

**УНАДАГ ДУГУЙГААР ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНД ОРОЛЦОХ ЭРХ ЗҮЙН  
ЗОХИЦУУЛАЛТЫН АСУУДАЛ, ГАДААДЫН ЗАРИМ ОРНЫ ТУРШЛАГА  
(Мэдээлэл лавлагаа)**

*Ц.Норовдондог, Ө.Мөнхтунгалаг, Г.Чулуун*

Улсын Их Хурлын гишүүн Ж. Батзандангийн 2014.3.04 -ний өдрийн 10/1379 тоот албан бичгээр ирүүлсэн захиалгын дагуу нийгэм эдийн засгийн байдлаараа Монгол Улстай төстэй болон дэлхийн өндөр хөгжилтэй улс орнуудад,

- 1) унадаг дугуйгаар замын хөдөлгөөнд оролцох эрх зүйн зохицуулалт;
- 2) автозам, явган<sup>97</sup> замын байгууламжийн дэргэдэх дугуйн зам;

ямар байдаг, тухайн асуудлуудыг шийдэж ирсэн арга туршлага, онцлогийн талаар лавласан хууль санаачлагчийн<sup>98</sup> хүсэлтээр энэхүү сэдэвчилсэн лавлагаа мэдээллийг бэлтгэв.

Авто зам, гудамж замын зохион байгуулалт, түүн дээрх хөдөлгөөний нийтлэг дэгийн асуудал нь хүний нийгмийн хөгжил дэвшил, хотжилтын хурдцыг дагаад бараг 100 шахам жилийн тэртээгээс даяаршиж эхэлсэн, тэгэх шаардлагад хамгийн түрүүнд арга буюу өртсөн, эрх зүйн талаасаа олон улсын түвшиндээ бусдаас “хавьгүй илүү” зохицуулагдаж [туршигдаж] ирсэн сэдэв юм. “Замын хөдөлгөөний тухай болон замын дохио тэмдгийн тухай” олон улсын Венийн конвенци (1968) -д Монгол Улс 1997 онд нэгдэн орсон ба тэдгээрийг 1998.12.19 –ний өдрөөс дагаж мөрдсөн.

Манай улсад авто замыг болон замын байгууламжийг барих, засварлах, арчлах, хамгаалах, ашиглах, санхүүжүүлэх харилцааг “Авто замын тухай” хуулиар, унадаг дугуйгаар замын хөдөлгөөнд оролцох харилцааг “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль”, “Замын хөдөлгөөний дүрэм”-ээр тус тус зохицуулдаг.

Монгол Улсын замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын хангах тухай хууль тогтоомж нь Венийн [дээрх] конвенциуд, тэдгээрийн нэмэлт болж гарсан 1971 оны “Европын хэлэлцээр”-ийн агуулгад үндсэндээ нийцдэг, нийцсэн байх учиртай. Тиймээс, унадаг дугуйгаар замын хөдөлгөөнд оролцох эрх зүйн асуудал нь олон улсын түгээмэл эрх зүйгээр нэгэнт зохицуулагдчихсан гэж хэлж болно. Харин гэрээ конвенцийн хэрэгжүүлэлтийн шатан дахь гадаадын туршлага, үйл ажиллагааг бодлогоор зохицуулах арга хандлагын онцлог талд ялгамж их байдаг.

Хэрэглэгчийн эрэлт хэрэгцээг хангасан унадаг дугуйн замын оновчтой сүлжээ, чанартай дэд бүтэц бүрдүүлэх (бүтээн байгуулах) ажил асуудал улс орнуудын хувьд өөрийн өвөрмөц ялгагдах онцлогтой, “нийтлэг нэгдсэн стандартгүй” явж иржээ.

Манай лавлагааны агуулга, “Дугуйтай зорчигчийн орчин нөхцлийг эрх зүйн болон зам байгууламжийн норм норматив талаас нь ханган бүрдүүлэх зарим асуудал” (А), “Унадаг дугуйгаар замын хөдөлгөөнд оролцохыг дэмжих бодлого, гадаадын туршлага (В) гэсэн 2 хэсгээс бүрдэв. Мэдээллийн А) хэсгийг Тамгын газрын судалгааны албаны ажилтан, судлаач Г. Чулуун, В) хэсгийг судлаач, референт Ө. Мөнхтунгалаг боловсруулж, Тамгын газрын Судалгаа, шинжилгээний хэлтсийн дарга д-р. Ц. Норовдондог хянасан болно.

\* \* \*

<sup>97</sup>Нэр томьёог захиалагчийн дурдсанаар авав.

<sup>98</sup>УИХ –ын гишүүн Ж. Батзандан, албан бичиг, №10-1379, 2014.3.04;

**А. ДУГУЙТАЙ ЗОРЧИГЧИЙН ОРЧИН НӨХЦӨЛИЙГ ЭРХ ЗҮЙН БОЛОН ЗАМЫН БАЙГУУЛАМЖИЙН НОРМ НОРМАТИВ ТАЛААС НЬ ХАНГАН БҮРДҮҮЛЭХ ЗАРИМ АСУУДАЛ**

1. Нэр томьёоны зарим асуудал (Унадаг дугуй, унадаг дугуйн зам гэж юу вэ, унадаг дугуйгаар зорчигч гэж хэн бэ?)

Хууль тогтоомж, гэрээ конвенцид дурдсанаар, “дугуйтай яваа хүн” нь,

- [унадаг дугуйтай хүн замын зорчих хэсгээр болон замын бусад бүрдэл хэсгээр явж байгаагаас үл хамааран] замын хөдөлгөөнд оролцогч, зам ашиглагч;
- [унадаг дугуйтай хүн буугаад дугуйгаа хөтөлж явах тохиолдолдоо] явган зорчигч;
- тээврийн хэрэгсэл эзэмшигч; (унадаг дугуй нь механикжсан бус тээврийн хэрэгсэл юм)
- тээврийн хэрэгслийн жолооч; юм.

Замын хөдөлгөөний тухай Венийн конвенцид зааснаар “автомашин .. унадаг дугуй зэрэг тээврийн хэрэгсэл жолоодогч, мөн, замаар мал тууж, ердийн хөсөг хөтөлж яваа хүн”-ийг «жолооч» гэж үздэг.

