

НИЙГМИЙН АЖИЛ-НИЙГМИЙН ХАЛАМЖ, ХАМГААЛАЛ

**УЛААНБААТАР ХОТЫН ТҮГЖРЭЛИЙГ БУУРУУЛАХ ЧИГЛЭЛЭЭР
ХЭРЭГЖҮҮЛЖ БУЙ БОЛОН ХЭРЭГЖҮҮЛЭХ МЕГА ТӨСЛҮҮДЭД
ХАНДАЖ БУЙ ИРГЭДИЙН ХАНДЛАГА**

Б. Бат-Өлзий
Доктор (Ph. D.)

Шинжлэх ухаан, технологийн их сургууль
Нийгэм, хүмүүнлэгийн сургууль

bbatulzii04@gmail.com

Хураангуй: Хүн амын болон амьжиргааны түвшний өсөлтийг дагаад Улаанбаатар хотын автомашины тоо хэмжээ богино хугацаанд асар их нэмэгдэж, энэ өсөлтийг хотын замын дэд бүтэц дийлэхгүй нөхцөл байдал үүсээд байгаа билээ. Улаанбаатар хотод жилийн 365 хоногийн дунджаар 163 өдөр нь түгжрэлтэй байдаг гэж тооцвол нэг зорчигч өдөрт 2.5 цаг, жилд дунджаар 407 цагийг түгжрэлд зарцуулж байна гэсэн тооцоо гарсан байна. Улаанбаатар хотын түгжрэлийг бууруулах чиглэлээр мега төслүүдийг хэрэгжүүлж эхлээд байна. Эдгээр мега төсөлд нийслэлийн иргэд хэрхэн хандаж байгааг тандах санал асуулга явуулж, түүний үр дүнг энэхүү өгүүлэлдээ танилцуулж байна.

Түлхүүр үгс: Түгжрэл, хотын социологи, түгжрэл бууруулах мега төсөл

УДИРТГАЛ

Нийгмийн асуудлыг шийдвэрлэх аливаа бодлого, арга хэмжээ, хөтөлбөр төслүүд амжилттай хэрэгжихэд иргэдийн оролцоо, дэмжлэг маш чухал байдаг. Иргэд мэдээлэл муутай, дэмжихгүй байх нь төслийн үйл явц, үр дүнд сөрөг нөлөө үзүүлдэг.

Улаанбаатар хотод тулгамдаж буй олон асуудлуудын эхэнд эрэмбэлэгдэх авто замын түгжрэлийн асуудлыг дорвитой шийдвэрлэхийн тулд Засгийн газар болон Улаанбаатар хотын

захиргаанаас хэд хэдэн мега төсөл хэрэгжүүлэхээр төлөвлөсөн ба түрүүчээсээ ажлаа эхлүүлээд байна.

Хотын түгжрэлийг тайлбарладаг онол, хандлагууд

Хотын тулгамдсан асуудлыг олон шинжлэх ухаанууд өөр өөрийн өнцгөөс судалдаг. Социологийн шинжлэх ухаанд “Хотын социологи” хэмээх салбар бий. Хотын социологийн онолууд нь хотын нийгмийн бүтэц, үйл явц, хүний амьдрал хот хэрхэн

нөлөөлдөг талаарх судалгаануудыг хийж, хотын хөгжил, нийгмийн харилцаа, соёл, ядуурал, гэмт хэрэг, хотын дэд бүтэц зэрэг олон асуудлыг тайлбарлахад чиглэгддэг.

