

Өндөр хурдны Тууш автозам ба хөдөлгөөний аюулгүй байдал Expressway and traffic safety



Д.Гомбосүрэнжав

Магистрант, Замын цагдаагийн албаны Нийслэлийн замын хөдөлгөөний хяналтын газрын СХД дэх замын цагдаагийн хэлтсийн ахлах зохицуулагч, цагдаагийн ахлах дэслэгч

Gombosurenjav D.

Pre-master, Police first lieutenant, senior inspector of division of traffic police of Songinokhairkhan district, Inspection station of Capacity Police, Department of Traffic Police.

Э.Энхболд

Магистр, Хууль сахиулахын их сургуулийн Цагдаагийн сургуулийн замын цагдаагийн тэнхимийн дэд профессор, цагдаагийн ахмад

Enkhbold E.

Police captain, pre-professor of Traffic police's faculty, Police institute, Law Enforcement University

Товч агуулга: Өргөн уудам газар нутагтай манай орны хувьд нэг цэгээс нөгөөд шилжин зорчиход автозам хамгийн чухал үүргийг гүйцэтгэдэг. Ачаа болон зорчигч тээврийн урсгал нэмэгдсэнтэй холбоотойгоор автозамаар зорчих иргэдийн тоо өсөн нэмэгдэж, шинээр хот суурин, аймгийн төвүүдийг хооронд нь холбосон улсын болон орон нутгийн чанартай автозамууд шинээр баригдсаар байна. Ийнхүү автозамууд ашиглалтад орох бүрд тухайн автозамаар зорчиж байгаа тээврийн хэрэгслийн хурд нэмэгдэж, туулах хугацаа багасах зэрэг олон сайн талуудыг бий болгосон ч, нөгөөтэйгүүр тээврийн хэрэгслийн хурд нэмэгдэх явдал нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд сөргөөр нөлөөлж, эрдэнэт хүний амь нас, эрүүл мэнд хохирох явдал ихээр гарч байна. Энэ бүхнийг бууруулах зорилгоор Замын цагдаагийн албанаас хяналтын үйл ажиллагааг явуулж байгаа боловч хүссэн үр дүнд хүрэхгүй байна. Ийнхүү хурдны зөрчилтэй нэг мөр тэмцэж, хор хохирлыг бууруулж хараахан чадаагүй байхад манай улсад хурдны автозам барих асуудал яригдаж, зураг төслийн ажил хийгдэж, ажлын үйл явц эхэлсэн байна. Гэтэл бид шинээр баригдах өндөр хурдын автозамын талаар салбарууд хооронд нэгдсэн ойлголтгүй, хяналтын тогтолцоог бүрдүүлэхэд шаардлагатай бодлогыг тодорхойлоогүй байгаа нь ирээдүйд тус зам дээр гарч болох олон ноцтой зам тээврийн осол, зөрчлөөс хэрхэн сэргийлэх арга тактик, тухайн замаар зорчих жолооч, тээврийн хэрэгсэлд хяналт тавих арга хувилбар, мэргэжилтнээ бэлдсэн үү гэдэг асуултын хариуг олохоор энэхүү илтгэлийг бичсэн болно.

Түлхүүр үгс: Хурдны автозам, Тууш автозам, Уралдааны автозам, Тээврийн хэрэгсэл.

Key words: Speedway, Expressway, Raceway, Vehicle.

Үндсэн хэсэг:

Дэлхий дахинд зам тээврийн ослын улмаас жилд 1.2 сая гаруй хүн амь насаа алдаж, 50 сая гаруй хүн бэртэж, гэмтэн хөгжлийн бэрхшээлтэй болж байгаагийн зэрэгцээ 5-29 насны хүүхэд, залуучуудын үхлийн үндсэн шалтгаан нь зам тээврийн осол болж байна. Зам тээврийн осол нь зүрхний шигдээс, сэтгэлийн дарамтын дараа хүн амын нас баралтын гурав дахь гол шалтгаан болох төлөвтэй байгаа бөгөөд зам тээврийн ослоор нас амиа алдсан хүмүүсийн 90 гаруй хувь нь буурай болон хөгжиж байгаа улс оронд ногдож, жилд нийт 65 тэрбум ам. долларын хохирол учирч байгааг НҮБ-аас онцлон тэмдэглэж, 2010 онд Ерөнхий Ассемблейн хуралдаанаас 2011-2020 оныг “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын жилүүд” болгон зарлаж 64/255 дугаар тогтоолыг гаргаж, зам тээврийн ослыг эрс багасгаж, нас баралтыг 50 хувиар бууруулах зорилтыг дэвшүүлсэн.

