

Presentation issued without formal editing

FOR PARTICIPANTS ONLY

14 March 2017

ENGLISH ONLY

**UNITED NATIONS
CENTRE FOR REGIONAL DEVELOPMENT**

In collaboration with

**Ministry of Public Works and Transport, the Government of Lao PDR,
Ministry of the Environment (MOE), Japan
Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport,
United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, and
United Nations Office for Sustainable Development**

**TENTH REGIONAL ENVIRONMENTALLY SUSTAINABLE TRANSPORT (EST)
FORUM IN ASIA,
14-16 MARCH 2016, VIENTIANE, LAO PDR**

**Country Presentation
(Mongolia)**

(Presentation for EST Plenary Session 7: of the Provisional Programme)

This presentation has been prepared by the Government of Mongolia for the Tenth Regional EST Forum in Asia. The views expressed herein are those of the author/s only and do not necessarily reflect the views of the United Nations.

Disclaimer: The designations employed and the presentation of the material in this publication do not imply the expression of any opinion whatsoever on the part of the Secretariat of the United Nations concerning the legal status of any country, territory, city or area or of its authorities, or concerning the delimitation of its frontiers or boundaries.

Mongolia: Country report

Name, Designation and Line Ministry/Agency Respondent:

**Prof. Gotov Dugerjav, Dr.Sc., Advisor to the Minister,
Ministry of Road and Transport Development, Mongolia**

**Other Line Ministries/Agencies contributing to preparation of the
Country Report:**

- **Ministry of Environment & Tourism;**
- **Ministry of Construction and Urban Development**
- **Transport department of the capital city**

Strategies to Avoid unnecessary travel and reduce trip distances

Integrate land-use and transport planning processes:

Barriers/Challenges:

- Lack of efficient Legal Environment
- Frequent changes of National Policy on Land- use and Transport planning
- Land clearance for new road construction

Initiatives, pilot projects, major policies or programmes

- Parliament of Mongolia approved the Master Plan of Ulaanbaatar city up to 2030.
- “STREET” Project by the Ulaanbaatar City Municipality
- 2016: Master Plan for Roads Network of Mongolia (National level)
- 2015 and 2016: Policy and Strategy for Road and Transport network development in Dornogobi and Bulgan provinces Mongolia (regional level)
- Ulaanbaatar Transport Investment Programme by ADB

Important actions that we plan to carry out in next year (2017-2018)

- Ulaanbaatar and Darkhan city with cement concrete pavement (220 km)
- Ulaanbaatar and Nalaikh (22 km) including 2 big bridges
- Transport network planning in selected 3 Provinces of Mongolia (regional level)

Strategies to Avoid unnecessary travel and reduce trip distances:

Introducing new public transport infrastructure

Barriers/Challenges

- Land clearance for implementation of BRT project

Initiatives, pilot projects, major policies or programmes

- new Master Plan of Ulaanbaatar city up to 2030
- 2017: BRT project report of Ulaanbaatar city funded by ADB
- The study on implementation of Ulaanbaatar city Urban transport project in Mongolia (Feasibility study of metro) by JICA
- Public transport route network of Ulaanbaatar city was redesigned.