Социологийн сонгодог төлөөлөгчдөөс эхлээд орчин үеийн олон эрдэмтэд хотын социологийн онол үзэл баримтлалуудыг дэвшүүлсэн байдаг. Тухайлбал Ф.Тённис (Ferdinand Tönnies) Gemeinschaft ба Gesellschaft хэмээх ойлголтынхоо хүрээнд хотын тухай асуудлыг хөндсөн байдаг. Gemeinschaft /нийгэмлэг/ нь уламжлалт, харилцан бие биеэ дэмждэг хөдөөгийн амьдралыг илэрхийлдэг бол Gesellschaft /нийгэм/ нь хувь хүний ашиг сонирхол, албан ёсны харилцаанд суурилсан хотын амьдралыг илэрхийлдэг гэж үзсэн [1]. Тэгвэл социологийн сонгодог төлөөлөгч Эмиль Дюркгейм (Émile Durkheim) Нийгмийн эв нэгдэл хэмээх ойлголтын хүрээнд уламжлалт хөдөөгийн нийгэмд ижил төстэй байдал дээр суурилсан механик эв нэгдэл давамгайлж байсан бол хотод харилцан хамаарал дээр суурилсан органик эв нэгдэл давамгайлдаг, Георг Зиммель (Georg Simmel) хотын амьдрал нь хүмүүсийг сэтгэцийн хувьд хэт ачаалалд оруулдаг бөгөөд үүнээс хамгаалахын тулд хүмүүс хайхрамжгүй, дүнсгэр болдог, Чикагогийн сургууль (Chicago School) Нийгмийн экологийн онолдоо хот бол байгалийн экологийн системтэй төстэй бөгөөд

хүн ам, нийгмийн бүлгүүд нь өрсөлдөөн, дасан зохицох замаар хотын орон зайд тархдаг, Эрнест Бёрджесс (Ernest Burgess) төвлөрсөн бүсийн загвартаа хот төвөөсөө зах руугаа шилжих хэд хэдэн бүсэд хуваагддаг, үүнд төв бизнес бүс, шилжилтийн бүс, ажилчдын орон сууцны бүс, тансаг орон сууцны бүс, зорчигчдын бүс гэх мэтээр авч үзэж тайлбарласан байдаг [2].

Хотын түгжрэлийг бууруулах чиглэлээр олон төрлийн онол, үзэл баримтлалууд байдаг. Эдгээр нь түгжрэлийн шалтгааныг ойлгож, үр дүнтэй шийдэл боловсруулахад тусалдаг. Гол онол, үзэл баримтлалуудаас дурдвал:

1. **Эрэлт хэрэгцээг удирдах онолууд:** Энэ төрлийн онол, хандлагууд нь хотын түгжрэлийн асуудлыг өндөр төлбөрийн хөшүүрэг хэрэглэх замаар хүмүүст машин унахгүй байх сонголтыг бий болгоход чиглэдэг. Тухайлбал:
 - **Түгжрэлийн төлбөр (Congestion Pricing):**Замын хэрэглээг цаг, бүсээс хамааруулан ялгавартай төлбөр ногдуулах замаар эрэлтийг бууруулахыг санал болгодог. Энэ чиглэлээр Артур Пигоу [3], Уильям Викри [4] нарын судалгаанууд байдаг.
 - **Зогсоолын менежмент (Parking Management):**Зогсоолын төлбөрийг нэмэгдүүлэх, зогсоолын тоог хязгаарлах

замаар хувийн автомашины хэрэглээг багасгах арга замыг Дональд Шоп [5] санал болгосон байна.

- **Уян хатан ажлын цаг (Flexible Work Hours):** Ажилчдын ажлын цагийг уян хатан болгосноор оргил цагийн ачааллыг бууруулахыг тээврийн эдийн засагчид болон хот төлөвлөгчид хичээдэг [6].
- **Гэрээсээ ажиллах (Telecommuting):** Ажилчдыг гэрээсээ ажиллах боломжоор хангах замаар замын хөдөлгөөнд оролцох хэрэгцээг багасгах арга замыг сүүлийн жилүүдэд эрчимтэй судлах болсон. 2020 онд дэгдсэн цар тахал болон мэдээллийн технологийн хөгжил нь энэ санааг хэрэгжүүлэх өргөн боломж байгааг баталсан гэж үздэг.

