

ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ ХАНГАХ

ҮНДЭСНИЙ СТРАТЕГИ (2012-2020 ОН)

(Засгийн газрын 2019 оны 163 дугаар тогтоолоор хүчингүй болсонд тооцсон)

Нэг. Үндэслэл, шаардлага

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

2010 онд Тайланд Улсын Бангкок хотод зохион байгуулагдсан Ази, Номхон далайн нийгэм, эдийн засгийн комиссын Бүс нутгийн замын хөдөлгөөний шинжээч нарын уулзалтаар улс орон бүрт зам тээврийн ослын нас баралтыг бууруулах “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах зөвлөмж”-ийг гаргасан болно.

Манай улсын хувьд зам тээврийн осол, зөрчлийн тоо жилээс жилд нэмэгдэж, түүнээс шалтгаалах нас баралт өсөж хандлагатай байна[1]. Манай улсад гарч байгаа нийт осол, гэмтлийн 18.9 хувийг зам тээврийн осол эзэлж байна[2].

Зам тээврийн осолд ортох, гэмтэх явдал их байгааг албан ёсны статистикийн мэдээ, хүн амын дунд хийсэн судалгаа харуулж байна. Тухайлбал[3], 15-64 насны иргэдийн 4 хувь нь сүүлийн 12 сарын дотор зам тээврийн осолд өртсөн байна. Зам тээврийн осол, гэмтэл үүсэхэд нөлөөлж байгаа гол хүчин зүйл нь хурд хэтрүүлэх (22.7 хувь), сөгтууруулах ундаа хэрэглэх (9.1 хувь) зөрчил болж байгаагаас гадна хот төлөвлөлт-өнөөгийн шаардлага хангахгүй, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг зохицуулж байгаа хууль, дүрэм, журам, стандартын биелэлт хангалтгүй, тээврийн хэрэгслийн парк хэт хуучирсан, хөдөлгөөнд өрөлцөгчдын соёл, боловсрол дутмаг, хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах байгууллагуудын ажлын уялдаа хангалтгүй зэрэг дутагдлууд байгаа нь судалгаагаар тогтоогдсон болно. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах явдал нь замын хөдөлгөөнийг зохицуулагч, жолоочийн үүрэг мэт алдаатай ойлголт байсан бөгөөд орчин үед замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах нь “Хүн-Тээврийн хэрэгсэл-Зам-Орчин” гэсэн харилцан уялдаа бүхий цогц асуудал гэдгийг эрдэмтэд тогтоогоод байна.—

Хоёр. Стратегийн аясын хараа буюу хэтийн зорилго

2.1. Салбар хоорондын хамтын ажиллагаа, уялдааг ханган “Хүн-Тээврийн Хэрэгсэл-Зам-Орчин” гэсэн системийн аюулгүй байдлыг цогцоор нь бүрдүүлэх замаар зам тээврийн ослын сөрөг үр дагаварыг мэдэгдэхүйц хэмжээгээр багасгана.

Гурав. Стратегийн зорилт

3.1. Монгол Улсын хэмжээнд 2012-2020 онд зам тээврийн ослын улмаас нас барсан болон хүнд гэмтсэн хүний тоог тус бүр 50 хувиар бууруулна.

Дөрөв. Стратегийн гол зорилтууд

4.1. Хөдөлгөөний аюулгүй байдлын менежмент.

4.2. Аюулгүй зам, орчин.—

4.3. Аюулгүй тээврийн хэрэгсэл.

4.4. Хөдөлгөөнд өрөлцөгчдөд зориулсан үйл ажиллагаа.

4.5. Ослын дараахь тусламж, үйлчилгээ.

Тав. Гол зорилтыг хэрэгжүүлэхэд баримтлах үйл ажиллагааны чиглэл

5.1. Хөдөлгөөний аюулгүй байдлын менежмент:

5.1.1. замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах байгууллагуудын чадавхийг бэхжүүлэх;

5.1.2. мэргэжлийн хүний нөөцийг тусгайлан бэлтгэх;

5.1.3. эрх зүйн хэм хэмжээг боловсронгуй болгох;

5.1.4. хөдөлгөөний аюулгүй байдлын менежментийг үндэсний хэмжээнд уялдуулан зохицуулах байгууллагыг бий болгон, холбогдох байгууллагуудын үүрэг, хариуцлагыг оновчтой, зөв тодорхойлох;

