

МОНГОЛ УЛСЫН ХҮНИЙ ЭРХИЙН ҮНДЭСНИЙ КОМИСС (МОХЭҮК)  
НҮБХХ-ИЙН МОХЭҮК-ИЙН ЧАДАВХИЙГ ДЭЭШЛҮҮЛЭХ ТӨСӨЛ

**ИРГЭДИЙН АЮУЛГҮЙ ОРЧИНД АМЬДРАХ ЭРХИЙН  
ХЭРЭГЖИЛТИЙН ТӨЛӨВ БАЙДАЛД ХИЙСЭН  
СУДАЛГААНЫ АЖЛЫН ТАЙЛАН**

НЭГ.

*Барилга байгууламж (улсын болон хувийн хэвшлийн үйлдвэр  
аж ахуйн газар, объект, орон сууц) нь иргэдийн аюулгүй байдал,  
амь насанд аюул учруулж байгаа эсэх*

Гүйцэтгэсэн:

**Д.Отгонбат**  
Үндэсний зөвлөх

Улаанбаатар хот

2004 он

## АГУУЛГА

1. Өмнөх үг	1
2. Барилга байгууламжуудын өнөөгийн байдал ба иргэдийн аюулгүй орчинд амьдрах эрхийн хэрэгжилтийн төлөв байдал	4
2.1 Улаанбаатар хотын барилга байгууламж	4
2.2 Улаанбаатар хотын барилга техникийн нөхцөл, шалтгаан.	10
2.3 Хот байгуулалтын өнөөгийн нөхцөл, шалтгаан	12
2.4 Олон нийтийн санал асуулга, дүн	14
3. ШТС ба шатах тослох материал хадгалах, түгээх газруудын байршил, аюулгүйн ажиллагаа ба иргэдийн аюулгүйн орчинд амьдрах эрхийн хэрэгжилтийн төлөв байдал	18
3.1 Улаанбаатар хотын ШТС болон шатах тослох материал хадгалах, түгээх газар	18
3.2 Улаанбаатар хотын ШТС-уудын нөхцөл, шалтгаан.	24
3.3 Олон нийтийн санал асуулга, дүн	26
4. Монгол улсын засгийн газраас эрүүл бөгөөд аюулгүй орчинд амьдрах хүний эрхийг хангах талаар явуулж буй бодлого, хөтөлбөр, арга хэмжээ	30
5. Дүгнэлт	32
5.1 Хот байгуулалтын асуудал.	32
5.2 Барилга техникийн асуудал	33
5.3 ШТС, шатах тослох материал хадгалах, түгээх газар, объект	34
6. Эрүүл, аюулгүйн орчинд амьдрах эрхийг хангах талаар авах арга хэмжээ санал, зөвлөмжийн төсөл	35
7. Хавсралт	38
Ашигласан материал	47

## 1. ӨМНӨХ ҮГ

Монгол улс Үндсэн хуулиараа иргэнийхээ эрүүл бөгөөд аюулгүй орчинд амьдрах эрхийг баталгаажуулж өгсөн байдаг. Сүүлийн хагас зууны туршид нүүдлийн соёл иргэншилд дасан зохицсон манай ард түмний хотжих хандлага нь өсөн нэмэгдэж, нүүдлийн аж ахуйгаас суурин амьдралын хэв шинжид шилжих үзэгдэл явагдсаар иржээ. 1940-өөд оны дунд үеэс Монгол улсад барилгажих үйл явц идэвхитэй өрнөх болсон нь манай орны бүрэн эрхт, тусгаар тогтносон байдлыг дэлхий нийтээр хүлээн зөвшөөрч, хөрш орнуудын /тухайн үеийн нэрээр ЗСБНХУ, БНХАУ гэх мэт/ харилцан хамтын ажиллагааны үр дүнд, тусламжийн болон зээлийн хэлбэрээр үйлдвэр аж ахуйн болон орон сууцны барилгууд баригдах болсонтой холбоотой.

Улсын хэмжээнд орон сууцны барилга 1970-1985 оны хугацаанд эрчимтэй хөгжиж, жилдээ 2500 орчим айлын орон сууц баригдаж байсан бол /1,3,4,5,15-р хороололууд/ 1989-1998 он хүртэлх хугацаанд зогсонги байдалд орсон байдаг. Тухайн үеэс хойш хугацаанд буюу 1999 онд Нийслэлийн хэмжээнд 150-200 айлын орон сууц баригдсан бол 2000 оноос жилдээ 200-450 айлын орон сууц, 2003 онд 500-800 айлын орон сууц тус тус баригджээ.

2004 оны байдлаар Монгол улсын хүн ам 2 сая 730 мянгад хүрч нийт хүн амын 86.8 хувь нь хот суурин газарт, 13.2 хувь нь хөдөөд амьдарч байна. 1990 оны эхэн үеэс Улаанбаатар хотод шилжин ирж суурьшигсад даруй 2.5 дахин өссөн тухай Монгол улсын статистик тоо баримт байдаг. Энэ үзүүлэлт нь зөвхөн улсын хэмжээнд бүртгэгдсэн буюу статистикийн газраас гаргасан 1997 оны мэдээнд төлөвлөж байснаас хэд дахин их тоо. Энэ нь нийгмийн харилцаа, эдийн засгийн өсөлт, хотжилт, иргэдийн амьжиргаанд эерэг зүй тогтолтой боловч иргэдийн аюулгүй орчинд ажиллаж, амьдрах эрхийн тухай асуудалд сөрөгөөр нөлөөлөх хандлагатай болжээ.

Өнөөдөр 1950-1960-аад онуудад баригдсан барилга байгууламжуудын чанар муудсан сантехникийн болон газар доогуурх байгууламжуудын хугацаа дууссаны дээр үйлдвэрлэл үйлчилгээний зориулалтаар ашиглахаар хана бэхэлгээг нь буулгаж, зориулалтыг нь өөрчилсөн зэрэг нь ердийн болон газар хөдлөлт, үер ус, хүчтэй салхи зэрэг байгалийн гамшиг тохиолдоход иргэдийн амь насанд аюул учруулахгүй гэхийн баталгаа байхгүй. Үүний зэрэгцээ шинээр баригдаж байгаа болон барилгын ажил нь дууссан барилга байгууламж, бусад объект, орон сууц нь олон улсын болон үндэсний хэмжээнд тогтоосон Барилга, хот байгуулалтын үндэсний норм, стандарт, техник технологийн шаардлагад нийцээгүй, чанарын зохих түвшинд баригдаагүй зэрэг зөрчил дутагдал илэрсээр байна.

Дээрх нөхцөл байдалд Хүний эрхийн үндэсний комисс дүгнэлт хийж, иргэдийн аюулгүй орчинд амьдрах эрхийн төлөв байдалд судалгааны ажил хийх судлаачдыг олон нийтэд нээлттэй зарлан, сонгон шалгаруулж уг судалгааны ажлыг эхлүүлсэн билээ. Энэхүү судалгааны ажлын зорилго нь иргэдийн аюулгүй орчинд амьдрах эрхийн баталгааг судлах явдал юм.

Зорилготойгоо уялдуулан хүн амын тоо эрчимтэй өсөн нэмэгдэж, төвлөрөл ихсэж байгаа нийслэл Улаанбаатар хотод зах зээлийн эрэлт хэрэгцээг дагалдан эрчимтэй баригдаж буй олон арван барилга байгууламж нь хүний аюулгүй байдлыг хангах, хамгаалах шаардлагад нийцэж байгаа эсэхийг судлах, тодруулах;

Хүн амын хэт төвлөрөл бий болж буй суурин газарт амьдарч ажиллаж буй иргэд, хөдөлмөрчид, айл өрх бүрийн зайлшгүй хэрэглээ болсон болсон автомашины тоо олширсон болон түүний өсөн нэмэгдэж буй үйлчилгээ-хэрэгцээтэй холбоотойгоор ажиллаж буй шатахуун түгээх станц, тэдгээрийн барилга байгууламж, байршил, тоног төхөөрөмж, тэдгээрийн угсралт, үйл ажиллагааны горим зэрэг нь хүн ам, иргэдийн аюулгүй байдлыг хангах шаардлагад нийцэж байгаа эсэхийг судлах, тодруулах;

Автозамын үйлчилгээний аюулгүй байдлыг судлан тогтоох гэсэн үндсэн 3 зорилтыг дэвшүүлэн тавьсан.

Иймд судалгаагаар судлах зүйл нь Улаанбаатар хотын иргэд, оршин суугчдын аюулгүй орчинд амьдрах эрхийн хэрэгжих нөхцөл мөн гэж үзлээ.

Харин:

Хүмүүсийн оршин амьдрах, үйлдвэр үйлчилгээ эрхлэх, авах зориулалт бүхий барилга байгууламж, түүнийг эрхлэгч байгууллагууд:

1. Байр, орон сууц, үйлчилгээний газрууд
2. Шатахуун түгээх станцууд, тоног төхөөрөмж, тэдгээрийн үйл ажиллагааны горим, байршил
3. Автозамууд, холбогдох шугам сүлжээ зэргийг судалгааны объект болгон авсан болно

Энэхүү судалгааны ажлыг гүйцэтгэхдээ:

- Бичиг баримтын судалгаа
- Эксперт судалгаа
- Олон нийтийн санал асуулга
- Харьцуулан шинжлэх аргуудыг ашиглалаа.

UIN.MN  
СУДАЛГААНЫ САН

Судалгааны ажлыг үндсэн хоёр үе шаттай хийж гүйцэтгэхээр төлөвлөсөнөөс эхний үе шатны нэгдүгээр хэсэг болох "хүмүүсийн оршин амьдрах, үйлдвэр үйлчилгээ явуулах зориулалт бүхий барилга байгууламжтай холбоотой иргэдийн аюулгүй орчинд амьдрах эрхийн хэрэгжилт, түүний төлөв байдал"-ын судалгааны ажлыг хийж дуусгалаа.

4

Хоёрдугаар хэсэгт ШТС болон шатах тослох материал хадгалах, түгээх газруудтай холбогдох иргэдийн аюулгүй байдлын судалгааны ажлыг хийхээр төлөвлөсөн ба энэ ажил заагдсан хугацаандаа дууссан болно.

Дээрх судалгааны ажлыг гүйцэтгэхэд бичиг баримтын судалгааг мэдээллийн бааз бүрдүүлэх зорилгоор хийсэн бөгөөд статистик мэдээнүүд болон холбогдох байгууллагуудаас авсан мэдээ материалыг ашигласан болно. Эксперт судалгааг хийхдээ тухайн асуудлаар мэргэшсэн, мэргэжлийн хүмүүстэй уулзаж ярилцах, мэдээлэл авах зарчмаар хийсэн бол судалгааны гол хэсэг болох олон нийтийн санал асуулгаар:

1. Иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах хууль эрх зүйн болон эдийн засаг, нийгмийн баталгаажилт;
2. Барилгын ажил эрхлэгч байгууллагуудын чанар баталгаат байдал;
3. Шинээр барьж буй орон сууцны барилгуудад төрөөс тавих хяналт, шаардлага;

Иргэд, оршин суугчдын өөрсдийнх нь эрх үүргийн мэдлэг, идэвхи хариуцлагын талаар иргэдийн өөрсдийнх нь санаа бодол, дүгнэлтийг судлах зорилт тавьсан юм. Энэхүү судалгааны ажилд дээр дурьдсан судалгааны аргуудаас гадна холбогдох мэдээллүүдийг боловсруулахад харьцуулан шинжлэх аргыг ашиглалаа.

Өнөөгийн нөхцөл байдалтай уялдуулан хүний эрх зөрчигдөж байгаа учир шалтгааныг олж, дүгнэлт өгсөнд судалгааны гол ач холбогдол оршино.

UIH.MN  
СУДАЛГААНЫ САН

## 2. БАРИЛГА БАЙГУУЛАМЖУУДЫН ӨНӨӨГИЙН БАЙДАЛ БА ИРГЭДИЙН АЮУЛГҮЙ ОРЧИНД АМЬДРАХ ЭРХИЙН ХЭРЭГЖИЛТИЙН ТӨЛӨВ

### 2.1 Улаанбаатар хотын барилга байгууламж

1639 онд Улаанбаатар хотын суурь "Өргөө" нэртэй тавигдсанаас хойш 365 жил болж байна. Монгол Улсын Нийслэл Улаанбаатар хот нь Монгол улсын улс төр, нийгэм - эдийн засаг, бүс нутаг, авто болон төмөр зам, олон улсын агаарын тээврийн гол тэнхлэг, боловсрол, соёл, шинжлэх ухааны хөгжлийн хамгийн том төв юм.

Нийслэл Улаанбаатар хот нь 2004 оны эхний байдлаар 817.2 мянган хүн амтай, 470,4 мянган га нутаг дэвсгэртэй, улсын нийт хүн амын 35%, газар нутгийн 0,3%-ийг эзэлж, хүн амын нягтшил нь 1м<sup>2</sup> талбайд 173 хүн ноогдож байна. Улаанбаатар хотын нийт өрхийн 51% нь орон сууцанд амьдарч байна. Энэ нь өмнөх оны дүнтэй харьцуулахад дөнгөж 0.4% - иар өссөн байна. Орон сууцанд амьдарч байгаа нэг хүнд ноогдох сууцны талбай Улаанбаатар хотод 6.3 м/кв байна /Хотын статистикийн газар 2003 он/.

Засаг захиргааны хувьд нийслэлийн хилийн цэсэд хотын 6 дүүргийн 109, алслагдсан 3 дүүргийн 12, нийт 9 дүүрэг, 121 хороотой байна. Нийслэлийн хүн ам өнгөрсөн оноос 2,8 хувиар өсч, улсын нийт хүн амын 35 хувь буюу 3 хүн тутмын нэг нь байнга оршин суудаг газар болжээ. Шилжин ирж суурьшсан 300 мянга шахам хүний 56,6 % нь сүүлийн 12 жилд шилжин ирсэн байна. 2003 онд нийслэлд албан ёсоор 40,8 мянган хүн шилжин ирж, 0,7 мянган хүн бусад аймагт шилжин суурьшсан байна. /Монголын Барилгачдын Холбоо 2003/

Улаанбаатар хотын хүн ам	Мян.хүн	817,200
Улаанбаатар хотын нутаг дэвсгэр	Мян.га	470,400
Орон сууцны фонд	Мян/м <sup>2</sup> /нийт талбай/	264,8500
Орон сууцны нийт талбайн хангамж	м <sup>2</sup> /хүн	674
Инженерийн бүрэн хангамжтай орон сууцанд оршин суугчид	Хувь	4,670
Нийгмийн дэд бүтэц: нягтрал /брутто, нетто/	Хүн/га	46/140

### БАРИЛГА БАЙГУУЛАМЖ МОНГОЛ УЛСЫН НОРМ БА ДҮРЭМ

ИШ ТАТСАН СТАНДАРТ:

- Орон сууцны барилгын зураг төсөл төлөвлөх норм ба дүрэм БНБД 31-01-01

- Барилгын норматив баримт бичгийн тогтолцоо, Үндсэн журам БНБД 10-01-99
- Монгол Улсын дэд бүтцийн хөгжлийн Сайдын 1998 оны 282 тоот тушаалаар баталсан "Зураг төсөл боловсруулах, зөвшөөрөлцөх, батлах дүрэм" БНБД 11-01-98
- БНБД 3.02.01-90 стандарт (Барилгын газар шороо ба буурь суурийн ажил)
- БНБД 11-04-99 стандарт (Барилгын ажлын явцад зохиогчийн хяналт хий дүрэм)
- БНБД 3.04.03-90 (Байгууламж ба барилгын бүтээцийг зэврэлтээс хамгаалах тухай)

## НОРМАТИВ БАРИМТ БИЧГИЙН ТОГТОЛЦОО

Уг бичиг баримт нь улсын стандартчлалын тогтолцооны ерөнхий зорилготой, уялдаатайгаар барилга байгуулалтын ажилд тавигдах дараа зорилтыг шийдвэрлэхэд чиглэдэг. Үүнд:

- Барилгын бүтээгдэхүүн нь өөрийн зориулалтаараа оршин суугчдын амьдралын таатай нөхцөлийг бий болгохтой нийцсэн байх
- Барилгын бүтээгдэхүүнийг үйлдвэрлэх болон барилга барих, ашиглах явцад хүний амь нас, эрүүл мэндэд аюулгүй байх
- Онцгой нөхцөл байдал гэнэт үүсэх нөхцөл шалтгааныг урьдчилан тооцоох замаар барилгын бүтээгдэхүүн хүн амыг зохисгүй нөлөөлөлөөс хамгаалах
- Барилга байгууламжийн инженерийн тоног төхөөрөмж, барилгын бүтээц буурь хөрсний чанар найдвартай байдлыг хангах
- Барилгын бүх төрлийн үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэхдээ олон улсын хамтын ажиллагаанд гарч болох техникийн саад тотгорын арилгах
- Байгалийн нөөц баялаг, материал, түүхий эд, түлш эрчим хүч, хөдөлмөрийн нөөцийг зүй зохистой ашиглахын хамт, хүрээлэн буй орчныг хамгаалах шаарлагыг хангах зэрэг болно.

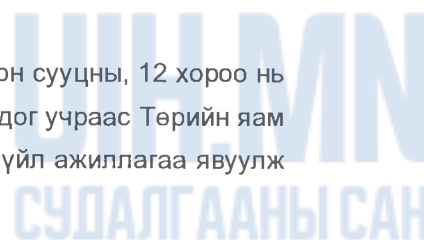
### Чингэлтэй дүүрэг

Тус дүүрэг нь засаг захиргааны 18 нэгж хороотойгоос 6 нь орон сууцны, 12 хороо нь гэр хороолол болно. Чингэлтэй дүүрэг нь Нийслэлийн төв хэсэгт оршдог учраас Төрийн яам тамгын газар, олон нийтийн байгууллага томоохон банкууд байрлаж үйл ажиллагаа явуулж байдгийн зэрэгцээ худалдаа үйлчилгээний бүх гол цэгүүд байрладаг.

#### *Орон сууцнуудын өнөөгийн нөхцөл байдал*

Орон сууцны хорооллын байшин барилга дунд эмх замбараагүй барилга шинээр баригдаж байгаа нь хотын ерөнхий төлөвлөлт, дүүрэгийн хөгжил болон иргэдийн тав тухтай амьдрах, ажиллах орчинд сөрөг нөлөө үзүүлж байна.

Газар хөдлөлтийн идэвхитэй бусэд байрладаг.





Хуучин барилга байгууламж ихтэй. Тэдгээр барилга байгууламжинд зайлшгүй тавигдах ёстой барилгын стандарт нормд заагдсан аянга зайлуулагч, газардуулагч зэрэг нь байхгүй болсон.

2003 онд Чингэлтэй дүүрэгт шинээр ашиглалтад орсон орон сууц

№	Хороодын дугаар	Нийт ашиглалтад орсон сууцны тоо	Сууцанд орсон өрхийн тоо	Нийт хүн ам
1	6	35	38	112
2	3	80	82	180
3	4	2	2	15
	<b>Нийт</b>	<b>117</b>	<b>122</b>	<b>307</b>

### Баянгол дүүрэг

Тус дүүрэг нь Улаанбаатар хотын төвд оршиж, орон сууцны томоохон хорооллуудыг дамнан байрлах ба нийт 126.7 мянган суурин хүн ам, 29.9 мянган өрхтэй. Газар нутгийн хэмжээгээр Улаанбаатар хотдоо хамгийн бага, 29.5 км<sup>2</sup> нутаг дэвсгэртэй буюу нийслэлийн нутаг дэвсгэрийн 0.007%-ийг эзлэх боловч Улаанбаатар хотын нийт хүн амын 16.5% нь тус дүүрэгт амьдарч байна. Хүн амын нягтралаар 1 км<sup>2</sup> нутаг дэвсгэрт 4238 хүн ногдог. Нийт суурин хүн амын 77% нь орон сууцанд амьдардаг.

### Орон сууцнуудын өнөөгийн нөхцөл байдал

Гандан, төмөр зам гэх мэт чухал объектууд байрладаг.

Оршин суугчдын 90 гаруй хувь нь орон сууцанд амьдардаг

Шинээр байшин барилга, үйлчилгээний объектууд олноор баригдаж байгаа

Газрын эрэлт өндөртэй учир хот төлөвлөлтийн хувьд замбараагүй объект, барилга байгууламж баригдаж байна.

2003 онд Баянгол дүүрэгт шинээр ашиглалтанд орсон орон сууц

Хороодын дугаар	Нийт ашиглалтанд орсон орон сууц /өрхөөр/	Сууцны тоо			
		1-2	3	4+	
1	186	86	84	16	
2	143	60	48	35	
4	83	48	26	9	
5	186	80	80	26	
6	542	247	195	100	
9	36	16	11	9	
11	60	36	12	12	
	<b>Нийт</b>	<b>1236</b>	<b>573</b>	<b>456</b>	<b>1155</b>

### Сүхбаатар дүүрэг

Өнөөдрийн байдлаар тус дүүрэг нь 20,8 мянган га газар нутагтай, засаг захиргааны нэгж 16 хороо 23,5 мянган өрх, 106,2 мянган хүн амтай буюу Нийслэл Улаанбаатар хотын



нийт хүн амын 13.8 % нь тус дүүрэгт амьдардаг ба хүн амын нягтрал 1км<sup>2</sup>-д 510 хүн ноогдож байна.

Дүүргийн нутаг дэвсгэрт Улаанбаатар хотын аж ахуйн нэгжийн 24,5% буюу 4700 гаруй байгууллага, аж ахуй нэгж үйл ажиллагаа явуулдагийн дээр Монгол Улсын Их Хурал, Монгол Улсын Ерөнхийлөгч болон Ерөнхийлөгчийн тамгын газар, Монгол Улсын Засгийн Газар, Яам, Агентлагууд, нам эвсэл холбоодын 30 гаруй байгууллагууд 20 орчим зөвлөл төвүүд, их дээд сургууль 27, коллеж 6, 10 - жилийн сургууль 14, дунд сургууль 15, бага сургууль 7, хүүхдийн цэцэрлэг 25 ажиллаж байна.

#### Орон сууцнуудын өнөөгийн нөхцөл байдал

Орон сууцны хороолол болон байшин барилга дунд олон байшин барилга баригдсан, шинээр баригдаж байгаа нь хотын ерөнхий төлөвлөлт, дүүрэг, хорооны хөгжил, хүмүүсийн амьдралын болон ажиллах орчинд сөрөг нөлөө үзүүлж байна.

Газар хөдлөлтийн идэвхитэй бүсэд байрладаг

Хуучин барилга байгууламж ихтэй

Инженерийн шугам сүлжээ хуучирч элэгдлийн хугацаа дууссан.

2003 онд Сүхбаатар дүүрэгт шинээр ашиглалтанд орсон орон сууц

Хороодын дугаар	Нийт ашиглалтанд орсон орон сууц	Сууцанд орсон өрхийн тоо	Нийт хүн ам
5	70	56	176
6	15	15	48
4	56	56	132
15	84	92	280
7	34	34	102
Нийт	259	253	738

#### Сонгино хайрхан дүүрэг

Дүүрэг нь зсаг захиргааны 21 хороонд хуваагддаг бөгөөд нийт газар нутгийн хэмжээ нь 1200.6 км<sup>2</sup>. Нийт 182.1 мянган хүн амтай буюу нийслэл Улаанбаатар хотын нийт хүн амын 20.9% нь тус дүүрэгт амьдарч байна. Хүн амын нягтрал 1 км<sup>2</sup>-д 152 хүн ноогдож байна.

Орон сууцны - 2 хороо

Орон сууц, гэр хороолол хосолсон - 7 хороо

Орон сууцны 5 хорооллоос бусад нь гэр хороолол

Нийт өрхийн тоо	39281	100%
Орон сууцанд амьдардаг	11098	28.2%

УИХ.МН  
СУДАЛГААНЫ САН

**Хан-уул дүүрэг**

48466 га газар нутагтай, засаг захиргааны нэгж 14 хороо 73.7 мянган өрх, 76.7 мянган хүн амтай буюу Улаанбаатар хотын нийт хүн амын 9.3% нь амьдардаг ба 1км<sup>2</sup> - д 167 хүн ноогдож байна. Тус дүүрэг нь бусад дүүргүүдээ бодвол хүн амын нягтрал багатай, хотын ихэнх үйлдвэрийн газрууд үйл ажиллагаагаа явуулдаг онцлогтой.

Орон сууцанд амьдардаг хүн	26073	35.3%
Хувийн байшинд амьдардаг	31549	42.7%

*Орон сууцнуудын өнөөгийн нөхцөл байдал*

Хуучин үйлдвэрийн район учраас эдийн засгийн гол салбар нь үйлдвэрийн газрууд Цэвэрхэн цомхон бүтэцтэй орон сууцны 3 хороололтой

Орон сууцны хорооллын дунд олон байшин барилга баригдаж байгаа нь хотын төлөвлөлт дүүрэг, хорооны хөгжил, хүмүүсийн амьдралын орчинд муугаар нөлөөлж байгаа

Орон сууцны подвал, доод давхаруудад дэлгүүр, үйлвэр үйлчилгээний газрууд байрлаж хана бэхэлгээг нь буулгаж, зориулалтыг нь өөрчилсөн зэрэг нь ердийн болон газар хөдлөлт, үер ус, хүчтэй салхи зэрэг байгалийн гамшиг тохиолдоход иргэдийн амь насанд аюул учруулахгүй гэхийн баталгаа байхгүй.

Үйлдвэрийн газруудын барилга байгууламж муудаж байгаа учир тухайн объектуудыг өргөтгөх, хүчитгэх болон зарим ашиглагдахгүй байгаа объектуудийг буулгах шаардлагатай байгаа.

**Баянзүрх дүүрэг**

Нийт 172,8 мянган хүн амтай буюу нийслэл Улаанбаатар хотын нийт хүн амын 20% нь тус дүүрэгт амьдарч байна. Нийт газар нутгийн хэмжээ нь 1244,1 км<sup>2</sup>. Хүн амын нягтрал 1км<sup>2</sup>-д 139 хүн ноогдож байна. Тус дүүрэг нь нийт 20 хороотой. Өрхийн тоо 40,1 мянга болно. Баянзүрх дүүргийн засаг захиргааны 20 нэгжээс орон сууцны 5 хороо, гэр хорооллын 7 хороо, орон сууц, гэр хороолол хосолсон 8 хороотой.

2003 оны барилгын ажлын 50.1%-г орон сууцны шинэ барилга, 47.1% - ийг үйлдвэр үйлчилгээний барилга, 2.8% - ийг их засварын ажил эзэлж байна.

- Нийт өрхийн тоо 40106 100%
- Орон сууцанд амьдардаг 15082 37.6%



**Баян зүрх дүүрэгт 2003 онд шинээр ашиглалтанд орсон орон сууц**

№	Үзүүлэлтүүд	Хороо											
		1	2	3	5	8	9	11	12	16	17	18	
1	Сууцны тоо бүгд	8	360	29	7	25	63	20	6	4	52	100	
2	өрх өргөө	1-2	5	340	12	-	13	19	7	3	-	36	90
		3	3	20	5	7	8	32	10	2	-	16	10

		4 ба түүнээс дээш	-	-	11	-	4	12		1	4	-	-
3	Сууцны төрөл	Нийтийн зориулалттай	-	-	29	7	25	63	-	-	4	-	100
		Сууцны тусдаа байшин	8	360	-	-	-	-	20	6	-	52	-
4	Сууцны талбай кв.м	Ашигтай	460	15120	1900	720	1500	3150	1120	338	360	2080	6540
		Сууцны	430	15120	1807	450	1125	2950	800	250	260	1620	5800

Өнөөдрийн байдлаар 800 орчим барилгын компани үйл ажиллагаа явуулж байгаагаас 60 гаруй нь байнгын барилга, байгууламж барьдаг буюу үндсэн барилгын компаниуд байна. Дийлэнх нь барилгын материал боловсруулах, нийлүүлэх чиглэлээр буюу барилга үйлчилгээний туслах анги, хэсэг болж ажилладаг /ДБЯ 2003/. Үндсэн барилгын компаниудыг дараах байдлаар үзүүлбэл:

2003 - 2004 онд ашиглалтанд орох орон сууцны барилга

№	Компани	2003 он		2004	
		Сууцны тоо	үнэ/м <sup>2</sup> /	Сууцны тоо	үнэ/м <sup>2</sup> /
1	Пума	96	\$305	108	\$305
2	Баярс констракшн	72	\$350	216	\$350
3	Барилга корпораци	180	\$272.72		
5	Богда холдинг	282	\$350	420	\$350
6	Вако констракшн			336	\$400
7	Гангар инвест	160	\$311.75	360	\$315
8	Голомт /инкон/			340	\$500
9	Жигүүр гранд	210	\$450	168	\$450
10	Кекүшюзан	550	\$286	650	\$286
11	Нийслэл-Өргөө	320	\$305	360	\$320
12	Цаст констракшн			152	\$425
13	Эрэл	204	\$350	480	\$350
14	Авзага трейд	65	\$400	72	\$400
15	Алтан хот	105	\$300		
16	Алтай констракшн	40	\$370	60	\$370
17	Ардиз трейд	32	\$360	64	\$360
18	Атимострейд	96	\$400	64	\$400
19	Ганьт	72	\$350	96	\$350
20	Заг	72	\$450	96	\$450
23	Иф монте	25	\$400	50	\$400
24	Монросцветмет	72	\$300	96	\$300
25	Мон хауз			90	\$450
29	Ханан констракшн	36	\$325	36	\$325
30	Хар чонот	36		72	\$355
31	Хаус групп	56	\$330	72	\$330

32	Эко констракшн	40	\$325	148	\$345
33	Эрчим-Арт	36	\$320	48	\$320
34	Ундруул			72	\$270
38	Шинэ дэлхий холдинг	24		108	
43	Мон Сан ХХК			40-120	\$350
44	Зарубежстрой			540	\$400

/түүвэр 2004 он/

## 2.2 Улаанбаатар хотын барилга техникийн нөхцөл, шалтгаан

Сүүлийн үед баригдаж байгаа барилга, орон сууцыг гаднаас нь харахад үзэмжтэй, гоёмсог, загвар маяг сайтай, хаалга, цонх томтой, бүхэл бүтэн хана, тавцанг шилээр бүтээсэн нь ажиглагдана. Гэвч чанар, эдэлгээ, хүний амьдрах аюулгүй орчин хэр зэрэг хангагдсан нь тийм ч тодорхой бус байгаа нь оршин суугчид, хэрэглэгчдийн сэтгэлийг эмзэглүүлж байгаа юм. “Туул - Жин пан” дэлгүүрийн тааз, дээвэр нурсан, “Кёкюшүзан хөгжил” сангийн барьж буй орон сууцны шинэ байрны ханын наалт, өнгөлгөө салхи шуурганд хуурсан, орон сууцны дээд давхарт бороо, цасны ус гоождог, ханын өрлөгийн тооцоо буруу хийгдэж, өрлөгийг дахин дахин буулгасан зэрэг барилгын хийц, чанартай холбоотой олон зөрчил удаа дараа гарсан байна.

Түүнчлэн барилга, орон сууцны 1-р давхарт бэхэлж барьсан үсчин, хоолны газар, эмийн сан, худалдааны жижиг дэлгүүрүүд олширч байгаа. Тэдгээр нь орон сууцны даацын ханыг дур мэдэн буулгах, цоолох, шинээр хаалга гаргах, цонх, өрөө, тасалгаа үүсгэх нь ердийн үзэгдэл болжээ. Дээрхи зохисгүй үйлдэл нь тухайн байранд амьдрах оршин суугчдын сэтгэлийг түгшээж, амар тайван, аюулгүй орчинд амьдрах нөхцөлийг алдагдуулж байна. Зарим барилгад иймэрхүү доргилтоос болж ан цав үүссэн тохиолдол ч гарсан байна. Ганц жишээ дурьдахад БЗД – ийн 6-р хорооны нутаг дэвсгэрт байрлах 60 айлын орон сууц (хуучнаар ХААЯамны ажилчдын байр) – ны 1-р давхрын эргэн тойрны даацын хананд шинээр бэхэлж барьсан 16 үйлчилгээний газар ажиллаж байна. (Ажиглалтын байдлаар) Эдгээр нь бүгд орон сууц руугаа дотогшоо ордог 12 хаалга шинээр гаргасан учир даацын ханын бөх бат чанар үндсэндээ алдагджээ. Энэ нь замын хөдөлгөөн, үйлчилгээ, эрүүл ахуйн байдалд бэрхшээл учруулж байгаа нь харагдаж байна. Мөн Нийслэлийн XV-р хорооллын нутаг дэвсгэрт байрлах 63-р байрны 12 тоотын өрөөний даацын ханыг дур мэдэн нурааж, ямар ч бэхэлгээгүйгээр 1.5 x 1.0 метрийн нүх гаргасан байжээ (Өдрийн сонин 2004 он № 228).

Барилга, орон сууцны чанар, байршил, хүмүүсийн эрүүл мэнд, аюулгүй байдалд сөргөөр нөлөөлж байхад байгалийн гамшигт үзэгдэл бас нэрвэх аюултай. Говь-Алтай аймгийн газрын чичирхийллийг хэмжих станцын бичлэгт зөвхөн 2004 онд гэхэд 100 гаруй

удаагийн их, бага хэмжээний чичирхийлэл тэмдэглэгдсэн байна. Улаанбаатар хот газар хөдлөлийн идэвхитэй бүсэд оршдог, ингээд бодохоор барилгын бат бөх чанар баталгаатай эсэхэд итгэх итгэл үнэмшил тун бага байна (Д.Дариймаа 2004).

Барилгын тухай болон бусад холбогдох хуулийг мөрдлөг болгон шинээр баригдаж буй барилга байгууламжийн төлөв байдалд судалгааны ажил явуулахад дараах нийтлэг зөрчлүүд илэрч байна. /УМХГ 2004/ Үүнд:

Техникийн бичиг баримт дутуу, техникийн нөхцөл аваагүй буюу дутуу, зураг төслийн иж бүрдэл дутуу, зураг төслийн боловсруулалтанд барилгын норм ба дүрэм зөрчсөн. Мөн техникийн үндсэн шийдлийн алдаа зөрчил гаргах, улсын экспертизийн албаар хянагдаж баталгаажаагүй, галын болон эрүүл ахуйн байгууллагаас холбогдох зөвшөөрөл аваагүй зураг төслөөр барилга угсралтын ажил гүйцэтгэсэн зэрэг зөрчлүүд байна.

Барилга угсралтын ажил эхлэх зөвшөөрөлгүй дур мэдэн "Барилгын тухай хууль"-ийг зөрчин барилга угсралтын ажлыг эхлэх үргэлжлүүлэх, барилга угсралтын ажил гүйцэтгэх явцад зураг төсөл зохиогчийн зөвшөөрөлгүй дураараа зураг төслийг өөрчлөн зөрчих, зураг төсөлгүй байхад барилга барих, угсралтын ажлын үед техникийн үндсэн шийдлийн алдаа гаргах, хийц бүтээцийн ажиллах зарчим, инженерийн тооцооны схемийг өөрчлөн хийц бүтээцийг угсарсан зэрэг зөрчлүүд ихсэх хандлагатай болжээ.

Түүнчлэн барилга угсралтын ажлын технологи зөрчин ноцтой алдаа гаргах, барилга угсралтын ажлын үе шат тутамд далдлагдсан ажлын актыг бичихгүй байх, ил далд ажлын актыг холбогдох хүмүүсээр баталгаажуулахгүй байх, захиалагчийн хяналтыг барилгын инженерийн мэргэжлийн хүмүүсээр хийлгэдэггүй зэрэг нийтлэг ноцтой зөрчил дутагдал байсаар байна.

Тухайлбал: Нарантуул захын барилга байгууламжинд урьд өмнө хүний амь насанд хүрсэн ноцтой аваарь осол гарсан байхад түүнээс сургамж аваагүй, холбогдох байгууллагаас гаргасан техникийн дүгнэлтүүдэд заасан бэхэлгээ хүчитгэлийг заавал хийх шаардлагыг огт биелүүлээгүй, авсан арга хэмжээний талаар одоо хүртэл хариу өгөөгүй, улсын комисс ашиглалтанд хүлээн аваагүй байхад үйл ажиллагаа явуулж, ашигласаар байгаа нь нийтийн эрх ашгийг ноцтой зөрчиж байгаа бөгөөд цаашид аваарь осол гарахгүй гэх баталгаа байхгүй байна. Мөн Кёкүшюзан хөгжил сангийн захиалгаар Баянзүрх дүүрэгт баригдаж байгаа орон сууцны барилга байгууламжуудын гадна хананд ан цав үүссэн шалтгааныг тодруулж, засварлаж бэхлэх шаардлагатай байгаа.

Үүний зэрэгцээ 1950-1960-аад онуудад баригдсан барилга байгууламжуудын чанар муудсан сантехникийн болон газар доогуурх байгууламжуудын хугацаа дууссаны дээр үйлдвэрлэл үйлчилгээний зориулалтаар ашиглахаар хана бэхэлгээг нь буулгаж, зориулалтыг нь өөрчилсөн зэрэг ноцтой зөрчил дутагдалтай 40, 50 мянгат болон бага



тойруу /хуучнаар 40 мянгатын эмийн сангаас баруун 4 зам хүртэлх /уртаараа 1.5 км, төв замаасаа урагш, хойш чиглэлд 150-160 м өргөн, 30 гаруй га газар хамарсан/ одоогийн Энхтайваны өргөн чөлөөнд байрлах 2-4 давхар барилгууд мэргэжлийн хүмүүсийн үнэлгээ дүгнэлтээр газар хөдлөлтийн идэвхитэй бүсэд байдаг, 4-6 баллын хүчтэй газар хөдлөлт болон ердийн, үер ус, хүчтэй салхи зэрэг байгалийн гамшиг тохиолдоход иргэдийн амь насанд аюул учруулахгүй гэхийн баталгаа байхгүй /хот ерөнхий төлөвлөгөө 2020 - хотын ерөнхий архитекторч Д.Болд/. Иймд хот төлөвлөлтийн бодлогыг цогцоор нь боловсруулж чадахуйц мэргэжлийн хүмүүсээс бүрдсэн нэгдсэн судалгааны баг бүрдүүлдүүлж, Хотын Захирагчийн Ажлын Албаны харъяа байгууллага болгон ажиллуулах зайлшгүй шаардлага гарч ирж байна.

Үүний зэрэгцээ лифт ашиглалтын талаархи дүрмийн заалтуудыг зөрчсөн нийтлэг зөрчил, дутагдлууд байсаар байна. Үүнд: Мэргэжлийн үнэмлэх биедээ болон ажлын байранд байхгүй, эдгээр хүмүүс нь мэдлэг шалгах жил бүрийн ээлжит шалгалтыг өгөөгүй, техникийн паспорт, бичиг баримт байхгүй нь " Ачаа өргөх кран, лифтийг төхөөрөмжлөх, аюулгүй ашиглах дүрэм"-ийн 7-4-25, 4-7-22а заалтуудыг зөрчдөг байна.

Лифтийн хонгилын гэрэлтүүлэг шатсан, бүхээг болон хонгилийн хаалганы босгоны зай зөвшөөрөгдөх хэмжээнээс 50-100 мм-ээр их, башмак элэгдсэн, хаалга цоожлогддоггүй, тросс сунасан байгаа зэрэг нь дээрх дүрмийн 4-9-1 а, 4-9-10, 4-1-1, 5-4-2, 5-1-17 зэрэг заалтуудыг зөрчсөн байна /ажиглалтаар 2004 он/.

### **2.3 Хот байгуулалтын өнөөгийн нөхцөл, шалтгаан**

1970-1985 он хүртэлх хугацаанд хотжих, барилгажих явц эрс нэмэгдэж жилд 2500 орчим айлын орон сууц байнга баригдаж байжээ. Уг барилга байгууламж барих болон барилга, хот төлөвлөлтийн ажлыг тухайн үеийн манай хоёр хөрш орны барилгачид, архитекторууд хийдэг байжээ. Гэхдээ тухайн барилгуудын зураг төсөл болон холбогдох барилга, хот байгуулалтын ерөнхий төлөвлөгөөг гүйцэтгэгч талууд Монголын талд хүлээлгэж өгдөггүй байсан нь өнөөдөр манай барилга байгууламжуудын ерөнхий стандарт, чанарын асуудалд тулгамдсан зүйл болоод байна.

Одоогийн орон сууц ашиглалтын хугацааг авч үзвэл, 1,3,4,6,15,16-р хороолалууд 10-15 жил болсон ба цаашид 60 жил ашиглах боломжтой. Түүнчлэн одоо шинээр баригдаж байгаа дийлэнх барилгууд буюу нийт барилгын 80-85 хувь нь 20-30 жилийн настай гэсэн дүгнэлт байдаг /МБХ 2004/.

Ямар ч хот, тосгон, суурин газрын барилга байгууламжийн байршил нь хот байгуулалтын баталгаажсан зураг төсөл (проект) – ийн дагуу ойрын болоод ирээдүйн төлөвлөлт, бодлоготой нийцсэн байх учиртай. Гэвч өнөөгийн нөхцөл байдал нь, барилга

байгууламжуудын өнцөг булан, зам талбайн завсар чөлөөнд барилга барьж, ихээхэн зөрчил үүсгэх болжээ. Заримдаа хувийн эрх ашиг, бизнес, хээл хахуулийн шинжтэйгээр барилгын талбайн зөвшөөрөл олгодог баримт ч яригддаг. Улаанбаатар хотод хаагуур явж, хаана хүрэх нь мэдэгдэхгүй мухар, нарийн гудамж нэмэгдсээр байна. Хотын гудамж талбайн болон барилгын тохижилт үйлчилгээ, замын хөдөлгөөний тэмдэг тэмдэглэгээ байхгүй, баталгаат замын маршрут үгүй байгаа нь галын аюулгүй байдал, эмнэлгийн түргэн тусламжийн үйлчилгээний хөдөлгөөнд саад бэрхшээл учруулдаг байна.

“Өдрийн сонин” – ы 2004 оны 283 дугаарт архитекторч Д.Даваасүрэн <Хүнээ боддог нийгэмд бүхий л байшинг инженерийн сүлжээнд оруулсан байдаг> гээд, АНУ - ын жишээг дурьдаж, Улаанбаатар хотод ийм үйлчилгээ хийх цаг болсныг сануулсан байв. Үүнийг цаг үе, хөгжлийнхөө хэрэгцээ, шаардлагыг тусгасан санал гэж үзэж байна.