2. Нийлүүлэлтийг нэмэгдүүлэх үзэл баримтлалууд:

- **Замын багтаамжийг нэмэгдүүлэх:** Шинэ зам барих, замын эгнээг нэмэгдүүлэх, олон түвшинд огтлолцуулах аргаар замын багтаамжийг нэмэгдүүлэх. Энэ аргыг 20-р зуунд маш олон хотууд авч хэрэгжүүлсэн бөгөөд зөв тооцолол дээр суурилсан, хотын тэлэлт болон бусад арга хэмжээг хамт хэрэгжүүлсэн хотууд тодорхой амжилтанд хүрсэн нь бий. Харин зарим хотууд замын багтаамжийг нэмэгдүүлэх чиглэлд маш их хөрөнгө зарсан хэдий ч

замын түгжрэлээ дорвитой шийдвэрлэж чадаагүй жишээ цөөнгүй байна.

- Замын багтаамжийг нэмэгдүүлэхийн эсрэг хандлага нь **Даунс-Томсоны парадокс (Downs-Thomson Paradox)** [7] юм: Замын багтаамжийг нэмэгдүүлэх нь урт хугацаанд түгжрэлийг улам дордуулдаг гэдгийг Энтони Даунс (Anthony Downs) онцолдог. Дагуул хот, дэд төвүүдийг барьж байгуулахад хөрөнгө оруулахгүй байх, хүн амын өсөлт, хотын нягтаршил зэргийг саармагжуулах бусад бодлого арга хэмжээ хэрэгжүүлэхгүйгээр зөвхөн замын багтаамжийг нэмэгдүүлэх нь үр дүнгүй гэж үздэг.
- **Нийтийн тээврийг сайжруулах:** Нийтийн тээврийн хүртээмжтэй байдал, үйлчилгээний чанарыг сайжруулах замаар хувийн автомашины хэрэглээг бууруулах арга замыг Льюис Мамфорд [8], Жейн Якобс [9] нар санал болгосон байна.
- **Ухаалаг тээврийн систем (Intelligent Transportation Systems - ITS):** Замын хөдөлгөөний удирдлага, мэдээллийн технологийг ашиглан замын хөдөлгөөний урсгалыг оновчтой болгох. Энэ нь технологийн хөгжилтэй холбоотойгоор сүүлийн жилүүдэд энэ чиглэлийн судалгаа эрчимтэй хийгдэж байна.

3. Хот төлөвлөлтийн онолууд:

- **Нягтаршилтай хот төлөвлөлт:** Орон сууц, ажил, үйлчилгээг хооронд нь ойр байрлуулах замаар замын хөдөлгөөнд оролцох хэрэгцээг багасгах. Жейн Якобс (Jane Jacobs), Кларенс Перри (Clarence Perry)

- **Олон төвт хот төлөвлөлт:** Хот дотор олон жижиг төвүүдийг бий болгосноор хүмүүсийн зорчих хэрэгцээг багасгах. Харрис, Ульман [10].

Ийнхүү хотын түгжрэлийг бууруулах чиглэлээр янз бүрийн судалгаанууд хийгдэж, дээр дурьдсан олон арга зам, үзэл хандлага, саналуудыг дэвшүүлж байна. хотын онцлог, нөхцөл байдалд тохирсон шийдлийг сонгох нь чухал юм.

Улаанбаатар хотод хэрэгжүүлж эхлээд байгаа болон төлөвлөж буй төслүүд

Улаанбаатар хотод жилийн 365 хоногийн дунджаар 163 өдөр нь түгжрэлтэй байдаг гэж тооцвол нэг зорчигч өдөрт 2.5 цаг, жилд дунджаар 407 цагийг түгжрэлд зарцуулж байна [11]. Тэгвэл Нийслэлээс авто замын түгжрэлийн бууруулахаар одоогоор нийт зургаан төсөл хэрэгжүүлж байна. Тухайлбал:

- Их багтаамжийн нийтийн тээвэр метро (2024-2030),

- Туулын хурдны зам болон Шинэ тойрог зам (2024-2030),
- Төмөр зам доогуур авто замын "нүхэн гарц" (2022-2025),
- Дүүжин замын тээвэр (2023-2026),
- Хөнгөн галт тэрэг "Трамвай" (2024-2027) гэсэн төслүүдийг тус тус ашиглалтад оруулахаар төлөвлөжээ.