Тээврийн хэрэгслээр зорчиход зориулсан зурвас газрыг “зам” ухагдахуунаар илэрхийлнэ. Цардмал замын хоёр талын шороон зурвас, явган хүний зам (ялангуяа гадаадын зарим оронд, явган хүний зам, дугуйн зам цугтаа байх нь элбэг), тусгаарлах зурвас ч “зам” ойлголтын хүрээнд багтана. Эндээс, дугуйн [зориулалтын] зам нь авто замын нэг бүрдэл хэсэг мөн гэж ухварлах бололцоо бүхий харагддаг.

Явганаар болон дугуйгаар .. тээврийн хэрэгслээр зорчигчид нь замын хөдөлгөөний дүрмийг биелүүлж, хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үүрэгтэй. Монгол улсын хууль тогтоомжид “дугуй унаад явахыг” дугуйгаар зорчих, явганаар явахыг-явганаар зорчих .. гэх зэргээр бичиглэсэн нь бусдын жолоодож яваа тээврийн хэрэгсэлд “дайгдаж яваа [өөр] зорчигч”-ийн “зорчигч”-той үгийнхээ хувьд дуудлага ижилсчихээд, уншихад утгын зарим ойлгомжгүй байдал үүсгэх явдал гардаг.

Замын хөдөлгөөний тухай Венийн конвенцийн нэр томьёоны тодорхойлолтууд манай хууль тогтоомжийн өгүүлэмжээс нэлээн өөр. Тэнд дурдсанаар, жишээ нь, “зам” нь “гудамж замын хөдөлгөөнд нээлттэй зурвас газар” бөгөөд “зорчих хэсгийн зах” унадаг дугуйн зориулалттай гэсэн байна. Монголд, улсын чанартай авто замын зурвас газрын [нийт] өргөн 100 м., орон нутгийн чанартай авто замын зурвас газрын өргөн 60 м. байна гэж хуульд заасан.

Захиалагчийн албан бичигтээ тухайлж дурдсан “явган замын байгууламж”-ийн тухай тогтсон тодорхойлолт манай хууль тогтоомжийн агуулгад төдийлэн тааралддаггүй. Харин, Автозамын тухай хуульд “модон ба төмөр, төмөр бетон, чулуун бусад гүүр, гүүрэн гарц, усны хоолой, авто замын хөдөлгөөнд зориулсан газар доогуурх гарц, хонгил, ус зайлуулах шуудуу, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах зориулалттай авто замын зурвас газарт байгаа бусад бүтээцийг замын байгууламж” гэж үзэх тухай заалт бий.

Өмнө дурдсан “явган замын байгууламж” гэдгээр явган хүний зам (тротуар) –ыг хэлсэн гэж үзсэн. “Явган замын байгууламжийн дэргэдэх дугуйн зам” гэсэн нэр өгүүлэмжийг ойлгохдоо тротуартай дугуйн замыг [хоорондоо зайтайгаар эсхүл зурагт үзүүлсэн маягаар, зайгүйгээр] зэрэгцүүлэн барьсан объект (велодорожка) –р төсөөлөв. Бас “дугуйн трас зам”, дугуйн жим (велотропа), дугуйн эгнээ (велополоса), дугуйн замын сүлжээ, унадаг дугуйн хөдөлгөөн, унадаг дугуйн дэд бүтэц, унадаг дугуйн туризм, дугуйн соёл (нийтийн хэрэглээний түвшин) ... гэсэн олон тодорхой ойлголтууд үйлчилдэг. “Олимпийн

велотрасс” гэвэл мэдээж дэлхийн шилдэг тамирчдын бэлтгэл уралдааны [цөөнхийн, тусгай] зориулалттай байх жишээний.

Хууль тогтоомжид зааснаар “автозам” нь зөвхөн автомашин явах зориулалттай объект биш юм. Манай автозамын тухай хуульд замыг [зөвхөн] автотээврийн хэрэгсэл зорчиход зориулан барьдаг мэт [ойлгогдохоор] заасныг ч нягтлах учиртай. “Авто зам” гэсэн тодорхойлож дотор “дугуйн зам (эгнээ)” ухагдахуун орж багтаж явдаг. Энэ байдал нь авто замын зорчих гадна талаар буюу тротуарын дэргэд “дугуйн [тусдаа] зам” барьж байгуулахад саад болдоггүй. Автозам дээрх хөдөлгөөний нягтрал, нөхцөл зэргээс үүдэн дугуйн зам (зорчих хэсгийн гадна талд) тусдаа байх эсэхийг тухайн орон газар нутгийн онцлогтой уялдуулан шийдэж зохицуулдаг арга туршлага түгээмэл байна.

Янз бүрийн нөхцөл шалтгаанаас болоод дугуйн соёл нэвтрээгүй .. хөгжиж амжаагүй нийгэмд сэдэвчилсэн асуудлыг тухайлан авч ярих нэр томьёо цэгцрээгүй, системчдэгдээгүй байдаг бөгөөд энэ нь эрх зүйн зохицуулалтыг хийхэд зарим бэрхшээл үүсгэх боломжтой. Нэр томьёоны дотроо цэгц бүхий хүрээ (систем) чухал. Жишээ нь, дугуйн зам, дугуйн эгнээ нь хэдийгээр “дугуйн дэд бүтэц”-ийг нөхцөлдүүлэгч, “дугуйн сүлжээ”-ний эрх тэгш бүрдэл хэсгүүдийн зөвхөн нэр бүхий 2 объект боловч хоорондоо зарчмын тэс өөр зөрүүтэй ойлголтууд юм.

- а) Монгол Улсын стандарт (Дугуйтай зорчигчийн зам, MNS 5683 : 2006, ангилалтын код-93.080.10)-аас ...

Автозамын байгууламжийн стандартын хүрээнд Дугуйтай зорчигчийн зам барьж байгуулах жишиг үзүүлэлтийг Стандартчилал хэмжилзүйн үндэсний төвөөс 2006 онд боловсруулж батлан, 2007.01.01-нээс мөрдсөн. Энэ стандартын ээлжит үзлэг 2017 онд болно. (Шаардлагатай гэж үзвэл улсын стандартыг хугацаанаас нь өмнө хянаж боловсронгуй болгох асуудал нээлттэй) Хот суурин газарт дугуйтай зорчигч чөлөөтэй, аюулгүй, бусдад саадгүйгээр зорчих нөхцөлийг бүрдүүлэхийн тулд боловсруулсан уг стандартаар “явган хүний болон автомашины зам дээр хийгдэх (барих) дугуйгаар зорчих эгнээ (зурвас), дугуйн замын өргөний норматив хэмжээг тогтоожээ.

