

**БАТЛАВ.
МОНГОЛ УЛСЫН САЙД, ЗАСГИЙН
ГАЗРЫН ХЭРЭГ ЭРХЛЭХ ГАЗРЫН
ДАРГА**

**БАТЛАВ.
МОНГОЛ УЛСЫН САЙД, НИЙСЛЭЛ
УЛААНБААТАР ХОТЫН АВТО
ЗАМЫН ТҮГЖРЭЛИЙГ БУУРУУЛАХ
ҮНДЭСНИЙ ХОРООНЫ ДАРГА**

Д.АМАРБАЯСГАЛАН

Б.ДЭЛГЭРСАЙХАН

**БАТЛАВ.
САНГИЙН САЙД**

**БАТЛАВ.
БАРИЛГА, ХОТ
БАЙГУУЛАЛТЫН
САЙД**

**БАТЛАВ.
ХУУЛЬ ЗҮЙ, ДОТООД
ХЭРГИЙН САЙД**

Б.ЖАВХЛАН

Ц.ДАВААСҮРЭН

Б.ЭНХБАЯР

**НИЙСЛЭЛ УЛААНБААТАР ХОТЫН ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ ТҮГЖРЭЛИЙГ
БУУРУУЛАХ, ГЭР ХОРООЛЛЫГ ОРОН СУУЦЖУУЛАХ ТУХАЙ ХУУЛИЙН
ТӨСЛИЙН ҮЗЭЛ БАРИМТЛАЛ**

Нэг.Хуулийн төсөл боловсруулах үндэслэл, шаардлага

1.1.Хууль зүйн үндэслэл

Монгол Улсын Үндсэн хуулийн Арван зургадугаар зүйлийн 2 дахь хэсэгт “Монгол Улсын иргэн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах, орчны бохирдол, байгалийн тэнцэл алдагдахаас хамгаалуулах эрхтэй.” гэж заасан.

Монгол Улсын Их Хурлын 2010 оны 48 дугаар тогтоолоор баталсан “Үндэсний аюулгүй байдлын үзэл баримтлал”-ын 3.4-т “Хүний аюулгүй байдлыг хангах зорилтын хүрээнд Монгол хүний эрүүл, аюулгүй амьдрах таатай орчин, нөхцөлийг бүрдүүлэх, амьдрах орчны аюулгүй нөхцөлийг баталгаажуулах, хамгаалах нь хүний аюулгүй байдлыг хангах үндэс мөн” гэж, 3.4.3.1-д “Иргэдийн амьдрах, ажиллах орчны аюулгүй байдлыг хангах, гамшгийн эрсдэлийг бууруулах нь хүний аюулгүй байдлыг баталгаажуулах чухал үндэс болно” гэж тус тус заасан.

Монгол Улсын Их Хурлын 2020 оны 52 дугаар тогтоолоор баталсан “Алсын хараа-2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогын хүрээнд 2021-2030 онд хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааны 9.3.27-д орон зайн оновчтой төлөвлөлт бүхий суурьшлын зөв тогтолцоотой, эрчимтэй хөгжиж байгаа дагуул хотуудтай олон улсад өрсөлдөгч метрополитан болж хөгжих зорилтын хүрээнд авто зогсоолын менежментийн боловсронгуй тогтолцоог бий болгох, Улаанбаатар хотын авто замын бүсчлэлийг тогтоож тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг зохицуулахаар заасан.

Түүнчлэн Монгол Улсын Их Хурлын 2020 оны 24 дүгээр тогтоолоор баталсан “Засгийн газрын 2020-2024 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөр”-ийн 6.1-д “Улаанбаатар болон дагуул хотыг орон зайн оновчтой төлөвлөлт, ухаалаг шийдэл, амьдралын таатай орчин бүхий ногоон хот болгож хөгжүүлэх зорилтын хүрээнд Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний нягтралыг сарниулж, ачааллыг тэнцвэржүүлсэн, тээврийн эрэлтэд нийцсэн авто замын сүлжээг бий болгож, түгжрэлийг бууруулна.” гэж заасан.