Их багтаамжийн нийтийн тээвэр метро:

Улаанбаатар хотын Их багтаамжийн нийтийн тээврийн хэрэгсэл болох метро төслийг Энхтайваны өргөн чөлөөнд 19.1 км урттайгаар байгуулахаар төлөвлөж байна. 2024 оны долдугаар сард БНСУ-ын "Духуа инженеринг" ХК-тай төслийн менежментийн зөвлөх үйлчилгээний гэрээ байгуулсан. Ийнхүү Улаанбаатар метро төсөлд шаардлагатай зургаан судалгааг хийсний дараа 2024-2030 онд хэрэгжүүлж ашиглалтад оруулахаар болсон. Тус зөвлөх үйлчилгээний баг шугамын нийт урт 17.7 км байсныг 19 км байхаар ТЭЗҮ-ийг шинэчилсэн, 100 хувь газар доогуур болгон төлөвлөж байгаа. Метро нь засвар үйлчилгээний нэг депотой байх юм. Метроны депог Улиастайн эцэст байршуулна. 15 байршилд өртөө байгуулах бөгөөд Улиастайн эцэст нэг өртөөг нэмж байрлуулах юм. Толгойтоос Амгалан хүртэлх метроны дундаж хурд 39.2 км/цаг байх бөгөөд цагт 17,000-26,000

зорчигч тээвэрлэх хүчин чадалтай. Нийт төсөвт өртөг 2,1 тэрбум доллар [12].

Туулын хурдны зам: Баянзүрхийн товчоог 22-ын товчоотой шууд холбосон 33 км урттай зургаан эгнээ замын барилга угсралтын ажлыг 24 сарын дотор ашиглалтад оруулах төлөвлөсөн ба энэхүү хурдны замын зураг төсөв нь шийдэгдсэн. Энхтайваны өргөн чөлөө болон Яармагийн замын ачааллыг шууд авч чадах ач холбогдолтой төсөл юм [13]. (www.montsame.mn, 2025)

Шинэ тойрог зам: 2025-2032 онд барьж байгуулахаар төлөвлөсөн, 4-6 эгнээ бүхий шинэ тойрог авто замыг нэг болон хоёрдугаар тойрог замтай барихаар төлөвлөсөн байна. Нэгдүгээр тойрог зам 24-32км, хоёрдугаар тойрог зам 24,4 км урт байх урьдчилсан трассын сонголт хийсэн байна. ТЭЗҮ болон зураг төсөл боловсруулах тендерт шалгарсан компани ажлаа эхлүүлсэн ба 2025 оны 6 сард дуусгана. Замыг барих ажлыг 2026 он эхлүүлэхээр төлөвлөжээ [14].

Дүүжин тээвэр: Улаанбаатар хотын түгжрэлийг бууруулахаар Францын Засгийн газрын нэн хөнгөлөлттэй зээлээр Яармаг-Хархорин чиглэлд 4.2 км урттай дүүжин тээвэр төслийг хэрэгжүүлж эхлээд байна. Уг дүүжин тээврийн чиглэл нэг талдаа 12 минут зарцуулна. Тус бүр арав хүртэл зорчигчийн багтаамж бүхий 98 кабинтай, цагт 2300 хүн тээвэрлэх хүчин чадалтай. Суудлыг

нь босгон тусгай хэрэгцээт иргэд болон хүүхдийн тэрэг, дугуй зэргийг тээвэрлэх боломжтой, хүн бүрд хүртээмжтэй, байгаль орчинд ээлтэй, 100 хувь цахилгаан тээврийн хэрэгсэл юм. Түүнчлэн хүйтнийг болон 75 км/цаг хүртэлх хурдтай салхийг тэсвэрлэнэ. Уг бүтээн байгуулалтыг ажил 2025 оны хоёрдугаар улиралд ашиглалтад оруулахаар төлөвлөсөн байна. Мөн дүүжин тээврийн II шугамын ТЭЗҮ боловсруулах шатандаа явж байна [15].