Дээрх стандартын техникийн шаардлагад,

- Дугуйтай хүний зорчих орон зайн өргөн 1.0 м. байна. Дугуйтай хүний зорчих хоорондын зайн өргөнийг дугуйгаар зорчигчийн эзлэх цэвэр зай болон 2 хажуугийн чөлөөт зай (гарч болох саадыг тойрох) -г оролцуулан тооцдог.
- Явган хүний зам дээрх дугуйтай зорчигчийн эгнээ нь хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдийн зорчих хөдөлгөөнд саад учруулахааргүй байна;
- Явган хүний замаар дугуйтай хүн зорчих тохиолдолд явган хүний замын нийт өргөн 3.0 м.-ээс багагүй байна;
- Автомашины зам дээрх дугуйтай зорчигчид зориулсан эгнээ нь дугуйтай хүний хажуугаар өнгөрөх тээврийн хэрэглэлийн хөдөлгөөнөөс тусгаарлагдсан, шилжилт хөдөлгөөн хийх нөхцөлийг хангасан өргөнтэй байна; гэж заасан.

Автомашины зам дээрх дугуйтай зорчигчдод зориулсан эгнээг автомашин зорчих зурвас, зогсоол зэргээс ялгаж тэмдэглэнэ. Тэмдэглэгээ нь дугуйтай зорчигчийн явах эгнээний хязгаарыг заасан тасархай ба үргэлжилсэн цагаан шугам, дугуйны зурган дүрс байж болно. Мөн дугуйтай зорчигч явах эгнээний хучлага нь автомашины зорчих хэсгийн хучлагаас өнгөөр ялгагдаж болно, тэмдэг тэмдэглэгээг замын хөдөлгөөний дүрэмд нийцүүлэн байршуулна. Дугуйтай зорчигчид зориулсан эгнээг автомашины зогсоол болон автозамын хашлагийн хооронд хийхийг хориглодог.

Монгол Улсын стандартад заасан ёсоор, хот суурин газарт дугуйн замыг барихдаа доорх үзүүлэлтийг мөрдөнө. Үүнд:

**а) Дугуйн замын өргөн**

	<i>Орон нутгийн хот</i>	<i>Нийслэл хот</i>	<i>Цэцэрлэгт хүрээлэн, амралт зугаалгын бүсэд</i>
Дугуйн замын шаардлагатай өргөн [м.]	2.0	3.0	3.5
Дугуйн замын зөвшөөрөгдөх өргөн [м.]	1.5 - 2.0	2.0 - 3.5	3.0 - 4.0

**б) Дугуйтай хүний зорчих эгнээг хязгаарлах зураасан тэмдэглэгээгүй замын I эгнээний өргөн**

	<i>Дугуйтай хүний зорчих эгнээг хязгаарлах зураасан тэмдэглэгээгүй замын 1 дүгээр эгнээний өргөн [м.]</i>	
1. Автомашины эгнээ		
• Моторт тээврийн хэрэгслэлийн хурд [км/ц.]	60	80
• Шаардлагатай хэмжээ [м.]	4.2	4.5
• Зөвшөөрөгдөх хэмжээ [м.]	4.0 - 4.5	4.2 - 5.0
2. Автомашины зогсоолтой зэрэгцээ эгнээ		
• Моторт тээврийн хэрэгслэлийн хурд [км/ц.]	60	80
• Шаардлагатай хэмжээ [м.]	4.5	4.8
• Зөвшөөрөгдөх хэмжээ [м.]	4.3 - 4.8	4.5 - 5.3

**с) Автомашины зам дээрх дугуйтай зорчигчид зориулсан эгнээ**

	<i>Дугуйтай зорчигчид зориулсан эгнээний өргөн [м.]</i>		
Моторт тээврийн хэрэгслийн хурд [км/ц.]	40-60	60 - 80	80 - 100
Зөвшөөрөгдөх хэмжээ (шинэ зам барих үед), [м.]	1.0-1.25	1.25 - 1.50	1.5 - 2.0
Зөвшөөрөгдөх хэмжээ (замыг шинэчлэн засах үед), [м.]	1.0 - 1.5	1.5 - 2.5	2.0 - 3.0

**д) Автомашины зогсоол ба дугуйтай зорчигчид зориулсан эгнээ**

	<i>Автомашины зогсоол ба дугуйтай зорчигчдод зориулсан эгнээний өргөн [м.]</i>	
Моторт тээврийн хэрэгслийн хурд [км/ц.]	60	80
Зөвшөөрөгдөх хэмжээ (шинэ зам барих үед), [м.]	4.0	4.5
Зөвшөөрөгдөх хэмжээ (замыг шинэчлэн засах үед), [м.]	3.7-4.5	4.0-4.7

Дашрамд тэмдэглэхэд, дээрх үзүүлэлтүүдийг тооцоолж гаргасан Стандартчилал, хэмжилзүйн үндэсний төв нь олон улсын стандартчиллын байгууллагын жинхэнэ гишүүн бөгөөд үйл параметр нормчлон тогтоох ажиллагааныхаа хүрээнд гадаадын холбогдох жишиг туршлагыг судалж, улсын стандартын төсөл боловсруулах ажлыг төрийн болон төрийн бус байгууллагуудтай хамтран хэрэгжүүлдэг. Улсын стандартын төсөл боловсруулах ажлыг тус төв нь техникийн хороодоороо дамжуулан гүйцэтгэдэг. Техникийн хороогоор дэмжигдсэн стандартын төсөл нь Стандартчилал, хэмжилзүйн Үндэсний Зөвлөлийн тогтоолоор батлагдаж, улмаар улсын хэмжээнд хүчин төгөлдөр болдог.

**е) Дугуйн замын хэлбэр, төрөл**

“Дугуйн зам” нь хэдийгээр стандарчилагдсан, олон улсын гэрээ конвенциор баталгаажсан нэр томьёо, объект мөн боловч түүний оршин бүх хэлбэр төрлийг дотор нь тодорхой

шинжүүдээр нь ангилан төрөлжүүлж, хооронд ялгамжтай авч үзсэн байдал төдийлэн түгээмэл биш байна. Дугуйн зам доорх (Хүснэгт 1 -ийг үзнэ үү) төрөл хэлбэртэй байдаг. Үүнд:

Хүснэгт 1

Дугуйн замын орших хэлбэр**	Авто зам, явган замаас ангид орших дугуйн зам	Авто зам дээр орших дугуйн зам (эгнээ)	Явган зам дээр орших дугуйн зам (эгнээ)				
			Авто зам, явган замын аль алинаас тусдаа	Тусгаарласан тэмдэглэгээтэй	Холимог хөдөлгөөнтэй	Тусгаарласан тэмдэглэгээтэй	Холимог хөдөлгөөнтэй
Дугуйн замын дотоод төрөл	Авто замын зорчих хэсэгтэй зэрэгцээ	Явган замтай зэрэгцээ	Авто зам, явган замын аль алинаас тусдаа	Тусгаарласан тэмдэглэгээтэй	Холимог хөдөлгөөнтэй	Тусгаарласан тэмдэглэгээтэй	Холимог хөдөлгөөнтэй
Төрлийн код*	C	B	A	E	G	D	F

Энд,

C	Авто замын зорчих хэсэгтэй зэрэгцээ, гэхдээ түүнтэй нийлээгүй байрлалтай;
B	Авто замын дэргэдэх явган замтай зэрэгцээ байрлалтай;
A	Авто зам, явган замын аль алинаас нь тусдаа байрлалтай;
E	Авто замын зорчих хэсэг дээр орших, гэхдээ тусгаарласан тэмдэглэгээтэй;
G	Авто замын зорчих хэсэг дээр орших ба тусгаарласан тэмдэглэгээгүй;
D	Явган замтай нийлсэн (хамтдаа) тусгаарласан тэмдэглэгээтэй;
F	Явган замтай нийлсэн (хамтдаа, холимог хөдөлгөөнтэй);
*	Дугуйн замын хэлбэр төрөлд харгалзах кодыг үсгийн дарааллаар эрэмбэлсэн. Эрэмбэд, хэрэглэгчийн аюулгүй байдлыг хангах байдлыг нь тооцсон болно;
**	Дугуйн зам дээрх хөдөлгөөний урсгал замын хөдөлгөөний дүрмийн зарчмыг дагана, дугуйн замын төрөл хэлбэр нэг нь нөгөөдөө чөлөөтэй шилжинэ;

Дугуйн замыг барих (төлөвлөх) -даа дурдсан хэлбэр төрлөөс сонголт хийнэ. Замын төрлийг тухайлан сонгохдоо уг замын дэргэд (байгаа болон үүсэх) орчин (авто зам) -ны хөдөлгөөний нягтралыг харгалзан норм норматив тогтоодог жишиг бий.

Доорх матриц (Хүснэгт 2)-д, дугуйн зам тавих төлөвлөх үед “замын төрлийн сонголт” хэрэглэдэг Англи улсын зарим норматив үзүүлэлтийг тусгав. Англид, дугуйн замыг барих төлөвлөхдөө түүний зэргэлдээ орших авто зам дээрх хөдөлгөөний нягтрал, автомашины потокийн (урсгалын) хурдыг үндсэн үзүүлэлт болгож авдаг байна. Хөдөлгөөний нягтрал багатай автозамд дугуйчдад зориулсан тусгай зам шаардлагагүй гэж үзнэ.

## Хүснэгт 2.

Дугуйн замыг хэлбэр төрлийг автозамын хөдөлгөөний ачаалал (нягтрал, потокийн хурд)-аас хамааруулан сонгоход хэрэглэх матриц

[А, В, С, D, E, F, G нь өмнөх хүснэгтэд дурдсан дугуйн замын хэлбэр төрлийг илтгэх код болно]			Автозам дээрх автомашины потокийн урсгалын хурд			
			бага	багаавтар	дунд зэрэг	өндөр
			30 [км/ц.]	30-50 [км/ц.]	50-60 [км/ц.]	60 [км/ц.] - аас дээш
Хөдөлгөөний интенсив үзүүлэлт [автомашинны тоо/цаг]	маш өндөр	400, түүнээс дээш	Е эсхүл С	Е эсхүл С	Е эсхүл С	С
	өндөр	300 - 400 (оргил ачааллын үедээ 800 - 1000)	Е	Е	Е эсхүл С	С
	дунд зэрэг	100 - 300 (оргил ачааллын үедээ 300 - 800)	Е эсхүл G	Е эсхүл G	Е эсхүл С	С
	бага	50 - 100 (ачаалал ихтэй үедээ 150 - 300)	G	G	Е эсхүл С	Е эсхүл С
	маш бага	50, түүнээс бага	G (тэмдэглэгэ эгүй)	G	G	Е эсхүл С

Дугуйн замын эгнээний өргөнийг хэмжих арга авто замынхтай ижил. Потокийн урсгалын хурд 60 [км/ц.] -аас дээш үзүүлэлттэй авто зам дээрх дугуйтай зорчигчид зориулсан эгнээ (Е төрлийн замын тухайд) -ний өргөн 1.5 м. –ээс бага байж болохгүй. Мөн, автомашин явах эгнээний өргөн 3 м. –ээс бага байх тохиолдолд түүн дээр, дугуйн замын зориулалтаар эгнээ тусгаарлахыг “боломжгүй” гэж үздэг. Дугуйн замыг зориулалтаар нь, нийтийн, хүүхдийн, аялал - экскурсийн, эмчилгээ - зугаалгын, спорт - уралдааны гэж ангилах ба тэдгээр харгалзах чанарын шаардлага нь өөр байна.

## Жишээ дүрс



Зурагт, D төрөл (хэлбэр)-ийн дугуйн замыг үзүүлжээ

Дугуйн замын тэмдэг тэмдэглэгээний тухайд, өмнө дурдсанчлан, “Дохио тэмдгийн ..” олон улсын тусдаа конвенцтэй. Улс орон болгон дураараа элдэв зураас тэмдэг зохиож нэвтрүүлээд байх боломж хязгаарлагдмал талдаа байдаг. Гэхдээ шаардлагатай тохиолдолд, замын хөдөлгөөний дүрмээрээ өөрийн (нутгийн) онцлогт тохирсон, жишигт нийцэх хэлбэр дизайн бүхий [тухайлсан, зарим] тэмдэг тэмдэглэгээ үүсгэн хэрэглэх боломж бийг зарим орны жишээ туршлага нотолдог.

ОХУ-д Замын хөдөлгөөний шинэ дүрмээ 2014.01.01-нээс<sup>99</sup> мөрдсөн. Дүрэмд зааснаар, замын хөдөлгөөний дэг зөрчсөнийг автоматаар бүртгэдэг замын хэсэгт, энэ тухай мэдээлэх зориулалтын ийм тэмдэг тавина. Энэ тэмдгийг 2013.7.01 –нээс хэрэглэж эхэлсэн. Мөн, унадаг дугуйтай зорчигч, нийт хөдөлгөөнд оролцогчид зориулсан (энд үзүүлсэн) зарим нэмэлт тэмдгийг шинээр хэрэглээнд оруулах шийдвэрийн төслийн талаар хэлэлцэж байжээ.

