

ЦАГДААГИЙН ЭРХ ЗҮЙН ОНОЛ, ПРАКТИКИЙН ТУЛГАМДСАН АСУУДАЛ

ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛ, ЗӨРЧЛӨӨС УРЬДЧИЛАН СЭРГИЙЛЭХ АЖЛЫН ӨНӨӨГИЙН БАЙДАЛ, ТУЛГАМДАЖ БУЙ АСУУДАЛ

Д.Булган
Хууль зүйн доктор (Ph.D), дэд профессор
цагдаагийн дэд хурандаа

Г.Ариунгэрэл
Магистр, судлаач

Товч агуулга. Өнөөгийн нийгэмд хамгийн их эрсдэл учруулж байгаа зүйл бол автомашины осол бөгөөд согтууруулах ундааны зүйл хэрэглэсэн үедээ тээврийн хэрэгсэл жолоодох, хамгаалалтын бүс, малгай, аюулгүйн бүс хэрэглэхгүй байх, хурд хэтрүүлэх, гар утсаар ярих, тамхи асаах, хүүхэдтэйгээ зууралдах зэргээр анхаарал сарнихад жолоочийн хөдөлгөөн удаашрах, гэрэл дохио анхаарахгүй, эгнээ байр эзлэхдээ бусдыг анзаарахгүй байх, хажуу хоорондын зайг тохируулахгүй байх нь жолоочийн ур чадварт шууд нөлөөлж, зам тээврийн осол гардаг. Мөн зам тээврийн ослын шалтгаан нь замын нөхцөл байдал, тээврийн хэрэгслийн эвдрэл гэмтэл, жолоочийн буруугаас, орчны нөлөөлөл гэсэн зүйлүүдээс хамааралтай. Ийнхүү шалтгаан хүчин зүйлийг нь оновчтой тодорхойлсноор энэ төрлийн үзэгдэлтэй тэмцэх, урьдчилан сэргийлэх арга замыг зөв тодорхойлох, зам тээврийн осол, хэргийн гаралтыг тогтоон барих, бууруулах арга хэмжээг төлөвлөн авах боломжтой болох юм.

Энэхүү сэдвийн хүрээнд нэгдүгээрт тээврийн цагдаагийн албаны урьдчилан сэргийлэх чиглэлээр үйл ажиллагаа явуулдаг нэгжийн зохион байгуулалтын бүтцийн өнөөгийн байдал, хоёрдугаарт хэрэгжүүлж буй урьдчилан сэргийлэх ажил, арга хэмжээний өнөөгийн байдал, гуравдугаарт урьдчилан сэргийлэх ажлыг хэрэгжүүлж буй алба хаагчдын дунд хэлэлцүүлэг хийж, өнөөгийн байдлыг тодорхойлж, үр дүнг тус тус судалж үзлээ.

Түлхүүр үг. Зам тээврийн осол, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын эсрэг зөрчил, тээврийн цагдаагийн алба, урьдчилан сэргийлэх хэлтэс.

Удиртгал

Цагдаагийн албаны тухай хуулийн 11 дүгээр зүйлийн 11.1-д “цагдаагийн байгууллага нь нийтийн хэв журмыг хамгаалах чиг үүргийн хүрээнд дараах бүрэн эрхийг хэрэгжүүлнэ” гэж заасан. Энэ чиг үүргийн хүрээнд тус хуулийн 11.1.3-т “замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын хууль тогтоомжийн хэрэгжилтийг хангах” талаар заасан. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үйл ажиллагааны үндсэн нэг чиглэл нь зам тээврийн осол, гэмт хэрэг, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх үйл ажиллагаа юм.

Монгол Улс дахь зам тээврийн осол, зөрчлийн сүүлийн 5 жилийн нөхцөл байдлыг судлахад иргэдийн аюулгүй, амар тайван амьдралын баталгааг хангахын тулд урьдчилан сэргийлэх үйл ажиллагааг амжилттай хэрэгжүүлж, хөгжүүлэх, боловсронгуй болгох хэрэгцээ шаардлага байгаа нь харагдаж байна. Зам тээврийн осол, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх ажлын үндсэн чиглэлийг зөв тодорхойлж, хэрэгжилтийг амжилттай зохион явуулах нь өнөөгийн тулгамдаж буй асуудлын нэг юм. Тиймээс энэ асуудлыг шийдвэрлэхээр Тээврийн цагдаагийн албаны урьдчилан

сэргийлэх хэлтэс нь зам тээврийн болон төмөр замын аюултай бүс, иргэний агаарын тээврийн аюулгүйн зурваст үйлдэгдэх гэмт хэрэг, осол, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх ажлыг улсын хэмжээнд төлөвлөн зохион байгуулах, мэргэжил, арга зүйн удирдлагаар хангах үндсэн чиг үүрэгтэйгээр ажилладаг. Орон нутгийн авто замд зам тээврийн осол, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх ажлыг тухайн аймаг, орон нутгийн цагдаагийн байгууллагын замын цагдаагийн нэгжийн алба хаагчдтай хамтран зохион байгуулж байна.