Түүнчлэн дээрх хөтөлбөрийн 2.5.3, 6.1.2, 6.1.3, 6.2.8-д хуримтлалын нэгдсэн сангаар дамжуулж, иргэн бүрийн боловсрол, эрүүл мэнд, тэтгэвэр, орон сууц, нийгмийн хамгааллын үйлчилгээг цогцоор нь шийдвэрлэх тогтолцоонд үе шаттайгаар шилжүүлэх, Улаанбаатар хотын гэр хорооллын дахин төлөвлөлтийн төслүүдийг эрчимжүүлж, соёл, боловсрол, худалдаа үйлчилгээ, орон сууц, нийгмийн болон инженерийн дэд бүтцийн хангамж бүхий Баянхошуу, Сэлбэ, Дамбадаржаа, Дэнжийн 1000, Толгойт, Шархад, Дарь-Эх дэд төвүүдийг шинээр байгуулах, хотыг дахин хөгжүүлэх төслийн хүрээнд орон сууцны хангамжийг нэмэгдүүлж, гэр хорооллын газрыг шинэчлэн зохион байгуулж, ногоон орон сууц, шинэ суурьшлын бүсийн бүтээн байгуулалтын ажлыг эрчимжүүлэх, инженерийн хангамжтай орон сууц болон хувийн сууцны хангамжийг нэмэгдүүлж, иргэдийн амьдралын чанарыг дээшлүүлэхээр заасан.

Монгол Улсын Их Хурлын 2020 оны 52 дугаар тогтоолоор баталсан “Алсын хараа-2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогын хүрээнд 2021-2030 онд хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааны 3.2.5-д “Хот, суурин газрын гэр хорооллыг иргэдийн оролцоотойгоор дахин төлөвлөх, төвлөрсөн, хэсэгчилсэн, бие даасан инженерийн дэд бүтцэд холбогдсон орон сууцны хороолол болгон хөгжүүлнэ” гэж, 3.2.13-т гэр хорооллын дундын болон захын бүсийг тэргүүн ээлжинд инженерийн дэд бүтэцтэй болгоход улс, орон нутгийн төсөв болон бусад хөрөнгө оруулалтын эх үүсвэрийг зориулах, иргэдийн хүсэл, санаачилгад үндэслэн дэд бүтэц бүхий газрыг төр, эсхүл хувийн хэвшлийн орон сууцаар шууд солих замаар дараагийн орон сууц баригдах талбайг бий болгох зорилтыг дэвшүүлсэн.

1.2. Практик шаардлага

Монгол Улсын нутаг дэвсгэрийн 0.3 хувийг эзэлдэг нийслэл Улаанбаатар хотод хүн амын тал хувь буюу 1.6 сая хүн амьдарч, жилд дунджаар 40 гаран мянган иргэн шинээр бүртгэгдэж байна.

Хотын хүн амын өсөлт, хотжилт, түүнийг дагасан тээврийн хэрэгслийн тооноос шалтгаалан Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл сүүлийн жилүүдэд үлэмж нэмэгдсээр байна. Манай улсад 2022 оны жилийн эцсийн байдлаар нийт 1.2 сая орчим тээврийн хэрэгсэл бүртгэлтэй байгаагийн 56 хувь нь Улаанбаатар хотод бүртгэлтэй байна. Сүүлийн 10 жилд бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн тоо 107 хувиар буюу 2 дахин, үүнээс Улаанбаатар хотод бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн тоо 93 хувиар буюу 1.9 дахин өссөн үзүүлэлттэй байх ба жилд дунджаар 34 мянган тээврийн хэрэгсэл Улаанбаатар хотод шинээр бүртгэгдэж байна.

Япон улсын Жайка олон улсын байгууллагаас хийсэн судалгаагаар нийслэл Улаанбаатар хотын автомашины импорт энэ чигээрээ хурдацтай нэмэгдсээр байвал зам дээрх тээврийн хэрэгслийн дундаж хурд 2025 онд 8 км/ц, 2030 он гэхэд

5 км/ц болж буурах, улмаар 2040 он гэхэд авто замын урсгал хэт түгжрэлд зогсох төлөвтэйг тооцоолжээ.¹

Улаанбаатар хотын авто замын сүлжээний урт сүүлийн 10 жилийн хугацаанд² 531 км-ээс 1213 км болж 43 хувиар нэмэгдсэн бол нийслэл хотод бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн тоо 367.8 мянгаас 712.9 мянгад хүрч 93 хувь буюу 1.9 дахин нэмэгдсэн. Мөн хот төлөвлөлт, сургууль цэцэрлэгийн хүртээмж, зах, худалдааны төвийн бөөгнөрөл, жолоочийн замын хөдөлгөөний соёл зэргээс үүдэн авто замын хэт ачаалал бий болж иргэдийн эрүүл, аюулгүй амьдах эрх зөрчигдөхөд хүрч байна.