5.1.5. үндэсний хэмжээний стратеги хэрэгжүүлэхэд шаардагдах санхүүгийн эх үүсвэрийг бий болгох;

5.1.6. авто тээврийн салбарын даатгалын системийг боловсронгуй болгох;

5.1.7. судалгаа, мэдээллийн нэгдсэн системийг бий болгох;

5.1.8. замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг цогц байдлаар судлах судалгаа шинжилгээний бие даасан, хараат бус албыг бий болгох;

5.1.9. замын хөдөлгөөнд тавих хяналтын тогтолцоог дараахь байдлаар ангилан тодорхойлно:

а) замын хөдөлгөөний хяналт (Замын хөдөлгөөний зохицуулалт, зохион байгуулалт, тэмдэг, тэмдэглэл, жолоочийн бүртгэлийн, тээврийн хэрэгсэлд тавих хяналт);

б) замын хөдөлгөөнд оролцогчдод тавих хяналт (Замын хөдөлгөөнд оролцогчдын хөдөлгөөний хяналт, хэрэг бүртгэх, мөрдөн байцаах үйл ажиллагаа) гэж.

5.2. Аюулгүй зам, орчин:—

5.2.1. авто замын сүлжээний аюулгүй байдлыг нийт хөдөлгөөнд оролцогчид, ялангуяа хүүхэд, ахмад настан, хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэд болон явган, дугуйгаар зорчигчдод зориулан сайжруулах;

5.2.2. хот төлөвлөлтийн хууль тогтоомж, ерөнхий төлөвлөгөөг боловсронгуй болгож, хариуцлагын тогтолцоог бий болгох;

5.2.3. хотын блок хоорондын зайг 150 метрээс ихгүй байхаар төлөвлөх;

5.2.4. хотын төвийн хөдөлгөөний ачааллыг “хэрэглэгч төлдөг” зарчимд шилжүүлэх замаар багасгах;

5.2.5. замын байгууламжийг төлөвлөх, зураг, төсөл зохиох, барих, ашиглах үед орчин үеийн техник технологи, стандартыг хэрэглэж аюулгүй байдлын шаардлагыг заавал хангах;

5.2.6. хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үнэлгээг жилд 1-ээс доошгүй удаа хийдэг байх;

5.2.7. замын сүлжээний төлөвлөлтийг зорчигч болон ачаа тээврийн төлөвлөлттэй нягт уялдуулах.

5.3. Аюулгүй тээврийн хэрэгсэл:

5.3.1. дэлхий нийтээр мөрдөж байгаа стандарт, шаардлага, орчин үеийн технологид нийцүүлэн авто тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлыг дээшлүүлэх;

5.3.2. тээврийн хэрэгслийг импортоор оруулах асуудлаар бодлого боловсруулан хэрэгжүүлэх;

5.3.3. тээврийн хэрэгсэл, түүний эд ангийг дотоодод үйлдвэрлэх, угсрахад тавигдах техникийн шаардлага, стандартыг боловсруулан мөрдөх;

5.3.4. тээврийн хэрэгслийн ашиглалт буюу засвар үйлчилгээний бодлого боловсруулан хэрэгжүүлэх;

5.3.5. авто тээврийн хэрэгслийн засвар үйлчилгээний мэдээллийн санг бий болгох замаар “Үйлчилгээ-Өнөшилгөө-Хяналтын” нэгдсэн системийг бүрдүүлэх.

5.4. Хөдөлгөөнд оролцогчдод зориулсан үйл ажиллагаа:—

5.4.1. замын хөдөлгөөнд аюулгүй оролцох мэдлэг боловсрол иргэдэд олгох ажлыг боловсролын тогтолцооны бүх шатанд нэвтрүүлэх;

5.4.2. замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад олон нийтийн мэдлэг, соёл, ухамсрыг дээшлүүлэх, хууль тогтоомжийг тайлбарлан таниулах ажлыг хүртээмжтэй зохион байгуулах;

5.4.3. замын аюулгүй байдлын талаархи хууль, дүрэм, журам, стандартыг боловсронгуй болгох замаар хөдөлгөөнд оролцогчдын сахилга хариуцлагыг дээшлүүлэх;

5.4.4. хурд хэтрүүлэх, согтууруулах ундааны зүйл хэрэглэсэн үедээ автомашин жолоодох, хамгаалах бүс, малгай хэрэглэхгүй байгаа зөрчлийг онцгойлон анхаарч, урьдчилан сэргийлэх;

5.4.5. жолооч бэлтгэх, мэргэшүүлэх, шалгалт авах, үнэмлэх олгох тогтолцоог боловсронгуй болгох.

