



МОНГОЛ УЛС
НИЙСЛЭЛИЙН ЗАСАГ ДАРГА

Наадамчдын зам 1200, Арцатын ам,
23 дугаар хороо, Хан-Уул дүүрэг,
Улаанбаатар хот, 17100
Утас: (976-11) 32 39 77, 32 71 99
Цахим хуудас: www.ulaanbaatar.mn

2025.11.06 № 01/7160
танай _____-ны № _____-т

НИЙСЛЭЛИЙН ИРГЭДИЙН
ТӨЛӨӨЛӨГЧДИЙН ХУРЛЫН
ДАРГА А.БАЯР ТАНАА

Стратегийн төсөл танилцуулах тухай

Монгол Улсын засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, түүний удирдлагын тухай хуулийн 47 дугаар зүйлийн 47.1 дэх хэсгийг үндэслэн, Дэлхийн банкны санхүүжилтээр хэрэгжүүлж байгаа “Улаанбаатар хотын тогтвортой авто зам, тээвэр төсөл”-ийн хүрээнд боловсруулагдсан “Улаанбаатар хотын Нийтийн тээврийн стратеги”-ийн төслийн танилцуулгыг хүргүүлж байна.

Тус төслийг зохих журмын дагуу Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлаар хэлэлцүүлж өгнө үү.

Хавсралт 17 хуудастай.

НИЙСЛЭЛИЙН ЗАСАГ ДАРГА
БӨГӨӨД УЛААНБААТАР ХОТЫН
ЗАХИРАГЧ



Х.НЯМБААТАР

1725112976

Боловсруулсан: Х.Б.П.П.П.П.
(Гарын үсэг)(Гарын үсгийн тайлал)
Иянасан: Х.Б.П.П.П.П.
(Гарын үсэг)(Гарын үсгийн тайлал)
Хувь: 2.көм 3.

0102110211

[illegible]

نیکو پس از مرگش در مصیبت پس از مرگش
و مصیبت در مصیبت ۱۰ و مصیبت

المستطيل للمثلث المستقيم

[illegible][illegible]

سورہٴ صافات ۲۶ و ستم صبر و صبر ..

نسخه‌برداری از سرسره مستقیم (مستقیم) و هر یک
به‌وسیلهٔ روش مستقیم، به‌همراه جدول مستقیم



Боловсруулсан: **Х.Б.У.Н.С.Б.Д.**
(Гарын үсэг)(Гарын үсгийн тайлал)

Хянасан: **Х.Б.У.Н.С.Б.Д.**
(Гарын үсэг)(Гарын үсгийн тайлал)

Хувь: **2, каш**

ХЯНАЛТЫН ДАГАЛДАХ ХУУДАС
/Засаг даргын зөвлөлийн хуралдааны
тэмдэглэлийн төсөл/

Олгосон:

2025 оны 10 дугаар сарын 06

Дугаар 1912

Төслийн нэр: Дэлхийн банкны санхүүжилтээр хэрэгжиж байгаа “Улаанбаатар хотын тогтвортой авто зам, тээвэр төсөл”-ийн бүрэлдэхүүн хэсэг 3-ын хүрээнд боловсруулсан “Улаанбаатар хотын Нийтийн тээврийн стратеги”-ийн төслийг танилцуулах тухай

Боловсруулсан байгууллага, ажилтны албан тушаал, эцэг /эх/-ийн нэр, өөрийн нэр, албан тушаал: **Улаанбаатар хотын Тогтвортой авто зам, тээвэр төслийн нэгж Х.Булгаа**

№	Санал өгөх газар, хэлтэс	Сонирхлын зөрчилтэй эсэх	Санал*	Гарын үсэг	Он, сар, өдөр	
					Хүлээн авсан	Хүлээлгэж өгсөн
1	Нийслэлийн Засаг даргын эдийн засгийн хөгжил, дэд бүтцийн асуудал хариуцсан нэгдүгээр орлогч Т.Даваадалай	Чуул	—			8/29
2	Нийслэлийн Засаг даргын Тамгын газрын дарга Д.Амгалан	Чуул	—			8/29
3	Нийслэлийн Засаг дарга бөгөөд Улаанбаатар хотын Захирагчийн дэд бүтэц, эрчим хүчний асуудал хариуцсан зөвлөх Г.Батсайхан	Чуул	—		8/29	8/29
4	Нийслэлийн бодлого, төлөвлөлтийн газрын дарга П.Хадбаатар	Чуул	—		8/29	8/29
5	Төрийн захиргааны удирдлагын газрын дарга У.Ганболд	Чуул	—			8/29
6	Хууль тогтоомж, гэрээ эрх зүйн газрын дарга М.Үнэнбат	Чуул	—			8/16
7	Хөгжлийн санхүүжилт, төр, хувийн хэвшлийн түншлэлийн газрын даргын албан үүргийг түр орон гүйцэтгэгч Б.Гантулга	Чуул	—			8/16

Тайлбар: Сонирхлын зөрчилтэй эсэх гэсэн хэсэгт “Тийм” гэсэн тэмдэглэгээ хийсэн албан тушаалтан захирамжийн төсөлд санал өгөх үүргээ гүйцэтгэхээс татгалзана.

Хэрэв ашиг сонирхлын зөрчилтэйгөө мэдүүлээгүй, эсхүл Засаг даргыг шийдвэр гаргахад нь хуульд нийцсэн, бодит баримт нотолгоонд тулгуурласан, үндэслэл бүхий үнэн зөв мэдээлэл, мэргэшлийн зөвлөгөөгөөр хангаж ажиллаагүй бол Төрийн албаны тухай хууль болон бусад холбогдох хууль тогтоомжийн дагуу хариуцлага хүлээнэ.

Хяналтын дагалдах хуудас нь захиргааны актын төслийн хамт хүчинтэй.

Санамж: Төсөл боловсруулагч нь “Захирамжлалын баримт бичиг гаргах ажиллагааны журам”-ын 4.11-д заасны дагуу саналыг эрх бүхий албан тушаалтнуудаас ажлын 10 хоногт багтаан авч дуусгана. Эрх бүхий албан тушаалтан бүр журмын 4.8-д заасан хугацааг баримтлан баримт бичгийн төсөлд санал өгнө.



НИЙСЛЭЛИЙН ЗАСАГ ДАРГЫН
ЗӨВЛӨЛИЙН ХУРАЛДААНЫ ТЭМДЭГЛЭЛ

2025 оны 10 сарын 30 өдөр

Дугаар 18

Улаанбаатар хот

“УЛААНБААТАР ХОТЫН ТОГТВОРТОЙ АВТО ЗАМ,
ТЭЭВЭР ТӨСЛИЙН НЭГЖ”-д

Нийслэлийн Засаг даргын зөвлөлийн 2025 оны 10 дугаар сарын 30-ны өдрийн 18 дугаар хуралдааны тэмдэглэлд:

“5.ХЭЛЭЛЦСЭН нь: Дэлхийн банкны санхүүжилтээр хэрэгжиж байгаа “Улаанбаатар хотын тогтвортой авто зам, тээвэр төсөл”-ийн хүрээнд боловсруулсан “Улаанбаатар хотын Нийтийн тээврийн стратеги”-ийн төслийг танилцуулах тухай

“Улаанбаатар хотын Нийтийн тээврийн стратеги”-ийн төслийг Улаанбаатар хотын тогтвортой авто зам, тээвэр төслийн зохицуулагч Х.Булгаа танилцуулав.

ШИЙДВЭРЛЭСЭН нь:

“Улаанбаатар хотын Нийтийн тээврийн стратеги”-ийн төслийг Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хуралд өргөн мэдүүлж, хэлэлцүүлэхийг Нийслэлийн Нийслэлийн Засаг даргын эдийн засгийн хөгжил, дэд бүтцийн асуудал хариуцсан нэгдүгээр орлогч (Т.Даваадалай)-д үүрэг болгов.” гэжээ.

НИЙСЛЭЛИЙН ЗАСАГ ДАРГЫН ТАМГЫН ГАЗАР



1725270712

ХОТ БАЙГУУЛАЛТ, БАРИЛГА, ОРОН
СУУЦЖУУЛАЛТЫН САЙД
Э.БАТ-АМГАЛАН ТАНАА

Стратегийн төсөл өргөн мэдүүлэх тухай

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хуулийн 5 дугаар зүйлийн 5.3-т “Нийслэл хотын нийтийн тээврийг хөгжүүлэх урт, дунд хугацааны төлөвлөлттэй байна” гэж, 16 дугаар зүйлийн 16.1.1-д “нийтийн тээврийг хөгжүүлэх урт, дунд хугацааны төлөвлөлтийг Хот байгуулалтын асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүн батална” гэж заасны дагуу Улаанбаатар хотын Нийтийн тээврийн стратегийн төслийг боловсруулан Танд хүргүүлж байна.

Улаанбаатар хотын Нийтийн тээврийн стратегийг Дэлхийн банкны санхүүжилтээр хэрэгжүүлж байгаа “Улаанбаатар хотын тогтвортой авто зам, тээвэр төсөл”-ийн хүрээнд боловсруулсан болно.

Стратегийн төсөлтэй танилцан зохих журмын дагуу баталж өгнө үү.

Холбогдох хуудас материалыг хавсаргав.

НИЙСЛЭЛИЙН ЗАСАГ ДАРГА
БӨГӨӨД УЛААНБААТАР ХОТЫН
ЗАХИРАГЧ

Х.НЯМБААТАР

ТАНИЛЦУУЛГА

*Улаанбаатар хотын Нийтийн
тээврийн стратегийн төслийн
тухай*

Нэг.Стратегийн төсөл боловсруулах үндэслэл, шаардлага

1.1. Хууль зүйн үндэслэл

Монгол Улсын Засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, түүний удирдлагын тухай хуулийн 20 дугаар зүйлийн 20.1-д “Орон нутгийн чиг үүрэгт орон нутаг дахь нийтийн тээврийн асуудал хамаарна” гэж, 24 дүгээр зүйлийн 24.1-д “Нийслэлийн чиг үүрэгт нийслэлийн нийтийн тээвэр, такси үйлчилгээний зохицуулалтын асуудал хамаарна” гэж, Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын эрх зүйн байдлын тухай хуулийн 8 дугаар зүйлийн 8.3.11-т “Нийслэл хот нь авто замын түгжрэлийг бууруулах, нийтийн тээврийн үйлчилгээний төрөл, чанар, хүртээмжийг нэмэгдүүлэхэд чиглэсэн төсөл, арга хэмжээг хэрэгжүүлнэ” гэж заасан бол Хот, тосгоны эрх зүйн байдлын тухай хуулийн 12.1.22-т “Хот нь нийтийн тээвэр, такси үйлчилгээний төрөл, чанар, хүртээмжийг нэмэгдүүлэхэд чиглэсэн төсөл, арга хэмжээг хэрэгжүүлнэ” гэж заасан.

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хуулийг 2023 онд Улсын Их Хурал баталсан нь замын хөдөлгөөний түгжрэлийн асуудлыг шийдвэрлэхэд чиглэсэн, нийслэл хотын нийтийн тээврийн бодлогыг тодорхойлсон, оролцогч субъектүүдийг эрх, үүргийг зохицуулсан, замын хөдөлгөөний түгжрэл, түүний нөлөөллийг бууруулах талаар зохицуулсан хууль болсон юм.

Уг хуулийн 2 дугаар бүлэгт Нийслэлийн нийтийн тээврийн талаар тусгайлан зохицуулсан бөгөөд нийслэл хот олон төрөлт, багтаамж ихтэй нийтийн тээвэр, түүнийг дэмжсэн дэд бүтэцтэй байна гэж заасан. Мөн хуулийн 5 дугаар зүйлийн 5.3-т “Нийслэл хотын нийтийн тээврийг хөгжүүлэх урт, дунд хугацааны төлөвлөлттэй байна” гэж, 16 дугаар зүйлийн 16.1.1-д “нийтийн тээврийг хөгжүүлэх урт, дунд хугацааны төлөвлөлтийг хот байгуулалтын асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүн батална” гэж заасан.

Монгол Улсад хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж байгаа олон хууль байх боловч нийслэлийн иргэдийн нийтийн тээврийн харилцааг зохицуулж байгаа хууль тооны хувьд ч, зохицуулалтын хувьд ч хангалтгүй байна.

Нийтийн тээврийн харилцааг зохицуулсан бие даасан хууль байхгүй байна. 1999 онд баталсан Автотээврийн тухай хуулиар олон төрөлт бусад нийтийн тээврийн зохицуулалтыг зохицуулах боломжгүй юм. Уг хуульд Автотээврийн талаар төрөөс баримтлах бодлого байхаар заасан боловч хүчин төгөлдөр ийм бодлогын баримт бичиг байхгүй байна.

Монгол Улсын Засгийн газар болон Олон Улсын сэргээн босголт, хөгжлийн банк (Дэлхийн банк) хооронд байгуулсан зээлийн гэрээний дагуу хэрэгжиж буй Улаанбаатар хотын тогтвортой авто зам, тээвэр төслийн үнэлгээний баримт бичигт (Project Appraisal Document) Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн стратеги боловсруулах ажил тусгагдсан.

Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлын 2024 оны 24/08 дугаар тогтоолоор батлагдсан “Нийслэлийн Засаг дарга бөгөөд Улаанбаатар хотын Захирагчийн 2024-2028 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөр”-ийн 1.5-д “Иргэдийн эрэлт, хэрэгцээнд суурилсан үйлчилгээний чанар, хүртээмж, найдвартай байдлыг хангах замаар хувийн авто машины хэрэгцээг багасгаж, нийтийн тээврээр зорчих зорчилтыг нэмэгдүүлнэ” гэж заасан.

1.2. Практик шаардлага

Нийслэлийн нийтийн тээврийн хөгжлийн тухай бие даасан бодлого, төлөвлөлтийн баримт бичиг байхгүй хэдий ч улс орны хэмжээний бусад томоохон бодлого, төлөвлөлтийн баримт бичигт нийтийн тээврийн хөгжлийн зорилго, чиглэлийн талаар тодорхой зохицуулалт орсон байдаг. Ялангуяа “Алсын хараа-2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогын хүрээнд 2021-2030 онд хэрэгжүүлэх үйл ажиллагаа, Улаанбаатар хотын 2040 он хүртэлх хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөөний төсөлд тодорхой зорилгууд тусгагдсан байна.

