

Хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдийн хөл хорио

МУИС-ийн сэтгүүлчийн ангийн оюутан Т.Уянгаа

2015 оны нэгдүгээр сарын хорин дөрөвний өдөр өмнөговь аймгийн даланзадгад суманд Монгол улсын “Гурван сая” дахь иргэн мэндэлж байлаа. Тухайн үед ерөнхийлөгч асан Ц.Элбэгдорж Монголжин гэх нэр хайрласан бөгөөд охин одоо 7 настай. Энэ хугацаанд дэлхийн нийт хүн амын тоо найман тэрбумд хүрч амжсан ч, манай улсад дөрвөн зуун мянга хүрэхтэй үгүйтэй нэмэгджээ. Ямартаа ч хүний эрхийг дээдлэн хүндэтгэдэг гэсэн тодотголтой хайртай монгол орныг минь бадраан хөгжүүлэх иргэдийн тоо өнгөрсөн хугацаанд жилд дунджаар 57000 – аар өссөн буюу өөрөөр хэлбэл 5g сүлжээ нэвтэрч байхад 2g дээрээ бид гацжээ.

“Монголын ард түмэн бид эх орондоо хүмүүнлэг, иргэний ардчилсан нийгэм цогцлуулан хөгжүүлэхийг эрхэм зорилго болгоно. Үүний учир монгол улсын үндсэн хуулийг даяар олноо зарлан тунхаглаж байна.” /Монгол улсын үндсэн хууль – ийн оршил/ харин үндсэн хуулийн хоёрдугаар бүлгийн арванзургаадугаар зүйлд монгол улсын иргэн мөн л бол амьд явах, эрүүл аюулгүй орчинд амьдрах, эрүүл мэндээ хамгаалуулах, сурч боловсрох гэх мэт арван найман эрхийг баталгаатай эдэлнэ гэж зааж, мөн өндөр наслах нь ч иргэний эрх гэжээ. Харин иргэдийнх нь тоонд “хөгжлийн бэрхшээлтэй” гэж нэрлэгддэг нийгмийн нэг бүлэг ордог уу?

“Хөгжлийн бэрхшээлтэй хүн” гэдэгт бие махбод, оюун санаа, сэтгэл мэдрэл, мэдрэхүйн байнгын согог нь орчны бусад саадтай

нийлсний улмаас бусдын адил нийгмийн амьдралд бүрэн дүүрэн, үр дүнтэй оролцох чадвар нь хязгаарлагдсан хүнийг хэлнэ гээд “Хөгжлийн бэрхшээлтэй хүний эрхийн тухай хууль” – ийн 4.1.1 хэсэгт тодорхойлсон байдаг.

ДЭМБ – аас гаргадаг хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдийн тайлангаас харахад дэлхийн нийт хүн амын 15 хувь буюу 1 тэрбум гаруй нь манай улсын иргэдийн 3.3 хувь буюу 107,075 нь хөгжлийн бэрхшээлтэй гэж бүртгэгджээ. Өөрийн улсын иргэдийг насаар нь ангилан үзвэл, 0-18 насны 12,476, 19-34 насны 22,753, 35-64 насны 65,487, 65-аас дээш насны 6,539 иргэн байна. Тэдний эрх яаж зөрчигдөж байна вэ?

1.Харааны бэрхшээлтэй иргэд “цоожгүй” хаалганы цаана.

Өнгөрсөн оны байдлаар монгол улсын хэмжээнд 11871 харааны бэрхшээлтэй иргэн байгаагийн 3420 нь улаанбаатар хотод байнгын оршин суудаг. Эдгээр иргэд рүү чиглэсэн “хөтөч” замыг төр засгаас хийж буй нь талархууштай.

Энэхүү замыг анх япон улсын окояама хотод 1967 онд санаачлан хэрэглэж эхэлсэн. Зам нь харааны бэрхшээлтэй хүмүүст явах чигийг зааж гарц, саад тотгор ойртож байгааг мэдрүүлэх өөр өөрийн гэсэн онцлогтой товгор хээ бүхий хавтангуудыг явган хүний замын дагуу суулгасан байдгаараа энгийн явган хүний замаас ялгаатай. Манай орны хувьд хөтөч буюу хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдэд зориулсан замыг хэрхэн төлөвлөж барих тухай “явган хүн, хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдэд зориулсан замыг төлөвлөх заавар mns “6056:2009”, “явган хүн, хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдэд зориулсан зам техникийн шаардлага “mns 5682-2006” стандартуудад тусгасан.