Манай улсын хувьд зам тээврийн осол, зөрчлийн тоо жилээс жилд нэмэгдэж, түүнээс шалтгаалах нас баралт өсөх хандлагатай байна¹. Манай улсад гарч байгаа нийт осол, гэмтлийн 18.9 хувийг зам тээврийн осол эзэлж байна².

Зам тээврийн осол гарахад нөлөөлж байгаа гол хүчин зүйл нь хурд хэтрүүлэх (22.7 хувь), согтууруулах ундаа хэрэглэх (9.1 хувь) зөрчил болж байгаагаас гадна эмх замбараагүй хороолол, зохион байгуулалтгүй зам, зохицуулж чадахгүй гэрлэн дохио, замдаа ихэдсэн тээврийн хэрэгслийн тоо, парк хэт хуучирсан автомашин, бүхэлдээ төлөвлөлтгүй бодлого, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг зохицуулж байгаа хууль, дүрэм, журам, стандартын биелэлт хангалтгүй, хөдөлгөөнд оролцогчдын ёс зүй, жолоочийн мэргэжлийн мэдлэг боловсрол дутмаг, хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах байгууллагуудын ажлын уялдаа хангалтгүй зэрэг дутагдлууд байгаа нь судалгаагаар тогтоогдсон болно. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах явдал нь дан ганц замын хөдөлгөөнийг зохицуулагч цагдаа, тээврийн хэрэгсэл жолоодож яваа жолоочийн үүрэг мэтээр ойлгож, зөвхөн эдгээр субъектэд хандсан бодлогыг хэрэгжүүлж ирсэн.

Үүнээс харахад манай улсад “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал”-ын талаар өнөөг хүртэл нэгдсэн ойлголтгүй байна. ОХУ-д хэрэглэгдэж байгаа зарим нэг сурах бичигт³ тодорхойлноор зам тээврийн осол, зөрчил, түүнээс учрах хор хохирлоос хамгаалагдсан, урьдчилан сэргийлэгдсэн төлөв байдал гэсэн байдаг. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай Монгол Улсын хууль-д зааснаар “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах” гэсэн ойлголт байх бөгөөд энэ нь “Зам тээврийн осол гэмтэл, түүнээс учрах хор хохирлыг багасгахад чиглэгдсэн үйл ажиллагаа” гэж тодорхойлогдсон байна.

Зам тээврийн ослын шалтгаан нөхцлийг тогтоох, түүнд нөлөөлж байгаа хүчин зүйлсийн оролцоог зөв тооцох нь хүний эрх, эрх чөлөөг хангах, хууль шүүхийн байгууллагын үйл ажиллагааг зөв шударга явуулах гарцаагүй нөхцлийг бүрдүүлж байна. Өөрөөр хэлбэл “Хүн-Тээврийн хэрэгсэл-Зам-Орчин” гэсэн системийн хоорондын харилцан хамаарал, түүний бүрдүүлэгч элемент нэг бүрийг зөв тооцох зайлшгүй шаардлагатай болохыг нэгэнт тодорхойлжээ⁴.

Эрдэмтэн, судлаачдын тодорхойлж байгаагаас харахад замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал, зам тээврийн осолд нөлөөлж байгаа хүчин зүйлсээс “хүн”-ий хүчин зүйлийн нөлөөлөл 57 хувь, “тээврийн хэрэгсэл”-ээс хамаарсан нөлөөлөл 4 хувь, “зам”-аас хамаарсан нөлөөлөл 2 хувийг эзэлж, автозамын нөхцөл байдлыг зөв үнэлж дүгнэж чадаагүйгээс 27 хувь, тээврийн хэрэгслээ бүрэн эзэмшиж чадаагүйгээс 6 хувь, зам, тээврийн хэрэгслийн хоорондын хамаарал 1 хувийг тус тус эзэлж, харин орчны нөлөөлөөс хамааралтай 3 хувь гэсэн байна. Энэ судалгааны баримтаас харахад замаас шалтгаалсан зам тээврийн осол нийт осол, хэргийн 27 хувийг бүрдүүлж байгаа тул автозамын талаар судлан үзэх судлаач бидний үүрэг гэж үзсэн. Дээр дурьдсан судалгаанд мөн зам тээврийн осол, хэрэг гарах үндсэн шалтгааныг хурд хэтрүүлэх зөрчлөөс улбаатай гэж тогтоожээ. Иймд тээврийн хэрэгслийн хурдны тухай ойлголт, хурд ихтэй зорчих боломжтой Тууш автозамын аюулгүй байдлын тухай судлан үзэхээр зорилоо.