Зам тээврийн осол 2016 онд 46712, 2017 онд 36591, 2018 онд 29474, 2019 онд 25302, 2020 онд 21768, 2021 онд 22482 тус тус бүртгэгдсэн бөгөөд энэ нь өмнөх оноос 3.3 хувиар өссөн үзүүлэлттэй байна. Орон нутагт үйлдэгдсэн зам тээврийн ослын 3122 буюу 95.9 хувь нь жолоочийн буруугаас, 115 буюу 3.5 хувь нь явган зорчигчийн буруутай үйлдлээс, 18 буюу 0.6 хувь нь замын нөхцөлөөс шалтгаалж бүртгэгджээ. Зам тээврийн ослын шалтгаан нөхцөлийг жолоочийн буруутай үйлдэл, явган зорчигчийн буруутай үйлдэл, замын нөхцөл байдал, техникийн гэмтлийн улмаас гарсан осол хэмээн бүлэглэн авч үзэж байна.

Харин зөрчлийн хувьд улсын хэмжээнд 2016 онд 1328560 зөрчил бүртгэгдсэн бол 2020 онд 2058347, 2021 онд 1921887 зөрчил бүртгэгдсэний 1489089 буюу 77.5 хувь нь Улаанбаатар хотод бүртгэгджээ. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын хууль тогтоомж зөрчсөн зөрчил өнгөрсөн оны үеийнхээс 136460 нэгж буюу 6.6%-иар буурсан. Үүнээс орон нутагт гарч байгаа замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын эсрэг зөрчлийг графикаар авч үзвэл:

Зураг №01. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын эсрэг зөрчлийн сүүлийн 5 жилийн үзүүлэлт



Графикаас харахад, 2016 онд нийслэлд 1080168 зөрчил бүртгэгдсэн бол 2021 онд 1489089 зөрчил бүртгэгдсэн нь 46 хувиар өссөн үзүүлэлт харагдаж байна. Харин 2020 оноос зөрчлийн үзүүлэлт буурсан нь ковид цар тахлын хорио цээрийн дэглэмтэй холбоотой буурсан байх магадлалтай юм.

Сүүлийн жилүүдэд зам тээврийн осол, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх маш олон арга хэмжээг эрчимтэй авч хэрэгжүүлсэн нь зөрчийн гаралтад нөлөөлсөн байхыг үгүйсгэхгүй. Тухайлбал, “Дураараа биш дүрмээрээ”, “Яараад яахав дээ” зэрэг зам тээврийн осол, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх чиглэлээр олон арга хэмжээг авч хэрэгжүүлсэн. Эдгээр арга хэмжээ нь орон нутгийн иргэд, жолооч нарт хэр хүртээмжтэй, үр нөлөөлтэй байгааг судлах хэрэгцээ шаардлага байсаар байна.

Дээрх үндэслэлд тулгуурлан зам тээврийн осол, зөрчлийг бууруулах, урьдчилан сэргийлэх үйл ажиллагааны үр нөлөөг дээшлүүлэх, хэрэгжилтийг сайжруулах, оновчтой арга зүйд үндэслэн боловсронгуй болгох хэрэгцээ шаардлага байсаар байна. Тиймээс зам тээврийн осол, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх үйл ажил, арга хэмжээний өнөөгийн байдал, хэрэгжүүлж буй зохион байгуулалтын бүтэц, алба

хаагчдын чиг үүрэг, үйл ажиллагаанд дүн шинжилгээ хийх замаар өнөөгийн байдал, тулгамдаж буй асуудлыг тодорхойлж, цаашид сайжруулах арга замыг тодорхойлохоор энэхүү сэдвийг сонгон авч судаллаа.

Нэг.Зам тээврийн осол, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх ажил арга хэмжээний өнөөгийн байдал. Зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх чиглэлээр дэлхий нийтийн өмнөө тавьсан зорилт, зарим улсын⁹⁵ туршлагаас үзвэл урьдчилан сэргийлэх ажлын үр дүн нь ослын гаралтын өсөлт, бууралтаас илүү ослын шалтгаанаар нас барсан, гэмтсэн хүний тоог бууруулсан байх нь хамгийн гол үзүүлэлт болж байна. Түүнчлэн зам тээврийн осол, зөрчлийг бууруулах, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах нь зөвхөн цагдаагийн байгууллагын үүрэг биш бөгөөд авто тээвэр, эрүүл мэнд, хот төлөвлөлт, орон нутгийн захиргаа, төрийн бус байгууллага, иргэний нийгмийн өргөн оролцоог хангасан хамтын үйл ажиллагааны үр дүн болохыг Нэгдсэн Үндэстний байгууллагын Ерөнхий Ассамблейн 2010 оны 64/255 дугаар тогтоолоор баталсан “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг сайжруулах хөтөлбөр”-т онцолжээ.