Дээрх стандартын дагуу монгол улсын явган хүний замын хамгийн бага өргөн 1500 мм байна. Энэ хэсэгт элдэв саад болон ил цухуйсан зүйлс байж болохгүй гэж бичсэн нь бий. Гэвч энд зөрчил юу вэ гэвэл, гараад ганц л гишгэхэд явган зорчигч зорчих замын голд том том мод, дулааны шугам холболтын нүх, бүр машины зогсоол хүрэлцээгүйн улмаас явган хүний зам дээр машинаа гаргаж зогсоосон байгаа нь харагдана. Ингээд зогсохгүй замыг барих үед гэрлийн шон таарлаа гэхэд нэгэнт байрлуулсан гэрэлтүүлгийг өөрчлөхгүйгээр тойруулаад явган хүний замаа хийчихдэг. Үүнээс гэрэлтүүлэгт тавигдах шаардлага явган хүний замд тавигдах шаардлагатайгаа зөрчилддөгийг харж болно. Энэ бол тэднийг амьдрах орчин, тэгш байдлыг хангаж чадалгүй, “цоожгүй хаалга” – ын цаана үлдээж байгаа энгийн нэг жишээ.

Явган хүний зам нь явган зорчигчдыг худалдааны байгууллага, сургууль, ажил, төрийн болон аж ахуйн нэгж, байгууллага, амралт зугаалгын газар хүргэх тээвэрлэлтийн сүлжээний гол хэсэг болдог. Нийтийн ийм өргөн хэрэгцээг хангадаг утгаараа хамгийн олон тооны зорчигчдын хэрэгцээг хангахуйц зохион бүтээгдэх ёстой. Харамсалтай нь манай улсад явган хүний замын ихэнх нь хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдийн хэрэгцээг хангаж чаддаггүйг дээрх ганц л жишээ нотолж байна. Тиймээс явган хүний зам барихын өмнө зураг төслөө боловсруулж, эрлийн шон, траншейний нүх зэрэг харааны бэрхшээлтэй иргэдийн зорчих хөдөлгөөнд саад учруулдаг асуудлуудыг тоон хэлэлцэж, хуулийн хүрээнд төлөвлөлт хийх шаардлагатай юм. Хэн ч хаалганы цаана үлдэх ёсгүй.

1.“Гялалзуур” гэрлэн дохио.

Улаанбаатар хотод 142 гэрэл дохиог авто замын уулзвар болон явган зорчигчийн хөдөлгөөнийг зохицуулах зорилгоор ашиглаж байна. Автомашины тоо өсөж, замын ачаалал нэмэгдсээр, үүнийгээ ч дагаад гэрлэн дохионы тоо нэмэгдэх нь ойлгомжтой. Гэрлэн дохио нь зарим үед удаан асаж, эсрэг хөдөлгөөнөө хэт ачаалалд оруулдаг. Харин заримдаа хурдан асаж явган зорчигчийг зам хөндлөн гарч амжаагүй байхад унтардаг. Ногоон гэрэл ассан ч гэрлэн дохио мөрддөггүй жолооч, машинуудтай амь өрсөн уралдах нь тун ярвигтай. Мөн цахилгаан тасармагц гэрэлгүй болчихдог гэхчлэн яриад байвал дуусахгүй олон асуудал бий. Харин асуудлыг үүсгээд байгаа харилцан адилгүй хугацаагаар солигдох гэрэл дохио нь замын эрчим, ачааллаас хамаардаг ажээ.

Замын хөдөлгөөний удирдлагын төвийн цахим сайтаас авсан мэдээллээр авто замын өргөн буюу явган хүний гарцын урт 14 метр гэж бодоход явган зорчигчийн хурдыг 1.2 м/сек гэж үзээд ногоон гэрлийн асаах хугацааг хамгийн багадаа 12 секундээр тооцож асаадаг гэнэ. Явган зорчигчийн аюулгүй зам хөндлөн гарах нөхцөлийг хангах үүднээс ногоон гэрлийн асах хугацааг тухайн явган хүний гарцын урт буюу авто замын зорчих хэсгийн өргөн, тухайн гарцаар нэвтрэн өнгөрч буй явган зорчигчийн тоо зэргээс хамааруулан олон улсын стандартыг дагуу явган хүний алхааны хурдыг 1м/с-ээс 1,4м/с-ээр тооцоолон бодож өгдөг байна. Тиймээс гэрлэн дохиог нэг бол ойр ойрхон давтамжтай асаах, эсвэл явган хүний гарцыг өөр аргаар шийдвэрлэх хэрэгтэй. Энэ бол нийт явган зорчигчийн өдөр тутмын асуудал. хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдэд тулгамддаг асуудал ингээд зогссонгүй. Дуугардаг гэрлэн дохио

уулзвар бүр дээр байдаггүй нь тэднийг бас л орхисныг илтгэнэ. аюулгүй гэртээ очих нь өнөөгийн монголд “аз, эзний тоглоом.”