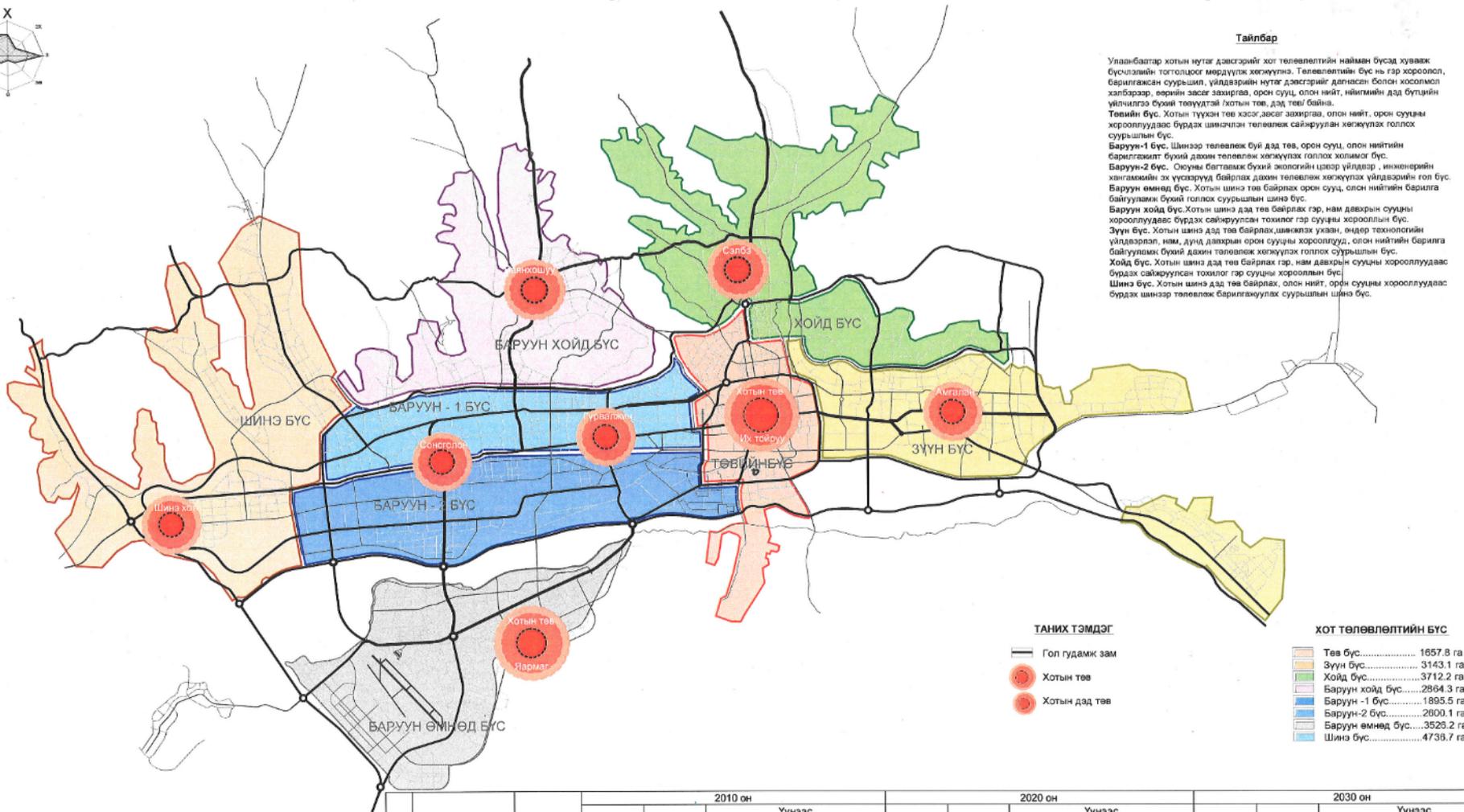
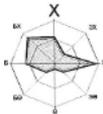
Actions that you plan to carry out in next year (2017-2018)

- Preparation of Detailed Design of the BRT for selected corridors in 2017.
- Construction of BRT will begin in 2018.

Importance of EST Goal

- The EST Goal is important in Mongolia as guidance in EST planning to achieve SDG up to 2030 by actively promoting transit-oriented development when introducing new public transport infrastructure.

Sub centers of Master plan 2030 (decentralization plan)



Тайлбар

Улаанбаатар хотын нутаг дэвсгэрийг хот төлөвлөлтийн найман бусад хувааж бүсчлэлийн тогтолцоог мөрдүүлж хөгжүүлнэ. Төлөвлөлтийн бүс нь гэр хороолол, барилгажсан сууршил, үйлдвэрийн нутаг дэвсгэрийг дэлгэсэн болон хосолсон хэлбэрээр, өөрийн засаг захиргаа, орон сууц, олон нийт, нийгмийн дэд бүтцийн үйлчилгээ бүхий төсүүдтэй /хотын төв, дэд төв/ байна.