“Гэмт хэрэг, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх тухай хууль”-ийн 3 дугаар зүйлийн 3.1-т “гэмт хэрэг, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх ажил нь гэмт хэрэг, зөрчлийн тухай мэдээллийг судалсны үндсэн дээр гэмт хэрэг, зөрчил үйлдэгдэхэд нөлөөлж байгаа шалтгаан, нөхцөл, хүчин зүйлсийг тогтоож, түүнийг арилгахад чиглэсэн эдийн засаг, нийгэм, эрх зүйн болон зохион байгуулалтын бусад арга хэмжээний нийлбэр цогц мөн⁹⁶” гэж тодорхойлоод гэмт хэрэг, зөрчлөөс (зам тээврийн осол, зөрчил) урьдчилан сэргийлэх ажлын зарчим, үндсэн чиглэл, зохион байгуулалт, байгууллага, олон нийтийн оролцоог тус тус тодорхойлж, нийгэмд аюултай үзэгдэл болохын хувьд түүний хор аюулаас иргэдийг хамгаалах хууль зүйн хамгаалалтын тогтолцоог бүрдүүлсэн байна. Мөн хуулийн 6 дугаар зүйлд “гэмт хэрэг, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх ажлын үндсэн чиглэл”-ийг ерөнхий, тсгай, нэг бүрчилсэн, соён гэгээрүүлэх, гэмт хэрэг, зөрчлийг хянан шийдвэрлэх, хариуцлага хүлээлгэхээр тодорхойлж, зохицуулсан байна.

Зам тээврийн осол, зөрчил гарахад “нэг хүний хүчин зүйлийн нөлөө” онцгой үүрэг гүйцэтгэдэг тул жолоочийн болон тээврийн хэрэгслийн тоон үзүүлэлт нэмэгдэх тусам зам тээврийн осол, зөрчил нэмэгдэх магадлал нэмэгдэнэ. Тухайлбал, согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодох зөрчил, хурд хэтрүүлэх, суудлын бүс хэрэглэхгүй замын хөдөлгөөнд оролцох гэх мэт жолоочийн буруутай үйлдлээс үүдэлтэй зам тээврийн осол гарч, түүнээс учрах хохирол нэмэгдсээр байна.

Зам тээврийн осол, зөрчил гарах шалтгааны 95-аас дээш хувь нь жолоочийн буруутай үйлдэл гэж Тээврийн цагдаагийн албанаас эрхлэн гаргаж буй зам тээврийн осол, зөрчлийн статистик үзүүлэлтийн эмхэтгэлд дурдсан байна. Энэхүү шалтгааны дийлэнх хувийг согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодох, анхаарал болгоомжгүй жолоодох, хурд хэтрүүлэх, зогсоох арга хэмжээ авахгүй байх нь зам тээврийн осол гарахад нөлөөлжээ⁹⁷. Эндээс харахад зам тээврийн осол, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх ажил, арга хэмжээ нь шалтгаан нөхцөлийг бууруулахад чиглэгдэж үү, үр нөлөөтэй үзүүлж байна уу гэсэн асуулт гарч ирж байна. Тиймээс одоогийн хэрэгжүүлж буй урьдчилан сэргийлэх үйл ажиллагааны өнөөгийн байдал, хэрэгжилтийн талаар судлан авч үзье.

⁹⁵ Vision Zero (road traffic safety project) https://en.wikipedia.org/wiki/Vision_Zero

⁹⁶ Гэмт хэрэг, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх тухай хууль. Төрийн мэдээлэл 2019 он, №42.

⁹⁷ Монгол Улс дахь зам тээврийн осол, зөрчлийн статистик, үзүүлэлтийн эмхэтгэл. УБ., 2018, 2019, 2020, 2021 оны эмхэтгэл.