1.Нийтийн тээвэр ба “туйлын амьдрал”

Дэлхийн томоохон хотуудад иргэдэд хүртээмжтэй нийтийн тээвэр үйлчилж, тодорхой стандартыг мөрдүүлдэг. харин манай улсад энэ төрлийн дүрэм журам бий ч тодорхой үр дүнгээ өгч чадахгүй байгааг шинжээчид дүгнэсэн. Олон улсын жишигт нийцсэн салбарын стандарт, дүрэм журмыг мөрдүүлэхэд парк шинэчлэл хийгээгүй нь нөлөөлж байгаа гэж мэргэжилтнүүд үздэг.

Улаанбаатарт хотод хоногт 900 автобус иргэдэд үйлчилдэг. Үүний 70 гаруй хувь нь ашиглалтаас гарсан ч үйлчилгээнд явсаар байна. Жишээлбэл, герман улсад авто замын хураамж, торгуулаас орж ирсэн бүх орлогыг нийтийн тээврийн шинэчлэлд зарцуулдаг. Энэ жишгээр тухайн улсын нийтийн тээврийн салбар хөгжиж, иргэдэд ээлтэй салбарын стандартыг мөрдүүлдэг. Харин манай улсад жил бүр дунджаар 100 гаруй тэрбум төгрөгийг төсөвт тусгадаг ч, тогтсон жишиг байхгүй байсаар өнөөдрийг хүрсэн нь тулгамдсан асуудал болоод байна. Шинэчлэл хийдэггүйн улмаас нийтийн тээврийн хүлээгдэх хугацаа сунжирч, аль аль талдаа хүндрэл учруулдаг нь наад захын асуудал юм.

Монгол улсын хэмжээнд тэргэнцэртэй 13000 гаруй иргэн бий. үүний тэн хагас нь байнгын тэргэнцэртэй. Мөн үүний хагас нь буюу 3000 гаруй иргэн нийслэл улаанбаатар хотод оршин суудаг. Тэдний нийтийн тээврээр үйлчлүүлэх боломж маш муу, автобусны хаалгаар орохоос эхлүүлээд асуудал үүсдэг гэнэ. “Тэргэнцэртэй хүнийг өргөж оруулах,

гаргахын тулд дор хаяж хоёр хүн шаардагдана. Энэ байдлаас холдохын тулд ихэвчлэн таксиг сонгодог. Энэ нь нийтийн тээврээс илүү зардал гардаг ба ажил хэргээ амжуулахын тулд бүтэн өдрөөр хөлслөх шаардлага гардаг. Такси таарсан үед л харин энэ нь боломжтой, ялангуяа өвлийн улиралд суулгах такси олддоггүй” гэж эх сурвалж ярьсан юм. Ийм байдалд амьдардаг иргэдийн 80 орчим хувь нь ихэвчлэн гэртээ суухыг илүүд үздэг бөгөөд амьдрал нь дэлхийн өмнө эсвэл хойд “туйл” – д үргэлжилдэг.

Олон улсын жишгээс харахад хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдээ нийтийн тээврээр саадгүй зорчих бүх боломжоор нь хангаж өгчээ. Үүний нэг нь лифттэй автобус. Автобусанд бичил хэмжээний лифтийг шийдэж өгснөөр хөгжлийн бэрхшээлтэй, тэр дундаа тулгуур эрхтэний гэмтэлтэй иргэд бусдад саад учруулахгүйгээр зорчих боломж бүрддэг байна. Мөн “non step” буюу шатгүй автобус энэ асуудлыг шийдэж чадна. Автобусанд бууж, суух хэсгийг шатгүй хийснээр хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдэд таатай боломжийг олгож байгаа юм. Колумба улс тулгуур эрхтэний бэрхшээлтэй иргэддээ туслах үүднээс автобусны зогсоолуудаа өндөрлөгөөтэй, налуу замтай шийдэж өгсөн байдаг. Энэ мэтчилэн дэлхийн улс орнууд ингэж хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдээ анхаарч, нийтийн тээврээр зорчих боломжийг нь хялбархан шийдэж болоод байхад тусгаар тогтносон монгол улсад хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдэд зориулсан ганц ширхэг ч автобус байхгүй байгаа нь дэндүү гунигтай.

Энэ дөнгөж эхлэл нь. Эдгээрийн үр дүн нэг л зүйл рүү хөтөлдөг. Тэд нийгмийн амьдралд эрх тэгш оролцож чаддаггүй, тэр чинээгээрээ ялгаварлан гадуурхалтад өртдөг. Амьд явах баталгаа байхгүй, амь нас нь хутганы ирэн дээр.

Хөгжлийн бэрхшээлтэй гээд байгаа хүмүүс ч бас монгол улсын иргэд мөн. Тэд хуулиараа ч хамгаалагдах ёстой. Энэ улсад төрсөн хэнд ч буруу байхгүй, бас тэдний амь нас юуны ч төлөөс биш бөгөөд “хайртай монгол орноо мандуулах” чин хүсэл эрмэлзэл бүгдийнх нь дотор буцалж буй. Харин тэдэнд хэрэгтэй байгаа зүйл нь зөвхөн шударга ёс, шударга ёс, шударга ёс.