Хурдны зам гэж ямар замыг хэлэх вэ? гэсэн асуултын хариуг олохын тулд нэр томъёоны талаар эхлээд авч үзье. Миний мэдэх дараах гадаад нэршил байдаг. Highway, motorway, expressway, raceway, speedway гэсэн түгээмэл нэршил гадаадын улс оронд өндөр хурдны автозамаа нэрлэсэн байна. Би Highway гэсэн англи үгийг хурдны автозам гэж ойлгож ирсэн бөгөөд энэ үгийг анх хэрэглэх болсон нь тухайн автозам нь хөдөлгөөнд оролцогч нарт аюултай нөхцөл байдал бий болгодоггүй хамгийн сайн чанартай, огцом эргэлт, олон уулзвар гарцгүй, явган зорчигчийн хөдөлгөөн автозамтай нэг түвшинд огтлолцоогүй, гэрлэн дохио бага байрлуулсан саадгүй зам гэсэн утгыг илэрхийлдэг. Азийн улс оронд өндөр хурдны автозамаа Expressway гэж нэрлэж байгаа нь бидний хурдтай зорчих боломж бүхий Тууш автозам гэсэн ойлголттой ижил журам баримталдаг

¹ Зам тээврийн осол, гэмтэл, түүнээс сэргийлэх мэдээллийн багц. 2010, ММСС.

² Эрүүл мэндийн статистикийн үзүүлэлтүүд. 2008 он, ЭМГ.

³ А.Кликовштейн “Организации дорожного движения” 2001. Москва Изд.центр “Транспорт” хуудас 12

⁴ МУ-ын Засгийн газрын 2012 оны 146 дугаар тогтоолоор батлагдсан “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үндсний стратеги”

автозамыг хэлж байна. Харин европын улс оронд Motorway гэсэн үгийг хурдны автозамынхаа нэршил болгон ашиглах нь түгээмэл байдаг байна. Харин Америкийн нэгдсэн улсад хурдны замаа Highway гэж нэрлэж хэвшсэн байна. Манай улсын хувьд хурдны автозам гэсэн нэр томьёо нь Тууш автозам гэдэг байдлаар нэрлэх нь зохимжтой бөгөөд цаашид хурд хэтрүүлэх явдлаас сэргийлэх үр дүнтэй байх үндэстэй юм.

Замын цагдаагийн албанаас авсан статистик тоо мэдээг судлан үзэхэд улсын хэмжээнд 2017 оны 01 дүгээр сард гарсан ХАБАЖЭГХ \Эрүүгийн хуулийн 215\ өнгөрсөн оны мөн үетэй харьцуулахад хүн амь насаа алдсан тохиолдлын тоо Нийслэлд- 2016 оны 1 сард 8 байсан бол 2017 оны 1 сард 4 буюу -50%, Орон нутагт- 2016 оны 1 сард 9 байсан бол 2017 оны 1 сард 23 буюу 2.5 дахин буюу нийт дүнгээр улсын хэмжээнд 2016 оны 1 сард 17 бүртгэгдэж байсан бол 2017 оны 1 сард 27 буюу 58.8 хувиар өссөн дүн мэдээ гарсан байна. Тухайн ослуудын хувь нэг осолд холбогдсон тээврийн хэрэгслийн тоогоор авч судлан үзэхэд 1 тээврийн хэрэгсэл холбогдсон-25, 2 тээврийн хэрэгсэл хоорондоо мөргөлдсөн-8, 3 болон 4 тээврийн хэрэгсэл холбогдсон тохиолдол тус бүр 1,1 байна.

Энэ хугацаанд улсын хэмжээнд гарсан зам тээврийн осол хэргийн материалтай танилцаж, нөхцөл байдал дүн шинжилгээ хийж үзэхэд нийт гарсан зам тээврийн осол хэргийн 78 хувь нь хурдны зөрчил гаргаж, онхолдох хэлбэрээр гарчээ. Энэ байдал цаашид дахин ийм байдлаар үргэлжлэх төлөв судлаач бидний хувьд өндөр магадлалтай харагдаж байна гэж үзэж байна.