Эм эм си жи судалгааны байгууллагаас 2022 онд хийсэн “Түгжрэлээс үүсэх нийгэм эдийн засаг, байгаль орчин, хүний эрүүл мэндэд үзүүлэх нөлөөлөл, алдагдсан боломжийн өртөг тооцох” судалгаагаар Улаанбаатар хотын 2021 оны түгжрэлийн алдагдсан боломжийн өртөг 3.82 их наяд төгрөг буюу 1,245 сая ам доллар болохыг тогтоожээ. Энэ нь Улаанбаатар хотын ДНБ-ний 16 хувь, Монгол Улсын ДНБ-ний 9 хувьтай тэнцэхүйц хэмжээний дүн бөгөөд нийслэл хотын хүн амын тоонд харьцуулан үзвэл нэг хүнд ногдох өртөг 2,478,758 төгрөг байна.

Улаанбаатар хотын нэг иргэн жилд дунджаар 30 хоног буюу 717 цагийг түгжрэлд алдаж байна³.

Замын хөдөлгөөний түгжрэл, саатлыг бууруулах зорилгоор 2020 онд Нийслэлийн Засаг даргын захирамжаар “Тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнд хязгаарлалт тогтоох журам”, “Тээврийн хэрэгслийн улсын дугаараар ялгаж замын хөдөлгөөнд оролцуулах цаг, нутаг дэвсгэрийн бүсчлэл”-ийг тогтоосон ч журмын хэрэгжилт хангалтгүй, өсөн нэмэгдэх импортын автомашины тоог замын нэвтрүүлэх чадвар хангаж чадахгүй байна. Монголын дата клуб судалгааны байгууллагаас 2022 онд хийсэн “Улаанбаатар хотын автомашины болон зорчилтын өгөгдлийн шинжилгээ” судалгаагаар нийслэлийн дугаарын хязгаарын үйлчлэл 30%-тай байх бөгөөд хориглосон цагуудаар зорчдог тээврийн хэрэгсэл ажлын 5 хоногт дунджаар 57 мянга байна.

Авто замын түгжрэлийг бууруулах үндсэн онол (Антони Давнс)-оор авто замын сүлжээг нэмэгдүүлэх, өргөтгөх, эсвэл эгнээний тоог нэмэгдүүлэх арга хэмжээнүүд нь замын түгжрэлд үр ашигтай нөлөө үзүүлдэггүй гэж үздэг. Ийнхүү дэлхийн томоохон хотууд түгжрэлийг бууруулах зорилгоор нэмж зам барих, авто замыг өргөтгөх нь үр дүнгүй гэдэгтэй санал нэгдэх болжээ.

Гадаад улсуудын баримталж буй бодлого нь түгжрэлийг хэрхэн арилгахаас илүүтэйгээр хэт их түгжрэлээс сэргийлэх үйл ажиллагаанд анхаарч, зарим улс орон татвар, төлбөрийг нэвтрүүлэх замаар авто машинаар зорчих дадлыг өөрчилж, иргэдийн зорчилтийг илүү үр дүнтэй болгосноор авто замын түгжрэлийг амжилттайгаар бууруулж байна. Түгжрэлийн төлбөрийн орлогоор нийтийн тээврийг хөгжүүлэх, байгаль орчныг хамгаалах, явган алхах, дугуй унах хэвшлийг түгээн дэлгэрүүлж түгжрэлийг бууруулаад зогсохгүй хүн амын эрүүл мэндийг хамгаалахад үр дүнтэй зарцуулж байна. Ийм жишээг Сингапур, Лондон, Стокхолм хотуудын туршлагаас харж болно.

¹ Монголын дата клуб, УБ хотын автомашины болон зорчилтын өгөгдлийн шинжилгээ, 2022

² <http://ubstat.mn/StatTable=50>

³ ММСГ, Түгжрэлээс үүсэх нийгэм эдийн засаг, байгаль орчин, хүний эрүүл мэндэд үзүүлэх сөрөг нөлөөлөл, алдагдсан боломжийн өртөг тооцох, 2022, 102 дахь тал

Сингапур улс түгжрэлийн төлбөрийн талаар бүтэн жилийн турш олон нийтэд таниулах хөтөлбөрийг эрчимтэй хэрэгжүүлж, төлбөрийн хэмжээнд үнэлгээ хийж, өөрчлөлт оруулах замаар нэвтрүүлсэн. Энэ нь нийтийн тээврийн үйлчилгээ, хүртээмжийг эрс сайжруулж, зарим төрлийн тээврийн хэрэгслийн худалдан авалтыг бууруулж, нийгэм, эдийн засгийн бусад салбарт ч эерэг үр дүн өгсөн байдаг. Сингапурын түгжрэлийн электрон төлбөрийн системийн боловсронгуй шийдэл нь технологийн хувьд олон улсад сайн туршлага болж байна.