#### 4. Олон улсын «Вело-Сити» Бага хурал, Севиль<sup>100</sup> [ба] Брюсселийн харти (2011)

Европын дугуйн холбоо, Севиль хотын захиргаа 2011 онд ВелоСити бага хурал зохион байгуулж тусгай харти тунхаглаж, Лейпцигийн олон улсын тээврийн форумд оролцогч орнуудын зам тээврийн сайд нарт хандсан юм. Олон улсын практикт “харти” нь заавал биелүүлэх үүрэг хүлээлгэдэггүй, уриалсан утга агуулгатай, гэрээ декларац талдаа харилцан ойлголцол хамтын ажиллагааны (эрхзүйн, чухал) баримт бичиг юм.

Севилийн харти-д, Лейпцигийн тээврийн форумд оролцогч орнуудын Зам тээврийн сайд нараас “унадаг дугуйн тээвэр” -ийн ашиг тус тооцсон тодорхой томъёолол бүхий 15 давуу талыг хүлээн зөвшөөрөхийг хичээнгүйлэн хүссэний дотор,

- a. хэрэглэгчдэд олдоц хүртээмжтэй чанараараа унадаг дугуй нь “хотол түмний унаа” байх бололцоотой;
- b. хэрэглээний өртөг зардал багатай;
- c. иргэдийн нийгмийн статусыг ялгаанаас үл хамаарах түгээмэл хэрэглээтэй;
- d. иргэдийн эрүүл мэндийг дэмжих, хөдөлгөөний дутагдлаас сэрэмжлүүлэх чадвартай;
- e. [бусад тээврийн хэрэгслийг бодвол] байгаль орчинд ямарваа хорт нөлөөгүй;
- f. дуу чимээгүй;
- g. [хэрэглээний нөхцөлийг нь бүрдүүлж хангасан тохиолдолд, харьцангуй] осол авааргүй;
- h. Замын түгжрэлийг бууруулах чиглэлд үйлчилдэг, зай талбай бага эзэлдэг;
- i. унадаг дугуйн прокатын систем нь нийтийн тээвэрт бодитой дэмжлэг болдог;
- j. унадаг дугуйн хөдөлгөөн нь хотын гудамж талбайг оршин суугчдад илүү дотно эеэргүү болгодог;
- k. хараат бус байх чанараараа бусад тээврийн хэрэгслээс илт давуу;
- l. Унадаг дугуйн төрөлжсөн дэд бүтцэд шаардагдах зардал харьцангуй бага;
- ... байдгийг онцлон дурдсан байв.

Мөн, энэхүү Севилийн тунхгаас 2 жилийн өмнө европын нэр бүхий 23 хот “ВелоХарти”-д нэгдсэн. Унадаг дугуйг дэмжих Брюсселийн хартид гарын үсэг зурсан хотууд “өөрийн дотоодод” унадаг дугуйн хатуу дэд бүтцийг санхүүжүүлэх үүрэг хүлээжээ. Гадаадын улс оронд “унадаг дугуйн төлөө” хөдөлгөөн эрч хүчтэй байна. Тивийн дугуйн нийгэмлэг, түүнд багтсан 37 орон Европын холбоондоо, холбооны гишүүн улсуудад, мөн тэдгээрийн муж бүрдлүүдэд хандаж, ойрын 10 жилдээ багтаан унадаг дугуйг бүх нийтийн хэрэглээ болгох уриалга гаргаж идэвхтэй үйл ажиллагаа өрнүүлж байна.

Тодотгож дурдахад, унадаг дугуйн хэрэглээ соёлыг хөгжүүлэх төлөвшүүлэхэд тээврийн сайдуудыг үүрэг нөлөөг чухалчилсан нь анхаарал татах аспект мөний зэрэгцээ, уг асуудалд

<sup>99</sup>ОХУ-ын Засгийн газрын тогтоол, №1176, 2013.12.17, хавсралт;

<sup>100</sup>испанийн;



холбогдох засаг төрийн алба тушаалтны жагсаалт энд хавьгүй өргөн байх бололцоотой. Дугуйн туризмыг хөгжүүлэх гэвээс Аялал жуулчлалын сайд, дугуйн инфраструктур бий болгох зорилтод Дэд бүтцийн сайд, бодлого төлөвлөлт хэрэгжилтийн талаасаа бүх шатны Засаг дарга нар, эрхзүйн дэмжлэг бүрдүүлэх чиглэлдээ хууль санаачлагчийн г. м. шийдвэр гаргагчдын харилцан ойлголцол, хамтын ажиллагааны хүчин чармайлт чухал гэж үздэг.

## 5. “Дугуйн зам” хөгжүүлэх, дугуйн соёл төлөвшүүлэх бодлого зохицуулалтын зарим асуудал

- а) [Манайхтай] газарзүйн байршил, байгаль цаг уурын орчин нөхцөл ойролцоо БНХАУ-ын Шинжаан уйгурын өөртөө засах орны [нэг] аймгийн төв, сая дөхсөн хүн амтай Кашгар нь эдүгээ “унадаг дугуйнаасаа салсан хот”-ын нэг бол-жээ. Саяхан, 2007 онд кашгарчууд “бүгд” дугуй зай-далж хэргээ бүтээдэг байв. Хэдхэн жилийн дараа буюу буюу 2013 онд тэнд дугуйтай хүн үндсэндээ “бараг үзэгдэхээ байсан”-ыг харсан хүн харьцуулан бичсэн байна. Ард түмний аж байдал дээшилсэн, техникийн хөгжил .. технологи нэвтэрч наалдац нь нийгэмд улам бүр хүртээмжтэй болохын хирээр хүмүүс тэнд “унаарын морио юүлж”, урьдын дугуйчид хуйгаараа мопедчин, мотоциклчин, стукер<sup>101</sup>-чин, цахилгаан стукерчин болж хувирчээ. Энэ нь, кашгарынхан “унадаг дугуйг унахын тулд унаагүй”, зөвхөн ажлаа бүтээх амьдралаа залгуулах анхдагч хэрэгслийн нэг гэж үзэж, эхний ээлжинд түүгээр хөл дүүжилж байсныг харуулах мэт. Ийм маягийн “хэрэглээний чанарын шилжилт”-ийн зураг вьетнамд ч давтагдсан нь илүү эртний түүх юм.