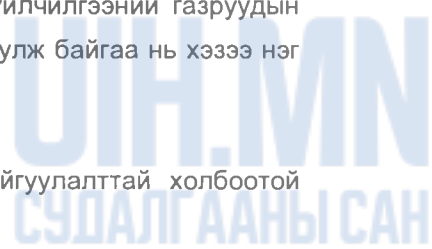
Барилгын байршлын буруугаас олон нийтийн үзвэр үйлчилгээ, хүүхэд залуучууд, спорт, соёл амралт, тоглоомын талбай хаагдах нь байдаг л зүйл болжээ. Мөн барилгын байршлын буруугаас нэг байшин нь нөгөөгөө сүүдэрлэж, жилийн турш нар үзэхгүй болгож байна, ингэснээр байгалийн гэрлийн хомсдол үүсдэг болов. Ийм байдлаас шалтгаалан орон сууцанд оршин суугчдын цахилгааны зарцуулалт ихсэх хандлага ажиглагдаж байна.

Монгол орны цаг уурын онцлог, нөхцөлөөс болж, орон сууцанд оршин суугчдын нарны илч, гэрлийн хангамж жилийн 12 сарын зургаад нь буюу 3, 2, 1, 12, 11, 10-р саруудад ихээхэн хомсддогийг бодолцохгүйгээр бие биеэ сүүдэрлэн давхцуулж, барилга барьж байгааг анхаарах цаг болсон.

Барилгын байршлын буруугаас өвлийн улиралд халаалт доголдох, явган зорчигчид, автомашины хөдөлгөөний аюулгүй байдал хүндрэх зэрэг олон зөрчил гарах болсон. Ялангуяа ШТС – уудыг орон сууц, гэр хороолол, олон нийтийн үйлчилгээний газруудын ойролцоо зэрэг хүн ам олноор төвлөрсөн суурьшсан газарт байрлуулж байгаа нь хэзээ нэг цагт аюул нүүрлэх байнгын айдас төрүүлэх болжээ.

Дээрх байдалтай уялдан Улаанбаатар хотын хэмжээнд хот байгуулалттай холбоотой нийтлэг 2 зөрчил байсаар байна. /УМХГ 2004/ Үүнд :

1-рт Хэсэгчилсэн ерөнхий төлөвлөгөөтэй боловч түүнийг зөрчиж байна.  
Жишээ нь: Мамба дацан хийдийн орчмын 1998 онд батлагдсан ерөнхий төлөвлөгөө зөрчилтэй бөгөөд "Айр чайна" гэх мэт 4 байгууллагын барилга уг ерөнхий төлөвлөгөөг зөрчин цэвэр усны шугаман дээр баригдсан /Ажиглалтын байдлаар 2004 он/. Мөн энд байрладаг цэвэр усны резервуарын түгээх шугаман дээр айлууд буусан байх жишээтэй. Энэ нь хот төлөвлөлтийн норм дүрэм БНбД11-60-79-ийн заалтыг ноцтой зөрчиж байна.





2-рт Хэсэгчилсэн ерөнхий төлөвлөгөө хийгдээгүй газарт шинээр суурьшил бий болж байна. Нийслэлийн Иргэдийн Төлөөлөгчдийн хурлын 2003 оны 169 тоот тогтоолоор ундны усны эх үүсвэрийг тусгай хамгаалалтад авах тухай шийдвэр гаргаж хил хязгаарыг нарийвчлан тогтоосон боловч уг хил хязгаар дотор буюу Хужирбуланд Нийслэлийн Засаг Даргын 2003 оны 293 тоот захирамжаар газар олгож гэр хороолол суурьшуулж эхэлсэн байна.

Хотын зүүн хойд ууланд үерээс хамгаалах далан суваг хийгдээгүйгээс үер усны аюулаас хамгаалах боломжгүй байгаа нь "Хот байгуулалтын тухай" хуулийн 8-р зүйл "Хот байгуулалтын үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэх дараалал"-ын 8.1.2, 8.1.3-р заалтуудыг зөрчиж байна.

Жишээ нь: Баянзүрх дүүргийн 14-р хорооны нутаг дэвсгэрт зүүн 4 замын зүүн урд талд байрлалтай 4,4 га газрыг "Эс энд Эй" ХХК нийслэлийн Засаг даргын 1998 оны А/38 тоот захирамжаар ашиглах эрх авсан боловч батлагдсан ерөнхий төлөвлөгөөг дур мэдэн өөрчилж архитектур орон зайн төлөвлөлтийн хувьд өөр хоорондоо уялдаагүй, нэгэн нэгдмэл цогц бус, барилга байгууламжууд баригдсан ба энэ хэсгийн үерийн усыг зайлуулах нэгдсэн арга хэмжээ аваагүйгээс барилга байгууламжууд усанд автсан тохиолдол өнгөрсөн зун гарсан байна.

#### 2.4 Олон нийтийн санал асуулга, дүн

Монгол улсад "Иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах" эрхийн баталгаат байдлыг судлах ажлын хүрээнд олон нийтийн санал асуулга явуулж дүгнэлээ. Энэ судалгаанд барилгын үйлдвэрлэл эрхэлдэг 9 компаний Баянгол, Баянзүрх, Сүхбаатар, Сонгинохайрхан дүүргүүдэд орших 16 орон сууцны барилгын 200 оршин суугч-өрхийг хамруулсан болно. Мөн барилгын үйлдвэрлэл эрчимтэй явагдаж эхэлсэн 1990 оноос хойш барьж, ашиглалтанд оруулсан орон сууцны барилгуудыг сонголоо. Үүнд, Барилгын үйлдвэрлэл эрхлэгч "Шинэзуун", "Бэгдү констракшин", "Глобал интернейшнел", "Мон Тээл", "Гурванбилэг", "Эко констракшин", "Гарьд", "Зос Трейд", "Көкүюшү заан", сангийн орон сууцны барилгууд болно.

Санал асуулгад тухайн орон сууцанд 1-10 жил оршин суусан иргэд оролцсон ба тодруулбал, судалгаанд хамрагдагчдын:

- 14.3% нь 1-5 сар хүртэл,
- 48.1% нь 6 сараас 1 жил хүртэл,
- 18.8% нь 2 жил,
- 8.3% нь 3 жил,
- 3.8% нь 10-12 жил,
- 3.0% нь 6 жил,
- 2.3% нь 4 жил амьдарч байгаа оршин суугчид юм.

УИХ.МН  
СУДАЛГААНЫ САН

Санал асуулгад оролцогчид судлаачдад хүндрэл бэрхшээл учруулалгүй маш идэвхитэй, санаачлагатай, нээлттэй оролцсоныг дурьдах нь зүйтэй байна.

#### *Олон нийтийн санал асуулгаар*

1. Иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах хууль эрх зүйн болон эдийн засаг, нийгмийн баталгаажилт;
2. Барилгын ажил эрхлэгч байгууллагуудын чанар баталгаат байдал;
3. Шинээр барьж буй орон сууцны барилгуудад төрөөс тавих хяналт, шаардлага;
4. Иргэд, оршин суугчдын өөрсдийнх нь эрх үүргийн мэдлэг, идэвхи хариуцлагын талаар иргэдийн өөрсдийнх нь санаа бодол, дүгнэлтийг судлах зорилго тавьсан юм.

1/ Аливаа нийгмийн үзэгдэл, үйл явц нь түүний бүрдэн бий болох нөхцөлдөөнт байдал, оршин байх шалтгаант холбоо, түүнд нөлөөлөх хүчин зүйлийн уялдаа холбоо мөн тул "Хүний амьд явах, аюулгүй орчинд амьдрах эрх"-ийн хэрэгжилтийг судлахдаа:

*Нэгдүгээрт*, Хүний аюулгүй орчинд амьдрах хууль эрх зүйн баталгаа;

*Хоёрдугаарт*, Түүний эдийн засаг, нийгмийн баталгаа гэсэн хоёр гол нөхцөлдөөнт хүчин зүйлийг чухалчилсан болно.

1966 онд НҮБ-аас баталсан "Иргэний болон улс төрийн эрхийн тухай олон улсын пакт"-д эн тэргүүнээ анхааран үзсэн асуудал бол хүний амьд явах, аюулгүй орчинд амьдрах эрхийг хамгаалах явдал юм. Бидний явуулсан судалгаанаас үзвэл, хүний амьд явах, аюулгүй орчинд амьдрах эрх эдүгээ Монгол Улсад өргөн цар хүрээтэй зөрчигдөх нь үгүй боловч судлан буй объектын хүрээнд үндсэндээ баталгаагүй талдаа багтаж байна. Учир нь, "Таны бодлоор, "Монгол Улсын иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрх баталгаажсан уу?" гэсэн асуултанд уг эрх хуулиар баталгаажгаагүй гэж судалгаанд оролцогчдын 14.9% нь үзсэн бол уг эрх хэрэгжих эдийн засаг, нийгмийн баталгаат нөхцөл бүрдээгүй гэж 74.7% нь хариулжээ. Энэ нь хүний аливаа эрхийн хэрэгжилт нь дан ганц хуулийн баталгаанаас гадна эдийн засаг, нийгмийн баталгаат нөхцлийг бий болгохыг шаарддагт оршино.

"Монгол Улсын иргэн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах, орчны бохирдол, байгалийн тэнцэл алдагдахаас хамгаалуулах эрхтэй" хэмээн (Монгол Улсын Үндсэн хуулийн 16 дугаар зүйлийн 2) Үндсэн хуулиараа баталгаажуулсан боловч хуулийн заалтыг хэрэгжүүлэх бодит механизм бүрдүүлээгүй учир Үндсэн хуулийн үзэл баримтлал хоосон тунхаглалын шинжтэй болж байгаа нь судалгааны дүнгээс харагдаж байна.

2/ *Орон сууцны барилгын үйлдвэрлэл эрхэлдэг байгууллагууд чанарын стандарт шаардлага хангахуйц барилга ашиглалтанд өгч байна уу?*

Оршин суугчдын эрүүл, аюулгүй нөхцлийг хангасан барилга барихад шаардлагад нийцсэн барилгын материалаар, барилгын мэргэжилтэн үндэсний стандартын зохих норм, дүрмийн дагуу боловсруулсан ажлын зургаар барилгын ажлыг гүйцэтгэх шаардлага тавигддаг байна. Гэтэл Көкүюшү заан сангийн гэж нэрлэгдэх “Хүжийн гал” компани орон сууцны барилгыг шаардлагад нийцээгүй материалаар, үндэсний стандартын зохих норм, дүрмийн дагуу боловсруулсан ажлын зургаар барилгын ажлыг гүйцэтгээгүй болохыг судалгаанд хамрагдагч оршин суугчид хэлж байлаа.

Түүнчлэн, судалгаанд оролцогчдын 42.5% нь бидний оршин сууж буй барилгыг ердийн болон байгалийн гамшгаас хамгаалах арга хэмжээ аваагүй гэж, 41.4% нь ажиллаж амьдрах таатай нөхцөл бүрдээгүй гэж үзжээ.

“Орон сууцны энэхүү барилга нь үндэсний стандартын зохих норм, дүрмийн дагуу боловсруулсан ажлын зургаар хийгдсэн эсэхийг та мэдэх үү?” гэсэн асуултанд судалгаанд хамрагдагчдын

- 35.6% нь “мэднэ, үндэсний стандартын зохих норм, дүрмийн дагуу боловсруулсан ажлын зургаар хийгдээгүй” гэж,
- 6.9% нь үндэсний стандартын зохих норм, дүрмийн дагуу боловсруулсан ажлын зургаар хийгдсэн гэж хариулсан ба,
- 57.5% нь уг асуудлыг “мэдэхгүй” гэж хариулсан байна. Мөн “галын болон эрүүл ахуйн байгууллагаас холбогдох зөвшөөрөл авсан зураг төслөөр барилга угсралтын ажил эхэлсэн эсэхийг та мэдэх үү?” гэсэн асуултанд хэрэглэгчдийн 82.8% нь мэдэхгүй гэж хариулжээ.

Түүнчлэн, “Таны аюулгүй орчинд амьдрах эрхийг зөрчиж буй асуудлаар холбогдох байгууллагад хандаж байсан уу?”. Энэ асуултанд дараах байдлаар хариулсан байна:

Асуудал тавьсан ч иргэдэд ашигтай байдлаар шийдвэрлэнэ гэдэгт итгэхгүй байна.	40.6
Тийм шаардлага байгаагүй	24.1
Бидний оршин суугчид холбогдох байгууллагад асуудал тавиад шийдэгдээгүй, хүлээгдэж байна.	19.5
Хэн нэгэнд хандаж асуудал тавьж, шийдвэрлүүлэх тухай бодоогүй	14.3
Зарим асуудлыг эхнээс шийдүүлж байна.	4.5

Дээрх асуултанд хариулагчдын дийлэнхи олонхи нь “асуудал тавьсан ч иргэдэд ашигтай байдлаар шийдвэрлэнэ гэдэгт итгэхгүй байна.” гэж хариулсан нь хээл хахууль, хүнд суртал монголын нийгмийн бүх салбарт ноёрхож, улмаар иргэдийн эрх ашгийг хөндсөөр байгааг анхаарах цаг болсоныг сануулж байгаа төдийгүй иргэд, хэрэглэгчдийн идэвхигүй, хүлцэнгүй байдалд ч нөлөөлж байгаа юм.

Мөн судалгааны явцад орон сууцны барилгууд салхивчгүй, чийг цохидог, бохир хаягдлын цэг айлуудын хаалганд хэт ойр байрлалтай, агааржуулагч болон тусгаарлагчгүй, байнга зэвтэй устай зэрэг дутагдлууд илэрсэн нь эрүүл мэндэд сөрөг нөлөөтэй байдаг байна. Оршин суугчдын 19.5% нь барилга эрүүл ахуйн шаардлагад нийцээгүй гэж үзжээ.

Барилгын үйлдвэрлэлийн ийм байдал нь төлөвлөгөөт эдийн засгийн бодлогоос зах зээлийн эдийн засагт шилжих явцад нийгмийн эрэлт хэрэгцээг далимдуулан нийгмийн өмнө хүлээх хариуцлагаа умартан зөвхөн ашгийн төлөө, мөнгөний хойноос улайран хөөцөлдөх болсонтой холбоотой манай нийгмийн гаж үзэгдлийн нэг илрэл болж байна. Үүнд төрийн хяналт болоод хэрэглэгчдийн идэвхигүй хүлцэнгүй байдал ч сөргөөр нөлөөлж байгаа нь судалгаанаас тод харагдлаа.

*3/ Таны оршин сууж /үйлчилгээ явуулж/ буй энэ барилга байгууламжийг ашиглалтанд хүлээн авах ажлын комиссын зөвшөөрөлтэйгээр ашиглалтад өгсөн үү? гэсэн асуултанд "Хүжийн гал" компаний барьсан орон сууцанд оршин суугчдын дийлэнхи нь буюу 40.2% нь ажлын комиссын зөвшөөрөл аваагүй гэж хариулсан ба иргэд зөвшөөрөл олгогч мэргэжилтэн, төрийн албан хаагчид хээл хахуульд өртдөг нь энэ ажилд сөргөөр нөлөөлж байна гэж үзжээ. Энэ нь төрийн байгууллагын ажилтаны ёс зүйн зөрчлийг арилгах шаардлага нэн тэргүүнд тавигдаж байгааг харуулж байна.*

*Эцэст нь судалгааны дүн, аж ахуйн нэгж байгууллагуудын үйл ажиллагаа, тэдгээрийн бүтээгдэхүүний чанарт төрөөс тавих хяналт сул байгааг тод харууллаа.*

### 3. ШТС, ШАТАХ ТОСЛОХ МАТЕРИАЛ ХАДГАЛАХ, ТҮГЭЭХ ГАЗРЫН БАЙРШИЛ, АЮУЛГҮЙН АЖИЛЛАГАА БА ИРГЭДИЙН АЮУЛГҮЙ ОРЧИНД АМЬДРАХ ЭРХИЙН ХЭРЭГЖИЛТИЙН ТӨЛӨВ БАЙДАЛ

#### 3.1 Улаанбаатар хотын ШТС, ШТМХТГазар

Нефьт болон нефьтийн гаралтай бүтээгдэхүүнийг хадгалах, түгээх зэрэг үйл ажиллагааг зохицуулах хууль эрх зүйн орчинг бүрдүүлж менежментийн зүй зохистой тогтолцоог бий болгох, хяналт шалгалтын ажлын чадавхийг бэхжүүлэх, иргэдийн эрүүл бөгөөд аюулгүй орчинд амьдрах эрхийн үндэсийг бүрдүүлэх талаар тодорхой зорилт бүхий эрх зүйн баримт бичиг бол Стандартчилал, хэмжилзүйн үндэсний төвийн Зөвлөлийн 1998 оны 11 дүгээр сарын 27-ны өдрийн 41 тоот тогтоол юм.

Шатахуун түгээх станц нь Шатахууныг хүлээн авах, савлах, хадгалах, хэрэглэгчдэд жижиглэн худалдаалах зориулалттай барилга, байгууламжийн цогцолбор бөгөөд түүнийг түшиглүүлэн үйлдвэрийн аргаар жижиглэн савласан хүнсний бараа, тээврийн хэрэгслийн төрөл бүрийн тос, сэлбэг материал худалдах, автомашины угаалга, техникийн үйлчилгээ хийх, цайны газар ажиллуулахыг зөвшөөрөгдсөн байдаг.

Нефть хадгалах, түгээх барилга байгууламжуудыг барих, ашиглахад хөрөнгө мөнгө, нарийн мэргэжил шаарддагаас гадна бусад өндөр хөгжилтэй улс орнуудад энэ чиглэлийн бизнесийг хөрөнгө санхүүгийн өндөр чадавхитай мэргэжлийн байгууллагууд сүлжээ болгон эрхэлдэг. Манайд харин нефть бүтээгдэхүүний хангамж, борлуулалтын ажлыг “НИК” ХК дангаар хариуцан ажиллаж байхад барилга байгууламжийн зураг төсөл зохиох, угсралтын ажил гүйцэтгэх, ашиглалтад авах бүхий л үйл ажиллагаа нь техник технологийн шаардлага хангасан ШТС барихад 60-70 сая төгрөгийн хөрөнгө оруулалт хийдэг байжээ.

Гэтэл өнөөдөр хөрөнгө мөнгөө хэмнэх зорилгоор барилга байгууламжийн аюулгүй байдлыг хангахад чиглэсэн өртөг зардал өндөртэй инженерийн хийц, бүтээцийг өөрчлөх дутуу барьж ашиглах явдал газар авчээ. ШТС-ууд газар эзэмших эрхгүй олгогдсон газрын зориулалтыг өөрчилдөг, мөн зураг төсөл зохиохдоо захиалагч байгууллагын сонирхолд хөтлөгддөг зэрэг зөрчилүүд их гардаг. Өнөөдөр Улаанбаатар хотын хэмжээнд нийт 110 аж ахуйн нэгж, байгууллага шатахуун түгээх эрхтэй гэсэн бүртгэлтэй /ГХЕГ 2004/.

Олон улсын чанартай гол төмөр замаас нормоор 40 метрээс багагүй зайд, нийтийн хэрэглээний салаа төмөр замаас нормоор 30 метрээс багагүй зайд, мөн өндөр хүчдэлийн шугамын хажууд ашиглалтын ба аюулгүй ажиллагааны наад захын шаардлагыг хангаагүй нефтийн агуулах, ШТС барихыг хориглосон байдаг. ШТС нь аливаа барилга байгууламж эмнэлэг, сургуулийн хашаанаас 50 метрээс багагүй зайд баригдсан байх шаардлагатай.

Мөн газар доогуур тавигдсан холбоо, шугам сүлжээний суваг болон цэвэр усны нөөцийн сан дээр үйл ажиллагаа явуулахыг хориглосон байдаг.

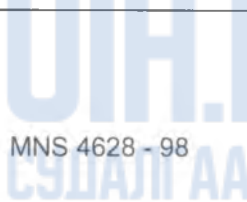
**ШАТАХУУН ТҮГЭЭХ СТАНЦ  
БАРИЛГА БАЙГУУЛАМЖ, ТОНОГ ТӨХӨӨРӨМЖИЙН ТЕХНИКИЙН ЕРӨНХИЙ  
ШААРДЛАГА  
MNS 4628 - 98**

**ИШ ТАТСАН СТАНДАРТ:**

- Унгар стандарт MC 9943 (Шатахуун түгээх газрын заавар)
- Р 112 РСФСР - 001 - 89 (Станции автозаправочные. Термины и определения)
- НИК (ХК), Гал түймэртэй тэмцэх газрын 1992 оны 135/6-110 тоот тушаалаар баталсан "Нефть бааз, агуулах, ШТС-ын галын аюулгүйн дүрэм"
- УСТ 3857-85 стандарт ("Агаарын дэд станцын 500 В хүртэл хүчдэлд ажиллах хуваарилах самбар")
- MNS 2691-85 стандарт (Хаалттай дэд станцын 0,4 КВ-ын хүчдэлд ажллах хуваарилах самбар. Техникийн шаардлага)
- УСТ 641-89 (Гал эсэргүүцэх техник. Үндсэн төрөл, байрлал, үйлчилгээ)
- УСТ 640-89 (Галын аюулгүй байдал. Нэр томъёо ба тодорхойлолт)

**МОНГОЛ УЛСЫН СТАНДАРТ**

Энэ стандарт нь Монгол улсын нутаг дэвсгэр дээр шатахуун жижиглэн худалдаалах, түгээх, түүнтэй холбоотой барилга байгууламж барих, зураг төсөл зохиох, ШТС-ын барилга байгууламж, тоног төхөөрөмжүүдэд тавих техникийн ерөнхий шаардлагуудыг тогтооно.

Шатахуун түгээх станц барилга байгууламж, тоног төхөөрөмжийн техникийн ерөнхий шаардлага.	 <p>MNS 4628 - 98</p>
Fuelling station building construction and general requirements of equipment	

**ШТС-ЫН БАЙРЛАЛД ТАВИХ ШААРДЛАГУУД**

1. Тухайн ШТС-ын барилга, байгууламжийн цогцолборын иж бүрэн зургийг зөвхөн мэргэжлийн зураг төслийн эрх бүхий байгууллагаар хийлгэж, орон нутгийн засаг

захиргаа, гал түймэртэй тэмцэх, байгал орчин, иргэний хамгаалалтын болон мэргэжлийн улсын хяналтын албадаар хянуулж, албан ёсны дүгнэлт зөвшөөрөл авч, уг зураг төслийн дагуу барьж байгуулна.

2. Шинээр барих ШТС-ыг байрлуулахад дараах үндсэн шаардлага, нормативыг баримтална. Үүнд:

- Монгол улсын стандартын 3.3; 7.1-3-т заасан зай хэмжээг мөрдөнө.
- ШТС-ын зам талбай, барилга байгууламжаас гадагш шатахуун, түүгээр бохирдсон ус гарах боломжийг хаасан байх
- ШТС-ын нутаг дэвсгэр дээрх автомашины хөдөлгөөн нь нэг чиглэлтэй байх.
- Иргэний хмгаалалтын шаардлагатай арга хэмжээнүүдийг тусгасан байна.
- Шөнийн цагт ШТС-ын нутаг дэвсгэрийг гэрэлтүүлэх гэрэлтүүлэгтэй байна.

ШТС- байгууламжуудын галын аюулгүйн байршлын зайн доод хэмжээ, /метрээр/

1-р хүснэгт

MNS 4628 – 98

Хоорондын зайг нь тодорхойлох барилга байгууламж бусад объектууд	Үйлчилгээний байр	Түгээгүүр		Далд байрласан сав		Ил байрласан сав
		ердийн	хийн буцах систем	ердийн	хийн буцах систем	
А	1	2	3	4	5	6
1. Зэргэлдээ орших албан газрын барилга байгууламжаас	30	40	20	40	20	40
2. Нефть бүтээгдэхүүний агуулахын барилга байгууламжаас	30	30	20	20	15	30
3. Гал тэсвэршилтийн 1,11,III зэргийн орон сууц, олон нийтийн барилга байгууламжийн хананаас	50	50	20	50	20	100
4. Гал тэсвэршилтийн 1Ү, Үзэргийн орон сууц, олон нийтийн үйлдвэрийн газрын	100	100	30	100	30	100



барилга байгууламжийн хананаас						
5.Гэрийн хороолол ба хатуу түлшээр халаадаг байрнаас	150	150	50	150	50	150
6. Шатахуун буулгах байгууламжаас	15	15	5	8	5	15
7. Ерөнхий сүлжээний төмөр замын тэнхлэгээс	30	50	30	25	30	50
8. Ерөнхий сүлжээний авто замын хажуу талаас	10	15	5	8	5	15
9. Цахилгааны агаарын шугам сүлжээнээс	Тулгуурын өндрийн 1.5м -ээс багагүй					
10. ШТС-ы үйлчилгээний барилгаас	-	4	2	8		15
11. Түгээгүүр	2	-	-	4	-	15

#### ШТС-ЫН БАЙГУУЛАМЖУУДАД ТАВИГДАХ ТЕХНИКИЙН ШААРДЛАГУУД

1. Үйлчилгээний байрыг хот суурин газарт байрласан ШТС-д II зэргийн; бусад газарт байрласан ШТС-д III зэргийн галд тэсвэртэй материалаар барьсан байна.
2. Үйлчилгээний байрны доторхи зохион байгуулалт, өрөө тасалгаануудын агааржуулалт, халаалт, цахилгааны холболтыг тухайн стандартынх нь шаардлагын дагуу гүйцэтгэнэ.
3. Үйлчилгээний байр нь холбогдох (барилга, хөдөлмөрийн нөхцөл, эрүүл ахуй) стандартын шаардлагыг хангасан байна.
4. Авто тээврийн хэрэгслийг шатахуунаар цэнэглэх ажиллагаанд үйлчилгээний байрнаас хяналт тавих боломжтой байрлалтай байна.
5. Түгээгүүрийн тавцан (арал) нь шатахуун үл нэвчүүлэх шаардлагыг хангасан хийцтэй байна.
6. Түгээгүүрийн тавцан (арал) -ыг 0.2 – 0.5 м-ийн өндөртэй, дээр нь байрлуулах түгээгүүрийн тооноос хамааруулж, 3 – 7 м-ийн урттай, 1 м-ээс багагүй өргөнтэй, түгээгүүрүүдийг түүний уртааш тэнхлэгт голлуулан байрлуулна.
7. Түгээгүүрийн тавцан (арал) нь шатахуунаар цэнэглэж буй тээврийн хэрэгсэл, үйлчилгээний байрны хаалга хоёрын хооронд 1 м-ээс багагүй зайтай , болзошгүй ослын үед үйлчилгээний байрнаас хүн гарах замыг хаахааргүй байхаар байрлуулна.

8. Түгээгүүрийн тавцан (арал)-гийн голд байрлах технологийн дамжуулах хоолой, дохиолол болон цахилгаан тэжээлийн утаснуудын сувгийг элсээр дүүргэсэн байна.
9. Түгээгүүрийн тавцан (арал)-гийн металл бүтэцтэй хэсгүүдийг газардуулгын сүлжээтэй холбосон байна.
10. ШТС-ын технологийн худгуудыг зам, талбайд болон тэдгээрийн гадна нь байрлуулж болох ба хэрэв зам талбайд байрлуулбал тээврийн хэрэгслийн ачааллыг даахуйц хийцтэй (400 кило Ньютон буюу 40000 кг ачаалал) байна.
11. Газар доорх шатахуун нөөцлөх сав (цаашид сав гэх)-ны амсарын хэсэгт битүүлэн гагнасан ган хүзүүвч хоолойг (цаашид савны худаг гэж нэрлэх) хөрснөөс 0.2 м -ээс багагүй өндөртэй, 1м -ээс багагүй талууд бүхий тэгш өнцөгт буюу 1 м-ээс багагүй голчтой дугуй хэлбэрийн зүсэлттэйгээр хийнэ.
12. ШТС нь савны худгаас гадна сав, түгээгүүрийг сэлгэн залгах зориулалттай, хаалт, тоноглол байрласан технологийн худаг, шатахуун буулгах тоног төхөөрөмж байрлуулсан буулгах худагтай байж болно. Тайлбар: Буулгах хэрэгслийг худаггүй тусгайлан зассан шатахуун үл нэвчих талбайд байрлуулж болох бөгөөд хэрэгслийг тээврийн хэрэгслийн болзошгүй мөргөлтөөс хамгаалсан байна.
13. ШТС-ын технологийн бүх худгууд хөрсний болон хурын ус орох боломжгүй хийцтэй байна.
14. Буулгах худгаас сав руу шатахуун дамжуулах хоолой нь 100 мм-ээс багагүй хөндлөн огтлолтой байх ба эдгээр хоолойг шүүлтүүрээр тоноглох бөгөөд бензин дамжуулах хоолойд гал хамгаалагч хэрэгсэл суурилуулсан байна.
15. Савнуудыг түгээгүүрт холбох ба түгээгүүрээр олгож байгаа шатахууны төрлийг өөрчлөх зориулалттай хаалтуудыг байрлуулсан сэлгэн залгагч худаг байна. Худагт байрласан хаалтууд дээр холболтын сав, түгээгүүрийн багана зэргийг ялган харуулсан таних тэмдэгтэй пайзуудыг тавина.
16. Шатахуун буулгах талбай нь буулгах худгийн хажууд байрлалтай тэгш байхаас гадна талбайд асгарсан шатахуун газрын гүнд нэвчихээргүй хийцтэй байна.
17. Шатахуун буулгах талбайг буулгах байгууламжийн байршлаас хамааруулж шатахуун буулгах зам дээр байрлуулж болно.
18. ШТС-ын шатахуун буулгах талбайг байгуулахдаа эхлээд газрыг 70 см-ийн гүнтэй ухаж, тэгшлэсний дараа 15 см-ээс багагүй зузаантай бетоноор нүхний хана болон ёроолыг доторлож, дээр нь шатахуунд тэсвэртэй материалаар хийсэн тусгаарлагч бүрхүүл дэвсэж, нүхээ элсээр дүүргэн нягтруулсны дараа гадаргууг нь зүймэл бетон хавтанцараар өнгөлнө.
19. Шатахуун буулгах талбайд шатахуун асгарсан тохиолдолд зүймэл бетон хавтанцаруудыг хуулж, бохирдсон элсийг цэвэр элсээр солих боломжтой байхын зэрэгцээ тэдгээрийг угсрахдаа хавтанцруудын хооронд 3 мм-ээс ихгүй зайтайгаар байрлуулна.

20. Ил байрлалтай сав бүхий ШТС нь шатахуун буулгах зориулалтын бетонон болон сайтар нягтруулсан шороон хучилт бүхий өндөрлөсөн тавцантай байж болох бөгөөд уг тавцангийн:
- өргөн нь 4 м
  - урт нь 15 м-ээс багагүй,
- өндөр нь - ил суурилуулсан савны хамгийн их өндөрлөг түвшингээс 60 см-ээр, нам, хажуу ханыг нь нурахаас хамгаалж бөх бат хийсэн байхаас гадна тээврийн хэрэгсэл давахааргүй өндөртэй хашлагатай байна.
21. Шатахуун буулгах тавцангийн хоёр талын буланд шатахуун тээврийн хэрэгсэл гарах буух зориулалтаар хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг бүрэн хангасан налууг хийнэ
22. Шатахуун түгээх талбай нь түгээгүүрийн тавцан (арал)-гийн хажуугаар байрлах ба түгээгүүрийн хоолойн үйлчлэх хязгаарыг нэг метрээр нэмэгдүүлсэн хэмжээтэй байна.
23. ШТС-ЫН шатахуун түгээх талбай нь буулгах талбайтай нэгэн ижил хийцтэй байна.
24. ШТС-ын шатахуун буулгах болон түгээхээс бусад талбай нь энгийн, даацын хатуу хучилттай, гадна хүрээгээрээ зориулалтын хашлагатай байна.
25. Шатахуун түгээх болон буулгах талбайн эргэн тойронд гал унтраах зориулалтын тээврийн хэрэгсэл чөлөөтэй зорчих боломжтой байна.
26. Автотээврийн хэрэгсэл нь шатахуун түгээх талбай руу чөлөөтэй орох боломжтой байна.
27. Зэргэлдээ байрлуулсан хоёр түгээгүүрийн тавцангийн хоорондын зай тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангасан байна.
28. ШТС-ЫН талбайг хур тундасны ус тогтохоос сэргийлж зургийн дагуу тодорхой хэмжээний налуутай хийнэ.
29. ШТС-ын орох, гарах замыг 3,5 м-ээс багагүй өргөнтэй хийж, орох ба гарахыг хориглосон; шатахуун цэнэглэх газар 100 м - т байгааг харуулсан зэрэг замын тэмдгүүдийг байрлуулсан байна.
30. Орох замын эхэн дээр тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний хурдыг хязгаарласан замын тэмдэг, түгээх талбайгаас 15 м-ийн хол зайд мотоциклийн хөдөлгүүрийг унтраах, галын аюултай бүсийг анхааруулсан тэмдэг; түгээж байгаа шатахууны үнэ, үйлчилгээний төрлийг харуулсан самбарыг байрлуулна.
31. ШТС-ын орох гарах зам дээр авто тээврийн хэрэгсэл эргэх радиусыг оновчтой хийсэн байна.
32. Ил байрлалтай сав бүхий ШТС-д болзошгүй ослын үед асгарсан шатахууныг гадагш тархаахгүй байх зориулалтаар батласан зургийн дагуу технологийн далан хийсэн байна.
33. Технологийн далангийн геометрийн эзлэхүүн нь далангийн дотор ил байрлуулсан хамгийн том эзлэхүүнтэй нөөцлөх савны багтаамжаас багагүй хэмжээтэй байна.

34. Технологийн далан нь хур тунадасны усыг цуглуулан зайлуулах байгууламжтай байна.
35. ШТС-ыг хэвгий газарт байрлуулах тохиолдолд газрын дээд талаар батлагдсан зургийн дагуу үер усны хамгаалалтын далан буюу сувгийг хийсэн байна.

### 3.2 Улаанбаатар хотын ШТС-уудын нөхцөл, шалтгаан

Өнгөрсөн онд улсын үзлэг шалгалтад 193 ШТС – хамрагдсанаас 124 – нь зураг төсөлгүй, аюулгүйн зай, хэмжээний дүрэм зөрчсөн байжээ. /УМХГ 2004 он/. Барилга байгууламжийн ажилд илэрч байгаа дээрхи зөрчлүүд нь Монгол улсын Үндсэн хуулийн "Хүн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрхтэй..." гэсэн заалт ноцтой зөрчигдсөнийг харуулж байна.

Дээр дурьдсан зураг төсөлгүй, дүрэм журам зөрчиж баригдсан 124 ШТС – ын цаана чухам л дураар авирлах, хээл хахууль авах, өгөх, хяналт шалгалтгүй, хууль дүрэм хэрэгждэггүй байдал, барилгын ажлын шат шатны удирдлага хүрээнд газар авч, дэндүү хавтгайрчээ гэсэн дүгнэлт хийхээс өөр аргагүй байдалд хүргэж байна. БАК болон Улсын мэргэжлийн хяналтын газар зэрэг мэргэжлийн байгууллагууд ажлаа нягт уялдуулж, хүчээ нэгтгэн ажиллах шаардлага бий болсон байна.

2000-2003 онуудад хийгдсэн улсын үзлэг, тооллого, аттестатчилах шалгалтуудаар "Барилгын тухай", "Хот байгуулалтын тухай" хуулийн хэрэгжилтийн талаар хийх хяналт шалгалтын ажил орхигдож ирсэн байна.

Одоо үйл ажиллагаа явуулж байгаа объектууд Барилгын тухай", "Хот байгуулалтын тухай", Газрын тухай", "Ариун цэврийн тухай", Галын аюулгүй байдлын тухай" хууль болон холбогдох бусад дүрэм, журам, норм, стандартын заалтыг ноцтой зөрчсөн, зөрчлүүд илэрдэг төдийгүй бүгд байршлын хувьд БНБД 11-60-79 "Хот төлөвлөлтийн норм", "MNS 34628-98 Монгол улсын стандарт"-д заасан аюулгүйн зай хэмжээг зөрчин байрласны зэрэгцээ алдаатай чанаргүй зураг төслөөр дутуу, чанаргүй барьж, ажлын болон улсын комисс ажиллаж ашиглалтанд аваагүй байхад уг барилга байгууламжуудийг ашиглаж байгаа нь Монгол улсын "Барилгын тухай хууль" -ийн 8.1.2 /Хот байгуулалт архитектур төлөвлөлтийн шаардлага хангасан зураг төслийн дагуу баригдсан байх/, 8.1.7 /Хог хаягдал, хөрсний бохирдлоос хүрээлэн байгаа орчныг хамгаалахад чиглэсэн байх/, 15.4. /Барьж дуусаагүй буюу дууссан боловч комисс ажиллаж ашиглалтанд оруулаагүй барилга байгууламжийг ашиглахыг хориглоно/, "Газрын тухай хууль"-ийн 50.1.1. /Газар эзэмшигч, ашиглагч нь газрыг үр ашигтай, зохистой ашиглах, хамгаалах ... гэсэн заалтуудыг зөрчсөн байна. /2003 онд ХЗДХЯ, ҮХЯ, УМХГ хамтран газрын тосны бүтээгдэхүүний худалдаа эрхэлж буй байгууллага, аж ахуйн нэгж, иргэдийн шатахууны агуулах, шатахуун түгээх станцуудад түвшин тогтоох улсын үзлэг/.

ШТС-ууд үерийн ус, бохир ус зайлуулах шугам дээр барилга хот байгуулалт, байршлын БНБД П-60-79 "Хот төлөвлөлтийн норм", "MNS 4628-98 Монгол улсын стандарт"-д заасан аюулгүйн зай хэмжээний заалтыг ноцтой зөрчиж зэргэлдээ орших орон сууц, сургууль, олон нийтийн зориулалттай барилга байгууламжуудад хэт ойр байрласан байна. Зураг төслийн ажил хийж байгаагүй хүмүүсийг олноор нь зургийн экспертээр томилсон нь зураг төслийн ажилд сөргөөр нөлөөлж байна.

Тухайлбал энэ байдал 3-р эмнэлгийн зүүн урд талд холбооны шугам дээр, эмнэлэгийн байгууллагаас алслагдвал зохих аюулгүйн зай хэмжээг зөрчин зөвшөөрөлгүйгээр барьж байгаа Алтжин ХХК-ий ШТС-ийн зураг төсөлд мөн давтагдаж байгаа юм.

#### Нийтлэг зөрчлүүд

- Газар олгохдоо хот төлөвлөлтийн МУ-ын стандартад заасан аюулгүйн зай хэмжээг баримталдаггүй.
- Зарим зураг төслийн байгууллагуудын боловсруулсан зургийн чанар хангалтгүй, алдаатай, хот төлөвлөлтийн норм, дүрэм, стандарт зөрчдөг, Барилга угсралтын ажил эхлэх, үргэлжлүүлэх зөвшөөрөл авалгүй дур мэдэн барилгын ажил гүйцэтгэдэг.
- Бизнесийн үйл ажиллагааг чухалчлан барилга байгууламжийн аюулгүй байдлыг хангуулахад чиглэсэн өртөг зардал өндөртэй инженерийн хийц бүтээцийг хөрөнгө хэмнэх зорилгоор дутуу барьж ашигладаг.

Монгол улсын "Барилгын тухай хууль" -ийн 15.4. /Барьж дуусаагүй буюу дууссан боловч комисс ажиллаж ашиглалтад хүлээж аваагүй барилга байгууламжийг ашиглахыг хориглоно/, 8.1.7 /Барилга байгууламж нь ... хог хаягдал, хөрсний бохирдлоос хүрээлэн байгаа орчныг хамгаалахад чиглэсэн байх/, 8.1.2 /Хот байгуулалт архитектур төлөвлөлтийн шаардлага хангасан зураг төслийн дагуу баригдсан байх/, 12.2. /Барилга байгууламжийг зураг төсөлгүйгээр барихыг хориглоно./ заалтууд ноцтой зөрчигдөж байна.

Сүүлийн үед ШТС-тай холбоотой зөрчил дутагдалын төрөл, тоо нь нэмэгдэж байна. Үүнд: Газар олгосон захирамжгүй барих, эсвэл олгогдсон газрын зориулалтыг өөрчлөх, зураг төслийг зохиоходоо захиалагч байгууллагын сонирход хэт хөтлөгдөх, барилгын ажил эхлүүлэх зөвшөөрөл авалгүй барилга угсралтын ажлыг эхлүүлэх, уг ажлыг зогсоох, ашиглахыг хориглох тухай албан шаардлагыг үл ойшоон барилгын ажлыг дуусгах, улмаар ашиглаж худалдаа үйлчилгээ явуулах, улсын байцаагчид дарамт үзүүлэх г/м.

### 3.3 Олон нийтийн санал асуулга, дүн

ШТСтанцуудын үйл ажиллагаатай холбоотойгоор иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрх зөрчигдөж байгаа эсэх талаар олон нийтийн санал асуулга явуулж ажиглалт хийж дүгнэсэн юм. Санал асуулгад Баянгол, Баянзүрх, Чингэлтэй, Сүхбаатар, Сонгинохайрхан дүүрэгт оршин суугч 200 иргэд, мөн тус дүүргүүдэд байрлах Петровис, Алтжин, Шунхлай, НИК, Синчи ойл, МТ ойл зэрэг компаний нийт 17 ШТСтанцууд, тэдгээрт ажиллагсадыг өргөнөөр оролцуулсан.

#### ШТС-УУДЫН БАЙРШИЛ

Ажиглалт судалгааны баг 12-р сарын 1, 2-ны өдрүүдэд “Петровис”-ийн;

- хүнсний “Шим” захын зүүн талд, 3, 4-р хороолол өгсөх замд, дэнжийн 1000, сансар хороолол, офицеруудын ордоны дэргэд, зүүн дөрвөн замд тус тус байрлалтай 7 салбарт,
- “Алтжин”-гийн 100 айл, /Чингэлтэй дүүрэг/, Баянгол эмнэлэгийн ойролцоо, зүүн дөрвөн замд тус тус байрлалтай 3 салбарт,
- 12-р сарын 3-ны өдөр “Шунхлай”-н КТМС, Эрэл сургуулийн дэргэд, таван шард байрлалтай 3 салбарт,

12-р сарын 4-ний өдөр “НИК”, “Синчи ойл”, “МТОйл” салбаруудад тус тус ажилласан юм. Бидний явж судалсан станцуудын ихэнхи нь /17 ШТС шалгасанаас 15 ШТС/ орон сууц барилга, дэлгүүр үйлчилгээний газар болон бусад хүн ам олноор төвлөрөх газарт 5-30 метр зайд байрласан байлаа. Судалгаанд хамрагдсан дээрхи 17 шатахуун түгээх станцаас зөвхөн Баянзүрх дүүрэгт байрлах 2 станц үйлчилгээний газраас 50 метр зайд баригджээ.

