

МОНГОЛ УЛС ДАХЬ ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСЛЫН ӨНӨӨГИЙН БАЙДАЛ, НӨЛӨӨЛЖ БУЙ ХҮЧИН ЗҮЙЛС, УРЬДЧИЛАН СЭРГИЙЛЭХ

ROAD TRAFFIC ACCIDENTS IN MONGOLIA: CURRENT SITUATION, CONTRIBUTING FACTORS, AND PREVENTION

Б.Сүхбат

Дотоод хэргийн их сургуулийн докторант, цагдаагийн хурандаа

Sukhbat B.

Doctoral student of the University of Internal Affairs, Mongolia

*Хариуцлагатай зохиогч: Sukhbat.b@gmail.com

Хураангуй: Сүүлийн жилүүдэд Монгол Улсад тээврийн хэрэгслийн тоо огцом нэмэгдсэнээр зам тээврийн осол болон түүнээс үүдэх хохирол тасралтгүй өсөж, нийгэм-эдийн засагт ноцтой үр дагавар учруулж байна.

Энэхүү судалгааны зорилго нь Монгол Улсын зам тээврийн ослын өнөөгийн нөхцөл байдлыг үнэлж, осолд нөлөөлж буй гол хүчин зүйлсийг тодорхойлон, ослыг бууруулах үр дүнтэй урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээг боловсруулахад оршино.

Судалгааны хүрээнд ослын статистик мэдээлэлд дүн шинжилгээ хийж, системийн динамикийн загварчлалын аргыг ашиглан 2034 он хүртэлх ослын төлөвийг таамаглан судалсан. Үр дүнгээр жолоочийн хариуцлага (тухайлбал, хурд хэтрүүлэх, согтууруулах ундаа хэрэглэн жолоодох байдал), тээврийн хэрэгслийн техникийн бүрэн бүтэн байдал болон замын орчны нөхцөл нь ослын гол эрсдэлт хүчин зүйлс болохыг тогтоож илрүүлсэн. Мөн ямар нэг нэмэлт арга хэмжээ авахгүй бол осол, хохирлын хэмжээ цаашид улам өсөх төлөвтэйг загварчлал харуулсан ба харин хяналтын камерыг нэмэх, олон нийтийн боловсролыг дээшлүүлэх, замын дэд бүтцийг сайжруулах зэрэг олон талт урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээг хослуулан хэрэгжүүлснээр ослын давтамжийг мэдэгдэхүйц бууруулж, олон хүний амь насыг хамгаалах боломжтойг тогтоосон болно.

Abstract: In Mongolia, the rapid growth in the number of vehicles in recent years has led to a continuous rise in road traffic accidents and associated losses, causing serious socio-economic impacts. This study aims to assess the current situation of road traffic accidents in Mongolia, identify their major contributing factors, and develop effective preventive measures to reduce accident rates. The research analyzed traffic accident statistics and employed a system dynamics model to forecast accident trends up to 2034. The analysis determined that key factors such as driver responsibility (e.g., speeding, driving under the influence), the technical condition of vehicles, and road environmental conditions are primary risk factors contributing to accidents. Furthermore, the simulation results indicated that without additional interventions the number of accidents will continue to increase; however, implementing a combination of preventive measures — such as enhanced traffic enforcement (e.g., speed cameras), public education, and improved road infrastructure — could significantly reduce accident frequency and save many lives.

Түлхүүр үгс: Зам тээврийн осол; Эрсдэлт хүчин зүйлс; Урьдчилан сэргийлэлт; Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал.

Keywords: Traffic accidents; Risk factors; Prevention; Traffic safety;

Удиртгал

Манай улсын хувьд зам тээврийн осол нь хүний амь нас, эрүүл мэндэд ноцтой хохирол учруулахын зэрэгцээ нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд сөргөөр нөлөөлж буй тулгамдсан асуудал болж байна. 2015–2024 оны статистик мэдээллээр улсын хэмжээнд зам тээврийн ослын тоо

дунджаар жил бүр 3-5%-иар өсөж, зөвхөн 2024 онд нийт 30,977 осол бүртгэгдэж, 631 хүн нас барж, 3,862 хүн гэмтсэн нь өмнөх онтой харьцуулахад 31.9%-иар нэмэгдсэн үзүүлэлттэй байна.

Энэ нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах чиглэлээр хэрэгжүүлж буй хууль эрх зүй, техникийн хяналт,



Дотоод хэргийн их сургууль



ᠴᠠᠭᠳᠠᠠ ᠰᠤᠳᠤᠯᠠᠯ

сурталчилгааны арга хэмжээ хангалтгүй байгааг харуулж байна.

Эрдэм шинжилгээний судалгааны зорилго нь Монгол Улсын зам тээврийн ослын өнөөгийн нөхцөл байдлыг судалж, түүнд нөлөөлж буй гол хүчин зүйлсийг тодорхойлох, мөн ирээдүйд ослын төлөвийг таамаглан урьдчилан сэргийлэх үр дүнтэй арга зам боловсруулахад оршино.

Энэхүү судалгааны шинэлэг тал нь зам тээврийн ослын динамикийг **системийн динамик загварчлалын арга** ашиглан Vensim программ дээр тооцоолон, олон хувьсагчийг хамруулсан тоон шинжилгээ хийсэнд оршиж байна. Өмнөх судалгаанууд ихэвчлэн статистик тоон үзүүлэлтэд тулгуурласан байсан бол энэ ажилд хүний хүчин зүйл, тээврийн хэрэгсэл, замын орчин, нийгмийн хүчин зүйлсийг харилцан уялдаа холбоотойгоор загварчилсан нь бодлогын түвшинд илүү үр дүнтэй шийдвэр гаргахад чиглэж буйгаараа практик ач холбогдолтой юм.

Арга зүй:

Энэхүү судалгаанд Монгол Улсын зам тээврийн ослын нөхцөл байдлыг шинжлэхийн тулд 2010–2024 оны Цагдаагийн ерөнхий газар, Эрүүл мэндийн яам, Үндэсний статистикийн хорооны албан ёсны мэдээлэл-ийг ашиглаж, Улаанбаатар хот болон орон нутаг гэсэн хоёр түвшинд харьцуулсан дүн шинжилгээ хийв. Судалгааны хамрах хүрээ нь улсын хэмжээнд бүртгэгдсэн зам тээврийн ослын тоо, хүний амь нас хохирсон болон гэмтсэн тохиолдол, түүнд нөлөөлж буй хүчин зүйлсийн статистикийг хамарсан.

Судалгаанд системийн динамик загварчлалын арга хэрэглэсэн. Энэ арга нь олон хүчин зүйлсийн хоорондын уялдаа, шалтгаан-хамаарлын сүлжээг цаг хугацааны явцад тооцоолох боломж олгодоггоороо онцлог. Vensim программ ашиглан 10,000 гаруй хувьсагч параметр, 130 гаруй тэгшитгэлийг оролцуулж симуляц хийсэн.

Загварт:

- Нөөц нь (stocks): нийт бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн тоо, жолоочдын тоо, нийт ослын тоо;

- Урсгал нь (flows): жил тутамд нэмэгдэх автомашины өсөлт, шинээр бүртгэгдэх жолоочдын өсөлт, осол буурах хурд;

- Параметр нь (parameters): хурд хэтрүүлэлтийн хувь, согтууруулах ундаа хэрэглэсэн жолоочдын хувь, техникийн бүрэн бүтэн байдлын түвшин, авто замын чанарын үзүүлэлт гэх мэтээр тодорхойлсон.

Эдгээрийг үндэслэн 2025, 2030, 2035 онуудад ослын тоо хэрхэн өөрчлөгдөхийг таамаглан загварчилсан бөгөөд үр дүнг Улаанбаатар болон орон нутгийн түвшинд харьцуулан гаргасан.