Мөн Лондон хот нь төв хэсэг болох түгжрэлийн бүсийг тодорхойлж, түгжрэлийн төлбөрийг тогтоож, түгжрэлийн бүс доторх тээврийн хэрэгслээр зорчих хугацааг багасгах, нийтийн тээврийн үйлчилгээг сайжруулах, жолооч нарыг автомашинаараа бус нийтийн тээврээр зорчихыг дэмжихийн зэрэгцээ түгжрэлээс олсон орлогоор нийтийн тээврийн хүртээмжийг нэмэгдүүлэхэд зарцуулж, бүс орчмын замын хөдөлгөөний ачааллыг мөн бууруулсан байдаг.

Шведийн нийслэл Стокхолм хотод 2006 оноос эхлэн төлбөртэй бүсийн хөтөлбөр хэрэгжүүлж, хотын төвийн 32 км.кв хэмжээ бүхий хэсгийг төлбөртэй бүс болгож, ажлын өдөр 06:30-18:30 цагийн хооронд нэвтрэх нийтийн тээвэр, тусгай зориулалтын болон хорт хий бага ялгаруулдаг автомашинууд, мотоцикл, хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдийн автомашинаас бусад тээврийн хэрэгслүүдээс төлбөр хурааж, туршилтын хугацаанд замын түгжрэл буурах, нийтийн тээврийн ашиглалт сайжрах, байгаль орчинд эерэгээр нөлөөлөх зэрэг үзүүлэлттэй байсан тул 2007 оноос албан ёсоор хэрэгжүүлж эхэлсэн байна.

Манай улсын хувьд нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл, саатлыг бууруулахын тулд замын хөдөлгөөний түгжрэл ихтэй бүсийг тогтоож, түүнийг тусгай тарифтай болгох буюу гадаад улс орнуудын жишгээр эдийн засгийн зохицуулалтыг ашиглах, автотээврийн хэрэгслийн импортод тарифын бодлогоор нөлөөлөх, нийтийн тээврийн хүртээмжийг нэмэгдүүлэх, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал, агаар, орчны бохирдлыг бууруулах зорилтот цогц арга хэмжээг үе шаттай авч хэрэгжүүлэх шаардлагатай байна.

Ялангуяа замын хөдөлгөөний урсгалыг хэвийн байлгах, өсөн нэмэгдэж байгаа тээврийн хэрэгслийн тоог хязгаарлах, цаашид хэвийн хэмжээнд байлгахын тулд Улаанбаатар хотын тээврийн эрэлтийн менежмент, ялангуяа түгжрэлийн төлбөрийн тогтолцоог бий болгох нь автомашины хэрэглээг бууруулах, нийтийн тээвэр, моторт бус тээврийн хэрэгслийг идэвхжүүлэх, түгжрэлийн байгаль орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөөллийг бууруулахад чухал үүрэг гүйцэтгэнэ гэж үзэж байна.

Бүгд Найрамдах Солонгос Улс болон Сингапур Улсад үндэсний баялгийн сангийн хуримтлал, төвлөрсөн тусламжийн сан, орон сууцны хөгжлийн зээл, засгийн газрын буцалтгүй тусламжаар дамжуулан иргэдээ урт хугацаанд түрээслээд өмчлөх, энгийн түрээсийн орон сууцаар баталгаатай хангах тогтолцоог 1960-аад оноос хойш үе шаттайгаар хэрэгжүүлсний үр дүнд иргэд нь тохилог, өөрсдийн эрэлт хэрэгцээндээ нийцсэн сууцанд амьдрах нөхцөл бололцоо бүрдсэн байдаг.

Манай улсын хувьд нийслэлийн хэмжээнд 2021 оны 12 дугаар сарын 31-ний өдрийн байдлаар нийт 412.5 мянган өрх амьдарч байгаагаас 51.4 хувь буюу 212 мянган өрх нь орон сууцанд, үлдсэн 48.6 хувь буюу 200 мянган өрх нь гэр хороололд амьдарч байна. Нийслэлийн хүн амын тал хувь нь гэр хороолол буюу инженерийн

дэд бүтцийн хангамжгүй, агаар, хөрсний бохирдолтой нөхцөлд амьдарч байгаа нь тулгамдаж буй олон асуудлын эх үүсвэр болж байна.

