

Батлав. БОАЖЯ-ны Ерөнхий шинжээч  
..... П. Цогтсайхан



Шүүмж хийсэн: БОАЖЯ-ны шинжээч

..... *Батбаяр*

---

**Ховд аймгийн аймгийн Жаргалант,  
Буянт сумдын нутаг дэвсгэрт байрлах  
"ХОВД НИСЭХ БУУДАЛ, ШАТАХУУНЫ  
АГУУЛАХ" төслийн  
Байгаль орчны нөлөөллийн нарийвчилсан  
үнэлгээний нэмэлт тодотголын тайлан**

---

Тайланг боловсруулсан:

"Эхмонголын байгаль" ХХК-ийн захирал

*С. Түмэннаст*  
УЛААНБААТАР ХОТ  
ЭХ  
МОНГОЛЫН  
БАЙГАЛЬ  
ХХК  
1115212037

С. Түмэннаст

Танилцсан:

"Ховд" нисэх буудлын дарга



Г. Жаргал

Улаанбаатар хот  
2019 он

Батлав. БОАЖЯ-ны Хүрээлэн буй орчин, байгалийн нөөцийн удирдлагын газрын дарга

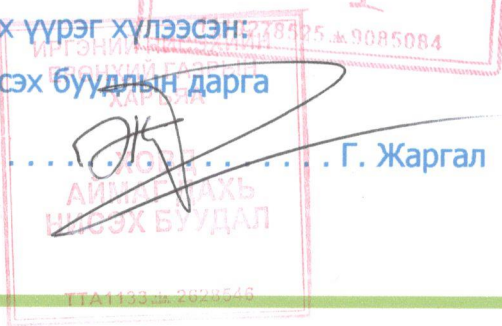
..... П. Цогтсайхан



Зөвшөөрч хэрэгжүүлэх үүрэг хүлээсэн:

"Ховд" нисэх буудлын дарга

..... Г. Жаргал



---

**Ховд аймгийн аймгийн Жаргалант, Буянт сумдын нутаг дэвсгэрт байрлах "ХОВД НИСЭХ БУУДАЛ, ШАТАХУУНЫ АГУУЛАХ" төслийн 2020-2024 оны БАЙГАЛЬ ОРЧНЫ МЕНЕЖМЕНТИЙН ТӨЛӨВЛӨГӨӨ**

---

Боловсруулсан:

"Эхмонголын байгаль" ХХК-ийн захирал

..... С. Түмэннаст



Улаанбаатар хот  
2019 он

## ГАРЧИГ

<b>ТЕХНИКИЙН БУС ХУРААНГУЙ</b>	I
<b>1. ҮЙЛ АЖИЛЛАГААНЫ ХҮРЭЭ</b>	I-1
1.1. Салбарыг хөгжүүлэх бодлого, хөтөлбөр	I-1
1.2. Салбарын үйл ажиллагааны зохицуулалт, эрх зүйн орчин	I-4
1.3. Заавал мөрдөх шаардалагатай нийтлэг хуулиуд	I-9
1.4. Байгаль орчны гол хуулиуд	I-17
1.5. Төслийн үйл ажиллагаанд мөрдөх зарим стандартууд	I-32
<b>2. ТӨСЛИЙН ТОДОРХОЙЛОЛТ</b>	II-1
2.1. Төсөл хэрэгжүүлэгчийн тухай товч мэдээлэл	II-1
2.2. Төслийн талбайн байршил, газар ашиглалт	II-2
2.3. Нисэх буудлын үйл ажиллагаа	II-4
2.4. Нисэх буудлын өргөтгөл	II-5
2.5. Нисэх буудлын дэд бүтцийн хэрэгцээ, хангамж, нөөц	II-10
2.6. Хог хаягдал	II-12
<b>3. ТӨСЛИЙН ГОЛ БА БОЛЗОШГҮЙ СӨРӨГ НӨЛӨӨЛӨЛ, ҮНЭЛГЭЭ</b>	III-1
3.1. Үнэлгээнд баримталсан зарчим, үнэлгээний гол онцлог	III-1
3.2. Байгаль орчны бүрдэл хэсэгт үзүүлэх гол сөрөг нөлөө	III-4
3.2.1. Агаар, агаарын чанарт үзүүлэх сөрөг нөлөө, үнэлгээ	III-4
3.2.2. Газар, газрын гадаргад үзүүлэх сөрөг нөлөө, үнэлгээ	III-21
3.2.3. Хөрс, хөрсөн бүрхэвчид үзүүлэх сөрөг нөлөө, үнэлгээ	III-25
3.2.4. Гадаргын усанд үзүүлэх нөлөө, үнэлгээ	III-28
3.2.5. Газрын доорх усанд үзүүлэх нөлөө, үнэлгээ	III-30
3.2.6. Ургамал, ургамлан нөмрөгт үзүүлэх нөлөө, үнэлгээ	III-32
3.2.7. Амьтны аймагт үзүүлэх гол сөрөг нөлөө	III-35
3.2.8. Тусгай хамгаалалттай газарт үзүүлэх нөлөө	III-38
3.3. Нийгэм-эдийн засагт үзүүлэх нөлөөллийн үнэлгээ	III-40
<b>4. СӨРӨГ НӨЛӨӨЛЛӨӨС УРЬДЧИЛАН СЭРГИЙЛЭХ, БУУРУУЛАХ АРГА ХЭМЖЭЭ, ЗӨВЛӨМЖ</b>	IV-1
4.1. Өмнөх судалгаа, үнэлгээний дүгнэлтүүд	IV-1
4.2. Байгаль орчны бүрдэл хэсгүүдэд үзүүлсэн нөлөөг бууруулах талаар	IV-5
4.2.1. Агаар орчныг бохирдуулах хэмжээг багасгах арга хэмжээний зөвлөмж	IV-5
4.2.2. Газарт үзүүлэх сөрөг нөлөөг бууруулах	IV-7
4.2.3. Усан орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөөг бууруулах зөвлөмж	IV-8

4.2.4. Хөрсөнд үзүүлэх сөрөг нөлөөг бууруулах	IV-8
4.2.5. Ургамалд үзүүлэх сөрөг нөлөөг бууруулах	IV-9
4.2.6. Амьтны аймагт үзүүлэх сөрөг нөлөөллийг бууруулах, арилгах	IV-10
4.3. Нийгмийн хариуцлагыг дээшлүүлэх талаар авах арга хэмжээ	IV-12
<b>5. ТӨСЛИЙН ЭРСДЭЛИЙН ҮНЭЛГЭЭ</b>	V-1
5.1. Байгалийн эрсдэлт үзэгдлүүд	V-1
5.2. Эрсдэлийн үнэлгээний шалгуур ба хамрах хүрээ	V-4
5.3. Үйлдвэрлэлийн осол эрсдэл, түүний нөхцөлүүд	V-12
5.4. Осол, эрсдэлийн үнэлгээ	V-19
5.5. Эрсдэлээс хамгаалахад анхаарах зүйлүүд	V-31
<b>6. ШАТАХУУНЫ ХЭРЭГЛЭЭ, АШИГЛАЛТААС ҮЗҮҮЛЭХ НӨЛӨӨЛӨЛ</b>	VI-1
6.1. ШТМ-ын нөөцлүүр, түүний хэрэглээ, түүнд тавигдах шаардлага	VI-1
6.2. Шатахууны агуулахын ашиглалтаас үзүүлэх сөрөг нөлөө, үнэлгээ	VI-5
6.3. Шатахууны агуулахын сөрөг нөлөөллөөс урьдчилан сэргийлэх, бууруулах, арилгах арга хэмжээний зөвлөмж	VI-13
6.4. Шатахууны агуулахын ашиглалтын болзошгүй осол, эрсдэл	VI-23
<b>ГОЛ ҮР ДҮНГҮҮД БА НЭГДСЭН ДҮГНЭЛТ</b>	1
<b>АШИГЛАСАН НОМ, ХЭВЛЭЛ</b>	4
<b>БАЙГАЛЬ ОРЧНЫ МЕНЕЖМЕНТИЙН ТӨЛӨВЛӨГӨӨ 2020-2024 он</b>	
<b>ХАВСРАЛТУУД</b>	



## ТОВЧИЛСОН ҮГИЙН ТАЙЛБАР

ААНБ- Аж ахуй нэгж байгууллага

ХБХЗ- Хөөрөх буух хөөрөх зурвас

БОТБҮ- Байгаль орчны төлөв байдлын тайлан

БОНЕҮ-Байгаль орчны нөлөөллийн ерөнхий үнэлгээ

БОННҮ- Байгаль орчны нөлөөллийн нарийвчилсан үнэлгээ

БОНХС- Байгаль орчны ногоон хөгжлийн сайд

БОМТ- Байгаль орчны менежментийн төлөвлөгөө

БОАЖС- Байгаль орчин аялал жуулчлалын сайд

БОАЭТЗТБ- Байгаль орчны асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага

ТХГН- Тусгай хамгаалалттай газар нутаг

ЗТБХБ- Зам, тээвэр, барилга хот байгуулалт

ИНЕГ- Иргэний нисэхийн ерөнхий газар

ИНХ- Иргэдийн нийтийн хурал

ГХГЗЗГ- Газрын харилцаа геодези, зураг зүйн газар

МУ- Монгол улс

УЦУОШГ- Ус цаг уур орчны шинжилгээний газар

## ТӨСЛИЙН ТЕХНИКИЙН БУС ХУРААНГУЙ

Төслийн нэр:	"ХОВД" нисэх онгоцны буудал
Төсөл хэрэгжүүлэгч:	ИНЕГ Төрийн өмчит Ховд аймаг дахь салбар Улсын бүртгэлийн дугаар 9013001003 ААНБ-ын регистрийн дугаар 2628546 Салбарын гэрчилгээний дугаар 000004810
Төсөл хэрэгжүүлэгчийн хаяг:	Хан-Уул дүүрэг, 10 дугаар хороо, Буянт-Ухаа, Утас: 976-11-282067 Майл хаяг: <a href="mailto:info@mcaa.gov.mn">info@mcaa.gov.mn</a> Сайт: <a href="https://www.mcaa.gov.mn/">https://www.mcaa.gov.mn/</a>
Төсөл хэрэгжих газрын байрлал	Ховд аймгийн Жаргалант, Буянт сумд

**Нисэх буудал.** Ховд нисэх буудал хөөрч буух зурвас 2 зурвастай бөгөөд нийт 2850 метр урт, асфальтан хучилттай. Иргэний тээврийн [Боинг 737-800](#) онгоц хүлээн авах чадалтай. Мөн нисэх зурвасын аль ч талаас бууж, хөөрч болно. Нисэх буудал нь цагт 50 хүн хүлээн авах хүчин чадалтай хэдий ч одоогоор цагт 100-120 хүнд үйлчилж байна.

Ховд нисэх буудлын өргөтгөлийн зураг төслийг ИНЕГ-ын захиалгаар барилгын зураг төслийн "ЭЗТ" ХХК-д 2017 онд хийж 2018 оны 8 сарын 28-нд Зам Тээврийн Яам болон Зам тээврийн хөгжлийн төвийн 83/2018 тоот магадлалын ерөнхий дүгнэлт гаргасан байна. Төлөвлөлтөөр 2020 он гэхэд нэг сая жуулчин хүлээж авах зорилтын хүрээнд "БОАЖЯ", "Сангийн яам", "Үндэсний хөгжлийн газар" хамтран Өмнөговь, Хөвсгөл, Хархорин болон Ховд, Увс аймагт олон улсын нисэх онгоцны буудал байгуулахаар төлөвлөж байна. Үүнд:

- ❖ Одоо байгаа аэродромын ХБЗ-ны 38.79 мянган м<sup>2</sup> асфальтбетон хучилт, хөөрөх буух хучилттай зурвасны эргэлтийн 4.62 мянган м<sup>2</sup>, тоормослох зурвасны 3.78 мянган м<sup>2</sup> хатуу хучилтыг хуулж шинэчлэнэ.
- ❖ Өргөтгөлийн ажлын хүрээнд аэродромын ХБХЗ-ны хагарлыг засварлах бөгөөд үүнд нийт 600 м урт ХБХЗ-ыг хамруулах бөгөөд хагарлын өргөнийг дараах байдлаар хэмжиж тогтоосон.
- ❖ Аэродромын хамгаалалтын одоо байгаа 6,352.5 м урттай төмөр шонтой хашаа болон 626.5 м урттай модон шонтой хашааг буулгаж оронд нь 6,780.6 м урттай төмөр шонтой, 806.8 м урттай модон шонтой торон хашааг шинээр хийнэ. Шинээр хийсэн торон хашаанд төмөр шонтой 3 торон хаалга гаргахаар төлөвлөсөн.
- ❖ Аэровокзалыг одоогийн аэровокзалаас зүүн хойш болгон шинээр байгуулах бөгөөд зургийг "Алтайн газрын хүч" ХХК-д 2019 онд боловсруулсан. Шинэ аэровокзал нь 2329.5 квад.м талбайд 2 давхар, нийт ашиглалтын талбай нь 4,649.5 м<sup>2</sup> байна.

- ❖ Одоогийн аэровокзалын байгууламжийн зориулалтыг өөрчилж Нисэх буудлын гал унтраах, авран хамгаалах алба, аэродром, газрын үйлчилгээний удирлагын албаны авто гражийн зориулалтаар ашигладаг болно.

**Үйл ажиллагаа ба дэд бүтэц.** Нисэх буудлын цахилгааны хэрэгцээнд 6 кВт эрчим хүч хэрэгтэй ба түүнийг Ховд хотын эрчим хүчний төв станцаас татсан хүчдэлийг нисэх буудлын 260 Квт трансформатораар дамжуулан 380 вольт болгосноор хангадаг.

Одоогийн үйл ажиллагаа явуулж буй нисэх буудлын барилга байгууламж нь 1983 онд ашиглалтад орсон, анх суурилагдсан халаалтын зуух нь хуучирч муудсан тул НР загварын усан халаалтын зуухыг нэмж суурилуулсан байна. Уурын зуухны хэрэгцээнд жилд дунджаар 280-350 тн нүүрс хэрэглэнэ. Одоо ашиглаж байгаа уурын зуухны барилгыг нисэх буудлын өргөтгөлийн үед үргэлжлүүлэн ашиглана.

Ховд аймгийн Ховд хотод үүрэн операторийн Мобиком, Жи-мобайл, Скайтел, Юнителийн 4 сүлжээ идэвхтэй ажиллаж байгаа бөгөөд Нисэх буудлын хувьд өндөр хурдны шилэн кабель, үүрэн холбооны бүх операторын сүлжээнд холбогдсон.

"Ховд" нисэх буудалд нийт 38 хүн ажиллаж, зөвхөн ажиллагсдын хэрэгцээнд гэхэд л жилд ойролцоогоор 273 м<sup>3</sup> ус ашиглаж байна. Нисэх буудлын усны хэрэглээг талбайд байрлах гүний худгаас хангадаг ба цаашид өргөтгөлийн төлөвлөлтөнд одоогийн цэвэр усны худгийг үргэлжлүүлэн ашиглах тохиолдолд Засгийн газрын 2014 оны 12 дугаар тогтоолын дагуу нөхөн төлбөр төлөх шаардлага гарна. Учир нь гүний худаг нь Ховд аймгийн ус хангамжийн ордтой давхцалтай байна.

Ховд аймгийн нисэх буудлын түлшний агуулах нь хэвтээ ил 25м<sup>3</sup> -ын шатахуун нөөцлөх 4 ширхэг сав, тунадас хадгалах хэвтээ 5м<sup>3</sup> -ын 2 ширхэг далд савтай нийт 110м<sup>3</sup> багтаамж савтай, галын усан сан 25м<sup>3</sup> савтай, бүтээгдэхүүний шинжилгээ хийх 5 төрлийн багаж хэрэгсэл лабораторитой, насосны станц, бүтээгдэхүүн ачих, буулгах эстакадтай 2002 оноос одоог хүртэл 17 жилийн турш үйл ажиллагаа явуулж байна.

Ховд аймаг нь "Мянганы зам"-ын хэвтээ тэнхлэгээр Өвөрхангай аймгийн Арвайхээр хотоос Говь-Алтай, Ховдын чиглэлийн автозамаар орон нутгийн үйлчилгээ хийх ба олон улсын чанартай А18 чиглэлээр Арвайхээр-Баянхонгор, Алтай-Ховд чиглэлээр Улаанбаатар хоттой холбогддог байна. Ховд-Улаанбаатар, Улаанбаатар-Ховдын чиглэлд нийт 38 тээврийн хэрэгсэл, хотын дотор нийтийн тээврийн 12 автобус, 150 гаруй такси зорчигчдыг тээвэрлэж, хүнд даацын 120 гаруй тээврийн хэрэгсэл улс, аймаг орон нутагт ачаа тээвэрлэдэг.

**Хог хаягдал.** Нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас дахин ашиглах боломжтой болон боломжгүй хатуу, шингэн хаягдал, мөн уурын зуухны утаа болон үнс, хийн болон аюултай хог хаягдал гарна. Тухайлбал:

- Аэровокзалаас гарах шингэн хаягдлын 100 тн-ийн ёмкостинд хуримтлуулдаг бөгөөд мэргэжлийн байгууллагаар соруулж аймгийн цэвэрлэх байгууламжруу нийлүүлдэг.
- Нисэх буудлын халаалтанд жилд 200 тн нүүрс шатаана гэж үзвэл 24.9 орчин тн хаягдал үнс, 92.66тн дэгдэмхий бодис гарах боломжтой. Тус нисэх буудлын халаалтын уурын зууханд Хөшөөтийн уурхайн нүүрсийг хэрэглэх бөгөөд тус

нүүрсний үнслэг нь 12.25-20.6 хувь, дэгдэмхий бодисын хэмжээ 39.8-50.4 хувийн үзүүлэлттэй байна.

- Мөн нисэх буудлын орчинд энгийн нүхэн 2 жорлон ашигладаг бөгөөд нисэх буудлын шинэчлэлээр цэвэр болон бохир усны нэгдсэн сүлжээнд холбогдсоноор нүхэн жорлонг хэрэглэх шаардлага үгүй болно.

**Байгаль орчны төлөв байдлын үнэлгээ.** Ховд аймгийн Буянт, Жаргалант сумдын нутаг дахь Ховд нисэх онгоцны буудал орчмын бүс нутгийн байгаль орчны төлөв байдлын суурь судалгааг 2019 оны 07 сарын 23-24-ний өдрүүдэд хийж гүйцэтгэснээр дараах нөхцлүүдийг тодорхойлсон байдаг. Үүнд:

- Ховд хотын нутаг дэвсгэр нь уулын бэлээс голын хөндийд шилжих хэсэг бөгөөд өндөржилт 1390-1400 метр, харьцах өндрийн зөрүү 200-350 метр, нутаг дэвсгэрийн өргөн 5-6 км, газрын гадаргуугийн налуу 2-3 град орчим байна. Ховд нисэх буудал нь д.т.д 1442.69-1501.04 м-т байршиж байгаа нь тухайн бүс нутгийн дунджаас доош төвшинд байна. Аэродромын зурваст олон жилийн цэвдэг хөрс илрээгүй. Нисэх буудлын одоо байгаа зурвас нь Баатархайрхан уулын чанх хойно байрлах ба гадаргуу нь тэгшивтэр, ургамлын бүрхэвчээр алаг цоог хучигдсан, гадаргуугийн илэгдэл угаагдлын үйл явц сулавтар явагддаг ба тус бүс нутаг газар хөдлөлтийн 8 баллын бүсэд оршино.
- Ховд аймгийн Засаг даргын 2016 оны 04 сарын 29-ний өдрийн А/199 тоот шийдвэрээр аэродромын орчмын аюулгүйн бүсийг тогтоосон. Тогтоосон бүсэд суурьшлын газар олголт хийхгүй.
- 2018 онд агаарын хүхэрлэг хийн жилийн дундаж агууламж  $0.009 \text{ мг/м}^3$ , нэг удаагийн хамгийн их агууламж  $0.037 \text{ мг/м}^3$ , азотын давхар ислийн жилийн дундаж агууламж  $0.029 \text{ мг/м}^3$ , нэг удаагийн хамгийн их агууламж  $0.078 \text{ мг/м}^3$ , нүүрстөрөгчийн дутуу ислийн жилийн дундаж агууламж  $1.14 \text{ мг/м}^3$ , нэг удаагийн хамгийн их агууламж  $6.58 \text{ мг/м}^3$ , PM10 тоосонцрын жилийн дундаж агууламж  $0.193 \text{ мг/м}^3$ , хоногийн дундаж хамгийн их агууламж  $0.924 \text{ мг/м}^3$  байжээ. Өмнөх оны мөн үетэй харьцуулахад азотын давхар ислийн дундаж агууламж бага зэрэг буурсан, хүхэрлэг хий, PM10 тоосонцрын дундаж агууламж өөрчлөлтгүй, нүүрстөрөгчийн дундаж агууламж бага зэрэг нэмэгдсэн байна.
- Ховд аймгийн Буянт болон Жаргалант суманд байрлах ба гадаргын усны сүлжээ нь Төв азийн гадагш урсгалгүй ай сав Хар нуур-Ховд голын сав газарт багтдаг ба тус бүс нутагт гадаргын усны хамгийн их урсац нь хур борооны улирал буюу 6-8 дугаар сард, зарим жилүүдэд хаврын шар усны үерийн үед ажиглагддаг байна. Ховд нисэх буудлын ашиглалтын талбай нь Ховд гол руу урсацтай нэргүй 3 чиг сайрын ус хураах талбайг дамнан байршсан. Түүнээс гадна нисэх буудлын талбай нь бүс нутгийн гадаргын усан сүлжээний томоохон гол болох Буянт голын гольдролоос 2.5 зайтай байршилтай.
- Нисэх буудлын эзэмшлийн худаг нь Хойд өргөрөгийн  $47^{\circ}57'52.7''$ , зүүн уртрагийн  $91^{\circ}37'37.8''$ -т байрлана. Нисэх буудлын худгийн усны химийн бүрэлдэхүүнээрээ гидрокарбонатын ангийн, кальцийн бүлгийн, 2-р төрлийн, чанарын хувьд нэн цэнгэг буюу ялимгүй эрдэсжилттэй, зөөлөн устай байна. Худгийн усны дээжлэлтэнд хийгдсэн хүнд металлын шинжилгээний дүнг MNS

6148:2010 "Усны чанар. Газрын доорх ус бохирдуулагч бодис, элементийн зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээ" стандарттай харьцуулан үзэхэд Ni, Cd, Zn зэрэг элементүүд стандартаас давсан байжээ.

- Нисэх буудал нь хөрсний тархацаар Монгол-Алтайн хэвшинжид хамаарах бөгөөд Ховд нисэх буудал байршиж байгаа хэсэгт тал хөндийн цайвар хүрэн хөрс ноёлж, түүний ялзмагийн агууламж 25 хүртэл см-ийн гүндээ 0.72-1.38 хувь байна. Тал хөндийн цайвар хүрэн хөрсний механик бүрэлдэхүүнд элсний (1.0-ээс 0.05 мм ширхэглэгтэй) эзлэх хэмжээ 0-5 см-т 77.3 хувийг, тоосны (0.05-ээс 0.005 мм ширхэглэгтэй) хэмжээ 14.3 хувийг, шаврын (0.005 мм-ээс бага ширхэглэгтэй) хэмжээ 8.4 хувийг тус тус эзэлж<sup>1</sup> байгаагаас үзвэл орон нутгийн нөөлөг сахлхины нөлөөнд хөрс хийсэх нөхцөл харьцангуй бага байх боломжтой байна.
- Нисэх буудлын ашиглалтын талбайд цөлөрхөг хээрийн ургамалжилт зонхилж байна. Тус хэвшил нь нисэх буудлаас хойд зүгт тархах бөгөөд үетэн – алаг өвст бүлгэмдэлтэй, тусгагийн бүрхэц 30 %, дундаж ургац 3,3 ц/га байсан ба үетнээс өдлөг хялгана, саман ерхөг, хазаар өвс, алаг өвснөөс Хависгана, арзгар согсоолж, агь, аммоний сэдэргэнэ зэрэг ургамал элбэг арвитай байжээ. Ашиглалтын талбайн тус хэсэгт бэлчээрийн талхагдал дунд зэргийн төвшинд үнэлэгдсэн.
- Ховд нисэх буудал орчимд 2 баг 2 овгийн 3 зүйлийн мөлхөгч, 45 зүйл шувуу, 4 баг 8 овгийн 16 зүйл хөхтөн амьтан нутагшиж байдгаас гадна амьтдаас хамгийн их анхаарал татсан нь шувууд бөгөөд экологийн статусийн шувуудын 19 зүйл нь суурин, 16 зүйл нь нүүдлийн өндөглөдөг, 9 зүйл нь нүүдлийн үедээ дайран өнгөрдөг, 1 зүйл нь өвөл орж ирдэг гэж тэмдэглэсэн байна.

**Нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас үзүүлэх гол сөрөг нөлөө.** Төслийн БОНБЕУ-г БОАЖЯам хийж БОНБНУ-г хийхдээ 2011 оны 07 сарын 20-ны өдөр дүгнэлт гаргаж өгсөн байна. Ерөнхий үнэлгээний дүгнэлтэнд Ховд аймгийн Нисэх онгоцны буудлын үйл ажиллагаанд "Байгаль орчинд нөлөөлөх байдлын үнэлгээний тухай хууль"-ийн дагуу байгаль орчинд нөлөөлөх байдлын нарийвчилсан үнэлгээ хийлгэх шаардлагатай гэж үзжээ.

Үүнээс өмнө 2011 онд байгаль орчны зөвлөх үйлчилгээний Мегас консалтант ХХК хийж БОНБНУ хийж тайлан боловсруулсан байх тул БОННУ-ний одоогийн тайланд өмнөх үеийн судалгааны үр дүнг ашиглаж харьцуулан жишиж өөрчлөлтийг тодорхойлсон. Нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас байгаль орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөөг БОНХСайдын 2014 оны 1 сарын 10-ны өдрийн А-117 тоот тушаалаар баталсан "Байгаль орчны нөлөөллийн үнэлгээ хийх аргачлал"-ын дагуу байгаль орчны бүрдэл хэсгүүдээр үнэлсэн болно. Үүнд:

- Нисэх буудлын эзэмшлийн газар нь газрын нэгдсэн сангийн ангиллаар Улсын тусгай хэрэгцээний газар байх бөгөөд хамгийн ойрын суурьшлын бүс нь нисэх буудлаас 4.5 зайтай байгаа нь нэг талаас нисэх буудлыг цаашид өргөтгөх, үйл

<sup>1</sup> "Эх Монголын байгаль" ХХК, 2019 он, Ховд аймгийн "Ховд нисэх онгоцны буудал" төслийн Байгаль орчны төлөв байдлын үнэлгээ-ний тайлан, х-79



ажиллагааг тэлэх боломж хааттай, нөгөө талаас оршин суугчидтай газрын маргаан үүсгэх таагүй нөхцөл үүсэх магадлалтай байна. Нисэх буудлыг одоогийн байршил дээр 60 гаруй жил, аэрвокзалыг нь 30 гаруй жил ашиглаж байгааг дасан зохицсон гэж үзэж болох боловч Ховд хотын усан хангамжийн орд дотор байршиж буй тул холбогдох хуулийн дагуу арга хэмжээ авах шаардлага гарч байна.

- Төслийн хүрээнд аэродромын үйл ажиллагааны хүрээнд агаарын хөлөг, хөөрөх буух үед, нисэх буудлын цогцолбор дахь уурын зуух галлах үед, нисэх буудлын шатахууны агуулахаас сумлагаа хийх үед агаар хамгийн ихээр бохирдох нөхцөлүүд үүсэх бөгөөд агаарт хүхэрлэг хий, азотын давхар исэл, тоос тоосонцор, үнэрт нүүрс төрөгчид, их хэмжээний дуу чимээ тархана. Агаарын бохирдлын хэмжээ жилдээ  $0.028 \text{ гр/м}^3$  байх нь стандартын хүлцэх хэмжээнээс олон мянга дахин бага юм. Агаарын чанарт үзүүлэх сөрөг нөлөөллийн эрчим нь маш башаас бага зэргийн төвшинд үнэлэгдэж, бохирдлын сарнил бүс нутгийн цаг уурын нөлөөгөөр аяндаа сарних нөхцөлтэй байна.
- Гадаргын урсацыг ашиглахгүйгээс гадна аэродром хөндлөн огтлох 3 нэргүй жижиг сарын урсацыг сувгуур урсган Буянт голд шууд нийлүүлнэ. Энэ нь гадаргын усны нөөц, бохирдолд нөлөө үзүүлэх шалтгаан болохгүй ба Буянт голын бохирдол нь нисэх буудлын үйл ажиллагаатай холбоогүй байна.
- Нисэх буудлын эзэмшлийн худгийн ус нь химийн бүрэлдэхүүнээрээ гидрокарбонатын ангийн, кальцийн бүлгийн, 2-р төрлийн, чанарын хувьд нэн цэнгэг буюу ялимгүй эрдэсжилттэй, зөөлөн ус гэж үнэлэгдэж байгаа ч 2011 оноос хойш худгийн усны чанарын тоон үзүүлэлтүүд ерөнхийдөө ихсэх хандлагатай хувьсан өөрчлөгдсөн ба энэхүү өөрчлөлт нь нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас шалтгаалаагүй байна. Нисэх буудлын усны хэрэгцээг өөрийнх нь эзэмшлийн худгаас хангах бөгөөд  $59.14 \text{ м}^3/\text{хон}$ . Усны хэрэгцээг  $2.3 \text{ л/сек}$  буюу  $198.72 \text{ м}^3/\text{хон}$  ундаргатай худаг хангах бүрэн боломжтой байна. Мөн улирлын чанартай ус хэрэглээ буюу уурын зуухны халаалт эхлэхэд шаардагдах усыг татахад хэрэглээ  $82.34 \text{ м}^3/\text{хон}$  болох ба энэ үед ч мөн адил худгийн усны нөөцөөс хэрэглээгээ хангах боломжтой байна. Гүний худаг нь усан хангамжийн ордтой давхцалтай тул Засгийн газрын 12 дугаар тогтоолын дагуу нөхөн төлбөр төлөх асуудал үүснэ. Цаашид нисэх буудлын барилга байгууламжийг аймгийн төвийн цэвэр бохир усны нэгдсэн шугам сүлжээнд холбосноор аливаа сөрөг нөлөө, эрсдлээс зайлсхийх боломжтой болно.
- Нисэх буудлын барилга байгууламжуудын ашиглалтаас үүссэн нөлөө ихээхэн тогтворжсон ба түүнд дасан зохицсон нь хөрсөнд үзүүлэх дарамт, нөлөөг тогторжуулсан хэдий ч нисэх буудлын өргөтгөлөөр хийх ажлын хүрээнд бага хэмжээний талбайд хөрс хуулж бүтээн байгуулалт хийснээр маш багаас бага зэргийн эрчимтэй сөрөг нөлөөг үзүүлнэ.
- Нисэх хамгаалалтын зурвас доторх ургамалжилттай хэсэг нь байгалийн ургамлан нөмрөгөөс илүү ургацтай байх тул тэнд мэрэгчид олшрон байрших нөхцөл болж, ургамлан нөмрөг нь амьтдын идэш тэжээлд онцгой үүрэг гүйцэтгэх болж ирсэн тул ургамлыг тачирлах, намсгах шаардлага бий болсон

ба ургамалд үзүүлэх төслийн нөлөө маш багаас бага зэргийн төвшинд үнэлэгдэж байна.

- Нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас амьтны аймагт үзүүлэх нөлөө маш багаас их төвшинд үнэлэгдсэн нь байгаль орчны бүрдэл хэсгүүд дотроос хамгийн их эрсдэлтэй зүйл болж байна. Учир нь Агаарын хөлгийн хөөрөх, буух үеийн шувууны эрсдэл ихээхэн ноцтой сөрөг нөлөөнд тооцогдох бөгөөд манай орны хувьд энэ нь ялангуяа сүүлийн жилүүдэд хэд хэдэн давтамжтай болж иржээ. "Ховд" нисэх буудлын тухайд агаарын хөлөг шувуутай мөргөлдсөн тухай мэдээлэл одоогоор алга байна.
- Төслийн талбай орчмын нутаг дэвсгэрт Улсын тусгай хамгаалалттай газар байхгүй, Орон нутгийн тусгай хамгаалалттай 4 газар байна. Үүнээс төслийн талбайд Шарсум, Таван хайрханы булан нэртэй орон нутгийн тусгай хамгаалалттай газрууд хамгийн ойр байрладаг ба салхин доор байршил хамгаалалттай газарт нутагт үзүүлэх сөрөг нөлөөллийн эрчим маш багаас бага зэргийн төвшинд үйлчилж байна.
- Нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас нийгэм-эдийн засагт үзүүлэх сөрөг нөлөө тодорхойлогдоогүй бөгөөд орон нутгийн оршин суугчид нисэх буудлын үйл ажиллагааг өөрсдийнх нь ахуй амьжиргаанд сөрөг нөлөөтэй гэж үзэхгүй байна.

**Эрсдэлийн үнэлгээ.** Нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас үүсэх эрсдэлийг БОАЖСАЙдын 2010 оны 01 сарын 04-ны өдөр баталсан "Байгаль орчинд нөлөөлөх байдлын үнэлгээний аргачилсан заавар"-ын дагуу үнэлсэн бөгөөд эрсдэлийг дараах 3 хүрээнд авч үзсэн болно. Үүнд:

- Байгаль цаг уур, бүс нутгийн физик газар зүйн онцлогоос шалтгаалан үүсэж болох гамшигт эрсдэл нь "Ховд" нисэх буудлын тухайд салхи шуурга, газрын гадаргын мөстөлт, хяруу-хялмаа-цан, газрын чичирхийлэл, үерийн гамшгуудаас шалтгаалах магадал нь нэг бусаас олон дахин давтагдах нөхцөлтэй байна.
- Үйлдвэрлэлийн нөхцөл буюу нисэх буудлын үйл ажиллагааны аюулгүй ажиллагааны үр дагавраас бий болох үйлдвэрлэлийн осол эрсдэл нь хөдөлмөрийн сахилгагаас ихээхэн шалтгаална гэж үзсэн ба уурын зуух болон шатахууны агуулах нь эрсдэлтэй обьектуудад тооцогджээ. Харин эрсдэлийн үнэлгээгээр үйлдвэрлэлийн осол гарах, цахилгааны эх үүсвэр болон дамжуулалт доголдох, гал түймэр гарах, ажлын байрны нөхцөл муудах зэрэг нь эрсдэлийн гол шалтгаан болохоос гадна эрсдэл дагуулах магадлал нь тус бүртээ 5-10 жилд байх нөхцөлтэй гэж тогтоогдсон.
- Шувуунаас үүсэх эрсдэл нь сүүлийн жилүүдэд давтамж ихсэж байгаатай холбоотойгоор нилээд өндөр эрсдэлтэйгээр үнэлэгдэж байгаа. "Ховд" нисэх буудлын хувьд 45 зүйлийн шувуунд эрсдэлийн үнэлгээ хийснээс 32 зүйл шувуу аэродром орчинд тохиолдох магадлалтай байна. Эдгээрээс нөмрөг тас, сохор элээ зэрэг 2 зүйл шувуу маш их, 10 зүйл шувуу их, 10 зүйл шувуу дунд зэргийн, 4 зүйл шувуу бага зэргийн аюултай гэж үнэлэгдсэн.

**Шатахууны агуулах.** "Барилгын норм норматив баримт бичгийн тогтолцоо, Монгол улсын барилгын дүрэм"-ийн хүрээнд ЗТБХБ-ын сайдын 2011 оны 256 дугаар тушаалаар баталсан "Газрын тос, газрын тосны бүтээгдэхүүний агуулахын барилгын технологийн

зураг төсөл”-д зааснаар “Ховд” нисэх буудлын шатахууны агуулах нь 5 дугаар зэрэглэлийн агуулах байна.

“Ховд” нисэх буудлын шатахууны агуулахын байршлыг 17 үзүүлэлтээр үнэлснээс 94.1 хувь нь стандартын шаардлагын бүрэн, 5.9 хувь нь бага зэргийн төвшинд хангаж байна. Стандартын шаардлага хангахгүй байгаа нь:

- Орон сууц, олон нийтийн барилга, гэр хороолол, хатуу түлш хэрэглэдэг зуух бүхий барилгаас алслах зайн шаардлагаас 10м-ээр ойр
- Модон материал, утаслаг бодис, өвс, сүрлийн агуулах болон нүүрс хүлэр задгай асгасан газраас алслах зайн шаардлагаас 330 м-ээр ойр үзүүлэлтээс болж байна.

**Сөрөг нөлөөг бууруулах.** Нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас үүсэх сөрөг нөлөө, осол эрсдэлээс урьдчилан сэргийлэх, бууруулах боломжтой бөгөөд түүнтэй холбоотой зөвлөмжүүдийг БОННУ-нд тодорхой тусгаж өгсөн болно. Сөрөг нөлөөг бууруулах, осол эрсдэлээс сэргийлэх зөвлөмжийн ихээхэн хэсгийг нисэх буудлын удирлагын дор хэрэгжүүлэх боломжтой бол зарим хэсгийг ИНЕГ-ын оролцоо, бодлого, төлөвлөлттэйгөөр хэрэгжүүлэх шаардлагатай юм. Сөрөг нөлөөг бууруулах арга хэмжээг зөвлөхдөө дараах гол зарчмыг баримталсан болно. Үүнд:

- “Хог хаягдлын тухай” эрх зүйн орчинд ихээхэн өөрчлөлт орсонтой холбогдуулан нисэх буудлын хэмжээнд хог хаягдлын менежментийг боловсруулан хэрэгжүүлэх шаардлагыг тодорхойлсон.
- Ногоон технологи нэвтрүүлэх: гудамж нийтийн талбайн гэрэлтүүлэгт сэргээгдэх эрчим хүч ашиглах, дулаан алдаглыг бууруулах, хог хаягдлыг ангилах
- БОНЕУ-ний дүгнэлтэнд өгсөн шаардлагуудыг биелүүлэх асуудлыг БОННУ-нд ихээхэн дэлгэрэнгүй оруулсан.
- Байгаль орчны бүрдэл хэсэг бүрийг хамгаалах, сөрөг нөлөөг бууруулах зөвлөмжид холбогдох журам, стандартыг мөрдөх шаардлагуудыг тодорхойлсон
- Сөрөг нөлөөг бууруулах арга хэмжээнүүдийг хэрэгжүүлэх арга замуудыг зааж, удирдлага менежмент, бодлогын цар хүрээг тодорхойлж өгсөн болно.

Сөрөг нөлөөг бууруулах арга хэмжээ нь БОМТ-г хэрэгжүүлэх замаар хангагдах бөгөөд ойрын 5 жилд “Ховд нисэх буудлын хэмжээнд БОМТ-г хэрэгжүүлэхэд 94018.5 сая төгрөг буюу жилд дунджаар 18.8 сая төгрөгний зардал нэмэлтээр шаардлагатай болно. БОМТ нь тооцсон зардлын 49.7 хувь нь байгаль орчны бүрдэл хэсгүүдэд үзүүлэх сөрөг нөлөөг бууруулах, урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээнд зарцуулагдах бол 50.3 хувь нь орчны хяналт шинжилгээний хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэхэд зарцуулагдахаар төлөвлөж өгсөн.

**Бусад зүйл.** БОННУ-г Ховд аймгийн Жаргалант сумын Бугат багийн ИНХ-аар 2019 оны 11 сарын 28-нд хэлэлцүүлэн дэмжигдсэн мөн Буянт сумын Наран хайрхан багийн ИНХ-аар 2019 оны 11 сарын 29-ны өдөр хэлэлцүүлэн дэмжигдсэн болно. БОННУ-ний тайланд ИНХ-ын шийдвэр болон тэмдэглэлийг бүрэн эхээр нь хавсаргав.

## НЭГ. ҮЙЛ АЖИЛЛАГААНЫ ХҮРЭЭ

### 1.1. САЛБАРЫГ ХӨГЖҮҮЛЭХ БОДЛОГО, ХӨТӨЛБӨР

#### 1.1.1. Нисэх буудлуудыг хөгжүүлэх хөтөлбөр

**Нисэх буудлуудын өнөөгийн байдал.** Нисэх буудлууд нь нийгмийн болон зах зээлийн эрэлт хэрэгцээг хангаж, улс орныхоо хөгжилд тодорхой хувь нэмрээ оруулдаг дэд бүцийн чухал салбар. Монгол Улсын Засгийн газар 38 улстай агаарын харилцааны хэлэлцээр байгуулан ажиллаж байгаа ба Монгол Улсад төрийн өмчийн 21 нисэх буудал хувийн хэвшлийн 4, нийт 25 нисэх буудал үйл ажиллагаа явуулж байгаа юм. Үүнээс 3 нисэх олон улсын статустай бөгөөд "Чингис хаан" нисэх буудалд олон улсын тогтмол нислэг гүйцэтгэж байна.

Орон нутгийн нисэх буудлуудын аэродром, барилга байгууламжийн засвар үйлчилгээ, тоног төхөөрөмжид 2010 оноос 2016 оны хооронд 10.4 тэрбум төгрөгийн хөрөнгө оруулалт хийсэн хэдий ч цаашид хөгжлийн бодлого төлөвлөлтийг нийгэм эдийн засгийн салбарууд болон агаарын тээвэрлэгч байгууллагуудын хөгжлийн бодлоготой уялдуулан хөгжүүлэх, үнэ тарифын уян хатан бодлого явуулах шаардлагатай байна. НБУГ-ын бүтцэд нийт 1641 ажилтан ажиллаж байгаагаас орон нутгийн нисэх буудлуудад 391 ажилтан буюу 23.8 хувь нь ажиллаж байна. Мөн ИНЕГ-ын харьяа алба, нэгжүүдийн хэмжээнд 2019-2025 онд 20 мэргэжлийн 153 ажилтны хэрэгцээ шаардлага байна.

Нисэх буудлын 2013 оноос 2017 оны тээвэрлэлтийн статистик үзүүлэлтэд тулгуурлан 2025 оны жигнэсэн дундаж өсөлтөөр төсөөлөхөд орон нутгийн нисэх буудлуудын тээвэрлэлтийн статистик үзүүлэлт 10 хувиар, олон улсын зорчигч тээвэрлэлт 7 хувиар өсөхөөр байна.

**Нисэх буудлуудыг хөгжүүлэх бодлого.** "Төрөөс Иргэний нисэхийн салбарт 2020 оныг хүртэл баримтлах бодлого"-ыг 2014 онд Зам тээврийн сайдын 172 тоот тушаалаар баталсан байдаг ба тус бодлогод нисэх буудлуудыг хөгжүүлэх талаар дараах бодлогуудыг хэрэгжүүлнэ гэж заажээ. Үүнд:

- Нисэх буудлуудын дэд бүцийг Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын стандарт, шаардлагад нийцүүлэн хөгжүүлнэ.
- Орон нутгийн нисэх буудлуудын хүчин чадлыг нэмэгдүүлж, "Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал"-тай уялдуулан бүсийн зангилаа (Hub) буудлуудыг байгуулна.
- Алслагдсан бүс, орон нутгийн иргэдэд нийгмийн үйлчилгээ хүргэх зорилгоор орон нутгийн нисэх буудлуудыг үе шаттайгаар өргөтгөж, техник-технологийн шинэчлэлийг нэвтрүүлнэ.

#### 1.1.1. Хөтөлбөрийг хэрэгжилтийг хангах

Хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэхэд ИНЕГ-аас "Монгол Улсын нисэх буудлуудыг 2025 он хүртэлх хугацаанд хөгжүүлэх хөтөлбөр"-ийг боловсруулсан ба "Монгол улсын нисэх буудлуудын тогтолцоог Ази номхон далайн бүсийн чухал түнш болгон хөгжүүлэх суурь

үндсийг бүрдүүлэхэд энэхүү хөтөлбөрийн зорилго оршино" гэжээ. Хөтөлбөрийн зорилгын хүрээнд дараах зорилтуудыг дэвшүүлж байна. Үүнд:

- Нисэх буудлын эрх зүйн таатай орчинг бүрдүүлэх;
- Нисэх буудлуудын маркетинг, менежментийн орчинг сайжруулах ;
- Нисэх буудлуудыг хөгжүүлэх санхүү хөрөнгө оруулалт, эдийн засгийн хүртээмжтэй нөхцөл бүрдүүлэх;
- Нисэхийн аюулгүй ажиллагаа, аюулгүй байдлын менежментийг сайжруулах;
- Нисэх буудлын аэродром, дэд бүтэц, тоног төхөөрөмж, технологийг сайжруулах;
- Салбарын хөгжлийн шаардлагыг хангахуйц мэдлэг үр чадвартай хүний нөөцийг бүрдүүлэх;
- Байгууллагын хамтын ажиллагааг өргөжүүлэх;

Хөтөлбөрийг 2019-2025 онд хэрэгжүүлэх бөгөөд хөтөлбөрийг хэрэгжүүлснээр урт хугацааны зорилгодоо хүрэх суурь нөхцөлийг бүрдүүлж, олон улсын болон үндэсний стандартуудыг хангаж, нисэх буудлын үйлчилгээний соёлыг бий болгоно гэж тэмдэглээд үр дүнг үнэлэх шалгуур үзүүлэлтүүдийг тодорхойлсон байна.

**Хүснэгт 1.1. Хөтөлбөрийн үр дүнг дараах үндсэн шалгуур үзүүлэлтүүд**

Зорилтууд	Шалгуур үзүүлэлт	Суурь төвшин	Зорилтот төвшин
		2019 он	2025 он
Нисэх буудлын эрх зүйн таатай орчинг бүрдүүлнэ.	Баримт бичгийн тоо	-Нисэх буудлын тухай хууль эрх зүйн орчин хангалтгүй байна. -Иргэний нисэхийн хууль, ИНД, бусад холбогдох эрх зүйн актуудын хүрээнд үйл ажиллагаа явуулж байна.	- Хуулийн төсөлд тусгасан санал-1; - Хуулиудад оруулсан өөрчлөлт-2; - боловсруулсан стандарт-3; - боловсруулсан аргачлал-2;
Нисэх буудлуудын маркетинг, менежментийн орчинг сайжруулна.	Судалгаа, тооцоолол, мэдээллийн сан, нэвтрүүлсэн менежментийн арга, технологи, шинээр бий болгосон ажил, үйлчилгээний тоо	Олон улсын чанарын удирдлагын тогтолцоо ISO9001:2015 стандартыг "Чингис хаан" ОУНБ, Хөвсгөл аймгийн Мөрөн нисэх буудал, Газрын тусгай үйлчилгээний алба үйл ажиллагаандаа нэвтрүүлсэн.	- Нэвтрүүлсэн мэдээллийн систем – 1; - Нисэх буудлуудад хэрэгжүүлсэн үйлчилгээний нэр төрөл, чанарын үзүүлэлт; - Нисэх буудлын хэрэглэгчийн сэтгэл ханамжийн өөрчлөлтийн хувь; - Олон улсын чанарын удирдлагын тогтолцоогоор гэрчилгээжилсэн нэгж – 9;
Нисэх буудлуудын эдийн засгийн үр ашиг, хөрөнгө оруулалтыг нэмэгдүүлнэ.	Хөрөнгө оруулалтын өсөлтийн хувь, орлогын өсөлтийн хэмжээ, буурсан алдагдлын хэмжээ	Орон нутгийн нисэх буудлуудын 13.6 тэрбум төгрөгний алдагдалтай. Төсөл-5, хөтөлбөр-2 хэрэгжиж байна. Өөрийн хөрөнгө оруулалт /цэвэр ашгаас/ 6.4 тэрбум төгрөг байна.	-Нийт орлогыг 90%-иар нэмэгдүүлнэ. Нийт 7 зорилт бүхий 53 төсөл, арга хэмжээг хэрэгжүүлнэ.
Нисэхийн аюулгүй ажиллагаа, аюулгүй байдлын менежментийг сайжруулна.	Зорилтот төвшин	Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын аудитаар дүгнэгдсэн аюулгүй ажиллагаа, аюулгүй байдлын үнэлгээ 95 хувьтай байна.	Аюулгүй ажиллагааны менежментийн хэрэгжилтийг 95 буюу түүнээс дээш хувьд хүргэж, Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага /ИКАО/-ын аудитын үнэлгээг бататгана.



Зорилтууд	Шалгуур үзүүлэлт	Суурь төвшин	Зорилтот төвшин
		2019 он	2025 он
Нисэх буудлын аэродром, дэд бүтэц, тоног төхөөрөмж, технологийг сайжруулна.	Байгуулсан, шинэчилсэн, өргөтгөсөн аэродром дэд бүтцийн өсөлтийн хувь	ИНЕГ-ын харьяа олон улсын 1, орон нутгийн 21 нисэх буудалтай. Үүнээс: - олон улсын статустай- 3 - Шинээр 1 нисэх байгуулагдсан.	4 нисэх буудлыг 4С, 1 нисэх буудлыг 4Е хяналтын код бүхий хөөрч буух зурвастай олон улсын агаарын замын боомт болгон хөгжүүлнэ. - 5 нисэх буудлын зэрэглэлийг дээшлүүлнэ. - 5 нисэх буудлыг шинээр байгуулна. - 11 нисэх буудлыг ерөнхий зориулалтаар хөгжүүлнэ. - Орон нутгийн 1 нисэх буудлыг сэргээнэ.
Салбарын хөгжлийн шаардлагыг хангахуйц мэдлэг ур чадвартай хүний нөөцийг бүрдүүлнэ.	Мэргэжлийн, мэргэшсэн болон олон улсын хэмжээний зэрэглэлтэй ажилтнуудын эзлэх хувь, сургалтад хамрагдсан ажилтнуудын тоо, нэвтрүүлсэн менежмент	Нийт ажилтнуудын 9%-ийг нисэхийн мэргэжлийн ажилтнууд эзэлж байна.	Ажилтныг гүйцэтгэлээр үнэлэх менежментийг хэрэгжүүлнэ. Ажилтнуудын 50%-ийг мэргэшүүлж, нисэхийн тусгай мэргэжилтэй, ур чадвартай ажилтны тоог 2 дахин нэмэгдүүлнэ. Ажилтнуудын үндсэн цалинг жилд 10 хувиар нэмэгдүүлнэ. Ажилтны нийгмийн баталгааг нэмэгдүүлнэ.
Байгууллагын хамтын ажиллагааг өргөжүүлнэ.	Тогтвортой хамтран ажилладаг байгууллагуудын тооны өсөлт, хамтран хэрэгжүүлсэн төсөл, арга хэмжээ, түүнээс олсон орлого, ашиг	Гадаад хамтын ажиллагаа хязгаарагдмал төвшинд байна.	Нисэх буудлын менежмент, эдийн засаг, дэд бүтэц тоног төхөөрөмжийн шинэчлэл, хүний нөөц, аюулгүй байдал, аюулгүй ажиллагааг сайжруулах чиглэлээр 10-аас доошгүй төсөл хөтөлбөр хамтран хэрэгжүүлж, жилд 80-аас доошгүй ажилтнуудын мэргэжлийг гадаадад дээшлүүлсэн байна.

Хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай бүхий л санхүүжилтийг дараах эх үүсвэрээс санхүүжүүлэхээр хөтөлбөрт тусгасан. Үүнд:

- Улсын болон орон нутгийн төсөв;
- Банк санхүү, бизнесийн байгууллагын хөрөнгө оруулалт, хандив;
- Олон улсын байгууллага, гадаадын зээл, тусламж болон төсөл, хөтөлбөрийн санхүүжилт;
- Төр хувийн хэвшлийн түншлэлийн эх үүсвэр;
- Нисэх буудал болон нисэхийн бусад үйл ажиллагаанаас олсон хураамж, төлбөр;
- Бусад эх үүсвэр;

Хөтөлбөрийн хэрэгжилтийн явцад хяналт-шинжилгээ, үнэлгээ хийх, гүйцэтгэлд хяналт тавихдаа дор дурдсан зарчмыг баримтлах бөгөөд энэ нь ИНЕГ-ын үйл ажиллагаанд тусгалаа олох ёстой. Үүнд:

- Хөтөлбөрийн зорилтуудыг хэрэгжүүлэх арга хэмжээний биелэлтийг зохион байгуулах арга зүй ил тод, хэмжүүрүүд хэмжигдэхүйц байх;
- Хөтөлбөрийн хэрэгжилтийг зохион байгуулахдаа оролцох байгууллагын хэрэгжүүлэх чиг үүрэг, хүлээх хариуцлагыг тодорхойлох ;

- Удирдлагын аливаа шийдвэр, дүгнэлтийг хөндлөнгийн бие даасан шинжээчдийн үнэлгээний үндэслэн гаргах.
- Хөтөлбөрийн хяналт шинжилгээ үнэлгээний тайлан дүгнэлт ил тод шударга байх
- Хэрэгжилтийг хянах, үнэлгээ дүгнэлт өгөх хугацаа, арга зүй аргачлал, шалгүүр үзүүлэлт тодорхой, хэмжигдэхүйц байх

## 1.2. САЛБАРЫН ҮЙЛ АЖИЛЛАГААНЫ ЗОХИЦУУЛАЛТ, ЭРХ ЗҮЙН ОРЧИН

### 1.2.1. Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын хөтөлбөр

Үндэсний хөтөлбөр батлах тухай асуудлын хүрээнд Монгол Улсын Засгийн Газрын 2007 оны 7 дугаар сарын 10-ны өдрийн 175 тоот тогтоолоор баталсан "Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын үндэсний хөтөлбөр" нь<sup>1</sup> Олон улсын иргэний нисэхийн тухай конвенцийн 17 дугаар хавсралт, Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 6.1.4 заалтуудад үндэслэсэн байдаг. Уг хөтөлбөр нь 16 бүлэгтэй бөгөөд бүлгүүд нь дараах асуудлуудыг тусгасан байна. Үүнд:

1. Нийтлэг үндэслэл болох 1 дүгээр бүлэгт "Нислэгийн аюулгүй ажиллагаа, найдвартай ба үр ашигтай байдлыг хангах дүрэм, журам, үйл ажиллагааны горимыг хэрэгжүүлэх замаар иргэний нисэхийн үйл ажиллагааг хөндлөнгийн хууль бус үйлдлээс хамгаалахад Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын үндэсний хөтөлбөр (цаашид "Үндэсний хөтөлбөр" гэнэ)-ийн зорилго оршино." гэж заагаад тус хөтөлбөрт хэрэглэсэн нэр томъёог тайлбарласан нь харилцааны гол зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх нийгмийн ойлголтыг нэгтгэж өгсөн байна.
2. Хөтөлбөрийн 2 дугаар бүлэгт "Иргэний нисэхийн заналхийлэл"-ийн тухай асуудлыг авч үзсэн бөгөөд нисэх буудал болон агаарын хөлөгт аюул учруулж болзошгүй сэжигтэй үйлдлийг таних, тогтоох аргачлалыг боловсруулсан байх ба заналхийллийн төвшинг тогтоох, заналхийллээс урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээг зохион байгуулах зэрэг асуудлыг авч үзсэн.
3. Хөтөлбөрийн эрх зүйн үндэслэлийг 3 дугаар бүлэгт авч үзсэнээр Монгол улсын нэгдэн орсон Олон Улсын гэрээ конвенци, тус хөтөлбөрт хамаарах эрх зүйн үндэсний баримт бичгийг тоочсон байдаг.
4. "Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын талаар иргэний нисэхийн болон бусад байгууллагын хүлээх үүрэг"-ийн талаар хөтөлбөрийн 4 дүгээр бүлэгт өгүүлснээр Иргэний нисэхийн байгууллагууд болон Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагын "... иргэний нисэхийн аюулгүй байдалд сөргөөр нөлөөлж болзошгүй аливаа гэмт үйлдэл, үйл ажиллагаа, аюул заналын тухай авч үзжээ. 4 дүгээр бүлэгт өгүүлсэн аюул заналын эсрэг авах арга хэмжээ, түүний зохион байгуулалт, холбогдох байгууллагуудын оролцоог хангах үүрэгжүүлэх талаар хөтөлбөрийг 10 дугаар бүлэгт, хөндлөнгийн хууль бус үйлдлийн эсрэг авах арга хэмжээний талаар 14 дүгээр бүлэгт тус тус авч үзсэнийг орон нутгийн буудлууд мөрдөж ажиллах шаардлагатай бөгөөд энэ шаардлагын тухай БОННУ-нд дахин авч үзэхгүй.

<sup>1</sup> <https://www.legalinfo.mn>, Үндсэн нүүр > Засгийн газрын тогтоол > Үндэсний хөтөлбөр батлах тухай (Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын үндэсний хөтөлбөр)

5. Нисэх буудлын аюулгүй байдлын тухай хөтөлбөрийг 5 дугаар бүлэгт өгүүлсэн бөгөөд нисэх буудлууд нь тус бүртээ өөрийн онцлогт тохирсон аюулгүй байдлын хөтөлбөр хэрэгжүүлнэ гэжээ. Нисэх буудлуудын аюулгүй байдлын тухай асуудлыг БОННУ-ний тайлангийн 7 дугаар бүлэг буюу эрсдэлийн үнэлгээ"-ний бүлэгт дэлгэрэнгүй авч үзэх тул төсөл хэрэгжүүлэгч тус бүлгийг анхааран судалж холбогдох асуудлыг өөрийн хөтөлбөртөө тусгах шаардлагатай.
6. Хөтөлбөрийн 7 дугаар бүлэгт Агаарын хөлгийн аюулгүй байдлын тухай авч үзсэн ба агаарын тээвэрлэгч нь өөрийн агаарын хөлгийн аюулгүй байдлыг хариуцахаар тусгасан тул агаарын хөлөгтэй холбоотой эрсдэлийн болон байгаль орчны асуудлыг БОННУ-нд авч үзэхгүй.
7. Аюулгүй байдлын тоног төхөөрөмж, хэрэгслийн талаар хөтөлбөрт тусгаснаар "Нисэх буудал нь аюулгүй байдлын тоног төхөөрөмж, хэрэгслийн тохируулгыг тухайн төхөөрөмж, хэрэгслийн үйлдвэрлэгчээс ирүүлсэн тест материалыг ашиглаж жилд нэгээс доошгүй удаа хийж, Ерөнхий газраар баталгаажуулна." Орон нутгийн нисэх буудлууд энэ заалтыг үйл ажиллагаандаа хэрхэн хэрэгжүүлж байгаа талаараа өөрийн үнэлгээний тайландаа тусгаж байвал зохино.
8. Тус хөтөлбөрийн 16 дугаар бүлэгт "...хөтөлбөрийн дагуу нисэхийн аюулгүй байдлыг хангах үүрэг хүлээсэн байгууллага нь хариуцсан үүргээ хэрэгжүүлэхэд шаардагдах хөрөнгийн эх үүсвэрийг жил бүр өөр өөрсдийн төсөвтөө тусган санхүүжүүлнэ." Мөн "Зорчигчид, тэдгээрийн гар тээшний аюулгүй байдал", "Тээш", "Ачаа болон шуудангийн аюулгүй байдал", "Нислэгийн хоол хүнс, агаарын тээвэрлэгчдийн шуудан болон эд зүйлсийн аюулгүй байдал", "Хяналт"-ын талаар хөтөлбөрт авч үзсэнийг мөн үйл ажиллагаандаа хэрхэн хэрэгжүүлж байгаа талаараа өөрийн үнэлгээний тайландаа тусгаж байвал зохино.

### 1.2.2. Иргэний нисэхийн тухай хууль

"Иргэний нисэхийн тухай" хуулийг 1999 оны 1 сарын 21-ний өдөр батлан мөрдөж эхэлсэн бөгөөд анхны найруулгаас хойш өдгөө хүртэл нийт удаагийн нэмэлт өөрчлөлтийг оруулсан байна. Энэ хуулийн зорилт нь Монгол Улсын агаарын зайд иргэний агаарын хөлгөөр нислэг үйлдэх, нисэхийн аюулгүй ажиллагаа болон аюулгүй байдлыг хангахтай холбогдсон харилцааг зохицуулахад оршино.

Хуулинд хэрэглэсэн дараах нэр томъёог БОННУ-нд өргөн хэрэглэнэ. Үүнд:

- "агаарын хөлөг" гэж агаарын өгсөх урсгалын нөлөөллөөр бус, өөрөө агаартай харилцан үйлчилсний хүчинд агаарт тогтож, хөдөлгөөн хийж чадах аливаа төхөөрөмж;
- "аэродром" гэж агаарын хөлгийг байрлуулах, хөөргөх, буулгах, явгалахад зориулж тусгайлан тоногдсон газар болон усан гадаргуу;
- "аэродром орчмын аюулгүйн бүс" гэж аэродромыг байгуулахдаа нислэгийн аюулгүй ажиллагааг хангах зайлшгүй шаардлагыг үндэслэн тогтоосон тодорхой хэмжээний хуурай газар, усан гадаргуу, орон зай;
- "нисэх буудал" гэж аэродром, агаарын тээврийн үйлчилгээний барилга, байгууламжийн цогцолбор;

- “нисэхийн бичиг баримт” гэж энэ хууль болон түүнд нийцүүлэн гаргасан дүрэм, журмын дагуу нисэхэд хамаарах үйл ажиллагаа (хуулийн этгээд, аэродром, агаарын хөлөг, түүнд хамаарах бүтээгдэхүүн болон тэдгээрийн үйлдвэрлэл, нисэхэд холбоотой бусад үйлчилгээ)-нд иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагаас олгосон гэрчилгээ, үнэмлэх, зөвшөөрөл болон бусад бичиг баримт;
- “олон улсын нислэг” гэж хоёр буюу түүнээс дээш улсын агаарын зайд үйлдэх нислэг;

Тус хуулийн 2 дугаар бүлэгт Иргэний нисэхийг Төрөөс зохицуулах тухай харилцааг зохицуулснаар “Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага нь Монгол Улсын иргэний нисэхийн үйл ажиллагаанд мэргэжлийн хяналт, зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх үүрэг бүхий Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг мөн” бөгөөд тус байгууллага нь үйл ажиллагаагаа иргэний нисэхийн аюулгүй ажиллагаа болон аюулгүй байдлыг хангуулахад чиглэгдэх тул БОННУ-ний сөрөг нөлөөг бууруулах зөвлөмжүүдийн зарим хэсэг нь ИНЕГ-руу чиглэсэн байхыг анхаарах хэрэгтэй.

Иргэний нисэхийн үйл ажиллагааг Монгол Улсын олон улсын гэрээ, хэлэлцээрт нийцүүлэн зохицуулахдаа Иргэний нисэхийн багц дүрмийг баримтлах ба дараахь зарим харилцааг зохицуулжээ. Үүнд:

- иргэний нисэхэд навигацийн хэрэгслийг ашиглах явцад гарч болох сөрөг нөлөөг багасгах, тийм нөлөөллөөс болон агаарын хөлөгт аюул учрахаас урьдчилан сэргийлэх зорилгоор тоног төхөөрөмж, гэрэл, дохиог суурилуулах, ашиглах;
- агаарын навигацийн аюулгүй ажиллагаа, үр өгөөж, зохицуулалтыг хангах, агаарын хөлөг болон зорчигч, эд зүйлсийн аюулгүй байдлыг хангах, учирч болзошгүй аюулаас урьдчилан сэргийлэх;
- нислэгийг цаг уурын мэдээгээр хангах байгууллагыг гэрчилгээжүүлэх зэрэг заалтууд нь нисэх буудлын аюулгүй ажиллагааг хангах нөхцлийг бүрдүүлэх тул түүнтэй холбоотой шаардлага хангаж буй байдал болон шаардлага хангах тухай нөхцлүүдийг БОННУ-ний тайанд авч үзнэ.

Хуулийн 4 дүгээр бүлэгт Аэродромын талаар дараах заалтуудыг орон нутгийн нисэх буудлууд үйл ажиллагаандаа мөрдөж ажиллах бөгөөд түүний хэрэгжилтийг хангах нөхцөл хэрхэн хангагдаж байгаа талаар өөрийн үнэлгээний тайландаа тусгаж холбогдох арга хэмжээг авах асуудлыг ИНЕГ-т тавьж ажиллах шаардлагатай. Үүнд:

- Аэродромыг байгуулах, ашиглах, үйл ажиллагааг нь зогсоох, түүнчлэн улсын бүртгэлд бүртгэх, гэрчилгээ олгох, бүртгэлээс хасах, түр аэродром ашиглах журмыг Иргэний нисэхийн багц дүрмээр зохицуулах бөгөөд Улсын бүртгэлд бүртгүүлэхгүйгээр тогтмол үйл ажиллагаатай аэродром ашиглахыг хоригложээ.
- Нислэгийн аюулгүй ажиллагааг хангах шаардлагын үүднээс иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага харьяалах сум, дүүргийн Засаг даргатай хамтарч аэродром орчмын аюулгүйн бүсийг тогтоох бөгөөд аюулгүйн бүсийн нутаг дэвсгэрийн ашиглалттай холбогдсон асуудлыг Иргэний нисэхийн багц дүрмээр зохицуулна.

- Агаарын хөлөг хөөрөх, буух, явгалах үед агаарын хөлгийн баг чиг баримжаагаа тогтооход зориулсан аюулгүй байдлын дохио, тэмдгийг Иргэний нисэхийн багц дүрэмд заасны дагуу аэродром, түүний орчинд байрлуулах бөгөөд аэродром орчмын дэвсгэр газарт тэдгээр дохио, тэмдэгтэй ижил төстэй зүйл байрлуулахыг хориглосон байна.
- Барилга байгууламж өмчлөгч буюу эзэмшигч нь агаарын хөлгийн нислэгийн аюулгүй ажиллагааг хангах зорилгоор уг барилга байгууламж дээр аюулгүй байдлын дохио, тэмдгийг Иргэний нисэхийн багц дүрэмд заасны дагуу байрлуулах үүрэгтэй.

Иргэний нисэхийн үйл ажиллагаа тусгай зөвшөөрөл олгосноор эрх нь нээгдэх тухай хуулийн 13 дугаар зүйлд зааснаар аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээ эрхлэхэд Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагаас Иргэний нисэхийн багц дүрмийн дагуу холбогдох тусгай зөвшөөрлийг авах болно.

### 1.2.3. Иргэний нисэхийн дүрэм

Монгол Улсын Засгийн газрын тухай хуулийн 24 дүгээр зүйлийн 2, Монгол Улсын яамны эрх зүйн байдлын тухай хуулийн 8 дугаар зүйлийн 8.5 дахь хэсэг, Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 7 дугаар зүйлийн 7.1.8 дахь заалтыг тус тус үндэслэн Зам, Тээврийн Хөгжлийн Сайдын 2019 оны 6 сарын 12-ны өдрийн 187 дугаартай тушаалаар Иргэний нисэхийн багц дүрмийг баталсан байдаг. Багц дүрэм дотроос Иргэний нисэхийн үйл ажиллагааг зохицуулдаг "Иргэний Нисэхийн Дүрэм. Аэродромын үйл ажиллагаа, гэрчилгээжүүлэлт" буюу ИНД-139 нь, байгууллагын гэрчилгээжүүлэлтийн дүрмийн стандарт загвараар боловсруулагдсан бөгөөд аэродромын гэрчилгээжүүлэлтийн (суурь стандарт), үйл ажиллагааны (байнгын хэрэгжүүлэлт) болон аюулгүй байдлын аудитын (хяналт) тусгай шаардлагыг агуулсан байдаг. Мөн аэродромын гэрчилгээ эзэмшигчийн дагаж мөрдөх аюулгүйн хамгаалалтын шаардлагыг дэлгэрэнгүй заасан ба дараах зохицуулалтуудын шаардлагыг тогтоосныг орон нутгийн нисэх буудал үйл ажиллагаандаа мөрдөнө. Үүнд:

- аэродромын гэрчилгээжүүлэлт болон үйл ажиллагаа;
- аэродромын аюулгүйн хамгаалалтын арга хэмжээ;
- UNICOM болон AWIB үйлчилгээний хангалт.

Манай улсад нисэх буудлын болон нисэхийн үйл ажиллагааны хүрээн дэх байгаль орчны зохицуулалт бараг хийгдээгүй учраас олон улсын гэрчилгээжсэн нисэх буудлын байгаль орчны менежментийг судалж, зарим тохиромжтой хэсгүүдийг үйл ажиллагаандаа нэврүүлэхэд "аэродромын гэрчилгээжүүлэлт"-нд суурилах шаардлагатай байж болно.

**Аэродромын гэрчилгээжүүлэлт болон үйл ажиллагаа.** ИНД-139 дүрэмд гэрчилгээжих буюу гэрчилгээний эрхээр хангагдах үүрэг дараах аэродромд хамаардаг байна. Үүнд:

- (1) тогтмол агаарын тээврийн үйл ажиллагаанд оролцож байгаа нисэх онгоцонд үйлчлэх дараах аэродромд:



- a. тухайн аэродромд буулт үйлдэхийн өмнөх, нисэх онгоцны хөөрөлтийн цэг нь Монгол Улсын нутаг дэвсгэрийн гадна оршдог аэродром;
  - b. эсхүл тухайн аэродромоос хөөрөлт үйлдсэний дараах, нисэх онгоцны буултын цэг нь Монгол Улсын нутаг дэвсгэрийн гадна оршдог аэродром;
- (2) зорчигч тээврийн тогтмол агаарын тээврийн үйл ажиллагаанд оролцож байгаа, 30-аас дээш гэрчилгээжсэн зорчигчийн суудлын багтаамжтай нисэх онгоцонд үйлчлэх аэродромд.

Дүрмийн шаардлагаар орон нутгийн нисэх буудал нь гэрчилгээжих шаардлагатай буудалд тооцогдож үүний дагуу Ховд нисэх буудал нь Зам, тээврийн хөгжлийн сайдын 2019 оны 06 сарын 12-ны 187 тоот тушаалын 07 дугаар хавсралтаар баталсан ИНД-139 буюу "Аэродромын гэрчилгээжүүлэлт"-ийн шаардлагад нийцсэн үйл ажиллагаа явуулж байгаагаас гадна цаашид нисэх буудлыг өргөтгөх, хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх асуудлыг Улсын бодлогоор хэрэгжүүлж байна.

Цаашид ИНД-139 дүрэм нь Олон улсын нисэх буудлын 139 дүрэмтэй нийцтэй байдлын цар хүрээг тодорхойлох шаардлагатай бөгөөд түүний хүрээнд олон улсад баримталдаг "Байгаль орчны хамгааллын менемент", "Зэрлэг амьтдын аюулын менежмент" зэрэг баримт бичгүүдийг өөрийн орчны нисэх буудлын үйл ажиллагаанд хэрэглэх тал дээр ИНЕГ анхаарал хандуулж:

- туршлага судлах, боломжит сайн хувилбарыг нэвтрүүлэх,
- холбогдох боловсон хүчнийг бэлтгэх, ажиллуулах шаардлагатай нэгж хэсгийг байгуулах
- Монгол улсын олон улсын нэгдэн орсон байгаль орчны гэрээ, конвенцуудад үйл ажиллагаагаа нийцүүлэх шаардлагатай болно.

Олон улсын холбогдох туршлагын тухай асуудлыг БОННУ-ний тайлангийн 7 дугаар бүлэг буюу "Эрсдэлийн үнэлгээ"-ний бүлэгт дэлгэрнгүй өгүүсэн байх болно.

**Аэродромын аюулгүйн хамгаалалт.** Ховд нисэх буудал нь аюулгүй хамгаалалттай аэродром байх бөгөөд тухайн аэродромын аюулгүйн хамгаалалттай бүс, эсхүл өндөржүүлсэн аюулгүйн хамгаалалттай бүсэд санамсаргүй зөвшөөрөлгүй нэвтрэхээс сэргийлэх болон санаатай зөвшөөрөлгүй нэвтрэх үйлдлийг зогсооход чиглэсэн харуул хамгаалалтаар хангах үүргийг Ховд нисэх буудал өөрөө хүлээнэ.

### 1.3. ЗААВАЛ МӨРДӨХ ШААРДЛАГАТАЙ НИЙТЛЭГ ХУУЛИУД

#### 1.3.1. Газрын тухай хууль

Хуульд заасан заавал хүлээх үүрэг. Уг хуулийн зорилт нь газрыг иргэн аж ахуйн нэгж байгууллагад эзэмшүүлэх, ашиглуулах болон түүнтэй холбогдсон бусад харилцааг зохицуулахад оршино. "Ховд" нисэх буудлын газар ашиглах эрх нь хэдийгээр улсын тусгай хэрэгцээний газрын ангиллаар олгогдон хамгаалагдаж байгаа боловч нисэх буудал газар эзэмшлийн эрхийн баримт бичгийг хуульд заасны дагуу бүрдүүлсэн байх шаардлагатай. Ховд нисэх буудлын үйл ажиллагаа явуулж буй 99.6 га талбай нь Буянт сумын нутаг дэвсгэрт байрлах боловч захиалагчаас манай байгууллагад ирүүлсэн материалд Ховд аймгийн Жаргалант сумын Засаг даргын 1996 оны 01 сарын 25-ны өдрийн 08 тоот шийдвэрээр тус сумын Бугат баг нисэх тосгон байрлалд нисэх онгоцны

буудлын зориулалтаар олгогдсон 8415700337 дугаар бүхий нэгж талбарын гэрчилгээг 2012 оны 06 сарын 11-нд авсан байна. Мөн Ховд аймгийн Булган сумын Засаг даргын 2010 оны 05 дугаар сарын 07-ны өдрийн 38 тоот шийдвэрээр тус сумын Бүрэнхайрхан багийн Баянсуудал нэртэй байршилд онгоц хөөрөх, нисэх буудлын байгууламжийн дэвсгэр газрын зориулалтаар 52 га газрыг 15 жилийн хугацаатай олгосон 200240083 дугаартай нэгж талбар бүхий гэээр эзэмгүүлэх гэрчилгээг авсан байна.

Энэ нь угтаа газрын хуульд заасан дараах заалтуудтай зөрчилтэй байгааг төсөл хэрэгжүүлэгч анхаарах хэрэгтэй байна. Үүнд:

- Буянт сумын Засаг даргаар газар эзэмших шийдвэр гаргуулж, газар ашиглах зөвшөөрөл авах (21.4.3)
- Газар ашиглах гэрээг Буянт сумын газрын даамалтай байгуулах (23.4.2);
- Газрын асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагын баталсан холбогдох журмын дагуу (23.2.13) газар эзэмших, ашиглах эрхийн гэрчилгээ авах (23.3.7), (журмын талаар холбогдох эрх зүйн баримт бичиг хэсгээс үзнэ үү).

"Ховд" нисэх буудал нь Газрын тухай хуулийн дагуу дараах үүрэг хүлээнэ. Үүнд:

- Газар эзэмшиж буй аж ахуйн нэгж, байгууллага зохих хууль тогтоомж, гэрээний дагуу газрын төлбөр төлөх (7.1) бөгөөд энэ талаар сумын газрын даамалтай байгуулсан гэрээнд тусгана. (Газрын төлбөрийн тухай хуулийн хэсэгт дэлгэрэнгүй оруулав ) Газар ашиглах гэрээнд заасан нөхцлийг биелүүлэх (45.1, 35.3.1);
- Нисэх буудал нь өөрийн эзэмшил газартаа газрын төлөв байдал, чанарыг хадгалахтай холбоотой үйл ажиллагааг өөрийн зардлаар хариуцах (50.1.1) хийхээс гадна 5 жилд нэг удаа газрын төлөв байдал чанарын хянан баталгааг мэрэгжлийн эрх бүхий байгууллагаар гүйцэтгүүлэн газрын мэрэгжлийн агентлагаар баталгаажуулсан дүгнэлт гаргуулж байх (58.4);;
- Үйл ажиллагаанд зориулан газрыг ухаж ашигласнаас эвдэрч гэмтсэн газрыг тухай бүр өөрийн хүч, хөрөнгөөр нөхөн сэргээж, засаж тохижуулах (50.1.2);

"Газрын тухай" хуулийг хэрэгжүүлэхэд мөрдөх журмууд. "Газрын тухай" хуулийг хэрэгжүүлэхтэй холбоотой хэдэн журмыг газрын асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагаас батлан гаргасан байдаг бөгөөд тэдгээрээс "Ховд" нисэх буудлын үйл ажиллагаанд дараах журмууд хамгийн их хамааралтай байна. Үүнд:

- Газар эзэмших, ашиглах эрхийн гэрчилгээ олгох журам (ГХГЗЗГ-ын даргын 2008 оны 83 дугаар тушаалын хавсралт).
- Энэхүү журам нь иргэн, хуулийн этгээдийн газар эзэмших, ашиглахыг хүссэн өргөдлийг хүлээн авах, бүртгэх, нягтлан хянах, газар эзэмшүүлэх, ашиглуулах шийдвэрийн төсөл боловсруулах, баталгаажуулах, газар эзэмших, ашиглах эрхийн гэрчилгээ олгож, гэрээ байгуулах, газрын улсын бүртгэлд бүртгэхтэй холбогдсон үйл ажиллагааг зохицуулахад оршино. Уг журмын дагуу газар эзэмших эрхийн гэрчилгээ авахдаа хүсэлт гаргаж дараах дарааллын дагуу хүсэлт гаргана. Газар эзэмшихийг хүссэн өргөдлийг холбогдох байгууллагад өгч, судалгаа хийлгэнэ. Уг судалгааны үндсэн дээр сумын засаг дарга

шийдвэрийн төсөл боловсруулж, хүсэлт гаргагчид хариу мэдэгдэнэ. Шийдвэр гарсны дараа эзэмшил газрын хэмжээ заагийг газар дээр нь тэмдэгжүүлж, солбицлыг тодорхойлно. Үүний дараа газар эзэмших гэрээ байгуулж, гэрчилгээ олгогдоно. Мөн газрын төлөв байдал, чанарын улсын хянан баталгааны дүгнэлт гаргуулна (Заалт: уг журмын хоёр дугаар зүйл).

- Газрын төлөв байдал, чанарын улсын хянан баталгаа хийх журам (Засгийн газрын 2003 оны 28 дугаар тогтоолын 1 дүгээр хавсралт).
- МУ-ын иргэнд өмчлүүлэх болон иргэний өмчийн газар, МУ-ын иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллагад эзэмшүүлэх, ашиглуулах болон тэдний эзэмшиж, ашиглаж байгаа газар, гадаад улс, олон улсын байгууллага, гадаадын хуулийн этгээд, гадаадын хөрөнгө оруулалттай аж ахуйн нэгж, гадаадын иргэн, харьяалалгүй хүнд хууль тогтоомжийн дагуу ашиглуулах болон ашиглуулж байгаа газарт, түүнчлэн өмчлөл, эзэмшил, ашиглалтад олгоогүй төрийн өмчийн бусад газарт газрын төлөв байдал, чанарын улсын хянан баталгаа хийхэд энэ журмыг дагаж мөрдөнө.

Уг журмын дагуу газрын нэгдмэл сангийн бүх ангиллын газарт төлөвлөгөөт хянан баталгааг 5 жилд 1 удаа хийх (1.2) ба газар ашиглах эрх дуусгавар болоход тухай бүр хянан баталгаа хийнэ (1.3). Газрын хянан баталгаа хийхэд тухайн газрын ашиглагч буюу хянан баталгаа хийлгэх захиалагч биеэр байлцах шаардлагатай (5.27). Аж ахуйн нэгж байгууллагын ашиглаж буй газарт хийх хянан баталгааны зардлыг тухайн газар ашиглагч өөрийн хөрөнгөөр санхүүжүүлнэ (38.2).

### 1.3.2. Газрын төлбөрийн тухай хууль

Хуульд заасан заавал хүлээх үүрэг. Энэ хуулийн зорилт нь иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллагад төрийн өмчийн газрыг эзэмшиж, ашигласны төлөө төлбөр ногдуулах, уг төлбөрийг төсөвт төлөхтэй холбогдсон харилцааг зохицуулахад орших бөгөөд хуулийн 3 дугаар зүйлд зааснаар "Ховд" нисэх буудал нь газрын төлбөр төлөгч байна. Ашиглах газрын төлбөрийг тооцоход тухайн бүсийн газрын суурь үнэлгээ, газар ашиглалтын зориулалт, газрын хэмжээнд үндэслэн тодорхойлно;

- ИНЕГ-ийн эзэмшиж, ашиглаж байгаа газрын төлбөрт тооцох итгэлцүүрийг хэрэглэх газрын зааг, хязгаар, итгэлцүүрийн тоон утгыг сум, дүүргийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал тогтооно (6.3). Газрын төлбөрийн хувь хэмжээ нь газрын суурь үнэлгээнээс төлбөр тооцох үзүүлэлтээр 0.01-0.03 хувиар тооцогдоно (7.5);
- Газар ашиглагч нь газар ашиглах гэрээнд өөрөөр заагаагүй бол газар ашигласны жилийн төлбөрийг тэнцүү хэмжээгээр хуваан улирал бүрийн эхний сарын 25-ны өдрийн дотор төлөх бөгөөд дараа улирлуудын төлбөрийг урьдчилан төлж болно (9.2).

Эрх зүйн холбогдох баримт бичиг. МУ-ийн ЗГ-ын 2018 оны №182 тогтоолоор "Газрын үнэлгээний тойрог, зэрэглэл (бүс), суурь үнэлгээ, газрын төлбөрийн хэмжээг тогтоох тухай" журмаар Ховд нисэх буудал нь Ховд аймгийн Буянт, Жаргалант суманд орших бөгөөд уг талбай нь газрын үнэлгээний тойргийн хуваарийн дагуу Хяргас нуурын

хотгорын тойрог Г-2-т хамаарна /1 дүгээр хавсралт/. Энэ тойрогт бэлчээрийн зориулалттай 1 га газрын үнэлгээ 359.1 мян.төгрөг байна /2 дугаар хавсралт/.

### 1.3.3. Хог хаягдлын тухай хууль

Хуульд заасан заавал хүлээх үүрэг. Төсөл хэрэгжүүлэгч нь энэ хуулийн дагуу хүний эрүүл мэнд, байгаль орчинд үзүүлэх хортой нөлөөллийг арилгах, түүнээс урьдчилан сэргийлэх зорилгоор хог хаягдлыг бууруулах, ангилах, цуглуулах, тээвэрлэх, хадгалах, дахин боловсруулах, эргүүлэн ашиглах, устгах, экспортлох болон хог хаягдлыг импортлох, хил дамжуулан тээвэрлэхийг хориглохтой холбогдсон харилцааг дагаж мөрдөнө.