Судалгааны явцад хүний оролцоотой туршилт, асуулга хийгдээгүй бөгөөд зөвхөн албан ёсны статистик мэдээлэлд тулгуурласан тул судалгааны ёс зүйн шаардлагыг хангаж байна.

Үндсэн хэсэг:

Иргэний эрүүл аюулгүй орчинд амьдрах нөхцөлийг бүрдүүлэхэд өргөн хүрээтэй олон талт асуудлууд хамаарах бөгөөд түүний нэг нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал юм. Энэ талаар Монгол Улсын Үндсэн хуулийн Арван зургаадугаар зүйлд Монгол Улсын иргэн “... амьд явах, эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрхтэй” (Монгол Улсын Үндсэн хууль, 1992) Арван есдүгээр зүйлд “Төрөөс хүний эрх, эрх чөлөөг хангахуйц эдийн засаг, нийгэм, хууль зүйн болон бусад баталгааг бүрдүүлэх, хүний эрх, эрх чөлөөг зөрчихтэй тэмцэх, хөндөгдсөн эрхийг сэргээн эдлүүлэх үүргийг иргэнийхээ өмнө хариуцна.” (Монгол Улсын Үндсэн хууль, 1992) гэж заажээ.

Өнөөгийн байдлаар замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах чиглэлээр 10 гаруй хууль тогтоомж хүчин төгөлдөр үйлчилж байна. Түүнчлэн замын тэмдэг техникийн ерөнхий шаардлага MNS4597:2003, Замын тэмдэг, тэмдэглэл, гэрлэн дохио, хашилт, чиглүүлэх хэрэгслүүдийг хэрэглэх дүрэм MNS4596:2007, Авто тээврийн хэрэгслийн техникийн байдалд тавих ерөнхий шаардлага MNS4598:2003 зэрэг замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахтай холбоотой 249 стандарт, норм дүрэм мөрдөгдөж байна.



අපරිමිත ධනාත්මක

Зам тээврийн ослын өнөөгийн байдлыг шинжлэх ухааны үндэслэлтэй судлах, тэдгээрт нөлөөлж буй хүчин зүйлсийн төрөл, үүссэн хохирол, ирээдүйн төлөвийг тодорхойлон дүн шинжилгээ хийх, сөрөг нөлөөллийг бууруулах шаардлага зүй ёсоор тавигдсаар байна. Зөвхөн 2025 оны Монголын уламжлалт байр болох “Цагаан сар”-ын баярын 5 хоногт улсын хэмжээнд зам тээврийн ослын улмаас 11 хүн амь насаа алдсан (Монгол телевиз, 2025). Нийгмийн бүх салбарт техник, технологийн дэвшил, ололт нэвтрэхийн хэрээр тээврийн хэрэгслийн нөлөөлөл ч буурахгүй, дэлхийн улс орнууд тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдал, түүнд нөлөөлөх хүчин зүйлсийг илүү анхаарч бууруулах арга замыг эрэлхийлсээр байна. Өнөөдрийн байдлаар Улаанбаатар хотод 800.000 орчим тээврийн хэрэгсэл замын хөдөлгөөнд оролцож байгаа нь бага тоо биш юм.

Замын хөдөлгөөн бол нарийн төвөгтэй нийлмэл динамик систем бөгөөд түүний ерөнхий нөхцөл байдлыг “**хүн-тээврийн хэрэгсэл-зам орчин**” гэсэн системийн хүрээнд авч үзэж байна. Харин замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах асуудлыг нийгэм, эдийн засаг, соёл, эрх зүй, төрийн бодлого гэсэн үндсэн суурь элементийн хүрээнд цогц байдлаар нь авч үзэх нь зүйтэй. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад түүнд нөлөөлж буй хүчин зүйлийг шинжлэх ухааны үндэслэлтэй тогтоож, эрсдэлийг бууруулах нь хамгийн чухал бөгөөд тулгамдсан асуудлын нэг юм. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд олон төрлийн хүчин зүйлс нөлөөлдөг боловч түүн дотроо голлон нөлөөлөх хүчин зүйл болох замын дэд

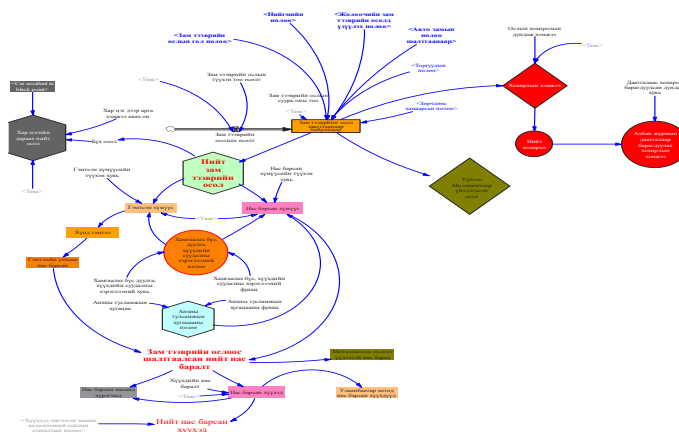
бүтэц буюу замын байгууламж, аюулгүй тээврийн хэрэгсэл, жолоочийн соёл, хөдөлгөөнд оролцох сахилга болон эрх зүйн зохицуулалт, төрийн бодлого ихээхэн хамааралтай.

Сүүлийн жилүүдэд зам тээврийн ослын өсөлтийн хувь статистик тоон үзүүлэлтээр бага зэрэг буурч байгаа боловч түүний улмаас хүний амь нас хохирох нь бусад шалтгаанаар нас барагсдын дунд эзлэх хэмжээгээрээ томоохон байр эзэлж, нийгэмд үнэлж баршгүй хохирол учруулсан хэвээрээ байна. Иймд зам тээврийн ослоор хүний амь насыг хохироохгүй байх, осол гарсан тохиолдолд нэн яаралтай амь насыг аврахад анхаарал хандуулж, тууштай арга хэмжээ авах шаардлагатай. Түүнчлэн зам тээврийн ослоос учрах шууд болон шууд бус эд материалын хохирол (Эрүүл мэндийн яам, 2020) багагүй байсаар байна.

Бид зам тээврийн осол динамик загварыг төлөвлөхдөө нийслэл, орон нутгийн нөлөөллийн суурь үзүүлэлтийг багтаасан 10,000 гаруй хувьсагч параметр, 130 гаруй ердийн дифференциал тэгшитгэлийг Рунга-Куттын 4 дүгээр эрэмбийн тоон аргаар тооцоолж, зам тээврийн осол, гэмт хэрэг, зөрчлийн тоон үзүүлэлтийг нийслэл, орон нутаг тус бүрээр нь задлан шинжилж, нөлөөллийг тус бүрд нь тодорхойлж харуулхыг зорьсон. Нийт бүртгэгдсэн зам тээврийн осол, зөрчилд нөлөөлж буй тээврийн хэрэгсэл, жолооч, зам дэд бүтэц,нийгэм нөлөөлдөг хүчин зүйлүүдийг сонгон авч тэдгээрийн төлөв байдлыг дунд болон урт хугацаа /5, 10, 15 жил/-нд ямар байхыг системийн динамик загварчлалын аргаар Vensim программ дээр боловсруулсан.



אברהם בן יצחק אבן עזרא



Зураг 1. Систем динамик загвар

Улсын хэмжээнд бүртгэгдсэн зам тээврийн осол, зөрчилд нөлөөлж буй тээврийн хэрэгсэл, жолооч, зам дэд бүтэц, нийгмийн хүчин зүйлд ойрын жилүүдэд ямар нэг өөрчлөлт орохгүй энэ хэвээр байвал 2025 онд нийслэл, орон нутгийн

бүртгэгдэж буй зам тээврийн осол нийслэлд 35 хувиар орон нутагт 36 хувиар, 2030 онд нийслэлд 35 хувиар орон нутагт 36 хувиар, 2035 онд нийслэлд 35 хувиар орон нутагт 36 хувиар өснө гэсэн ерөнхий төлөв гарч байна.