Хөнгөн галт тэрэг буюу трамвайн I, II шугам: Улаанбаатар хотыг хөгжүүлэх 24 мега төслийн хүрээнд түгжрэлийг бууруулах зорилгоор Улаанбаатар хөнгөн галт тэрэг буюу трамвай төслийг хэрэгжүүлж байна. Уг төслийн нэгдүгээр шугамын ТЭЗҮ 60 хувьтай, хоёрдугаар шугамын ТЭЗҮ 80 хувьтай үргэлжилж байна. 2025 оны 4-р сард багтаан төслийн ТЭЗҮ-ийг дуусгаж, олон улсын байгууллагуудын санал зөвлөмжийг тусгаж, үе шаттай батлах аж. 2025 оны зун барилга угсралтын ажлыг эхлүүлэх төлөвлөгөөтэй байгаа тул 2025 оны зургаадугаар сараас өмнө олон улсын нээлттэй тендерийг зарлахаар төлөвлөсөн байна. Улаанбаатар хотыг 2040 он хүртэл хөгжүүлэх ерөнхий төлөвлөгөөнд нийслэл хотод нийтийн тээврийн олон төрөлт хэлбэрийг хөгжүүлэх зорилт дэвшүүлсэн. Трамвай төслийн нэгдүгээр шугам 10.2 км урт 14 буудалтай байх бөгөөд Зунжингаас Сүхбаатарын талбай

хүртэл, харин хоёрдугаар шугам “Steppe arena”-аас Сүхбаатарын талбай хүртэл 15.8 км урт, 19 буудалтай байх аж [16].

Түгжрэлийг бууруулах чиглэлээр хэрэгжүүлэх төслүүдэд хандах иргэд олон нийтийн хандлага

Улаанбаатар хотын түгжрэлийг бууруулах зорилгоор хэрэгжүүлж эхлээд байгаа болон хэрэгжүүлэхээр төлөвлөж буй дээрх төслүүдэд нийслэлийн иргэд хэрхэн хандаж байгааг тандах зорилгоор 2025 оны 04 сарын 14-17-нд 300 иргэний түүвэртэй анкетийн аргаар санал асуулга явууллаа.

Санал асуугад оролцогчид хүн ам зүйн шинжийн хувьд 48.3 хувь нь эрэгтэй, 51.7 хувь нь эмэгтэй, 25.5 хувь нь 25 хүртэл насны залуучууд, 24.4 хувь нь 26-35 насныхан, 22.7 хувь нь 36-45 насныхан, 13.3 хувь нь 46-55 насныхан, 14.1 хувь нь 56-аас дээш насныхан тус тус судалгаанд хамрагдсан.

Юуны өмнө судалгаанд оролцогчдын түгжрэлийг бууруулах чиглэлээр хэрэгжиж буй болон хэрэгжүүлэхээр төлөвлөж буй төслүүдийн талаарх ойлголт буюу хэр зэрэг мэдээлэлтэй байгааг тандсан.

Хүснэгт 1. Түгжрэл бууруулах чиглэлээр хэрэгжүүлэхээр төлөвлөсөн төслүүдийн талаарх ойлголт, мэдээллийн байдал, хувиар

| | | Сайн мэднэ | Ер нь сонссон, дунд зэрэг мэднэ | Огт сонсоогүй, мэдэхгүй |
|--|---------------------------|------------|---------------------------------|-------------------------|
| <i>Түгжрэл бууруулах арга хэмжээнүүд</i> | | | | |
| 1 | УБ метро I шугам | 17.3 | 64.7 | 18.0 |
| 2 | Туулын хурдны зам | 14.1 | 38.0 | 47.8 |
| 3 | Тойрог хурдны зам | 11.4 | 35.3 | 53.3 |
| 4 | Дүүжин тээвэр I, II шугам | 16.1 | 62.0 | 22.0 |
| 5 | УБ трамбай I, II шугам | 7.5 | 40.8 | 51.8 |
| 6 | Олон түвшний уулвар | 6.7 | 35.7 | 57.6 |
| 7 | 20 минутын хот төлөвлөлт | 9.8 | 36.1 | 54.1 |

