон авч үздэг ба Монгол Улсад гарч буй зам тээврийн осол, хэргийн 99.9% нь хүний буруутай үйл ажиллагаанаас болсон гэсэн 2014 оны тоон мэдээлэл байдаг. Үүний **95.3% нь жолоочийн, 4.6% нь явган зорчигчийн буруугаас** гэжээ. Автозам, замын байгууламж, хөдөлгөөн зохицуулах техник хэрэгслээс шалтгаалж гарсан зам тээврийн ослын 33 тохиолдол бүртгэгдсэн нь нийт бүртгэлтэй ослын 0.1 хувьтай тэнцүү байна. Техникийн шалтгаанаар гарсан зам тээврийн осол бүртгэгдээгүй байна.



Замын стандарт, нөхцөл муу, тээврийн хэрэгслийн чанар хангалтгүй (86% нь 10-с дээш жилийн насжилттай) манай оронд бүх зам тээврийн ослын шалтгааныг жолоочийн буруу хэмээн явцуу хүрээнд хариуцлага оногдуулах байдлаар шийдвэрлэж байгаа нь тогтолцооны хувьд онцгой анхаарах асуудал мөн. Дэлхийн өндөр хөгжилтэй улс орны бодлогод зам тээврийн осол гарахгүй байх “нөхцөл”-ийг хангах, бүрдүүлэхэд түлхүү чиглэж байгаа бол манай улсад нөхцөлөө хангалттай бүрдүүлэхгүйээр “хяналт тавих, хариуцлага тооцох” чиглэл давамгайлж байна.

Өнөөгийн байдлаар жишиг хөтөлбөрийн дагуу “В” ангиллын жолооч бэлтгэх сургалт 120 орчим цаг, үүний төлбөр нь 250-280 мянган төгрөг байгаагаас харахад нэг цагийн сургалтын хөлс 2083 төгрөгөөр тооцогдож, хамгийн энгийн гадаад хэлний сургалтын төлбөрөөс бараг 5 дахин хямдаар явагдаж байна. **Жолооч бэлтгэх сургалтын тогтолцоог шинэчлэх, жолоочийн хандлагыг өөрчлөх, осол, зөрчил гарсан тохиолдолд хууль зүйн болон сэтгэл зүй, ёс зүйн сургалтад хамруулдаг байх шаардлагатай.** Үүнд эрүүл мэнд, сэтгэл зүйн чиглэлийн байгууллагуудыг татан оролцуулах шаардлага байна.

Монгол Улсад авто машины тоо жил ирэх тусам өндөр хурдаар нэмэгдсэн бөгөөд 2014 оны байдлаар 674869 хүрч, насанд хүрсэн 3 хүн тутамд 1 автомашин ногдож байна. Эдгээр автомашины 86.5% нь 10 ба түүнээс жилийн дээш насжилттай байгаа нь манай улсад ашиглалтын хугацаа өндөртэй “хуучин” автомашин давамгайлж байна. Манай улсын тээврийн хэрэгсэл, авто машины огцом өсөлт, тэдгээрийн насжилт, ашиглалтын байдлаас зам тээврийн гэмт явдал шууд хамаарч байна.

Тээврийн хэрэгслийн эрчимтэй өсөлтийг багасгах, хуучин тээврийн хэрэгсэлд тавих татварыг нэмэгдүүлэх, тээврийн хэрэгслийн үзлэг, оношлогоо явуулах ажиллагааг сайжруулахыг цаг үе шаардаж байна. Үнэн хэрэгтээ өнөөгийн манай орны нөхцөл байдал зам тээврийн осолд холбогдсон тээврийн хэрэгсэл, ослоос үүссэн мөр, эд мөрийн баримтыг бэхжүүлж авах, оношлогоо, техникийн шинжилгээ хийх чиглэлийн үйл ажиллагаа маш их доголдож байгааг мэргэжилтнүүд дуу нэгтэйгээр баталдаг. Зам тээврийн ослын шалтгаан нөхцлийг тодорхойлох бодитой дүгнэлтийг мэргэжлийн байгууллага, эрдэмтдээр гаргуулж байх зөв оновчтой тогтолцоог нэвтрүүлэх нь зүйтэй.

Түүнчлэн, урд хөршөөс оруулж ирдэг мотоциклыг унаж хөдөлгөөнд оролцож буйд тавих хяналт хангалтгүй байна. Тухайлбал, 2015 онд мотоциклтой хөдөлгөөнд оролцож яваад 81 хүн амь насаа алдсан байна. Манай орны нөхцөл, замын гадаргуу тохирсон, орон нутагт ашиглах боломжтой мотоциклын стандарт бий болгон мөрдүүлэх, хяналтыг чангатгах шаардлага байна.