Зам тээврийн ослын бүртгэл, мэдээ, тайлангаас харахад жил бүр гэмтсэн, нас барсан хүний тоо байнга өсч байсан боловч УИХ-аар батлагдсан Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай шинэ хууль 2015 оны 9 дүгээр сарын 1-ний өдрөөс эхлэн мөрдөгдөж, түүнийг дагасан эрх зүйн акт, журам заавар шинэчлэгдэж, зам тээврийн гэмт хэрэг, зөрчил гаргасан тохиолдолд хүлээлгэх хариуцлагыг чангатгах заалтууд орсон.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хатуу чанга шинэ хууль хэрэгжсэнээр жолооч нарын хариуцлага дээшилж, жолооч, зорчигчид автомашины хамгаалах бүсийг тогтмол зүүх, явган зорчигчид гэрлэн дохиогоор зам хөндлөн гарч хэвших, ингэснээр зам тээврийн осол, зөрчлийн тоо буурах, хүний амь эрсдэх, эрүүл мэндээрээ хохирох зэрэг явдал буурах эерэг талууд 2016 онд ажиглагдаж байсан. Гэтэл улсын хэмжээнд 2017 оны 01 дүгээр сард гарсан Хөдөлгөөний аюулгүй байдал, ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэрэг /Эрүүгийн хуулийн -215/ өнгөрсөн оны мөн үетэй харьцуулахад нийт хэрэг 2.1 дахин, орон нутагт 3.7 дахин өссөн үзүүлэлттэй байгаа нь яагаад өсөх болов гэсэн асуудлыг дагуулж байна. 2012 онд Монгол улсын засгийн газраас “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үндэсний стратеги (2012-2020 он)” баталсан. 2020 он гэхэд зам тээврийн ослын улмаас нас барсан болон хүнд гэмтсэн хүний тоог тус бүр 50 хувиар бууруулна гэсэн зорилт дэвшүүлсэн.

Монгол улсад шинэчлэл, өөрчлөлт эрчимтэй явагдаж байгаа боловч түүнийг дагасан үйлчилгээ, үйл ажиллагаа орхигдож байна. Энэ үйл ажиллагаа шинээр тавигдаж байгаа автозам ашиглалтад ороход илт мэдрэгдэж байна.

Өнөөг хүртэл тууш зам тавигдаагүй боловч аймгуудын төвийг шинээр хатуу хучилттай замуудаар холбох ажил далайцтайгаар хийгдэж байна. Хатуу хучилттай зам шинээр тавигдсан аймгуудад зам тээврийн осол ихээр гарч байна. Тухайлбал: УБ-Дархан, Дархан-Сэлэнгэ, Дархан-Эрдэнэтийн хатуу хучилттай зам ашиглалтад ороход зам тээврийн осол өмнөх онын мөн үетэй харьцуулахад өссөн дүнтэй гарч байсан. УБ-Багануур, УБ-Хэнтий, УБ-Говьсүмбэрийн хатуу хучилттай зам ашиглалтад орсноор зам тээврийн осол огцом өссөн байна. Ховд аймагт Хөшөөтийн уурхайн 311 км хатуу хучилттай зам, аймгийн төвөөс Говь-Алтай хүртэл хатуу хучилттай замын дийлэнх хэсэг нь ашиглалтад ороход зам тээврийн осол ихээр гарч хүн гэмтэх, амиа алдах тохиолдол 2011 онд 5 дахин өссөн байдаг. 2016 онд хүний амь эрсдсэн зам тээврийн осол, хэргийн 166 тохиолдол нь онхолдох хэлбэрээр гарсан байна. Энэ нь онолын хувьд тээврийн хэрэгсэл онхолдох үндсэн хүчин зүйл нь өндөр хурдтай явсантай холбоотой гэж автомашин зохион бүтээгч нар тодорхойлсон байдаг. Үүний нэгэн баталгаа бол дээрх онхолдсон тохиолдлын 154 тохиолдолд нь орон нутгийн замд гарсан тоо мэдээ байна. Дорноговь аймгийн чиглэлд 10, Булган аймгийн чиглэлд

9, Хөвсгөл аймгийн чиглэлд 10, Төв аймаг, Сэлэнгэ аймгуудын чиглэлд тус бүр 17, 17 онхолдох хэлбэрээр осол гарсан байна.