Монгол Улсад 1949 оноос Улсын авто техникийн шалган байцаах газрын дотоод орон тоонд “Ухуулах ажлын байцаагч”-ийн 1 орон тоотой анхны үйл ажиллагаа эхэлсэн бөгөөд урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээнүүд нь 1960.12 сард иргэд, олон нийтэд урьдчилан сэргийлэх чиглэлээр хийсэн тайлангаа танилцуулж, санамж бүхий өврийн дэвтэр 10.000 ширхэг, замын хөдөлгөөний дүрэм 100.000 ширхэг, явган зорчигч ба дугуйтай хүнд зориулсан дүрмийн брошюр 50.000 ширхэг, авто хөсгийн жолооч нар ба явган зорчигчдод зориулсан санамж 25.000 ширхэг, хөдөлгөөний дүрмийн зөрчилд аваарын байдлыг харуулсан 3 төрлийн 25.000-30.000 ширхэг, зурагт самбар 50-200 хувь хэвлэн олон нийтэд тарааж байв. Үүнээс хойш 2000 оны 10 дугаар сарын 15-ны өдрийн №354 дүгээр тушаалаар Замын цагдаагийн газрын Урьдчилан сэргийлэх хэсэг, 2009 онд Цагдаагийн ерөнхий газрын даргын тушаалаар Олон нийттэй харилцах тасаг, 2012 оны 12 дугаар сарын 28-наас Цагдаагийн ерөнхий газрын даргын тушаалаар Шинжилгээ үнэлгээ, захиргааны газрын Урьдчилан сэргийлэх хэлтэс, 2014 оны 06 дугаар сард Цагдаагийн ерөнхий газрын №71 тоот тушаалаар Нийслэлийн Замын цагдаагийн газрын Урьдчилан сэргийлэх хэлтэс, Монгол Улсын Хууль зүй, дотоод хэргийн сайдын 2018 оны А/159 дүгээр тушаалаар Тээврийн цагдаагийн албыг байгуулсантай холбогдуулан албаны бүтэц, зохион байгуулалтын өөрчлөлтөөр Захиргааны удирдлагын газрын Урьдчилан сэргийлэх хэлтэс байгуулагдаж байв. Цагдаагийн ерөнхий газрын даргын 2021 оны 01 дүгээр сарын 13-ны өдрийн А/14 дүгээр тушаалаар Тээврийн цагдаагийн албаны бүтэц, орон тоо, цол цалингийн зэрэглэлийг шинэчлэн баталж, Тээврийн цагдаагийн албаны Урьдчилан сэргийлэх хэлтэс нэртэйгээр тус тус батлагдаж үйл ажиллагаагаа амжилттай хэрэгжүүлээ.

Тээврийн цагдаагийн албаны Урьдчилан сэргийлэх хэлтэс нь хэлтсийн дарга 1, урьдчилан сэргийлэх ажил хариуцсан ахлах зохицуулагч 2, Хүүхдийг гэмт хэргээс урьдчилан сэргийлэх ажил хариуцсан ахлах мэргэжилтэн 2, урьдчилан сэргийлэх ажил хариуцсан зохицуулагч 2, цахим хуудас хариуцсан мэргэжилтэн 1, зураглаач цагдаа 1, нийт 9 орон тоотойгоор ажиллаж байна. Энэхүү хэлтэс нь зам тээврийн болон төмөр замын аюултай бүс, иргэний агаарын тээврийн аюулгүйн зурваст үйлдэгдэх гэмт хэрэг, осол, зөрчлийн шалтгааныг судлах, зам тээврийн осол, гэмт хэрэг зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх нөлөөллийн ажил, арга хэмжээг харьяа нэгж, нутаг дэвсгэр хариуцсан цагдаагийн байгууллагыг хамруулан зохион байгуулах, төрийн болон төрийн бус байгууллагын хамтын ажиллагааг өргөжүүлэх, мэргэжил арга зүйн дэмжлэг үзүүлэх, иргэд олон нийтэд сурталчлан таниулах ажлыг зохион байгуулан, үр дүнг тооцон ажилладаг.

Хэрэгжүүлж буй урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээг тоймлон авч үзвэл⁹⁸:

1. Өнөөдрийн байдлаар зам тээврийн осол, хэрэг, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх, хөдөлгөөнд оролцогчдын сахилга, батыг өндөржүүлэх, хууль эрх зүйн мэдлэгийг дээшлүүлэх, ая тухтай аюулгүй зорчих нөхцөлийг бүрдүүлэх зорилгоор олон нийтийг хамарсан аян, арга хэмжээг тогтмол зохион байгуулж ирсэн. Тухайлбал, “Дураараа биш дүрмээрээ”, “Яараад яахав дээ”, “Орон нутгийн зам хөдөлгөөний соёл”, “Ирээдүйгээ хамгаалъя” уриатай арга хэмжээнүүдийг үе шаттай зохион байгуулснаар зам тээврийн осол 12.8, гэмт хэрэг 45.2, гэмтсэн 32.8 хувиар тус тус бууруулсан гэж тус хэлтсийн тайланд дурдагджээ.⁹⁹ Мөн явган зорчигчийг зам тээврийн осолд өртөхөөс урьдчилан сэргийлэх, явган хүний гарцаар гарах үеийн аюулгүй байдлыг хангах зорилгоор “1 хором хүлээ”, “Гарцаар гарцгаая”, “Бяцхан

⁹⁸ Тээврийн цагдаагийн албаны Урьдчилан сэргийлэх 2020, 2021 оны үйл ажиллагааны тайлан.

⁹⁹ ТЦА-ны Урьдчилан сэргийлэх хэлтсийн 2021 оны үйл ажиллагааны тайлан.

зорчигч”, Хүүхдэд ээлтэй жолооч”, “Шар дарцаг” зэрэг зорилтот арга хэмжээг зохион байгуулжээ.