Төвийн бүс. Хотын түүхэн төв хэсэг, засаг захиргаа, олон нийт, орон сууцны хорооллуудаас бүрдэх шинэчлэн төлөвлөж сайжруулан хөгжүүлэх голлох суурьшлын бүс.

Баруун-1 бүс. Шинээр төлөвлөж буй дэд төв, орон сууц, олон нийтийн барилгажилт бүхий дахин төлөвлөж хөгжүүлэх голлох холимог бүс.

Баруун-2 бүс. Оюуны багтамж бүхий экологийн цэвэр үйлдвэр, инженерийн хангамжийн эх үүсвэрүүд байрлах дахин төлөвлөж хөгжүүлэх үйлдвэрийн гол бүс.

Баруун өмнөд бүс. Хотын шинэ төв байрлах орон сууц, олон нийтийн барилга байгууламж бүхий голлох суурьшлын шинэ бүс.

Баруун хойд бүс. Хотын шинэ дэд төв байрлах гэр, нам давхрын сууцны хорооллуудаас бүрдэх сайжруулсан тохиол гэр сууцны хорооллын бүс.

Зүүн бүс. Хотын шинэ дэд төв байрлах шинэжлэх ухаан, өндөр технологийн үйлдвэрлэл, нам, дунд давхрын орон сууцны хорооллууд, олон нийтийн барилга байгууламж бүхий дахин төлөвлөж хөгжүүлэх голлох суурьшлын бүс.

Хойд бүс. Хотын шинэ дэд төв байрлах гэр, нам давхрын сууцны хорооллуудаас бүрдэх сайжруулсан тохиол гэр сууцны хорооллын бүс.

Шинэ бүс. Хотын шинэ дэд төв байрлах, олон нийт, орон сууцны хорооллуудаас бүрдэх шинээр төлөвлөж барилгажуулах суурьшлын шинэ бүс.