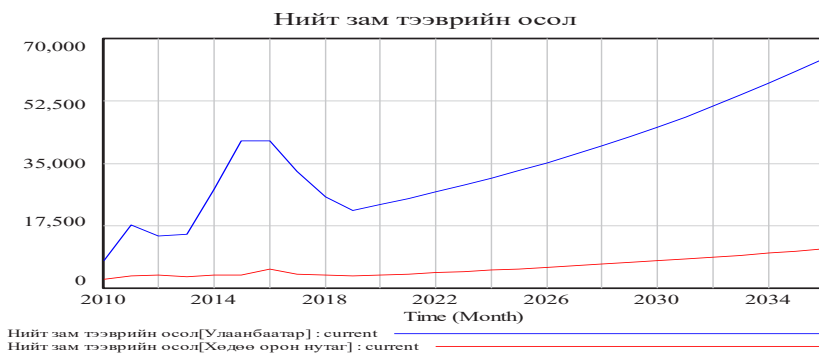


График 1. Нийт зам тээврийн осол

2019, 2020 онуудад зам тээврийн осол огцом буурсан нь “КОВИД-19” цар тахлын нөхцөл байдалтай холбоотой юм. Тэгвэл дээрх онуудад хөдөө, орон нутагт зам тээврийн ослын өсөлт харьцангуй хэвийн үзүүлэлттэй байна.

Зам тээврийн ослын улмаас учирсан хохирлыг авч үзвэл: 2010-2025 оны хооронд зам тээврийн ослын улмаас ... хүн нас барсан бол 2034 он гэхэд нийт ... хүний амь нас хохирох төлөв байна.



МОНГОЛЫН Дотоод Асуудлын Яам



Нас барсан хүмүүс[Улаанбаатар] : current

Нас барсан хүмүүс[Хөдөө орон нутаг] : current

График 2. Зам тээврийн ослын улмаас нас барсан хүмүүс

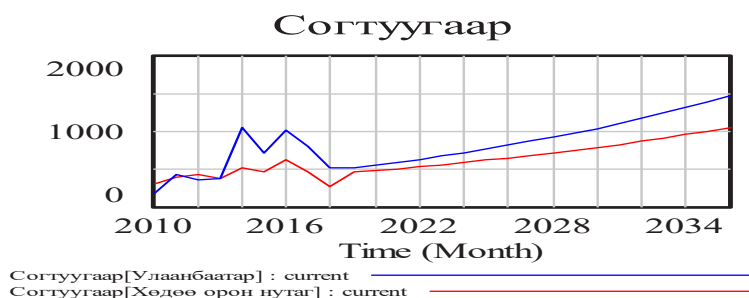


Гэмтсэн хүмүүс[Улаанбаатар] : current

Гэмтсэн хүмүүс[Хөдөө орон нутаг] : current

График 3. Зам тээврийн ослын улмаас гэмтсэн хүмүүс

Согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодсон бүртгэгдсэн зам тээврийн осол 2025 онд нийслэлд 35 хувиар орон нутагт 36 хувиар, 2030 онд нийслэлд 35 хувиар орон нутагт 36 хувиар, 2035 онд нийслэлд 35 хувиар орон нутагт 36 хувиар өснө гэсэн ерөнхий төлөв гарч байна.



Согтуугаар[Улаанбаатар] : current

Согтуугаар[Хөдөө орон нутаг] : current

График 4. Согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодсоноос шалтгаалсан осол

Зам тээврийн осолд жолоочоос хамаарах зараах хүчин зүйлс нөлөөлж байна. Үүнд: **Дундаж хурдны камер:** Дундаж хурдны камерыг орон нутгийн замд байршуулснаар орон нутагт үйлдэгдэх зам

тээврийн ослын тоог дунд хугацааны үед 14 хувиар бууруулах боломжтой боловч урт хугацааны туршид тус осол дахин өсөх хандлагатай байна.



МОНГОЛ УЛСЫН
ДЭГДСЭН СУРГАЛ

Хурд тохируулагүйгээс шалтгаалсан осол

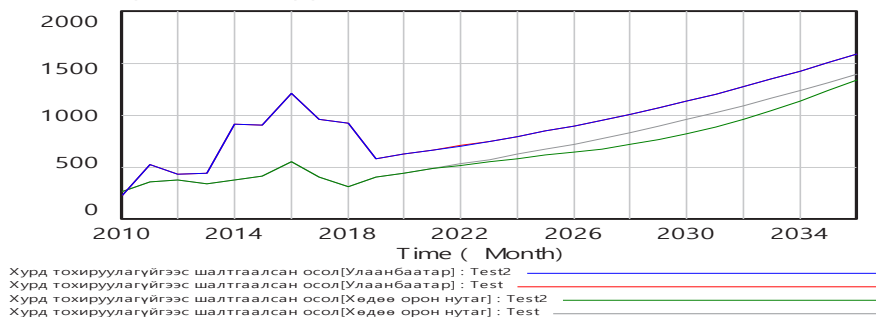


График 5. Хурд тохируулагүйгээс шалтгаалсан осолд дундаж хурдны камерын нөлөө

Тиймээс урт хугацаанд тус камерын хяналтыг нэмэлт арга хэмжээтэй хослуулан авч хэрэгжүүлэх шаардлагатай. Камерын тусламжтайгаар 2029 онд орон нутгийн зам тээврийн ослоос 38 хүний амь насыг хамгаалах боломжтой.

Франц, Герман, Европын бусад орнуудад хурдны зам дээр хүчтэй огцом тоормослохдоо ослын дохиог асааж, ард байгаа хүмүүст аюулаас сэрэмжлүүлнэ. Хэрэв зөрчвөл 135 еврогоор торгоно. Хурдны зам дээр та зөвхөн тусгай зориулалтын зогсоол дээр зогсох

боломжтой. Замын хажууд эвдэрсэн тохиолдолд зөвхөн яаралтай зогсох боломжтой. Энэ тохиолдолд машинаас буусан хүн бүр цацруулагч хантааз өмсөх ёстой. Автомашинд цацруулагч хантааз, анхааруулах гурвалжин байхгүй тохиолдолд 90-135 еврогоор торгоно (Хууль Зүй, дотоод хэргийн яам, 2023).