2. Хэвлэл мэдээллийн байгууллага, мэдээллийн олон урсгалаар дамжуулан иргэд олон нийтэд нөлөөлөх мэдээлэл сурталчилгааны ажил тул энэ чиглэлд түлхүү үйл ажиллагааг чиглүүлж ирсэн. Энэ ажлын хүрээнд улсын хэмжээнд бүртгэгдсэн зам тээврийн осол, хэргийн товч мэдээлэл, шалтгаан, нөхцөл, хор уршгийг таниулах, иргэдийн хууль эрх зүйн мэдлэгийг дээшлүүлэх зорилгоор долоо хоног, амралтын өдрүүдийн нөхцөл байдлын мэдээ, сэрэмжлүүлэг зэргийг бэлтгэн өргөн нэвтрүүлгийн 28 телевизэд 124 төрлийн мэдээллийг 558 удаа, богино долгионы 4 Fm радиод 70 төрлийн мэдээллийг 242 удаа, албаны болон бусад цахим 56 сайтад 62 төрлийн мэдээллийг 310 удаа, Сонинд 3 төрлийн мэдээллийг 3 удаа тус тус өгч ажиллажээ.

3. Төрийн болон төрийн бус байгууллагатай хамтран ажиллах, сургалт зохион байгуулах зэрэг олон төрлийн урьдчилан сэргийлэх ажлыг зохион байгуулж, зөвлөмж өгч ажиллаж байна.

4. Цагдаагийн ерөнхий газар болон Тээврийн цагдаагийн албанаас хурдаас шалтгаалсан ослын бууруулах зорилгоор хатуу хучилттай улсын чанартай авто замд байрлах цагдаагийн байнгын хяналтын дундаж хурдыг хэмжих хяналтын камерыг 2019 оны 10 дугаар сард байрлуулан ашиглаж байна.

5. Цагдаагийн байгууллагын хөгжлийн хөтөлбөр, Засгийн газрын 2020 оны 102 тогтоол, Ерөнхий сайдын 2020 оны 99 дүгээр захирамж, Осол, гэмтлээс сэргийлэх үндэсний хөтөлбөр, Улсын Их Хурлын 2020 оны 52 дугаар тогтоол “Алсын хараа-2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогын хүрээнд 2021-2030 онд хэрэгжүүлэх үйл ажиллагаа, Үндэсний аюулгүй байдлын зөвлөлийн 2020 оны 26/16 зөвлөмж гэх мэт нийт 13 хөтөлбөр, төлөвлөгөөний биелэлт үр дүн, хэрэгжилтийг хариуцан ажиллажээ.

Дээрх арга хэмжээнүүдийг харахад зам тээврийн осол, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх олон төрлийн арга хэмжээг авч хэрэгжүүлж байгаа боловч энэ нь зам тээврийн ослын шалтгаан нөхцөлийг бууруулахад чиглэсэн, оновчтой, үр дүнтэй байгаа эсэх нь эргэлзээтэй, цаашид энэ талаар судалгаа шинжилгээ хийж, бодиттой үр дүнтэй арга хэмжээг төлөвлөж, хэрэгжүүлэх хэрэгцээ, шаардлагатай гэж судлаачийн хувьд үзэж байна.

Цагдаагийн байгууллагын урьдчилан сэргийлэх ажлыг хэрэгжүүлж буй алба хаагчдаас “зам тээврийн осол, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх ажлын өнөөгийн байдал”-ыг тодорхойлохоор фокус ярилцлага хийлээ. Энэхүү ярилцлагад Цагдаагийн Ерөнхий газрын Урьдчилан сэргийлэх хэлтсийн алба хаагчид, Монголын Улаан загалмайн нийгэмлэгийн сургагч багш нар болон бусад төрийн болон төрийн бус байгууллагын төлөөлөл бүхий хүмүүс хамрагдсан. Энд “зам тээврийн осол, зөрчлийн өнөөгийн нөхцөл байдал, урьдчилан сэргийлэх ажлыг зохион байгуулахад анхаарах асуудал”, “байгууллагын үйл ажиллагааг сурталчлах, PR хийх”, “зам тээврийн осолд өртсөн иргэнд үзүүлэх эмнэлгийн анхны тусламж” зэрэг сэдвээр хэлэлцэж, алба хаагчдад хариуцсан нутаг дэвсгэртээ зам тээврийн осол, хэргээс урьдчилан сэргийлэх ажлыг үр дүнтэй зохион байгуулах, хамтын ажиллагааг сайжруулах бодлого чиглэлийг тодорхойлох, хил залгаа, оролцогч аймаг, дүүргийнхээ хэрэгжүүлсэн ажлын туршлагыг судалж, сайн туршлагыг нэвтрүүлэх чиглэлээр харилцан санал бодлоо солилцсон.