ТАНИХ ТЭМДЭГ

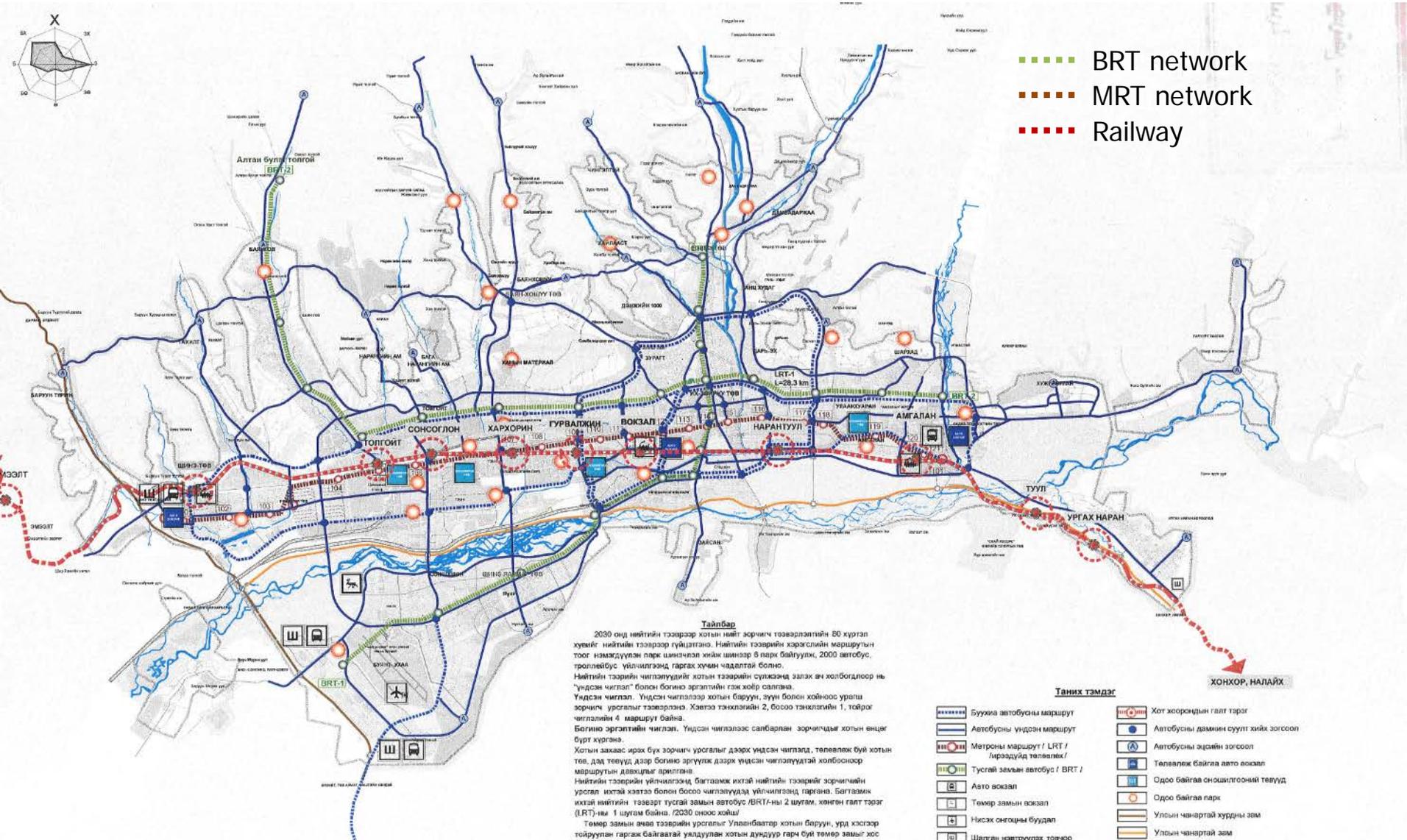
- Гол гудамж зам
- Хотын төв
- Хотын дэд төв

ХОТ ТӨЛӨВЛӨЛТИЙН БҮС

- Төв бүс..... 1657.8 га
- Зүүн бүс..... 3143.1 га
- Хойд бүс..... 3712.2 га
- Баруун хойд бүс..... 2994.3 га
- Баруун -1 бүс..... 1895.5 га
- Баруун-2 бүс..... 2000.1 га
- Баруун өмнөд бүс..... 3529.2 га
- Шинэ бүс..... 4759.7 га

№	Бүсүүдийн нэр	Бүгд талбай	2010 он						2020 он						2030 он						
			Мянган өрх		Мянган хүн		Үүнээс		Мянган өрх	Мянган хүн	Үүнээс		Гэр сууцны хороолол		Мянган өрх	Мянган хүн	Үүнээс		Гэр сууцны хороолол		
			Өрх	Хүн	Өрх	Хүн	Өрх	Хүн			Өрх	Хүн	Өрх	Хүн			Өрх	Хүн	Өрх	Хүн	
I	Зүүн бүс	3,143.1	43.5	163.8	13.3	48.4	30.2	115.4	53.8	199.2	31.8	117.7	22.0	81.5	66.7	240.0	65.2	234.6	1.5	5	
II	Төвийн бүс	1,657.8	63.1	239.5	46.1	166.7	17.0	72.8	75.3	278.5	69.8	258.3	5.5	20.2	78.9	276.8	76.9	276.8	-	-	
III	Баруун-1 бүс	1,895.5	58.8	239.9	41.4	164.4	17.3	75.5	62.4	230.7	47.6	178.1	14.8	54.6	68.5	246.7	68.5	246.7	-	-	
IV	Баруун-2 бүс	2,000.1	13.7	52.4	13.7	52.4	-	-	21.2	78.4	21.2	78.4	-	-	18.8	67.7	18.8	67.7	-	-	
V	Баруун өмнөд бүс	3,529.2	11.8	49.0	1.1	4.3	10.7	44.7	22.9	84.5	16.4	60.7	6.5	23.9	40.6	178.4	49.6	178.4	-	-	
VI	Шинэ бүс	4,759.7	4.0	19.8	-	-	4.0	19.8	11.5	42.6	7.0	25.9	4.5	16.7	19.3	89.5	13.5	48.6	5.8	20	
VII	Баруун хойд бүс	2,864.3	28.7	127.3	0.6	2.4	28.1	124.9	33.0	122.0	0.5	1.9	32.5	120.1	31.3	112.5	1.3	4.5	30.0	108	
VIII	Хойд бүс	3,712.2	40.9	166.3	-	-	40.9	166.3	53.9	198.6	1.0	3.7	52.9	195.9	57.9	208.4	8.9	32.0	49.0	178	
НИЙТ ДҮН			24,136.9	264.3	1,058.1	116.1	438.7	148.2	619.5	333.9	1,236.6	195.3	722.8	138.6	512.8	388.9	1,400.1	302.6	1,089.3	86.3	310