Онхолдох хэлбэрээр гарсан дээрх зам тээврийн ослын шалтгаан, нөхцөлийг дараахь байдлаар дүгнэж байна. Үүнд:

- Жолооны сургалт хангалтгүй. 20 км/цаг хурдтайгаар жолооны дадлагын талбайд хийгээд, хотын жолоодлогыг суурингийн захын хөдөлгөөний эрчим багатай замд бага хурдтай хийгээд шалгалтад тэнцэж, жолоодох эрхийн үнэмлэх авсны дараа 80 км/цаг хүртэл хурдтайгаар явахыг зөвшөөрсөн орон нутгийн замд автомашин жолоодох нь осол гарах нэг нөхцөл, шалтгаан болж байна.

- Хатуу хучилттай зам ашиглалтад орох гэж байгаатай холбоотойгоор тухайн нутгийн иргэдэд хандсан урьдчилан сэргийлэх ажил огт хийгдэхгүй байна. Үүнд: Малаа замын ойролцоо хэрхэн хариулах, зам хөндлөн тууж гаргахдаа анхаарах зүйл гэх мэт.

- Тээврийн хэрэгслийн техникийн байдал шаардлага хангахгүй байна. Бага хурдтай ойр зуур ашиглагдаж байсан автомашинууд 80 км/цаг хүртэлх хурдтайгаар замын хөдөлгөөнд оролцоход дугуй хагарч буудах, өндгөн тулгуур мултрах, зорчих хэсэг дээр эвдэрч зогссоноос бусдын хөдөлгөөнд саад учруулах зэрэг ноцтой байдал үүсгэж байна.

Хатуу хучилттай зам ашиглалтад ороход зам тээврийн осол өсч байгаа нөхцөлд өндөр хурдны автозам ашиглалтад орвол огцом өсөх магадлалтай. Энэ илтгэлийн гол зорилго нь хурдны зам ашиглалтад ороход замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах урьдчилсан бэлтгэл ажлыг төлөвлөх, хэрэгжүүлэх санал дэвшүүлэхэд оршино.

Хурдны автозам буюу Тууш автозамын тухай замын хөдөлгөөний дүрэмд заасан байдаг боловч өмнө нь манай улсад Тууш автозам баригдаагүйгээс дүрмийн тухайн заалтуудыг хэнч анхааралтай авч үздэггүй байсан. Харин одоо л бодит биелэлээ олох гэж байна. Улаанбаатараас Хөшигтийн хөндий хүртэл, Сэлэнгэ аймгийн Алтанбулаг сумаас Дорноговь аймгийн Замын-Үүд хүртэл гэх мэт тууш замуудын зураг төслийн ажил хийгдэж, гүйцэтгэгчийг сонгон шалгуулаад байна.

Хурдны автозамын хөдөлгөөний хяналтын тогтолцоог бий болгох асуудал өнөөдрийн тулгамдсан асуудал болоод байна.

Өндөр хурдны Тууш зам тавигдахаас өмнө эрх зүйн зохицуулалтыг сайжруулах, арчлалт, засвар үйлчилгээ, урьдчилан сэргийлэх ажлыг шат дараатай, зохион байгуулалттай хийх нь тухайн төрлийн автозам ашиглалтад ороход тулгарч болох хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аюулгүйн шаардлагыг хангахад ихээхэн чухал үүрэгтэй юм. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд нөлөөлөгч хүчин зүйлс тус бүрээр өндөр хурдны Тууш автозамын аюулгүй байдлыг хангахад шаардлагад тулгарч буй асуудлыг авч үзье.

1. Хүн (Жолооч-явган зорчигч-зорчигч)-ний хувьд анхаарах асуудал:

1.1 Жолооны сургалтын хөтөлбөрт хурдтайгаар Тууш автозамд автомашин жолоодох дадлагыг нэмж оруулах, үүний тулд өндөр хурдтай жолоодох дадлагын талбайг бий болгох шаардлагатай. Үүнийг бүх ангиллын сургалтын хөтөлбөрт тусгах. Жолооч нарт давтан сургалт явуулах, үүнтэй холбоотойгоор урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээг төлөвлөлт, системтэйгээр зохион байгуулах шаардлагатай. Сургалтад суудлын даруулга, хүүхдэд зориулсан аюулгүйн суудал, хамгаалалтын малгай, жолоочийн бие, сэтгэл зүйн онцлог, цаг агаар, байгалийн элдэв үзэгдлийн үед Тууш автозамд тээврийн хэрэгсэл жолоодох арга барил, мэдлэг, чадвар эзэмшүүлэх гэх мэт.