Улаанбаатар хотын хэмжээнд агаар, хөрсний бохирдлын 80 хувь нь гэр хорооллоос үүдэлтэй гэсэн судалгаа гарсан. Тодруулбал, гэр хороололд 163,742 яндан байгаа нь агаарын бохирдлын 31 хувийг үүсгэж байна.

Хөрсийг бохирдуулж буй үндсэн хүчин зүйлсийн нэг нь гэр хорооллын нүхэн жорлон болоод байна. Гэр хорооллын нийт өрхийн 92.3 хувь нь буюу хөрсийг бохирдуулагч, эрүүл ахуйн шаардлага хангаагүй 144,992 нүхэн жорлонтой байна.

Агаар, хөрс, орчны бохирдлын асуудлуудыг шийдвэрлэх, гэр хорооллын иргэдийн амьдрах орчин нөхцөлийг сайжруулах үндсэн шийдэл, хамгийн оновчтой гарц нь гэр хорооллыг инженерийн дэд бүтцээр хангах, дахин төлөвлөн барилгажуулах юм. Гэр хорооллын замбараагүй тэлэлтийг хязгаарлах, нягтаршлыг зохицуулах зорилгоор цөөнгүй бодлого, төлөвлөгөөг боловсруулж батлуулсан ч хэрэгжилт хангалтгүй байна.

Тухайлбал, Эм Эм Си Жи судалгааны байгууллагаас 2020 онд хийсэн “Нийслэлийн орон сууцны эрэлт, нийлүүлэлтийн судалгааны тайлан”-нд дурдснаар Улаанбаатар хотод нийт айл өрхийн 64% нь буюу 290,232 өрхөд ирэх 3 жилд буюу 2022-2024 онд инженерийн дэд бүтэц бүхий орон сууцтай болох хэрэгцээ байгаа бол 21% нь 81,895 өрхөд инженерийн дэд бүтэц бүхий орон сууцтай болох хэрэгцээ байхгүй бөгөөд одоогийн амьдарч буй гэр хорооллын сууцны нөхцөлөө сайжруулах хүсэлтэй байна. Мөн 12% буюу 47,746 өрхөд ирэх 3 жилд түрээсийн орон сууцанд амьдрах хэрэгцээ шаардлага байгаа талаар дурджээ.

“Улаанбаатар хотын орлогод нийцсэн ногоон орон сууц төсөл”-ийн багийн 2022 оны 09 дүгээр сард хийсэн судалгаагаар Улаанбаатар хотын Баянхошуу, Толгойт, Сэлбэ, Дамбадаржаа болон Шархад дэд төвүүдийн ойролцоох судалгаанд хамрагдсан гэр хорооллын нийт иргэдийн 70% нь газрыг дахин төлөвлөж барилгажуулах төсөлд орох сонирхолтой байна.

Тухайлбал, Сэлбэ дэд төвийн хамрагдсан нийт талбарын 69% нь газрыг дахин төлөвлөж барилгажуулах төсөлд орох сонирхол илэрхийлсэн бол эдгээр иргэдийн 78% нь амьдарч буй газраа орон сууцаар солих хүсэлтэйгээ илэрхийлсэн байна.

Харин Баянхошуу дэд төвийн талбарт хамрагдсан нийт талбарын 71% нь газрыг дахин төлөвлөж барилгажуулах төсөлд орох сонирхол илэрхийлсэн бөгөөд эдгээр иргэдийн 73% нь амьдарч буй газраа орон сууцаар солих хүсэлтэйгээ илэрхийлсэн байна.

Сэлбэ, Баянхошуу дэд төвүүдийг орон сууцжуулах төсөл хэрэгжүүлэх ажлын хүрээнд газар эзэмшигч, өмчлөгч иргэдийн дунд 2023 оны 09 дүгээр сард явуулсан санал асуулгаар Баянхошуу дэд төвд хамрагдах 1813 нэгж талбар (162 га)-аас 85.3% нь, Сэлбэ дэд төвд хамрагдах 2003 нэгж талбар (158 га)-аас 82.8% нь Нийслэлийн орон сууцны корпораци ХК-иар хэрэгжүүлэхийг тус тус дэмжсэн байна.

Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 14 дүгээр зүйлийн 14.4 дэх хэсэгт “Хууль санаачлагч тодорхой салбарын хоорондоо уялдаатай хэд хэдэн хуулийн төслийг нэгэн зэрэг хамтад нь хэлэлцүүлэхээр багцлан боловсруулж, өргөн мэдүүлж болно.”