Иргэдийн эрүүл, аюулгүй байдалд нөлөөлж болох хамгийн ноцтой зөрчил Петровисийн хүнсний “Шим” захаас 40м зайд байрлах “Өргөө импекс” салбарт гарсан байна. /анх “Энержи” групп ШТС-ын зориулалтаар зөвшөөрөл авсан/ Тус ШТС-ын угсралтын үед дэлбэрэлт болж, ойролцоо орших 58, 59, 60 –р байрны оршин суугчдад хохирол учруулсан, азаар хүний амь нас эрсдээгүй гэсэн байна. Хоёр дахь удаагаа тус станц дээр 2003 онд “Өргөө импекс” ШТС нь гагнуур хийж байгаад 59-р байрны дээгүүр хийн баллон нисгэж аюултай осол гаргах дөхжээ. Энэ нь дахин давтагдахгүй гэх баталгаа байхгүй гэж оршин суугчид ярьж байсан юм.

Петровисын салбарууд:

- 3, 4-р хороололд байрлах салбар нь 20 м зайд айл өрхтэй,
- Дэнжийн 1000-д байрлах салбар нь айлуудад 30м зайд,
- Зуун айлын “Odcon tech” барилгын дэлгүүртэй 5м, мөн үйлчилгээний газруудтай хэт ойр зайд,

- Сансар хороололд байрлах салбар нь хүнсний дэлгүүр, цайны газар, автобусны зогсоолтой 20м зайд,
- Зүүн дөрвөн замд байрлах салбар нь орон сууц, хүнсний дэлгүүр, машин угаалгын газартай 50м зайд тус тус үйл ажиллагаа явуулж байна.

Мөн Алтжин, Шунхлай, НИК, Синчи ойл, МТойлийн салбарууд дэлгүүр, автобусны буудал, сургууль, автовокзал, үйлчилгээний газрууд, айл өрхөөс 5, 7, 10, 20-40 м зайд тус тус байрласан байна.

Сансар хороололд байрлалтай "NIK"-ийн салбар нь "TOP MEBEL" дэлгүүртэй 30м зайд, Офицеруудын ордны зүүн талд байрлалтай "NIK" нь аюулгүйн нөхцөлд тохиромжтой газар байрлажээ.

Мөн олон нийтийн санал асуулгад оролцсон иргэдийн дийлэнхи нь буюу 62% нь ШТС-ууд орон сууцны барилгатай хэт ойр /5-40м/ байрлаж байрлаж аюулгүй байдалдаа сэтгэл түгшин суудаг гэж бичсэн байна. Мөн түүнчлэн, . "Таны ажиллаж, амьдарч байгаа газрын ойр байрлах ШТС станц чухам ямар зөрчилтэй үйл ажиллагаа явуулдаг вэ?" гэсэн асуултанд хариулагчдын 80.5 % нь, айл өрх, албан байгууллага болон үйлчилгээний газарт хэт ойр байрладаг, аюулгүйн нөхцөл, шаардлагад тохиромжгүй газар байрлаж байна гэжээ.

№	Хариулт	Хувь
1.	Айл өрх, албан болон үйлчилгээний газарт хэт ойр байрладаг, аюулгүйн нөхцөл, шаардлагад тохиромжгүй газар байрласан	80.5
2.	Аюулгүй ажиллагааны горим дүрмийн дагуу ажилладаггүй	21.8
3.	Галын аюулгүй байдлын шаардлага хангагдаагүй	20.7
4.	Шатах, тослох материалын хадгала тоног төхөөрөмж, горим буруу	12.6
5.	Херсэн доорх судалгаа хийгдээгүй	12.6
6.	Инженерийн хийц бүтэц, угсралтын ажил зохих шаардлагын дагуу хийгдээгүй	9.2
7.	Зөвшөөрөгдсөн барилгын зураг төслөөр баригдаагүй	6.9
8.	Өөр зориулалтаар эзэмших /ашиглах/ зөвшөөрөл авсан газарт ажилладаг	6.9
9.	Газрын зөвшөөрөлгүй	5.7

Ийнхүү сая орчим /албан бус тоогоор/ хүн амтай нийслэлд үйл ажиллагаа явуулж байгаа ШТС-уудын байрлал нь аюулгүй ажиллагааны наад захын шаардлага хангаагүй болох нь судалгаанаас харагдаж байна.



2. Мөн судалгааны явцад шатах, тослох материал хадгалах, түгээх үйл ажиллагаа явуулахад аюулгүй байдлыг хангах зорилгоор тавигддаг бусад шаардлага, холбогдох зөвшөөрлийн бичиг баримтын бүрдүүлэлт дутуу, туйлын хангалтгүй байдаг нь илэрсэн юм. Тодруулбал, 3. Таны ажиллаж байгаа ШТС-ыг ажиллуулахад шаардагдах аль нэг зөвшөөрөл олгогдоогүй бол энэ нь ямар учир шалтгаантай вэ?

№	Хариулт	Хувь
1.	Аюулгүй нөхцөлд тохиромжгүй газар байрласан Айл өрх, албан болон үйлчилгээний газарт хэт ойр байрладаг	25.0
2.	Өөр зориулалтаар эзэмших /ашиглах/ зөвшөөрөл авсан газарт байрладаг	12.5
3.	Холбогдох төрийн болон хяналтын байгууллагын ажлын хариуцлага, хүнд суртлаас хамааралтай	8.3
4.	Галын аюулгүй байдлын шаардлага хангагдаагүй	4.2
5.	Инженерийн хийц бүтэц, угсралтын ажилд манай нөхцөлд биелэх боломжгүй шаардлага тавьдаг	4.2
6.	Газрын зөвшөөрөлгүй	4.2
7.	Шатах, тослох материалын хадгалалтын зөрчилтэй холбоотой	4.2
8.	Хөрсөн доорх судалгаа хийгдээгүй	4.2
9.	Зөвшөөрөгдсөн барилгын зураг төслөөр баригдаагүй	4.2
10.	Иргэд, байгууллагууд гомдол гаргадаг	4.2

3. “Улаанбаатар хотод үйл ажиллагаа явуулж байгаа ШТС-уудад галын аюулгүй байдал төдийлөн сайн хангагдаагүй” гэж судалгаанд оролцогчид үзжээ.

Тухайлбал, “Таны ажиллаж байгаа ШТС-анд галын аюулгүйн шаардлага бүрэн хангагдсан гэж үздэг үү?”

№	Хариулт	Хувь
1.	Бүрэн хангагдсан	66.7
2.	Учир дутагдалтай тал байдаг	12.5
3.	Маш сул	8.4
4.	Мэдэхгүй	12.5

Энэ асуултанд ШТС-ыг ажиллуулж байгаа хүмүүс хариулсан болно. Энэ асуултанд хариулагчдын 20.9% нь галын аюулгүйн шаардлага бүрэн хангагдаагүй гэдгийг хүлээн зөвшөөрсөн байна.

Эдгээр зөрчлүүд нь:

- Хуулийн зохицуулалт сул, хууль зөрчсөн тохиолдлын санкци, хариуцлагын механизм сул
- Албан тушаалтны ажлын хариуцлага
- Хуулийг хэрэгжүүлэх механизм байхгүй
- Ёс суртахууны алдагдал зэрэг асуудалтай холбоотойгоор тайлбарлагдана.

#### 4. Монгол улсын Засгийн газраас эрүүл бөгөөд аюулгүй орчинд амьдрах хүний эрхийг хангах талаар явуулж буй бодлого, хөтөлбөр, арга хэмжээ, үр дүн

##### Барилга, хот байгуулалтын чиглэлээр

- 1999 - 2000 онд Монголын Барилгачдын Холбоо "Орон сууц XXI зуун хөтөлбөр " боловсруулж тухайн хөтөлбөрийн хүрээнд "Шинэ зуун " дэд төсөл хэрэгжүүлж эхэлсэн.
- 2002 онд Засгийн Газраас "Орон сууц" үндэсний хөтөлбөр баталсан.  
Үр нөлөө: Төр Засгийн хэмжээнд бодлого болон тавигдсан.  
Дутагдалтай тал: Хэрэгжүүлэгч барилгын салбар, түүнд оролцогч аж ахуйн нэгжүүдийг хөгжүүлэх бодлого арга замыг тусгаагүй.  
Хэрэгжилт: "Барилга болон хот байгуулалтын", "Орон сууц"-ны тухай хууль батлагдан гарсан.
- Эрх зүйн орчин бүрдсэн боловч нэмэлт өөрчлөлт оруулах шаардлагатай  
Эдгээр тогтоол хууль тогтоомжуудад орон сууц барих хөрөнгө оруулалтын эх үүсвэрийг шийдвэрлэх талаар тодорхой бодлого тусгагдаагүй учир үр нөлөө багатай.

Тус салбар дахь Засгийн газрын болон хувийн хэвшлийн хамтын ажиллагаа:

- 2000 онд орон сууцны зах зээлийг өргөжүүлэх ялангуяа Улаанбаатар хотод орон сууцны хөтөлбөр төсөл хэрэгжүүлэх зорилгоор Монгол Банк - Дэд Бүтцийн Яам - Нийслэлийн Засаг Дарга - Монголын Барилгачдын Холбооны 4 талт гэрээ батлагдсан /2000-2005 он/.
- Засгийн газар болон хувийн хэвшлийн зөвлөлдөх хороо байгуулагдсан /2001 оноос/. Энэ хороогоор гол гол асуудлуудыг төрийн бус байгууллагуудын зүгээс дэвшүүлж хамтран хэлэлцдэг.
- Монголын Барилгачдын Холбоо 2002 оны 4-р сард "Орон сууц"-ны асуудлаар санал дэвшүүлэн хэлэлцүүлж зөвлөмж гаргуусан.

Гол дутагдал: БХБЯ, НЗДТГ, Нийслэлийн захирагчийн алба удирдлагуудад барилгын болон тусгай мэргэжлийн ажилтан байдаггүйгээс салбарын асуудлыг ойлгож, шийдвэрлэх нь тун хангалтгүй байдаг.

Лиценз, зөвшөөрөл, бизнес эрхлэх бүртгэл болон зохицуулалтыг хариуцдаг байгууллагууд:

- Дэд бүтцийн яам
- ЗГ-ын хэрэгжүүлэгч БХБНААГазар зураг төслийн экспертизийн алба
- УМХГазар
- Нийслэл, аймаг хотын ЗДТГ, ЗАА

## 5. ДҮГНЭЛТ

Иргэдийн аюулгүй орчинд амьдрах эрхийн хэрэгжилтийн төлөв байдлыг улсын хэмжээнд холбогдох төр, олон нийтийн, эрдэм шинжилгээ, хяналт шалгалтын байгууллагуудын ажлын тайлан, танилцуулга, мэдээллийн үндсэн дээр тогтоож, олон нийтийн санаа бодол, шаардлагыг харьцуулан шинжлэх үүний үндсэн барилга байгууламж /улсын болон хувийн үйлдвэр аж ахуйн газар, орон сууц, объект/ нь чанар стандартын шаардлагад хэрхэн нийцэж байгаа болох, эдгээр нь иргэдийн амь нас, эрүүл мэндэд аюул учруулахгүй байх баталгаа Монгол улсад хэрхэн хангагдаж байгаад үнэлэлт дүгнэлт өгөх энэхүү ажлыг төлөвлөгөөний дагуу хийж гүйцэтгэлээ.

Судалгаа шинжилгээний ажлын хүрээнд холбогдох төрийн яамд, хяналт шалгалтын болон олон нийт, эрдэм шинжилгээ, судалгааны 30 гаруй байгууллага, тухайн салбарын болон мэргэжлийн 60 орчим хүмүүстэй уулзан, мэдээлэл, санал солилцож, суугч-өрх болон тухайн хэсэг, багт ажиллагсад болох 450 орчим хүмүүсийн дунд санал асуулга явуулж ажиглалт хийлээ. Дээрх цуглуулан нэгтгэсэн бодит баримт материалд дүн шинжилгээ хийсний үндсэн дээр иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрхийн асуудал ноцтой зөрчигдөж байгааг тогтоолоо.

### 5.1 Хот байгуулалтын асуудал

Улаанбаатар хотын хэмжээнд ерөнхий төлөвлөгөөний хэрэгжилтэд "Хот байгуулалтын тухай" хууль, хуулийн 2.8-р зүйл /Хот байгуулалтын үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэх тухай/, хот төлөвлөлтийн норм ба дүрэм БНБД11-60-79-ийг зөрчсөн зөрчил дутагдлууд нийтлэг байдалтай болжээ гэсэн дүгнэлтэд хүргэж байна.

Түүнчлэн "Хот байгуулалтын тухайн" хуулийн 10-р зүйлд заагдсан хот байгуулалтын үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэхэд хориглосон зүйлүүд, тухайлбал:

10.1.3-р зүйлд заасан "олгосон газарт зориулалтын бус барилга байгууламж барих, хүн амын амьдрах орчны чанарт сөрөг нөлөө бүхий үйл ажилагаа явуулахыг хориглоно" гэсэн заалт байнга зөрчигдөж байна.

Хот байгуулалтын хуулийн зорилт нь хот байгуулалтын бодлогын хүрээнд хүн амын нутагшилт, суурьшилт болон харилцан уялдаатай, харьцангуй бие дааж хөгжих бүс нутгийн зохистой бүтэц бүрдүүлэх, хөгжлийг тодорхойлох, барьж байгуулахад төр, аж ахуйн нэгж, байгууллага, иргэний хооронд үүсэх харилцааг зохицуулахад оршдог. Гэтэл өнөөдөр Улаанбаатар хотын хэмжээнд хүн амын тоо огцом өсч 2003 он гэхэд ерөнхий төлөвлөгөөнд тусгасан тооноос даруй 3,0 - 4,4%-иар давж гарсан байна. Түүнчлэн 2010 онд Нийслэлийн

хүн ам 830.0-д хүрнэ гэж тооцоолсон байхад одоогийн байдлаар 821.8 болсон байна. /2004 оны тооллогын дүн/. Иймд Улаанбаатар хотын ерөнхий төлөвлөгөөний суурьшлын хэсгийн төлөвлөлтийг нэн даруй шинэчлэх шаардлагатай байна.

Иймээс дүүргийг хот байгуулалтын чиглэлээр бэхжүүлж, энд хот байгуулалтын асуудал хариуцсан бүхэл бүтэн алба байгуулж ерөнхий төлөвлөгөөний хэрэгжилтийг хангуулах шаардлагатай гэж үзэж байна.

## 5.2 Барилга техник асуудал

Шинээр баригдаж буй болон ашиглагдаж байгаа барилга байгууламжид илэрч байгаа нийтлэг зөрчил дутагдал нь тухайн барилга байгууламжийн зураг төсөл боловсруулсан компаний инженер техникийн ажилтнуудын инженерийн мэдлэг сул, захиалагч байгууллага нь барилгын салбарын хууль, дүрэм, журмыг мөрдөггүй, гүйцэтгэгч байгууллагын ажлын хариуцлага муу, ашиглагч байгууллага "Барилга байгууламжийн ашиглалтын дүрэм"-ийн дагуу засвар тордолгоог байнга хийдэггүйгээс шалтгаалан үүссэн байдаг нь тогтоогдлоо.

Барилгын тухай хуульд заасан дүүргүүдийн Засаг даргын бүрэн эрхийг Нийслэл Хотын захиргаанаас үндсэнд нь бүрэн биелүүлж ирсэн учраас Барилгын тухай хуульд заасан дүүргийн засаг даргын тухай заалт огт хэрэгждэггүй байна. Дүүргүүдээс барилгын салбарын талаар хэрэгжүүлж буй үйл ажиллагаа нь зөвхөн дүүргийн тохижилт үйлчилгээний ажлаар хязгаарлагддаг. Дүүргийн Иргэдийн Хурлын Барилгын тухай хуулиар хүлээсэн хуулийн хэрэгжилт мөн дээрх шалгаанаас хэрэгжихгүй байна /Монгол улсын хууль, Барилгын тухай 1998.08.07/.

1998 оны 11-р сарын 18-ны өдрийн Монгол Улсын засгийн газрын 206 тоот "газар хөдлөлтөөс учрах хохирлыг багасгах, урьдчилан сэргийлэх зарим арга хэмжээний тухай" тогтоолын хэрэгжилт хангалтгүй түвшинд байна. Тухайлбал:

Тус тогтоолын 4-р заалтад "болзошгүй газар хөдлөлтийн үед өөрсдийгөө болон бусдыг авран хамгаалах албан ба албан бус сургалтын хөтөлбөр боловсруулан сургалт, сурталчилгаа зохион байгуулахыг Гэгээрлийн сайд болон хэвлэл мэдээллийн хэрэгслийн эрх баригчдад даалгасугай" гэсэн нь өнөөдрийг хүртэл хэрэгжээгүй.

Мэргэжлийн хяналтын байгууллагын байцаагчдын хяналт шалгалт хангалтгүй байсан, байгууллага, аж ахуй нэгжийн удирдлагуудын өргөх механизмын ашиглалтын талаар гарсан хууль, дүрмийн мэдлэг сул, лифтийн сэлбэг материалын олдоц муу, сүүлийн үеийн электроник удирдлагатай лифт зэрэг нарийн ажиллагаатай төхөөрөмжийг засварлах

мэргэжлийн хүн цөөн зэрэг шалтгаанаас дээрх дутагдлууд хэвшмэл байдалтай болсон байна.

### 5.3 ШТС болон шатах тослох материал хадгалах, түгээх газар, объект

Улсын хэмжээнд нефтийн бүтээгдэхүүн хадгалах, борлуулах үйл ажиллагаа явуулдаг 1140 нэгж бүртгэлтэй байдаг /ГХЕГ 2004 он/.

Монгол Улсын "Барилгын тухай", "Хот байгуулалтын тухай" хууль барилгын норм дүрмийн мөрдөлтийн байдал хотын хэмжээнд туйлын хангалтгүй байна. Барилга байгууламжийн байршил, угсралтын ажлын чанар, ашиглалтын байдал нь хүн ам, хүрээлэн буй орчиндоо ноцтой хор хохирол, хөнөөл учруулж болзошгүй нөхцөлийг бүрдүүлсэн байна. Тухайлбал: БЗД нутаг дэвсгэр, улиастай гол баруун хэсэгт байрлах нефть хангамжийн газрын өнөөгийн байдал нь Туул голын сав хөндийн байгаль экологийн тэнцвэрт байдалд сөрөгөөр нөлөөлөх түвшинд хүрсэн/.

Мэргэжлийн хяналтын байгууллагуудаас нефтийн барилга байгууламжинд тавих хяналт шалгалт жигд бус байгаа нь судалгаанаас харагдаж байна. Тухайлбал: Нийслэлийн хэмжээнд шатахуун түгээх байгууламжаа улсын шалгалтанд хамруулах зөвшөөрөл авалгүй зөвхөн Нийслэлийн мэргэжлийн хяналтын газар /НМХГ/-ын олгосон ажлын байрны дүгнэлтээр үйл ажиллагаа явуулж байгаа 31 аж ахуйн нэгж байгаа нь илэрчээ. /Дэд бүтцийн хяналтын чиглэлээр хийсэн шалгалтын танилцуулга 2004 он/.

Сүүлийн үед боловсруулагдан гарсан стандарт, норм, дүрмүүд үндэслэл, тооцоо, судалгаа муутай, хоорондоо зөрчилддөг, улс, нийтийн эрх ашгийг хамгаалахаасаа тодорхой бүлгийн ашиг сонирхолд нийцүүлсэн байж болохуйц зөрчлүүд ажиглагдаж байна. Жишээ нь: Шатахуун түгээх станцын барилга байгууламж, тоног төхөөрөмжийн техникийн ерөнхий шаардлага "MNS 4628-98 Монгол улсын стандартын 3.3-д заасан зай хэмжээний" заалтууд нь БНБД-//60-79 Хот байгуулалтын нормийн 6.19, 6.20 заалт, Монгол улсын жижиг гол, усны хамгаалалтын бүсийн дүрмийн 9, 12, 14 - д заасан заалтууыг зөрчиж байгаа.

Мөн ШТС-ын галын аюулгүйн дүрмийг МУ-ын үйлдвэр худалдааны сайд баталсан, уг нормд барилгын норм, зураг төслийн шатанд тооцоо судалгааны үндсэн дээр шийдвэрлэгдэх асуудлыг шууд тоо хэмжээ өгч тусгасан, зарим багтаамж, зай хэмжээний заалтууд нь БНБД-//60-79. Хот байгуулалтын нормийн заалтуудаас зөрж байгаа зэрэг зөрчил байна.

"Авто үйлчилгээ – Ангилал, Ерөнхий шаардлага" MNS 35025: 2001 Монгол улсын стандартад шатахуун түгээх үйл ажиллагааг авто үйлчилгээнд оруулсан нь "БНБД-//60-//9

Хот байгуулалтын норм"-ын 6.19, 6.20 аюулгүйн зай хэмжээний заалтуудтай зөрчилдөж байна /Дэд бүтцийн хяналтын чиглэлээр хийсэн шалгалтын ажлын явц, дүнгийн тухай танилцуулга 2004.09.24/. Мөн зураг төслийн чанарт тавих экспертизийн хяналт хангалтгүй, зургийн экспертийг томилохдоо экспертийг томилох журмыг баримтлаагүйгээс чанаргүй зураг төсөл боловсруулагдаж байна. Жишээ нь: Нefтийн барилгын технологийн зургийн экспертээр огт зураг төсөл боловсруулж байгаагүй хүмүүсийг томилдог байна.

Зарим зураг төслийн байгууллагуудын боловсруулсан зургийн чанар хангалтгүй, алдаатай, хот төлөвлөлтийн норм, дүрэм, стандарт зөрчдөг, Барилга угсралтын ажил эхлэх, үргэлжлүүлэх зөвшөөрөл авалгүй дур мэдэн барилгын ажил гүйцэтгэдэг болох нь судалгаагаар тогтоогдсон төдийгүй, бизнесийн үйл ажиллагааг чухалчлан барилга байгууламжийн аюулгүй байдлыг хангуулахад чиглэсэн өртөг зардал өндөртэй инженерийн хийц бүтээцийг хөрөнгө хэмнэх зорилгоор дутуу барьж ашигладаг гэсэн дүгнэлтэнд хүрч байна.

## **6. ЭРҮҮЛ, АЮУЛГҮЙ ОРЧИНД АМЬДРАХ ЭРХИЙГ ХАНГАХ ТАЛААР АВАХ АРГА ХЭМЖЭЭ, САНАЛ, ЗӨВЛӨМЖИЙН ТӨСӨЛ**

Дээр дурьдсан учир шалтгаанууд нь барилга байгууламжийн аюулгүй байдалд хамаарах харилцан шүтэлцээт хүчин зүйлс юм. Нийгмийн хөгжлийн нэг үзэл баримтлал нөгөөгөөр солигдон өөрчлөгдөх шилжилтийн үед олон зуун жилийн туршид хэвшиж тогтсон үнэлэмж баримжаалал, ёс суртахууны хэм хэмжүүр алдагдсан нийгмийн сөрөг үзэгдлийн нөлөөгөөр хүмүүсийн аж амьдралын баталгаа алдагдаж, эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрх ноцтой зөрчигдөж байна.

Иймд, барилгын үйлдвэрлэл эрхлэгчдийн нийгмийн өмнө хүлээх хариуцлагыг дээшлүүлэх, иргэдийн оролцоот төрийн хяналтын механизмыг бүрдүүлэх шаардлага зүй ёсоор тавигдаж байгааг судалгааны ажлын үр дүнд тогтоож, дараах зөвлөмжийг гаргаж байна.

### **Барилга техник чиглэлээр**

Дүүргүүдэд ерөнхий төлөвлөгөөний хэрэгжилтийг хангуулах зорилгоор хот байгуулалтын асуудал хариуцсан алба байгуулах, түүнчлэн Дүүрэг болон Нийслэлийн хот байгуулалтын асуудал хариуцсан байгууллагуудын ажил үүргийн заагийг тогтоож, давхардлыг арилгах.

Дүүргүүдийн дэд бүтэц хариуцсан мэргэжилтнийг барилгын буюу дэд бүтцийн аль нэг салбарын мэргэжлийн инженер бүхий мэргэжилтэй хүнээр ажиллуулах.

**ОИН.МН**  
**СУДАЛГААНЫ САН**



Барилгын тухай хуулийн 9.14, 18-р зүйлд заасны дагуу барилгын зураг төслийн чанарыг дээшлүүлэх норм, нормативийн мөрдөлтийг сайжруулахын тулд зураг төслийн техникийн үндсэн шийдэлд экспертизийн дүгнэлт байх нь газар эзэмших зөвшөөрөл олгох үндсэн үзүүлэлтийн нэг болгох.

Барилга байгууламжийн ашиглалтын үеийн дулаан, цахилгаан, цэвэр бохир ус, холбооны ашиглалтын гэрээ хийх гол үзүүлэлт нь тухайн барилга байгууламжийг улсын комисс хүлээн авч ашиглалтын үеийн аюулгүй байдлыг баталгаажуулсан актыг үндэслэх шаардлагатай байна. Улсын комисс хүлээн аваагүй барилга байгууламжид дээр дурьдсан гэрээ хийхгүй, цахилгаан, ус, дулаан, холбоогоор хангахгүй байхаар эцэслэн шийдвэрлэх.

Улаанбаатар хот, дүүргийн нутаг дэвсгэрт байрлах газар хөдлөлийн эсрэг хамгаалалтийн арга хэмжээгүй баригдсан барилга байгууламж ялангуяа нийтийн орон сууцны барилгыг бэхэлж хүчитгэх талаарх санхүүжилтийн болон бусад асуудлыг шийдвэрлэх, ер нь ийм барилга байгууламжийн талаар цаашид техникийн ямар бодлого чиглэл баримтлан ажиллахыг тодорхой болгон шийдвэр гаргах.

Барилгын материалын үйлдвэрийн бүтээгдхүүний чанарт холбогдох байгууллагаас чанарын баталгаажуулалт хийх, барилгын материалын үйлдвэр эрхлэх тусгай зөвшөөрлийг эрх бүхий байгууллагаас олгодог болох.

Өргөх байгууламжийн ашиглалт, аюулгүй ажиллагааны чиглэлээр сүүлийн 14 жилд төрөөс явуулах бодлого алдагдсан байгаа тул бодлого боловсруулж, хариуцах ажилтны орон тоог бий болгож, ажиллуулах талаар санал зөвлөмжийг Барилга, хот байгуулалтын яаманд тавьж, хамтарч ажиллах.

#### **ШТС болон шатах тослох материал хадгалах түгээх чиглэлээр**

Байршлын хувьд "MNS 4628-988 Монгол улсын стандарт", "БНБД-/-60-79 Хот байгуулалтын норм"-ын заалтыг хангахгүй байгаа нефтийн барилга байгууламжийг, Жишээ нь: ашиглах, үйл ажиллагаа явуулахыг бүрмөсөн хориглож, аюулгүйжүүлэх холбогдох байгууллагуудтай хамтран ажиллах

Зөвшөөрөлгүй баригдаж байгаа, боловч баригдаад ашиглагдаж байгаа байгууламжуудийг холбогдох газруудтай хамтран буулгах, газрыг чөлөөлүүлэх /Нийслэлийн газрын алба, цагдаа, шүүх хуулийн байгууллага/

MNS 4628-988 Монгол улсын стандартыг хүчингүй болгож, оронд нь Автозаправочные станции /Автомат шатахуун түгээгүүрийн газар/. Требования пожарной безопасности

/галын аюулгүйн байдлын шаардлага/ НПБ 111-98 галын аюулгүйн номыг мөрдүүлэх талаар холбогдох газарт албан тоот хүргүүлэх

МУ-ын ҮХС-ын 2002 оны 27 тоот тушаалаар баталсан ШТС-ын галын аюулгүйн дүрмийг хүчингүй болгож шинээр ШТС-ын галын аюулгүйн дүрмийг боловсруулан холбогдох яамаар батлуулах талаар холбогдох газарт албан тоот хүргүүлэх

Нефтийн барилга байгууламжийг ашиглахыг зөвшөөрөөгүй байхад уг барилга байгууламжинд худалдаа үйлчилгээ явуулах зөвшөөрөл олгодог байгууллагын системийн дотоод үйл ажиллагааны зөрчлийг арилгах талаар УМХГ-ын шийдвэр гаргуулах

Ашиглалтад аваагүй нефть агуулах, ШТС-ын барилга байгууламжийг ашиглаж, үйлдвэрлэл үйлчилгээ явуулж байгааг шалгаж зогсоох талаар ҮХХХ-т УМХГ-аас албан даалгавар өгүүлэх

Зураг төсөлд хийх экспертизийн хяналтыг сайжруулах, экспертийг томилохдоо зохих журмыг баримтлан ажиллах талаар холбогдох газарт албан тоот хүргүүлэх

Судалгааны явцад илэрсэн зөрчлүүдийг шийдвэрлэх талаар иргэд саналаа илэрхийлсэн юм. Үүнд:

1. Шаардлага хангахгүй байгаа барилгыг татан буулгаж, оршин суугчдыг баталгаат байранд нүүлгэн шилжүүлэх
2. Хээл хахуулийг таслан зогсоох, ажлын комисст хууль ёсны шаардлага тавьж, хариуцлага тооцож байх
3. Аюулгүйн нөхцөлүүдийг зөрчсөн барилга байгууламжид зөвшөөрөл өгөхгүй байх
4. Чанар муутай байрны талбайн хөлсийг багасгах
5. Сантехникийн болон газар доогуурах байгууламжуудыг шинэчлэх
6. Аюулгүйн нөхцлүүдийг зөрчсөн барилга барьсан компанийг барилга барих эрхийг хасах
7. Барилгыг эхнээс нь дүрэм журмаар нь стандартын дагуу барихад хяналт тавих

ОИХМН  
СУДАЛГААНЫ САН

## 7. Хавсралт

Петровис ШТС-ийн "Өргөө импекс" салбар нь 3, 4 дүгээр хорооллын "Шим" захын зүүн гар талд ойролцоогоор хүнсний захад 40м зайд зайд байрлалтай, урьд нь "Энержи" групп ШТС-ын зориулалтаар зөвшөөрөл авсан. Анх угсралтын үед дэлбэрэлт болж, ойролцоо орших 58, 59, 60 –р байрны оршин суугчдад хохирол учруулж, азаар хүний амь нас эрсдээгүй байна.

Мөн 2003 онд "Өргөө импекс" ШТС нь гагнуур хийж байгаад 59-р байрны дээгүүр хийн баллонго нисгэж аюултай осол гаргах дөхжээ. Энэ нь дахин давтагдахгүй гэх баталгаа алга. Гандангийн зүүн талд байрлалтай Петровисын салбар нь аюулгүйн нөхцөл байдалд тохиромжгүй, хэт ойр 20 м орчим айл өрхтэй ойрхон байрласан байна.

Дэнжийн 1000-д байрлалтай Петровисын салбар нь мөн айлуудад 30м орчим байрлажээ. Зуун айлын "Odgon tech" барилгын дэлгүүртэй 5м, мөн үйлчилгээний газруудтай хэт ойр байрласан.

Сансарт байрлалтай Петровис ШТС нь хүнсний дэлгүүр, цайны газар, автобусны зогсоолтой 20м орчим байрлажээ. Зүүн дөрвөн замд байрлалтай Петровис ШТС нь орон сууц, хүнсний дэлгүүр, машин угаалгын газартай 50м орчим байрлалтай.

Офицеруудын ордны зүүн талд байрлах Петровис нь аюулгүйн нөхцөлд тохиромжтой байрлалтай.

Зуун айлд байрлалтай Алтжингийн салбар нь 2 талдаа ойролцоогоор 30м зайд хүнсний дэлгүүртэй ойр байрлажээ. Хорооллын Ахуйн үйлчилгээний зүүн талд байрах Алтжингийн салбар нь "Баянгол" эмнэлэг, автобусны зогсоол, түцтэй 40м зайд байрласан. Мөн зүүн дөрвөн замд байрлалтай Алтжингийн салбар нь "Миний захтай" 40м зайд байрлалтай.

Сансар хороололд байрлалтай Шунхлай ШТС нь Эрэл дунд сургуулийн объекттой 30м зайд байрлажээ. Мөн сансар хороололд байрлалтай Шунхлайн ШТС-ын салбар нь "Шинэ арал" кафе, үйлчилгээний төвтэй 10м орчим байрласан. Авто вокзалын ойролцоо Шунхлайн салбар нь дунд сургуулийн объекттой 5-7м зайд байрлаж аюулгүйн нөхцөл үйл ажиллагааны дүрэм горимыг ноцтой зөрчжээ.

Сансар хороололд байрлалтай "НИК"-ийн салбар нь "TOP MEBEL" дэлгүүртэй 50м зайд байна. Офицеруудын ордны зүүн талд байрлалтай "НИК" нь аюулгүйн нөхцөлд тохиромжтой газар байрлажээ.

“Синчи ойл” ШТС нь Ялалтад байрлалтай орон сууцны барилгатай 50м зайд байрлалтай.

“МТ ойл” ШТСын салбар Их Засаг сургуулийн орчим байрлалтай, хойд талдаа 10м зайд айл, баруун талдаа 15м зайд айл, зүүн талдаа 15м зайд банзан хашаагаар хүрээлэгдсэн барилгын обекттой хэт ойр байрласан.

### Судалгааны нэгдсэн дүн

1. Таны бодлоор, МУ-ын иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрх баталгаажсан уу? /Давхар тоолол/

№	Асуулт	Хувь
1.	МУ-ын Үндсэн хууль бусад хуулиар баталгаажсан	12.0
2.	Эдийн засаг нийгмийн баталгаат нөхцөл бүрдсэн	4.5
3.	Иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрх хуулиар баталгаажгаагүй	12.8
4.	Иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эдийн засаг, нийгмийн баталгаат нөхцөл бүрдээгүй	68.4
5.	Мэдэхгүй	14.3
6.	Бусад	0.8

2. Таны амьдарч буй орон сууцны барилга дараах нөхцөл шаардлагыг хангасан гэж та үздэг үү? /давхар тоолол/

№	Асуулт	Хувь
1.	Эрүүл мэндэд сөрөг нөлөөгүй	11.3
2.	Аюулгүй байдлыг хангасан /ердийн болон газар хөдлөлт, үер, салхи зэрэг байгалийн гамшгаас бүрэн хамгаалагдсан/	4.5
3.	Ажиллаж амьдрах таатай нөхцөл бүрдсэн	12.8
4.	Эрүүл мэндэд сөрөг нөлөөтэй	16.5
5.	Аюулгүй байдлыг бүрэн хангаж чадаагүй /бидний сууж буй барилгыг байгалийн гамшиг, гэнэтийн ослоос хамгаалах арга хэмжээ аваагүй/	32.3
6.	Ажиллаж амьдрах таатай нөхцөл бүрдээгүй гэж үзэж байна	35.3
7.	Мэдэхгүй	16.5
8.		0.8

3. Орон сууцны энэхүү барилга нь үндэсний стандартын зохих норм, дүрмийн дагуу боловсруулсан ажлын зургаар хийгдсэн эсэхийг та мэдэх үү?

№	Асуулт	Хувь
1.	Мэднэ, үндэсний стандартын зохих норм, дүрмийн дагуу боловсруулсан ажлын зургаар хийгдсэн	12.0
2.	Мэднэ, үндэсний стандартын зохих норм, дүрмийн дагуу боловсруулсан ажлын зургаар хийгдээгүй	26.3
3.	Мэдэхгүй	61.7
4.	Хариулаагүй	-

4. Галын болон эрүүл ахуйн байгууллагаас холбогдох зөвшөөрөл авсан зураг төслөөр барилга угсралтын ажил эхэлсэн эсэхийг та мэдэх үү?

№	Асуулт	Хувь
1.	Мэднэ, Галын болон эрүүл ахуйн байгууллагаас холбогдох зөвшөөрөл авсан зураг төслөөр барилга угсралтын ажил эхэлсэн	9.0
2.	Мэднэ, Галын болон эрүүл ахуйн байгууллагаас холбогдох зөвшөөрөл авсан зураг төслөөр барилга угсралтын ажил эхлээгүй	6.8
3.	Мэдэхгүй	82.7
4.	Хариулаагүй	1.5

5. Таны оршин сууж /үйлчилгээ явуулж/ буй энэ барилга байгууламжийг ашиглалтанд хүлээн авах ажлын комиссын зөвшөөрөлтэйгээр ашиглалтад өгсөн үү?

№	Асуулт	Хувь
1.	Улсын комиссын зөвшөөрөлтэй ашиглалтанд орсон	32.3
2.	Улсын комиссын зөвшөөрөл аваагүй	27.1
3.	Мэдэхгүй	38.3
4.	Хариулаагүй	2.3

6. Та энэ байшинд хэдэн жил амьдарч байгаа вэ?

№	Асуулт	Хувь
1.	1 сараас 5 сар хүртэл хугацаанд	14.3
2.	1 жил	48.1
3.	2 жил	18.8
4.	3 жил	8.3

5.	4 жил	2.3
6.	5 жил	0.8
7.	6 жил	3.0
8.	7 жил	0.8
9.	10 жил ба түүнээс дээш	3.8

8. Таны аюулгүй орчинд амьдрах эрхийг зөрчиж буй асуудлаар холбогдох байгууллагад хандаж байсан уу?

	Асуулт	Хувь
1.	Тийм шаардлага байгаагүй	24.1
2.	Хэн нэгэнд хандаж асуудал тавьж, шийдвэрлүүлэх тухай бодоогүй байна.	14.3
3.	Асуудал тавьсан ч иргэдэд ашигтай байдлаар шийдвэрлэнэ гэдэгт итгэхгүй байна.	40.6
4.	Бидний оршин суугчид холбогдох байгууллагад асуудал тавиад шийдэгдээгүй, хүлээгдэж байна.	19.5
5.	Зарим асуудлыг эхнээс шийдүүлж байна.	4.5
6.	Хариулаагүй	2.3

**Шатах, тослох материал түгээх газрын талаар иргэдээс авсан санал асуулгын дүн**

1. Таны бодлоор, МУ-ын иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрх баталгаажсан уу?

№	Хариулт	Хувь
1.	МУ-ын Үндсэн хууль бусад хуулиар баталгаажсан	18.4
2.	Хуулиар баталгаажсаагүй	23.0
3.	Эдийн засаг нийгмийн баталгаат нөхцөл бүрдсэн	3.4
4.	Эдийн засаг, нийгмийн баталгаат нөхцөл бүрдээгүй	55.2
5.	Хариулахад төвөгтэй	19.5
6.	Хариулаагүй	1.1

2. Таны ажиллаж, амьдарч байгаа газрын ойр байрлах ШТСтанц чухам ямар зөрчилтэй үйл ажиллагаа явуулдаг вэ?

№	Хариулт	Хувь
1.	Инженерийн хийц бүтэц, угсралтын ажил зохих шаардлагын дагуу хийгдээгүй	9.2



2.	Газрын зөвшөөрөлгүй	5.7
3.	Өөр зориулалтаар эзэмших /ашиглах/ зөвшөөрөл авсан газарт ажилладаг	6.9
4.	Айл өрх, албан болон үйлчилгээний газарт хэт ойр байрладаг, аюулгүйн нөхцөл, шаардлагад тохиромжгүй газар байрласан	80.5
5.	Галын аюулгүй байдлын шаардлага хангагдаагүй	20.7
6.	Хөрсөн доорх судалгаа хийгдээгүй	12.6
7.	Шатах, тослох материалын хадгала тоног төхөөрөмж, горим буруу	12.6
8.	Зөвшөөрөгдсөн барилгын зураг төслөөр баригдаагүй	6.9
9.	Аюулгүй ажиллагааны горим дүрмийн дагуу ажилладаггүй	21.8
10.	Дээр бичигдээгүй зөрчлүүд илэрдэг үү?	2.3

3. Хэрвээ, ямар нэгэн зөрчил гарч байсан бол аюулгүй байдлаа хамгаалуулах талаар холбогдох байгууллагад хүсэлт гомдол гаргаж байсан уу?

№	Хариулт	Хувь
1.	Тийм шаардлага байгаагүй, /иргэд, хүмүүсийн аюулгүй байдалд нөлөөлөхөөр зөрчил гардаггүй	29.9
2.	Аюулгүй байдалд нөлөөлөхөөр үйл ажиллагаа явуулж байгаа талаар гомдол, хүсэлт гаргасан ч иргэдэд ашигтай байдлаар шийдвэрлэнэ гэдэгт итгэхгүй байна.	44.8
3.	Оршин суугчид, үйлчилгээний газрууд гарсан зөрчлийг арилгуулах, аюулгүй байдлаа хамгаалуулахаар холбогдох байгууллагад хүсэлт гаргаад шийдэгдээгүй байна.	23.0
4.	Оршин суугчид, үйлчилгээний газрууд гарсан зөрчлийг арилгуулах, аюулгүй байдлаа хамгаалуулахаар холбогдох байгууллагад хүсэлт гаргаж бүрэн шийдвэрлүүлсэн.	-

4. ШТС айлууд, албан газар, үйлчилгээний газраас хэдэн метр зайд байрладаг вэ?

№	Хариулт	Хувь
1.	10 метр зайд	10.3
2.	20 метр зайд	10.3
3.	30 метр зайд	33.3
4.	40 метр зайд	8.0
5.	50 метр зайд	18.4
6.	60 метр зайд	2.3
7.	61 метр ба түүнээс дээш зайд	12.6
8.	Мэдэхгүй	5.7

9.	Хариулаагүй	-
----	-------------	---

5. Танай ойролцоо байрладаг ШТСтанцын барилга байгууламжийг ашиглалтанд хүлээн авах ажлын комиссын зөвшөөрөлтэйгээр ашиглалтад өгсөн үү?

№	Хариулт	Хувь
1.	Улсын комиссын зөвшөөрөлтэй ашиглалтанд орсон	6.9
2.	Улсын комиссын зөвшөөрөл аваагүй	2.3
3.	Мэдэхгүй	85.1
4.	Хариулаагүй	4.6

6. Шатах, тослох материалын чанарт үнэлгээ өгнө үү?

	Байгууллагын нэр	Сайн			Муу			Хэрэглээгүй
		бензин	тос	дизель түлш	бензин	тос	дизель түлш	Бүтээгдэхүүн
1.	Алтжин	33.3	17.2	17.2	4.6	2.3	2.3	8.0
2.	Петровис	31.0	13.8	14.9	3.4	1.1	4.6	5.7
3.	Шунхлай	13.8	4.6	6.9	3.4	2.3	3.4	10.3
4.	Сод монгол	5.7	2.3	2.3	8.0	3.4	2.3	12.6
5.	Ник	31.0	4.6	-				14.9
6.	Өргөө импекс	13.8	4.6	2.3				13.8
7.	Акума	6.9	13.8	-				13.8
8.	МТрейд	5.7	-	-				12.6
9.	Магнай	6.9	-	-				10.3

Шатах, тослох материал хадгалах, түгээх газрын ажилтнуудаас авсан санал асуулгын дүн

1. Таны бодлоор МУ-ын иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрх баталгаажсан уу?