1.2 Өндөр хурдны Тууш автозам дайран өнгөрөх орон нутагт оршин суугч, иргэдэд (тээврийн хэрэгслээр зорчиход анхаарах зүйлс, хурдны болон хатуу хучилттай замын орчим малаа хэрхэн хариулах, зам хөндлөн гарахад баримтлах дүрэм гэх мэт) мэдлэг, чадвар, хандлагыг дэс дараатай сургалт явуулах байдлаар урьдчилан бэлтгэх.

2. Тээврийн хэрэгслийн хувьд анхаарах асуудал:

2.1 Тээврийн хэрэгслийн техникийн байдалд тавих шаардлагыг өндөржүүлж оношлогоог боловсронгуй болгох, мөн холбогдох ISO, евро стандартуудыг өөрийн орны нөхцөл байдалд тулгуурлан шинээр нутагшуулах. Тухайлбал: (Дугуйн стандарт, гэрлийн стандарт, хүүхдэд зориулсан аюулгүйн суудлын стандарт гэх мэт)

2.2 Тээврийн хэрэгслийг замын хөдөлгөөнд оролцох үеийн техникийн байдалд тавих хяналтыг сайжруулах. Монгол улсын стандарт "Автотээврийн хэрэгслийн техникийн байдалд тавих ерөнхий шаардлага"-г ягштал мөрдүүлэх. (MNS 4598-2011)

Жишээ: Замын хөдөлгөөнд оролцож байгаа ачааны автомашины бүх жингийн байдалд шалгалт хийхэд 3 тэнхлэгтэй "НОВО" маркийн автомашины бодит жин 54 тн байсан, стандартаар 25 тн байх ёстой. 6-н тэнхлэгтэй тээврийн хэрэгслийн замын хөдөлгөөнд оролцохыг зөвшөөрөх бүх жин нь 44 тн байх ёстой байтал өнөөдрийн байдлаар 100 тн бодит жинтэй автомашин орон нутгийн замд явж байна.

Бүх жин нь 44 тн тээврийн хэрэгсэл явахаар тооцоологдож тавигдсан замаар 100 тн бодит жинтэй автомашин явахаар уг зам эвдрэх үндэс болж байна. Иймд хурдны замын эхлэл цэгүүдэд пүү тавих шаардлагатай.

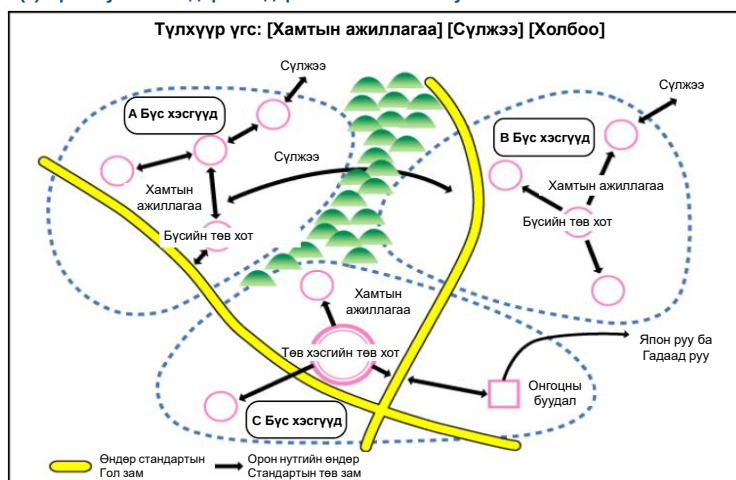
Мөн тээврийн хэрэгслийн оврын хэмжээг (тээврийн хэрэгслийн өндөр 4 м, өргөн 2,5 м) тооцон хяналтын хаалга хийх. Шөнийн цагт үйлдвэрээс тавигдсан автомашины оврыг илтгэсэн гэрлийн харагдац сайн байх, гэрлийн тусгал, нэг тэнхлэгт ижил хээтэй дугуй, ачааны байдал, салхины шилэнд наасан тень зөвшөөрсөн хэмжээнд гэрлийг бүхээгт нэвтрүүлж байгаа эсэхэд хяналт тавих. Цаашлаад тээврийн хэрэгслийн техникийн байдалд тавих шаардлагыг өндөржүүлэх.