гэж, мөн зүйлийн 14.5 дахь хэсэгт “Энэ хуулийн 14.4-т заасны дагуу хэд хэдэн хуулийн төслийг багцлан боловсруулахдаа тухайн харилцааг зохицуулж байгаа ерөнхий хуулийг дагаж анхдагч хуулийн төсөл боловсруулах, шинэчлэн найруулах, нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тохиолдолд төсөл тус бүрийн агуулгыг нэгтгэн нэг үзэл баримтлалаар тодорхойлж болно.” гэж заасны дагуу Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай болон Замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийн төлбөрийн тухай хуулийн төслийг нэг үзэл баримтлалаар тодорхойлно.

Иймд дээрх хууль зүйн болон практик шаардлага, хуулийн төслийн тандан судалгааны тайлан, түүнд тусгасан дүгнэлт, зөвлөмжийг үндэслэн Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай, Замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийн төлбөрийн тухай хуулийн төсөл болон дагалдах бусад хуулийн төслийг боловсруулна.

Хоёр.Хуулийн төслийн бүтэц, зохицуулах харилцаа, хамрах хүрээ

Энэ хуулийн зорилго нь иргэдийн саадгүй зорчих нөхцөлийг нэмэгдүүлэх, нийтийн тээврийн төрөл, хүртээмж, авто зогсоолын ашиглалтыг сайжруулах, замын хөдөлгөөний ачаалалтай хэсэгт төлбөр тогтоох, замын хөдөлгөөний эрчмийг нэмэгдүүлэх, хотын төвлөрлийг сааруулж гэр хорооллыг орон сууцжуулах, түгжрэл, орчны бохирдлоос үүсэх нийгэм, эдийн засгийн нөлөөллийг бууруулахад оршино. Хуулийн төсөлд дараах харилцааг тусгана:

Нэгдүгээр бүлэгт Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах хуулийн зорилт, хууль тогтоомж, үйлчлэх хүрээ, нэр томъёоны тодорхойлолт, нийслэл хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах үйл ажиллагаанд баримтлах зарчмыг тусгана.

Нийслэл хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах үйл ажиллагаанд нийтийн эрх ашгийг эрхэмлэж, иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрхийг хангасан байх, иргэдийн оролцоог хангасан байх, шуурхай, тасралтгүй, ил тод байх, төрийн байгууллагын үйл ажиллагааны уялдааг хангасан байх зэрэг зарчмыг баримтлахаар тусгана.

Тус хуулийн үйлчлэх хүрээг Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын нутаг дэвсгэр байхаар хязгаарлана.

Хоёрдугаар бүлэгт замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийн төлбөр, түүнийг тогтоох, төлөх, хөнгөлөх, чөлөөлөх, мөрдөх журам, авто зогсоолын талаар тусгана.

Нийслэлийн Засаг дарга замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүс, түүний хилийн зааг, цагийн хязгаарыг тогтоож, бүсэд мөрдөх журмыг батлахаар зохицуулна.

Хуулийн төсөлд төлбөртэй бүсийн төлбөрийн хэмжээг нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал тогтоохоор, түүнчлэн төлбөрөөс хөнгөлөх, чөлөөлөх үндэслэлийг тусгана.

Хуулийн төсөлд авто зогсоолын менежментийг сайжруулах, нэгдсэн систем бий болгох асуудлыг нийслэлийн Засаг дарга хариуцахаар тусгана.

Гуравдугаар бүлэгт нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх, такси үйлчилгээний хяналт, зохицуулалт, нийслэл хотод олгох тээврийн хэрэгслийн бүртгэл, дугаарын хязгаар, нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сангийн талаар зохицуулна.

Хуулийн төсөлд Нийслэл хот нь нийтийн тээврийг хөгжүүлэх урт, дунд хугацааны төлөвлөлт, багтаамж ихтэй, олон төрөлт нийтийн тээвэр, түүнийг дэмжсэн дэд бүтэцтэй байхаар тусгана.

Замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийн төлбөрийг нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх санд төвлөрүүлж, сангийн хөрөнгийг автобусны чанар, хүртээмжийг нэмэгдүүлэх, шинэ төрлийн багтаамж ихтэй нийтийн тээврийн үйлчилгээг нэвтрүүлэх зэрэг нийслэлийн нийтийн тээврийг цогцоор хөгжүүлэх арга хэмжээнд зарцуулахаар хуулийн төсөлд тусгана.