Европ зүгийн хэрэглэгчийн “унадаг дугуйг харах өнцөг” үүнээс их өөр. Европын соёл дугуйн хэрэглээний соёлоороо ч хэзээнээсээ евро “стандарттай”, хүмүүс нь ч дугуйн хэрэглээ, биеийн хөдөлгөөнийг тэтгэсэн өвөрмөц зөв философ (сэтгэлгээний тавил) -тай гэж хэлж болохоор аж. Үүнийг тодотгох чиглэлд судлаачдын бичсэн тэмдэглэсэн зүйлд чухамхүү энэ “философ” гэсэн үг хэллэг түгээмэл хэрэглээтэй байв.

Монгол сэтгэлгээний нийтлэг тавил [энэ тохиолдолд] дээрх жишээнээс зарчмын ялгаатай. Менталитет талаасаа монгол хүнийг эз дийлсэн сэтгэхүйтэй гэх нь бий. Үүний уршаар, замын хөдөлгөөнд оролцогч машинтай хүн нь мотоциклтай хүнийг өчүүхэн багад тооцно, мотоциклтон нь өөрийхөө ээлжинд дугуйтай хүнээ өт хорхойн дайны бодно. Хүн бүр өөрийгөө дээд тэнгэрээс заяат хэмээн сэтгэж дор бүрнээ хоорондоо ил далд мөчөөрхөлцөнө. Ерөнхий ухамсрын төвшний нэг нь нөгөөгөө бүх юман дээр давах гэсэн өвөрмөц эл байдал, бусад зарим бодит хүчин зүйл (цаг агаар .. г. м.) -ийн хамтаар, бидэнд өнөөг хүртэл дугуйн соёлыг зохих ёсоор хөгжүүлэх төлөвшүүлэх бололцоо олгоогүй юм. Үүнийг бид өөрчлөх ёстой, бас боломжтой. Үр дүнд хүрэх олон арга зам бий. Зарим улс орон тусдаа бие даасан хууль батлан хэрэгжүүлэх чиглэлд ажиллаж байна.

- б) Дугуйн замын хувьд, бид үндсэндээ бүхнийг тэгээ<sup>102</sup> эхлэх нь. Улаанбаатарчуудын хувьд 1 хүнд ногдох дугуйн замын урт, 1 оршин суугчид ногдох дугуйн зогсоолын хүртээмж, 1000 хүнд ногдох унадаг дугуйн тоо .. гээд өнөөгийн ба хожмын байдлаа тодорхойлоод төсөөлөөд гаргахихсан бодит үзүүлэлт алга. Хэзээнээсээ байгаагүй дэлгэрээгүй юм гэдэг олон зовлонтой. Унадаг дугуйгаар таксийн үйлчилгээ хүртэл эрхэлж болдогийг нийт маасын хэмжээндээ ер төсөөлөхгүй байна. “Унадаг дугуй” гэсэн орчуулгын болхи нэрийг ч өөрчилж болно. Таарсан сайхан нэр-үг эрхбиш олдох байх.

<sup>101</sup>Жишээ болгож, скутерийн сүүлийн үеийн нэг загварын техникийн тодорхойлолтыг үзье. Үүнд:

Модель	- Япон, Honda NSC50R 2013
Хөдөлгүүр	- 4 такт, 49 см <sup>2</sup>
Шатахуун зарцуулалт	- 100 км –т, 2 л.
Жин	- 105 кг

<sup>102</sup>Монголын дугуйн спортын үүсэл хөгжил эртний түүхтэй, одоогоос 60 жилийн тэртээ монголчууд олон улсын дугуйн аялал зохиж байсан. Энд дугуйн спортын биш .. дугуйн зам сүлжээний талаар өгүүлж байгаа болно.



- с) Дугуйн замын тухай ярихдаа, эхлээд, унадаг дугуйгаар юу шийдэхээр эрмэлзэж байгаагаа сайтар тунгаамаар санагддаг. Асуудлыг харах аспект олон хувилбартай. Замын түгжрэл бууруулах, зай зам бага эзэлдэг тээврийн хэрэгсэл .. талаас нь харж зохицуулах тохиолдолд шийдэл нэг өөр, дугуйтай аялал, дугуйн спортын төрлийг хөхиүлэн дэмжиж шинэ шатанд гаргах гэж байгаа бол бас нэг өөр байх бололцоотой. Нийтийн тээврийн альтернатив вариант, хямд төсөр хэрэглээ, ард нийтийн амьжиргааны дэмүүрэг болгох гэж зорьж байгаа бол кашгар, вьетнамын туршлагаар, иргэдээ өөр эрэмбийн 2 дугуйт руу “хандуулсан” шийдвэр ч чухал байж мэднэ. Энэ тохиолдолд дугуйн зам яригдахгүй талдаа. Гэхдээ, монголын “унадаг дугуйтай зорчигч” –ийн тоог бага ч болов нэмэх аливаа ажил бодлогын хэрэгжилт бүхэн нийгэмд алсын эерэг үр нөлөөтэй нь эргэлзээгүй юм.
- д) “Хүмүүс дугуйн дээр хэзээ суудаг вэ” гэсэн дэлхийн туршлага бидэнд чухал. Энэ чиглэлд хүн төрөлхтний туулж ирсэн нийтлэг зүй тогтлыг харахад, нийгмийн хөгжлийн төвшин шийдвэрлэх нөлөөтэй нь ил байна. Хөгжлийн түвшин бодит хэмжүүртэй. Үүнээс гадна байгаль цаг уурын талаасаа “зөөлөн өвөл” шаардана. “Зөөлөн өвөл”-ийн асуудал нь энд “өвөл дугуй унах”-аас өөр зүйл юм. Үүгээр, тухайн улс орны “дугуйн жилийн хэрэглээний баримжаа” ерөнхийдөө тодорхойдогддог. Энэ өнцгөөс нь харвал “монголд дугуйг цаг агаар нь унуулдаггүй юм” (халуун хүйтэн, салхи шороо, агаарын бохирдол, халтиргаа хуурайшилт) гэж хэлж болно. Дугуйн дэд бүтцийг хөгжүүлэхээс өмнөх хүчин зүйлсийн тухайд байдал нэг иймэрхүү.