Хотын тээврийн тулгамдсан асуудлыг шийдвэрлэхийн тулд хот байгуулалтын ерөнхий төлөвлөгөө болон тусгай замын автобус, метро, дүүжин замын тээвэр төсөл зэрэг олон төрлийн судалгаа, техник-эдийн засгийн үндэслэл боловсруулагдсан. Гэвч урт хугацааны алсын хараа, нэгдсэн стратегийн оролцоо дутмаг байгаа нь эдгээр салангид оролдлогыг хэрэгжүүлэхэд хүндрэл учруулж, үр дүнг хангалтгүй болгох эрсдэлтэй. Дэлхийн банкнаас 2024 онд гаргасан “Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн оношилгоо ба шинэчлэлийн зөвлөмж” тайланд энэ сорилтыг тогтвортой, цогц байдлаар шийдвэрлэхийн тулд нийтийн тээврийн урт хугацааны стратеги боловсруулах шаардлагатайг онцолсон.

Нийтийн тээврийн стратеги дутмаг байдлаас үүдэн бодлогын давхардал, нөөцийн үр ашиггүй зарцуулалт гарч, тогтвортой тээврийн шийдлүүдийн хэрэгжилт удааширч байна. Жишээлбэл, тусгай замын автобус, метро зэрэг хувилбаруудыг судалсан боловч тодорхой, оновчтой шийдэл дутмаг байдгаас ахиц дэвшил хангалтгүй байна. Эдгээр дутагдлыг арилгахын тулд “Улаанбаатар хотын Нийтийн тээврийн стратеги”-ийг боловсруулж батлах шаардлага зайлшгүй тулгараад байна. Энэхүү стратеги нь нийтийн тээврийн тогтвортой хөгжлийг урт хугацааны алсын хараа, нэгдсэн бодлогын хүрээнд уялдаа холбоотой, цогц бөгөөд үр дүнд чиглэсэн байдлаар удирдан чиглүүлэх үндэс суурь болно.

Хоёр. Нийслэлийн нийтийн тээврийн стратегийн бүтэц, хамрах хүрээ

Улаанбаатар хотын Нийтийн тээврийн стратеги нь Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн тогтолцоог хөгжүүлэх бодлогын арга хэмжээг чиглүүлэх цогц хүрээг тодорхойлох чухал баримт бичиг юм.

Нийтийн тээврийн стратеги нь Дэлхийн банкны төслийн хүрээнд боловсруулсан “Улаанбаатар хотын тогтвортой зорчилт хөдөлгөөний стратеги”-ийн алсын хараа болох “Хүртээмжтэй, Байгальд ээлтэй, Тогтвортой Улаанбаатар”-тай уялдсан нэгдмэл зорилготой бөгөөд уг стратегийн нийтийн тээврийн бүрэлдэхүүн хэсгийг улам хөгжүүлж, хэрэгжилтийг нь баталгаажуулж байна. Өнөөгийн нөхцөл байдалд хийсэн дүн шинжилгээ болон гол бодлогын баримт бичгүүдэд туссан Засгийн газрын тэргүүлэх чиглэлд тулгуурлан, нийтийн тээврийн стратеги нь нийтийн тээврийн салбарт суурь бүтцийн шинэчлэл хийх, үйл ажиллагааг сайжруулах зайлшгүй шаардлагыг тодорхойлж байна. Шинэчлэлийн үндсэн чиглэл нь нийтийн тээврийн тулгуур сүлжээг бүрдүүлэх зүүн-баруун, хойд-өмнөдийн

үндсэн тэнхлэгт метро болон хөнгөн галт тэргийг хөгжүүлэхэд чиглэнэ. Энэхүү метро/хөнгөн галт тэрэгний систем нь өндөр чанартай, тогтвортой зорчилтын үйлчилгээгээр хангаад зогсохгүй хот байгуулалт болон тээврийн тогтолцоонд шаардлагатай бүтцийн өөрчлөлтийг бий болгох ач холбогдолтой. Нийтийн тээврийн стратеги нь метро/хөнгөн галт тэргийг үндсэн тулгуур болгосон олон төрөлт, шаталсан уялдаа бүхий нийтийн тээврийн тогтолцоо, нийтийн тээвэрт суурилсан хөгжил, мөн автобусны системийн шинэчлэлийг багтаасан. Үүнд автобусны тусгай эгнээг бий болгож, үндсэн сүлжээг тэжээгч үйлчилгээг нэвтрүүлэх зэрэг арга хэмжээ орно. Үүнээс гадна, Нийтийн тээврийн стратеги нь нийтийн тээврийн тогтвортой бизнесийн загвар, тарифын бодлогын шинэчлэл, тээврийн удирдлагын тогтолцооны нэвтрүүлэлт болон институцийн шинэчлэлийг тодорхойлсон.

Ингэснээр, шаардлагатай оношилгооны дүн шинжилгээ, стратегийг тодорхойлох философи болон чиглүүлэх зарчмуудыг үндэс болгон, Нийтийн тээврийн стратегийг Алсын хараа ба Зорилго, Стратеги, Хэрэгжүүлэх арга хэмжээ гэсэн үндсэн бүтэцтэйгээр боловсруулсан болно.

Стратегийн ач холбогдол, мөн чанарыг бүрэн танихын тулд Стратегийн тайлантай танилцах нь зүйтэй бөгөөд тайлангийн танилцуулгыг хавсаргасан болно.

Гурав. Стратегийн төсөл батлагдсаны дараа үүсч болох нийгэм, эдийн засгийн үр дагавар

Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хот нь улсын хүн амын бараг 50 хувийг төвлөрүүлж, ДНБ-ий 64 хувийг бүрдүүлдэг эдийн засгийн төв юм. Иймд тус хотын тээврийн асуудал нь орон нутгийн төдийгүй, улс орны эдийн засаг, бүтээмжид шууд нөлөө үзүүлэх үндэсний хэмжээний асуудал юм.

“Алсын хараа-2050”, “Улаанбаатар хотын 2040 он хүртэлх хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөө” зэрэг бодлогын баримт бичгүүдэд Улаанбаатар хотын тээврийн асуудлыг үндэсний хөгжлийн салшгүй хэсэг хэмээн тодорхойлсон. Эдгээр баримт бичигт тогтвортой хотын зорчилт хөдөлгөөний шийдлүүд, тэр дундаа их хэмжээний хөрөнгө оруулалт шаарддаг багтаамж ихтэй нийтийн тээврийн төслүүдийг хэрэгжүүлэх замаар эдийн засгийн өсөлт, байгаль орчны хамгаалал, нийгмийн тэгш байдлыг хангахыг онцлон тусгасан. Нийтийн тээврийн стратеги нь Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн тогтолцоог хөгжүүлэх бодлогын арга хэмжээг чиглүүлэх цогц хүрээг тодорхойлох чухал баримт бичиг болох юм.

Энэхүү стратеги нь нийслэл Улаанбаатар хотын онцлог нөхцөлд тулгуурлаж, олон улсын шилдэг туршлагыг өргөн хүрээнд нэвтрүүлэхийг зорьсон. Стратегийн төсөл батлагдан амжилттай хэрэгжсэнээр нийслэлийн нийтийн тээврийг өрсөлдөх чадвартай болгож, автомашин ашиглагчдыг нийтийн тээврийг сонгоход хөшүүрэг болохын зэрэгцээ утааг бууруулах, хүртээмжтэй нэвтрэлтийг хангах замаар тэгш байдлыг дэмжиж, тогтвортой байдлыг дээшлүүлнэ. Нийтийн тээврийн стратеги нь “Алсын хараа-2050” ба “Улаанбаатар хотын 2040 он хүртэлх хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөө”-ний төсөлтэй нийцэж, хотын олон төвт хөгжил болон тээврийн ухаалаг системийг дэмжих юм.

Дөрөв. Стратегийн төсөл нь Монгол Улсын Үндсэн хууль болон бусад хуультай хэрхэн уялдах, цаашид холбогдуулан боловсруулах баримт бичгийн санал

Монгол Улсын Үндсэн хуулийн 25 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсгийн 7 дахь заалтад "Хөгжлийн бодлого, төлөвлөлт тогтвортой байна" гэж заасан бол Хөгжлийн бодлого, төлөвлөлт, түүний удирдлагын тухай хуулийн 6.2-т "30 хүртэл жилийн хугацаанд хэрэгжүүлэх "Алсын хараа" нь Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогын баримт бичиг байна" гэж заажээ.

Хөгжлийн бодлого, төлөвлөлт, түүний удирдлагын тухай шинэ хуулийг батлан мөрдүүлэх замаар замбараагүй олон нэр, төрөлтэй байсан бодлого, төлөвлөлтийн баримт бичгүүдийг цэгцлэх арга хэмжээг авч байна. Гэсэн хэдий ч хууль хэрэгжээд 4 жилийн хугацаа өнгөрсөн боловч уг хуульд заасан дунд хугацааны буюу 10 жилийн хугацаанд хэрэгжих хөгжлийн бодлогын баримт бичгүүдийг Улсын Их Хурлаас батлаагүйн улмаас хуулийн зохицуулалт нэг мөр хэрэгжихгүйд хүргэж байна.

Салбарын бусад олон хуулийн зохицуулалтыг уг хуультай уялдуулан өөрчлөөгүйн улмаас шинэ хуульд байхгүй төрөөс баримтлах бодлого, үндэсний хөтөлбөр, үзэл баримтлал, үндсэн чиглэл зэрэг нэртэй бодлогын баримт бичгүүд хүчин төгөлдөр байсаар байна. Нөгөөтэйгүүр, хуульд бодлогын баримт бичиг байх талаар заасан байхад зарим бодлогын баримт бичгийг Улсын Их Хурал, Засгийн газраас хүчингүй болгож, зарим бодлого төлөвлөлтийн баримт бичгүүдийг хүчингүй болголгүй хэвээр үлдээсэн нь хуулийн хэрэгжилтэд сөргөөр нөлөөлөхийн зэрэгцээ, давхар стандарт үүсэхэд хүргэж байна.

Салбарын хуульд заасан бодлого, төлөвлөлтийн баримт бичгүүдийн хэрэгцээ шаардлагыг сайтар тооцож, Хөгжлийн бодлого, төлөвлөлтийн шинэ хуультай нийцүүлэн хэрхэн батлахыг тодорхой болгох нь зүйтэй байна. Жишээ нь, Автотээврийн тухай хуульд заасан Төрөөс автотээврийн салбарт баримтлах бодлого нь шинэ хуулийн дагуу эдийн засгийн болон дэд бүтцийн хөгжлийн зорилтот хөтөлбөрт хэрхэн оруулж батлуулах нь тодорхой бус байгаа юм. Төрөөс баримтлах бодлого тодорхой болсон тохиолдолд нийслэлийн хэмжээнд автотээврийн талаар баримтлах бодлого боловсруулж хэрэгжүүлэх боломж бүрдэх юм.

Хөгжлийн бодлого, төлөвлөлт, түүний удирдлагын тухай хууль болон Автотээврийн тухай хууль, Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хууль, Засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, түүний удирдлагын тухай хууль, Нийслэл хотын эрх зүйн байдлын тухай хууль, шинээр батлагдсан Хот, тосгоны эрх зүйн байдлын тухай хуулийн зохицуулалтыг судлан үзэх замаар Нийслэлийн нийтийн тээврийн стратегийг батлах боломжийг эрэлхийлэх зайлшгүй шаардлага байгаа юм.

Уг асуудлын хүрээнд Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хуульд нийтийн тээврийг хөгжүүлэх урт, дунд хугацааны төлөвлөлтийн баримт бичиг байна гэж заасны дагуу Нийтийн тээврийн стратегийн төслийг боловсруулан, Нийслэлийн Засаг даргын тамгын газар, Нийтийн тээврийн бодлогын газар, Дэлхийн банкны техникийн банк болон бусад оролцогч байгууллагуудын саналыг тусгасны үндсэн дээр Нийслэлийн Засаг даргын зөвлөлийн хурлаар хэлэлцүүлж, улмаар уг хуулийн дагуу Хот байгуулалтын асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүнээр батлуулахаар бэлтгэж байна.

Цаашид, Нийтийн тээврийн стратегийн хэрэгжилтийн хүрээнд Нийтийн тээврийн тухай хуулийн төслийг шинээр боловсруулах боломжтой болох юм.

---o0o---

ХОТ БАЙГУУЛАЛТ, БАРИЛГА, ОРОН СУУЦЖУУЛАЛТЫН САЙДЫН ТУШААЛ

2025 оны ... дугаар
сарын ... -ны өдөр

Дугаар

Улаанбаатар
хот

НИЙСЛЭЛ УЛААНБААТАР ХОТЫН НИЙТИЙН ТЭЭВРИЙН СТРАТЕГИ, ТӨЛӨВЛӨГӨӨ БАТЛАХ ТУХАЙ

Монгол Улсын Засгийн газрын тухай хуулийн 24 дүгээр зүйлийн 2 дахь хэсэг, Монгол Улсын яамны эрх зүйн байдлын тухай хуулийн 7 дугаар зүйлийн 7.1.13, Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хуулийн 5 дугаар зүйлийн 5.3, 16 дугаар зүйлийн 16.1.1-д заасныг тус тус үндэслэн ТУШААХ нь:

1."Нийслэл Улаанбаатар хотын Нийтийн тээврийн стратеги"-ийг 1 дүгээр, "Нийслэл Улаанбаатар хотын Нийтийн тээврийн стратегийг хэрэгжүүлэх төлөвлөгөө"-г 2 дугаар хавсралт ёсоор тус тус баталсугай.

2.Энэ тушаалыг холбогдох байгууллагуудад хүргүүлэх, нийтэд мэдээллэх, хэрэгжүүлэх ажлыг зохион байгуулан, хэрэгжилтэд нь хяналт тавьж ажиллахыг Төрийн нарийн бичгийн даргад даалгасугай.