Public transport network of Master plan 2030



- - - BRT network
- - - MRT network
- - - Railway

Тайлбар

2030 онд нийтийн тээвэр хотын нийт зорчигч тээвэрлэлтийн 60 хүртэл хувийг нийтийн тээвэр гүйцэтгэнэ. Нийтийн тээврийн хэрэгслийн маршрулын тоог намагдүүлэн парк шинэчлэл хийж шинээр 8 парк байгуулж, 2000 автобус, троллейбус үйлчилгээнд гаргах хүчин чадалтай болно. Нийтийн тээврийн чиглэлүүдийг хотын тээврийн сүлжээнд залгах ач холбогдлоор нь "үндсэн чиглэл" болон богино эргэлтийн гэж хоёр салгав. Үндсэн чиглэл: Үндсэн чиглэлээр хотын баруун, зүүн болон хойноос урагш зорчигч урсгалыг тээвэрлэнэ. Хэвтээ тэнхлэгийн 2, босоо тэнхлэгийн 1, тойрог чиглэлийн 4 маршрулу байна. Богино эргэлтийн чиглэл: Үндсэн чиглэлээс салбарлан зорчигчдыг хотын өндөг бүрт хүргэнэ. Хотын заххаа ирэх бүх зорчигч урсгалыг дээрх үндсэн чиглэлд, төлөвлөж буй хотын төв, дэд төвүүд дээр богино эргүүлж дээрх үндсэн чиглэлүүдтэй холбоосор маршрутын давхцыг арилгана. Нийтийн тээврийн үйлчилгээнд багтаамаж ихтэй нийтийн тээврийг зорчигчийн урсгал ихтэй хэвтээ болон босоо чиглэлүүдэд үйлчилгээнд гаргана. Багтаамаж ихтэй нийтийн тээвэрт тусгай замын автобус /BRT-ны 2 шугам, хөнгөн галт тэрэг (LRT)-ны 1 шугам байна. /2030 оноос хойш/ Төмөр замын ачаа тээврийн урсгалыг Улаанбаатар хотын баруун, урд хэсгээр тойруулан гаргаж байгаагай улаануулан хотын дундуур гарч буй төмөр замыг хос болгож, хэвтээ чиглэлийн зорчигч урсгалыг хөнгөвчлөх зорилгоор Эмээлт-Аргалант, Улаанбаатар, Налайх чиглэлийн хөнгөн галт тэрэгийг үйлчилгээнд бий болгоно. Зогсоолуудыг зорчигчийн их байх цэгүүд дээр зөвхөө хэлбэрээр байгуулж босоо чиглэлд богино эргэлтийн автобус, бусад нийтийн тээврийн хэрэгслийн үйлчилгээтэй холбоно.