"Ховд" нисэх буудлын үйл ажиллагааны явцад ахуйн аюултай хог хаягдлууд гарна<sup>2</sup>. Тиймээс "Хог хаягдлын тухай" хуулийн дагуу нисэх буудал нь дараах үүрэг хүлээнэ. Үүнд:

- ✓ Энгийн хог хаягдал хаях цэгийн зөвшөөрлийг аймгийн Засаг даргаас (9.1.2) авах ба тус тогтоосон цэгээс өөр газар хог хаягдал хаяхыг хориглох (10.3.5) ба үүсгэсэн хог хаягдлыг ангилан ялгаж (10.2.1) хог хаягдлаа зориулалтын хогийн сав болон тус цэгт хаях эсхүл хог хаягдал цуглуулж тээвэрлэх эрх бүхий байгууллагад шилжүүлнэ (10.2.4).
- ✓ Энгийн хог хаягдал түр хадгалах сав нь хог хаягдал салхиар тархах, хур тунадасны ус хуримтлагдах, шүүрэл ялгарахаас сэргийлсэн, галд тэсвэртэй материалаар хийгдсэн, хог хаягдлыг ангилах, ачих, цуглуулах технологид нийцсэн байна (15 дугаар зүйл).
- ✓ Үүссэн аюултай хог хаягдлаа эрх бүхий байгууллагад, эсхүл тогтоосон тусгай цэгт хүлээлгэн өгөх үүрэгтэй (10.2.5), хог хаягдлын улмаас хүний эрүүл мэнд, байгаль орчинд хохирол учруулсан, учруулж болзошгүй байдал бий болсон тохиолдолд тухайн шатны Засаг дарга болон онцгой байдал, цагдаа, эрүүл мэндийн байгууллагад мэдэгдэнэ (10.2.15); Үйл ажиллагааныхаа шат дамжлага бүрт хог хаягдлыг бууруулах, ангилах, дахин ашиглах, зүй зохистой хаях дадал зуршлыг хэвшүүлэх (10.2.8) бөгөөд ажилтан албан хаагчидаа хог хаягдлын талаархи сургалтанд хамруулан, мэдлэгийг дээшлүүлэх (10.2.12), хууль тогтоомж, стандартын шаардлагыг хангаж ажиллах үүрэгтэй (10.2.14).
- ✓ Мөн хог хаягдлын улмаас хүний эрүүл мэнд, байгаль орчинд хохирол учруулсан, учруулж болзошгүй байдал бий болсон тохиолдолд тухайн шатны Засаг дарга болон онцгой байдал, цагдаа, эрүүл мэндийн байгууллагад мэдэгдэх (10.2.15), хүний эрүүл мэнд, байгаль орчинд хог хаягдлаас үзүүлэх нөлөөллийг бууруулах шаардлагатай арга хэмжээг авах, аюулгүй ажиллагааг хангаж (10.2.18) ажиллана.
- ✓ Ил задгай хог хаягдал шатаах (10.3.3), гэрийн болон нам даралтын зууханд нийлэг материалтай хог хаягдлыг шатаах (10.3.4), хог хаягдлыг хогийн сав болон тогтоосон цэгээс бусад газарт хаях (10.3.5) болон хөрс бохирдуулагч жорлон

<sup>2</sup> БОННУ-ний тайлангийн 2 дугаар бүлэг, 2.2. дэд бүлэг. Физик бохирдол ба хог хаягдал

байгуулах (10.3.6)-ыг мөн тус хуулийн 10 дугаарын зүйлийн 3 дахь хэсгийн заалтуудаар тус тус хориглосон байна.

- ✓ Энгийн хог хаягдлаа өөрсдөө устгах, булшлах тохиолдолд тус энгийн хог хаягдлын төвлөрсөн цэгийн болон хог хаягдлыг сэргээн ашиглах, устгах, булшлах үйл ажиллагаа эрхлэх зөвшөөрлийг сумын Засаг даргаас авч (9.3.2), байгаль орчны асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагаас бүртгэлийн дугаар аван мэдээллийн санд бүртгүүлсэн байх (11.2) ба энэ хуулийн 17 дугаар зүйлд заасан шаардлагад нийцсэн байгууламжтай байна.
- ✓ Энгийн хог хаягдлын мэдээг хог хаягдал цуглуулах, тээвэрлэх, хадгалах, дахин боловсруулах, сэргээн ашиглах, устгах, булшлах үйл ажиллагаа эрхэлдэг иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллага батлагдсан маягтын дагуу сум дүүрэгт, аюултай хог хаягдлын мэдээг аймаг, нийслэлд тогтоосон хугацаанд хүргүүлж (11.3), сум дүүрэг нь мэдээгээ аймаг нийслэлд, аймаг нийслэл нэгдсэн мэдээг байгаль орчны асуудал эрхэлсэн төрийн захиргаан төв байгууллагад тогтоосон хугацаанд (хугацааг журмаас харна уу) хүргүүлнэ (11.4).

**Холбогдох эрх зүйн баримт бичгүүд.** Хүн амын эрүүл мэнд, байгаль орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөөллөөс урьдчилан сэргийлэх, бууруулах, хог хаягдлыг эдийн засгийн эргэлтэд оруулж, байгалийн нөөц баялгийг хэмнэх, хог хаягдлын менежментийг боловсронгуй болгох зорилгоор хог хаягдлыг ангилах, цуглуулах, тээвэрлэх, дахин боловсруулах, сэргээн ашиглах, устгах, булшлах үйл ажиллагааг зохицуулах эрх бүйн баримт бичиг шинэчлэгдсэнтэй холбогдуулан дараах журмуудыг мөрдөх болсон нь зөвхөн нисэх буудал төдийгүй орон нутгийн төрийн захиргааны байгууллагууд дагаж мөрдөх шаардлагатай байгаа юм. Үүнд:

- Энгийн хог хаягдлыг ангилах, цуглуулах, тээвэрлэх, дахин боловсруулах, сэргээн ашиглах, устгах, булшлах үйл ажиллагаанд тавигдах ерөнхий шаардлага (БОАЖС-ын 2018 оны 11 дүгээр сарын 17 өдрийн А/443 дугаар тушаалын хавсралт).

Үйл ажиллагаанаас гарсан энгийн хог хаягдлыг тээвэрлэх, устгах, булшлах үйл ажиллагааг эрхлэх тохиолдолд энэ Хог хаягдлын тухай хууль (8.1.96)-д заасны дагуу БОАЭТЗТБ-д бүртгүүлж, аймгийн Засаг даргаас эрх авч (9.3.2) энэ журамд заасны дагуу үйл ажиллагаа явуулна. Энгийн хог хаягдал дахин ашиглах, сэргээн ашиглах, устгах, булшлах үйл ажиллагаа эрхлэгч нь Байгаль орчныг хамгаалах тухай хуулийн 7-р зүйлийн дагуу байгаль орчны нөлөөллийн үнэлгээг хийлгэнэ (2.1.4). Энгийн хог хаягдлыг эх үүсвэр дээр болон үйл ажиллагааны явцад дахин ашиглах, хүнсний хаягдал, үнс болон бусад гэсэн төрлөөр заавал ангилна (2.2.2)

Ангилсан хог хаягдлаа зориулалтын дагуу эрх бүхий этгээдэд хүлээлгэн өгөх үүрэгтэй (2.2.4). Эрх бүхий этгээд ангилсан хог хаягдал тус бүрийг зориулалтын газар хүргэх ажлыг зохион байгуулна (2.2.5).

- Хог хаягдлын улсын мэдээллийн нэгдсэн сангийн тогтолцоо, бүрдэл болон мэдээлэл төвлөрүүлэх журам (БОАЖС-ын 2018 оны 11 дүгээр сарын 12-ны өдрийн а/428 дугаар тушаалын хавсралт). Энэхүү журмын зорилго нь хог хаягдлын менежментийн мэдээллийг бүрдүүлэх, мэдээллээр хангах хог



хаягдлын улсын мэдээллийн нэгдсэн сан (цаашид "мэдээллийн сан" гэх)-ийн тогтолцоотой холбоотой харилцааг зохицуулахад оршино.

Уг журмын дагуу хог хаягдал цуглуулах, тээвэрлэх, хадгалах, дахин боловсруулах, сэргээн ашиглах, устгах, булшлах үйл ажиллагаа эрхлэх эрх авсан тохиолдолд цахимаар болон цаасан хэлбэрээр энгийн хог хаягдлын мэдээ тайланг харьяалах сум дүүргийн Засаг дарга, аюултай хог хаягдлын мэдээ тайланг харьяалах аймаг, нийслэлийн Засаг даргад хүргүүлнэ (6.2). Ингэхдээ 2 сумын нутаг дэвсгэр дамжин үйл ажиллагаа явуулах тул тухайн сум тус бүрээр тайлангаа гаргаж харьяа сум, аймаг, дүүрэгт хүргүүлнэ (6.3).

Сум, дүүргийн Засаг дарга тухайн орон нутагт энгийн хог хаягдлын үйл ажиллагаа эрхэлж байгаа иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллагаас мэдээ тайланг бүрэн хүлээн авах ажлыг зохион байгуулж, жил бүрийн 12 дугаар сарын 15-ны дотор аймаг, нийслэлийн Засаг даргад батлагдсан маягт, загварын дагуу цахим болон цаасан хэлбэрээр хүргүүлнэ (6.4.1).

Аймаг, нийслэлийн Засаг дарга тухайн орон нутагт аюултай хог хаягдлын үйл ажиллагаа эрхэлж байгаа иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллагаас мэдээ тайланг бүрэн хүлээн авах ажлыг зохион байгуулж, жил бүрийн 12 дүгээр сарын 20-ны дотор Байгаль орчны асуудал эрхэлсэн захиргааны төв байгууллагад батлагдсан маягт, загварын дагуу цахим болон цаасан хэлбэрээр хүргүүлнэ (6.4.2).

Аюултай хог хаягдал тээвэрлэх, цуглуулах, хадгалах, дахин боловсруулах, устгах үйл ажиллагаа эрхлэгч нь тухайн жилд гүйцэтгэсэн ажлын тайлангаа байгаль орчны асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагын баталсан маягтын дагуу гарган мэдээллийн нэгдсэн санд оруулах ба эх тайланг байгаль орчны асуудал хариуцсан төрийн захиргааны төв байгууллагын архив 5 жил хадгална (6.5).

#### **1.3.4. Хөдөлмөрийн аюулгүй байдал, эрүүл ахуйн тухай хууль**

Энэ хуулиар хөдөлмөрийн аюулгүй байдал, эрүүл ахуйн талаарх төрийн бодлого, үндсэн зарчмыг тодорхойлж, төрийн байгууллагын удирдлага, хяналтын тогтолцоо, ажлын байранд тавигдах хөдөлмөрийн аюулгүй байдал, эрүүл ахуйн шаардлага, стандартыг хангах, ажилтан, хөдөлмөр эрхлэгч иргэнийг эрүүл, аюулгүй орчинд ажиллах нөхцөлийг бүрдүүлэхтэй холбогдсон харилцааг зохицуулна. Хөдөлмөрийн аюулгүй байдлыг хангах, хөдөлмөрийн нөхцөлийг сайжруулах, хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэх, хяналт тавих үүргийг ИНЕГ болон нисэх буудал шууд хариуцна.

- Уг хуулиар нисэх буудлын барилга байгууламж, түүнийг эзэмших, ашиглах, машин механизм, тоног төхөөрөмжид, өргөх, зөөх, тээвэрлэх механизмд, даралтат сав, шугам хоолойд, химийн хорт ба аюултай бодис, тэсэрч дэлбэрэх бодис, тэсэлгээний хэрэгсэл, цацраг, биологийн идэвхт бодистой харьцахад, галын аюулгүй байдалд тавих шаардлагууд болон эрүүл мэндийн үзлэг, ажилтныг ажлын тусгай хувцас, хамгаалах хэрэгслээр хангах, хөдөлмөрийн аюулгүй байдал, эрүүл ахуйн болон мэргэжлийн сургалтыг зохион байгуулах үүргийг хүлээнэ;

- Хөдөлмөрийн аюулгүй байдлыг хангах, хөдөлмөрийн нөхцөлийг сайжруулах, хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэх, хяналт тавих үүргийг шууд хүлээх (27.1) ба үйл ажиллагааны явцад бий болсон хими, физик, биологийн хүчин зүйл нь ажлын байрны хөдөлмөрийн эрүүл ахуй, байгаль орчинд сөрөг нөлөөлөл үзүүлэхгүй байх нөхцөлийг бүрдүүлэх, техник, зохион байгуулалтын арга хэмжээ авах, хөдөлмөр эрхлэлтийн явцад гарч болзошгүй осол, бэртэл, өвчлөлөөс ажилтныг хамгаалах хөдөлмөрийн аюулгүй байдал, эрүүл ахуйн удирдлагын тогтолцоо нэвтрүүлэх, ажлын байрны хөдөлмөрийн нөхцөлийн үнэлгээ хийлгэх (28.1.1-28.1.16) үүрэгтэй.

### 1.3.5. Галын аюулгүй байдлын тухай хууль

Энэ хуулийн зорилт нь галын аюулгүй байдлыг хангах талаар аж ахуйн нэгж, байгууллага, иргэний эрх, үүрэг, тэдгээрийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдсон харилцааг зохицуулахад орших бөгөөд Ховд нисэх буудлын тухайд хуулийн 4 дүгээр бүлэг буюу галын аюулгүй байдлыг хангах ерөнхий шаардлагын хүрээнд дараах заалтуудыг үйл ажиллагаандаа мөрдлөг болгож ажиллах шаардлагатай. Үүнд:

- Нисэх буудлын шатахууны агуулах, автомашины гараашид галын аюулын үнэлгээг заавал, аэровокзал, нислэгийн удирдлагын төв зэрэг байгууламжид сайн дураараа хийлгэнэ. Энэ асуудлын хүрээнд Ховд нисэх буудал нь аэровокзал болон нислэгийн удирдлагын барилгыг хүлээн авч ашиглах эхлэх үедээ "гал түймрийн аюулын үнэлгээ" хийлгэж барилга байгууламжийн ангилал, зураг төсөл, хийц, бүтээц, үйлдвэрлэлийн технологи, гал түймрээс хамгаалах тоног төхөөрөмжийн зориулалт, ашиглалт нь норм, нормативын шаардлагад нийцэж байгаа эсэх, гал түймрээс учирч болзошгүй хохирлын хэмжээг нэг удаа тодорхойлуулах шаардлагатай. Гал түймрийн аюулын үнэлгээг тус хуульд заасны дагуу үнэлүүлбэл зохино.
- Хуульд заасан 19 зүйл буюу галын аюулгүй байдлыг хангах талаар тавих нийтлэг шаардлага, 23 дугаар зүйл буюу Барилга, байгууламжийг гал түймрээс хамгаалах, гал унтраах тоног төхөөрөмжид тавих шаардлагыг бүрэн хэрэгжүүлнэ. Үүний хүрээнд нисэх буудлын өргөтгөлийн зураг төсөл боловсруулах ажлын даалгаварт барилга, байгууламжийн галын аюулгүй байдлыг онцлон авч үзсэн байна.

### 1.3.6. Гамшгаас хамгаалах тухай хууль

Энэ хуулийн зорилт нь гамшгаас хамгаалах үйл ажиллагааг шуурхай, үр дүнтэй зохион байгуулах, онцгой байдлын байгууллага болон гамшгаас хамгаалах удирдлагын тогтолцоо, зохион байгуулалт, үйл ажиллагаатай холбогдсон харилцааг зохицуулахад оршино. Тус нисэх буудлын тухайд хуулийн 2 дугаар бүлэг буюу "гамшигийн өмнөх үйл ажиллагаа"-ны хүрээнд Ховд нисэх буудал нь дараах асуудлуудыг байнга анхаарч ажиллах хэрэгтэй. Мөн хуулийн 7 дугаар бүлэг болох Хуулийн этгээд, иргэний эрх үүргийн хүрээнд хуулийн 34 дүгээр зүйлд заасан хуулийн этгээдийн эрхийг эдэлж үүргийг хүлээнэ. Тухайлбал:

- гамшгаас хамгаалах төлөвлөгөө баталж хэрэгжүүлэх;

- гамшгаас хамгаалах хууль тогтоомж, эрх бүхий байгууллага, албан тушаалтнаас гаргасан шийдвэрийг хэрэгжүүлэх;
- үйл ажиллагааны онцлогт нийцүүлэн мэргэжлийн анги байгуулах, шаардагдах техник, материал, нэг бүрийн хамгаалах хэрэгслээр хангах;
- мэргэжлийн ангийн бүрэлдэхүүн болон ажилтныг гамшгаас хамгаалах үйл ажиллагаанд сургаж бэлтгэх, бэлэн байдлыг хангах;
- гамшгийн эрсдэлийн үнэлгээ хийлгэх, эрсдэлийг бууруулах арга хэмжээг өөрийн хөрөнгөөр хэрэгжүүлэх, холбогдох даатгалд хамрагдах;
- гамшгаас хамгаалах үйл ажиллагаа, гамшиг болон аюулын нөхцөл байдлын тухай мэдээг дээд шатны байгууллага болон онцгой байдлын байгууллагад цаг тухайд нь хүргэх, шаардлагатай бичиг баримт, бодит мэдээллээр хангах;
- гамшиг болон аюулын үед өөрийн байгууллагын хэрэгцээнд ашиглах барилга байгууламж, хоргодох байрыг төхөөрөмжлөх, шаардлагатай тохиолдолд хүн амд ашиглуулах;
- гамшгийн үед бараа, үйлчилгээний үнийн хөөрөгдөл, зохиомол хомсдол үүсгэхгүй байх.
- эрх бүхий байгууллага, албан тушаалтны гаргасан шийдвэрийг зөрчсөний улмаас гарсан зардлыг хариуцах.

### 1.3.7. Зөрчлийн тухай хууль

Энэ хуулийн зорилго нь хууль, түүнд нийцүүлэн гаргасан захиргааны хэм хэмжээний актыг зөрчсөн үйлдэл, эс үйлдэхгүйг зөрчилд тооцох, түүнийг үйлдсэн хүн, хуулийн этгээдэд шийтгэл оногдуулах замаар шударга ёсны тогтолцоог бэхжүүлэхэд оршино. Хуулийн 2.1 дүгээр зүйлд зааснаар Зөрчил гэдэгт дараах асуудлуудыг тусгасан. Үүнд:

1. Хууль, захиргааны хэм хэмжээний актыг зөрчсөн, энэ хуульд шийтгэл оногдуулахаар заасан үйлдэл, эс үйлдэхгүйг зөрчил гэнэ.
2. Хүн, хуулийн этгээд нь хууль, захиргааны хэм хэмжээний актыг биелүүлэх боломжтой байсан боловч түүнийг биелүүлэх зохих арга хэмжээг хэрэгжүүлээгүй бол зөрчил үйлдсэнд тооцно.
3. Хуулийн этгээдийг төлөөлөн, түүний ашиг сонирхлын төлөө энэ хуульд заасан зөрчил үйлдсэн бол хуулийн этгээдэд энэ хуулийн тусгай ангид заасан шийтгэл оногдуулна.
4. Хуулийн этгээдэд шийтгэл оногдуулсан, албадлагын арга хэмжээ хэрэглэсэн нь тухайн зөрчлийг үйлдсэн хүнийг эрүүгийн хариуцлага, шийтгэл, албадлагын арга хэмжээнээс чөлөөлөх үндэслэл болохгүй.
5. Зөрчил үйлдсэн хүнд шийтгэл оногдуулсан нь тухайн зөрчлийг үйлдсэн хуулийн этгээдийг шийтгэл, албадлагын арга хэмжээнээс чөлөөлөх үндэслэл болохгүй.

Хуулийн 5 дугаар бүлэг буюу нийтийн хэв журам, аюулгүй байдлын эсрэг дараах зөрчлүүдтэй холбоотой асуудал Ховд нисэх буудлын үйл ажиллагаанд хамааралтай байж болно. Үүнд:

- Гамшгаас хамгаалах тухай хууль зөрчих буюу хуулийн 5.13 дугаар зүйл.
- Галын аюулгүй байдлын тухай хууль зөрчих буюу хуулийн 5.14 дүгээр зүйл.

- Аюулгүй ажиллагааны журам зөрчих буюу 5.15 дугаар зүйл.

Мөн хуулийн 6 дугаар бүлэг буюу нийтийн ёс суртахуун, хүн амын эрүүл мэнд, эрүүл ахуйн эсрэг дараах зөрчлүүд Ховд нисэх буудлын үйл ажиллагаатай холбоотой. Үүнд:

- Хог хаягдлын тухай хууль зөрчих буюу хуулийн 6.1 дүгээр зүйл.
- Эрүүл ахуйн тухай хууль зөрчих буюу хуулийн 6.17 дугаар зүйл.



Зураг 1.1. Хог хаягдлын тухай хууль зөрчсөн тохиолдолд хүлээлгэх хариуцлагын шатлал

Байгаль орчин, амьтан ургамлыг хамгаалах журмын эсрэг дараах зөрчлүүд нисэх буудлын үйл ажиллагаатай холбоотой байна. Үүнд:

- Байгаль орчинд нөлөөлөх байдлын үнэлгээний тухай хууль зөрчих буюу хуулийн 7.1 дүгээр зүйл.
- Хөрс хамгаалах, цөлжилтөөс сэргийлэх тухай хууль зөрчих буюу хуулийн 7.2 дугаар зүйл.
- Ховордсон амьтан, ургамал, тэдгээрийн гаралтай эд зүйлийн гадаад худалдааг зохицуулах тухай хууль зөрчих буюу хуулийн 7.3 дугаар зүйл.
- Агаарын тухай хууль зөрчих буюу 7.4 дүгээр зүйл.
- Агаарын бохирдлын төлбөрийн тухай хууль зөрчих буюу 7.5 дугаар зүйл.
- Амьтны тухай хууль зөрчих буюу 7.6 дугаар зүйл.
- Байгалийн ургамлын тухай хууль зөрчих буюу 7.7 дугаар зүйл.
- Усны тухай хууль зөрчих буюу хуулийн 7.15 дугаар зүйл.
- Ус бохирдуулсны төлбөрийн тухай хууль зөрчих буюу 7.16 дугаар зүйл.

Хуулийн 8 дугаарт бүлэгт заасан нийтийн өмч, өмчлөх эрхийн эсрэг зөрчилтэй холбоотой асуудлаар нисэх буудалд “Газрын тухай” хууль зөрчих буюу хуулийн 8.1 дүгээр зүйлд заасан асуудлууд хамаарна.

Тус хуулийн 14 дүгээр бүлэг буюу мэдээлэл, харилцаа, холбоо, тээвэр, тээврийн хэрэгслийн ашиглалт, хөдөлгөөний аюулгүй байдлын журмын эсрэг зөрчилтэй холбоотой дараах заалтууд Ховд нисэх буудлын үйл ажиллагаанд хамаарна. Үүнд:

- Харилцаа холбооны тухай хууль зөрчих буюу хуулийн 14.1 дүгээр зүйл.
- Радио долгионы тухай хууль зөрчих буюу хуулийн 14.2 дугаар зүйл.
- Шуудангийн тухай хууль зөрчих буюу хуулийн 14.3 дугаар зүйл.
- Иргэний нисэхийн тухай хууль зөрчих буюу хуулийн 14.8 дугаар зүйл.

Хуулийн 3.3 дугаар зүйд зааснаар Зөрчил үйлдсэн хүн, хуулийн этгээдэд дараах шийтгэл оногдуулах бөгөөд шийтгэл нь дараах төрлүүдтэй байна. Үүнд:

1. торгох шийтгэл;
2. баривчлах шийтгэл;
3. эрх хасах шийтгэл.
4. Торгох, баривчлах шийтгэлийг үндсэн, эрх хасах шийтгэлийг нэмэгдэл шийтгэлийн хэлбэрээр оногдуулна.

#### **1.4. БАЙГАЛЬ ОРЧНЫ ГОЛ ХУУЛИУД**

##### **1.4.1. Байгаль орчныг хамгаалах тухай хууль**

**Хуульд заасан заавал хүлээх үүрэг.** Энэ хуулийн зорилт нь хүний эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрхийг хангах, нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийг байгаль орчны тэнцэлтэй уялдуулах, өнөө болон ирээдүйн үеийнхний ашиг сонирхлын үүднээс байгаль орчныг хамгаалах, түүний баялгийг зохистой ашиглах, жам ёсны боломжтойг нь нөхөн сэргээхтэй холбогдож төр, иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллагын хооронд үүсэх харилцааг зохицуулахад оршино.

Энэхүү хуулийн хүрээнд "Ховд" нисэх буудал нь дараах үүргийг хүлээнэ. Үүнд:

- Байгаль орчны аудитыг 2 жил тутамд хийлгэж, холбогдох дүгнэлт, зөвлөмжийг гаргуулан хэрэгжүүлнэ. Аудитын зөвлөмжид заасан хугацаанд хэрэгжилтийн тайланг нийслэлийн байгаль орчны албанд хүргүүлнэ (10'.1). Байгаль орчны аудитыг төлөвлөгөөт хугацаанд өөрийн хөрөнгөөр (10'.2), эрх бүхий хуулийн этгээдээр (Заалт 10'.3) гүйцэтгүүлнэ.

Байгаль орчны чадавхийн хэм хэмжээнд үйл ажиллагаа явуулах, бохирдлоос сэргийлэх, хангах, байгалийн баялгийг нөхөн сэргээх чиглэлээр:

- Хүн амын эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах нөхцөлийг хангах, байгаль орчныг хамгаалах зорилгоор байгаль орчинд гаргах хортой аюултай бодисын агууламж, үзүүлэх нөлөөллийн түвшний хэм хэмжээ агаар, ус, хөрс дэх хими, биологийн хортой аюултай бодисын, байгаль орчинд хаяж болох хортой, аюултай бодисын, чимээ, шуугиан, чичиргээ, цахилгаан соронзон талбай болон физикийн бусад хортой нөлөөллийн, цацраг идэвхжлийн, орчны тохижилт, нөхөн сэргээлтэнд ашиглагдах агрохимийн бодисын, байгаль орчны даацын болон нөөцийн ашиглалтын зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээний холбогдох стандартын дагуу баримтлан ажиллана (20.1). Хуулийн энэ зохицуулалтын хүрээнд нисэх буудал нь дараах асуудлуудад анхаарч ажиллавал зохино. Үүнд:



- Нисэх буудлын ажиллагаанаас гарах бүхий төрлийн хог хаягдал, тэдгээрийг ангилах, эрх бүхий этгээдэд шижлүүлэн хүлээлгэн өгөх хүртэл түр хугацаагааны хадгалалт
- Нисэх буудлын шатахууны агуулахын үйл ажиллагаатай холбоотой хүрээлэн буй орчны бохирдол
- Уурын зуухны ашиглалттай холбоотой хүрээлэн буй орчны бохирдол
- Хүрээлэн буй орчинд гаргаж байгаа бохирдлууд нь холбогдох стандартад заасан хүлцэх хэмжээнээс хэтрүүлсэн тохиолдолд учирсан хохирлыг арилгах зардлыг тухайн хохирол учруулсан байгууллага хариуцна (20.3);
- Төсөл хэрэгжүүлэгч нь төслийн явцад гарах хог хаягдлыг сумын Засаг даргын тогтоосон цэгт (17.2.6), зөвшөөрөгдсөн аргаар устгах (21.3.1) ба хог хаягдлыг ангилан ялгаж, зориулалтын саванд цуглуулан, тусгайлан тоноглогдсон тээврийн хэрэгслээр тээвэрлэнэ (21.3.2);

Аж ахуйн нэгж, байгууллага байгаль орчныг хамгаалах талаар дараах үүрэгтэй байна:

- Байгаль орчныг хамгаалах тухай хууль тогтоомж, Засгийн газар, нутгийн өөрөө удирдах байгууллага болон Засаг даргын шийдвэр, улсын байцаагч, байгаль хамгаалагчийн шаардлагыг биелүүлэх (31.1.1);
- Эрх бүхий байгууллагаас баталсан байгаль орчны холбогдолтой стандарт, хэм хэмжээ, дүрэм, журмыг чанд сахин биелүүлж, дотоодын хяналтыг хэрэгжүүлэх (31.1.2);
- Үйлчилгээ эрхлэх явцад байгаль орчинд гаргаж байгаа хорт бодис, физикийн хортой нөлөөлөл, хог хаягдлын хэмжээг бүртгэж, тэдгээрийг багасгах, цэвэрлэх талаар авсан арга хэмжээ, хянах төхөөрөмжийн ажиллагааны тухай тайлан мэдээг хугацаанд нь гаргаж холбогдох байгууллагад өгөх (31.1.3);
- байгаль орчинд сөрөг нөлөөлөл бүхий үйлдвэрлэл, үйлчилгээ эрхэлдэг аж ахуйн нэгж, байгууллага үйл ажиллагааныхаа сөрөг нөлөөллийг бууруулах, зогсоох болон байгаль орчныг хамгаалах, нөхөн сэргээх арга хэмжээний зардлыг жил бүр төсөвтөө тусган хэрэгжүүлэх (31.1.4);
- төрийн захиргааны төв байгууллагаас баталсан журмын дагуу экологийн паспорт хөтлөх (31.1.6)
- бохирдлын эх үүсвэр бүхий аж ахуйн нэгж, байгууллага нь байгаль орчны менежментийн төлөвлөгөөний хэрэгжилтийг хангах, өөрийн үйлчилгээний үйл ажиллагааны улмаас байгаль орчинд ялгаруулж байгаа хатуу, шингэн, хийн хаягдлыг хянах ажлыг зохион байгуулж ажиллуулах үүрэг бүхий дотоод хяналтын нэгжтэй байх (31.1.7).
- өөрийн үйл ажиллагааны улмаас байгаль орчинд учруулсан хохирлыг арилгах, холбогдох байгууллагад мэдэгдэх, байгаль орчны хяналтын улсын байцаагчийн ногдуулсан нөхөн төлбөрийг ажлын 14 хоногт багтаан төлөх (31.1.9);
- байгаль орчинд хохирол учруулж болох аливаа үйлдлээс татгалзах (31.1.10)
- үйл ажиллагааныхаа явцад цуглуулсан байгаль орчны мэдээллийг байгаль орчны мэдээллийн улсын санд үнэ төлбөргүй өгөх үүрэг хүлээнэ (44.3).



Байгаль орчинд учруулсан хохирлыг нөхөн төлөх талаар:

- Төслийн талбай орчмын амьтан, ургамал, усны нөөц, газар, хөрсөнд хохирол учруулсан тохиолдолд нөхөн төлбөр төлөх (49.1); Төсөл хэрэгжүүлэгчийн үйл ажиллагаанд дараах нөхцлүүд хуулийн энэ заалтуудтай хамааралтай байна. Үүнд:
  - шувуунаас болж үүсэх эрсдэлээс хамгаалахын тул ховор зүйл шувууг буудах
  - Газрын доорхи усны чанарт орж байгаа өөрчлөлтүүд
  - Шатахууны хэвийн бус алдаглаас хүрээлэн буй орчин болон хүний эрүүл мэндэд нөлөө үзүүлэх
- Нөхөн төлбөрийн хувь хэмжээг тухайн төрлийн байгалийн нөөцийн экологи-эдийн засгийн үнэлгээнд үндэслэн тогтооно (49.4). Уг байгаль орчны хохирлын үнэлгээг "Байгаль орчны хохирлын үнэлгээ, нөхөн төлбөр тооцох аргачлал" (БОАЖ-ын сайдын 2010.05.27ны өдрийн А-156 дугаар тушаал)-ын дагуу хийж гүйцэтгэнэ. Мөн уг хохирлыг тооцох ажлын зардлыг тухайн хохирол тооцуулагч аж ахуйн нэгж хариуцах (49.5, 49.7) бөгөөд ногдуулсан төлбөрийг Байгаль хамгаалах санд оруулна (49.1).

#### **Холбогдох эрх зүйн баримт бичгүүд.**

- Байгаль орчны хохирлын үнэлгээ, нөхөн төлбөр тооцох аргачлал (БОАЖ-ын сайдын 2010 оны 05-р сарын 27-ны өдрийн А-156 дугаар тушаал)-ын дараах асуудлууд нисэх буудалтай холбоотой. Үүнд:
  - Төслийн байгаль орчны хохирлын үнэлгээ, төлбөр тооцоход аргачлалын дагуу байгаль орчны бүрдэл хэсэг тус бүрээр буюу хөрсөн бүрхэвч, газрын доорх усны нөөц, байгалийн ургамлын нөөц, амьтны аймаг зэрэг бүрэлдэхүүн хэсэг тус бүрт хохирлыг тооцно. Энэхүү тооцож гаргасан үр дүн нь байгаль орчны бүрдэл хэсгүүдийн экологи-эдийн засгийн үнэлгээ бөгөөд түүнийг хуульд зааснаар өсгөн нэмэгдүүлснийг байгаль орчинд учруулсан хохирол гэнэ.  
Төсөл хэрэгжүүлэгч байгалийн баялгийг ашигласныхаа дараа нөхөн сэргээлтийг огт хийхгүй юмуу, зохих ёсоор хийгээгүйгээс үүссэн үр дагавар нь байгаль орчинд хохирол учруулах нөхцөл болно.
  - Байгаль орчны аудит хийх ерөнхий аргачлал (БОНХ-ийн /хуучнаар/ сайдын 2013 оны А126 дугаар тушаалын 2-р хавсралт)-ын дагуу төсөл хэрэгжүүлэгч нь нисэх буудал болон шатахууны агуулахын үйл ажиллагаанд байгаль орчны аудитыг эрх бүхий мэрэгжлийн бйагууллагаар хийлгэж дүгнэлт гаргуулж хэвших шаардлагатай.

#### **1.4.2. Байгаль орчинд нөлөөлөх байдлын үнэлгээний тухай хууль**

**Төсөл хэрэгжүүлэгчид хамааралтай заалтууд.** Энэ хуулийн зорилт нь Монгол Улсын Үндсэн хуулийн Арван зургаадугаар зүйлийн 2 дахь заалтыг хэрэгжүүлэх, байгаль орчныг хамгаалах, хүний үйл ажиллагааны улмаас байгаль орчны тэнцвэрт байдал алдагдахаас сэргийлэх, байгаль орчинд сөрөг нөлөөлөл багатайгаар байгалийн нөөц ашиглалт явуулах, бүс нутаг, салбарын хэмжээнд баримтлах бодлого,

хэрэгжүүлэх хөгжлийн хөтөлбөр, төлөвлөгөө болон аливаа төслийн байгаль орчинд нөлөөлөх байдлыг үнэлэх, хэрэгжүүлэх эсэх талаар дүгнэлт, шийдвэр гаргах, оролцогч талуудын харилцааг зохицуулахад оршино.

Төсөл хэрэгжүүлэгч нь эрх бүхий мэргэжлийн байгууллагаар байгаль орчны төлөв байдлын үнэлгээг хийлгэж (6.1, 6.2) түүний хамтаар холбогдох эрх бүхий байгууллагаар баталгаажсан техник-эдийн засгийн үндэслэл, зураг төсөл, тухайн сум, дүүргийн Засаг даргын санал болон холбогдох бусад бичиг баримтыг бүрдүүлэн байгаль орчны асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагаар байгаль орчны ерөнхий үнэлгээг хийлгэх (7.3) ба ерөнхий үнэлгээний дүгнэлтээр шаардлагатай гэж үзсэн тохиолдолд БОННУ-г эрх бүхий байгууллагаар хийлгэнэ (7.4.3, 8.2);

БОННУ-нд төсөл хэрэгжүүлэгч албан ёсоор санал оруулах эрхтэй (Заалт 8.5) ба нарийвчилсан үнэлгээг хийлгэх зардлыг тус компани хариуцна (8.6);

БОННУ-ний тайланг үнэлгээг боловсруулсан байгууллагатай хамтран төслийн нөлөөлөлд өртөх орон нутгийн иргэдэд танилцуулна (10.5), мөн байгаль орчны төлөв байдлын үнэлгээ болон нарийвчилсан үнэлгээ хийлгэх байгууллагыг сонгох эрхтэй (13.1.2).

**Байгаль орчны менежментийн төлөвлөгөө (БОМТ).** БОННУ-тэй хамт БОМТ-г боловсруулах (9.1, 9.2) бөгөөд ерөнхий үнэлгээ хийлгэсэн байгууллагаар батлуулж, төсөл хэрэгжүүлэх зөвшөөрлөө авна (9.3). БОМТ нь байгаль орчныг хамгаалах төлөвлөгөө, хяналт шинжилгээний хөтөлбөрөөс бүрдэнэ (Заалт 9.5).

Жил бүр БОМТ-ний хэрэгжилтийн тайланг боловсруулж, тухайн оны 12 дугаар сард багтаан байгаль орчны ерөнхий үнэлгээ хийлгэсэн байгууллагаар батлуулна (9.8), мөн тухайн жилийн БОМТ- н журмыг 2019 оны 10 сарын 29-ний өдрийн А/618 тоот тушаалаар шинэчлэн баталсаныг мөрдөж эхлээд байна. БОННУ-ний энэхүү тайланд хавсарган боловсруулсан "Байгаль орчны менежментийн 5 жилийн төлөвлөгөө"-г шинэчилсэн журмын дагуу боловсруулсан болно. Шинэчилсэн журмаар төсөл хэрэгжүүлэгч нь БОМТ, түүний биелэлтийн тайланг цахим мэдээллийн санд оруулах бөгөөд биелэлтийн тайланг 11 сарын 01-ний дотор журмын 3 дугаар хавсралтын дагуу гаргаж харьяа аймаг нийслэлийн байгаль орчны газарт 3-аас доошгүй хэвлэмэл хувь болон цахимаар хүргүүлнэ.

**Сайдын тушаалаар батлагдсан холбогдох журмууд:**

- Байгаль орчны нөлөөллийн үнэлгээний журам (Засгийн газрын 2013 оны 374 дүгээр тогтоолын 2 дугаар хавсралт). Энэ журмын дагуу төслийн анхан шатны бичиг баримтыг боловсруулах үе шатанд төсөл хэрэгжих нутаг дэвсгэрийн хүрээнд байгаль орчны төлөв байдлын үнэлгээг хийлгэнэ. Энэхүү төлөв байдлын үнэлгээний хамтаар төсөл хэрэгжүүлэгч аж ахуйн нэгж, байгууллагын гэрчилгээ, газар ашиглах, эзэмших, ашигт малтмал хайх, ашиглах талаарх эрх бүхий байгууллагын шийдвэр эсхүл тусгай зөвшөөрөл, түүний эрхийг шилжүүлсэн тухай баримтын хуулбар, төсөл хэрэгжих нутаг дэвсгэрийн газар зохион байгуулалтын ерөнхий төлөвлөгөөнд тусгагдсан байдлын тодорхойлолт зэрэг холбогдох материалууд (3.1)-ыг бүрдүүлж байгаль орчны асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагад хандаж БОННУ-ний дүгнэлт гаргуулна.

БОННУ-г дээрх ерөнхий үнэлгээний дүгнэлтэнд үндэслэн эрх бүхий аж ахуйн нэгжээр хийлгэнэ. Уг үнэлгээ нь нөлөөллийн үнэлгээний судалгаа, нөлөөллийг бууруулах, арилгах арга хэмжээ, техник, технологийн шийдлийн зөвлөмжийг агуулсан тайлан болон БОМТ-өөс бүрдэнэ. БОННУ-ний тайланг мэргэжлийн зөвлөлийн хурлаар хэлэлцүүлэх ба уг хэлэлцүүлэгт тайланг боловсруулсан аж ахуйн нэгж болон төсөл хэрэгжүүлэгч байгууллагын удирдлагууд оролцоно. Мэргэжлийн зөвлөлөөр байгаль орчны нөлөөллийн үнэлгээний тайлан болон менежментийн төлөвлөгөөг батлуулах ба тус тайлан, төлөвлөгөөг хэрэгжүүлэхэд зардал бодит бус, нэмэлт судалгаа шаардлагатай, төсөл байгаль орчин хүний эрүүл мэндэд халтай, нөхөх боломжгүй хохирол учруулна гэж үзсэн тохиолдолд мэргэжлийн зөвлөл уг тайлан, төлөвлөгөөг батлахаас татгалзана.

Хянан магадлагаа: Байгаль орчны нөлөөллийн үнэлгээний хянан магадлагаа хийх ажлын хэсгийг байгаль орчны асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага холбогдох мэргэжлийн хүмүүсийг оролцуулан тухай бүр томилон ажиллуулах ба ажлын удирдамжийг батална. Удирдамжид хянан магадлагаа хийх хугацаа, ажлын цар хүрээ, аргачлал, зэргийг тусгах ба хянан магадлагааны дүгнэлтийг холбогдох талуудыг оролцуулсан үнэлгээний мэргэжлийн зөвлөлийн өргөтгөсөн хурлаар хэлэлцүүлж болно.

- Байгаль орчны менежментийн төлөвлөгөө боловсруулах, хянан батлах журам (Байгаль орчин, аялал жуулчлалын сайдын 2019 оны 10 дугаар сарын 29-ны өдрийн А-618 дугаар тушаал)

Төслийн хэрэгжилтийн явцад тухайн жилийн БОМТ-г төсөл хэрэгжүүлэгч батлагдсан БОМТ болон БОННУ-нд үндэслэн жил бүр 12 дугаар сард багтаан (2.1) боловсруулж, ерөнхий үнэлгээг хийсэн газраар батлуулна (1.3). Ингэхдээ БОМТ-ний хэрэгжилтийн тайланг хүлээн авч, түүнд хийсэн ажлын хэсгийн дүгнэлтийг үндэслэн биелэлтийн хянаж, дараагийн жилд хэрэгжүүлэх төлөвлөгөөг хянан батална (3.4)

БОМТ-нд тусгах зүйлс: Сөрөг нөлөөллийг бууруулах, арилгах, нөхөн сэргээлт, биологийн олон янз байдлыг дүйцүүлэн хамгаалах, нүүлгэн шилжүүлэх, нөхөн олговор олгох, түүх соёлын өвийг хамгаалах, химийн хортой болон аюултай бодисын эрсдлийг бууруулах, хог хаягдлын менежмент, орон нутгийн захиргаа, аймаг нийслэлийн байгаль орчны газар, мэргэжлийн хяналтын байгууллага, ажлын хэсгийн дүгнэлттэй холбогдсон арга хэмжээ, нөлөөллийн бүсий оршин суугчдад тайлагнах үйл ажиллагаа, орчны хяналт шинжилгээний хөтөлбөр орно (1.5). Орчны хяналт шинжилгээний хөтөлбөр (ОХШХ)-т төслийн нөлөөлөлд өртөж буй байгаль орчны дурьдагдсан бүрдэл хэсгүүдийг заавал тусгаж, бүрдэл тус бүрээр хяналт шинжилгээ хийх цэгийн байршил, хэмжилт, дээжлэлт авах үзүүлэлт, тоо, хугацаа, давтамж, зарцуулах зардал, хариуцан гүйцэтгэх этгээд, баримтлах стандарт, аргачлалыг нарийвчлан тусгана (1.6).

Тухайн төсөлд хийсэн байгаль орчны нөлөөллийн нарийвчилсан үнэлгээгээр тодорхойлсон сөрөг нөлөөллийг бууруулах, арилгах арга хэмжээний зөвлөмж, батлагдсан БОМТ-нд үндэслэн боловсруулсан тухайн жилийн БОМТ-г ерөнхий үнэлгээ хийсэн байгууллага хянан баталснаар төслийн тухайн жилийн үйл

ажиллагааг хэрэгжүүлэх эрх үүснэ (3.1). Энэ журмын шаардлагыг хангаж боловсруулаагүй нь тухайн жилийн байгаль орчны менежментийн төлөвлөөг хүлээн авч хянах, батлахаас татгалзах үндэслэл болно (3.3).

БОМТ-ний биелэлтийг тайлагнах: Төсөл хэрэгжүүлэгч тухайн жилийн БОМТ-г ханган биелүүлж түүний үр дүнг тусгасан биелэлтийн тайланг 11 дүгээр сарын 01-ний дотор энэхүү журмын 3 дугаар хавсралтын дагуу гаргаж, харьяалагдах аймаг, нийслэлийн байгаль орчны газарт 3-аас доошгүй хэвлэмэл хувь болон цахим хэлбэрээр хүргүүлнэ (4.1).

- Байгаль орчинд нөлөөлөх байдлын үнэлгээнд олон нийтийн оролцоог хангах тухай журам (БОНХ-ийн /хуучнаар/ сайдын 2014 оны 01 дугаар сарын 06-ны өдрийн А-03 тоот тушаалын хавсралт)

Олон нийтийн оролцоог хангах гол зарчим нь мэдээллийг түгээж, ил тод хүртээмжтэй байлгах, оролцогч талуудын хоорондын мэдээлэл солилцох, зөвлөлдөх, зөвшилцөх боломжийг хангах, төслийн учирч болзошгүй нөлөөллөөс урьдчилан сэргийлж, түүнийг бууруулах, арилгах арга хэмжээ, хянах тогтолцоог бүрдүүлэхэд шинжлэх ухааны загвар, тоон мэдээллийг оролцогч талуудын санал бодолтой хослуулах, үнэлгээний явцад хариуцлагатай хандах, тухайн орон нутгийн уламжлалт хэвшил, эрхийг хүндэтгэх юм.

Байгаль орчны нөлөөллийн үнэлгээнд олон нийтийн оролцоог хангахад:

Ерөнхий үнэлгээ: орон нутгийн захиргааны байгууллага нь тухайн орон нутагт хэрэгжих төслийн талаарх мэдээллийг олон нийтэд нээлттэй байлгах, байгаль орчны асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв болон орон нутгийн байгууллага нь байгаль орчны нөлөөллийн ерөнхий үнэлгээний шийдвэр, тухайн төсөлд иргэд, олон нийтээс өгсөн саналыг байгаль орчны мэдээллийн санд оруулна.

Нөлөөллийн нарийвчилсан үнэлгээ: үнэлгээ хийх эрх бүхий аж ахуйн нэгж нь БОННУ-ний үе шатанд олон нийтийн оролцоог хангах ба нарийвчилсан үнэлгээний судалгаагаар нөлөөллийг тогтоох, таамаглах, үнэлэх үе шатан дахь олон нийтийн оролцоог хангана. Үүнд нөлөөллийг таамаглах үе шатанд иргэдтэй уулзалт хийх, оролцооны аргаар үнэлэх аргачлалыг ашиглан иргэдийн саналыг бүрэн авах, нөлөөллийн үнэлгээний үе шатанд олон нийтийн оролцоог зөвлөлгөөн, хэлэлцүүлэг, санал асуулга явуулах замаар төслийн шууд болон шууд бус нөлөөллийг үнэлж, иргэдийн амьжиргаа, нийгмийн асуудлыг тусгахад анхаарах хамаарна (1.2).

Төсөл хэрэгжүүлэгч төслийн талаарх ойлголт, эерэг, сөрөг нөлөөлөл, түүнийг бууруулах арга хэмжээний талаар нөлөөлөлд өртөж болзошгүй иргэдэд дэлгэрэнгүй танилцуулж, иргэд, олон нийтийн оролцоог хангахад шаардагдах баримт бичгийг бүрдүүлж өгч болно (2.6).

Төсөл хэрэгжүүлэгчийн олон нийтийн оролцоог хангахад хүлээх үүрэг: Үнэлгээний эрх бүхий аж ахуйн нэгж нь төсөл хэрэгжүүлэгчтэй хамтран БОННУ-ний тайлан болон БОМТ-г боловсруулж дууссаны дараа үнэлгээний тайлан, олон нийтийн саналын нэгдсэн дүнг ажлын 15 өдрийн хугацаанд тухайн нутаг дэвсгэрийн баг, хорооны нийтийн хурлаар хэлэлцүүлж санал авна (2.7).

БОННУ-ний батлагдсан тайланг олон нийтэд нээлттэй байлгах үүргийг төсөл хэрэгжүүлэгч, сумын Засаг дарга, багийн Иргэдийн нийтийн хурал болон аймгийн байгаль орчны газар хариуцна (2.11).

Төсөл хэрэгжүүлэгч нь батлагдсан БОННУ-ний тайлан, БОМТ-г боловсруулах, хэрэгжүүлэх явцад олон нийтийн оролцоог хангаж, хэрэгжилтийг жилд нэгээс доошгүй удаа тухайн төсөл хэрэгжиж буй нутгийн иргэд, олон нийтэд танилцуулж байна (2.12).

Байгаль орчинд нөлөөлөх байдлын үнэлгээнд олон нийтийн оролцоог хангахтай холбоотой арга хэмжээг хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай зардлыг төсөл хэрэгжүүлэгч хариуцна (3.1).

### 1.4.3. Агаарын тухай хууль

Энэ хуулийн зорилт нь хүрээлэн байгаа агаарыг хамгаалах, бохирдохоос урьдчилан сэргийлэх, агаар бохирдуулах бодисын хаягдлыг бууруулж хяналт тавихтай холбогдсон харилцааг зохицуулахад оршино.

Агаарыг хамгаалах, бохирдохоос урьдчилан сэргийлэх, агаар бохирдуулах бодисын хаягдлыг бууруулж хяналт тавих зорилгоор нисэх буудал дараах үүргийг хүлээнэ (9.1).

- Агаарын хууль тогтоомж, нутгийн өөрөө удирдах болон төрийн захиргааны байгууллага, Засаг даргын шийдвэр, улсын байцаагчийн шаардлагыг биелүүлэн (9.1.1) агаар хамгаалахтай холбогдсон дүрэм, журам, бохирдуулах бодисын хаягдлын стандарт, хэм хэмжээний шаардлагыг ханган (9.1.2), орчны хяналт-шинжилгээний хөтөлбөрийн дагуу дотоод хяналтыг явуулна (9.1.4).
- иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллагын явуулж байгаа үйл ажиллагаа нь агаар бохирдуулж, улмаар хүний эрүүл мэндэд сөргөөр нөлөөлөх төвшинд хүрсэн бол холбогдох байгууллагад шаардлага тавих, гомдол мэдүүлэх, мэдэгдэх (9.1.10) үүрэгтэй.

Агаар хамгаалахтай холбоотой стандарт хэм хэмжээг баримтлаагүй, төслийн үйл ажиллагаанаас үүссэн агаар бохирдуулагч бодис болон физикийн нөлөө нь холбогдох стандартаас давсан тохиолдолд тухайн байгууллагын үйл ажиллагааг зогсоох, агаар бохирдуулагч эх үүсвэрийг хязгаарлах зэрэг арга хэмжээг холбогдох эрх бүхий байгууллагууд авч хэрэгжүүлнэ (20.2-20.3).

Мөн зориулалтын бус газарт хог хаягдал хаях, ил задгай шатаах болон хог хаягдал устгах стандартын шаардлага хангаагүй аливаа үйл ажиллагааг уг хуулиар хориглоно (20.6).

Агаар хамгаалах шаардлага хангаагүй техник, технологи нэвтрүүлэх, материал, бодис, бүтээгдэхүүнийг хэрэглэх, тоног төхөөрөмж, техник хэрэгсэл ашиглахыг хориглоно (21.5).

Агаарын бохирдлын эх үүсвэр бүхий аж ахуйн нэгж, байгууллага агаарын бохирдлын төлбөр төлнө (29.1, 29.2).

- Сайдын тушаалаар батлагдсан холбогдох журам. "Орчны чанарын хяналт шинжилгээний ажил, үйлчилгээний үнэ тариф" (БОАЖ-ын сайдын 2019 оны 05 дугаар сарын 06-ны өдрийн А/164 дугаар тушаалын хавсралт).

- Энэхүү тушаалд агаар, ус, хөрсний чанарын болон цацрагийн тунгийн чадал тодорхойлох ажил, үйлчилгээний үнэ тарифийг тогтоож өгсөн. Энд агаарын чанарын 11, агаарын бохирдлын эх үүсвэрийн хаягдал утааны 4, усны чанарын ерөнхий үзүүлэлтийн 23, тусгай үзүүлэлтээр 7, суурин багаж дээр 4 янзын аргаар хүнд металл болон мөгөн ус, анион, катионы үзүүлэлт тодорхойлох сорьц бэлтгэх, микробиологийн 6 үзүүлэлт, хөрсний чанарын агрохимийн 8, тусгай үзүүлэлтийн 2, суурин багаж дээр 2 янзын аргаар хүнд металл тодорхойлох болон сорьц бэлтгэх, агаар, хөрсөнд цацрагийн тунгийн чадал шууд хэмжлийн багажаар хэмжих зэрэг тус бүрийн хөлс, хураамжийн хэмжээг тогтоосон байна.

#### 1.4.4. Агаарын бохирдлын төлбөрийн тухай хууль

Энэ хуулийн зорилт нь агаар бохирдуулагч этгээдэд агаарын бохирдлын төлбөр ногдуулах, төлөхтэй холбогдсон харилцааг зохицуулахад оршино. Уг хуулийн дагуу нисэх буудал нь үйл ажиллагааныхаа явцад Авто тээврийн хэрэгсэл болон өөрөө явагч хэрэгсэл эзэмшиж (4.1.4), агаарт бохирдол гаргах эх үүсвэр халаалтын зуух (4.1.6) хэрэглэх учир агаарын бохирдлын төлбөр төлөгч (4.1) болж дараах үүргийг хүлээнэ. Үүнд:

- Агаарын бохирдлын төлбөрийг агаарын бохирдлын эсрэг санд төлнө (5.6);
- ИНЕГ-ийн үйл ажиллагаанд ашиглагдаж буй авто тээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслээс нэгж км зайд явахад ялгарах нүүрсхүчлийн хийн хэмжээг граммаар тооцож төлбөр ногдуулна (6.1.3).
- Төлбөр авах журам, төлбөрийн хувь хэмжээ (7):
- Төслийн үйл ажиллагаанд ашиглагдах техник хэрэгслүүдээс ялгарах нүүрсхүчлийн хийн төлбөрийг тооцоход уг хуулийн 7.3-д заасныг баримтлах ба тус төслийн үйл ажиллагаанд ихэвчлэн том оврын буюу E ангиллын техник хэрэгслүүд ашиглагдана гэж үзэхэд нэгж км зай туулахад 751 граммаас их нүүрстөрөгчийн хий ялгаруулна гэж тооцон төлбөрийг нэгж хэрэгсэл бүрт 9500 төгрөгөөр тооцно (7.3);
- Төлбөрийг жилд нэг удаа тухайн жилийн 6 сарын 01-ний дотор харьяалах татварын албанд төлнө (9.3).

**Холбогдох журам.** "Автотээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслээс ялгарах нүүрсхүчлийн хийн хэмжээ, хөдөлгүүрийн багтаамжаас хамааруулан ангилал тогтоох журам" (Журамд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай БОАЖС, ЗТХС-ын 2016 оны 12 дугаар сарын 28-ны өдрийн А/151/124 дүгээр хамтарсан тушаалаар өөрчлөлт оруулсан).

**Шатахууны агуулах, түүнд тавигдах шаардлага.** Газрын тос, түүний бүтээгдэхүүний хангамжийн байгууллагын харъяаллын объектод газрын тос, түүний бүтээгдэхүүнийг хүлээн авах, хадгалах, ачихад зориулагдсан үйлдвэрлэлийн болон агуулахын туслах барилга, технологийн байгууламжийн иж бүрдэл хамаардаг тухай "Барилгын норм норматив баримт бичгийн тогтолцоо, Монгол улсын барилгын дүрэм"-ийн хүрээнд ЗТБХБ-ын сайдын 2011 оны 256 дугаар тушаалаар баталсан "Газрын тос,



газрын тосны бүт ээгдэхүүний агуулахын барилгын технологийн зураг төсөл"-д заасан<sup>3</sup> байдаг.

Тус дүрэмд зааснаар газрын тосны бүтээгдэхүүний агуулахыг 5 зэрэглэлээр ангилдаг бөгөөд Ховд нисэх буудлын шатахууны агуулахын ачаа эргэлт нь жилд 20-50 мянган тн орчим байх тул IV зэргийн ангилалд<sup>4</sup> хамаарч дүрмийн шаардлагаас тус IV ангилалд тавьсан шаардлагуудыг хэрэгжүүлэх үүргийг төсөл хэрэгжүүлэгч хүлээнэ. Тухайлбал Газрын тос, түүний бүтээгдэхүүний агуулахын техникийн тоноглол нь гэхэд л дараах шаардлагыг хангана. Үүнд:

- Сав-парк-Газрын тосны бүтээгдэхүүнийг өгөгдсөн тоо хэмжээ, нэр төрлөөр хүлээн авах, хадгалах, ачих нөхцлийг хангах;
- Технологийн шугам хоолой-төрөл бүрийн газрын тосны бүтээгдэхүүний холихгүй, чанарыг алдагдуулахгүйгээр нэгэн зэрэг хүлээн авах, ачих нөхцлийг хангах;
- Газрын тосны бүтээгдэхүүнийг ачиж буулгах хугацааны нормын дагуу ачих, буулгах байгууламж, түүний насосны тоног төхөөрөмж-г тоноглоно.

Тус дүрмийн 10-т зааснаар төсөл хэрэгжүүлэгч "Хүрээлэн байгаа орчныг хамгаалах арга хэмжээ"-г хэрэгжүүлнэ. Үүнд:

- Газрын тос, түүний бүтээгдэхүүний агуулах нь өргөтгөх, шинэчлэн засварлах, техникийн өөрчлөлт хийх, төлөвлөсөн үйл ажиллагааг биелүүлэхтэй холбоотой бүх алдагдал ба ашгийг бүх талаас нь иж бүрдлээр судлах, хүрээлэн байгаа байгаль орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөөг багасгах ба арилгах зорилгоор экологийн үндэслэлийг судлахад боловсруулан материалууд хамаарна. Экологийн үндэслэлийн материалын бүтэц ба хэмжээг "Байгаль орчны ерөнхий үнэлгээ"-ний шаардлагаар тодорхойлно.
- Байгаль хамгаалах иж бүрэн арга хэмжээ болон байгаль орчинд учруулсан хор хөнөөлийг бүрэн арилгах арга хэмжээг байгаль орчинд нөлөөлөх нөлөөллийн "Байгаль орчны нарийвчилсан үнэлгээ"-ний үр дүнд үндэслэн тодорхойлно.
- Байгаль орчинд учруулсан хор хохирлыг арилгах ажлыг хаягдал доторх хорт бодисын тархалтын нөхөн төлбөр болон байгалийн нөөц ашигласаны төлбөрөөр барагдуулна.
- Агаарыг нүүрс-устөрөгчийн бохирдлоос хамгаалахын тулд газрын тос, түүний бүтээгдэхүүнийг ачих, буулгах үеийн алдагдлыг багасгахуйц шийдлээр төлөвлөнө.

#### 1.4.5. Амьтны тухай хууль

Энэ хууль нь мал, гэрийн тэжээвэр амьтнаас бусад амьтныг хамгаалах, өсгөн үржүүлэх, түүний нөөцийг зохистой ашиглахтай холбогдсон харилцааг зохицуулахад оршино.

Уг хуулийн дагуу төсөл хэрэгжүүлэгч дараах үүргийг хүлээнэ. Үүнд:

<sup>3</sup> <https://www.legalinfo.mn>, Үндсэн нүүр > Сайдын тушаал > Барилга, хот байгуулалтын яам > БАРИЛГЫН НОРМ БА ДҮРЭМ БАТЛАХ ТУХАЙ /Барилгын зураг төсөл боловсруулах барилгын норм ба дүрэм/

<sup>4</sup> БОННУ-ний тайлангийн 6 дугаар бүлэг, 6.1.1.

Ажилчдад ан агнуурын амьтныг холбогдох зөвшөөрөл, төлбөргүйгээр агнахгүй (21.1.1) байхыг сануулах бөгөөд агнуурын амьтан агнах, барихыг хориглох хугацаанд (9 дүгээр зүйл) хориглосон арга, зэвсэг хэрэглэн агнахыг хориглоно (10.1.5);

Мөн тухайн нутгийн амьтны аймагт учирсан хохирлын нөхөн төлбөрийн хэмжээг засгийн газраас тогтоосон амьтны экологи-эдийн засгийн үнэлгээг хоёр дахин өсгөж тооцно (37.2) (Хохирлын үнэлгээ тооцох талаар Байгаль орчныг хамгаалах тухай хуулийн Холбогдох эрх зүйн баримт бичиг хэсэгт дэлгэрэнгүй тусгасан).

#### 1.4.6. Байгалийн нөөц ашигласны төлбөрийн тухай хууль

Энэ хуулиар иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллагад байгалийн нөөц ашигласны төлбөрийг ногдуулах, түүнийг төсөвт төвлөрүүлэх, тайлагнах, байгалийн нөөц ашигласны төлбөрийн орлогоос байгаль орчныг хамгаалах, байгалийн нөөцийг нөхөн сэргээх арга хэмжээнд зарцуулах хөрөнгийн хувь, хэмжээг тогтоохтой холбогдсон харилцааг зохицуулна. Нисэх буудлын тухайд:

- Ус ашиглах зөвшөөрөл авч, гэрээ байгуулсан аж ахуйн нэгж усны нөөц ашигласны төлбөр төлөгч юм. Уг хуулийн дагуу Хүн амын үнд, ахуйн зориулалтаар ус ашиглах учир төлбөр ноогдох хүчин зүйл болно (6.1.1);
- Ус ашиглалтын төлбөрийг үнд ахуйн зориулалтаар ашигласан усны хэмжээгээр (шоо метрээр) тооцох (10.1.3) ба Монгол орны аль усны сав газарт ямар чиглэлийн үйл ажиллагаа явуулж байгаагаас хамааран усны үнэ тариф харьцангуй байна;
- Усны нөөц ашигласны төлбөрийн хувь хэмжээг тогтоох тухай тогтоол нь МУ-д үйл ажиллагаа явуулж буй ус ашиглагчдыг үйл ажиллагааны чиглэлээр нь ангилж, тус бүр төлбөрийн хувь хэмжээг тодорхойлсон. Ашигласан усны шоо метр тутамд тооцох нөөц ашигласны төлбөрийн хувь хэмжээг (Хүснэгт 2) доорх байдлаар үзүүлэв.

**Хүснэгт 1.2. Ус, рашааны нөөц ашигласны төлбөрийн хувь хэмжээ**

Төлбөр ногдох ус	Төлбөрийн хязгаар /экологи-эдийн засгийн үнэлгээний хувиар/			
	Гадаргын усанд		Газрын доорх усанд	
	доод	дээд	доод	дээд
Хүн амын үнд, ахуйн зориулалтаар ашигласан усны шоо метр тутамд	1	10	5	20
Ашиг олох зориулалтаар ахуйн үйлдвэрлэл, үйлчилгээ эрхэлдэг аж ахуйн нэгж, байгуулага, иргэний ашигласан усны шоо метр тутамд	10	30	15	50

Усны нөөц ашигласны төлбөрийг дараа сарын 10-ны дотор орон нутгийн төсөвт төлж, төлбөрийн жилийн тайланг дараа оны 01 дүгээр сарын 10-ны дотор харьяалагдах татварын албанд тушааж, эцсийн тооцоог хийнэ (23.2).

Энэ хуулийн 13.2-т заасан төлбөрийн орлогоос байгаль орчныг хамгаалах байгалийн баялгийг нөхөн сэргээх арга хэмжээнд тухайн төсвийн жилд зарцуулах хувь хэмжээний доод хязгаарыг (Хүснэгт 1.3) дараах байдлаар тогтооно.

**Хүснэгт 1.3. Байгалийн баялгийг нөхөн сэргээх арга хэмжээнд тухайн төсвийн жилд зарцуулах хувь хэмжээний доод хязгаар**

Байгалийн баялгийн нөөц ашигласны төлбөрийн орлогын төрөл	Байгаль орчныг хамгаалах байгалийн нөөцийг нөхөн сэргээх арга хэмжээнд зарцуулах төлбөрийн орлогын хувь хэмжээний доод хязгаар /нийт орлогын дүнгээс хувиар/
Газрын нөөцийн төлбөрийн орлого	15 хувь
Ус, рашааны нөөц ашигласны төлбөрийн орлого	35 хувь

**1.4.7. Усны тухай хууль**

Энэ хууль нь усны нөөцийг зохих ёсоор ашиглах, хамгаалах болон нөхөн сэргээх тухай заалтуудыг багтаасан ба нисэх буудлын үйл ажиллагааны явцад уг хуулийн дагуу дараах заалтуудыг мөрдөж ажиллана. Үүнд:

- Усны нөөц, чанарыг хамгаалахын тулд ус ашиглагч нь экологийн тэнцлийг хангахад шаардагдах хэмжээний нөөцийг байгальд заавал үлдээх үүрэг хүлээхийн зэрэгцээ усны эх, ундарга, усны сан бүхий газрын эргээс 50 метрээс доошгүй зайд болон гол мөрний татамд онцгой хамгаалалтын бүс тогтооно (22.2).
- Усны сан бүхий газрын эргээс 200 метрээс доошгүй зайд энгийн хамгаалалтын бүс, ус хангамжийн эх үүсвэрээс 100 метрээс доошгүй зайд эрүүл ахуйн бүс тогтооно (22.3);
- Усыг бохирдохоос хамгаалахын тулд усны сан бүхий газарт цацраг идэвхт болон химийн хорт бодис, халдвар үүсгэгч, хог хаягдал, бохир ус хаях, хадгалах, машин техник, бохир зүйлс угаахыг хориглоно (24.1).

Усны тухай хуулийн хүрээнд авах зөвшөөрлүүд. Ховд нисэх буудлын хэрэгцээт усны хэмжээ нь 50м<sup>3</sup>/хон-оос их учир уг хуулийн дагуу Ус ашиглуулах дүгнэлтийг Сав газрын захиргаанаас авч (28.4), ус ашиглах зөвшөөрлийг Ховд аймгийн Байгаль орчны газраас ус ашиглах зөвшөөрөл аван (28.4), гэрээ байгуулснаар ус ашиглах эрх үүснэ.

Ус ашиглагч нь юуны өмнө ус ашиглах эрхийг дээр дурдсан дарааллын дагуу авах бөгөөд ус ашиглах зөвшөөрлийг авахад дараах бичиг баримтыг бүрдүүлж холбогдох байгууллагад хүргүүлнэ (Заалт 28.2). Үүнд:

- Ашиглах усны эх үүсвэрийн байршлыг харуулсан зураг (28.2.1);
- Усны нөөц, чанар найрлагыг тогтоосон хайгуул судалгааны ажлын тайлан буюу буюу аймгийн БОГ-аар баталгаажсан бүрэн мэдээлэлтэй худгийн паспорт, ашиглах боломжит нөөцийн талаарх дүгнэлт буюу усны асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллагаар гаргуулсан усны ашиглах боломжит нөөцийн дүгнэлт (28.2.2);
- Хоногт ашиглах усны хэмжээ зориулалт (28.2.3);
- Барилга байгууламжийн зураг, төсөл (28.2.4);
- Нисэх буудлын хүчин чадал, техник эдийн засгийн үзүүлэлт (28.2.5);
- Байгаль орчинд нөлөөлөх байдлын үнэлгээний тайлан дүгнэлт (28.2.6).

Ашиглалтын үед ус ашиглагчийн хүлээх үүрэг:

- Усны мэдээллийн санг бүрдүүлэхтэй холбогдсон мэдээг усны асуудал хариуцсан төрийн захиргааны төв байгууллага болон сав газрын захиргаанд гаргаж өгч байх үүрэгтэй (7.5);
- Ус ашиглагч ашиглаж дууссан цооногоо битүүмжлэн аймгийн байгаль орчны алба болон сумын засаг даргад хүлээлгэн өгөх үүрэгтэй (22.17);
- Ус ашиглах зөвшөөрөл, гэрээнд заасан хэмжээнээс хэтрүүлэн ус ашиглахгүй байх үүрэгтэй (30.1.1);
- хаягдал ус хаях, зайлуулах зөвшөөрөл авах, ашиглалтын явцад гарах бохир усыг хаягдал усны стандартын шаардлагад нийцүүлэн цэвэрлэж, төвлөрсөн ариутгах татуургын сүлжээнд нийлүүлэх, эсхүл шууд зайлуулах (30.1.3);
- Усны эх үүсвэр, шугам хоолой зэрэг хэсгүүдэд усны тоолуур суурилуулах (30.1.4) ба ус бохирдуулсны төлбөр төлөх (30.1.5);
- Ноогдуулсан ус ашигласны төлбөрийг төлнө (31.1), хугацаандаа төлөөгүй бол ус ашиглах гэрээ зөвшөөрөл олгогчийн санаачилгаар хугацаанаас нь өмнө цуцлагдах заалттай (29.3.3).;

**Эрх зүйн холбогдох баримт бичиг.** Унд ахуйн хэрэгцээнд газрын доорх ус ашиглахад дараах усны салбарын дүрэм журмуудыг баримтлан ажиллана. Үүнд:

Засгийн газрын тогтоол.

- "Усны экологи, эдийн засгийн үнэлгээг шинэчлэн батлах тухай" (2011/10/26, Дугаар 302).
- "Усны нөөц ашигласны төлбөрийн хувь хэмжээг тогтоох, хөнгөлөх тухай" (2013/09/21, Дугаар 326)
- "Ашиглалтын зориулалтыг тооцох итгэлцүүр" (2013/09/21, Дугаар 327).
- "Зөвшөөрсөн хэмжээнээс илүү ашигласан усны төлбөр тооцох журам" (2018/12/12, Дугаар 391)

Дээр дурдсан "Усны экологи, эдийн засгийн үнэлгээг шинэчлэн батлах тухай", "Усны нөөц ашигласны төлбөрийн хувь хэмжээг тогтоох, хөнгөлөх тухай", "Ашиглалтын зориулалтыг тооцох итгэлцүүр"-ийн тухай тогтоолууд нь хоорондоо уялдаа холбоотой тогтоолууд юм.

Тухайлбал, усны экологи, эдийн засгийн үнэлгээг шинэчлэн батлах тухай тогтоолоор Монгол орны 29 сав газрын гадаргын болон газрын доорх усны нөөцийн хэмжээ, чанар, хэрэглээний ач холбогдол, усны нөөцөд учирсан хохирлыг үнэлэх экологи, эдийн засгийн суурь үнэлгээг тогтоосон. Ховд нисэх буудлын ус ашиглах нутаг дэвсгэр нь Монгол орны усны сав газрын ангиллаар Хар нуур, Ховд голын сав газарт хамаарах бөгөөд уг тогтоолын дагуу энэ сав газарт газрын доорх усны экологи эдийн засгийн суурь үнэлгээ 2506 төг/шоо метр байдаг.

Ашиглалтын зориулалтыг тооцох итгэлцүүрийн тухай тогтоолоор Монгол орны усны сав газар тус бүрээр ус ашиглагчийн чиглэлүүдээр нь ашиглалтын зориулалтыг тооцох итгэлцүүрийг тодорхойлсон. Тухайлбал Хар нуур, Ховд голын сав газарт Хүн амын унд, ахуйн зориулалтаар ашигласан усны шоо метр тутамд 0.5 байна.

Байгаль орчны нөлөөллийн нарийвчилсан үнэлгээний хүрээнд Ховд нисэх буудал, шатахууны агуулах төслийн усны ашиглах боломжит нөөцийн дүгнэлтийг гаргуулахаар

"Монгол ус" ТӨААТҮГ-т холбогдох материалуудыг бүрдүүлсэн хүсэлт гаргасан боловч БОАЖЯ-ны 2019 оны 09а/9162 дугаар лавлагаанд нисэх буудлын талбай, худаг нь Ховд аймгийн төвийн хүн амын ус хангамжийн эх үүсвэрийн газрын доорх усны ордын дотор байрласан тухай дурдсан тул тус дүгнэлтийг гаргах боломжгүй гэсэн хариуг ирүүлсэн. Иймд төсөл хэрэгжүүлэгч байгууллага нь дараах эрх зүйн баримт бичгийн дагуу арга хэмжээ авч хэрэгжүүлэх шаардлага гарч байна. Үүнд:

- Улсын төсвийн хөрөнгөөр судалж тогтоосон газрын доорх усны нөөцийн эрэл, хайгуул, судалгааны зардлыг ус ашиглагчаар эргүүлэн төлүүлэх журам (Засгийн газрын тогтоол, 2014/01/18, Дугаар 12).
- Усны сан бүхий газар, усны эх үүсвэрийн онцгой болон энгийн хамгаалалтын, эрүүл ахуйн бүсийн дэглэмийг мөрдөх журам (БОНХАЖС, БХБС-ын 2015 оны А-230/127 дугаар хамтарсан тушаал)

#### Сайдын тушаал

- Ус ашиглалт, хэрэглээг тоолууржуулах журам (БОНХС-ын 2013 оны 05 сарын 16-ны өдрийн А-156 дугаар тушаал). Унд ахуй болон үйлчилгээний зориулалтаар ус ашиглах бөгөөд ус олборлолт, дамжуулалт, нөөцлөлт, ус ашиглалтын тайлан мэдээ зэргийг гаргах ажилд эрх бүхий байгууллагаар батагаажуулсан усны тоолуурыг хэрэглэнэ (1.3).

Баталгаажуулсан тоолуур нь техникийн болон ашиглалтын баримт бичигтэй байх бөгөөд загварын туршилтад орж, улсын бүртгэлд бүртгэгдсэн, хэмжил зүйн хяналтад хамрагдсан байх шаардлагатай (2.1.1), мөн тоолуур нь холбогдох техникийн шаардлага стандартуудыг хангасан байна (2.1.2).

Тоолуурын суурилуулалтыг хийхэд анхаарах зүйлс: тоолуурын голч шугам нь хоолойн оруулгын голчтой адил байх, бодит зарцуулгад тохирсон байх (2.1.3) шаардлагатай. Газрын доорх усны ашиглалтад ус авах цэг, цооног, худаг, ус дамжуулах шугамын оролт тус бүр дээр тоолуур суурилуулах шаардлагатай (2.2.1).

Усны тоолуурын хамгаалалтад анхаарах зүйлс: тоолуурын заалтыг харах боломжтой, үзлэг үйлчилгээ хийхэд тохиромжтой, гэрэлтүүлэгчтэй, агаарын температур +5<sup>0</sup>С-ээс багагүй дулаан өрөөнд, холбогдох стандартын дагуу суурилуулна (2.3.1). Уг журмын дагуу ус ашиглагч дараах үйл ажиллагааг заавал хэрэгжүүлнэ. Үүнд:

- Ус ашиглагч нь цэвэр болон хаягдал усны тоолууртай байх бөгөөд тоолууржуулах ажлыг хариуцна (3.6.1).
- Усны тоолуур эвдэрсэн тохиолдолд холбогдох байгууллагад яаралтай мэдэгдэж, усны тоолуурыг шугамнаас сагах, баталгаажуулсаны дараа буцааж тавихад байлцах, тоолуурын засвар, суурилуулалтыг тусгай зөвшөөрөл бүхий аж ахуйн нэгж, байгууллагаар хийлгэх (3.6.2),
- Ус ашиглагч нь усны тоолуурын ашиглалтын хугацааг харгалзахгүйгээр хэмжилзүйн ажил, үйлчилгээний гэрээ, графикийн дагуу тогтоосон хугацаанд хэмжил зүйн төв болон аймаг, нийслэлийн хэмжил зүйн

байгууллагын баталгаажуулалтад хамруулж гэрчилгээ авах бөгөөд дахин битүүмжлүүлнэ (3.6.5).

Ус ашиглагчийн төлөөлөл нь хангагч болон хяналтын байгууллагын эрх бүхий хүмүүс усны тоолуурын заалтыг бүртгэхэд байлцан хэмжүүрийн заалт бүртгэж авсан баримт бичигт гарын үсэг зурна (3.6.8).

- Ус ашиглах гэрээний загвар батлах тухай (БОНХС-ын 2013 оны 12 сарын 20-ны өдрийн А/367 дугаар тушаал).
- Нэгж бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэх, ажил гүйцэтгэх, үйлчилгээ үзүүлэхэд зарцуулах усны норм батлах тухай (БОНХАЖС-ын 2015 оны 07 сарын 30-ны өдрийн А/301 дугаар тушаал).
- Ус ашиглуулах дүгнэлт гаргах үйлчилгээний хөлс, ус ашиглах эрхийн бичгийн загварыг шинэчлэн батлах тухай (БОАЖС-ын 2018 оны 10 сарын 02-ны өдрийн А/376 дугаар тушаал)

Уг журмын дагуу усны хоногийн хэрэглээ 50-100м<sup>3</sup> хүртэлх хэмжээтэй төсөл хэрэгжүүлэгч нь ус ашиглуулах дүгнэлт гаргуулахад үйлчилгээний хөлс болох 100000 төгрөгийг дүгнэлт гаргах эрх бүхий байгууллагын орлогод төвлөрүүлнэ (уг тушаалын 1 дүгээр хавсралт).

- Усны нөөцийг бохирдлоос хамгаалах дүрэм (БО ба ЭМНХ-ын Сайдын хамтарсан тушаал, дугаар: 143/А/352, 1997)

Ус ашиглаж буй аж ахуйн нэгж нь газрын доорх усны нөөцийг бохирдлоос хамгаалахад уг дүрмийг баримтална. Газрын доорх усны нөөцийг бохирдлоос хамгаалах дүрмийн нийтлэг шаардлага:

- Газрын доорх ус ашиглагч иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллага өрөмдмөл, уурхайн худаг, тохижуулсан булгийн усыг бохирдохоос хамгаалах арга хэмжээг өөрийн хөрөнгөөр авч хэрэгжүүлэхийн зэрэгцээ усны төвшин, ундарга, чанар, найрлагад байнгын ажиглалт, шинжилгээ хийж байна.
- Аж ахуйн нэгж, байгууллага ашиглалтын явцад газрын доорх ус, булгийн усны төвшин, ундарга, чанар, найрлага өөрчлөгдсөнөөс хойш 5 хоногийн дотор тухайн нутаг дэвсгэрийн байгаль орчны болон эрүүл ахуй, халдвар судлалын хяналтын байгууллагад мэдэгдэж, нөхцөл байдлын шалтгааныг тогтоолгон, арилгах арга хэмжээг авч хэрэгжүүлнэ.
- Аж ахуйн нэгж, байгууллага ашигт малтмал олборлох, хөрс хуулах, өрөмдлөг хийх зэрэг хөрсний усны төвшин, чанарт нөлөөлөх үйл ажиллагаа эрхлэхийн өмнө тухайн нутаг дэвсгэрийн Засаг дарга болон байгаль орчны хяналтын байгууллагад мэдэгдсэн байна.
- Аж ахуйн нэгж, байгууллага урьдчилан цэвэршүүлсэн хаягдал бохир ус ба хатуу хог хаягдлыг хөрсөнд хаях, хөрсөөр дамжуулан цэвэршүүлэхдээ газрын доорхи уст үеийг хамгаалах нөхцөлийг геологи хайгуулын болон байгаль орчин, эрүүл ахуй, халдвар судлалын хяналтын байгууллагаар урьдчилан хайгуул судалгаа хийлгэж дүгнэлт гаргуулсан байна.



#### 1.4.8. Ус бохирдуулсны төлбөрийн тухай хууль

Энэ хуулиар иргэн, аж ахуйн нэгж байгууллагад ус бохирдуулсны төлбөр ногдуулах, төлбөрийг төсөвт төлөхтэй холбогдсон харилцааг зохицуулах болон усны чанар, хаягдал усны стандартууд, төлбөрийн хэмжээг тусгасан байдаг.

Ус, рашааны нөөцийг ашиглан хаягдал ус гаргаж, усны найрлага, чанарт нөлөөлж байгаа ус бохирдуулагч иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллага ус бохирдуулсны төлбөр төлөгч байна (4.1);

Ус бохирдуулсны төлбөр тооцох үзүүлэлтийг дараах байдлаар тогтооно (6.1):

- хоногт 50 шоометрээс их хаягдал ус гаргадаг бохирдуулагчийн хаягдал усанд агуулагдах бохирдуулах бодисын хэмжээг килограммаар (6.1.1);
- хаягдал усан дахь аюултай бохирдуулах бодисын хэмжээг граммаар (6.1.3).

Хоногт 50 шоометрээс бага, аюултай бохирдуулах бодис агуулаагүй хаягдал ус гаргадаг үйлдвэр, үйлчилгээний нэгжээс гарах хаягдал усанд агуулагдах бохирдуулах бодисын жишиг хэмжээг үйлдвэр, үйлчилгээний салбар бүрээр усны хэрэглээний норм, хүчин чадал, ашиглалтын горимыг үндэслэн байгаль орчны асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага хот, суурины ус хангамж, ариутгах татуургын асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагатай хамтран тогтооно (6.2).

#### Хүснэгт 1.4. Төлбөрийн хэмжээг хаягдал усан дахь бохирдуулах бодисын хэмжээнд үндэслэн дараах хязгаарт багтаан Засгийн газар тогтооно: (7.1)

Бохирдуулах бодис	Хэмжих нэгж	Төлбөрийн хязгаар /төгрөгөөр/	
		доод	дээд
Жинлэгдэх бодис	килограмм	50	1000
Органик бодис	килограмм	50	1000
Эрдэс бодис	килограмм	20	400
Хүнд металл	килограмм	500	10000
Аюултай бохидуулах бодис	грамм	1000	10000

- Төлбөр төлөгч нь тухайн улиралд байгаль орчинд шууд хаясан болон ариутгах татуургын байгууламжид нийлүүлсэн хаягдал усан дахь бохирдуулах бодист ногдох төлбөрийг дараа улирлын эхний сарын 20-ны өдрийн дотор харьяалах татварын албанд төлнө (9.1);
- Ус бохирдуулсны төлбөрийн тухай хууль тогтоомж зөрчсөн үйлдэл нь гэмт хэргийн шинжгүй бол Төрийн албаны тухай хуульд заасан хариуцлага хүлээлгэнэ (10.1). Мөн энэ хуулийг зөрчсөн хүн, хуулийн этгээдэд Эрүүгийн хууль, эсхүл Зөрчлийн тухай хуульд заасан хариуцлага хүлээлгэнэ (10.2).

#### Засгийн газрын тогтоол

- “Ус бохирдуулсны төлбөрийн хэмжээ, ус бохирдуулсны төлбөрөөс хөнгөлөх аж ахуйн нэгж, байгууллагын жагсаалт болон хөнгөлөлтийн хувь хэмжээ тогтоох журам батлах тухай” (2019/08/17, Дугаар 316).

#### Сайдын тушаал

- Хаягдал усны эзэлхүүн, бохирдуулах бодисын агууламжийг үндэслэн хаягдал усан дахь бохирдуулах бодисын хэмжээг тогтоох журам (БОНХАЖ-ын Сайд,

Сангийн Сайдын хамтарсан 2015 оны 07 сарын 29-ний өдрийн А/299/204 дүгээр тушаал).

- Ус бохирдуулах аюултай бодисын жагсаалт батлах тухай (БОАЖС-ын 2019 оны 09 сарын 27-ны өдрийн А/543 дугаар тушаал).
- Хаягдал усыг байгальд шууд нийлүүлж байгаа хуулийн этгээдтэй байгуулах ус бохирдуулсны төлбөрийн гэрээний загвар батлах тухай (БОАЖС-ын 2019 оны 11 сарын 01-ний өдрийн А/634 дүгээр тушаал).
- Ус бохирдуулсны төлбөрийг шатлан өсгөх хэлбэрээр ногдуулах журам (БОАЖС-ын 2019 оны 11 сарын 01-ны өдрийн А/635 дугаар тушаал).
- Хаягдал ус хаях, зайлуулах зөвшөөрлийн бичгийн заавар (БОАЖС, БХБС-ын хамтарсан 2019 оны 11 сарын 22-ны өдрийн А/719/189 дугаар тушаал).
- Хаягдал усан дахь бохирдуулах бодисын жишиг хэмжээг тогтоох тухай (БОАЖС, БХБС-ын хамтарсан 2019 оны 12 сарын 27-ны өдрийн А/816/218 дугаар тушаал).