/Зогсоох арга хэмжээ аваагүй, уулзвар нэвтрэх, гэрэл дохио зөрчсөн, эргэх үйлдэл, зай тохируулаагүй, гүйцэж түрүүлэх, урсгал сөрсөн, эгнээ байр буруу эзэлсэн/

Гүйцэж түрүүлэх үйлдэл

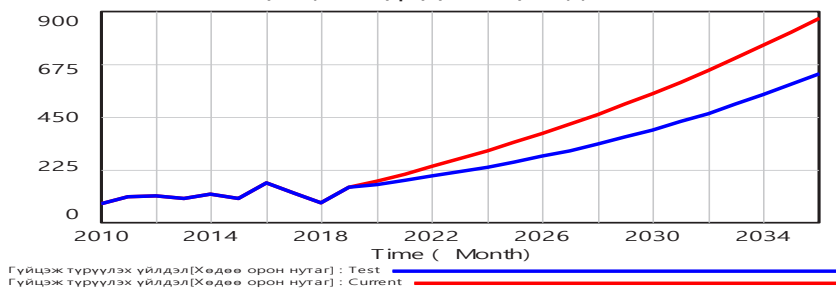


График 6. Гүйцэж түрүүлэх үйлдлээс шалтгаалсан осолд засвар арчлалтын нөлөө

Ухрах үйлдэл буруу гүйцэтгэсэн

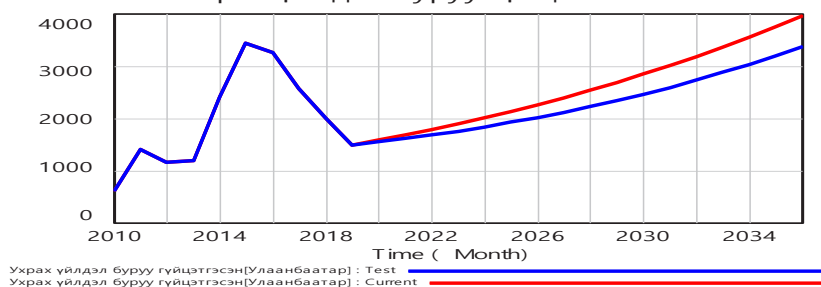


График 7. Ухрах үйлдэл буруу гүйцэтгэсэн осолд

/Зогсоолын хүрэлцээний хувийн нөлөө, явган зорчигчийн буруутай үйлдэл/

Гүүрэн болон нүхэн гарцын тоо: Улаанбаатар хотын хэмжээнд шаардлагатай уулзвар гарцад гүүрэн болон нүхэн гарц 30 ширхгийг нэмж байгуулахад явган зорчигчийн буруутай үйлдлээс шалтгаалсан осол 12 хувиар, согтуугаар үйлдэгдсэн осол 10 хувиар, хурд тохируулаагүйгээс шалтгаалсан осол 13 хувиар, гэрлэн дохио зөрчсөн осол 12.9 хувиар тус тус буурах боломжтой гэж үзэж байгаа бөгөөд Улаанбаатар хотын түгжрэлийг бууруулахад эерэг нөлөөтэй.

Уулзвар буруу нэвтэрснээс шалтгаалсан



График 9. Уулзвар буруу нэвтэрснээс шалтгаалсан осол

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

Гэрэл дохио зөрчсөнөөс шалтгаалсан

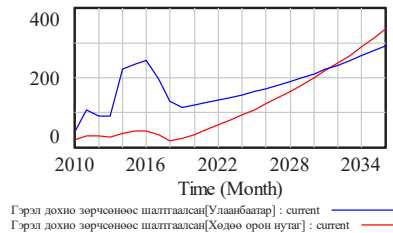


График 10. Гэрэл дохио зөрчсөнөөс шалтгаалсан осол

Секундтэй гэрлэн дохионы тоо: Секундтэй гэрлэн дохио буюу тоологчтой гэрлэн дохионы тусламжтайгаар Улаанбаатар хотод хурднаас шалтгаалсан,

анхаарал болгоомжгүй хөдөлгөөнд оролцсон, уулзвар буруу нэвтэрсэн, гэрэл дохио зөрчсөн ослуудад эерэг нөлөө үзүүлэх боломжтой.

Хоорондын зай тохируулаагүй

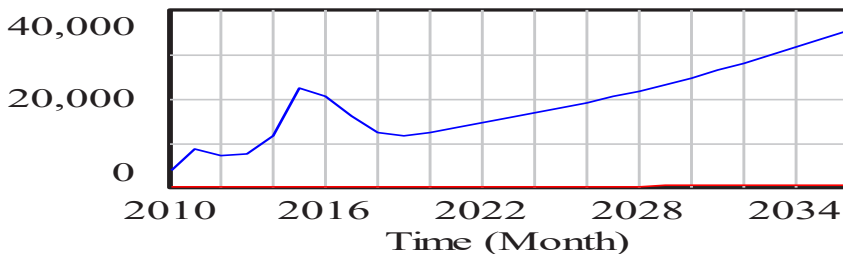


График 11. Хоорондын зай тохируулаагүйгээс шалтгаалсан осол

Дээрх судалгааны дүнгээс харахад 2025 онд нийслэлд 35 хувиар орон нутагт 36 хувиар, 2030 онд нийслэлд 35 хувиар орон нутагт 36 хувиар, 2035 онд нийслэлд 35 хувиар орон нутагт 36 хувиар өснө гэсэн ерөнхий төлөв гарч байна. Зам тээврийн осол, зөрчилд тээврийн хэрэгслийн нөлөөлж буй гол хүчин зүйлүүдэд өөрчлөлт

орсон тохиолдолд бий болох төлөв байдал, тээврийн хэрэгслийн суурь хүчин зүйлүүдийг тодорхой хувиар өөрчлөхөд нийслэл, орон нутгийн бүртгэгдэж буй, зөрчлийн төлөв байдалд орох өөрчлөлтийг тооцож үзвэл дараах дүр зураг гарч байна. Үүнд:



МОНГОЛЫН Дотоод Ажлын Яам



ᠮᠣᠩᠭᠣᠯ ᠰᠤᠴᠤᠳᠤ ᠰᠤᠳᠤᠯᠠᠯ

• Автомашины зээл олголтыг хязгаарлах хувь: 7-с дээш жилийн ашиглалтын хугацаатай автомашины зээлийн үйлчилгээг зогсоосноор 2035 онд автомашины өсөлтийг 22 хувь бууруулж нийт зам тээврийн ослыг 7 хувь бууруулах боломжтой;

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

• Чанарын шаардлага хангасан сэлбэг хэрэгслийн хувь: Монгол Улсын хэмжээнд ашиглагдаж буй тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний аюулгүй байдалд нөлөөлөх сэлбэгийн хугацаа, чанар зэрэгт хяналт тавин ажилласнаар орон нутагт үйлдэгдэх бүрэн бус тээврийн хэрэгслээс шалтгаалсан ослыг 3 хувиар, нийт ослыг 2 хувиар бууруулах боломжтой;

• Улсын үзлэгийн чанарын хувь: Монгол Улсын үзлэгийн чанарын стандартын хувийг 100 хувь чанартайгаар буюу гүйцэтгэхэд хурд хэтрүүлснээс шалтгаалсан осол нийслэлд 7 хувь, орон нутагт 7.5 хувиар тус тус бууруулах боломжтой бөгөөд 2036 онд 5360 зам тээврийн ослыг хязгаарлах боломжтой;

• Тээврийн хэрэгслийн гэрэлтүүлгийн стандартыг нэмэгдүүлэх хувь: Замын хөдөлгөөнд оролцож буй тээврийн хэрэгсэлд стандарт бус гэрэлтүүлэг ашигласан зөрчлийг 0 буюу бүх тээврийн хэрэгслийн гэрэлтүүлэг стандартыг хангахад Монгол Улсад үйлдэгдэх зам тээврийн ослыг 2 хувиар буюу 1519 ослоор бууруулах боломжтой;

• Тээврийн хэрэгслийн дугуйнд тавих хяналтыг нэмэгдүүлэх хувь: Хурд тохируулаагүй осол болон хоорондын зай тохируулаагүйгээс шалтгаалсан ослыг 4 хувь тус тус бууруулж Улаанбаатар хотод үйлдэгдэх зам тээврийн ослыг 2 хувиар орон нутагт үйлдэгдэх ослын 1 хувиар бууруулах боломжтой;

Автомашины ашиглалтын хугацаа, төрөл: Зам тээврийн ослын гаралтад 10-аас дээш жилийн ашиглалтын хугацаатай суудлын автомашин хамгийн их нөлөө үзүүлж байна.



График 13. 10-с дээш жилийн насжилттай тээврийн хэрэгслийн нөлөө

Зам, дэд бүтцийн хүчин зүйлүүдийг тодорхой хувиар өөрчлөхөд нийслэл болон орон нутагт бүртгэгдэж буй зам тээврийн осол, зөрчлийн төлөв байдалд орох өөрчлөлтийг тооцож үзвэл дараах дүр зураг гарч байна.