Хүснэгт 1 дэхь хариултаас харвал иргэд түгжрэлийг бууруулах чиглэлээр хэрэгжиж буй болон хэрэгжүүлэхээр төлөвлөж буй төслүүдийн талаарх ойлголт, мэдээлэл хангалтгүй байна. Судалгаанд оролцогчдын хамгийн сайн мэдээлэлтэй байгаа төсөл нь метроны төсөл аж. Гэвч уг төслийг сайн мэднэ хэмээн дөнгөж 17.3 хувь нь хариулсан байна. Харин энэ асуултын хариултад арай гүнзгийрүүлсэн шинжилгээ, харьцуулалт хийж үзэхэд 35 хүртэлх насныханы түгжрэлийг бууруулах чиглэлээр Улаанбаатар хотод хэрэгжиж буй болон хэрэгжүүлэхээр төлөвлөж буй төслүүдийн талаарх ойлголт, мэдээлэл туйлын хангалтгүй байна. Харин 35-аас дээш насны иргэд харьцангуй ойлголт мэдээлэлтэй байна. Харьцангуй мэдээлэлтэй байгаа иргэдийн дийлэнх нь энэ

талын мэдээллийг бидний “сошиал” хэмээн нэрлэдэг фэйсбүүк /facebook/-ээр дамжуулан авдаг ба тэр дундаа хотын дарга Х.Нямбаатарын шууд дамжуулалтаас мэдээлэл түлхүү авдаг болохоо илэрхийлж байсан. Цөөн тооны иргэд ТВ болон бусад эх сурвалжаас энэ талын мэдээлэл авдаг гэж хариулсан байна. Эндээс дүгнэхэд иргэдийн мэдээллийн гол эх сурвалж нь “фэйсбүүк” болсон байх бөгөөд фэйсбүүк нь тухайн хүний хамгийн их сонирхож буй мэдээ, мэдээллийг харуулдаг алгоритм тохиргоотой билээ. Тиймээс залуус нь насны онцлог, сонирхлынхоо дагуу илүү интертайнмент мэдээллийг хүлээж авдаг, тэдэнд нийгэм, эдийн засаг, улс төрийн мэдээлэл бараг харагддаггүй учраас энэ талын мэдээлэлгүй байгаа нь харагдаж байна.

Санал асуулгын хүрээнд иргэд төслүүдийн талаар мэдээлэлтэй ч бай, мэдээлэлгүй ч бай, ер нь эдгээр төслүүд амжилттай хэрэгжинэ гэдэгт хэр зэрэг итгэлтэй байгааг асуусан. Санал асуулгад оролцогчдын хариултаас харвал /хүснэгт 2/ Улаанбаатар хотын түгжрэлийг бууруулах төслүүдийн хэрэгжилтэнд эргэлзэж байгаа болон огт итгэхгүй хувь хэмжээ өндөр байна. Аль ч төсөл дээр 80-аас дээш хувь нь амжилттай хэрэгжинэ гэдэгт эргэлзсэн, итгэхгүй байна гэсэн хариулт өгчээ.

Хүснэгт 2: Түгжрэл бууруулах чиглэлээр хэрэгжүүлэхээр төлөвлөсөн төслүүд амжилттай хэрэгжинэ гэдэгт итгэх итгэл, хувиар

| | | Бүрэн итгэлтэй байна | Эргэлзэж байна | Огт итгэхгүй байна |
|--|---------------------------|----------------------|----------------|--------------------|
| <i>Түгжрэл бууруулах арга хэмжээнүүд</i> | | | | |
| 1 | УБ метро I шугам | 14.9 | 46.3 | 38.8 |
| 2 | УБ трамбай I, II шугам | 9.0 | 44.7 | 46.3 |
| 3 | Туулын хурдны зам | 21.2 | 45.9 | 32.5 |
| 4 | Тойрог хурдны зам | 15.3 | 49.4 | 35.3 |
| 5 | Дүүжин тээвэр I, II шугам | 12.9 | 51.4 | 35.7 |
| 6 | Олон түвшний уулвар | 12.9 | 48.6 | 38.4 |
| 7 | 20 минутын хот төлөвлөлт | 9.4 | 48.6 | 42.0 |

Хэрэв төслүүдийн хэрэгжилтэнд итгэхгүй болон эргэлзэж байгаа бол яагаад вэ? гэсэн нэрлэсэн шкалаар хэмжигдсэн олон сонголт бүхий асуултанд судалгаанд оролцогчид доорх байдлаар хариулсан байна.