Такси үйлчилгээг хуульд заасан нөхцөл, аюулгүй байдлын шаардлагыг хангасан этгээд тусгай зөвшөөрөлтэйгөөр эрхлэх, түүнд тавих хяналтын талаар зохицуулна.

Дөрөвдүгээр бүлэгт нийгмийн зайлшгүй хэрэгцээг үндэслэн газар чөлөөлөх үндэслэл, гэр хорооллыг орон сууцжуулах байршил, төрөөс үзүүлэх дэмжлэг, санхүүжилт, хэрэгжүүлэх байгууллагын чиг үүргийг тусгана.

Хуулийн төсөлд нийслэлийн нутаг дэвсгэрийн хэмжээнд төвлөрлийг сааруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах зорилгоор нийгмийн зайлшгүй хэрэгцээг үндэслэн нийслэлийн газар чөлөөлөх үндэслэлийг нарийвчлан тодорхойлж, газар чөлөөлөлтийн нөхөх олговрын хэлбэрийг төрөлжүүлэхээр зохицуулна. Нийгмийн зайлшгүй хэрэгцээг үндэслэн газар чөлөөлөлтөд баримтлах зарчим, хамрах хүрээ, газар чөлөөлөх үйл ажиллагаа, нөхөх олговрын хэлбэр, түүний үнэлгээний аргачлал, газар чөлөөлөлтийн санхүүжилт, нөлөөлөлд өртөж байгаа иргэн, хуулийн этгээдтэй байгуулах гэрээний загвар, маргааныг шийдвэрлэх зэрэг асуудлыг Засгийн газрын баталсан журмаар зохицуулахаар тусгана.

Иргэдийн оролцоог ханган газар албадан чөлөөлөх шийдвэрийг гаргахад тухайн төсөл, арга хэмжээний нөлөөлөлд өртөж байгаа газар өмчлөгч, газар эзэмших эрхтэй этгээд, улсын бүртэлд бүртгэлтэй үл хөдлөх эд хөрөнгийн өмчлөгч иргэн, хуулийн этгээдийн 65-аас доошгүй хувийн дэмжлэгийг авсан байхыг хуульчилна.

Хуулийн төсөлд хотын хөгжлийн ерөнхий болон хэсэгчилсэн ерөнхий төлөвлөгөөнд тусгагдсан байршилд заасан гэр хорооллыг тэргүүн ээлжинд орон сууцжуулах, Хот, суурин газрыг дахин хөгжүүлэх тухай хуулийн 21 дүгээр зүйлд заасан хөрөнгийн эх үүсвэрээр санхүүжүүлэх, тус үйл ажиллагааг нийслэлийн өмчит гэр хорооллыг орон сууцжуулах хуулийн этгээд хэрэгжүүлэхээр тусгана.

Тавдугаар бүлэгт Замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах талаар төрийн байгууллагын чиг үүрэг, оролцогчийн эрх, үүргийн талаар тусгана.

Хуулийн төсөлд замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах талаар Монгол Улсын сайд, Нийслэл Улаанбаатар хотын авто замын түгжрэлийг бууруулах

Үндэсний хорооны дарга, нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал, Нийслэлийн Засаг даргын чиг үүргийг тус тус нарийвчлан тодорхойлно.

Зургадугаар бүлэгт шилжилтийн үеийн зохицуулалт, хууль зөрчигчид хүлээлгэх хариуцлага, хууль хүчин төгөлдөр болох хугацааг тусгана.

Гурав.Хуулийн төсөл батлагдсаны дараа үүсч болох эдийн засаг, нийгэм, эрх зүйн үр дагавар, тэдгээрийг шийдвэрлэх талаар авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээний санал

Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийг тогтоон төлбөр ногдуулснаар хотын түгжрэлийн бүс доторх тээврийн хэрэгслээр зорчих хугацааг багасгах, нийтийн тээврийн үйлчилгээг сайжруулах, иргэдийг автомашинаараа бус нийтийн тээврээр зорчих зорчилтыг дэмжихийн зэрэгцээ түгжрэлээс олсон орлогоор нийтийн тээврийг өргөтгөх, олон төрөлт нийтийн тээврийг хөгжүүлэх зэрэгт ач холбогдолтой.

Автомашины хэрэглээг багасгах нь Монгол Улсын хүн амын тал хувь оршин суудаг нийслэл хотын агаарын бохирдлыг бууруулж, Монгол Улсын Үндсэн хуулиар баталгаажсан хүний эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрх хангагдана.