### 1.5. ТӨСЛИЙН ҮЙЛ АЖИЛЛАГААНД МӨРДӨХ ЗАРИМ СТАНДАРТУУД

Төслөөс байгаль орчныг хамгаалах, хяналт шинжилгээний хөтөлбөрт авч хэрэгжүүлэх даган мөрдөх стандартуудыг доорх хүснэгтэд үзүүлэв. Эдгээр стандартуудыг төсөл хэрэгжүүлэгч компани нь даган мөрдөж, хэрэгжүүлэх зайлшгүй шаардлагатай.

**Хүснэгт 1.5. Төслийн үйл ажиллагаанд мөрдөх стандартууд**

№	Батлагдсан эх үүсвэр	Стандартын нэр	Зорилго ба хамрах хүрээ
<b>Байгаль орчныг хамгаалах стандарт</b>			
1	MNS 4219:1994	Байгаль орчны хамгаалал. Аж ахуй нэгжийн экологийн паспорт. Үндсэн дүрэм	Энэ стандарт нь аж ахуйн нэгжээс байгаль орчинд үзүүлэх нөлөөг тодорхойлох, аж ахуйн үйл ажиллагааны явцад байгаль орчинг хамгаалах хууль, норм дүрмийн мөрдөлтөнд тавих хяналтыг сайжруулах зорилгоор экологийн паспортыг бий болгох, түүнийг бүрдүүлэх, агууллагыг тодорхойлоход тавигдах үндсэн шаардлагуудыг тогтооно
<b>Агаарын чанарын стандартууд</b>			
2	MNS 4585:2016	Агаарын чанар. Техникийн ерөнхий шаардлага	Энэхүү стандарт нь хүний эрүүл орчинд амьдрах нөхцлийг бүрдүүлэх, экосистемийн тэнцлийг хангах зорилгоор агаар орчны чанарын шаардлагыг тогтооход хамаарна.
3	MNS 5885:2098	Агаарт байх бохирдуулах бодисын хүлцэх хэм хэмжээ. Техникийн ерөнхий шаардлага	Хүн амын эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах нөхцөлийг бүрдүүлэх, экосистемийн тэнцлийг хангах зорилгоор гадаад орчны агаар бохирдуулах бодисын хүлцэх хэм хэмжээг тогтооход оршино.
<b>Газар хамгаалалт ба хөрсний стандартууд</b>			
4	MNS 5914:2008	Эвдэрсэн газрын нөхөн сэргээлт. Нэр томьёо, тодорхойлолт	Энэ стандартын зорилго нь үйлдвэрлэлийн үйл ажиллагаагаар эвдэрсэн газрыг нөхөн сэргээх асуудалтай холбогдолтой нэр томьёо, тодорхойлолтыг тогтооход оршино.
5	MNS 5916:2008	Байгаль орчин. Газар шорооны ажлын үед үржил шимт хөрс хуулалт, хадгалалт	Энэхүү стандарт нь газар шорооны ажлын үед үржил шимт хөрсийг хуулах, хадгалахад тавих шаардлагыг тодорхойлоход орших бөгөөд үйлдвэр уул уурхайн техник эдийн засгийн үндэслэл, төсөл боловсруулах, уул уурхай, барилгын болон бусад газар шорооны ажлын үед шимт хөрсийг хуулах хадгалахад хамаарна.

№	Батлагдсан эх үүсвэр	Стандартын нэр	Зорилго ба хамрах хүрээ
6	MNS 5918:2008	Эвдэрсэн газрыг ургамалжуулах. Техникийн ерөнхий шаардлага	Энэ стандарт нь эвдэрсэн газрыг ургамалжуулахад тавих ерөнхий шаардлагыг тогтооно.
7	MNS 5850:2019	Хөрсний чанар. Хөрс бохирдуулагч бодис, элементүүдийн зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээ	Энэ стандартаар Монгол орны нутаг дэвсгэр дээрх хөрсөнд агуулагдаж болох бохирдуулагч бодис, элементүүдийн зөвшөөрөгдөх (хүлцэх) дээд хэмжээг тогтоох бөгөөд тус стандартад заасан хөрс бохирдуулагч бодис, элементүүдийн зөвшөөрөгдөх дээд (хүлцэх) хэмжээ, хортой, аюултай агууламжуудыг хөрсний бохирдол, байгаль орчинд нөлөөлөх байдлын нарийвчилсан үнэлгээ, тухайн газар нутгийн байгаль орчны мониторинг, байгаль хамгаалал, хүн амын эрүүл ахуй, эрдэм шинжилгээ, хөдөө аж ахуйн чиглэлээр хийгдэж буй судалгааны ажлуудыг мөрдлөг болгоно.
8	MNS 5973:2009	"Барилга байгууламж, инженерийн шугам сүлжээг төлөвлөхөд ногоон байгууламжийн ойртох зай хэмжээ"	Барилга, инженерийн байгууламж, зам харгуйн ойролцоох ногоон байгууламжийг төлөвлөх, зураг төсөл зохиох, цэцэрлэгжүүлэх, барьж байгуулах, тэдгээрийг хүлээн авахал тавих шаардлагыг тогтооход стандартын зорилго оршино. Барилга байгууламж, инженерийн шугам сүлжээг төлөвлөх, барьж байгуулахад ногоон байгууламжийн ойртох зай, хэмжээг тогтоож хэрэгжүүлэхэд мөрдөнө.
<b>Усны чанарын стандартууд</b>			
9	MNS 4943:2015	Хүрээлэн байгаа орчин. Усны чанар. Хаягдал ус. Ерөнхий шаардлага	Энэ стандарт нь ахуйн болон үйлдвэрлэл, үйлчилгээний хэрэглээнээс гарсан хаягдал усыг хүрээлэн байгаа орчинд нийлүүлж байгаа ус бохирдуулагч иргэн аж ахуйн нэгж, байгууллагад хамаарна. Уг стандартыг хүрээлэн байгаа орчинд хаяж зайлуулах хаягдал устай холбоотой үйл ажиллагаанд хяналт тавихад мөрдөх ба ус бохирдуулсны төлбөр болон нөхөн төлбөр тогтоох үндэс болно
10	MNS 6279:2011	Ус хангамж, ариун цэврийн байгууламж. Нэр томьёо, тодорхойлолт-Тайлбар толь	Энэ стандарт нь ус хангамж, ариун цэврийн байгууламжийн ашиглалт, үйлчилгээнд хамаарах нэр томьёо, тодорхойлолтыг тогтооход хамаарна. Үүнд: а) нэр томьёо, тодорхойлолтыг илүү нарийн болгоход үндэслэх суурь ойлголт өгөх, б) ус хангамж, ариун цэврийн байгууламжийн салбарт "Мянганы Хөгжлийн Зорилт"-ын хэрэгжилтэд үнэлгээ өгөх ба хуулийн нэр томьёо, тодорхойлолтыг боловсруулах зэрэгт нарийвчилсан суурь ойлголт болох.
11	MNS 4288:1995	Бохир ус цэвэрлэх байгууламжийн байршил, цэвэрлэгээний технологи, түүнд тавигдах үндсэн шаардлага	Энэхүү стандарт нь хот, хөдөөгийн төв, суурин, үйлдвэрийн газрын бохир ус цэвэрлэх байгууламжийн байршил тогтоох, зураг төсөл боловсруулах, шинэчлэх, өргөтгөхөд болон бохир ус цэвэрлэгээний төвшинд тавих шаардлагыг тогтооход хамаарна. Цэвэрлэх байгууламж бүхий аж ахуйн нэгжүүд /өмчийн хэлбэрээс үл хамааран/ болон зураг төслийн байгууллагууд энэхүү стандартыг дагаж мөрдөнө.
12	MNS 6148:2010	Усны чанар. Газрын доорх усыг бохирдуулагч бодисын зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээ	Энэхүү стандартаар газрын доорх усыг бохирдуулагч бодисын зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээг тогтоох бөгөөд энд заасан хэмжээнээс хэтэрсэн тохиолдолд тухайн усыг бохирдсон гэж үзнэ. Хүний үйл ажиллагаатай холбоотой үйлдвэрлэл болон ахуйгаас үүссэн бохирдлыг тогтооход энэхүү стандартыг хэрэглэнэ.
13	MNS ISO 566711:2000	Усны чанар. Дээж авах. 11-р бүлэг. Гүний уснаас дээж авах зөвлөмж	ISO 5667 тоот олон улсын стандартын энэ хэсэг нь физик, хими, микробиологийн үнэлгээ өгөх зорилгоор гүний уснаас авсан дээжинд боловсруулалт, техникийн шаардлага хангасан дээж авах хөтөлбөрийн загвар зөвлөмжийг хангахад оршино. Гүний усан хангамжийн

№	Батлагдсан эх үүсвэр	Стандартын нэр	Зорилго ба хамрах хүрээ
			чанарын судалгаанд бохирдлыг үнэлэх ба тодорхойлох, гүний усны эх үүсвэрийн менежментийн оролцоо зэргийг тусгасан байна. Түүнээс гадна ISO 5667 тоот олон улсын стандартын энэ хэсгийн зарчмууд дотор нарийвчилсан ухагдахууныг тусгасан болно.
14	MNS 0900:2018	Эрүүл ахуйн шаардлага, чанар, аюулгүй байдлын үнэлгээ	Стандартын зорилго нь хүн амын ундны болон ахуйн зориулалтаар хэрэглэх усны эрүүл ахуйн болон чанар, аюулгүй байдлын шаардлага хангуулахад оршино. Төвлөрсөн болон төвлөрсөн бус ус хангамжийн эх үүсвэрээс (ус олборлох, нөөцлөх, чанарыг сайжруулах, түгээх, зөөвөрлөх, хадгалах) ус ашиглагч, хэрэглэгч хүртэлх ус хангамжийн сүлжээний үе шат бүрд хүн амын ундны болон ахуйн зориулалтаар хэрэглэх усны эрүүл ахуйн шаардлага, чанар, аюулгүй байдалд хяналт шинжилгээ хийх үйл ажиллагааны бүх хүрээг хамарна.
<b>Хог хаягдлын стандартууд</b>			
15	MNS 5344:2011	Ахуйн хог хаягдлыг тээвэрлэхэд тавих ерөнхий шаардлага	Энэхүү стандарт нь ахуйн зориулалттай задгай хог хаягдал тээвэрлэхэд тавих шаардлагыг тодорхойлох, хяналт тавих, хүн амын эрүүл мэнд, аюулгүй байдал, хүрээлэн буй орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөөг бууруулан арилгах, зориулалтын тээврийн хэрэгслийн ашиглалтыг сайжруулахтай холбогдсон ажил, үйлчилгээг зохицуулах бөгөөд ахуйн зориулалттай хуурай, задгай хог хаягдлыг цуглуулах, тээвэрлүүлэх үүрэг бүхий аж ахуйн нэгж байгууллага, албан тушаалтан, жолооч нарт хамаарна
<b>Хөдөлмөрийн эрүүл ахуй ба аюулгүй ажиллагааны стандартууд</b>			
16	MNS 4967:2000	"Хөдөлмөрийн аюулгүй ажиллагаа, эрүүл ахуй. Нэр томъёо тодорхойлолт"	Энэ стандарт нь хөдөлмөрийн аюулгүй ажиллагаа, эрүүл ахуйн холбогдолтой нэр томъёо, тодорхойлолтыг тогтооно.
17	MNS 5105:2001	Хөдөлмөрийн аюулгүй байдал, үйлдвэрлэлийн эрүүл ахуй. Эрүүл ахуйн хамгаалалтын бүсийн хэмжээ, ерөнхий шаардлага	Энэ стандартаар гадна орчинд үйлдвэрлэлийн хортой нөлөө бүхий технологи ажиллагаатай аж ахуй нэгжийн эрүүл ахуйн хамгаалалтын бүсийн хэмжээ, ерөнхий шаардлагыг тогтооно.
18	MNS 6760:2018	Хөдөлмөрийн аюулгүй байдал, эрүүл ахуй. Механик доргион-Ажилтны бүх биед дамжих доргионы өртөлтийн хэмжилт, зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээнд тавигдах ерөнхий шаардлага	Энэ стандартаар ажлын байранд ажилтны бүх биед дамжих доргионы өртөлтийг хэмжиж үнэлэх түүнийг зөвшөөрөх хэмжээг тогтооход ашиглана. Түүнчлэн ажлын байрны хөдөлмөрийн нөхцлийн үнэлгээ хийхэд хэрэглэнэ. Энэхүү стандартын зорилго нь ажлын байранд үйлдвэрийн
19	MNS 6767:2019	Хөдөлмөрийн аюулгүй байдал, эрүүл ахуй. Ажлын байран дахь гэрэлтүүлгийн хэмжилт, зөвшөөрөх хэмжээнд тавих ерөнхий шаардлага	Энэ стандартаар барилга байгууламж доторх болон гадна ажлын байрны гэрэлтүүлгийн норм, эрүүл ахуйн шаардлага, гэрэлтүүлэг хэмжих аргыг тогтооно. Стандартаар тогтоосон норм хэмжээг хангуулах нь ажилтны хөдөлмөрийн аюулгүй, таатай нөхцлийг бий болгоно.
20	MNS 6768:2019	Хөдөлмөрийн аюулгүй байдал, эрүүл ахуй. Ажлын байран дахь шуугианы өртөлтийн хэмжилт,	Энэ стандартаар ажлын байранд шуугианы өртөлтийг хэмжих, түүний зөвшөөрөгдөх хэмжээг тогтооход ашиглана. Түүнчлэн ажлын байрны хөдөлмөрийн нөхцлийн үнэлгээ хийхэд хэрэглэнэ.

№	Батлагдсан эх үүсвэр	Стандартын нэр	Зорилго ба хамрах хүрээ
		зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээ, ажилтны сонсгол хамгаалахад тавих ерөнхий шаардлага	Норматив эшлэл: MNS 5080:2001 Хөдөлмөрийн аюулгүй байдал. Үйлдвэрийн эрүүл ахуй, Хөдөлмөрийн нөхцөл, түүний ангилал, хүчин зүйл. Хөдөлмөрийн нөхцлийн үнэлгээ
21	MNS 6769:2019	Хөдөлмөрийн аюулгүй байдал, эрүүл ахуй. Ажлын багаж тоног төхөөрөмжөөс ажилтны гарт дамжих доргионы өртөлтийн хэмжилт байран дахь гэрэлтүүлгийн хэмжилт, зөвшөөрөх хэмжээнд тавих ерөнхий шаардлага	Энэ стандартаар барилга байгууламж доторх болон гадна ажлын байрны гэрэлтүүлгийн норм, эрүүл ахуйн шаардлага, гэрэлтүүлэг хэмжих аргыг тогтооно. Стандартаар тогтоосон норм хэмжээг хангуулах нь ажилтны хөдөлмөрийн аюулгүй, таатай нөхцлийг бий болгоно.
22	MNS 5247:2003	Барилга байгууламжийн гал унтраах ус түгээгүүрийн цогцолбор. Техникийн ерөнхий шаардлага	Энэ стандартын зорилго нь барилга байгууламжийн гал унтраах ус түгээгүүрийн цогцолборт тавих техникийн шаардлагыг тогтооход оршино.
23	MNS 5566:2005	Гал түймрээс хамгаалах. Аж ахуйн нэгж, байгууллага, барилга байгууламжид гал унтраах анхны багаж хэрэгслийн зайлшгүй байх шаардлага	Энэ стандарт нь төвлөрсөн ус хангамж бүхий төв, орон нутгийн нийгэм, ахуй, соёл, үйлчилгээ, үйлдвэрийн газрын барилга, байгууламжийн гал унтраах ус хангамж, тэдгээрийн тоног төхөөрөмжийн ашиглалтад хамаарна.
24	MNS 4968:2000	Хөдөлмөрийн аюулгүй ажиллагаа эрүүл ахуй. Үйлдвэрлэлийн үйл ажиллагаанд тавих ерөнхий шаардлага.	Энэ стандарт нь аж ахуйн нийт салбарын үйлдвэрлэл, үйлчилгээний үйл ажиллагаанд тавих аюулгүй ажиллагаа, хөдөлмөрийн эрүүл ахуйн ерөнхий шаардлагыг тогтооно.
25	MNS 5013:2009	Бензин хөдөлгүүртэй автомашин. Утааны найрлага дахь хорт бодисын зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээ ба хэмжих арга	Бензин хөдөлгүүртэй автомашины хөдөлгүүрийн ачаалалгүй, сул ажиллагааны горимд тахир голын эргэлтийн хамгийн бага ба ихэсгэсэн (2500 эргэлт/мин $\pm$ 200 эргэлт/мин) давтамжид, түүний утааны хамт агаарт хаягдаж байгаа бохирдуулах бодис (CO, CH)-ын стандартын зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээ, хэмжих арга, аюулгүй ажиллагааны шаардлагыг тодорхойлоход хамаарна.
26	MNS 5014:2009	Дизель хөдөлгүүртэй автомашин. Утааны тортогжилтын зөвшөөрөх дээд хэмжээ ба хэмжих арга	"Автомашин дизель хөдөлгүүрийн утааны тортогжилтын зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээ ба хэмжих арга" стандарт нь дизель хөдөлгүүртэй автомашинд хамаарах бөгөөд дизель хөдөлгүүрийн утааны тортогжилтын зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээ, түүнийг хэмжих арга, хэмжих хэрэгсэлд тавих техникийн болон аюулгүй ажиллагааны шаардлагыг тодорхойлоход хамаарна
27	MNS 5390 : 2004	Цахилгааны галын аюулгүй байдал. Ерөнхий шаардлага	Энэ стандартын зорилго нь цахилгаан хэлхээг галын аюулгүй ашиглах шаардлагыг тогтоож, байгууллага, аж ахуйн нэгж, иргэдийн амь нас, эрүүл мэнд, хүрээлэн буй орчин, эд хөрөнгийн галын аюулгүй байдлыг хангахад оршино.

№	Батлагдсан эх үүсвэр	Стандартын нэр	Зорилго ба хамрах хүрээ
28	MNS 5390 : 2004	Цахилгааны галын аюулгүй байдал. Ерөнхий шаардлага	Энэ стандартын зорилго нь цахилгаан хэлхээг галын аюулгүй ашиглах шаардлагыг тогтоож, байгууллага, аж ахуйн нэгж, иргэдийн амь нас, эрүүл мэнд, хүрээлэн буй орчин, эд хөрөнгийн галын аюулгүй байдлыг хангахад оршино.
29	MNS 4284 : 2006	Галын аюулаас хамгаалах. Галын ангилал	Энэхүү стандартын зорилго нь шатамхай бодис материалын төлөв байдал, шинж чанараас хамааруулан тэдгээрт гарч буй галыг олон улсын хэмжээнд хэрэглэгддэг тогтсон загвараар ангилж, түүний үндэсний тэмдэглэгээнд тавих шаардлагыг тогтооход оршино.
<b>Бусад холбогдох стандарт</b>			
29	MNS 5924: 2015	Нүхэн жорлон, угаадасны нүх. Техникийн шаардлага	Стандартын зорилго нь хүн амын амьдрах аюулгүй орчин бүрдүүлэх, байгаль орчныг бохирдлоос хамгаалах, халдварт өвчих үүсгэхээс урьдчилан сэргийлэхэд оршино. Төвлөрсөн болон бие даасан ариутгах татуургын системд холбогдох боломжгүй айр өрх, аж ахуйн нэгж байгууллагуудын ахуйн хэрэгцээнд хэрэглэх зориулалттай нүхэн жорлон, угаадасны нүхний зураг төсөл зохиох, барьж ашиглах, хяналт тавихад энэхүү стандартыг мөрдөх ба төвлөрсөн инженерийн байгууламж, шугам сүлжээнд холбогдсон болон бие даасан ариутгах татуургын системтэй инженерийн хийцтэй барилга байгууламжийн үйл ажиллагааг зохицуулахгүй болно.

### Хөндлөнгийн хяналт шинжилгээ

Байгаль орчны менежментийн төлөвлөгөөнд тусгагдсан Орчны хяналт шинжилгээний ажлыг хөндлөнгийн байгууллага, итгэмжлэгдсэн лабораториудаар гүйцэтгүүлж, шинжилгээний үр дүнг холбогдох стандартуудтай харьцуулан үнэлж дүгнэх шаардлагатай.

### Стандартуудыг мөрдөх чадавх

Хууль тогтоомж, журмын хэрэгжилтийг хангах үндсэн нөхцөл нь төсөл хэрэгжүүлэгчийн үйл ажиллагаанд мөрдөх шаардлагатай стандартуудыг мөрдөж байгааг хянаж ажиллах чадвар чадамжтай байснаар бүрдэнэ. Стандартуудын хязгаарлах хэмжээнээс давах хэмжээний сөрөг нөлөө үзүүлэх, бохирдуулах нөхцөлөө хянаж ажилласнаар байгаль орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөөг үнэлгээний төвшингээс хэтрүүлэхгүй барьж байх нөхцөлийг бүрдүүлнэ.



## ХОЁР. ТӨСЛИЙН ТОДОРХОЙЛОЛТ

### 2.1. ТӨСӨЛ ХЭРЭГЖҮҮЛЭГЧИЙН ТУХАЙ ТОВЧ МЭДЭЭЛЭЛ

Төслийн нэр:	“Ховд нисэх буудал, шатахууны агуулах”
Төсөл хэрэгжүүлэгч:	ИНЕГ Төрийн өмчит Ховд аймаг дахь салбар Улсын бүртгэлийн дугаар 9013001003 ААНБ-ын регистрийн дугаар 2628546 Салбарын гэрчилгээний дугаар 000004810
Төсөл хэрэгжүүлэгчийн хаяг:	Хан-Уул дүүрэг, 10 дугаар хороо, Буянт-Ухаа, Улаанбаатар хот. Утас: 976-11-282067 Майл хаяг: <a href="mailto:info@mcaa.gov.mn">info@mcaa.gov.mn</a> Сайт: <a href="https://www.mcaa.gov.mn/">https://www.mcaa.gov.mn/</a>
Төсөл хэрэгжих газрын орон нутгийн харьяалал:	Ховд аймгийн Жаргалант, Буянт сумд

ИНЕГ Төрийн өмчит Ховд аймаг дахь салбар нь хуулийн этгээдийн эрх эдлэхгүй, эрх бүхий байгууллагаас баталсан журмын дагуу үйл ажиллагаа явуулна. Эрх бүхий этгээд нь Иргэний Нисэхийн Ерөнхий Газар байна.

ИНЕГ Төрийн өмчит Ховд аймаг дахь салбарын үйл ажиллагааны шууд удирдлага нь ИНЕГ-ын Нисэх буудлуудын удирдах газар, түүний дотор Орон нутгийн нисэх буудлуудыг удирдах хэлтэс болохыг ИНЕГ-ын даргын 2019 оны 05 сарын 27-ны өдрийн А/418 тоот тушаалаар баталгаажуулсан<sup>1</sup>.

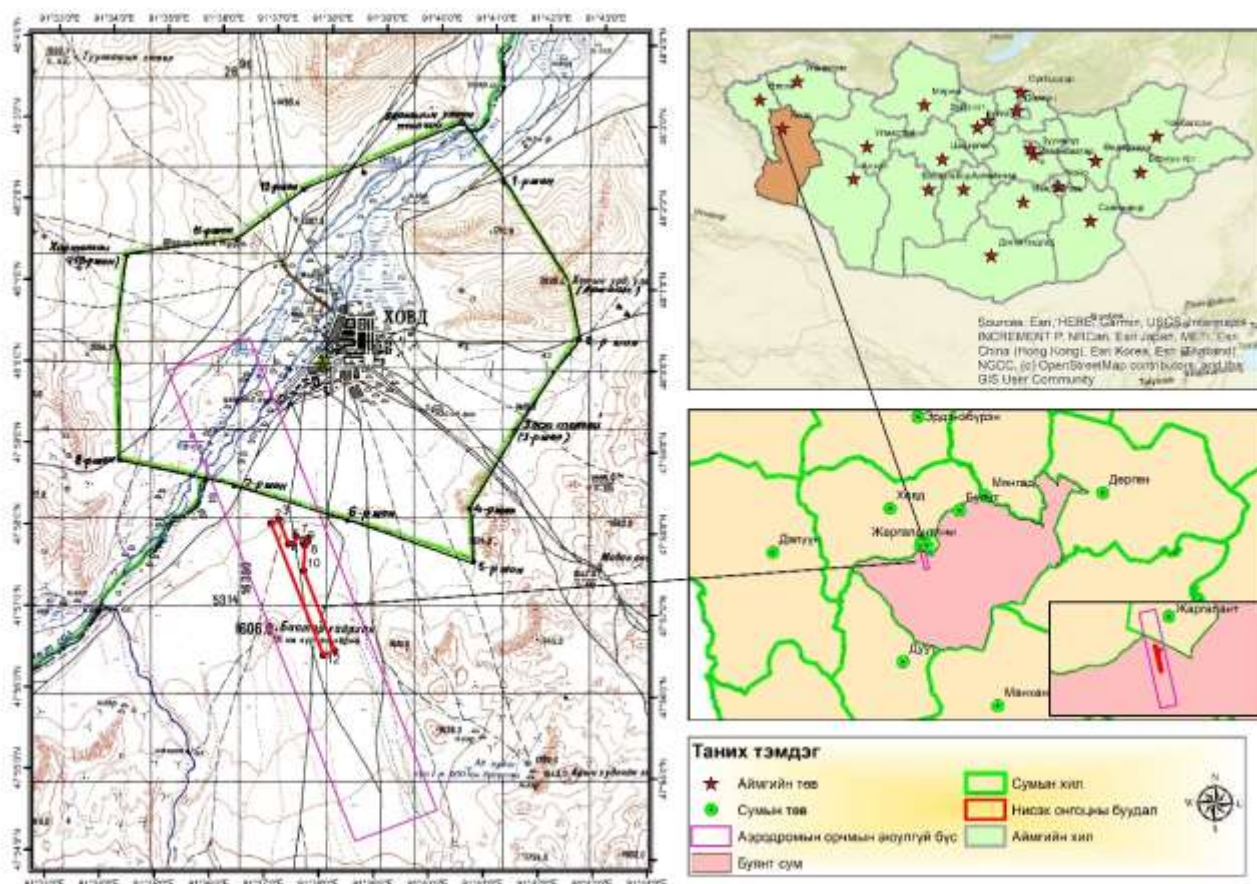
### 2.2. ТӨСЛИЙН ТАЛБАЙН БАЙРШИЛ

Ховд аймгийн Нисэх буудал нь Улаанбаатар хотоос баруун тийш 1250 км, Ховд аймгийн төв Ховд хотоос баруун урд зүгт 4.7 км зай байршина.

Ховд хотын нисэх буудлын аэродромын байршлын газар зүйн үзүүлэлтүүд:

- Аэродромын хяналтын цэг: N 47°57'46"78356, E 91°37' 28"66847
- Төвөөс алслах зай: Ховд хотоос 4.7-6 км
- Аэродромын өндөршил: д.т.д 1493 м
- Лавлах температур: +25C<sup>0</sup>

<sup>1</sup> <https://mcaa.gov.mn>, ИНЕГ-ын даргын 2019 оны 5 сарын 27-ны өдрийн А/418 тоот тушаал, Зохион байгуулалтын бүтэц орон тоог шинэчлэн батлах тухай



Зураг 2.1. “Ховд” нисэх онгоцны буудлын байршил

## 2.3. ТӨСЛИЙН ГАЗАР, ТҮҮНИЙ АШИГЛАЛТ

### 2.3.1. Газар олголт

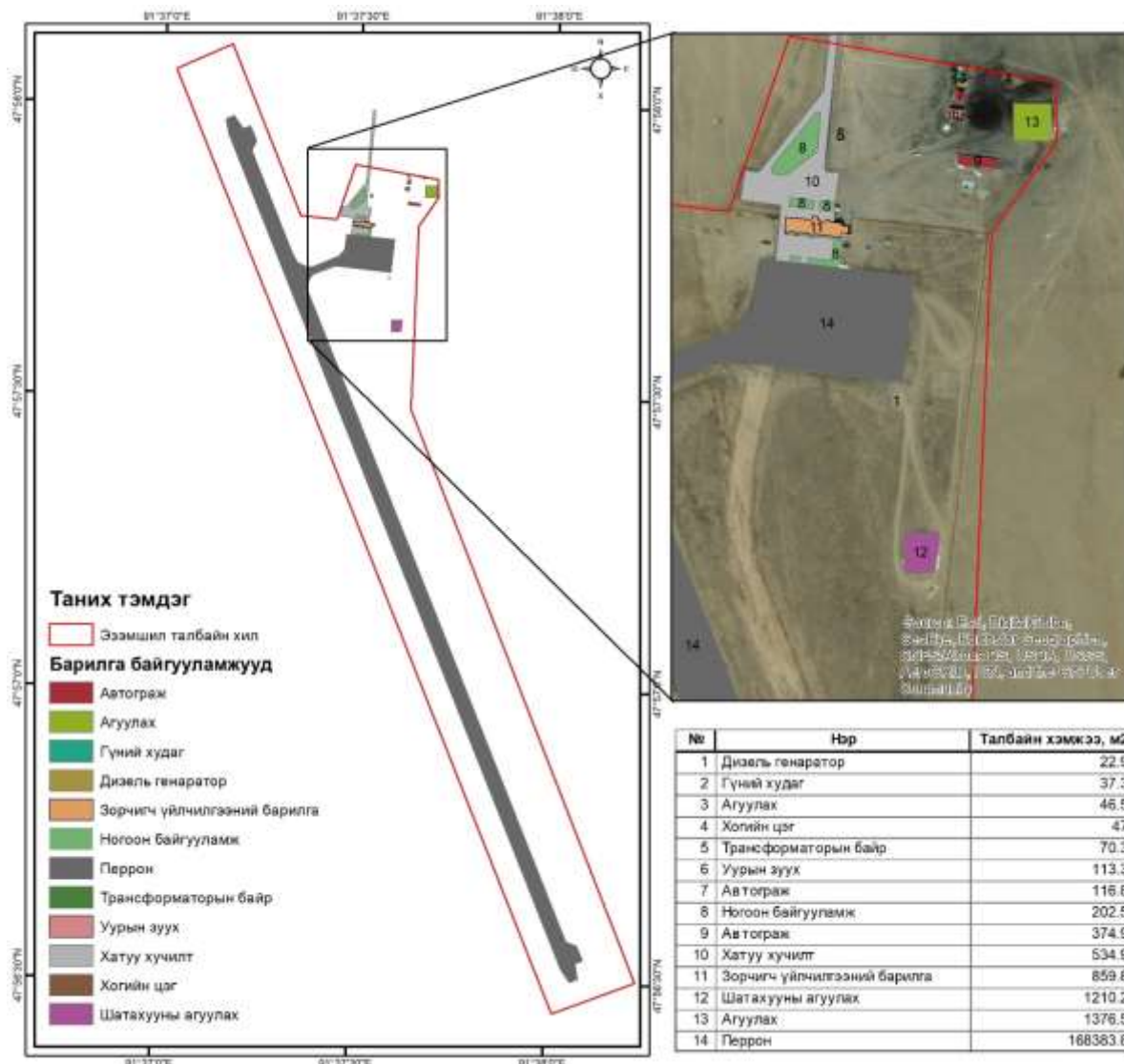
Ховд аймгийн Жаргалант сумын Засаг даргын 1996 оны 01 дугаар сарын 25-ний өдрийн 08 тоот шийдвэрээр ИНЕГ-ийн Ховд аймаг дахь салбарын нисэх онгоцны буудлын зориулалтаар эзэмшиж буй газар нь 966060м<sup>2</sup>/99.6га/ талбайтай.

Нисэх буудлын Мөн Ховд аймгийн Засаг даргын 2016 оны 04 сарын 29-ний өдрийн А/199 тоот хамгаалалтын бүс тогтоох тухай захирамжаар Буянт сумын нутаг дэвсгэрт 2300 га талбайд аэродромын орчмын аюулгүйн бүсийг тогтоосон байна.

### 2.3.2. Газар ашиглалт

Одоогийн нисэх буудлын үйл ажиллагаанд 17.3 га талбайг ашиглаж байгаагаас:

- 2.9 хувьд буюу 0.5 га-д барилга байгууламж, хатуу хучилт
- 97.1 хувьд буюу 16.8 га нь онгоц хөөрөх, буух талбай



Зураг 2.2. Ховд нисэх буудлын одоогийн газар ашиглалт

#### 2.4. НИСЭХ БУУДЛЫН ОДООГИЙН ҮЙЛ АЖИЛЛАГАА

Тус нисэх буудлыг 1956 оноос хойш 3 удаа шилжүүлсэн ба одоогийн байршилд 1983 оны 11 сард асфальт бетон хучилттай аэродром, зорчигч үйлчилгээний терминалтайгаар үйл ажиллагаа явуулж эхэлсэн. 1998-2000 онд аэродромын элементүүдийн өргөтгөл, хүчитгэлийн ажил хийгдсэнээр хөөрч буух хучилттай зурвас 2850x49м хэмжээтэй, хүчилтын даац PCN 45 F/B/Y/U болж нисэхийн аюулгүй ажиллагаа, нислэгийн аюулгүй байдлыг ханган ажиллаж байна. 2010 оны 10 сарын 26-ны өдөр "Аэромонголиа" ХХК-ны Fokker 50 агаарын хөлгөөр Ховд-Үрэмчийн чиглэлд анхны олон улсын нислэг үйлдэж "Ховд" нисэх буудал нь олон улсын нислэгийн гараагаа амжилттай эхлүүлсэн. Нисэх буудлын хамт олон бүсийн районд нислэг үйлдэж байгаа орон нутгийн болон олон улсын агаарын хөлгүүдэд нислэг хөдөлгөөний удирдлагын үйлчилгээ үзүүлж, нислэгийн аюулгүй байдлыг ханган, зорчигчдод чанартай, хүртээмжтэй, найдвартай агаарын тээврийн үйлчилгээ үзүүлэн ажиллаж байна.

“Ховд” нисэх буудал нь ачаалал одоогийн байдлаар 7 хоногт 4 удаагийн нислэгийн ачаалалтай ажилладаг бөгөөд буудлыг ашиглах агаарын хөлгүүдийн хуваарь улирлаар харилцан адилгүй байна. Тус нисэх буудалд “АэроМонголия”, “Хүннү эйр” зэрэг компанийн агаарын хөлгүүд тогтмол буудалладаг.

**Хүснэгт 2.1. 2019 оны зуны тогтмол нислэгийн цагийн хуваарь<sup>2</sup>**

Нислэгийн чиглэл	Аялалын дугаар	Агаарын тээвэрлэгч	Даваа		Мягмар		Лхагва		Пүрэв		Баасан		Бямба		Ням		Хүчинтэй хугацаа
			Нисэх	Буух	Нисэх	Буух	Нисэх	Буух	Нисэх	Буух	Нисэх	Буух	Нисэх	Буух	Нисэх	Буух	
ЧИНГИСХААН-ХОВД	MNS-83				12:30	13:20			12:40	13:30			12:30	13:30			2019.07.09-2019.10.26
ХОВД-ЧИНГИСХААН	MNS-84				13:50	16:35			14:00	16:35			14:00	16:35			
ЧИНГИСХААН-ХОВД	MML-121				14:40	16:10	14:40	16:10					06:30	08:40			2019.06.17-2019.10.26
ХОВД-ЧИНГИСХААН	MML-122				16:40	20:30	16:40	20:30					09:10	13:00			

## 2.5. ХОВД НИСЭХ БУУДЛЫН ӨРГӨТГӨЛИЙН ТӨЛӨВЛӨЛТ

### 2.5.1. Нисэх буудлын хүчин чадал

**Нисэх буудлын одоогийн барилга байгууламж.** Нисэх буудлын үйл ажиллагаанд одоогийн байдлаар 11 төрлийн барилга байгууламж ашиглагдаж байгаа ба өргөтгөлийн төлөвлөлтөөр 13 болно.

**Хүснэгт 2.2. “Ховд” нисэх буудлын барилга, байгууламжуудын өргөтгөл**

№	Төлөвлөлтийн тодорхойлолт	Хүчин чадал
1	Төлөвлөж байгаа перрон талбай	--
2	Төлөвлөж байгаа авиаперрон талбай	--
3	Төлөвлөж байгаа “Нислэгийн хөдөлгөөний цамхаг”	597.0 м <sup>2</sup>
4	Төлөвлөж байгаа зорчигч үйлчилгээний барилга	4650.0м <sup>2</sup>
5	Төлөвлөж байгаа автограж	1193,2 м <sup>2</sup>
6	Төлөвлөж байгаа “Гал унтраах авран хамгаалах алба, Аэродромын алба, Газрын үйлчилгээний алба, захиргаа”	Одоо байгаа барилга
7	Одоо байгаа авто зогсоол	--
8	Төлөвлөж байгаа автобусны зогсоол	2 ширхэг
9	Одоо байгаа “ШТМ-ын агуулах”	Нүүлгэх
10	Одоо байгаа цэвэр усны агуулах	--
11	Одоо байгаа уурын зуухны барилга	--
12	Төлөвлөж байгаа авто зам, авто зогсоол	15553.0м <sup>2</sup>
13	Төлөвлөж байгаа явган хүний зам талбай	8485.0м <sup>2</sup>

**Аэродромын үзүүлэлт.** Ховд нисэх буудал хөөрч буух 2 зурвастай. Нэг нь нийт 2850 метр урт, асфальтан хучилттай зам бөгөөд нөгөөх нь 2000 метр урт шороон зам юм. Иргэний тээврийн [Боинг 737-800](http://airport.gov.mn/huvaari.html) онгоц хүлээн авах чадалтай. Мөн нисэх зурвасын аль ч талаас бууж, хөөрч болно.

<sup>2</sup> <http://airport.gov.mn/huvaari.html>

“Ховд” нисэх буудлын онгоцны хөөрөх, буух зурвас буюу аэродромыг ашиглалтын дараах төрлүүдээр ашиглах боломжтой. Үүнд:

- Байнгын хуваарьт нислэг
- Захиалгат нислэг
- Тусгай үүргийн нислэг зэрэг болно.

Аэродромын гэрчилгээ эзэмшигч нь нисэхийн мэдээллийн үйлчилгээ үзүүлэгч байгууллагад аэродромын өгөгдөл болон мэдээллийг мэдэгдэх журамтай<sup>3</sup> тул “Ховд” нисэх буудлын хувьд дараах мэдээллүүдийг зарласан байдаг. Үүнд:

- Хөөрч, буух зурвасын чиглэл 336/156
- Үндсэн 169 талбайн ирмэг: N 47<sup>0</sup>57'56"08, E 91<sup>0</sup>37' 11"53
- 34 талын ирмэг: N 47<sup>0</sup>56'30"91343, E 91<sup>0</sup>38' 04"42664
- Үндсэн 16 талын өндөр: д.т.д 1446.51м
- 34 талын өндөр: д.т.д 1493.34м

### Хүснэгт 2.3. Онгоцны хөөрөх, буух зурвасын зарлагдсан хэмжээснүүд

№	Зурвасын элементүүд	Хэмжээсүүд			
		Үндсэн зурвас	Туслах зурвас	Онгоцны зогсоол	Явгалах зам
1	Үндсэн харьцаа	2850м х 49м	2000м х 50м	-	Өргөн 23м
2	Даац	PCN45/F/B/E/U	ҮО.80 МПа(8кг/см <sup>2</sup> )	PCN45/F/B/V/U	PCN45/F/B/V/U
3	Гадаргуу	Асфальт бетон	Сайжруулсан хөрс	Асфальт бетон	Асфальт бетон
4	ТАЗ-ны урт	Хоёр талдаа 50м	Хоёр талдаа 150м	-	-
5	ХАЗ-ны урт	Хоёр талдаа 50 м	16 талд 50 м 34 талд 35 м	-	-
6	Нислэгийн талбайн хэмжээ	2850м х 49м	2300м х 135м	-	-
7	Дагуу налуу	34 тал руу 1.6%	-	-	-
8	Тоо	-	-	-	2

### Аэродромын хүчин чадал:

- Хөөрч буух зурвасын хучилт –Асфальт. 2850х35
- Гэрчилгээний ангилал- II,
- Хяналтын код-4C,
- Галын зэрэглэл-4
- Аэродромын гэрэл суултын систем+
- Нисэх буудлын хүчин чадал-1 цагт/100 хүн

<sup>3</sup> www.mcaa.gov.mn , 2019 он 06 сар 12 , Иргэний Нисэхийн Дүрэм 139



**Хүснэгт 2.4. Хөөрөх, буух зурвасын зарлагдсан зайнууд**

ХБЗ		Хөөрөх боломжит урт, м	Хөөрөлтийг огцом зогсоохуйц урт, м	Хөөрөх боломжит зай, м	Буух боломжит зай, м
156	Үндсэн	2850	2900	3110	2850
336		2850	2900	3200	2850
156	Туслах	2000	2105	2250	2000
336		2000	2105	2500	2000

“Ховд” нисэх буудал нь цагт 50 хүн хүлээн авах хүчин чадалтай хэдий ч одоогоор цагт 100-120 хүнд үйлчилж байна.

**Аэровокзал.** “Ховд” нисэх буудлын аэровокзалыг 1956 онд байгуулсан ба орон нутгийн нисэх буудлуудыг хөгжүүлэх бодлогын хүрээнд байршлыг нь 3 удаа шилжүүлэн сольж 1983 одоогийн байршилдаа үйл ажиллагаа явуулж байна.



**Зураг 2.3. Ховд хотын нисэх буудлын төв байр буюу аэровокзал, 2019/07/24**

**2.5.2. Нисэх буудлын өргөтгөлийн төлөвлөлт**

Ховд нисэх буудлын өргөтгөлийн зураг төслийг ИНЕГ-ын захиалгаар барилгын зураг төслийн “ЭЗТ” ХХК-д 2017 онд хийж 2018 оны 8 сарын 28-нд Зам Тээврийн Яам болон Зам тээврийн хөгжлийн төвийн 83/2018 тоот магадлалын ерөнхий дүгнэлт гарсан байна.

Төлөвлөлтөөр 2020 он гэхэд нэг сая жуулчин хүлээж авах зорилтын хүрээнд “БОАЖЯ”, “Сангийн яам”, “Үндэсний хөгжлийн газар” хамтран Өмнөговь, Хөвсгөл, Хархорин болон Ховд, Увс аймагт олон улсын нисэх онгоцны буудал байгуулахаар төлөвлөж<sup>4</sup> байна.

<sup>4</sup> <https://news.mn>, Аймгийн төвүүдэд олон улсын нисэх онгоцны буудал барина, 2018-06-13





Зураг 2.4. "Ховд" нисэх буудлын өргөтгөлийн төлөвлөлт, 2019 он

**Аэродромыг ашиглах агаарын хөлөг.** Ховд нисэх буудлын өргөтгөлийн дараа тус аэродром 39.47 м урттай, 35.79 м-ийн өргөнтэй том оврын агаарын хөлөг хүлээн авах боломжтой ба хамгийн томдоо В-737-800 маркийн БОИНГ онгоцыг хүлээн авах боломжтой байна.



Зураг 2.5. "Ховд" аэродром дээр газардсан БОИНГ 737-800 онгоц

**Аэродромын буулгах хэсгийн хэмжээ.** Одоо байгаа аэродромын ХБЗ-ны 38.79 мянган м<sup>2</sup> асфальтбетон хучилт, хөөрөх буух хучилттай зурвасын эргэлтийн 4.62 мянган м<sup>2</sup>, тоормослох зурвасын 3.78 мянган м<sup>2</sup> хатуу хучилтыг хуулж шинэчлэнэ.

Хүснэгт 2.5. Аэродромын буулгах хэсгүүдийн хэмжээ

Аэродромын буулгах хэсгүүд	Хэмжих нэгж	Тоо хэмжээ
Асфальтбетон хучилттай ХБЗ (2850м x 49м)	м <sup>2</sup>	38,788.5
Хөөрч, буух хучилттай зурвасын эргэлтийн талбай (2ш)	м <sup>2</sup>	1,927.2+2,692.0
Тоормослох зурвас (ХБХЗ-ны 2 төгсгөлд)	м <sup>2</sup>	1,944.8+1,839.2

ХБХЗ-ны хэмжээ аэродромын хяналтын кодоор 4, аэродром дээр хүлээн авах онгоцны хэмжээгээр үсгэн код С шаардлагад нийцэж байгаа нь өргөтгөх үйл ажиллагаа нисэх буудлын ангилалд нөлөөлөхгүй байх болно.

**ХБХЗ-ны бүтээц.** Аэродромын өргөтгөлөөр ХБХЗ-ны бүтээцийг нэг талаас өргөтгөж, нөгөө талаас хүчитгэнэ. ХБХЗ-ны 2 талд тус бүр 5.0 м-ийн өргөнтэй өргөтгөл хийх бөгөөд өргөтгөлийн гадуур хажуугийн аюулгүйн зурвас байх нь тэгшилж нягтруулсан

хөрсөн гадаргатай, 2.4 м-ийн өргөнтэй байна. ХБХЗ-аас гадагшилж хажуугийн аюулгүйн зурвасанд шилжих намсалтын өнцөг 1.5-2.5%-иар намсаж нална.

Харин хүчитгэл хийснээр аэродромын одоо байгаа хучилтыг 1986-1988, 1998-1999 онуудад 2 үе шаттайгаар хийж байсан ба одоогийн 2 үет аэродромыг хүчитгэлээр 3 үетэй давхарлаж өргөсгөн ХБХЗ-ны өргөн хажуугийн аюулгүй зурвастайгаа нийт 49.8м болно. ХБХЗ-ны эргэлтийн талбайг мөн ийм хүчитгэлээр шинэчилнэ.

**Хүснэгт 2.6. Аэродромын хатуу хучилтыг хүчитгэх ажлын үзүүлэлт**

ХБХЗ-ны хучилтын бүтээц	
Одоо байгаа нь	Хүчитгэл хийх нь
Бүтээцийн материалд жижиг ширхэгтэй асфальтбетон хучилт $h = 0.06\text{м}$ –ээр ашигласан. Тэгшилгээний асфальтбетон үе нь: <ul style="list-style-type: none"> <li>Асфальт бетон хучилт, <math>h = 0.08\text{м}-0.10\text{м}</math>, 1998-1999</li> <li>Асфальт бетон хучилт, <math>h = 0.09\text{м}-0.10\text{м}</math>, 1986-1988</li> </ul>	Хүчитгэлд: <ul style="list-style-type: none"> <li>Жижиг ширхэгтэй асфальт бетон хучилт <math>h = 0.06\text{м}</math></li> <li>Том ширхэгт асфальт бетон хучилт <math>h = 0.06\text{м}</math></li> </ul> Тэгшилгээний асфальт бетон үе нь: <ul style="list-style-type: none"> <li>Цементээр бэхжүүлсэн суурь <math>h = 0.15\text{м}</math></li> <li>Хөлдөлтийн эсрэг үе, буталсан чулуу <math>h = 0.25\text{м}</math></li> <li>Тэгшилж нягтруулсан хөрс</li> </ul>

Авиаперроны суурь луу ус нэвчихээс хамгаалан "Хөрс. Ус тэсвэрлэлтийг нэмэгдүүлэн хөрсийг бэхжүүлэгч нэмэлт-Дуосолид. Техникийн шаардлага" MNS 6442:2014 стандартын дагуу хөрсийг бэхжүүлнэ.

**Асфальт бетон хучилтын хагарлын засвар.** Өргөтгөлийн ажлын хүрээнд аэродромын ХБХЗ-ны хагарлыг засварлах бөгөөд үүнд нийт 600 м урт ХБХЗ-ыг хамруулах бөгөөд хагарлын өргөнийг дараах байдлаар хэмжиж тогтоосон байна. Үүнд:

- 30 мм-ээм өргөн хагарлын урт - 1450.96 м
- 30 мм-ээс нарийн хагарлын урт - 11994.44м байна.



**Зураг 2.6. "Ховд" нисэх буудлын ХБХЗ-ны гадаргуугийн байдал, 2019-VII**

**Хамгаалалтын торон хашааны шинэчлэл.** Аэродромын хамгаалалтын одоо байгаа 6352.5 м урттай төмөр шонтой хашаа болон 626.5 м урттай модон шонтой хашааг буулгаж оронд нь 6780.6 м урттай төмөр шонтой, 806.8 м урттай модон шонтой торон хашааг шинээр хийнэ. Шинээр хийсэн торон хашаанд төмөр шонтой 3 торон хаалга гаргахаар төлөвлөсөн.



Зураг 2.7. Аэродромын хамгаалалтын одоогийн хашааны байдал, 2019-VII

**Аэровокзалын шинэчлэл.** Нисэх буудлын аэровокзалыг одоогийн аэровокзалаас зүүн хойш шинээр байгуулах бөгөөд одоогийн аэровокзалын барилгыг гал унтраах, авран хамгаалах алба, аэродромын алба, газрын үйлчилгээний барилга болгохоор засварын зургийг "Алтайн газрын хүч" ХХК-д 2019 онд боловсруулсан байна.



Зураг 2.8. Ховд нисэх буудлын одоогийн болон төлөвлөж буй аэровокзал

Шинээр байгуулах аэровокзал 2329.5 квад.м талбайд 2 давхар байгууламж байгуулан ашиглах бөгөөд нийт ашиглалтын талбай нь 4649.5 м<sup>2</sup> байна.

Хүснэгт 2.7. Шинээр байгуулах аэровокзалын байгууламжийн бүтэц

№	Байгууламж дахь бүрэлдэхүүн	Бүрэлдэхүүний	
		Хэмжээ, м <sup>2</sup>	Нийт талбайд эзлэх хувь
1	Олон улсын зорчигчдыг үдэн гаргагчдын танхим	848.0	18.2
2	Орон нутгийн зорчигчдын танхим	437.5	9.4
3	Төрийн хүндэт зочдын үйлчилгээний танхим	139.5	3.0
4	Худалдаа үйлчилгээ, татваргүй барааны дэлгүүр	435.7	9.4
5	Нийтийн худалдаа, түргэн үйлчилгээний газрууд	166.1	3.6
6	Олон улсын хилийн хяналтын бүс	1282.3	27.6
7	Гарцууд	55.0	1.2
8	Оффисын зориулалтаар ашиглах талбай	504.4	10.8
9	Техникийн өрөө	124.7	2.7
10	Ариун цэврийн өрөөнүүд	167.4	3.6
11	Цонх, хонгил, бестибюль	338.5	7.3
12	Лифт, шатны хонгил	150.4	3.2
Аэровокзалын нийт талбай, м <sup>2</sup>		<b>4649.5</b>	<b>100.0</b>

**Нисэх буудлын гал унтраах, авран хамгаалах алба, аэродром, газрын үйлчилгээний удирдлагын албаны авто граж.** Одоогийн аэровокзалын байгууламжийн зориулалтыг өөрчилж Нисэх буудлын гал унтраах, авран хамгаалах алба, аэродром, газрын үйлчилгээний удирдлагын албаны авто гражийн зориулалтаар ашигладаг болно. Үүний тулд одоогийн байгуулажийн хийцийг өөрчилж 1 дүгээр давхрыг бүхэлд нь газрын техникийн үйлчилгээнд зориулахаар засаж тохижуулна.



**Зураг 2.9. Одоогийн байгууламжийг засварласны дараах харагдах байдал**

## 2.6. ФИЗИК БОХИРДОЛ БА ХОГ ХАЯГДАЛ

### 2.6.1. Энгийн хог хаягдал

Нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас гарах энгийн хог хаягдлыг дахин ашиглах боломжтой болон боломжгүй байдлаар нь ангилах ёстой ч энгийн хог хаягдлыг төдийлөн олон төрлөөр нь ангилахгүй шууд хаяж байна.



**Зураг 2.10. Энгийн хог хаягдлын цэгийн өнөөгийн байдал, 2019-VII**

Хэрвээ ангилан ялгалтыг зохих ёсоор хийвэл тус нисэх буудлаас ангилах боломжтой дараах хаягдлууд гарна.

### Хүснэгт 2.8. Нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас ялгарч байгаа хог хаягдлын ангилал

Дахин ашиглах боломжтой хог хаягдлыг эх үүсвэр дээр нь ангилан ялгаж хадгалж, орон нутагт хамгийн ойр хоёрдогч түүхий эд цуглуулах цэгт хүргэнэ.	Дахин ашиглах боломжгүй хатуу хог хаягдалд дараах энгийн хог хаягдлууд хамаарч байна.
<p><u>Дахин ашиглах боломжтой хог хаягдалд дараах хог хаягдал хамаарна:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Цаас /хэт бохирдоогүй сонин, сэтгүүл, дэвтэр, бичгийн цаас, төрөл бүрийн боодлын цаас, картон цаас, сүү, жүүсний тетрапак савалгаа/</li> <li>✓ Хуванцар /төрөл бүрийн ус, ундааны хуванцар сав, 0,025 мм-ээс дээш зузаантай гялгар уут, баглаа боодол кетчуп, ургамлын тос, бие угаагч шингэн, шампунь, угаалгын шингэний хуванцар сав, гм/</li> <li>✓ Хөнгөн цагаан, төмөр, металл, зэс, гууль, тэдгээрээр хийсэн зүйл;</li> </ul>	<p>а/ Хүнсний хог хаягдал. Үүнд:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Хоолны үлдэгдэл;</li> <li>✓ Хүнсний ногоо, жимсний хальс, үлдэгдэл;</li> <li>✓ Хэрэглэсэн хүнсний тос.</li> </ul> <p>б/. Халаалтын болон уурын зуухны үнс:</p> <p>в/. Бусад хог хаягдалд дараах хог хаягдал орно:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Хэт бохирдсон дахин ашиглах боломжгүй хог хаягдал;</li> <li>✓ Барилгын болон тусгаарлах материалаас гарсан дахин ашиглах боломжгүй хог хаягдал;</li> <li>✓ Боловсруулсан дахин ашиглах боломжгүй бохир хөрс, шороо, чулуу, элс, хайрга;</li> <li>✓ Хаягдал халдваргүйжүүлэх төхөөрөмжөөс гарсан дахин ашиглах боломжгүй хог хаягдал, далан,</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Шил /хүнсний болон бүх төрлийн шилэн сав, шилэн эдлэл/;</li> <li>✓ Лааз;</li> <li>✓ Мод, модон эдлэлийн хаягдал;</li> <li>✓ Хувцас, даавуун эдлэл;</li> <li>✓ Савхи, резин;</li> <li>✓ Өвс, мод.</li> </ul>	<p>усан сангийн лав /үйлдвэрийн цэвэрлэх байгууламжаас гарах лаваас бусад/;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Ахуйн болон үйлдвэрлэл, худалдаа үйлчилгээний дахин ашиглах боломжгүй, аюулгүй хог хаягдал;</li> <li>✓ Дахин ашиглах боломжтой хог хаягдлын ангилалд ороогүй бусад зөвшөөрөгдсөн хог хаягдал багтана.</li> </ul>
--	---

### 2.6.2. Үнс

Нисэх буудлын халаалтанд жилд 200 тн нүүрс шатаана гэж тооцвол 24.9 орчин тн хаягдал үнс, 92.66тн дэгдэмхий бодис гарах тооцоо гарч байна. Тус нисэх буудлын халаалтын уурын зууханд Хөшөөтийн уурхайн нүүрсийг хэрэглэдэг бөгөөд тус нүүрсний үнслэг нь 12.25-20.6 хувь, дэгдэмхий бодисын хэмжээ 39.8-50.4 хувийн үзүүлэлттэй байна.



Зураг 2.11. “Ховд” нисэх буудлын үнсэн хаягдлын одоогийн байдал, 2019-VII

### 2.6.3. Шингэн хаягдал

Төслийн үйл ажиллагаанаас гарах шингэн хаягдал нь ахуйн бохир ус байна. Нисэх буудлын одоогийн хүчин чадлаар 50 хүнд үйлчлэх хүчин чадалтай, батлагдсан орон тоо нь 40 хүний бүрэлдэхүүнтэйгээр ажиллаж байна.

Аэровокзалаас гарах шингэн хаягдлын 100 тн-ийн ёмкостинд хуримтлуулдаг бөгөөд мэргэжлийн байгууллагаар соруулан аймгийн цэвэрлэх байгууламжруу нийлүүлдэг.



Зураг 2.12. Аэровокзалын ариун цэврийн өрөө ба бохирын цооног 2019-VII



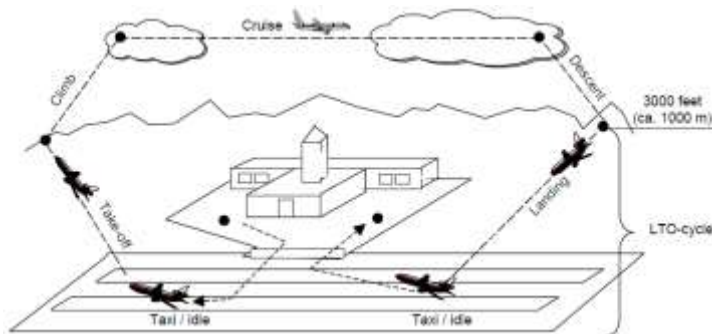
Нисэх буудлын одоогийн үйлчилгээнд 2 цэг дээр энгийн нүхэн жорлон ашиглаж байна. Үүний нэг нь хогийн цэгийн ойролцоо нийтийн хэрэглээнд 2 кабинтай модон жорлон байх бол нөгөөх шатахууны агуулахын орчинд ажилчдын хэрэгцээний 1 кабинтай модон жорлон байна. Энгийн нүхэн жорлонд хуримтлагдсан бохирыг зайлуулахгүй хийгдсэн байна.



Зураг 2.13. Ховд нисэх буудлын гадаах энгийн нүхэн жорлон, 2019-7-23

#### 2.6.4. Хийн хаягдал

**Аэродромын үйл ажиллагаа.** Агаарын хөлгийн хөдөлгөөнөөс үүдэлтэй бохирдлын хэмжээг тооцох олон улсын арга аргачлалд газрын гадаргаас 1000м-с доош өндөр дэх онгоцны хөдөлгөөнөөс үүдэлтэй үүсэх бохирдуулагчдыг хамруулан авч үздэг. Зураг 2.14-д үзүүлсэнчлэн онгоц нисэх онгоцны буудалд газардаж, хөөрөх хүртэлх нэг бүтэн цогц үйлдэл буюу “Газардалт” (Landing), “Гүйлт” (Taxi/idle), “Хөөрөлт” (Take-off), “Хөөрч өндрөө авах” (Climb-out) гэсэн үйлдлийн дарааллыг LTO цикл гэдэг.



Зураг 2.14. Онгоцны нислэгийн ерөнхий цикл

**Гүйлт/Taxi** гэж хөдөлгүүрийг халааж, онгоц нь нисэх буудлын заасан байршил хүртэл явах гүйлтийг хэлэх бөгөөд энэ үед онгоц хөдөлгүүрийн хүчин чадлынхаа ойролцоогоор 7% нь ашиглаж байдаг. Гүйлтийн үргэлжлэх хугацаа нь онгоцны хүчин чадал болон нисэх зурвасын зохион байгуулалтаас хамаарна.

**Хөөрөлт/Take-off** гэж онгоц хөдөлгүүрийг бүрэн хүчин чадлаараа газраас тасрахыг хэлэх ба энэ хүчин чадлаараа 2 минутаас илүү ажиллуулах нь аюултай гэж үздэг учраас газраас хөөрсний дараа хөдөлгүүрийн хүчийг багасгаж бууруулдаг.

**Дээшээ өндрөө авах/Climb** гэдэг 8~15°-ын налуутай хөөрсөн онгоц нь цааш 3~5° өнцгийн налуутайгаар хөдөлгөөнөө үргэлжлүүлэхийг хэлдэг. Энэ үед онгоц хөдөлгүүрийн хүчин чадлынхаа ойролцоогоор 85%-ийг ашигладаг.

**Газардалт/Landing** гэж газардах үедээ хөдөлгүүр нь бүрэн хүчин чадлын 30% орчмын хэмжээнд ашиглах ба буух талбайгаар гүйж газарддаг.

БОННУ-ийн ажлын даалгаварт онгоцны хөдөлгөөнөөс үүдэлтэй хөөрч, буух зурвасаас тоосжилтын асуудлыг тусгасан ба Ховд нисэх буудлын хувьд 4С ангилалтай,



асфальтбетонон зурвастай тул агаарын хөлгийн хөдөлгөөнөөс орчны агаарын чанарт нөлөөлөхүйц тоосжилт үүсэхгүй.

**Нисэх буудлын цогцолборын халаалтын зуух.** Ховд нисэх буудал нь цагт 100 хүнд үйлчлэх хүчин чадалтай терминал, нисэхийн удирдлагын цамхаг, автогарж зэрэг байгууламжтай бөгөөд халаалтын улиралд өөрийн усан халаалтын зуухаар дотоод хэрэгцээгээ хангадаг.

Усан халаалтын зуух нь ямар нэг утаа шүүх системээр тоноглогдоогүй бөгөөд жилд ойролцоогоор 280-350 тн нүүрс хэрэглэдэг байна.

**Шатахууны агуулах болон судалгааны үеийн ууршилт.** Онгоцны түлшний ууршилтаар ихэвчлэн үнэрт нүүрстөрөгчид агаарт ялгардаг. Нисэх буудал нь одоогийн байдлаар ил байрлуулсан 25 м<sup>3</sup> багтаамжтай 3 саванд онгоцны түлшийг хадгалж байна. Орчны агаарын нөхцөлөөс хамааран түлш хадгалах савны аюулгүйн хавхлагаар ууршилт явагдаж байдаг ба 14 хоногт нэг удаа орлого буух, 7 хоногт 2 удаа сумлагчийг цэнэглэх үед бага зэргийн нэмэлт ууршилт явагдана.

Мөн МАЗ ТЗА-75 маркийн авто цистернээр онгоцны түлшийг тээвэрлэх болон агаарын хөлгийг сумлах үед үнэрт нүүрстөрөгчийн нэгдлүүд агаарт хаягдана.

**Бусад эх үүсвэр.** Ховд нисэх буудлын үйл ажиллагаанд цөөн тооны тусгай зориулалтын машин тоног төхөөрөмж ашиглагддаг ба дараах хүснэгтэд үзүүлэв.

**Хүснэгт 2.9. Ховд нисэх буудлын машин тоног төхөөрөмжүүд**

№	Машин тоног төхөөрөмжийн марк, загвар	Хүчин чадал	Зориулалт
1	ТМХ-20 Чирэгч трактор		Ачаа
2	МАЗ ТЗА-75-5334	8.3л/с	Сумалгаа хийх
3	Камаз 42114	5000 л	Галын машин
4	Зил 130 МДК4333	2.5м өргөн	Цас цэвэрлэх
5	Зил 130 КО829	2.8 м өргөн	Цас цэвэрлэх

Эдгээр машин тоног төхөөрөмжүүд нь байнгын бэлэн байдалд ажилладаг боловч ашиглалтын цаг бага тул орчны агаарын чанарт үзүүлэх нөлөөлөл нь мөн бага байна.

### 2.6.5. Аюултай хог хаягдал

“Ховд” нисэх онгоцны буудал төслийн үйл ажиллагаанаас машин, техникийн засвар үйлчилгээнээс гарах тос тослогооны материал болон түүнийг агуулсан сав, баглаа боодол, цэвэрлэгээний хаягдал болон оффисын зориулалтаар ашиглах зарим техник хэрэгсэл, тоног төхөөрөмжийн хаягдал буюу ахуйн зориулалтын батарей, принтер, хувилах машины хор зэрэг нь аюултай хог хаягдал болох юм.

## 2.7. НИСЭХ БУУДЛЫН ХАНГАМЖ БОЛОН ДЭД БҮТЭЦ

### 2.7.1. Уурын зуух

Ховд нисэх буудлын уурын зуух нь улирлын үйл ажиллагаатай бөгөөд E27 маркийн 2 зуухтай. Уурын зууханд Хөшөөтийн нүүрсний уурхайн нүүрсийг ашиглах бөгөөд нисэх буудлын барилга байгууламжийг дулаанаар хангах үүрэгтэйгээр улирлын чанартай ажиллана. Одоогийн үйл ажиллагаа явуулж буй нисэх буудлын барилга байгууламж нь 1983 онд ашиглалтад орсон бөгөөд анх суурилагдсан халаалтын зуух нь хуучирч

муудсан тул НР загварын усан халаалтын зуухыг нэмж суурилуулсан байна. Уурын зуухны хэрэгцээнд жилд дунджаар 280-350 тн нүүрс хэрэглэнэ. Одоо ашиглаж байгаа уурын зуухны барилгыг нисэх буудлын өргөтгөлийн үед үргэлжлүүлэн ашиглана.



Зураг 2.15. Уурын зуух ба түүний орчны байдал, 2019-08-24

### 2.7.2. Шатахууны агуулах

Ховд аймгийн нисэх буудлын түлшний агуулах нь дараах барилга байгууламжуудтай. Үүнд:

- Галын насос станцын
- Трансформатор, дизель цахилгаан үүсгүүрийн байр
- Насос станц
- Щитны байр
- Харуулын байр
- Галын усан сан
- Хэвтээ савны парк
- Цэнэглэх талбай
- Буулгах төхөөрөмж
- Ачих төхөөрөмж
- Ууршуулах төхөөрөмж
- Галын багажтай сарай
- Автомашин хөдөлгөөний зам талбай
- Явган хүний зам талбай



Зураг 2.16. "Ховд" нисэх буудлын шатахуун нөөцлөх сав ба насосын станц

Ховд аймгийн нисэх буудлын түлшний агуулах нь хэвтээ ил  $25\text{м}^3$  -ын шатахуун нөөцлөх 4 ширхэг сав, тунадас хадгалах хэвтээ  $5\text{м}^3$  -ын 2 ширхэг далд савтай нийт  $110\text{м}^3$  багтаамж савтай, галын усан сан  $25\text{м}^3$  савтай, бүтээгдэхүүний шинжилгээ хийх 5 төрлийн багаж хэрэгсэл лабораторитой, насосны станц, бүтээгдэхүүн ачих, буулгах эстакадтай 2002 оноос одоог хүртэл 17 жилийн турш үйл ажиллагаа явуулж байна.

Нисэх буудлын шатахууны агуулах нь аэродромын ХБХЗ-ны зүүн, эргэлтийн талбайн урд талд байрлах бөгөөд нисэх буудлын өргөтгөлөөр түүний нүүлгэхээр төлөвлөсөн болно. Одоогийн байдлаар шатахууны агуулахыг нүүлгэн байршуулах газар, талбай тодорхойгүй байна.



Зураг 2.17. "Ховд" нисэх буудлын шатахууны агуулахын байршил

### 2.7.3. Нисэх буудлын үйлчилгээний техник хэрэгслүүд

Мөн "Ховд" нисэх буудлын үйлчилгээнд дараах автомашин, тоног төхөөрөмжийг ашигладаг.

Хүснэгт 2.10. "Ховд" Нисэх буудлын үйлчилгээний автомашин

№	Нэр, төрөл	Үйлдвэрлэсэн он	Ашиглалт
1	КПМ-70-20 ХОА	1988	Цахилгаан цэвэрлэгч ЗИЛ-130
2	ТМХ-20 51-64.75	2000	Ачаа тээш чирэх
3	МАЗ-7.5 24-32 УБИ	2007	Сумлагч
4	КПМ-Ко-829 93-03 УБА	2004	Цас цэвэрлэгч
7	Камаз, 83-73 УБЯ	2002	Галын машин
8	GIRIP TESTER Чирэгч тээврийн хэрэгсэл	2010	Коэффициент хэмжигч
9	WG/40	2016	Онгоц асаагч
10	HYUNDAI		Ажилчдын автобус



Зураг 2.18. Нисэх буудлын үйлчилгээний өөрөө явагч авто техникүүд

## 2.8. НИСЭХ БУУДЛЫН ДЭД БҮТЦИЙН ХӨГЖИЛ

### 2.8.1. Усны хэрэглээ болон хангамж

"Ховд" нисэх буудалд нийт 38 хүн ажиллаж, зөвхөн ажиллагсдын хэрэгцээнд гэхэд л жилд ойролцоогоор 273 м<sup>3</sup> ус ашигладаг бөгөөд нисэх буудлын усны хэрэглээг талбайд байрлах гүний худгаас хангана.



Зураг 2.19. "Ховд" нисэх буудлын эзэмшлийн худга

Нисэх буудлын цэвэр усны хэрэгцээг цэвэр усны агуулахаар дамжуулан хангадаг бөгөөд өргөтгөлийн төлөвлөлтөнд одоогийн цэвэр усны агуулахыг үргэлжлүүлэн ашиглахаар төлөвлөсөн.

### 2.8.2. Эрчим хүчний хэрэглээ ба хангамж

Нисэх буудлын цахилгааны хэрэгцээнд 6 кВт эрчим хүч хэрэгтэй ба түүнийг Ховд хотын эрчим хүчний төв станцаас татсан хүчдэлийг нисэх буудлын 260Квт трансформатораар дамжуулан 380 вольт болгосноор хангадаг.



Зураг 2.20. Трансформаторын байр болон дизель генератор

### 2.8.3. Харилцаа холбоо

Ховд аймгийн Ховд хотод үүрэн операторийн Мобиком, Жи-мобайл, Скател, Юнителийн 4 сүлжээ идэвхтэй ажиллаж байгаа бөгөөд Нисэх буудлын хувьд өндөр хурдны шилэн кабель, үүрэн холбооны бүх операторын сүлжээнд холбогдсон.

Нисэх буудлын аэровокзал, нислэгийн удирдлагын цамхаг зэргийг шинэчлэн байгуулснаар дохиолол холбооны сүлжээ шинэчлэх энэ нь системийн найдвартай ажиллагааг хангах бүхий л шаардлагыг хангасан байна.

#### **2.8.4. Зам, тээврийн сүлжээ**

Ховд аймаг нь “Мянганы зам”-ын хэвтээ тэнхлэгээр Өвөрхангай аймгийн Арвайхээр хотоос Говь-Алтай, Ховдын чиглэлийн авто замаар орон нутгийн үйлчилгээ хийх ба олон улсын чанартай А18 чиглэлээр Арвайхээр-Баянхонгор, Алтай-Ховд чиглэлээр Улаанбаатар хоттой холбогддог байна. Ховд-Улаанбаатар, Улаанбаатар-Ховдын чиглэлд нийт 38 тээврийн хэрэгсэл, хотын дотор нийтийн тээврийн 12 автобус, 150 гаруй такси зорчигчдыг тээвэрлэж, хүнд даацын 120 гаруй тээврийн хэрэгсэл улс, аймаг орон нутагт ачаа тээвэрлэдэг.



## ГУРАВ. ТӨСЛИЙН ГОЛ БОЛОН БОЛЗОШГҮЙ СӨРӨГ НӨЛӨӨ, ҮНЭЛГЭЭ

### 3.1. ҮНЭЛГЭЭНД БАРИМТАЛСАН ЗАРЧИМ

#### 3.1.1. Нисэх буудлын үйл ажиллагааны өмнөх үеийн үнэлгээ

**Байгаль орчинд нөлөөлөх байдлын ерөнхий үнэлгээ (БОНБЕУ).** Төслийн БОНБЕУ-г БОАЖЯам хийж 2011 оны 07 сарын 20-ны өдөр дүгнэлт гаргаж өгсөн байна. Ерөнхий үнэлгээний дүгнэлтэнд Ховд аймгийн Жаргалант сумын нутагт байрлах Нисэх онгоцны буудлын үйл ажиллагаанд "Байгаль орчинд нөлөөлөх байдлын үнэлгээний тухай хууль"-ийн дагуу байгаль орчинд нөлөөлөх байдлын нарийвчилсан үнэлгээ хийлгэх шаардлагатай гэж үзжээ.

**Байгаль орчинд нөлөөлөх байдлын нарийвчилсан үнэлгээ (БОНБНУ).** Ховд аймгийн "Ховд" нисэх онгоцны буудал төсөлд байгаль орчинд нөлөөлөх байдлын нарийвчилсан үнэлгээг 2011 онд байгаль орчны зөвлөх үйлчилгээний "Магес Консалтант" ХХК боловсруулсан байна. Төслийн үйл ажиллагаанаас байгаль орчинд нөлөөлөх байдлыг байгаль орчны бүрдэл хэсэг тус бүрээр үнэлснээс гадна төслийн болзошгүй болон гол сөрөг нөлөөллүүдийг тодорхойлжээ.

Төслийн үйл ажиллагаанаас байгаль орчинд үзүүлэх нөлөөллийг тодорхойлохдоо байгаль орчны бүрдэл хэсэг бүрийн тухайн үеийн төлөв байдлыг тодорхойлон үнэлгээний суурь үзүүлэлт болгон авч нөлөөллийг эрчмийн аргаар үнэлсэн байна. Мөн байгаль орчны бүрдэл хэсэг бүрт төслөөс үзүүлэх сөрөг нөлөөллийг бууруулах зөвлөмжүүдийг өгчээ.

Тус тайланд нисэх буудлын талбайд хамгийн ойр байршилтай түүх соёлын дурсгалт зүйл болох "Сангийн хэрэм", ТХГН болох "Хар ус нуурын" БЦГ-ын тухай товч өгүүлсэн бөгөөд төслийн үйл ажиллагаанаас тэдгээрт үзүүлэх нөлөө байхгүй гэж үзсэн байна. Тайланд төслийн үйл ажиллагаанаас үүсэх эрсдэлийг үнэлсэн ба эрсдэлийн үнэлгээнд шатах, тослох материалын ашиглалт болон хөдөлмөрийн аюулгүй ажиллагаанаас үүсэх эрсдэлүүдийг авч үзсэн байна. Эрсдэлийн үнэлгээнд уршгийн болон магадлалын үнэлгээний шалгууруудыг ашиглан матрицын аргаар үнэлж, Мөн эрсдэлээс урьдчилан сэргийлэх, хамгаалах зөвлөмжүүдийг тайланд өгчээ.

**Өмнөх үеийн үнэлгээ, судалгааг БОННУ-нд хэрэглэх.** "Магес Консалтант" ХХК-ийн боловсруулсан тайлан дахь судалгаа, үнэлгээний мэдээллийг БОННУ-ний одоогийн тайланд дараах байдлаар ашиглана. Үүнд:

- 2011 онд судалж тогтоосон байгаль орчны суурь мэдээллийг одоогийн үнэлгээнд өөрчлөлтийг тооцох суурь үзүүлэлт болгон ашиглана.
- 2011 онд тогтоосон нөлөөллийн үзүүлэлтүүдийг одоогийн нөлөөллийн хувьсах байдлыг тодорхойлох суурь үзүүлэлт болгоно.
- Өмнөх үед тодорхойлодож байсан нөлөөллийн эрчим нэмэгдэх болон буурах байдлыг тодорхойлохын тулд одоогийн нөлөөллийг мөн эрчмийн аргаар үнэлж харьцуулан жишнэ.
- Сөрөг нөлөөллийг бууруулах арга хэмжээний зөвлөмжийг боловсруулахдаа байгаль орчны хамгааллын шаардлага, стандартуудын заалтууд, хязгаарлах үзүүлэлтүүдийг өмнөх үеийн үнэлгээнээс хойшхи хугацаанд үүссэн буюу



одоогийн шаардлагаар авч харьцуулж үнэлэх ба шаардлагатай тохиолдолд холбогдох тайлбарыг хийнэ.

- Осол эрсдэлийн үнэлгээнд өмнөх үеийн эрсдэлийн үнэлгээнд хамрагдсан асуудлуудаас гадна байгаль, цаг уурын нөхцлөөс төсөлд үзүүлэх нөлөө, давтамжийн байдлыг тодорхойлж үнэлнэ.
- 2012 онд байгаль орчны багц хуулинд орсон шинэчилсэн өөрчлөлтийн дагуу БОМТ-г ойрын 5 жилээр боловсруулан холбогдох зардлыг тооцно.

### 3.1.2. Байгаль орчны ерөнхий үнэлгээний дүгнэлт

“Ховд” нисэх буудал, шатахууны агуулах төслийн БОНЕУ-ний дүгнэлтийг БОАЖЯ-аас 2019 оны 11 сарын 14-ний өдөр гаргаж 13/8056 тоот албан бичгээр төсөл хэрэгжүүлэгчид хүргүүлсэн байна. БОНЕУ-ний дараах гол шалгуур үзүүлэлтүүдэд нарийвчилсан үнэлгээ хийх шаардлагатай гэж үзжээ. Үүнд:

- Байгаль орчныг хамгаалах хууль тогтоомжийн нийцтэй байдал
- Төслийн байршил түүнтэй холбоотой шаардлагууд
  - Хуулиар хамгаалагдсан газар нутаг байгаа эсэхэд
  - Төсөл хэрэгжих нутаг дэвсгэр нь хүний нөлөө байгаль цаг уурын өөрчлөлтөнд эмзэг, мэдрэмтгий эсэхэд
  - Төсөл хэрэгжих нутаг түүний ойр сөрөг нөлөөнд өртөж болзошгүй газар байгаа эсэхэд
  - Болзошгүй хуримтлагдах нөлөөлөл үүсгэх эсэхэд
- Төсөл хэрэгжих нутаг дэвсгэр нь хүний нөлөө, байгаль цаг уурын өөрчлөлтөд эмзэг, мэдрэмтгий эсэхээс гадна түүний ойр сөрөг нөлөөлөлд өртөж болзошгүй газар байгаа эсэх, мөн болзошгүй хуримтлагдах нөлөөлөл үүсгэх эсэхэд

Цаашлаад төсөл болон төслийн БОТБҮ-нд үндэслэн төслийн байгаль орчны нөлөөллийн урьдчилсан үнэлгээг хийсний үндсэн дээр агаарын чанар, усан орчин, хөрсөн бүрхэвч, ургамлан нөмрөг, амьтны аймаг зэрэг асуудлаар, нийгмийн нөлөөллийн урьдчилсан үнэлгээг хийснээр нөлөөлөлд өртөж болзошгүй төв, суурин газар байгаа эсэх, нүүлгэн шилжүүлэх шаардлагатай талаар, түүх соёлын биет өв, соёлын үнэт зүйлсийн талаар, оршин суугчдын эрүүл мэндэд сөргөөр нөлөөлөх эсэхийг нарийвчилсан үнэлгээ хийх шаардлагатай гэж үзсэн байна.

### 3.1.3. БОННУ-нд авч үзсэн онцгойлон анхаарах зүйлс

БОНЕУ-ний дүгнэлтэнд онцгойлон анхаарч үзэх зүйлсийг жагсаасныг БОННУ-ний тайланд дараах байдлаар авч үзсэн болно.

**Хүснэгт 3.1. Үнэлгээнд авч үзсэн онцгойлох асуудлууд**

№	БОНЕУ-ний заасан онцгойлох зүйлсүүд	БОННУ-нд авч үзсэн байдал
1	Нарийвчилсан үнэлгээний тайланд төсөл хэрэгжих нутаг дэвсгэрийн захиргаа, иргэдийн нийтийн хурлын санал, дүгнэлтийг авч, хурлын тэмдэглэлийг тайланд хавсаргах;	Буянт сумын Наран хайрхан багийн ИНХ-ын 2019 оны 11 сарын 29-ний өдрийн 2-р тоот тогтоол, Жаргалант сумын Бугат багийн ИНХ-ын 2019 оны 11 сарын 28-ны өдрийн 14-р тогтоол болон мөн хурлын тэмдэглэлүүдийг хавсаргав.