3. Зам

Замын төлөвлөлтийн асуудалд анхаарал хандуулах шаардлагатай. Манай орны байгаль цаг уурын онцлог, газарзүйн байдал, амьдралын хэв маяг, уламжлалт нүүдэлчин ахуйг харгалзан мал, ан амьтан зам хөндлөн гарах нүхэн гарцыг оновчтой цэгт нь хийх. Хот хоорондын замыг суурин газраас тодорхой зайтайгаар тойрон гарах байдлаар тавьж байх. Доорх зурагт өндөр хурдны Тууш автозамыг төлөвлөх маршрутын жишээг харуулав.

1. Зам гэж юу вэ?

(5) Орон нутгийн өндөр стандартын төв зам гэж юу вэ?



Замын арчилгаа, засвар үйлчилгээг тодорхой болгох, тогтсон стандартай болгох шаардлагатай. Зорчих хэсэгт цас, мөс, шороо тогтсон үед ямар хугацаанд цэвэрлэж байх, хөдөлгөөн зохицуулах техник хэрэгсэлийн бүрэн бүтэн байдалд хийх үзлэг шалгалтын үечлэл, сэргээн засварлалт, хөдөлгөөнд оролцож байгаа жолооч нарт анхааруулага мэдээллийг хэрхэн мэдээлэх тогтолцоог нарийн тооцоо судалгаатайгаар бий болгох.

Замын тэмдэг, тэмдэглэлийг дүрэм, стандартын дагуу тавих, шаардлагатай тохиолдолд гадаадын бусад улс орнуудад мөрдөгдөж байгаа стандарт, норм, журмыг нутагшуулах.



4. Орчин

4.1 Монгол улсын замын хөдөлгөөний дүрэмд өндөр хурдны Тууш автозамын талаар 17 дугаар бүлэгт заалтыг тусгасан байдаг.

Мөн хурдны дээд хязгаарыг цагт 100 км, хүн тээвэрлэж яваа автобусны хурдыг цагт 70 км гэж заасан байна. Энэ заалтуудаас харахад хурдны замтай холбоотой эрх зүйн зохицуулалтыг боловсронгуй болгох шаардлага гарч байна. Үүнээс гадна хариуцлага ногдуулах заалтыг тодорхой болгон шинэчлэн “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах тухай”, “Зөрчлийн тухай”, “Эрүүгийн тухай” хуулиудад тусгах шаардлагатай байна.

4.2 Өндөр хурдны Тууш автозамын хөдөлгөөний хяналтын тогтолцоог бий болгох ажлын хүрээнд өндөр хурдны автозамыг хөгжүүлж ирсэн түүх, хяналтын үйл ажиллагааг явуулж буй туршлагатай гадаадын улс орнуудын туршлагыг судлах.

Хурдны буюу тууш замтай орнуудад хяналтын төвтэй, хариуцсан албатай байна.

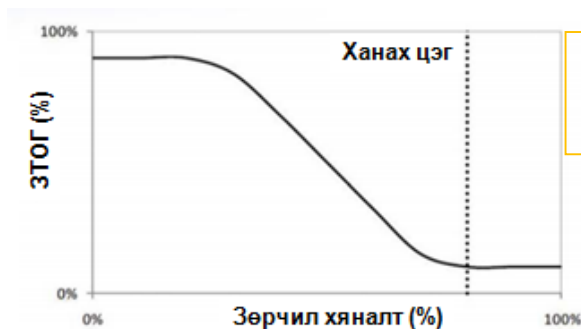


Хурдны автозамын хөдөлгөөний хяналтын тогтолцоог бий болгох асуудал өнөөдрийн тулгамдсан асуудал болоод байна. Тухайлбал: өндөр хурдны Тууш автозамын хөдөлгөөний хяналтыг цахим байдлаар зохион байгуулах шаардлагатай байдаг. Хурд хэмжих, эгнээ тус бүрээр зорчих хөдөлгөөний хянах, зогсолтыг бүртгэх, улсын бүртгэлийн дугаарыг таних боломжтой камераар хяналтын үйл ажиллагааг зохион байгуулах. Энэ асуудалтай холбоотойгоор Тууш автозамын болон хот хоорондын хөдөлгөөний хяналтын албыг шинээр байгуулах шаардлага урган гарч байна.