Хэлэлцүүлэгт оролцсон алба хаагчдаас дараах саналуудыг гаргасан. Үүнд:

- Албан тушаалын тодорхойлолтыг судалж, зам тээврийн осол, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх ажлыг тусгах,

- Урьдчилан сэргийлэх ажил хариуцсан алба хаагчдын ажил дүгнэх шалгуур үзүүлэлтэд зам тээврийн осол, хэргээс урьдчилан сэргийлэх чиглэлээр хэрэгжүүлж байгаа ажлыг нэмэх,
- “Зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх ажил хариуцсан алба хаагч”-ийн орон тоог албан тушаалын тодорхойлтын чиг үүрэгт тусгуулах
- Нутаг дэвсгэр хариуцсан цагдаагийн байгууллагын урьдчилан сэргийлэх ажил хариуцсан алба хаагчдын оролцоог нэмэгдүүлэх;
- Орон нутгийн замд үйлдэгдэж буй зам тээврийн осол, зөрчил, гэмт хэргийн нөхцөл байдалд дүн шинжилгээ хийж, хэрэгжүүлэх арга хэмжээг авдаггүй;
- Нэгдсэн болон хэсэгчилсэн арга хэмжээг судалгаа, дүн шинжилгээгүйгээр зохион байгуулдаг, гарсан үр дүнг үнэлж тооцдоггүй зэргийг сайжруулах талаар тус тус санал, хүсэлтийг ирүүлсэн.

Хоёр. Зам тээврийн осол, зөрчлийн шалтгаан, нөхцөлийг бууруулахад чиглэсэн ажлын үр нөлөөг дээшлүүлэх ажлын хүрээнд. Монгол Улсад зам тээврийн осол гарахад нөлөөлж буй хүчин зүйл¹⁰⁰-д замын хөдөлгөөнд оролцогчдын эрх үүрэг, эрх зүйн ухамсар муу, жолоочийн соёл, ур чадвар дутмаг, жолооч бэлтгэх сургалтын багш, сургалтын хөтөлбөр хэрэгжилт хангалтгүй байгаа нь нөлөөлж байна. Үүнд хяналт тавих, хэрэгжилтийг сайжруулахтай холбоотой зохицуулалтыг нэмж тусгах. Тухайлбал, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуульд “замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын талаарх бүх нийтийн тасралтгүй боловсрол олгох” талаар нарийвчлан зааж өгөх;

Монгол Улсад одоогийн байдлаар 367 аж ахуйн нэгж байгууллага жолооч бэлтгэх сургалт явуулж байгаагаас нийслэлд 180 орчим нь үйл ажиллагаа явуулж байна. Эдгээр жолооны курсийн сургалтад дүрмийн мэдлэг, хотын болон талбайн жолоодлогоор мэдлэг, ур чадварыг олгож байгаа нь өнөөгийн шаардлагыг хангахгүй, хоцрогдсон хөтөлбөр байна.

Жолооч бэлтгэх сургалтын чанарыг сайжруулахад боловсролын онолын үндэслэлтэй цогц чадамж, мэдлэг, ур чадвар, хандлагын суралцахуйн үр дүнг тодорхойлж, түүнд хүрэх сургалтын арга замуудыг боловсруулах нь зүйтэй юм.

Жолооны “В” ангиллын тээврийн хэрэгслийн жолооч бэлтгэх модульд суурилсан сургалтын хөтөлбөрт дүн шинжилгээ хийлээ. Энэхүү хөтөлбөрөөр чадамжийн нэр¹⁰¹, сургалтын төрөл¹⁰², сургалтын цаг¹⁰³, жолоодлогын дадлагын тусгай талбай, сургалтын хэлбэр зэргийг тус тус тусгажээ. Эндээс харахад тус сургалтын хөтөлбөр нь мэдлэг, чадвар олгож байгаа боловч хандлага төлөвшүүлэхээр тусгаагүй байна.

Онолын мэдлэгийн хүрээнд замын хөдөлгөөний дүрэм, тээврийн хэрэгслийг аюулгүй жолоодох онол зүй, техникийн анхны мэдэгдэхүүн, авто техникийн ашиглалт, хууль тогтоомж, эмнэлгийн анхны тусламж зэрэг хичээлийн агуулгыг тусгажээ. Дээрх хөтөлбөрийн өнөөгийн байдалд дүн шинжилгээ хийснээр дараах агуулгыг жолооч бэлтгэх сургалтын хөтөлбөрт тусгах талаар санал болгож байна. Үүнд:

¹⁰⁰ Судалгаагаар 95-аас дээш хувь нь жолоочийн буруутай үйлдэл байгаа талаар бид өмнө дурдсан. Тиймээс жолоочид чиглэсэн арга хэмжээг бодиттой төлөвлөж, хэрэгжүүлэх хэрэгцээ шаардлага байна.

¹⁰¹ “Жолоочоос гадна наймаас илүүгүй хүний суудалтай, бүх жин нь 3500 кг-аас хэтрэхгүй автомашин (бүх жин нь 750 кг-аас ихгүй чиргүүлтэй)-ы жолооч” гэж тодорхойлсон.

¹⁰² Мэдлэг, дадлага олгох.

¹⁰³ Онол 76 цаг, дадлага 32 цаг.