Зам, дэд бүтцийн хүчин зүйл:

Зогсоолын хүрэлцээний хувь: Улаанбаатар хотын орон сууц болон албан байгууллагын зогсоолын хүрэлцээний хувь хангалтгүй байгаа бөгөөд үүнийг дагаад жижиг ослын тоо нэмэгдэх хандлагатай

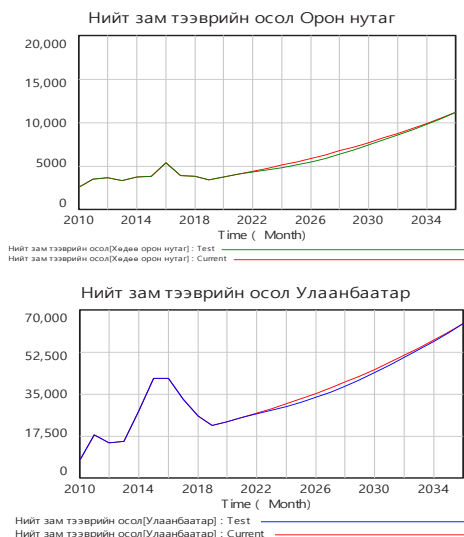
байна. Зогсоолын сэлгэлт хүрэлцээг сайжруулснаар Улаанбаатар хотод 2072 ослыг хязгаарлах боломжтой. Үүний үр дүнд ухрах үйлдэл буруу гүйцэтгэсэн осол хамгийн их буюу 14 хувиар багасах боломжтой. Зам, дэд бүтцийн хүчин зүйлүүдийг тодорхой хувиар өөрчлөхөд нийслэл болон орон нутгийн бүртгэгдэж буй зам тээврийн осол, зөрчлийн төлөв байдалд орох өөрчлөлтийг тооцож үзвэл дараах дүр зураг гарч байна.

Зам, дэд бүтцийн хүчин зүйлд:

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

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

Урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ зохиох: Тээврийн цагдаагийн албаны урьдчилан сэргийлэх соён гэгээрүүлэх нэг арга хэмжээ нь зам тээврийн осолд 4 жилийн турш сайн нөлөө үзүүлэх боловч урт хугацааны туршид үзүүлэх нөлөө багасаж байна. Иймээс урьдчилан сэргийлэх соён гэгээрүүлэх арга хэмжээг жил бүр авч хэрэгжүүлэх шаардлагатай байна.



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

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

График 14. Зам тээврийн осолд урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээний нөлөө

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

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

Зам тээврийн осол, зөрчилд нийгмийн нөлөөх нөлөө нөлөөлж буй гол



МОНГОЛЫН
ДОТООД АЖЛЫН
ЯАМ



ᠮᠣᠩᠭᠣᠯ ᠰᠤᠬᠤᠢᠭᠣᠯᠠᠬᠤ

хүчин зүйлүүдэд өөрчлөлт орсон тохиолдолд бий болох төлөв байдал: Нийгмийн хүчин зүйлүүдийг тодорхой хувиар өөрчлөхөд нийслэл болон орон нутгийн бүртгэгдэж буй зам тээврийн осол, зөрчлийн төлөв байдалд орох өөрчлөлтийг тооцож үзвэл дараах дүр зураг гарч байна.



График 15. Явган зорчигчийн буруутай үйлдэл Улаанбаатар хот, орон нутаг

Явган зорчигчдод чиглэсэн урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ зохион байгуулах: Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын нэг хэсэг нь явган зорчигчийн нөлөө бөгөөд явган зорчигчдод чиглэсэн урьдчилан сэргийлэх соён гэгээрүүлэх арга хэмжээг авснаар Улсын хэмжээнд явган зорчигчийн буруутай үйлдлээс шалтгаалсан ослын 16 хувиар бууруулах боломжтой байна.

Хамгаалах бүс дуулга, хүүхдийн суудлын хэрэглээний хувь: Монгол Улсад хамгаалах бүс, дуулга, хүүхдийн аюулгүйн суудлын хэрэглээ багатайгаас болж зам тээврийн ослоос болж амь насаа алдаж байгаа

Нийгмийн хүчин зүйлд: Сургуулийн автобусны хувь: Улаанбаатар хотын сургуулийн автобусны хүрэлцээг 50 хувьд хүргэхэд жил бүр зам тээврийн ослоос шалтгаалан гэмтэх хүүхдийн тоог 36, нас барах хүүхдийн тоог 1-ээр багасгаж байна.



Дээд боловсролтой хүний тоо болон насанд хүрсэн ажилтай иргэдийн тоо: Зам тээврийн осол гарахад боловсролын нөлөө ажиглагдаж байгаа бөгөөд дээд боловсролтой хүний тоо болон ажилтай иргэд 30 хувь нэмэгдэхэд зам тээврийн осол 6 хувиар багасах боломжтой.

хүмүүсийн тоо нэмэгдэж байна. Иймээс хэрэглээний хувийг 80 хувьд хүргэхэд нас баралтыг Улаанбаатар хот орчимд 20 хувь, орон нутгийн замд 42 хувиар тус тус багасгах боломжтой.



Зам тээврийн ослоос шалтгаалсан нийт нас баралт(Хөдөө орон нутаг): Test

Зам тээврийн ослоос шалтгаалсан нийт нас баралт(Хөдөө орон нутаг): Current

График 16. Зам тээврийн ослоос

шалтгаалсан нас баралт /Улаанбаатар хот, орон нутаг



МОНГОЛЫН
ИРГЭДИЙН
ХААГЧИЙН
ТООНЫ
НӨЛӨӨ



График 17. Нас баралтад анхны тусламжийн хугацааны нөлөө /Улаанбаатар хот, орон нутаг

Анхны тусламжийн хугацаа: Зам тээврийн ослын дараах анхны тусламжийг хугацааг 30 минут болгоход нас баралт 5 хувиар, 18 минут болгон бууруулахад 16 хувиар, 12 минутад 22 хувиар, 6 минут болгон бууруулахад орон нутагт 45 хувиар бууруулах боломжтой байна.

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



График 18. Нэгдсэн арга хэмжээ зөрчлийн тоонд нөлөөлөх нөлөө

Хэсэгчилсэн арга хэмжээ: Хэсэгчилсэн арга хэмжээг мөн адил 50% нэмэгдүүлэхэд зөрчлийн тоо 35 хувиар нэмэгдэж ослын тоог Улаанбаатар хотод 9 хувь, орон нутагт 8 хувиар бууруулах боломжтой.



График 19. Зам тээврийн осолд нөлөөлөх цагдаагийн алба хаагчийн тооны нөлөө

Цагдаагийн тоо: Гудамж талбайд үүрэг гүйцэтгэж буй албан хаагчийн тоог 1 дахин нэмэгдүүлэхэд зөрчлийн гаралт 31 хувь багасаж, зам тээврийн ослын тоо 15 хувиар буурах боломжтой.

Зөрчил илрүүлэх камерын тоо: Зөрчил илрүүлэх камерын тоог 1 дахин нэмэгдүүлэхэд зөрчлийн илрүүлэлт 2036

онд 51 хувиар нэмэгдэж байна. Иргэдийн оролцоо сошиал орчин, E-Police app: Зөрчлийн мэдээллийг иргэдээс хүлээн авч арга хэмжээ илрүүлэлтийг нэмэгдүүлснээр зөрчлийн илрүүлэлт 13 хувиар нэмэгдэж ослын тоо 6 хувиар буурах боломжтой.