**Автозам, замын** байгууламж, хөдөлгөөн зохицуулах техник хэрэгсэл мөн л адил замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үндсэн элементийн нэг болдог. 2014 оны байдлаар автозам, замын байгууламж, хөдөлгөөн зохицуулах техник хэрэгслээс шалтгаалж гарсан зам тээврийн ослын 33 тохиолдол бүртгэгдсэн нь нийт ослын 0.1 хувьтай тэнцүү байна. Энэ нь бодит байдлаас хэр зөрөх вэ? гэдэг асуудлыг хөндөж байна.

2014 оны байдлаар Монгол Улсын автозамын сүлжээ 49,5 мянган км гэж тооцогдон үүнээс инженерийн шийдэл бүхий асфальт, бетон, хайрган хучилттай, сайжруулсан автозам 7 мянга орчим км гэсэн тооцоо байна. 2013 онд Дэлхийн эдийн засгийн форумаас гаргасан судалгаагаар “автозамын чанарын үзүүлэлт” нь 139 орноос 137-р байрт буюу хамгийн муу, чанаргүй, эрсдэл бүхий замтай улсын тоонд орж байсан.

Хэдийгээр сүүлийн жилүүдэд автозамын барилга, арчлалтын ажилд улсаас ихээхэн анхаарал тавьж, тэр тусмаа Улаанбаатар хотод хөдөлгөөний ачааллыг

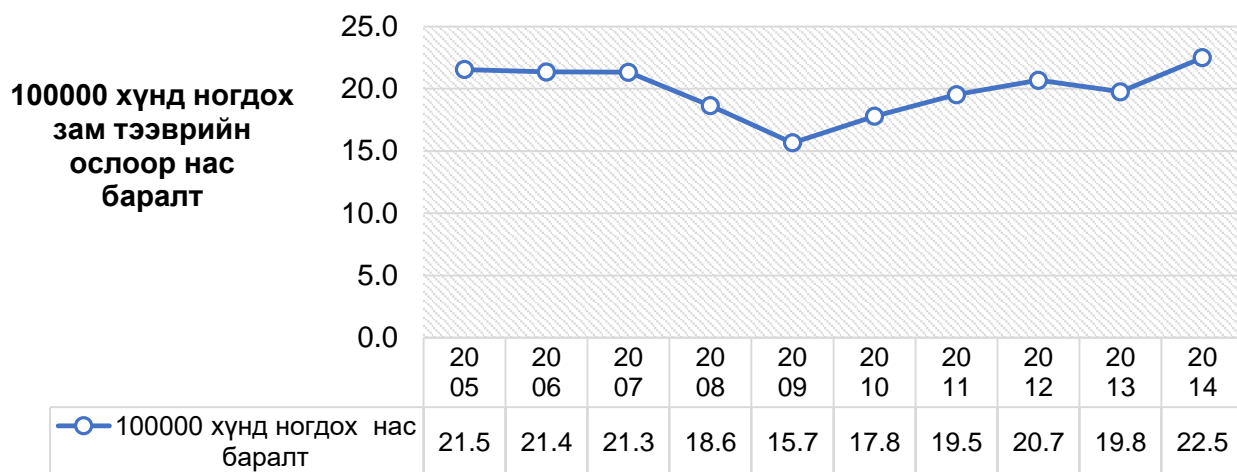
тэнцвэржүүлэх, уулзвар гарцуудын нэвтрүүлэх чадварыг нэмэгдүүлэхэд чиглэгдсэн арга хэмжээг багагүй хэмжээгээр авч хэрэгжүүлж байгаа ч тэр болгон **“Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын түвшин”**-г хангалттай нэмэгдүүлэх хэмжээнд хүргэж чадахгүй байна.