№	Хариулт	Хувь
1.	МУ-ын Үндсэн хууль бусад хуулиар баталгаажсан	12.5
2.	Эдийн засаг нийгмийн баталгаат нөхцөл бүрдсэн	12.5

3.	Иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрх хуулиар баталгаажуулахгүй	16.7 45.8
4.	Иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эдийн засаг, нийгмийн баталгаат нөхцөл бүрдээгүй	12.5

2. Таны ажиллаж байгаа ШТС үйл ажиллагаа явуулах бүх төрлийн зөвшөөрөл авсан уу?

№	Хариулт	Хувь
1.	Тийм, энэ үйл ажиллагаа явуулах зөвшөөрөгдсөн бүх төрлийн эрхийн бичгийг бүрэн авсан	87.5
2.	Зарим нэг зөвшөөрлийн бичиг баримт дутуу	-
3.	Хариулахад төвөгтэй	4.2
4.	Мэдэхгүй	4.2
5.	Хариулаагүй	4.2

3. Таны ажиллаж байгаа ШТС-ыг ажиллуулахад шаардагдах аль нэг зөвшөөрөл олгогдоогүй бол энэ нь ямар учир шалтгаантай вэ?

№	Хариулт	Хувь
1.	Холбогдох төрийн болон хяналтын байгууллагын ажлын хариуцлага, хүнд суртлаас хамааралтай	8.3
2.	Инженерийн хийц бүтэц, угсралтын ажилд манай нөхцөлд биелэх боломжгүй шаардлага тавьдаг	4.2
3.	Газрын зөвшөөрөлгүй	4.2
4.	Шатах, тослох материалын хадгалалтын зөрчилтэй холбоотой	4.2
	Өөр зориулалтаар эзэмших /ашиглах/ зөвшөөрөл авсан газарт байрладаг	12.5
5.	Айл өрх, албан болон үйлчилгээний газарт хэт ойр байрладаг	8.3
6.	Галын аюулгүй байдлын шаардлага хангагдаагүй	4.2
	Хөрсөн доорх судалгаа хийгдээгүй	4.2
7.	Зөвшөөрөгдсөн барилгын зураг төслөөр баригдаагүй	4.2
8.	Аюулгүй нөхцөлд тохиромжгүй газар байрласан	16.7
9.	Иргэд, байгууллагууд гомдол гаргадаг	4.2

4. Таны ажиллаж буй объектын газрыг анх ямар зориулалтаар ашиглахаар зөвшөөрөл авсан бэ?

№	Хариулт	Хувь
1.	Шатах, тослох материал хадгалах, түгээх	58.3
2.	Өөр бусад зориулалтаар	12.5
3.	Мэдэхгүй	20.9
4.	Хариулаагүй	8.3

5. ШТС айлууд, албан газар, үйлчилгээний газраас хэдэн метр зайд байрладаг вэ?

№	Хариулт	Хувь
1.	10 метр зайд	-
2.	20 метр зайд	8.3
3.	30 метр зайд	-
4.	40 метр зайд	8.3
5.	50 метр зайд	33.3
6.	60 метр зайд	29.2
7.	61 метр, түүнээс дээш зайд	16.7
8.	Мэдэхгүй	4.2

6. Таны ажиллаж буй ШТС барилгын зураг төслөөр баригдсан уу?

№	Хариулт	Хувь
1.	Тийм	54.2
2.	Үгүй	-
3.	Мэдэхгүй	25.0
4.	Хариулахад төвөгтэй	20.8

7.Таны бодлоор, угсралтын ажил гүйцэтгэлийн ямар түвшинд хийгдсэн бэ?

№	Хариулт	Хувь
1.	Чанарын өндөр түвшинд	62.5
2.	Чанарын дунд зэрэгийн түвшинд	20.8
3.	Тааруухан	8.3
4.	Мэдэхгүй	8.3

8. ШТС-ын баригдахын өмнө хөрсөн доорх судалгаа хийгдсэн үү?

№	Хариулт	Хувь
---	---------	------

1.	Хийгдсэн	54.2
2.	Хийгдээгүй	4.2
3.	Мэдэхгүй	37.5
4.	Хариулахад төвөгтэй	4.2

9. Таны ажиллаж байгаа ШТС-д галын аюулгүйн шаардлага бүрэн хангагдсан гэж үздэг үү?

№	Хариулт	Хувь
1.	Бүрэн хангагдсан	66.7
2.	Учир дутагдалтай тал байдаг	12.5
3.	Маш сул	4.2
	Хариулахад төвөгтэй	4.2
5.	Мэдэхгүй	12.5

10. Анх ашиглалтанд ороход улсын комисс шалгасан уу?

№	Хариулт	Хувь
1.	Шалгасан	58.3
2.	Шалгаагүй	-
3.	Хариулахад төвөгтэй	33.3
4.	Мэдэхгүй	4.2

11. Аюулгүйн үйл ажиллагааны шалгалт хамгийн сүүлд хэдийд ирсэн бэ?

№	Хариулт	Хувь
1.	Ирээгүй	-
2.	Ирсэн	62.5
3.	Мэдэхгүй	37.5



## АШИГЛАСАН МАТЕРИАЛ

- Р.Сүхээ. Барилга дахь чанарын удирдлага, хяналт. Улаанбаатар хот 1987 он
- Барилгачидын Их Хурлын материал. 2004 оны 5-р сарын 28
- Барилга нийтийн аж ахуйг дэмжих төвөөс явуулсан “Газар хөдлөл ба бүтээц” сургалтын арга хэмжээ, тайлан. 2004 оны 12-р сарын 6
- Барилга байгууламжын инженерийн судалгааны нийтлэг үндэслэл. Улаанбаатар хот 2003 он
- Хот тосгоны төлөвлөлт, барилгажилтын норм ба дүрэм. Улаанбаатар хот 2002 он
- Улсын мэргэжлийн хяналтын газрын дэд бүтцийн хяналтын албаны танилцуулга. Улаанбаатар хот 2004 он.
- НИС танилцуулга. Улаанбаатар хот 2002 он
- Дэд бүтцийн хяналтын чиглэлээр хийсэн хяналт шалгалтын танилцуулга. Улаанбаатар хот 2004 он
- Шатахуун Түгээх Станц барилга байгууламж, тоног төхөөрөмжийн техникийн ерөнхий шаардлага. Стандартчилал Хэмжилзүйн Үндэсний Төв. Улаанбаатар хот 1998 он.
- Хий, газрын тос, түүний бүтээгдэхүүний хадгалалт, боловсруулалт ачилт буулгалт борлуулалтын зориулалттай барилга байгууламжид хийж байгаа шалгалт. Улаанбаатар хот 2004 оны 9-р сарын 24
- Дэд Бүтцийн Яамны 2003 оны тайлан. ДБЯ. Улаанбаатар хот 2004 он
- Монгол улсын дотоод шилжилт хөдөлгөөн, хотжилт. Үндэсний Статистикийн Газар. Улаанбаатар 2002 он
- Шатахуун хангамжийн технологи, үйл ажиллагааны аргачилал. Стандартчилал Хэмжилзүйн Үндэсний Төв. Улаанбаатар хот 1999 он
- Монгол улсын стандартууд
- Барилга норматив баримт бичгийн тогтолцоо. Улаанбаатар хот 2000 он
- Орон сууцны барилгын зураг төсөл төлөвлөх норм, дүрэм. Улаанбаатар хот 2001 он.
- Монгол улсын норм ба дүрмүүд



МОНГОЛ УЛСЫН ХҮНИЙ ЭРХИЙН ҮНДЭСНИЙ КОМИСС (МОХЭҮК)  
НҮБХХ-ИЙН МОХЭҮК-ИЙН ЧАДАВХИЙГ ДЭЭШЛҮҮЛЭХ ТӨСӨЛ

**ИРГЭДИЙН АЮУЛГҮЙ ОРЧИНД АМЬДРАХ ЭРХИЙН  
ХЭРЭГЖИЛТИЙН ТӨЛӨВ БАЙДАЛД ХИЙСЭН  
СУДАЛГААНЫ АЖЛЫН ТАЙЛАН**

ХОЁР.

*Улаанбаатар хотын зам тээврийн өнөөгийн байдал нь  
иргэдийн аюулгүй байдал, амь насанд  
аюул учруулж байгаа эсэх*

Гүйцэтгэсэн:

**UIH.MN**  
СҮДАЛГААНЫ САН  
Д.Отгонбат  
Үндэсний зөвлөх

Улаанбаатар хот  
2004 он



## ГАРЧИГ

### Ерөнхий хэсэг

- Зорилго 2
- Судалгааны арга зүй 2 - 4

### 1. Зам тээврийн сүлжээний хөгжил, хөдөлгөөний нөхцөл, нөлөөлөх хүчин зүйлүүд

- 1.1 Улаанбаатар хотын тээврийн хэрэгслийн тоо, бүтэц, хэтийн төлөв 4 - 6
- 1.2 Улаанбаатар хотын автозамын сүлжээ, түүний хөгжилт 7-10
- 1.3 Гудамж замын хөдөлгөөний удирдлага, зохицуулалтын байдал 11
- 1.4 2000-20004 онд гарсан ЗТО-ын судалгаа, дүгнэлт 12 - 28

### 2. Иргэд гудамж, замын хөдөлгөөний аюулгүй орчиндамьдрах эрхийн хэрэгжилтийн төлөв байдлын судалгаа

- 2.1 ЗТО олон удаа давтагддаг байршил зүйн судалгаа, дүгнэлт 29 - 32
  - 2.1.1 Гудамж, замын хөдөлгөөн ба бага насны хүүхдүүд 32 – 34
  - 2.1.2 Гудамж, замын хөдөлгөөн ба хараагүй хүмүүсийн асуудал 34 - 39
- 2.2 Зам тээврийн ослын үүсвэр, аюулгүй байдлыг хангах арга хэмжээний үндсэн чиглэл
  - 2.2.1 ЗТО-ын шалтгаан, үүсвэрүүд 40 – 45
  - 2.2.2 Автотехникийн улсын үзлэгийн зохион байгуулалт арга барил, явц, чанар, үр дүнд өгөх үнэлэлт 45 – 46
  - 2.2.3 Тээврийн хэрэгслийн тооллого, техникийн хяналтын үзлэгийг хэрэгжүүлэх асуудлаар төр, засгийн төвийн болон нутгийн захиргааны байгууллагуудын бүрэн эрх, үйл ажиллагаа 47 – 51

2.2.4 2004 оны тээврийн хэрэгслийн үйлчилгээ явуулсан байдал, үр дүн	52 – 54
2.2.5 Техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоог боловсронгуй болгох шаардлага	54 – 56
2.2.6 Техникийн хяналтын үргэлжилсэн үзлэгийн систем нэвтрүүлэхтэй холбогдуулан хууль, эрх зүйн орчин, зохицуулалтыг сайжруулах	56
2.2.7 Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, арга хэмжээний үндсэн чиглэл	57 - 59
3. <u>Зөвлөмж</u>	60 - 66
4. <u>Монгол улсын засгийн газраас иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрхийн баталгааг хангах талаар мөрдөж байгаа хууль, эрх зүйн акт, стандарт, хөтөлбөр, төсөл</u>	67 - 69
<u>Ашигласан ном, хэвлэл</u>	76 - 77

## ЕРӨНХИЙ ХЭСЭГ

**ЗОРИЛГО:** Монгол улсын Үндсэн хуулинд “ иргэд эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах, орчны бохирдол, байгалийн тэнцвэр алдагдахаас хамгаалуулах эрхтэй” гэж заасан байдаг. Иргэдийн энэ эрх Улаанбаатар хотын зам тээврийн сүлжээ, хөдөлгөөний нөхцөл, удирдлага зохицуулалтын хүрээнд хэрхэн хангагдаж биелж байгааг судалж, дүгнэлт хийх, ЗТО-ын төлөв байдал, хор уршигийн үнэлгээ гаргах, ЗТО-ын шалтгаан, хүчин зүйлийн нөлөөллийг тогтоох, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах арга хэмжээний үндсэн чиглэлийг тодорхойлоход энэхүү судалгааны зорилго оршино. Улаанбаатар хотод Монгол улсын нийт хүн амын тал хувь нь бөөгнөрч суурьшсан, тээврийн хэрэгслийн тоо, хөдөлгөөний нягтрал ихсэж орчин үеийн барилгажилт эрчимтэй өрнөж байгаа зэрэг нь гудамж, замын хөдөлгөөний нөхцлийг хүндрүүлэх, байгаль орчныг бохирдуулах объектив ба субъектив олон хүчин зүйлийн нөлөөллийг нэмэгдүүлж байгаа нь иргэдийн, үүний дотор нийгмийн эмзэг хэсэг, тахир дутуу хүмүүс, бага насны хүүхдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрхийн асуудлыг олон талаар хөндөж, ихээхэн анхаарал татсан хурц асуудал болж байна.

**СУДАЛГААНЫ АРГА ЗҮЙ:** Улаанбаатар хотын хэмжээнд гарсан зам тээврийн ослын нөхцөл байдал, шалтгаан, хэлбэр, хамаарлын талаархи судалгааг сүүлийн 4 жилээр ( 2001-2004 ), ЗЦГ-ын ЗТОХ-ийн статистикийн мэдээ, замын хөдөлгөөний ослын 1500 гаруй тохиолдлын актыг үндэслэн математик-статистикийн болон олон хүчин зүйлийн нөлөөллийн аргаар тус тус хийнэ.

Үүнд:

- а ) ЗТО-ийн тоо, бүтэц, тэдгээрийн төлөв байдлын дундаж ба харьцангуй үзүүлэлтүүд, өөрчлөгдөх зүй тогтол, хамаарлыг математик-статистикийн динамик эгнээг тэгшитгэх аргаар гаргана. Үүнд:
- ЗТО-ын тооны харьцаа ( өсөлт бууралт, нийслэл, улсын хэмжээгээр )
  - Тээврийн төрөл ба нэгжид ногдох ноцтой ослын тоо (1.0 сая хүн.км-т )
  - ЗТО-ын хоногийн цагуудаарх гаралт, өөрчлөлтийн байдал
  - ЗТО-ын долоо хоногийн гариг, саруудаарх гаралт, өөрчлөлтийн байдал
  - ЗТО-ын байршлын судалгаа
- б ) Улаанбаатар хотод ЗТО олон удаа давтагддаг байршлын судалгааг хөдөлгөөний осол хэргийн шинжилгээнд шинээр нэвтэрч байгаа америк эрдэмтэн Р.Хартлигийн үндэслэсэн **Мэдээллийн онолын** аргаар

- тодорхойлж, тоон болон хэмжээ (маштаб), байршлын зураглал (картограмм) байгуулна. Энэхүү арга нь ЗТО-ын тоо, үнэн зөв байдал нь баталгаажсан мэдээлэлд тулгуурлах бөгөөд хөдөлгөөний осол гарсан байршлын зураглалыг төв зам ба тодорхой гудамж, зам, түүний хэсгээр гаргаж, хөдөлгөөний зохион байгуулалт, удирдлагыг сайжруулах, ЗТО-ыг багасгах арга хэмжээ авахад туслана.
- в ) ЗТО-ын тоо, өсөлт, бууралтын хандлага зэргийг магадлан төсөөлөх (проноз) аргаар тодорхойлж, олон улсын жишигтэй харьцуулсан үнэлгээ гаргана.
- г ) Улаанбаатар хотын гудамж, замын 15 уулзвар, гарцын хөдөлгөөний удирдлага, зохицуулалтын болон техник хангамжийн иж бүрдлийн үнэлгээг статистик судалгааны ажиглалт, тооллогын аргаар хийнэ.
- д ) Хөдөлгөөний ачаалал, эрчмийг гол уулзвар, замд хөдөлгөөний хэвийн болон оргил ачааллын үед, мөн хөдөлгөөний ачаалал сийрэг оройн цагуудаар, долоо хоногийн ажлын ба амралтын өдрүүдийн төлөөлөл байхаар өдөр, хугацааг сонгож статистик судалгааны ажиглалт, тооллогын аргаар тодорхойлно.
- е ) Хөдөлгөөний хурдыг ашиглалтын бодит нөхцөлд тодорхойлох зорилгоор ЗТО олон удаа давтагддаг байршлын орчим дахь автомашины эгшин зуурын (max) хурдны хэмжилтийг " Авторадар " багажаар хийнэ. Мөн автозамын сүлжээний техникийн хурдын хэмжилтийг Баруун 4 зам, Бөмбөгөр, Гэсэр сүм, Тасганы овооны ар, Баянбүрд ба 32-ын тойрогт хэсэгчилэн хийж, байршил зүйн зураглал гаргана.
- ж ) Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд нөлөөтэй түгжрэл, хэт ачаалал үүсгэж байгаа объектив болон субъектив хүчин зүйлүүдийн нөхцөл байдал, шалтгааныг тандалтын аргаар судалж хараагүй хүмүүс ба бага насны хүүхдүүд замын хөдөлгөөнд оролцоход аюул учруулж болохуйц ноцтой зөрчил тохиолдлын зураглал гаргана.

**1. ЗАМ ТЭЭВРИЙН СҮЛЖЭЭНИЙ ХӨГЖИЛ,  
ХӨДӨЛГӨӨНИЙ НӨХЦӨЛ, НӨЛӨӨЛӨХ  
ХҮЧИН ЗҮЙЛҮҮД**

- 1.1 Улаанбаатар хотын тээврийн хэрэгслийн тоо, бүтэц, хэтийн төлөв
- 1.2 Улаанбаатар хотын автозамын сүлжээ, түүний хөгжилт
- 1.3 Гудамж замын хөдөлгөөний удирдлага, зохицуулалтын байдал
- 1.4 2000 - 2004 онд гарсан ЗТО - ын судалгаа, дүгнэлт

**НЭГ. ЗАМ ТЭЭВРИЙН СҮЛЖЭЭНИЙ ХӨГЖИЛ,  
ХӨДӨЛГӨӨНИЙ НӨХЦӨЛ,  
НӨЛӨӨЛӨХ ХҮЧИН ЗҮЙЛҮҮД**

**1.1 Улаанбаатар хотын тээврийн хэрэгслийн  
тоо, бүтэц, хэтийн төлөв**

Монгол улс 2004 оны байдлаар нийт 120418 тээврийн хэрэгсэлтэй, үүнээс Улаанбаатар хотод 67361 тээврийн хэрэгсэл байгаа нь улсын хэмжээний нийт автомашины 55.9 хувийг эзэлж байна гэсэн үг юм. Улсын ба нийслэлийн хэмжээнд автомашиныг төрлөөр нь ангилж, хүснэгтээр үзүүлбэл:

**Автомашины төрөл**

Хүснэгт 1.1.1

Д/д	Автомашины төрөл	2004 оноор		
		Улсын	Улаанбаатар хотын	
		тоо	тоо	Улсын дүнд эзлэх хувь
1	Суудлын	79691	49123	61.4
2	Нийтийн тээврийн автобус	10645	6553	61.6
3	Ачааны	25430	9658	38
4	Тусгай зориулалтын	4652	2027	43.6
	<b>Дүн</b>	<b>120418</b>	<b>67361</b>	<b>55.9</b>

( Монгол улсын автотехникийн үзлэг, тооллогын нэгдсэн товчоо, 2004 он )

Дээрхи хүснэгтээс үзэхэд Улаанбаатар хотод улсын хэмжээний суудлын автомашины 61.4%, нийтийн үйлчилгээний тээврийн хэрэгслийн 61.6%, ачааны автомашины 38%, тусгай зориулалтын автомашины 43.6% нь тус тус төвлөрчээ

**УБ хотын тээврийн хэрэгслийн  
тоо, бүтцийн өөрчлөлт**

Хүснэгт 1.1.2

Д/д	Автоамшины төрөл, зориулалт	2000		2004		2004/2000 онтой харьцуулсан хувь
		Тоо	Хувийн жин, %	Тоо	Хувийн жин, %	
1	Суудал	26404	64.4	49123	72.9	186.04
2	Автобус	5963	14.5	6553	9.7	109.89
3	Ачаа	6698	16.4	9658	14.3	144.19
4	Тусгай зориулалтын	1926	4.7	2027	3.1	105.24
	<b>Бүгд</b>	<b>40991</b>	<b>100</b>	<b>67361</b>	<b>100</b>	<b>164.33</b>

( Монгол улсын автотехникийн үзлэг, тооллогын нэгдсэн товчоо, 2004 он )





Боловсруулсан Ц.Дэлгэр

Зураг 1.1.2 Тээврийн хэрэгслийн бүтэц

Улаанбаатар хотод нийт тээврийн хэрэгслийн 79.4% нь 7-оос дээш жил эдлэгдсэн, хуучирч өвгөрсөн автомашинууд байна. Шинэ буюу 3 жил хүртэл ашиглагдсан автомашин нийт паркийн дөнгөж 7.8% - ийг эзэлж байна.

#### Автомашинны насжилтын судалгаа,

2004 оны байдлаар

Хүснэгт 1.1.3

Д/д	Насжилт, оноор	Улсын		Улаанбаатар хотын	
		Автомашинны тоо	Хувийн жин, %	Автомашинны тоо	Хувийн жин, %
1	3 жил хүртэл	16502	13.7	5266	7.8
2	4-6 жил	21632	18	8620	12.8
3	7-10 жил	29141	24.2	16547	24.6
4	11-ээс дээш жил	53143	44.1	36928	54.8
Бүгд		120418	100	67361	100

(Монгол улсын автотехникийн үзлэг, тооллогын нэгдсэн товчоо, 2004 он)

Сүүлийн жилүүдэд манай улсад тээврийн хэрэгслийн тоо огцом нэмэгдэж, паркийн бүтцэд суудлын автомашины эзлэх хувийн жин нэмэгдсэн. 2004 оныг 2000 онтой харьцуулахад Улаанбаатар хотын нийт тээврийн хэрэгслийн тоо 64.3 хувиар өсчээ. Улаанбаатар хотод улсын хэмжээний суудлын автомашины 86.4%, нийтийн үйлчилгээний тээврийн хэрэгслийн 9.9%, ачааны автомашины 44.19%, тусгай зориулалтын автомашины 5.24% тус тус төвлөрчээ. Ийнхүү автомашины тоо ( жилд 20% ) хүн амын нүүдэл, суудал ( механик өсөлт 88.5% ) нэмэгдэж байгаагийн сөрөг үр дагавар мэдэгдэхүйц нэмэгдэж байна. Үүнд:

- ▶ Гудамж, замын хөдөлгөөний ачаалал, нягтрал ихсэж агаарын бохирдол зөвшөөрөгдөх хэмжээнээс үлэмж давсан.
- ▶ Хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах асуудал ноцтой зөрчигдөн, хүний



амьд явах эрхийн баталгаа алдагдаж байна.

- Гудамж, замын ачаалал, хөдөлгөөний нягтрал ихсэж, хотын төв хэсэг, Энхтайвны гудамжаар явж өнгөрөх автомашины тоо 1995 онтой харьцуулахад 2-3 дахин олон болжээ.
- Хөдөлгөөнт эх үүсвэр, ялангуяа насжилт өндөртэй автомашинаас ялгаруулах утаанд агуулагдах хорт бодисын хэмжээ Улаанбаатар хотын агаарын бохирдлын 40 орчим хувийг эзэлж байна. Өнгөрсөн өвөл ( Л.Түдэв, Өдрийн сонин, 113, 2004 он ) нийслэлийн агаарт 3200 кг нүүрстөрөгчийн исэл ( CO<sub>2</sub> ), 530 кг нүүрсжилтийн хий ( CO ), 93 кг нүүрс-устөрөгч ( CH ), 27 кг азотын исэл ( NO<sub>x</sub> ) цацагдсаны улмаас хотын хүн амын нийт өвчлөлийн 62.6% нь амьсгалын замын өвчин байв. Нэг хүнд жилд 117.8 кг хорт бодис ногдож байна.
- Улаанбаатар хотод эдүгээ 925000 хүн аж төрж, 70 орчим мянган автомашин замын хөдөлгөөнд оролцдог ба хотын 3 өрх тутмын нэг нь автомашинтай байгаа ч автозамын сүлжээний өсөлтийн хурд яст мэлхийтэй зүйрлэхүйц ( Д.Улаанаа, Өдрийн сонин, 020, 2005 он ), үүнээс үүдэн төв замаар зах хязгааргүй үргэлжлэх автомашины түгжрэл хүн бүрийг бухимдуулсаар байна. ( Түгжрэл саатал байнга гардаг уулзвар, цэгийн байршлын судалгааг 1-р хавсралтаас үзнэ үү. ) Түгжрэл гэдэг нь гудамж, замын хөдөлгөөнд оролцох тээврийн хэрэгслийн тоо нэмэгдэж, хотын гудамж, замын тодорхой хэсэгт нэвтрүүлэх чадвар дутагдалтай, замын техникийн байдал хангалтгүй, хөдөлгөөнд оролцогчдын дүрэмч ажиллагаа, дүрмийн мэдлэг, хариуцлага, сахилга сулаас гол нь шалтгаалж, тээврийн хэрэгслүүд хөдөлгөөний сааталд орж гацаа үүсэх явц юм. Түгжрэл нь хүн амын хөдөлмөр, амралт, соёл ахуйн зориулалт бүхий явалтын хэрэгцээтэй уялдаж өөрчлөгддөг, хамгийн оргил нь нийслэл хотын төвийн хэсэгт өдөр тутмын 12 - 14 цаг, 16 - 19 цагуудад тус тус гардаг, мөн өсдөг байна. Явган зорчигчдоос авсан судалгаагаар 70% нь жолооч нар хөдөлгөөнд соёлтой оролцдоггүй, замын хөдөлгөөний дүрмийг биелүүлдэггүй, харилцан зам тавьж өгдөггүй зэргээс " Зэлтэрийн гацаанд " орж түгжрэл үүсч байна гэжээ.

2015 онд улсын хэмжээгээр нийт автомашины тоо 2000 онтой харьцуулахад 2.1 дахин нэмэгдэж 168.5 мянга хүрэх төлөвтэй. Улаанбаатар хотын нийт автомашины тоо 96.3 мянгад хүрэх, үүний дотор суудлын автомашины тоо 2.7 дахин нэмэгдэх бөгөөд ихэнхи нь амины тээврийн хэрэгсэл байх хандлагатай.

## 1.2 Улаанбаатар хотын автозамын сүлжээ, түүний хөгжилт

**а. Газрын гадарга ба замын байдал.** Улаанбаатар хот нь газар нутгийн хувьд бүх хэсгээрээ уулархаг Богдхан уул, Баянзүрх, Чингэлтэй, Сонгинохайрхан зэрэг 4 уулын дунд намхавтар, толгод, уулын бэл, тэгш тал зонхилсон газар нутагтай. Автозамын гол сүлжээ нь хойноосоо урагш Сэлбэ голын ай савын дагуу Зуслангийн хойт замаас Нисэх хүртэл, зүүнээсээ баруун тийш Туул голын ай савын дагуу Баянзүрхийн товчооноос 22 - ын товчоо хүртэл үргэлжилдэг. Мөн гол замаас Улиастай, Шар хад, Толгойт, Зурагт, Баянхошуу, Чингэлтэй, Хайлааст, Дэнжийн мянга, Яармаг, Нисэх, Дамбадаржаа, Дарь эхийн замууд салбарлаж, сүлжээ үүсгэдэг.

Далайн түвшинөөс дээш хамгийн өндөр цэгт байрладаг автозам нь 1372-1531 метр өргөгдсөн Долоон буудлын автобусны эцсийн буудлаас Чингэлтэйн автобусны эцсийн буудал хүртэл үргэлжилдэг. Харин далайн түвшнээс хамгийн нам цэгт байрладаг автозам нь 1294-1295 метр буюу Энхтайваны өргөн чөлөөгөөр үргэлжилнэ.

2004 оны байдлаар Улаанбаатар хотод 361.1 км хатуу хучилттай авто зам ашиглагдаж байна. Үүнээс асфальтан зам 300.4 км, бетонон зам 60.7 км болно. Мөн дагуул хот, тосгоны шороон хучилттай зам 78.0 км байдаг. Нийт 50 гүүртэйгээс 44 нь төмөр бетонон, 6 нь модон гүүр байна.

### Нийслэл хотын авто замын ангилал, урт

Хүснэгт 1.2.1

Д/д	Ангилал	Урт ( км )	Хувийн жин
1	Улсын чанартай авто зам ( хатуу хучилттай )	54.45	15.1
2	Хотын чанартай авто зам ( хатуу хучилттай )	202.65	56.1
3	Дүүргийн ба тусгай зам ( хатуу хучилттай )	104	28.8
4	Дүн	361.1	100

( Улаанбаатар хотын хөрөнгө оруулалтын газар, 2004 он )

2003-2004 онд Япон улсын буцалтгүй тусламжаар Тээвэрчдийн гудамжны 8.4км авто замын өргөтгөл шинэчлэл, Сэлбэ гол дээр 51.1м урттай төмөр бетонон гүүрийг шинээр барьж ашиглалтанд оруулжээ. Энэ ажлын хүрээнд замын дагуу инженерийн шугам сүлжээг зөөх, зайлуулах болон талбай чөлөөлөх

ажлуудад 112 сая төгрөгийн хөрөнгө зарцуулсан байна. Хотын замын ус зайлуулах байгууламжийн дэд шугамын ажилд 11 сая төгрөг зарцуулж Баянзүрх, 22-ын товчоо, Нисэхийн шалган бүртгэх товчоодод автомат хаалт, хурд сааруулагч байрлуулсан байна.

2003 онд хотын гудамж замын 14502м<sup>2</sup> талбайд нөхөөс, 184994.4м урт замын хагаралын гагнаас, хороололд 5830.97м<sup>2</sup>, зуслангийн замд 9046.67м<sup>2</sup> нөхөөс, 8598м<sup>2</sup> хөвөө, 12800м<sup>2</sup> хайрган зам, 13.6км шуудуу татах ажил хийгджээ. Сэлбэ гол, Нүхтийн гүүрний засварт 1.6 сая төгрөг, үерээр эвдэрсэн далангийн засварт 37.7 сая төгрөг, Яармагийн гүүрний засварт 71 сая төгрөгийн зам засвар, арчлалтын ажил гүйцэтгэжээ. Улаанбаатар хотын авто замын тэмдэг, тэмдэглэгээг шинэчилж сайжруулахад 11723.4м<sup>2</sup> талбайд өндөр чанартай, бэхжүүлсэн будгаар тэмдэглэгээг тавьж 90 сая төгрөгийн ажил хийсэн байна. Хотын нийтийн тээврийн зогсоолын талбайг шинэчлэх, тохижуулах чиглэлээр 11 цэгт 31 сая төгрөгийн ажил хийгджээ.

ДБ-ийн сайд, Нийслэлийн засаг даргын хамтарсан “Авто замын ачааллыг зохицуулах тухай” захирамжийн дагуу мэдээлэх тэмдэг 33, үйлчлэх хугацаа заасан тэмдэг 69, түр ба удаан зогсохыг хориглосон тэмдэг 36, “А” хэвтээ тэмдэглэгээ 14, механик хаалт 2-ыг тус тус үйлдвэрлэж, байрлуулсан байна. Хотын гудамж замын гэрлэн дохио, тэмдэгжилтийн засвар, арчлалтанд 29 сая төгрөг, гэрлэн дохионы шинэчлэлд 11 сая төгрөг бүгд 40 сая төгрөгийн ажил шинээр хийгдсэн байна.

Гэвч Улаанбаатар хотын автозамын техникийн байдлыг нийт сүлжээнд сайжруулах, дүүргийн ба тусгай зам, дагуул хот, тосгоны замын хучилтыг шинэчлэх, хорооллын доторхи замыг хөгжүүлэх асуудал шаардлагаас хоцорч байна. Гэр хорооллын доторхи зам үндсэндээ шороон хөрсөөрөө байгаа. Ялангуяа замын засвар арчлалтын ажил шаардлагаас үлэмж хоцорсон.

Нийслэлийн хүн ам нилээд шигүү суурьшсан төвийн хорооллууд, 40, 50 мянгатын нутаг дэвсгэрт, мөн гэр хорооллын айлууд төвлөрсөн Улиастай, Шар хад, Толгойт, Зурагт, Баянхошуу, Чингэлтэй, Хайлааст, Дэнжийн мянга, Яармаг, Нисэх, Амгалан, Дамбадаржаа, Дарь - Эх, Орбит зэрэг газруудад автозамын зонхилох хөдөлгөөн байна. ( Улаанбаатар хотын автозамын сүлжээг зураг 1.2.1-оос үзнэ үү )



Зураг 1.2.1 УБ хотын авто замын сүлжээ зураг



Улаанбаатар хотын автозамын сүлжээ нь хотын төвийн болон гэр хорооллын замуудаас бүрдэнэ. Үүнд:

**а. Хотын төв хэсгийн зам:**

- Энхтайвны өргөн чөлөө ( 5-н шарын уулзвараас Офицеруудын ордны уулзвар хүртэл )
- Чингисийн өргөн чөлөө ( Төв шуудангийн уулзвараас Нисэхийн уулзвар хүртэл )
- Хувьсгалчдын өргөн чөлөө ( Гэсэр сүмийн уулзвараас Байгалийн музейн уулзвар хүртэл )
- Залуучуудын өргөн чөлөө ( Их сургуулийн уулзвараас Чингис зочид буудлын арын уулзвар хүртэл )
- Ард Аюушийн өргөн чөлөө ( 1-р хорооллын аюулгүйн тойргоос Тасганы овооны уулзвар хүртэл )
- Их тойруу ( Баруун 4 замын уулзвараас Баянбүрд - Сансарын аюулгүйн тойрог - Зүүн 4 замын уулзвар - Баруун 4 замын уулзвар хүртэл )
- Бага тойруу ( Цэцэг төвийн уулзвараас СУИС-ийн уулзвар - 4-р дэлгүүрийн урд уулзвар - Багшийн их сургуулийн уулзвар - Цэцэг төвийн уулзвар хүртэл ) замууд тус тус орно.

Тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний гол ачаалал бүхий хотын төвийн автозам, байгууламжийн техникийн байдал боломжийн түвшинд боловч хотын төвийн хэсэг нь нилээд шигүү барилгажсан, дулаан, цахилгаан, холбооны зэрэг инженерийн шугам сүлжээний байгууламжууд төвлөрсөн, цардаж сайжруулсан гудамж, зам талбай голлосон, автомашины хөдөлгөөний урсгал, нягтрал ихтэй учир газрын гадарга, гудамж замд техникийн гаралтай эвдрэл зонхилдог. Мөн хотын инженерийн шугам сүлжээний засвар, өргөтгөлийн үед зам, замын байгууламжийг эвдэх явдал их гардаг байна.

**б. Гэр хорооллын зам:**

- Улиастай ( Амгалангийн эцсийн буудлаас Улиастайн эцсийн буудал )
- Дэнжийн мянгын зам ( Баянбүрдийн уулзвараас 39-р сургуулийн уулзвар - Хүчит шонхор зах )
- 7 буудлын зам ( 39-р сургуулийн уулзвараас 32-ын тойрог - Долоон буудлын эцсийн буудал хүртэл )
- Зуслангийн зам ( Долоон буудлын эцсээс Гүнтийн ам хүртэл )
- Чингэлтэйн зам ( Долоон буудлын эцсээс Чингэлтэйн шинэ эцсийн буудал хүртэл )
- Хайлаастын зам (17-р сургуулийн уулзвараас Хайлаастын шинэ эцсийн

буудал хүртэл )

- Баянхошууны зам ( 21-р хорооллын буудал, Зурагтын эцсийн буудлаас Баянхошууны эцсийн буудал )
- Шар хадны зам (16-р хорооллын буудлаас Шар хадны эцсийн буудал )
- Толгойтын зам ( Таван шарын буудлаас Нефтийн буудал - Толгойтын эцсийн буудал )
- Яармагийн зам ( Туулын гүүрнээс Нисэхийн цагаан хаалга )
- Нисэхийн зам ( Нисэхийн цагаан хаалганаас Нисэхийн эцсийн буудал )
- Дарь эхийн зам ( Сансарын клонкийн буудлаас Дарь эхийн эцсийн буудал )
- Дамбадаржаагийн зам (Долоон буудлын эцсийн буудлаас Дамбадаржаагийн эцсийн буудал )
- Орбитын зам ( Нефтийн буудлаас Орбитын шинэ эцсийн буудал )
- Амгалангийн зам (Офицеруудын ордонгийн уулзварын буудлаас Амгалангийн эцсийн буудал )
- Зурагтын зам ( Тасганы овооны уулзвараас Зурагтын эцсийн буудал )

Гэр хорооллын замуудын техникийн байдал туйлын хангалтгүй, засвар, арчлалтын ажил орхигдсон, ихэнхи нь өндрөөс доош үргэлжилсэн, гуу жалга дагасан, эдгээр гуу жалгууд нь гэр хорооллын айлуудын ахуйн хог хаягдлаар асар их бохирддог, борооны үерийн хамгаалалт, далан суваг олонтой, хүн амын төвлөрөл ихтэйгээс хөрс талхагдаж газрын гадаргадаа чулуужсан, хүчтэй аадар, үргэлжилсэн бороо, шар усны үерийн үед ус зайлуулах байгууламжгүйгээс үерийн усанд автаж, орчноо бохирдуулах, эвдрэлд орох зэргээр автомашин явахад хөдөлгөөний бэрхшээл учруулдаг. Гэр хорооллын доторхи гудамж хоорондын замууд нь бүхэлдээ инженерийн ямар ч хийц байгууламжгүй, ердийн шороон замууд болно.

Цаашид анхаарах асуудлууд:

- Нийслэлийн автозамын сүлжээ, түүний техникийн түвшин нь зам тээврийн хөдөлгөөний эрчим, ачааллын өнөөгийн бүрдсэн нөхцөл байдлын эрэлт шаардлагыг хангахгүй байгааг нийслэлийн төр, захиргааны байгууллагууд анхааралдаа авах,
- Замын сүлжээг хот байгуулалтын төлөвлөлт, нормативын хэмжээнд бодлогоор зохицуулан, өргөжүүлэн хөгжүүлэх, чанарын үзүүлэлтүүдийг нь сайжруулах шаардлагатай болжээ.
- Зам, гудамж нарийсаж, хөдөлгөөний нягтрал ачааллаа даахгүй болсон нь ЗТО өсөхөд нөлөөлж байна.

### 1.3 Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний удирдлага, зохицуулалтын байдал

Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний зохицуулалтыг ЗЦГ-ын нэгдсэн бодлого, удирдлага дор нийслэлийн 6 дүүрэг болон Багануур, Налайх хотын ЗЦТ нутаг дэвсгэр, засаг захиргааны нэгжийн харъяаллаар хариуцан зохион байгуулж гүйцэтгэж байна. Улаанбаатар хотод гудамж замын хөдөлгөөний хяналт зохицуулалтын байнгын пост 12, нийт замын сүлжээнд 275 зохицуулагч, офицер 2 ээлжээр ажилладаг. Ажлын горим нь өглөө 8<sup>00</sup> - 14<sup>00</sup> цаг, өдөр 14<sup>00</sup> - 20<sup>00</sup> цаг хүртэл тус тус ажилладаг. Хөдөлгөөнт эргүүлүүд 3 автомашинтай, 8<sup>00</sup>-10<sup>00</sup>, 12<sup>00</sup>-14<sup>00</sup> гэсэн цагийн хувиараар ажилладаг.

Хотын замын сүлжээний 48 уулзвар, гарц нь гэрлэн дохионы зохицуулалтаар хангагдсан. (Гэрлэн дохионы зохицуулалттай уулзваруудын нэр ба суурилуулсан тоноглолуудын үйлдвэрлэсэн улсын судалгааг хавсралт 2-оос үзнэ үү.) Нийт гэрлэн дохионы 24 нь ОХУ-д үйлдвэрлэсэн хуучин загварын, 9 нь Солонгос улсын үйлдвэрийн шинэ загварын, 10 нь Япон, Солонгос улсын хамтарсан үйлдвэрийн, 2 нь Солонгос ба ОХУ-ын хамтарсан үйлдвэрийн, 3 нь Монголд угсарсан тоноглол байна. Хөдөлгөөний хурд ихтэй, осол олонтой гарч болзошгүй байршлуудад автомашины хурд сааруулагч тавьж байна. Тухайлбал: Сонгинохайрхан дүүрэгт 2, арван жилийн 1 ба 3-р сургуулийн өмнө, 6 буудал, Дэнжийн мянгын замд тус тус байрлуулжээ. 2004 онд Нийслэлийн 28, 5, 45-р сургуулийн орчмын замд хүүхдийн орчин гэсэн дүрстэй тэмдэг тавьсан. Мөн гэрэл дохиог дуут дохиололтой хослуулах төсөл хэрэгжүүлэх гэж байна.

ЗЦГ-ын хөдөлгөөний албаны зохицуулагч нар 115 ширхэг гар станцаар төвтэйгөө болон өөр хоорондоо шуурхай харилцаж ажилладаг.

Хотын замын тэмдэг, тэмдэглэл, гэрлэн дохиог Улаанбаатар зам, засвар ашиглалтын компани хариуцан хийж тавьдаг. Гэрлэн дохионы найдварт ажиллагаа хангалтгүй болно. Сүүлийн жилүүдэд замын тэмдэглэгээг элэгдэлд тэсвэртэй, удаан эдэлгээтэй термо будгаар тавьж байгаа боловч замын тэмдэг, тэмдэглэл амархан өнгө үзэмжээ алдаж мууддаг, байнга сэргээх ажил хийгдэхгүй байгаа.