САЙД

Э.БАТ-АМГАЛАН

НИЙСЛЭЛ УЛААНБААТАР ХОТЫН НИЙТИЙН ТЭЭВРИЙН СТРАТЕГИ

Нэг. Стратегийн философи, суурь зарчим

Нийтийн тээврийн өнөөгийн байдлын дүн шинжилгээгээр тогтоогдсоноор нийтийн тээврийн уналт болон түгжрэлийн сөрөг мөчлөгийг таслан зогсоож, тогтвортой, үр ашигтай нийтийн тээврийн тогтолцоонд шилжихийн тулд үзэл баримтлалын болон тогтолцооны түвшний цогц өөрчлөлт шаардлагатай байна.

Энэхүү зорилт нь өндөр хүчин чадалтай метро, хөнгөн галт тэрэг зэрэг олон төрөлт нийтийн тээврийг хот байгуулалт, газар ашиглалтын төлөвлөлттэй уялдуулан хөгжүүлэх, тогтвортой санхүүжилтийн тогтолцоог бүрдүүлэх замаар нийтийн тээврийг өрсөлдөх чадвартай, хүртээмжтэй, үр ашигтай болгохыг зорьдог. Ийнхүү нийтийн тээврийн хөгжил нь түгжрэлийг бууруулах, нийгмийн тэгш байдлыг хангах, байгаль орчны сөрөг нөлөөг багасгах зэрэг мөчлөгийг бий болгох "Өөрчлөлтийн онол"-ын зарчимд тулгуурлан хэрэгжихээр тодорхойлогдож байна.

Нийтийн тээврийн стратегийн суурь зарчмууд нь дараах байдлаар тодорхойлогдоно:

- **Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн асуудлыг улсын хэмжээнд тэргүүлэх зорилт болгох:** Нийслэлд төвлөрсөн нийслэлийн үүргийг харгалзан, нийтийн тээврийн шийдлүүдийг улсын эдийн засаг, байгаль орчин, нийгмийн гол сорилтуудтай уялдуулах.
- **Нийслэлийн тээврийн тогтолцооны зорчилт, хөдөлгөөний хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх:** Өсөж буй эрэлтийг хангахын тулд дэд бүтэц, үйлчилгээний хүчин чадлыг өргөтгөж, өндөр хүчин чадалтай, найдвартай үйлчилгээг тэргүүлэх чиглэл болгох.
- **Нийтийн тээврийн өрсөлдөх чадварыг нэмэгдүүлэх дэд бүтэц ба үйлчилгээг нэвтрүүлэх:** Сонголттой, зорчигчдыг татахуйц, өндөр чанартай, найдвартай тогтолцоог хөгжүүлж, автомашинд хэт хамаарах хандлагыг бууруулах.
- **Нийтийн тээврийн тулгуур систем болгон төмөр замд суурилсан өндөр хүчин чадалтай тээврийн дэд бүтцийг (метро, хөнгөн галт тэрэг гэх мэт) тэргүүлэх чиглэлээр хөгжүүлэх.** Өндөр эрэлттэй тээврийн тэнхлэгүүдэд хурд, найдвартай байдал, их хүчин чадлыг хангахын тулд метро/хөнгөн галт тэргийг тогтолцооны гол цөм болгон төлөвшүүлэх.
- **Тогтвортой байдлын зорилтуудад тууштай хандах:** Цэвэр эрчим хүч ашиглах, хүртээмжийг тэгш хангах замаар байгаль орчин, нийгэм, эдийн засгийн тогтвортой хөгжлийг хангах.
- **Метро болон хөнгөн галт тэрэгний бүтээн байгуулалт нь анхны хөрөнгө оруулалтын өртөг өндөртэй хэдий ч зохицуулж болохуйц.** Урт хугацааны үр өгөөжийг хангахын тулд анхны хөрөнгө оруулалтын өндөр зардлыг хүлээн зөвшөөрч, шинэлэг санхүүжилтийн механизмыг нэвтрүүлэн төслийг тогтвортой хэрэгжүүлэх.

- **Олон төрөлт, шаталсан нийтийн тээврийн тогтолцоо бүрдүүлэх:** Метро/хөнгөн галт тэрэг, автобус, такси, бичил хөдөлгөөнийг нэгтгэсэн уялдаа холбоотой сүлжээ байгуулж, зорчигчдын төрөл бүрийн хэрэгцээг хангах.
- **Нийтийн тээврийн үйл ажиллагаанд санхүүгийн тогтвортой бизнесийн загвар нэвтрүүлэх:** Тарифын оновчтой бодлого, газрын үнэ цэнийн өсөлтөөс ашиг хүртэх механизм, төр-хувийн хэвшлийн түншлэлийг ашиглан татаасны хамаарлыг бууруулж, тогтвортой ажиллагааг хангах.
- **Үр дүнтэй нийтийн тээврийн засаглалыг төлөвшүүлэх:** Нэгдсэн төлөвлөлт, зохицуулалт, хариуцлагын тогтолцоог бэхжүүлж, институцийн чадавхыг сайжруулах.
- **Дотоодын техникийн үр чадвар ба менежментийн чадавхыг хөгжүүлэх:** Гадаадын дэмжлэгээс хараат бус байж, тогтолцоонд эзэмшил, оролцоог нэмэгдүүлэхийн тулд үндэсний мэргэжилтнүүдийн мэдлэг, үр чадварыг чадавхжуулах.

Хоёр. Нийтийн тээврийн стратеги

Алсын хараа: Эдийн засгийн өсөлт, хүн амын эрүүл мэнд, амьдрахад таатай орчныг дэмжсэн, аюулгүй, үр ашигтай, найдвартай, хүртээмжтэй, боломжийн үнэтэй, нийгмийн бүх бүлэгт тэгш боломж олгох, уян хатан, хүн төвтэй, тогтвортой нийтийн тээврийн тогтолцоог хөгжүүлэх.

Зорилго: Дээрх алсын харааг харилцан уялдаатай дараах таван зорилгоор дэмжинэ:

1. **Тогтвортой байдлын зорилго (ТБЗ):** Хүн төвтэй, хүртээмжтэй, тогтвортой нийтийн тээврийн тогтолцоог бий болгох.
2. **Үндсэн зорилго (ҮЗ):** Өндөр чанартай, найдвартай, үр ашигтай, орчин үеийн нийтийн тээврийн дэд бүтэц, үйлчилгээг хөгжүүлэх
3. **Дэмжих зорилго 1 (ДЗ-1):** Нийтийн тээвэрт суурилсан хөгжлийг дэмжих.
4. **Дэмжих зорилго 2 (ДЗ-2):** Санхүүгийн хувьд тогтвортой, хариуцлагатай нийтийн тээврийн тогтолцоог бүрдүүлэх.
5. **Дэмжих зорилго 3 (ДЗ-3):** Институцийн болон эрх зүйн орчныг бэхжүүлэх.

Стратегиуд: Зорилт бүрийг доорх стратегиар дэмжин хэрэгжүүлнэ:

Тогтвортой байдлын зорилго (ТБЗ): Хүн төвтэй, хүртээмжтэй тогтвортой тогтолцоог бүрдүүлэх. Ерөнхий зорилго нь бүх иргэдэд хүртээмжтэй, ногоон, эрсдэлд тэсвэртэй тогтолцоог бий болгож, амьдрах таатай орчин бүрдүүлэх, хүлэмжийн хийн ялгарлыг бууруулах, нийгмийн тэгш бус байдлыг ялангуяа гэр хорооллын бүсэд арилгах явдал юм. Үүнийг хэрэгжүүлэхийн тулд дараах дөрвөн стратегийн чиглэлийг тодорхойлсон:

- **Тогтвортой байдлын зорилгын стратеги 1 (ТБЗ-1):** Нэгдсэн, уялдаа холбоотой, тасралтгүй, зорчигч төвтэй нийтийн тээврийн тогтолцоог хөгжүүлэх
- **Тогтвортой байдлын зорилгын стратеги 2 (ТБЗ-2):** Нийтийн тээврийн хүртээмжийг бүх нийтэд хангаж, нийгмийн тэгш байдлыг баталгаажуулах

- **Тогтвортой байдлын зорилгын стратеги 3 (ТБЗ-3):** Нийтийн тээврийг нүүрстөрөгчийн саармаг, байгаль орчинд ээлтэй тогтолцоонд шилжүүлэх
- **Тогтвортой байдлын зорилгын стратеги (ТБЗ-4):** Нийтийн тээврийн тогтолцоо нь гадаад хүчин зүйл, гэнэтийн цочролыг даван туулах чадвартай, ирээдүйн эрэлт, технологийн өөрчлөлтөд уян хатан, тэсвэртэй тогтолцоо байх.

Үндсэн зорилго (ҮЗ): Өндөр чанартай, найдвартай, үр ашигтай нийтийн тээврийн дэд бүтэц болон үйлчилгээг хөгжүүлэх. Энэ зорилго нь нийтийн тээврийн тогтолцоог бүхэлд нь шинэчилж, өндөр чанартай, найдвартай, үр ашигтай дэд бүтэц болон үйлчилгээг хөгжүүлэхэд чиглэнэ. Үүнд метро болон хөнгөн галт тэрэгний тогтолцоог нийтийн тээврийн үндсэн тулгуур болгон байгуулах, тээврийн олон төрөлт шаталсан уялдаа холбоотой тогтолцоог бүрдүүлэх, автобусны үйлчилгээг шинэчилэн зохион байгуулах, такси үйлчилгээг сайжруулж, эрэлтэд суурилсан нийтийн тээврийн үйлчилгээг нэвтрүүлэх, мөн тээврийн ухаалаг систем болон дижитал технологийг ашиглан “ухаалаг нийтийн тээврийн тогтолцоо”-г бүрдүүлэх зэрэг үйл ажиллагаа хамрагдана. Тус зорилгыг дэмжих стратегиуд нь:

- **Үндсэн зорилгын стратеги 1:** Нийтийн тээврийн сүлжээний тулгуур болгон метро, хөнгөн галт тэргийг хөгжүүлэх
- **Үндсэн зорилгын стратеги 2:** Нэгдсэн, шаталсан нийтийн тээврийн тогтолцоог бүрдүүлэх
- **Үндсэн зорилгын стратеги 3:** Автобусны тогтолцоог шинэчилж, дахин зохион байгуулан, орчин үеийн түвшинд хүргэх
- **Үндсэн зорилгын стратеги 4:** Такси, хамтдаа зорчих, болон эрэлтэд суурилсан ухаалаг тээврийн үйлчилгээг хөгжүүлж, хүртээмж ба үр ашгийг нэмэгдүүлэх.
- **Үндсэн зорилгын стратеги 5:** Тээврийн ухаалаг систем ба дижитал технологийн шийдлээр ухаалаг нийтийн тээврийн тогтолцоог хөгжүүлэх.

Дэмжих зорилго 1 (ДЗ-1): Нийтийн тээвэрт суурилсан хөгжлийг дэмжих. Энэхүү зорилго нь нийтийн тээвэрт суурилсан хөгжлийн бодлого, төлөвлөгөө, бүсчлэлийн шинэчлэл, тээврийн дэд бүтцийн уялдаа холбоо, газрын үнэ цэнийн өсөлтөөс хүртэх механизмыг ашиглах, идэвхтэй хөдөлгөөнийг дэмжих, хувийн хэвшлийн оролцоог өргөжүүлэх замаар цомхон, хүртээмжтэй хотын хөгжлийг дэмжихэд чиглэнэ. Энэ зорилгыг хэрэгжүүлэх стратегиуд нь:

- **Дэмжих зорилго 1-ийн стратеги 1 (ДЗ-1.1):** Нийтийн тээвэрт суурилсан хөгжлийн цогц бодлого, төлөвлөгөө боловсруулах
- **Дэмжих зорилго 1-ийн стратеги 2 (ДЗ-1.2):** Уян хатан бүсчлэлийг нэвтрүүлж, холимог ашиглалттай хөгжүүлэлтийг дэмжих
- **Дэмжих зорилго 1-ийн стратеги 3 (ДЗ-1.3):** Хот байгуулалт, газар ашиглалт болон нийтийн тээврийн дэд бүтцийн биет уялдаа, холболтыг хангах
- **Дэмжих зорилго 1-ийн стратеги 4 (ДЗ-1.4):** Нийтийн тээврийн хөрөнгө оруулалтыг газар хөгжүүлэлт (шинээр болон дахин төлөвлөн хөгжүүлэх), газрын үнэ цэнийн өсөлтөөс хүртэх механизмаар холбох
- **Дэмжих зорилго 1-ийн стратеги 5 (ДЗ-1.5):** Нийтийн тээвэрт суурилсан хөгжлийн бүсүүдэд явган алхалт болон дугуйн хэрэглээг дэмжих

- **Дэмжих зорилго 1-ийн стратеги 6 (ДЗ-1.6):** Хувийн хэвшлийн оролцоог өргөжүүлж, хөрөнгө оруулалтыг татах

Дэмжих зорилго 2 (ДЗ-2): Санхүүгийн хувьд тогтвортой, хариуцлагатай нийтийн тээврийн тогтолцоог бүрдүүлэх. Энэхүү зорилго нь санхүүгийн хувьд тогтвортой, хариуцлагатай нийтийн тээврийн тогтолцоог бүрдүүлэхэд чиглэнэ. Үүнд оновчтой санхүүжилт ба тарифын тогтолцоог бий болгох, гүйцэтгэлд суурилсан гэрээ, санхүүжилтийг хэрэгжүүлэх, ил тод үйл ажиллагаатай Нийтийн тээврийн хөгжлийн сангийн зохицуулалтыг бүрдүүлэх, төр-хувийн хэвшлийн түншлэл болон шинэлэг санхүүжилтийн механизмыг хөгжүүлэх, тогтвортой үйл ажиллагаа болон засвар, арчлалтын тогтолцоог бэхжүүлэх зэрэг арга хэмжээ хамрагдана. Энэ зорилгыг дэмжих стратегиуд нь:

- **Дэмжих зорилго 2-ын стратеги 1 (ДЗ-2.1):** Нийтийн тээврийн санхүүжилт, хөрөнгө оруулалт, тарифын оновчтой тогтолцоог бүрдүүлэх
- **Дэмжих зорилго 2-ын стратеги 2 (ДЗ-2.2):** Гүйцэтгэлд суурилсан, хариуцлагатай үйлчилгээний гэрээ, санхүүжилтийг хэрэгжүүлэх
- **Дэмжих зорилго 2-ын стратеги 3 (ДЗ-2.3):** Нийтийн тээврийн хөгжлийн санг ил тод, хариуцлагатай, санхүүгийн олон талт эх үүсвэртэй тогтвортой санхүүжилтийн механизм болгон бэхжүүлэх.
- **Дэмжих зорилго 2-ын стратеги 4 (ДЗ-2.4):** Төр-хувийн хэвшлийн түншлэл болон шинэлэг санхүүжилтийн аргаар хөрөнгө оруулалт татах
- **Дэмжих зорилго 2-ын стратеги 5 (ДЗ-2.5):** Үйл ажиллагааны зардлын үр ашгийг хангаж, тогтвортой засвар үйлчилгээг баталгаажуулах

Дэмжих зорилго 3 (ДЗ3): Институцийн болон эрх зүйн орчныг бэхжүүлэх. Энэ зорилго нь нийтийн тээврийн засаглалыг шинэчлэх, институцийн тогтолцоог бэхжүүлэхэд чиглэнэ. Үүнд, байгууллагуудын уялдаа холбоог сайжруулах, эрх зүйн орчныг шинэчилж боловсронгуй болгох, санхүүгийн хяналтыг нэмэгдүүлэх, чадавх бэхжүүлэх, ил тод байдлыг хангах, тогтвортой нийтийн тээврийг дэмжих бодлогын орчныг бүрдүүлэх зэрэг багтана. Энэ зорилгыг хэрэгжүүлэх стратегиуд нь:

- **Дэмжих зорилго 3-ын стратеги 1 (ДЗ-3.1):** Нийтийн тээврийн нэгдсэн, уялдаа холбоотой засаглалын тогтолцоонд шилжих шинэчлэлийг эхлүүлэх
- **Дэмжих зорилго 3-ын стратеги 2 (ДЗ-3.2):** Нийтийн тээврийн эрх зүйн болон зохицуулалтын орчныг шинэчилж, бэхжүүлэх
- **Дэмжих зорилго 3-ын стратеги 3 (ДЗ-3.3):** Нийтийн тээврийн санхүүгийн засаглал болон гэрээний хяналтыг бэхжүүлэх
- **Дэмжих зорилго 3-ын стратеги 4 (ДЗ-3.4):** Институцийн чадавхыг нэмэгдүүлж, мэдлэг солилцоог дэмжих
- **Дэмжих зорилго 3-ын стратеги 5 (ДЗ-3.1):** Ил тод өгөгдөл солилцоо болон оролцогч талуудын хамтын ажиллагааг өргөжүүлэх
- **Дэмжих зорилго 3-ын стратеги 1 (ДЗ-3.6):** Тогтвортой нийтийн тээврийг дэмжих бодлогын таатай орчныг бүрдүүлэх

---oo0oo--

НИЙСЛЭЛ УЛААНБААТАР ХОТЫН НИЙТИЙН ТЭЭВРИЙН СТРАТЕГИЙГ ХЭРЭГЖҮҮЛЭХ АРГА ХЭМЖЭЭНИЙ ТӨЛӨВЛӨГӨӨ

Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн тогтолцоог хөгжүүлэхээр тодорхойлсон таван стратегийн зорилго, 26 стратегийг хэрэгжүүлэхийн тулд гол хэрэгжүүлэх арга хэмжээг цогцоор нь тодорхойлсон. Эдгээр арга хэмжээ нь стратегийн зорилгуудыг бодитоор хэрэгжүүлэхүйц тэргүүлэх чиглэлийг тогтоож, шинэчлэлийн хамрах хүрээг бүрэн илэрхийлж, тогтолцооны шинэчлэлийг цогц, уялдаа холбоотой, тогтвортой байлгах нөхцөлийг бүрдүүлнэ. Стратегийг хэрэгжүүлэх гол арга хэмжээг зургаан багц болгон ангилан авч үзсэн:

Стратегийн зорилгыг хэрэгжүүлэх гол багц арга хэмжээ

1. Хэрэгжүүлэх гол арга хэмжээний нэгдүгээр багц: Засаглал, бодлого ба тогтвортой санхүүгийн тогтолцоо

Зорилго: Нэгдсэн, хариуцлагатай, ил тод, гүйцэтгэлд суурилсан институцийн, бодлого, санхүүгийн тогтолцоог бүрдүүлж, нийтийн тээврийн салбарын тогтвортой, үр ашигтай засаглалыг бий болгох.

Хамрах хүрээ: Нийтийн тээврийн стратегийн хэрэгжилтийг хангах зорилгоор засаглал, эрх зүй, бодлого, санхүүжилт, гүйцэтгэл, чадавх бэхжүүлэлт зэрэг үндсэн чиглэлүүдийг үндэсний, нийслэлийн болон операторын түвшинд уялдуулна. Нийслэлийн (Метрополитен) тээврийн газар (НТГ)-ыг төв зохицуулагч байгууллага болгон байгуулж, түүний дэргэд Нийтийн тээврийн зөвлөл (НТЗ), Нийтийн тээврийн удирдлагын төв (НТУТ), Нийтийн тээврийн хөгжлийн сан (НТХС), Нийтийн тээврийн судалгаа, сургалтын төв (НТССТ) байгуулж, байгууллагуудын бодлого, төлөвлөлт, санхүүжилт, хяналт, дүн шинжилгээний уялдааг хангана.

Гол арга хэмжээнд:

- Нийтийн тээврийн тухай бие даасан хуулийг баталж, эрх мэдэл бүхий Нийслэлийн тээврийн газрыг байгуулах;
- Шинэ хуулийн дагалдах хууль тогтоомжид нэмэлт өөрчлөлт оруулах, стандартын шинэчлэлт, шинээр боловсруулах нэгжийг Нийтийн тээврийн судалгаа, сургалтын дэргэд байгуулах
- Нэгдсэн засаглал ба ил тод санхүүжилтийн бүтэц бүрдүүлэх;
- Гүйцэтгэлд суурилсан санхүүжилт, гүйцэтгэлийн шалгуур үзүүлэлтүүд, аудитын тогтолцоо нэвтрүүлэх;
- Чадавх бэхжүүлэлтийн хөтөлбөрүүдийг хэрэгжүүлэх;
- Бодлого төлөвлөлтийг нотолгоонд суурилуулах, улсын болон нийслэлийн хөгжлийн бодлогын бичгүүдтэй уялдуулах;

- Газрын үнэ цэнийн өсөлтөд суурилсан санхүүжилт (LVC), төр-хувийн хэвшлийн түншлэл, түгжрэлийн төлбөр, ногоон бонд, сургалтын санхүүжилт зэрэг тогтвортой хөрөнгө оруулалтын эх үүсвэрийг бий болгох;
- Аюулгүй, хүртээмжтэй үйлчилгээний стандарт батлах,
- НТУТ болон цахим санхүүгийн менежментийн систем (DFMS), “Дижитал ихэр хот”-д суурилсан өгөгдлийн хяналт, шийдвэр гаргалтыг хөгжүүлэх багтана.

Эдгээр арга хэмжээ нь бүх шатны байгууллагын хариуцлага, ил тод байдал, гүйцэтгэлийн үнэлгээг сайжруулж, нийтийн тээврийн салбарыг тогтвортой, санхүүгийн сахилга баттай, өгөгдөлд суурилсан удирдлагын системтэй болгоно.

Холбогдох стратегийн зорилго: Тогтвортой байдлын зорилго; Дэмжих зорилго 1–3

2. Хэрэгжүүлэх гол арга хэмжээний хоёрдугаар багц: Нийтийн тээврийн олон горимт тээврийн сүлжээний хөгжил

Зорилго: Метро, хөнгөн галт тэрэг, автобус зэрэг олон төрөлт тээврийн уялдаа холбоотой, хүртээмжтэй, ухаалаг зорчилт хөдөлгөөний сүлжээг бүрдүүлэх.

Хамрах хүрээ: Нийтийн тээврийн бүх горимыг нэгдсэн системээр уялдуулж, хүртээмжтэй, үр ашигтай, ухаалаг, тогтвортой зорчилт хөдөлгөөний сүлжээг бий болгоход чиглэнэ.

Гол арга хэмжээнд:

- Амгалан-5 шар-Шинэ дэд төв чиглэлийн хэвтээ тэнхлэг болон Яармаг-Зунжин чиглэлийн босоо тэнхлэгийн дагуу метро, хөнгөн галт тэрэгний шугамыг төслийн зураг төсөл–худалдан авалт–барилга угсралт (EPC) болон төр-хувийн хэвшлийн түншлэл (PPP) загвараар хэрэгжүүлэх,
- Автобусны сүлжээг үндсэн, буухиа, тэжээгч бүтэцтэй болгон дахин төлөвлөж, автобусны тусгай эгнээ (BPL), гэрлэн дохионы давуу эрхийн систем (TSP)-ийг нэвтрүүлэх,
- Тээврийн олон горимт 6–8 дамжин суух зангилаат буудал/өртөө, $\geq 8,000$ автомашины багтаамжтай “Зогсоолд тавиад зорчих”, “Түр зогсоод буулгах, суулгах” байгууламжуудыг хөгжүүлэх,
- 120–180 км хамгаалалттай явган болон дугуйн сүлжээ байгуулах,
- UB картыг нэгдсэн автомат төлбөрийн систем (ABT)-д шилжүүлж, зорчилт хөдөлгөөний төлөвлөлт, төлбөр, хөнгөлөлтийг нэгтгэсэн платформ (Mobility-as-a-Service MaaS)-д нэгтгэх,
- 80 гаруй уулзварт гэрлэн дохионы давуу эрхийн систем (TSP), автомашины улсын дугаар таних (ANPR) систем, хиймэл оюунд суурилсан удирдлага нэвтрүүлэх зэрэг үйл ажиллагаа орно.

Эдгээр арга хэмжээ нь нийтийн тээврийн уялдаа, хүртээмж, найдвартай байдлыг сайжруулж, Улаанбаатар хотыг хүн төвтэй, ногоон, ухаалаг зорчилт хөдөлгөөнтэй хот болгон хөгжүүлэх суурь нөхцөлийг бүрдүүлнэ.

Холбогдох стратегийн зорилго: Тогтвортой байдлын зорилго; Үндсэн зорилго; Дэмжих зорилго 1–2

3. Хэрэгжүүлэх гол арга хэмжээний гуравдугаар багц: Нийтийн тээвэрт суурилсан хөгжил (НТСХ) ба газар ашиглалтын уялдаа

Зорилго: Хот байгуулалт, газар ашиглалт, нийтийн тээвэр, санхүүгийн уялдаа холбоог бий болгож, цомхон, хүртээмжтэй, тогтвортой өсөлтийг дэмжих.

Хамрах хүрээ: Нийтийн тээврийн дэд бүтэц, хот байгуулалт, газар ашиглалтын уялдаа холбоог хангаж, нийтийн тээвэрт суурилсан хөгжлийн зарчимд суурилсан хөгжлийг төлөвлөх, хэрэгжүүлэхэд чиглэнэ.

Гол арга хэмжээнд:

- Өртөөний 400–800 м радиуст бүсчлэл, барилгын талбай-давхаржилтын харьцаа (FAR) урамшууллын тогтолцоог шинэчилж, Нийслэл хотын хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөө, Алсын хараа 2050 – урт, дунд хугацааны хөгжлийн бодлоготой уялдуулах,
- 10–15 зангилаанд өртөө орчмын мастер төлөвлөгөө боловсруулах, инженерийн шугам сүлжээний үе шатлал тогтоох,
- Төр-хувийн хэвшлийн түншлэл ба концессын хэлбэрээр хамтарсан хөгжүүлэлт хэрэгжүүлэх,
- Газрын үнэлгээний өсөлтөд суурилсан санхүүжилт (LVC)-ийн эрх зүйн орчинг бүрдүүлж, Нийтийн тээврийн хөгжлийн сангийн дэд данс нээж, орлогыг дахин хөрөнгө оруулалтад чиглүүлэх,
- НТСХ бүсүүдэд явган зам, ногоон коридор, цахилгаан тээврийн хэрэгсэлд бэлэн зогсоолын шийдлийг нэвтрүүлж, уур амьсгалд тэсвэртэй дэд бүтцийг хөгжүүлэх,
- НТУТ-ийн өгөгдөлд суурилсан хиймэл оюуны шинжилгээ, мониторинг, нөлөөллийн үнэлгээ хэрэгжүүлэн бодлого төлөвлөлт, гүйцэтгэлийн хяналт, урамшууллыг сайжруулах.

Эдгээр арга хэмжээ нь газар ашиглалт ба нийтийн тээврийн бодлогыг нэгтгэн, газрын үнэ цэнийн өсөлтийг нийтийн дэд бүтцийн санхүүжилтэд ашиглах тогтвортой, хүн төвтэй, ногоон хотжилтын загварыг бүрдүүлнэ.

Холбогдох стратегийн зорилго: Тогтвортой байдлын зорилго; Дэмжих зорилго 1–2

4. Хэрэгжүүлэх гол арга хэмжээний дөрөвдүгээр багц: Дэд бүтэц, аюулгүй байдал ба үйлчилгээний чанарын сайжруулалт

Зорилго: Аюулгүй, хүртээмжтэй, өндөр чанартай нийтийн тээврийн үйлчилгээг бий болгож, зорчигчийн итгэл, тав тух, аюулгүй байдлыг хангах.

Хамрах хүрээ: Буудал, зогсоол, өртөө, эцсийн зогсоол болон солбицох байгууламжуудыг “бүх нийтийн хүртээмжийн хийц, загвар”-ын зарчмаар шинэчилнэ.