Улсын хэмжээнд аймгийн төвүүдийг хатуу хучилттай замаар холбож бүх аймгийн төвүүд хатуу хучилттай замаар холбогдохоор төлөвлөгдсөн байгаа. Гэтэл замын нөхцөл байдлыг сайжруулан шинээр автозамыг барьж байгуулж байгаа ч эдгээр замын тодорхой хэсгүүдэд зам тээврийн осол давтагдан гарч байгааг гагцхүү жолоочийн буруутай үйлдэлтэй холбон тайлбарлах бус хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндсэн шаардлага, хийцүүд тэдгээр замуудад шаардлагын түвшинд хүртэл хийгдэхгүй байна гэж судлаачид үздэг. Сүүлийн жилүүдэд хур тундасны хэмжээ багасаж байгаа хэдий ч энэ жил өглөө бүр хялмаа унаж, будантан, замын халтиргаа гулгаа нэмэгдэж байна. 2015 онд зам тээврийн ослоор орон нутагт 413 хүн эрсэдсэн нь улсын хэмжээний дүнд 75 орчим хувийг эзэлж байна. Үүний дотор Дорноговь, Өмнөговь, Дархан–Уул–Орхон–Сэлэнгэ, Төв, Хөвсгөл аймгуудад ихэнх гарсан нь замын хөдөлгөөний оролцогчдын эрчим ихтэй, нөгөө талаас замын цөхцөл нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг шаардлагын хэмжээнд хангахгүй байгаатай холбон үзэх боломжтой. Ялангуяа орон нутгийн замд амрах зогсоолуудыг байгуулах, жолоочийн анхаарлыг сарниулахгүйн тулд зориудаар донсолгоо хийх зэргээр байгаа боломжид тулгуурлан зам тээврийн ослыг бууруулах гарц, арга зам байна. Мөн зам, түүний засвар, ашиглалтын талаарх үндэсний нэгдсэн мэдээллийн системийг жолооч, тээврийн хэрэгсэл бүрт нэвтрүүлж хүргэх шаардлага байна.

Яагаад улсын төсвөөс хөрөнгө зарж, засч сайжруулаад байхад тухайн зам аюул осолтой зам болоод байгааг тодруулах шаардлагатай. Ихэнх тохиолдолд энэ нь тухайн автозамаар тээврийн хэрэгслүүд аюулгүй зорчих хөдөлгөөний аюулгүй байдлын шалгуур үзүүлэлтүүдийн төлөвлөлтийг зохих хэмжээнд хийгээгүй, зам барилгын явцад зөрчил дутагдал их гарсан, ашиглалт хариуцсан байгууллага нь үүргээ гүйцэтгээгүй, зохих хэмжээний засвар арчлалт хийгдээгүй зэрэг олон шалтгаанаар холбогдоно. Гэвч нэн шаардлагатай замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, хөдөлгөөн зохион байгуулалтыг үр ашигтай, оновчтой шийдвэрлэх үйл ажиллагаа дутагдсанаас ийм байдалд хүрсэн гэж хэлэхэд хэтрүүлэг болохгүй. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, үр ашигтай зохион байгуулах, төлөвлөх, зохицуулах үйл ажиллагаа өнөөдөр улсын хэмжээнд орхигдсон ажил болж, гүйцэтгэх эзэнгүй, салбарын хооронд **“шидсэн чүлүү”** болж байна. Иймд замын чанарыг сайжруулах, замыг төлөвлөхөд хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах талаас хэрхэн нийцэж байгааг үнэлж, судалгаанд үндэслэн зургийг хийдэг байх шаардлага байна. Улсын болон орон нутгийн чанартай замын ашиглалтыг хариуцсан мэргэжилтэн, инженерүүдийн орон тоог бий болгож, ажиллуулах нь зүйтэй. Цаашид гадаад, дотоодын их сургуульд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндэсний мэргэжилтэн, инженерүүдийг бэлтгэн гаргах, хос мэргэжилтэн хамтарсан хөтөлбөрөөр бэлтгэх шаардлага байна.

Нөгөө талаас жолоочийн буруугаас зам тээврийн ослын дийлэнх нь гарсан гэж жолооч нарт бүхий л хариуцлага тооцож байгаа нь мэргэжлийн байгууллагаас гаргасан осол ихээр гардаг замын байршил, цэгийг тодорхойлсон мөртлөө түүний шалтгаан, нөхцлийг арилгах чиглэлээр дорвитой ажиллахгүй байна. Орон нутгийн замд гарч буй зам тээврийн осол техникийн шинжээчийн дүгнэлтээр шийдвэрлэгддэг нь нууц биш. Уг дүгнэлтийг мэргэжлийн шинжээч бус тухайн орон нутгийн хөдөлгөөний аюулгүй байдал хариуцсан зохицуулагч нь хэргийн газарт авагдсан фото зурагт үндэслэж гаргадаг нь харамсалтай. Энэ мэт явдлаас үүдэж хохирогч нь эцэстээ гэмт хэргийн сэжигтэн болж давхар хохирч үлддэг явдал байсаар байна.