#### 1.4. 2000- 2004 онд гарсан ЗТО - ын судалгаа, дүгнэлт

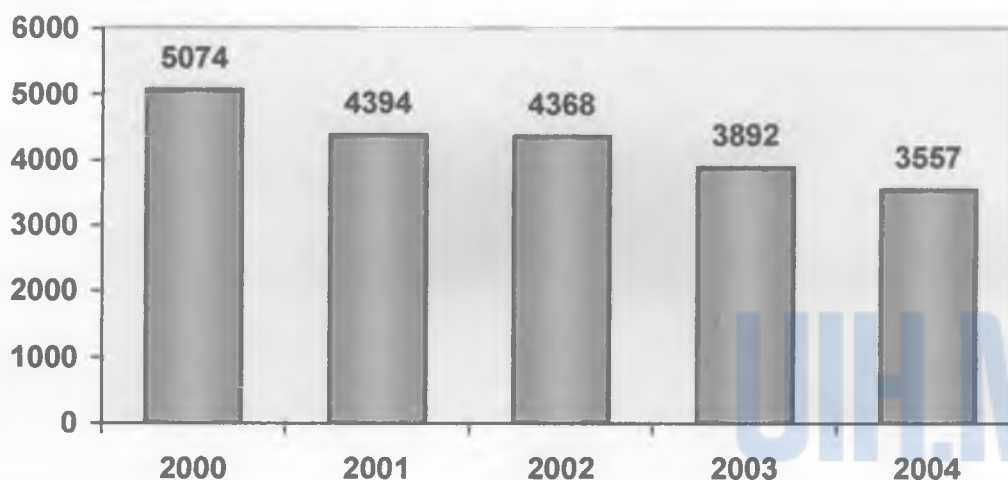
2004 онд Улаанбаатар хотод 3557 удаа зам тээврийн осол гарчээ. Энэ нь улсын хэмжээний зам тээврийн ослын 86.5% - ийг эзэлж байна. ЗТО - ын гаралт улсын хэмжээгээр 2000 онтой харьцуулахад 19.9 хувиар буурчээ. Мөн Улаанбаатар хотод 29.9 хувиар буурсан байна.

2000-2004 онд гарсан ЗТО-ын судалгааг хүснэгт, графикаар үзүүлбэл:

Хүснэгт 1.4.1

Д/А	Онууд	Автомашинны тоо			ЗТО-ын тоо		
		Улсын	УБ хотын		Улсын	УБ хотын	
			Тоо	Улсын дүнд эзлэх хувь		Тоо	Улсын дүнд эзлэх хувь
1	2000	81693	40991	50.2	5991	5074	84.7
2	2001	93071	46597	50.0	5212	4394	84.3
3	2002	103805	57881	55.7	5553	4358	78.5
4	2003	107295	57954	54.0	5296	3892	73.5
5	2004	120418	67361	55.9	4803	3557	74.0

(Монгол улсын автотехникийн үзлэг, тооллогын нэгдсэн товчоо, 2000 - 2004 он)



Боловсруулсан: Н.Ганбат, Ц.Дэлгэр

#### Зураг 1.4.1 ЗТО-ын өөрчлөлтийн график

Автомашинны тоо улсын хэмжээгээр 2004 онд 2000 онтой харьцуулахад 47.4 хувиар өсчээ. Улаанбаатар хотын автомашинны тоо дээрх хугацаанд 64.3 хувиар өссөн байна. ЗТО-ын тоо улсын хэмжээнд 2000-2004 онд 19.9%-иар, Улаанбаатар хотод 29.9%-аар буурсан хэдий ч энэ нь 2000-аас өмнөх онуудад ЗТО-ын гаралт өндөр байсан, энэ чиглэлээр сүүлийн жилүүдэд төр, засгаас анхаарлаа хандуулах болсонтой холбоотой. Ер нь ЗТО-ын өсөлт, бууралтыг

зөвхөн тоон утгаар бус, түүний хор уршгийн нэгжид шилжүүлсэн үнэлгээгээр дүгнэдэг дэлхий дахинаа тогтсон практикийг үндэс болгох нь зүйтэй юм.

ЗТО-ын хор уршгийн байдлыг олон улсын практикт доорх үзүүлэлтээр тооцож үнэлгээ гаргадаг байна. Үүнд:

- ЗТО-оор нас барсан хүний тоо
- Хүнд, хөнгөн гэмтсэн хүний тоо
- Эд материалын хохирол

ЗТО-ын хор уршгийн байдлын үзүүлэлтийг хүснэгтээр үзүүлбэл:

Хүснэгт 1.4.2

Д/А		ЗТО-ын тоо				
		2000	2001	2002	2003	2004
1	ЗТО-оор нас барсан хүний тоо					
	❖ Улсын хэмжээнд	338	335	327	391	385
	❖ УБ хотын хэмжээнд	141	97	122	145	102
2	Хүнд, хөнгөн гэмтсэн хүний тоо					
	❖ Улсын хэмжээнд	1616	1812	1636	1224	2312
	❖ УБ хотын хэмжээнд	940	1078	818	692	1119
3	Материалын хохирол, сая.төгрөг					
	❖ Улсын хэмжээнд	483.2	289.7	658.3	729.9	354.3
	❖ УБ хотын хэмжээнд	215.6	127.6	384.4	424.4	127.4

( ЗЦГ, О.Батжаргал, 2000 – 2004 он )

Дээрхээс үзэхэд:

- а. 2000-2004 онд хот, дүүргийн хэмжээнд нэг талаас тээврийн хэрэгслийн тоо түргэн хурдацтай нэмэгдсэн, нөгөө талаас замын техникийн байдал муу, жолооч, явган зорчигчийн хөдөлгөөний дүрмийн мэдлэг, соёл, хариуцлага, сахилга хангалтгүй зэргээс гол нь шалтгаалан ЗТО - ын тоо, түүний хор уршиг их байна.
- б. Хувь хүмүүс, албан байгууллагууд хямд үнэтэй, насжилт өндөртэй, эдлэгдэж хуучирсан суудлын автомашин, такси, бага оврын автобус олноор импортолж, хяналт, зохицуулалт муутай хөдөлгөөнд олноор оролцох болсон нь замын хөдөлгөөний урсгал, ачааллыг үлэмж нэмэгдүүлж ЗТО олонтой гарах хүчин зүйл болсон.
- в. Тээврийн хэрэгслийн техникийн байдал, ашиглалтын талаар гарсан хууль, дүрэм стандартуудын биелэлт хангалтгүй, тээврийн хэрэгслийн техникийн

байдлын хяналтын үзлэг, оношлогоо зохион байгуулалт, чанар муутай хийгдэж байгаа, жолооны курсуудээр богино хугацаанд чанаргүй жолооч олноор бэлтгэж байгаа нь ЗТО олонтой гарах, түүний хор уршиг гүнзгийрэх бас нэг ноцтой шалтгаан болж байна.

Дэлхийн бүх улс оронд ЗТО - ын тоо нь автомашинжих үйл явцтай шууд хамааралтай гэж үздэг байна. Эдийн засгийн өндөр хөгжилтэй орнуудад өнгөрсөн зууны 1990-ээд оны эхээр 1000 хүнд ногдох автомашины тоо 400 хүрсэн байна. Монгол улсын хувьд хүн ам цөөн, газар нутаг уудам тул энэ үзүүлэлтийг шууд харгалзуулан авч үзэх нь утгагүй юм. Харин хүн ам ба автомашин олноор төвлөрсөн Улаанбаатар хотын үзүүлэлтээр жиших нь зүйтэй гэж үзнэ. Тээврийн сайд нарын Европын чуулганы материалд (1999) тэмдэглэснээр 1000 хүнд ногдох тээврийн хэрэгслийн тоо АНУ - д 757, Люксембургт 671, Португалид 642, Италид 612, ОХУ-д 221 байгаа ажээ. Харин Улаанбаатар хотод энэ үзүүлэлт 86 байна. Хөгжиж байгаа орнуудад автомашинжих үйл явц маш эрчимтэй явагдаж байгаа. Баруун Европын орнууд ба АНУ-д автомашины парк жилд 2 – 6% өсч байхад хөгжиж байгаа, ялангуяа Азийн орнуудад 18 – 19% байна. Автотээврийн паркийн дийлэнхи нь суудлын автомашин байдаг байна. Үүнийг хүснэгтээр үзүүлбэл:

**Автопаркийн бүтэцэд тээврийн  
хэрэгслийн төрлүүдийн эзлэх хувь**

Хүснэгт 1.4.4

Д/д	Улс	Суудлын автомашин	Ачааны	Автобус	Мотоцикл
1	АНУ	94.3	3.5	0.3	1.9
2	Швед	89	8	0.3	2.7
3	Англи	86.5	9.9	0.6	3.1
4	Герман	85	5	0.2	9.9
5	Унгар	84.5	11.6	0.7	3.3
6	Финлянд	81.1	11.4	0.4	7.1
7	Австри	80.8	6.4	0.2	12.6
8	Румын	79.2	10.9	1.3	8.7
9	Дани	78.6	15.4	0.6	5.4
10	Франц	78.5	14.5	0.2	6.8
11	Испани	76.9	16.5	0.2	6.4
12	Польш	74.9	12.9	0.6	11.6
13	Португали	72.4	22.6	0.3	4.8
14	ОХУ	62.5	13.9	2	21.6
15	Монгол	54.9	20.7	7.3	17.1

Гадаадын тэргүүлэх эрдэмтэд, мэргэжилтнүүдийн тооцсоноор паркийн өсөлт хэд хэдэн үе шатыг дамжин 1000 хүн тутамд 500 автомашин ногдох хэмжээнд хүрэхэд хүн амын тээврийн хэрэгслийн хэмжээ ба хэрэгцээг хангадаг гэжээ. Монгол улсад 2004 оны байдлаар 1000 хүнд 77 автомашин ногдож байна.

ЗТО – ын хор уршигийг 100.0 мянган хүнд ногдох нас баралтын тоогоор тооцсон үнэлгээгээр ЗТО багатай улсад Англи ( 6.0 ), Швед ( 6.6 ), Норвег ( 6.8 ), Нидерланд ( 6.9 ), дунд зэрэгт Австри, Бельги, Испани, Франц улс (13 – 15) орж байна. Өндөр хөгжилтэй Европын бус орнуудаас 100.0 мян.хүнд ногдох нас баралт Японд 8.2, Австралид 9.3, Америкад 15.3 байна. Энэ үзүүлэлт ОХУ–д 20, харин Монголд 12.5 байгаа нь хүн амыг автомашины тоонд харьцуулахад өндөр үзүүлэлт юм. ЗТО – д 15 – 24 насны залуучууд өртөх нь бүх оронд түгээмэл байна.

ЗТО–ын хор уршигийг ЗТО–ын 100 гэмтэл болон 100 тохиолдол бүрт ногдох нас баралтын тоогоор үнэлдэг байна. Энэ үзүүлэлт Монгол болон ОХУ–д бусад орноос өндөр байна.

### ЗТО – ын хор уршиг

Хүснэгт 1.4.5

Д/д	Улс	Хор уршгийн үзүүлэлт	
		ЗТО-ын 100 гэмтэл бүрт ногдох нас барсан хүний тоо	ЗТО-ын 100 тохиолдол бүрт ногдох нас барсан хүний тоо
1.	Монгол	34.0	8.0
2.	Орос	14.0	18.6
3.	Польш	9.0	12.2
4.	Дани	5.2	6.8
5.	Унгар	5.0	6.9
6.	Франц	4.6	6.4
7.	Финлянд	4.5	6.2
8.	Испани	3.9	5.9
9.	Швед	2.6	3.7
10.	Португали	2.6	3.6
11.	Австри	1.9	2.5
12.	Герман	1.5	2.0
13.	АНУ	1.3	2.0
14.	Англи	1.1	1.5

Хүн ам ба автомашины тооны харьцаанаас хамааралтайгаар ЗТО - оос нас барах магадлал манай улсад бусад орнуудаас 14% өндөр байна. Үүнийг дэлхийн замын судалгааны лаборатори (Англи), эрдэмтдийн боловсруулсан,

дэлхийн замын судалгааны лаборатори (Англи), эрдэмтдийн боловсруулсан, тээврийн хэрэгслийн болон хүн амын тооноос хамааралтайгаар ЗТО-ын улмаас нас барах магадлалын харьцуулсан тооцооноос харж болно. Үүнд:

Хүснэгт 1.4.6

№	Томъёо	Үзүүлэлтийн тэмдэглэл	ЗТО-ын улмаас нас барах магадлал, улсаар			Ишлэл авсан байгууллага, улсын нэр
			Англи	Ирланд	Монгол	
1	$y = 360 \sqrt[3]{NH^2}$	У - жилд нас барсан хүний тоо N - автомашины тоо H - улсын нийт хүний тоо	303	-	351	Замын судалгааны лаборатори . Англи
2	$y_n = 51,6 + 0,2x10^{-3} N$	у - нас барсан явган зорчигчийн тоо N - улсын автомашины тоо	-	186	351	Ирландын тооцооны арга
3	$y_{ж.л.} = \frac{4811}{\sqrt[3]{N}}$	у - нас барсан жолооч, явган зорчигчийн тоо				
4	$y_{\Sigma} = 147 + 534x10^{-3} N$	у – нас барсан нийт жолооч, зорчигч, явган хүний тоо				

( В.Амбарцумян, 1977 он )

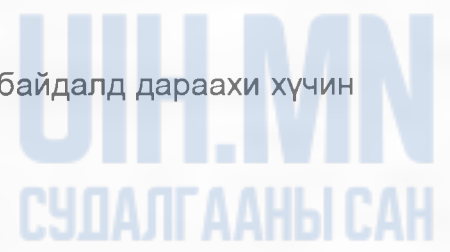
Дээрхи судалгаа, тооцооноос үзэхэд манай улсад, үүний дотор нийслэл Улаанбаатар хотод ЗТО - ын гаралт харьцангуй өндөр, ослын хор уршиг гүнзгийрч байгаа нь нийгмийн сэтгэл зүйд хүчтэй нөлөөлж буй, анхаарал татсан асуудал болохыг харуулна. Иймд ЗТО - ын эх үүсвэр, шалтгаан, нөлөөлж буй хүчин зүйлүүдийг нарийвчлан судлаж ЗТО - оос урьдчилан сэргийлэх ажлыг байнгын системтэй зохион байгуулах, энэ ажилд нийслэл, дүүргийн төр, захиргааны болон тээврийн нийт байгууллага, тээвэрчид, хөдөлмөрчдийг өргөн оролцуулах явдал нэн чухал байна.

Улсын хэмжээнд 2001 - 2004 онд гарсан ЗТО - ын байдалд дараахи хүчин зүйлүүдийн нөлөөллөөр шинжилгээ хийв. Үүнд:

- а) ЗТО - ын шалтгаанаар
- б) ЗТО - ын хэлбэрээр
- в) ЗТО - ын гаралтын цаг хугацааны хамаарлаар

- Жилийн сар, улирлын байдлаар
- Долоо хоногийн гаригаар
- Өдрийн цагуудаар

Сүүлийн 5 жилд гарсан ЗТО - ын шалтгааныг хүснэгтээр үзүүлбэл:





ЗТО - ын шалтгаан ( 2000 - 2004 он )

Хүснэгт 1.4.7

Д/д	Шалтгаан	2000		2001		2002		2003		2004		5 жилийн	
		тоо	хувь	тоо	хувь	тоо	хувь	тоо	хувь	тоо	хувь	Нийлбэр дүн	Дундаж хувь
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Явган зорчигч, дугуйтай хүний буруу													
1	Явган зорчигч, дугуйтай хүний буруу	1126	22.3	1200	31.6	1076	24.6	800	20.8	573	21.3	4775	24.2
<b>Дүн</b>		<b>1126</b>		<b>1200</b>		<b>1076</b>		<b>800</b>		<b>573</b>		<b>4775</b>	<b>24.2</b>
Жолоочийн мэргэжлийн ур чадвар, дадлага, туршлага дутагдалтайгаас													
2	Хоорондын зай тохируулаагүй	745	14.8	601	16	544	12.4	516	13.4	422	15.6	2828	14.3
3	Уулзвар, гарц нэвтрэх журам зөрчсөн	709	14.1	59	1.6	696	16	617	16	59	2.1	2140	10.8
4	Эргэх үйлдэл буруу хийсэн	373	7.4	336	8.9	413	9.4	418	10.9	333	12.3	1873	9.5
5	Зогсоох арга хэмжээ аваагүй	538	10.7	289	7.6	265	6	148	3.8	165	6.1	1405	7.1
6	Жолооч анхаарал болгоомжгүй явсан	271	5.4	198	5.2	173	4	199	5.2	197	7.2	1038	5.3
7	Эгнээ, байр буруу эзэлсэн	176	3.5	143	3.8	176	4	156	4.1	121	4.5	772	3.9
8	Ухрах хөдөлгөөн буруу хийсэн	84	1.6	78	2	59	1.4	46	1.2	48	1.7	315	1.6
<b>Дүн</b>		<b>2896</b>		<b>1704</b>		<b>2326</b>		<b>2100</b>		<b>1345</b>		<b>10371</b>	<b>52.5</b>
Жолоочийн сахилга, хариуцлага сулаас													
9	Согтуугаар ТХ жолоодсон	211	4.2	248	6.5	284	6.5	267	6.9	264	9.8	1274	6.5
10	Хурд хэтрүүлсэн	217	4.3	263	6.9	306	7	268	7	263	9.7	1317	6.7
11	Гэрэл дохио зөрчсөн	89	1.8	70	1.9	73	1.7	160	4.2	9	0.3	401	2
12	Эсрэг урсгалд орсон	89	1.8	84	2.2	101	2.3	76	2	84	3.1	434	2.2
13	Бүрэн бус ТХ жолоодсон	98	1.9	78	2	72	1.6	35	0.9	33	1.2	316	1.6
14	Хүн ба ачаа тээвэрлэх журам зөрчсөн	14	0.3	35	0.9	31	.7	17	0.4	4	0.1	101	0.5
15	Гүйцэж түрүүлэх үйлдэл буруу хийсэн	92	1.8	42	1.1	40	0.9	61	1.6	77	2.8	312	1.6
<b>Дүн</b>		<b>810</b>		<b>820</b>		<b>907</b>		<b>884</b>		<b>734</b>		<b>4155</b>	<b>21.1</b>
Замын нөхцөл, бусад шалтгаан													
16	Замын нөхцлөөс	4	0.1	0	0	5	0.1	4	0.1	5	0.1	18	0.1
17	Бусад	201	4	70	1.8	62	1.4	57	1.5	29	1.0	419	2.1
<b>Дүн</b>		<b>205</b>		<b>70</b>		<b>67</b>		<b>61</b>		<b>34</b>		<b>437</b>	<b>2.2</b>
<b>Бүгд</b>		<b>5037</b>	<b>100</b>	<b>3794</b>	<b>100</b>	<b>4376</b>	<b>100</b>	<b>3845</b>	<b>100</b>	<b>2686</b>	<b>100</b>	<b>19738</b>	<b>100</b>

( ЗЦГазар, 2000 – 2004 он )

Сүүлийн 5 жилийн дүнгээр ЗТО доорхи шалтгаанаар үүдэлтэй гарчээ. Үүнд:

- Жолоочийн мэргэжлийн ур чадвар, дадлага, туршлага, дутагдалтайгаас 52.5 хувь
- Явган зорчигч, дугуйтай хүний буруугаас 24.2 хувь

- Жолоочийн сахилга, хариуцлага сулаас 21.1 хувь
- Замын нөхцөл, бусад шалтгаанаар 2.2 хувь нь тус тус гарсан байна.



Боловсруулсан: Н.Ганбат, Ц.Дэлгэр

Зураг 1.4.2 ЗТО - ын шалтгаан

а. Дээрхи судалгаанаас үзэхэд ЗТО-ын 53.0 хувь нь жолоочийн ур чадвар, дадлага, туршлага дутагдалтайгаас шалтгаалж гарчээ. Үүний дотор 14 хувь нь хөдөлгөөнд хоорондын зай тохируулаагүй, 15 хувь нь уулзвар, гарц нэвтрэх журам буюу эргэх үйлдэл буруу хийдэг, 11.0 хувь нь анхаарал болгоомжгүй явдагаас зогсоох арга хэмжээ авч амждаггүй, 4.0 хувь нь эгнээ байр буруу эзэлдэг зэрэг зөрчлөөс үүдэлтэй байна. Жолооч нартай холбоотой өөр нэг бүлэг зөрчил нь 7.0 хувь нь согтуугаар автомашин жолоодож замын хөдөлгөөнд оролцсон, 7.0 хувь нь хурд хэтрүүлсэн, бүрэн бус тээврийн хэрэгсэл жолоодсон, 2.1 хувь нь тээвэрлэлтийн журам зөрчсөн хэрэг зөрчлүүд байгаа юм.

б. Дээр дурьдсан зөрчлүүд нь зөвхөн бүртгэгдэж арга хэмжээ авагдсан тохиолдлууд юм. Харин согтуу болоод техникийн хувьд бүрэн бус автомашин жолоодож яваад баригдаагүй зөрчлүүд энэ судалгаанд ороогүй болохыг хэлэх хэрэгтэй. Хэрэг зөрчлийн нөгөө нэг субъект нь явган зорчигчдын гэм буруутай үйлдлээс болсон хэрэг, зөрчил 24%-ийг эзэлж байгаа явдал юм. Автозамын сүлжээний өргөтгөл, шинэчлэл хөгжилт нь, хотжилт, автомашинжих үйл явцын хурдцыг гүйцэхгүй байгаа нөхцөлд явган зорчигч нарын зөрчил нь бас л хүний хүчин зүйлд хамаарах юм. Өөрөөр хэлбэл явган зорчигч нь дуртай газраараа бэлчдэггүй, замын хөдөлгөөний дүрмийг чанд биелүүлж байвал энэ зөрчлийг үлэмж багасгаж арилгах боломж бий.

в. ЗТО гарах өөр нэг ноцтой шалтгаан нь жолооны курсүүд бизнес хөөж,



богино хугацаанд чанаргүй төгсөлт хийдгээс жолоочийн мэргэжлийн ур чадвар, дадлага туршлага муутай олон жолооч гаргадаг, тэдгээр нь замын хөдөлгөөнд шууд оролцдог явдалтай холбоотой юм. Жолооны курсүүдын сургалтыг чанартай, сургах хугацааг урт болгох нь жолооч мэргэжлийн ур чадвар, дадлага, туршлагатай болоход шууд нөлөөлдөг гэдгийг анхаарах нь зүйтэй юм.

г. Явган зорчигч, дугуйтай хүн замын хөдөлгөөнд дүрмээ баримтлахгүй оролцож байгаа нь ЗТО гарах бас нэг шалтгаан мөн. Ийм учраас хүн бүрт, ялангуяа хүүхдийг бага наснаас нь эхлэн замын хөдөлгөөний дүрмийг сайн эзэмшүүлэх шаардлагатай.

д. Жолооч нарын хувийн сахилга, хариуцлага сул, дүрэмч ажиллагаанд хойрго ханддаг зэрэг дутагдлууд нь ЗТО олонтой давтагдаж гарах гол хүчин зүйл болж байна. Энэ нь жолооч нарт дүрмийн сануулга өгөх зэрэг ЗЦГ - ын үйл ажиллагаа дутагдалтай байгаагийн илрэл юм.

2000-20004 онд гарсан ЗТО-ын байдлыг хэлбэрээр нь үзүүлбэл:

### ЗТО - ын хэлбэр

Хүснэгт 1.4.8

Д/д	Хэлбэр	2000		2001		2002		2003		2004		5 жилийн	
		Тоо	Хувь	Тоо	Хувь	Тоо	Хувь	Тоо	Хувь	Тоо	Хувь	Нийлбэр дүн	Дундаж хувь
1	Онхолдох	78	1.5	94	2.1	69	1.6	53	1.4	41	1.2	335	1.6
2	Мөргөлдөх	2816	55.5	2379	52.9	2457	55.1	2156	57.3	2056	58	11864	55.6
3	Явган хүн дайрсан	2042	40.2	1855	41.3	1755	39.4	1442	38.3	1383	39	8477	39.7
4	Дугуйтай хүн дайрсан	19	0.4	13	0.3	29	0.7	12	0.3	8	0.2	81	0.4
5	Үл хөдлөх зүйл мөргөсөн	82	1.6	99	2.2	90	2	61	1.6	44	1.2	376	1.8
6	Зорчигч унагасан	11	0.2	32	0.7	32	0.7	18	0.5	11	0.3	104	0.5
7	Мал амьтан дайрсан	8	0.2	13	0.3	3	0.1	1	0.1	0	0	25	0.1
8	Бусад	18	0.4	9	0.2	18	0.4	19	0.5	4	0.1	68	0.3
Бүгд		5074	100	4494	100	4453	100	3762	100	3547	100	21330	100

( ЗЦГазар, 2000 – 2004 он )

1. Судалгаанаас үзэхэд ЗТО гарч байгаа хамгийн гол хэлбэр нь мөргөлдөх явдал ( дундажаар 55,6% ) юм. Эдгээр нь доорхи байдлаар илэрдэг байна.

а. Хөдөлгөөний явцад урьдчилсан дохио өгөлгүй, явж байсан байр,

эгнээндээ гэнэт зогсох, хөдөлгөөний чигээ огцом өөрчлөх.

б. Хойно урдаасаа шулуун яваа тээврийн хэрэгслийг урьдчилан ажиж, түүнд дохио өгөлгүй байрлаж хөдлөх.

в. Эсрэг талаас гарч яваа тээврийн хэрэгслийг судлалгүй гүйцэж түрүүлэх.

г. Хөдөлгөөний нягт, сийрэг, замын байдлыг харгалзахгүй хурдлах.

д. Шөнийн цагт автотээврийн хэрэгслийн гэрлийг буруу хэрэглэж, эсрэг талаас яваа тээврийн хэрэгслийн жолоочийг гялбуулж, зорчих баримжааг алдуулах.

е. Мөстсөн халтиргаатай замд хоорондын зайг сайн барьж яваагүй, замын уулзвар нэвтрэх дүрэм зөрчих зэргээс шалтгаалан автомашин мөргөлдөх байдлаар ( хэлбэрээр ) осол зөрчил олонтой гардаг.

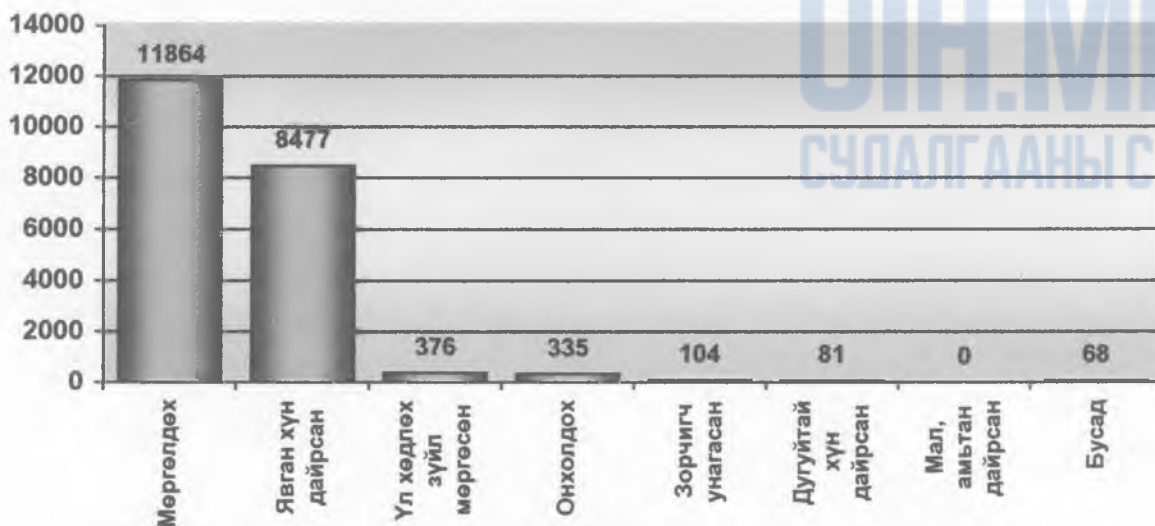
2. Явган зорчигч болон дугуйтай хүн дайрсан ЗТО - ын хэлбэр нийт осолд 39.7% байна. Энэ нь доорхи байдлаас болж байна.

а. Явган зорчигчийн буруутай үйлдэл, жолооч, явган зорчигч, дугуйтай хүний хөдөлгөөний соёл, дүрэмч ажиллагаа хангалтгүй

б. Замын хөдөлгөөний хууль, дүрмийн мэдлэг муу, эсвэл огт мэдлэггүйгээр хөдөлгөөнд оролцдог нь энэ хэлбэрийн осол, зөрчил олонтой гарахад хүргэж байна.

Мөн автомашин онхолдох явдал ихэвчлэн гүйцэж түрүүлэх үйлдлийг буруу хийх, хурдыг замын нөхцөлд тохируулахгүй явах, гэрэлд гялбуулах, жолооч автомашин барьж яваа үедээ үүрэглэх зэрэг байдлаар илэрдэг байна.

ЗТО - ын хэлбэрийг графикаар харуулбал:



Боловсруулсан: Н.Ганбат, Ц.Дэлгэр

Зураг 1.4.3 ЗТО - ын хэлбэр

үзүүлбэл:

**ЗТО - ын гаралт сараар**

Хүснэгт 1.4.9

Д/д	Сарууд	2001 он		2002 он		2003 он		2004 он		4 жилийн	
		тоо	хувь	тоо	хувь	тоо	хувь	тоо	хувь	Нийлбэр дүн	Дундаж хувь
1	I.	317	7	254	5.7	241	5.8	316	8.9	1128	6.8
2	II.	200	4.4	198	4.5	167	4	292	8.2	857	5.1
3	III.	170	3.8	189	4.2	145	3.5	257	7.2	761	4.6
4	IV.	233	5.2	205	4.6	232	5.6	268	7.5	938	5.6
5	V.	364	8.1	330	7.4	313	7.5	298	8.4	1305	7.8
6	VI.	412	9.2	450	10.1	401	9.6	275	7.7	1538	9.2
7	VII.	287	6.4	295	6.6	268	6.4	316	8.9	1166	7
8	VIII.	348	7.7	309	7	363	8.8	283	8	1303	7.8
9	IX.	745	16.6	798	18	706	17	327	9.2	2576	15.5
10	X.	480	10.7	460	10.3	491	11.8	365	10.3	1796	10.8
11	XI.	575	12.8	603	13.5	501	12	293	8.2	1972	11.8
12	XII.	363	8.1	362	8.1	332	8	267	7.5	1324	8
Бүгд		4494	100	4453	100	4160	100	3557	100	16664	100

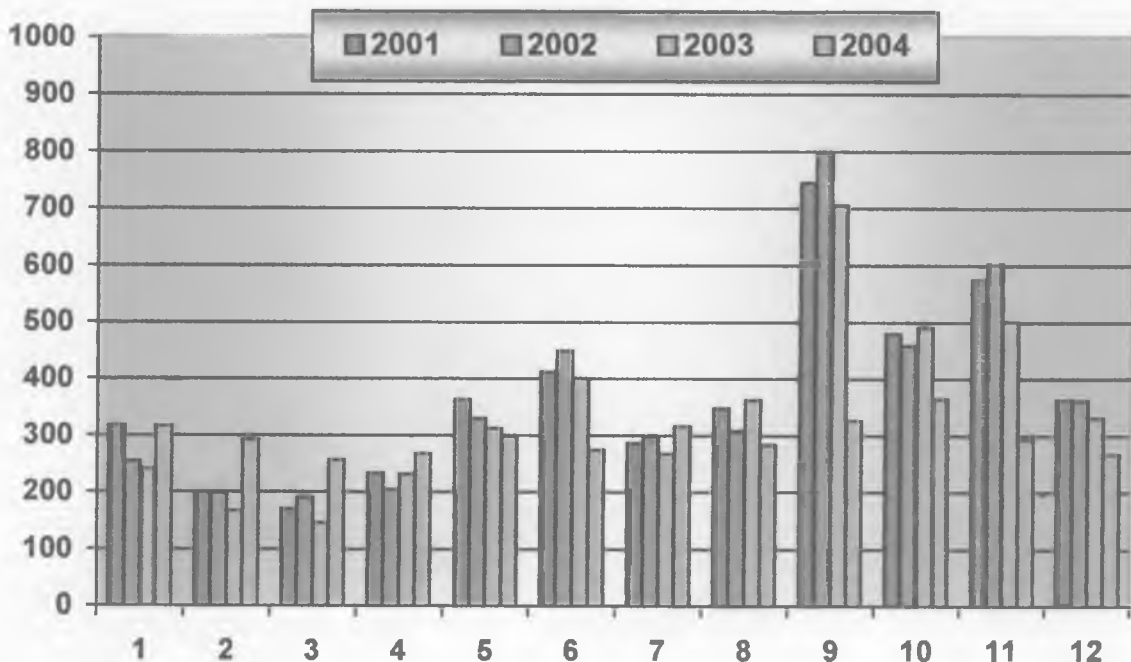
(ЗЦГазар, 2001 – 2004 он)

Дээрхи хүснэгтээс үзэхэд ЗТО ихэвчлэн дараахи саруудад олонтой гарч байна.

- Осол гарах өндөр магадлалтай – 9-р сар
- Осолын аюултай - 6, 10, 11, 12-р сар
- Аюулын зэрэглэлээр дунд зэрэг - 1, 5-р сар
- Аюул багатай - 4, 7, 8-р сар
- Харьцангуй бага 2, 3-р сар тус тус байна.



ЗТО өвлийн улиралд 11, 12 дугаар сард, дулааны улиралд 5, 6 дугаар сард тус тус өсч 2, 3, 4-р сард багасдаг бол, 8 сарын сүүлчээс 10 сарын эх хүртэл хамгийн их гардаг болох нь харагдаж байна.



Боловсруулсан: Н.Ганбат, Ц.Дэлгэр

**Зураг 1.4.4 ЗТО - ын гаралт сараар**

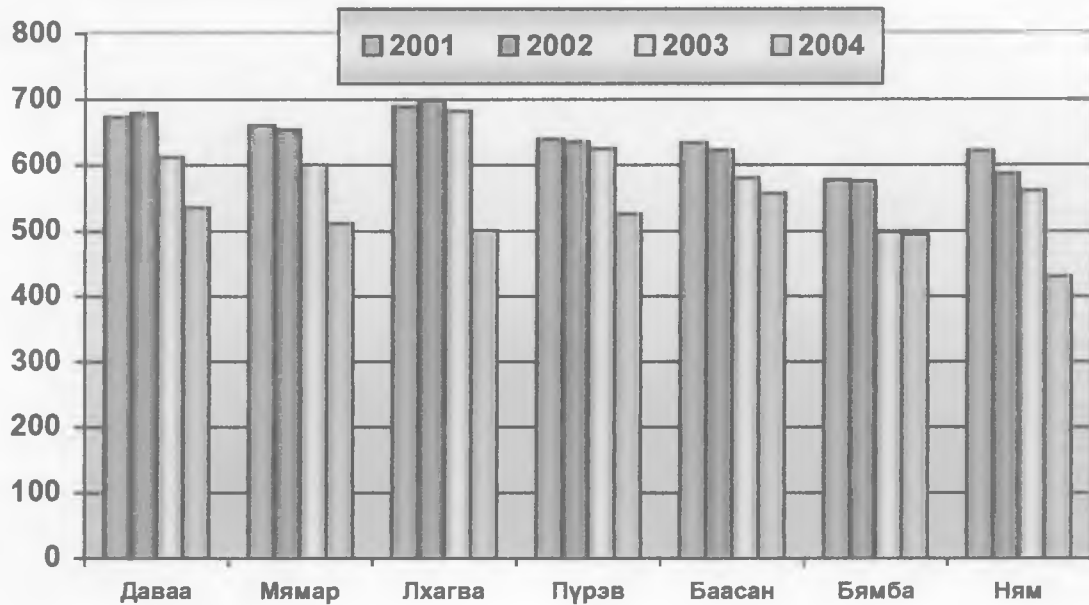
ЗТО-ын гаралт долоо хоногийн өдрүүдэд харилцан адилгүй гардаг. Тухайлбал: Долоо хоногийн Даваа, Лхагва гаригт хамгийн их гардаг, бусад өдрүүдэд харьцангуй бага гардаг байна. Үүнийг дараах хүснэгт, графикаар үзүүлье:

**ЗТО - ын гаралт долоо хоногийн гаригаар**

Хүснэгт 1.4.10

Д/д	Гариг	2001		2002		2003		2004		4 жилийн	
		тоо	хувь	тоо	хувь	тоо	хувь	тоо	хувь	Нийлбэр дүн	Дундаж хувь
1	Даваа	673	15	679	15.2	612	14.7	536	15	2500	15
2	Мягмар	660	14.7	654	14.7	601	14.4	511	14.4	2426	14.6
3	Лхагва	689	15.3	699	15.7	682	16.4	501	14.1	2571	15.4
4	Пүрэв	639	14.2	636	14.3	625	15	526	14.8	2426	14.6
5	Баасан	634	14.1	623	14	581	14	557	15.7	2395	14.3
6	Бямба	577	12.8	575	12.9	498	12	495	13.9	2145	12.9
7	Ням	622	13.9	587	13.2	561	13.5	431	12.1	2201	13.2
Бүгд		4494	100	4453	100	4160	100	3557	100	16664	100

(ЗЦГазар, 2001 – 2004 он)



Боловсруулсан: Н.Ганбат, Ц.Дэлгэр

**Зураг 1.4.5 ЗТО - ын гаралт гаригаар**

ЗТО хоногийн цагуудаар харилцан адилгүй гардаг. Үүнийг доорх хүснэгт, графикаас харж болно.

**ЗТО - ын гаралт хоногийн цагуудаар**

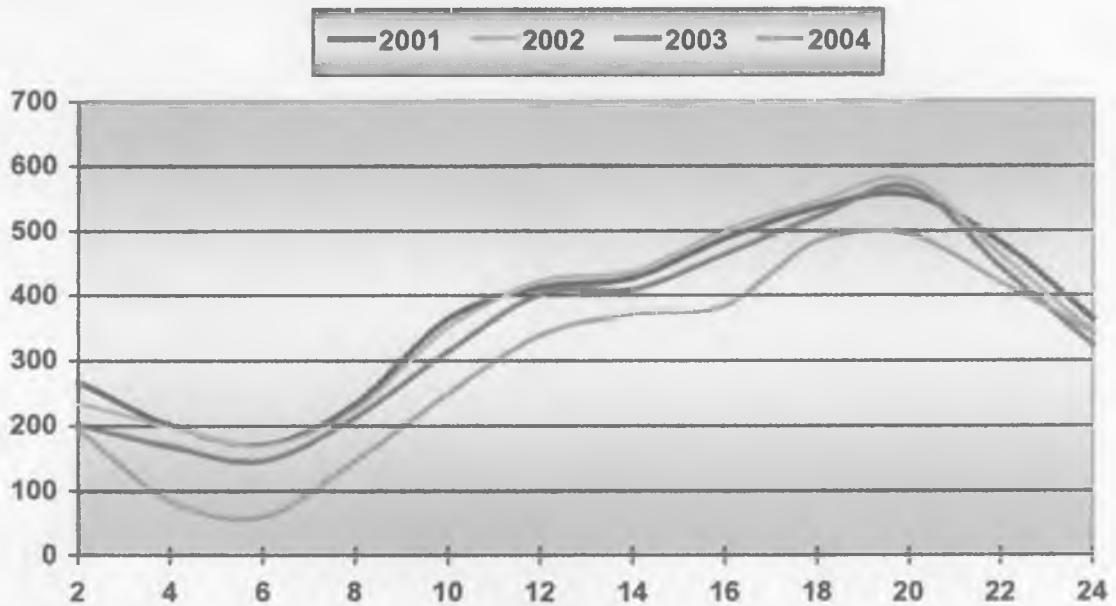
Хүснэгт 1.4.11

Д/д	Цагууд	2001		2002		2003		2004		4 жилийн	
		тоо	хувь	тоо	хувь	тоо	хувь	тоо	хувь	Нийлбэр дүн	Дундаж хувь
1	0-2	267	5.9	234	5.2	201	4.9	194	5.4	896	5.4
2	2-4	200	4.4	198	4.5	167	4	84	2.4	649	3.9
3	4-6	170	3.8	169	3.8	145	3.5	59	1.6	543	3.3
4	6-8	233	5.2	225	5	212	5.1	145	4.1	815	4.9
5	8-10	364	8.1	350	7.9	313	7.5	248	7	1275	7.6
6	10-12	412	9.2	420	9.4	401	9.6	338	9.5	1571	9.4
7	12-14	427	9.5	435	9.8	408	9.9	370	10.4	1640	9.8
8	14-16	488	10.9	499	11.2	463	11.1	383	10.8	1833	11
9	16-18	535	11.9	543	12.2	521	12.5	483	13.6	2082	12.5
10	18-20	555	12.3	578	13	566	13.6	493	13.9	2192	13.2
11	20-22	480	10.7	460	10.3	441	10.6	418	11.7	1799	10.8
12	22-24	363	8.1	342	7.7	322	7.7	342	9.6	1369	8.2
Бүгд		4494	100	4453	100	4160	100	3557	100	16664	100

(ЗЦГазар, 2001 – 2004 он)



Дээрх судалгаанаас үзэхэд ЗТО - ын гаралт өдрийн 10 цагаас нэмэгдэж, 20 - 22 цагийн хооронд хамгийн их гардаг. Харин хүмүүсийн амрах шөнийн цагуудад харьцангуй бага байдаг байна.



Боловсруулсан: Н.Ганбат, Ц.Дэлгэр

**Зураг 1.4.6 ЗТО - ын гаралт хоногийн цагуудаар**

Гудамж замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд замын сүлжээн дэхь хөдөлгөөний хурд хүчтэй нөлөө үзүүлж байна. Хөдөлгөөний хурд нь ЗТО гарахад илүтэй нөлөө үзүүлдэг, үүнийг эгшин зуурын ( олон давтагддаг байршлын орчим дахь ) ба хөдөлгөөний урсгалын ( замын нийт сүлжээний техникийн ) гэж 2 ангилдаг.