Торгууль: Энэ динамик загварт зөрчлийн торгуулийн хэмжээг нэмэгдүүлэх



ᠮᠣᠩᠭᠣᠯ ᠰᠤᠳᠤᠯᠠᠭᠠᠨ ᠠᠨᠠᠭᠤᠯᠤᠰ

он болон торгуулийн хэмжээг симуляц хийж үр дүнг харах боломжтой.

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

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

Бүрэн бус тээврийн хэрэгслээр замын хөдөлгөөнд оролцсон: Зөрчлийн торгууль болон нэмэгдүүлэх хугацааг дээрх хэмжээгээр тогтооход зөрлийн гаралт 20 хувь буурч бүрэн бус тээврийн хэрэгслээс шалтгаалсан осол орон нутагт 6 хувиар буурах боломж байна.

Хурд хэтрүүлэх зөрчил: Хурд хэтрүүлэх зөрчлийг мөн адил 3 дахин нэмэгдүүлэхэд зөрчлийн гаралт 2 хувиар багасаж бага нөлөө үзүүлж байна. Харин 6 дахин нэмэгдүүлэхэд 11 хувиар багасаж байна. Мөн хурднаас шалтгаалсан зам тээврийн осол 6 хувиар буурах хандлагатай байна.

Эгнээ байр буруу эзэлсэн зөрчил: Дээрх зөрчлийг мөн адил нэмэгдүүлэхэд 20 хувиар багасаж зөрчлөөс хамаарсан осол Улаанбаатар хотод 5 хувиар багасаж байна. Бусад төрлийн зөрчил: Бусад төрлийн зөрчлийг торгуулийн хэмжээг 2026 оноос 3 дахин нэмэгдүүлэхэд зөрчлийн гаралт 13 хувиар багасаж ослын хэмжээ 1 хувиар буурах боломжтой.

Үр дүн:

Энэхүү судалгаагаар тогтоосон үр дүн нь Монгол Улсад зам тээврийн осолд нөлөөлж буй хүчин зүйлсийг цогц байдлаар авч үзсэнээр онцлог юм. Өмнөх судалгаанууд гол төлөв статистик тоон мэдээлэлд тулгуурлаж, ослын өсөлт, бууралтын чиг хандлагыг тайлбарласан байдаг (ЭМЯ, 2020; Засгийн газар, 2018). Харин манай судалгаанд системийн динамик загварчлалын аргыг ашигласнаар осолд нөлөөлөх хүний хүчин зүйл,

тээврийн хэрэгсэл, замын орчин, нийгмийн хүчин зүйлсийн уялдаа холбоог тооцоолж, урт хугацааны таамаг гаргасан нь шинэлэг тал болж байна.

Жишээлбэл, хурд хэтрүүлэлт болон согтууруулах ундаа хэрэглэсэн жолоочийн нөлөөг загварт оруулснаар 2030 он гэхэд ослын тоо 35%-иар өсөх төлөвтэй болохыг харуулсан. Энэ нь зөвхөн статистик дүнгээс илүүтэйгээр бодлого боловсруулагчдад ямар хүчин зүйлд илүү анхаарал хандуулах ёстойг тодорхой харуулж өгч байна. Үүнтэй төстэй судалгаа ОХУ, БНХАУ, Европын зарим улсад хийгдсэн бөгөөд тэдгээрийн үр дүн мөн адил жолоочийн сахилга, хяналтын тогтолцоо нь ослын түвшинд голлон нөлөөлдөг болохыг нотолж байна.

Мөн судалгааны үр дүн нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад бодлого боловсруулахад шууд хэрэглэх боломжтой. Тухайлбал, хурдны хяналтын камерын тоог нэмэгдүүлэх, жолоочийн сургалтын цагийг нэмэгдүүлэх, гүүрэн гарц байгуулах зэрэг арга хэмжээг хэрэгжүүлснээр ослын тоог дунд хугацаанд 10–15%-иар бууруулах боломжтойг загварчлал харуулсан. Энэ нь төрийн бодлогын түвшинд хөрөнгө оруулалтыг зөв чиглүүлэхэд ач холбогдолтой юм.

Иймээс энэхүү судалгаа нь зөвхөн Монголын нөхцөлд төдийгүй, хөгжиж буй бусад оронд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын бодлогыг боловсронгуй болгоход ашиглах боломжтой шинжлэх ухааны болон практик ач холбогдолтой гэж дүгнэж байна.

Дүгнэлт

Судалгааны ажилд үндэслэн дараах дүгнэлтийг дэвшүүлээ. Үүнд:

1. Аливаа улс орны хөгжлийн үндсэн тулгуурын нэгээхэн хэсэг нь зам бөгөөд түүний нийгэмд оруулж буй хувь нэмэр асар их байдаг. Эдийн засгийн нөхцөл байдал сайжрах тусам авто замын салбарт оруулах хөрөнгө оруулалтын хэмжээ нэмэгдэж, бүтээн байгуулсан авто зам нь эргээд эдийн засагтаа хөрөнгө оруулалтыг нэмэгдүүлэх үндэс болж байдаг. Иймд автозамыг илүү аюулгүй, баталгаатай замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангасан байхад голлон анхаарч “**аюулгүй**

авто замын дэд бүтэц байгуулах” ажлыг тасралтгүй хийж, гүйцэтгэх шаардлага нэгэнт бий болжээ. Учир нь зорчигч, тээврийн хэрэгслийн тоо хэд дахин өсөж байхад замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын суурь нөхцөл болох зам, орчны нөхцөл байдал төдийлөн өөрчлөгдөхгүй байна.

Орон нутгийг хатуу хучилттай замаар холбох, авто замын сүлжээний уртыг нэмэгдүүлэх чиглэлд ихээхэн анхаарч ирсэн нь зарим талаараа зорчих хурдыг нэмэгдүүлж, зам тээврийн осол гарах нэг нөхцөл болж ирсэн. Зам, замын байгууламжийн эвдрэл, гэмтэл, техникийн зөрчлийн нөхцөл байдлын талаарх бодитой судалгаа, мэдээлэл хангалтгүй байгаа нь судалгааны явцад харагдлаа. Замын засвар үйлчилгээ, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах тэмдэг, тэмдэглэгээ, байгууламжийн стандартын дагуу барьж байгуулах ажил хангалттай түвшинд хүрэхгүй байна. Зам тээврийн осол, гэмт хэрэг, зөрчлийн шалтгааныг зөвхөн жолооч, явган зорчигчийн буруутай үйлдлээс тухайлбал, замын хөдөлгөөний дүрэм, заалтыг зөрчсөн, хурд хэтрүүлэх, аюул саад бий болсон үед зогсоох арга хэмжээ авч чадахгүй байх, самбаачилж чадаагүйн улмаас онхолдох, мөргөлдөх, согтууруулах ундааны зүйл хэрэглэх зэрэг хэлбэрээр зам тээврийн осолд ордог гэж тодорхойлогдсон байна.

Осол, хэрэг, зөрчлийн материалаас үзэхэд ихэвчлэн замын нөхцөлөөс шалтгаалж зам тээврийн осол гарсан хэрэг, зөрчил тун цөөхөн байгаа нь зам тээврийн ослын шалтгааныг бодитой тодорхойлж чадаж байна уу гэдэгт эргэлзээ төрүүлж байна. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын цагаан номд 2018-д замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын (Монгол Улсын Засгийн газар, 2018) ач холбогдол, хийх аргачлалыг тодорхойлсон боловч судалгааны явцад замын хөдөлгөөн, замын байгууламжийн талаар аудит хийсэн материал олж тогтоогоогүй тул аудит хийдэг эсэх нь эргэлзээтэй байна.