Дэлхийн дахинд улс орнуудын замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын түвшинг хэмжих гол шалгуур үзүүлэлт бол 100000 хүнд ногдох нас баралтын түвшингээр илэрхийлдэг. Ингэхдээ нас баралтын түвшинг тооцоходоо абсолют түвшингээр бус, заавал хүн ам, эсхүл тээврийн хэрэгслийн тоонд харьцуулан эрүүл мэндийн байгууллагаас гаргасан нас баралтаар тооцон гаргадаг. Дэлхийн эрүүл мэндийн байгууллагын 2013 оны тайланд 180 орноос 100 000 хүнд ногдох нас баралтын 2010 оны статистик үзүүлэлтээр **17.8** гарч, Монгол Улс 74-р жагсаж байжээ.



Энэ үзүүлэлт **2014 онд 22.5 болж, даруй 4.7 пунктээр өссөн манай улсын зам хөдөлгөөний аюулгүй байдлын түвшин гамшиг, сүйрлийн хэмжээнд байгааг илтгэн харуулж байна.** 2010 оны байдлаар хамгийн их өндөр үзүүлэлттэй байгаа улсаас дурдвал Ниуэ улс 68.3, Тайланд 41.7, Энэтхэг 18.9, ОХУ 18.6 байсан бол харин өндөр хөгжилтэй, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг өндөр түвшинд хангаж чадаж байгаа улсаас дурдвал ХБНГУ 4.7, Япон 5.2, Швед 3.0, Франц 6.4 гарсан байдаг.

Дэлхий эрүүл мэндийн байгууллагаас гаргасан 2015 оны тайланд Монгол Улсын 100 000 хүнд ногдох 2013 оны нас баралтын үзүүлэлтийг **21.0** /бидний тооцооллоор 19.8/ гэж тооцоолон гаргажээ. Эрүүл мэнд, цагдаагийн байгууллагын үйл ажиллагааны онцлог өөр өөр боловч зам тээврийн ослын улмаас хүн амь насаа алдах, гэмтэх тохиолдлыг бүртгэлийн аргачлалыг уялдуулах боломжийг эрэлхийлэх нь зүйтэй.

Дэлхий нийтэд жил бүр 1.3 сая хүн зам тээврийн ослоос болж амь насаа алддаг, 50 сая гаруй хүн гэмтэж, эдгээрээс нэлээдгүй хэсэг нь тахир дутуу болж үлддэг гэсэн мэдээлэл байна. Үүний талаар тогтвортой арга хэмжээ авахгүй бол 2020 он гэхэд жил бүр 1.9 сая хүн нас барах статистикийн прогноз гарсан байна. 2010 оны 3 дугаар сард НҮБ-ын Ерөнхий Ассамблейгээс 64/2551 тогтоолоор 2011-2020 оныг **“Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үйл ажиллагааны 10 жил”** болгон тунхаглаж, уг ослын улмаас хүний амь нас эрсдэх явдлыг 50 хүртэл хувиар бууруулах, үндэсний, бүс нутгийн, дэлхийн хэмжээнд ажил өрнүүлж, үхлийг **“тогтворжуулаад багасгах”** зорилт дэвшүүлсэн байна.

Одоо энэ зорилтын үр дүнг хэмжихэд дөрвөөс тавхан жил үлдсэн, дэлхийн улс орны Төрийн тэргүүн, Ерөнхий сайдууд нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах асуудлыг онцгойлон анхаарч, зам тээврийн ослоос хүний амь нас эрсдэх, эрүүл мэнд хохирохгүй байх бүхий л нөхцөл, боломжийг хангах талаар арга хэмжээ авч байна.

НҮБ-аас гаргасан энэ тогтоол шийдвэрийг Монгол Улс хүлээн авч 2012 онд Засгийн газрын 146 дугаар тогтоолоор **“Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үндэсний стратеги, түүнийг хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааны төлөвлөгөө”**-г баталж, Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай шинэ хуулийг батлан, хэрэгжүүлж байгаа ч

замын тээврийн ослоор нас баралтын түвшин буурахгүй байна. Энд нэг зүйл нэмж хэлэхэд Монгол Улсад согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодох явдал түгээмэл байна. Сogтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодох нь гэмт хэрэг гэж тооцдог олон улсын жишиг байна. Үүнтэй холбоотойгоор Эрүүгийн хуулийн төсөлд байсан ч энэ заалт хасагдаж батлагдсан. Сogтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодсоноос улмаас зам тээврийн ноцтой осол гарч, хүний амь нас багагүй хохирч байна. Цаашид согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодсон бол гэмт хэрэгт тооцож, хатуу хариуцлага тооцох замаар жолоочийн хандлагыг өөрчлөх, хариуцлагажуулах нь манай орны онцлогт тохироно.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг сайн хангадаг, эдийн засаг, эрх зүйн соёл, ухамсар өндөр хөгжсөн улс оронд зам тээврийн ослын шалтгааныг зөвхөн жолоочоос хайхаас бус, түүнд нөлөөлж буй бусад хүчин зүйлсийн нөлөөллийг төр засгийн бодлогын түвшинд системтэйгээр арилгах замаар зам тээврийн ослоор нас баралтыг бууруулж чадаж байна.