Нийгмийн хөгжлийн төвшин нийтийн тээврийн хөгжлөө нөхцөлдүүлдэг. Нийтийн тээвэр зохих ёсоор хөгжөөгүй улс оронд хүмүүс унадаг дугуй унах “дургүй” талдаа. Яагаад гэхээр, нийтийн тээврээр дугуйгаа зөөх нөхцөл боломж олдоггүйтэй холбоотой юм. Унадаг дугуй хүнд өдөр тутмын унаа болохоос гадна бас өдөр тутмын “ачаа тээш” болдог нэмэлт онцлогтой. Хадгалах газар шаардана, тээвэрлэх унаа шаардана. Энэ нь түүний үндсэн “дутагдал” юм. Хөгжил дорой нийгэмд худал хулгай их. Өмчөө алдах аюул хүмүүсийг бас дугуй унуулдаггүй. Гадаадын улс орнууд энэ тал дээр төлбөртэй төлбөргүй боловсон зогсоол, хадгалах терминал, зориулалтын сейф .. өргөн хэрэглэдэг.

Унадаг дугуйн дэд бүтэц гэдэг нь зөвхөн түүний замын тухай асуудал биш юм. Илүү өргөн агуулгатай. Унадаг дугуйн соёлд, хүмүүсийн зам дээрх найрсаг харилцааны .. буюу, тэс “өөр төрлийн дэд бүтэц” ч хэрэгтэй байдаг. Хамгийн “бий болгоход хэцүү” зүйлийн нэг нь манайд чухамхүү энэ байх магадлалтай. (Холбогдох зарим онцлогийг өмнө дурсан болно)

- е) Өмнөх «d» хэсэгт дурдсан “нөхцөлдүүлэгч хүчин зүйлс” -ийн аль нь ч манайд биелээгүй бөгөөд тэдгээрийн зарим нь “хэзээ ч хангагдахгүй” шинжтэй болохыг тэмдэглэхгүй байхын аргагүй. ОХУ-д Унадаг дугуйн хөдөлгөөний тухай хууль (төсөл) нийгмийн зүтгэлтнүүдийн уйгагүй хүчин чармайлтаар шийдвэр гаргах түвшинд 10 шахам жил яригдсаар байгаа хирнээ эцэслэн батлагдахгүй яваад байгаа нь энд дурдсан нөхцөлдүүлэгч хүчин зүйлсийн учир холбогдолтой байх магадлалтай юм.

ОХУ-д “Унадаг дугуйн хөдөлгөөн ба унадаг дугуйн тээврийн тухай” хуулийн төсөл (2013.5.17) боловсруулалтын шатандаа явж буй. Төслийн шатандаа байгаа хуулийн төсөл нийт 10 бүлэгтэй, 53 зүйл заалттай. Нэг бүлэг нь “Дугуйн зам” гэсэн сэдэвтэй, дэлгэрэнгүй агуулгатай. Хуулийн төслийг анх 2006 оны хавар санаачилсан, боловсруулалтын шатандаа 10 шахам жил болж байгаа, хуулийн нэр ба хуулийн төслийг хамаарах Байнгын хороо нь удаа дараа өөрчлөгдсөн, батлагдаж “амжаагүй” яваа болно.

## **В. УНАДАГ ДУГУЙГААР ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНД ОРОЛЦОХЫГ ДЭМЖИХ БОДЛОГЫН ЗАРИМ АСУУДАЛ, ГАДААДЫН ТУРШЛАГА (ХБНГУ-ын жишээн дээр)**

Герман улс орчин үеийн тээвэр, нийгмийн асуудлыг шийдвэрлэхэд унадаг дугуйгаар замын хөдөлгөөнд оролцохыг дэмжихэд чиглэсэн бодлогыг үндэсний ба орон нутгийн түвшинд идэвхтэй хөгжүүлж байгаа улс юм.

Судалгааны сэдвийн хүрээнд авто замын барилга байгууламж барих, унадаг дугуйгаар замын хөдөлгөөнд оролцох харилцааг зохицуулсан 1952 онд баталсан Замын хөдөлгөөний тухай хууль /Road Traffic Act, 1952/<sup>103</sup>, Авто замын хууль /Road Law/, Холбооны, Тээвэр, Барилга, Хот байгуулалтын яамнаас хэрэгжүүлж буй “Үндэсний дугуйн хөтөлбөр 2020” /National Cycling Plan 2020/<sup>104</sup> зэрэг холбогдох эрх зүйн баримт бичгийн хүрээнд судаллаа.

### **Унадаг дугуйн байгууламж барьж, байгуулах**

Унадаг дугуйн дэд бүтцийг төлөвлөх, барьж байгуулах бүхий л үйл ажиллагаа нь хот, суурин газрын хөгжлийн зорилтуудтай нийцсэн, аюулгүй зорчих үндсэн зарчмуудыг хангаж, «Унадаг дугуйн байгууламжийн стандартын шаардлага», «Замын хөдөлгөөний дүрэм» зэрэг норм стандартыг төлөвлөлтийн үед онцгойлон авч үздэг байна.

Төлөвлөлтийн үед нэгдсэн улсын дугуйн сүлжээний зураглалын дагуу унадаг дугуйн байгууламжийн зураг төслийг гаргах бөгөөд бүс нутаг, дүүрэг, орон нутгийн авто замын барилгын ажил хариуцсан эрх бүхий байгууллагууд гүйцэтгэдэг. Мөн түүнчлэн дугуйчдад зориулсан /pedelec зай цэнэглэх, унадаг дугуйн түрээс, моторт тээврийн хэрэгслийн угаалга, гар завсар/ зэрэг үйлчилгээг харгалзан үзэх ёстой.

2002 оны 4 сарын 24-ний өдөр Холбооны засгийн газраас баталсан “Үндэсний дугуйн хөтөлбөр, 2002 - 2012” /National Cycling Plan 2002 - 2012/ -ийн хүрээнд Холбооны, Тээвэр, Барилга, Хот байгуулалтын яамны харьяа унадаг дугуйн үндэсний хөтөлбөр хэрэгжүүлэх чиг үүрэг бүхий /Cycling office/ байгуулагдсан нь нэгдсэн улсад хөтөлбөрийн хэрэгжилтийг ханган ажиллах бүтэц бий болсон. Тус хөтөлбөр нь 2012 онд хэрэгжиж дууссан бөгөөд унадаг дугуйн байгууламж өргөтгөх, шинээр барих ажилд 32 сая евро зарцуулжээ. 2013 оноос Үндэсний дугуйн хөтөлбөр 2020 хэрэгжиж эхэлсэн.