№	БОНЕУ-ний заасан онцгойлох зүйлсүүд	БОННУ-нд авч үзсэн байдал
2	Газрын байршил нь "Хөдөлмөр аюулгүй байдал. Үйлдвэрлэлийн эрүүл ахуй. Эрүүл ахуйн хамгаалалтын бүсийн хэмжээ, ерөнхий шаардлага" MNS 5105:2001 стандарт нийцэж байгаа эсэх талаар мэргэжлийн дүгнэлт гаргах;	Нисэх буудлын байршлийн төлвийг тайлангийн 3.2.3 дэд бүлэг, шатахууны агуулахын байршлын үнэлгээг 7.2.1 дэд бүлэгт тус тус үнэлсэн.
3	Судалгааны явцад тухайн орчны төлөв байдлыг бүрэн тодорхойлохуйц агаар, хөрс, ус ургамлан нөмрөгийн хэмжилт, шаардлагатай дээж, сорьцод хаяг шошго нааж, судалгаа, хэмжилт, дээжлэлтийн үйл явцыг фото болон бичлэгээр баталгаажуулан холбогдох лабораториудад /магадлан итгэмжлэгдсэн/ хүргүүлэн шинжлүүлж хариуг БОННУ-ний тайланд хавсаргах;	Төслийн бүс нутагт хээрийн судалгааг 2019 оны 7 сарын 23-наас 24-ны өдрүүдэд хийхдээ авсан дээж, сорьцуудын холбогдох шинжилгээний дүнг тайланд хавсаргав. Үүнд ус, агаар хөрсний шинжилгээ бий.
4	Төслийн үйл ажиллагаанаас байгаль орчинд учруулах нөлөөллийг нарийвчилсан үнэлгээний хүрээнд нэг бүрчлэн тодорхойлох;	Байгаль орчны бүрдэл хэсэг тус бүрээр нөлөөллийг үнэлснийг тайлангийн 3.2.1-ээс 3.2.7 дэд бүлгүүдэд дэлгэрэнгүй өгүүлсэн.
5	Байгаль орчны менежментийн төлөвлөгөө /Байгаль орчны хамгаалах төлөвлөгөө, орчны хяналт-шинжилгээний хөтөлбөрт/-г боловсруулж, түүнийг хэрэгжүүлэхэд шаардагдах, хөрөнгө, зардлыг эхний 5 жилээр тооцож ирүүлэх;	Байгаль орчны менежментийн 5 жилийн төлөвлөгөөг БАОЖСайдын 2019 оны10 сарын 29-ний өдрийн А/618 тоот тушаалаар баталсан журмын дагуу боловсруулсан. Уг менежментийг хэрэгжүүлэхэд 94.018 сая төгрөгийн зардал төлөвлөсөн болно.
6	Үйл ажиллагааны явцад баримтлах хөдөлмөр хамгаалал, галын аюулгүй ажиллагааны зааварчилгааг боловсруулах, ажиллагсадын эрүүл мэнд, ажлын байрны хөдөлмөр эрүүл ахуйн дүгнэлтийг эрх бүхий байгууллагаар гаргуулах, тайланд дээрх арга хэмжээг талаар зөвлөмж боловсруулж тусгах;	Хөдөлмөрийн байдал, эрүүл мэнд, ажлын байрны эрүүл ахуйн нөхцөлтэй холбоотой зөвлөмжүүдийг тайлангийн 4 дүгээр бүлэг, 5.4.1, 5.4.2, 7.3.1-ээс 7.3.8 хүртэл дэд бүлгүүдэд өгүүлсэн.
7	Үйл ажиллагааны явцад гарах ахуйн болон үйлдвэрлэлийн хог хаягдал болон ашиглагдахгүй болсон, элэгдэж эвдэрсэн тоног төхөөрөмж, сэлбэг хэрэгслүүд, шатах тослох материалаас гарах тусгай ангиллын хог хаягдлыг хүний эрүүл мэнд, байгаль орчинд халгүй аргаар цуглуулах, ангилах ялгах, дахин ашиглах, устгах, зайлуулах аргыг нарийвчлан тооцох;	Энэ талаар БОМТ-нд аргачлалын дагуу ихээхэн тодорхой тусгаж хог хаягдлын менежментэд 4.25 сая төгрөгийн зардал төлөвлөсөн болно.
8	Төслийн үйл ажиллагаанаас агаар орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөөллийг бууруулах, агаарт бохирдуулах бодис хаяхгүй байх талаар холбогдох арга хэмжээ авч ажиллах талаар нарийвчилсан үнэлгээний тайланд тодорхой зөвлөж оруулах;	Тайлангийн 3 дугаар бүлгийн 3.2.1 дэд, 4 дүгээр бүлгийн 4.2.1 дэд бүлгүүд, БОМТ-нд тусгасан болно.
9	Төсөлд ашиглагдах химийн бодист эрсдлийн үнэлгээ хийж, сөрөг нөлөөллийг бууруулах, арилгах, урьдчилэн сэргийлэх болон бусад асуудлыг шийдвэрлэх менежментийн төлөвлөгөө боловсруулах;	Төсөлд химийн бодис хэрэглэхгүй бөгөөд тайлангийн 5 дугаар бүлэгт "Эрсдэлийн үнэлгээ" хийж, холбогдох зөвлөмжүүдийг өгсөн.
10	Төсөл хэрэгжих орчны болзошгүй байгалийн гамшиг, ослын талаар судалгааг хийж, тухайн аюулаас урьдчилан сэргийлэх талаар зөвлөмж боловсруулах;	Тайлангийн 5 бүлэг буюу эрсдэлийн үнэлгээний бүлэгт байгаль, цаг уураас шалтгаалах эрсдэлийг үнэлсэн.
11	Байгаль орчны төлөв байдлын үнэлгээгээр тогтоогдсон тухайн орчны байгалийн нөөцөд төслийн үйл ажиллагаанаас шууд болон шууд бусаар нөлөөлөх	Байгаль орчны менежментийн төлөвлөгөөг 5 жилээр боловсруулахдаа ус ашиглалт, бүтээн байгуулалттай

№	БОНЕУ-ний заасан онцгойлох зүйлсүүд	БОННУ-нд авч үзсэн байдал
	сөрөг нөлөөллийг нарийвчлан тогтоож, Байгаль орчны менежментийн төлөвлөгөөг 5 жилээр боловсруулж, байгаль орчныг хамгаалах, аливаа бохирдлыг бууруулах, нөхөн сэргээх үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэх хугацаа шаардагдах зардлыг нарийвчлан боловсруулах;	холбоотой хөрс хуулалт зэрэг байгаль орчны нөөцөд үзүүлэх нөлөөллийг тооцож, хамгаалах, сөрөг нөлөөнөөс урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээг төлөвлөгөөнд суулгаж өгсөн.
12	Үйл ажиллагааны явцад гарах ахуйн болон бусад хог хаягдал болон ашиглагдаж байгаа тоног төхөөрөмж, шатах тослох материалаас гарах тусгай ангиллын хог хаягдлыг хүний эрүүл мэнд, байгаль орчинд халгүй аргаар цуглуулах, ангилан ялгах, дахин ашиглах, устгах, зайлуулах аргыг нарийвчлан тооцож, төслийн үйл ажиллагааны салшгүй нэг хэсэг болгон хог хаягдлыг байгаль орчинд сөрөг нөлөөлөлгүйгээр устгах, зайлуулах талаар судалгааг хийж, зөвлөмж боловсруулах;	Нисэх буудлын үйл ажиллагаанд хог хаягдлыг эх үүсвэр дээр ангилан ялгах, ангилсан хог хаягдыг түр хадгалах нөхцлийг бүрдүүлэх, эрх бүхий этгээдэд шилжүүлэх талаарх менежментийг боловсруулан БОМТ-нд тусгаж өгсөн.
13	Төсөлд ашиглах химийн бодисын эрсдлийн үнэлгээг хийх, зөвлөмжийг боловсруулах; Төсөлд ашиглагдаж буй тоног төхөөрөмжийн аюулгүй ажиллагаа, ажлын байрны эрүүл ахуй, хөдөлмөр хамгааллын улмаас хүний эрүүл мэндэд сөргөөр нөлөөлөхөөс урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээний талаарх зөвлөмж боловсруулж тайланд тусгах;	Шатахууны агуулахын үйл ажиллагаатай холбоотой нөлөө, эрсдэлийг тайлангийн 7 дугаар бүлэгт тусгайлан авч үзсэнээр сөрөг нөлөөнөөс хамгаалах, урьчилан сэргийлэх арга хэмжээг мөн бүлэгт тусгайлан зөвлөж өглөө.

## 3.2. БАЙГАЛЬ ОРЧНЫ БҮРДЭЛ ХЭСЭГТ ҮЗҮҮЛЭХ ГОЛ СӨРӨГ НӨЛӨӨ, ҮНЭЛГЭЭ

### 3.2.1. Орчны агаарын чанарт үзүүлэх нөлөөллийн үнэлгээ

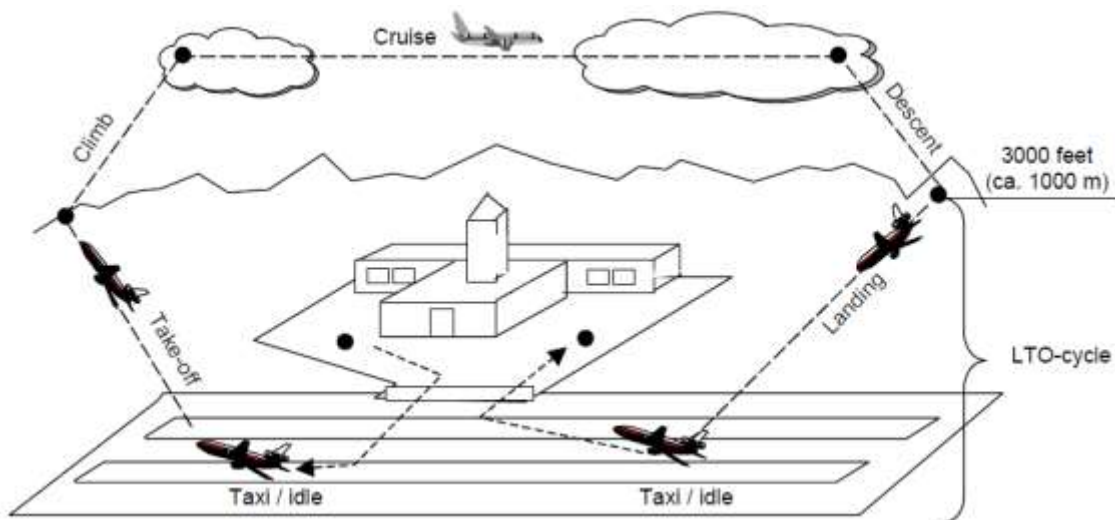
Нисэх буудлын цогцолборын барилга байгууламж, нислэгийн үйл ажиллагааны үед байнгын болон түр хугацааны бохирдуулах эх үүсвэрүүдээс агаар бохирдуулах бодисууд ялгарч орчны агаарын чанарт болон дуу шуугианы төвшинд тодорхой хэмжээний нөлөөллийг үзүүлж байдаг. Нислэгийн аюулгүй байдлыг хангахын тул нисэх буудлуудыг ихэвчлэн суурин газраас зайдуу байгуулсан байдаг ба аэродромын төрөл, ачаалал, хүчин чадал, нислэгийн тоо, ашиглах техник хэрэгсэл зэргээс шалтгаалан хүрээлэн буй орчинд үзүүлэх нөлөөлөл нь харилцан адилгүй байна.

Манай улсын аэродомууд нь ихэвчлэн төвлөрсөн халаалтын системд холбогдоогүй өөрийн гэсэн бие даасан халаалтын эх үүсвэртэй байдаг тул усан халаалтын зуухны хаягдал утаа агаар бохирдуулах голлох эх үүсвэр болно. Мөн агаарын хөлөг хөөрч, буух, явгалах үеийн бохирдлын ялгаруулалт, технологийн машин, тоног төхөөрөмжийн хаягдал утаа, түлшний нөөцлүүр болон онгоц сумлах үеийн ууршилт зэргээс орчны агаарын чанарт бага зэргийн нөлөөлөл үзүүлнэ.

#### 3.2.1.1. Төслийн агаар бохирдуулах эх үүсвэрүүд

**Аэродромын үйл ажиллагаа болон агаарын хөлөг.** Агаарын хөлгийн хөдөлгөөнөөс үүдэлтэй бохирдлын хэмжээг тооцох олон улсын арга аргачлалд газрын гадаргаас 1000м-с доош өндөр дэх онгоцны хөдөлгөөнөөс үүдэлтэй үүсэх бохирдуулагчдыг хамруулан авч үздэг. Зураг 3.1-д үзүүлсэнчлэн онгоц нисэх онгоцны

буудалд газардаж, хөөрөх хүртэлх нэг бүтэн цогц үйлдэл буюу “Газардалт” (Landing), “Гүйлт” (Taxi/idle), “Хөөрөлт” (Take-off), “Хөөрч өндрөө авах” (Climb-out) гэсэн үйлдлийн дарааллыг LTO цикл гэдэг.



Зураг 1. Онгоцны нислэгийн ерөнхий цикл

Гүйлт/Taxi гэж хөдөлгүүрийг халааж, онгоц нь нисэх буудлын заасан байршил хүртэл явах гүйлтийг хэлэх бөгөөд энэ үед онгоц хөдөлгүүрийн хүчин чадлынхаа ойролцоогоор 7% нь ашиглаж байдаг. Гүйлтийн үргэлжлэх хугацаа нь онгоцны хүчин чадал болон нисэх зурвасын зохион байгуулалтаас хамаарна.

Хөөрөлт/Take-off гэж онгоц хөдөлгүүрийг бүрэн хүчин чадлаараа газраас тасрахыг хэлэх ба энэ хүчин чадлаараа 2 минутаас илүү ажиллуулах нь аюултай гэж үздэг учраас газраас хөөрсний дараа хөдөлгүүрийн хүчийг багасгаж бууруулдаг.

Дээшээ өндрөө авах/Climb гэдэг 8~15°-ын налуутай хөөрсөн онгоц нь цааш 3~5° өнцгийн налуутайгаар хөдөлгөөнөө үргэлжлүүлэхийг хэлдэг. Энэ үед онгоц хөдөлгүүрийн хүчин чадлынхаа ойролцоогоор 85%-ийг ашигладаг.

Газардалт/Landing гэж газардах үедээ хөдөлгүүр нь бүрэн хүчин чадлын 30% орчмын хэмжээнд ашиглах ба буух талбайгаар гүйж газарддаг.

БОННУ-ийн ажлын даалгаварт онгоцны хөдөлгөөнөөс үүдэлтэй хөөрч, буух зурвасаас тоосжилтын асуудлыг тусгасан ба Ховд нисэх буудлын хувьд 4С ангилалтай, асфальтбетонон зурвастай тул агаарын хөлгийн хөдөлгөөнөөс орчны агаарын чанарт нөлөөлөхүйц тоосжилт үүсэхгүй.

**Нисэх буудлын цогцолборын халаалтын зуух.** Ховд нисэх буудал нь цагт 100 хүнд үйлчлэх хүчин чадалтай терминал, нисэхийн удирдлагын цамхаг, автогараж зэрэг байгууламжтай бөгөөд халаалтын улиралд өөрийн усан халаалтын зуухаар дотоод хэрэгцээгээ хангадаг байна. Одоогийн үйл ажиллагаа явуулж буй нисэх буудлын барилга байгууламж нь 1983 онд ашиглалтад орсон бөгөөд анх суурилагдсан халаалтын зуух нь хуучирч муудсан тул НР загварын усан халаалтын зуухыг нэмж суурилуулсан байна.



**Зураг 2. Нисэх буудлын усан халаалтын зуух**

Усан халаалтын зуух нь ямар нэг утаа шүүх системээр тоноглогдоогүй бөгөөд жилд ойролцоогоор 280-350 тн нүүрс хэрэглэдэг байна.

**Шатахууны агуулах болон сумалгааны үеийн ууршилт.** Онгоцны түлшний ууршилтаар ихэвчлэн үнэрт нүүрстөрөгчид агаарт ялгардаг. Нисэх буудал нь одоогийн байдлаар ил байрлуулсан 25 м<sup>3</sup> багтаамжтай 3 саванд онгоцны түлшийг хадгалж байна. Орчны агаарын нөхцөлөөс хамааран түлш хадгалах савны аюулгүйн хавхлагаар ууршилт явагдаж байдаг ба 14 хоногт нэг удаа орлого буух, 7 хоногт 2 удаа сумлагчийг цэнэглэх үед бага зэргийн нэмэлт ууршилт явагдана.



**Зураг 3. Түлш хадгалах савууд**

Мөн МАЗ ТЗА-75 маркийн автоцистернээр онгоцны түлшийг тээвэрлэх болон агаарын хөлгийг сумлах үед үнэрт нүүрстөрөгчийн нэгдлүүд агаарт хаягдана.

**Бусад эх үүсвэр.** Ховд нисэх буудлын үйл ажиллагаанд цөөн тооны тусгай зориулалтын машин тоног төхөөрөмж ашиглагддаг ба дараах хүснэгтэд үзүүлэв.



### Хүснэгт 3.2. Ховд нисэх буудлын машин тоног төхөөрөмжүүд

№	Машин тоног төхөөрөмжийн марк, загвар	Хүчин чадал	Зориулалт
1	ТМХ-20 Чирэгч трактор		Ачаа
2	МАЗ ТЗА-75-5334	8.3л/с	Сумалгаа хийх
3	Камаз 42114	5000 л	Галын машин
4	Зил 130 МДК4333	2.5м өргөн	Цас цэвэрлэх
5	Зил 130 КО829	2.8 м өргөн	Цас цэвэрлэх

Эдгээр машин тоног төхөөрөмжүүд нь байнгын бэлэн байдалд ажилладаг боловч ашиглалтын цаг бага тул орчны агаарын чанарт үзүүлэх нөлөөлөл нь мөн бага байна.

#### 3.2.1.2. Агаар бохирдуулагчдын тодорхойлолт

Нисэх буудлын хэмжээнд агаарт бохирдол үзүүлэх хэд хэдэн эх үүсвэр байгаа тэдгээрээс дараах бохирдуулагчид ялгарна. Үүнд:

**Хүхэрлэг хий.** Хүхэрлэг хий/ $SO_2$ / нь хүхэр агуулсан түлшний шаталтын бүтээгдэхүүн бөгөөд хүрээлэн буюу орчныг бохирдуулагч хортой хий юм. Хүхэрлэг хий нь нүүрсээр ажилладаг дулааны цахилгаан станц, усан халаалтын зуух, үйлдвэрүүд, металлын хүдэр боловсруулалт, тээврийн хэрэгслийн түлшний шаталтаас ихэвчлэн үүсдэг. Хүхэрлэг хий нь хортой хий бөгөөд өндөр агууламжтай үед амьсгал давчдах зэрэг шинж тэмдгүүд илрэх ба гол нөлөө нь амьсгалын замыг гэмтээдэг. Мөн хүчиллэг тунадас ( $H_2SO_4$ ) үүсгэснээр хүний эрүүл мэнд, хүрээлэн буй орчин, дэд бүтэц зэрэг нийгмийн бүхий л салбарт нөлөөлдөг.

**Азотын давхар исэл.** Азот давхар исэл/ $NO_2$ / нь өндөр температурт шаталтын үеийн дулаан шингээх урвалын бүтээгдэхүүн бөгөөд хүрээлэн буй орчны бохирдлын шалтгаан болж байдаг. Бохирдуулагчийн гол эх үүсвэр нь тээврийн хэрэгслийн хөдөлгүүр, дулааны цахилгаан станц ба эдгээр бохирдуулагчид нь дангаараа болон хүчиллэг тунадас, газрын гадарга орчмын озон үүсгэх хэлбэрээр хүний эрүүл мэнд байгаль орчин сөрөг нөлөөлөл үзүүлдэг.

Азотын ислүүд нь бидний оршин буй нийгэмд хамгийн их тархсан багтраа өвчин үүсэх нөхцөлийг бүрдүүлэх ба зарим үйлдвэржсэн хотуудад фотохимийн манан үүсэхэд нөлөөлж байдаг.

**Тоос тоосонцор.** Тоос нь уул уурхайн үйл ажиллагаа, хөрсний элэгдэл, түлшний шаталт, ой хээрийн түймэр, үйлдвэрийн үйл ажиллагаа зэрэг янз бүрийн эх үүсвэрээс үүсэж байдаг. Хэрэв зохистой хяналт тавихгүй бол их хэмжээгээр үүссэн тоос нь хөрс, ургамал бүрхэвчийг бохирдуулахаас гадна, иргэдийн эрүүл мэндэд болон орчны байдалд сөрөг нөлөө үзүүлнэ.

Ховд нисэх буудал орчмын нутаг дэвсгэр нь Монгол орны шорооны шуурганы өндөр давтагдалтай (жилд 50-70 удаа) нутагт хамаарах тул хуурай салхитай үед эвдэрсэн хөрс, шороон замуудаас их хэмжээний тоос босч орчны агаарын чанарт улмаар хөрс, ургамал бүрхэвчид сөргөөр нөлөөлж болзошгүй юм .

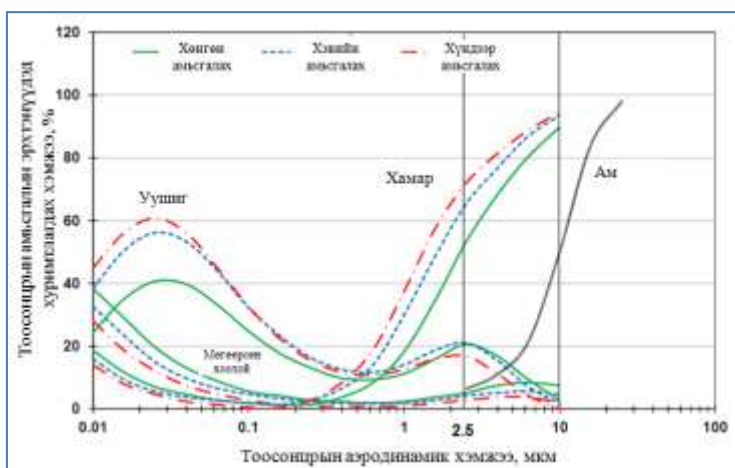
Агаар дахь тоосны эгэл хэсгүүд нь орон зай, цаг хугацааны өргөн завсарт орчны бохирдуулах ба дараах хүчин зүйлүүдээс хамаарч хүний эрүүл мэнд, байгаль орчинд янз бүрийн нөлөө үзүүлнэ. Үүнд:

- Тоосны ширхэгийн хэмжээ (аэродинамик диаметр)



- Тоосны бүтэц найрлага
- Агаар дахь агууламж
- Нөлөөллийн үргэлжлэх хугацаа

10 микроноос том ширхэгтэй тоос тоосонцор нь хамар ам, мөгөөрсөн хоолойд баригдаж гадагшилдаг бол 10 микроноос бага диаметртэй тоосны ширхгүүд нь эрүүл мэндэд хамгийн аюултай нөлөө үзүүлдэг. Тухайлбал, 2.5-10 микрон диаметр бүхий тоосны ширхгүүд нь уушгины мөгөөрсөн хоолой болон хялгасан судлуудад хуримтлагдах, харин 2.5 микроноос бага диаметртэй ширхгүүд нь уушгины цулцангуудад шигдэх аюултай (Зураг 3.4).



**Зураг 4. Агаар дахь тоосонцрын ширхгийн хэмжээнээсээ хамааран хүний амьсгалын эрхтнүүдээр шүүгдэж хуримтлагдах хэмжээ**

Хортой хүнд элемент агуулсан тоос нь уушигаар дамжин цусанд нэвчснээр илүү хортой нөлөөлөл үзүүлэх боломжтой байдаг. Тоос үүсгэгч эгэл хэсгүүд нь аэродинамикийн хэмжээ, тунах (хүнд хүчний уналтын) хурд, агаар мандлын турбулент хөдөлгөөнөөс хамааран эх үүсвэрээс янз бүрийн зайд тархаж бохирдуулдаг.

**Үнэрт нүүрсустөрөгчид:** Онгоцны түлшний ууршилтаар ихэвчлэн үнэрт нүүрсустөрөгчид агаарт дэгддэг. Зайлшгүй нөхцөлд өндөр агууламжтай түлшний уураар амьсгалсан үед нь дотор муухайрах, толгой өвдөх, толгой эргэх зэрэг шинж тэмдгүүд илэрдэг ч хүний эрүүл мэндэд үзүүлэх нөлөөлөл нь бага байдаг. Харин санамсаргүйгээр тохиолдлоор залгисан бол ходоодны салст бүрхэвчийг цочроож бөөлжих, уушгинд шингэн хэлбэрээр орсон үед химийн пневмонит үүсгэж үхэлд хүргэж болзошгүй гэж үздэг.

**Дуу шуугиан.** Байгаль дээр янз бүрийн давтамжтай дуу чимээ үүсч байдаг хэдий ч дуу чимээний давтамж, далайц нэмэгдэхийн хэрээр орчинд шуугианыг үүсгэдэг. Шуугиан нь орчны чанарыг илэрхийлэх физик бохирдуулагчдын нэг бөгөөд зарим улс оронд лабораторийн туршилтаар шуугиан зүрх судасны өвчлөлд хэрхэн нөлөөлж байгааг судалсан байдаг. Судалгаагаар урт хугацааны туршид дуу шуугианы өндөр төвшиний нөлөөлөлд өртөж байсан хүн зүрхний шигдээсээр үхэх эрсдэл нэмэгддэг болохыг тогтоосон байна. Мөн эрэгтэй хүмүүсийн цусны даралт ихсэх эрсдэл нэмэгддэг болох нь туршилтаар нотлогдсон байдаг. Агаарын хөлгийн хөдөлгөөнөөс дуу чимээ ихээр үүсэж орчны шуугианы төвшинд нөлөөлөх ба нөлөөллийн хэмжээ нь нисэх буудлын ачааллаас ихээхэн хамаарна.

### 3.2.1.3. Агаар бохирдуулагчийн хэмжээ

**Агаарын хөлгийн хөдөлгөөнөөс үүсэх бохирдол:** Агаарын хөлгийн хөдөлгөөнөөс үүдэлтэй бохирдлын хэмжээг тооцох олон улсын арга аргачлалд газрын гадаргаас 1000м-с доош өндөр дэх онгоцны хөдөлгөөнөөс үүдэлтэй үүсэх бохирдуулагчдыг хамруулан авч үздэг. Онгоцны хөрч буух, явгалах циклээс хаягдах бохирдуулах бодисын хаягдлын хэмжээг дараах аргаар тооцно.

$$E = \sum AD \times EF \quad (1)$$

Энд: E- Хаягдлын хэмжээ, кг

AD: нисэх буудлын ачаалал, LTO тоо

EF: Нисэх онгоцны LTO-д ноогдох хаягдлын коэффициент, кг/ LTO

Хаягдлын хэмжээг тооцохдоо LTO-ын тоог тухайн нисэх буудалд нислэг үйлдэж буй онгоцны хаягдлын коэффициент үржүүлнэ.

Манай улсын нисэх буудлуудаар үйлчлүүлдэг голлох төрөл, загварын онгоцны LTO циклд ногдох түлшний зарцуулалтын хэмжээ болон бохирдуулах бодисын хаягдлын коэффициентийг Хүснэгт 3.3-д үзүүлэв.

**Хүснэгт 3.3. Гол төрлийн онгоцны LTO-д ногдох бохирдуулах бодисын ялгарал, кг**

Аяллын дугаар	Аяллын нэр	Хөдөлгүү-рийн тоо	Түлш зарцуулалт	SOx	NOx	Нийт PM	CO	HC
<b>A321</b>	A321 131	2	1034.57	0.87	17.29	0.18	4.48	1.64
<b>A332</b>	A330 201	2	2168.08	1.82	35.32	0.16	21.19	2.1
<b>A333</b>	A330 322	2	2168.08	1.82	35.32	0.16	21.19	1.1
<b>ATR72</b>	ATR72 212 F	2	242.76	0.20	2.34	0.00	1.54	0.02
<b>B738</b>	B737 800	2	881.10	0.74	12.30	0.07	7.07	0.72
<b>B739</b>	B737 900	2	881.10	0.74	12.30	0.07	7.07	
<b>B763</b>	B767 300	2	1729.93	1.45	26.67	0.16	29.65	7.56
<b>C208</b>	CESSNA 208A	1	39.34	0.03	0.19	0.00	0.64	
<b>F50</b>	FOKKER 50	2	241.03	0.20	2.31	0.00	1.63	13.48
<b>E175</b>	EMBRAER	2	481.56	0.40	4.44	0.03	4.11	0.04

Эх сурвалж: EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2016, 1.A.3.a Aviation - Annex 5 - Master emissions calculator 2016

Ховд нисэх буудалд зуны цагийн хуваариар "Хүннү айр" компанийн ATR 72 болон EMBRAER E190 загварын онгоцоор 7 хоногт 3 удаа, "Аеро Монголия" ХХК 50 зорчигчийн суудалтай Embraer ERJ-145 маягийн агаарын хөлгөөр мөн 7 хоногт 3 удаа нислэг үйлдэж байна. Иймд нислэгийн хуваарийн дагуу нэг удаа онгоц бууж хөөрөх үеийн болон жилийн хугацаанд агаарын хөлгийн хаягдал утаанаас үүдэлтэй бохирдуулагчдын тоо хэмжээ дараах байдлаар тооцоолсон.

**Хүснэгт 3.4. Агаарын хөлгийн хөдөлгөөнөөс үүдэлтэй агаар бохирдуулагчдын тоо хэмжээ**

№	Агаарын хөлгийн төрөл	SOx	NOx	Нийт PM	CO	HC
		кг/жил				
1	ATR72	20	234	0	154.0	2.00
2	EMBRAER E190	22.4	248.64	1.68	230.2	2.24
3	Embraer ERJ-145	62.4	692.64	4.68	641.2	6.24
<b>Жилд ялгарах нийт бохирдол, кг</b>		<b>104.8</b>	<b>1175.28</b>	<b>6.36</b>	<b>1025.32</b>	<b>10.48</b>

Хүснэгтээс харахад онгоцны хаягдал утаатай хамт жилд 2.3 тн орчим агаар бохирдуулах бодисууд хаягдаж байгаа ч нэгж хугацаанд үүсэх бохирдлын хэмжээ нь ердөө 0.073 грамм байгаа тул орчны агаарын чанарт төдийлөн нөлөөлөл үзүүлэхээргүй байна.

**Халаалтын зуухнаас үүсэх агаарын бохирдол:** Нисэх буудлын усан халаалтын зуух нь улирлын чанартай /X.01-V.01/ ажиллах бөгөөд жилд дунджаар 315тн нүүрс түлдэг байна. Усан халаалтын зууханд нүүрс түлэхэд үүсэх хаягдлын хэмжээг дараах томъёогоор тооцоолдог.

$$E = \sum AD \times EF \dots\dots\dots$$

Энд:

- E- Хаягдлын хэмжээ, кг
- AD : Зуух тус бүрээр, түлшний төрлийн зарцуулалтын хэмжээ, тн/жил
- EF : Зуух тус бүрээр, түлшний төрлүүдийн X/K, кг/тн

Нүүрсний төрлөөс хамаарч түүний найрлага дахь хүхрийн болон үнслэгийн агууламж харилцан адилгүй байдаг учраас хэмжилтэнд ямар уурхайн нүүрс шатааснаас хамаарч хаягдлын фактор нь өөр өөр байдаг.

Нүүрсэнд агуулагдах хүхрийн агууламж болон хүхэргүйжүүлэх төхөөрөмжийн SO<sub>2</sub>-ыг зайлуулах ашигт үйлийн коэффициент (АҮК)-ийн талаарх мэдээллийг олох боломжтой тохиолдолд хүхэрлэг хийн хаягдлын хэмжээг дараах томъёогоор тооцоолно.

$$E = \sum FC_i \times \frac{S_i}{100} \times \frac{64}{32} \times \left(1 - \frac{A_i}{100}\right) \times \left(1 - \frac{ES}{100}\right)$$

Үүнд:

- E- SO<sub>2</sub>-ын хаягдлын хэмжээ, тонн
- FC<sub>i</sub>- "i"- нүүрсний зарцуулалтын хэмжээ, тонн
- A<sub>i</sub> - "i" нүүрсэнд агуулагдах үнслэг, %
- S<sub>i</sub> - "i" нүүрсэнд агуулагдах хүхрийн агууламж, %
- ES: Хүхэргүйжүүлэх төхөөрөмжийн SO<sub>2</sub>-ийг зайлуулах АҮК, %

"ES" нь 0-100 хүртэлх тоон утга байх бөгөөд хэрвээ хүхэргүйжүүлэх төхөөрөмж суурилуулаагүй тохиолдолд "ES"-ийг "0" гэж үзнэ.

Ховд нисэх буудлын усан халаалтын зуух нь хуучирч муудсан, утаа шүүх ямар нэгэн төхөөрөмжөөр тоноглогдоогүй тул агаарын бохирдлын ялгарлын тооллогын гарын авлагад тусгагдсан бусад ангилалд хамаарах ялгарлын факторыг ашигласан.

**Хүснэгт 3.5. Нисэх буудлын усан халаалтын зуухнаас үүсэх бохирдуулагчдын тоо хэмжээ**

№	Нүүрсний төрөл	Утааны хийн хурд, м/с	Утааны хийн температур, °C	SO <sub>2</sub>	NO <sub>2</sub>	Тоосонцор	PM10	CO
				кг/жил				
1	Хөшөөт	11.15	168.06	2700	476	2681	2548	11693

Усан халаалтын зуухны хаягдал утаатай жилд ойролцоогоор 20 мянган тонн буюу нэгж хугацаанд 1.55 грамм бохирдуулах бодис агаарт хаягдах тул бохирдлын тархалтын хэмжээг загварчлалаар тооцоолж үзсэн.

**Түлшний ууршилт болон агаарын хөлөг сумлах үеийн бохирдол:** Онгоцны түлшийг технологийн дагуу хадгалах, ашиглах үед хүний эрүүл мэнд, байгаль орчинд үзүүлэх нөлөөлөл нь бага байдаг. Агаарын хөлгийг сумлах, сумлагчийг цэнэглэх зэрэг өдөр тутмын ердийн үйл ажиллагааны үед түлшний ууршилтаас үзүүлэх нөлөөлөл бага харин асгарсан түлш гаранд хүрсэн үед арьсыг цочроох зэрэг бага зэргийн нөлөөлөл үзүүлдэг.

Ховд нисэх буудлын хувьд онгоцны түлш хадгалах 25 тн багтаамжтай 3 сав ашигладаг ба жилд ойролцоогоор 26 удаа орлого буудаг, түлшний нөөцийн хэмжээ 25 тн гэж үзвэл Монгол улсын Агаар бохирдуулах хаягдлын тооллого хийх аргачлалын дагуу жилд 0.96тн дэгдэмхий органик нэгдэл агаарт дэгдэнэ. Энэ нь нэгж хугацаанд 0.030 грамм байгаа тул орчны агаарын чанарт нөлөөлөл үзүүлэхгүй.

Манай улсад мөрдөгдөж байгаа орчны болон ажлын байрны стандартуудад агаар дахь онгоцны түлшний уурын зөвшөөрөгдөх хэмжээний талаар байдаггүй. Их Британийн Хөдөлмөрийн аюулгүй байдлын стандартад 8 цагийн дундаж зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээг 575 мг/м<sup>3</sup>, 10 минутын дундаж зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээг 720 мг/м<sup>3</sup>-р тогтоож өгсөн байдаг. Энэ норм нь орчны агаар дахь бусад бохирдуулагчтай харьцуулахад нэлээд өндөр үзүүлэлт тул онгоцны түлшний ууршилтаас хүрээлэн байгаа орчин болон хүний эрүүл мэндэд үзүүлэх хоруу чанар нь бага байдгийг харуулж байна.

Нисэх буудлын шатахуун хадгалах савнаас түлшний ууршилт, онгоц сумлах үеийн агаарын бохирдлыг голлох хий тус бүрээр газрын тосны бүтээгдэхүүний хадгалалт, ашиглалтын инженер, доктор Б. Наранцэцэгийн норм, стандарт, тоног төхөөрөмжөөс хамааруулан тооцсонг тайлангийн 6 дугаар бүлэгт мөн оруулсан байгаа. Энэ 2 тооцооноос харахад шатахуун хадгалах, агаарын хөлөг сумлах үед үүсэх түлшний ууршилтаас үүсэх бохирдлын хэмжээ маш бага байна.

**3.2.1.4. Агаарын бохирдлын хамрах хүрээг тодорхойлох**

Ховд нисэх буудлын агаар бохирдуулах эх үүсвэрүүдийн үйл ажиллагаа нь улирлын чанартай эсвэл байнгын бус буюу зөвхөн онгоц хөөрч, буух зуур богино хугацаанд ажиглагдаж байна. Нисэх буудлын хэмжээнд тооцоолсон агаар бохирдуулагчдын ялгарлын эрчмийг эрэмбэлж авч үзвэл усан халаалтын зуухнаас үүсэх агаар бохирдуулагчдын тоо хэмжээ хамгийн их байв.

Манай улсад аливаа төслийн үйл ажиллагаанаас орчны агаарын чанарт үзүүлэх нөлөөллийн хамрах хүрээг тогтоох шалгуур үзүүлэлтийг тодорхойлсон баримт бичиг, стандарт одоогоор байхгүй байна. Одоо мөрдөгдөж байгаа агаарын чанарын

стандартуудын зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээгээр нөлөөллийн хамрах хүрээг тогтоох нь өрөөсгөл бөгөөд энэ нь тухайн бүс нутгийн бохирдлын суурь төвшин дээр нэмэгдэх байдлаар нөлөөллийн хамрах хүрээ нь нэмэгдэх боломжтой болно. Бусад улс орны зарим байгаль орчинд нөлөөлөх байдлын судалгааны тайлангуудаас харахад дулааны цахилгаан станц, уул уурхай зэрэг агаар бохирдуулагч томоохон эх үүсвэрүүдээс орчны агаар чанарт үзүүлэх нөлөөллийн хамрах хүрээг тогтоохдоо бохирдуулагчдын сариналт нь хий төлөвт бохирдуулагчдын хувьд хоногийн дундаж агууламж нь тухайн нутаг дэвсгэрт мөрдөгдөж буй орчны агаарын чанарын стандартад заагдсан зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээнээс 2 дахин болж буурах зайгаар, тоос тоосонцрын хувьд орчны агаар дахь тоос тоосонцрын 24 цагийн дундаж агууламжийг  $10 \text{ мкг/м}^3$  – нэмэгдүүлэх зайд тус тус үндэслэн тогтоосон байдаг. Иймд энэхүү төслийн хувьд нөлөөллийн бүсийг хүхэрлэг хий, азотын давхар ислийн загварчлалын үр дүнгийн "25 мкг/м<sup>3</sup>" шугамаар, PM10 тоосонцрын "10 мкг/м<sup>3</sup>" шугамаар, нүүрстөрөгчийн дутуу ислийн "15000мкг/м<sup>3</sup>" шугамаар тус тус тогтооно.

Хүрээлэн байгаа орчны агаарын чанарт үзүүлэх нөлөөллийн хамрах хүрээг тогтоохын тулд загварчлалын аргыг ашигласан. Загварын тооцоололд цаг тутмын цаг уурын өгөгдлийг ашигласан ба богино хугацааны агууламжийг тооцоолоход тухайн хугацааны салхины боломжит бүх нөхцөлийг программ өөрөө автоматаар тооцоолдог. Иймд загварчлалын үр дүнгээр тодорхойлогдсон агаар бохирдуулагчдын тоо хэмжээ, тэдгээрийн тархалт нь дундажласан хугацааны салхины зүг, хурдны бүх нөхцөлөөр тооцоологдсон гэж үзнэ. Мэдээж агаар мандал тогтворгүй, хүчтэй салхитай үед станцын яндангаар хаягдах агаар бохирдуулагчид зонхилох салхины дагуу алс зайд тархах ба газрын гадарга орчмын агаарын чанарт төдийлөн нөлөөлөл үзүүлэхгүй.

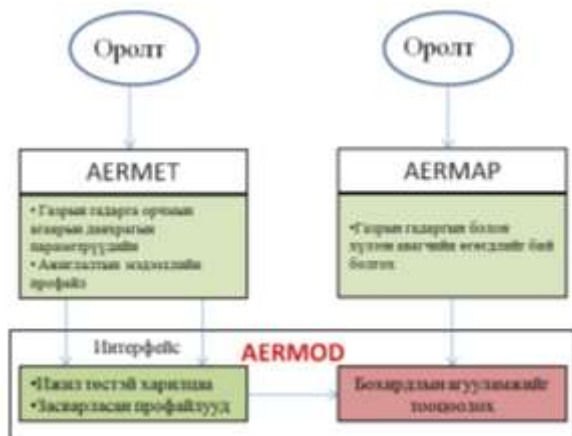
**AERMOD View 8.9.0 загварчлалын тухай:** Агаарын чанарын ихэнх судалгаанд газрын гадарга орчмын агаарын давхарга дахь бохирдлын тархалтын онцлогийг анхаарч үздэг ба газрын гадарга орчмын агаарын давхаргын зузаан нь шөнийн цагт хэдэн зуун метр, өдрийн цагт 1-2 км хооронд байдаг.

AERMOD бол тогтмол төлөвийн тархалтын загвар бөгөөд агаар мандлын хязгаарын үе давхарга тогтвортой (SBL) байх үед хэвтээ болон босоо чиглэл дэх концентрацын хуваарилалт нь Гауссын түгэлтээр, харин конвекцын хязгаарын үе давхаргатай (CBL) үед хэвтээ чиглэл дэх тархалтыг Гауссын түгэлтээр, босоо чиглэл дэх тархалт нь хоёр-Гауссын магадлалын нягтын функцээр тодорхойлогдоно гэж үздэг.

AERMOD нь конвекцын болон тогтвортой үе давхаргуудын аль алиных нь эх үүсвэрүүдэд бохирдлын мурийлтаас үүссэн хөндлөн чиглэл дэх тархалтыг сайжруулах залруулгыг хийж өгдөг. Энэхүү загварчлалыг ашигласнаар харьцангуй хялбар аргаар нарийн төвөгтэй гадарга дахь агаарын урсгалын болон бохирдлын тархалтын талаарх ойлголтуудыг олж авдаг ба бусад загваруудтай харьцуулахад гадаргын байдал, газарзүйн ялгааг арилгах төвөгтэй мэдээллийг оруулахаас зайлсхийх давуу талтай юм. AERMOD-ийн бий болгосон томоохон сайжруулалтуудын нэг нь тархалтын загварчлалыг ашиглан гадаргуугийн болон холилдолтын давхаргын хязгаарт газрын гадарга орчмын агаарын давхаргыг тодорхойлох чадвар юм.



AERMOD нь ижил төстэй (масштабтай) харилцан хамаарлыг ашиглан хэмжилт болон эдгээр хэмжилтүүдийн экстраполяцад суурилсан шаардлагатай цаг уурын хувьсах хэмжигдэхүүний босоо профайлыг өөрөө бий болгодог. Салхины хурд, салхины чиглэл, хуйлралт, температур, температурын градиентын босоо профайлыг боломжит цаг уурын ажиглалтын мэдээллээс автоматаар тооцоолдог. AERMOD нь цаг уурын ажиглалтын мэдээлэл хамгийн бага байхад ажиллаж байхаар хийгдсэн ба зөвхөн гадарга орчмын салхины хурд, салхины чиглэл, орчны температурын хэмжилтийн мэдээлэл шаарддаг. Мөн үүл бүрхэвчийн ажиглалтын мэдээлэл шаарддаг ч хэрэв энэ



мэдээлэл байхгүй бол босоо чиглэл дэх температурын хоёр хэмжилт хийгээд нарны цацрагийн хэмжилтийн мэдээллээр орлуулж болдог.

Газрын гадарга орчмын агаарын давхаргын параметруудийн ижил төстэй профайлыг бий болгохын тулд тухайн орчны газрын гадаргуугийн шинж чанар (гадаргуун атираашил, Bowen харьцаа, гадаргуугийн ойлгох шинж чанар)-ын мэдээлэл хэрэгтэй болдог.

**Зураг 5. AERMOD загварчлалын мэдээллийн урсгал**

Зураг 3.5-д AERMOD дахь мэдээллийн урсгал ба боловсруулалтыг харуулав. Загварчлалын систем нь үндсэн нэг (AERMOD), туслах хоёр программаас (AERMET ба AERMAP) бүрддэг. AERMET нь AERMOD-д ашиглагдах хязгаарын үе давхаргын параметруудийг тооцоолох зорилготой. AERMOD-ын цаг уурын интерфейс нь цаг уурын хувьсах хэмжигдэхүүний профайлыг бий болгохын тулд эдгээр параметруудийг ашигладаг. Мөн түүнчлэн AERMET нь цаг уурын бүх ажиглалтын мэдээллийг AERMOD-руу дамжуулдаг.

Гадаргуун атираашил, Bowen харьцаа, ойлгох шинж чанар зэрэг гадаргын шинж чанар болон цаг уурын ажиглалтын мэдээлэл (салхины хурд, чиглэл, температур, үүлэн бүрхэвч)-ийг AERMET-д оруулж өгдөг. AERMET нь газрын гадарга орчмын агаарын давхаргын параметрууд болох үрэлтийн салхины хурд ( $u^*$ ), Монин-Обуковын урт ( $L$ ), конвекцын хурдны хуваарь ( $w^*$ ), температурын хуваарь ( $\theta^*$ ), холилдох өндөр ( $z_i$ ), гадаргын дулааны урсгал ( $H$ ) зэргийг тооцоолдог. Эдгээр параметрууд нь интерфейсээр дамжин салхины хурдны босоо профайл ( $u$ ), хөндлөн болон босоо турбулентийн хэлбэлзэл ( $\sigma_v, \sigma_w$ ), потенциал температурын градиент ( $d\theta/dz$ ) болон потенциал температур ( $\theta$ )-ыг тооцоолдог байна.

AERMAP нь газар нутгийн өндрийн хуваарь ( $h_c$ )-ийг тооцоолохдоо торын мэдээллийг ашигладаг. Газар нутгийн өндрийн хуваарь нь хүлээн авагчийн байрлал тус бүрд онцгойлон тодорхойлогддог бөгөөд хуваагдлын өндрийг тооцоолоход ашигладаг. AERMAP-д ашиглагдах торын мэдээлэлд өндрийн тоон загварын мэдээлэл (DEM)-ийг ашигладаг. Мөн хүлээн авагчийн байршлын мэдээллийг үүсгэхэд ашиглагддаг ба хүлээн авагч бүрийн хувьд байршил ( $x_r, y_r$ ), далайн түвшнөөс дээших өндөр ( $z_r$ ),

хүлээн авагчид хамааралтай газар нутгийн өндрийн хуваарь ( $h_c$ ) зэрэг мэдээллүүдийг үүсгэн AERMOD- рүү дамжуулдаг.

**Загварчлалын үр дүн:** Бохирдлын тархалтын загвар нь сонгож авсан цаг уурын мэдээний дундажлах хугацаанаас хамаарах ба хоногийн дундаж агууламжийг тооцоолоход тухайн сонгож авсан хугацаанд ажиглагдсан өдөр бүрийн дундаж салхины зүг хурдны давтагдлын мэдээллийг бүрэн илэрхийлсэн зураглалыг гаргадаг бол сарын болон жилийн дунджийг тооцоолоход тухайн сонгосон хугацааны салхины зонхилох чиглэл хурдны мэдээллийг ашигладаг.

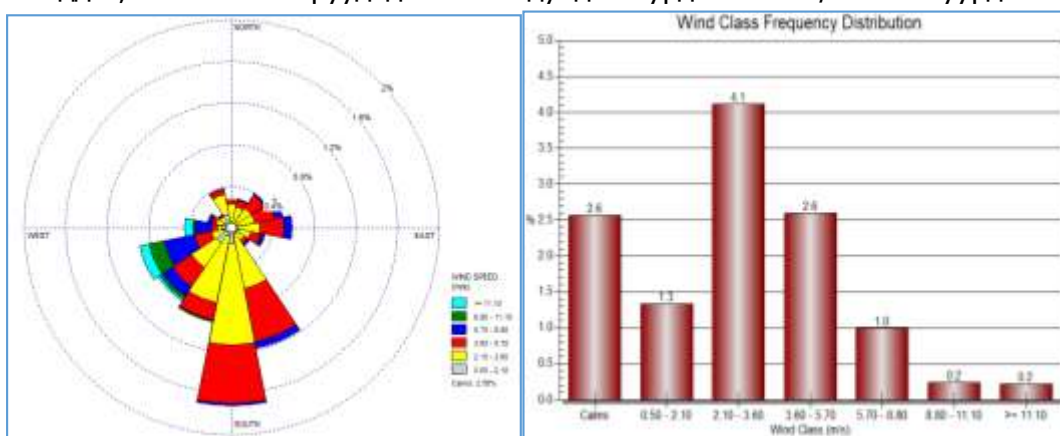
Загварын мэдээний оролтод тухайн төсөл хэрэгжиж буй нутаг дэвсгэрийг төлөөлөхүйц цаг агаарын ажиглалтын мэдээлэл, бохирдуулагч эх үүсвэрийн газарзүйн байршил, ялгаруулж буй бохирдуулагчдын ялгарлын эрчим зэргийг авч үздэг. Цэгэн эх үүсвэрээс ялгарч буй хаягдал утааны тархалт сариналт нь яндангийн өндрөөс ихээхэн хамааралтай байдаг. Ховд нисэх буудлын усан халаалтын зуухны үйл ажиллагаанаас үүсэх агаар бохирдуулагчдын тоо хэмжээ хамгийн их байгаа тул нөлөөллийн хамрах хүрээг тодорхойлох тоо өгөгдөл болгон ашигласан

**Хүснэгт 3.6. Усан халаалтын зуухны техникийн өгөгдлүүд**

№	Байгууламж	Яндангийн диаметр, м	Яндангийн өндөр, м	Хүхэрлэг хий, г/сек	Азотын ислүүд, г/сек	PM10 тоосонцор, г/сек
1	Хуучин зуух	0.4	15	0.208	0.037	0.197
2	Шинэ зуух	0.3	12			

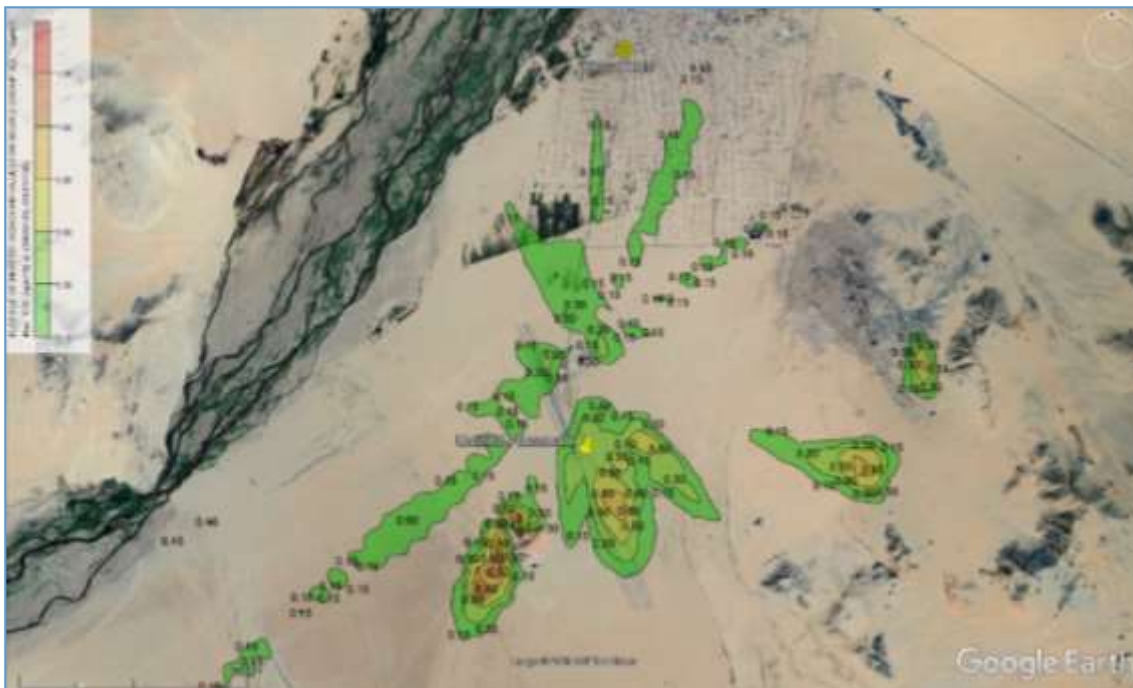
Цаг уурын мэдээлэлд Ховд нисэх буудлын цаг уурын автомат станцын 2018 оны цаг тутмын мэдээллийг ашигласан ба газрын гадаргаас 1.5 м өндөр /хүний амьсгалын төвшин/ дэх бохирдлын хоногийн дундаж агууламжаар тооцоолсон.

**Цаг агаарын нөхцөл.** Нисэх буудал орчмын салхины горимыг авч үзвэл өмнийн салхи зонхилох ба жилийн дундаж салхины хурд нь 3.01 м/с, салхигүй өдрийн тоо нийт ажиглалтын хугацааны 2.56% байгаа нь төслийн талбай нь салхины нөөц ихтэй нутаг дэвсгэрт хамаарч байна. Салхины хурд нь ажиглалтын хугацаанаас хамааран өөрчлөгддөг, халаалтын саруудад салхины дундаж хурд нь 3.38 м/с болж буурдаг байна.



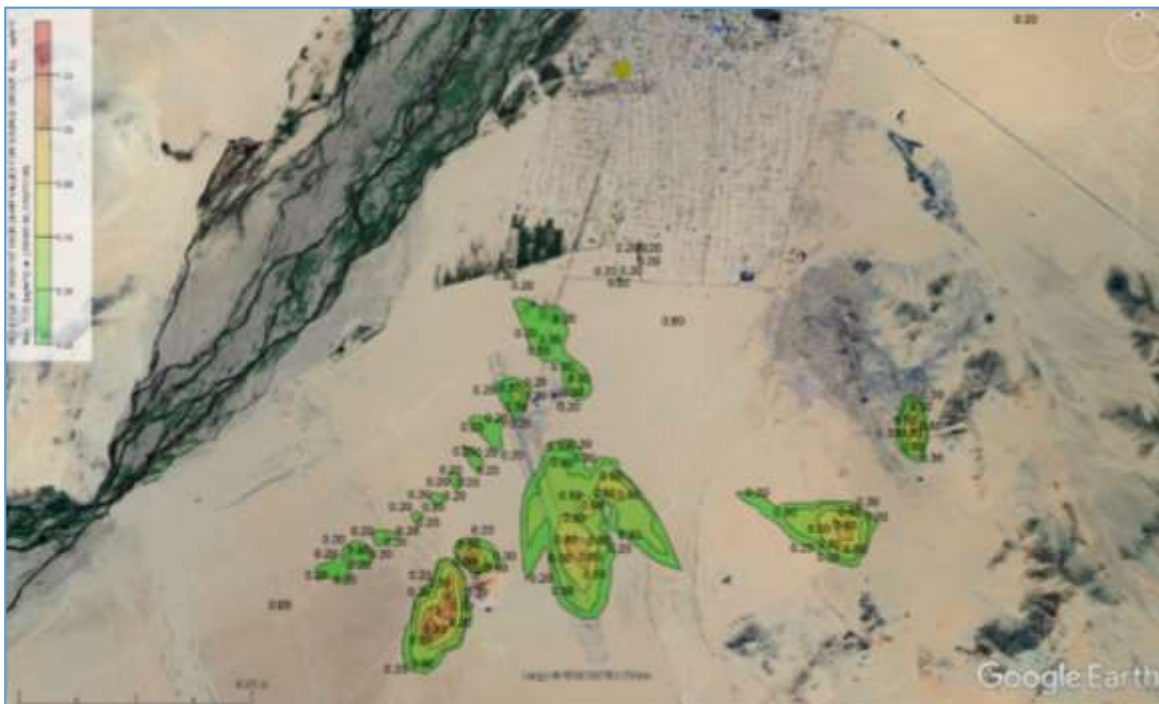
**Зураг 6. Салхины горим /Ховд нисэх буудлын автомат станцын мэдээллээр/**

**Хүхэрлэг хий:** Зарим судалгааны үр дүнгээс харахад дулааны цахилгаан станц зэрэг томоохон суурин эх үүсвэрүүдийн агаар чанарт үзүүлэх нөлөөллийн хамрах хүрээг тухайн нутаг дэвсгэрийн агаар дахь хий төлөвт бохирдуулагчдын 24 цагийн дундаж агууламж стандартад заасан зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээнээс 2 дахин буурах зайгаар тооцсон байдаг.



Халаалтын зуухны үйл ажиллагаанаас үүсэх бохирдуулагчид нь газрын гадарга орчмын хүхэрлэг хийн хоногийн агууламжийг хамгийн ихдээ  $1.25 \text{ мкг/м}^3$  нэмэгдүүлж байгаа нь Монгол улсын агаарын чанарын стандарт MNS4585:2016-д заасан зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээнээс нэлээд бага байна. Нисэх буудлын усан халаалтын зуухнаас үүсэх утаа нь Жаргалант сумын агаарын чанарт төдийлөн нөлөөлөл үзүүлэхгүй.

**Тоос тоосонцор:** Нисэх буудлын зуухнууд нь үнс барих системээр тоноглогдоогүй утааны тархалтын тооцооллоор гадарга орчмын PM10 тоосонцрын 24 цагийн дундаж агууламжийг хамгийн ихдээ  $1.23 \text{ мкг/м}^3$ -р нэмэгдүүлж байна. Энэ нь Монгол улсын агаарын чанарын стандарт MNS4585:2016-д заасан зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээнээс нэлээд бага байна. Утааны гол тархалтын чиглэл нь яндангаас зүүн урагшаа буюу нисэх зурвасын урд хэсгээр мөн Баатархайрхан уулын орой, хяр хэсгээр хамгийн их агууламж нь ажиглагдаж байна.



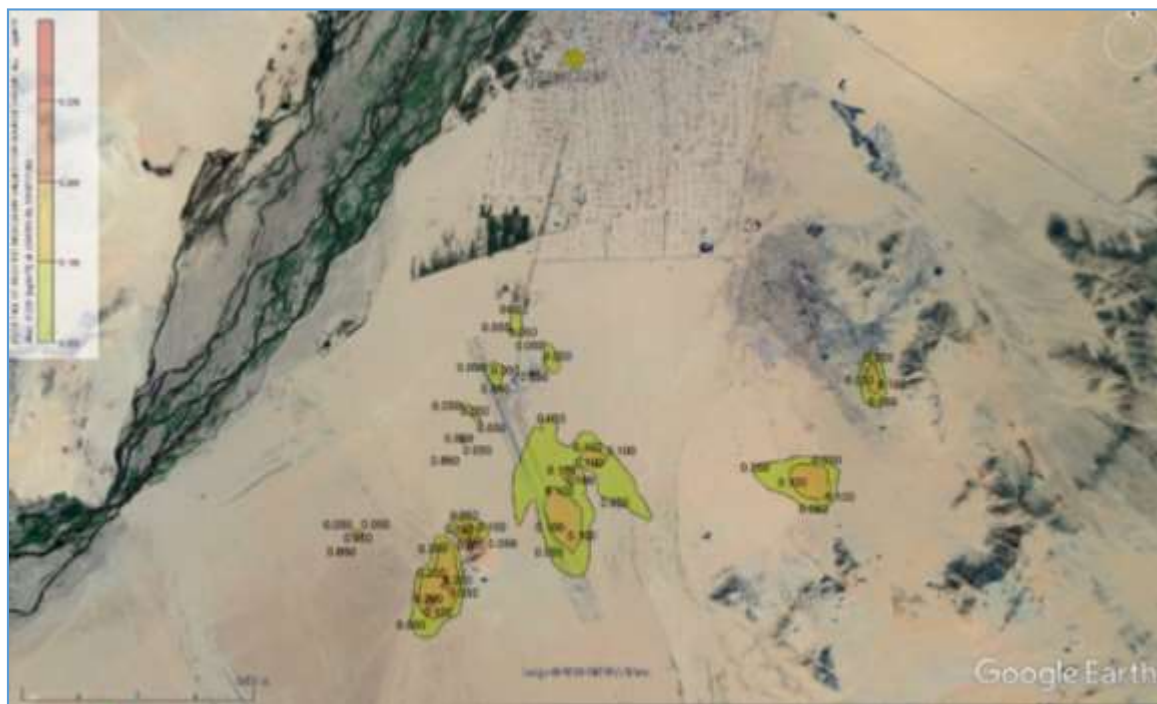
**Зураг 8. Усан халаалтын зуухны яндангаар хаягдах PM10 тоосонцрын тархалт, /24 цагийн дундаж/**

**Азотын давхар исэл:** Усан халаалтын зуухны төрөл, галын хотлын температураас хамааран азотын ислүүдийн ялгарал харилцан адилгүй байдаг. Ховд нисэх буудлын зуухнууд нь уламжлалт хийцтэй байгалийн таталттай тул галлагааны технологиос хамаарсан азотын бохирдол үүсэх нь бага юм. Загварчлалын үр дүнгээр гадарга орчмын азотын давхар ислийн 24 цагийн дундаж агууламжийг хамгийн ихдээ 0.23 мкг/м<sup>3</sup>-р нэмэгдүүлж байгаа нь хүрээлэн байгаа орчны агаарын чанарт үзүүлэх нөлөөлөл бага болохыг харуулж байна.

Нисэх буудлын усан халаалтын зуухнууд, түлшний өгөгдлүүдийг ашиглан тооцсон агаарын бохирдлын загварчлалын үр дүнгээс харахад усан халаалтын зуухнуудаас сумын суурьшлын бүсийн агаарын чанарт үзүүлэх нөлөөлөл байхгүй, нисэх буудал орчмын орчны агаарын чанарт үзүүлэх нөлөөлөл нь харьцангуй бага байна.

Агаар бохирдуулах эх үүсвэр бүхий төслүүдийн хувьд тухайн төслийн үйл ажиллагаанаас агаарт хаягдаж буй хий төлөвт бохирдуулагчдын сариналт стандартад заагдсан зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээнээс 2 дахин бага болж буурах бүсийг нөлөөллийн бүсээр тооцож үздэг боловч энэ төслийн хувьд агаарын чанарт үзүүлэх нөлөөлөл бага тул нөлөөллийн бүсийг нисэх буудлын эдэлбэр газрын хэмжээгээр авч үзэх нь зохистой юм.





**Зураг 9. Усан халаалтын уурын зуухны яндангаар хаягдах азотын давхар ислийн тархалт, /24 цагийн дундаж/**

**Хүлэмжийн хийн ялгарал:** Манай улс жилд 20 гаруй сая тонн хүлэмжийн хий ялгаруулдаг ба хамгийн том эх үүсвэр нь эрчим хүчний салбар юм. Хэдийгээр Монгол улс нь нэг хүнд ногдох хүлэмжийн хийн ялгаруулалтаараа дэлхийн улс орнуудаас нэлээд хойгуур жагсдаг ч нэгж дотоодын нийт бүтээгдэхүүнд оногдох ялгаруулалтаараа тэргүүлж байгаа нь хөгжлийн хоцрогдолтой байгааг харуулж байдаг. Манай улсын нийт хүлэмжийн хийн ялгарлын 65% орчим нь эрчим хүчний салбараас үүсэж байдаг ба дараах гол хийнүүдийг тооцоололд авч үздэг.

**Нүүрсхүчлийн хий ( $\text{CO}_2$ ):** Нүүрсхүчлийн хий нь нүүрстөрөгч агуулсан бүх төрлийн түлшний шаталтын эцсийн бүтээгдэхүүн бөгөөд сүүлийн жилүүдэд түүнийг шингээгч ой модыг ихээр устгаж байгаа нь нүүрстөрөгчийн эргэлтэд сөргөөр нөлөөлж дэлхийн дулаарлын үндсэн шалтгаан болж байна. Хүн төрөлхтний ялгаруулж буй нийт хүлэмжийн хийн 87% орчим нь нүүрсхүчлийн хий байдаг.

**Метан ( $\text{CH}_4$ ):** Газар ашиглалтын горим өөрчлөх, газрын клиринг хийх, хөдөө аж ахуйн үйл ажиллагаа, мөн түүнчлэн газрын тосны хайгуулын өрөмдлөг, нүүрсний уурхай, байгалийн хийн хоолойноос хий алдах, хог хаягдлыг булаах, хаях зэргээс метан ялгарч байдаг. Хүний хүчин зүйлийн улмаас ялгарч буй хүлэмжийн хийн 14%-ийг эзэлдэг дулааруулах үр нөлөө нь нүүрсхүчлийн хийнээс 21 дахин их байдаг.

**Азотын хоёрч исэл ( $\text{N}_2\text{O}$ ):** Ховд нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас агаарын хөлгийн хөдөлгөөн болон усан халаалтын түлшний хэрэглээтэй холбоотой хүлэмжийн хий ялгарна. Агаарын хөлгийн хөдөлгөөн болон нүүрсний хэрэглээнээс үүдэлтэй жилд ялгарах хүлэмжийн хийн хэмжээг холбогдох арга аргачлалын дагуу тооцоолсон.



**Хүснэгт 3.7. Агаарын хөлөг хөөрч, бүүх LTO циклээс үүсэх хүлэмжийн хийн хэмжээ<sup>1</sup>, кг**

Аяллын дугаар	Аяллын нэр	Хөдөлгүүр ийн тоо	Түлш зарцуулалт	CO <sub>2</sub>	CH <sub>4</sub>	N <sub>2</sub> O
<b>A321</b>	A321 131	2	1034.57	2560	0.04	0.1
<b>B763</b>	B767 300	2	1729.93	5405	0.4	0.2
<b>F50</b>	FOKKER 50	2	241.03	2340	0.2	0.1
<b>E175</b>	EMBRAER	2	481.56	945	1.4	0.03

**Хүснэгт 3.8. Нүүрсний шаталтаас үүсэх хүлэмжийн хийн ялгарлын фактор<sup>2</sup>**

№	Хүлэмжийн хийн төрлүүд		Хүлэмжийн хийн ялгаралын фактор кг/тонн	CO <sub>2</sub> -д хөрвүүлэх үржвэр /Global Warming Potential (GWP)/
<b>1</b>	Нүүрс хүчлийн хий	Carbon Dioxide (CO <sub>2</sub> )	1847	1
<b>2</b>	Метан	Methane (CH <sub>4</sub> )	209.4	21
<b>3</b>	Азотын хоёрч исэл	Nitrous Oxide (N <sub>2</sub> O)	30.86	310

Нисэх буудлын хэмжээнд үүсэх ялгарах хүлэмжийн хийн ялгаралын хэмжээг доорх томъёогоор тооцно.

$$E = EF * AD$$

E - Хүлэмжийн хийн ялгарлын хэмжээ, тн/жил

EF – LTO циклээс үүсэх эсвэл 1 тонн нүүрс шатаахад үүсэх хүлэмжийн хийн хэмжээ, кг

AD – жилд хүлээж авах онгоцны тоо эсвэл нүүрсний хэрэглээ, тн

**Хүснэгт 3.9. Ховд нисэх буудлын жилд ялгарах хүлэмжийн хийн хэмжээ**

№	Эх үүсвэр	Хүлэмжийн хийн ялгарал, тн/жил		
		CO <sub>2</sub>	CH <sub>4</sub>	N <sub>2</sub> O
<b>1</b>	Агаарын хөлгийн хөдөлгөөн	702	0.060 (1.26)*	0.030 (9.3)*
<b>2</b>	Усан халаалтын зуухны ажиллагаа	582	66 (1385)*	9.7 (3013)*
Нийт ялгарал, тн		<b>5692.56</b>		

Тайлбар: \*-нүүрс хүчлийн хийд шилжүүлсэн

Ховд нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас жилд дунджаар 5692 тонн хүлэмжийн хий агаар мандалд ялгаруулах ба энэ нь Монгол улсын хүлэмжийн нийт ялгаруулалтын ойролцоогоор 0.028%-тай тэнцэж байна.

2016 онд Франц улсын нийслэл Парис хотноо зохион байгуулсан Уур амьсгалын өөрчлөлтийн суурь конвенцийн талуудын 21-р бага хуралд Монгол улс оролцож Парисын хэлэлцээрийг дэмжин гарын үсэг зурснаас хүлэмжийн хийн ялгаралтаараа 2030 он гэхэд 14 хувиар бууруулах үүрэг хүлээсэн байдаг.

Нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас үүсэх хүлэмжийн хийн хэмжээ хэдийгээр бага байгаа ч усан халаалтын зуухыг шинэчлэх, олон улсын хүлэмжийн хийг наймаалцах чиглэлийн төсөл хөтөлбөрүүдтэй хамтран ажиллах боломжийн талаар идэвхтэй судалж, хэрэгжүүлснээр Монгол улсын олон улсын өмнө хүлээсэн хүлэмжийн хийн ялгаруулалтаа бууруулах амлалтаа биелүүлэхэд хувь нэмрээ оруулах нь зүйтэй юм.

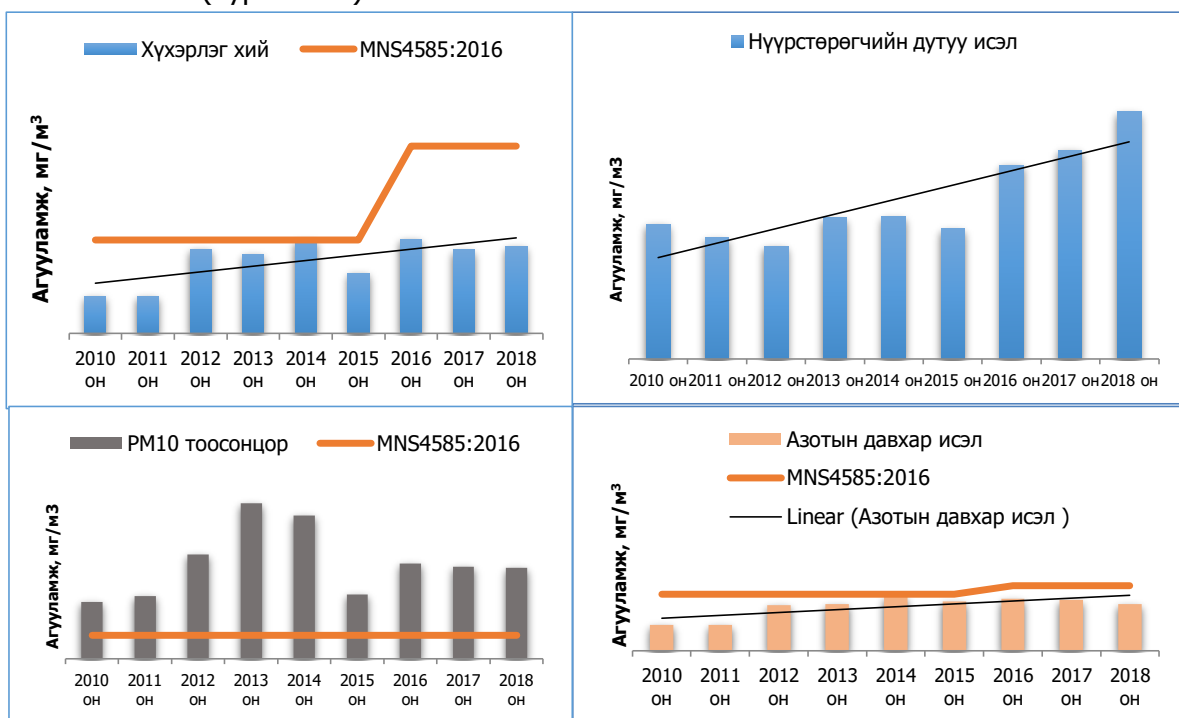
<sup>1</sup> Emission Factors for Greenhouse Gas Inventories, March 2018

<sup>2</sup> Emission Factors for Greenhouse Gas Inventories, March 2018

**Ховд хотын агаарын чанарын өөрчлөлт.** 2018 онд агаарын хүхэрлэг хийн жилийн дундаж агууламж  $0.009 \text{ мг/м}^3$ , нэг удаагийн хамгийн их агууламж  $0.037 \text{ мг/м}^3$ , азотын давхар ислийн жилийн дундаж агууламж  $0.029 \text{ мг/м}^3$ , нэг удаагийн хамгийн их агууламж  $0.078 \text{ мг/м}^3$ , нүүрстөрөгчийн дутуу ислийн жилийн дундаж агууламж  $1.14 \text{ мг/м}^3$ , нэг удаагийн хамгийн их агууламж  $6.58 \text{ мг/м}^3$ , PM10 тоосонцрын жилийн дундаж агууламж  $0.193 \text{ мг/м}^3$ , хоногийн дундаж хамгийн их агууламж  $0.924 \text{ мг/м}^3$  байжээ. Өмнөх оны мөн үетэй харьцуулахад азотын давхар ислийн дундаж агууламж бага зэрэг буурсан, хүхэрлэг хий, PM10 тоосонцрын дундаж агууламж өөрчлөлтгүй, нүүрстөрөгчийн дундаж агууламж бага зэрэг нэмэгдсэн<sup>3</sup> байна.

Ховд хотын хэмжээнд нүүрстөрөгчийн дутуу ислийн хэмжээ нэмэгдэж улмаар стандартын хүлцэх хэмжээнээс хэтэрч байгаа нь сумын хэмжээнд агаар бохирдуулах суурин эх үүсвэр болон насжилт өндөртэй тээврийн хэрэгслийн тоо нэмэгдсэнтэй холбоотой гэж төслийн БОТБҮ-ний тайланд дурджээ. Харин агаар дахь тоосонцорын хэмжээ урт хугацаанд хэлбэлзэл ихтэй байгаа ч сүүлийн жилүүдийн ерөнхий хандлага нь буурах төлөвтэй болж байна. Гэсэн ч стандартын хүлцэх хэмжээнээс 3-4 дахин их байсаар байгаа бол нисэх буудлын орчин агаарын бохирдлын үзүүлэлт Ховд хотын бохирдлын үзүүлэлтүүдээс хол зөрүүгүй байна.

Ховд хот нь газарзүйн байршлын хувьд Буюнт голын хөндийд байрладаг нь голын хөндий дагасан агаарын орчил урсгалын нөлөөгөөр бохирдол сарних нөхцөлтэй ч температурын инверс их ажиглагддаг, суурьшлын бүс ихээр тэлсэнтэй холбоотой сүүлийн жилүүдэд өглөө, оройны галлагааны үеэр бохирдлын хэмжээ эрс нэмэгдэх болсон байна (Зураг 3.11).



Зураг 10. Ховд хотын агаарын чанарын урт хугацааны өөрчлөлт, 2010-2018

<sup>3</sup> "Эхмонголын байгаль" ХХК, 2019 он, Ховд аймгийн "Ховд нисэх онгоцны буудал" төслийн Байгаль орчны төлөв байдлын үнэлгээний тайлан, х-49-51



**Зураг 11. Ховд хотын агаарын бохирдлын байдал**

Орчны агаарын чанар муудах, үзэгдэх орчин хязгаарлагдах нь нисэх буудлын аюул үйл ажиллагаанд сөрөг нөлөөтэй.

**Дуу шуугианы нөлөөлөл:** Агаарын хөлөг хөөрч буух, явгалах үеийн хөдөлгөөн, хөдөлгүүрийн ажиллагаанаас дуу шуугианы богино хугацаанд үүснэ. Төслийн талбай орчимд үүсэх эдгээр дуу чимээ дан дангаараа орчны шуугианыг үүсгэдэггүй ба янз бүрийн эх үүсвэрээс үүдэлтэй дуу чимээнүүдийн нэмэгдэлт, ойлт, хугаралтын үр дүнд газрын гадарга орчимд шуугиан үүсдэг. Мөн нисэх буудлын өдөр тутмын үйл ажиллагаанд ашиглагдах машин тоног төхөөрөмжийн дуу чимээ орчны шуугианы түвшнийг нэмэгдүүлнэ.

**Хүснэгт 3.10. МУ-д түгээмэл ашиглагддаг агаарын хөлгүүдээс үүсэх дуу чимээний төвшин**

Аяллын дугаар	Аяллын нэр	Хөдөлгүүрийн тоо	Дуу шуугианы түвшин, дБ(А)
A321	A321 131	2	85.2
ATR72	ATR72 212 F	2	82.7
B763	B767 300	2	89.1
C208	CESSNA 208A	1	63.8
F100	FOKKER 50	2	83.3
ERJ45	EMBRAER	2	82.5

Шуугианы эх үүсвэрийг цэгэн, шугаман, талбайн гэж авч үздэг. Нэгэн төрлийн орчинд цэгэн эх үүсвэрээс үүссэн туу чимээ нь бөмбөрцөг хэлбэрээр тархах ба бөмбөрцгийн талбай ихсэхийн хэрээр аль ч чиглэлд дууны эрчим урвуу хамааралтайгаар буураг. Хэрэв эх үүсвэрээс 1 м метр зайд хэмжигдсэн дууны даралтын төвшин ( $L_{point}$ )–г мэдэж байх тохиолдолд эх үүсвэрээс  $r$  зай дахь дууны даралтын төвшинг дараах байдлаар тодорхойлно.

$$L = L_{point} - 10\log(4\pi r^2) \quad (2)$$

Энэхүү томъёог дараах байдлаар хялбаршуулна.

$$L = L_{point} - 20\log(r) - 11\text{дБ} \quad (3)$$

Цэгэн эх үүсвэрийн хувьд зай 2 дахин ихсэхэд урвуу квадратын хуулиар дууны эрчим бдБ-р буурдаг. Хэрэв гадаргуу маш хатуу бөгөөд ойлгох шинж чанартай бол гадаргын ойлтын засвар 11дБ-г 8дБ –р солино. Энэ тохиолдолд:

$$L = L_{point} - 20 \log(r) - 8дБ \quad (4)$$

Шугаман болон талбайн эх үүсвэрийн хувьд ижилхэн тархалттай хязгааргүй тооны цэгэн үүсвэрүүдээс бүрддэг гэж үзэх ба шугаман эх үүсвэрийн дууны даралтын төвшин дараах томъёогоор илэрхийлэгдэнэ.

$$L = L_{point} - 10 \log(4\pi r) \quad (5)$$

Энэ тохиолдолд зай хоёр дахин алслахад дууны эрчмийн сулрал нь 3 дБ байдаг. Шугаман болон талбайн эх үүсвэр нь хэмжээний хувьд жижиг, орон зайн хувьд алслагдсан бол цэгэн эх үүсвэрээр төлөөлүүлэн авч үздэг.

Агаарын хөлгийн хөдөлгөөнөөс үүсэх дуу шуугианыг BaseOps загварыг ашиглан тооцоолсон. Ховд нисэх буудлын хувьд 2850x35 м –ийн гэрэл суултай асфальтбетонон зурвастай, өдөр шөнийн алинд ч агаарын хөлөг хүлээн авах боломжтой ба хэрэглэлээр ойртолт үйлдэх замналуудыг ашиглан газрын гадарга орчмын 1 цагийн дундаж эквивалент дуу шуугианы түвшнийг тооцоолсон.



**Зураг 12. Онгоц хөөрч буух үеийн дуу шуугианы эквивалент төвшин**

Онгоц хөөрч буух үед аэродромын орчим шуугианы төвшин 80 дБ(А) давах ба Жаргалант сумын суурьшлын бүсэд 40-50 дБ(А) хэмжээтэй дуу чимээ богино хугацаанд үүснэ. Төслийн үйл ажиллагаанаас тухайн бүс нутгийн шуугианы суурь төвшинийг нэмэгдүүлэх байдал нь дуу чимээний үргэлжлэх хугацаанаас ихээхэн хамаарна.

T хугацааны х хэсэгт дуу шуугиан ( $L_{source}$ ) тасалданги ажиглагдсан, хугацааны үлдсэн хэсэгт(1-x) шуугиан орчны фон төвшин( $L_b$ )-д ажиглагдсан бол эквивалент дуу чимээний төвшин( $L_{eq}$ ) дараах байдлаар илэрхийлэгдэнэ.

$$L_{eq} = L_b + 10 \log \left[ (1 - x) + x \left( 10^{\frac{\Delta L}{10}} \right) \right] \quad (6)$$

Энд  $L_{eq}$  = дуу шуугианы эквивалент төвшин,  $L_b$ -шуугианы суурь төвшин,  $\Delta L = L_{source} - L_b$   
Ховд нисэх буудал нь зуны цагийн хуваарийн дагуу өдөрт нэг удаа онгоц хүлээн авч  
байгаа ба ердийн үед суурьшлын бүс орчим шуугианы суурь төвшин 35 дБ(А) байдаг  
гээд агаарын хөлгийн хөдөлгөөнөөс үүдэлтэй дуу чимээ сумын суурьшлын бүс дэх  
шуугианы эквивалент түвшнийг нэмэгдүүлэх байдлын өдөр/07-23 цаг/, шөнө/23-07  
цаг/-ийн цагаар тооцоолж үзсэн.

$$L_{eq\text{өдөр}} = 35 + 10 \log [(1 - 0.0625) + 0.0625(10^{15/10})] = 39.6 \text{ дБ(А)}$$

$$L_{eq\text{шөнө}} = 35 + 10 \log [(1 - 0.0.125) + 0.125(10^{15/10})] = 41.8 \text{ дБ(А) байна.}$$

Манай улсын агаарын чанарын стандартад суурин газрын гадаад орчны шуугианы  
эквивалент төвшнийг өдрийн цаг/7-23 цаг/-т 60дБ(А), шөнийн цаг/23-07 цаг/-т  
45дБ(А) байхаар журамласан байдаг. Дээрх тооцооллоос харахад нисэх буудал  
одоогийн хүчин чадлаараа ажиллаж байх үед сумын суурьшлын бүсэд зөвшөөрөгдөх  
дээд хэмжээнээс давсан шуугианы нөлөөлөл үзүүлэхгүй.

Нисэх буудлын дуу шуугианы нөлөөллийн бүсийн хилийг 60дБ(А)/1 цагийн дундаж/  
байна гэвэл хэрэглэлээр ойртолт үйлдэх замналын дагуу 57.2 км<sup>2</sup> талбайд нөлөөлөл  
илэрнэ. Гэхдээ агаарын харьцангуй чийгшил өндөр, температурын инверстэй үед  
нөлөөллийн бүс томрох ба салхи шуургатай үед салхины чиглэлийн дагуу нөлөөллийн  
бүс тэлнэ.

### 3.2.1.5. Агаарт үзүүлэх нөлөөллийн үнэлгээ

Төслийн нөлөөллийн хамрах хүрээг бүс нутаг, төслийн талбай гэсэн үндсэн 2 төвшинд  
тодорхойлсон. Төслийн талбай нь үйл ажиллагаанаас үүсэх агаар бохирдуулагчид нь  
төслийн талбай орчим суурьшиж бохирдуулах нь бага харин салхины чиглэл дагуудаа  
тархаж сарнина.

#### Хүснэгт 3.11. Төслийн үйл ажиллагаанаас агаарт үзүүлэх нөлөөллийн хамрах хүрээ

Дд	Болзошгүй нөлөөлөл	Үйл ажиллагаа	Нөлөөлөлд өртөх байгаль орчны бүрэлдэхүүн хэсэг
<b>1. Бүс нутгийн төвшинд</b>			
<b>1.1</b>	Монгол улсын хүлэмжийн хийн ялгаралт нэмэгдэнэ	Агаарын хөлгийн хаягдал утаа	Бүс нутгийн агаарын чанар, дэлхийн дулаарал
<b>1.2</b>	Бүс нутгийн агаарын чанарт сөргөөр нөлөөлж хил дамнасан агаарын бохирдлын асуудал үүсэх	Агаарын хөлгийн хаягдал утаа	Бүс нутгийн агаарын чанар
<b>2. Орон нутгийн төвшинд</b>			
<b>2.1</b>	Агаарын бохирдол	Агаарын хөлгийн хөдөлгөөн Усан халаалтын зуухны ашиглалт	Ажилчдын болон нутгийн иргэдийн эрүүл мэнд, орчны агаар
<b>2.2</b>	Дуу чимээ	Агаарын хөлөг хөөрч, буух	Ажилчдын болон иргэдийн эрүүл мэнд, зэрлэг ан амьтан



**Болзошгүй сөрөг нөлөөллийн хэмжээ, тархалтын төвшинг тодорхойлох.**

Төслийн үйл ажиллагаанаас үүдэх нөлөөллөөс урьдчилан сэргийлэх, бууруулах ажлыг зохион байгуулахын тулд нөлөөллийн хэмжээг тодорхойлно. Хэрэв нөлөөллийн хэмжээ үлэмж их байвал цааш нарийн судалгаа хийх бөгөөд нөлөөллийн хэмжээ бага тохиолдолд цааш судлах шаардлагагүй. Нөлөөллийн хэмжээг тодорхойлох нь тухайн хүний ойлголтоос ихээхэн хамаардаг тул ихэнх тохиолдолд байгаль орчны элемент тус бүрээр дараах хатуу шаардлагыг мөрдөх ёстой. Нөлөөллийн хэмжээг 3 хүчин зүйлээр тодорхойлно. Үүнд: Нөлөөллийн хэмжээ, хугацаа, нөлөөлөлд өртөх газар нутаг, нөлөөлөл тохиолдох, давтагдах магадлал. Нөлөөлөл тус бүрд дээр дурдсан хүчин зүйл болгоноор 1, 2, 3 гэсэн үнэлгээ өгөх бөгөөд энэ нь тухайн нөлөөллийн хэмжээ, тархалт, давтамжийг харуулж байна.

**Хүснэгт 3.12. Нөлөөллийн үнэлгээний шалгуур үзүүлэлт**

Хэмжээ тархалт (M) 1, 2 ба 3	Нөлөөллийн хэмжээг тодорхойлно. (бага, дунд, их) мөн байгаль орчинд нөлөөлөх нөлөөллийн хугацааг тодорхойлно. (богино, дунд, урт хугацаа)
Хамрах хүрээ (S) 1, 2 ба 3	Төслийн үйл ажиллагаа нөлөөлөх газарзүйн байрлал, талбай (тухайн талбайн орчимд, арай том талбайд, нэлээд өргөн газар нутгийг хамарсан)
Давтамж/магадлал (F) 1, 2 ба 3	Дахин давтагдах магадлал ба дахин давтагдах тоо (бага магадлалтай, өндөр магадлалтай, тохиолдол нь тодорхой)

Болзошгүй нөлөөллийг хэмжихийн тулд хэмжээ, тархалт, хамрах хүрээ, давтамж гурвыг үржүүлж тооцно.

$$M \times S \times F = \text{Болзошгүй нөлөөллийн хэмжээ (7)}$$

Нөлөөллийн хэмжээ 6-аас доош байгаа тохиолдолд үл мэдэгдэх нөлөөлөл гэж үзнэ. Дараах хүснэгтэд хэмжээ, тархалт, хамрах хүрээ, давтамж гуравт үнэлгээг харгалзуулах журам нэгдсэн үнэлгээг хэрхэн тооцоолж гаргах тухай журмыг харуулсан болно. Хэрвээ тухайн нөлөөлөл хуулийн зохицуулалт хийх шаардлагатай болохоор бол мэдэгдэхүйц нөлөөлөлд тооцогдоно.