Хүснэгт 3: Түгжрэл бууруулах чиглэлээр хэрэгжүүлэхээр төлөвлөсөн төслүүд амжилттай хэрэгжинэ гэдэгт эргэлзэж байгаа болон итгэхгүй байгаа шалтгаан, давхардсан хувиар

| | Нэрлэсэн сонголтууд: | Хариултын хувь: |
|---|--|-----------------|
| 1 | Мөнгө угаах, идэж уух арга | 64.0 |
| 2 | Хэрэгжсэн ч маш чанаргүй, муу ажлууд болж үлдэнэ | 52.4 |
| 3 | Хэт өндөр өртөгтэй төслүүдийг хэрэгжүүлэх мөнгө санхүү байхгүй | 38.4 |
| 4 | Энэ бол ард түмнийг хуурсан, улс төрийн худлаа шоу | 38.0 |
| 5 | Энэ төслүүд хэрэгжсэн ч УБ хотын түгжрэл бүрэн шийдэгдэхгүй | 32.0 |
| 6 | Төслүүдийг хэрэгжүүлэх боловсон хүчин, ажиллах хүч байхгүй | 32.0 |

Анкетийн төгсгөлд нээлттэй асуултаар судалгаанд оролцогчдын санал бодол, байр суурийг бичүүлсэн. Энэ нээлттэй асуултанд судалгаанд оролцогчид дээрх төслүүдийг талаар дэмжих болон эсэргүүцэх үндэслэл, санал бодлоо илэрхийлсэн байсан. Тухайлбал:

Дэмжиж буй санал бодлуудыг тоймловол:

- Улаанбаатар хотын түгжрэлийн асуудлыг иймэрхүү томоохон төслүүдээр дорвитой шийдвэрлэх нь зөв,
- Эдгээр төслүүд хэрэгжвэл хотын түгжрэл бага ч болов буурна гэдэгт итгэж байна,
- Х.Нямбаатар дарга зоригтой, санаачлагатай сайн ажиллаж байна,
- Метро, хурдны замын төслүүдийг илүү дэмжиж байна,
- Нийслэл хотоо нүүлгэвэл Улаанбаатар түгжрэлгүй болно,
- Хотоо тэлэх бодлого барих, хотоос гадна дулаан, цахилгаан, цэвэр бохир шийдэх замаар төвлөрлийг сааруулж, түгжрэлээ шийдэх хэрэгтэй,

Дэмжихгүй санал бодлуудыг тоймловол:

- 30 жил худлаа ярьж ард түмнээ хуурсан, итгэхгүй байна,
- Мөнгө завших, идэж уух арга,
- Дүүжин тээвэр Монголын салхи, хүйтэн цаг агаарт тохирохгүй, хий дэмий мөнгө үрэх гэж байна,

- Зам нэмж бариад улам л олон машинтай болж түгжрэл улам нэмэгдэнэ,
- Дарханы замаа барьж чадаагүй байж Метро барих нь үлгэр,
- Авто машины татвар нэмж ард түмнээ шулж байна, баян хүмүүс машин унаж, ядуусаа ялгаварлаж байна,
- Энэ төслүүд хэзээ ч хугацаандаа ашиглалтанд орохгүй, нэмж төсөв мөнгө зарцуулж, идэж уусан ажил болно.