Хяналтын алба нь Тууш автозам дээрх замын хөдөлгөөний зөрчлийг хянахаас гадна эвдэрч зогссон автомашиныг нэн яаралтай зорчих хэсгээс чөлөөлөх, зам дээр тогтсон цас, мөс, шороог тогтоосон хугацаанд цэвэрлэж байгаа эсэхэд хяналт тавьж ажиллах үүрэгтэй байхаар чиг үүргийг тодорхойлох. Мөн замын хөдөлгөөнд оролцож байгаа жолооч нарын ажил, амралтын цагийн байдал, тээврийн хэрэгслийн техникийн байдалд хяналт тавьж ажиллах ёстой. Хөгжингүй орнуудад гарч байгаа зам тээврийн ослын 30 хувь орчим нь хурдны зөрчлөөс үүдэлтэй байдаг байна⁵. Зам тээврийн ослыг бууруулахад хурдны хяналт хэрхэн чухал нөлөөтэйг доорх япон улсын хурдны хяналтын үйл ажиллагааны графикаас харж болно⁶.

⁵ OECD report on Speed Management

⁶ <https://rjq.jp/rules/sokudo.html>



● Хурд $-1[\text{км/ц}] \downarrow$ багасах тутам :

→ Осол - 4% $\downarrow$ буурна

→ Хүн эндсэн осол - 6% $\downarrow$ буурна

Дүгнэлт:

1. Хурдны автозамыг Тууш автозам гэж нэрлэж, хууль, дүрэм, журам болон бусад эрх зүйн актад нэрлэх нь зүйтэй юм.
2. Тууш автозам баригдахаас өмнө хөдөлгөөний хяналтын нэгдсэн бодлогыг боловсруулах шаардлагатай.
3. Тууш автозамаар зорчих жолооч, тээврийн хэрэгсэлд тавигдах шаардлага, тухайн орон нутгийн иргэд рүү чиглэсэн ослоос урьдчилан сэргийлэх сургалт, хяналтын бодлогыг боловсруулж хэрэгжүүлэх.
4. Хурдны хяналтын тогтолцоог нэвтрүүлэхийн тулд алба хаагчидыг шат дараатай сургалтад хамруулах, мөн хурдны зөрчлийг илрүүлэх аргачлал боловсруулах, статистик үзүүлэлтийг боловсронгуй болгох зэрэг судлах олон ажил байгаа нь өнөөгийн тоон мэдээнээс харагдаж байна.

Санал:

1. Дараах гадаадын улс орнууд хурдны зөрчлийг хянах системийг бий болгосноор дараах үр дүн гарсан байна. Иймд эдгээр улсуудын хурдны талаар авч хэрэгжүүлж байгаа бодлого, арга хэмжээг судлах.

Хурдны зөрчил хяналтын системийн үр нөлөө		
Улс орон	Хүний амь нас хохирсон осол	Эд материалын хохиролтой осол
Япон	-14%	-6%
Солонгос	-40%	-29%
Норвеги	-48%	-27%
Швед	-50%	-25%
Америк	-46%	-34%
Англи	-33%	-24%
Франц	-40%	-32%

2. Харин манай улс дахь зам тээврийн ослын статистик тоон мэдээнээс харахад 1996 онд хурд хэтрүүлэн осол нийт ослын 12,6%-ыг эзэлж байна. 2006-2010 онд нийт ослын 7,8 %-ыг хурд хэтрүүлэн осол эзэлж байна. 2013 онд хурд хэтрүүлэн осол нийт ослын 15,8% болсон нь анхаарал татсан асуудал болоод байна. Энэ тоон мэдээ нь зөвхөн зам тээврийн осолд холбогдсон жолоочийн буруутай үйлдлийн талаар гарч байгаа мэдээ гэдгийг анхаарч хэргийг шалгах явцад хурдны зөрчил бусад зөрчлөөр халхлагдсан эсэхийг дахин судлах.

3. Хурдны хяналтын тогтолцоог бий болгосноор зөвхөн хурд хянах төдийгөөр хязгаарлагдахгүй бөгөөд замын хөдөлгөөний бусад зөрчлийг мөн хянах боломж байгаа эсэхийг судлах. Энэ нт Монголын мянганы сорилын сангийн шугмаар ирсэн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын мэргэжилтэнүүд "Монгол улсад согтуугаар автомашин жолоодох, хурдны зөрчил, суудлын даруулга хэрэглэхгүй байх явдлыг таслан зогсоож чадвал зам тээврийн осол 50 % буурна" гэж тооцоолсон байдаг тул хууль эрх зүйн орчинд нь оруулах.

4. Хурд хэтрүүлэх шалтгаан нөхцлийг тогтоох, түүнийг илрүүлэх, хянах арга, аргачлалыг боловсруулах, эрх зүйн орчныг боловсронгуй болгох шаардлага тулгарч байгааг салбарын хариуцсан албан тушаалтанд анхааруулах.