**Хүснэгт 3.13. Байгаль орчинд нөлөөлөх байдлыг тодорхойлох шалгуур**

Төрөл/ үнэлгээ	Шалгуур		
<b>M: Хэмжээ, тархалт</b>			
Төвшин – 1	Бага болон богино хугацааны нөлөөлөл - энэ хоёр нөхцөлийг зэрэг хангасан тохиолдолд		
Төвшин – 2	Эсвэл дунд зэрэг, эсвэл дунд хугацаанд үзүүлэх нөлөөлөл - Энэ хоёр нөхцөлийн аль нэгийг хангасан тохиолдолд		
Төвшин - 3	Эсвэл томоохон, эсвэл урт хугацааны нөлөөлөл: Энэ хоёр нөхцөлийн аль нэгийг хангасан тохиолдолд		
<b>Нөлөөллийн төвшин</b>			
Бага зэргийн нөлөө	Хэмжээ, тархалтын хувьд бага	Богино хугацааны	Төсөл дууссанаас хойш 6 сарын хугацаа нөхөн сэргээгдэх боломжтой
Дунд зэргийн нөлөө	Хэмжээ, тархалтын хувьд дунд зэрэг	Дунд хугацааны	Төсөл дууссанаас хойш 6 сараас 2 жилийн хугацаанд нөхөн сэргээгдэх боломжтой.
Их хэмжээний нөлөөлөл	Хэмжээ, тархалтын хувьд их	Урт хугацааны	Төсөл дууссанаас хойш 2 жилийн дараа нөхөн сэргээгдэх боломжтой
<b>S: Хамрах хүрээ буюу газарзүйн тархалт</b>			
Үнэлгээ = 1	Нөлөөлөх талбай: зөвхөн төслийн талбайн хүрээнд		

Төрөл/ үнэлгээ	Шалгуур	
Үнэлгээ = 2	Нөлөөлөх талбай: талбайгаас гадагш 500 м талбайд	
Үнэлгээ = 3	Нөлөөлөх талбай: 500 м-ээс цааш талбайг хамарсан	
<b>F: Давтамж буюу магадлал</b>		
Үнэлгээ = 1	Магадлал бага - Санал болгож буй төсөлтэй ижил төслүүдийн хувьд үүсэж байсан, энэ төслийн хувьд бараг тохиолдох боломжгүй	
Үнэлгээ = 2	Дунд зэргийн магадлалтай - Энэ төслийн хувьд тохиолдох боломжтой	
Үнэлгээ = 3	Өндөр магадлалтай - Энэ төслийн хувьд бараг л тохиолдоно	
Нийт төвшин = $M \times S \times F$	Үнэлгээ	Байгаль орчинд үзүүлэх нөлөөллийн хэмжээ
Нөлөөллийн төвшин бага	<6	Тийм ч анхаарал татахуйц биш
Нөлөөллийн төвшин дунд	6-18	Дунд - урьдчилан сэргийлж, нөлөөллийг бууруулж зохицуулах боломжтой.
Нөлөөллийн төвшин өндөр	> 18	Үлэмж - урьдчилан сэргийлж, нөлөөллийг бууруулж зохицуулах боломжтой
Бууруулж болохуйц (бууруулж болохуйц нөлөөлөл): Нөлөөлөл нь их боловч тодорхой аргыг хэрэглэснээр нөлөөллийн төвшинг бууруулах боломжтой.		
Үр дүнтэй (эерэг нөлөөлөл): Нөлөөлөл нь их боловч байгаль орчин, хүний хэрэглээ, хүний үнэ цэнийг сайжруулж чадна.		

#### Хүснэгт 3.14. Агаарын чанарт үзүүлэх гол нөлөөлөл

Байгаль орчны асуудал	Болзошгүй нөлөөлөл: Хэмжээ, тархалтаар ерөнхийд нь үнэлсэн үнэлгээ: Бага, Дунд, Өндөр	Нөлөөллийн эрчим	
		MxSx F	Нийт үнэлгээ, эрчим
Агаарын хөлгийн хөдөлгөөн	Хүлэмжийн хийн ялгарал	2x3x3	18-Дунд
	Дуу шуугианы төвшин нэмэгдэх (агаарын хөлөг хөөрч, буух)	2x3x3	12-Дунд
	Орчны агаар дахь бохирдуулагчдын агууламж нэмэгдэх (агаарын хөлгийн хаягдал утаа )	1x3x3	9-Дунд
Аэродромын үйл ажиллагаа /Халаалтын зуух бусад байгууламжийн үйл ажиллагаа/	Орчны агаар дахь бохирдуулагчдын агууламж нэмэгдэх (усан халаалтын зуух, шатахууны агуулах, тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөн)	1x3x2	9-Дунд
	Дуу шуугианы төвшин нэмэгдэх (тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөн)	1x1x3	3-Бага

Дээрх үнэлгээний аргаар төслийн гол нөлөөллийг үнэлэхэд **нисэх буудал бүрэн хүчин чадлаараа ажиллах үед орчны агаарын чанарт багаас дунд зэргийн нөлөөлөл** үзүүлэхээр байна.

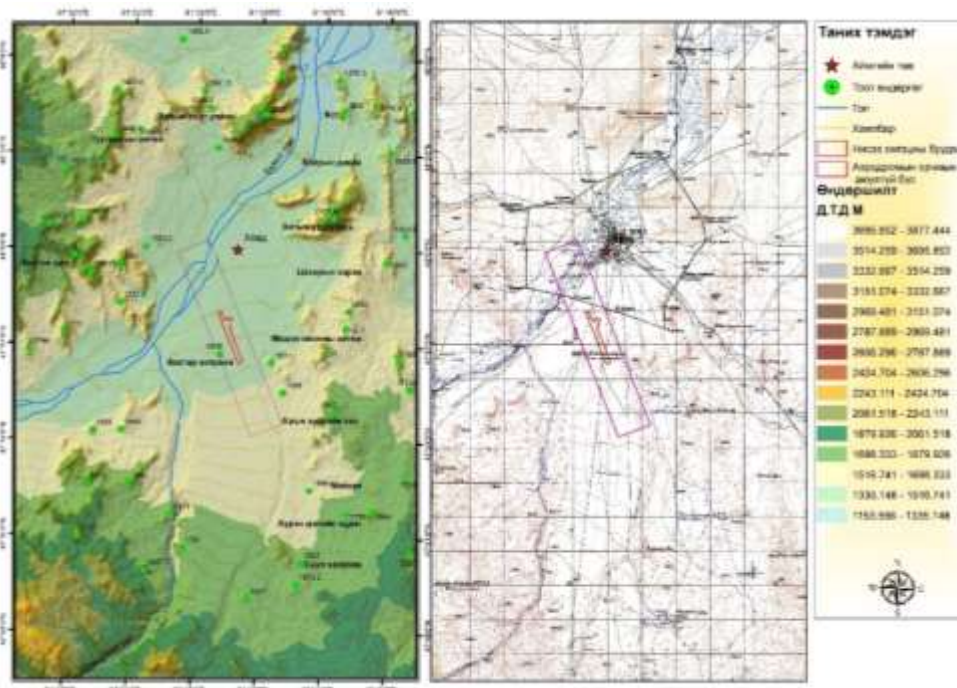
Агаарын чанарт үзүүлэх нөлөөллийг эрчмийн аргаар үнэлсэн дүнг дараах хүснэгтээр үзүүлж байна. Энд сөрөг нөлөөллийн эрчим багаас дунд зэрэгт үйлчилж байв.

**Хүснэгт 3.15. Агаарын чанарт үзүүлэх гол нөлөөллийн эрчмийн үнэлгээ**

№	Үзүүлэх нөлөө	Нөлөөллийн эрчмийн үнэлгээ				
		Нөлөөгүй	Бага	Дунд	Их	Аюултай
1	Хүлэмжийн хийн ялгарал			х		
2	Дуу шуугианы төвшин нэмэгдэх (агаарын хөлөг хөөрч, буух)			х		
3	Орчны агаар дахь бохирдуулагчдын агууламж нэмэгдэх (агаарын хөлгийн хаягдал утаа ) нөхцөлтэй		х			
4	Орчны агаар дахь бохирдуулагчдын агууламж нэмэгдэх (усан халаалтын зуух, шатахууны агуулах, тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөн)		х			
5	Нисэх буудлын орчны агаарын бохирдлын үзүүлэлт Ховд хотын агаарын чанарын үзүүлэлтээс хол зөрүүгүй.	х				
6	Дуу шуугианы төвшин нэмэгдэх (тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөн)		х			
<b>Гол дүгнэлт:</b>	Агаар, агаарын чанар үзүүлэх сөрөг нөлөөг нийт 6 үзүүлэлтээр үнэлснээс 16.7 хувь нь маш бага, 50.0 хувь нь бага, 33.3 хувь нь дунд зэргийн төвшинд үйлчилэхээр байна. Нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас агаарын чанарт үзүүлэх нөлөө их түвшний эрчимд хүрэхгүй нөхцөлтэй байна.					

### 3.2.2. Газар, газрын гадаргад үзүүлэх сөрөг нөлөө, үнэлгээ

**Бүс нутгийн физик, газарзүйн нөхцөл.** Ховд аймаг нь Монгол орны физик-газарзүйн мужлалаар Алтайн ар говийн Их нууруудын хотгорын тойрогт хамаарах ба Газрын гадарга нь өндөр уул, дундаж өндөр уул, нам уул, уулс хоорондын хотгор хөндий, цав толгод, ухаа гүвээт тал ба суурьт тал гэсэн хотгор гүдгэрийн үндсэн хэв шинжүүдтэй.



**Зураг 13. Ховд нисэх онгоцны буудлын талбай орчмын өндөршил**

Ховд хотын нутаг дэвсгэр нь уулын бэлээс голын хөндийд шилжих хэсэг бөгөөд өндөржилт 1390-1400 метр, харьцах өндрийн зөрүү 200-350 метр, нутаг дэвсгэрийн өргөн 5-6 км, газрын гадаргуугийн налуу 2-3 град орчим байна. Ховд нисэх буудал нь д.т.д 1442.69-1501.04 м-т байршиж байна. Аэродромын зурваст олон жилийн цэвдэг хөрс илрээгүй байна<sup>4</sup>.

Нисэх буудлын одоо байгаа зурвас нь Баатархайрхан уулын чанх хойно байрлах ба гадаргуу нь тэгшивтэр, ургамлын бүрхэвчээр алаг цоог хучигдсан, гадаргуугийн илэгдэл угаагдлын үйл явц сулавтар явагддаг байна.

Нисэх буудал байршиж байгаа бүс нутаг нь газар хөдлөлтийн 8 баллын бүсэд оршино.

**Аэродромын зурвас газрын геотехникийн нөхцөл.** Нисэх буудлын талбайн улирлын хөлдөлт, хөлдөлтийн бүсэд тархсан суурь хөрсний хөлдөлтийн гүн зэрэг үзүүлэлтээр газар шорооны ажил I-II зэрэгт, хөрсний хувийн эсэргүүцэл 135-650 ом/м<sup>2</sup>-аар хэмжигдэж байгаа нь нисэх буудлын өргөтгөлөөр аэродром хүчитгэх ажлын материалын чанарт бат бэхийн өндөр шаардлага тавих нөхцөлтэй байна.

Ховд нисэх буудлын аэродромыг 4С ангилалд нийцүүлэх барилгын ажилд дайргыг аймгийн төвөөс 8 орчим км-т байрлах Улаанбогочийн карьераас, шаврын хольц материалыг аймгийн төвөөс 45 км-т орших Мянгат сумын Цагаантохой гээг газраас авах зөвшөөрөлтэй байна.

**Нисэх буудлын орчны газар ашиглалт.** Ховд нисэх буудал нь Ховд аймгийн төв ховд хотоос урагш суурьшлийн бүсэд байрших бөгөөд нисэх буудлын эзэмшил дэх газар нь Улсын тусгай хэрэгцээний газар болно. Ховд аймгийн Засаг даргын 2016 оны 04 сарын 29-ний өдрийн А/199 тоот шийдвэрээр аэродромын орчмын аюулгүйн бүсийг тогтоосон. Тогтоосон бүсэд суурьшлын газар олголт хийхгүй. Ховд хотын суурьшлын бүсийн захын цэгээс 1.5 км зайд байх нь одоогийн байдлаар газар чөлөөлөх шаардлагыг үүсгэхгүй.

Нисэх буудалд ойр байрлах суурьшлын бүсэд гэр хороолол байгаа ба энэ нь мал, гэрийн тэжээвэр амьтад, хог хаягдлын эх үүсвэрүүд болох бөгөөд түүний дагаад янз бүрийн амьтад цуглах, шувууд цуглах нөхцөл бүрдэж болзошгүй бөгөөд амьтдын нягтшил ихсэхэд агаарын хөлгийн хөөрөх, буух үед агаарын хөлсгийн хөдөлгөөнд саад болох, улмаар мөргүүлэх, мөргөлдөх зэрэг ослын шалтгаан болдог байна. Амьтдаас үүдэлтэй осол эрсдэлийн тухай тайлангийн 5 дугаар бүлэгт үнэлнэ.

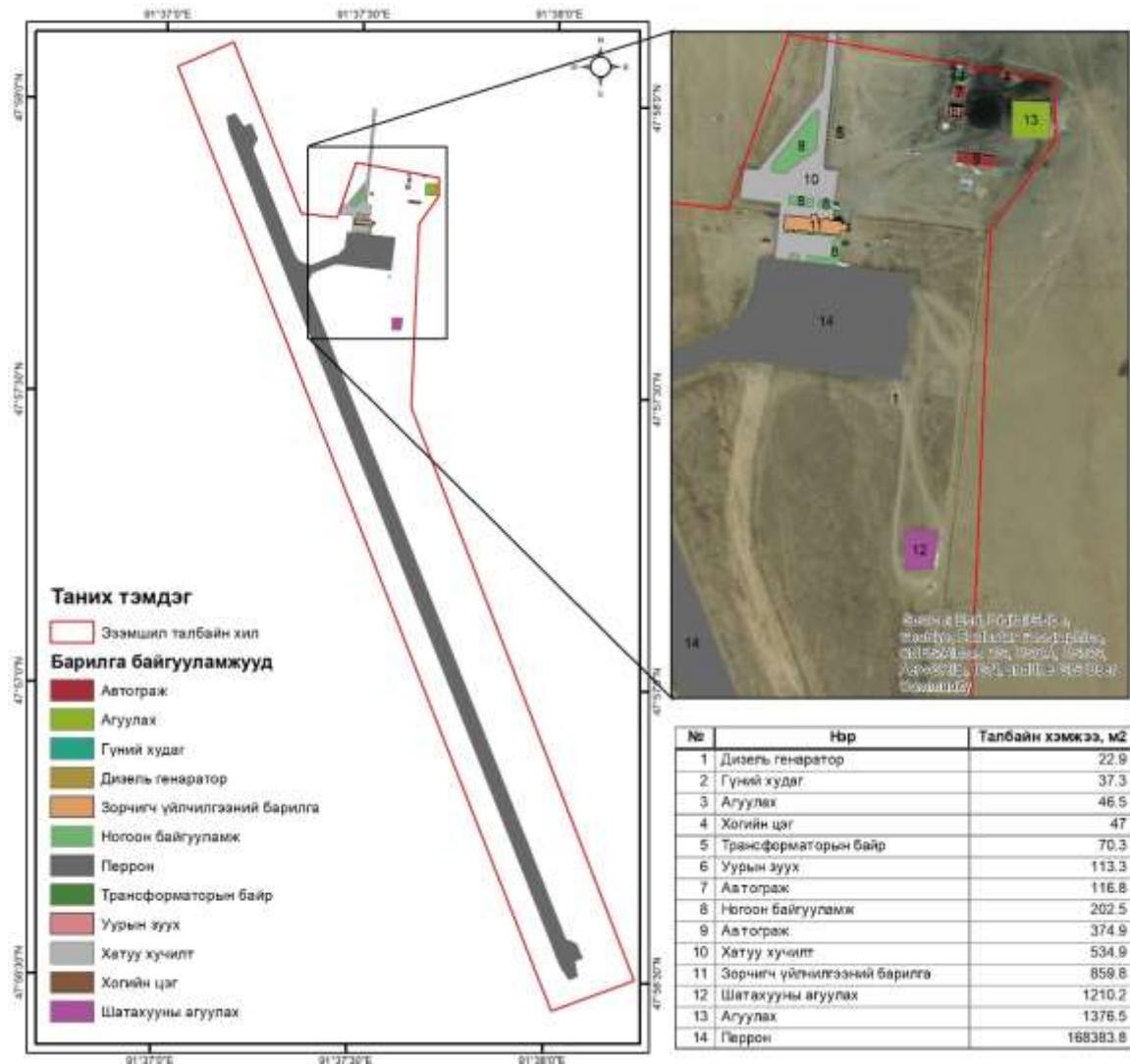
**Өмнөх үеийн үнэлгээ.** Тус нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас газрын гадаргад үзүүлэх нөлөөллийг 2010 онд тодорхойлсноор анхны бүтээн байгуулалтаас хойш газар үзүүлэх нөлөө тогтворжсон тул газар үзүүлэх сөрөг нөлөө нэмэгдэхгүй болсоныг тэмдэглэсэн байдаг.

**Газар олголт ба ашиглалт.** Нисэх буудлын эзэмшлийн талбай нь газрын нэгдсэн ангилалаар улсын тусгай хэрэгцээний газар байх ба Жаргалант болон Буянт сумдын газар нутгийн дамнан байрших тул нисэх буудлын эзэмшлийн газрын нэг хэсэг нь Жаргалант сумаас, нөгөө хэсэг нь Буянт сумаас олгогдсон байдаг байна.

Нисэх буудлын орчны бүсэд бусад зориулалтаар газар олгох зөвшөөрөл хязгаарлагдмал хэдий ч аюулгүй бүсийн дотор иргэний зориулалтаар газар ашиглаж байна. Энэ нь нисэх буудлын аэродром ашиглалтанд сөргөөр нөлөөлж болох бөгөөд

<sup>4</sup> "Энх өрнөлт" ХХК, 2014 он, Ховд аймаг, Нисэх буудлын аэродромыг 4С ангилалын болгох ажлын инженер-геологийн дүгнэлт

цаашдаа нисэх буудлын аэродромыг тэлэх, өргөтгөх үйл ажиллагааг төвөгтэй болгож, улмаар газрын маргаан үүсгэх шалтгаан болно.



Зураг 14. Нисэх буудлын орчны бүсийн газар ашиглалтын тойм зураг

**Нисэх буудлын өргөтгөл ба газарт үзүүлэх нөлөө.** Ховд нисэх буудлыг өргөтгөх үйл ажиллагаанд газар болон газрын гадаргад нөлөө үзүүлэх дараах үйл ажиллагаа, түүнээс үүсэх сөрөг нөлөөллийг дараах байдлаар тодорхойлж байна.



**Хүснэгт 3.16. Нисэх буудлын өргөтгөл ба газарт үзүүлэх нөлөө**

Өргөтгөлөөр хийх ажил	Үзүүлэх гол сөрөг нөлөө	Нөлөөллийн	
		үргэлжлэх хугацаа	Хамрах хүрээ
Одоогийн аэродромын зарим хэсгийг буулгахад 47,191.7 м <sup>2</sup> талбай хамрагдах бөгөөд буулгасан хэсгийг шинэчлэн хүчитгэнэ.	Газрын гадаргад үүссэн хэвшмэл байдал дахин хөндөгдөнө.	Хүчитгэл хийх хугацаанд л түр зуур үйлчилнэ.	Зөвхөн хүчитгэл хийх орчин болон бараа тээвэрлэх зайд нөлөөлнө.
Нисэх буудлын хамгаалалтын 6,979.0 м урт хуучин хашааг буулгаж, 7,587.4 м урт торон хашааг шинээр байгуулна.	Хашааны дагуух зурвас газраар бараа материал тээвэрлэх, хүн техник ажиллаж газар тахлана.	Хашааг шинэчлэх үйл ажиллагааны үед л түр зуур үргэлжилнэ.	Буулгах болон шинээр хийх хашааны зурвас газар
Аэродромын ХБХЗ-ны дагууд үерийн хамгаалалтын суваг татна.	Газар дүрсийн зурвас газарт өөрчилж гадаргын урсац тохируулна	Ургсацын тохиргоогоор өөрчилсөн хэлбэр дүрс байнга болж үлдэнэ.	ХБХЗ-ний дагуух нарийн зурвас, бүс нутгийн газар дүрсэд онцгой нөлөөлөхгүй
2,329.5 м <sup>2</sup> талбайд аэровокзалын байгууламжийг шинээр байгуулна.	Барилгажилтын үед газар шорооны ажлаас гадна хүнд даацын тээвэр хийнэ.	Барилгажилтын бүтээн байгуулалтын үед түр үйлчилнэ.	Бүтээн байгуулалт хийхээр төлөвлөсөн газар талбай болон бараа материал тээвэрлэх зайд үйлчилнэ.
Одоогийн нисэх буудлын байгууламжийн зориулалтыг өөрчилнө.	Бараа материал болон хог хаягдал тээвэрлэнэ.	Өөрчлөлтийн үед л түр үйлчилнэ.	Эзэмшлийн зөвшөөрлийн хэмжээгээр
Нисэх буудлын эзэмшлийн газар нь Улсын хэрэгцээний газар байна.	Газрын маргаан үүсэхээс сэргийлэх боломжтой.	Байнгын	Эзэмшлийн зөвшөөрлийн хэмжээгээр
Аэродром нь газар хөдлөлтийн 8 дугаар бүсэд оршино.	Эрсдэлийн сөрөг нөлөөтэй	Тодорхой давтамжтай	Бүс нутгаар
Аэродром бүхий зурваст олон жилийн цэвдэг илрээгүй	Аэропромыг хийцийг гэмтээх	Үер усны давтамжаас шалтгаална.	Бүс нутгаар
Суурь хөрсний инженер геологийн нөхцөл таарамжгүй	Барилгын матриалыг холоос тээвэрлэн авчирна	Бүтээн байгуулалтын хугацаанд	Карьер ашиглах, тээвэр хийх хэмжээгээр
Нисэх буудлын аюулгүй зурвас эзэмшил, өмчлөлийн газар байна.	Газрын маргааны үндэслэл болно.		Иргэд, олон нийттэй харилцах

**Нисэх буудлын өргөтгөлийн үйл ажиллагаанаас газарт үзүүлэх нөлөөллийн үнэлгээ.** Газарт үзүүлэх нөлөөллийн байдлаас үзвэл бүс нутгийг хамарсан хэмжээний урт хугацаагаар үргэлжлэх бол байгалийн тодорхой давтамжтай үзэгдлээс шалтгаалах нөхцөлтэй байгаа газрын чичирхийлэл зэрэгт эрсдэлийн үнэлгээ хийж тайлангийн 7 дугаар бүлэгт дэлгэрэнгүй өгүүлнэ.

Газар үзүүлэх нөлөөллийг эрчмийн аргаар үнэлж үзвэл нийт нөлөөллийн эрчим нь маш багаас бага зэргийн төвшинд үйлчилэхээр байна.

**Хүснэгт 3.17. Газарт үзүүлэх нөлөөллийн эрчмийн үнэлгээ**

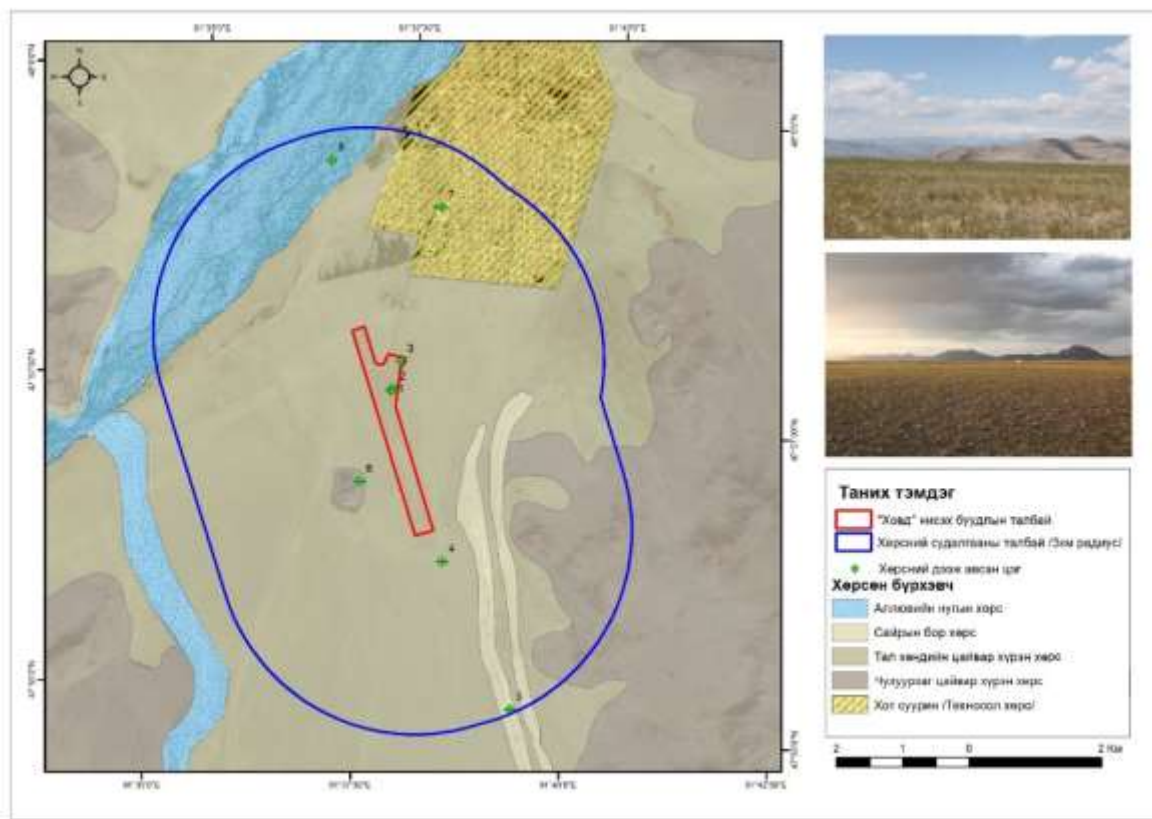
№	Үзүүлэх нөлөө	Үр дагаврын чанарын үнэлгээ				
		Нөлөөгүй	Бага	Дунд	Их	Аюултай
1	Нисэх буудлын өргөтгөлийн хүрээнд өмнөх үеийн бүтээн байгуулалтын дараах хэвшмэл байдал дахин өөрчлөгдөж шинээр бүтээн байгуулалт хийгдэнэ.		х			
2	Өргөтгөлийн төлөвлөлтийг хэрэгжүүлэхэд газар чөлөөлөх шаардлагагүй.	х				
3	Шинээр хийх бүтээн байгуулалт нь бүс нутгийн газар дүрсэд өргөн цар хүрээтэй нөлөөлж чадахгүй	х				
4	Шинэ бүтээн байгуулалтаар үүсгэсэн газар дүрсийг өөрчлөлтийг байнга өөрчилсөн хэлбэрээр хадгалах бөгөөд түүнд дасан зохицно.	х				
5	Бүтээн байгуулалтын үйл ажиллагаа, тээвэрлэлтийн нөлөөгөөр хэсэгчилсэн газруудад хөрс, газар тахлагдана.		х			
6	Бүс нутгийн газрын гадарга, рельеф, геоморфологийн тогтоц нь нисэх буудал байгуулахад тохиромжтой гэж үнэлэгдсэн	х				
7	Суурь хөрсөнд олон жилийн цэвдэг илрээгүй	Х				
8	Барилгын материалыг холоос тээвэрлэнэ			х		
9	Газар эзэмшил нь Улсын тусгай хэрэгцээний ангилалд хамаарч төрийн бодлогоор хамгаалагдана.	х				
<b>Гол дүгнэлт:</b>	Хөрс, хөрсөнд үзүүлэх сөрөг нөлөөг нийт 9 үзүүлэлтээр үнэлснээс 66.7 хувь маш бага, 22.2 хувь нь бага зэргийн, 11.1 хувь нь дунд зэргийн төвшинд үйлчилэхээр байна. Нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас газарт үзүүлэх сөрөг нөлөө дунд зэргийн эрчмийн төвшинд хүрэх нөхцөлгүй байна.					

**3.2.3. Хөрс, хөрсөн бүрхэвчид үзүүлэх сөрөг нөлөө, түнэлгээ**

**Хөрсний төлөв байдал.** Монгол орны Хөрс-газарзүйн мужлалаар хөрсний өндрийн бүсшилийн Монгол-Алтайн хэвшинжид хамаарах бөгөөд Ховд нисэх буудал байршиж байгаа хэсэгт тал хөндийн цайвар хүрэн хөрс ноёлж, түүний ялзмагийн агууламж 25 хүртэл см-ийн гүндээ 0.72-1.38 хувь байна. Энэ нь төслийн бүс нутагт тархсан бусад төрлийн хөрсний дундаж үзүүлэлт болно.

Тал хөндийн цайвар хүрэн хөрсний механик бүрэлдэхүүнд элсний (1.0-ээс 0.05 мм ширхэглэгтэй) эзлэх хэмжээ 0-5 см-т 77.3 хувийг, тоосны (0.05-ээс 0.005 мм ширхэглэгтэй) хэмжээ 14.3 хувийг, шаврын (0.005 мм-ээс бага ширхэглэгтэй) хэмжээ 8.4 хувийг тус тус эзэлж<sup>5</sup> байгаагаас үзвэл орон нутгийн нөөлөг сахлхины нөлөөнд хөрс хийсэх нөхцөл харьцангуй бага байх боломжтой байна.

<sup>5</sup> "Эх Монголын байгаль" ХХК, 2019 он, Ховд аймгийн "Ховд нисэх онгоцны буудал" төслийн Байгаль орчны төлөв байдлын үнэлгээ-ний тайлан, х-79



**Зураг 15. Ховд нисэх буудлын ашиглалтын талбайд тархсан хөрсний хэв шинж**

БОТБУ-ний судалгаагаар Ховд нисэх буудлын шатахууны агуулах, уурын зуух болон байгалийн фон цэг болгон хөрсний өнгөн хэсгээс дээж аван Монгол улсын стандартаар өргөн тархалттай болон хүний эрүүл мэндэд сөрөг нөлөөлөл бүхий дээрх 6 элемент болох хром, хар тугалга, кадми, никель, цайр, зэс гэсэн элементүүдийн агууламжийг тодорхойлоход тухайн орчны хөрсөнд илэрсэн хүнд металлын агууламж Монгол улсын стандарт “Хөрс бохирдуулагч бодис, элементүүдийн зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээ” (MNS 5850:2019)-ийн стандартын хүлцэх хэмжээнээс хэтрээгүй байгааг тогтоосон<sup>6</sup>.

**Өргөтгөлийн үйл ажиллагаа ба хөрсөнд үзүүлэх нөлөө.** Эндээс нисэх буудлын барилга байгууламжуудын ашиглалтаас үүссэн нөлөө ихээхэн тогтворжсон ба түүнд дасан зохицсон нь илэрхий байдалтай болсон байжээ. Харин Ховд нисэх буудлыг өргөтгөх үйл ажиллагаагаар хөрсөнд нөлөө үзүүлэх өмнөх үеийн нөлөөллөөс харьцангуй олон учир шалтгаантай болж ирж байгааг төслийн хүрээний үйл ажиллагаатай холбогдуулан дараах байдлаар тодорхойлж байна.

<sup>6</sup> “Эх Монголын байгаль” ХХК, 2019 он, Ховд аймгийн “Ховд нисэх онгоцны буудал” төслийн Байгаль орчны төлөв байдлын үнэлгээ-ний тайлан, хүснэгт 26

**Хүснэгт 3.18. Өргөтгөлийн үйл ажиллагаанаас хөрсөнд үзүүлэх нөлөөлөл**

Өргөтгөлөөр хийх ажил	Үзүүлэх гол сөрөг нөлөө	Нөлөөллийн	
		үргэлжлэх хугацаа	Хамрах хүрээ
Барилга, байгууламжийн шинэчлэл, бүтээн байгуулалт хийгдэнэ.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Бүтээн байгуулалт хэсэгт хөрс хуулна.</li> <li>материал тээвэрлэх, хүн техник ажиллаж газар, хөрс талхлана.</li> <li>Өмнөх үеийн сөрөг нөлөөллийн үзүүлэлтийг нэмнэ.</li> </ul>	Барилгажилтын бүтээн байгуулалтын үед түр үйлчилнэ.	Бүтээн байгуулалт хийхээр төлөвлөсөн газар талбай болон бараа материал тээвэрлэх зайд үйлчилнэ.
Нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас энгийн хатуу болон шингэн, аюултай хог хаягдал гарна.	Хог хаягдлын ил задгай цэг, энгийн нүхэн жорлон зэргийн орчинд хөрс бохирдох нөхцөлтэй.	Хогийн цэг, нүхэн жорлонгийн ашиглалтын хугацаанаас хамаарна.	Тухайн орчиндоо 10 хүртэл м-ийн радиус дотор хүчтэй үйлчилэхээс гадна нүхэн жорлонгийн нүхний гүнээс хамаарна.
Нисэх буудлын ашиглалтын уурын зуухны хэрэгцээнд нүүрс хэрэглэхээс гадна зуухны үнс хаягдана.	Нүүрс болон үнсний нөлөөгөөр орчны газар, хөрс бохирдоно.	Уурын зуухны ашиглалтын хугацаанаас хамаарна.	Нүүрс үнсний хадгалалт, бүс нутгийн цаг уураас хамаарна.

**Хөрсөнд үзүүлэх нөлөөллийн үнэлгээ.** 2011 онд төслийн үйл ажиллагаанаас хөрсөнд үзүүлэх нөлөөллийг дараах 2 үзүүлэлтээр тодорхойлон үнэлсэн байна. Үүнд:

- Барилга байгууламж баригдсан 14.3 га талбайд хөрсний эвдрэлийн нөлөө нэгэнт үүссэн ба нисэх буудлын талбай хашаагаар хамгаалагдсан тул хөрсөнд нэмж нөлөө үзүүлэхгүй гээд эвдрэлийн нөлөөг сул эрчимтэй гэж үнэлжээ.
- Нисэх буудлын хэрэгцээний шатах тослох материалын ашиглалт, хог хаягдлаас үүдэлтэйгээр хөрсийг бохирдох нөхцөлтэй гэж үзээд нөлөөллийн эрчмийг дунд зэргийн төвшинд үйлчилнэ<sup>7</sup> гэж үнэлж байжээ.

Нисэх буудлын ашиглалтын талбайн хөрсний хэв шинж, төлөв байдал, төслийн хүрээний үйл ажиллагаа, түүнээс хөрсөн бүрхэвчид үзүүлэх нөлөөллийг авч үзэх эрчмийн аргаар үнэлж үзвэл маш багаас дунд зэргийн эрчимтэй нөлөө үзүүлэхээр байна.

**Хүснэгт 3.19. Хөрс, хөрсөн бүрхэвчид үзүүлэх нөлөөллийн эрчмийн үнэлгээ**

№	Үзүүлэх нөлөө	Үр дагаврын чанарын үнэлгээ				
		Нөлөөгүй	Бага	Дунд	Их	Аюултай
1	Нисэх буудлын өргөтгөлийн хүрээнд шинэ бүтээн байгуулалт хийж, түүний хэмжээгээр хөрс хуулна			x		
2	Үерийн хамгаалалтын байгууламжийг аэродромын ХБХЗ-ны дагуу хийхэд мөн зурвас газарт хөрс хуулна			x		

<sup>7</sup> "Мега консалтант" ХХК, 2011 он, "Ховд аймгийн Ховд нисэх нисэх онгоцны буудал" төслийн БОНБНУ-ний тайлан,

№	Үзүүлэх нөлөө	Үр дагаврын чанарын үнэлгээ				
		Нөлөөгүй	Бага	Дунд	Их	Аюултай
3	Хөрс хуулалтаас үүссэн нөлөө эргэлт буцалтгүй шинжтэй бөгөөд түүнд дасан зохицох шаардлага үүснэ		х			
4	Бүтээн байгуулалтын үйл ажиллагаа, тээвэрлэлтийн нөлөөгөөр хэсэгчилсэн газруудад хөрс, газар тахлагдана.		х			
5	Хуулсан шимт хөрсний нөөцийг ногоон байгууламжийн тохижилтонд ашиглах боломжтой	х				
6	Нисэх буудлын ашиглалтын хогийн цэг, нүүрс, үнс овоолсон газар, нүхэн жорлонгийн орчинд хөрс бохирдож болзошгүй		х			
<b>Гол дүгнэлт:</b>	Хөрс, хөрсөнд үзүүлэх сөрөг нөлөөг нийт 6 үзүүлэлтээр үнэлснээс 13.6 хувь маш бага, 50.0 хувь нь бага зэргийн, 36.4 хувь нь дунд зэргийн төвшинд үйлчилж байна.					

### 3.2.4. Гадаргын усанд үзүүлэх нөлөө, үнэлгээ

**Гадаргын усны төлөв байдал.** Ховд аймгийн Буянт болон Жаргалант суманд байрлах ба гадаргын усны сүлжээ нь Төв азийн гадагш урсгалгүй ай сав Хар нуур-Ховд голын сав газарт багтдаг ба тус бүс нутагт гадаргын усны хамгийн их урсац нь хур борооны улирал буюу 6-8 дугаар сард, зарим жилүүдэд хаврын шар усны үерийн үед ажиглагддаг байна. Ховд нисэх буудлын ашиглалтын талбай нь Буянт гол руу урсацтай нэргүй 3 чиг сайрын ус хураах талбайг дамнан байршисаныг төслийн БОТБУ-ний тайланд үзүүлсэн байна.

Түүнээс гадна нисэх буудлын талбай нь бүс нутгийн гадаргын усан сүлжээний томоохон гол болох Буянт голын гольдролоос 2 км зайтай байршилтай ба Буянт голын усны чанар зарим үзүүлэлтээр "Монгол Улсын стандарт. MNS4586-98. Усны чанарын үзүүлэлт" стандартын хүлцэх агууламжаас давдаг байна. Тухайлбал:

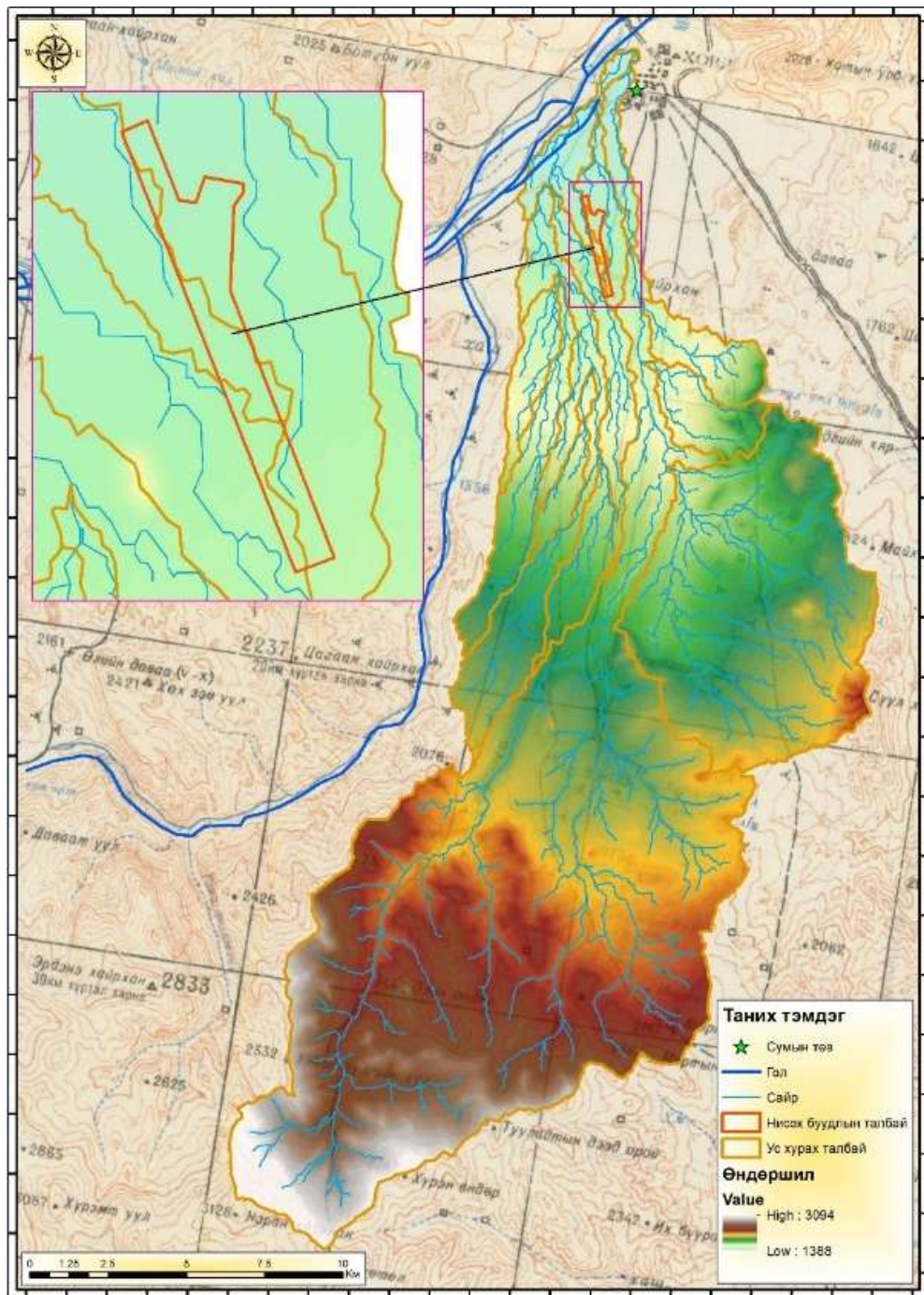
- Буянт голын усан дахь ПИЧ-ын агууламжаас давсан тохиолдол Дэлүүн харуулын орчим 4 удаа, Ховд хотын орчим 3 удаа зуны хур борооны улиралд тохиож байсан байна.
- Биогенийн элементүүд хүлцэх агууламжийг давах тохиолдол Буянт гол Дэлүүн, Ховд харуулд 7-10 удаа /NH<sub>4</sub> +/, 9-20 удаа /NO<sub>2</sub> - /, 1-7 удаа /Рэрд/ тус тус ажиглагдсан
- Аммонийн азотын агууламж Ховд харуул орчимд 7 удаа стандартаас давж байжээ.

Мөн БОТБУ-гээр 11 төрлийн хүнд металлын шинжилгээ хийхэд " MNS 4586:1998. Усан орчны чанарын үзүүлэлт. Ерөнхий шаардлага" стандартын хүлцэх хэмжээнээс Ni, Pb, Zn, As зэрэг элементүүд давсан үзүүлэлттэй байсан<sup>8</sup> байна. БОТБУ-ний судалгааны үеэрх Буянт голын усны бохирдлын шалтгааныг тухайн үед олон тооны айлууд

<sup>8</sup> "Эхмонголын байгаль" ХХК, 2019 он, Ховд аймгийн "Ховд нисэх онгоцны буудал" төслийн Байгаль орчны төлөв байдлын үнэлгээний тайлан.



зусландаа гарсан, ус ахуйн болон малын гаралтай органик бохирдолтой болсон байсантай холбон тайлбарласан байна.



**Зураг 16. Нисэх онгоцны буудлын талбай орчмын сайруудын ус хураах талбай**

**Үйл ажиллагаа ба гадаргын усанд үзүүлэх нөлөө.** Ховд нисэх буудлыг өргөтгөх төсөл, нисэх буудлын үйл ажиллагааны явцаас гадаргын усанд нөлөөлж болох нөхцлүүдийг авч үзсэний үндсэн дээр нөлөөллийн цар хүрээ, үргэлжлэх хугацааг дараах байдлаар тодорхойлж байна. Үүнд:

- ✚ Төслийн хэрэгцээний усыг гадаргын усны нөөцөөс ашиглахгүй.

- ✚ Нисэх буудлын төлөвлөлтөнд үерийн уснаас хамгаалах байгууламжийг аэродромын ХБХЗ-ын дагууд хийж урсацыг тохируулснаар нэргүй жижиг сайруудын усыг ерөнхийд нь Буянт гол руу чиглүүлсэнээр эрсдэлээс хамгаалах, гадаргын урсацыг тохируулах сайн шийдэл болсон байна.
- ✚ Авиаперроны суурь луу ус нэвчихээс хамгаалан "Хөрс. Ус тэсвэрлэлтийг нэмэгдүүлэн хөрсийг бэхжүүлэгч нэмэлт-Дуосолид. Техникийн шаардлага" MNS 6442:2014 стандартын дагуу хөрсийг бэхжүүлнэ.
- ✚ Буянт голын төдийгүй бүс нутгийн гадаргын усны урсацын хэмжээ тухайн жилийн цаг уурын нөхцлөөс ихээхэн хамааралтай байх бөгөөд Буянт гол нь сүүлийн 2 дараалан үерийн төвшингээс 29 см хүртэл их хэмжээний устай байсан байна.
- ✚ Нисэх буудлын ашиглалтын талбай Буянт голруу цутгах нэргүй 3 сайрын ус хураах талбайг дамнан байршсан нь гадаргын их урсац бүхий зуны улиралд нисэх буудлын талбайн бохирдол Буянт голд цутгах нөхцөл бүрдсэн.
- ✚ Уурын зуухны нүүрс болон үнс, хог хаягдлын ил задгай цэг, энгийн нүхэн жорлон бүхий нисэх буудлын ашиглалтын талбай Буянт голоос 2.5 км зайд байршиж байгаа нь хөрс, газрын бохирдлоос холгүйд тооцогдоно.

**Гадаргын усанд үзүүлэх нөлөөллийн үнэлгээ.** Нисэх буудлын үйл ажиллагаанд 2011 онд хийсэн БОНБНУ-гээр газаргын усанд үзүүлэх нөлөөллийг тодорхойлоогүй нь бүтээн байгуулалт нэгэнт хийгдээд нисэх буудлыг хэвийн ашиглах үед гадаргын усанд үзүүлэх нөлөө тодорхойлогдохгүй байсантай холбоотой байж болно. Харин нисэх буудлыг өргөтгөх төслийн хүрээнд шинээр байгууламжууд барих, аэродромын ХБХЗ-ыг хэсэгчилэн шинэчлэх, үерийн хамгаалалт хийх зэрэг үйл ажиллагааны улмаас үүссэн нөлөөллийг эрчмийн аргаар үнэлбэл маш багаас бага зэргийн төвшинд үйлчилэх нөхцөлтэй байна.

**Хүснэгт 3.20. Гадаргын усанд үзүүлэх нөлөөллийн эрчмийн үнэлгээ**

№	Үзүүлэх нөлөө	Үр дагаврын чанарын үнэлгээ				
		Нөлөөгүй	Бага	Дунд	Их	Аюултай
1	Нисэх буудлын хэрэгцээнд гадаргын усны нөөцөөс ашиглахгүй	х				
2	Үерийн хамгаалалтын байгууламжийг аэродромын ХБЗ-ны дагуу хийснээр урсацыг хаахгүй, шууд урсгана.	х				
3	Бүс нутагт гадаргын урсацын хэмжээ тухайн жилийн хур тундасны хэмжээнээс шалтгаалдаг.		х			
4	Нисэх буудлын ашиглалтын талбай Буянт гол руу урсацтай нэргүй 3 жижиг сайрыг дамнан байршсан.	х				
5	Нисэх буудлын талбай нь Буянт голын гольдролоос 2км зайд байршиж байгаа.		х			
<b>Гол дүгнэлт:</b>		Гадаргын усанд үзүүлэх сөрөг нөлөөг нийт 5 үзүүлэлтээр үнэлснээс 60.0 хувь маш бага, 40.0 хувь нь бага зэргийн төвшинд үйлчилж байна.				

### 3.2.5. Газрын доорх усанд үзүүлэх нөлөө, үнэлгээ

**Газрын доорхи усны төлөв байдал.** Ховд хот нь гидрогеологийн мужлалаар түр зуурын элбэг тэжээлтэй Монгол алтайн дэд мужид хамаарах ба нисэх буудлыг байгуулах үеийн инженер геологийн судалгааны хээрийн судалгааны явцад 1.5-6.0 метрийн гүнтэй өрөмдсөн цооногуудад хөрсний ус илрээгүй байна.

Нисэх буудлын эзэмшлийн худаг нь хойд өргөрөгийн 47°57'52.7", зүүн уртрагийн 91°37'37.8"-т байрлана. Нисэх буудлын худгийн усны химийн бүрэлдэхүүнээрээ гидрокарбонатын ангийн, кальцийн бүлгийн, 2-р төрлийн, чанарын хувьд нэн цэнгэг буюу ялимгүй эрдэсжилттэй, зөөлөн устай байна. Худгийн усны дээжлэлтэнд хийгдсэн хүнд металлын шинжилгээний дүнг MNS 6148:2010 "Усны чанар. Газрын доорх ус бохирдуулагч бодис, элементийн зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээ" стандарттай харьцуулан үзэхэд Ni, Cd, Zn зэрэг элементүүд стандартаас давсан<sup>9</sup> байжээ.

**Усны чанарын өөрчлөлт.** Нисэх буудлын эзэмшлийн худгийн ус нь Химийн бүрэлдэхүүнээрээ гидрокарбонатын ангийн, кальцийн бүлгийн, 2-р төрлийн, чанарын хувьд нэн цэнгэг буюу ялимгүй эрдэсжилттэй, зөөлөн ус гэж үнэлэгдэж байгаа ч 2011 оноос хойш худгийн усны чанарын тоон үзүүлэлтүүд ерөнхийдөө ихсэх хандлагатай хувьсан өөрчлөгдсөн байна.

**Хүснэгт 3.21. Нисэх буудлын бүс худгийн усны чанарын үзүүлэлтүүд**

<b>Хүснэгт 1</b>	<b>2011</b>	Нисэх буудлын бүс худгийн усны чанарын үзүүлэлтүүд	Нисэх буудлын бүс худгийн усны чанарын үзүүлэлтүүд
		Нийлбэр: 107.3 мг/дм <sup>3</sup>	Нийлбэр: 155.83 мг/дм <sup>3</sup>
<b>он</b>		Ерөнхий хатуулаг: 1.90 мг-экв/л	Ерөнхий хатуулаг: 1.80 мг-экв/л
		pH 7.02	pH 8.00
		Исэлдэх чанар: 0.80 мг/дм <sup>3</sup>	Исэлдэх чанар: 0.64 мг/дм <sup>3</sup>
		TDS: 88 ppm	TDS: 124 ppm

Худгийн усанд металл элементүүд илэрсэн тухай байгаль орчны төлөв байдлын үнэлгээний тайланд тэмдэглэсэн бөгөөд өмнөх үеийн БОНБҮ-ний судалгаагаар түүнийг тодорхойлж байгаагүй тул харьцуулалт хийх боломжгүй байлаа.

**Нисэх буудлын усны хэрэглээ.** Ховд нисэх буудлын усны бүхий л хэрэгцээг өөрийн нь эзэмшлийн гүний худгаас хангах ба нисэх буудал жилд дундаар 224 хоног ажиллана. Ус хэрэглээний тооцоог БОНХ-ийн Сайдын 2015 оны 07 дугаар сарын 30-ны өдрийн А/301 тоот тушаалаар баталсан "Нэгж бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэх, ажил гүйцэтгэх, үйлчилгээ үзүүлэхэд зарцуулах усны норм"-оор тооцон доорх хүснэгтэнд үзүүлэв.

<sup>9</sup> "Эхмонголын байгаль" ХХК, 2019 он, Ховд аймгийн "Ховд нисэх онгоцны буудал" төслийн Байгаль орчны төлөв байдлын үнэлгээ-ний тайлан, хуудас – 69-70, хүснэгт 18

**Хүснэгт 3.22. Нисэх буудлын үйл ажиллагаанд шаардлагатай усны хэмжээ**

№	Ус хэрэглээний төрөл	Тоо хэмжээ,	Норм,	Хоногийн хэрэглээ, м <sup>3</sup>	Жилд ус хэрэглэх хоног	Жилийн хэрэглээ, м <sup>3</sup>
1	Цэвэрлэгээ	4649.6 м <sup>2</sup>	10 л/м <sup>2</sup>	46.5	224	10416
2	Зорчигч	400	4 үйлчлүүлэгч/л	1.6	224	2240
3	Ажилчид	38	80 л/хон	3.04	224	680.96
4	Уурын зуух	11623.75 м <sup>3</sup>	2 л	-	-	23.2
5	Ногоон байгууламж	1000 м <sup>2</sup>	2 л	2.0	30	60
6	Машин угаалга	8 ш	220	1.76	52	91.52
	<b>Бүгд</b>			<b>54.9</b>		<b>13511.68</b>

Уурын зуух жилд 1 удаа ус дүүргэлт хийгдэхээр мөн машин угаалгыг 7 хоногт 1 удаа угаахаар ногоон байгууламжийн усалгааг жилд 30 хийхээр тооцсон.

Энэхүү тооцооноос харахад нисэх буудлын үйл ажиллагаанд нийтдээ хоногт **54.9м<sup>3</sup>**, жилд **13511.68 м<sup>3</sup>** ус шаардлагатай байна.

**Усны нөөц, хангамж, хүртээмж.** Нисэх буудлын үйл ажиллагаанд ашигласан усыг эргүүлэн ашиглах технологи үгүй тул тооцогдсон хэрэгцээт усыг гүний худгаас татаж ашиглах болно. Нисэх буудлын хоногийн ус хэрэглээ нь 54.9м<sup>3</sup>/хон бөгөөд худгийн ундарга 2.3 л/сек буюу 198.72 м<sup>3</sup>/хон байгаа нь нисэх буудлын усны хэрэглээг бүрэн хангах боломжтой байна. Төслийн хэрэглээний ус нь худгийн усны ундаргын 27% болж байна. Улирлын чанартай ус хэрэглээ буюу уурын зуухны халаалт эхлэхэд шаардагдах усыг татахад хэрэглээ 878.1м<sup>3</sup>/хон болох ба энэ үед ч мөн адил худгийн усны нөөцөөс хэрэглээгээ хангах боломжтой байна.

Ховд нисэх буудлын худаг нь Ховд хотын усан хангамжийн эх үүсвэрийг хангаж байгаа Буянт-Ховдын ордод хамааран байрших бөгөөд тус ордын уст үеийн зузаан 41м, ус өгөөмж нь 0.15 буюу 15%, усны ундарга 17.59 л/сек байна. Харин төслийн хэрэгцээнд жилд нийт 15.9 мянган тн ус хэрэглэх тооцоотой байгаа нь Ховд хотын ус хангамжийн эх үүсвэрийн ундаргын 2.84 хувь нь болно.

Гидрогеологийн судалгаагаар Баруун бүсийн тулгуур төв Ховд хотын ус авах байгууламжийн эх үүсвэрийн батлагдсан А нөөц 8294.4 м<sup>3</sup>/хон, В нөөц 5184.0м<sup>3</sup>/хон, С1 нөөц нь 25925.0м<sup>3</sup>/хон гэж тогтоогдсоноор төслийн хэрэгцээний ус нийт нөөцийн 0.27 хувь болж байна. Эндээс үзвэл Ховд нисэх буудлын нэмэгдэх усны хэрэгцээг Ховд хотын ус хангамжийн эх үүсвэрээс хангах нөөц хүрэлцээтэй байна.

**Газрын доорх усанд үзүүлэх нөлөөллийн үнэлгээ.** Нисэх буудлыг өргөтгөснөөр ус ашиглалтын хэмжээ нөөцийн 0.27 хувь, ундаргын 2.84 хувиар тооцогдож байна. Төсөл нь үйлчилгээ болон унд-ахуйн бүхий л хэрэгцээнд газрын доорх усыг ашиглаж байгаа тул усны нөөцөд зохих хэмжээгээр нөлөөлнө. Ийм нөхцөлд төслийн үйл ажиллагаанаас усанд үзүүлэх нөлөөллийг эрчмийн аргаар үнэлж үзвэл нөлөөллийн эрчим багаас дунд зэргийн төвшинд байна.



**Хүснэгт 3.23.** Төслийн үйл ажиллагаанаас газрын доорх усанд үзүүлэх нөлөөллийн үнэлгээ

№	Үзүүлэх нөлөө	Үр дагаврын чанарын үнэлгээ				
		Нөлөөгүй	Бага	Дунд	Их	Аюултай
1	Төслийн үйл ажиллагаанд ашиглагдаж байгаа ус бүхэлдээ газрын доорх нөөцөөс хангагдана.		х			
2	Нисэх буудалд ашиглаж байгаа усыг эргүүлэн ашиглах боломж нэн бага			х		
3	Хөрсний бүтэц элсэнцэр хэв шинжтэй байгаа нь газар болон хөрсний бохирдлыг нэвчүүлэх нөхцөл бүрдүүлнэ.		х			
4	Нисэх буудлын эзэмшлийн худгийн ус чанарын үзүүлэтээр тонн утга нь ихсэн өөрчлөгдөж байгаа			х		
5	Одоо ашиглаж байгаа худгуудын усанд Ni, Cd, Zn зэрэг элементүүд стандартаас давсан байна.		х			
Дүгнэлт	Газрын доорх усанд үзүүлэх нөлөөг нийт 5 үзүүлэлтээр үнэлснээс 60.0 хувь нь бага, 40.0 хувь нь дунд зэргийн зэргийн эрчимтэй нөлөө үзүүлж байна. Газрын доорх усанд үзүүлэх сөрөг нөлөөллийн эрчим их зэргийн төвшинд хүрч үйлчлэх нөхцөлгүй байна.					

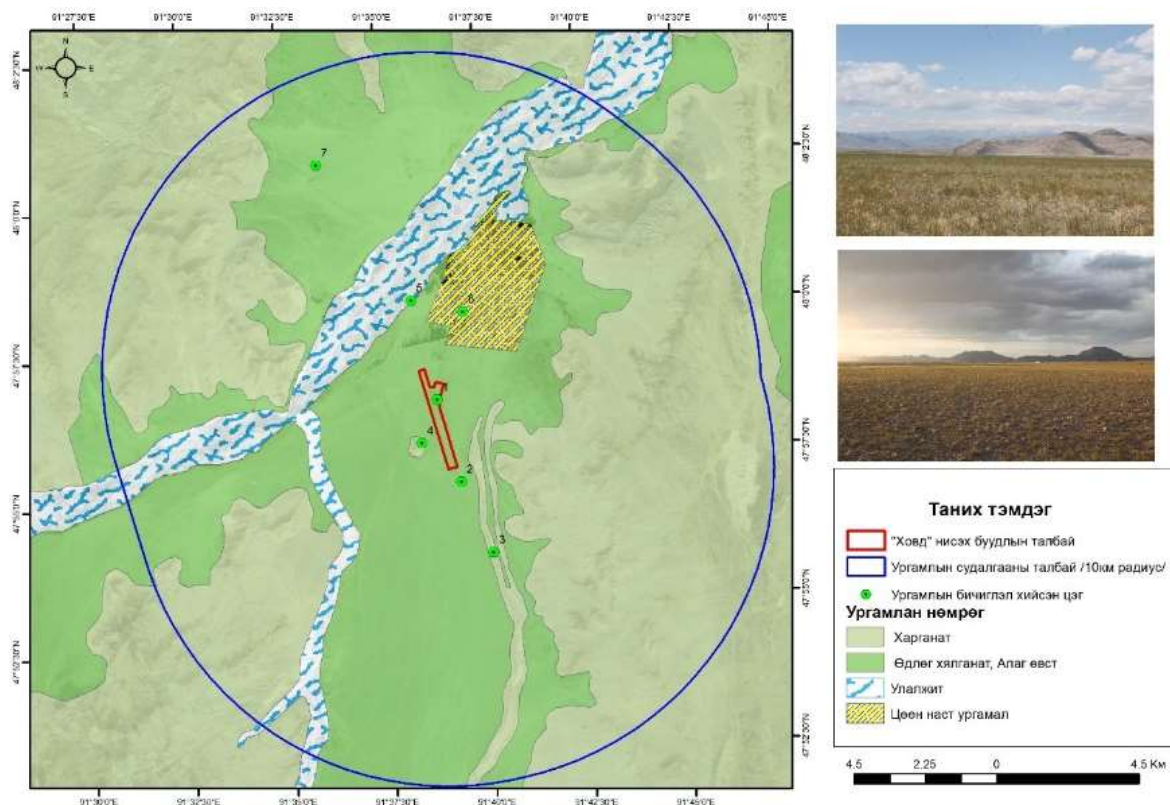
**3.2.6. Ургамал, ургамлан нөмрөгт үзүүлэх нөлөө, үнэлгээ**

**Төслийн ашиглалтын талбай орчмын ургамалжилтын төлөв байдал.** Ховд аймгийн Жаргалант, Буянт сумдын нутагт орших ИНЕГ-ын Ховд нисэх буудлын талбай нь Монгол орны ургамал газарзүйн тойргоор Их нууруудын хотгорын цөлөрхөг хээрийн тойрог, Монгол Алтайн уулын хээрийн тойргийн уулзвар хэсэгт хамаарна. БОТБУ-ний судалгаагаар бүс нутагт 3 үндсэн хэвшинжит 5 эвшил, 6 бүлгэмдэл бүхий ургам алжилтыг тодорхойлсон бөгөөд нисэх буудлын ашиглалтын талбайд цөлөрхөг хээрийн ургамалжилт зонхилж байна. Тус хэвшил нь нисэх буудлаас хойд зүгт тархах бөгөөд үетэн – алаг өвст бүлгэмдэлтэй, тусгагийн бүрхэц 30 %, дундаж ургац 3,3 ц/га байсан ба үетнээс өдлөг хялгана, саман ерхөг, хазаар өвс, алаг өвснөөс Хависгана, арзгар согсоолж, агь, аммоний сэдэргэнэ зэрэг ургамал элбэг арвитай байжээ. Ашиглалтын талбайн тус хэсэгт бэлчээрийн талхагдал дунд зэргийн төвшинд үнэлэгдсэн<sup>10</sup>.

Ургамалжилтын төлөв байдал, ургацын гарцын хэмжээ зэрэг нь тус бүс нутагт жилүүдээр харилцан адилгүй байдаг ургац хязгаарлах хүчин зүйл нь тухайн жилийн хур тундас болох тухай төслийн БОТБУ-ний тайланд ургамалжилтын нормчилсон индексээр тайлбарлан тэмдэглэсэн нь бий. Талбайн ургамалжлын нормчилсон индекс (NDVI) дундаж утга төслийн судалгааны бүсэд сүүлийн 3 жилийн 8 сарын үзүүлэлтийн харьцуулалтаар 0.09-0.2 хооронд хэлбэлзэж байжээ. Энэ нь тус бүс нутгийг бага зэргийн ургамалтай бүс нутаг болохыг илтгэж, ургамал байнгын чийгийн дутмагшил нөхцөлд ургадаг болохыг үзүүлсэн байна. Хэдийгээр бүс нутгийн дундаж хур тунадас олон жилийн дунжаар 143 мм байдаг ч энэ нь ургамал ургах таатай нөхцлийг хараахан бүрдүүлж чаддагүй юм байна

<sup>10</sup> "Эх Монголын байгаль" ХХК, 2019 он, Ховд аймгийн "Ховд нисэх онгоцны буудал" төслийн Байгаль орчны төлөв байдлын үнэлгээ-ний тайлан, хуудас – 86





**Зураг 17. Нисэх буудлын ашиглалтаас нөлөөлөлд өртөж буй ургамалжилтын хэв шинж**

Нөгөө талаас нисэх буудлын аэродромын орчинд үүсгэсэн ногоон бүс нь байгалийн ургамалжилттай бэлчээрийн нөхцлөөс эрс өөр бөгөөд тэнд тарималжуулсан мод, сөөг бүхий цөөн наст бүлгэмдэлтэй, тусгагийн бүрхэц 25-40%, 30 зүйлийн ургамал бүртгэгдсэн, ургац 2.5 ц/га байсныг БОТБҮ-ний тайланд мөн тэмдэглэжээ<sup>11</sup>.

**Үйл ажиллагаа ба ургамлан нөмрөгт үзүүлэх нөлөө.** Нисэх хамгаалалтын зурвас доторх ургамалжилттай хэсэг нь байгалийн ургамлан нөмрөгөөс илүү ургацтай байх тул тэнд мэргчид олшрон байрших хандлага ажиглагддаг тул олон наст өвсөн бүрхэцийг тодорхой хугацаагаар хадаж, намсгаж, биомассын хэмжээг нь бууруулах арга хэмжээг авдаг байна. Эндээс улбаалан ургамлан нөмрөгөөс нисэх буудлын үйл ажиллагаанд үзүүлэх сөрөг нөлөөллүүдийг байдгийг тодорхойлж болох бөгөөд энэ талаар тайлангийн “Эрсдэлийн үнэлгээ”-ний бүлэгт өгүүлнэ. Харин нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас ургамал, ургамлан нөмрөгт үзүүлэх дараах нөлөөллүүд нь нисэх буудлын үйл ажиллагаатай холбоотой байна.

- Нисэх буудлын өргөтгөлийн барилга барих үйл ажиллагаагаар хөрс хуулагдахад хэсэгчилсэн байдлаар ургамлан нөмрөг устана.
- Нисэх буудал нь тодорхой хэмжээний газар талбайг хамгаалан хашаалж байх тул хамгаалагдсан талбайд ургамлан нөмрөг бэлчээрийн ачаалал авдаггүй. Энэ нь ургамал ургах нөхцөлд сайнаар нөлөөлөх хэдий ч ургамлыг байнгын давтамжтай хадаж, биомассыг бууруулж байх шаардлагатай болдог.

<sup>11</sup> “Эх Монголын байгаль” ХХК, 2019 он, Ховд аймгийн “Ховд нисэх онгоцны буудал” төслийн Байгаль орчны төлөв байдлын үнэлгээ-ний тайлан, хуудас – 82-94

- Биомассыг бууруулах арга хэмжээ нь үндэсний үржлийн идэвхжүүлж, ургамал үрээр ургах нөхцөлийн хязгаарлах нөхцөлтэй болж энэ нь жижиг мэрэгчдийн дуртай үндэс, булцууг баяжуулж байдаг байна.
- Мөн нисэх буудлын орчинд онгоц хөөрөх, буух үеийн саадыг нэмэгдүүлэхгүй байх шаардлагын улмаас ногоон байгууламж байгуулах зай талбай мөн хязгаарлагдаж байна.
- Нисэх буудлын хогийн цэг, энгийн нүхэн жорлонгийн орчинд хөрсөөр дамжсан бага зэргийн бохирдол үүсэх нь ургамлан нөмрөгт ялимгүй нөлөөтэй байж болзошгүй.
- Хамгаалалтын гадна талбайн бэлчээр, түүний ашиглалтанд нисэх буудлын үйл ажиллагаа ямарваа нөлөө үзүүлэх боломжгүй.
- Бүс нутгийн ургамлын төрөл зүйлий, түүний ховор байдал, ургамлын тархац, арвид нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас ямарваа нөлөө үзүүлэх боломжгүй.
- Бүс нутгийн ургамалжилтын үндсэн хэв шинж, бэлчээрийн төлөв байдалд нисэх буудлын үйл ажиллагаас ямарваа нөлөө үзүүлэх боломжгүй бөгөөд тэдгээрийн динамик өөрчлөлт нь бүс нутгийн уурь амьсгал, тухайн жил цаг уурын үзүүлэлт, түүний дотор тундасны хувиарлалттай шууд хамааралтай байна.
- Нисэх буудлын өргөтгөлийн барилгын дараах орчны ногоон бүс шинээр зохион байгуулагдан өөрчлөгдөнө.

**Ургамал, ургамлан нөмрөгт үзүүлэх нөлөөллийн үнэлгээ.** Бүс нутгийн ургамалжилтийн байдал, ургамалжилтанд нөлөөлөх байгалийн хүчин зүйл, нисэх буудлын үйл ажиллагаа зэргийн уялдаа холбоо, ургамлан нөмрөгт төслөөс үзүүлэх нөлөө зэргийг авч үзээд нөлөөллийг эрчмийн аргаар үнэлвэл сөрөг нөлөөллийн эрчим маш багаас бага зэргийн төвшинд үйлчилж байна.

**Хүснэгт 3.24. Ургамлан нөмрөгт үзүүлэх нөлөөллийн эрчмийн үнэлгээ**

Нөлөөллүүд	Нөлөөллийн үр дагаврын үнэлгээ				
	Маш бага	Бага	Дунд	Их	Онц аюултай
Нисэх буудлын өргөтгөлийн үйл ажиллагаагаар хөрс хуулагдахад хэсэгчилсэн байдлаар ургамлан нөмрөг устана.		x			
Нисэх буудлын үйл ажиллагаагаар хамгаалалтын зурвас дахь ургамалжилт нь бэлчээрийн ачаалал авахгүй болсон байна.	x				
Нисэх буудлын хамгаалалтын зурвас доторх ургамалжилтанд үндэсний үржил идэвхтэй болсноор мэрэгчдийг ихээр цуглуулна.		x			
Нисэх буудлын үйл ажиллагаанд ашиглаж байгаа хогийн цэг, нүхэн жорлон орчим тахлагдаж, бага зэргийн бохирдол үүснэ		X			
Нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас шалтгаалж бүс нутгийн ургамалжилтын төлөв байдал өөрчлөгдөхгүй	x				
Ховор болон үнэт статустай ургамлын тархалт, арвид нисэх буудлын ажиллагаа нөлөөлөхгүй	x				
Нисэх буудлын өргөтгөлийн дараа орчны ногоон бүсийг шинэчлэн зохион байгуулна.		x			
<b>Дүгнэлт</b>	Ургамлан нөмрөгт үзүүлэх нөлөөллийг 7 үзүүлэлтээр үнэлэхэд нөлөөллийн эрчим 42.9 хувь нь маш бага, 57.2 хувь нь бага зэргийн төвшинд үйлчилж байна.				

### 3.2.7. Төслөөс амьтны аймагт үзүүлэх гол сөрөг нөлөө

**Бүс нутгийн экологийн нөхцөл.** Монгол Алтайн нуруу, Их нууруудын хотгор, Нууруудын хөндийн экологийн бүс нутагт Дэ Нэйче Косеванчи /The Nature Conservancy/ байгууллага БОАЖЯ, Газрын харилцаа, Геодези, Зурагзүйн Газар, НҮБ-ын Хөгжлийн хөтөлбөр/UNDP/-тэй хамтран үнэлгээ хийсэн ба судалгааны үр дүнд биологийн олон янз байдлын чухал амьдрах орчин, экологийн нарийн тогтолцоо, үйл явцыг тэтгэж чадах томоохон ландшафтын цөм болсон зайлшгүй хамгаалбал зохих 8 449 402,17 га талбай бүхий 42 нэгж газрыг тогтоосон. Энэ судалгаанд Монгол Алтайн нуруу, Их нууруудын хотгор, Нууруудын хөндийн экологийн бүс нутгийн 31 хувийг хамарсан<sup>12</sup> ба Ховд аймгийн Ховд хот орчим нь суурьшил, төвлөрлийн бүс учраас нарийвчилсан судалгаанд хамрагдаагүй байна.

Харин БОТБҮ-ний тайланд өгүүлснээр Нисэх буудлын ойролцоох хад чулуурхаг бэсрэг уулс, харгана, бутлаг ургамал бүхий хөндий, ногооны талбай, голын хөндий зэрэг амьдрах орчинд бамбай хоншоорт, рашааны могойноос гадна суурин болон нүүдлийн шувууд байнга болон түр нутагших, нүүдэллэн дайран өнгөрөх таатай нөхцөлтэй байна. Үүнээс гадна Нисэх буудлын хамгаалалттай талбай дотор болон хашааны ойролцоо монгол чичүүл, монгол огдойн түгээмэл тохиолдох ба монгол чичүүлийн нягтшил бэлчээрийн талбайнхаас харьцангуй их байгааг дагаад махчин шувууд болон үнэг, хярс зэрэг мэрэгчдээр хооллодог амьтдын гүйдэл ихтэй байх нөхцөлтэй байна.

**Нисэх буудал орчимд нутагшилтай амьтдын аймаг.** Ховд нисэх буудал орчимд 2 баг 2 овгийн 3 зүйлийн мөлхөгч, 45 зүйл шувуу, 4 баг 8 овгийн 16 зүйл хөхтөн амьтан нутагшиж байдгийг БОТБҮ-ний судалгааны хүрээнд тэмдэглэгджээ.

Нисэх буудлын орчимд нутагшилтай амьтдаас хамгийн их анхаарал татсан нь шувууд бөгөөд экологийн статусийн шувуудын 19 зүйл нь суурин, 16 зүйл нь нүүдлийн өндөглөдөг, 9 зүйл нь нүүдлийн үедээ дайран өнгөрдөг, 1 зүйл нь өвөл орж ирдэг гэж тэмдэглэсэн байна. БОТБҮ-нд Ховд нисэх буудал орчимд тохиолдох шувуудын нягтшилыг тодорхойлохдоо шугаман замналын судалгаагаар бүртгэгдсэн шувуудын өгөгдлийг ашигласан ба нисэх буудлаас 10 км радиуст судалгааны талбайг бүрэн хамруулах боломж, амьдрах орчны олон янз байдал зэргийг харгалзан үзсэн байна. Замналын уртыг GPS болон машины одометр ашиглан хэмжсэн ба харин өргөнийг тухайн зүйл шувуу харагдах боломжтой хамгийн хол зайгаар авч боловсруулж үзэхэд Хээрийн бор шувуу, Сохор элээ, Хон хэрээ, Дэрсний жиргэмэл, алаг шаазгай, эвэрт болжмор, боролзой богширго, хөхвөр тагтаа зэрэг шувууд хамгийн өндөр нягтшилтай тохиолдсон байна. Судалгааны энэ дүн нь богино хугацааны хээрийн судалгааны дүн бөгөөд БОТБҮ-ний тайланд БОННУ-нд дараах нөхцлүүдийг авч үзэхийг анхааруулсан байдаг<sup>13</sup>. Үүнд:

- Хавар, намрын нүүдлийн үед Буянт голын хөндийгөөр усны болон жижиг шувуудын томоохон нүүдэл явах магадлалтай.

<sup>12</sup> <https://montsame.mn>, А.Бямбасүрэн, 2017-05-09, Экологийн бүс нутгийн үнэлгээ газар нутгийг тусгай хамгаалалтанд авах үндэслэл болдог

<sup>13</sup> "Эх Монголын байгаль" ХХК, 2019 он, Ховд аймгийн "Ховд нисэх онгоцны буудал" төслийн Байгаль орчны төлөв байдлын үнэлгээ-ний тайлан, хуудас 95-106

- Мөн жижиг мэрэгчдийн идэвхжлээс хамаарч хээрийн бүргэд, идлэг шонхор, шилийн сар зэрэг махчин шувуудын тоо толгой өөрчлөгдөнө.
- Цаашид манай орны шувуудын жилийн чухал мөчлөг болох хавар, намрын нүүдэл, үржил, өвөлжилтийн үеийг хамруулан мониторинг судалгаа гүйцэтгэх нь шувуудын зүйлийн бүрдэл, тохиолдоц, нягтшил зэрэг мэдээллийг шинжлэх ухааны үндэслэлтэй үнэн зөв гаргах ач холбогдолтой гэжээ.

**Төслөөс амьтны аймагт үзүүлэх нөлөө.** Аэродромын орчимд агаарын хөлгийн өндөр алдах, газардах болон хөөрөх, өндөр авах үед хөхтөн амьтан болон шувууд онгоцтой мөргөлдөх, эндэх, агаарын хөлөгт аюул учруулах нөхцөлтэй бөгөөд түүнтэй холбоотой эрсдэлийн тайлангийн "Эрсдэлийн үнэлгээ"-ний бүлэгт өгүүлнэ.

Харин Нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас нисэх буудал орчимд тохиолдох амьтны аймагт дам болон шууд нөлөөг үзүүлэх нөхцлийг дараах байдлаар тодорхойлж байна. Үүнд:

- Нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас үүдэлтэй хүн машин, онгоц, техникийн төвлөрөл, хөдөлгөөн, дуу чимээ, доргио чичиргээ, тоосжилт, гэрлийн нөлөө зэргээс тухайн нутаг дэвсгэрийн амьтад дайжих, тархац нутаг хумигдах, тэдгээрийн идэш тэжээл хомсдох.
- Нисэх буудал, ажилчдын суурин, барилга байгууламж, хог хаягдлын цэгийн төвлөрөлтэй холбоотойгоор синантроп зүйлүүд барилга байгууламжид үүрлэх, хог хаягдлын индикатор зүйлүүдийн тоо толгой өсөх магадлалтай.
- Нисэх буудлын дотор болон гаднах дэд бүтэц буюу өндөр хүчдлийн шугамд том биетэй нүүдлийн шувууд болон махчин шувууд хүчдэлд цохиулж болон утас мөргөж эндэх эрсдэлтэй.
- Аэродромын талбайг хашиж хамгаалалтанд авснаар жижиг мэрэгчид олшрох ба үүнийг дагаад махчин шувууд болон үнэг, хярс зэрэг мэрэгчдээр хооллодог амьтад ихсэх, агаарын хөлөгтэй мөргөлдөх
- Шатах, тослох материал хадгалах, зөөвөрлөх үед асгах, машин, механизмаас тос тослох материал алдагдах, мөн осол аваарын үед техникийн гаралтай бохирдуулагч хөрсөнд нэвчиж ургамалжилтад нөлөө үзүүлэх, бохирдуулах, бохирдсон ургамлыг идсэн мал амьтан хордох.
- Төслийн үйл ажиллагаатай холбоотой аливаа нэгэн зүйл устаж, дайжиж алга болсонтой холбоотойгоор экологийн идэш тэжээлийн зохистой харилцаа алдагдах.

**Амьтны аймагт үзүүлэх нөлөө.** Бүс нутгийн экологийн төлөв, ан амьтдын нутагшил, онцгойлон анхаарах амьтад, тэдгээрийн тархац, нягтшил, төслийн үйл ажиллагаа зэргийг үндсүүдэн авч үзээд нийсэх буудлын үйл ажиллагаанаас амьтны аймагт үзүүлэх сөрөг нөлөөг эрчмийн аргаар үнэлвэл нөлөөллийн эрчим багаас дунд зэргийн төвшинд үйлчилж байна.

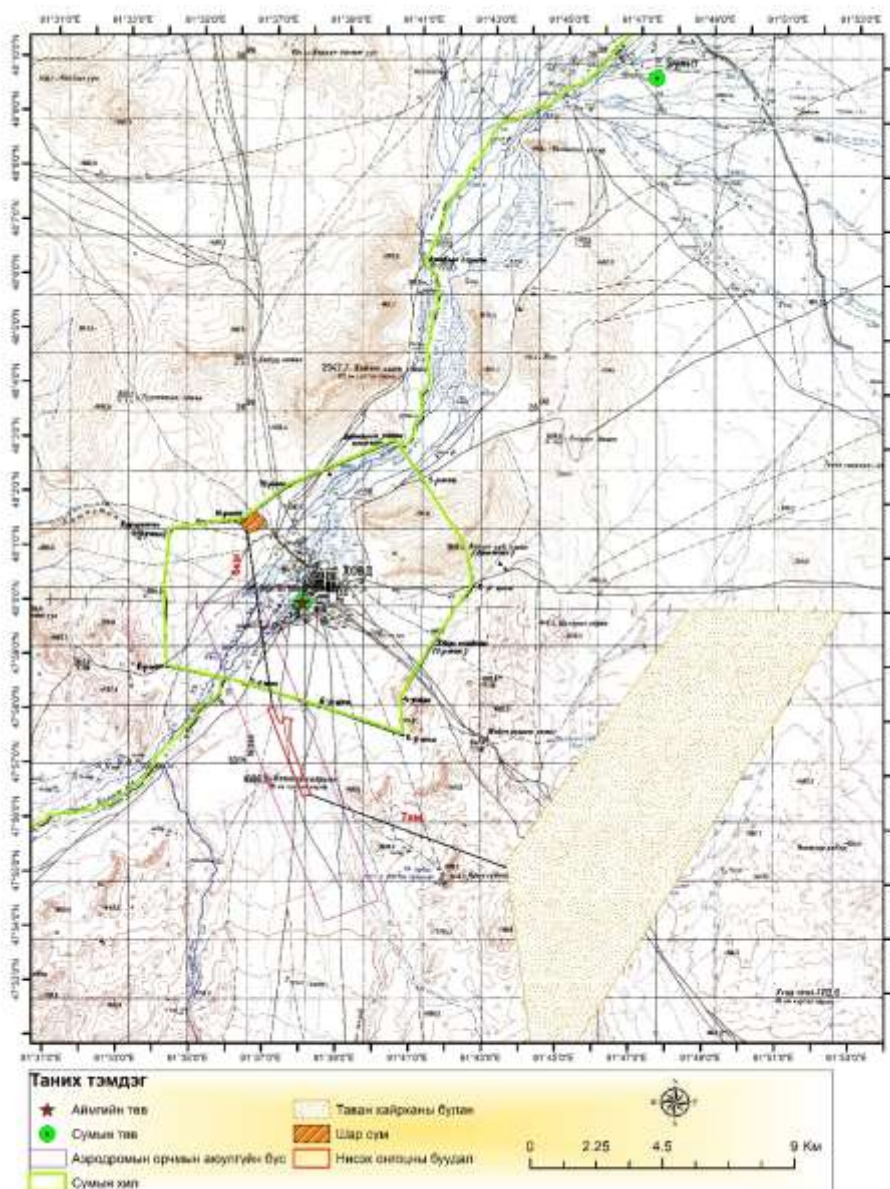
**Хүснэгт 3.25. Амьтны үзүүлэх нөлөөллийн эрчмийн үнэлгээ**

Нөлөөллүүд	Нөлөөллийн үр дагаврын үнэлгээ				
	Маш бага	Бага	Дунд	Их	Онц аюултай
Аэродромын орчимд агаарын хөлгийн өндөр алдах, газардах болон хөөрөх, өндөр авах үед хөхтөн амьтан болон шувууд онгоцтой мөргөлдөх, эндэх			+		
Нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас үүдэлтэй хүн машин, онгоц, техникийн төвлөрөл, хөдөлгөөн, дуу чимээ, доргио чичиргээ, тоосжилт, гэрлийн нөлөө зэргээс тухайн нутаг дэвсгэрийн амьтад дайжих, тархац нутаг хумигдах, тэдгээрийн идэш тэжээл хомсдох.			+		
Нисэх буудал, ажилчдын суурин, барилга байгууламж, хог хаягдлын цэгийн төвлөрөлтэй холбоотойгоор синантроп зүйлүүд барилга байгууламжид үүрлэх, хог хаягдлын индикатор зүйлүүдийн тоо толгой өсөх магадлалтай.		+			
Нисэх буудлын дотор болон гаднах дэд бүтэц буюу өндөр хүчдлийн шугамд том биетэй нүүдлийн шувууд болон махчин шувууд хүчдэлд цохиулж болон утас мөргөж эндэх эрсдэлтэй.			+		
Аэродромын талбайг хашиж хамгаалалтанд авснаар жижиг мэрэгчид олшрох ба үүнийг дагаад махчин шувууд болон үнэг, хярс зэрэг мэрэгчдээр хооллодог амьтад ихсэж, агаарын хөлөгтэй мөргөлдөх			+		
Шатах, тослох материал хадгалах, зөөвөрлөх үед асгах, машин, механизмаас тос тослох материал алдагдах, мөн осол аваарын үед техникийн гаралтай бохирдуулагч хөрсөнд нэвчиж ургамалжилтад нөлөө үзүүлэх, бохирдуулах, бохирдсон ургамлыг идсэн мал амьтан хордох.		+			
Төслийн үйл ажиллагаатай холбоотой аливаа нэгэн зүйл устаж, дайжиж алга болсонтой холбоотойгоор экологийн идэш тэжээлийн зохистой харилцаа алдагдах.	+				
<b>Дүгнэлт</b>	Амьтны аймагт үзүүлэх сөрөг нөлөөллийг нийт 7 үзүүлэлтээр үнэлвэл нийт нөлөөллийн 14.2 хувь нь маш бага, 28,5 хувь нь бага, 56.9 хувь нь дунд зэргийн эрчимтэй нөлөөлөхөөр байна.				