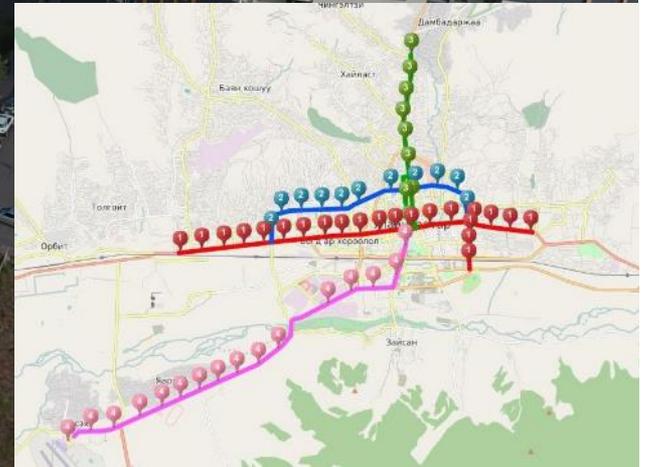
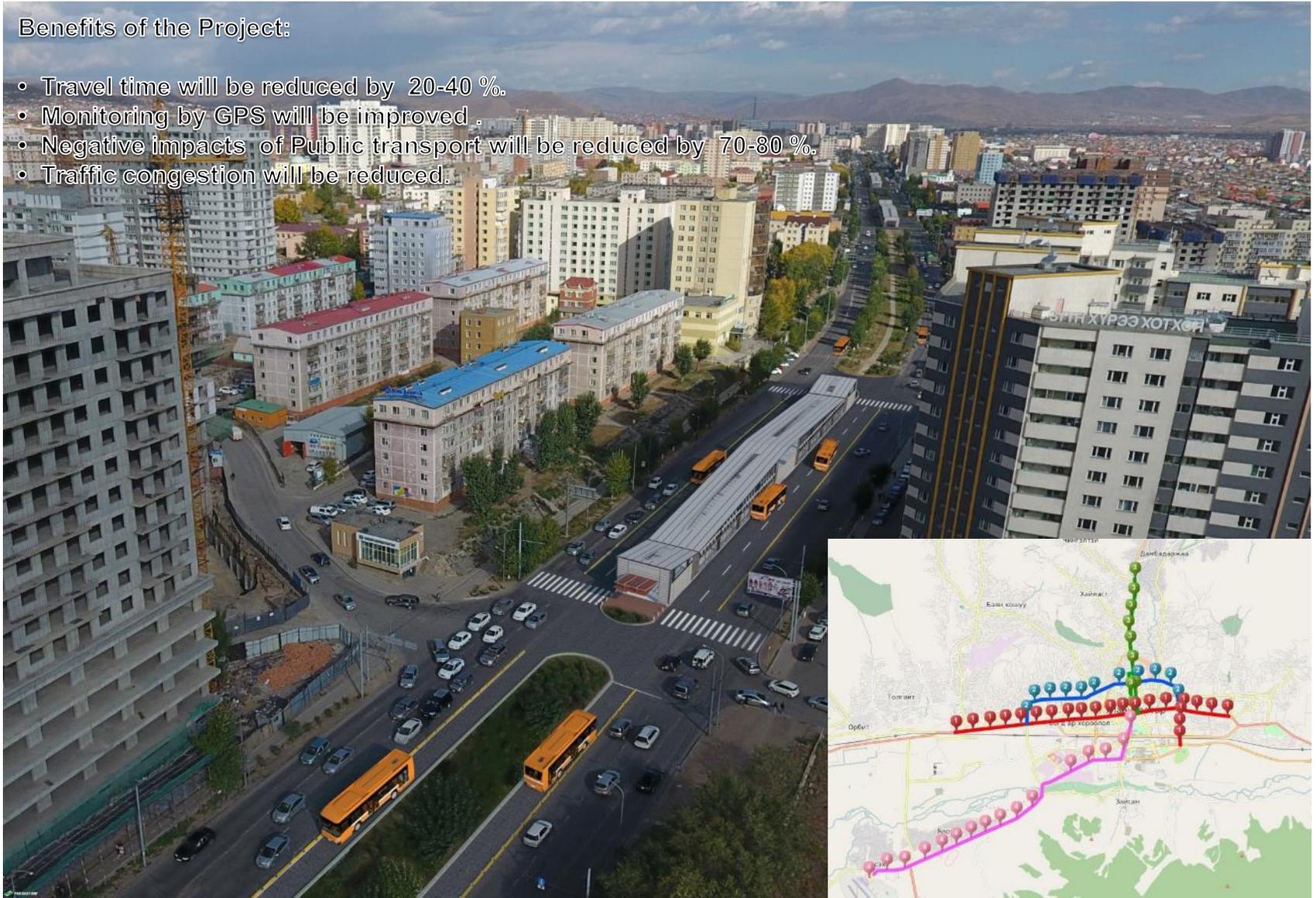
Таних тэмдэг