ДҮГНЭЛТ

Улаанбаатар хотын 2040 он хүртэлх хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөөний нэг чухал хэсэг нь түгжрэлийг бууруулах төсөл, арга хэмжээнүүд билээ. Энэхүү өгүүлэлдээ Улаанбаатар хотын түгжрэлийг бууруулах мега төслүүдэд нийслэлийн иргэд хэрхэн хандаж байгааг тандсан санал асуулгын үр дүнг танилцууллаа. Санал асуулгын үр дүнгээс дараах дүгнэлт хийж байна. Үүнд:

1. Иргэд Улаанбаатар хотын түгжрэлийн бууруулах арга хэмжээ, төслүүдийн талаар мэдээлэлгүй байна. Нэн ялангуяа 35-аас доош насны залуучууд,
2. Мөн иргэдийн дийлэнх нь Улаанбаатар хотын түгжрэлийн бууруулах арга хэмжээ, төслүүд амжилттай хэрэгжинэ гэдэгт итгэхгүй байна. Мэдээлэлгүй байдал нь ч үүнд тодорхой хэмжээнд нөлөөлсөн байх талтай,

3. Түгжрэлийг бууруулах мега төслүүдийн хэрэгжилтэнд итгэх итгэл доогуур байгаа нь улс төрчдийн өмнөх амлалтуудын биелэлт хангалтгүй, удааширсан, чанаргүй, үр ашиггүй хэрэгжиж байсантай холбоотой байна,

4. Түгжрэлийг бууруулах мега төсөл гэж харахаас илүүтэйгээр мөнгө идэж,уух арга, улс төрийн худлаа шоу, ард түмнийг хуурах заль мэх гэж харж хүлээн авч байгаа иргэд олонхи байна.

5. Мөн богино хугацаанд маш өндөр өртөг зардалтай төслүүд хэрэгжүүлэх гэж байгаа нь төсөв санхүү, ажиллах хүчний дутагдал, урьд өмнө нь ийм төсөл хэрэгжүүлж байгаагүй /жишээ нь метро, дүүжин тээвэр гэх мэт/ учраас Монголчуудын туршлага чадавхи хүрэхгүй байх, чанаргүй муу төсөл хэрэгжүүлэх вий гэсэн болгоомжлолыг иргэдэд төрүүлж байгааг цөөнгүй хүн илэрхийлсэн.

Олонхи нь үл итгэх, болгоомжлох, сөрөг талаас нь асуудалд хандаж байсан хэдий ч эдгээр төслүүдийг дэмжиж, зайлшгүй хэрэгжүүлэх шаардлагатай, цаг нь болсон, амжилттай хэрэгжинэ гэдэгт итгэлтэй байгаа цөөн боловч иргэд илэрхийлж байсан.Судалгааны ажлын үр дүнг товч, тодорхой нэгтгэн дүгнэж, өнгөрсөн цаг дээр

бичнэ. Дүгнэлтийг дугаарлан бичиж болно.

НОМ ЗҮЙ

- [1] *A.Гидденс. (2006). Социологи. Улаанбаатар.*
- [2] *Wayne G.Lutters, M. S. (1996). An Introduction to the Chicago School of Sociology.*
- [3] *Pigou, A. (1920). The Economic of Welfare*
- [4] *Vickrey, W. (1969). Congestion Theory and Transport Investment.*
- [5] *Shoup, D. (2011). "The High Cost of Free Parking".*
- [6] *Christopherson, S. (2004). "Beyond the American Dream: Suburban Growth and the New Metropolitan Landscape".*
- [7] *Downs, A. (1992). "Stuck in Traffic: Coping with Peak-Hour Traffic Congestion".*
- [8] *Mumford, L. (1961). "The City in History"*
- [9] *Jacobs, J. (1961). "The Death and Life of Great American Cities".*
- [10] *Chauncy Harris, E. U. (1945). "The Nature of Cities". "Annals of the American Academy of Political and Social Science".*
- [11] *Хот төлөвлөлт, судалгааны институт. (2021). Улаанбаатар хотын 2040 он хүртэлх хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөө, суурь судалгаа дүгнэлт. Улаанбаатар хот.*
- [12] www.iToim.mn.
- [13] www.montsame.mn
- [14] www.ulaanbaatar.mn.
- [15] www.news.mn.
- [16] www.montsame.mn.