Хүснэгт №1. Жолооч бэлтгэх сургалтын хөтөлбөрт тусгах санал

	Хичээлийн хөтөлбөрийн нэр	Цаг, багтаамж	Хүрэх үр дүн
1	Дүрмийн мэдлэг олгох хөтөлбөр;	60 цаг	Жолоочийн ур чадвар, соёл, сахилга бат дээшилж, жолоочоос шалтгаалах осол буурна.
2	Жолоодох ур чадвар олгох хичээлийн хөтөлбөр;	32 цаг	
3	Жолоочийн соёл хандлагыг төлөвшүүлэх хичээлийн хөтөлбөр;	10 цаг	
4	Жолоочийн эрх зүйн мэдлэг олгох хичээлийн хөтөлбөр	10 цаг	
5	Зам тээврийн осолд өртөгсдөд үзүүлэх анхны тусламж	10 цаг	

Дээрх хичээлүүдийг судалснаар жолооч нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын эрх зүйн зохицуулалт, дүрмийн мэдлэг эзэмшиж, жолоодох ур чадвартай, хөдөлгөөний соёлтой байх хандлага төлөвшсөн байхаар төлөвлөгдсөн байна. Ийнхүү замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах бүх нийтийн боловсрол олгох хөтөлбөр боловсруулж, жолооч бэлтгэх сургалтын хөтөлбөрт тавигдах шаардлага, агуулгыг сайжруулснаар зам тээврийн осол, зөрчил буурах нөхцөл бүрдэнэ гэж судлаачийн хувьд үзэж байна.

Мөн зам тээврийн осол, зөрчлийн шалтгаан нөхцөлд “замын нөхцөл” хамгийн бага буюу нийт осолд 0.2 хувийг эзэлж байгаа нь эргэлзээтэй байна. Учир нь Монгол Улсын Авто замын тухай хууль¹⁰⁴-д заасны дагуу Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дэх үндэсний авто замын сүлжээ нь олон улс, улс, нийслэл, орон нутгийн чанартай болон тусгай зориулалтын авто замаас бүрдэнэ. Монгол Улс 1990-ээд онд ардчилсан нийгмийн тогтолцоонд шилжихдээ Монгол Улс үйл ажиллагааны үр ашгийн түвшин доогуур, удирдлага нь шууд удирдан өргөжүүлдэг тун жижиг авто замын сүлжээг хүлээн авсан.¹⁰⁵ Үндэсний авто замын сүлжээний нийт урт 2019 оны жилийн эцсээр 111916,7 км байгаагийн 100323,28 км нь буюу 89,6% нь ердийн хөрсөн, 11593,42 км буюу 10,4% нь сайжруулсан зам байна. Нийт сайжруулсан замын 9781 км буюу 84,4%-ийг хатуу хучилттай, 1207,9 км буюу 10,4%-ийг хайрган хучилттай, 604,9 км буюу 5,2%-ийг сайжруулсан хөрсөн зам эзэлж байна. Цаашид Монгол Улсын Засгийн газар тус салбарыг хөгжүүлэх, замын сүлжээг өргөтгөх стратеги боловсруулан мөрдөж, замын барилгын аж үйлдвэрлэл, үйл ажиллагааг сайжруулах хэрэгцээ шаардлага байгаа нь бидний тулгамдсан асуудал болсоор байна.

“Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах тухай хууль”-ийн 19.2-т “Зам, замын байгууламжийг төлөвлөх, барих, өргөтгөх, засварлах, арчлан хамгаалах ажил нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад чиглэсэн хууль, техникийн норм, дүрэм, стандартад нийцэж байгаа эсэхэд тухайн холбогдох хяналтын асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага хяналт тавина” гэж заасан. Эндээс харахад авто зам, замын байгууламжийг барих, арчлах, засварлах, хамгаалах, ашиглахтай холбогдсон хууль тогтоомжийн биелэлтэд тавих хяналтыг төрийн байгууллага, бүх шатны Засаг дарга, холбогдох албан тушаалтан эрх хэмжээнийхээ хүрээнд хэрэгжүүлж байна. Гэхдээ замын байгууламжийг барих, арчлах, засварлахад холбогдох байгууллагууд хяналт тавьж байгаа боловч хэрхэн хяналт тавих, засаж сайжруулах шаардлагатай бол хэрхэн ажиллах талаар тусгаагүй буюу хэрэгжүүлэх

¹⁰⁴ “Авто замын тухай хууль”¹⁰⁴-ийн 14 дүгээр зүйлийн 14.1-т “Монгол Улсын үндэсний авто замын сүлжээ нь олон улс, улс, нийслэл, орон нутгийн чанартай болон тусгай зориулалтын авто замаас бүрдэнэ” гэж заасан.

¹⁰⁵ Монгол Улс Авто замын салбар -2016. Азийн хөгжлийн банк. УБ., 2011.

механизмыг тусгаагүй байна. Өөрөөр хэлбэл, мэргэжлийн өндөр чадвар бүхий туршлагатай зам тээврийн ослын шинжээч болон замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал, хөдөлгөөн зохион байгуулалтын инженерүүдээс бүрдсэн баг замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд аудит хийх талаар тусгаж өгөх нь зүйтэй юм.