**3.2.8. Тусгай хамгаалалтай газарт үзүүлэх нөлөө**

**Тусгай хамгаалалттай газар нутгийн тухай мэдээлэл:** Төслийн талбай орчмын нутаг дэвсгэрт Улсын тусгай хамгаалалттай газар байхгүй, Орон нутгийн тусгай хамгаалалттай 4 газар байна. Үүнээс төслийн талбайд Шарсум, Таван хайрханы булан нэртэй орон нутгийн тусгай хамгаалалттай газрууд хамгийн ойр байрладаг тухай төслийн БОТБУ-ний тайланд тэмдэглэсэн байна.





Зураг 18. Төслийн талбайд ойрхон ОНТХамгаалалттай газрын байршил

Хүснэгт 3.26. Тусгай хамгаалалтын газар нутгийн байршлын хамаарал

Хамаарал	Тусгай хамгаалалттай газар нутаг	
	Шар сүм	Таван хайрханы булан
Байршил	Нисэх буудлаас хойд зүгт	Нисэх буудлаас зүүн зүгт
Алслагдсан зай	6 км	5.2 км
Хамгааллын зорилго	Байгаль, түүх дурсгалт газрын хамгаалал	Байгаль, ан амьтны хамгаалал

**Тусгай хамгаалалттай газарт үзүүлэх нөлөө.** Орон нутгийн тусгай хамгаалалттай газруудын байршил, хамгаалалтын зорилго, байгаль орчны бүрдэл хэсгүүдэд үзүүлэх сөрөг нөлөө, түний тархалтын хүрээ, нисэх буудлын үйл ажиллагаа зэргийн уялдаа холбоог авч үзээд нөлөөллийг дараах байдлаар тодорхойлж байна.

**Хүснэгт 3.27. Орон нутгийн тусгай хамгаалалттай газарт үзүүлэх нөлөө**

Шалтгаан	Тусгай хамгаалалттай газар нутаг	
	Шар сүм	Таван хайрханы булан
Агаарын бохирдлын нөлөө	Төслийн үйл ажиллагаанаас агаарын чанарт үзүүлэх үзүүлэх бохирдлын нөлөө тус хамгаалалттай газруудад хүрэхгүй	
Дуу чимээний нөлөө	Нисэх онцгоны хөөрөх, буух үеийн сарнисан дуу чимээ хүрэх боломжтой.	
Газарт үзүүлэх нөлөө	Нисэх буудлын өргөтгөлийн үйл ажиллагаа тусгай хамгаалалттай газруудад хүрч үйлчилэх нөхцөл байхгүй	
Гадаргын усанд үзүүлэх нөлөө	Гадаргын урсацын дээд талд байршилтай тул нөлөө үзүүлэх боломжгүй	Гадаргын урсацын өөр өөр сайруудад байх тул гадаргын урсацаар нөлөөлөх боломжгүй
Газрын доорх усанд үзүүлэх нөлөө	Гидрогеологийн өөр өөр ордуудад хамааралтай газрын доорх усаар дамжин нөлөөлөх боломжгүй	
Хөрсөнд үзүүлэх нөлөө	Хөрсөнд үзүүлэх нөлөө нь газарт үзүүлэх нөлөөллийн адил нисэх буудлын бүтээн байгуулалтын орчинд үүсэх тул тусгай хамгаалалттай газруудад нөлөөлөх боломжгүй.	
Ургамал, ургамлан нөмрөгт үзүүлэх нөлөө		
Амьтны аймагт үзүүлэх нөлөө	Дуу чимээний суларсан давтам ирж болзогуй хэдий ч энэ нь хамгаалалттай нутаг дахь амьтдын байршил, нутагшилд нөлөөлөх нь бага, тухай орчны амьтад тодорхой хэмжээгээр дасан зохицсон байгаа	
Хамгааллын зорилгод харшлах	Байгаль, түүх дурсгалт газрын хамгаалал нь төслийн үйл ажиллагаатай харшлах зүйлгүй.	Байгаль, ан амьтдын нутагшлын хамгаалсан хэдийн байгаль орчны бүрдэл хэсгүүдэд үзүүлэх нөлөө илрэхгүй байна.

Тусгай хамгаалалттай газарт үзүүлэх нөлөө. Тусгай хамгаалалттай газар нутгийн байршил, төслийн талбайгаас алслах зай, хамгааллын зорилго, төслийн үйл ажиллагаанаас байгаль орчны бүрдэл хэсгүүдэд үзүүлэх нөлөө, тэдгээрийн эрчмийн авч үзээд нисэх буудлын ойролцоох байршилтай тусгай хамгаалалттай газарт нутагт үзүүлэх нөлөөллийг эрчмийн аргаар үнэлж үзвэл нөлөөллийн эрчим маш багаас бага зэргийн төвшинд үйлчилж байна.

**Хүснэгт 3.28. Тусгай хамгаалалттай газар нутагт үзүүлэх нөлөөллийн эрчмийн үнэлгээ**

Нөлөөллүүд	Нөлөөллийн үр дагаврын үнэлгээ				
	Маш бага	Бага	Дунд	Их	Онц аюултай
Агаараас бохирдлын нөлөө	х				
Дуу чимээний нөлөө		х			
Газарт үзүүлэх нөлөө	х				
Гадаргын усанд үзүүлэх нөлөө	х				
Газрын доорхи усанд үзүүлэх нөлөө	х				
Хөрсөнд үзүүлэх нөлөө	х				
Ургамал, ургамлан нөмрөгт үзүүлэх нөлөө	х				
Амьтны аймагт үзүүлэх нөлөө		х			
Хамгааллын зорилгод харшлах	х				
<b>Дүгнэлт</b>	Амьтны аймагт үзүүлэх сөрөг нөлөөллийг нийт 9 үзүүлэлтээр үнэлвэл нийт нөлөөллийн 77.8 хувь нь маш бага, 22.2 хувь нь бага зэргийн эрчимтэй нөлөөлөхөөр байна.				

### 3.3. НИЙГЭМ-ЭДИЙН ЗАСАГТ ҮЗҮҮЛЭХ НӨЛӨӨЛЛИЙН ҮНЭЛГЭЭ

#### 3.3.1. Нөлөөлж болох түүх, соёлын өвүүд

**Соёлын биет өв.** Төслийн талбай орчим Улсын хамгаалалтад авсан түүх, соёлын дурсгалт газар байхгүй бөгөөд аймгийн хамгаалалтад авсан Чандмань хар үзүүр, Баатархайрхан уулын талаар төслийн БОТБ-ын үнэлгээнд өгүүлжээ.

Чандмань хар үзүүр: Ховд аймгийн Буянт сумын нутаг Ховд хотоос зүүн тийш 13 км-т Чандмань Хар үзүүрийн баруун талыг эзлэн тогтсон том толигор хаднаа олон тооны амьтдын зургийг хонхойлон цохиж цоолборлосны гадна түүний ар ба зүүн хажуугийн хаднаа цөөн зургийг цоолборлон дүрсэлсэн байдаг. үзүүрийн хадны зургийн гол сэдэв бол ан амьтан бөгөөд үүнд адуу, үхэр, буга, аргаль, янгир голлох ба чоно, үнэг, могой зэрэг амьтдыг ч цөөвтөр дүрсэлсэн байна. Амьтдыг тайван тогтуун байдалтай ихэд сүрлэгээр дүрсэлсний зэрэгцээ тэдгээр амьтдын эр эм хүйсийг тод томруун гаргахдаа басхүү сонирхолтой аргыг хэрэглэсэн байна. Судлаачид Чандмань Хар үзүүрийн хадны сийлмэл зургийн дотроос үхэр, адуу, хандгай зэрэг амьтны зургийг палеолитын буюу хуучин чулуун зэвсгийн үед холбогдуулан үздэг ба Чандмань Хар үзүүрийн хадны зургийн сэдэв, сийлбэр дүрслэлийн арга барилаар төдийгүй зургийг хонхойлж сийлсэн хад он удаанаар нар салхинд идэгдэж улмаар байгалийн хаднаас бараг ялгагдахгүй болсон нь ч энд амьтдын зургийг сийлснээс хойш хэдэн мянган жил өнгөрснийг илтгэн харуулдаг байна.

Сангийн хэрэм: Сангийн хэрэм нь Ховд хотын хойд хэсэгт, төв талбайгаас 750 метрийн зайд 10.5 га газар эзлэн орших, манжийн бэхлэлтийн үлдэгдэл ба 1762 онд баригдсан тус бэхлэлтэд манж амбаны яам байрладаг байжээ. Ам дөрвөлжин хэлбэртэй, шавар ханаар хүрээлэгдсэн тус бэхлэлт нь зүүн болон баруун талдаа хаалгатай, дөрвөн өнцөгтөө харуулын цамхагтай, бэхлэлтийн эргэн тойронд шуудуу ухааж усаар дүүргээд, модон гүүрээр бэхлэлт уруу нэвтэрдэг байсан гэдэг.

1876-77 оны өвөл Ховд хотод очсон Оросын аялагч Потанины тэмдэглэлд Сангийн хэрмийн дүр т өрх нилээн тодорхой өгуулэгдсэн байдаг ба одоогийн байдлааар 3 м өндөр, 1.5 метр зузаантай хэрмийн үлдэц нь бөгөөд тал талруугаа 330 метрийн урттай байна.

Баатархайрхан уул: Төслийн талбайн баруун урд талд байрлах Баатархайрхан хэмээх соёмботой ууланд нэлээд олон хадны зураг, булш, хиргисүүрүүд байдгийг төслийн БОТБУ-ний хээрийн судалгааны үед байршил тогтоон тэмдэглэсэн байна.

**Хүснэгт 3.29. Түүх соёлын биет өвч үзүүлэх нөлөө**

Түүх соёлын биет өв	Нисэх буудлын өргөтгөлөөс үзүүлэх нөлөө	Тайлбар
<b>Чандмань хар үзүүр</b>	Тус соёлын өвийг байршил нисэх буудлаас ихээхэн алслагдмал учраас нисэх буудлыг өргөтгөснөөр Чандмань хар үзүүр соёлын бүхий газарт үзүүлэх шууд нөлөө үгүй. Харин нисэх буудлын хүчин чадал нэмэгдэж аялал жуулчлалын цар хүрээ тэлснээр шууд бусаар нөлөөлж болох бөгөөд энэ нь тус орон нутгийн аялал жуулчлалын хөгжлийн үйл явцтай нягт холбоотой. Учир нь тус соёлын өвийг үзэхийн тулд нисэх буудлаас бүүгаад зорьж аялах хэрэгтэй болно.	Шууд бус хэлбэрийн нөлөө нь эерэг, сөрөг хоёр талтай байна.

Түүх соёлын биет өв	Нисэх буудлын өргөтгөлөөс үзүүлэх нөлөө	Тайлбар
<b>Сангийн хэрэм</b>	Нисэх буудлын өргөтгөлөөр Сангийн хэрэм, түүний ойролцоох газарт нөлөөлөл хүрэхгүй. Гэхдээ Ховд хотоор зорчигчид явдлын далимаар үзэж ахар боломжтой тул Ховд хотоор дайран өнгөрөх, түр буудаллахад үзэж сонирхох боломжтой нь нисэх буудлын хүчин чадал нэмэгдсэнээр Сангийн хэрмийн сонирхогчдын тоог нэмэгдүүлэх нөхцөлтэй.	Зарим тохиолдолд шууд нөлөөлж болох ч нөлөөллийн төлөв нь сөрөг биш байна.
<b>Баатарван уул</b>	Ни сэх буудал нь Баатарван уулаас мөн тодорхой зайд орших бөгөөд тэнд байгаа түүх, соёлдын өвт зүйлсийг зорьж очихоос гадна хөтөчөөр газарчлуулан үзэх шаардлагатай болно. Энэ нь мөн тухайн орон нутгийн аялал жуулчлалын хөгжилтэй холбоотой байна.	Шууд бус хэлбэрийн нөлөө нь эерэг, сөрөг хоёр талтай байна.

**Биет бус өв.** Ховд аймгийн 17 суманд алтайн урианхай, дөрвөд, захчин, мянгад, өөлд, торгууд, халх, хошууд, казах, тува зэрэг 10 гаруй угсаатны бүлгүүд аж төрж, аймгийн хүн амыг бүрдүүлж буй олон ястнууд нь өөрийн гэсэн нутгийн аялгуу, зан заншил, түүх соёлын өвөрмөц онцлогтой. Олон ястан, угсаатны өөр соёлын биет бус өвүүд энд хадгалагдаж ирснийг аялал жуулчлалын гол бааз гэж<sup>14</sup> үзэж болно.

**Түүнээс гадна** Ховд аймагт 2018 оны 9 дүгээр сарын 24-ээс 30-ны өдрүүдэд зохион байгуулагдсан Цайны зам өв соёлын наадам нь Ховд аймгийн Гурван Сэнхэр төвтэй Таван од аялал жуулчлалын хөтөлбөрийн хүрээнд “Цайны зам өв соёлын наадам”-ыг уламжлал болгон зохион байгуула бөгөөд энэ нь өөртөө олон төрлийн биет бус өвийг аялагчдад таниулах, орон нутгийг сурталчилах зорилготой байна. Үүнд:

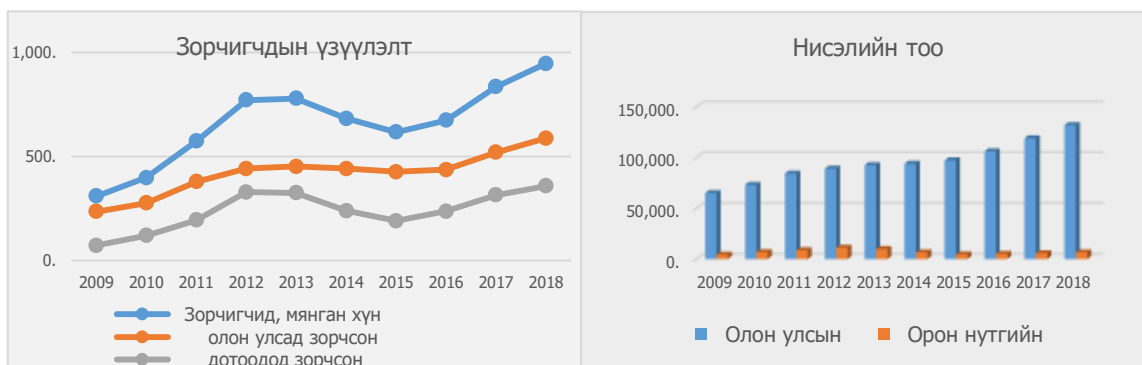
- “Ховд аймгийн олон угсаатан, үндэстэний цайны соёлыг түгээх
- Олон ястан, угсаатны соёлын өвийг гайхуулан, хөөмий, уран нугаралт, уртын дуу, тууль,
- Эрийн гурван наадмын соёлыг таниулах бэсрэг наадам үзүүлэх
- Тэмээн жинг үзүүлэх
- Адуучин тэмцээн зохион байгуулах
- Ховд хотод ойрхон байрши лтай аялал жуулчлалын бүс хөгжүүлэх, маршрут гаргах зэрэг арга хэмжээ зохион байгуулахад аялагчид, зорчигчдыг тээвэрлэх, хурдан шуурхай үйлчилэхэд нисэх буудал, Иргэний Нисэхийн үйл ажиллагаа шууд нөлөө үзүүлж чадна.

### 3.3.2. Бүс нутгийн эдийн засаг-нийгмийн зарим үзүүлэлтүүд

**Агаарын тээвэр.** Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын статистик мэдээгээр улсын төсөвт 2018 онд аэронавигациас 167.7 тэрбум төгрөгийн орлого орж, нэгдсэн төсвийн татварын бус орлогод 16.3 хувийг эзэлж байна. Манай улсын агаарын зайгаар 2018 онд дамжин өнгөрөлтийн нийт 123.3 мянган нислэг, 8.5 мянган олон улсын буулт, хөөрөлт, 6.4 мянган орон нутгийн буулт, хөөрөлт үйлдэгдсэн ба өнгөрөлтийн нислэгийн тоо өмнөх оноос 11.1 хувь, олон улсын буулт, хөөрөлт 7.4 хувь, орон нутгийн буулт, хөөрөлт 12.7 хувиар тус тус өссөн үзүүлэлттэй байна.

<sup>14</sup> <https://mongolianeconomy.mn>, Ховд аймгийн Засаг дарга Д.Галсандондогийн ярилцлага

Үндэсний статистикийн хороонд Иргэний нисэхийн ерөнхий газраас нийлүүлдэг<sup>15</sup> мэдээнд сүүлийн 10 жилийн байдлаар зорчигч тээврийн хэмжээ нийт дүнгээрээ ерөнхийдөө өссөн боловч энэ өсөлт нь дотоодын зорчигчдын тооноос шууд хамааралтай байна. Олон улсын зорчигчдын тооны өсөлт жилүүдээр харьцангуй тогтвортой бол дотоодын зорчигчдын тоо зарим жилүүдэд буурсан үзүүлэлттэй байна.



**Зураг 19. Агаарын тээврээр зорчигчид болон нислэгийн тоогоор, Улсын хэмжээнд, 2009-2018**

Зорчигчдын тооны өөрчлөлт нь агаарын хөлгийн нислэгийн тооны өөрчлөлттэй ижил давтамжтай байгаа ба ялангуяа дотоодын нислэгийн тоо цөөрсөн жилүүдэд зорчигчдын тооц цөөрсөн байна.

**Аялал жуулчлал.** Улсын хилээр 2007 онд 2.9 сая зорчигч нэвтэрч байсан бол 2017 онд 5.9 сая болж 2 дахин нэмэгдсэн байна. Хилээр орсон 2.9 сая зорчигчийн 542.7 мянган нь гадаадын иргэд бөгөөд 2007 онтой харьцуулахад 19.3 хувиар, өмнөх оноос 15.2 хувиар өссөн байна. Монгол Улсын хилээр орсон гадаадын зорчигчдыг аяллын зорилгоор ангилан авч үзвэл, 86.5 хувь буюу 469.3 мянга нь аялал жуулчлалын зорилгоор ирсэн нь 2007 онтой харьцуулахад 3.9 хувиар, өмнөх оноос 16.1 хувиар тус тус өсжээ.

Монгол орныг зорих жуулчдын тоо сүүлийн 10 жилд ийм бага өсөлттэй буюу бараг тогтмол үзүүлэлттэй байгааг манай орны хатуу ширүүн уур амьсгал, жуулчлалын улирал богино, жуулчны баазууд дэд бүтцийн хөгжил муу, Монголд хүрэх агаарын нислэг хязгаарлагдмал, үнэтэй, агаарын бохирдол зэрэг олон хүчин зүйлстэй холбон тайлбарлаж байна. Монгол Улсад ирж буй нийт жуулчдын 65.0-68.0 хувь нь дулааны улиралд буюу 4 дүгээр сараас 9 дүгээр сарын хооронд ирж байна<sup>16</sup>. Ховд аймгийн хэмжээнд гадагшаа зорчсон болон гаднаас ирсэн жуулчид нийт жуулчдын 1 хүрэхгүй хувийг эзэлдэг.

“Ховд аймаг нь Баруун бүсийн эдийн засгийн тулгуур төв төдийгүй хэвтээ болон босоо тэнхлэгийн авто замын уулзвар дээр оршиж, ОХУ, БНХАУ-тай хиллэдэг учраас аялал жуулчлалын дэд бүтэц болон хил орчмын аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх бүрэн боломжтой.” гэж мэргэжилтнүүд үздэг бөгөөд Ховд нисэх буудал дээр Ховд аймгийн

<sup>15</sup> <https://www.1212.mn>, Агаарын тээврийн үндсэн үзүүлэлт, улсын дүн, жилээр

<sup>16</sup> <https://www.1212.mn>, Аялал жуулчлалын үзүүлэлт, улсын дүн, жилээр

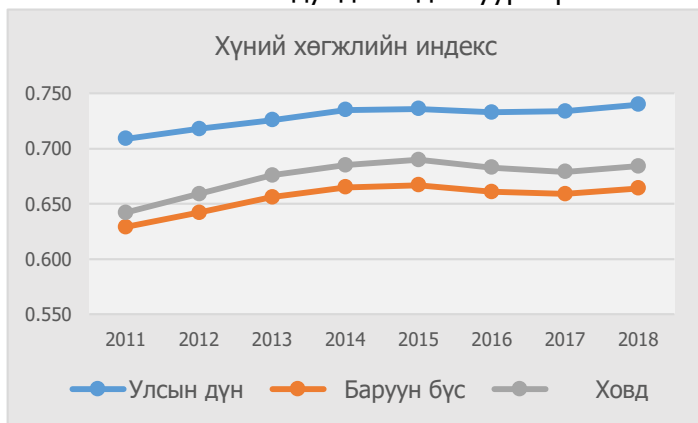


танилцуулга, түүх, соёлын өв, байгалийн дурсгалт газруудын талаарх мэдээллийг агуулсан цахим мэдээллийн киокс, сурталчилгааны цахим самбаруудыг байрлуулсан нь зорчигчдын анхаарлыг ихээхэн татдаг байна. Мэдээлэлд Ховд аймгийн мөнх цаст уулс, мөсөн голууд, говь цөл бүхий байгалийн өвөрмөц сонин тогтоцтой үзэсгэлэнт газрууд, түүх, соёлын өв, нүүдэлчин ахуй, олон үндэстэн ястны соёл, тэдгээрийн байгальтайгаа зохицон амьдарч ирсэн уламжлал, үндэсний ёс заншлуудын талаар гэх мэт гадаадынхны сонирхолыг илүү татах зүйлийг агуулсан байдаг байна.

**Хүний хөгжлийн индекс.** Монгол Улс 2018 онд хүний хөгжлөөр олон улсын төвшинд 189 орноос 92-рт жагсаж хүний хөгжлөөр өндөр орнуудын тоонд багтсан ба хүний хөгжлийн индекс 2000 онд 0.667 байсан бол 2018 онд 0.741 болж 9.8 хувиар нэмэгдсэн хэдий ч энэ нь дорвитой амжилт болж чадаагүй юм.

Боловсрол эзэмших залуучуудад хүйс, оршин суугаа газар, хот, хөдөөгийн хөгжлийн ялгаатай байдал, хүн амын амьжиргааны түвшнээс шалтгаалан боловсролын чанар, хүртээмж ялгаатай байсаар байгаа нь хүний хөгжлийн индексийн үзүүлэлтэнд нөлөөлсөөр байна. Улсын эдийн засгийн өсөлтөд ахиц гарч нэг хүнд ногдох ДНБ-ний хэмжээ 1990 оноос 2.1 дахин нэмэгдсэн ч хүн амын амьжиргаа болон орлогын тэгш бус байдал аймаг, бүсийн төвшинд буурахгүй байна.

Энэ нь Монгол Улс дундаас доогуур орлоготой орон буюу хүний хөгжлийн ижил



түвшний орнуудаас 3 дахин бага орлоготой байхад нөлөөлсөөр байгаа юм. Баруун бүс нутаг нь хүний хөгжлийн ерөнхий индексээр сүүлийн 10 жилд улсын дунджаас ихээхэн доогуур байх бол Баруун бүсийн дунджаас дээгүүрхэн үзүүлэлттэй байж иржээ.

**Зураг 20. Бүс нутгийн хүний**

**хөгжлийн индекс**

### 3.3.3. Оршин суугчдын санаа бодол

Төслийн талбай орчмын оршин суугчдаас асуулгаар авсан судалгаанд төсөл хэрэгжих талбайгаас ойролцоогоор 5-9 км зайд амьдардаг айл өхрийг хамруулсан болно. Судалгаанд оролцогчдын ихэнхи нь буюу 57% нь эмэгтэй, 43% нь эрэгтэй бөгөөд насны хувьд 20-30 насны иргэд 26%, 30-40 насныхан 30%, 40-50 насныхан 22%, 50-60 насныхан 13%, 60-70 насныхан 9% байна. Мөн нийт судалгаанд хамрагдсан иргэдийг ажил мэргэжлийн хувьд авч үзвэл 30% нь малчин, 22% нь төрийн албан хаагч, 22% нь хувиараа, 13% нь ажилгүй, 13% нь тэтгэвэрт байна.

Судалгаанд оролцогчдийн ихэнхи нь "Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын харьяа орон нутгийн нисэх буудал"-ын талаар эерэг төсөөлөлтэй бөгөөд 30 орчим хувь нь нисэх буудлын үйл ажиллагаа нь Ховд аймгийн нийгэм эдийн засагт болон бие хүн надад сайн нөлөөтэй гэж байна. Тэд Нисэх буудлын өргөтгөлийн төслийг дэмжиж байгаа боловч бүтээн байгуулалтын үед хүрээлэн буй орчинд бага нөлөөлөхийг хүсэж байна. Тухайлбал:

- ✓ Нисэх ойр орчмын айлуудын усны асуудлыг шийдэн худаг гаргаж өгөх,
- ✓ Бүтээн байгуулалтын дараа ногоон байгууламж, ойжуулалт хийх,
- ✓ Эрүүл мэндийн асуудалтай, хотруу яаралтай явж эмчлүүлэх шаардлагатай иргэдэд үнийн хөнгөлөлт үзүүлэх тухай саналуудыг дэвшүүлж байна.

Оршин суугчид нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас байгаль орчинд ямар нөлөө үзүүлж болох талаар хариулахгүй байсан атлаа байгаль орчны талаархи дараагийн асуултууд болох агаар болон орчин, ургамлан нөмрөгт нөлөө үзүүлж болох эсэх тухай асуултууд шууд муугаар нөлөөлнө гэж хариулжээ. Нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас байгаль орчинд сөрөг нөлөө үзүүлж болзошгүй асуудлууд хөндөгдөхөд оршин суугчид нисэх буудлын баруун зүгт 3 км-т Буянт гол байдаг, мөн ар худаг, цахирын худаг гэх өөрсдийн хэрэглээний худгууд байдагт санаа зовниж байна.

Эндээс үзвэл оршин суугчид нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас байгаль орчинд үзүүлэх нөлөөллийн талаар тодорхой ойлголтгүй байгаа ба төсөл хэрэгжүүлэгчид хандснаар өөрсдийн тулгамдсан асуудлаа шийдүүлэх боломжтой гэсэн ойлголттой байна.

БОННУ-г орон нутгийн ИНХ-д буюу оршин суугчдад танилцуулсан хурлын тэмдэглэлээс үзвэл оршин суугчдын зүгээс нисэх буудлын үйл ажиллагааг өөрсдийнх нь ахуй амьжиргаанд сөрөг нөлөөгүй гэж үзэхийн зэрэгцээ оршин суугчид нисэх буудал ажиллах хүсэлттэй холбоотой асуултуудыг хурлын үеэр хамгийн их тавьсан байна.

### 3.3.4. Орон нутгийн ба нисэх буудлын хөгжлийн бодлого

"Төрөөс иргэний нисэхийн салбарт 2020 он хүртэл баримтлах бодлого"-д Ховд нисэх буудлын хатуу хучилттай зурваст хүчитгэл хийж өргөтгөн, олон улсын 4С ангиллын нисэх буудал болгохоор заажээ. Үүнээс гадна Ховд аймгийн Булган сум, Хөвсгөл аймгийн Алаг-Эрдэнэ (Хатгал) сум, Баруун-Урт хотын нисэх буудлын зурвасыг 2016-2024 онд хатуу хучилттай болгож, алслагдсан бүс, орон нутгийн иргэдэд нийгмийн үйлчилгээ хүргэх зорилгоор орон нутгийн нисэх буудлуудыг үе шаттайгаар өргөтгөж, техник, технологийн шинэчлэлтийг нэвтрүүлнэ<sup>17</sup> гэжээ. Тус бодлогыг анх 2013 оны 2 сарын 07-нд УИХ-ын 18 дугаар тогтоолоор баталсан бөгөөд 2018 оны 6 сарын 29-ний өдрийн УИХ-ын 72 дугаар тогтоолоор нэмэлт өөрчлөлт оруулсан байна. Бодлогыг хэрэгжүүлснээр хүлээх үр дүнг бодлогын баримт бичигт нийт 9 үзүүлэлтээр заасан байх бөгөөд Ховд нисэх буудлын хувьд хүлээгдэж байгаа асуудлуудын хүрээнд орон нутгийн нисэх буудлуудыг хөгжүүлэх бодлого зорилтуудаас зарим үр дүнгүүд хэрэгжих боломжтой байна.

**Орон нутгийн хөгжлийн бодлого.** Ховд аймгийн хөгжлийн стратеги /2015-2025/-г аймгийн Иргэдийн Төлөөлөгчдийн 2014 оны 10 сарын 21-ний өдрийн 04 тоот тогтоолоор баталсан байх бөгөөд Иргэн төвтэй Нутгийн өөрөө удирдах байгууллагыг төлөвшүүлэн хөгжүүлснээр Төрөлх нутаг - Ховд аймгаа "Баруун бүс нутгийн тэргүүлэгч аймаг" болох зорилт тавьжээ.

1.1<sup>17</sup> [HTTPS://WWW.LEGALINFO.MN](https://www.legalinfo.mn), үндсэн нүүр > улсын их хурлын тогтоол > төрөөс иргэний нисэхийн салбарт 2020 он хүртэл баримтлах бодлого батлах тухай

Үүнээс гадна Ховд хотыг 2030 он хүртэл хөгжүүлэх төлөвлөгөөг баталсан байна. Тус төлөвлөгөөнд эртний уламжлалт цайны зам дагуух Ховд хот нь уламжлалт хөгжлийн аргаас гадна агаарын болон авто замын ачаа тээвэр-логистикийн зангилаанд их Алтайг тойрсон Хятад, Орос, Казакстан улсуудын олон улсын үндэстэн дамнасан худалдаа, хөрөнгө оруулалт, эдийн засаг, шинжлэх ухаан, соёлын олон талт хамтын ажиллагааг бүх талаар нь хөгжүүлэх өргөн боломжтой эх газрын боомт, хангамж, үйлдвэрлэл, үйлчилгээнд суурилсан эдийн засгийн салбараар тэргүүлэн хөгжинө. Мөн Ази Европыг холбосон зам харилцааны тэнхлэг, бүс нутгийн гол тоглогч болж, эх газрын боомт хот болон хөгжих өргөн боломжтойгоос гадна олон улсын худалдаа, хөрөнгө оруулалт, эдийн засаг, шинжлэх ухаан, соёлын олон талт хамтын ажиллагааны төв болох боломжтой хэмээн үзэж байна<sup>18</sup>.

**Хүснэгт 3.30.** Төрөөс баримтлах бодлого ба Ховд нисэх буудал

Төрөөс баримтлах бодлого	Ховд нисэх буудлын орчин
Байршлын давуу талаа ашиглан даяаршлагдсан иргэний агаарын тээврийн нэгэн бүрдэл болж, Монгол улсад олон улсын зорчигч болон ачаа тээврийн бүс нутгийн хэмжээний зангилаа бий болно.	Баруун бүсийн томоохон нисэх буудалд тооцогддог ба олон улсын статустай болгож Өрөмч зэрэг хотууд руу нислэг хийх боломжтой
Монгол Улсын томоохон хот, суурин газруудыг олон улстай холбосон үндэсний агаарын тээврийн нэгдсэн сүлжээтэй болно.	Иргэний агаарын тээврийн онгоц хүлээн авах чадалтай. Мөн нисэх зурвасын аль ч талаас бууж, хөөрч болно.
Иргэний нисэхийн салбарын хөгжилтэй уялдан олон улсын болон орон нутгийн нислэгийн тоо нэмэгдэж тээврийн тариф буурна. Агаарын тээврийн багтаамж нэмэгдэж тариф буурснаар агаарын тээврийн ложистик бүрэн хэмжээгээр хэрэгжих боломж бүрдэнэ.	Оршин суугчид нислэгийн үнэ тарифыг буулгах хүлээлттэй үнэ тариф нь боломжтой бол агаарын тээврийг аль болох түлхүү ашиглах сонирхолтой.
Дотоодын агаарын тээврийн өргөн сүлжээ бүрэлдэж бүс, орон нутгийн болон Монгол Улс эрчимтэй хөгжих нөхцөлийг хангах болно.	Нисэх буудлын барилга байгууламжийн өргөтгөл хийгдснээр нислэгийн тоо нэмэх боломжтой болно.
Аялал жуулчлалын салбарын хөгжил эрчимжинэ.	Ховд аймаг төдийгүй баруун бүсэд аялал жуулчлалыг хөгжүүлэхэд орон нутгийн удирдлага анхаардаг ба орон нутагт аялагчдын сонирхол татах зүйл их бий.

**3.3.5. Төсөл хэрэгжүүлэгчийн нийгмийн хариуцлага**

**Баримт бичгийн нийлүүлэлт.** Төсөл хэрэгжүүлэгчийн зүгээс БОННУ-ний тайланд нийлүүлсэн баримт мэдээлэл хангалтгүй байлаа. Тухайн нисэх буудлын хувьд БОННУ-ний тайланд 28 төрлийн баримт бичиг гаргаж өгөх шаардлагатай байснаас ердөө 11-ыг буюу 39.28 хувийг гаргаж танилцуулжээ.

**Хүснэгт 3.31. БОННУ-ний үед судлах шаардлагатай баримт бичиг**

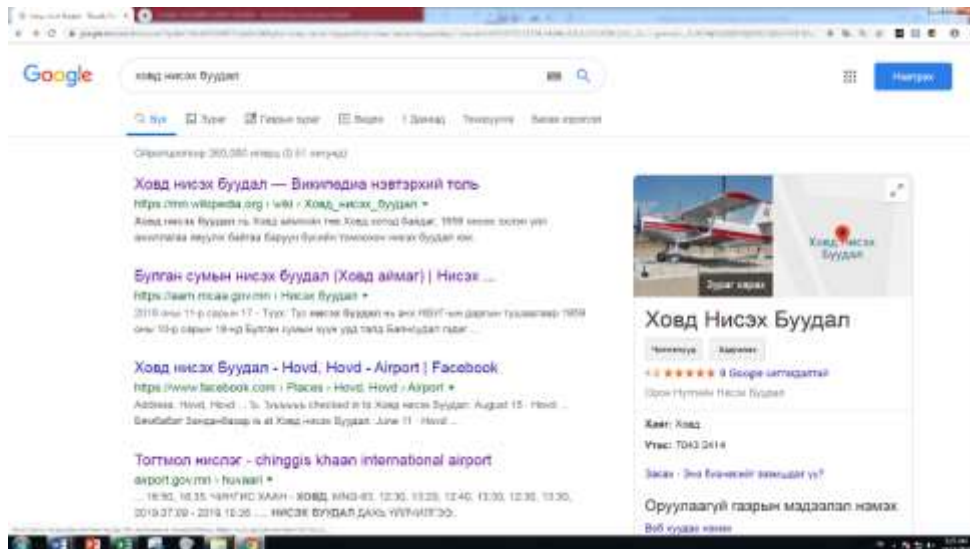
№	Баримт бичгийн жагсаалт	Нийлүүлэлт	
		Тийм	Үгүй
1	Газар эзэмших ашиглах эрхийн зөвшөөрөл, шийдвэр	тийм	
2	Хөтөлбөрийн дагуу хийсэн Хориотой, хамгаалагдсан болон нийтийн эзэмшлийн бүсийг тогтоосон бүдүүвч	тийм	
3	Нисэх буудлын барилга байгууламжийн байршлын бүдүүвч зураг	тийм	

<sup>18</sup> <http://unuudur.mn>, Ховд-хотын-2030-он-хүртэлх-хөгжлийн-ерөнхий-төлөвлөгөөг-хүлээлцлээ

№	Баримт бичгийн жагсаалт	Нийлүүлэлт	
		Тийм	Үгүй
4	Нисэх буудлын барилга байгууламжийн өргөтгөлийн зураг төсөл	Тийм	
5	Нисэх буудлын аэровокзал, аэродром, шатахууны агуулах, уурын зуух зэрэг барилга байгууламжуудын эрсдэлийн үнэлгээ		Үгүй
6	Нисэх буудлын хэрэгцээний өөрөө явагч техник, хэрэгсэлийн жагсаалт	Тийм	
7	Хөтөлбөрт заасны дагуух тус нисэх буудалд ашиглаж байгаа аюулгүй байдлын тоног төхөөрөмж, хэрэгслийн жагсаалт		Үгүй
8	Нисэх буудлын аэродромын өргөтгөлийн зураг төсөл	Тийм	
9	Нисэх буудлын өргөгөлтэй холбоотой инженер-геологийн судалгаа	Тийм	
10	Нисэх буудлын орчны гидрогеологийн судалгааны дүгнэлт		Үгүй
11	Нисэх буудлын эзэмшлийн худгийн паспорт		Үгүй
12	Аймгийн БОГ-аар гаргуулсан ус ашиглуулах тухай дүгнэлт		Үгүй
13	Ус ашиглах тухай эрх бүхий байгууллагатай хийсэн гэрээ		Үгүй
14	Бохир ус нийлүүлэх тухай эрх бүхий байгууллагатай хийсэн гэрээ		Үгүй
15	Хог хаягдал зайлуулах тухай эрх бүхий байгууллагатай байгуулсан гэрээ (хог хаягдлын төрөл тус бүрээр)		Үгүй
16	Шатахууны агуулахад бараа хүлээн авах, түгээх, ашиглахтай холбоотой бүртгэл судалгаа, эрх зүйн зохицуулалтын дүрэм		Үгүй
17	Галын аюулгүй байдлын тухай эрх бүхий байгууллагын гаргасан дүгнэлт	Тийм	
18	Уурын зууханд нүүрс нийлүүлэх тухай холбогдох байгууллагатай хийсэн гэрээ, нүүрс худалдан авалтын бүртгэл		Үгүй
19	Онгоцтой мөргөлдсөн шувуудын бүртгэл, зүйлийн тодорхойлолт, жил бүрийн тайлан, мэдээ	Тийм	
20	Цаг уурын онцгой үзэгдлийн бүртгэл судалгаа, тайлан, ослын үед авах арга хэмжээний дүрэм, журам		Үгүй
21	Олон нийттэй хамтран ажиллах ажлын төлөвлөгөө,		Үгүй
22	Нисэх буудлын аюулгүй ажиллагааны дүрэм		Үгүй
23	Ажиллагсадад хөдөлмөр хамгааллын хувцас олгодог тухай шийдвэр, олголтын баримт бичгүүд (хэрвээ байгаа бол)		Үгүй
24	Нисэх буудлын дотоод хяналтын дүрэм	Тийм	
25	Ховд нисэх буудлын өмнөх үеийн БОННУ-ний тайлан	Тийм	
26	Байгаль орчны менежментийн төлөвлөгөө болон түүний гүйцэтгэлийн тайлангууд		Үгүй
27	Нисэх буудлын эзэмшлийн газрын чанар, төлөв байдлын хянан баталгааны тайлан		Үгүй
28	Байгаль орчны аудитын тайлан		Үгүй

**Мэдээллийн ил тод байдал.** Олон нийтийн мэдээллийн цахим сүлжээ болох Google.com-д хайлт хийж үзэхэд хоромхон зуурт "Ховд нисэх буудал" гэсэн үгийг агуулсан 26000 мянган мэдээлэл байгаа тухай гарч байна. Мэдээллийг шүүж үзвэл жагсаалын эхний 4-д байрлах <https://mn.wikipedia.org> –д нисэх буудлын байршил, түүх, хүчин чадал, нислэгийн чиглэлийн тухай, <https://aam.mcaa.gov.mn>-д нисэх буудлын түүх, хүчин чадал, үйл ажиллагааны зорилго зорилт, шуудангийн хаяг, холбоо барих утасны дугаарууд зэрэг, [airport.gov.mn](http://airport.gov.mn)-д нислэгийн хуваарь, үнэ тарифын тухай, <https://amc.namem.gov.mn>-д нисэх буудлуудын нислэгийн цаг агаарын төлвийн тухай цаг үеийн мэдээллүүдийг тус тус багтаасан байдаг байна. Түүнээс цаашхи мэдээллийн

Ихэнх нь олон нийтийн мэдээллийн сүлжээн дэх тухайн цаг үеийн нийгмийн мэдээлэлд нэр дурдагдах, нисэх буудалтай холбоотой шинэ мэдээ, холбогдох хүмүүстэй хийсэн ярилцлага, сурвалжлага байдаг байна.



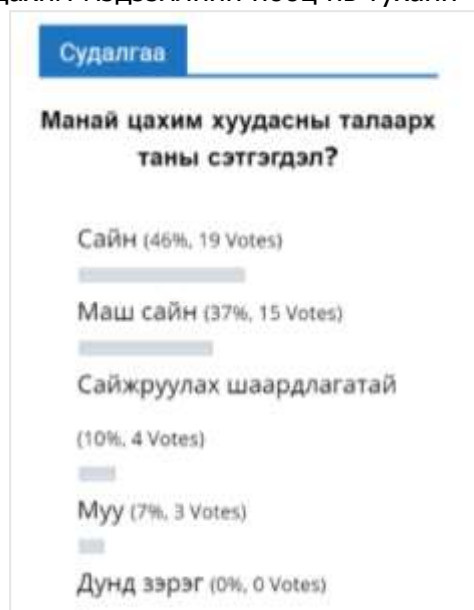
Зураг 21. Google.com-д хийсэн хайлтын үр дүнгийн мэдээлэл

ИНЕГ болон бусад холбогдох байгууллагуудын цахим сүлжээн дэх мэдээллийн агуулга, шинэчлэлийг тухайн байгууллагууд өөрсдөө хариуцан ажилладаг.

Ховд нисэх буудлын зүгээс орон нутгийн олон нийт рүү чиглэсэн үйл ажиллагаа явуулдаг эсэх нь нэн тодорхойгүй, оршин суугчид тухайн байгууллагыг нийтэд үйлчилдэг үйлчилгээгээр нь л таньж мэддэг байна. Энэ нь БОННУ-ний хүрээн дэх нь асуулга судалгаанд оршин суугчдын зүгээс сөрөг хариулт өгөх нөхцлийг бүрдүүлсэн зүйл болсон байна. Харин мэдээллийн сүлжээн дэх цахим мэдээллийн нөөц нь тухайн нисэх буудлын талаархи дэлгэрэнгүй мэдээллийг олон нийтэд хүргэж байдаг онцлогтой байна.

Мэдээллийн чанарын талаархи судалгааг ИНЕГ-аас <https://aam.mcaa.gov.mn> сайтаар дамжуулан цахим орчинд хийж байгаа нь сайшаалтай бөгөөд түүний үр дүн нь Улсын хэмжээний нисэх буудлуудад хамаатай байх болно. Тус судалгаагаар нийгмийн сүлжээ ашиглагчдаас тухайн сүлжээний судалгаанд оролцогчдын 37 хувь нь маш сайн, 46.0 хувь нь мэдээллийн хангалттай сайн гэж үзсэн бол 10 хувь нь сайжруулах шаардлагатай, 7 хувь нь муу гэж үнэлж байна.

Зураг 22. <https://aam.mcaa.gov.mn> сайт дахь олон нийтэд хандсан судалгааны үр дүн





### 3.3.6. Нийгмийн нөлөөллийн дүн шинжилгээ

Бүс нутгийн нийгмийн байдал, нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас түүх, соёлын өвд үзүүлж болох нөлөө, хөгжлийн бодлогуудыг авч үзээд дараах дүн шинжилгээг хийж үзвэл “Ховд нисэх буудлын хөгжлийн төсөл”-ийн нийгмийн орчин уг төслийг хэрэгжүүлэхэд харьцангуй таатай нөхцөлтэй байна. Тухайлбал:

- ✓ Дүн шинжилгээгээр тодорхойлогдсон төслийн сул талын зарим хэсэг нь нийгмийн хөгжлийн төвшин, иргэдийн орлого, амьжиргааны байдалтай холбоотойгоос гадна зайлшгүй хөгжүүлэх шаардлагатай дэд бүтцийн салбар байх тул сул талууд нь аажимдаа давуу тал болон хөрвөх боломжтой.
- ✓ Нисэх буудлыг төрөөс дэмжлэгтэй бодлогоор хөгжүүлэх тул үйл ажиллагааны эрсдэлтэй байдлыг зохицуулах, хөрөнгө оруулалт хийх, эдийн засгийн аргаар хөшүүрэгдэх, техник технологийг сайжруулах зэрэг арга хэмжээгээр зохицуулах боломжтой юм.

Энэ бүхнээс үзвэл “Ховд” нисэх буудлын өргөтгөлийг төслийг хэрэгжүүлэх боломжтой төдийгүй түүнийг хэрэгжүүлэх нийгмийн шаардлагатай байна.

#### Зураг 23. Ховд нисэх буудлаас нийгэмд үзүүлэх нөлөөллийн дүн шинжилгээ

Давуу тал	Сул тал
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Нийгмийн эрэлт хэрэгцээ нь улам нэмэгдэж байгаа ба хөрөнгө оруулалт, хөгжлийн бодлого нь төрөөс дэмжигдэж байгаа</li> <li>• Салбарын эрх зүйн орчин бүрдсэн ба түүнийг улам боловсронгуй болгох ажил хийгдсээр байгаа</li> <li>• Нисэх буудлын байршил зөв, хөөрөх буух зурвасны хоёр талаас нислэг хийх, буух боломжтой, газар ашиглалт сайн.</li> <li>• Байгаль орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөө эрчим багатай, ерөнхийдөө дунд зэргийн эрчимтэй нөлөө үзүүлнэ.</li> <li>• Төслөөс үзүүлэх сөрөг нөлөөнөөс урьдчилан сэргийлэх, үүсэх тохиолдолд бууруулах арга хэмжээг хэрэгжүүлэх боломжтой. Зарим байнгын өөрчлөлт бүхий нөлөөнд дасан зохицно.</li> <li>• Нисэх буудлын одоогийн хүчин чадал 2.5 дахин нэмэгдэж, олон улсын нислэг хүлээн авах боломжтой болно.</li> <li>• Орон нутгийн хөгжлийн төлөвлөлтөнд аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх томоохон зорилтууд бий</li> <li>• Шаардлагатай мэдээллүүд нийгмийн мэдээллийн өргөн сүлжээгээр түгээгдэж байдаг.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Төрийн бодлогын хэрэгжилт удаан</li> <li>• Төслийн хөрөнгө оруулалт, санхүүжилтийн шаардлага өндөр</li> <li>• Нислэгийн үйлчилгээний тарифыг оршин суугчид үнэтэй гэж үзэж байна.</li> <li>• Нисэх буудлын үйл ажиллагаа, байгаль орчны хамгааллын талаархи оршин ойлголт дутмаг</li> <li>• Байгаль орчны талаас үйл ажиллагаанд нь үзүүлэх нөлөө ихтэй.</li> </ul>
Эрсдэл буюу аюул занал	Боломж, нөөц
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Хөндлөнгийн халдлагад өртөмхий</li> <li>• Нислэгт халтай цаг уурын эрсдэлтэй үзэгдлийн давтамж ихсэж байгаа</li> <li>• Шувуунд халтай байх тохиолдол нэг биш бөгөөд үүнд ховор, биологийн олон янз байдлын хувьд үнэ цэнэтэй шувууд өртөх магадлалтай.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Газар ашиглалт сайн, нүүлгэн шилжүүлэх, газар чөлөөлөх шаардлагагүй.</li> <li>• Усны нөөц сайн, өсөн нэмэгдэх эрэлт хэрэгцээг урт хугацаанд хангах боломжтой</li> <li>• Нисэх буудлын хамгаалалтын зохицуулалт сайн, дохиолол тоноглолтой, хамгаалалтын багтай</li> <li>• Ховд аймаг болон баруун бүс нутагт аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх байгаль газар</li> <li>• зүй, түүх дурсгал, ёс заншил, уламжлалт ахуйн асар их нөөц бий.</li> </ul>

## ДӨРӨВ. СӨРӨГ НӨЛӨӨЛЛИЙГ БУУРУУЛАХ АРГА ХЭМЖЭЭ, ЗӨВЛӨМЖ

### 4.1. ӨМНӨХ СУДАЛГАА, ҮНЭЛГЭЭНИЙ ДҮГНЭЛТҮҮД

#### 4.1.1. БОТБУ-ний тайланд өгсөн анхааруулгууд

**Бичиг баримтын бүрдүүлэлт.** "Ховд" нисэх буудлын байгаль орчны багц хуулийг хэрэгжүүлэх шаардлагын хүрээнд хэрэгжүүлэлт хангалтгүй дутуу байгаа дараах зүйлүүдийг цаашид нөхөн бүрдүүлэх нь нисэх буудал орчмын газар, байгаль орчны төлөв байдлын өөрчлөлтийг үнэлэх суурь материал болно.

- Ховд нисэх буудлын өмнөх үеийн БОННУ-ний тайлан (Байгаль орчинд нөлөөлөх байдлын үнэлгээний тухай хуулиар шинэчлэл, өргөтгөл тухайн төсөлд төлөвлөсөн тохиолдолд БОННУ-нд нэмэлт тодотгол хийхэд өмнөх үеийн БОННУ-нд үндэслэнэ.)
- Байгаль орчны менежментийн төлөвлөгөө болон түүний гүйцэтгэлийн тайлангууд (Байгаль орчинд нөлөөлөх байдлын үнэлгээний тухай хуулиар төлөвлөгөөг жил бүр байгаль орчны асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагаар баталгаажуулах ба гүйцэтгэлийн тайланг жил бүрийн 12 сарын 15-ны дотор мөн төрийн захиргааны төв байгууллагад хүргүүлсэн байх шаардлага бий.)
- Нисэх буудлын эзэмшлийн газрын чанар, төлөв байдлын хянан баталгааны тайлан (Газрын тухай хуульд зааснаар 5 жил тутамд 1 удаа газрын чанар, төлөв байдлын хянан баталгааг мэргэжлийн байгууллагаар хийлгэж холбогдох агентлагаар баталгаажуулсан байх);
- Байгаль орчны аудитын тайлан (Байгаль орчныг хамгаалах тухай хуулиар байгаль орчны аудитыг ААНБ 2 жил тутам хийлгэж тайлан гаргуулсан байх);

Салбарын болон ИНЕГ-ын даргын журам, дүрмийн хэрэгжилтийг хангасан байдлыг нотлох баримт бичгүүд нь нисэх буудлын үйл ажиллагааны аюулгүй байдлыг тодорхойлох үндсэн зүйл болно. Үүнд:

- Нисэх буудлын дотоод хяналтын журам (Засгийн газрын 311 дүгээр тогтоолоор баталсан ААНБ-д дотоод хяналтыг мөрдүүлэх тухай журмын хэрэгжилтийг хангуулах);
- Онцгой байдлын ерөнхий газрын даргын 2012 оны 01 дүгээр сарын "Журам батлах тухай" 29 дүгээр тушаалын дагуу Аймгийн онцгой байдлын газраас Галын аюулгүй байдлын дүгнэлтийг гаргуулсан байна /№0016761, 2019 оны 06 сарын 20-ний өдөр 2 жил/.
- Нисэх буудлын үйлчилгээний болон техникийн ус хангамжийн нөөцийн хүрэлцээтэй байдлыг сав газрын захиргааны ус ашиглалтын дүгнэлт, ус ашиглах зөвшөөрөл зэргээр баталгаажуулах шаардлагатай
- Хог хаягдлыг цэвэрлэх, цуглуулах, тээвэрлэх, сэргээн ашиглах, дахин боловсруулахдаа "Хог хаягдлын тухайн хууль"-ийн 10, 14, 15-р бүлэгт заасан заалтуудыг мөрдөх

- Ерөнхий төлөвлөгөөний дагуу орчны тохижилт, ногоон байгууламжийн ажлыг заавал бүрэн гүйцэд хийх;
- Хатуу хог хаягдлын цэгийг битүүмжлэл сайтай байгуулан хог хаягдлыг тогтоосон хугацаанд зайлуулж хэвших;
- Ажлын байрны нөхцөл, эрүүл ахуйн стандарт нь ашиглагдаж буй зориулалт, үйл ажиллагааныхаа хамрах хүрээний хууль эрх зүйн нөхцөлийг хангаж байх;
- Тоосжилтыг бууруулах зорилгоор хуурайшилттай үед зам талбайг тогтмол услаж байх;

**Барилга байгууламжид тавигдах шаардлага.** Ховд нисэх буудлын өргөтгөлөөр аэровокзал, нислэг удирдах цамхаг зэргийг шинээр байгуулахын зэрэгцээ, аэродромын хатуу хучилтыг хүчитгэх, үерийн суваг, шуудуу татах, торон хашааг шинэчлэх зэрэг ажлуудыг хийх ба тэдгээрт дараах шаардлагыг тавина.

Ховд нисэх буудал, гүний худаг нь Ховд хотын ус хангамжийн ордтой давхцалтай гэж БОАЖЯ-ны лавлагаагаар гарсан тул Усны тухай хууль холбогдох журамд нийцүүлсэн арга хэмжээг ИНЕГ, түүний харьяалагдах төрийн захиргааны төв байгууллагаас байгаль орчны асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагад хандах хүсэлт гаргаж бүхэлдээ, эсвэл хэсэгчилсэн давхцалтай эсэхээс хамаарч ямар арга хэмжээ авах чиглэлийг гаргуулан барилгын ажлыг төлөвлөх, гүйцэтгэх шаардлагатай. Барилга байгууламжийг барих, төлөвлөхдөө байгаль орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөөллийг бууруулах талаар авч хэрэгжүүлэх дараах нийтлэг шаардлагыг хангах хэрэгтэй. Үүнд:

- Үер уснаас хамгаалах далан, суваг шуудуу байгуулах ажлыг мэргэжлийн байгууллагаар барилгын зураг төсөлд тусган хэрэгжүүлсэн байх шаардлагатай.
- Төслийн хүрээнд барилга байгууламж баригдах үед барилгажих талбайг хамарсан хөрс хуулалт, газар шорооны ажил хийгдэх учир "Байгаль орчин. Газрын шорооны ажлын үед үржил шимт хөрс хуулалт, хадгалалт" MNS5916:2008 стандартын дагуу шимт хөрсний овоолгыг тусад нь хуулж, хадгалан барилгын ажил дууссаны дараа эвдэрсэн газрын нөхөн сэргээлт, ногоон байгууламжийг байгуулахдаа хуулж бэлтгэсэн шимт хөрсийг ашиглах. Ерөнхий төлөвлөгөөний дагуу тохижилтыг хийж гүйцэтгэх шаардлагатай.
- Төслийн талбайд олон салаа зам гарахаас сэргийлж замын тэмдэг тэмдэглэгээ байрлуулах
- "Ховд" нисэх буудлын шатахууны агуулахын байршил MNS 3042:96 стандартад заасан үзүүлэлтийг хангахгүй байгаа 2 үзүүлэлтийг засаж залруулсан байршилд төлөвлөх.
- Гал түймрийн аюулаас урьдчилан сэргийлж ажиллах, гал унтраах хэрэгслийг болзошгүй цэгт байршуулах

**Үйл ажиллагаа эхлэх үед.** Нисэх буудлын өргөтгөлийг хийж дууссаны дараах үйлчилгээг эхлүүлэхэд хэвийн үйл ажиллагааны явцад байгаль орчны хамгаалах дараах шаардлагыг БОТБОУ-гээр тогтоосон. Үүнд:

- Монгол улсын Засгийн Газрын 2018 оны 116 дугаар тушаалын 1 дүгээр хавсралтаар батлагдсан "Аюултай хог хаягдлыг түр хадгалах, цуглуулах, тээвэрлэх, дахин боловсруулах, устгах болон бүртгэх, тайлагнах журам"-ын дагуу аюултай хог хаягдлыг түр хадгалах байгууламжийг байгуулсан, аюултай

хог хаягдлыг ангилан ялгасан, хог хаягдлын аюулын болон аюултай шинж чанар үзүүлэгч бүрэлдэхүүнийг итгэмжлэгдсэн лабораториор тодорхойлуулсан байх;

- Мөн тогтоолын 2 дугаар хавсралтаар батлагдсан "Аюултай хог хаягдлын жагсаалт"-ын дагуу үүсэх хог хаягдлыг төрөл, кодыг хог хаягдлын кодчилсон жагсаалтын дагуу тогтоосон байх,
- Хатуу хог хаягдлыг эх үүсвэр дээр нь ангилах ялгах боломжтой хогийн савтай байгх, хогийн цэгийг битүүмжлэл сайтай байгуулан хог хаягдлыг тогтоосон хугацаанд зайлуулж хэвших
- Ажлын байрны нөхцөл, эрүүл ахуйн стандарт нь ашиглагдаж буй зориулалт, үйл ажиллагааныхаа хамрах хүрээний хууль эрх зүйн нөхцөлийг хангаж байх.
- Ерөнхий төлөвлөгөөний дагуу орчны тохижилт, ногоон байгууламжийн ажлыг заавал бүрэн гүйцэд хийх
- Нүхэн жорлонгууд нь стандартын шаардлага хангаагүй байгаа тул MNS 5924:2015 Нүхэн жорлон угаадасны нүх. Техникийн шаардлагын дагуу нүхэн жорлонгоо шинээр барих
- Хүчин чадалдаа тохирсон цэвэрлэх байгууламжийн зураг төслийн мэргэжлийн байгууллагаар хийлгэх, цэвэрлэх байгууламжаас цэвэрлэгдэн гарах усны чанар нь MNS 4943:2011 "Хүрээлэн буй орчинд нийлүүлэх цэвэршүүлсэн бохир ус"-ны шаардлагыг бүрэн хангаж байх

**Ногоон технологи ашиглах тухай.** Монгол улсын их хурлын 2014 он 43 дугаар тогтоолоор батлагдсан Ногоон хөгжлийн бодлогын 3.1.2-т "Ногоон барилгын үнэлгээний систем, эрчим хүчний аудит зэрэг ногоон шийдэл, эрчим хүчний хэмнэлттэй, дэвшилтэт технологи, стандартыг нутагшуулан нэвтрүүлж, эдгээрийг дэмжих урамшуулал, хөнгөлөлтийн механизмыг хэрэгжүүлж, барилгын дулааны алдагдлыг 2020 онд 20 хувь, 2030 онд 40 хувиар тус тус бууруулах" гэж заасан бөгөөд тус бодлогод ногоон барилга гэж гэж хүний эрүүл мэнд, хүрээлэн байгаа орчинд сөрөг нөлөөгүй материал ашигласан, дулааны алдагдал хамгийн бага байх хийцтэй, агаарт ялгаруулах хаягдал багатай халаалтын шийдэлтэй, эрчим хүч, нөөцийн хэмнэлт үр ашигтай, хур тунадасны усыг хуримтлуулж ашиглах, хаягдал бохир усаа цэвэрлэж зайлуулах технологи бүхий, тав тухтай орчныг бүрдүүлсэн барилга байгууламжийг хэлнэ гэж тодорхойлсон байна.

Энэхүү нөхцөлийг хангасан дараах технологийг нэвтрүүлэх шаардлагатай юм.

- ✓ Гадаад гудамж талбайн гэрэлтүүлэгт нар, салхины бага чадлын эх үүсвэрээр ажилладаг гэрэлтүүлэг суурилуулах
- ✓ Дулаан алдагдлыг бууруулах технологийг судлан барилга, байгууламжид нэвтрүүлэн дулаан алдагдлыг 20-30% хүртэл бууруулах
- ✓ Хог хаягдлыг дахин ангилан ялгаж нийлүүлэх
- ✓ Эрчим хүчний хэмнэлттэй халаагуур ашиглах
- ✓ Сантехникийн тоноглолыг ус хэмнэгчтэй төхөөрөмжүүдээр төлөвлөх

#### 4.1.2. БОЕУ-ний дүгнэлтээр өгсөн анхааруулгууд

Тус нисэх буудлын ерөнхий үнэлгээний дүгнэлтийг БОАЖЯамны холбогдох мэргэжилтэн 2019 оны 11 сарын 14-ны өдөр гаргаж 13/8056 тоот албан бичгээр төсөл хэрэгжүүлэгчид хүргүүлсэн ба төслийн ерөнхий үнэлгээний гүйцэтгэлээр уг төсөлд шинээр батлагдсан аргачлалын дагуу Байгаль орчны нөлөөллийн нарийвчилсан үнэлгээ хийлгэх шаардлагатай гэж үзээд дараах асуудлуудыг онцгойлон анхаарахыг чухалчилсан байна. Ерөнхий үнэлгээний дүгнэлтэнд заасан онцгойлон анхаарах асуудлуудыг БОННУ-ний тайланд дараах байдлаар авч үзсэн болно.

#### Хүснэгт 4.1. Ерөнхий үнэлгээний дүгнэлтийг шаардлагуудыг авч үзсэн байдал

№	Ерөнхий үнэлгээний дүгнэлтийн шаардлагууд	БОННУ-нд авч үзсэн байдал
1	Нарийвчилсан үнэлгээний тайланд төсөл хэрэгжих нутаг дэвсгэрийн захиргаа, иргэдийн нийтийн хурлын санал, дүгнэлтийг авч, хурлын тэмдэглэлийг тайланд хавсаргах	Ховд аймгийн Жаргалант сумын Бугат, Буянт сумын Наран хайрхан багийн ИНХ-ыг хуралдуулж холбогдох материалыг тайланд эхээр нь хавсаргасан ба хурлаас гарсан саналуудыг тайлангийн 3.3-р бүлэгт авч үзээд дүн шинжилгээ хийсэн.
2	Газрын байршил нь "Хөдөлмөр аюулгүй байдал. Үйлдвэрлэлийн эрүүл ахуй. Эрүүл ахуйн хамгаалалтын бүсийн хэмжээ, ерөнхий шаардлага" MNS 5105:2001 стандарт нийцэж байгаа эсэх талаар мэргэжлийн дүгнэлт гаргах	<ul style="list-style-type: none"> <li>Нисэх буудлын эзэмшлийн талбайн байршил, түүнээс үүсэх сөрөг нөлөөллийг 3.2.2. дэд бүлэгт</li> <li>Шатахууны агуулахын байршил, түүнээс үүсэх нөлөөллийг 6 дугаар бүлэг буюу Шатахууны агуулахаас үүсэх сөрөг нөлөө, үнэлгээ бүлэгт дэлгэрэнгүй авч үзсэн.</li> </ul>
3	Судалгааны явцад тухайн орчны төлөв байдлыг бүрэн тодорхойлохуйц агаар, хөрс, ус ургамалан нөмрөгийн хэмжилт, шаардлагатай дээж, сорьцод хаяг шошго нааж, судалгаа, хэмжилт, дээжлэлтийн үйл явцыг фото болон бичлэгээр баталгаажуулан холбогдох лабораториудад /магадлан итгэмжлэгдсэн/ хүргүүлэн шинжлүүлж хариуг БОННУ- ний тайланд хавсаргах	БОННУ-ний тайланг төслийн БОТБУ-ний судалгаанд үндэслэн боловсруулсан бөгөөд төлөв байдлын үнэлгээгээр тогтоосон лавлах болон батлах материалууд нь 2019 оны 7-8 сард хийж гүйцэтгэгдсэн болно.
4	Төслийн үйл ажиллагаанаас байгаль орчинд учруулах нөлөөллийг нарийвчилсан үнэлгээний хүрээнд нэг бүрчлэн тодорхойлох	БОННУ-г байгаль орчны бүрдэл хэсэгт бүрээр тодорхойлж тайлангийн 3 дугаар бүлэгт өгүүлсэн.
5	Байгаль орчны менежментийн төлөвлөгөө /Байгаль орчны хамгаалах төлөвлөгөө, орчны хяналт-шинжилгээний хөтөлбөрт/-г боловсруулж, түүнийг хэрэгжүүлэхэд шаардагдах, хөрөнгө, зардлыг эхний 5 жилээр тооцож ирүүлэх	Ховд нисэх буудлын БОМТ-г 2020-2024 онд нийт 94.018 сая төгрөгний зардлаар хэрэгжүүлэхээр төлөвлөв.
6	Үйл ажиллагааны явцад баримтлах хөдөлмөр хамгаалал, галын аюулгүй ажиллагааны зааварчилгааг боловсруулах, ажиллагсдын эрүүл мэнд, ажлын байрны хөдөлмөр эрүүл ахуйн дүгнэлтийг эрх бүхий байгууллагаар гаргуулах, тайланд дээрх арга хэмжээг талаар зөвлөмж боловсруулж тусгах	<ul style="list-style-type: none"> <li>Тайлангийн 4 дүгээр бүлэгт байгаль орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөөг бууруулах, арилгах талаар</li> <li>Тайлангийн 6 дугаар бүлэгт осол эрсдэлээс хамгаалах тухай зөвлөмжүүдийг өгөхийн зэрэгцээ</li> <li>БОМТ-нд тэдгээрийг хэрэгжүүлэх арга замууд, холбогдох зардал, хариуцах албан тушаалтнуудыг зааж, баримтлах стандарт, хуулиудыг зааж өгсөн болно.</li> </ul>
7	Үйл ажиллагааны явцад гарах ахуйн болон үйлдвэрлэлийн хог хаягдал болон ашиглагдахгүй болсон, элэгдэж эвдэрсэн тоног төхөөрөмж, сэлбэг хэрэгслүүд, шатах тослох материалаас гарах тусгай ангиллын хог хаягдлыг хүний эрүүл мэнд, байгаль орчинд халгүй аргаар цуглуулах, ангилах ялгах, дахин ашиглах, устгах, зайлуулах аргыг нарийвчлан тооцох	Төслийн үйл ажиллагаанаас гарах хог хаягдлын асуудлыг тайлангийн бүх бүлэгт холбогдох асуудлуудаар нь авч үзсэн бөгөөд БОМТ-нд хог хаягдлыг түр хадгалах, эрх бүхий этгээдэд шилжүүлэхэд гарах зардлыг 4,250.0 мян/төгрөгөөр тооцож өгсөн болно.



8	Төслийн үйл ажиллагаанаас агаар орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөөллийг бууруулах, агаарт бохирдуулах бодис хаяхгүй байх талаар холбогдох арга хэмжээ авч ажиллах талаар нарийвчилсан үнэлгээний тайланд тодорхой зөвлөж оруулах;	Агаарт үзүүлэх сөрөг нөлөөг бууруулах зөвлөмжийг: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Тоосонцорыг бууруулах</li> <li>• Хүхэрлэг хийг бууруулах</li> <li>• Дуу шуугианыг бууруулах</li> <li>• Хөндлөнгийн хяналт хийх чиглэлүүдээр өгсөн болно</li> </ul>
9	Төсөлд ашиглагдах химийн бодист эрсдэлийн үнэлгээ хийж, сөрөг нөлөөллийг бууруулах, арилгах, урьдчилан сэргийлэх болон бусад асуудлыг шийдвэрлэх менежментийн төлөвлөгөө боловсруулах	Төслийн эрсдэлийн хүрээнд шатахууны агуулахын үйл ажиллагаанаас үүсэх сөрөг нөлөө, эрсдэлийг тусгайлан үнэлсэн болно.
10	Төсөл хэрэгжих орчны болзошгүй байгалийн гамшиг, ослын талаар судалгааг хийж, тухай аюулаас урьдчилан сэргийлэх талаар зөвлөмж боловсруулах	Төслийн эрсдэлийн үнэлгээг тайлангийн 5 дугаар бүлэгт дэлгэрэнгүй өгүүлж эрсдэлээс хамгаалах зөвлөмжүүдийг олон улсын туршлагад үндэслэн боловсруулсан.
11	Байгаль орчны төлөв байдлын үнэлгээгээр тогтоогдсон тухайн орчны байгалийн нөөцөд төслийн үйл ажиллагаанаас шууд болон шууд бусаар нөлөөлөх сөрөг нөлөөллийг нарийвчлан тогтоож, Байгаль орчны менежментийн төлөвлөгөөг 5 жилээр боловсруулж, байгаль орчныг хамгаалах, аливаа бохирдлыг бууруулах, нөхөн сэргээх үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэх хугацаа шаардагдах зардлыг нарийвчлан боловсруулах	Төслийн үйл ажиллагаанаас гарах хог хаягдлын асуудлыг тайлангийн бүх бүлэгт холбогдох асуудлуудаар нь авч үзсэн бөгөөд БОМТ-нд хог хаягдлыг түр хадгалах, эрх бүхий этгээдэд шилжүүлэхэд гарах зардлыг 4,250.0 мянган төгрөгөөр тооцож өгсөн болно.
12	Үйл ажиллагааны явцад гарах ахуйн болон бусад хог хаягдал болон ашиглагдаж байгаа тоног төхөөрөмж, шатах тослох материалаас гарах тусгай ангиллын хог хаягдлыг хүний эрүүл мэнд, байгаль орчинд халгүй аргаар цуглуулах, ангилан ялгах, дахин ашиглах, устгах, зайлуулах аргыг нарийвчлан тооцож, төслийн үйл ажиллагааны салшгүй нэг хэсэг болгон хог хаягдлыг байгаль орчинд сөрөг нөлөөлөлгүйгээр устгах, зайлуулах талаар судалгааг хийж, зөвлөмж боловсруулах	Нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас үүсэх хог хаягдлыг эх үүсвэр дээр нь ангилан түр хугацаагаар хадгалж байгаад тээвэрлэлтийн нөөцөд хүрмэгц эрх бүхий этгээдэд шилжүүлэх тухай зөвлөмжийг тайланд тусгасан.
13	Төсөлд ашиглах химийн бодисын эрсдэлийн үнэлгээг хийх, зөвлөмжийг боловсруулах; Төсөлд ашиглагдаж буй тоног төхөөрөмжийн аюулгүй ажиллагаа, ажлын байрны эрүүл ахуй, хөдөлмөр хамгааллын улмаас хүний эрүүл мэндэд сөргөөр нөлөөлөхөөс урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээний талаарх зөвлөмж боловсруулж тайланд тусгах	Төслийн эрсдэлийн үнэлгээг тайлангийн 5 дугаар бүлэгт дэлгэрэнгүй өгүүлж эрсдэлээс хамгаалах зөвлөмжүүдийг олон улсын туршлагад үндэслэн боловсруулсан.

## 4.2. БАЙГАЛЬ ОРЧНЫ БҮРДЭЛ ХЭСГҮҮДЭД ҮЗҮҮЛСЭН НӨЛӨӨГ БУУРУУЛАХ

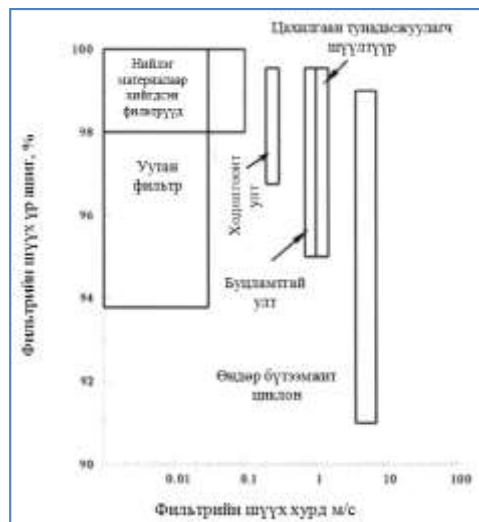
### 4.2.1. Агаар орчныг бохирдуулах хэмжээг багасгах арга хэмжээний зөвлөмж

Нисэх буудлын агаар бохирдуулах гол эх үүсвэр нь цогцолборын усан халаалтын зуух бөгөөд голлох агаар бохирдуулах бодисууд нь тоос тоосонцор, хүхэрлэг хий байна. Одоо ашиглагдаж байгаа усан халаалтын зуухнууд нь хэт хуучирсан, ашигт үйлийн коэффициент багатай, утаа шүүх ямар нэг систем суурилагдаагүй тул цаашид үе шаттайгаар шинэчлэлт хийх шаардлагатайг болсныг харуулж байна. Эдгээр зуухнуудыг цаашид үргэлжлүүлэн ашиглах тохиолдолд бохирдлын ялгарлыг бууруулах дараах арга хэмжээнүүдээс авч хэрэгжүүлэх шаардлагатай.

**Хаягдал утааны тоосонцрыг бууруулах.**

Хаягдал утаанаас тоос тоосонцрыг шүүх хэдэн арга байдаг ба Зураг 5.1-д хураангуйлан үзүүлэв. Тоосонцрыг шүүх технологи нь утааны хийн зарцуулалтаас ихээхэн хамаардаг тул станцын хүчин чадалд тохирсон технологийг сонгох нь чухал юм. Тус станц нь хуурай циклон шүүлтүүрийг ашиглаж байгаа ба шүүлтүүрийн үр ашгийг бууруулахгүйн тул засвар үйлчилгээг сайтар хийж байх шаардлагатай.

**Зураг 5.1. Утаа шүүгч технологиуд ба тэдгээрийн үр ашиг**



**Хаягдал утааны хүхэрлэг хийг бууруулах.** Хаягдал утаанаас хүхэрлэг хийг ялгах 3 арга ашиглагдаж байна. Эдгээр аргууд нь кальцийн болон натрийн шүлтийн урвалжуудаар хүхэрлэг хийг цэвэрлэхэд үндэслэдэг ба өөр өөрийн давуу болон сул талуудтай бөгөөд суурилагдсан хүчин чадлаас хамааруулан сонгон ашигладаг. Урвалжийг зориулалтын шүршигч цамхаг эсвэл утааны хийн сувагт шууд оруулж өгөх ба хүхэрлэг хийтэй урвалд орсны дараа хатуу хэлбэртэй гипс эсвэл натрийн сульфатыг үүсгэдэг. Үүссэн хатуу хаягдлыг хаягдал зайлуулах системээр дамжуулан хаях эсвэл барилгын материал болгон ашигладаг.

Нойтон скруберын систем ашиглах үед шүршигч цамхагт шингээгч уусмалыг шүрших байдлаар оруулж өгдөг. Шингээгч материалаар шохойн чулуу болон шохойг ашигладаг. Шохойн чулууг ашиг ашигласан үед хүхэрлэг хийг цэвэрлэх үр ашиг ойролцоогоор 90% байдаг харин шохой ашигласан үед үр ашиг 95% хүртэл нэмэгддэг ч ашиглалтын зардал нэмэгддэг. Энэ системийг ашиглах үед их хэмжээний шохойн чулуу эсвэл шохойг тээвэрлэх хадгалах, шингээгч уусмалыг бэлтгэх зэрэг зардлууд нэмэгддэг тул бага хүчин чадалтай төсөлд тохиромжгүй байдаг.

Хагас хуурай системүүдийн хувьд нойтон скруберын системтэй адил маш өндөр агууламжтай шингээгч уусмалыг шүршиж өгдөг. Шингээгч уусмал халуун утааны хийтэй холилдож чийгээ алдсанаар хатуу бүхэл хэсгүүд үүсэх ба тоос шүүгч системээр шүүгддэг. Энэ системд ихэвчлэн шохойг ашигладаг ба шохойн чулууг бодвол шингээх үр ашиг өндөр натрийн урвалжуудыг бодвол өртөг багатай байдаг. Энэ системийн дутагдалтай тал нь ажиллагааны нөхцөл нарийн байхыг шаарддаг ба хүхэрлэг хийн агууламж өндөр байх үед цэвэрлэгээний үр ашиг буурдаг. Хагас хуурай системүүдийн нь нойтон системийг бодвол цэвэрлэгээний үр ашиг бага 80-90% байдаг.

Хуурай систем ашиглах үед шингээгч нунтгийг галын хотолруу шууд хийж өгөх ба эцсийн хаягдлыг тоос шүүгч системээр бариулдаг. Хүхэрлэг хийг шингээх үр ашгийг нэмэгдүүлэхийн тулд утааны хийрүү ус шүршиж өгдөг. Хуурай системийг ашиглах үед шингээгч материалаар кальцийн болон натрийн шүлтийн урвалжуудыг ашигладаг. Энэхүү систем нь бусад системүүдтэй харьцуулахад капиталын зардал болон усны зарцуулалт хамгийн бага байдаг. Гэхдээ цэвэрлэгээний үр ашиг бага буюу кальцийн урвалж ашигласан үед 50-60%, натрийн урвалж ашигласан үед 80% орчим байдаг.

**Дуу шуугианыг бууруулах.** Агаарын хөлгөөс гадна нисэх буудалд ашиглагдаж буй машин тоног төхөөрөмжүүд, цахилгаан генератор зэрэг нь дуу чимээ үүсгэгч эх үүсвэр болно. Нисэх буудлын хэмжээнд нэгдсэн шуугианы түвшинг бүрэн тодорхойлоход төвөгтэй байгаа ба ажлын байрны хөдөлмөр аюулгүй ажиллагааны заавар, холбогдох стандартыг сайтар мөрдөж ажиллагсдыг шуугианаас хамгаалах хэрэгслээр хангах, нисэх буудлын орчны бүс дэх шуугианы хяналт шинжилгээг байнга хийн гадаад орчны стандарттай нийцэж байгаа эсэхийг тогтоон шаардлагатай тохиолдолд хаалт хашилт барих, дуу чимээ ихээр үүсгэгч зарим тоног төхөөрөмжүүдийг битүүмжлэх зэргээр шуугианы нөлөөллийг бууруулна.

Агаарын хөлгөөс үүдэлтэй дуу чимээг бууруулах нь нэлээд төвөгтэй тул орон нутгийн зэрлэг ан амьтдын тархалт нутагшилд ямар нэг нөлөөлөл үзүүлдэг эсэхийг судалж шаардлагатай тохиолдолд нислэг үйлдэхийг хориглосон бүсүүдийг тогтоох хэрэгтэй. Шөнийн цаг(23-07 цаг)-аар нислэг үйлдэгдэх бол алв болох 13 чиглэлээр онгоц бууж, 31 чиглэлээр хөөрөх нь сумын суурьшлын бүс дэх шуугианы нөлөөллийг бууруулна.

**Хөндлөнгийн хяналт.** Байгаль орчныг хамгаалах тухай хуульд заасны дагуу уурын зуухны үйл ажиллагаанд байгаль орчны аудитыг 2 жил тутам хийлгэж байх.

#### 4.2.2. Газарт үзүүлэх сөрөг нөлөөг бууруулах

Нисэх буудлын өргөтгөлийн үйл ажиллагаагаар хийгдэх барилга, бүтээн байгуулалт, сэргээн засварлах ажиллагаа нь газарт зохих хэмжээний сөрөг нөлөөлөл үзүүлэх боловч энэ нь бүтээн байгуулалтын дараа үүсгэсэн өөрчлөлтөө байнга хадгалж үлдэнэ. Тиймээс:

- “Иргэний исэхийн аюулгүй байдлын хөтөлбөр”-т заасны дагуу нисэх буудал нь “Хориотой, хамгаалагдсан болон нийтийн эзэмшлийн бүсийг тогтоосон бүдүүвч зургийг нисэх буудлын аюулгүй байдлын хөтөлбөрт хавсаргах” шаардлагатай ба уг бүдүүвч зургийн БОННУ-ний судалгааны багт гаргаж өгч байх хэрэгтэй. Тус баримт бичиг дутуу байснаас БОННУ-ний хүрээнд төслийн газар ашиглалттай холбоотой үнэлгээ дутмаг хийгдсэн байх магадлалтай бөгөөд энэ нь газрын маргаанаас урьдчилан сэргийлэх чиглэлийн зөвлөмжийг гаргаж өгөхөд тусгалаа олох байсан юм. Иймд төсөл хэрэгжүүлэгч хөтөлбөрийн дагуу хийсэн бүдүүвч зургаа гаргаж түүндээ үндэслэн нисэх буудлын орчны газар ашиглалтын орон нутгийн төлөвлөгөөнд тусгуулах бодлогоо нэн даруй боловсруулан орон нутагт асуудлаа тавьж ажиллах шаардлагатай гэж үзэж байна. Эс тэгвээс харилцан үл ойлголцлын үр дүнд олгогдсон газрын маргаан үүсэх магадлалтай бөгөөд үүний үр дүнд газар чөлөөлөлт хийж, төсөл хэрэгжүүлэгчийн зүгээс нөхөн төлбөр төлөх байдалд хүрч болзошгүй.
- Олон улсын судалгаагаар нисэх буудлын орчинд мал, амьтан цуглах нөхцөлийг багасгах чиглэлд анхааран ажиллаж байна. Ховд нисэх буудлын хамгааллын бүсэд одоогийн байдлаар иргэний зориулалтаар олгогдсон газрууд байгаа бөгөөд тэдгээрийн нөлөөллийн үнэлгээний бүлэгт цаашдаа нисэх буудлын аэродромыг тэлэх, өргөтгөх үйл ажиллагааг төвөгтэй болгож, улмаар газрын маргаан үүсгэх шалтгаан болох тухай өгүүлсэн байна. Эдгээр өрхүүдийг малтай байх, хог хаягдлаа удаан хугацаагаар хадгалах байдалд нь тодорхой хяналт тавьж, ямар учраас ийм хязгаарлалт хийж байгаагаа сайтар талбайрлан

таниулах хэрэгтэйгээс гадна орон нутгийн захиргаанд нисэх буудлын онцгой, тусгай, ойртолтын дэд бүсүүдэд газар олгохгүй байх тухай мэдэгдэл, мэдээллийг хүргүүлэх, нэгэт олгосон газрыг аажмаар чөлөөлөх тухай асуудлыг тавьж ажиллах шаардлагатай.