Гол арга хэмжээнд:

- 800-аас дээш автобусны зогсоолыг халаалттай павильон, бодит цагийн зорчигчийн мэдээллийн систем (RTPI), Wi-Fi, CCTV, LED гэрэлтүүлэгтэй болгох,
- Автобусны эцсийн зогсоолуудыг хөдөлгөөний аюулгүй байдлын стандартад нийцүүлэн шинэчилж, тээврийн хэрэгслийн эргэх орон зайг оновчтой төлөвлөж, давчуу, төвөгтэй зохион байгуулалтыг арилгана. Үүний зэрэгцээ жолоочийн амрах байр, ариун цэврийн болон үйлчилгээний зориулалтын байгууламжийг төлөвлөн байгуулж, ажиллах нөхцөлийг сайжруулна.
- Метро, хөнгөн галт тэрэгний өртөөнүүдийг хүртээмжийн стандартад нийцүүлэх,
- “Зам тээврийн осол тэг” хөтөлбөр хэрэгжүүлж, ослын эрсдэлтэй цэгүүдэд хамгаалалтын дэд бүтэц байгуулах,
- Нийтийн тээврийн удирдлагын төвийн ослын мэдээлэлд суурилсан дүн шинжилгээ, урьдчилан сэргийлэлт,
- Иргэдийн мэдээлэл, санал гомдлын нэгдсэн систем (PICSS) болон MaaS суурилсан мэдээллийн үйлчилгээ нэвтрүүлэх,
- Нийтийн тээврийн судалгаа, сургалтын төвийн дэргэд Нийтийн тээврийн академи байгуулах, Олон улсын нийтийн тээврийн холбоо (UITP)/ Олон улсын авто тээврийн холбоо (IRU)/ Олон улсын төмөр замын холбоо (IUR), АНУ-ын Нийтийн тээврийн холбоо (APTA)-ны олон улсад хүлээн зөвшөөрөгдсөн сургалтын хөтөлбөр хэрэгжүүлэн жолооч, хяналтын ажилтнуудад гэрчилгээжүүлэх болон чадавх сайжруулах сургалтыг зохион байгуулах.

Эдгээр арга хэмжээ нь нийтийн тээврийн үйлчилгээг аюулгүй, хүртээмжтэй, найдвартай, хүн төвтэй болгож, иргэдийн итгэл ба хариуцлагыг бэхжүүлнэ.

Холбогдох стратегийн зорилго: Тогтвортой байдлын зорилго; Дэмжих зорилго 3

5. Хэрэгжүүлэх арга хэмжээний тавдугаар багц: Ногоон эрчим хүч ба цахилгаанжуулсан нийтийн тээврийн тогтолцоо

Зорилго: Хүлэмжийн хийн ялгарлыг бууруулж, уур амьсгалын өөрчлөлтөд тэсвэртэй, ирээдүйн эрэлтэд бэлэн нийтийн тээврийн тогтолцоог бүрдүүлэх.

Хамрах хүрээ: Үндэсний хөгжлийн зорилтод нийтийн тээврийг хүлэмжийн хийн ялгарыг тэг болгох амлалт болон Зам, тээврийн яам, Эрчим хүчний яам, Байгалт орчин, уур амьсгалын яам, Сангийн яамны хамтарсан цахилгаан тээвэрт шилжих хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэхэд чиглэнэ.

Гол арга хэмжээнд:

- 2030 он гэхэд 500 цахилгаан автобус, 2050 он гэхэд ялгаралгүй нийтийн тээвэрт бүрэн шилжих,
- Эрчим хүчний хэмнэлт, байгаль орчинд ээлтэй барилгын засгвар хийцийн манлайлал (LEED) болон эрчим хүчний менежментийн системийн стандарт (ISO 50001)-ын ногоон барилгын автобус бааз, метро, хөнгөн галт тэрэгний депог хөгжүүлэх,
- Үер, цас, газар хөдлөлт зэрэг байгалийн гамшгийн эрсдэлд тэсвэртэй дэд бүтэц төлөвлөх,

- Ухаалаг мэдрэгчийн сүлжээ (IoT) ашиглан тоног төхөөрөмжийн элэгдэл, эвдрэлд дүн шинжилгээ хийж, ослоос урьдчилан сэргийлэх, урьдчилан таамаглах засвар, хяналтын системийг нэвтрүүлэх,
- V2G (Vehicle-to-Grid) систем бүхий ухаалаг цэнэглэлт хөгжүүлэх,
- Цахилгаан тээврийн бодлого, цахилгаан тээврийн хэрэгслийн сүлжээний хөгжүүлэлт, дотоодын үйлдвэрлэлийг дэмжих. 2040 он гэхэд төр, нийтийн тээврийн паркийн 70 хувийг цахилгаан тээвэрт шилжүүлнэ.

Эдгээр арга хэмжээ нь Улаанбаатар хотыг ялгаралгүй, ухаалаг, ногоон нийтийн тээврийн экосистемтэй болгоно.

Холбогдох стратегийн зорилго: Тогтвортой байдлын зорилго; Дэмжих зорилго 2–3

6. Хэрэгжүүлэх гол арга хэмжээний зургадугаар багц: Нийгмийн хүртээмж, оролцоо ба тэгш байдал

Зорилго: Нийтийн тээврийн салбарт нийгмийн шударга ёс, хүртээмж, хүйсийн тэгш байдал, иргэдийн оролцоог бэхжүүлэх.

Хамрах хүрээ: Нийгмийн оролцоог нэмэгдүүлж, нийтийн тээврийн хүртээмжийг сайжруулан, тэгш боломж, хүн төвтэй орчныг бүрдүүлэхэд чиглэнэ.

Гол арга хэмжээнд:

- УБ карттай уялдсан цахим хөнгөлөлтийн системийг нэвтрүүлж, ахмад настан, хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэн, оюутан, төрийн болон нийтийн алба хаагчдад 50–100 хувийн хөнгөлөлт олгоно.
- Гэр хорооллын бүсэд эрэлтэд суурилсан нийтийн тээврийн болон хамтдаа зорчих үйлчилгээг нэвтрүүлж, нарны эрчим хүчээр ажиллах аюулгүй, тохилог буудал, хүлээлгийн байр байгуулна.
- “Миний нийтийн тээвэр УБ” платформ болон иргэдийн үнэлгээний картын мэдээлэл, санал, хүсэлтийг ашиглан иргэдийн шууд оролцоотой нийтийн хөрөнгө оруулалтын төсвийн төлөвлөлт, шийдвэр гаргалт, хяналтыг хэрэгжүүлнэ.
- Нийтийн тээврийн судалгаа, сургалтын төв нь нийтийн тээврээр зорчих соёл, зорчигчдын тав тух, аюулгүй байдлыг дээшлүүлэх, гэмт хэргээс урьдчилан сэргийлэх чиглэлээр сургалт, олон нийтийн мэдлэгийг нэмэгдүүлэх кампанит ажлыг хэрэгжүүлнэ.
- Төр болон хувийн хэвшлийн байгууллагууд нийгмийн хариуцлагын хүрээнд албан хаагчдаа нийтийн тээвэр зорчихыг дэмжиж, хөнгөлөлттэй үнээр зорчих нөхцөлийг бүрдүүлэн, хөнгөлөлтийн квотын дагуу тээврийн зардлыг хувь тэнцүүлэн төлөх зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх.
- Төр болон хувийн хэвшлийн байгууллагууд нийгмийн хариуцлага, түгжрэлийг бууруулах болон байгаль орчны бохирдлыг бууруулах ажлын хүрээнд ажилчдын автобусны үйлчилгээг нэвтрүүлэн, ажилчдын автобусны үйлчилгээ эрхлэгч байгууллагууд зохих зөвшөөрөл авч, холбогдох хураамжийг Нийтийн тээврийн хөгжлийн санд төвлөрүүлэх журмыг мөрдөн хэрэгжүүлэх.

Эдгээр арга хэмжээ нь нийтийн тээврийн салбарт нийгмийн шударга ёс, хүртээмж, хүйсийн тэгш байдал, иргэдийн итгэл ба оролцоог бэхжүүлж, хүн төвтэй, тэгш боломж бүхий зорчилт хөдөлгөөний орчныг бүрдүүлнэ.

Холбогдох стратегийн зорилго: Тогтвортой байдлын зорилго; Дэмжих зорилго 3

7. Хэрэгжүүлэх гол арга хэмжээний долдугаар багц: Дижитал шилжилт ба ухаалаг нийтийн тээврийн удирдлагын тогтолцоо

Зорилго: Нийтийн тээврийн тогтолцоог өгөгдөл, хиймэл оюун ухаан, дижитал экосистемд суурилсан ил тод, үр ашигтай, ухаалаг удирдлагын шинэ түвшинд хүргэх

Хамрах хүрээ: Нийтийн тээврийн удирдлагын төвийг өгөгдөл, хиймэл оюун ухаан болон дижитал экосистемд тулгуурласан ухаалаг удирдлагын шинэ түвшинд хүргэнэ.

Гол арга хэмжээнд:

- Нийтийн тээврийн удирдлагын төвийг хиймэл оюун ухаанд суурилсан операторын болон диспетчерийн системтэй уялдуулж, бүх төрлийн нийтийн тээврийн үйл ажиллагааг нэгтгэн хянах нэгдсэн удирдлагын төв болгон өргөтгөн хөгжүүлэх.
- Зорчилт хөдөлгөөний үйлчилгээний нэгдсэн платформ (MaaS), автомат төлбөрийн систем (ABT), бодит цагийн зорчигчийн мэдээллийн систем (RTPI), тээврийн хэрэгслийн байршлын хяналтын систем (AVL), хаалттай хяналтын камерын систем (CCTV)-ийг уялдуулан нэгдсэн дижитал экосистем бүрдүүлж, бодит цагийн хяналт, ослын удирдлага, үйл ажиллагааны найдвартай байдлыг сайжруулах.
- Түргэн хариу үйлдэлтэй код (QR), харилцан хүрэлцдэггүй (contactless) төлбөрийн шийдэл, тарифын бодлогын нэгж, ил тод орлого хуваарилалтын тогтолцоог хэрэгжүүлэх.
- ISO 27001 стандартын шаардлагад нийцсэн кибер аюулгүй байдлын төвийг байгуулж, өгөгдлийн нэгдсэн сан (Data Lake) болон инновацын туршилтын орчин (sandbox)-ыг хөгжүүлэх.
- Хиймэл оюун ухаанд суурилсан урьдчилан таамаглах төлөвлөлт, зорчигч урсгалын шинжилгээ болон "Дижитал ихэр хот" (City Digital Twin) системийг хөгжүүлж, төлөвлөлт, шийдвэр гаргалт, эрсдэлийн удирдлагыг шинжлэх ухаанд суурилсан түвшинд хүргэх.

Эдгээр арга хэмжээ нь нийтийн тээврийн удирдлагын системийг өгөгдөл, хиймэл оюун ухаан, дижитал экосистемд суурилсан ил тод, ухаалаг, тасралтгүй сайжруулалт бүхий шинэ түвшинд хүргэхэд чиглэнэ.

Холбогдох стратегийн зорилго: Тогтвортой байдлын зорилго; Дэмжих зорилго 2-3

8. Хэрэгжүүлэх гол арга хэмжээний наймдугаар багц: Авто замын орон зай, зогсоол ба зорчилт эрэлтийн удирдлага

Зорилго: Замын ачаалал, утаа, түгжрэлийг бууруулж, автомашинаас хамаарал багатай, ухаалаг зорчилт хөдөлгөөний систем бүрдүүлэх.

Хамрах хүрээ: Улаанбаатар хотын замын орон зайг нийтийн тээвэр, дугуй, явган зорчилт хөдөлгөөнд давуу эрх олгож, утаа ба түгжрэлийг бууруулах интеграцчилсан бодлого хэрэгжүүлнэ.

Гол арга хэмжээнд:

- Нийт 100 км урт нийтийн тээврийн тусгай эгнээ (BPL), гэрлэн дохионы давуу эрхийн систем (TSP), Нийтийн тээврийн удирдлагын төв болон Тээврийн цагдаагийн албатай холбогдсон автомат хяналтын камерын (ANPR) сүлжээг хэрэгжүүлж, замын орон зайг дахин хуваарилах ажлыг Нийслэлийн Замын хөгжлийн газар, “Замын хөдөлгөөний удирдлагын төв” ОНӨТҮГ зэрэг холбогдох байгууллагуудтай хамтран ажиллах.
- 30-аас дээш дамжин суух байршилд ухаалаг зогсоолын систем (мэдрэгч, тээврийн хэрэгслийн улсын дугаар таних төхөөрөмж, гар утасны төлбөр, динамик үнийн бодлого)-ийг нэвтрүүлж, орлогыг Нийтийн тээврийн хөгжлийн санд төвлөрүүлэх.
- Хотын төвд 5 км²-ийн хүлэмжийн хийн бага ялгарлын бүс (LEZ) болон түгжрэлийн төлбөрийн системийг туршиж, нүүрстөрөгчийн үзүүлэлттэй уялдуулсан төлбөрийн бодлого хэрэгжүүлэх, төлбөрийн тодорхой хувийг Нийтийн тээврийн хөгжлийн санд төвлөрүүлэх.
- 50 км хамгаалалттай дугуйн зам, 5+км явган зорчигчийн бүс, автомашингүй “автомашинаас бага хамааралтай хүн төвт” дүүргүүдийг байгуулах
- “Идэвхитэй хөдөлгөөн 7 хоног”, “Автомашингүй өдөр” зэрэг кампанит ажлыг тогтмолжуулж, ажил олгогч болон сургуулийн зорчилт хөдөлгөөний төлөвлөгөөг хэрэгжүүлснээр зан төлөвийн өөрчлөлт, идэвхтэй зорчилтын өсөлт, автомашинд хэт хамаарал буурах нөхцөлийг бүрдүүлнэ.

Эдгээр арга хэмжээ нь замын ачаалал, хүлэмжийн хийн ялгарлыг бууруулж, хүн төвтэй, автомашинд бага хамааралтай, ногоон зорчилт хөдөлгөөнтэй хотыг бүрдүүлнэ.