Улаанбаатар хотын ЗТО-ын гаралтын байршлын зураглал (картограмм)-ыг үндэслэн хөдөлгөөний урсгалын хамгийн их эрчим, ачаалалтай байдаг Чингэлтэй дүүргийн нутаг дэвсгэрт орших гол замуудад ЗТО хамгийн олонтой давтагддаг 16 байршлын 2 урсгалын нийт 32 цэг дээр нэг удаад 25 - аас доошгүй автомашины хурдын хэмжилт хийсэн. Бүгд 1372 хэмжилт хийж дүнг дүүргийн замын сүлжээний зураг дээр үзүүлэв. ( Зураг 1.4.7-г үз )

Хөдөлгөөний урсгалын дундаж хурдын хэмжилтийн утгыг бүлэглэж математик статистикийн аргаар тодорхойлов. Үүнд:

Алхмын урт  $R = d_{max} - d_{min}$

Алхмын дундаж утга  $d = \frac{R}{K} \quad K=5 Lghm$

Математик дундаж  $\bar{X} = R - K \left( \frac{Sm}{lm} - 1 \right)$



Зураг 1.4.7 Чингэлтэй дүүргийн ЗТО олон удаа давтагдаж гарсан байршлын орчим дахь эгшин зуурын хурдын хэмжилт (радар)



81

**ЗТО олон удаа давтагдаж гарсан байршлуудын хөдөлгөөний  
урсгалын дундаж хурд, км/цагаар**

Хүснэгт 1.4.12

№	Хэмжилтийн цэгийн нэр	Хөдөлгөөний урсгалын хурдын дундаж утга, чиглэлээр	
		баруун	зүүн
1	Цэцэг төв	34	30
2	Улаанбаатар банк	30	30
3	5-р сургууль	44	30
4	Дөлгөөн нуурын баруун тал	37	38
5	Баян бүрдээс хойш	41	34
6	Дэнжийн 1000	36	36
7	Дэнжийн 1000-аас 32-ын тойрог хүртэл	46	43
8	17-оос 32-ын тойрог хүртэл	61	51
9	Хайлааст	51	46
10	Завсрын буудал	66	57
11	Чингэлтэй	52	40
12	Улсын их дэлгүүр	38	40
13	Бөмбөгөр	36	30
14	Гэсэр	46	38
15	Гэсэр өөд	46	-
16	Телевиз уруу	48	41
17	Мэргэжилтний 20-р дэлгүүр	40	36

Боловсруулсан: Н.Ганбат, Б.Батхишиг

Улаанбаатар хотын авто замын сүлжээнд ЗТО олон удаа давтагдан гардаг байршлын орчим дахь эгшин зуурын хурдыг ( радар багажаар ) тодорхойлов. Судалгаанаас үзэхэд хамгийн их хурдын үзүүлэлт 7 буудлаас Завсрын буудал хооронд, мөн 17-р сургуулийн буудлаас 32-ын тойрог хүрэх замд байна. Замын энэ хэсэгт 2001-2003 онд ЗТО хамгийн олон гарчээ. Үүнийг хүснэгтээр үзүүлбэл:

Хүснэгт 1.4.13

№	Хамгийн их хурдтай байршлын нэр	Хурд км/цаг	ЗТО-ын тоо, оноор		
			2001	2002	2003
1	32-ын тойроогоос 17-р сургууль	66.0	67	40	85
2	Завсрын буудал	61.0	56	86	54
	Дүн		123	126	139

Боловсруулсан: В.Октябрь, Ц.Дэлгэр

Мөн Чингэлтэй, Хайлаастын уруу замд хурд өндөр ( 52, 51 км/цаг ), үзэгдэх орчин хязгаарлагдмал, хүн амын төвлөрөл, явган зорчигчийн хөдөлгөөн ихтэй, үүнийг дагаад ЗТО-ын тоо ч өндөр байна.

Автозамын сүлжээний техникийн хурдын хэмжилтийг Улаанбаатар хотын гол замын чиглэлийг төлөөлүүлэн хамгийн их ачаалалтай Энхтайвны гудамж, Их, бага тойрог, Баруун 4 зам, 32-ын тойрог, 7 буудал, Дэнжийн мянга, Хайлааст, Чингэлтэй чиглэлийн замд ( өөд, уруу ) 2 удаа бүгд 838 удаа хийж бүлэглэн хэмжилтийн дундаж утгыг тодорхойлов. Үүнд:

### Техникийн хурд км/цаг

Хүснэгт 1.4.12

Автозамын сүлжээний хурдын бүлэглэл, d	Алхмын дундаж Lm	Үнэмлэхүй давтамж, hm	Давтамжийн нийлбэр, Sm
10-20	15.0	17	17
20-30	25.0	13	30
30-40	35.0	35	65
40-50	45.0	27	92
50-аас дээш	55.0	7	99
Дүн		99	303

Боловсруулсан: Н.Ганбат

Алхмын урт  $R= 50$

Алхмын дундаж  $d =10$

$K=5$

Хурдын математик дундаж  $\bar{X} = 39.7$  км/цаг

Замын сүлжээний хөдөлгөөний дундаж хурд 39.7 км/цаг байна. Хурдын энэ дундаж хязгаарт Улаанбаатар хотод хөдөлгөөнд оролцож буй нийт тээврийн хэрэгслийн 35.0 орчим хувь багтаж байна.

Замын сүлжээн дэх хөдөлгөөний хурдын 17% нь хөдөлгөөний түгжрэл саатлын нөхцөлд, 7% нь өндөр хурдын үед гарна. ЗТО-ын дийлэнхи буюу 54 хувь нь хөдөлгөөний хурдын дээрхи хязгааруудын дотор гарч байгаа нь түгжрэлийн үед автомашин, явган зорчигч шүргэлдэх, өндөр хурданд автомашин мөргөлдөх, явган хүн дайрагдах хэлбэрээр үүсдэг болохыг харуулна. Үүнээс үндэслэн хотын хэмжээнд замын сүлжээн дэхь техникийн хурдыг хөдөлгөөний аюулгүй байдлын

үүднээс дараах 3 бүлэглэлд хувааж болох байна. Үүнд:

**Техникийн хурдын ангилал**

Хүснэгт 1.4.15

Ангилал	Хурд	Тайлбар
Бага	10-30 км/цаг	ЗТО олон гардаг
Дунд	30-50 км/цаг	хэвийн
Дээд	50-60 км/цаг	ЗТО олон давтагдаж гардаг

Боловсруулсан: Н.Ганбат, В.Октябрь

**Дүгнэлт**

- Улаанбаатар хотод сүүлийн 5 жилийн судалгаагаар ЗТО-ын 73.6% нь жолооч нарын ур чадвар, сахилга хариуцлага сулаас шалтгаалж гарсан, 24.2% нь явган зорчигчдын буруугаас үүсчээ.
- ЗТО-ын хэлбэрийг үзэхэд 56% мөргөлдөх, 39.7% нь явган зорчигчдыг дайрсан хэлбэрээр тус тус гарсан байна.
- ЗТО хамгийн өндөр гарсан сар нь 9, аюултай сар нь 6, 10, 11, 12-р сар, аюулын зэрэглэлээр дунд зэрэг нь 1, 5-р сар, аюул багатай сард 2, 3, 4, 7, 8-р сар орж байна.
- Долоо хоногийн Даваа, Лхагва гаригуудад ЗТО хамгийн их гардаг.
- ЗТО-ын гаралт нь өглөө 8 цагаас нэмэгдэж оройн 18-20 цагт хамгийн өндөр байна.
- Улаанбаатар хотын автозамын сүлжээний хөдөлгөөний дундаж хурд 39.7км/цаг байна. Нийт замын сүлжээний хөдөлгөөний хурдны 17% нь түгжрэл, сааталтай нөхцөлд, 7% нь өндөр хурдтай үед хамрагдаж байна. Автомашины хурд 10-30км/цаг буюу хурд бага, түгжрэлтэй үед осол олон гардаг ( хүмүүс автомашины өмнүүр гүйх ), 50км/цаг дээд хурдтай үед мөн осол олон давтагддаг байна. Автомашины хурд 30-50км/цаг байхад осол хэвийн байна.
- Улаанбаатар хотын хэмжээнд гарсан ЗТО-ын 2001-2003 оны судалгааг давтамж, байршил, тоо хэмжээгээр зурагласан картограммаас үзэхэд осол олон удаа давтагдан гардаг уулзвар, байршил 15 байна. ХАБ-ыг хангахад чиглэсэн арга хэмжээг эдгээр газруудад осол гардаг учир шалтгааныг илрүүлэн арилгахад чиглүүлбэл үр дүнтэй болно.

## 2. ИРГЭД ГУДАМЖ, ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ АЮУЛГҮЙ ОРЧИНД АМЬДРАХ ЭРХИЙН ХЭРЭГЖИЛТИЙН ТӨЛӨВ БАЙДЛЫН СУДАЛГАА

### 2.1 ЗТО олон удаа давтагддаг байршил зүйн судалгаа, дүгнэлт

2.1.1 Гудамж, замын хөдөлгөөн ба бага насны хүүхдүүд

2.1.2 Гудамж, замын хөдөлгөөн ба хараагүй хүмүүсийн асуудал

### 2.2 Зам тээврийн ослын үүсвэр, аюулгүй байдлыг хангах арга хэмжээний үндсэн чиглэл

2.2.1 ЗТО-ын шалтгаан, үүсвэрүүд

2.2.2 Автотехникийн улсын үзлэгийн зохион байгуулалт арга барил, явц, чанар, үр дүнд өгөх үнэлэлт

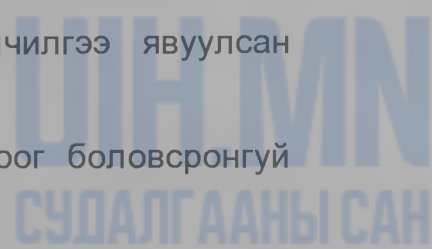
2.2.3 Тээврийн хэрэгслийн тооллого, техникийн хяналтын үзлэгийг хэрэгжүүлэх асуудлаар төр, засгийн төвийн болон нутгийн захиргааны байгууллагуудын бүрэн эрх, үйл ажиллагаа

2.2.4 2004 оны тээврийн хэрэгслийн үйлчилгээ явуулсан байдал, үр дүн

2.2.5 Техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоог боловсронгуй болгох шаардлага

2.2.6 Техникийн хяналтын үргэлжилсэн үзлэгийн систем нэвтрүүлэхтэй холбогдуулан хууль, эрх зүйн орчин, зохицуулалтыг сайжруулах

2.2.7 Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, арга хэмжээний үндсэн чиглэл



85

**ХОЁР. ИРГЭД ГУДАМЖ, ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ  
АЮУЛГҮЙ ОРЧИНД АМЬДРАХ ЭРХИЙН ХЭРЭГЖИЛТИЙН  
ТӨЛӨВ БАЙДЛЫН СУДАЛГАА**

**2.1 ЗТО олон удаа давтагддаг байршил  
зүйн судалгаа, дүгнэлт**

Сүүлийн 3 жилийн байдлаар Улаанбаатар хотод гарсан ЗТО-ын байршил зүйн судалгаагаар нийт 497 байршилд 3892 ЗТО гарснаас осол хамгийн олон давтагдан гардаг 15 байршил байна. Үүнд:

**ЗТО олон удаа давтагддаг байршлын судалгаа**

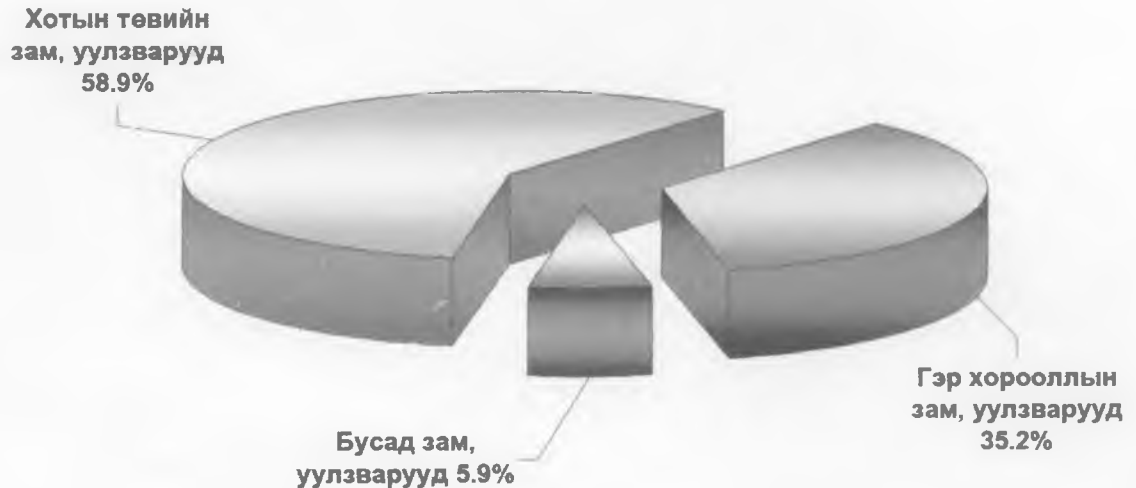
Хүснэгт 2.1

Д/д	ЗТОХ гарсан цэгүүд	2001	2002	2003	Нийлбэр дүн
0	1	2	3	4	5
1	Арслантай гүүрнээс Зүүн 4 замын уулзвар	162	118	141	421
2	100 айлын уулзвар орчим	124	126	129	379
3	Дөлгөөн нуурын уулзвараас Баянбүрд уулзвар	133	123	119	375
4	Эх нялхасын уулзвараас Өргөөгийн уулзвар	122	117	129	368
5	Баруун 4 замын уулзвар орчим	113	128	109	350
6	1-р хорооллын аюулгүйн тойрог орчим	111	130	95	336
7	Их засаг сургуулиас Цайз зах хүртэлхи замд	97	88	65	250
8	Гэсэр сүмийн уулзвар, Бөмбөгөр орчим	91	85	59	235
9	Сансарын туннел, аюулгүйн тойрог орчим	83	72	65	220
10	Завсрын буудал	56	86	54	196
11	32-ын тойргоос 17-р сургуулийн зам	67	40	85	192
12	25-р эмийн сангийн уулзвар орчим	67	54	44	165
13	Мэргэжилтний 20-оос Хүнсний 20-р дэлгүүр	60	53	49	162
14	Маргад төвийн баруун замд	52	60	41	153
15	“Да хүрээ” захын орчимд	42	43	51	136
	Дүн	1380	1323	1235	3938

Боловсруулсан: Н.Ганбат, В.Октябрь

Улаанбаатар хотод 2001-2003 онд гарсан ЗТО-ын 58.9% нь хотын төвийн гудамж, зам, уулзваруудад, 35.2% нь гэрийн хорооллын зам, уулзваруудад, 5.9% нь бусад зам, уулзваруудад гарчээ. Үүнийг графикаар үзүүлбэл:





Боловсруулсан: Н.Ганбат, В.Октябрь

**Зураг 2.1 ЗТО-ын байршил**

Улаанбаатар хотод сүүлийн 3 жил гарсан ЗТО-ын судалгааг үндэслэн ослын тоо хэмжээг хотын замын сүлжээнд тодорхой байрлалаар, масштабаар дүрсэлсэн ЗТО-ын гаралтын байршлын зураглал (картограмм) байгуулав. (Зураг 2.2) Ингэхдээ осол гарсан цэг тус бүрээр ослын тоог харуулсан багана босгож дүрслэн үзүүлсэн. Зураг дээр ослын тоог тусгай масштаб бүхий дөрвөлжин нүдээр давхарлан босгож тэмдэглэсэн. Эндээс хамгийн өндөр багана бүхий цэг нь ЗТО хамгийн олон удаа давтагддаг байршлыг харуулна.

ЗТО-ын гаралтын байршлын зураглал ( картограмм )-аас үзэхэд хотын төвийн хэсгийн зам, уулзваруудад, тухайлбал Улсын багшийн их сургуулийн уулзвараас Зүүн 4 замын уулзвар хүртэлхи замд, 100 айлын уулзвар орчим, Дөлгөөн нуурын уулзвараас Баянбүрдийн тойрог хүртэлхи замд, гэр хорооллын замууд буюу Завсрын буудал, 32-ын тойргоос 17-р сургуулийн буудал хүртэлхи замд ЗТО хамгийн олноор гарсан болох нь харагдаж байна. Эдгээр зам, уулзваруудад тухайн замын техникийн байдал болон хөдөлгөөний нөхцөл зэргээс шалтгаалан ЗТО гарсан шалтгаан, эх үүсвэр нь өөр өөр байгаа. Жишээлбэл; Завсрын буудал ба 32-ын тойрог орчим автомашины хурд өндөр байдаг учир явган хүний хамгаалалтын хайс, хашлага хийх, замыг тэмдэгжүүлэх, Хотын төвийн уулзвар, замуудад ЗЦА-ны байнгын пост ажиллуулах, 100 айл, Дөлгөөн нуур орчимд хөдөлгөөний нөхцөлд саад болж байгаа зүйлүүдийг арилгах гэх мэт тухайн байрлалд тохирсон арга хэмжээнүүд авах хэрэгтэй юм.

УБ хотын ЗТО – ын гаралтын байршлын зураглал





ЗТО-ын гаралтын байршлын зураглал ( картограмм ) нь ЗТО олон удаа давтагддаг байршил, ослын тоо хэмжээг замын сүлжээнд зураглалаар тодорхой харуулах, осол гарсан хүчин зүйлүүд, орчны нөлөөллийг тодорхойлох, авах арга хэмжээг төлөвлөж хэрэгжүүлэх, нэмэлт тодруулга хийх зэрэгт чухал ач холбогдолтой юм.

**Улаанбаатар хотод ЗТО олон удаа  
давтагддаг байршлын эрэмбийн судалгаа**

Хүснэгт 2.2

Д/д	Замын чиглэл, байршил, уулзвар , гарцын нэр	Ослын тоо
1	Бага тойрог ба хотын төв хэсэг	2080
	➤ Улсын багшийн их сургууль	421
	➤ Зүүн 4 зам	379
	➤ Баруун 4 зам	375
2	Их тойруу зам	1600
	➤ Дөлгөөн нуур	135
	➤ 3-р сургууль	120
3	Баруун 4 зам – Саппоро төв	500
4	32-ын тойрог – 7 буудлын зам	450
	➤ 32-ын тойрог	110
	➤ 6 буудал	120
5	Саппоро – Орбитын зам	400
	➤ Саппоро тойрог 140	
6	Зүүн 4 зам – Офицеруудын ордон	330
	➤ БЗДүүргийн захиргаа	80
7	Дамбадаржаа – Дарь-Эх	280
	➤ Дарь-Эхийн хуучин эцэс	60
8	Амгалан – Тээвэрчдийн гудамж ( Нарны зам )	220
9	Сансар –Цайз зах	215
10	Телевиз – Баянхошууны зам	200
11	Энхтайвны гүүр – Яармагийн зам	130
12	СХД-ын захиргаа – Баянхошууны зам	110
13	Орбит - Сонсголон	100
14	Цайз зах - Шархад	100
15	Дэнжийн мянгын зам	80
16	Энхтайвны гүүр – Зайсангийн зам	75
17	Хайлаастын зам	70
18	Яармаг – Нисэхийн зам	40
19	ЗЦГ – Их тэнгэрийн зам	25
20	Офицеруудын ордон – Шархадны зам	25
21	Чингэлтэйн зам	25
22	Баянхошуу – Зүүн салааны зам	10
23	Амгалан – Улиастайн зам	10

Боловсруулсан: Н.Ганбат, Ц.Дэлгэр

ЗТО-ын эрэмбийн судалгааг үндэслэн хотын гудамж, замыг гарсан ЗТО-ын тооноос хамааруулж 50 хүртэл, 51 - 200, 201 - 500, 501-1000, 1001-ээс дээш удаа гарсан гэж ангилж болох байна. Энэхүү ангилал нь ЗТО-оос урьдчилан сэргийлэх ажлыг аль цэг, хэсэгт илүүтэй анхаарах, техникийн болон зохион байгуулалтын арга хэмжээг чиглүүлэх, хяналт шалгалтыг төвлөрүүлэх зэрэгт чухал ач холбогдолтой болно.

### 2.1.1 Гудамж, замын хөдөлгөөн ба бага насны хүүхдүүд

Улаанбаатар хотод 900 гаруй мянган хүн амьдарч байгаагийн 22.2 хувь нь 18 хүртлэх насны хүүхэд залуучууд байна. Эдгээрээс 300 орчим мянга нь бүх шатны бага, дунд, их, дээд сургуульд суралцагсад, үүнээс бага дунд сургуульд 200 орчим мянган хүүхэд сурдаг байна. Дээрхээс үзэхэд Улаанбаатар хотод улсын нийт хүн амын бараг тэн хагас нь төвлөрч, тэдгээрийн 100 мянган хүн тутмын 2880 нь автын болон бусад осолд өртөж, амь насаа алдах, эсвэл эрэмдэг, зэрэмдэг болдог болох нь харагдаж байна. Ийм учраас нийслэл хотын хүн ам, иргэдийн амь нас, эрүүл мэндэд зам тээврийн ослын нөлөөг судлах, тэр дундаас хүүхдүүд, сургуулийн сурагчдын аюулгүй байдлын асуудал хэрхэн хангагдаж байгааг судлах нь тулгамдсан хурц асуудал мөн.

Улаанбаатар хотод бүх шатны сургууль ба түүнд суралцагсадын тоо байнга өсөж байна. Үүнийг хүснэгтээр үзүүлбэл:

#### Сургуулийн тоо

Хүснэгт 2.1.1

Д/д	Онууд	Нийт сургуулийн тоо	Үүнээс			
			Бага	8 жил	10 жил	ТМС, коллеж, их, дээд сургууль
1	1990	101	7	32	62	35
2	1995	107	5	12	90	66
3	2000	146	37	18	91	141
4	2003	163	14	23	120	147

(УБ хотын статистик мэдээлэл судлалын газар, 2004 он)

## Суралцагсадын тоо

Хүснэгт 2.1.2

Д/д	Онууд	Нийт суралцагсдын тоо	Үүнээс		
			Бага, дунд сургуульд	ТМС-д	Коллеж, их, дээд сургуульд
1	1990	156533	112232	33831	10470
2	1995	166271	121660	35320	9291
3	2000	263836	162461	69986	31389
4	2003	306613	179956	91422	35235

( УБ хотын статистик мэдээлэл судлалын газар, 2004 он )

Нийслэл хотод ЗТО-д 2003 онд 3892 хүн ЗТО-д өртсөний 460 буюу 11.8% нь, 2004 онд 3557 хүн өртсөний 420 буюу 11.8% нь тус тус хүүхэд байв. Ийнхүү зам тээврийн осол, хэргийн 12 орчим хувийг хүүхэд осолдсон тохиолдол эзэлж байна. 2001 - 2003 онд нийслэлд гарсан зам тээврийн ослын байршлын тоо, хэмжээг зураглан үзүүлсэн картограмм дээр нийслэлийн ерөнхий боловсролын сургуулиуд ба тусгай дунд, мэргэжлийн коллежүүд, их, дээд сургуулийн байршлыг давхцуулан судлахад ЗТО-ын болон бүх шатны сургуулиуд, тэдгээрт суралцагсдын тоо хэмжээ нь автокоррелляцын хамааралтай нь нотлогдов. Өөрөөр хэлбэл сургууль цэцэрлэгийн байршил ихтэй тэр хэсэгт хүүхдүүд ЗТО-д нэрвэгдэх магадлал өндөр байна. Энэ хамгийн эмзэг асуудал юм. Бага насны хүүхэд бол Монгол орны ирээдүй билээ. Гэтэл 3 жилийн дундажаар ЗТО-д жилд 5000 орчим хүн өртдөгөөс 500 орчим бага насны хүүхэд байгаа нь үнэхээр харамсалтай тоо баримт юм.

2004 оны 12 сарын байдлаар Улаанбаатар хотод нийт 208422 өрхийн 942747 хүн амьдарч байна. Мөн хөдөө, орон нутгаас 68808 хүн нийслэл хотод шилжин ирж, 1396 хүн хотоос шилжин явжээ. Мөн онд 14795 хүүхэд мэндэлж, 6017 хүн нас барсан байна. Улаанбаатар хотын ерөнхий боловсролын сургуулийн байршлыг 3-р хавсралтаар, хүүхэд, залуучууд зам тээврийн осолд хамгийн их өртсөн уулзвар гарцын байршлын судалгааг 4-р хавсралтаар тус тус үзүүлэв.

### Дүгнэлт

- Нийслэл хот нь Монгол улсын соёл, шинжлэх ухааны байгууллагууд, бүх шатны сургуулиудын төвлөрөл болсон учраас хүн амын 60 гаруй хувийг 35 хүртлэх насны хүүхэд, залуучууд эзэлж байна.
- 2003 – 2004 онуудад зам тээврийн осолд өртөгсөдийн 11.8% нь 18 хүртлэх насны хүүхэд байв.
- Зам тээврийн осол байнга давтагддаг байршлын зураглалаар хаана осол их байна тэр хавьд сургууль, цэцэрлэг байрлаж байгаа шууд хамаарал илэрлээ. Сургууль цэцэрлэгийн хаалгыг зам тийш шууд гарцгүй хаалт, хамгаалалттай байгуулах шаардлагатай.
- Замын хөдөлгөөний дүрэм, хөдөлгөөний сахилга, соёлыг дээшлүүлэх зорилгоор цэцэрлэгийн ахлах, сургуулийн бэлтгэл бүлгийн хүүхдүүдэд бага наснаас нь сургалт явуулах хэрэгтэй байна.
- Нийслэлд шинээр төрсөн нийт хүүхдийн 3.3 хувь, 18 нас хүртлэх насны хүүхэд залуучуудын 11.8 хувь нь тус тус ЗТО-д өртөж байгаа түвшинд дүгнэлт хийж “ Хүүхэд – ЗТО ” сэдэвт төсөл боловсруулан хэрэгжүүлэх шаардлагатай байна.

#### 2.1.2 Гудамж, замын хөдөлгөөн ба хараагүй хүмүүсийн асуудал

Нийслэлийн хүн амын өсөлтийн судалгаанаас үзэхэд шилжин ирэгсдийн механик өсөлт 76.2%, цэвэр өсөлт 11.5% тус тус байсан байна. Эдгээрийг 2003 оны жилийн эцсийн хүн амын өсөлтийн судалгаатай харьцуулахад 8.4% өсжээ. Өнөөдөр нийслэлд өндөр настан 140 мянга, тахир дутуугийн болон хөдөлмөрийн чадвараа алдсан групптэй 60 мянга орчим хүн байгаа, нийт эмзэг бүлгийн дүнгээр 200 мянга орчим хүн байна.

Үйлдвэрийн ба ахуйн гэмтэл өссөөр байна. Гэмтэл согогийн сэргээн засах клиник төвийн хийсэн судалгаагаар манай улсад 2004 онд түлэгдлийн улмаас нийт 4061 хүн осолдсоноос 0 – 4 насны хүүхэд 42% - ийг эзэлж байна. Тэд голчлон эцэг эх, асран хамгаалагч, заримдаа цэцэрлэгийн багш нарын анхаарал, болгоомжгүйгээс халуун хоол, цай, буцалсан усанд түлэгджээ.

Улаанбаатар хотод ЗТО-д өртөгдөх магадлал ихтэй нийгмийн эмзэг бүлэгт хамаарах хараагүй болон тахир дутуу хүмүүсийн асуудал онцгой байр эзэлж

байна. Иймд хараагүй хүмүүсийн үйлдвэр ба нийтийн байр ( Хан-Уул дүүрэг ), хараагүй хүүхдийн сургууль ( Сүхбаатар дүүрэг )-ийн орчим замын хөдөлгөөний нөхцлийн байрлал зүйн болон зорчих хэсэгт тусгайлан судалгаа явуулав.

Улаанбаатар хотод хүмүүс ахуйн нөхцөлд болон ажлын байрандаа хөдөлмөр хамгааллын ба ердийн, мөн техникийн шалтгааны ослоор тахир дутуу, эрэмдэг болох тохиолдол олширч 2002 онд 63252 хүн тахир дутуугийн тэтгэвэр авч байсан бол 2003 онд 67615 болж, нэг жилд 7.6% нэмэгдсэн нь ажиллах хүчин цөөтэй манай оронд хөдөлмөрийн чадвар алдалтын аюул хэдийн нөмөрчээ. 2004 онд УБ хотын нутагт зөвхөн Хараагүй хүмүүсийн нийгэмлэгт бүртгэлтэй иргэдээс иргэн Батжаргал автомашинд дайруулан нас барсан, мөн 4-5 хүн машинд шүргүүлж гэмтсэн байна, Улсын клиникийн төв эмнэлгийн нүд судлалын тэнхмийн эрхлэгч доктор, тэргүүлэх эмч Д.Лхагвадолгорын тодорхойлсоноор "Хотжилтын сөрөг үр дагавар, ахуй үйлдвэрийн осол, гэмтэл өссөнөөс хүн амын нүдний гажиг, хараа эрс муудах хандлага эрчимжиж байгаа. 2004 онд тус эмнэлгийн нүдний тасагт 1592 хүн хэвтэж эмчлүүлжээ". Улаанбаатар хотод хараагүй хүмүүсийн нийгэмлэгт албан ёсны бүртгэлтэй 1200 гаруй иргэн бий. Эдгээрээс 70 хүн хараагүй хүмүүсийн үйлдвэрт оёдол, нэхмэл, эсгий, мужааны чиглэлээр ажилладаг. Мөн 15 хүн өдөр бүр Улаанбаатар хотын гэр хорооллоос нийтийн тээврийн хэрэгслээр зорчин ажилдаа ирдэг байна. Хан-Уул дүүрэгт орших хараагүй хүмүүст зориулсан 61 айлын нэгдсэн орон сууцанд нэг байранд 1-2 хараагүй хүн гэр бүлийн хамт амьдардаг.

Хараагүй хүмүүс ажилдаа ирэхийн тулд 1-2 автобус дамжиж, Үйлдвэр Комбинатын автобусны буудалд буугаад, 5-6 уулзвар гарц нэвтэрч, хөдөлгөөний эрчим ихтэй 2 зам, Дунд голын гүүрийг гатлан үйлдвэр ба байрандаа очдог. Энэ чиглэлд хийсэн судалгаагаар хараагүй бүү хэл хараатай хүн давж, тээглэж ойчихоор 27 саад байв. Хүний мөс чанар муудсанаас хараагүй хүнийг зам, уулзвараар хөтлөөд, гаргаад өгдөг хүнгүй, автомашинууд зам тавьж өгдөггүй зэргээс нэг зам хөндлөн гарахын тулд 2 цаг хүлээх тохиолдол гардаг гэж хараагүй хүмүүсийн үйлдвэрийн ажилчин Жаргал ярьсан юм. (ЭТМСН,Н. Ганбат)

Хараагүй хүмүүсийн зорчих замын дагуу 2004 оны 1-р сарын 12-17-ны өдрүүдэд хийсэн ажиглалтаар үйлдвэрийн гол хаалга, ажилчдын байрны хооронд олон төрлийн хавтан саадтай, урд зам өөд гарах хажуу налуу (10x20м) цул мөстсөн, замын 2 хэсэгт " Хараагүй хүн " гэсэн замын тэмдэгтэй боловч "Явган хүний гарц", хурдыг хязгаарласан заалт тэмдэггүй, Дунд голын гүүрний



чиглүүлэх хашлага, хаалт эвдэрч, тоногдсон учраас хараагүй хүн эрэг, хажуу руу унах боломжтой, гүүрний эцэст барилгын хавтан овоолж, хашаа тулган барьсан, урд зам дээрх “ Хараагүй хүн ” баруун талын тэмдэгийг авч, тоносон байв. Мөн энэ замын урд “Дугуй засварын газар” ажиллуулж байгаагаас үйлчлүүлэх автомашинууд орж, гарах 3 салаа зам гарсан, замын хаалт, бродюрыг эвдэж, зайлуулж хаяжээ. Тэрчлэн өмнөх орон сууцны хорооллын дундуур хараагүй хүнд зориулсан зам, хаалт байхгүй, эндээс 5-6 уулзвар, гарцыг гатлан замдаа 50-60см өндөртэй траншейны цементэн таг, замын хашлага 12-ыг давж 710 м замыг туулан сая автобусны буудал хүрнэ.

Хараагүй ба сонсгол муутай хүүхдүүдийн сургууль ( 29 ба 116-р сургууль ) Сүхбаатар дүүргийн 100 айл орчимд бий. 116-р сургуульд хараагүй ба сул хараатай 75 хүүхэд сурдаг. Үүнээс 40 хүүхэд нь тэндээ дотуур байранд амьдардаг. Үлдсэн 35 хүүхэд нь өдөр бүр хотын бүх дүүргээс эцэг эх, хүнээр замчлуулан сургуульдаа ирдэг байна.

100 айлын автобусны буудлын орчимд замын 2 талд “ Хараагүй хүн ” тэмдэгтэй, явган хүний гарц бий. Автобусны буудлаас сургууль хүртэл 170м зайтай. Энд уулзварын хойд эхэнд замд тулган хашаа шинээр барьсан, барилгын суурь хавтан буулгасан, замын дагуу контейнер тагласан, хашлага саад 16, хараагүй хүний зориулалтын замгүй тул явах боломжгүй хүндрэлтэй газар юм. Харин сургуулийн хашааны хаалганы 20м, сургуулийн үүднээс сонсголын дутагдалтай 29-р сургуулийн чиглэлд эргэх булан хүртэл “ Хараагүй хүн явах ” зориулалтын тэмдэг тавьсан байна. Энэ тэмдэг ( хараагүй хүн )-ийн талаар 100 айлын зогсоолын замд яваа болон зогсоолд байсан 10 автомашины жолооч нараас лавлахад 7 жолооч ийм тэмдэг байдаг “ хааяа хараагүй хүн явж таардаг ” гэсэн бол, 3 жолооч энэ тэмдэгийг мэдэхгүй, бүр нэг жолооч (жолооны курс 2003 оны 12 сард төгссөн эмэгтэй) “ ийм тэмдэг байдгийг мэдэхгүй ” гэхэд хөдөлгөөнд яаж оролцдог юм бэ? гэж асуухад урсгалаа дагаад л явдаг гэж байв.

2004 онд Улаанбаатар хотын гудамж замыг тохижуулах төслийн хүрээнд “ Хараагүй хүмүүс явах зориулалтын ” замыг Гадаад хэргийн яам - Улсын багшийн их сургууль-Сэлбийн гүүр хүртэл 800м, 3-р хорооллын замд 1200м зам тавьж тохижуулсан гэх байдлыг газар дээр нь судлаж, фото зургаар баримтжуулав. Судалгааг зургаар үзүүлэв. Үүнд:



Хараагүй хүмүүсийн үйлдвэрийн өмнөх зам дээр цементэн бетон шон хаясан байдал ( Хан-Уул дүүрэг )



Хараагүй хүмүүсийн явах замд ус сувгийн хоолой байрлуулсан нь ( Хан-Уул дүүрэг )



УБИС-ийн өмнөх хараагүй хүмүүсийн зам голлуулан зарлалын самбар байрлуулсан нь ( Энхтайвны өргөн чөлөө )



Хараагүй хүмүүсийн замыг голлуулан замын тэмдэг зоосон байдал ( Энхтайвны өргөн чөлөө )



Хараагүй хүний замыг голлуулан зарлалын ( рекламны ) самбар байрлуулсан нь ( Энхтайвны өргөн чөлөө )



Зөвхөн багшийн их сургуулиас Сэлбийн гүүр хүртэл 390м явган хүний зориулалтын зам дээр 6м-56м зайтай элдэв төрлийн 15 ширхэг шон, реклам, зарлалын самбарын суурь, замын тэмдэг зэргийг голлуулан зоосон байв. Ийнхүү “Хараагүй хүний зам” төсөл нь анхнаасаа бодлого, зохицуулалтгүй явагдсан ба замыг барих хавтан өрөх ажлын явц, ажлын гүйцэтгэл хяналтгүй хийгдэж, нэг талаас цөөн хүн, компаний мөнгө олох хэрэгсэл, эх үүсвэр болж хийгдсэн хараагүй байтугай хараатай хүн явах ямарч боломжгүй зүйл болох нь тодорхой байна.

Нэгэнт энэ замаар явахад алхам тутамд шон таарч хараатай хүн мөргөж, савж унахаар зүйл болох нь тодорхой тул үүгээр мэдээж хараагүй хүмүүс явж ашиглах боломжгүй, хөрөнгө мөнгө дэмий үрсэн, нийт хараагүй хүний төлөө анхаарал халамж тавьсан мэт тайлан цаасан дээр үлджээ. Ер нь “ийм” замын талаар олон нийтэд ойлгоц байдаггүйг Улсын багшийн их сургуулийн орчимд 25 иргэнээс санал асуулга явуулахад ганц хүнээс бусад нь “шар өнгөтэй зам” гэж хариулсан байна. Улсын багшийн их сургуулийн уулзварт ажиллаж байгаа 3 зохицуулагчийн 2 нь энэ ямар төрлийн зам болохыг мэдэхгүй байв. Түүгээрч зогсохгүй “Улаанбаатар зам засвар” компани Улсын багшийн их сургуулиас зүүн тийш 115м-т орших хойд талын туслах замын уулзварт “Зүүн гар тийш эргэх” заах тэмдэг, “Нэг чигийн хөдөлгөөний төгсгөл” зэрэг замын тэмдгүүд ба шонг мөн хараагүй хүмүүсийн замын явах хэсгийг яг голлуулан зоосон байна.

### **Дүгнэлт, санал**

Нийслэл хотын төр, захиргааны байгууллагуудаас хараагүй, тахир дутуу иргэд замын хөдөлгөөнд аюулгүй оролцох нөхцлийг хангах, аюулгүй байдлыг бүрдүүлэх бодлогын чанартай, нэгдсэн цогц арга хэмжээ үндсэндээ алга байна. Мөн нийгмийн эмзэг бүлгийн аюулгүй байдал, амьд явах эрхийг хангах талаар “Хараагүй хүмүүсийн нийгэмлэг” ч хараатай ажиллах шаардлагатайг тэмдэглэж хэлмээр байна. Нийслэл хотын зам тээврийн сүлжээн дэхь хараагүй хүмүүсийн явах замын өнөөгийн байдалд хийсэн судалгаанаас дүгнэлт хийж, дараах саналыг дэвшүүлж байна. Үүнд:

1. 2003-2004 онд хараагүй хүмүүсийн явах ( дээрх чиглэлийн ) зам тавьсан гүйцэтгэгч байгууллага, удирдах ажилтан нарт хариуцлага тооцож, замын ажлыг дахин хийлгэх, хараагүй хүмүүсийн явах замыг голлуулан зоосон реклам, мэдээллийн самбаруудыг шилжүүлж зөөх, замыг сайжруулах,

хөрөнгө зардлыг эдгээр самбарыг тавьсан байгууллагуудаас гаргуулах.

2. Хараагүй хүмүүсийн замын байдлыг шалгах, тавьсан замыг хүлээн авах, үнэлэлт өгөх үйл ажиллагаанд “Хараагүй хүмүүсийн нийгэмлэг”-ийн төлөөллийг заавал оролцуулдаг байх. Мөн Хан-Уул дүүргийн Үйлдвэр-7 буудлын чиглэлийн автобусны, Ажилчны соёлын ордны арын замын автобусны буудлыг хуучин байсан АҮК ( нэртэй ) байрлалд нь нүүлгэж, тохижуулах. Энд нийтийн тээврийн үйлчилгээний 2 буудал ойртон давхцаж, зам тээврийн осол гарах нөхцлийг үлэмж бүрдүүлж байгааг мэргэжлийн байгууллагуудын судалгааны үр дүнгээр хийсэн зураглал нотолсон байгааг анхааралд авах.
3. Цагаан хаалганы хажуугийн буудлаас хойд зүг Дунд голын гүүр хүртлэх орон сууцны байшингийн дундуур явсан гудамжийг хараагүй хүмүүс зорчих зориулалтаар тохижуулах. Үүнд:
  - ❖ Энэ гудамжинд автомашин орохыг хориглох
  - ❖ Хараагүй хүмүүсийн чиг барих хашилт, бариул бий болгох
  - ❖ Гудамжны замын чигт хараагүй хүнд саад болохуйц ( траншейны таг, бродюр г.м. ) зүйлийг зайлуулж, тэгшлэх
  - ❖ Дунд голын урд замыг тэмдэгжүүлэх
  - ❖ Дугуй засварын газрыг нүүлгэх
  - ❖ Тээврийн хэрэгслүүд төв замаас гарч, замын хажуу талаар олон салаа зам гаргасныг журамлах
  - ❖ Өвөл халтиргаа, гулгаа үүсдэг замын хэсгийг байнга цэвэрлэх
4. Хараагүй хүүхдүүдийн сургууль орох ( 100 айлын зам ) замын чиглэлд мөн дээрхийн адил тохижилтын ажил хийх. Үүнд:
  - Замын дагуух контейнеруудыг нүүлгэх
  - Барилгын суурийн блокийг зайлуулах
  - Уулзвараас сургуулийн байр хүртэл зам тавих

УИХ.МН  
СУДАЛГААНЫ САН

## 2.2 Зам тээврийн ослын үүсвэр, аюулгүй байдлыг хангах арга хэмжээний үндсэн чиглэл

### 2.2.1 ЗТО-ын шалтгаан, үүсвэрүүд.

- Хотын хүн амын механик өсөлт нэмэгдэж хүн амын тоо, суурьшил, нягтрал ихэссэн. 2004 оны эцсийн байдлаар Улаанбаатар хотын хүн амын механик өсөлт 88.5%, цэвэр өсөлт 11.5% байна.
- Тээврийн хэрэгслийн тооны өсөлтийг дагаж хотын төвийн гудамж, замын хөдөлгөөний урсгал, ачаалал эрс нэмэгдэж гудамж замд хөдөлгөөний саатал, түгжрэл их гарах болсон. Автомашины тоо 50%-аар өсч, Хотын төв, Энхтайвны өргөн чөлөөний зүүн, баруун 4 зам орчимд хөдөлгөөний саатал, замын түгжрэл 30минутаас 2цаг хүртэл үргэлжилдэг байна.
- 40, 50 мянгатын орон сууц, Дэнжийн 1000, Зуун айл, Цэцэг төв зэрэг хотын төвийн хэсэгт ихэнхи орон сууц, үйлчилгээний барилгуудын нэгдүгээр давхрыг бодлого, төлөвлөлт, хяналт муутай өргөтгөл хийж, дэлгүүр, супермаркет, зоогийн газар, бар, үйлчилгээний төвийг зам уруу нь түрж, шахах байрлуулснаас явган хүний зам танагдаж, замын үзэгдэх орчин үлэмж хязгаарлагдан хөдөлгөөний нөхцлийг хүндрүүлсэн. Үүнээс шалтгаалан төв замуудын 1-р эгнээ үндсэндээ автомашины зогсоол болон хувирсан.
- Гудамж замд тулган хүнсний болон өргөн хэрэгцээний бараа, барилгын материалын дэлгүүр, үйлчилгээний олон газар дэргэдээ автомашины зогсоол, талбайгүйгээр төлөвлөлт муутай баригдаж байгаа нь хөдөлгөөний нөхцөл, аюулгүй байдал, экологийн шаардлагыг эрс хүндрүүлсэн.
- Бөмбөгөр, гэр хорооллын эцсийн буудал ( 7 буудал, Хайлааст, Баянхошуу, Яармаг, УБИС, МҮЭСТО, 5 шар г.м. ) зэрэг тээврийн хэрэгсэл, явган хүний хөдөлгөөн ихтэй, олон хөлийн газар бүхий төв гудамж, замуудын дагуу ТҮЦ, сонин хэвлэл, ногоо, жимс зарах саравч, гар дээрээс худалдаа хийх болон нийтийн тоглоомын (биллярд) цэгүүд олноор ажиллуулж байгаагаас явган хүн зориулалтын замаар явах боломжгүй болсон. Мөн Бөмбөгөр, Улсын багшийн их сургууль, Судалт төв, Төмөр Замын Төв буудал орчим архи (найрка) зарах явдал ч энд хамаарна.
- Зам гүүрийн техникийн байдал, ашиглалт, арчилгаа, гэрэлтүүлэг шаардлагын хэмжээнд бус, нэгэнт байгуулснаа засвар, арчлалтыг тогтмол хийж тордох ажил орхигдсон, эвдэж тонох нь ердийн үзэгдэл болсон, засвар, арчлалтын тогтсон систем ч алга байна.
- 4 зам, Элба төв, Барс ба Нарантуул зах зэрэг хөдөлгөөний урсгал, ачаалал

ихтэй гудамж замд нийтийн тээврийн хэрэгсэл, бага оврын автобус, таксийн зогсоолууд давхцуулан байрлуулсан нь замын хөдөлгөөний түгжрэл, ЗТО-ын шинэ эх үүсвэр бий болгож байна.