Зам тээврийн ослын шалтгааныг тогтоох, нөлөөлж буй бусад хүчин зүйлийг тодорхойлох судалгаа шинжилгээг замын

цагдаагийн болон орон нутгийн аль ч байгууллага тогтмол хийдэггүй. Зам тээврийн ослын давтамжит газар “хар цэг”-ийн судалгаа тогтмолжоогүй, түүнийг хийх нэгдсэн аргачлал байхгүй, уг судалгааг хэн хийх, ямар байгууллага авч ашиглах, түүнийг үндэслэн ямар шийдвэр гаргах талаар эрх зүйн ямар нэгэн баримт бичигт тусгагдаагүй байна. (судалгааны явцад олж тогтоож чадаагүй). Зам тээврийн хар цэгийг хэрхэн тодорхойлох, ач холбогдол, түүнийг ашиглах албан тушаалтны талаар “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын цагаан ном-2018”-д тодорхой тайлбарласан боловч энэ нь түүнийг хийх батлагдсан стандарт, аргачлал биш юм.

2. Манай улсын иргэдийн нэн тэргүүний хэрэгцээнд байр сууцтай болох асуудал байдаг бол дараагийн чухал хэрэглээ нь автомашин болжээ. Зарим өрх хоёроос гурван тээврийн хэрэгсэлтэй байна. Цаашдаа энэ хэрэгцээ, хэрэглээ ойрын хугацаанд улам бүр өсөх хандлагатай. Тээврийн хэрэгслийн тоо сүүлийн 5 жилд хурдацтайгаар өсөн нэмэгдэж байна. Нийт бүртгэлтэй тээврийн хэрэгсэл дотор арваас дээш жил ашигласан тээврийн хэрэгсэл дийлэнх хувийг эзэлж байгаа бөгөөд жил ирэх тусам тэдгээрийн тоо нэмэгдэж байна. Олон жил ашигласан тээврийн хэрэгсэл их байх нь замын хөдөлгөөний аюулын эрсдэлийг нэмэгдүүлэх хүчин зүйлийн нэг болж байна. Манай улсад импортлогдон ирж байгаа мотоциклийн дийлэнхийг БНХАУ-аас нийлүүлж байна. Улсын хэмжээнд бүртгэгдсэн нийт мотоциклийн 87.7 хувь нь орон нутагт байгаа бөгөөд импортлогдсон мотоциклийн 80 орчим хувь нь улсын бүртгэл хяналтад хамрагддаггүй талаар судалгааны дүн гарсан.

3. Жолоочийн бүртгэлийн мэдээллийн нэгдсэн санд /энэ тоог шинэчлэх/ 2019 оны жилийн эцсийн байдлаар 1.265.544 мянган жолооч бүртгэлтэй байсан. Сүүлийн 10 жилийн үзүүлэлтээр жилд дунджаар 70 мянган жолооч шинээр бэлтгэгдэн тээврийн хэрэгсэл жолоодох эрх авч, насанд хүрсэн хүн амын талаас илүү хувь нь жолооч болсон байна. Жолооч бэлтгэх сургалт



МОНГОЛ УЛСЫН
ПОЛИЦИЯН АКАДЕМИ



ᠮᠣᠩᠭᠣᠯ ᠰᠤᠬᠢᠭᠣᠯᠠᠬᠤ

өнөөгийн шаардлагыг хангахгүй, жолоочийн хөдөлгөөнд оролцох соёл дутмаг, сахилга хариуцлага сул байгаа нь зам тээврийн осол гаргахад ихээхэн хэмжээгээр нөлөөлж байна. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын түвшин жолоочийн хариуцлагатай шууд холбон цөөхөн үзүүлэлтээр үнэлэх бус түүнд нөлөөлж буй хүчин зүйлийг илрүүлэн оновчтой олон үзүүлэлтээр дүгнэх шаардлага бий болжээ. Орон нутагт мотоциклийн хэрэглээ нэмэгдэж, түүнийг жолоодоход “сургалтад суух шаардлагагүй” өөрийн дадлаар эзэмшиж, өөрийн болон тээвэрлэж байгаа зорчигчийнхоо аюулгүй байдлыг хангах талаарх мэдлэг, ойлголт тун хангалтгүйгээс осолд өртөх нь элбэг байна.

4. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үндсэн суурь нь төрийн бодлого, хууль тогтоомжийн хэрэгжилт мөн. Өнөөдрийн байдлаар замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах эрх зүйн харилцаанд хамаарах хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж байгаа 10 гаруй хууль тогтоомж, олон улсын гэрээ, конвенц, автотээврийн харилцааны тухай засгийн газар хоорондын хоёр талын гэрээ, хэлэлцээр зэрэг эрх зүйн акт, /баримт бичиг/, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахтай холбоотой 250 орчим стандарт, норм дүрэм мөрдөгдөж, төрөөс замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, иргэдийг осол гэмтлээс урьдчилан сэргийлэх бодлого хөтөлбөр хэрэгжиж эрх зүйн орчин, төрийн бодлого хангалттай боловсруулагджээ. Харин тэдгээрийн хэрэгжилтийн байдал төдийлөн бидний хүсэж буй хэмжээнд хангалттай биш байна.

5. Жолоочийг хариуцлагын албан журмын даатгалд хамруулах, хохирогчийн эрхийг хамгаалахтай холбогдсон харилцааг Жолоочийн даатгалын тухай, Иргэний хууль, Компанийн тухай хууль, Санхүүгийн зохицуулах хорооны эрх зүйн байдлын тухай, Даатгалын мэргэжлийн оролцогчийн тухай, Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай, Автотээврийн тухай хуулиар зохицуулж байна. Эрсдэлээс хамгаалах олон хэлбэрийн нэг нь даатгал байдаг. Жолоочийн даатгалын тухай хууль (2011 он) мөрдөгдөж эхэлснээс хойш

жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалыг хэрэгжүүлэх, иргэн, хуулийн этгээдийг эрсдэлээс хамгаалах эрх зүйн орчин бүрдсэн байна. Хууль хэрэгжсэнээр нийгмийн бүхий л давхаргад даатгалын суурь ойлголт, ач холбогдлыг таниулсан, эрсдэлээс хамгаалах шинэ арга хэлбэр болж чадсан байна. Хэдийгээр ололттой сайн тал байгаа боловч хуулийг хэрэгжүүлэх хугацаанд засаж өөрчлөх, сайжруулах зарим практик хэрэгцээ шаардлагууд үүсжээ.

Даатгалын тохиолдол гарсан даруйд даатгалын байгууллага нэн даруй шуурхай албыг илгээх үүргээ харилцан адилгүй биелүүлж байгаа талаар иргэдийн гомдол тасрахгүй (Монгол Улсын Засгийн газар, 2019) байгаа, орон нутагт хэрхэн шуурхай албаны үйлчилгээ үзүүлдэг эсэх нь тодорхойгүй байна.

Санал

Судалгааны үр дүнд үндэслэн дараах саналыг гаргаж байна.

1. Шинжлэх ухааны үндэслэлтэй, бодиттой судалгааг хийж, үр дүнг хэмжиж, судалгаанд суурилсан шийдвэр гаргаж байх олон улсын чиг хандлагаар замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын судалгааг мэргэшсэн судалгааны байгууллагаар тогтмол хугацаанд хийж байх шаардлагатай байна. Судалгааны ажлын үндсэн материал болох замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалтай холбоотой мэдээллийн нэгдсэн сан, статистик тоо мэдээллийг бүрдүүлэх талаар Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн 10 дугаар зүйлд (Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль, 2019) заасан боловч, мэдээллийн сангийн мэдээлэл давхардах, статистик тоо баримт хоорондоо зөрөх, шаардлагатай зарим мэдээллийн үзүүлэлт дутмаг, байхгүй зэргээс үнэн бодиттой, шаардлагатай мэдээлэл гарахгүй байна. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах асуудалтай холбоотой төрийн болон төрийн бус байгууллагын дундын мэдээллийн нэгдсэн сантай болох, мэдээний маягт, хүснэгт, мэдээ авах, боловсруулах хугацаа зэрэг статистикийн мэдээлэл бүрдүүлэх зарчим, шаардлагыг

хангасан мэдээллийн нэг сувагт төвлөрөх санг бий болгох шаардлагатай.