Найман багц арга хэмжээг хэрэгжүүлэхтэй уялдуулан нийтийн тээврийн салбарт шаардлагатай суурь шинэчлэлүүдийг цогцоор нь төлөвлөсөн. Үүнд: (i) нийтийн тээврийн эрх зүйн болон институцийн орчныг сайжруулах, хариуцлага, ил тод байдлыг бэхжүүлэх зорилготой хууль эрх зүйн ба засаглалын шинэчлэлийн төлөвлөгөө; (ii) төлөвлөлт, санхүүжилт, гүйцэтгэлийн хяналтыг нэгдсэн удирдлагын дор хэрэгжүүлэх шинээр байгуулагдах Нийслэлийн тээврийн газрын (НТГ) бизнес загвар; (iii) бодлого боловсруулах, хэрэгжилтийг хянах үйл явцад иргэдийн оролцоог хангаж, олон нийттэй үр ашигтай харилцах харилцааны төлөвлөгөөг тус тус боловсруулж, энэхүү тайланд нэгтгэн тусгасан болно. Эдгээр баримт бичгүүд нь нийтийн тээврийн салбарын шинэчлэлийг бодит үр дүнд хүргэх, нээлттэй, хүртээмжтэй, тогтвортой хөгжлийн загварыг бүрдүүлэхэд чиглэж байна.

Хүрэх үр дүн

Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн систем нь 2050 он гэхэд нэгдсэн засаглал, тогтвортой санхүүжилт, ухаалаг удирдлага, оролцоонд суурилсан, ногоон, хүртээмжтэй зорчилт хөдөлгөөний экосистемтэй хот болон хөгжинө. Үүнд:

- Ил тод, хариуцлагатай, гүйцэтгэлд суурилсан институцийн болон санхүүгийн тогтолцоо бүрэн бүрдэнэ.
- Метро, хөнгөн галт тэрэг, автобус, дугуй, явган зорчилт хөдөлгөөн уялдсан олон горимт тээврийн сүлжээ бий болно.
- Нийтийн тээвэрт суурилсан хөгжил (НТСХ) нь газрын үнэ цэнийн өсөлтийг дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалтад дахин чиглүүлж, хотын нягтарсан, хүртээмжтэй хөгжлийг дэмжинэ.
- Аюулгүй, хүртээмжтэй, итгэл төрүүлэх үйлчилгээний чанар хангагдана.
- Цахилгаанжсан, хүлэмжийн хийн ялгаралгүй, тэсвэртэй тээврийн тогтолцоо бүрдэнэ.
- Иргэдийн оролцоо, нийгмийн тэгш байдал, жендэрийн мэдрэмж бүхий бодлого хэрэгжинэ.
- Өгөгдөл, хиймэл оюун ухаанд суурилсан удирдлага болон дижитал экосистем бүрэлдэж, тасралтгүй сайжруулалтын үндэс болно.
- Замын орон зай, зогсоол, зорчилт эрэлтийн удирдлага оновчтой хэрэгжиж, автомашинаас хэт хамаарал буурна.

Багц арга хэмжээний уялдаа ба логик хамаарал

Нэгдүгээр багц (Засаглал ба Санхүү): Нийтийн тээврийн салбарын эрх зүйн ба институцийн үндсийг бүрдүүлж, дараагийн бүх багц арга хэмжээний хэрэгжилтийн урьдчилсан нөхцөл болно.

Хоёрдугаар багц (Олон горимт сүлжээ): Институцийн тогтолцоонд тулгуурлан нийтийн тээврийн дэд бүтэц, тээврийн төрөл хоорондын уялдааг бий болгоно.

Гуравдугаар багц (НТСХ ба газар ашиглалт): Олон горимт тээврийн сүлжээг газар ашиглалт, хот төлөвлөлт, санхүүжилттэй уялдуулж, дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалтын тогтвортой эх үүсвэрийг бүрдүүлнэ.

Дөрөвдүгээр багц (Аюулгүй байдал ба үйлчилгээний чанар): Институцийн ба дэд бүтцийн шинэчлэлд тулгуурлан зорчигчийн итгэл, тав тух, хүртээмжийг нэмэгдүүлнэ.

Тавдугаар багц (Ногоон эрчим хүч ба цахилгаанжуулалт): Үйлчилгээний чанар, дэд бүтцийн шинэчлэлд тулгуурлан уур амьсгалд тэсвэртэй, ялгаралгүй систем рүү шилжилт хийнэ.

Зургадугаар багц (Нийгмийн хүртээмж ба оролцоо): Бусад бүх багцын хэрэгжилтийг нийгмийн шударга ёс, хүртээмж, оролцоогоор баталгаажуулна.

Долдугаар багц (Дижитал шилжилт): Бүх багцын мэдээлэл, хяналт, шийдвэр гаргалтыг ухаалаг системээр нэгтгэж, бодит цагийн удирдлагын экосистем бүрдүүлнэ.

Наймдугаар багц (Зам, зогсоол ба зорчилт эрэлт): Хүлэмжийн ялгарал, түгжрэлийг бууруулах уялдаа бүхий тээврийн эрэлт, орон зайн удирдлагын бодлогоор бүх багцыг дэмжинэ.

Гол урьдчилсан нөхцөл

- 1) Хууль эрх зүйн шинэчлэл:** “Нийтийн тээврийн тухай” бие даасан хууль батлагдах; нийтийн тээврийн институцийн бүтэц (Нийслэлийн тээврийн газар, Нийтийн тээврийн зөвлөл, Нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сан, Нийтийн тээврийн удирдлагын төв, Нийтийн тээврийн судалгаа, сургалтын төв) хуульчлагдах.
- 2) Санхүүгийн чадавхи:** Нийтийн тээврийн хөгжлийн сан, төр-хувийн хэвшлийн оролцоо, газрын үнэ цэнийн өсөлтөд суурилсан санхүүжилтийн механизм, ногоон бонд зэрэг санхүүжилтийн эх үүсвэрийг бий болгох.
- 3) Техник, технологийн бэлэн байдал:** Тээврийн ухаалаг систем, нийтийн тээврийн удирдлагын төв, автомат төлбөрийн систем, зорчилт үйлчилгээний нэгдсэн платформ, Ухаалаг мэдрэгчийн сүлжээ, хиймэл оюун ухааны системийн техникийн шийдэл, дата экосистемийг бүрдүүлэх.
- 4) Дэд бүтцийн чадавхи:** Метро, хөнгөн галт тэрэг, тусгай замын эгнээ, хүлэмжийн хийн ялгарал бага бүс, ногоон коридор зэрэг төслүүдийн зураг төсөл, хөрөнгө оруулалтын төлөвлөгөөг батлах.
- 5) Хүний нөөц ба байгууллагын чадавх:** Нийтийн тээврийн сургалтын ба Нийтийн тээврийн академийн сургалтын тогтолцоог бүрдүүлэх, UITP/IRU стандартын дагуу мэргэжлийн чадавх олгох.
- 6) Нийгмийн дэмжлэг ба иргэдийн оролцоо:** Иргэдийн үнэлгээний систем, “Миний нийтийн тээвэр УБ” платформ, оролцоотой төсөвлөлтийн арга зүйг хэрэгжүүлэх.
- 7) Мэдээлэл, дижитал дэд бүтэц:** PTCC, DFMS, City Digital Twin, Data Lake зэрэг өгөгдлийн системийг бүрэн ажиллагаанд оруулах.

Ерөнхий үнэлгээ

Нийтийн тээврийн стратегийн найман багц арга хэмжээ нь Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн системийг үе шаттайгаар Нийслийн хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөөтэй уялдуулан шинэчлэх цогц бодлого юм. Эхний багц нь эрх зүй, засаглал, санхүүгийн үндсийг бүрдүүлж, дараагийн багцуудын хэрэгжилтийн суурь нөхцөл болно. Үүн дээр тулгуурлан нийтийн тээврийн олон горимт сүлжээ, нийтийн тээвэрт суурилсан хот байгуулалт, аюулгүй ба хүртээмжтэй үйлчилгээний тогтолцоо, цахилгаанжсан ногоон тээвэр, нийгмийн оролцоотой бодлого, дижитал удирдлагын экосистем, зам ба зорчилтын эрэлтийн ухаалаг зохицуулалт дараалан хэрэгжинэ. Ингэснээр Улаанбаатар хот хүн төвтэй, ухаалаг, ногоон, тогтвортой зорчилт хөдөлгөөнтэй хот болон хөгжих бодит суурь бүрдэнэ.

---oo0oo---

УЛААНБААТАР ХОТЫН НИЙТИЙН ТЭЭВРИЙН СТРАТЕГИЙН ТАЙЛАНГИЙН ТАНИЛЦУУЛГА

Улаанбаатар хотын замын түгжрэл нэмэгдэж, нийтийн тээврээр зорчигчдын тоо буурч байгаа нь зөвхөн нийслэлийн хэмжээнд бус улсын эдийн засгийн тогтвортой хөгжилд ноцтой хүндрэл учруулж байна. Учир нь, Монгол Улсын нийт хүн амын тал орчим хувь нь нийслэл хотод оршин сууж байгаагийн зэрэгцээ Улаанбаатар хот эдийн засаг, бизнес, соёл, шинжлэх ухааны өсөлтийн үндсэн хөдөлгүүрийн үүргийг гүйцэтгэж, ДНБ-ний 64 хувийг бүрдүүлж байна.

Өнгөрсөн хугацаанд Засгийн газар болон нийслэлийн зүгээс тодорхой арга хэмжээнүүдийг авч хэрэгжүүлсэн. Үүнд, замын түгжрэл ихтэй цэгүүдийн дэд бүтцийг сайжруулах, автобусны парк шинэчлэх, тээврийн ухаалаг системийн шинэчлэл хийх, ухаалаг картын систем нэвтрүүлэх, замын хөдөлгөөний удирдлагын үр ашгийг дээшлүүлэх зэрэг ажил багтсан. Гэвч хот болон эдийн засгийн тогтмол тэлэлт, хүн амын өсөлттэй уялдан эдгээр хэсэгчилсэн арга хэмжээний үр нөлөө хязгаарлагдаж, бодитой үр ашиг буурсан байна.

Монгол Улсын “Алсын хараа–2050” урт хугацааны хөгжлийн бодлого болон Улаанбаатар хотын 2040 он хүртэлх хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөөнд их багтаамжтай нийтийн тээврийн системийг хөгжүүлэх стратегийн хөрөнгө оруулалт, хотын олон төвт бүтцийг бүрдүүлэх өөрчлөлтийг тэргүүлэх чиглэл болгон тодорхойлсон байдаг. Гэвч нийтийн тээврийн салбарт бие даасан стратеги байхгүйгээс бодлогын давхардал үүсэх, арга хэмжээний уялдаа холбоо сулрах, нөөцийн үр ашиггүй зарцуулалт бий болох, тогтвортой тээврийн шийдлийг хэрэгжүүлэх үйл явц удаашрах зэрэг ноцтой бэрхшээлүүд гарч байна.

Эдгээр дутагдлыг арилгах үүднээс “Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн стратеги”-ийг Алсын хараа-2050 болон бусад бодлогын баримт бичгүүдтэй, ялангуяа “Улаанбаатар хотын тогтвортой зорчилт хөдөлгөөний стратеги”-тай нягт уялдуулан боловсрууллаа. Энэ стратеги нь нийтийн тээврийн тогтолцооны тогтвортой хөгжлийг хангахын тулд бодлого болон үйл ажиллагааны бүх чиглэлийг урт хугацааны алсын хараанд тулгуурласан, нэгдсэн зохицуулалттай, уялдаа холбоотой, үр дүнд чиглэсэн хүрээнд удирдан чиглүүлэхийг зорьсон. Нийтийн тээврийн стратегийн тайлан нь хоёр хэсэг, долоон бүлгээс бүрдэнэ.

I ХЭСЭГ: ҮНДЭСЛЭЛ

Нэгдүгээр бүлэгт тайлангийн товч танилцуулгыг, харин **Хоёрдугаар бүлэгт** нийтийн тээврийн тогтолцоонд шууд нөлөө үзүүлдэг дараах сэдэвчилсэн чиглэлүүдийн өнөөгийн нөхцөл байдлын судалгааг тусгасан. Үүнд: хүн ам ба хотжилт; эдийн засгийн өсөлт, зорчилтын эрэлт ба автомашины хэрэглээний өсөлт; авто замын сүлжээ ба бусад тээврийн дэд бүтцийн санаачилга; нийтийн тээвэр; нийтийн тээвэр ба хүлэмжийн хийн ялгаруулалт; такси үйлчилгээ; нийтийн тээврийн ухаалаг систем; нийтийн тээврийн эрх зүйн орчин; засаглал, институци ба санхүүжилт; мөн Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн бодлого, санаачилгуудын тойм орсон. Эдгээр чиглэл тус бүрээр дүн шинжилгээ хийж, өмнө хэрэгжүүлсэн арга хэмжээний үр нөлөөг үнэлэн, цаашид тулгарч буй шинэ сорилт, асуудлуудыг тодорхойлсон.

Гуравдугаар бүлэгт олон улсын нийтийн тээврийн туршлагыг судалж, Улаанбаатар хотын стратегид хэрэгжүүлэх боломжит сургамжуудыг нэгтгэн дүгнэсэн. Дайны дараах үеийн автомашинжуулалтын хандлагад дүн шинжилгээ хийж, барууны хотуудын жишээн дээр автомашинд төвлөрсөн хөгжлийн сөрөг үр дагаврыг тодотгон, тэнцвэртэй, тогтвортой хөгжлийн замналыг баримтлахын ач холбогдлыг онцолсон. Дэлхийн олон хотын туршлагаас харахад, өндөр эрэлттэй чиглэлд тусгай замын автобусыг зардал багатай хувилбар болгон хэрэгжүүлэх нь хүчин чадал болон өргөтгөх боломжийн хязгаарлалттай тул урт хугацаандаа эрэлтийг хангаж чадахгүй дутуу тогтолцоо бий болгож, эцэст нь өндөр өртөгтэй их багтаамжит тээврийн (метро) хөрөнгө оруулалтыг зайлшгүй шаарддаг болохыг анхааруулсан. Иймд шаталсан зохион байгуулалттай, олон төрөлт уялдаа холбоотой тогтолцоо шаардлагатай гэж үзсэн бөгөөд үүнд: хотын тээврийн сүлжээний үндсэн тэнхлэгт метро/хөнгөн галт тэрэг, боломжит чиглэлд гол сүлжээний тэжээгчээр тусгай замын автобус эсвэл энгийн автобус, “сүүлийн нэгж км”-ийн зорчилтод такси болон бичил хөдөлгөөнийг хослуулан ашиглахыг зохистой гэж тодорхойлсон. Сингапур, Токио, Хонгконг болон БНХАУ-ын зарим хотын туршлагад метро амжилттай хэрэгжиж, нийтийн тээвэрт суурилсан хөгжил, тээврийн ухаалаг систем (жишээлбэл, БНХАУ-ын их өгөгдлийн хэрэглээ), Лондонгийн нийтийн тээврийн засаглалын загваруудыг онцолсон. Эдгээр сургамжууд нь нийтийн тээврийн уялдаа холбоо, тогтвортой байдал, эрсдэлд тэсвэртэй чанарыг чухалчилж, Улаанбаатарын тулгамдсан сорилтыг шийдвэрлэхэд чиглэсэн бодит хэрэгсэл болж байна.