- Мобиком төв, УИД орчимд үйлчилгээний болон албан байгууллагууд автомашины нийтийн зогсоол байхгүй юмуу байгаа нэг нь талбайн багтаамж муутай, стандартын шаардлага хангахгүй байна.
- Шархад, Дэнжийн 1000, 17-р сургууль, 100 айл орчимд замын дагуу автосервис, автомашины угаалгын болон тусгай шингэн худалдах, нүүрс, түлшний мод зарах, хоёрдогч түүхий эд авах, барилгын болон бусад материалыг ил задгай зарах зэрэг техникийн зориулалттай үйлчилгээний цэгүүдийг хотын ерөнхий төлөвлөгөө, хот төлөвлөлтийн нэгдсэн ноором, стандартын шаардлагыг зөрчин дур зоргоор олноор байгуулах болсон. Энэ нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын нөхцөл алдагдах, шаардлага зөрчигдөх, хөдөлгөөний нөхцлийг хүндрүүлэх, байгаль орчныг бохирдуулах эх үүсвэр болж байна.
- Замын хөдөлгөөнд оролцогчдын хөдөлгөөний соёл муу, ЗХД-ийн шаардлага, заалтыг зөрчих дутагдал байнга давтагддаг нь ЗТО-ын эх үүсвэр болдог. Энд замын хөдөлгөөнд оролцож байгаа тээврийн хэрэгслийн жолооч, хөдөлгөөнд яваа тээврийн хэрэгсэл, явган зорчигчид хамаарна. Төв замаар яваа автомашины өмнүүр туслах замаас дайрч орох, замын нөхцөлд хурдаа тохируулахгүй, ялангуяа замын уруу хэсэгт, хурдаа тохируулахгүй, хоорондын зай барихгүй явах, зам тавьж өгөхгүй байх, тээврийн хэрэгслээ зогсоох арга хэмжээ авч чаддаггүй зэргээс 2-3 ба түүнээс дээш олон тооны автомашин нэг зэрэг осолд орох тохиолдол өссөн байна. Явган зорчигчид гудамж, зам, уулзварыг гарцгүй газраар, гэрлэн дохио, тэмдэг, тэмдэглэгээний заалтыг зөрчиж нэвтрэх, замын хаалт, хашлага дээгүүр давах, согтуугаар замын хөдөлгөөнд оролцох, хөдөлгөөнд яваа тээврийн хэрэгслийн өмнүүр болон хойгуур өрсөж гүйх, анхаарал болгоомжгүй явах зэргээр ЗТО-д ертөх нь олонтой байна.
- ЗТО-ыг судалгаа, хяналттай бүртгэж тооцох, урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээний цэгцтэй, тууштай бодлого үгүйлэгдэж байна. Судалгаагаар 32-ын тойрогт эргэх үйлдэл хийж байгаа 100 автомашины 47 нь гэрлэн дохио өгөхгүй байв. Үүнд, нийтийн тээврийн том ба бага оврын автобус, суудлын “Jeep” автомашинууд голчлож байна.

ЗТО гарахад нөлөөлж байгаа гол хүчин зүйлүүд, эх үүсвэрүүдийн фото баримтыг дараах зурагнуудаар үзүүлэв.

**1. Орон сууцны болон үйлчилгээний барилга, байгууламжуудийн өргөтгөл, гудамж замын нарийсалт.**



Төв замын дагуухи орон сууцны ба үйлчилгээний барилгуудыг өргөтгөж явган хүний зам шахсан.

- 40, 50 мянгат
- Дөлгөөн нуур
- Цэцэг төв



Явган хүний зорчих хэсгийг үйлчилгээний цэгүүдээр дүүргэж хүн явах зайгүй болгосон

- Бөмбөгөр төвийн баруун хэсэг



Замын дагуу гар дээрээс арилжаа, худалдаа хийдэг, гар утасны ширээ тавьж үйлчилгээ явуулдаг.

- Бөмбөгөр төв



Замын дагуу хаягдал, түүхий эд цуглуулах, хүлээн авах, түлээ мод зарах цэгүүд олноор бий болсон..

- Дэнжийн 1000
- 6 буудал
- 7 буудал
- 32-ын тойрог

ИИМН  
СУДАЛГААНЫ САН



**2. Зам, замын байгууламжийн техникийн байдал, арчилгаа, ашиглалт, гэрэлтүүлэг, тэмдэг, тэмдэгжүүлэлт**



Чингэлтэйн зам дээрхи явган зорчигчид



Замын тэмдэгийн шонд “Ломбард 10%” хаяг зүүсэн. Явган зорчигчийн зам өрсөж гарах оролдлого.



Хайлааст. Замын шонг мулт татсан.



Хайлааст. Замын шонг айл үүдэндээ зоосон нь

Замын дагуу сурталчилгааны самбар, чимэглэл замбараагүй, хийж тавьсан, замын тэмдэг, тэмдэглэгээ арилсан, хаалт шонг сүйтгэдэг.



Хүн амын хөдөлгөөн, нягтрал ихтэй замд ил задгай “найрка” зардаг.

- Бөмбөгөрийн баруун тал
- Багшийн дээд сургууль
- Төмөр замын вокзал



Нийтийн тээврийн хэрэгслийн буудлыг шахаж ТҮЦ, дэлгүүр олноор барьсан, биллярд тоглуулдаг

- 7 буудал



### 3. Автозогсоолын төлөв байдал



Хөдөлгөөний урсгал, ачаалал ихтэй гудамж, замын 2 талд нийтийн тээврийн хэрэгслийн буудлууд харалдаа байрлуулснаас хөдөлгөөний түгжрэл үүсдэг, ЗТО гарах өндөр магадлалтай болсон.

- Бөмбөгөр төв

Үйлчилгээний төв, томоохон дэлгүүрүүдийн үүдэнд тээврийн хэрэгслийн зогсоол байхгүй.

- Бөмбөгөр төв
- Мобиком
- Дөлгөөн нуур



Аль тааралдсан, хүссэн газраа автомашинаа тавьж орхиод явдагаас бусдын ажил, хөдөлгөөнийг саатуулан замын түгжрэл үүсгэдэг.

### 4. Автосервисын үйлчилгээний байдал.



Замын дагуу автомашин ил задгай угаадаг, тослох материал, тусгай шингэн зардаг.

- Гэсэр сүм



Автосервисын газрууд, худалдааны чингэлгүүдийг явган хүний зорчих хэсэгт байрлуулсан.

- Их тойруу
- Дөлгөөн нуур

UIN.MN  
СУДАЛГААНЫ САН

## 5. Замын хөдөлгөөний соёл, дүрмийн зөрчил



Нийтийн тээврийн хэрэгслийн буудал дээр такси хүн буулгах, суулгах нь ердийн үзэгдэл болсон.



Туслах замаас дайрах, “зэлтэрийн гацаа” хийх нь түгжрэл, саатал, ослын эх үүсвэр

### **2.2.2 Автотехникийн улсын үзлэгийг зохион байгуулалт арга барил, явц, чанар үр дүнд өгөх үнэлэлт**

2000 оныг хүртэл Монгол улсад тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн нэгдсэн тогтолцоо бүрдээгүй, зөвхөн жилд нэг удаа тооллого хийж, татвар хураадаг систем байсан. Техникийн хяналтын үзлэгийг татвар, даатгал, тооллого зэрэг олон ажлуудтай давхцуулан компаничилсан байдлаар богино хугацаанд хийдэг нь тээврийн хэрэгслийн техникийн байдалд хяналт тавих гол үйл ажиллагаа орхигдож, сүүлийн жилүүдэд ЗТО өсөх бас нэг хүчин зүйл болсон.

Харин 1999 оноос тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийг багаж төхөөрөмжийн тусламжтайгаар, тодорхой үе шаттайгаар, бүрнээр гүйцэтгэх ажлыг хэрэгжүүлж эхэлсэн. Тухайлбал:

- 1999 онд Улаанбаатар хотод нийтийн зорчигч тээврийн автобусыг бүрэн хамруулсан.
- 2000 онд нийтийн зорчигч тээврийн автобус ба таксийг
- 2001 онд нийтийн зорчигч тээврийн автобус, такси болон Улаанбаатар хотын суудлын автомашинуудын тодорхой хэсгийг
- 2002 онд нийтийн үйлчилгээний зорчигч тээврийн хэрэгсэл, Улаанбаатар хотын бүх суудлын автомашинуудыг

- 2003-2004 онд нийтийн үйлчилгээний зорчигч тээврийн хэрэгсэл, Улаанбаатар хотын суудлын бүх автомашиныг техникийн хяналтын үзлэгт оруулан оношлогооны багаж, хэрэгслийн тусламжтай болон оношлогчид нүдээр үзэж шалгах хэлбэрээр хийдэг болсон нь тодорхой үр дүнтэй ажил болж байна.

Тээврийн хэрэгслийн техникийн байдлын үзлэгийг УБ хотод 2001 оноос ЭТМСН-ийн оношлогооны лабораторид иж бүрэн багаж, хэрэгслийн тусламжтайгаар хийж эхэлсэн. 2002 оноос Нийслэлийн ЗТГ-ын оношлогооны 6 төв шинэр ашиглалтанд орж тээврийн хэрэгслийн техникийн байдлын оношлогоо, үйлчилгээ хийх болсон. Мөн ийм үйлчилгээг “Хьюндай Автосервис” хийж байна. Эдгээр оношлогооны төвүүд нь тээврийн хэрэгслийн техникийн байдлын хяналтын үзлэг явуулах тусгай зөвшөөрлийг ЗТАЖЯ-ны харьяа Тээврийн үйлчилгээний төвөөс авч хяналтын үзлэгийг хэрэгжүүлдэг.

2004 оноос нийт аймагт тээврийн хэрэгслийн хяналтын үзлэгийн 19 төв баригдаж, ашиглалтанд орсон. Улаанбаатар хотод 3 төв шинээр баригдаж, ашиглалтанд ороход бэлэн болоод байна. Эдгээрийн дүнд улсын хэмжээнд ачаа, суудлын нийт тээврийн хэрэгслийн техникийн байдлыг орчин үеийн оношлогооны багаж, төхөөрөмжийн тусламжтайгаар гүйцэтгэх техникийн бааз бий болж байна.

Өнөөдөр Монгол улсад тээврийн хэрэгслийн техникийн байдлыг шалгаж оношлох, дүгнэлт гаргах эрх зүйн орчин бүрдсэн. Үүнийг доорх эрх зүйн актуудаар зохицуулдаг.

Үүнд:

- Тээврийн хэрэгслийн техникийн байдалд тавих ерөнхий шаардлага. MNS 4598 – 2003
- Автотээврийн хэрэгслийн хяналтын үзлэг хийх заавар, ерөнхий шаардлага. MNS 5011 – 2003
- Бензин хөдөлгүүртэй автомашин - утааны найрлага дахь хорт бодисын зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээ ба хэмжих арга. MNS 5013 – 2003
- Дизель хөдөлгүүртэй автомашин – утааны тортогжилтын зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээ ба хэмжих арга. MNS 5014 – 2003
- Оношлогооны төв. Ангилал. Ерөнхий шаардлага. MNS 5024 – 2003
- Нийтийн зорчигч тээврийн үйлчилгээ. Тодорхойлолт. Ерөнхий шаардлага. MNS 5012 – 2001

УИИ МН  
СУДАЛГААНЫ САН

- Нийтийн таксийн үйлчилгээ. Ангилал ба тодорхойлолт. MNS 5122 – 2003
- Автотээврийн хэрэгслийн эргономикийн үзүүлэлтүүд. MNS 4599 – 2003

MNS 5012 – 2001, MNS 5122 – 2003 стандартуудаар нийтийн тээврийн үйлчилгээний автобус, таксийг техникийн байдлын хяналтын үлэгт жилд 2 удаа оруулах ёстой. Энэ нь нийтийн үйлчилгээний тээврийн хэрэгслийн техникийн байдлыг болон хөдөлгөөний осол зөрчилгүй ажиллах шаардлагыг хангахад чиглэсэн арга хэмжээ юм.

### **2.2.3 Тээврийн хэрэгслийн тооллого, техникийн хяналтын үзлэгийг хэрэгжүүлэх асуудлаар төр, засгийн төвийн болон нутгийн захиргааны байгууллагуудын бүрэн эрх, үйл ажиллагаа**

**Нэг.** Засгийн газар, ЗТАЖЯ, түүний холбогдох албад, агентлагууд автотээврийн техникийн ашиглалт, тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын бодлого, зохицуулалтын асуудлаар доорх бүрэн эрхийг хэрэгжүүлнэ. Үүнд:

#### **а) Засгийн газар, ЗТАЖЯ, ХЗДХЯ**

- Хууль санаачлах, батлуулах
- Төрөөс баримтлах бодлогыг хэрэгжүүлэх
- Хууль, тогтоомжийн биелэлтэнд тавих захиргааны хяналтыг хэрэгжүүлэх
- Автотээврийн улсын хяналтын дүрэм батлах, улсын хяналтыг хэрэгжүүлэх
- Автотээврийн хэрэгслийн техникийн тоо бүртгэл хөтлөх, улсын дугаар олгох журам батлан гаргах, хэрэгжүүлэх
- Автотээврийн хэрэгслийн техникийн ашиглалттай холбогдсон улсын стандартыг зөвшилцөн, стандартжилын төв байгууллагаар батлуулах
- Техникийн хяналтын үзлэг хийх тусгай зөвшөөрөл олгох, түдгэлзүүлэх, хүчингүй болгох, журам боловсруулах, батлах, мөрдүүлэх
- Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн станцуудад аж ахуйн үйл ажиллагаа явуулах тусгай зөвшөөрөл олгох
- Тээврийн хэрэгслийн тооллого болон техникийн хяналтын үзлэг явуулах журам батлан гаргах, хэрэгжилтийг зохион байгуулах



б) Тээврийн үйлчилгээний төв, Замын Цагдаагийн Газар

- Автотээврийн хэрэгслийн техникийн байдалд жил бүр техникийн хяналтын үзлэг хийж замын хөдөлгөөнд оролцох гэрчилгээ олгох, тооллого явуулах
- Тээврийн хэрэгслийн техникийн байдалд мөрдөгдөж байгаа хууль тогтоомж, эрх зүйн актуудын биелэлтээр хяналт тавих, шалгах, буруутай байгууллага, аж ахуйн нэгж, иргэнд захиргааны хариуцлага ногдуулах
- Техникийн хяналтанд ороогүй автотээврийн хэрэгслийг замын хөдөлгөөнд оролцохыг хориглон зогсоох

в) Тээврийн үйлчилгээний төв

- Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын гэрчилгээний загвар, түүнийг олгох заавар боловсруулж батлах
- Дараа онд техникийн хяналтын үзлэгт орох хувиар гаргах, мөрдүүлэх

г) Замын Цагдаагийн Газар

- Техникийн хяналтын үзлэгт тэнцсэн тээврийн хэрэгсэлд замын хөдөлгөөнд оролцох зөвшөөрөл, эрхийн бичиг олгох
- Тээврийн хэрэгслийн тооллого, техникийн хяналтын үзлэгийн улсын мэдээлэл нэгтгэж гаргах, холбогдох байгууллага, хүмүүст хүргэх

**Хоёр.** Нутгийн захиргааны байгууллагууд нутаг дэвсгэртээ тээврийн хэрэгслийн тооллого, техникийн хяналтын үзлэгийг зохион байгуулах бөгөөд доорх бүрэн эрхийг хэрэгжүүлнэ.

Үүнд:

- Автотээврийн хэрэгслийн техникийн ашиглалт, техникийн хяналтанд холбогдох асуудлаар гарсан хууль тогтоомж, засгийн газрын шийдвэр, автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага болон иргэдийн төлөөлөгчдийн хурлын шийдвэрийн биелэлтийг хангах
- Автотээврийн хэрэгслийн техникийн ашиглалтын талаар төрөөс баримтлах бодлоготой уялдуулан тээврийн хэрэгслийн тооллого, техникийн хяналтын үзлэгийг зохион байгуулах
- Автотээврийн хэрэгслийн техникийн ашиглалт, тээврийн хэрэгслийн техникийн байдлын улсын хяналтыг хэрэгжүүлэх

**Гурав.** Үйл ажиллагаа, ерөнхий процедур

1. Улсын хэмжээнд тээврийн хэрэгслийн тооллого, техникийн хяналтын үзлэг явуулахтай холбогдсон эрх зүйн орчин бүрдүүлэх, зохицуулах, хяналтыг

хэрэгжүүлэх ажлыг ЗТАЖЯ, ХЗДХЯ зохин байгуулж байна.

2. Тээврийн хэрэгслийн тооллого, техникийн хяналтын үзлэгийг хэрэгжүүлэх ажлыг аймаг, нийслэлийн засаг дарга нар хариуцан зохион байгуулна. Энэ ажилд ЗТАЖЯ, ХЗДХЯ-ны нутгийн захиргааны мэргэжлийн албад орлцоно. Тухайлбал аймаг, нийслэлийн тээвэр зохицуулалтын албад, тээвэр ашиглалтын улсын байцаагчид, ЗЦГ, тасаг, байцаагчид тус тусын чиглэлээр оролцож, ажиллана.
3. Тээврийн хэрэгслийн тооллого, техникийн хяналтын үзлэгийг ЗТАЖЯ-ны сайд, ХЗДХЯ-ны сайдын 2002 оны 133/100 дугаар хамтарсан тушаалын дагуу ЗЦГ болон Тээврийн үйлчилгээний төв улсын хэмжээнд зохион байгуулдаг. Эдгээр байгууллагууд тээврийн хэрэгслийн тооллого, техникийн хяналтын үзлэг явуулах хугацааг товлож, зохион байгуулалтыг хангах, талаар орон нутгийн албадад удирдамж чиглэл гаргаж өгнө.
4. Тээврийн хэрэгслийн тооллого, техникийн хяналтын үзлэгийг жилийн турш урдчилан гаргасан график, хуваарийн дагуу бус харин жил бүрийн 5-р сарын 1-ээс 7-р сарын 15-ны дотор улсын хэмжээнд явуулж дуусгах журамтай. Энэ хугацаанд үзлэг, тооллого дуусахгүй бол хугацааг тодорхой хугацаагаар ( нэг сараар ) сунгадаг. Автотээврийн тухай Монгол улсын хууль (1999.06.04, УБ хот)-д оруулсан нэмэлт өөрчлөлтийн дагуу (2003.05.15, УБ хот) тээврийн хэрэгслийн хяналтын үргэлжилсэн үзлэгийн систем нэвтрүүлэхээр хуульчилсан.
5. Тээврийн хэрэгслийн тооллого, техникийн хяналтын үзлэгийг улсын хэмжээнд засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгжийн зохион байгуулалтын зарчмаар явуулдаг. Өөрөөр хэлбэл Нийслэл Улаанбаатар хот, аймгуудийн засаг дарга нар өөр өөрийн нутаг дэвсгэр дээр тээврийн хэрэгслийн тооллого, техникийн хяналтын үзлэгийг зохион байгуулж явуулна гэсэн үг.
6. Тээврийн хэрэгслийн тооллого, техникийн хяналтын үзлэг явуулах тухай нийслэл, аймгийн засаг дарга захирамж гаргана. Энэхүү захирамжаар доорх асуудлуудыг зохицуулж шийдвэрлэдэг. Үүнд:
  - Тээврийн хэрэгслийн тооллого, техникийн хяналтын үзлэг хариуцаж явуулах төв болон салбар комисс, түүний бүрэлдэхүүнийг батлана.



Аймгуудад сумдын, нийслэлд дүүргийн салбар комисс ажиллана.

- Тээврийн хэрэгслийн тооллого, техникийн хяналтын үзлэг эхлэх, дуусах хугацааг товлож тогтооно.
- Үзлэг, тооллого явуулах байр, техникийн хяналтын үзлэгийн станцуудын байршлыг тогтоож, зохих бэлтгэлийг хангуулна. Үзлэгийн станцууд нь төрийн болон хувийн хэвшлийн аль ч хэлбэрээр байж болно. Хамгийн гол нь үзлэгийн станцууд үйл ажиллагаа явуулах тусгай зөвшөөрөл авсан байх ёстой.
- Тээврийн хэрэгслийн тооллого, техникийн хяналтын үзлэгт бүрэн оруулж, хамруулах ажлыг сум, дүүрэг, баг, хороодын засаг дарга нарт хариуцаж зохион байгуулна.
- Тээврийн хэрэгслийн тооллого, техникийн хяналтын үзлэг явуулахад үзлэг зохион байгуулах комиссуудад шаардагдах зардлын төсвийг батлана.

7. Аймаг, нийслэлийн хэмжээнд тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг, тооллогын ажлыг зохион байгуулах комиссын бүрэлдэхүүнд аймаг, нийслэлийн засаг даргын зам тээврийн асуудал эрхэлсэн дэд дарга ( комиссын дарга ), зам тээврийн албаны дарга ( комиссын дэд дарга ), аймаг, нийслэлийн замын цагдаагийн дарга болон хөдөлгөөн, тоо бүртгэл хариуцсан албаны дарга, байцаагч, засаг даргын тамгын газрын дарга, санхүүгийн бодлогын хэлтсийн дарга, татварын газрын дарга, захирагчийн ажлын албаны мэргэжлийн хяналтын улсын байцаагч, дүүрэг, сумдын засаг даргын орлогч, зам тээврийн албаны мэргэжилтэн, техникийн хяналтын үзлэгийн станцын эрхлэгч зэрэг хүмүүс орно.

8. Төв болон салбар комиссууд дараах ажлыг зохион байгуулна.

- Аймаг, нийслэлийн төв болон салбар комиссуд үзлэгийн хугацаанд тусгай төлөвлөгөөтэй ажиллах бөгөөд үзлэг, тооллогыг хугацаанд нь чанартай хийж дуусгах, энэ ажилд орон нутгийн мэргэжлийн албад, нутгийн захиргааны нэгжүүдийг татаж оролцуулах, хэвлэл мэдээллийн хэрэгслээр сурталчлах ажлыг зохион байгуулах
- Тээврийн хэрэгслийн тооллого, техникийн хяналтын үзлэг явуулах, зөвшөөрөл олгохтой холбогдсон бүх бичиг баримтыг хэвлэх, тэдгээрийг үзлэг тооллогын комиссуудад хүргүүлэх, хяналт тавих

- Автомашин бүхий аж ахуйн нэгж, байгууллага, иргэдийн тээврийн хэрэгслийг техникийн үзлэг тооллогод оруулах хугацаа, хуваарийг тээврийн хэрэгсэл эзэмшигчид болон сум хороод тус бүрээр гаргаж нийтэд мэдэгдэх. Энэ ажлыг Улаанбаатар хотод дүүргийн, аймгуудад салбар комиссын дарга нар зохион байгуулах бөгөөд хуваарь, төлөвлөгөөг баталж хэрэгжүүлэх ажлыг дүүрэг (сум), хороо (баг)-ны засаг дарга нартай хамтран зохион байгуулах
  - Тээврийн хэрэгслийн албан татварын орлогыг төсөвт оруулна.
  - Тээврийн хэрэгслийн тооллого, техникийн хяналтын үзлэгийн дүн, мэдээг нэгтгэж гаргах, аймаг, нийслэл, улсад мэдээлэх
9. Дэд бүтцийн улсын хяналтын алба, үзлэг тооллогын ажлын явц, энэ талаарх хууль тогтоомжийн заалтыг бүх шатанд хэрхэн биелүүлж байгаад хяналт тавьж, шалгах ба гэм буруутай байгууллага, хүмүүст захиргааны хариуцлага хүлээлгэдэг.
10. Тээврийн хэрэгслийг өмчлөгч, эзэмшигч аж ахуйн нэгж, байгууллага, иргэн доорх үүрэг хүлээнэ. Үүнд:
- Тээврийн хэрэгслээ тооллого, техникийн хяналтын үзлэгт бүрэн оруулах, ашиглалтаас хасагдсан бол улсын бүртгэлээс хасуулах
  - Албан татварыг хугацаанд нь төлж барагдуулах
  - Жолоочийн хариуцлагын даатгалд заавал даатгуулсан байх
  - Тээврийн хэрэгслийн техникийн байдалд байгууллагын захиргаа, иргэн өөрөө үзлэг хийж, илэрсэн эвдрэл гэмтлийг засах, тохиргоо үйлчилгээ хийх, өнгө үзэмжийг сайжруулах, тээврийн хэрэгслийн хувийн хэргийн бүрдлийг хангах арга хэмжээ авна. Техникийн үзлэгт аж ахуйн нэгж, байгууллага, иргэн бүр сайтар бэлтгэх үүрэгтэй.
11. Тээврийн хэрэгслийн тооллого, техникийн хяналтын үзлэгт бусад салбарын тохируулах агентлагийн мэргэжлийн албад давхар хяналт тавьж оролцдог. Тухайлбал тээврийн хэрэгслийн утааны байдалд БОЯ-ны мэргэжлийн алба оролцож, хамтран ажилладаг.

## 2.2.4 2004 оны тээврийн хэрэгслийн үйлчилгээ явуулсан байдал, үр дүн

2004 оны улсын үзлэг, тооллогонд улсын хэмжээгээр 69678 тээврийн хэрэгсэл хамрагдсанаас холбогдох журмын дагуу шинэ буюу 3 жил хүртэл ашиглагдаж байгаа 23436 автомашин чөлөөлөгдсөн. Нийслэлийн хэмжээнд 2004 онд нийт 46242 тээврийн хэрэгсэл техникийн хяналтын үзлэг, оношлогоонд орохоос 26574 тээврийн хэрэгсэл буюу 57.5% нь хамрагдаж, 21792 тээврийн хэрэгсэл буюу 42.5% нь хамрагдаагүй байна.

Улаанбаатар хотод 2004 онд техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдсан нийт автомашины 3439 буюу 13% нь ОХУ-ын, 14364 буюу 54% нь Солонгос улсын, 1603 буюу 6% нь Япон улсад үйлдвэрлэсэн автомашинууд байсан.

Техникийн хяналтын үзлэгт орсон тээврийн хэрэгслийн 15326 буюу 57% нь анхны үзлэгээр, 10321 буюу 39% нь давтан үзлэгээр тус тус тэнцэж, 1015 буюу 4% нь стандартын шаардлага хангаагүй байна. Техникийн хяналтын үзлэгээр анхны үзлэгээр тэнцээгүй 11510 тээврийн хэрэгслийн 3169 буюу 28% нь утаагаар, 4640 буюу 40% нь ерөнхий байдлаар, 2873 буюу 25% нь тоормосоор, 3025 буюу 26% нь жолооны механизмаар, 2267 буюу 20% нь гэрлийн үзүүлэлтээр стандартын шаардлага хангаагүй байв.

Утааны үзүүлэлтээр тэнцээгүй тээврийн хэрэгслийн 953 буюу 30% нь 7-10 жил, 1368 буюу 43% нь 11-ээс дээш жил ашиглагдсан тээврийн хэрэгслүүд байгаа нь импортоор хөгширсөн автомашин олноор орж ирж байгаатай холбоотой.

Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн хэрэгслийн техникийн байдал нь 2004 оны улсын үзлэгийн анхны үзлэгээр дараах байдалтай байв.

Хүснэгт 2.2.4.1

Д/д	Автомашинны төрөл	Тэнцсэн хувь	Тэнцээгүй хувь
1	Том ба дунд оврын автобус	87%	13%
2	Бага оврын автобус	97%	3%
3	Нийтийн такси	81%	19%

(УБ хотын тээврийн хэрэгслийн тооллого, техникийн хяналтын үзлэгийн дүн, Ч.Уламбаяр, 2005 он)

Улаанбаатар хотын техникийн оношлогооны төвүүдийн ажлын үзүүлэлт, тээврийн хэрэгслийн үзлэг, тооллогын нэгдсэн дүнг хүснэгтээр үзүүлбэл:

**2004 оны нийслэлийн тээврийн хэрэгслийн  
үзлэг, тооллогын мэдээ**

Хүснэгт 2.2.4.2

Д/д	Дүүрэг	Тооллогод хамрагдсан		Хяналтын үзлэгт		
		Тоо	Хувь	Орсон	Тэнцсэн	Тэнцээгүй
1	Сүхбаатар	9481	118	4676	4340	336
2	Чингэлтэй	8543	120	3336	2705	631
3	Баянзүрх	12198	131	5956	5802	154
4	Сонгинохайрхан	11758	116	5129	4840	280
5	Хан-Уул	7047	118	1375	1336	39
6	Баянгол	15427	117	4364	4314	50
7	Налайх	1247	96.5	-	-	-
8	Багануур	923	114	-	-	-
9	Багахангай	131	118	-	-	-
10	Нийслэл	-	-	-	-	-
Дүн		66755	119	24836	23337	1490

(НТЗГ, Ч.Уламбаяр, 2005 он)

**2004 онд техникийн хяналтын үзлэгт  
орсон тээврийн хэрэгсэл**

Хүснэгт 2.2.4.3

Зориулалт	ээлж	Орвол зохих	Орсон		Ороогүй		Тэнцсэн		Тэнцээгүй	
			тоо	хувь	тоо	хувь	тоо	хувь	тоо	хувь
Том ба дунд оврын автобус	1	486	282	58	204	42	244	87	38	13
	2	490	373	76	117	24	302	81	71	19
Бага оврын автобус	1	2018	1753	87	265	13	1698	97	55	3
	2	1978	1618	82	360	18	1445	89	173	11
Нийтийн такси	1	3101	2367	67	734	33	1971	81	396	19
	2	1498	1248	83	250	17	1029	82	219	18
Дүн		9571	7641	80	1930	26	6689	87	952	13

(НТЗГ, Ч.Уламбаяр, 2005 он)

Улаанбаатар хотод 2004 онд техникийн хяналтын үзлэг хийсэн байдлыг дүгнэж үзэхэд нүдээр хийх үзлэг бараг хийгдээгүй, нэг тээврийн хэрэгсэлд оношлогоо хийсэн хугацаа 4-15 мин байгаа нь үзлэгийг ор нэр болгож, чанаргүй хийсэн гэж дүгнэх үндэстэй байна.

Тээврийн хэрэгсэлд техникийн хяналтын үзлэгийг манай улсад мөрдөгдөж байгаа стандартын шаардлагын дагуу явуулахгүй, зөвхөн тооны хойноос хөөцөлдөж үзлэг, оношлогоог бизнесийн үйл ажиллагаатай хольж ойлгох хандлага ажиглагдаж байна.

Цаашид тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг, бүртгэлийн нэгдсэн сүлжээг улсын хэмжээнд байгуулж, мэдээллийг хурдан шуурхай дамжуулах, техникийн хяналтын үзлэг, оношлогоо хийдэг тогтолцоо, ажлын чанарыг олон улсын түвшинд хүргэх шаардлагатай болно.

### **2.2.5 Техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоог боловсронгуй болгох шаардлага**

Судалгаанаас үзэхэд техникийн хяналтын үзлэг явуулж байгаа өнөөгийн тогтолцоог шинэчлэн сайжруулж, боловсронгуй болгох шаардлагыг дараах хүчин зүйлс тодорхойлж байна.

Үүнд:

- Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг явуулахад удирдлагын шат дамжлага олон, ажлын уялдаа муу, мэдээллийн хомсдол, ажил үүргийн эзэнгүйдэл, давхардал их гардаг.
- Техникийн хяналтын үзлэгт нийт тээврийн хэрэгслийг бүрэн хамруулж, оролцуулж чадахгүй байна.
- Улсын хэмжээнд техникийн үзлэгийг богино хугацаанд ( 2 сарын дотор ) шахаж явуулдагаас нийт тээврийн хэрэгслийг хяналтын үзлэгт бүрэн хамруулах, хяналтын үзлэгийг чанартай хийхэд сөрөг нөлөө үзүүлж байна.
- Техникийн хяналтын үргэлжилсэн үзлэгийн систем нэвтрүүлэх, зохион байгуулалтын арга хэмжээ авагдахгүй байна.
- Техникийн үзлэгт ороогүй, эсвэл үзлэгт тэнцээгүй тээврийн хэрэгслүүд замын хөдөлгөөнд оролцоор байдаг. Мөн хяналтын үзлэгт ороогүй тээврийн хэрэгсэлд замын хөдөлгөөнд оролцох зөвшөөрлийн гэрчилгээ дур мэдэн олгодог зөрчил нэлээдгүй гардаг.
- Оношлогооны тоног төхөөрөмж, багаж хэрэгслийн найдварт ажиллагаа, үнэн зөв заалт, нарийвчлалыг хангах, оношлогооны тоноглолын техникийн байдал стандартын шаардлагад нийцэж байгаа эсэхийг шалган баталгаажуулах, итгэмжлэх систем бий болоогүй.
- Оношлогооны төвүүдэд оношлогооны зарим тоног төхөөрөмж, багаж



хэрэгсэл дутуу, нэлээд нь үзлэгийн хугацаанд эвдэрч, сул зогссон зэргээс техникийн байдлын дүгнэлтийг хагас дутуу гаргах явдал ч байна.

- Оношлогооны төвүүдэд техникийн үзлэгээр хийх ажилбаруудыг бүрэн гүйцэтгэдэг болгох, үйлчилгээний үнийн асуудлыг ч үүнтэй холбож үздэг болох
- Аж ахуйн нэгж, байгууллага, иргэд тээврийн хэрэгслээ техникийн үзлэгт оруулах тодорхой хуваарь, график байдаггүйгээс үзлэгийн эхний хугацаанд оношлогооны төвүүдэд тээврийн хэрэгсэл цөөн ирж, ачаалал багатай байх, хугацааны төгсгөл рүү бөөнөөр ирж, хэт ачаалал үүсгэх зэрэг зохион байгуулалтын дутагдал их гардаг. Ийм байдлаас шалтгаалан оношлогооны төвийн ажилтнууд, үйлчлүүлэгчдийн хооронд үл ойлголцох, бухимдах явдал их гарч байна. Энэ нь техникийн үзлэгийг ор нэр болгон чанаргүй хийх үндэс болдог.
- Автопаркын насжилт өндөр, оношлогооны зарим үзүүлэлтүүд стандартад бүрхэг туссан байгааг хянаж үзэх, хэт хуучирсан, стандартын шаардлага хангахгүй байгаа тээврийн хэрэгслийг журамлах, паркийн бүтэц, насжилтыг сайжруулахад эрх зүйн болон эдийн засгийн механизмын хөшүүрэг хэрэглэж, улсын хэмжээнд тодорхой бодлогоор зохицуулах
- Оношлогооны төвүүдэд хяналтын ба чанарын удирдлагын систем бий болгох
- Хяналтын үзлэг хийхэд стандартын шаардлага, дүрэм зааврыг ягштал мөрдөж, ажиллах явдал оношлогооны нийт ажилтнуудад дутагдалтай.
- Техникийн хяналтын постууд дээр стандартын шаардлага хангасан мэргэжлийн хүмүүс ажиллуулах, тэдний мэргэжлийн ур чадвар, дадлага туршлагыг дээшлүүлэх, үүний тулд төрөлжсөн сургалт, аттестатчилалд хамруулах ажлыг үе шаттай байнга хэрэгжүүлэх, мэргэшүүлэх шаардлагатай.

Эдгээр байдлуудаас тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийг жилийн турш үргэлжлүүлэн явуулах, оношлогчдын ур чадвар, дадлага туршлага, хариуцлагыг дээшлүүлэх, оношлогооны тоног төхөөрөмжийн найдварт ажиллагааг хангах, хөндлөнгийн хяналтыг хүчтэй болгох, чанарын хяналт,



удирдлагын менежментийг сайжруулах, үйлчлүүлэгчдийн сэтгэл ханамж буюу тэдэнд зориулсан үйлчилгээ бий болгох чиглэлээр техникийн үзлэг явуулах зохион байгуулалт, арга хэлбэр, зохицуулалтыг боловсронгуй болгох шаардлага гарч байна.

### **2.2.6 Техникийн хяналтын үргэлжилсэн үзлэгийн систем нэвтрүүлэхтэй холбогдуулан хууль, эрх зүйн орчин, зохицуулалтыг сайжруулах**

Автоамшины үйлдвэрлэл, хэрэглээ өндөр хөгжсөн Европ, Азийн улс орнуудад тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг хийх 2 үндсэн арга байдаг байна.

- Европын холбооны улсуудад хэрэглэдэг нүдээр үзэж, оношлогчдын ур чадварт тулгуурладаг арга
- Япон, Солонгос, Филлипин зэрэг азийн орнуудад хэрэглэдэг тоног төхөөрөмжинд тулгуурладаг арга.

Монгол улсад тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг хийж байгаа өнөөгийн үйл ажиллагаанд хийсэн судалгааны дүнгээс харахад Европын холбооны орнуудын тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн системийг Монголын ашиглалтын нөхцөлд тохируулан хэрэглэх нь илүү тохиромжтой болох нь тогтоогдсон. Энэ аргын гол онцлог нь тормос, зүтгэх хүчний үзүүлэлт, гэрэл дохио, утаа, дуу чимээний түвшин зэрэг ажилбаруудыг багаж төхөөрөмжийн тусламжтайгаар, бусад ажилбар, үзүүлэлтүүдийг оношлогчдын мэргэжлийн ур чадвар, дадлага туршлагад тулгуурлан нүдээр үзэж хийхэд оршино.

Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн өнөөгийн системийг боловсронгуй болгохтой холбогдуулан одоо мөрдөж байгаа зарим хууль тогтоомж, тухайлбал Автотээврийн тухай хууль, үндэсний стандартуудад нэмэлт өөрчлөлт оруулах, хянаж үзэх шаардлага байсныг харгалзан үзэж 2003 онд шинэчлэн батлуулж, улсын хэмжээнд мөрдөж байна. Мөн оношлогчдын мэргэжлийн ур чадвар, дадлага туршлага, хариуцлагыг дээшлүүлэх, тоног төхөөрөмжийн найдварт ажиллагааг хангах, хөндлөнгийн хяналтыг хүчтэй болгох, чанарын хяналт, удирдлагын менежментийг сайжруулах.

### 2.2.7 Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, арга хэмжээний үндсэн чиглэл.

Судалгаагаар Улаанбаатар хотод 2001-2004 онд гарсан ЗТО үндсэн 17 шалтгаанаас хамааралтай үүсчээ. Үүнээс зонхилох тохиолдол нь:

- Жолоочийн мэргэжлийн ур чадвар, дадлага туршлага дутагдалтайгаас 52.5%
- Явган зорчигчдын буруутай үйлдлээс 24.2%
- Жолоочийн сахилга, хариуцлага сулаас 21.1% тус тус шалтгаалан гарчээ.

Иймд жолооч нарын мэргэжлийн ур чадвар, сахилга, хариуцлагыг дээшлүүлэх, мөн явган зорчигчдын хөдөлгөөнд оролцох соёл, хувийн хариуцлагыг өндөржүүлэх шаардлагатай.

Ослын хэлбэрийн ихэнхи нь тээврийн хэрэгсэл мөргөлдөх тохиолдол байгаа учир гудамж замын тэмдэг, тэмдэглэгээг сайжруулах, төв болон туслах замыг ялгах гэрэл дохиог тохиромжтойгоор байршуулах, арга хэмжээ авах, замын хөдөлгөөний дүрмийн шаардлагыг сайтар биелүүлж хөдөлгөөнд оролцох, жолоочийн хариуцлага, ухамсрыг дээшлүүлэх чиглэлээр тодорхой ажил зохиох.

Зам тээврийн осол хамгийн их гардаг, ослын аюул, магадлал ихтэй сар, долоо хоногийн гаригууд, өдрийн цагуудаар онцолсон, ялангуяа осол гарч байгаа үндсэн шалтгаан, хэлбэрүүдээс урьдчилан сэргийлэх, санамж анхааруулга гаргах, ухуулга сурталчилгааны ажлыг тусгай төлөвлөгөө, хөтөлбөрийн дагуу зохион байгуулах, жолооч, тээвэрчдийн мэргэжлийн ур чадвар, анхаарал, болгоомжийг дээшлүүлэх, тээврийн хэрэгсэл эзэмшигч болон тээвэрлүүлэгч байгууллага, сургууль, цэцэрлэг, хөдөлмөрчдийн дунд хэвлэл мэдээллийн хэрэгслээр сурталчилгаа, хяналт шалгалтыг олон хэлбэрээр өргөн зохиох, улирлын сургалт явуулах шаардлагатай.

ЗТО -ын байршил, давталтын судалгаагаар гэр хорооллын замд хамаарах Долоон буудлын завсрын буудал орчим, 32-ын тойрог, Судалт төвийн орчим, хотын төвийн Баруун 4 зам, Элба төв, Дөлгөөн нуур, 100 айлын уулзвар орчим, УБИС-ийн уулзвараас Зүүн дөрвөн замын уулзвар хүртэлхи бүх замд осол олонтой гарч байна. Эдгээр нь тухайн замын техникийн байдал, хөдөлгөөний нөхцлөөс шалтгаалан тус бүртээ өөр өөр эх үүсвэртэй байгаа. Жишээлбэл;

Завсрын буудал ба 32-ын тойрог орчим автомашины хурд өндөр байдаг учир явган хүний хамгаалалтын хайс, хашлага хийх, замыг тэмдэгжүүлэх, түгжрэл их гардаг уулзварт ЗЦА-ны байнгын пост ажиллуулах, 100 айл, Дөлгөөн нуурын замуудад хөдөлгөөний нөхцөлд саад болж байгаа зүйлүүдийг арилгах гэх мэт тухайн байрлалд тохирсон арга хэмжээнүүд авах хэрэгтэй.