Унадаг дугуйн хөтөлбөр хэрэгжүүлэх чиг үүрэг бүхий байгууллага нь унадаг дугуйн тээврийн төлөвлөлтийн журамд бодлого, үзэл баримтлалыг түгээн дэлгэрүүлэх, унадаг дугуйн төсөл хөтөлбөрүүдийн гэрээ, хэлэлцээр байгуулах зэрэг үйл ажиллагааг зохион байгуулна. Хөтөлбөрийн үйл ажиллагааны хүрээнд,

- олон нийтэд сурталчилах, дугуйчдын ашиг сонирхлыг төлөөлөх;
- Байгаль орчин, эдийн засгийн хөгжлийн асуудлаар шинэ санаа, ойлголтыг бий болгох;
- Замын хөдөлгөөнд оролцогчдод замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах чиглэлээр дэмжлэг үзүүлэх;
- Унадаг дугуйгаар замын хөдөлгөөнд оролцогчдын оролцоог нэмэгдүүлэх;
- Унадаг дугуйн байгууламжийн орчин үеийн шинэ шийдлийг дэмжих; зэрэг үйл ажиллагааг эрхлэн явуулна.

Өнөөдрийн байдлаар тус улсад нийт хүн амын 80 хувь нь унадаг дугуй эзэмшиж, хот суурин газарт замын хөдөлгөөнд оролцогчдын 17 хувь, хөдөө орон нутагт 10 хувь нь унадаг дугуйгаар зорчдог байна. Үндэсний унадаг дугуй 2020 хөтөлбөрийн хүрээнд унадаг дугуйгаар замын хөдөлгөөнд оролцогчдыг 20 хувьд хүргэх, томоохон хотуудыг унадаг дугуйн хот болгон хөгжүүлэх чиглэлээр зорилт тавьж, олон төрлийн төсөл, хөтөлбөрүүдийг үр дүнтэй хэрэгжүүлж байна.

<sup>103</sup>Road Traffic Act, 1952, <http://agc.gov.ms/>

<sup>104</sup>National Cycling Plan 2002-2012, [http://www.nationaler\\_radverkehrsplan.de/](http://www.nationaler_radverkehrsplan.de/)

**Унадаг дугуйн замын тэмдэг, тэмдэглээ, замын хөдөлгөөнд оролцох зохицуулалт**

Ерөнхийдөө төв замууд нэг урсгалдаа автобусны, автомашины, дугуйны, явган хүний гэсэн 4 замаас бүрдэнэ. Явган хүний зам дагуу шар өнгийн хээтэй чулуун хавтан байх бөгөөд энэ нь хараагүй хүмүүст зориулсан зам юм. Харин унадаг дугуйн зам ихэвчлэн улаан хүрэн өнгөтэй байдаг. Хотын барилга, байгууламжийн гадна талбайд тухайн байгууламжийн хөдөлгөөний нягтралаас хамааран том жижиг дугуйн зогсоолууд байдаг.

Замын хөдөлгөөний тухай хуулийн 42, 74 дүгээр хэсгийн /Road Traffic Act, 1952, BICYCLE ORDER - Section 42, BICYCLE REGULATIONS - Section 74/ Унадаг дугуйн замын тэмдэг, тэмдэглэгээ тавих, замын хөдөлгөөнд оролцох эрх зохицуулалтаас авч үзье. Тус журмаар замын хөдөлгөөнд дараах 3 төрлийн унадаг дугуйг зорчиж, 10-50 км/цагийн хурдтай явахыг зөвшөөрнө. Тэдгээрт,

- Унадаг дугуйн дугуйны өргөн хамгийн багадаа 630 мм, жин 12 кг -аас хэтрэхгүй,
- Цахилгаан унадаг дугуй (E- Bikes ) 400 ватт.
- Уулын дугуй

**Дугуйн чиргүүл, дуут дохио өгөх, гэрэлтүүлэг, тоормос**

Хүн тээвэрлэхээс бусад зориулалтаар ашиглах бөгөөд 80 см өргөнтэй, жин нь 60 кг-аас хэтрэхгүй байна. Унадаг дугуй дуут дохио сэрэмжлүүлэг өгөх хонхоор тоноглогдсон байх, хөдөлгөөний урсгалыг гүйцэж түрүүлэхээс өмнө сэрэмжлүүлэг өгөх, зориулалтын тоноглогдсон хонхноос бусад ямар нэгэн дуут дохио өгөх хэрэгслээр /шүгэл, түгшүүр зарлах/ хориглоно. Шөнийн цагаар унадаг дугуйгаар замын хөдөлгөөнд оролцохдоо урд хэсэгт цагаан өнгийн, ард хэсэгт улаан өнгийн гэрлийг тод харагдаж байхаар байрлуулна.

**Унадаг дугуйн замын тэмдэг, тэмдэглэгээ, замын дохио**

Замын дохио, тэмдгийн тухай 1949 оны Женевийн конвенцэд нэгдэн орж олон улсад нэгэн адил тэмдэг, дохио ашиглана. Явган зорчигч болон дугуй, моторт дугуйгаар замын хөдөлгөөнд оролцож байгаа хүмүүс гэрлэн дохион гарцан дээр зам хөндлөн нэвтрэх зориулалт бүхий товчийг дарснаар тухайн урсгалын ногоон гэрэл асна. Хэрэв дарахгүй бол хэн нэгэн ирээгүй учраас автомашины хөдөлгөөн байнгын ногоон гэрэлтэйгээр үргэлжилнэ. Замын хөдөлгөөнд оролцож чиглэлээ өөрчлөх тохиолдолд гар дохио өгөх ёстой.

**Хориглох зүйл, торгууль**

- Замын хөдөлгөөнд унадаг дугуйгаар оролцох үедээ согтууруулах ундаа хэрэглэсэн бол 800-5900 €,
- Гэрэлтүүлэггүй унадаг дугуйгаар зорчиход - €20,
- Зориулалтын бус замаар зорчвол €10- € 20 хүртэл,
- Мансууруулах бодис хэрэглэсэн үедээ замын хөдөлгөөн оролцсон бол 800 - €3700,
- Гар утас ашиглахыг хориглоно.

Герман Улс Европын Холбооны Улсын унадаг дугуй сонирхогчдын нэгдсэн холбооны гишүүнчлэлтэй улсуудын нэг бөгөөд унадаг дугуйн спорт, аялал жуулчлал хамтран хөгжүүлж байна. Унадаг дугуй сонирхогчдын клуб, унадаг дугуйн академи, төрийн болон төрийн бус байгууллагууд олон байдаг.

\*\*\*

**АШИГЛАСАН МАТЕРИАЛ**

- Road Traffic Act, 1952, <http://agc.gov.ms/wp-content/uploads/2010/02/roadtrafficact.pdf>;
- National Cycling Plan 2002-2012,
- <http://www.nationaler-radver-kehrspln.de/en/neuigkeiten/news.php>;