- Төсөл хэрэгжүүлэгч нь газар эзэмших, ашиглах тусгай зөвшөөрөл, түүнийг олгосон шийдвэрийг нотолсон баримт бичгийг мөн БОННУ-ний судалгааны багт хуулбарлаж өгч байх шаардлагатай. Судалгааны баг энэхүү баримт бичгийг нийлүүлээгүй бөгөөд эндээс аливаа баримт бичгийг хуулийн дагуу бүрдүүлэх, эрх бүхий этгээдийн шаардлагаар үзүүлэх, шаардлагатай тохиолдолд хуулбарыг гаргаж өгч байх үүргийг төсөл хэрэгжүүлэгч хангалтгүй хийж байна. Учир нь энэхүү баримт бичгийн хуулбар нь хөтөлбөрийн дагуу хийх дээрх бүдүүвч зургийн хамт БОННУ-ний тайланд хавсаргах бөгөөд тайланг БОАЖЯамны мэргэжлийн зөвлөлд хэлэлцүүлэхэд танилцуулагдах үндсэн баримт бичиг болж түүнд нь газар зохион байгуулагчийн зүгээс тайлантай уялдуулан хяналт тавьж байдаг юм.
- Ашиглалт, эзэмшлийн талбайд өөрчлөлт орох нөхцөл байгааг харгалзан үзэж "Газрын төлөв байдал, чанарын хянан баталгаа"-г өөрийн эзэмшлийн газарт хийлгэж эрх бүхий байгууллагаар баталгаажсан дүгнэлт гаргуулж байх шаардлагатай бөгөөд цаашид "Газрын тухай" хуульд заасны дагуу 5 жил тутам "Газрын төлөв байдал, чанарын хянан баталгаа" хийлгэж дүгнэлт гаргуулж байх.
- Барилга бүтээн байгуулалт, үерийн суваг шуудуу татах зэрэг хөрс хуулалттай ажилд бүтээн ажлыг батлагдсан зураг төслийн хүрээнд хийж, илүүц газар эвдэхгүй байхад анхаарах хэрэгтэй.
- Аэродромын хатуу хучилтыг хүчитгэх, хуучин барилга байгууламжийн зориулалтыг өөрчлөх, торон хашааг шинэчлэх зэрэгт газар тахлагдах тул барилгын материалыг эмх цэгцтэй хурааж, түр ашиглаж байгаа газрын талхлагдлыг бууруулахад хамгаалалтын зон татах хэрэгтэй.
- Газарт орсон өөрчлөлт нь байнгын ашиглалттай барилга байгууламжтай холбоотой байх нь дасан үйл явцыг хурдасгах сайн талтай байх учраас бүтээн байгуулалт, шинэчлэлийн дараах хэвийн ажиллагааг хангахын тулд орчныг аль болох богино хугацаанд хэвийн байдалд оруулах хэрэгтэй. Үүний тулд:
  - Газрын хэлбэр дүрсийн тэгшилж, зөв хэлбэршүүлэх
  - Барилгажилт болон барилга байгууламжийн шинэчлэлийн үед үүссэн хог хаягдлыг тухай бүр зайлуулж байх
  - Газар, талбай ашиглалтын бүсүүдийг нэн даруй зохион байгуулан тэмдэгжүүлэх
  - Автозам, авто зогсоол зэргийн хязгаарыг заах, хэтрүүлэн ашиглах нөхцлийг хаах

#### **4.2.3. Усан орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөөг бууруулах зөвлөмж**

Төсөл хэрэгжүүлэгч гадаргын болон газрын доорх усанд үзүүлж болох нөлөөллүүдийг бууруулахад дараах арга хэмжээг авч хэрэгжүүлж байвал зохино. Үүнд:

- Хур тунадасны хэмжээ, эрчимшил, үргэлжлэх хугацаа зэргийг нарийвчлан тооцсон үр дүнгээс үерийн урсацын хамгийн их хэмжээг тооцон нисэх буудлын

өргөтгөлийн ажлын үед талбайд үерээс хамгаалах далан шуудууг мэргэжлийн байгууллагаар зураг төсөл хийлгэн байгуулах шаардлагатай.

- Унд ахуйн болон үйлчилгээний хэрэглээнд ашиглах усыг аривлан хэмнэх буюу эргүүлэн ашиглах боломжыг бүрдүүлэх замаар усны нөөцийг хамгаалах боломжтой.
- Ундны усны эх үүсвэрт тогтмол хими-бактерологийн шинжилгээ хийлгэж шаардлага хангаж байгаа эсэхийг тогтмол хянаж байх
- Үйлчилгээний болон ахуйн хаягдал усаар гадаргын болон газрын доорх усны нөөцийг бохирдуулахгүй байх арга хэмжээг авч ажиллах
- Шингэн хаягдал хөрс болон гүний усыг бохирдуулж байгаа эсэхийг шалгаж биологийн болон химийн шинжилгээ хийлгэх хэрэгтэй.
- "Ус бохируулсаны төлбөрийн тухай" хуульд орсоньг анхааран судалж, бохир усанд тавих шаардлагыг хуулийн хүрээнд судалж, хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлж ажиллах шаардлагатай бөгөөд хууль журмыг мөдөөгүйгээс үүсэх нөхөн төлбөр төлөх төлж болзошгүй нөхцөлүүд бүрдэж байгааг анхаарах

Ус ашиглалтын хүрээнд төсөл хэрэгжүүлэгч Байгаль орчин, ногоон хөгжил, аялал жуулчлалын сайд, Барилга хот байгуулалын сайдын 2015 оны А-230 оны А-230/127 дугаар хамтарсан тушаал, "Монгол Улсын стандарт MNS 4586:98 Усан орчны чанарын үзүүлэлт. Ерөнхий шаардлага", "Ус бохирдуулсны төлбөрийн тухай" Монгол Улсын хууль, "Олон Улсын стандарт ISO 5667-1 Water quality, Sampling" (Guidance on the design of sampling programmes and sampling techniques), "Олон Улсын стандарт ISO 5667-3 20012/11/15 Water quality Sampling" (Part3 Preservation and handling of water samples), "Олон Улсын стандарт ISO 14403-2 2012/7/15 Water quality Determination of total cyanide and free cyanide using flow analysis" (FIA and CFA), Part2 Method using continuous flow analysis (CFA), "Монгол Улсын стандарт MNS4943:2015 Бохир ус.", "Монгол Улсын стандарт MNS 900:2018 Хүрээлэн буй орчин. Эрүүл мэндийг хамгаалах. Аюулгүйн байдал. Ундны ус. Эрүүл ахуйн шаардлага. Чанар, аюулгүй байдлын үнэлгээ" зэргийг мөрдөх шаардлагатай.

Байгаль орчны нөлөөллийн нарийвчилсан үнэлгээний хүрээнд усны боломжит нөөцийн дүгнэлтийг гаргуулахаар Монгол ус ТӨААТГ-д хандахад Ховд нисэх буудлын төслийн талбай, гүний худаг нь аймгийн төвийн усан хангамжийн эх үүсвэр ордтой давхцалтай тул усны боломжит нөөцийн дүгнэлт гаргах боломжгүй гэж үзсэн. Иймд төсөл хэрэгжүүлэгч байгууллагын зүгээс Усны тухай хууль, Засгийн газрын 2014 оны 12 дугаар тогтоол, Байгаль орчин, ногоон хөгжил, аялал жуулчлалын сайд, Барилга, хот байгуулалтын сайдын 2015 оны А-230/127 дугаар хамтарсан тушаалын хавсралтаар батлагдсан УСНЫ САН БҮХИЙ ГАЗАР, УСНЫ ЭХ ҮҮСВЭРИЙН ОНЦГОЙ БОЛОН ЭНГИЙН ХАМГААЛАЛТЫН, ЭРҮҮЛ АХУЙН БҮСИЙН ДЭГЛЭМИЙГ МӨРДӨХ ЖУРАМ-д нийцүүлсэн арга хэмжээ авахыг холбогдох дээд шатны төрийн захиргааны төв байгууллага болох Зам, тээврийн хөгжлийн яаманд уламжлан шийдвэрлэх шаардлагатай гэж үзэж байна.

#### **4.2.4. Хөрсөнд үзүүлэх сөрөг нөлөөг бууруулах**

Төслийн үйл ажиллагаанаас хөрсөнд үзүүлэх сөрөг нөлөө нь хэсэгчилсэн газруудад хөрс хуулах, талхлах байдлаар илрэх ба нөлөөллийн эрчим маш багаас бага тул сөрөг нөлөөг бууруулах боломжтой. Хөрсөнд үзүүлэх сөрөг нөлөөг бууруулах үйл ажиллагаа



нь газарт үзүүлэх нөлөөг бууруулах арга хэмжээтэй салшгүй холбоотой байх бөгөөд хөрс хуулалттай холбоотой үүсэх сөрөг нөлөөллөөс бууруулах арга хэмжээг зөвлөмж болгон өгж байна. Үүнд:

- Барилгын бүтээн байгуулалт, зам талбайн хэсэгчилсэн засвар, үерийн суваг татах үйл ажиллагааны үед хөрс хуулагдах бөгөөд бүс нутгийн хөрсний хэв шинжийн нөхцөлд тохируулан шимт хөрсийг 15-20 см зузаанаар авч нөөцлөх хэрэгтэй.
- "Байгаль орчин. Газрын шорооны ажлын үед үржил шимт хөрс хуулалт, хадгалалт" MNS5916:2008 стандартын дагуу хуулж авсан шимт хөрсийг бүтээн байгуулалтын дараах ногоон байгууламж байгуулахад ашиглах бөгөөд шимт хөрсийг дэвсэх шаардлагатай газруудад хүрэлцэх хэмжээгээр тараан тэгшилж дэвсэнэ.
- Шимт хөрсний нөөцийг ногоон бүс байгуулах хүртэл түр хугацаанд шимт хөрсийг "Байгаль орчин. Газрын шорооны ажлын үед үржил шимт хөрс хуулалт, хадгалалт" MNS5916:2008 стандартын дагуу хадгална.
- Шимт хөрсийг хуулах, хадгалах, хамгаалах, ашиглах холбоотой дэс үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэх тухай БОМТ-нд тодорхой тусгах тул түүнийг дагаж мөрдөнө.
- Хогийн цэг, энгийн нүхэн жорлон орчимд үүсэх хөрсний бохирдлыг байнга хянаж, мониторинг хийж байх ба мониторингийн үр дүнгээр хамгааллын арга хэмжээг хэрэгжүүлнэ.
- Хөрсний бохирдол үүсэхээс урьдчилан сэргийлж аюулгүй ажиллагааны дүрэм журмыг мөрдөж ажиллах шаардлагатай бөгөөд бохирдол үүссэн тухай бүр бохирдсон хөрсийг аль болох хурдан хугацаанд хусаж цэвэрлэн зайлуулж, саармагжуулах шаардлагатай.
- Хяналт мониторингийн үр дүнгээр хэрэгжүүлэх хөрсийг бохиролдоос хамгаалах арга хэмжээг тухайн үүссэн нөхцөл байдалтай уялдуулан жил бүрийн БОМТ-нд тусгаж байвал зохино.

#### **4.2.5. Ургамалд үзүүлэх сөрөг нөлөөг бууруулах**

Төслийн бүтээн байгуулалтын үед эвдэрч, тахлагдсан газарт ургамал устгах, тахлагдах нөлөөтэйгөөс гадна нисэх буудлын өргөтгөлийн дараа ногоон бүсийг шинэчлэн зохион байгуулах шаардлагатай болох тул дараах арга хэмжээг хэрэгжүүлэх шаардлагатай. Үүнд:

- Ургамалд үзүүлэх нөлөөллийн цар хүрээ газар, хөрсөнд үзүүлэх нөлөөллийн цар хүрээтэй шууд хамааралтай байх тул газар, хөрсний талхлагдалыг хянах хяналтыг хэрэгжүүлэх
- Нисэх буудлын нислэгийн хамгаалалтын зурваст байх өвслөг ургамлын зүйлийн бүрэлдэхүүнд тохиргоо хийж улалж, жижиг дэгнүүлт үет ургамлыг үлдээн олон наст навчит ургамлыг цөөлөх хэрэгтэй. Энэ арга хэмжээг жил бүр хэрэгжүүлснээр аажимдаа хориглолтын зурвас дахь ургамлан нөмрөгийг хадах намсгах шаардлагагүй болно. Энэ талаар БОМТ-нд дэлгэрэнгүй тусгах тул тус төлөвлөгөөг мөрдөж ажиллах хэрэгтэй.
- Нисэх буудлын өргөтгөлийн бүтээн байгуулалтын дараа барилга байгууламж, нийтийн эзэмшлийн талбайн ногоон бүсийн шинээр тохижуулахдаа орчны

дизайн төлөвлөлт гаргасны үндсэн дээр хийх шаардлагатай. Энэ талаар мэргэжлийн байгууллагад хандаж болох бөгөөд ногоон бүсэд мод, модлог ургамал байршуулах нөхцөлд "Барилга байгууламж, инженерийн шугам сүлжээг төлөвлөхөд ногоон байгууламжийн ойртох зай хэмжээ" MNS 5973:2009 стандартыг баримтлах хэрэгтэй.

#### 4.2.6. Амьтны аймагт үзүүлэх сөрөг нөлөөллийг бууруулах, арилгах

Шувуу, хөхтөн амьтан агаарын хөлөгтэй мөргөлдөх эрсдэлийг бууруулах, нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас амьтны аймагт үзүүлэх нөлөөллийг бага байлгах үүднээс дараах арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэх хэрэгтэй. Үүнд:

- Нисэх буудал орчмын амьтдын тоо толгой, байршил, шилжилт хөдөлгөөн, тэдгээрийн төрөл зүйл устах болон амьдралынх нь хэвийн үйл ажиллагаа алдагдаж буй эсэхэд мониторинг судалгаа хийх, хамгаалах төлөвлөгөө боловсруулах, хариу арга хэмжээ авах.
- Тухайн бүс нутгийн биологийн олон янз байдлын мониторинг судалгаа, хамгаалалд орон нутгийн захиргаа, байгаль орчны хэлтэс, мэргэжилтэн, байгаль хамгаалагч, эрдэмтэн судлаачидтай хамтран ажиллах.
- Нисэх буудлын доторх болон гаднах дэд бүтэц буюу өндөр хүчдэлийн шугамд мониторинг судалгаа хийх, мэргэжлийн судлаачдаас зөвлөгөө авч хамгаалах шийдлийг олох.
- Хог хаягдлыг зориулалтын хогийн цэгт, шингэн хаягдлыг ил задгай хаяхгүй зөвхөн бохирын цооногт зайлуулж амьтны бэлчээр, усанд ордог булаг шандын ойролцоо газар хаяхаас зайлсхийх, шувуу цугларахаас сэргийлж, нисэх буудлын хог хаягдлын цэгийг битүүмжлэх, богино хугацаанд эрх бүхий этгээдэд шилжүүлэн зайлуулж байх,
- Хөрс болон усан орчинд химийн бодис, тослох материал алдагдсан тохиолдолд тухайн бодисыг цаашид тархахаас нь сэргийлж, шингээн авах шаардлагатай. Ямар бодис алдагдсанаас шалтгаалан шингээж авах материалын нэр төрөл өөрчлөгдөх ба голдуу шингээгч инерт, саармаг материал, элс, шороо зэрэг материалуудыг ашиглах.
- Идлэг шонхор, шилийн сар, начин шонхор, хээрийн бүргэд зэрэг эрсдэл өндөртэй махчин шувуудын агаарын хөлөгтэй мөргөлдөх аюулыг бууруулах үүднээс чичүүл, огодой, үлийн цагаан оготно зэрэг мэрэгчдийн тоо толгойг бууруулах арга хэмжээг аэродромын талбай болон 5-10 км радиуст авч хэрэгжүүлэх.
- Аэродромын талбай болон нисэх буудлын талбай орчимд жижиг мэрэгчдийн нягтшлыг багасгах зорилгоор сургасан махчин шувуу, нохой ашиглах, ялангуяа гэрийн муур байрлуулах нь бусад аргаас илүү үр дүнтэй байж мэдэх ч хамгаалалтын болон ойртолтын зурвасны ургамлан нөмрөгт тохиргоо хийж, ярусыг намганахад нам өндрийг ургамлыг үлдээн тачирлах, өндрийн ярусын ургамлыг үндсээр нь сугалж, ургах нөхцлийг нь хязгаарлах арга хэмжээг үе шаттайгаар авах хэрэгтэй
- Нисэх буудлын талбай орчимд нөмрөг тас, хажир, хэрээ гэх мэт сэг зэмээр хооллодог шувууд олноор цуглахаас сэргийлж 5-10 км радиуст буй сэг зэм

(гэрийн мал, зэрлэг амьтны сэг зэм, ясны хэлтэрхийнүүд, зам дээр машинд мөргүүлж амь үрэгдсэн амьтад гэх мэт)-ийг байнга шалгаж холдуулах.

- Шилийн сар, идлэг шонхор, сохор элээ, хон хэрээ зэрэг шувууд хашаа, өндөр хүчдэлийн модон, бетон болон төмөр анкер шонгуудыг оготно зурам руу довтлох, амарч суух болон үүрлэх объект болгон ашиглах нь түгээмэл байдаг. Иймд өндөр хүчдэлийн шонд шувуу суух, үүрлэх боломжийг бууруулах үүднээс шувуу суух боломжтой хэсгүүдэд шувуу үргээх, саатуулах тоноглол байрлуулах.
- Байшин, барилгын нүх дээвэр, хөндий, эрчим хүчний дэд станц, өндөр хүчдэлийн шон зэрэг хүний бүтээсэн зүйлд үүрлэдэг начин шонхор, хон хэрээ, хөхвөр тагтаа зэрэг шувуудын үүрлэх боломжийг багасгах, мэргэжлийн судлаачдаас зааварчилгаа авах.
- Нисэх буудал орчимд шувуу болон түүний идэш тэжээл бологч амьтад цугларах боломжтой хиймэл амьдрах орчинг багасгах. Тухайлбал, өндөр мод, сөөг тарих, хиймэл нуур цөөрөм, усан оргилуур хийх, (нүүдлийн болон махчин шувууд олноор цуглардаг), том бетон эд зүйлс, хоолой, барилгын материалын үлдэгдэл хэсэг зэрэг бусад барилгын ашиглалтгүй материал (шувуудын үүрлэх орчин) үлдээх, ажилчдын кемп, орон сууцны томоохон барилга, түүний дээвэр дээр шувуу үүрлэх нүх, сараалжуудыг үлдээхээс зайлсхийх гэх мэт.
- Нисэх буудал орчимд ус задгайлж булаг шанд үүсгэх, ялангуяа онцгой, тусгай, ойртолтын дэд бүсүүдэд худаг ухахаас зайлсхийх.
- Нисэх буудлын хамгаалалтай хашаан доторх хамхуул шарилж зэрэг ургамал ихтэй газарт монгол болжмор, шоорон эвэрт болжмор, дөлөн цэгцүүхэй, дэрсний жиргэмэл зэрэг үр идэшт жижиг шувууд олон тоогоор сүрэглэн байрших боломжийг багасгах хэрэгтэй. Хэдийгээр эдгээр жижиг шувууд нь агаарын хөлөгт гэмтэл учруулах боломж бага боловч сар, шонхор зэрэг шувууд цуглах бас нэгэн шалтгаан болно.
- Нисэх буудал орчимд малын тоо, толгойг бага байлгах шаардлагатай. Мал нь шавьжны тоо нэмэгдэх нэг шалтгаан болдог бөгөөд шавьж иддэг шувууд болон өвөл, хаврын цагаар эцэж эндсэн малд тас, бүргэд, элээ зэрэг махчин шувууд олноор цуглаж болзошгүй. Иймд эдгээр тохиолдлыг холбогдох байгууллагад мэдэгдэн зайлуулах арга хэмжээг эртлэн төлөвлөж байх.
- Шувуудын тархалт, нүүдэл шилжилт, тоо толгой цаг хугацаа, идэш тэжээлийн хүрэлцээ, цаг уурын нөхцөл, хүн, малын нөлөөлөл зэргээс шалтгаалан тогтмол хувьсан өөрчлөгдөж байдаг. Иймд судалгааг богино хугацаанд, ганц удаа хийлгээд орхих бус, харин ч цаашид жил бүр хавар, намрын нүүдэл, үржлийн болон өвөлжиж буй үед тогтмол үргэлжлүүлэн хийж, мэдээ баримтыг шинэчлэн сайжруулж, хамгааллын төлөвлөгөө боловсруулан, тухайн цаг хугацааны бодит мэдээллийг аюулгүй ажиллагаатай тогтмол уялдуулан ашиглаж байх хэрэгтэй.
- Шувууны аюулаас урьдчилан сэргийлэхэд хяналт болон үргээх ажиллагааг сайтар зохион байгуулах нь чухал. Хамгийн түрүүнд шувуудын байршлыг цаг алдалгүй илрүүлдэг байх хэрэгтэй. Япон улсын Нарита нисэх онгоцны буудалд гэхэд шувууны хөдөлгөөн мэдэрдэг камер, шувуу илрүүлэх радар зэргийг хяналтын үйл ажиллагаанд ашиглаж байна. Хэрэв илрүүлэх тоног төхөөрөмж дутагдалтай бол зөвхөн шувууг тогтмол харж байршлыг мэдээлэх ажилтан зайлшгүй байх хэрэгтэй. Шувуу хянах ажилтан нь өндөрлөг цамхагт байрлах нь

тохиромжтой. Харин шувуу үргээх ажиллагаанд тоног төхөөрөмжөөс илүүтэйгээр хүний уйгагүй үйл ажиллагаа чухал үүрэгтэй. Үргээлгийн ажилтнууд талбайд машин болон үргээлгийн тоног төхөөрөмж, сургасан шувуу, нохойтойгоо бэлэн байх шаардлагатай. Дэлхийн олон оронд шувууны хяналтын 20-30 хүнтэй баг ажилладаг. Гэтэл манай орны хувьд хүн хүч дутагдалтай байгааг анхаарах хэрэгтэй.

- Нислэг бүрийн өмнө шувууны ажиглалтыг хийж, аэродромоос шувуудыг үргээх, зайлуулах. Аэродромын талбайд шувуу үргээхдээ пиротехникийн хэрэгсэл, шувуу үргээх дуу чимээний хэрэгсэл болон лазер гэрэл ашиглах нь илүү үр дүнтэй.
- Орон нутгийн нисэх буудал бүр шувуу судлаач авч ажиллуулах шаардлагатай ба орон тоог нэмэгдүүлснээр шувууны хяналт үргээлэг сайжрахаас гадна судалгааны баг бүрдэж, өөрсдөө шувуудын мониторинг судалгааг хийж гүйцэтгэх боломжтой болох талтай.

### **4.3. НИЙГМИЙН ХАРИУЦЛАГЫГ ДЭЭШЛҮҮЛЭХ ТАЛААР АВАХ АРГА ХЭМЖЭЭ**

#### **4.3.1. Удирдлага менежментийн талаар**

ИНЕГ-аас хэрэгжүүлэх удирдлага менежментийн бодлогод дараах асуудлуудыг анхаарахыг зөвлөж байна. Үүнд:

- Орон нутгийн нисэх буудлуудад хуулийн дагуу, БОННУ-ний 3.2.5 бүлэгт жагсаасан баримт бичгийн бүрдүүлэлтэнд хяналт тавьж, тухайн нисэх буудлын үнэлгээний шалгуур үзүүлэлт болгох
- Нисэх буудлуудын дотоод ажиллагааны онцлогууд харилцан өөр өөр байхаас шалтгаалан дотоодын харилцааны зохицуулалтын баримт бичгүүд нь нийтлэг дүрэм журмаас юугаараа өөр өөр байх тухай зөвлөмж зааварчилгаа өгч ажиллах
- Байгаль орчны хамгааллын шаардлагыг хэрэгжүүлэх талаар Ховд нисэх буудлын удирдлагад тусгайлсан зааварчилгаа өгч үр дүнг хянаж ажиллах
- Орон нутгийн нисэх буудлуудад үүсэж байдаг байгаль орчны эрсдэлийн бүртгэлийг хөтөлж, нэгдсэн мэдээллийн сантай болох ба түүнийг БОННУ, Байгаль орчны аудит зэрэг захиалгат ажлуудын үед гүйцэтгэгч багт нийлүүлж байх хэрэгтэй. Үүнд:
  - Нисэх буудлуудын үйл ажиллагааг зогсооход түр хугацаагаар хаах, зогсооход хүрсэн байгаль орчны гамшигт үзэгдлүүд, тэдгээрийн давтамж, үүссэн үр дагаврын тухай
  - Шувуунд учирсан эрсдэл, тэдгээрийн зүйлүүд, давтамжийн бүртгэл судалгааг фото зургаар баримтжуулснаар
  - БОННУ-ний тайлан мэдээллийг ИНЕГ-т төвлөрүүлэн түүний хэрэгжилтэнд хяналт тавьдаг мониторингийн сүлжээ үүсгэх
- Ерөнхий газрын бүтцэд байгаль орчны хамгаалал, эрсдэл, аюулгүй байдал хариуцсан мэргэжлийн нэгж хэсэг зохион байгуулж чиглэлээр дараах ажил үүргийг зайлшгүй хариуцуулах шаардлагатай байна. үүнд:

- БОННУ, Байгаль орчны аудит, Газрын төлөв байдал, чанарын хянан баталгааны дүгнэлтүүд, БОМТ, галын дүгнэлтүүд, ус ашиглахтай холбоотой зөвшөөрөл дүгнэлтүүдийн шаардлагуудыг хангуулах, хэрэгжилтэнд хяналт, мониторинг хийж байгаль орчны асуудлаар өөрийгөө үнэлж байх ажлыг хариуцаж жил бүр дээд удирдлагадаа тайлагнах
- Биологийн олон янз байдлын хамгааллын асуудлыг хариуцан бүх нисэх буудлуудад учирч байгаа эрсдэлийн мэдээллийг цуглуулах, бүртгэх, сан үүсгэх, эрсдэлийг үнэлэх, холбогдох тайлан мэдээг боловсруулан нэгж хэсгийн ахлахад тайлагнах. Биологийн олон янз байдлыг хамгаалахтай холбоотой тулгамдсан асуудлыг илрүүлэх, холбогдох арга хэмжээг зохион байгуулах
- Нисэх буудлуудын барилга байгууламж, шатахууны агуулах, уурын зуух зэрэгт хийсэн эрсдэлийн үнэлгээний дүгнэлт, шаардлагуудыг хангуулах, түүнд хяналт мониторинг тавьж, үр дүнг тайлагнах байдлаар осол дөхсөн тохиолдлуудыг урьдчилан илрүүлэн, холбогдох арга хэмжээг авах талаар дээд удирдлагадаа тодорхой үе шат, давтамжтайгаар танилцуулж байх

Ховд нисэх буудал нь байгаль орчныг хамгаалах, аюулгүй байдлыг хангах чиглэлээр өөрийн өдөр тутмын үйл ажиллагаанд дараах арга хэмжээг хэрэгжүүлэхийг зөвлөж байна. Үүнд:

- Баримт бичгийн хадгалалт хамгаалалт, тэдгээрийн иж бүрэн байдал нь төсөл хэрэгжүүлэгчийн нийгмийн өмнөх маш том хариуцлага бөгөөд нисэх буудлын захиргаа энэ тал дээр онцгойлон анхаарч ажиллах шаардлагатай байна.
- БОННУ-нд өгсөн зөвлөмжүүдийг хэрэгжүүлэх, БОМТ-г хэрэгжүүлэхээс гадна жил бүр хэрэгжилтийн тайлан бэлтгэж орон нутгийн БОГ-т болон өөрийн дээд удирдлага ИНЕГ-т тайлагнаж байх

#### **4.3.2. Хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх талаар**

Ховд нисэх буудал нь байгаль орчны хамгааллын чиглэлээр орон нутгийн болон олон нийтийн дараах байгууллагуудтай зайлшгүй хамтран ажиллаж шаардлагатай мэдээллийг солилцож байх үүрэгтэй. Үүнд:

- Ховд аймгийн Засаг даргын тамгын газар
- Ховд аймаг, Жаргалант, Буянт сумдын ИТХ
- Ховд аймгийн БОГ
- Ховд аймгийн мэргэжлийн хяналтын газар
- Ховд аймгийн газар зохион байгуулалтын алба
- Усны сав газрын зөвлөл
- Ховд аймгийн онцгой байдлын газар
- Ховд аймгийн Жаргалант сумын Бугат багийн, Буянт сумын Хайрхан багийн ИНХ

ИНЕГ нь байгаль орчныг хамгаалах чиглэлээр олон нийтийн болон тусгай зөвшөөрөлтэй мэргэжлийн дараах байгууллагуудтай хамтран ажиллах шаардлагатай. Үүнд:



- Байгаль орчны судалгаа, үнэлгээний тусгай зөвшөөрөлтэй мэргэжлийн ААНБ
- Байгаль орчны хөндлөнгийн хяналтын тусгай зөвшөөрөлтэй мэргэжлийн ААНБ
- Газрын төлөв байдал, чанарын хянан баталгааны тусгай зөвшөөрөлтэй, мэргэжлийн ААНБ
- Дэлхий байгаль орчныг хамгаалах сан
- НҮБ-ийн хөгжлийн хөтөлбөрөөр санхүүжигч байгаль орчны төслүүд

#### **4.3.3. Олон нийтийн оролцоог хангах**

Байгаль орчинд нөлөөлөх байдлын үнэлгээний тухай хуулийн 18 бүлгийг хэрэгжүүлснээр БОННУ-н дэх олон нийтийн оролцоог хангах боломжтой. Энэ үүрэг зөвхөн БОННУ-ний багийн ажил биш, үүнд төсөл хэрэгжүүлэгч өндөр үүрэг оролцоотой байх шаардлагатай.

Ялангуяа БОМТ-г батлуулах, хэрэгжилт биелэлтийг тайлагнахад олон нийтийг оролцоог хангасан байх шаардлагатай бөгөөд жил бүрийн тайланд түүний талаар тайлагнаж байх шаардлагатай.

## ТАВ. ЭРСДЭЛИЙН ҮНЭЛГЭЭ

### 5.1. ЭРСДЭЛИЙН ҮНЭЛГЭЭНИЙ ШАЛГУУР БА ХАМРАХ ХҮРЭЭ

#### 5.1.1. Эрх зүйн үндэслэл

Үндэсний хөтөлбөр батлах тухай асуудлын хүрээнд Монгол Улсын Засгийн Газрын 2007 оны 7 дугаар сарын 10-ны өдрийн 175 тоот тогтоолоор баталсан "Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын үндэсний хөтөлбөр" –ийн 6 дугаар бүлэгт "Нисэх буудлын аюулгүй байдал"-ын талаарх зүйлийг тусгасан байдаг нь үйл ажиллагааг хэвийн явуулахтай холбоотой үйлчлүүлэгчдийг халдлагаас хамгаалахад голчлон чиглэсэн байдаг.

"Иргэний нисэхийн тухай" хуулийг 1999 оны 1 сарын 21-ний өдөр батлан мөрдөж эхэлсэн бөгөөд Иргэний нисэхийн үйл ажиллагааг Монгол Улсын олон улсын гэрээ, хэлэлцээрт нийцүүлэн зохицуулахдаа Иргэний нисэхийн багц дүрмийг баримтлах талаар тусгаж өгсөн бий. Хуульд зааснаар аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээ эрхлэхэд Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагаас Иргэний нисэхийн багц дүрмийн дагуу холбогдох тусгай зөвшөөрлийг авах шаардлагатай.

Зам, Тээврийн Хөгжлийн Сайдын 2019 оны 6 сарын 12-ны өдрийн 187 дугаартай тушаалаар Иргэний нисэхийн багц дүрмийг баталсан байдаг. Багц дүрэм дотроос Иргэний нисэхийн үйл ажиллагааг зохицуулдаг "Иргэний Нисэхийн Дүрэм. Аэродромын үйл ажиллагаа, гэрчилгээжүүлэлт" буюу ИНД-139 нь, байгууллагын гэрчилгээжүүлэлтийн дүрмийн стандарт загвараар боловсруулагдсан бөгөөд аэродромын гэрчилгээжүүлэлтийн (суурь стандарт), үйл ажиллагааны (байнгын хэрэгжүүлэлт) болон аюулгүй байдлын аудитын (хяналт) тусгай шаардлагыг агуулсан байдаг нь аэродромын аюулгүй ажиллагааг хангахад шаардлагатай тоноглол, аэродромын аюулгүй ажиллагааны хамгаалалтын талаар тусгаж өгсөн бий.

Нисэхийн аюулгүй байдлыг хангах үүрэг хүлээсэн байгууллага нь хариуцсан үүргээ хэрэгжүүлэхэд шаардагдах хөрөнгийн эх үүсвэрийг жил бүр өөр өөрсдийн төсөвтөө тусган санхүүжүүлэх талаар "Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын үндэсний хөтөлбөр"-т тусгажээ.

#### 5.1.2. Эрсдэлийн үнэлгээний хамрах хүрээ

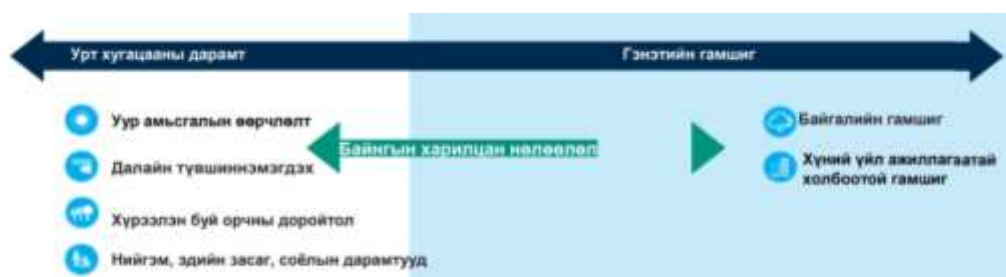
Эрсдэлийн үнэлгээ бол удирдлагын арга юм. Эрсдэлийн удирдлагын дэмжих хэрэгслийн хувьд эрсдэлийн үнэлгээ нь ажлын байраа илүү аюулгүй, эрүүл болгох, мөн бизнесийн үр ашиг, өрсөлдөх чадварыг сайжруулахад нь туслах зорилготой. Эрсдэлийн үнэлгээг төсөл хэрэгжүүлэгч өөрийгөө үнэлэх зорилгоор өөрийн үйл ажиллагаандаа авч үздэг байх шаардлагатай бөгөөд БОННУ-ний хүрээнд хийж буй эрсдэлийн үнэлгээ нь төсөл хэрэгжүүлэгчид зайлшгүй авч үзэх асуудлуудыг тодорхойлж өгч байгаа хэрэг юм. Тиймээс эрсдэлийн үнэлгээнд:

- Байгаль цаг уур, бүс нутгийн физик газар зүйн онцлогоос шалтгаалан үүсэж болох гамшигт эрсдэл
- Үйлдвэрлэлийн нөхцөл буюу нисэх буудлын үйл ажиллагааны аюулгүй ажиллагааны үр дагавраас бий болох үйлдвэрлэлийн осол эрсдэл
- Шувуунаас үүсэх эрсдэлийг авч үзнэ.

### 5.1.3. Болзошгүй эрсдэлийн шалгуурууд

Сүүлийн жилүүдэд уур амьсгалын өөрчлөлт, хотжилт, хүн амын төвлөрлийн улмаас аюулт үзэгдэл, ослын тоо нэмэгдэж түүнээс үүдсэн хор уршиг, хохирлын хэмжээ эрс өсч гамшгийн шинжтэй болох болсон. Болзошгүй эрсдэлийн нөхцөл байдал нь нэг талаас байгалийн гамшигт үзэгдлээр, нөгөө талаас хүний үйл ажиллагаатай холбоотой бөгөөд эдгээрийн харилцан хамаарал нь урт хугацаандаа улам ихсэж байна.

Болзошгүй эрсдэл үүсэх нөхцөл нь аль ч тохиолдолд урт хугацааны дарамтыг тэсвэрлэх боломжгүй болсноор гэнэт сэдрэх байдлаар нөхцөлдөх нь гамшгийн шалтгаан болдог учраас эрсдэлийн нөхцөл байдлыг аль болох урьдчилан үнэлж, бэлэн байх, урьдчилан сэргийлэх, зайлшгүй тохиолдолд бууруулах, гамшгийн дараа дараа хор, уршгийг арилгах, сэргээн босгох зэрэг дэс дараатай үйл ажиллагааг шаардах болсон.



**Зураг 5.1. Эрсдэлийн шалтгааны хамрах хүрээ, тэдгээрийн харилцан хамаарал**

Аливаа болзошгүй эрсдэлийн үр дагавар нь учирсан хор уршиг байх бөгөөд энэ нь хүн ам болон эд хөрөнгөнд хор хохирол учруулах байдлаар илэрнэ. Тиймээс "Эрсдэлийн үнэлгээ" бол өөртөө туслах хэрэгсэл юм.

Эрсдэлийн уршгийг магадлалын шалгуураар үнэлэх бөгөөд БОННУ-нд шалгуурын 5 зэрэглэлийг түгээмэл ашигладаг.

**Хүснэгт 5.1. Болзошгүй эрсдэлийн магадлалын шалгуур үзүүлэлт**

Зэрэглэл	Магадлал	Эзлэх хувь	Эрсдэлийн тодорхойлолт
<b>I</b>	Тохиолдол бараг байхгүй	< 5%	Онцгой нөхцөлд л эрсдэл тохиолдоно.
<b>II</b>	Болох магадлалтай	5 – 20%	Эрсдэл үүсэх нөхцөл үгүй ч заримдаа эрсдэлтэй байж болно.
<b>III</b>	Болзошгүй эрсдэлийн нөхцөлтэй	20 – 50%	Хянахгүй бол эрсдэл үүсэх нөхцөл бүрэлдэх боломжтой.
<b>IV</b>	Эрсдэх магадлалтай	50 – 70%	Эрсдэл үүсэх нөхцөл байх тул байнгын хяналт мөн мэдээлэлтэй байх
<b>V</b>	Эрсдэл тохиолдох нөхцөлтэй	70%-аас их	Эрсдэл үүсэх өндөр эрсдэлтэй тул байнгын бэлэн байдалд байх

Эрсдэл тохиолдсоноос үүссэн уршиг нь нэг талаас хүн амд, нөгөө талаас эд хөрөнгөнд хор уршиг учруулах учраас уршгийн төвшинг БОННУ-нд мөн 5 шалгуураар үнэлдэг.

**Хүснэгт 5.2. Болзошгүй эрсдэлээс үүсэх уршгийн үнэлгээний шалгуур үзүүлэлт**

Зэрэглэл	Уршиг	Эрсдэлд өртөх тодорхойлолт		Уршгийг арилгах, бууруулах шийдэл
		Хүн ам	Эд хөрөнгө	
I	Ялимгүй	Гэмтэлд өртөхгүй	Хохиролд өртөхгүй	Шаардлагагүй
II	Бага	Анхны тусламж үзүүлнэ	Багавтар байдлаар өртөнө	Газар дээр нь шийднэ
III	Дунд	Эмнэлгийн тусламж авна	Бага зэрэг эвдэрнэ	Гадны тусламж шаардлагатай
IV	Их	Хөдөлмөрийн чадвар алдана	Ихээхэн хохирол үзнэ	Авран хамгаалах ажиллагаа
V	Гамшиг	Амь нас эрсдэнэ	Сүйрэл нуралтын шинжтэй	Онцгой байдал, сэргээн босголт

**5.1.4. Шувуудаас агаарын хөлөгт аюул учруулах эрсдэлийг тодорхойлох**

Бид шувууд агаарын хөлөгт аюул учруулах эрсдэлийг тодорхойлохдоо *C.Paton (2009)* аргыг ашиглав. Энэ нь шувуудын зүйл тус бүрийг мөргөлтөөс үүсэх аюул (шувууны биеийн хэмжээ болон сүрэглэн нисэх байдал) ба мөргөлдөх боломжид (элбэгшил, тохиолдох магадлал) тулгуурлан эрэмбэлэх арга юм.

**Хүснэгт 5.3. Шувууны аюулыг үнэлэх матриц, Магадлал-үр дагавар**

Аюул	Магадлал			
	Маш их	Их	Дунд	Бага
Хэт их	Хэт их	Хэт их	Маш их	Их
Маш их	Маш их	Их	Их	Дунд
Их	Их	Их	Дунд	Дунд
Дунд	Дунд	Дунд	Бага	Бага
Бага	Бага	Бага	Ач холбогдолгүй	Ач холбогдолгүй
Маш бага	Ач холбогдолгүй	Ач холбогдолгүй	Ач холбогдолгүй	Ач холбогдолгүй

Мөргөлтөөс үүсэх аюулыг тодорхойлох: Үүнийг тодорхойлохдоо шувууны биеийн хэмжээ болон зан төрхийн мэдээллийг ашиглав. Шувууны мөргөлтөөр агаарын хөлөгт учрах хохирол нь шувууны биеийн жин (нөлөөллийн хүч), сүргийн хэмжээ (нэг удаагийн тохиолдлоор мөргөлдөж болзошгүй шувуудын тоо) зэргээс хамаардаг. Үүнд:

- Шувууны биеийн жинг 6 зэрэглэлээр
- Сүрэглэх зан төрхийг 3 зэрэглэлээр
- Нисэлтийн хэв маягийг 2 зэрэглэлээр ангилна

Дээрх 3 үзүүлэлтийн нэгдсэн дүн нь "Аюул"-ын зэрэглэл болно.

**Хүснэгт 5.4. Шувууны биеийн жинд харгалзах оноо**

Биеийн жин	Жишээ	Биеийн жингийн оноо
<20 г	Хараацай, дууч шувуу гэх мэт	1
21-50 г	Боршувуу, божирго гэх мэт	2
51-200 г	Тодол, цэнхэр цанцаахай, хайргууна шонхор гэх мэт	4
201-1000 г	Турлиах, үлэг харцага, монгол ногтруу гэх мэт	8
1-5 кг	Шилийн сар, хон хэрээ, тураг гогой, хондон ангир гэх мэт	16
>5 кг	Гангар хун, хонин тоодог, нөмрөг тас, өвөгт тогоруу гэх мэт	32

**Хүснэгт 5.5. Шувуудын сүрэглэх зан төрхөд харгалзах оноо**

Сүргийн хэмжээ	Жишээ	Сүргийн оноо
Ихэвчлэн ганц нэгээрээ	Начин шонхор, хон хэрээ гэх мэт	1
Цөөн тоогоор сүрэглэдэг	Алаг шаазгай, хар хэрээ, улаанхушуут жунгаа, хараацай гэх мэт	2
Гол төлөв олноор сүрэглэдэг	Боршувуу, нугас, хар ба бор тодол, Монгол ногтруу гэх мэт	4

**Хүснэгт 5.6. Шувуудын нисэлтийн зан төрхөд харгалзах оноо**

Нисэлтийн зан төрх	Жишээ	Нисэлтийн оноо
Хурдан	Хон хэрээ, нугас гэх мэт	1
Хурд удаантай байх, үймэрч самуурдаг, тогтворгүй, агаарт байрандаа тогтож нисдэг	Өвөгт тогоруу, сохор элээ, нөмрөг тас гэх мэт	2

**Хүснэгт 5.7. Ононд суурилсан аюулын үзүүлэлт**

Нөлөөллийн зэрэглэл	Нөлөөллийн оноо*
<b>Хэт их</b>	64-128
<b>Маш их</b>	32
<b>Их</b>	16
<b>Дунд</b>	8
<b>Бага</b>	4
<b>Маш бага</b>	1-2

\*= шувууны биеийн жингийн оноо х сүргийн оноо х нисэлтийн оноо

## 5.2. БАЙГАЛИЙН ЭРСДЭЛТ ҮЗЭГДЛҮҮД

### 5.2.1. Бүс нутгийн физик газарзүйн нөхцөл

**Газрын гадарга, өндөршил.** Ховд аймаг нь Монгол орны физик-газарзүйн мужлалаар Алтайн ар говийн Их нууруудын хотгорын тойрогт хамаарах ба Ховд хотын нутаг дэвсгэр нь уулын бэлээс голын хөндийд шилжих хэсэг бөгөөд өндөржилт 1390-1400 метр, харьцах өндрийн зөрүү 200-350 метр, нутаг дэвсгэрийн өргөн 5-6 км, газрын гадаргуугийн налуу 2-3 град орчим байна.

Газрын бартаа өндөршилийн ялгаа нь нисэх буудлын үйл ажиллагаанд нислэгийн хөөрөх буух үеийн саадыг үүсгэдэг бөгөөд Ховд нисэх буудлын байгалийн 16 байнгын саадыг тэмдэглэсэн байдаг.

**Цэвдэг.** Хөрсний гадаргын олон жилийн дундаж температур 0.00-3.4 град, хөрс нутаг дэвсгэрийн хэмжээнд 3.2 м гүн хөлддөг, цэвдгийн бүс нутагт байх тул нийт талбайн хэмжээнд олон жилийн цэвдэг хөрс тохиолдохгүй аэродромын ХБХЗ болон эргэлтийн талбайн хатуу хучилтад овойх, товойх нөхцөл үүсэхгүй.

**Чичирхийлэл.** Ховд нисэх буудлын бүс нутаг нь газар чичирхийллийн 8 баллын бүсэд оршдог ба энэ хангалттай өндөр эрсдэлтэй бүс нутаг юм. Энэ оны 11 сарын 10-ны байдлаар Монгол орны баруун бүс нутгийн хэмжээнд 9500 орчим газар хөдлөлтийн мэдээлэл бүртгэгдээд, тэдгээрийн 87.6 хувь буюу 8000 гаруй нь ойрын газар хөдлөлт байжээ. Мөн онд Монгол орны нутаг дэвсгэр болон хил орчмоор магнитуд нь 3.5-аас



их буюу хүнд мэдрэгдэм чичирхийлэл 38 удаа бүртгэгдсэнээс зөвхөн Ховд аймгийн нутаг дэвсгэрт хамаарах нь 3 удаагийнх байлаа.

2018 онд Баян-Өлгий аймгийн Дэлүүн сумаас урд зүгт /Өргөрөг47.64N, Уртраг 90.68E/ 25 км-ийн зайд магнитуд нь  $M=4.0$ -тэй /голомтондоо 5-6 балл/ газар хөдлөлт голомт нь Ховд аймгийн төвөөс 80км, Ховд аймгийн Ховд сумаас 73км-т бүртгэгдэж байсан ба чичирхийлэл нь Ховд аймгийн төвийн иргэдэд мэдрэгдсэн байна. Иймэрхүү чичирхийлэл сүүлийн жилүүдэд жилд 1-3 удаа давтагддаг нь эрсдэлтэй.

**Үер.** Ховд нисэх буудлын ашиглалтын талбай нь Ховд гол руу урсацтай нэргүй 3 жижиг, хуурай сайрын ус хураах талбайг дамнан байршсанаас гадна Ховд нисэх буудлын бүс нутагт гадаргын усны хамгийн их урсац нь хур борооны улирал буюу 6-8 дугаар сард, зарим жилүүдэд хаврын шар усны үерийн үед ажиглагддаг<sup>1</sup> байна.

### 5.2.2. Босоо хөгжлийн үүл, агаарын хөлөгт нөлөөлөх

Үүл гэж агаар мандалд бий болсон усан дусал ба мөсөн талстын үзэгдэх хуримтлал юм. Үүл ба манан бичил бүтцийн хувьд төсөөтэй, усны уурын өтгөрөлтийн бүтээгдэхүүн гэдгээрээ адил боловч үүсэх нөхцөл, орших орон зай, хэмжээс, харагдах байдлаараа эрс ялгаатай. Агаар мандалд чийгийн агууламж ихсэх болон температур буурах явцад үүл үүсдэг. Үүлийг орших өндрөөр нь 3 мандал, 10 үндсэн хэлбэрт ангилдаг.

**Хүснэгт 5.8. Босоо хөгжлийн үүл**

Мандал	Орших өндөр /метр/	Үүлний үндсэн хэлбэр
Дээд мандал	$\geq 6000$	Ci, Cs, Cc
Дунд мандал	$2000 \div 6000$	As, Ac
Доод мандал	$\leq 2000$	Sc, St, Ns
Босоо хөгжлийн үүл	Доод мандалд үүсэж дунд, дээд мандлыг хамран завсрын мандал хүртэл хөгждөг.	Cu, Cb

Босоо хөгжлийн үүлийг доод мандлын үүлэнд хамааруулдаг боловч нислэгийн аюулгүй байдал, үүсэх нөхцөл, үзэгдэл болон хамрах хүрээ зэргээс харгалзан тусгайлан сонгож ажигладаг байна. Босоо хөгжлийн үүлийг бөөн /Cu/, борооны бөөн /Cb/ гэсэн 2 үүл ялгадаг.

Бөөн /Cu/- Бөөн үүл нь газрын дэвсгэр гадаргын жигд биш халалтаас үүдэлтэй агаарын хүчтэй өгсөх хөдөлгөөний (дулааны конвекц) улмаас үүсэж хөгжинө. Хавтгай цайвар юмуу бараан суурьтай, бөмбөгөр цагаан булуу хэлбэрийн оройтой, хэсэг хэсгээрээ оршдог бөөн бүтэцтэй үүл. Бөөн үүлний суурь нэг төвшинд байдаг. Бөөн үүлнээс ихэнх тохиолдолд үзэгдэл ажиглагдахгүй.

Борооны бөөн үүл /Cb/- Борооны бөөн үүл эсрэг циклоны зах хаяагаар, залуу циклонд, хоёр дахь фронт дээр, хүйтэн фронтын өмнө, дулаан агаарын массад, долгионы оройд тус тус хөгжинө. Хар бараан суурьтай, босоо чиглэлд маш хүчтэй хөгжсөн, алсад харагдах нь асар том уул шиг хэлбэртэй үүл. Тэнгэрийг аажмаар бүхэлд нь бүрхдэг. Борооны бөөн үүлнээс аадар цас, аадар бороо, мөндөр, нөөлөг салхи, хар салхи, аянга цахилгаан хамтдаа болон аль нэг нь дангаараа ажиглагдана. Борооны бөөн үүлний

<sup>1</sup> "Эх Монголын байгаль" ХХК, 2019 он, Төслийн БОТБҮ

доод суурь 2 км-ээс бага (голчлон 0.4...1.0 км), зузаан нь 3...4 км, орой нь дээр дурдсанчлан орчих мандалд хүрэх нь бий. Манай орны нөхцөлд энэ үүлний өндрийн хамгийн их утга 13.0...14.2 км хүрдэг нь радарын ажиглалтаар батлагдсан. Борооны бөөн үүл нь хэсэг хэсгээр хөгжихөөс гадна үргэлжилсэн далан, гүвээ байдалтай хөгжинө.

### 5.2.3. Байгалийн үзэгдлээс нөлөөлөх

**Аадар тунадас** нь агаарын дотоод массын юмуу фронтын гаралтай борооны бөөн үүлнээс орно. Энэ төрлийн тунадас нь богино хугацаанд ордог, нэгж хугацаанд их хэмжээний тунадас өгдгөөрөө онцлогтой. Эхлэх, зогсох нь огцом байхын дээр эрч хүч нь их бөгөөд эрс өөрчлөгдөнө. Аадар борооны дусал том учир их усархаг байдаг. Хүчтэй аадрын усан дуслын хагас голч ойролцоогоор 2.0...2.5 мм, газарт унах хурд нь 6...9 м/с байна. Аадрын зонхилох нэг хэвийн дуслуудаас гадна бүр жижиг, бас нэлээд том дуслууд ч бий. Том дуслын хагас голч 3.5 мм хүрнэ. Том дуслууд нь унах явцдаа хуваагдаж бутарна. Аадрын эрчимшил, ялангуяа фронтын гаралтай борооны бөөн үүлнээс орж буй тунадасны эрчимшил ихэнх тохиолдолд нэлээд хүчтэй байна.

**Мөндөр** нь тунадасны төрлүүдээс хамгийн аюултайд тооцогддог бөгөөд агаарын дотоод массын, мөн фронтын гаралтай борооны бөөн үүлнээс орно. Хамгийн их хүчтэй мөндөр голчлон хүйтэн фронт дайрч өнгөрөхөд ажиглагдана. Судалгаанаас үзэхэд мөндөртэй өдрийн тоо газрын гадаргын онцлогоос ихээхэн хамаардаг бөгөөд тал газрыг бодоход уулархаг газарт илүү их байна. Мөндөр нь голдуу үдээс хойш, дулааны конвекц хамгийн дээд шатанд хүрэх үед орно. Орон зайн тархалтын хувьд жигд бус хуваарилалттай байна. Мөндрийн үргэлжлэх хугацаа голчлон 5 минут орчим, заримдаа 6...15 минут, бүр онцгой ховор тохиолдолд 1 цаг хүртэл, түүнээс их хугацаагаар орно. Мөндрийн ширхэгийн хэлбэр янз бүр, голч нь 5...10 мм хүрнэ. Мөндөр нь хөдөө аж ахуйн үйлдвэрлэл, нэн ялангуяа газар тариалан, эрчим хүч, зам тээвэр, түүний дотор агаарын тээврийн үйл ажиллагаанд нэн хор нөлөөтэй үзэгдэл юм.

**Аянга цахилгаан** гэдэг нь бөөн хэлбэрийн үүл хөгжингүй шатандаа хүрч, тодорхой нөхцөлд цахилгаан цэнэг хуримтлагдаж, тэдгээр нь цаашдаа улам эрчимжиж үүлэн дотор, зэргэлдээ үүлсийн хооронд, үүл газрын хооронд цахилгааны ниргэлт үүсгэдэг цогц үзэгдэл юм. Аянга цахилгааны үзэгдлийн зайлшгүй шинж тэмдэг нь цахилгааны ниргэлт бөгөөд тэр нь гэрлийн (аянга) болон дууны (тэнгэрийн дуу) эффектээр илэрнэ.

Аянга цахилгааны үзэгдэл ажиглагдах цаг агаарын нөхцөл:

- Газар орчим болон өндөрт агаарын чийгшил их байх,
- Агаарын масс ямар нэг хэмжээгээр тогтворгүй байх,
- Хасах арван (-10°C) градус температурын төвшин харьцангуй дор байх,
- Борооны бөөн үүлний босоо чиглэлээрх хөгжил их, дээд хилийнх нь өндөр хасах хорин
- (-20°C) градус температурын төвшинд хүрсэн байх,
- Динамик юмуу дулааны конвекцийн хөгжилд дэвсгэр гадаргын тэгш бус байдал нөлөөтэй байх,

Аянга цахилгааны үзэгдэл ажиглагдах синоптик нөхцөл:

- Дүүрч буй циклон,
- Эмээл цэг,
- Циклоны дулаан сектор,
- Гүвээний өмнө тал,
- Эсрэг циклоны ар (баруун) тал,
- Хүйтэн фронт,
- Дулаан фронт,

Газрын гадаргын хотгор, гүдгэрийн улмаас тус орны өөр өөр хэсэгт аянгын давтагдал харилцан адилгүй байдгаас шалтгаалан Монгол улсын нийт нутгийн хэмжээнд аянгын давтагдал мөн харилцан адилгүй байдаг. Хангай, Хэнтийн уулархаг мужид жилд дунджаар 25-36 өдөр аянгатай, тэдгээр мужаас холдох тутам аянгын давтагдал эрс буурч тал хээр газар 15-25 өдөр болно. Жилд 36 өдөр хүртэл аянгатай байдаг Дадал, Хужирт орчмын нутаг нь тус орны аянгын хамгийн их давтагдалтай нутаг юм. Аянгын хамгийн бага давтагдал нь тус орны өмнөд хэсэг болон Их нуурын хотгорт ажиглагдаж, жилд 2-10 өдөр аянгатай байна. Ялангуяа Алтайн чанад дахь говьд, тухайлбал, Байтаг станцад жилд дунджаар хоёрхон өдөр аянга ажиглагдана. Аль ч орон нутагт жилээс жилд аянгын давтагдал маш тогтворгүй, тухайлбал Хангай, Хэнтийн мужид зарим жил 40-60 өдөр аянгатай байдаг бол зарим жил 10-20 өдөр, Байтаг, Баян-Уул, Баруунтуруун, Тоорой станцад зарим жил аянга огт ажиглагддаггүй.

**Нөөлөг салхи** нь борооны бөөн /Cb/ үүл, аадар хур тунадас, аянга цахилгаан ажиглагдах үед гэнэт богино хугацаагаар салхины хүч эрс ширүүсэх үзэгдэл. Нөөлөг салхитай үед салхины чиглэл тогтворгүй, хурд жигд бус  $18 \div 25$  м/сек буюу түүнээс их байдаг. Энэ нь гэнэтийн, огцом, богино хугацаанд (хэдхэн хормын турш) салхины хүч ихсэж, хурд нь 18 м/с-ээс их болох, хурд нь 20...30 м/с хүрэх нь цөөнгүй, 44м/с-ээс давсан тохиолдол бүртгэгдсэн байдаг. Энэ үзэгдэл ихэвчлэн фронтын, агаарын дотоод массын борооны бөөн үүлтэй холбоотой ажиглагдана. Аль ч тохиолдолд энэ нь эргэлтийн хэвтээ тэнхлэг бүхий агаарын хуйлрах хөдөлгөөн бөгөөд үүлэн дотор юмуу үүлэн дор үүснэ.

**Догшин хуй салхи /хар салхи/** нь борооны бөөн үүлэнд бий болдог, газрын гадаргад эгц босоо, хааяа тахирласан тэнхлэгийг тойрон эргэж байгаа юүлүүр маягийн хуйлраа үүсгэдэг хуй салхи юм. Догшин хуй нь хэдэн арван метрийн голчтой бараан өнгийн үүлэн багана байдалтай ажиглагдана. Догшин хуй салхины хурд 100 м/с, түүнээс ч их, дайрч өнгөрсөн газраа ямагт эвдлэн сүйтгэх, хүн амьтны нас нас хөнөөх аюултай байна. Дээр өгүүлсэн бүхнээс үзэхэд борооны бөөн үүлтэй холбоотой цаг агаарын аюултай, онц аюултай цөөнгүй үзэгдэл ажиглагддаг байна. Ийм учраас дулааны улиралд ажиглагдах конвекцийн гэж нэрлэгдэх эрч хүч, энерги ихтэй эдгээр үзэгдлүүд нь хөдөө аж ахуй, газар тариалан, эрчим хүч, зам тээвэр, нэн ялангуяа агаарын хөлгийн нислэгт аюултай байдаг.

**Хяруу.** Агаарын температур бага  $T_a \leq 0^\circ\text{C}$  байх үед гол төлөв шөнө буюу оройн цагаар, өвлийн улиралд өдрийн цагт газрын гадарга болон түүний дээрх янз бүрийн биетүүд дээр тогтсон цагаан, цайвар талстаас бүрдсэн тогтоц юм. Хяруу ихэвчлэн хэвтээ буюу багавтар налуу гадарга дээр тогтоно. Агаарын доторх усны уур элдэв биеийн гадаргад шүргэж шууд мөс болон хөлдсөнөөс хярууны талстууд үүсдэг. Хяруу нь шүүдрийн нэгэн адил зөөлөн салхитай цэлмэг шөнө газрын гадарга болон элдэв биетүүд хүчтэй хөрөх

боломжтой нөхцөлд үүсдэг. Өвлийн цагт хяруу цасан бүрхүүлийн гадарга дээр тогтоно. 1 мм-ээс нарийн голчтой төмөр утсан дээр хяруу ерөөсөө унадаггүй. Хяруу нь зөвхөн газар дээр төдийгүй өндөрт ч агаарын хөлөг (АХ)-ийн нислэгт мөн тодорхой нөлөөлөл үзүүлнэ. Хяруу нь АХ-ийн их биеийн гадаргуу дээр усны уур шууд хатуу төлөвт шилжих замаар үүсэх цагаан өнгөтэй, жижиг талст тогтоц байдалтай ажиглагдана. АХ буудалд буухаар богино хугацаанд уруудах, эсвэл буудлаас хөөрч, өндөр авах замдаа инверсийн давхаргад орох, өөрөөр хэлбэл АХ агаарын дулаан давхаргыг нэвтэлж гарахад түүний их биед хяруу буурна. Гэвч ингэж үүссэн хяруу нь АХийн гадаргуугаас доргилтоор юмуу агаарын урсгалын үйлчлэлээр хялбархан сална. АХийн их бие хүрээлэн буй орчныхоо температуртай болж, хүйтэн агаараас дулаан агаарт орж 2...3 минут орчим өнгөрсний дараа хяруу үүсэх нөхцөл үндсэндээ арилна. Хяруу нь АХ-ийн нислэгт шууд аюул учруулахгүй авч, мөстөлтийн бусад төрлийн эрчимшлийг нэмэгдүүлдгээр онцлог юм. Харин онгоцны бүхээгний цонхны шилэн дээр тогтсон хяруу нь нисгэгч, хөлгийн багийнхний нүдэн баримжааны ажиглалт хийхэд, улмаар жолоодлогыг хүндрүүлж мэдэх талтай.

**Цан** нь манан, будангийн усан дусал хэт хөрөх, уурших зэргээс биетүүд дээр үүсэх нэг тогтоц нь цан юм. Цан нь үрэн цан, талст цан гэсэн хоёр янз байна.

**Үрэн цан.** Модны мөчир, төмөр утас, өвс ургамал дээр манангийн хэт хөрсөн дусал шавж, хөлдсөнөөс тогтсон цасархаг сэвсгэр, бөөрөнхий ширхэгтэй тогтцыг үрэн цан гэнэ. Цан үүсэх хамгийн их магадлалтай нөхцөл эсрэг циклоны бүсэд, агаарын температур хасах байх үед бүрдэнэ. Үрэн цан ихэвчлэн биетийн салхин талд тогтож зузаарна. Ердийн үед үрэн цан – 2.. -7° С хүйтэнд, заримдаа түүнээс ч илүү хүйтэнд үүсэж болно. Хүйтний эрч чангарч, салхины хүч багасах тутам үүсэж буй үрэн цангийн нягт багасаж, аажмаар талст цан байдалтай болно. Цангийн зузаан нь хэдэн арван сантиметр хүрэх нь бий. Багавтар үүлтэй тогтуун, хүйтэн шөнийн цагаар газрын хөрс, агаарын давхарга хүчтэй хөрсний улмаас манан, будан ажиглагдахад талст цан үүснэ. Манангийн дуслууд ууршихад агаарт нэвтэрч буй усны уур хатуу төлөвт шилжин биетүүд дээр тогтсон сэвсгэр, цайвар өнгийн, нарийн талст бүтэцтэй тогтцыг талст цан гэнэ. Талст цан голдуу агаарын температур – 11... -25° С, мөн үүнээс арай дулаан, бүр илүү хүйтэн байхад ч үүсдэг байна. Маш их хүйтэн үед талст цан манан, будан тогтоогүй нөхцөлд ч агаар дахь усны уур шууд хатуу төлөвт шилжих замаар үүсэж болно. Агаарын температур нэмэгдэх юмуу харьцангуй чийгшил багасахад, мөн салхины үйлчлэлээр талст цан арилна.

**Талст цан.** Талст цангийн нягт маш бага байна. Ийм цангийн зузаан дунджаар 1 см-ээс хэтрэхгүй, цагт 1 мм-ээр нэмэгдэх авч маш ховор тохиолдолд хэдэн сантиметр хүрнэ. Харин агаарын температур нэмэгдэх, манангийн дуслууд томрохын хэрээр үрэн цангийн нягт нэмэгдэж, цаашдаа мөстлөг болж хувирах талтай. Талст цан нь мөн – 10° С температурт жижиг хэт хөрсөн усан дусал, мөсөн талстаас тогтох үүлэнд АХ нислэг үйлдэхэд түүний их биед нь үүсэх цагаан өнгөтэй, том ширхэгтэй, сэвсгэр талст бүхий тогтоц байдалтай ажиглагдана. Ийм цан нь жижиг усан дусал, мөсөн талсттай нийлж хөлдөхөд үүсэж, АХ-ийн гадаргуу дээр бат бэх биш тогтох авч нислэгийн үед сэгсрэлт, доргилтонд салж унах юмуу угтах агаарын урсгалаар хийсэж сална. Харин удаан үргэлжлэх нислэгийн үед уг цан нь мэдэгдэхүйц зузаарч, сэмэрч хөвсийсөн байдалтай, салангид зүү, савх маягийн тэгш бус хэлбэртэй тогтоц болж хувирна. Энэ байдал нь

АХ-ийн нислэгт ямар нэг байдлаар хүндрэл учруулдаг болох нь мэдээж юм. 50 мм, түүнээс зузаан давхаргаас тогтсон цан цаг агаарын онц аюултай үзэгдэлд тооцогддог.

**Хялмаа.** Уулс, нуруудын хоорондох хөндий, хонхор газар хүйтэн агаар тунаж, өвлийн хүйтэн өдөр жижиг, тунгалаг, нарийхан мөсөн талстууд агаарт хөвж, нартай өдөр эсвэл шөнийн цагт сарны ба чийдэнгийн гэрэлд гялалзан харагддаг үзэгдэл юм. Хялмаатай үед алсын барааны харагдац төдийлөн муудахгүй. Харин алсаас, өндрөөс харахад манан, буданд хучигдсан мэт харагдана. Хялмаа хоногоор үргэлжлэхийг маар гэж нэрлэдэг. Маартай үед ихэвчлэн тэнгэр цэлмэг байх байна. Цэлмэг үед юмуу өндөр ихтэй үүлтэй байхад газрын гадарга орчмын агаарт хөвж харагдах, хэмжээгээрээ миллиметрийг хэдэн зуу хуваасны хэсгээс 1 мм хүртэл, заримдаа арай их голчтой бичил мөсөн талст юм. Хурц гэрэлтэй газарт түүнийг тойрон нар, сарны их хүрээ, багана, хуурамч нар маягийн гэрлийн үзэгдэл ажиглагдана. Хялмааны ширхэг нь сэвсгэр биш талст юм. Гэвч тэдгээр жижиг талст дотор од хэлбэрийн цасан ширхгүүд тааралдах нь бий. Хялмааны томхон талстын унах хурд мэдэгдэхүйц их байна. Харин хялмаатай үед алсын барааны харагдах байдал хэвийн байх тул АХ-ийн нислэгт нөлөө үзүүлэх нь мэдэгдэхүйц биш юм. Хялмаа их хэмжээгээр агаарт хуримтлагдаж, алсын барааны харагдацыг 1 км-ээс бага болтол муутгах, 10-20 мкм голчтой хөрсөн усан дусал, 10-100 мкм голчтой мөсөн талстууд мөн хэт хөрсөн усан дусал тогтох нь мөсөн манан гэж нэрлэгдэнэ. Ийм үзэгдэл их хүйтэнд, агаарын температур  $-30^{\circ}\text{C}$  бага /хүйтэн/ болоход үүснэ.

**Мөстөлт.** Агаарын хөлгийн нислэгийн үед түүний их бие, далавч, сүүлний мөлгөр хэсгүүд хэмжигч багажуудын мэдрэгч дээр үүсэх үзэгдийг мөстлөг гэнэ.

Мөстөлт үүсэх цаг уурын нөхцөл: Агаарын хэм  $0^{\circ}\text{C}$ -ээс доош орсон үед мөстөлт ажиглагдах магадлал хамгийн их болно.

1. Бөөн, Борооны давхраат үүлэнд
2. Хүйтэн фронтын бүсэд
3. Уул ба дов толгодын дээр
4. Зарим дулаан фронтын өмнө

Шилжилтийн улиралд  $-18^{\circ}\text{C}$  хүртэл хүйтэн температуртай, шингэн дусал бүхий борооны давхраат (Ns), өндрийн давхраат (As) болон давхраат бөөн (Sc) үүлэнд мөстөлт үүсэх магадлал хамгийн их буюу (90 хүртэл хувь) байдаг. - Мөстөлтийн эрчим нь нислэгийн өндрийн агаарын температур, үүлний усяг, тунадас орж байгаа эсэх, мөстөлтийн бүсэд онгоц байх хугацаа, онгоцны хурд ба төрөл зэргээс хамаардаг. Хамгийн аюултай мөстөлт нь удаан шилжилттэй хүйтэн фронт, дулаан фронтын өмнөх хүйтэн агаарын цул дотор хэт хөрсөн усан дусал бүхий бороотой үүлэнд нислэг үйлдэхэд тохиолддог байна.

Мөстөлтийн эрчим:

- Сул: Нислэг ийм орчинд 1 цагаас илүү хугацаанд явагдвал асуудал үүсч магадгүй.
- Дунд мөстөлтийн эсрэг арга хэмжээ авах боломжтой.
- Хүчтэй Мөстөлтийн эсрэг арга хэмжээ авах боломжгүй ба нислэгт шууд нөлөөлдөг учраас маш аюултай.

Онгоцны гадарга дээрх нөлөөллүүд:



- Аэродинамик нөлөө буюу өндөр алдах
- Их биеийн жин өсөх
- Хөдөлгүүр зогсох
- Онгоцны дугуй буухгүй болох
- Холбооны хэрэгсэлд нөлөөлнө
- Харах талбайг багасгана
- Онгоцны доргилт илүү их болно
- Түлшний зарцуулалт ихэсгэх

Нисдэг тэрэгний нислэгийн үед түүний сэнс мөстөх нь хамгийн аюултай бөгөөд ихэвчлэн сэнсний алганы уг болон дунд хэсэг мөстдөг байна.

Хөдөлгүүрийн мөстөлт: Агаарын температур 0-5 градусд хөдөлгүүрийн мөстөлт ажиглагддаг.

Онгоцны гадаргын мөстөлт: Онгоцны гадаргын температур хөрч хөлдөх буюу онгоцны гадарга дээр хэт хөрсөн усан дуслууд ирж наалдахад үүснэ.

- Цантах /Маш жижиг хэт хөрсөн усан дуслууд, маш бага температур, түргэн хөлдөнө/
- Мөстөх /Том хэмжээтэй хэт хөрсөн усан дуслууд, зөвхөн 0 градусаас бага температурт, удаан хөлдөнө /

**Шилжлэг салхи** нь Агаарын урсгалын огцом өөрчлөлтийг шилжлэг салхи гэнэ. Шилжлэг салхийг ажиглагдах байдлаар нь 3 хуваана. Үүнд:

- Чиглэлийн өөрчлөлт
- Хурдны өөрчлөлт
- Чиглэл хурдны өөрчлөлт

Салхины хурд ба чиглэл ойрхон зайд, огцом өөрчлөгдсөнөөр онгоцны далавчийг тойрон урсах агаарын жигд урсгалыг бусниулж, аэродинамик хүч өөрчлөгдсөнөөр агаарын хөлгийн тэнцвэрийг алдагдуулахад хүргэнэ. Ялангуяа агаарын хөлгийн буултанд хамгийн аюултай байдаг. Учир нь салхины хүч огцом багасах, гэнэт ихсэх нь товлосон цэгт газардах үйл ажиллагааг өөрчилж, осол сүйрэл гаргахад хүргэдэг. Хөөрөх үед өндөр авалтын аюулгүй доод хязгаар алдагдаж барилга байгууламж, уул толгод, ургаа мод шүргэх, мөргөх аюултай. Салхины шилжлэгийн босоо тархалт ХБЗ-аас дунджаар 100 м хүртэлх өндөрт хамгийн эрчимтэй, 100-500 метрт арай бага эрчимтэй тохиолддог болохыг судалгаагаар тогтоосон байна.

Шилжлэг салхи үүсэх синоптик нөхцөл:

1. Дулаан, хүйтэн фронт дайрч өнгөрөх,
2. Газар орчим хүчтэй салхи ажиглагдах ба орон нутгийн уул зүйн нөлөөтэй хавсрах,
3. 12 м/с-ээс их хурдтай салхи уул давж салхилах үед уулын нөмөрт "уулын долгион" салхи үүсэх,
4. Дулааны улиралд борооны бөөн үүл үүсч аадар бороо орох, аянга цахилгаан ажиглагдах,
5. Өвлийн улиралд хонхор хотгор газар нам өндөрт инверси үүсэх
6. Эх газар, далай тэнгисийн зааг бүсэд "эргийн салхи" зэрэгт үүсдэг байна.

#### 5.2.4. Температурын инверсийн нөлөө

Тропосфер буюу дэлхийн агаар мандлын доод үе давхаргад газрын гадаргаас дээш хөөрсөн агаар эзлэхүүнээ тэлж температур нь буурдаг ерөнхий зүй тогтолтой боловч зарим тохиолдолд эсрэг байдал үүсч өндрөөшөө агаарын температур нэмэгдэх /дулаарах/ явдал ажиглагдана. Үүнийг температурын инверс буюу тонгоруу гэж нэрлэнэ. Инверсийг хамрах өндрийнх нь хувьд газрын гадарга орчмын ба чөлөөт агаар мандлын инверс гэж 2 ангилна.

Газрын гадаргаас дээш 3км хүртэл өндөр давхаргыг хамарч үүсэх инверсийг "чөлөөт агаар мандлын инверс" гэж нэрлэдэг. Энэ нь голдуу өвлийн цагт үүсэх антициклоны инверс байх ба 1-2км өндрийг хамарна. Антициклоны үед уруудах хөдөлгөөнд орж буй агаарын температур нэмэгдэн дулаарч эхлэхэд харин гадарга орчимдоо хүйтэн байдгаас болоод энэхүү инверс үүснэ. Антициклоны инверс нь Зүүн Сибирь, ялангуяа манай Монгол нутагт их ажиглагддаг. Үүнийг Төв Азийн их даралтын бүс гэдэг ба голомт нь Увс аймгийн төв Улаангом хот орчимд байна. Энд агаарын даралт 1055 гПа хүрдэг. Харин хүйтэн агаар дээр дулаан агаар тогтсоноос болж "циклоны буюу фронтын инверс" үүсдэг. Газрын гадарга орчмын инверс нь хэд хэдэн замаар үүснэ. Үүнд:

1. Цацрагийн инверс: Зун үүлгүй үед нар жаргасны дараа агаарын доод давхарга амархан хөрч дээд давхарга нь дулаан хэвээрээ үлдэн инверс үүсдэг. Ийм инверс агаарын 10-300м зузаан давхаргыг хамарна. Цацрагийн инверс мөн мөсөн гадарга дээр ямар ч үед үүснэ.
2. Уулзүйн буюу орографийн инверс. Салхигүй үед уулархаг газар хүйтэн агаар нь доошилж, ууландаа дулаан агаар нь үлдэн инверс үүснэ.
3. Адвекцийн инверс. Хүйтэн газар дулаан агаар шилжиж ирэх үед үүснэ.
4. Хаврын инверс. Хавар цас мөс хайлах үед газрын гадарга орчмын дулаан цасыг хайлуулахад зарцуулагдах тул дээд давхаргаасаа илүү хөрснөөс болж үүсдэг инверс юм.
5. Агаарын бохирдлоос болж үүсэх инверс. Голдуу үйлдвэр ихтэй том хотын дээр үүсдэг. Агаарт нүүрсхүчлийн хий болон хатуу хольцууд ихэссэнээс болоод газрын гадаргаас ялгарах дулааныг тогтоон барьж инверсийн давхаргыг үүсгэнэ. Агаарын уруудах хөдөлгөөний улмаас аж үйлдвэржсэн том хотуудын хорт утаа, бусад хаягдлаар бохирдсон агаар салхиар туугдалгүй тогтож үлддэг байна.

#### 5.2.5. Алсын барааны харагдац /АБХ/, алсын барааг муутгах зарим үзэгдлийн нөлөө

Утаа, униар, манан, будан, аадар тунадас, цасан болон шороон шуурга зэрэг үзэгдлүүд нь онгоц хөөрч, буух үед алсын барааны харагдац /АБХ/-ыг муутгаж сөрөг нөлөөлөл үзүүлдэг.

**Хүчтэй шороон /элсэн/ шуурга** нь салхины нөлөөгөөр тоос шороо их хэмжээгээр агаарт хөөрч, үүний улмаас агаар булингартан алсын барааны харагдалт эрс муудах үзэгдэл.

**Будан** нь маш сийрэг манан юм. Усны уурын сулхан өтгөрөлтийн дүнд /маш жижиг, манангийн дуслуас жижиг дуслууд үүсэн/ агаар мандлыг бага зэрэг булингартуулах үзэгдэл. Алсын барааны харагдалт 1000 м-ээс их 10 км-ээс бага байна.

**Хүчтэй цасан шуурга** нь салхины нөлөөгөөр цас хийсч, цасан ширхгүүд хуйлрах үзэгдэл. Хүчтэй цасан шуургатай үед тэнгэр огт харагдахгүй бөгөөд цас орж байгаа буюу газрын гадаргаас салхинд хийсч байгаа алин болохыг тодорхойлох боломжгүй байна.

**Орон шуурга** үүлнээс цас орж, шуурч байгаа үзэгдэл. Энэ үед газрын гадаргаас цас салхинд хийсэхгүй, салхины хүч бага байж ч болно.

Агаарын хөлөгт үзүүлэх цаг агаарын үзэгдлүүдийн мэдээ материалын олдоц хомс тул төсөл хэрэгжих орчны төлөв байдлын тодорхойлолтыг бичиж оруулаагүй болно.

Харин орон нутгийн цаг уурын харуулын мэдээнээс үзвэл салхины хурд 8-9 м/сек болоход шороо босдог бөгөөд ялангуяа газрын гөздөргө хуурай байх үед шороо босох нь маш амархан болдог байна. Бүс нутгийн хэмжээнд 1985 оноос хойшх шуургатай өдрийн тоо сүүлийн 10 жилд өмнөх 1 жилүүдээс 1.5-аас 3.0 дахин олширсон байна.

**Хүснэгт 5.9. Шороон шуургатай өдрийн тоо, 1 жилээр<sup>2</sup>**

10 жил	Саруудаар												Шуургатай өдрийн тоо		
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	10 жилийн турш	Жилийн дундаж	
1985-1994	2	11	18	46	52	25	11	12	15	21	23	10	246	25	
1995-2004	7	14	52	108	70	44	39	23	46	34	25	25	487	49	
2005-2014	10	24	66	106	154	122	80	64	42	56	18	2	744	74	
Нийт	<b>Тоо</b>	<b>19</b>	<b>49</b>	<b>136</b>	<b>260</b>	<b>276</b>	<b>191</b>	<b>130</b>	<b>99</b>	<b>103</b>	<b>111</b>	<b>66</b>	<b>37</b>	<b>1477</b>	
	<b>%</b>	1.3	3.3	9.2	17.6	18.7	12.9	8.8	6.7	7.0	7.5	4.5	2.5	100.0	

### 5.3. ҮЙЛДВЭРЛЭЛИЙН ОСОЛ ЭРСДЭЛ, ТҮҮНИЙ НӨХЦӨЛҮҮД

#### 5.3.1. Үйлдвэрлэлийн осол, эрсдэлтэй нөхцөлүүд

ИНД-139 дүрэмд аюулгүй ажиллагаатай нисэх буудал болохыг тодорхойлон гэрчилгээжүүлснээр тухайн нисэх буудал нийтэд аюулгүй үйлчилгээ үзүүлэх эрх бүхий болдог байна. Дүрмэнд нисэх буудлуудын үйл ажиллагаанд аюул, осолтойд тооцох бүхий л зүйлийг тодорхойлж, түүнээс сэргийлэх шаардлагуудыг тодорхойлсон байдаг. Үүнтэй холбоотой Ховд нийсэх тухайд дараах тайлбарыг хийж болох нөхцөл БОННУ-ний багт байна. Үүнд:

- ❖ Аэродромын төлөвлөлт, хязгаарлалтын шийдэл – Ховд нисэх буудлын хувьд олон улсын нисэх буудлын 4С ангилалын шаардлагад нийцнэ.
- ❖ Гал түймрийн эрсдэлийн Ховд нисэх буудлын хувьд дараах нөхцөлүүд бий. Үүнд:
  - ✓ Онгоц ослын буулт хийх үеийн эрсдэл
  - ✓ Шатахууны ил агуулах

<sup>2</sup> <http://khovd.tsag-agaar.gov.mn>, мэдээлэл > уур амьсгалын тодорхойлолт

- ✓ Уурын зуухны нүүрсний ил хадгалалт
  - ✓ Уурын зуухны тоног төхөөрөмжийн насжилт
  - ✓ Барилга байгууламжийн цахилгааны угсралт
  - ✓ Цахилгаан хангамжийн найдвартай байдал
- ❖ Нийтийн хамгааллын талаар нисэх буудлын барилга байгууламжууд нь нисэх буудлын зориулалттай.
- ❖ Мал, амьтан шувуунаас үүсэх аюул, эрсдэл Ховд нисэх буудлын хувьд бий. Үүнд:
- Аюулгүй бүсийн доторх хашаалсан талбайн ургамалжилтаас шалтгаалан бэлчээрийн жижиг мэрэгчид газар доорх хөндийлж, үлий үүсгэснээс газар цөмрөх
  - Жижиг мэрэгчдийн олширолыг дагаад тэдгээрээ хооллодог жижиг араатан, махчин шувууд элбэгшиж, ялангуяа шувууд нислэгийг хөөргөх болон буулгах үед онцгоцтой мөргөлдөх
- ❖ Мэдээлэл, түүнийг зарлан мэлээлэх тухайд:
- Ховд нисэх буудлын аэродромын хязгаарлах үзүүлэлт, саадуудыг зарлан мэдээлсэн
  - Нислэгт эрсдэлтэй байгалийн үзэгдлээс сэргийлэх мэдээллийг Нисэхийн цаг уурын төвөөс зарлан мэдээлдэг.
- ❖ Аэродромын үйл ажиллагааны шаарлагыг бүх нисэх буудлууд даган мөрдөж ажиллаж байдаг ба энэ шаардлагыг хянах тухай асуудал нь ИНЕГ-ийн дотоод хяналтын хүрээний асуудал болно.
- ❖ Аэродромын аюулгүйн хамгаалалтын хамрах хүрээ нь Ховд нисэх буудлын тухайд нэг талын орцтой байна. Энэ нь аюулгүй зурвасны хойд талын хэсгээр өөр зориулалтын газар ашиглалт төвлөрсөн байгаа нь ХБХЗ-ний хойд талд байгалийн саадаас гадна суурьшлын саадуудыг үүсгэсэн байна<sup>3</sup>.

### 5.3.2. Осол эрсдэлийн шалтгаан, нөхцөл

Ховд нисэх буудлын өргөтгөлийн төлөвлөлт нь осол эрсдэлийн шалтгаан нөхцөлийг ихээхэн бууруулах сайн талтай үйл ажиллагаа юм. Нисэх буудлын одоогийн ашиглаж байгаа барилга байгууламжийг 1983 оноос эхэлж ашигласнаас үзвэл ашиглалтыг 36 дахь жилдээ ашиглаж байна. Харин нисэхийн уурын зуух, автограж зэрэг байгууламж нь түүнээс олон жил ашиглагдаж, аэродромын ашиглалтыг 1986 оноос эхэлж 1996-1998 онуудад сэргээн сайжруулалт хийсэн байдаг.