Жишээ нь: Япон Улс 1960-аад оны үед зам тээврийн ослын улмаас нас баралт геометр прогрессоос өсөн нэмэгдэж, олон хүний амь нас эрсдэж байсныг тухайн үеийн Ерөнхий сайд мэдэрч, анхааралдаа аван системтэйгээр тэмцэж эхэлсэн талаар манай тэргүүлэх эрдэмтдээс сонссон юм. Японы Ерөнхий сайд замын цагдаа болон мэргэжлийн судалгааны байгууллагаар зам тээврийн ослын шалтгааныг маш нарийн, шинжлэх ухааны үндэслэлтэй судлуулсаны үндсэн дээр эхэлсэн гэдэг. Ингэхдээ Замын цагдаагийн газрын даргыг шинээр сонгож, түүний ажлын үзүүлэлтийг ганцхан тоогоор дараа жил хэмжинэ. Энэ нь зам тээврийн ослоос шалтгаалсан нас баралтыг тогтоон барьвал “Таныг ажлаа хийж байна, бүр бууруулвал ажлаа сайн хийсэн гэж шагнах болно” гэжээ. Ерөнхий сайд энэ үүргийг ганцхан замын цагдаад даалгах бус, авто машин үйлдвэрлэгчидтэй уулзаж, авто машиныг аюул осол гаргахгүй байх, аюулгүй байдлыг хангах талаар хатуу болзол тавьж, мөн автозам барьдаг аж ахуйн нэгж, компаниудтай уулзаж, жолооч зам дээр осол гарахгүй байх, нөхцөл, орчинг бүрдүүлэх, зорчин явахад аюулгүй байдлыг талаар шаардлага тавьж ажилласнаар хэдхэн жилийн дараа зорьсон үр дүндээ хүрсэн байдаг. 2013 оны байдлаар 100 000 хүнд ногдох зам тээврийн ослоор нас баралт 4.7 болж буурсан нь амжилт юм. Япон ахиад 2018 он гэхэд энэ тоог 2.0 болгох зорилт тавин ажиллаж байна.

Дүгнэж хэлэхэд зам тээврийн гэмт явдалтай дэлхий дахинд эрчимтэй тэмцэж байна. Тухайлбал, Швейцар, Япон улс зам тээврийн осолд хүүхэд өртөж амиа алдах явдлыг тэглэх зорилт тавин ажиллаж байна. Монгол Улс ч гэсэн зам тээврийн гэмт явдалтай тэмцэх үндэсний стратеги баталсан, Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийг шинэчлэн мөрдүүлсэн, уг хуулиар Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндэсний зөвлөл байгуулагдаж буй зэрэг эерэг үзүүлэлтүүд харагдаж байна. Цаашид Монгол Улс НҮБ-аас гаргасан зорилтыг 2020 он гэхэд биелүүлсэн байх ёстой.

Зам тээврийн ослын улмаас жилд 550 орчим хүн амь насаа алдаж байгаа нь Монголын төр Үндсэн хуульд зааснаар иргэнийхээ “амьд явах, эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах” эрх, эрх чөлөө баталгаатай хангаж чадахгүй байна. Мөн “Төрөөс хүний эрх, эрх чөлөөг хангахуйц эдийн засаг, нийгэм, хууль зүйн болон бусад баталгааг бүрдүүлэх, хүний эрх, эрх чөлөөг зөрчихтэй тэмцэх, хөндөгдсөн эрхийг сэргээн эдлүүлэх үүргийг иргэнийхээ өмнө хариуцна” гэсэн Үндсэн хуулийн заалт хэрэгжихгүй байна. Иймд **Монгол Улсын Төрийн тэргүүн, Ерөнхий сайд үндэсний аюулгүй байдал, улмаар хүний аюулгүй байдалд сөргөөр нөлөөлж буй Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах асуудлыг онцгойлон анхаарах** шаардлагатай байна. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, зам тээврийн ослын улмаас хүний амь нас эрсдэх, эрүүл мэнд, эд

хөрөнгөөрөө хохирох явдлыг төр засгаас системтэйгээр, хамтын хүчээр бууруулах хэрэгтэй байна гэж үзэж байна.

**Хууль сахиулахын их сургуулийн Эрдэм шинжилгээ, хөгжлийн хүрээлэн,  
Цагдаагийн сургуулийн Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тэнхим**