5.5. Ослын дараахь тусламж, үйлчилгээ:

5.5.1. ослын үед гэмтсэн хүнд үзүүлэх яаралтай тусламж, нөхөн сэргээх эмчилгээ болон бусад үйлчилгээний чанарыг сайжруулах;

5.5.2. анхны тусламж үзүүлэх мэдлэг чадварыг иргэдэд эзэмшүүлэх;

5.5.3. гэмтсэн хүнд цаг алдалгүй тусламж үзүүлэх даатгалын систем болон осол, гэмтлийг тандах системийг бий болгох;

5.5.4. авто-замын сүлжээн дэх эмнэлгийн тусламж үзүүлэх цэгүүдийн тоог нэмэгдүүлж, хүний нөөц, техник, тоног төхөөрөмжөөр хангах;

5.5.5. жолооч нарын эмнэлгийн үзлэгийн бүртгэлийг жолоочийн бүртгэлийн системтэй холбох замаар тэднийг эмнэлгийн үзлэгт заавал хамруулах нөхцөлийг бүрдүүлэх.

Зургаа. Стратегийн хэрэгжилтийг зохион байгуулах

6.1. Стратегийн хэрэгжилтийг удирдан зохион байгуулж, мэргэжил арга зүйн удирдлагаар хангах, үйл ажиллагааны төлөвлөгөөний хэрэгжилтийн явц, үр дүнг шалгуур үзүүлэлтийн дагуу үнэлэх ажлыг зам, тээврийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны төв байгууллага зохион байгуулж, салбар хоорондын хамтын ажиллагааг уялдуулан зохицуулна.

6.2. Үйл ажиллагааны төлөвлөгөөний хэрэгжилтийг орон нутгийн түвшинд удирдан зохион байгуулах, хэрэгжилтэд хяналт тавих, үр дүнг тайлагнах ажлыг бүх шатны Засаг дарга-мэргэжлийн байгууллагатай хамтран гүйцэтгэнэ.

6.3. Үйл ажиллагааны төлөвлөгөөг аймаг, нийслэл, сум, суурин газрын ерөнхий төлөвлөгөө болон замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахтай холбогдсон бусад төсөл, хөтөлбөртэй уялдуулан хэрэгжүүлнэ.

Долоо. Санхүүгийн эх үүсвэр

7.1. Стратегийг хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааг дараахь эх үүсвэрээс санхүүжүүлнэ:

- 7.1.1. улсын болон орон нутгийн төсвийн хөрөнгө;
- 7.1.2. зээл, тусламж, төслийн санхүүжилт;
- 7.1.3. байгууллага, аж ахуйн нэгж, иргэдийн хандив, тусламж;
- 7.1.4. бусад эх үүсвэр.

Найм. Стратегийн үр дүн, хяналт, үнэлгээ

8.1. Стратегийг хэрэгжүүлснээр дараахь үр дүнд хүрнэ:

8.1.1. улсын хэмжээнд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах байгууллагуудын чадавхи дээшилж, зам тээврийн ослын тоог багасгах, түүнээс удьдчилан сэргийлэх, тусламж үйлчилгээ үзүүлэх чиглэлээр салбар хоорондын хамтын ажиллагаа сайжирна;

8.1.2. зам тээврийн осол, гэмтлээс сэргийлэх орчин тодорхой хэмжээнд бүрдэнэ;

8.1.3. зам тээврийн осолд өртсөн иргэдэд үзүүлэх эмнэлгийн тусламж, үйлчилгээний чанар, хүртээмж нэмэгдэж, тухайн мэргэжлийн хүний нөөцийн чадавхи сайжирна;

8.1.4. зам тээврийн ослын улмаас учрах хүний амь нас, эрүүл мэнд, эд материалын хохирлын хэмжээ мэдэгдэхүйц хэмжээгээр буурна;

8.1.5. зам, тээврийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны төв байгууллага стратегийн хэрэгжилтэд хяналт-шинжилгээ, үнэлгээ хийж, Засгийн газарт жил бүр танилцуулна;

8.1.6. орон нутагт бүх шатны Засаг дарга стратегийн хэрэгжилтэд хяналт-шинжилгээ, үнэлгээ хийж, зам, тээврийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны төв байгууллагад жил бүр тайлагнана.