Улаанбаатар хотын нутаг дэвсгэр нь байршлын хувьд хойд хэсгээрээ уулархаг, энгэр газар зонхилдогоос бороо, шар усны үерийн тохиолдол бүрд 32-ын тойрог, 7 буудал, Баянбүрдийн зам, Толгойт, 5 шар, 1.3.4-р хороолол, Дарь-Эх усаар дүүрч хог, шавар урсаж хөдөлгөөнд саад учруулах, орчныг бохирдуулах эх үүсвэр бий болгож байна. Иймд нийт замыг ус зайлуулах системээр тоноглож, байнгын арчилгаатай болгох явдал нэн чухал. Бороо, үерийн ус замын гадаргууг бөглөж түүнийг тойрч гарах гэж автомашин чиглэлээ өөрчлөх зэргээс мөргөлдөх, явган зорчигчийг дайрах тохиолдол олонтой гарч байна. Бороо, цасны ус замын ан цавд хуримтлагдан хүйтний улиралд хучилтыг бутлан гэмтээх үндсэн хүчин зүйл болж байна.

Техникийн хурдын хэмжилтийн зураглалаас үзэхэд ЗТО дараах хоёр тохиолдолд өндөр гардаг байна. Үүнд:

- ❖ Дээд хурдтай зурвас газар тээврийн хэрэгслийг зогсоох арга хэмжээ авах боломжгүй зайд явган хүн саад үүсгэх ( Завсрын буудал, 32-ын тойрог гэх мэт )
- ❖ Бага хурдтай газар тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний түгжрэл үүсч явган зорчигч, тээврийн хэрэгслийн хоорондуур завсар чөлөөгөөр гүйж орох, сүлжиж явдаг зэргээс ( Бөмбөгөрийн баруун зам, УБИС, МҮЭСТО, 100 айлын уулзвар орчим г.м. ) тус тус шалтгаалдаг байна.

Иймд нийтийн тээврийн хэрэгслийн буудлын байршлын тоог алслалтын зай, хэлбэр хэмжээг дахин хянаж зүй зохистой зохион байгуулах, өөрчлөх хэрэгтэй.

Автомашин, явган зорчигч хоёр өөр түвшинд зорчих, аль болох огтлолцохгүй байхаар хөдөлгөөнийг зохион байгуулах шаардлага зүй ёсоор гарч байгаа юм. Энэ нь хэдийгээр хөрөнгө хүч, цаг, хугацаа илүү шаардах боловч хамгийн оновчтой аюулгүй зохицуулалт болно. Үүний тулд эдгээр байршлуудад явган зорчигчийн нүхэн гарц байгуулах, эхний ээлжинд хөдөлгөөний хурд сааруулагч тавих зэрэг арга хэмжээ авах нь зүйтэй байна.

Судалгааний дүнг үндэслэн Улаанбаатар хотын нутаг дэвсгэрт орших гол замууд, тэдгээрийн уулзваруудыг хоногийн автомашин урсгал, уулзвараар нэвтэрч өнгөрөх тээврийн хэрэгслийн тоо, хөдөлгөөний ачаалал, эрчмийн байдлаас хамаарсан ангилалтай болгох, тэмдэгжүүлэх, гэрэл дохио тавих, инженерийн байгууламжаар хангах арга хэмжээг уулзвар тутмын хоногийн ачаалал, эрчимд тохируулан ялгавартай хэрэгжүүлэх. Тухайлбал, хоногт 91 000-аас дээш тээврийн хэрэгсэл өнгөрдөг гудамж замын дагуу автомашин түр ба удаан хугацаагаар зогсохыг хориглох, мөн хөдөлгөөний эрчим 61 000- 90 000 хүртэл тээврийн хэрэгсэл бүхий замын орчим орших үйлчилгээний газруудын үүд, хаалгыг төв зам руу гаргах зэргийг тус тус хориглох зохион байгуулалтын ажил хийх.

- ❖ Тээврийн хэрэгслийн эгшин зуурын хамгийн өндөр хурдтай, ЗТО олонтой давтагдаж гардаг 7 буудал – Завсрын буудал, 17-р сургууль – 32-ын тойрог зэрэг байршлын орчимд автомашины хурдын тохиромжтой хязгаарыг тогтоон тэмдэгжүүлэх, түүний биелэлтэд байнгын хяналт тавих систем нэвтрүүлэх.
- ❖ Хөдөлгөөний нягтрал ихтэй төв зам, уулзваруудаар автомашинтай хөдөлгөөний эргүүл, шалгалтуудыг ЗТО гарах магадлал бүхий сар, өдөр, цагуудаар тодорхой хуваарь зааврын дагуу тогтмол явуулж байнгын хэвшүүлэх. Зөрчил гаргасан жолооч, явган зорчигчид зохих арга хэмжээ авах.
- ❖ ЗЦГ түгжрэл үүсдэг гудамж, зам, уулзварын судалгааг улирал, сараар гаргаж, учир шалтгаан, эх үүсвэрийг тогтоож, тухайн хэсэгт тохирсон урсгал, хөдөлгөөний зохицуулалтын арга хэмжээг шуурхай авах. Жишээлбэл: 100 айлын түгжрэл нэг чигийн урсгалд оруулснаар алга болсонтой адил тээвэрчдийн гудамжнаас ( Нарантуул захаас ) эхэлсэн өргөн зам, Төмөр замын төв буудлын араас нарийсч 10-р хорооллын уулзварт мухардаж түгжрэл үүсгэдэг.

УНМН  
СУДАЛГААНЫ САН

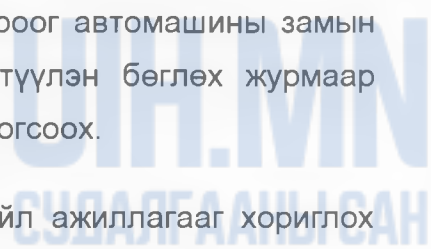
**ГУРАВ. ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСЛЫН ҮҮСВЭРИЙГ АРИЛГАХ,  
ХӨДӨЛГӨӨНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ ХАНГАХ  
АРГА ЗАМЫН ТАЛААР ӨГӨХ ЗӨВЛӨМЖ**

Автотээврийн хэрэгслийн тоо, хүн амын нягтрал эрс өссөн өнөөгийн нөхцөлд ЗТО-оос урьдчилан сэргийлэх, түүний хор уршгийг багасгах, хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахын тулд дараах үндсэн чиглэлээр холбогдох арга хэмжээнүүд авч хэрэгжүүлэх нь зүйтэй байна. Үүнд:

**Нэг. Улаанбаатар хотын хэмжээнд хийгдэх ажил**

**А. Гудамж замын хөдөлгөөний нөхцлийг сайжруулах чиглэлээр.**

- Хотын төвийн гол замын дагуу орон сууцны болон үйлчилгээний барилгуудын нэг дүгээр давхрыг замруу шахаж өргөтгөл хийсэн, ТҮЦ, мухлагууд барьсан зэрэг хот төлөвлөлт, ерөнхий төлөвлөгөөний заалтууд зөрчигдаж байгааг журамлах, цаашид зогсоох асуудлыг Нийслэлийн төр, захиргааны байгууллага, удирдлагад сонордуулж шийдвэрлүүлэх.
- Улаанбаатар хотын гэр хорооллын байршил хэт нягтралтай тул шинээр газар олголт хийхгүй, газрын ашиглалт, хяналтыг сайжруулах. Гэр хорооллын гудамжны өргөнийг автомашин зорчих хэсэг, түүний хоёр талаар явган зорчих замтай байхаар төлөвлөж зохицуулах нь зүйтэй. Энэ талаар Хайлаастын чиглэлд явган хүний зорчих (ус зөөх) зам тавьсан туршлагад тулгуурлан Шар хад, Амгалан, Улиастай, Яармаг, Дарь эх, Дамбадаржаа, Чингэлтэй, Дэнжийн 1000, Телевиз, Толгойт гэр хорооллын гудамжийг тохижуулан замтай болгох, хашаа хороог автомашины замын зорчих хэсэгт тулган нарийсгах, гудамжийг битүүлэн бөглөх журмаар өргөтгөл хийх хандлага түгээмэл байгааг таслан зогсоох.
- Явган хүний замыг чөлөөлөхийн тулд дараах үйл ажиллагааг хориглох шаардлагатай байна. Үүнд:
  - Бөмбөгөр, 3-4-р хорооллын болон томоохон худалдаа, үйлчилгээний төвийн хажуугийн замын дагуу ногоо жимс зардаг цэг, гар утас, ширээ сандал тавьж гар дээрээс худалдаа хийдэг газруудыг журамлах;
  - УБИС-ийн урд буудал, Бөмбөгөр, Мобиком гэх мэт нэг замын 2 талд харалдаа нийтийн зорчигч тээврийн хэрэгслийн зогсоолууд байрлуулсныг;





- 7 буудал, Гэсэр сүм гэх мэт хүн олноор төвлөрсөн газарт явган хүний зам дээр биллярдын ширээ зоож тоглуулахыг;
  - Явган хүний зорчих хэсгийн ойролцоо автомашин угаах, тосолгооны материал зарах, засвар, гагнуур хийхийг;
- Хүнс, барааны дэлгүүрийн тохилог сүлжээ олширсон тул төв замын дагуух орчинд олноор шавааралдах ТҮЦ, хүнсний дэлгүүрийг Баянзүрх дүүргийн “Сансар” хорооллын туршлагаар нүүлгэн чөлөөлөх. Тухайлбал, гэр хороололд нийтийн тээврийн хэрэгслийн буудлуудын дэргэд үйлчилгээний олон цэгүүд байдаг.
- Гудамж, замыг шахаж байрлуулсан барилга, хашааг нүүлгэх, гэр хорооллын гудамж замын хэмжээг тогтоож журамлах, гудамж бөглөж хашаа байшин барьж мухар болгодог явдлыг зогсоох зэргээр хөдөлгөөний нөхцлийг хэвийн байлгах арга хэмжээ авах. Үүнд:
- 100 айлын Сэлбийн гүүрний хажуу, гэр хорооллын орчмын шахсан айлуудын хашаа, ТҮЦ.
  - Газар сайгүй хөглөрсөн түлээ, нүүрсний захыг
  - Замын дагуу төмөр, ноос, шил авах чингэлэг, түлээ мод, тослох материал, шингэн зарах
- Явган зорчигчийн хөдөлгөөн ихтэй газрыг (сургууль, олон нийтийн үйлчилгээний газар) тогтоож, тээврийн хөдөлгөөнөөс тусгаарлах хайс, хаалт, хашлага хийх.

### **Б. Зам гүүрийн төхнийн байдал, ашиглалт, арчилгаа гэрэлтүүлэг.**

- Зам, замын байгууламжийн техникийн байдлын үнэлгээний судалгааны үр дүнгээр гарсан арга хэмжээний дагуу тэмдэг тэмдэглэгээ, гэрэл дохио, инженерийн хийцийн хангамжийг үе шат, дэс дараатай сайжруулах.
- Гэр хорооллын айлуудын орчим дахь голын гольдрол, жалга ганганд явган хүний гүүр барих.
- Явган хүний гарцыг зохицуулдаг ба зохицуулдаггүйгээр нь ялгаварлан тэмдэгжүүлэх, гарц тус бүрийн өмнө анхаарах тэмдэг тавих, гарцны алслалт, чиглэлийг хөдөлгөөний эрчимтэй уялдуулан тогтоох.
- Улаанбаатар хотын хурд ихтэй замын хэсэг бүрт хурдны хязгаар тогтоож, зохистой хурдын тэмдэг тавих.



- Бүх чиглэлийн хатуу хучилттай замыг ус зайлуулах төхөөрөмжтэй болгож түүний найдвартай ажиллагааг хангах, (хог хаягдлаас цэвэрлэх);
- Борооны болон шар усны үерийн ус бөөнөөр урсаж ирдэг энгэр налуу газрын ховил гольдролд чиглүүлэх хоолой тавьж бетондох, ус урсах ба хаших төхөөрөмжөөр тоноглох.
- Голын үерийн хамгаалалтын бүрэн бүтэн байдлыг хангах, эвдрэлээс урьдчилан сэргийлэх үзлэг, шавалт, тордолтыг тогтмолжуулах
- Гудамж, замын гэрэлтүүлгийг төлөвлөгөөтэй нэмж байгуулах ба нэгэнт байрлуулсан гэрлийн бүрэн бүтэн ажиллагааг хангах, тогтмол шалгаж орой үдшийн цагаар (19-21 цаг) байнгын гэрэлтүүлэгтэй болгож осол гарахаас сэргийлэх.
- Гэр хороололд нутаг дэвсгэрийн гуу жалганд хогоо ил задгай хаях асуудлыг цэгцлэх. Энэ чиглэлээр ард нийтийн эргүүл (гэрээт байцаагч) хяналтыг явуулан зөрчил гаргагчдад цэвэрлэгээ, тээвэрлэлтийн болон байгаль орчны бохирдуулалтын давхар торгууль оноох эрх зүйн орчныг бүрдүүлэх, орлогоор цалинжуулах ба шагнах систем буй болгох. Өвлийн улиралд жалга, ганга, голын гольдрол дагуу хог хаягдлаар дүүргэдэг явдлыг зогсоох, журамлах, энэ чиглэлээр иргэдээс хогыг үнэлэн авдаг туршлага буйг судлан хэрэгжүүлэх.
- Замын тэмдэг, тэмдэгийн шонд өөр зориулалт, мэдээллийн реклам чимэглэл, бичиг, зарлал өлгөхийг хориглох.
- Зам, замын байгууламж, тэмдэг, тэмдэглэгээ, төхөөрөмжийг эвдэж сүйтгэх, тонож зөөвөрлөх зөрчилд хууль зүйн дагуу шийтгэл тууштай хэрэглэх.

### **В. Автозогсоолын талаар**

- Нийтийн үйлчилгээний автозогсоол (төлбөртэй) байгуулах, хүн машины хөдөлгөөний урсгал, бөөгнөрөл үүсгэдэг аж ахуйн нэгж, байгууллагыг дэргэдээ автомашины зогсоолтой болгох, энэ талаар улсын стандарт бий болгох
- Автосервисын газрууд ажил, үйлчилгээг зөвхөн өөрийн үйлдвэрлэлийн

байр, хашаан дотроо явуулдаг болох, үйл ажиллагааны зөвшөөрлийг ажлын байр (суваг, эстикад, өргүүр) хүлээлтийн зогсоолоор (пост) хангасан нөхцөлд олгох.

- Автосервисын газрууд хаалгаа төв замруу шууд гаргахыг хориглох.
- Нийтийн тээврийн хэрэгслийн зогсоолыг гудамжны хоёр талд харалдаа байрлуулахыг өөрчлөн шинэчилэх.
- Төвлөрсөн их дэлгүүр, супермаркет, үзвэр, үйлчилгээний газрын орчим автомашины зогсоолыг нормативт хэмжээгээр байгуулсан нөхцөлд үйл ажиллагаа явуулах лиценз, зөвшөөрөл олгох журам гаргах

#### Хоёр. Шийдвэрлэх арга зам

##### **Бодлого зохицуулалтаар:**

- Хотын замын хөдөлгөөний зүй тогтол, тулгамдсан асуудал, шийдвэрлэх арга замын судалгааны ажлыг орчин үеийн шаардлагын түвшинд гаргаж, хот төлөвлөлтийн бодлоготой нягт уялдуулах арга хэмжээ авах.
- Хот, суурин газрын замд тохирсон хөдөлгөөний удирдлага, зохицуулалт, үйлчилгээний цэгүүдийн байршлын аюулгүйн шаардлагад тохирсон норм, дүрэм заавар, журам, стандартуудыг шинээр боловсруулж мөрдөх.
- Зам тээврийн осол, хэргийн шалтгаанд автозамын нөлөөллийг авч үздэг тогтолцоонд шилжиж, үүнийг шинжлэн судлах техник хэрэгслээр хангах нөхцөл бүрдүүлэх.
- Явган зорчигч замын хөдөлгөөний хууль дүрмийг зөрчиж байгаа, тухайлбал гарцгүй газраар зам хөндлөн гарах үйлдэлд замын цагдаа төдийгүй хэв журмын цагдаа арга хэмжээ авдаг байх.

##### **Зохион байгуулалтаар:**

- Жолооч нарын соёл, сахилга, үүрэг хариуцлагыг дээшлүүлэх.
- Замын хөдөлгөөний хууль дүрмийг таниулан сурталчлах, хэрэгжилтийг бүх шатанд эрчимжүүлэх.

- Замын хөдөлгөөнд ямарваа хэлбэрээр түгжрэл саатал үүсгэж байгаа тээврийн хэрэгслийг хөдөлгөөнөөс гарган зайлуулах ба журамлах техник хэрэгслээр хангах, зөрчил гаргасан жолоочид ногдуулах захиргааны арга хэмжээг чангатгах

#### **Автомашины зогсоол:**

- Орон сууц, үйлчилгээний барилга барих зөвшөөрөл олгох, ашиглалтад хүлээж авахад автомашины зогсоолын талбайг стандартын шаардлагад нийцүүлэн төлөвлөж, барьсан байх шаардлагыг тавьж мөрдүүлэх.
- Үйлдвэрлэл үйлчилгээ явуулах зөвшөөрөл олгохдоо зогсоолын талбайн хүрэлцээ хэмжээг эн түрүүнд заавал үздэг журам тогтоох.
- Ил болон далд зогсоолуудыг стандартын дагуу барих.

#### **Автобусны буудал:**

- Нийтийн тээврийн хэрэгслийн зогсоолын талбайг стандартын шаардлагад нийцүүлэх, байршлыг оновчтой тогтоож баталгаажуулах, ээлж дараатай тохижуулах нэгдсэн арга хэмжээ авах.

#### **Явган зорчигч:**

- Явган зорчигч замын хөдөлгөөний дүрмээр хүлээсэн үүргээ биелүүлэх, зөрчсөн тохиолдолд хүлээлгэх хариуцлагыг өндөржүүлэх.

#### **Зам тээврийн осол:**

- Тээврийн хэрэгслийн даатгалыг тухайн автомашины бодит үнэд дүйцүүлэн авдаг зарчимд шилжих нөхцөл бололцоог бүрдүүлэх замаар осол гэмтлийн үед учирсан хохирлыг даатгалын сангаас төлж барагдуулдаг нийтлэг журамд оруулах.
- Автотээврийн хэрэгслээс авах хураамжийг шатахууны үнэнд оруулж тооцдог болох. Ийм арга хэмжээг хэрэгжүүлэх нь замын санд төвлөрүүлэх хөрөнгийн хэмжээг нэмэгдүүлэх, хөрөнгийн төвлөрөлтийг жилийн туршид жигд байлгах, зам ашигласныхаа хэмжээгээр татвар хураамж төлдөг шударга зарчимд шилжих, нэг дор их хэмжээний төлбөр авдаг байдлаас гарах зэрэг ач холбогдолтой.

УИХ МН  
СЭЛЭЛГЭЭНИЙ САН

**Гэрлэн дохио:**

- Гэрлэн дохиог үйлдвэрлэх, тэдгээрийг нэгдсэн хяналт, зохицуулалтын системд оруулах чиглэлд хөрөнгө оруулалтыг дэмжих.

**Замын арчилгаа, засвар:**

- Замын барилга, засвар үйлчилгээний компаниудын дунд сонгон шалгаруулалт явуулан хот, дүүргийн, хорооллын замуудын арчлалт үйлчилгээг хуваарилан хариуцуулах үндсэн дээр замыг байнгын арчилгаа, хяналтад оруулж тодорхой эзэн, хариуцагчтай болгох.
- Замын засвар арчилалтанд зориулах хөрөнгийн хэмжээг нэмэгдүүлэх, төвлөрүүлэх ба зориулалтын дагуу бүрэн зарцуулах асуудлыг эрх зүйн хүрээнд зохицуулах

**Гурав. Засгийн газарт хүсэлт болгох асуудал**

- Тээврийн хэрэгслийн өсөлттэй уялдуулан замын барилга байгууламжийг шат дараатай хэрэгжүүлэх хөрөнгийн эх үүсвэрийг шийдвэрлэх.
- Автозамын нөхцлийг шинжлэх ухааны үндэстэй судлах лаборатори, шаардлагатай техник хэрэгслээр хангах.

**Дөрөв. Нийслэлийн төр, захиргааны  
байгууллагуудад хүсэлт болгох асуудал**

- Хот, суурин газрын зам, замын байгууламжийн ашиглалт, үйлчилгээ, засвар, техникийн ашиглалтын болон нийтийн тээврийн хэрэгслийн буудал, автомашины нийтийн зогсоолуудын тохирсон норм, заавар, журам, стандартуудыг шинээр боловсруулж мөрдүүлэх.
- Орон сууц, үйлчилгээний барилга барих зөвшөөрөл олгох, ашиглалтад хүлээж авахад автомашины зогсоолын талбайг стандартын шаардлагад нийцүүлэн төлөвлөж, барих шаардлагыг мөрдүүлэх. Зориулалтын зогсоолын талбайд барилга барих зөвшөөрөл олгохгүй байх.
- Үйлдвэрлэл үйлчилгээ явуулах зөвшөөрөл олгохдоо зогсоолын талбайн хүрэлцээ, хэмжээг эн түрүүнд харгалзан үздэг журам тогтоох.

**Тав. Нийтийн тээврийн үйлчилгээ эрхэлж  
буй байгууллага, жолооч нарт**

- Зорчигч тээврийн үйлчилгээ явуулж байгаа аж ахуйн нэгж байгууллага бүр тээврийн хэрэгслийн бүрэн бүтэн байдал, жолооч нараас гудамж замын хөдөлгөөний журмыг сахин биелүүлж байгаад тавих хяналтыг өндөржүүлэх, шуурхай, аюулгүй, соёлтой үйлчилгээг нэвтрүүлэх.
- Замын хөдөлгөөнд оролцохдоо явган зорчигч болон бусад жолооч нараа хүндэтгэн дүрмийн заалтууд, хөдөлгөөний соёлын хэм хэмжээг чанд мөрдөж биелүүлэх.
- Иргэн бүр замын хөдөлгөөнд оролцогч гэдгээ байнга ухамсарлаж , Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай Монгол Улсын хууль, Замын хөдөлгөөний дүрмийг чандлан биелүүлж, бие биеэ харилцан хүндэтгэж, хөдөлгөөнд ухамсар соёлтой оролцохыг уриалах;

**UIH.MN**  
**СУДАЛГААНЫ САН**

**ДӨРӨВ. МОНГОЛ УЛСЫН ЗАСГИЙН ГАЗРААС ИРГЭДИЙН ЭРҮҮЛ,  
АЮУЛГҮЙ ОРЧИНД АМЬДРАХ ЭРХИЙН БАТАЛГААГ ХАНГАХ ТАЛААР  
МӨРДӨЖ БАЙГАА ХУУЛЬ, ЭРХ ЗҮЙН АКТ, СТАНДАРТ  
ХӨТӨЛБӨР, ТӨСӨЛ**

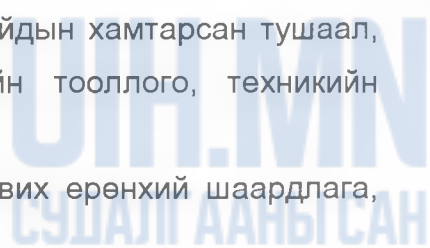
- Тээврийн үйлчилгээ эрхлэх аж ахуйн нэгж, байгууллага, иргэд зах зээлд адил тэгш эрхтэй, чөлөөтэй өрсөлдөх нөхцөл бүрдүүлэх, тээвэрлэгч, тээвэрлүүлэгчдийн хоорондын харилцаа, тэдний хүлээх үүрэг хариуцлага, автотээврийн хэрэгслийн техникийн ашиглалтанд тавих шаардлага зэргийг хуульчлан баталгаажуулах зорилгоор Автотээврийн хуулийг МУ – ын Их хурал 1999 онд хэлэлцэн баталсан нь автотээвэрт зах зээлийн харилцааг төлөвшүүлэн хөгжүүлэх, хууль эрх зүйн орчинг бүрдүүлэх чухал алхам болсон.
- Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуулиар тусгай зөвшөөрөлтэй эрхлэх аж ахуйн үйл ажиллагааны төрөлд нийтийн тээвэр, шуудан тээвэрлэлтийн үйлчилгээ эрхлэх, тээврийн хэрэгслийн техникийн байдлын хяналтын үзлэг хийх үйл ажиллагааг хамааруулсан.
- Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай, Автозамын тухай МУ – ын хуулиудаар тус улсын нутаг дэвсгэр дээр замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахтай холбогдсон харилцааг зохицуулах зарчим, тээврийн хэрэгслийг ашиглахад замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, автозам, замын байгууламжаар зорчих тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөн, замын хөдөлгөөнд оролцогчдын аюулгүй байдлыг хангах үндсэн болон ерөнхий шаардлагуудыг тодорхойлж хуульчилсан.
- Монгол улсын засгийн газар автотээврийн улсын хяналтын дүрэм, Автотээврийн хэрэгслээр ачаа, зорчигч тээвэрлэх дүрэм, Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай, Тээврийн үйлчилгээний гүйцэтгэгчийг сонгох тендерийн жишиг бичиг баримт, Автотээврийн хэрэгслээр аюултай ачаа тээвэрлэх, Тээврийн хэрэгслийн тооллого, техникийн хяналтын улсын үзлэг явуулах, Тээврийн хэрэгслийн тоо бүртгэл хөтлөх, улсын дугаар олгох зэрэг 10 гаруй журмууд шинээр батлагдаж гарсан, одоо улсын хэмжээнд мөрдөгдөж байна.



- Нийтийн зорчигч тээврийн үйлчилгээ ( MNS 5012 – 2001 ), Нийтийн таксийн үйлчилгээ ( MNS 5122 – 2002 ) стандартууд нь нийтийн зорчигч тээврийн үйлчилгээг зохион байгуулах, хяналтыг хэрэгжүүлэх, ажил, үйлчилгээний нийтлэг шаардлагыг тогтоож, нийтийн зорчигч тээврийн үйлчилгээнд үүсэх харилцааг зохицуулах, үйлчилгээний чанар, аюулгүй байдлыг хангахад чухал үүрэг гүйцэтгэж байна.
- Автотээвэрт ачаа, зорчигч тээвэрлэлт эрхлэх, тээвэр зуучийн болон бусад үйлчилгээ явуулах, тээврийн хэрэгслийн засвар, техникийн үйлчилгээний сервис үзүүлэхтэй холбогдсон ажил үйлчилгээг зах зээлийн орнуудын нийтлэг журмын дагуу ажил, үйлчилгээний захиалга ба үйлчлүүлэгчдийн сонголт, үйлчлэгч (тээвэрлэгч), үйлчлүүлэгчдийн хооронд байгуулсан гэрээний үндсэн дээр гүйцэтгэх журамтай болсон.
- Нийтийн тээвэрлэлт, тээврийн хэрэгслийн техникийн үзлэг хийх ажил, үйлчилгээ эрхлэх аж ахуйн нэгж, байгууллагыг сонгон шалгаруулж, үйлчилгээний гэрээ байгуулан ажиллуулах журам тогтож хэвшиж байна.

Ийнхүү зах зээлийн харилцааны нөхцөлд автотээврийн хэрэгслээр ачаа ба зорчигч тээвэрлэх үйл ажиллагааг зохион байгуулах, автотээврийн хэрэгсэлд тавих техникийн шаардлага, тээвэрлэлтийн нөхцөлийг тодорхойлох, ачаа, зорчигч тээвэрлэлт, автотээврийн хэрэгслийг ашиглахтай холбогдсон харилцааны хууль, эрх зүйн орчин, зохицуулалтын үндсэн зарчмууд тогтож бүрдсэн. Үүнд:

1. Дэд бүтцийн сайд, Хууль зүй, дотоод хэргийн сайдын хамтарсан тушаал, 2003.11.17, Дугаар 235/209, Тээврийн хэрэгслийн тооллого, техникийн хяналтын үзлэг явуулах журам
2. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн байдалд тавих ерөнхий шаардлага, MNS 4598 – 2003
3. Автотээврийн хөдлөх бүрэлдэхүүний эргономикийн үзүүлэлтүүд, MNS 4599 – 2003
4. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг хийх заавар. Ерөнхий шаардлага, MNS 5011 – 2003
5. Бензин хөдөлгүүртэй автомашин – утааны найрлага дахь хорт бодисын зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээ ба хэмжих арга, MNS 5013 – 2003
6. Дизель хөдөлгүүртэй автомашин – утааны тортогжилтын зөвшөөрөгдөх



- дээд хэмжээ ба хэмжих арга, MNS 5014 – 2003
7. Оношлогооны төв. Ангилал. Ерөнхий шаардлага, MNS 5024 – 2003
  8. Нийтийн таксийн үйлчилгээ. Ангилал ба тодорхойлолт. Ерөнхий шаардлага, MNS 5122 – 2003
  9. Нийтийн зорчигч тээврийн үйлчилгээ. Ангилал ба тодорхойлолт. Ерөнхий шаардлага, MNS 5012 – 2001
  10. Авто үйлчилгээ. Ангилал. Ерөнхий шаардлага, MNS 5025 – 2001
  11. Автотээврийн хөдлөх бүрэлдэхүүний техникийн үйлчилгээ, засварын тогтолцоо, тодорхойлолт, MNS 4606 – 1998
  12. Тээврийн хэрэгслийн хэрэглээний үзүүлэлтүүдийн тогтолцоо, ерөнхий шаардлага, УСТ ( MNS ) 4470 – 1997
  13. Улаанбаатар хотын ЗТО – ын нөхцлөөс хамгаалуулах хүний эрхийн төлөв байдлын судалгаа, ЭТМСНэгдэл, ЭША – ын тайлан, 2004 он
  14. “ Улаанбаатар хотын гудамж замын хөдөлгөөний менежментийг боловсронгуй болгох “ сэдэвт төсөл, ЭТМСНэгдэл, ЗЦГазар, 2005 он
  15. Автотээврийн хэрэгслийн ашиглалтын нөхцлийн судалгаа, ЭТМСНэгдэл, ЭША – ын төслийн тайлан, 2004 он

**Улаанбаатар хотын автозамын түгжрэл  
үүсдэг цэг, байршлын судалгаа**

Д/д	Уулзвар, байршлын нэр, үргэлжлэх чиглэл	Түгжрэлд саатах дундаж хугацаа ( минут )
1.	5-р баазын өмнө төмөр замын гарамын орчим	10
2.	25-р эмийн сангийн орчимын уулзвар	30
3.	МҮЭСТО - 3-р хороолол өгсдөг зам	10
4.	Хүнсний 20-р дэлгүүр - УИД-Төв шуудан	30
5.	Зүүн 4 зам	10
6.	Цэцэг төв - 1-р дэлгүүр	20
7.	МУИС-ийн 1-р байр - Хятадын элчин	20
8.	3-р хороолол ШЗОрдон - Эх нялхасын төв	30
9.	Гэсэр сүмийн баруун зам - Телевиз	40
10.	Хятадын элчин - 11-р хороолол	30
11.	32-н тойрог - 7 буудал	10
12.	Яармаг - Хан-Уул дүүргийн ЗЦПост	10
13.	Вокзалын арын уулзвар - Барс зах	20
14.	Нарантуул захын урд зам	20
15.	Тээврийн товчоо - МҮЭСТО	30
16.	МҮЭСТО - 50-р дэлгүүр	10
17.	Багшийн дээд сургуулийн зүүн уулзвар	10
18.	" Сансар " тунелийн орчим	10

( ЭТМСН, Н.Ганбат, 2005 он )

УИ.МН  
СУДАЛГААНЫ САН

**Нийслэл хотод гэрэл дохиогоор  
зохицуулагддаг уулзварууд**

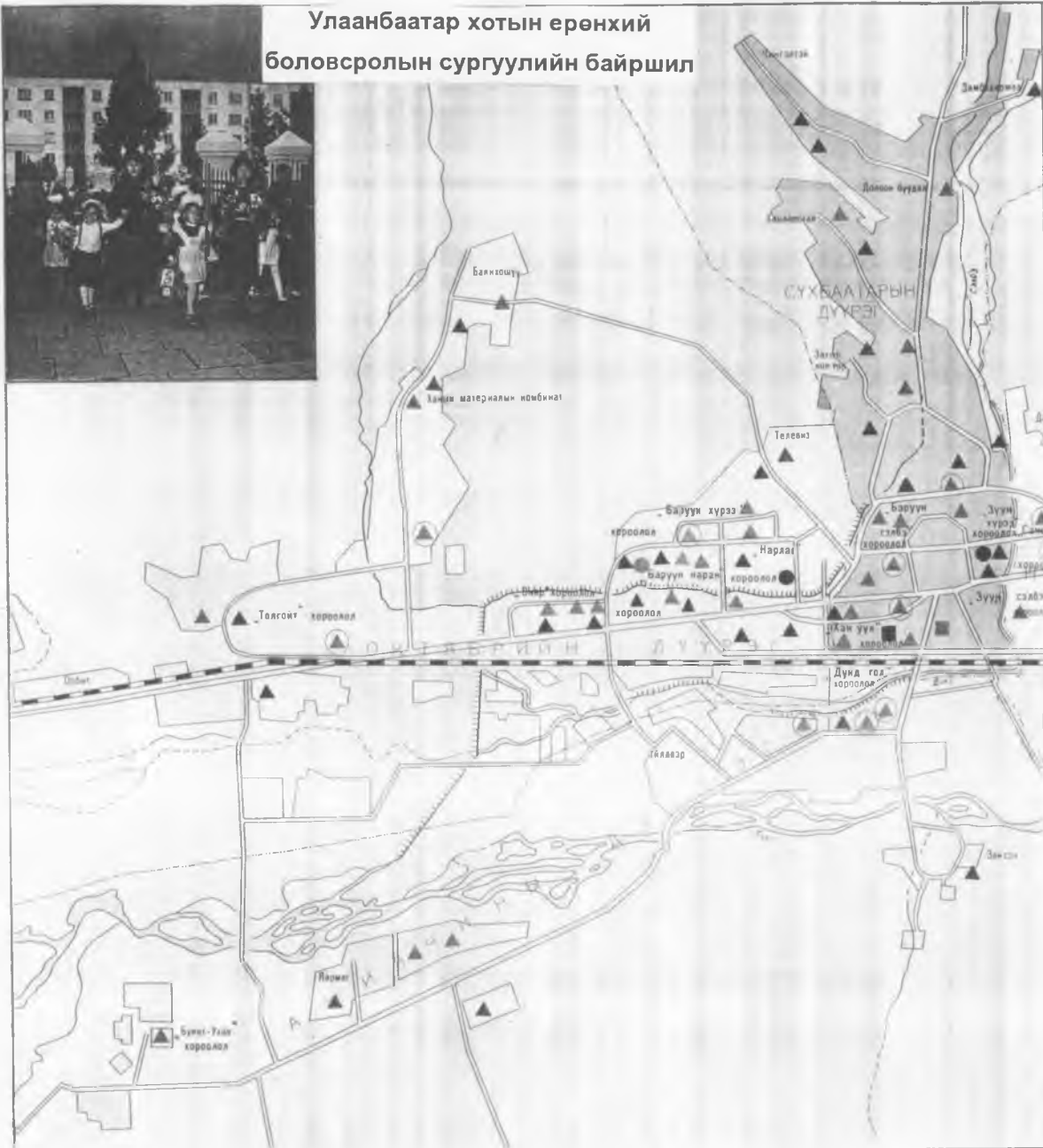
Д/д	Гэрэл дохиотой уулзварууд	Үйлдвэрлэсэн улс (гэрэл дохиог)	Тайлбар
1	Кино үйлдвэрийн өмнөх	ОХУ	Хуучин
2	Бөхийн өргөөний арын	ОХУ	Хуучин
3	10-р хорооллын замын	ОХУ	Хуучин
4	Цамбагаравын өмнөх	ОХУ	Хуучин
5	Хархорин захын арын	ОХУ	Хуучин
6	32-р байр	ОХУ	Хуучин
7	СО - 3	ОХУ	Хуучин
8	АЖ - 3	ОХУ	Хуучин
9	АЖ - 6	ОХУ	Хуучин
10	АЖ - 7	ОХУ	Хуучин
11	"Дүүхээ" төв	ОХУ	Хуучин
12	Эх нялхас	ОХУ	Хуучин
13	Амарсанаа	ОХУ	Хуучин
14	Төмөр замын коллежийн өмнөх	ОХУ	Хуучин
15	25-р эмийн сангийн өмнөх	ОХУ	Хуучин
16	Сансарын тоннелийн	ОХУ	Хуучин
17	"Өгөөж" ХК-ны	ОХУ	Хуучин
18	"Цайз" захын	ОХУ	Хуучин
19	Монгол банкны хажуугийн	ОХУ	Хуучин
20	СУИС-ын зүүн талын	ОХУ	Хуучин
21	Хүнсний 4	ОХУ	Хуучин
22	УБИС-ын өмнө	Солонгос	Шинэ
23	ГХЯам-ны арын	Солонгос	Шинэ
24	Монцамэ агентлагийн хажуугийн	Солонгос	Шинэ
25	21-р эмийн сангийн	Солонгос	Шинэ
26	100-н айлын өмнөх уулзварын	Солонгос	Шинэ
27	ШУТИС-ын хажуугийн	Солонгос	Шинэ
28	МУИС-ын өмнөх	Солонгос	Шинэ
29	Төв музейн хажуугийн	Солонгос	Шинэ

30	Хүнсний 1-р дэлгүүрийн хажуугийн	Солонгос	Шинэ
31	Сансар ШТС-ын	Солонгос, ОХУ	Шинэ
32	Цэцэрлэгийн коллежийн	Солонгос, ОХУ	Шинэ
33	Зүүн 4-н замын уулзварын	Япон, Солонгос	Шинэ
34	Баруун 4-н замын уулзварын	Япон	Шинэ
35	Материал импекс ХХк-ны хажуугийн	Япон	Шинэ
36	Гэсэр сүмийн уулзварын	Япон	Шинэ
37	"Нарантуул" ОУХТөвийн	Япон	Шинэ
38	406-р гарамын	Япон	Шинэ
39	Энхтайваны гүүрний баруун уулзварын	Япон	Шинэ
40	Энхтайваны гүүрний зүүн уулзварын	Япон	Шинэ
41	Зорчигч тээврийн үйлчилгээний төвийн хажуугийн	Япон	Шинэ
42	Төмөр замын төв буудлын арын	Япон	Шинэ
43	Тасганы овооны уулзварын	Монгол	Шинэ
44	"Хүрд"ХХК-ны буудлын	Монгол	Шинэ
45	"Өлзий" төвийн	Монгол	Шинэ
46	3-р дунд сургуулийн өмнөх	ОХУ	Шинэ
47	39-р дунд сургуулийн	ОХУ	Шинэ
48	Ногоон нуурын тойргийн	ОХУ	Шинэ

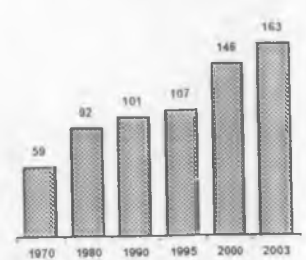
(ЭТМСН, Н.Ганбат, 2005 он)



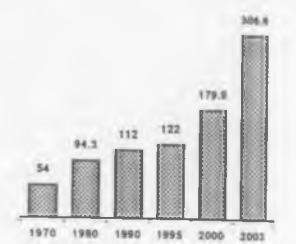
Улаанбаатар хотын ерөнхий боловсролын сургуулийн байршил



Ерөнхий боловсролын сургуулийн тоо



Ерөнхий боловсролын сургуульд суралцагсадын тоо (мян. сурагчид)



ЕРӨНХИЙ БОЛОВСРОЛЫН СУРГУУЛЬ

- ▲ 10 жилийн
- ▲ 8 жилийн
- ▲ Бага
- ▲ Гүнзгийрүүлсэн сургалттай

СОЁЛ, СПОРТ, ХҮМҮҮЖИЛ, ТЕХНИК СУРГАЛТЫН БАЙГУУЛЛАГА

- В.И. Лениний нэрэмжит монголын пионер сурагчдын ордон
- Залуу техникчдийн ордон
- Соёл спортын төв
- Соёл хүмүүжлийн төв



**Хүүхэд, залуучууд зам тээврийн осолд  
хамгийн их өртсөн уулзвар гарцын байршил**

1. 13-р хороолол, зүүн 4 зам
2. 2-р эмнэлэг
3. Бөхийн өргөө
4. Санхүүгийн сургууль
5. Багшийн дээд сургууль
6. 3-р сургууль
7. 40 мянгат хороолол
8. Бөмбөгөр худалдааны төв
9. Гэсэр сүм
10. Их тойруу
11. 9-р дэлгүүр
12. 6 буудал
13. 10-р хороолол
14. Саппоро төв
15. Сүлжмэлийн үйлдвэр
16. Хар хорин зах
17. 5 шар
18. Хангай зах
19. Ханын материалын комбинат
20. Баянхошууны эцэс
21. 100 айл
22. Дэнжийн мянга
23. Баруун 4 зам
24. Дөлгөөн нуур
25. СУИС – Пионерийн ордон
26. Улсын төв номын сан

( ЭТМСН, Н.Ганбат, 2005 он )

**UIH.MN**  
СУДАЛГААНЫ САН

**Багшийн дээд сургуулиас Сэлбэ голын гүүр хооронд  
хараагүй хүмүүс явахад зориулан  
байгуулсан замын байдал**

Д/д	Замын хэсгийн чиглэл, нэр, урт	Саад бэрхшээл, тайлбар
1	Багшийн сургуулийн урд зам, эхнээс 4 м	Стандартаар зорчих замын 2 эгнээ тавихыг 1 эгнээ тавьсан, эвдэрсэн
2	Мөн замын 25м-т	"Олон улсын буухиа шуудан" рекламны шон, самбар түрээслэнэ, 70см өргөн
3	Мөн замын 25м-т	"Хамгаалал, Эрх тэгш байдал, хамгаалал, хүн төрлөхтнийг урагшлуулна" шон, 70см өргөн
4	Мөн замын 6м-т	"Тэргүүн" рекламны шон
5	Мөн замын 3м-т	"Монгол алт, мөнгөний дархан" самбар газар тавьсан
6	Мөн замын 37м-т	Зам эвдэрхий
7	Мөн замын 15м-т	2 ширхэг шонд туслах зам, чиг заах, нэг чигийн төгсгөл гэсэн замын тэмдэг 3-г тавьсан
8	Мөн замд	Туслах зам хөндлөн гарна, 15м
9	Мөн замд уулзвараас 36м-т	LANEIGE реклам, самбарын шон
10	Мөн замын 56м-т	Бөөний үнийн эмийн сан, рекламны шон
11	Мөн замын 51м-т	Троллейбусны шугамын шон
12	Мөн замын 11м-т	Троллейбусны шугамын шон яг голлосон, зам эвдэрхий
13	Мөн замын 50м-т	Троллейбусны тог, зам эвдэрхий
14	Мөн замын 51м-т	Тагтай төмөр, 1,5x2,5м
15	Сэлбийн арслантай гүүр, 5м-т	Төмөр утас зам дээр ороолдсон

( ЭТМСН, Н.Ганбат, 2005 он )