- | | | | |
|--|--|--|-------------------------------------|
| | Буухиа автобусны маршрут | | Хот хоорондын галт тэрэг |
| | Автобусны үндсэн маршрут | | Автобусны даамин суулт хийж зогсоол |
| | Богино эргэлтийн чиглэл | | Автобусны эцсийн зогсоол |
| | Метроны маршрут / LRT / Иргэдийд төлөвлөх/ | | Төлөвлөж байгаа авто вокзал |
| | Тусгай замын автобус / BRT / | | Одоо байгаа оношилгооны төвүүд |
| | Авто вокзал | | Одоо байгаа парк |
| | Төмөр замын вокзал | | Улсын чанартай хурдны зам |
| | Нисэх онгоцны буудал | | Улсын чанартай зам |
| | Шалган нэвтрүүлэх тэмцээ | | |

BRT project in Ulaanbaatar city (4 phases)

Benefits of the Project:

- Travel time will be reduced by 20-40 %.
- Monitoring by GPS will be improved .
- Negative impacts of Public transport will be reduced by 70-80 %.
- Traffic congestion will be reduced.



BRT in Ulaanbaatar city



Strategies to Shift towards more sustainable modes

Barriers/Challenges

- Increasing number of private second hand vehicle imported.
- Mixed use of vehicles with Right and Left hand steering
- Road vehicles in use are very obsolete. 60% of vehicles registered are more than 6 years old

Initiatives, pilot projects, major policies or programmes

- The Municipality decided to restrict private cars by their plate numbers digit in downtown area of Ulaanbaatar from 8 a.m. to 8 p.m.
- The Municipality also approved School bus project

Plan to carry out in next year (2017-2018)

- Above restriction procedures will be continued in coming years.
- A School bus project will be developed and implemented in Ulaanbaatar city.
- Restriction measures on use of vehicles with Right hand steering will be taken by increasing import tax imposed on them

Cross-cutting strategies

air quality and noise standards

Barriers/Challenges

- enforcement problem of applicable standards

major policies or standards

- MNS 5013:2009 Permitted limit and methodology of measurement of petrol engine automobile in emission;
- MNS 5014:2009 Permitted limit and methodology of measurement of diesel engine automobile in emission;
- MNS 0216:2006-Diesel fuel. Technical requirements;
- MNS 17.5.1.21:1992 Transport noise standard and its methodology of measurement

Plan to carry out in next year (2017-2018)

- to increase hybrid fuel use in vehicles and encourage low fuel consumption cars and public transport
- to introduce “Eco” label on road vehicles
- to improve monitoring of vehicle fuel quality
- to change public transport buses to CNG.

Conclusion

- The EST Goal is important for Mongolia as guidance in EST planning to achieve SDG up to 2030 by conducting research and development on environmentally-sustainable transport;
- For most of the Goals in implementing the Bangkok 2020 Declaration, some progress had been taken from 2015 to 2017.

Thank you for your kind attention!