Дөрөвдүгээр бүлэгт Улаанбаатар хотын тээврийн хямралын гол хүчин зүйлсийг тодорхойлсон. Үүнд: нийслэлийн төвлөрөл давамгайлах байдал, хувийн тээврийн хэрэгслийн эрчимтэй өсөлт, гэр хорооллын замбараагүй тэлэлт, хувийн автомашиныг дэмжсэн бодлого зэрэг орно. Эдгээр хүчин зүйлс нь хамтдаа түгжрэлийг гүнзгийрүүлж, нягтрал багатай хотжилтыг өдөөж, нийтийн тээврийн чанарыг доройтуулах сөрөг мөчлөгийг бий болгож байна. Тус бүлэгт их багтаамжит тээврийн шийдэл болох метро болон хөнгөн галт тэргийг нэвтрүүлэхийг суурь бүтцийн өөрчлөлт авчрах гарц гэж тодорхойлсон. Хүн ам, орлогын өнөөгийн түвшинд тулгуурласан хөрөнгө оруулалт хийх тааламжтай цаг үе ирснийг тухайн оны түвшинд тогтоосон хугацааны индексийн тооцоогоор нотолж, Энхтайваны өргөн чөлөө зэрэг зорчилтын эрэлт өндөртэй тэнхлэгүүд нь метрог эдийн засгийн хувьд үр ашигтай хэрэгжүүлэх боломжийг бүрдүүлж байгааг дүгнэсэн. Метро нь хурд, найдвартай байдал, их хүчин чадлаараа өрсөлдөхүйц үйлчилгээ үзүүлж, нийтийн тээвэрт эерэг мөчлөг бий болгох боломжтой гэж онцолсон. Энэ нь нийтийн тээвэрт суурилсан хөгжил, шинэлэг санхүүжилтийн арга (шатахууны татвар, түгжрэлийн хураамж, төр-хувийн хэвшлийн түншлэл), тогтвортой бизнесийн загвараар дэмжигдэн хэрэгжих ёстой. Харин хөрөнгө оруулалтыг хойшлуулбал автомашины хамаарал улам гүнзгийрч, хот байгуулалтын оновчгүй хэлбэр тогтворжих эрсдэлтэй тул цаг тухайд нь шийдвэрлэх нь зайлшгүй юм.

Энэхүү үндэслэл хэсэгт Улаанбаатар хотын нөхцөл байдалд хийсэн оношилгооны дүн шинжилгээ болон дэлхийн олон хотуудын туршлагын тоймыг нэгтгэн, сургамж авах боломжуудыг тодорхойлсон бөгөөд ингэснээр тайлангийн II хэсгийн суурь үндсийг бүрдүүлсэн болно.

II ХЭСЭГ: НИЙТИЙН ТЭЭВРИЙН СТРАТЕГИ

5-р бүлэг: Өөрчлөлтийн онол — Философи ба стратегийн чиглүүлэх зарчмууд

Оношилгооны дүн шинжилгээгээр нийтийн тээврийн уналт болон түгжрэлийн улам өдөөж буй сөрөг мөчлөг тогтсон нь тодорхой болсон. Энэ мөчлөгийг уламжлалт, үйл ажиллагааны өөрчлөлтөд чиглэсэн хэсэгчилсэн арга хэмжээгээр таслан зогсоох боломжгүй бөгөөд зайлшгүй “үзэл баримтлалын тогтолцоо (парадигм)”-ны өөрчлөлт шаардлагатай байна. “Өөрчлөлтийн онол” нь энэхүү сөрөг мөчлөгийг тасалж, тогтвортой нийтийн тээврийн тогтолцоонд шилжихэд чиглэсэн философи болон чиглүүлэх зарчмуудыг тодорхойлж байна.

Энэхүү үзэл баримтлалын тогтолцооны өөрчлөлтийн гол цөм нь өндөр хүчин чадалтай, олон төрөлт нийтийн тээврийн тогтолцоог хөгжүүлэхэд оршино. Үүнд: их багтаамжтай нийтийн тээврийн шийдэл болох метро болон хөнгөн галт тэргийг тэргүүлэх чиглэлээр хөгжүүлэх, газар ашиглалтын төлөвлөлттэй нягт уялдуулах, тогтвортой санхүүжилтийн тогтолцоог бүрдүүлэх зэрэг арга хэмжээ багтаж байна. Энэ хандлага нь нийтийн тээврийг илүү өрсөлдөх чадвартай болгож, түгжрэлийг бууруулахын зэрэгцээ нийгмийн тэгш байдлыг хангах, байгаль орчны сөрөг нөлөөллийг саармагжуулах замаар эерэг мөчлөгийг бий болгох боломжтой.

Нийтийн тээврийн стратегийн суурь зарчмууд нь дараах байдлаар тодорхойлогдоно:

- **Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн асуудлыг улсын хэмжээнд тэргүүлэх зорилт болгох:** Нийслэлд төвлөрсөн нийслэлийн үүргийг харгалзан, тээврийн шийдлүүдийг улсын эдийн засаг, байгаль орчин, нийгмийн гол сорилтуудтай уялдуулах.
- **Нийслэлийн тээврийн тогтолцооны зорчилт хөдөлгөөний хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх:** Өсөж буй эрэлтийг хангахын тулд дэд бүтэц, үйлчилгээний хүчин чадлыг өргөтгөж, өндөр хүчин чадалтай, найдвартай үйлчилгээг тэргүүлэх чиглэл болгох.
- **Нийтийн тээврийн өрсөлдөх чадварыг нэмэгдүүлэх дэд бүтэц ба үйлчилгээг тэргүүлэх:** Сонголттой зорчигчдыг татахуйц өндөр чанартай, найдвартай тогтолцоог хөгжүүлж, автомашинд хэт хамаарах хандлагыг бууруулах.
- **Нийтийн тээврийн тулгуур систем болгон төмөр замд суурилсан их багтаамжийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх:** Өндөр эрэлттэй тээврийн тэнхлэгүүдэд хурд, найдвартай байдал, их хүчин чадлыг хангахын тулд метро/хөнгөн галт тэргийг тогтолцооны гол цөм болгон төлөвшүүлэх.
- **Тогтвортой байдлын зорилтуудад тууштай хандах:** Цэвэр эрчим хүч ашиглах, хүртээмжийг тэгш хангах замаар байгаль орчин, нийгэм, эдийн засгийн тогтвортой хөгжлийг хангах.
- **Метро/хөнгөн галт тэрэгний хөрөнгө оруулалтын өртөг — өндөр боловч зохицуулж болохуйц:** Урт хугацааны үр өгөөжийг баталгаажуулахын тулд их хэмжээний анхны зардлыг хүлээн зөвшөөрч, шинэлэг санхүүжилтийн механизмыг ашиглан тогтвортой хэрэгжүүлэх.
- **Олон төрөлт, шаталсан нийтийн тээврийн тогтолцоо бүрдүүлэх:** Метро/хөнгөн галт тэрэг, автобус, такси, бичил хөдөлгөөнийг нэгтгэсэн уялдаа холбоотой сүлжээ байгуулж, зорчигчдын төрөл бүрийн хэрэгцээг хангах.
- **Нийтийн тээврийн үйл ажиллагаанд санхүүгийн тогтвортой бизнесийн загвар нэвтрүүлэх:** Тарифын оновчтой бодлого, газрын үнэ цэнийн өсөлтөөс

ашиг хүртэх механизм, төр-хувийн хэвшлийн түншлэлийг ашиглан татаасны хамаарлыг бууруулж, тогтвортой ажиллагааг хангах.

- **Үр дүнтэй нийтийн тээврийн засаглалыг төлөвшүүлэх:** Нэгдсэн төлөвлөлт, зохицуулалт, хариуцлагын тогтолцоог бэхжүүлж, институцийн чадавхыг сайжруулах.
- **Дотоодын техникийн ур чадвар ба менежментийн чадавхыг хөгжүүлэх:** Гадаадын дэмжлэгээс хараат бус байж, тогтолцоонд эзэмшил, оролцоог нэмэгдүүлэхийн тулд үндэсний мэргэжилтнүүдийн мэдлэг, ур чадварыг чадавхжуулах.

6-р бүлэг: Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн стратегийн бүтэц

Алсын хараа: Эдийн засгийн өсөлт, хүн амын эрүүл мэнд, амьдрахад таатай орчныг дэмжсэн, аюулгүй, үр ашигтай, найдвартай, хүртээмжтэй, боломжийн үнэтэй, нийгмийн бүх бүлэгт тэгш боломж олгох, уян хатан, хүн төвтэй, тогтвортой нийтийн тээврийн тогтолцоог хөгжүүлэх.

Зорилго: Дээрх алсын харааг харилцан уялдаатай дараах таван зорилгоор дэмжинэ:

6. **Тогтвортой байдлын зорилго (ТБЗ):** Хүн төвтэй, хүртээмжтэй, тогтвортой нийтийн тээврийн тогтолцоог бүрдүүлэх
7. **Үндсэн зорилго (ҮЗ):** Өндөр чанартай, найдвартай, үр ашигтай, орчин үеийн нийтийн тээврийн дэд бүтэц, үйлчилгээг хөгжүүлэх
8. **Дэмжих зорилго 1 (ДЗ-1):** Нийтийн тээвэрт суурилсан хөгжлийг дэмжих
9. **Дэмжих зорилго 2 (ДЗ-2):** Санхүүгийн хувьд тогтвортой, хариуцлагатай нийтийн тээврийн тогтолцоог бүрдүүлэх
10. **Дэмжих зорилго 3 (ДЗ-3):** Институцийн болон эрх зүйн тогтолцоог бэхжүүлэх.

Стратегиуд: Зорилт бүрийг доорх стратегиар дэмжин хэрэгжүүлнэ:

Тогтвортой байдлын зорилго (ТБЗ): Хүн төвтэй, хүртээмжтэй тогтвортой тогтолцоог бүрдүүлэх. Ерөнхий зорилго нь бүх иргэдэд хүртээмжтэй, ногоон, эрсдэлд тэсвэртэй тогтолцоог бий болгож, амьдрах таатай орчин бүрдүүлэх, хүлэмжийн хийн ялгарлыг бууруулах, нийгмийн тэгш бус байдлыг ялангуяа гэр хорооллын бүсэд арилгах явдал юм. Үүнийг хэрэгжүүлэхийн тулд дараах дөрвөн стратегийн чиглэлийг тодорхойлсон:

- **Тогтвортой байдлын зорилгын стратеги 1 (ТБЗ-1):** Нэгдсэн, уялдаа холбоотой, тасралтгүй, зорчигч төвтэй нийтийн тээврийн тогтолцоог хөгжүүлэх
- **Тогтвортой байдлын зорилгын стратеги 2 (ТБЗ-2):** Нийтийн тээврийн хүртээмжийг бүх нийтэд хангаж, нийгмийн тэгш байдлыг баталгаажуулах
- **Тогтвортой байдлын зорилгын стратеги 3 (ТБЗ-3):** Нийтийн тээврийг нүүрстөрөгчийн саармаг, байгаль орчинд ээлтэй тогтолцоонд шилжүүлэх
- **Тогтвортой байдлын зорилгын стратеги (ТБЗ-4):** Нийтийн тээврийн тогтолцоо нь гадаад хүчин зүйл, гэнэтийн цочролыг даван туулах чадвартай, ирээдүйн эрэлт, технологийн өөрчлөлтөд уян хатан, тэсвэртэй тогтолцоо байх.

Үндсэн зорилго (ҮЗ): Өндөр чанартай, найдвартай, үр ашигтай нийтийн тээврийн дэд бүтэц болон үйлчилгээг хөгжүүлэх. Энэ зорилго нь нийтийн тээврийн тогтолцоог бүхэлд нь шинэчилж, өндөр чанартай, найдвартай, үр ашигтай дэд бүтэц болон үйлчилгээг хөгжүүлэхэд чиглэнэ. Үүнд метро болон хөнгөн галт тэрэгний тогтолцоог нийтийн тээврийн үндсэн тулгуур болгон байгуулах, тээврийн олон төрөлт шаталсан уялдаа холбоотой тогтолцоог бүрдүүлэх, автобусны үйлчилгээг шинэчилэн зохион байгуулах, такси үйлчилгээг сайжруулж, эрэлтэд суурилсан нийтийн тээврийн үйлчилгээг нэвтрүүлэх, мөн тээврийн ухаалаг систем болон дижитал технологийг ашиглан “ухаалаг нийтийн тээврийн тогтолцоо”-г бүрдүүлэх зэрэг үйл ажиллагаа хамрагдана. Энэхүү зорилгыг дэмжих стратегиуд нь:

- **Үндсэн зорилгын стратеги 1:** Нийтийн тээврийн сүлжээний тулгуур болгон метро, хөнгөн галт тэргийг хөгжүүлэх
- **Үндсэн зорилгын стратеги 2:** Нэгдсэн, шаталсан нийтийн тээврийн тогтолцоог бүрдүүлэх
- **Үндсэн зорилгын стратеги 3:** Автобусны тогтолцоог шинэчилж, дахин зохион байгуулан, орчин үеийн түвшинд хүргэх
- **Үндсэн зорилгын стратеги 4:** Такси, хамтдаа зорчих, болон эрэлтэд суурилсан ухаалаг тээврийн үйлчилгээг хөгжүүлж, хүртээмж ба үр ашгийг нэмэгдүүлэх.
- **Үндсэн зорилгын стратеги 5:** Тээврийн ухаалаг систем ба дижитал технологийн шийдлээр ухаалаг нийтийн тээврийн тогтолцоог хөгжүүлэх.