Мөн энэхүү аудитын багийн гишүүд нь зам тээврийн ослын шинжээч, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал, хөдөлгөөн зохион байгуулалтын инженерүүд байх бөгөөд авто замын төлөвлөлт болон хөдөлгөөний аюулгүй байдлын чиглэлээр мэргэжил эзэмшиж, аудитын чиглэлээр суралцаж, мэргэшсэн, энэ чиглэлээр туршлагатай аж ахуйн нэгж байгууллагын зөвшөөрөлтэй хуулийн этгээд байх шаардлагатай юм.

Дүгнэлт

Монгол Улсад зам тээврийн осол, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх чиглэлийн зохион байгуулалтын бүтэц 1949 оноос бий болж, өнөөг хүртэл үйл ажиллагаа нь тогтмол хэрэгжсээр байна. Гэхдээ зам тээврийн осол, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх хэлтсийн үйл ажиллагаа нь соён гэгээрүүлэх, аян, хэсэгчилсэн арга хэмжээ хэрэгжүүлэх, судалгаа шинжилгээ хийх, хамтын ажиллагааны хүрээнд төрийн болон төрийн бус байгууллагатай хамтран ажиллах зэрэг арга хэмжээнүүдийг хэрэгжүүлж байна. Дээрх хэрэгжүүлж буй арга хэмжээнүүдийг харахад замын дэд бүтцийг судалж, замын нөхцөл байдлаас үүдэлтэй шалтгаан нөхцөлийг буурахад чиглэсэн арга хэмжээг хэрэгжүүлдэггүй, жолоочоос үүдэлтэй зам тээврийн осол, зөрчлийн шалтгаан нөхцөлд чиглэсэн оновчтой арга хэмжээг авч төлөвлөдөггүй болох нь харагдаж байна. Өөрөөр хэлбэл, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал, шуурхай байх үндсэн нөхцөлийн нэг нь замын дэд бүтэц, жолоочийн хариуцлага байдаг.

Замын эвдрэл, гэмтэл нь хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад сөрөг нөлөө үзүүлж, зам тээврийн осол, хэрэг гарах шалтгаан нөхцөлүүдийн нэг болдог байна. Өнөөг хүртэл замын эвдрэл гэмтэл, онгорхой нүх, овоолсон шороо, зузаан мөстсөн замын хэсэг, замын бусад хангалтгүй нөхцөлийг тойрох гэсэн автомашины жолооч хөдөлгөөний чиглэлээ гэнэт өөрчлөх, тойрч эсрэг урсгалд орсноос гарсан тохиолдлыг осол гарсан актад тусгахгүй, ихэнх тохиолдолд бурууг жолооч, бусад хөдөлгөөнд оролцогчдод хариуцуулж байна. Манай орны замын байхад замын нөхцөл гэсэн хүснэгтэд байгаа тоон үзүүлэлт маш бага байгаа нь шалтгаан нөхцөлийг зөв тогтоохгүй байна гэж үзэх үндэслэлтэй байна.

Замын байгууламж хариуцсан албадад хариуцлага хүлээлгэвэл зам, замын нөхцөл чанарын өндөр түвшинд хүрэх нэг механизм болно гэсэн үг юм. Замын хөдөлгөөнд оролцогчдод сайхан зам, аюулгүй зам хэрэгтэй байдаг учир замын байгууламж хариуцсан албад, гадна талбай, зогсоолын талбай зэрэг нийтэд үйлчлэх эзэмшлийн зам, талбайгаа цэвэрлээгүйгээс уг байгууллагын эзэмшлийн газарт замын нөхцөлөөс үүдэлтэй осолд аж ахуйн нэгж байгууллагад хариуцлага хүлээлгэвэл зам, замын нөхцөл нь чанарын өндөр түвшинд хүрэх нэг механизм болно гэж үзэж байна.

Санал

- Жолооч бэлтгэх сургалтын чанарыг тодорхойлох судалгаа хийж, сургалтын хөтөлбөр, төлөвлөгөөг шинэчлэх, сайжруулах;
- Зам тээврийн ослыг бүх талаас нь шинжлэн шалгах, судлах хараат бус албыг байгуулан, зам тээврийн осол ихээр гардаг, гарах өндөр эрсдэлтэй замын хэсэгт аюултай байдлын үнэлгээ, аудит хийлгэн, зам тээврийн ослын шалтгаан нөхцөлийг тогтоолгон, үр дагаврыг бууруулах бодлого чиглэл боловсруулан, үр дүнтэй арга авч хэрэгжүүлэх;

- Жолоочоос үүдэлтэй зам тээврийн осол, зөрчлийн шалтгаан нөхцөлийг бууруулахад чиглэсэн “хөтөлбөр, төлөвлөгөө” боловсруулж, үе шаттайгаар хэрэгжүүлэх.
- Улсын чанартай орон нутгийн автозамд байрлах цагдаагийн 12 хяналтын цэгт алба хаагчдыг ажиллуулах.