2. “Аюулгүй авто замын дэд бүтэц байгуулах арван алхам бүхий төлөвлөгөө”-нд дурдагдсан автозамын дэд бүтэц буюу бүтээн байгуулалтыг 1-5 од бүхий үнэлгээгээр үнэлж, 2030 он гэхэд автозамын ослын тоог бууруулахын тулд шинээр баригдсан бүх автозам дор хаяж гурван одтой байх ёстой заалтыг баримтлах;

3. “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах 10 жилийн хөтөлбөрийн дэлхийн төлөвлөгөө”-нд заасан автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдал, автозамын зорчигчийн зан төлөв, автозамын боловсрол болон ослын дараах хариу үйлдэл үзүүлэх ажиллагаанд анхаарал хандуулах, ялангуяа ослын дараах хариу арга хэмжээг анхаарал хандуулах;

4. Монгол Улсын Засгийн газрын 2000 оноос хойш баталсан дөрвөн удаагийн үндэсний хөтөлбөр бодлого шийдвэр нь тухайн цаг үедээ хэрэгжсэн хэдий боловч замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндсэн суурь нөхцөл бүрэн хангагдаагүй, дэвшүүлсэн зорилт нь явцуу хүрээнд байсан зэрэг хүчин зүйл нөлөөлсөн учраас дорвитой өөрчлөлт гараагүй, бодлого стратегийн шинжлэх ухааны үндэслэлтэй боловсруулаагүйн улмаас ойр ойрхон солигдох, үр дүнг бодитой тооцохгүй байх нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд шууд нөлөөлж байна. Иймд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үндэсний тогтвортой бодлого барьж, хэрэгжүүлэх;

5. Аюулгүйн зам, замын байгууламжийг байгуулах хөрөнгө оруулалтыг нэмэгдүүлэх, түүний санхүүжүүлэлтэд дүн шинжилгээ хийх, зам тээврийн осол гарахад замын нөхцөлөөс хамаарч байгаа эсэхийг шинжлэх ухааны үндэслэлтэй өөрөөр хэлбэл, осол гарсан газруудын ослын давтамж, байрлал, ойролцоо цэгүүдийн замын нөхцөл болон геометр үзүүлэлтийн ижил байдлаар нь багцлан үзэж, замын өгсүүр, шулуун, замын муруй хэсэг, хонхор гүдгэр, овор товон, эвдрэл гэмтэл, зорчих хэсгийн гадаргуу тасарсан, халтиргаа гулгаа, эргэлт,

эргэлтийн дотор талын үзэгдэх зай, хязгаарлалт (Эрүүл мэндийн яам, 2012) зэргийг мэргэжлийн судалгааны баг гаргаж, замын аудит хийлгэж нөхцөл байдлыг нарийвчлан тогтоож байх. Авто ослын мэдээлэл цуглуулах болон зохицуулах системийг сайжруулах;

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

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

8. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, зам тээврийн осол зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх нь олон хүчин зүйлээс хамаарах нийгмийн шинж чанартай нарийн төвөгтэй асуудал боловч хөдөлгөөний зөв зохион байгуулалт, хөдөлгөөнд оролцогчдын сахилга, соёлоос ихээхэн шалтгаална. Иймд тээврийн хэрэгслийн жолооч бэлтгэх сургалтын хөтөлбөрт тусгагдсан онолын мэдлэгийн хичээлийн цаг, сэдвийн төлөвлөгөөнд жолоочийн сахилга, хариуцлага, жолоодох соёлын талаарх ойлголт ухагдахуун өгөх цагийг нэмэгдүүлэх, жолооны курс, сургалтын төвийн үйл ажиллагааг чанаржуулахад онцгой анхаарах, сургалтын стандарт боловсруулж, олон нийтийн



МОНГОЛЫН Дотоод Ажлын
ХАМГААГАХ ЯАМ



ХҮҮЛЬ САХИУЛАХУЙ

мэдлэгийг дээшлүүлэх арга зүйн болон материал бий болгох;

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

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

11. Хүүхдийн аюулгүй байдлыг хангах, гадна орчинд хүүхдийг хамгаалах чиглэлээр бусад байгууллагын хоорондын “хүүхэд хамгаалал” түншлэлийг өргөжүүлж, түүнд хувь нэмэр оруулж буй аж ахуйн нэгж, байгууллагуудыг бүхий л хэлбэрээр дэмжих, ухаалаг хяналтын систем, технологийн шинэ шийдэл, инновац нэвтрүүлэх;

12. Даатгалын нөхөн төлбөр гаргуулахад хохирол үнэлэгчээр үнэлүүлэх, хохирол үнэлэгчийг даатгагчийн зүгээс даатгагчийн зүгээс томилох нь даатгалуулагч, хохирогчийн эрх ашигт нийцэхгүй байгааг засах, даатгалын тохиолдол бүрт хохирол үнэлэгч оролцох шаардлагыг хуулиар тогтоосон нь хохирогч хохирол үнэлэгчтэй тохиролцон хиймлээр хохирлын үнэлгээг нэмэгдүүлж, даатгагчийг хохироох зэрэг боломжийг үүсгэж болзошгүй байгааг анхаарах;

13. Авто техникийн засварын газруудыг чанартай үйлчилгээ үзүүлэх, аюулгүй тээврийн хэрэгслийн шаардлагыг

хангах засвар үйлчилгээг явуулж байхад анхаарч засварын газрыг бүртгэлд оруулж, хариуцлагатай болгох, стандарт тогтоох, мэргэжлийн ажилчдаар хангагдах шаардлагыг тавих, магадлан итгэмжлэх улмаар даатгалын сангаас авто техникийн засварын газруудад төлбөр шууд хийгддэг зэрэг зохицуулалтыг хийх;

Ашигласан материал

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль, 10 дугаар зүйл (Улсын Их Хурал 2019).

Монгол телевиз. (2025, 03 дугаар сар 06-ний өдөр 19 цаг 30 минут). Мэдээ. Улаанбаатар хот.

Монгол Улсын Засгийн газар. (2018). "Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын цагаан ном". Улаанбаатар хот: Судалгааны хүрээлэн.

Монгол Улсын Засгийн газар. (2019). Жолооч даатгалын байгууллагаар үйлчлүүлэхэд хүндрэл учирдаг эсэх талаарх судалгаа. "Баянзүрх дүүргийн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын судалгаа". Улаанбаатар хот: Мөнхийн үсэг.

Монгол Улсын Үндсэн хууль, Төрийн мэдээлэл эмхэтгэл: №32 (Улсын Их Хурал 1992).

Хууль Зүй, дотоод хэргийн яам. (2023). Судалгаа. "Зам тээврийн гэмт хэрэг, зөрчилд хүлээлгэх хариуцлагын харьцуулсан судалгаа". Улаанбаатар хот: Admon printing .

Эрүүл мэндийн яам. (2012). Монгол Улс дахь зам тээврийн осол, зөрчлийн статистик үзүүлэлтийн эмхэтгэл. *Монголын анагаах ухаан сэтгүүл*, №3 /161/.

Эрүүл мэндийн яам. (2020). "Монгол Улс дахь зам тээврийн осол, зөрчлийн статистик үзүүлэлтийн эмхэтгэл". Улаанбаатар хот: Эрүүл мэндийн яам.