Дэмжих зорилго 1 (ДЗ-1): Нийтийн тээвэрт суурилсан хөгжлийг дэмжих. Энэхүү зорилго нь нийтийн тээвэрт суурилсан хөгжлийн бодлого, төлөвлөгөө, бүсчлэлийн шинэчлэл, тээврийн дэд бүтцийн уялдаа холбоо, газрын үнэ цэнийн өсөлтөөс хүртэх механизмыг ашиглах, идэвхтэй хөдөлгөөнийг дэмжих, хувийн хэвшлийн оролцоог өргөжүүлэх замаар цомхон, хүртээмжтэй хотын хөгжлийг дэмжихэд чиглэнэ. Энэ зорилгыг хэрэгжүүлэх стратегиуд нь:

- **Дэмжих зорилго 1-ийн стратеги 1 (ДЗ-1.1):** Нийтийн тээвэрт суурилсан хөгжлийн цогц бодлого, төлөвлөгөө боловсруулах
- **Дэмжих зорилго 1-ийн стратеги 2 (ДЗ-1.2):** Уян хатан бүсчлэлийг нэвтрүүлж, холимог ашиглалттай хөгжүүлэлтийг дэмжих
- **Дэмжих зорилго 1-ийн стратеги 3 (ДЗ-1.3):** Хот байгуулалт, газар ашиглалт болон нийтийн тээврийн дэд бүтцийн биет уялдаа, холболтыг хангах
- **Дэмжих зорилго 1-ийн стратеги 4 (ДЗ-1.4):** Нийтийн тээврийн хөрөнгө оруулалтыг газар хөгжүүлэлт (шинээр болон дахин төлөвлөн хөгжүүлэх), газрын үнэ цэнийн өсөлтөөс хүртэх механизмаар холбох
- **Дэмжих зорилго 1-ийн стратеги 5 (ДЗ-1.5):** Нийтийн тээвэрт суурилсан хөгжлийн бүсүүдэд явган алхалт болон дугуйн хэрэглээг дэмжих
- **Дэмжих зорилго 1-ийн стратеги 6 (ДЗ-1.6):** Хувийн хэвшлийн оролцоог өргөжүүлж, хөрөнгө оруулалтыг татах

Дэмжих зорилго 2 (ДЗ-2): Санхүүгийн хувьд тогтвортой, хариуцлагатай нийтийн тээврийн тогтолцоог бүрдүүлэх. Энэхүү зорилго нь

санхүүгийн хувьд тогтвортой, хариуцлагатай нийтийн тээврийн тогтолцоог бүрдүүлэхэд чиглэнэ. Үүнд оновчтой санхүүжилт ба тарифын тогтолцоог бий болгох, гүйцэтгэлд суурилсан гэрээ, санхүүжилтийг хэрэгжүүлэх, ил тод үйл ажиллагаатай Нийтийн тээврийн хөгжлийн сангийн зохицуулалтыг бүрдүүлэх, төр-хувийн хэвшлийн түншлэл болон шинэлэг санхүүжилтийн механизмыг хөгжүүлэх, тогтвортой үйл ажиллагаа болон засвар, арчлалтын тогтолцоог бэхжүүлэх зэрэг арга хэмжээ хамрагдана. Энэ зорилгыг дэмжих стратегиуд нь:

- **Дэмжих зорилго 2-ын стратеги 1 (ДЗ-2.1):** Нийтийн тээврийн санхүүжилт, хөрөнгө оруулалт, тарифын оновчтой тогтолцоог бүрдүүлэх
- **Дэмжих зорилго 2-ын стратеги 2 (ДЗ-2.2):** Гүйцэтгэлд суурилсан, хариуцлагатай үйлчилгээний гэрээ, санхүүжилтийг хэрэгжүүлэх
- **Дэмжих зорилго 2-ын стратеги 3 (ДЗ-2.3):** Нийтийн тээврийн хөгжлийн санг ил тод, хариуцлагатай, санхүүгийн олон талт эх үүсвэртэй тогтвортой санхүүжилтийн механизм болгон бэхжүүлэх.
- **Дэмжих зорилго 2-ын стратеги 4 (ДЗ-2.4):** Төр-хувийн хэвшлийн түншлэл болон шинэлэг санхүүжилтийн аргаар хөрөнгө оруулалт татах
- **Дэмжих зорилго 2-ын стратеги 5 (ДЗ-2.5):** Үйл ажиллагааны зардлын үр ашгийг хангаж, тогтвортой засвар үйлчилгээг баталгаажуулах

Дэмжих зорилго 3 (ДЗ3): Институцийн болон эрх зүйн орчныг бэхжүүлэх. Энэ зорилго нь нийтийн тээврийн засаглалыг шинэчлэх, институцийн тогтолцоог бэхжүүлэхэд чиглэнэ. Үүнд, байгууллагуудын уялдаа холбоог сайжруулах, эрх зүйн орчныг шинэчилж боловсронгуй болгох, санхүүгийн хяналтыг нэмэгдүүлэх, чадавх бэхжүүлэх, ил тод байдлыг хангах, тогтвортой нийтийн тээврийг дэмжих бодлогын орчныг бүрдүүлэх зэрэг багтана. Энэ зорилгыг хэрэгжүүлэх стратегиуд нь:

- **Дэмжих зорилго 3-ын стратеги 1 (ДЗ-3.1):** Нийтийн тээврийн нэгдсэн, уялдаа холбоотой засаглалын тогтолцоонд шилжих шинэчлэлийг эхлүүлэх
- **Дэмжих зорилго 3-ын стратеги 2 (ДЗ-3.2):** Нийтийн тээврийн эрх зүйн болон зохицуулалтын орчныг шинэчилж, бэхжүүлэх
- **Дэмжих зорилго 3-ын стратеги 3 (ДЗ-3.3):** Нийтийн тээврийн санхүүгийн засаглал болон гэрээний хяналтыг бэхжүүлэх
- **Дэмжих зорилго 3-ын стратеги 4 (ДЗ-3.4):** Институцийн чадавхыг нэмэгдүүлж, мэдлэг солилцоог дэмжих
- **Дэмжих зорилго 3-ын стратеги 5 (ДЗ-3.1):** Ил тод өгөгдөл солилцоо болон оролцогч талуудын хамтын ажиллагааг өргөжүүлэх
- **Дэмжих зорилго 3-ын стратеги 1 (ДЗ-3.6):** Тогтвортой нийтийн тээврийг дэмжих бодлогын таатай орчныг бүрдүүлэх

Хэрэгжүүлэх арга хэмжээ

Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн тогтолцоог хөгжүүлэхээр тодорхойлсон таван стратегийн зорилт, 26 стратегийг хэрэгжүүлэхийн тулд хэрэгжүүлэх арга хэмжээг цогцоор нь боловсруулсан.

Зорилт бүрийн стратегийг бодитоор хэрэгжүүлэхийн тулд тодорхой хэрэгжүүлэх арга хэмжээг боловсруулсан. Нэг арга хэмжээ олон стратегийг зэрэг дэмжих боломжтой бөгөөд давхардал, илүүдэлд автахгүй байхын тулд гол хэрэгжүүлэх арга хэмжээнүүд (ХАХ) ийг стратегиар бус, харин найман үйл ажиллагааны шинж чанараар ангилсан. Үүнд:

- **1-р багц. Засаглал, бодлого ба тогтвортой санхүүгийн тогтолцоо:** Нийтийн тээврийн эрх зүйн, институцийн болон санхүүгийн суурийг бүрдүүлж, гүйцэтгэлд суурилсан, хариуцлагатай, ил тод засаглалыг бий болгоно. Үр дүнд нь салбарын удирдлага, төлөвлөлт, хяналт, хөрөнгө оруулалт нэгдсэн системд уялдана.
- **2-р багц. Нийтийн тээврийн олон горимт сүлжээний хөгжил:** Метро, хөнгөн галт тэрэг, автобус зэрэг олон төрлийн нийтийн тээврийн уялдаа холбоог хангаж, хүртээмжтэй, ухаалаг зорчилт хөдөлгөөний сүлжээг бүрдүүлнэ. Үр дүнд нь нийтийн тээврийн сүлжээ найдвартай, хурдан, ногоон системд шилжинэ.
- **3-р багц. Нийтийн тээвэрт суурилсан хөгжил (НТСХ) ба газар ашиглалтын уялдаа:** Хот байгуулалт, газар ашиглалт болон нийтийн тээврийн төлөвлөлтийг уялдуулж, газрын үнэ цэнийн өсөлтөд суурилсан тогтвортой санхүүжилтийг бий болгоно. Үр дүнд нь нягтралтай, хүртээмжтэй, ногоон хотжилтын загвар хэрэгжинэ.
- **4-р багц. Дэд бүтэц, аюулгүй байдал ба үйлчилгээний чанар:** Зогсоол, буудал, өртөө, эцсийн зогсоолыг хүртээмжийн стандартын дагуу шинэчилж, зорчигчийн тав тух, аюулгүй байдлыг сайжруулна. Үр дүнд нь үйлчилгээний чанар дээшилж, зорчигчийн итгэл, сэтгэл ханамж нэмэгдэнэ.
- **5-р багц. Ногоон эрчим хүч ба цахилгаанжуулсан нийтийн тээвэр:** Цахилгаанжсан, эрчим хүчний үр ашигтай, уур амьсгалд тэсвэртэй нийтийн тээврийн системийг бүрдүүлнэ. Үр дүнд нь ялгаралгүй, ухаалаг, ногоон нийтийн тээврийн экосистем бий болно.
- **6-р багц. Нийгмийн хүртээмж, оролцоо ба тэгш байдал:** Нийгмийн бүх бүлгийн хүртээмж, оролцоог хангаж, жендэрийн болон орлогын тэгш байдлыг дэмжинэ. Үр дүнд нь нийтийн тээврийн үйлчилгээ хүн төвтэй, хүртээмжтэй, оролцоонд тулгуурласан тогтолцоонд шилжинэ.
- **7-р багц. Дижитал шилжилт ба ухаалаг удирдлагын тогтолцоо:** Өгөгдөл, хиймэл оюун ухаан, дижитал экосистемд тулгуурласан удирдлагын нэгдсэн системийг хөгжүүлнэ. Үр дүнд нь бодит цагийн хяналт, шийдвэр гаргалт, ослын удирдлага, төлөвлөлт илүү үр ашигтай, ухаалаг түвшинд хүрнэ.
- **8-р багц. Авто замын орон зай, зогсоол ба зорчилт эрэлтийн удирдлага:** Замын орон зайг нийтийн тээвэр, дугуй, явган зорчилт хөдөлгөөнд давуу эрх олгож, түгжрэлийг бууруулна. Үр дүнд нь автомашинд хэт хамаарал багасч, ногоон, идэвхтэй зорчилт хөдөлгөөн бүхий хот бүрдэнэ.

Дүгнэлт:

Нийтийн тээврийн стратеги нь Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн тогтолцоог шинэчилж, бодлого болон үйл ажиллагааны чиглэлийг тодорхойлох үндсэн стратегиудаас бүрдэнэ. Энэхүү стратеги нь тээврийн үндсэн тэнхлэгүүдэд метро болон хөнгөн галт тэргийг тэргүүлэх чиглэл болгож, шаталсан олон төрөлт тогтолцоог хөгжүүлэх замаар автомашинд хэт хамааралтай байдлыг бууруулж,

түгжрэлийн сөрөг мөчлөгийг таслахыг зорьж байна. Үүний үр дүнд зорчигчийн тоог нэмэгдүүлэх, хүлэмжийн хийн ялгарлыг бууруулах, хүртээмжийн тэгш байдлыг хангах зэрэг мөчлөгийг бий болгоно.

Нийслэлийн төвлөрлөөс үүдэлтэй улс орон даяарх сорилтыг шийдвэрлэхийн зэрэгцээ уг стратеги нь гэр хорооллын болон эмзэг бүлгийн зорчигчдын хүртээмжийг баталгаажуулж, нийтийн тээврийн цахилгаанжуулалт болон сэргээгдэх эрчим хүчийг нэвтрүүлэх замаар байгаль орчны зорилтуудыг ахиулахад чиглэнэ.

Нийтийн тээврийн стратеги нь зөвхөн өндөр өртөгтэй метро, хөнгөн галт тэрэгний хөрөнгө оруулалтыг тэргүүлэхээс гадна, тухайн системийн ашиглалтыг оновчтой болгох, нийтийн тээвэрт суурилсан хөгжлийг дэмжих, тогтвортой үйл ажиллагааны загварыг бүрдүүлэх, зохистой санхүүжилтийг татах, шаардлагатай институцийн шинэчлэлийг хэрэгжүүлэх цогц арга хэмжээг багтаасан.

Хамгийн чухал нь, нийтийн тээврийн стратеги нь тогтвортой хөгжлийн зорилтуудад нийцсэн стратеги, арга хэмжээг хэрэгжүүлэхийн ач холбогдлыг онцолж байна. Шаталсан хэрэгжилтийн явц нь түргэн хугацаанд бодит үр дүн гаргахын зэрэгцээ урт хугацааны системийн өөрчлөлттэй уялдан хэрэгжиж, Улаанбаатар хотыг Монгол Улс болон бүс нутгийн хэмжээнд тогтвортой, тэсвэртэй нийтийн тээврийн жишиг хот болгон төлөвшүүлэхэд чиглэнэ. Ингэснээр ирээдүй хойч үеийнхэнд эдийн засгийн идэвхтэй хөгжил, нийгмийн тэгш оролцоо, байгаль орчинд ээлтэй хөгжлийн боломжийг бүрдүүлэх юм.

---oo0oo---