Мөн замын хөдөлгөөний түгжрэлд алдаж буй цаг хугацаанаас үүсэх нийгэм эдийн засаг, байгаль орчин, хүний эрүүл мэндэд үзүүлэх нөлөөллийг багасгах, тухайлбал, дээрх судалгаанд дурдснаар 2021 онд тодорхойлогдсон 3.82 их наяд төгрөг буюу 1,245 сая ам.долларын алдагдсан боломжийг нөхөх нь эдийн засагт, иргэдийн амьжиргаанд асар их боломжийг бий болгох юм.

Хотын хөгжлийн ерөнхий болон хэсэгчилсэн ерөнхий төлөвлөгөөнд заасны дагуу Улаанбаатар хотын гэр хорооллын дахин төлөвлөлтийн төслүүдийг эрчимжүүлж, орон сууцжуулах төслийг хэрэгжүүлсний үр дүнд дараах нийгэм, эдийн засаг, байгаль орчны нөлөөллийн үр дагавар гарна:

-соёл, боловсрол, спорт, худалдаа үйлчилгээ, орон сууц, нийгмийн болон инженерийн дэд бүтцийн хангамж бүхий дэд төвүүд шинээр бий болно;

-нийслэл хотын агаар, хөрс, орчны бохирдлын голомт болж байгаа гэр хорооллын бүс болох Сэлбэ, Баянхошуу дэд төвийг орон суужлуулах төслийг тэргүүн ээлжинд эхлүүлэх нөхцөл боломжийг бүрдүүлнэ;

-ингэснээр хүн амын орлогод нийцсэн, ногоон хөгжлийн загварт тохирсон орон сууц нийлүүлэлтийг хувийн хэвшлийн оролцоотойгоор нэмэгдүүлж, 19,500 орон сууц шинээр баригдаж, 68,250 хүн ая тухтай амьдрах орчин нөхцөл бүрдэнэ;

-зайлшгүй орон байраар хангагдах шаардлагатай зорилтот бүлгийн иргэдийг түр орон сууцаар хангадаг тогтолцоог нэвтрүүлнэ;

-Сэлбэ, Баянхошуу дэд төвүүдэд суурилсан 25,295 ажлын байр шинээр бий болж, дотоодын нийт бүтээгдэхүүн 2.5 их наяд төгрөгөөр нэмэгдэнэ;

-Сэлбэ, Баянхошуу дэд төвүүд бий болсноор агаарын бохирдол 22 хувиар, авто замын түгжрэл 36.3 хувиар буурах урьдчилсан тооцоололтой байна.

Дөрөв.Хуулийн төсөл Монгол Улсын Үндсэн хууль, Монгол Улсын олон улсын гэрээ болон бусад хуультай хэрхэн уялдах, хуулийг хэрэгжүүлэхэд шинээр боловсруулах, хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах, хүчингүй болсонд тооцох тухай хууль тогтоомжийн талаарх санал

Хуулийн төслийг Монгол Улсын Үндсэн хуульд нийцүүлэн боловсруулах бөгөөд хуулийн төсөлтэй холбогдуулан Монгол Улсын автотээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн албан татварын тухай хуульд өөрчлөлт оруулах тухай, Агаарын бохирдлын төлбөрийн тухай хуульд өөрчлөлт оруулах тухай, Автотээврийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай, Хот, суурин газрыг дахин хөгжүүлэх тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай, Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын эрх зүйн байдлын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Нийслэл хотын албан татварын тухай хуульд өөрчлөлт оруулах тухай, Хот байгуулалтын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Төрийн болон орон нутгийн өмчийн хөрөнгөөр бараа, ажил, үйлчилгээ худалдан авах тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай, Зөвшөөрлийн тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай, Эд хөрөнгийн эрхийн улсын бүртгэлийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Төрийн албаны тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Гэмт хэрэг, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Монгол Улсын засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, түүний удирдлагын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Улсын тэмдэгтийн хураамжийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Төсвийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Үл хөдлөх эд хөрөнгийн албан татварын тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай, Гаалийн албан татвараас чөлөөлөх тухай, Хувь хүний орлогын албан татварын тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай, Аж ахуйн нэгжийн орлогын албан татварын тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай, Зөрчлийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Зөрчил шалган шийдвэрлэх тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай, Газрын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Барилгын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Авто замын тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай хуулийн төсөл болон “Засгийн газарт чиглэл өгөх тухай” Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийг тус тус боловсруулна.

---o0o---