Ес. Стратегийн хэрэгжилтийн шалгуур үзүүлэлт

9.1. Стратегийг дараахь шалгуур үзүүлэлтээр үнэлж дүгнэнэ:

Шалгуур үзүүлэлт	2012 оны суурь түвшин	2015 онд хүрэх түвшин	2020 онд хүрэх түвшин
Зам тээврийн ослын улмаас нас барсан тохиолдол (10.000 тээврийн хэрэгсэлд ногдох)	17.5	13.1	8.8
Зам тээврийн ослын улмаас хүнд гэмтсэн хүний тоо (10.000 тээврийн хэрэгсэлд ногдох)	48.1	36.0	24.0
Явган зорчигчийн буруутайн улмаас гарсан осол хэргийн хувь	17.0	12.7	8.5
Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал, стандартын шаардлага хангасан хатуу хучилттай авто замын урт (км)	2244 км	5000 км	10000 км
Улсын чанартай хатуу хучилттай замын урсгал засвар, арчлалтын ажлыг тогтмол бөлгөж зарцуулах хөрөнгийн хэмжээг нэмэгдүүлж, ашиглалтын болон байдлыг хангах болон жил бүр 200 км замд ээлжит засвар хийх хөрөнгийн хэмжээ (төг)	9.000 сая төгрөг	40.000 сая төгрөгөөс доошгүй	60.000 сая төгрөгөөс доошгүй
Зам, замын байгууламжийн засвар, арчлалтын ажлыг хариуцан хяналт тавьж ажиллах байгууллагын тоо	21 км	200 км тутамд	150 км тутамд
Шинээр төлөвлөсөн болон баригдсан аюулгүйн гарц, гармын тоо	2	6	12

Шинээр барьж байгуулах авто замын төсөлд хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангаж байгаа эсэхэд хөндлөнгийн аудитын дүгнэлт гарган үнэлгээ хийсэн тоо	350 км	2500 км	5000 км
Согтууруулах ундаа хэрэглэн тээврийн хэрэгсэл жолоодсон зөрчил (хувь) Хөт Хөдөө	7.5 27.1	5.0 20.0	3.0 13.0
Салбарын хэмжээнд ажиллаж байгаа хөдөлгөөний аюулгүй байдлын чиглэлээр мэргэшсэн хүний тоо	18	50	400
Хамгаалах хэрэгсэл ашиглаж байгаа хувь: -Хамгаалах бүс -Хамгаалах малгай -Хүүхдийн суудал	13.5 7.1 0.0	90 90 90	100 100 100
Осол, гэмтэлд өртөгсөдөд анхны тусламж үзүүлэх талаар сургалтад хамрагдсан хүний тоо	1957	40000	80000
Согтолтын зэрэг, хурд хэмжих төнөг төхөөрөмжийн хангалт (ширхэг)	6	89	100
Явган болон унадаг дугуйгаар зөрчигчид зориулсан замын урт (км)	2450	2700	3000
Техникийн хяналт, оношилгооны станцын тоо	23	28	35
Тээврийн хэрэгслийн дундаж насжилт (жил)	11.2	10	9
Зүүн гар талдаа жолооны хүрдтэй тээврийн хэрэгсэл (хувь)	54.0	75.0	95.0
Ослын үед ирэх тусламжийг хүлээх дундаж хугацаа (минут)	30	20	15
Осол, гэмтлийн тандалтын тогтолцооны хэрэгжилт (хувь)	62	85	95-98
Улаанбаатар хотын төвийн хөдөлгөөний дундаж хурд (км/цаг)	12	30	45

—oOo—

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

[2] Эрүүл мэндийн статистикийн үзүүлэлтүүд. 2008 он, ЭМГ.

[3] ХБӨОГ-ийн шалтгаан, эрөдэлт хүчин зүйлсийн тархалтын судалгаа. 2009, хуудас 86-89.