<sup>3</sup> Тайлангийн 3 дугаар бүлэг буюу 3.2.2. Газар, газрын гадаргад үзүүлэх сөрөг нөлөө, үнэлгээ

**Хүснэгт 5.10. Ховд нисэх буудлын үйл ажиллагааны осол эрсдэлийн нөхцөл**

№	Эрсдэлийн гол зүйлүүд		Үүсэх осол, эрсдэл
	Үндсэн зүйл	Дагалдах зүйл	
1	Барилга байгууламж	Үндсэн байгууламжийн чанар	Газар чичирхийлэл, хүчтэй шуурга зэрэг байгалийн гамшигт үзэгдэл тэсвэрлэхгүй байхаас үүсэх эрсдэл
		Цахилгааны холболтууд	<ul style="list-style-type: none"> <li>Гал түймрийн эрсдэл</li> <li>Цахилгааны саатлаас дохиолол холбоо тасрах</li> </ul>
		Сантехникийн холболтууд	Уур, ус алдахаас үүсэх эрсдэл
		Мэдээлэл холбоо, дохиоллын тоноглол	Гацах, эвдрэхэд мэдээлэл, холбоо тасалдаж аврах ажиллагаанд цаг алдаж, эрсдэлийн эрчим нэмэгдэж, цар хүрээ тэлэх
2	Аэродром	Хөөрч буух зурвас, эргэлтийн талбайн хийц	Ан цав үүсэнээс онгоц хөөрөх, буух үед осол гарах
		ХБХЗ-ны гэрэлтүүлэг, таних тэмдэглэгээ	Алсын харагдац муутай үед онгоц буух баримжаа алдаж осолдох
		Аэродромын хамгааллын тоноглол	Тоноглолын ажиллагаа алдсанаас нислэгийн удирдлагад саад гарч мэдээлэл дутаж осол гарах
3	Шатахууны агуулах	Шатахуун хадгалах тус 25 тн багтаамжтай 3 нөөцлүүр	<ul style="list-style-type: none"> <li>Гал түймрийн осол гарвал агаарт их хэмжээний бохирдол үүснэ</li> <li>Түлш асгарах, хөрс ус, хүрээлэн байгаа орчин бохирдуулах</li> <li>Түлшний ууршилтаас үүсэх хорт хийн эрсдэл</li> </ul>
		Шатахуун шахах насосны систем, шугам хоолой	
		Онгоцонд шатахуун цэнэглэх сумлагч автомашин	
4	Уурын зуух	Уурын зуух	<ul style="list-style-type: none"> <li>Хуучирсан зуух доголдох, дэлбэрхээс агаар хүчтэй бохирдоно</li> <li>Чийгтэй нүүрс өөрөө шатна.</li> <li>Халуун үнснээс гал алдана.</li> </ul>
		Нүүрсний агуулах	
		Халуун үнс	

**5.3.3. Агаарын бохирдоос үүсэх болзошгүй эрсдэлүүд**

Нисэх буудлын үйл осол эрсдлийн хэд хэдэн нөхцөл байдал агаарт хоромхон зуурын эрчимтэй бохирдол үзүүлэх нөхцөлтэй байна. Энэ нь хүний эрүүл мэндэд дараах аюултай. Үүнд:

- Орчны агаар дахь хүхэрлэг хийн агууламж нэмэгдэх нь гуурсан хоолойн багтраа өвчтэй хүмүүст хамгийн сөргөөр нөлөөлж, амьсгалын замыг нарийсгадаг бөгөөд шуухитнах, амьсгаа давчдуулна. Хүхрийн давхар исэл нь амьсгал цочроосноос найтаах, ханиах зэрэг физиологийн хариу үйлдэл үзүүлэх бөгөөд амьсгалын замын өвчний тохиолдлыг ихэсгэх, уушгины хамгаалах механизмыг бууруулах, зүрх судасны архаг өвчнийг сэдрээдэг. Зүрх судасны өвчтэй болон уушгины архаг өвчтэй хүмүүс, түүнчлэн хүүхдүүд, өндөр настнууд архаг нөлөөнд хамгийн өртөмтгий. Их түймрээс хүчиллэг тунадас (H<sub>2</sub>SO<sub>4</sub>) үүсгэх магадлалтай нь эрсдэлийн зэргийг нэмэгдүүлнэ.
- Азотын давхар исэл нь агаарт ихсэхэд уушгины эдийг цочроох ба амьсгалын замын халдварт өртөмтгий байдлыг нэмэгдүүлж гуурсан хоолойн багтраа болон үрэвсэлтэй хүний мэдрэгшүүлнэ. Уушгины хамгаалах механизмыг бууруулах, зүрх судасны архаг өвчнийг сэдрээх ба зүрх судасны, уушгины архаг өвчтэй



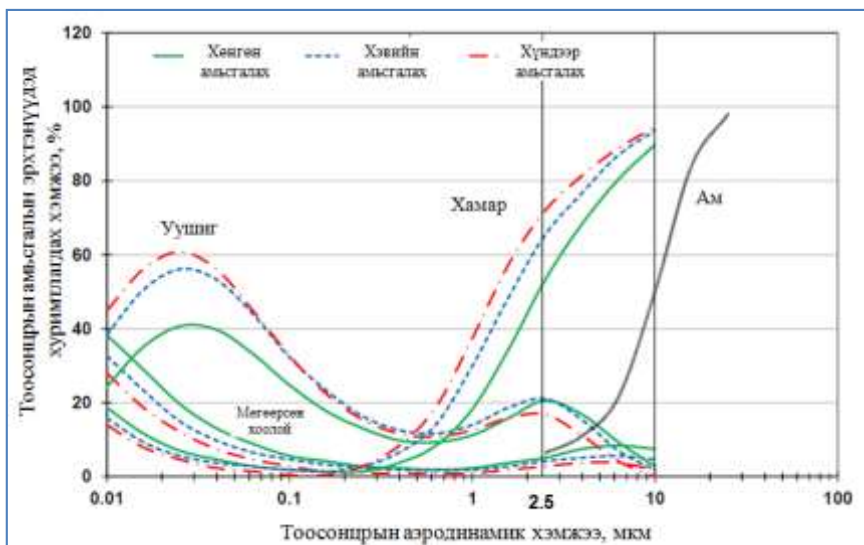
хүмүүс, түүнчлэн хүүхдүүд, өндөр настнууд архаг нөлөөнд өртөмтгий. азотын ислүүд үүсэх нөцөл хүхэрлэг хийнээс арай бага байна.

- Нүүрстөрөгчийн дутуу исэл уушгиар дамжиж, цусны урсгалд орж, эсэд хүчилтөрөгчийг зөөвөрлөдөг гемоглобинтой нэгдэн "Карбоксигемоглобин" гэдэг нэгдэл үүсгэдэг тул хүний бие махбод, эдэд очих хүчилтөрөгчийн хэмжээг багасгадаг. Зүрх судас, амьсгалын замын архаг хууч өвчтэй (зүрхний титэм судасны өвчтэй, цус багадалттай, уушгины архаг бөглөрөө өвчтэй) хүмүүс, нярай хүүхдүүд нүүрстөрөгчийн дутуу исэлд илүү өртөмтгий. Энэ төслийн хувьд нүүрстөрөгчийн дутуу ислийн нөлөө ослын үед ихсэх нөхцөлтэй.
- Нүүрсэнд агуулагдаж байгаа бага агууламжтай хүнд металлууд дэгдэмхий үнстэй хамт болон уур хэлбэрээр агаар мандалд хаягдахад хортой хүнд элемент агуулсан тоос нь уушгиар дамжин цусанд нэвчсэнээр илүү хортой нөлөөлөл үзүүлэх боломжтой.
- Ослын үеийн шуугианы төвшин, дуу чимээ (шуугиан)-ий таагүй үйлчлэл нь түүний эрчимшил, спектрийн бүтэц, үйлчлэлийн үргэлжлэх хугацаанаас хамаарах ба 3000-500Гц-ийн давтамжтай шуугиан илүү таагүй нөлөө үзүүлнэ. 135-140дБ шуугиантай үед ам хамрын зөөлөн эд, мөн гавлын яс, шүдэнд чичиргээ үүсэх ба хэрэв шуугианы эрчим 140дБ-аас хэтэрвэл цээжний хөндий, гар хөлний булчингуудад чичиргээ үүсэж, чих толгой өвдөн ядарна.

Агаар дахь тоосны эгэл хэсгүүд нь орон зай, цаг хугацааны өргөн завсарт орчны бохирдуулах ба дараах хүчин зүйлүүдээс хамаарч хүний эрүүл мэнд, байгаль орчинд янз бүрийн нөлөө үзүүлнэ. Үүнд:

- Тоосны ширхэгийн хэмжээ (аэродинамик диаметр)
- Тоосны бүтэц найрлага
- Агаар дахь агууламж
- Нөлөөллийн үргэлжлэх хугацаа

10 микроноос том ширхэгтэй тоос тоосонцор нь хамар ам, мөгөөрсөн хоолойд баригдаж гадагшилдаг бол 10 микроноос бага диаметртэй тоосны ширхгүүд нь эрүүл мэндэд хамгийн аюултай нөлөө үзүүлдэг. Тухайлбал, 2.5-10 микрон диаметр бүхий тоосны ширхгүүд нь уушгины мөгөөрсөн хоолой болон хялгасан судлуудад хуримтлагдах, харин 2.5 микроноос бага диаметртэй ширхгүүд нь уушгины цулцангуудад шигдэх аюултай (Зураг 5.2).



**Зураг 5.2. Агаар дахь тоосонцрын ширхгийн хэмжээнээсээ хамааран хүний амьсгалын эрхтнүүдээр шүүгдэж хуримтлагдах хэмжээ**

Хортой хүнд элемент агуулсан тоос нь уушгаар дамжин цусанд нэвчснээр илүү хортой нөлөөлөл үзүүлэх боломжтой байдаг. Тоос үүсгэгч эгэл хэсгүүд нь аэродинамикийн хэмжээ, тунах (хүнд хүчний уналтын) хурд, агаар мандлын турбулент хөдөлгөөнөөс хамааран эх үүсвэрээс янз бүрийн зайд тархаж бохирдуулдаг.

#### 5.3.4. Нислэгт нөлөөлөх цаг уурын эрсдэлт үзэгдлийн шалтгаан

Манай оронд уур амьсгалын илэрхий өөрчлөлтүүд нутгийн баруун, баруун өмнөд хэсгээд илүү тод ажиглаж байгаа нь Ховд нисэх буудлын бүс нутгийн хамарч байгаа юм. Тус бүс нутагт дулаарал илүү эрчимжиж, уур амьсгалын өөрчлөлтийн ирээдүйн төсөөлөлд жилийн нийлбэр хур тундас 20 хувиас ихгүйгээр нэмэгдэх боловч, агаарын температур 5.9 хэмээр дулаарах тооцоо гарсан<sup>4</sup> байна. Үүний үр дагавар нь дээр өгүүлсэн байгалийн эрсдэлт үзэгдлийн тоо давтамж олширч, үргэлжлэх хугацаа нь уртсах нөхцөлтэй байдгаараа ямагт эрсдэлтэй байх болж улмаар энэ үйлдвэрлэлийн нөхцөлд нөлөөлөх том шалтгаан болно.

Сүүлийн жилүүдэд манай Улсад цаг агаарын гаралтай аюулт, гамшигт үзэгдэл жилд дунджаар 54 удаа тохиолддог байна. Сүүлийн 30 жилийг 3 арван жилд хувааж, 1 жилд тохиолдох цаг агаарын аюулт, гамшигт үзэгдлийн давтагдлыг дундажлан үзэхэд эхний 10 жилд дунджаар (1989-1998 он) 15 удаа, 2 дахь 10 жилд (1999-2008 он) 40 удаа, сүүлийн 10 жилд (2009-2018 он) 78 удаа тохиолдов. Тэдгээрээс уруйн үер 21%, салхи шуурга 21%, аянга цахилгаан 14%, нөөлөг салхи 10%-ийг эзэлж байна.

Ховд аймгийн Жаргалант болон Буянт сумын хувьд 2005-2018 оны мэдээгээр:

- 2005 оны 9 сарын 7-нд Жаргалант сумын нутагт хүчтэй салхи салхилж гэр-17, хашаа саравч-12 нурж 3100.0 мян.төг-ийн хохирол учирсан.
- 2006 оны 8 сарын 10-нд 6 сумын нутагт 18-35 м/сек хүртэл хүчтэй шороон шуурга шуурсны улмаас 114.0 мян.төг-ийн хохирол учирсан.

<sup>4</sup> Р.Мижиддорж, 2015 он, Мөнгөл орны уур амьсгалын өөрчлөлт, өнгөрсөн, одоо, ирээдүй, XXI зууны Монголын уур амьсгалын өөрчлөлт, экосистемийн төлөв

- 2007 оны 8 сарын 5-нд Жаргалант сумын Наран багийн нутагт хүчтэй салхи салхилж 13 гэр нурсан.
- 2011 оны 6 сарын 8-нд Жаргалант сумын нутагт үер бууж уг сумын 8 багийн 20 айл өрх, 4 аж ахуй нэгж усанд автаж 18000.0 мян.төг-ийн хохирол учирсан.
- 2012 оны 6 сарын 20-21нд Буянт сумын "Наран хайрхан" багийн нутаг "Хүйсийн толгой", "Цагаан эрэг" багийн нутаг "Хужирт" гэдэг газруудаар хүчтэй аадар бороо орсны улмаас тус нутагт зусаж байгаа малчин Батжав, Бортолгой, Балсанжав нарын 3 айлын гэр үерийн усанд урсаж, малчин Ядамсүрэн, Дагвасүрэн нарын 3 айлын гэр үерийн усанд автаж 5000.0 мян.төг-ийн хохирол учирсан.
- 2013 оны 6 сарын 23-нд Жаргалант болон Буянт сумдын нутаг дэвсгэрт үер бууж айлууд усанд автсан.
- 2014 оны 7 сарын 29-нд Жаргалант сумын нутагт 18 м/сек хүрч салхилж нэг айлын байшингийн дээврийн төмөр хууларч, Баянбулаг, Баатархайрхан багийн 4 өрх айлын 6 гэр нурж, 2 айлын гэр дахин сэргээн засварлах боломжгүй болсон
- 2014 оны 5 сарын 14-нд Жаргалант сумын нутагт цас, бороо холилдож орсны улмаас тус сумын Магсаржав багийн 2, 3 дугаар гудамжны 40 айл өрх, Цамбагарав багийн 2 дугаар гудамжны 13 айл өрх, Хайрхан багийн 2 дугаар гудамжны 10 айл өрх, Наран багийн 1 дүгээр гудамжны 7 айл өрх, 25 дугаар гудамжны 9 айл өрх, Рашаант багийн 16, 17, 18 дугаар гудамжны 60 айл өрх, Алагтолгой багийн 1 дүгээр гудамжны 15, нийт 154 айл өрхийн хашаа, гэр, байшин шар усны үерт автсан.
- 2015 оны 6 сарын 20-нд Буянт сумын Цагаан-Эрэг багийн нутаг "Бугат-Үзүүр" гэдэг газар усархаг бороо орсны улмаас Буянт гол үерлэж нэг айлын гэр усанд автсан.
- 2016 оны 4 сарын 24-нд Жаргалант сумын нутагт аянга бууж эд хогшил сүйдсэн.
- 2016 оны 1 сарын 25-нд Буянт голын ус хачирлан тэлсний улмаас 17 айлын гэр, хашаа үерийн усанд автсан.
- 2018 оны 7 сарын 3-нд Жаргалант сумын төвд 19:50 цагийн орчимд усархаг ширүүн бороо орсны улмаас уруйн үер болж Наран багийн 14,15 дугаар гудамжны 30 айл өрх, Рашаант багийн 25 айл өрхийн гэр хашаа усанд автсан тухай дуудлагыг 07.03-ны өдрийн 20:35 цагт /21:04 цагт/ хүлээн авсан.

### 5.3.5. Шувуунаас үзүүлэх эрсдэл

**Шувуунаас үзүүлэх эрсдэлүүд.** Агаарын хөлгийн нислэгийн үед гарсан зөрчлүүд нь хүний буруутай үйл ажиллагаанаас гадна цаг агаарын тааламжгүй үзэгдэл, агаарын хөлгийн техникийн дутагдал, гадны биет, гал түймэр болон шувууны мөргөлт гэх мэт олон аюултай хүчин зүйлээс шалтгаалсан байдаг. Эдгээрээс агаарын хөлөг шувуутай мөргөлдсөн тохиолдлын тоо дээгүүр байр суурь эзэлдэг ба Европын Нислэгийн Аюулгүй Ажиллагааны Агентлагаас хийсэн 2011-2015 оны зөрчлийн судалгааны үр дүнгээс харахад хамгийн өндөр хувийг эзэлсэн байна. Мөн шувууны мөргөлтөөс шалтгаалж нислэг саатах, систем гэмтэх, хэвийн бус газардах, гал түймэр гарах, сүйрэх гэх мэт үр дагаврууд гарч болзошгүй учир аливаа нисэх буудал орчмын шувууны судалгааг олон улсад хүлээн зөвшөөрөгдсөн арга зүйн дагуу мониторинг

судалгааг маш сайн гүйцэтгэж, хамгааллын төлөвлөгөө боловсруулах шаардлагатай. Манай орны хувьд ч шувуутай холбоотой зөрчлийн тоо хэмжээ нэмэгдэх хандлагатай байна. Олон улсын судалгаанаас харахад шувууд агаарын хөлөгтэй гол төлөв аэродромын орчимд агаарын хөлгийн өндөр алдах, газардах (50% орчим) болон хөөрөх, өндөр авах (40% орчим) үед мөргөлддөг байна. Шувуудын өдөр тутмын шилжилт хөдөлгөөн газрын гадаргаас дээш гол төлөв 10-90 метр өндрөөр нисдэг бөгөөд 300 метрээс өндөрт нисэх нь харьцангуй цөөн тохиолддог. Тиймээс энэ хүрээнд нийт мөргөлтийн 80% орчим тохиолддог. Канад улсад хийсэн судалгаанаас үзэхэд шувууны мөргөлт агаарын хөлгийн хөөрөх, газардах үед тохиолдох нь маш элбэг бөгөөд мөргөлдсөн нийт тохиолдлын 90% нь газрын гадаргаас дээш 150 метр хүртэлх өндөрт буюу нисэх буудлын орчимд, харин маш цөөн хувь нь 900 метрээс дээш өндөрт тохиолдож байжээ (Юмжирмаа, 2017).

Шувууны нягтшил. Ховд нисэх буудал орчимд тохиолдох шувуудын нягтшилыг үнэлэхдээ зөвхөн шугаман замналын судалгаагаар бидний судалгааны үед бүртгэгдсэн шувуудын өгөгдлийг ашиглав. Онгоцны буудлаас 10 км радиуст судалгааны талбайг бүрэн хамруулах боломж, амьдрах орчны олон янз байдал зэргийг харгалзан судалгаа хийж өгөгдөл цуглууллаа. Замналын уртыг GPS болон машины одометр ашиглан хэмжсэн ба харин өргөнийг тухайн зүйл шувуу харагдах боломжтой хамгийн хол зайгаар авч боловсрууллаа. Хээрийн бор шувуу, сохор элээ, хон хэрээ, дэрсний жиргэмэл, алаг шаазгай, эвэрт болжмор, боролзой богширго, хөхвөр тагтаа зэрэг шувууд хамгийн өндөр нягтшилтай тохиолдсон ба энэ богино хугацааны судалгааны үр дүн болно (хүснэгт 11). Хавар, намрын нүүдлийн үед Буянт голын хөндийгөөр усны болон жижиг шувуудын томоохон нүүдэл явах магадлалтай. Мөн жижиг мэрэгчдийн идэвхжлээс хамаарч хээрийн бүргэд, идлэг шонхор, шилийн сар зэрэг махчин шувуудын тоо толгой өөрчлөгдөнө. Бид шувууны судалгааг үржлийн болон намрын нүүдлийн эхэн үеийг хамруулан гүйцэтгэсэн бөгөөд цаашид манай орны шувуудын жилийн чухал мөчлөг болох хавар, намрын нүүдэл, үржил, өвөлжилтийн үеийг хамруулан мониторинг судалгаа гүйцэтгэх нь шувуудын зүйлийн бүрдэл, тохиолдоц, нягтшил зэрэг мэдээллийг шинжлэх ухааны үндэслэлтэй үнэн зөв гаргах ач холбогдолтой.

**Хүснэгт 5.11. Ховд нисэх буудал орчим тохиолдох шувуудын нягтшил**

No	Монгол нэр	1 км <sup>2</sup> талбай дахь нягтшил	Стандарт алдаа (±)	No	Монгол нэр	1 км <sup>2</sup> талбай дахь нягтшил	Стандарт алдаа (±)
1	Хээрийн бор шувуу	2.9	1.1	11	Начин шонхор	0.7	0
2	Сохор элээ	2.6	3.8	12	Хар хэрээ	0.6	0
3	Хон хэрээ	2.1	1.9	13	Их хөхбүх	0.56	0
4	Дэрсний жиргэмэл	1.8	1.6	14	Алагтуу хэрээ	0.4	0
5	Алаг шаазгай	1.8	0.6	15	Хөх цэгцгий	0.4	0
6	Эвэрт болжмор	1.7	0.9	16	Дагуур гал сүүлт	0.4	0
7	Боролзой богширго	1.22	3.4	17	Өвөгт тогоруу	0.2	0.19
8	Хөхвөр тагтаа	1.1	0.6	18	Хээрийн шийхнүүхэй	0.01	0
9	Согсоот болжмор	0.9	0.16	19	Хадны тагтаа	0.01	0
10	Асрын хараацай	0.85	0				

**Шувуу агаарын хөлөгтэй мөргөлдөх магадлал.** Энэ арга нь аэродром дахь шувуудын элбэгшлийн судалгаа, эсвэл өмнө тохиолдсон мөргөлтийн мэдээнд тулгуурладаг. Элбэг зүйлийн шувууд агаарын хөлөгтэй мөргөлдөх өртөх нь их. Зарим зүйлийн шувуудын хувьд элбэгшил болон мөргөлтийн тооны хооронд илэрхий хамаарал байхад заримд нь хамаарал бага байх ба энэ нь тухайн зүйл шувууны бодгалийн экологи, зан төрхийн онцлогоос шалтгаалдаг. Жишээлбэл: Сүрэнгэгч зүйлүүд бөөнөөрөө нисэх буудлын агаарын зайд нэвтрэх үзэгдлийг ганц нэгээрээ нисдэг шувуудтай харьцуулахад нисэх буудлыг илүү өргөн талбайгаар дайрч өнгөрдөг. Тиймээс өргөн талбайд тархсан зүйлүүдийн мөргөлдөх магадлал өндөр. Экологийн бусад ялгаа (идэш тэжээлийн сонголт, ашиглах талбай) нь тухайн зүйлийн хувьд мөргөлдөх магадлалд бас нөлөөлнө.

Агаарын хөлөг шувуутай мөргөлдсөн тохиолдлын тоо дээгүүр байр суурь эзэлдэг ба Европын Нислэгийн Аюулгүй Ажиллагааны Агентлагаас хийсэн 2011-2015 оны зөрчлийн судалгааны үр дүнгээс харахад хамгийн өндөр хувийг эзэлсэн байна.

**Хүснэгт 5.12. Шувуу агаарын хөлөгтэй мөргөлдөх магадлал**

Шалгуур	Маш их	Их	Дунд	Бага
<b>Элбэгшил</b>				
Тоон үзүүлэлт				
а) Харьцангуй элбэгшил (нийт шувуудын дотор эзлэх %)	>1	>0.1	>0.01	<0.01
б) Тохиолдох давтамж (судалгаанд бүртгэгдсэн %)	>75	50-75	25-50	<25
с) Тохиолдох талбай (нисэх буудлын талбай ашиглах %)	>75	50-75	25-50	<25
Чанарын үзүүлэлт				
а) Элбэгшил	Олон	Заримдаа	Цөөн	Хааяа
б) Тохиолдох давтамж	Ихэвчлэн	Заримдаа	Цөөн	Хааяа
с) Тохиолдох талбай	Ихэвчлэн	Заримдаа	Цөөн	Хааяа
д) Хөөрч буух зурваст ойр тохиолдох	Түгээмэл	Заримдаа	Хааяа	Ховор
<b>Шувууны мөргөлт</b>				
Тоон үзүүлэлт				
а) Харьцангуй давтамж (тухайн нисэх буудлын нийт мөргөлтөд эзлэх %)	>5	1-5	0.1-1	<0.1
Чанарын үзүүлэлт				
а) Илрэх давтамж	Ихэвчлэн	Заримдаа	Хааяа	Ховор/ үгүй

## 5.4. ОСОЛ, ЭРСДЭЛИЙН ҮНЭЛГЭЭ

### 5.4.1. Болзошгүй эрсдэлийн үнэлгээ

Газар зүйн нөхцөл, байгалийн үзэгдлийн шалтгааныг болзошгүй эрсдэл гэж үзэх бөгөөд тэдгээрийн давтамж олон, гэнэтийн хувьсах чанартай байдгаараа үйлдвэрлэлийн осол, эрсдэлээс ялгаатай.

**Болзошгүй эрсдэлийн давтамж, эрчим.** Ховд нисэх буудлын байгаль цаг уурын нөхцөлийг авч үзсэний эцэст болзошгүй эрсдэлийн нөхцөлийг тохиолдол, давтамж, эрсдэлийн эрчмээр үнэлж үзвэл байгалийн үзэгдлүүд ихэнхдээ нэг бус удаагийн тохиолдоцтой, нөлөөлийн эрчим нь ялимгүй байгаа их төвшинд хүртэл үйлчилэхээр



байна. Харин нисэх буудлын үйл ажиллагаанд үзүүлэх байгалийн болзошгүй эрсдэлийн эрчим нь өчүүхэн багаас эрсдэлийг бууруулах арга хэмжээг хэрэгжүүлэх шаардлагатай төвшинд үнэлэгдэж байна.

**Хүснэгт 5.13. Онгоцны буудлын болзошгүй эрсдэлийн давтамж, эрчмийн төвшин**

Тохиолдлын давтамж		Эрсдэлийн эрчим				
Давтамж/жил	Давтамжийн тодорхойлолт	А Ялимгүй	В Бага	С Дунд	Д Их	Е Маш их
<b>Газрын чичирхийлэл</b>						
> 1	5. Олон дахин					
1/10 - 1	4. Нэг бус удаа					
1/100 - 1/10	3. Нэг удаа					
1/1000 - 1/100	2. Магадлал багатай					
<b>Үер</b>						
> 1	5. Олон дахин					
1/10 - 1	4. Нэг бус удаа					
1/100 - 1/10	3. Нэг удаа					
1/1000 - 1/100	2. Магадлал багатай					
<b>Босоо хөгжлийн үүл</b>						
> 1	5. Олон дахин					
1/10 - 1	4. Нэг бус удаа					
1/100 - 1/10	3. Нэг удаа					
1/1000 - 1/100	2. Магадлал багатай					
<b>Аадрын тундас, мөндөр</b>						
> 1	5. Олон дахин					
1/10 - 1	4. Нэг бус удаа					
1/100 - 1/10	3. Нэг удаа					
1/1000 - 1/100	2. Магадлал багатай					
<b>Аянга цахилгаан</b>						
> 1	5. Олон дахин					
1/10 - 1	4. Нэг бус удаа					
1/100 - 1/10	3. Нэг удаа					
1/1000 - 1/100	2. Магадлал багатай					
<b>Салхи, шуурга</b>						
> 1	5. Олон дахин					
1/10 - 1	4. Нэг бус удаа					
1/100 - 1/10	3. Нэг удаа					
1/1000 - 1/100	2. Магадлал багатай					
<b>Хяруу, цан, хялмаа, мөстөлт</b>						
> 1	5. Олон дахин					
1/10 - 1	4. Нэг бус удаа					
1/100 - 1/10	3. Нэг удаа					
1/1000 - 1/100	2. Магадлал багатай					
<b>Шилжлэг салхи</b>						
> 1	5. Олон дахин					
1/10 - 1	4. Нэг бус удаа					
1/100 - 1/10	3. Нэг удаа					
1/1000 - 1/100	2. Магадлал багатай					
<b>Температурын инверс</b>						
> 1	5. Олон дахин					
1/10 - 1	4. Нэг бус удаа					

Тохиолдлын давтамж		Эрсдэлийн эрчим				
Давтамж/жил	Давтамжийн тодорхойлолт	А Ялимгүй	В Бага	С Дунд	Д Их	Е Маш их
1/100 - 1/10	3. Нэг удаа					
1/1000 - 1/100	2. Магадлал багатай					
<b>Тайлбар:</b>						
	Өчүүхэн бага эрсдэл					
	Хүлцэж чадах эрсдэл					
	Эрсдэлийг бууруулах зөвлөмжийг хэрэгжүүлэх хэрэгтэй					
	Эрсдэлийг бууруулах арга хэмжээ авах шаардлагатай					

Дээрх хүснэгтээс харахад нөлөөллийн эрчим нэмэгдэх нөхцлүүдэд эрсдэлийг бууруулах арга хэмжээг хэрэгжүүлэх шаардлага улам их болох бөгөөд энэ нь ялангуяа аянга цахилгаантай үед, мөн хяруу, хялмаа, мөстөлтийн үед онцгой анхаарах хэрэгтэй нөхцөхцөлтэй байна.

**Эрсдэлийн үнэлгээ.** Байгалийн эрсдэлт үзэгдлээс шалтгаалах гамшгийн эрсдэлээс урьчилан сэргийлэх эрх зүйн орчин болон техник, технологи, ажиллах хүчний нөөцийг бүрдүүлсэн нөхцөлд нисэх буудлын ашиглалтын үйл ажиллагааг явуулдаг онцлогтой. Тиймээс байгалийн эрсдэлд нөхцлөөс урьчилан сэргийлэх, шаардлагатай тохиолдолд нисэх буудлын үйл ажиллагааг урт, богино хугацаагаар хаах зэрэг арга хэмжээг хэрэгжүүлдэг учраас хөдөлмөрийн сахилга бат алдахгүй л бол нисэх буудлын бүсэд тохиох газар хөдлөхөөс бусад тохиолдолд гамшгийн хэмжээний эрсдэл нүүрлэх нөхцөл хязгаарлагдмал байна.

Хүснэгт 5.14. Болзошгүй эрсдэлийн үнэлгээ, байгалийн эрсдэлт үзэгдлүүдээр

№	Шалтгаан	Учирч болох эрсдэл, уршиг	Эрсдэлээс урьдчилан сэргийлэх, бууруулах арга хэмжээ,	Үнэлгээ	Баримтлах эрхзүйн баримт бичиг, стандарт	Давтамж/ жил	Хүний эрүүл мэнд, аюулгүй байдал	Экологийн Аюулгүй байдал	Төслийн үйл ажиллагаа
1	Газрын чичирхийлэл	Нисэх буудал байрших нутаг нь 8 баллын газар хөдлөлтийн бүсэд хамаарна. Барилга байгууламж эвдэрч сүйдэх, зам талбайд цууралт үүсэх, цахилгаан тасрах	Барилгын байгууламжийн хүчитгэл хийх Авран хамгаалах ажиллагаа зохион байгуулах	дунд	Гамшгаас хамгаалах тухай хууль	1/50			
2	Үерийн гамшиг	Богино хугацаанд их хэмжээний тунадас унаснаас үер усны аюул болох Хүний амь эрсдэх, дэд бүтэц эвдэрч сүйдэх	Үер усны аюулын үед хүмүүст анхааруулга өгч хүний амь нас, дэд бүтцийг хамгаалах	дунд	Усны барилга байгууламжийн зураг төсөл зохиох үндсэн журам БНБД	1/50			
3	Босоо хөгжлийн үүл	Онгоцны нислэгт нөлөөлснөөр нисэх буудалд ослын буулт хийх, хөөрөлт хийж чадахгүй болох	Газардуулга ашиглах Цаг уурын урьдчилсан мэдээлэл ашиглах, Нөхцөл байдлыг урьдчилан үнэлэх Мэдээлэл, харилцаа холбооны ажиллагааны хэвийн байдлыг хангах Үүссэн эрсдэлийг бууруулах арга хэмжээг хэрэгжүүлэх Үүссэн эрсдэлийн бууруулах, авран хамгаалах ажиллагаа явуулах	ялимгүй	Олон улсын иргэний агаарын тээврийн тухай Чикагогийн конвенцийн хавсралт 3 Иргэний нисэхийн тухай хууль Нийтийн албанд нийтийн болон хувийн ашиг сонирхлыг зохицуулах, ашиг сонирхлын зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх тухай хууль Зөрчлийн тухай хууль Ус цаг уур, орчны хяналт шинжилгээний тухай хууль Нислэгийн цаг уурын төвийн дүрэм Ус, цаг уур, орчны хяналт шинжилгээний ажлын технологийн сахилгын дүрэм, Иргэний нисэхийн дүрэм-174	n/5			
4	Аадрын тундас, мөндөр	Онцгоцны нислэг болон онгоц хөөрөх, буух үеийн эрсдэлийг нэмэгдүүлнэ		бага		n/5			
5	Аянга цахилгаан	Хур борооны улиралд хүчтэй борооноор аянга, цахилгаан буух Аянгын улмаас нарийн мэдрэмжтэй тоног төхөөрөмж гэмтэх, дохиолол холбоо салах гал түймэр гарч эд хөрөнгө, амь нас эрсдэх		бага		n/5			
6	Салхи, шуурга	Онцгоцны нислэг болон онгоц хөөрөх, буух үеийн эрсдэлийг нэмэгдүүлнэ		дунд		n/5			
7	Хяруу, цан, хялмаа, мөстөлт	Онгоц гадардах үеийн эрсдэлийг нэмэгдүүлнэ		Дунд		n/5			
8	Шилжлэг салхи	Онцгоцны нислэг болон онгоц хөөрөх, буух үеийн эрсдэлийг нэмэгдүүлнэ		Бага		n/5			
9	Температурын инверс			бага		n/5			

Тайлбар: 1/10-1/5 Нэг бус удаа давтагдах магадлалтай, 1/100-1/10 магадлал багатай.

#### 5.4.2. Үйлдвэрлэлийн осол, эрсдэлийн үнэлгээ

**Үйлдвэрийн ослын давтамж, эрчим.** Нисэх буудлын үйл ажиллагааны явц дахь үйлдвэрлэлийн осол эрсдэл нь хүлцэх боломжтойгоос эрсдэлийг бууруулах арга хэмжээг хэрэгжүүлэх шаардлагатай төвшинд хүртэл эрчимжиж нөхцөлтэй байна. Тухайлбал:

- Шатахууны агуулахад үүсэх осол эрсдэл богинохон хугацаанд эрчим нь нэмэгдэж цар хүрээ нь тэлэгдэх нөхцөлтэй байх тул осол үүсэх магадлал нь бага ч үүссэн тохиолдолд эрсдэлийг бууруулах арга хэмжээг зайлшгүй авах шаардлагатай болно.
- Хөдөлмөрийн сахилга бат алдсанаас үүсэх осол нь осол дөхсөн тохиолдлыг илрүүлээгүйгээс үүдэлтэй ба нөлөөлөл нь мөн эрчимтэй, цаг хугацаа алдсан шинжтэй байх тул үүссэн эрсдэлийг бууруулахад холбогдох зөвлөмжийг дагаж ажиллах шаардлагатай болно.

**Хүснэгт 5.15. Үйлдвэрлэлийн осол, эрсдэлийн давтамж, эрчмийн төвшин**

Тохиолдлын давтамж		Эрсдэлийн эрчим				
Давтамж/ жил	Давтамжийн тодорхойлолт	А Ялимгүй	В Бага	С Дунд	Д Их	Е Маш их
<b>Байрилга байгууламжийн чанар</b>						
> 1	5. Олон дахин					
1/10 - 1	4. Нэг бус удаа					
1/100 - 1/10	3. Нэг удаа					
1/1000 - 1/100	2. Магадлал багатай					
<b>Барилга байгууламжийн цахилгаан холболт</b>						
> 1	5. Олон дахин					
1/10 - 1	4. Нэг бус удаа					
1/100 - 1/10	3. Нэг удаа					
1/1000 - 1/100	2. Магадлал багатай					
<b>Усны байгууламж, шугам сүлжээ</b>						
> 1	5. Олон дахин					
1/10 - 1	4. Нэг бус удаа					
1/100 - 1/10	3. Нэг удаа					
1/1000 - 1/100	2. Магадлал багатай					
<b>Аэродромын ХБЗ, эргэлтийн талбайн хийц</b>						
> 1	5. Олон дахин					
1/10 - 1	4. Нэг бус удаа					
1/100 - 1/10	3. Нэг удаа					
1/1000 - 1/100	2. Магадлал багатай					
<b>Аэродромын гэрэлтүүлэг, тэмдэглэгээ</b>						
> 1	5. Олон дахин					
1/10 - 1	4. Нэг бус удаа					
1/100 - 1/10	3. Нэг удаа					
1/1000 - 1/100	2. Магадлал багатай					
<b>Шатахууны агуулахын үйл ажиллагаа</b>						
> 1	5. Олон дахин					
1/10 - 1	4. Нэг бус удаа					
1/100 - 1/10	3. Нэг удаа					

Тохиолдлын давтамж		Эрсдэлийн эрчим				
Давтамж/ жил	Давтамжийн тодорхойлолт	А Ялимгүй	В Бага	С Дунд	Д Их	Е Маш их
1/1000 - 1/100	2. Магадлал багатай					
<b>Уурын зуухны үйл ажиллагаа</b>						
> 1	5. Олон дахин					
1/10 - 1	4. Нэг бус удаа					
1/100 - 1/10	3. Нэг удаа					
1/1000 - 1/100	2. Магадлал багатай					
<b>Хөдөлмөрийн сахилга бат</b>						
> 1	5. Олон дахин					
1/10 - 1	4. Нэг бус удаа					
1/100 - 1/10	3. Нэг удаа					
1/1000 - 1/100	2. Магадлал багатай					
<b>Тайлбар:</b>						
	Өчүүхэн бага эрсдэл					
	Хүлцэж чадах эрсдэл					
	Эрсдэлийг бууруулах зөвлөмжийг хэрэгжүүлэх хэрэгтэй					
	Эрсдэлийг бууруулах арга хэмжээ авах шаардлагатай					

**Үйлдвэрлэлийн осол эрсдэлийн үнэлгээ.** Гамшгийн төрлүүдээс хамгийн түгээмэл нь үйлдвэрийн осол юм. Нисэх буудлын үйл ажиллагааны явцад төрөл бүрийн осол гарч болзошгүй бөгөөд гол төлөв хүмүүсийн өөрсдийнх нь санамсар, болгоомжгүй үйл ажиллагаанаас үүдэн гардаг. Энэ нь үйлдвэрийн барилга байгууламж, инженерийн шугам сүлжээ, тоног төхөөрөмжийг суурилуулах, угсрах, тоног төхөөрөмжүүдтэй харьцаж ажиллах явцад ажилчид, инженер, техникийн ажилтнууд ажлын хариуцлага алдах, технологийн горим, тоног төхөөрөмжийн үйл ажиллагааг хянах хяналт суларснаас элдэв осол гарч, улмаар байгаль орчныг бохирдуулах, үйл ажиллагаа саатах, ажиллагсад болон үйлчлүүлэгчид хөдөлмөрийн чадвараа алдаж, тахир дутуу болох, цаашилбал амь насаа алдах эрсдэлтэй тул уг асуудлыг онцгойлон анхаарч ажиллах шаардлагатай байдаг.

Үйлдвэрлэлийн осол нь дараах хэлбэрээр гарах тул тэдгээрийн үнэлгээний суурь үзүүлэлт болгов. Үүнд:

- Технологийн хэвийн ажиллагааны горим алдагдаж тоног төхөөрөмжүүдэд эвдрэл, доголдол гарах;
- Химийн хорт болон аюултай бодистой харьцаж ажиллах арга ажиллагааг мэдэхгүйгээс эрсдэлд өртөх;
- Цахилгааны холболтууд, трансформаторын төхөөрөмжийг мэргэжлийн бус хүмүүс дур мэдэн засч, сэлбэхийг оролдсоноос осолд орох;
- Мэргэшиж дадлагажаагүй хүмүүсийг удирдлагын заавар, зөвшөөрөлгүйгээр ажиллуулснаас осол аваарьт орох;
- Аюулгүй ажиллагаа, хөдөлмөр хамгааллын дүрэм, горимыг зөрчсөнөөс осолд орох;
- Гал түймэр гарах;
- Зам, талбай, шат, тавцангийн эвдрэл, саад, хальтиргааг анзаараагүйгээс болон өөрсдийн хайнга үйл ажиллагаанаас хальтирч унах, осол аваарьт орох зэрэг болзошгүй ослоуд гарах магадлалтай.



Хүснэгт 5.16. Болзошгүй эрсдэлийн үнэлгээ, байгалийн үзэгдэлт зүйлүүдээр

№	Үйл ажиллагаа	Учирч болох эрсдэл, уршиг	Эрсдэлээс урьдчилан сэргийлэх, бууруулах арга хэмжээ,	Үнэлгээ	Баримтлах эрхзүйн баримт бичиг, стандарт	Давтамж/ жил	Хүний эрүүл мэнд, аюулгүй байдал	Экологийн аюулгүй байдал	Төслийн үйл ажиллагаа
1	Үйлдвэрлэлийн осол	- Ажилчид хөдөлмөрийн чадвараа хэсэгчлэн болон бүрэн алдах - Ажилчид хөнгөн бэртэх; - Ажилчид амь насаа алдах;	- Тоног төхөөрөмжийн аюулгүй ажиллагааны журмыг мөрдөх - Хугацаат болон төлөвлөгөөт бус засвар үйлчилгээг тогтмол хангах	их	MNS 4968:2000 Хөдөлмөрийн аюулгүй ажиллагаа, эрүүл ахуй. Үйлдвэрлэлийн үйл ажиллагаанд тавих ерөнхий шаардлагатай.	1/10			
		- Үйлдвэр богино болон тодорхойгүй хугацаагаар зогсох; - Тоног төхөөрөмж эвдэрч гэмтэх;	- Ажилчдад анхан болон давтан зааварчилгаа өгөх - Ажилчдын эрүүл мэндийн байдлыг харгалзан үзэх	дунд	MNS 5107:2001 Хөдөлмөрийн физиологи. Биеийн хүчний ажлын ачааллыг үнэлэх үзүүлэлтийн норм, тодорхойлох арга.	1/5			
		Их хэмжээний эд материалын хохирол учрах	- Хөдөлмөр хамгааллын хэрэгслээр хангах - Техник тоног төхөөрөмжтэй харьцах аюулгүй ажиллагааны дүрэм журмыг мөрдөх	их	MNS 5106:2001 Хөдөлмөрийн физиологи. Мэдрэл сэтэхүйн ачааллыг үнэлэх үзүүлэлтүүдийн норм, тодорхойлох арга.	1/10			
2	Ажлын байрны нөхцөл	- Ажилчид эрүүл мэндээр хохирох - Тоног төхөөрөмжийн ашиглалтын хугацаа богиносох	- Ажлын байрны гэрэлтүүлгийг стандар-тын дагуу хийх - Ажлын байранд агааржуулалтын систем суурилуулах - Тоног төхөөрөмжид хаалт хамгаалалт хийх - Ажлын байрны орон зайг зөв зохион байгуулах	дунд	- MNS 5080:2001 Хөдөлмөрийн нөхцөл, түүний ангилал, хүчин зүйл, хөдөлмөрийн нөхцөлийн үнэлгээ. -	1/5			

3	Цахилгааны эх үүсвэр	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Цахилгааны хангамж болон аюулгүй байдал алдагдсанаас ажилчид тогонд цохиулах, тоног төхөөрөмж эвдрэх, гал түймэр гарах, үйл ажиллагаа зогсох</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Цахилгааны эх үүсвэрийн хяналт</li> <li>- Цахилгааны монтажийн аюулгүй байдлыг хангах</li> <li>- Цахилгаан дамжуулах утасны шалбарсан эсэхэд хяналт тавих</li> </ul>	дунд	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Галын аюулгүй байдлын тухай хууль</li> </ul>					
4	Гал түймэр гарах	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Барилга байгууламж сүйдэх</li> <li>- Хүний амь нас эрсдэх</li> <li>- Тоног төхөөрөмж эвдрэх</li> <li>- Удаан хугацааны зогсолт</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Гал түймрээс сэргийлэх боломжтой бүх арга хэмжээ авах,</li> <li>- Галын ослын дохиолол, гал унтраах арга хэмжээг урьдчилан тооцоолох.</li> <li>- Галын дохиолол, гал унтраах хэрэгслийг зохих газруудад байрлуулах;</li> <li>- Галын дохиолол, аюулын гарцын байршлыг заасан самбар байрлуулах;</li> <li>- Галын тархалтыг зогсоох</li> </ul>	их	<ul style="list-style-type: none"> <li>- "Галын аюулгүй байдлын тухай" хууль</li> <li>- Гал түймрийн улсын хяналтын дүрэм</li> <li>- "Гамшгаас хамгаалах тухай" хууль</li> </ul>	1/10				
<b>Тайлбар: 1/10-1/5 Нэг бус удаа давтагдах магадлалтай, 1/100-1/10 магадлал багатай.</b>										

### 5.4.3. Шувуунаас үүсэх эрсдэл, түүний үнэлгээ

Шувууны мөргөлтөөс шалтгаалж нислэг саатах, систем гэмтэх, хэвийн бус газардах, гал түймэр гарах, сүйрэх гэх мэт үр дагаврууд гарч болзошгүй. Олон улсын судалгаанаас харахад шувууд агаарын хөлөгтэй гол төлөв аэродромын орчимд агаарын хөлгийн өндөр алдах, газардах (50% орчим) болон хөөрөх, өндөр авах (40% орчим) үед мөргөлддөг байна. Шувуудын өдөр тутмын шилжилт хөдөлгөөн газрын гадаргаас дээш гол төлөв 10-90 метр өндрөөр нисдэг бөгөөд 300 метрээс өндөрт нисэх нь харьцангуй цөөн тохиолддог. Тиймээс энэ хүрээнд нийт мөргөлтийн 80% орчим тохиолддог. Канад улсад хийсэн судалгаанаас үзэхэд шувууны мөргөлт агаарын хөлгийн хөөрөх, газардах үед тохиолдох нь маш элбэг бөгөөд мөргөлдсөн нийт тохиолдлын 90% нь газрын гадаргаас дээш 150 метр хүртэлх өндөрт буюу нисэх буудлын орчимд, харин маш цөөн хувь нь 900 метрээс дээш өндөрт тохиолдож байжээ (Юмжирмаа, 2017).

Ховд Нисэх буудлын орчимд бүртгэгдсэн шувуудын агаарын хөлөгт аюул учруулах эрсдэлийг С. Paton (2009) аргаар үнэлсэн ба арга зүйн дагуу шувуудын биеийн жин, нисэх тоо толгой болон зан төрхийн байдалд тулгуурлан агаарын хөлөгт учруулах аюулыг бүртгэгдсэн шувууны зүйл тус бүрт тодорхойлов. Улмаар шувуудын агаарын хөлөгтэй мөргөлдөх магадлал буюу тухайн нисэх буудлын орчимд тохиолдох давтамжийг тодорхойлон, Магадлал-үр дагаврын матриксийг ашиглан эрсдэлийн үнэлгээг хийв (хүснэгт 11). Нийт бүртгэгдсэн 45 зүйл шувуудын 4.4% нь “Маш их аюултай”, 22.2 % нь “Их аюултай”, 26.6 % нь “Дунд аюултай”, 13.3 % нь “Бага аюултай”, 33.3 % нь “Ач холбогдолгүй” үнэлгээтэй байна.

Нөмрөг тас, сохор элээ “**Маш их аюултай**”, хондон ангир, өвөгт тогируу, хар хэрээ, хөхвөр тагтаа, тураг гогой, алагтуу хэрээ, шилийн сар, цармын бүргэд, алаг шаазгай, хон хэрээ “**Их аюултай**”, тарважи бүргэд, турлиах хэрээ, улаанхушуут жунгаа, монгол ногтруу, үхэр цахлай, хадны тагтаа, начин шонхор, зээрд шонхор, хурын ураацай, идлэг шонхор, ягаан тодол, хээрийн боршувуу “**Дунд аюултай**”, асрын хараацай, шоорон эвэртболжмор, дэрсний жиргэмэл, шивэр энхэтбялзуухай, шууман шонхор, монгол болжмор “**Бага аюултай**” зэрэглэлээр үнэлэгдсэн ба 15 зүйлийн шувуу “**Ач холбогдолгүй**” гэсэн үнэлгээтэй байна.

Хүснэгт 5.17. Ховд нисэх буудал орчмын шувуудын эрсдэлийн үнэлгээ ба эрэмбэ

№	Монгол нэр	Биеийн жин	Биеийн жинд харгалзах оноо	Зургийн хэмжээнд харгалзах оноо	Зан төрхөд харгалзах оноо	Нийт оноо	Аюул/Уршиг	Мөргөлдөх магадла	Эрсдэлийн үнэлгээ
1	Нөмрөг тас*	7500-12000	32	2	2	128	Хэт их	Дунд	Маш их аюултай
2	Сохор элээ*	800-1100	8	2	2	32	Маш их	Хэт их	Маш их аюултай
3	Хондон ангир*	900-1600	16	2	2	64	Хэт их	Бага	Их аюултай
4	Өвөгт тогируу*	2000-3000	16	2	2	64	Маш их	Их	Их аюултай
5	Хар хэрээ*	460-580	8	2	2	32	Маш их	Их	Их аюултай
6	Хөхвөр тагтаа*	240-360	8	4	1	32	Маш их	Их	Их аюултай

7	Тураг гогой*	1800-3000	16	2	1	32	Маш их	Их	Их аюултай
8	Алагтуу хэрээ*	163-270	8	4	2	64	Маш их	Их	Их аюултай
9	Шилийн сар*	1000-1300	16	1	2	32	Маш их	Дунд	Их аюултай
10	Цармын бүргэд*	3300-6500	16	1	2	32	Маш их	Дунд	Их аюултай
11	Алаг шаазгай*	155-260	8	2	1	16	Их	Их	Их аюултай
12	Хон хэрээ*	800-1520	16	1	1	16	Их	Их	Их аюултай
13	Тарважи бүргэд*	2600-4800	16	1	2	32	Маш их	Бага	Дунд аюултай
14	Турлиах хэрээ*	310-500	8	4	2	64	Маш их	Бага	Дунд аюултай
15	Улаанхушуут жунгаа*	280-430	8	2	2	32	Маш их	Бага	Дунд аюултай
16	Монгол ногтруу*	200-370	8	4	1	32	Маш их	Бага	Дунд аюултай
17	Үхэр цахлай*	1000-1800	16	2	1	32	Их	Дунд	Дунд аюултай
18	Хадны тагтаа*	240-370	8	2	1	16	Их	Дунд	Дунд аюултай
19	Начин шонхор*	180-240	8	1	2	16	Их	Дунд	Дунд аюултай
20	Зээрд шонхор	180-240	8	1	2	16	Их	Их	Их аюултай
21	Хурын ураацай*	40-45	2	4	2	16	Их	Бага	Дунд аюултай
22	Идлэг шонхор*	800-1300	16	1	1	16	Их	Бага	Дунд аюултай
23	Ягаан тодол	77-88	4	4	1	16	Их	Бага	Дунд аюултай
24	Хээрийн боршувуу*	19-29	2	4	1	8	Дунд	Их	Бага аюултай
25	Асрын хараацай*	11-23	1	4	2	8	Дунд	Бага	Бага аюултай
26	Шоорон эвэртболжмор*	30-45	2	2	1	4	Бага	Их	Бага аюултай
27	Дэрсний жиргэмэл*	20-24	2	2	1	4	Бага	Их	Бага аюултай
28	Шивэр энхэтбялзуухай	40-72	4	2	1	8	Дунд	Бага	Бага аюултай
29	Шууман шонхор	130-320	8	1	1	8	Дунд	Бага	Бага аюултай
30	Монгол болжмор*	41-67	4	2	1	8	Дунд	Бага	Бага аюултай
31	Боролзой богширго*	29-50	2	2	1	4	Бага	Дунд	Ач холбогдолгүй
32	Бөвөөлжин өвөөлж*	60-80	4	1	1	4	Бага	Бага	Ач холбогдолгүй
33	Согсоот болжмор*	20-24	2	2	1	4	Бага	Дунд	Ач холбогдолгүй
34	Хадны боршувуу	30-45	2	2	1	4	Бага	Бага	Ач холбогдолгүй
35	Их хөхбүх	12.5-20	1	2	1	2	Маш бага	Бага	Ач холбогдолгүй
36	Хээрийн шийхнүүхэй	23-38	2	1	1	2	Маш бага	Бага	Ач холбогдолгүй
37	Уулын цэгцгий	14-21	1	1	1	1	Маш бага	Бага	Ач холбогдолгүй
38	Хөх цэгцгий*	18-30	2	1	1	2	Маш бага	Бага	Ач холбогдолгүй
39	Ухаа дунхай	25-35	2	1	1	2	Маш бага	Бага	Ач холбогдолгүй
40	Тольт дунхай	25-35	2	1	1	2	Маш бага	Бага	Ач холбогдолгүй
41	Үнсэн дунхай	16-18,5	1	2	1	2	Маш бага	Бага	Ач холбогдолгүй
42	Адууч чогчиго*	19-35	2	1	1	2	Маш бага	Бага	Ач холбогдолгүй
43	Бүжимч чогчиго*	27-31	2	1	1	2	Маш бага	Бага	Ач холбогдолгүй
44	Дагуур галсүүлт	14-19	1	1	1	1	Маш бага	Бага	Ач холбогдолгүй
45	Годлевскийн шийхнүүхэй	23-28	2	1	1	2	Маш бага	Бага	Ач холбогдолгүй

Аэродромын талбайд бүртгэгдсэн болон бүртгэгдэх магадлалтай шувуудыг \*-ээр тэмдэглэв. Ховд нисэх буудлын хамгаалалтын талбайд нөмрөг тас, сохор элээ, хондон ангир, өвөгт тогируу, хар хэрээ, хөхвөр тагтаа, тураг гогой, алагтуу хэрээ, шилийн сар, цармын бүргэд, алаг шаазгай, хон хэрээ, тарважи бүргэд, түрлиах хэрээ, улаанхушуут жунгаа, монгол ногтруу, үхэр цахлай, хадны тагтаа, начин шонхор, хурын ураацай, идлэг шонхор, хээрийн боршувуу, асрын хараацай, эвэрт болжмор, дэрсний жиргэмэл, монгол болжмор, боролзой богширго, бөвөөлжин өвөөлж согсоот болжмор, хөх цэгцгий, адууч чогчиго, бүжимч чогчиго зэрэг шувууд янз бүрийн нягтшилтай тохиолдох боломжтой бөгөөд ихэнх нь суурин амьдралтай шувууд байна.

**Хүснэгт 5.18. Ховд нисэх буудал орчимд бүртгэгдсэн шувуудын тохиолдох хугацаа**

№	Монгол нэр	Эрсдэлийн үнэлгээ	Шувуудын тохиолдох хугацаа, сараар											
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
			Өвөлжих үе	Хаврын нүүдэл			Үржлийн үе			Намрын нүүдэл			Өвөлжих үе	
1	Нөмрөг тас*	Маш их аюултай												
2	Сохор элээ*	Маш их аюултай												
3	Хондон ангир*	Их аюултай												
4	Өвөгт тогируу*	Их аюултай												
5	Хар хэрээ*	Их аюултай												
6	Хөхвөр тагтаа*	Их аюултай												
7	Тураг гогой*	Их аюултай												
8	Алагтуу хэрээ*	Их аюултай												
9	Шилийн сар*	Их аюултай												
10	Цармын бүргэд*	Их аюултай												
11	Алаг шаазгай*	Их аюултай												
12	Хон хэрээ*	Их аюултай												
13	Тарважи бүргэд*	Дунд аюултай												
14	Түрлиах хэрээ*	Дунд аюултай												
15	Улаанхушуут жунгаа*	Дунд аюултай												
16	Монгол ногтруу*	Дунд аюултай												
17	Үхэр цахлай*	Дунд аюултай												
18	Хадны тагтаа*	Дунд аюултай												
19	Начин шонхор*	Дунд аюултай												
20	Зээрд шонхор	Их аюултай												
21	Хурын ураацай*	Дунд аюултай												
22	Идлэг шонхор*	Дунд аюултай												
23	Ягаан тодол	Дунд аюултай												
24	Хээрийн боршувуу*	Бага аюултай												





## 5.5. ЭРСДЭЛЭЭС ХАМГААЛАХАД АНХААРАХ ЗҮЙЛҮҮД

### 5.5.1. Олон улсын судалгааны гол дүгнэлтүүд

**Уур амьсгалын өөрчлөлт.** Уур амьсгал нь нислэгийг өөрчилдөг Хэдэн арван жилийн өмнөхтэй харьцуулахад дулааны давалгаа, далайн эргийн үер зэрэг эрс тэс үйл явдлууд илүү их давтамж, эрчим нь нэмэгдсээр байна. Энэ нь олон жилийн турш эрчимтэй явагдаж байгаа уур амьсгалын өөрчлөлтийн үр дүн бөгөөд нисэх ажиллагаанд үзүүлэх нөлөө өргөн цар хүрээтэй болж магадгүй юм. Тухайлбал:

- Олон нисэх онгоцны буудлууд далайн төвшний ойролцоо баригдсан тул далай тэнгис дээшлэх тусам үерлэх эрсдэлтэй болж байна.
- Өндөр уулын салхины нөлөөгөөр зарим бүс нутагт агаарын тогтворгүй байдлын давтамж, эрч хүчтэй нэмэгдэж магадгүй учраас хүчтэй салхи нь агаарын тээврийн компаниуд болон нисгэгчдийг нислэгийн урт, чиглэлийг өөрчлөхөд хүргэж эн нь түлшний зарцуулалтыг нэмэгдүүлж болзошгүй юм.

Энэ мэт байдлын тод жишээ болох 2017 оны зуны хэт халалтаас шалтгаалан баруун өмнөд нутгийн нисэх онгоцны буудлуудад олон арван худалдааны нислэгийг цуцалжээ. 2017 оны 7 дугаар сард халаалттай холбоотой Финикс нислэг цуцлагдсан ба агаарын тээврийн компаниудын гарын авлагад Фаренгейтийн 118 хэмээс дээш температурын талаарх мэдээлэл ороогүй байсан байна. Үүнийг дулаан уур амьсгалд дасан зохицохын тулд журмуудыг шинэчлэх шаардлагатай байгааг харуулсан бас нэг жишээ гэж судлаачид үзэж<sup>5</sup> байна.

Хойд Америк, Европ, Номхон далайн хойд хэсэгт хүн амын нягтрал ихсэж байгаа агаар мандал дахь CO<sub>2</sub> нь үйлдвэрлэлийн өмнөх концентрацийг хоёр дахин нэмэгдүүлснээр ноцтой хурцадмал байдал нэмэгдэж байгаа нь Хойд Атлантын завгүй нислэгийн коридорт цаг уурын эрсдэлийг 149 хувиар өсгөх төлөвтэй ба энэ нь агаарын тээврийн зардалд нөлөөлж болзошгүй<sup>6</sup> байна.

**Зэрлэг амьтдаас шалтгаалах осол.** Нисэх буудлуудын орчинд агаарын хөлөг шувуутай мөргөлдсөнөөс үүсэх ослын тоо дэлхийн хэмжээнд жил ирэх бүр нэмэгдсээр байгаа юм байна. Зөвхөн БНС-уын Инчон дахь олон улсын нисэх буудлын хэмжээнд гэхэд шувуу агаарын хөлөгтэй мөргөлдсөн тохиолдлын давтамж 2012-2016 оны хооронд 160-аас 288 удаа болтлоо олширч байсан байна. Солонгос улсын хэмжээнд ихэвчлэн дотоодын нислэгүүд нь шувуутай мөргөлдөх эрсдэлд өртөж байдаг<sup>7</sup> байна.

Судлаачид агаарын хөлөг шувуутай мөргөлдөх тохиолдлын 5% нь ноцтой осолд хүргэдэг гэж үздэг бөгөөд эндээс үүсэх эдийн засгийн хохирол нь дэлхийн хэмжээнд жил бүр 1.2 тэрбум доллар (1.3 их наяд вон)-т хүрдэг гэж тооцоолжээ. Асар том төмөр онгоц жижигхэн шувуутай мөргөлдөхөд ямар нөлөө үзүүлдэг тухай хийсэн

<sup>5</sup> <http://theconversation.com/>, August 3, 2017 10:59am AEST, Climate changes flights

<sup>6</sup> <https://www.forbes.com/>, Mar 11, 2019, 12:01am, Climate Change Will Increase Violent Turbulence On Airline Flights, Их Британийн Рединг их сургуулийн Ус цаг уурын тэнхимийн Агаар мандлын шинжлэх ухааны профессор Пол Д. Уильямс

<sup>7</sup> <https://news.joins.com/article/>, Kang Gak-seng, тээврийн сурвалжлагч, [Эх сурвалж: JoongAng Ilbo] Онгоц нь шувуудаас айж байна... 1.8kg галуу 64t зэвсэг., 비행기는 새가 무서워요 ... 1.8kg 거위가 64t 흥기로[출처: 중앙일보] 비행기는 새가 무서워요 ... 1.8kg 거위가 64t 흥기로

судалгаанаас үзэхэд шувуутай мөргөлдсөн тохиолдол бүр харилцан адилгүй байдаг байна. Тухайлбал:

- Агаарын хөлөг цагт 960 км хурдтай нисэж байхдаа 1.8 кг жинтэй шувуутай мөргөлдөхөд энэ нь 64 тонны цохилттой тэнцэх бөгөөд судлаачид энэ тохиолдолд шувууг асар том зэвсэг болж хувирсан гэж үздэг.
- Агаарын хөлөг цагт 370 км-ийн хурдтай байхдаа 1 кг хүрэхгүй шувуутай мөргөлдөхөд 5 тонн жинтэй цохилтын хүч авдаг байна.

Агаарын хөлгүүд шувууны цохилттой тулгарах магадлал онгоц хөөрөх, буурах үед ихэсдэг ба нэгэнт өндрөө авсан онгоц шувуутай мөргөлдөх магадлал нь эрс буурдаг тул ийм төрлийн осол ихэвчлэн нисэх буудлын орчинд болдог гэдгийг олон улсад судалж тогтоожээ.

Шувуу нь агаарын хөлөгтэй мөргөлдөхөөс гадна хөдөлгүүрт сорогдох нь хамгийн аюултай тохиолдол болдог гэнэ. Хөдөлгүүрт сорогдсон шувуу хөдөлгүүрийн дотор талыг устгах эсвэл бүр шатааж болох бөгөөд энэ нь ихэвчлэн нисэх буудлын орчинд суурьшсан жижиг шувуудтай тохиолдоно.

Дэлхийн янз бүрийн нисэх онгоцны буудлуудад амьдардаг олон төрлийн шувууд бөгөөд тэдгээрийн 10.9 хувь нь онгоцонд нөлөөлсөнөөс 5.9% нь тагтаа, 5.3% нь тагтаа идэшт махчин шувуу, 3.6% нь жижиг шувуу байжээ. Нисэх онгоцны буудлын эргэн тойронд ургадаг ургамал, тэднийг иддэг жижиг шувууд, түүн дээр хооллож буй махчин шувууд агаарын хөлөгтэй мөргөлдөх нь нэн ховор байсан<sup>8</sup> байна.

Харин АНУ-д 1990-ээс 2003 оны хоорондох 14 жилийн туршид агаарын хөлгүүд ан амьтдын шалтгааны улмаас 52493 удаагийн осол өртөж байсны 97.4% нь шувуутай мөргөлдсөний улмаас, 2.4% хувь хөхтөн амьтдын улмаас байсан бол маш цөөхөн тохиолдол нь мөлхөгчид байжээ. Нисэх буудлуудад гарсан ан амьтдын ослуудын 25% нь гахай, 14% нь тагтаа, 12% нь махчин шувууд, 10% нь усны шувуудаас болж байсан байна. Ослын байдлууд нарийвчилсан судалгаа явуулснаар ослын байдал, шалтгаан, ямар төрөл зүйлийн амьтад осолд өртөж байгаа зэрэг нь нисэх буудал бүрийн амьдрах орчинтой салшгүй холбоотой байжээ. Тухайлбал: Ил задгай усан сан, гол мөрөнтэй газруудад зөвхөн Цахлайн шалтгаантай осол усны бусад шувууныхаас хоёр дахин олон байсан бөгөөд энэ байдлаараа АНУ улсын хэмжээнд усны шувуунаас үүдэлтэй нийт 5,323 ослын 2217 нь зөвхөн цахлайтай холбоотой байсан ба үүссэн хохирлын 30 хүртэл хувь нь цахлайнаас болж байжээ. Гэтэл цахлайнаас гадна 10 гаруй зүйлийн усны шувуу агаарын хөлөгтэй цөөнгүй удаа мөргөлддөг байна.

Мөн агаарын хөлгийн хөөрөх, буух үед хамгийн олон удаа цохигдсон хөхтөн амьтад бол Artiodactyls буюу гөрөөс (51%) ба махчин амьтад юм. Гөрөөс нь хөхтөн амьтадас учруулсан хохирлын 94%, сөрөг нөлөө үзүүлсэн хөхтөн амьтдын 85% -ийнх нь шалтгаан болжээ<sup>9</sup>.

<sup>8</sup> <https://news.joins.com/article/>, БНСУ-ын Биологийн нөөцийн үндэсний хүрээлэн, 2015он, *중앙일보*] 입력 2018.05.09 00:48 | 종합 19면지면보기

<sup>9</sup> <https://www.fwspubs.org/>, Wildlife Hazard Management at Airports, Second Edition, July 2005

Онгоцны ослын тоо 1990 оноос (1,739) 2000 он хүртэл (5,979) 3 дахин нэмэгдэж ирснийг хэд хэдэн хүчин зүйлээс үүдсэн гэж судлаачид үздэг байна. Үүнд:

- Ан амьтадтай холбоотой ослын талаарх мэдлэг дутмаг
- нисэх буудлуудын үйл ажиллагааны ачаалал хэт ихсэж ирсэн
- нисэх буудлуудын орчны амьтдын аюултай зүйлийн популяц нэмэгдэж, тоо толгой нь олширсон зэрэг болно.

### 5.5.2. Осол эрсдлээс сэргийлэх олон улсын туршлага

**Цаг уурын өөрчлөлтийн эсрэг.** Эрдэмтэд цаг уурын өөрчлөлт, цаг агаарын эрс тэс цаг агаарын нөлөөлөл, дэлхийн байгаль экосистемд үзүүлэх нөлөөнд анхаарлаа төвлөрүүлснээр уур амьсгалтай холбоотой хэт халуун нь дэлхийн нислэгүүдэд хэрхэн нөлөөлж болохыг тооцоолж эхлээд байна. Нью-Йоркоос Дубайгаас Бангкок хүртэлх томоохон нисэх онгоцны буудлууд ойрын хэдэн арван жилд олон жилийн дунджаас халуухан температурын улмаас нисэх жингийн хязгаарлалтын давтамж, эрчимшлийг судалж байгаа болно. Эндээс Үндэсний болон дэлхийн тээврийн системд уур амьсгалын өөрчлөлтөнд тэсвэртэй техник хангамж хэрэгтэй болсныг онцлох болсон. Тиймээс техник хангамжид дараах шаардлагуудыг тавьж, түрүүчээсээ хэрэгжиж эхэлсэн байна. Үүнд:

- Агаарын хөлгүүд нь нийтлэг температурын мужид ажиллахаар хийгдсэн,
- Логистикийн төлөвлөгөө нь цаг агаарын түүхэн төлөв байдлаас хамаардаг ба эрэг орчмын газар нутгийн хөгжил нь мэдэгдэж буй үерийн бүсэд суурилах болсон
- Нисэхийн салбарт нисэх онгоцны буудлыг түүхэн цаг үед тохиолдсон цаг агаарын нөхцөлд тохируулан зохион бүтээж эхэлсэн.

Эдгээрийг дагаад уур амьсгал өөрчлөгдөж байгаад нийцсэн нисэх онгоцны буудал гэх мэт үндсэн дэд бүтцийн элементүүд, агаарын тээвэр гэх мэт эдийн засгийн гол салбарууд шинэчлэгдэх шаардлагатай болж магадгүй бөгөөд ИНЕГ нь иргэд, олон нийтэд үйлчилдэг утгаараа энэ асуудалд онцгой анхаарал хандуулж байх хэрэгтэй юм.

**Зэрлэг амьтдаас үзүүлэх эрсдэлээс хамгаалахад.** Нисэх буудлын орчинд зэрлэг амьтдаас учирсан осол эрсдэлийг бууруулах, арилгах тал дээр дэлхийн улс орнууд өөр өөр арга хэмжээг хэрэгжүүлэх өөр өөр бодлого баримталж байна. Тухайлбал:

- Солонгост шувууг хөөх зорилгоор буудлага, төрөл бүрийн дуу авиагаар тоноглогдсон шувууны хяналтын багийг ажиллуулж байна. Инчоны нисэх онгоцны буудал саяхан шувуутай тэмцэх дэвшилтэт нисгэгч онгоцнуудыг танилцуулав. Нисэх онгоцны буудлыг тойрон нисч, шувууны сүрэг олдвол буун дуу гаргаж, махчин шувуудын хашхиралтыг тарааж, тэднийг айлгаж болно.
- Австралид нисэх онгоцны буудлын эргэн тойронд онгоцтой мөргөлддөг шувуу хооллодог зарим ургамлыг хянах замаар шувууны амьдрах орчныг бууруулах арга хэмжээ авч байна. Үүнтэй адилхан арга хэмжээг Инчоны нисэх буудалд хэрэгжүүлснээр эргэн тойрны жижиг горхиудыг дарж дүүргэсэн "Гунчехонва" төслийг хэрэгжүүлсэн.
- Харин АНУ-д нисэх буудлын зураг төслийг хийж эхлэхдээ биологи, экологич нартай зөвлөлдөх, нисэх буудлуудын ажилтнуудыг сургах, хог хаягдлын

менежментийг өөрчлөх зэрэг арга хэмжээнүүдийг авч хэрэгжүүлж эхэлснээс гадна "Онгоцны буудлын ан амьтдын аюулын менежмент"-г нисэх буудал бүр өөрийн онцлогтоо тохируулан боловсруулж, хэрэгжүүлэх шаардлагыг тавьж эхэлсэн байна.

"Онгоцны буудлын ан амьтдын аюулын менежмент"-ын хүрээнд маш олон тооны асуудлыг авч үздэг бөгөөд тэдгээр нь тус бүртээ нарийвчилсан судалгаа, үнэлгээний дүгнэлтүүдэд үндэслэн байдгаараа ихээхэн онцлогтой баримт бичиг болж чадах юм байна. Тухайлбал:

- Бүс нутгийн газар зохион байгуулалтын төлөвлөлтөнд хог хаягдлын цэгүүдийн байршил, боловсруулах үйлдвэрийн байршил төрлүүдийг нисэх буудлуудын ойролцоох бүсүүдэд хэрхэн шийдэх тухай болон зөвшөөрөл олгосон байгууллага, албан тушаалтан нь эцсийн хариуцлагыг хүлээх
- Нисэх буудлын хамгаалалтын бүсүүдэд пестицид хэрэглэх тохиолдолд авах эрхийн харилцаа, хэрэглэх пестицидийн нэр төрлийг сонгох, турших зэрэг үйл ажиллагаанд олон нийтийн оролцоог хангах. Хязгаарлагдмал хэрэглээтэй пестицидийн жижиглэн худалдаа, хэрэглээг мэргэшсэн өргөдөл гаргагчид эсвэл тэдний шууд удирдлага дор ажилладаг хүмүүс, зөвхөн Мэргэшсэн өргөдөл гаргагчийн гэрчилгээнд хамрагдсан эрх бүхий этгээд ашиглах боломжийг тодорхойлох
- Гэрчилгээжсэн нисэх буудлын нислэгийг удирдах төв нь нисэх онгоцны буудал байх ёстой оператор техникээр хангагдахаас аюулгүй ажиллагааны орчин бүрдсэн эсэхийг бүхий л талаар мэдээлж байх ёстой байна. Үүний тулд нислэгийн удирдлагын төвд нисэх буудлын орчны зэрлэг амьтан ажиглагчид ажиллаж холбогдох мэдээллээр хангах үүрэг хүлээх ба энэхүү үйл явцын нэг чухал хэсэг нь нисэх онгоцны буудлын ажилчид эсвэл түрээслэгчдэд агаарын ашиглалтын бүс (АОА) дээр байрлах ба зэргэлдээх ан амьтдын аюултай байдлыг мэдээлэх журмыг бий болгох.
- Шувууны эрсдэлийн хороо - АНУ (BSC - АНУ) нь мэдээлэл солилцох, ан амьтдын эрсдэлийн үнэн зөв мэдээллийг цуглуулах, дүн шинжилгээ хийх, зэрлэг ан амьтдын аюулыг бууруулах шинэ технологийг хөгжүүлэх, ан амьтдын менежментийн хөтөлбөрт мэргэшсэн байдлыг дэмжих зорилгоор 1991 онд байгуулагдсан байгууллага нисэх буудлууд нь биологич, шувууны эргүүлийн ажилтнуудын ёс суртахууны өндөр төвшний сургалт сурталчилгаагаар дамжуулан сурталчлах, бусад орны ижил төстэй байгууллагуудтай хамтран ажилладаг байна.
- Нисэх буудлын ан амьтан менежментийн хөтөлбөрийн хүрээнд нүүдлийн шувуу, үүр, эсвэл өндөг авах хүсэл гаргагчид эхлээд хог хаягдлын зөвшөөрөл, зарим тохиолдолд ан амьтдын менежментийн агентлагуудаас улсын зөвшөөрөл авах шаардлагатай байж болно. Тусгай хамгаалалттай, ховрын статустай амьтны зүйл авах хүсэлтэй этгээд эхлээд өөрсдийн харьяа зэрлэг амьтдын менежментийн газраас зөвшөөрөл авах ёстой. Холбооны болон мужийн элсэлтийн зөвшөөрлийг авахын тулд, АНУ-ын орон нутгийн удирдлагатай холбоо барих зэрэг харилцааны зохицуулалтыг тусгана

- Зэрлэг ан амьтныг хянах үйл ажиллагааны өдөр тутмын болон амьтдын ослын бүртгэлээс мэдээллийг үе үе нэгтгэн ан амьтан хянах хөтөлбөрт дүн шинжилгээ хийх, үнэлэх суурь мэдээллийг өгөх. Логик хандлага нь сарын тайланг нэгтгэн жилийн тайланд нарийн төвөгтэй биш байдлаар оруулах явдал юм.
- Буудлагын талаарх сар бүрийн хураангуй, шувууг цэвэрлэхийн тулд гүйлтийн зам, шороог цэвэрлэх, дуудлагын байршуулалт, төрөл зүйлээр устгасан шувуу, хөхтөн амьтад, янз бүрийн зүйлийн зэрлэг амьтдын осол зэрэг үр дүнгээр бүртгэл хөтлөн сарын тайлангийн өгөгдлийг нэгтгэн жилийн бэлтгэх
- Амьтныг хянах ажилтнуудыг сургалтанд хамруулах, бүх сургалтын бүртгэлийг хөтөлж, жил бүр нэгтгэн гаргана. Бага хурал, сургалт, семинарт оролцох (жишээ нь, галт зэвсгийн аюулгүй байдал), бие даан сурах, ажлын байрны тусгай сургалтанд хамруулах.
- FAA-ийн батлагдсан бүх ан амьтдын аюулын менежментийн төлөвлөгөөг дор хаяж жилд нэг удаа, эсвэл зэрлэг ан амьтдын аюулын үнэлгээг эхлүүлэх үйл явдлын дараа хянан үзэх ёстой зэрэг маш олон асуудлыг авч үзсэн байдаг байна.

**Нисэх буудлын орчны амьдрах орчинг хянах.** Нисэх буудлын орчинд амьтдаас үүсэх ослын шалтгаан нь нисэх буудлын бүс нутгийн амьдрах орчин, идэш тэжээлийн гинжин хэлхээтэй салшгүй холбоотой тул нисэх буудлын орчныг өөрчлөх мененмент олон улсад хамгийн түгээмэл хэрэглэгдэх болсон. Ингэснээр биологийн төрөл зүйлийг эрсдэлд өртүүлэхгүй байх томоохон зорилтыг хангаж чадах болсон гэж дүгнэж байна. Амьдрах орчныг өөрчлөх гэдэг нь хүрээлэн буй орчныг өөрчлөн эрсдэлд өртөх амьтдын амьдрах нөхцөлд хязгаарлалт хийнэ гэсэн үг юм. Бүх ан амьтад амьд үлдэхийн тулд хоол хүнс, бүрхэвч, ус шаарддаг. Эдгээрээс нэг буюу хэд хэдэн элементийг бууруулж, устгасан эсвэл хассан аливаа арга хэмжээ нь нисэх онгоцны буудлын ан амьтдын нягтшил буурахад хүргэх тул нисэх онгоцны буудлын орчныг эрсдэлтэй амьтдад тааламжгүй болгох нь "Амьтдын аюулын менежмент"-ийн үндэс болно.

Ялангуяа шувууны эрсдэлийн олон асуудлыг ийм замаар шийдэж болно. Тухайлбал:

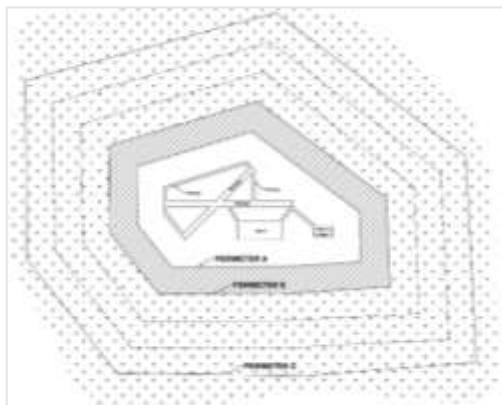
- Ус нь шувууг соронзон мэт татдаг тул нисэх буудлын орчинд ил задгай ус байхаас зайлсхийх, түр тогтоцтой усыг зайлуулах хэрэгтэй.
- Үерийн хамгаалалтын суваг шуудууг таглаатай байлгаж, урсцыг битүүмжилсэн байдлаар нисэх буудлаас зайлуулах
- Нисэх буудлын орчинд элдэв хоол, идэшний үнэртэй хог хаягдлыг ил задгай байлгахгүй байх
- Хуучин барилга, ашиглахгүй байгууламжуудыг нисэх буудлын орчинд үлдээхгүй байх зэрэг болно.
- Нислэгийн хуваарийг оновчтойгоор буюу амьтдад эрсдэл үүсэх боломжийг багасгахаар тохируулан зохицуулахад шувуудын сүрэглэн нисэх хугацаа, нар мандах болон жаргах нь амьтдын идэвхжилтэй холбоотой эсэхийг судалж амьтдын бага идэвхжилтийн үед нислэг зохион байгуулах зэрэг.

Хөхтний эрсдэлээс хамгаалахад хөхтөн амьтдад "тэг тэвчих" бодлогыг бий болгоно. Энэ нь эрсдэлтэй амьтдыг гаднаас оруулахгүй байхад хашаа зөв барих явдал юм. FAA



нь 10-12 футын гинжин холбоосын хашааг 3 судалтай өргөст утасаар бэхлэхийг зөвлөж байна. Зарим тохиолдолд нисэх онгоцны буудал нь тухайн бүс дэх буга идэвхжилтийн хэмжээнээс хамааран 8 футын гинжин холбоосын хашлагыг 3 судалтай өргөст өсгөгч ашиглан ашиглаж болох юм гэж зөвлөж байна. Хамгаалалтын хашааны цар хүрээг нисэх буудлын онцлог тохируулан шийдэх нөхцөлийг тодорхойлсныг анхаарах. Үүнд:

- Периметр А: Поршеноор ажилладаг нисэх онгоцны буудлын хувьд ан амьтдын аюултай үзэмж хамгийн ойр байдаг агаарын үйл ажиллагааны бүсээс 5000 фут зайд байх ёстой.
- Периметрийн В: Турбинаар ажилладаг нисэх онгоцны буудлын хувьд зэрлэг ан амьтдын анхаарлыг татах хамгийн ойр агаарын үйл ажиллагаа явуулдаг газраас 10,000 фут зайд байх ёстой.
- Периметр С: ойртох, явах, агаарын орон зайг хамгаалах 5 миль зайтай.



### **Зураг 5.3. Аюултай амьтдаас хамгаалах зайн ихсэх, багасах хэмжээ**

Амьдрах орчны менежмент нь нисэх онгоцны буудлын ан амьтдын аюулын менежментийн аливаа хөтөлбөрт чухал үүрэг гүйцэтгэдэг. Ихэнх нисэх онгоцны буудлуудад ан амьтдын амьдрах орчны ихэнх хэсгийг модгүй эсвэл өвслөг ургамал бүрдүүлэх сонголтуудыг хийж байна. Хэрэв ургамалжилтыг зохицуулахгүй бол тухайн газар нь ихэвчлэн элсэрч, агаарын хөлөгт аюултай зэрлэг ан амьтдыг татдаг (Баррас нар, 2000, Клиар нар, 2003) юм байна.

АНУ-ын олон нисэх онгоцны буудлын ургамлын менежмент нь ургамалжилтыг тодорхой өндөрт барьдаг ба шувууны тоог бууруулахад ургамлыг 2-4 инчийн өндөр төвшинд байлгах явдал юм байна<sup>10</sup>. Их Британид 6-10 инч өндөр ургамалтай байдаг нь Европын гахайнууд, цахлай гэх мэт сүрэглэдэг шувуудын харагдах байдал, газрын хөдөлгөөнд саад болдогтой холбоотой<sup>11</sup> байна. Хамгийн гол нь нисэх онгоцны буудлын хамгаалалтын зурвас дахь ургамалан нөмрөг нь:

- шувуу болон хөхтөн амьтдад идэмж тааруу, тэдний сонирхлыг татахгүй,
- хахир хатуу өсөлт муутай ч амьдрах сайн чадвартай,
- галын аюулд өртөхгүйгээр газрын хөрсийг сайн бүрхсэн байх хэрэгтэй<sup>12</sup> гэж үздэг байна.

**Нисэх буудлын мэрэгч амьтдыг хянах аргын стратеги.** Нисэх онгоцны буудал дахь мэрэгч амьтдын тоо толгой нь махчин шувууг татах замаар аюулгүй байдалд асуудал үүсгэж болзошгүй. Мэрэгч амьтдын популяцыг популяцын менежмент (ж.нь, мэрэгч амьтдыг ашиглах), эсвэл амьдрах орчны менежмент (ж.нь, ургамлын

<sup>10</sup> Канад 1994 он, АНУ-ын Хөдөө аж ахуйн яам 1998, Иргэний нисэхийн газар 2002

<sup>11</sup> Solman 1966, Blokpoel 1976

<sup>12</sup> Остин-Смит ба Льюис 1969

менежмент, саад тотгор, газар ашиглалт) замаар багасгаж, энэ нь мэрэгч амьтдын амьдрах чадварыг бууруулдаг.

Мэрэгч амьтдын асуудлыг шийдвэрлэх, ялангуяа нисэх онгоцны буудал гэх мэт олон хязгаарлалт бүхий нарийн төвөгтэй орчинд ажиллахад хэцүү байх бөгөөд амьтдын IPM стратегийг нилээд олон оронд ашиглаж байна. Энэ нь шинэ тутам зүйл бөгөөд зарим тохиолдолд, тодорхой нөхцөлд хамгийн үр дүнтэй практик гэж үзэж байгаа учраас бага хэмжээний туршилт хийх замаар нэвтрүүлэх хэрэгтэй болно. Ерөнхийдөө нисэх онгоцны буудлын ургамалжилт, нийтлэг байдал, газрын ашиглалт, зэргэлдээх эд хөрөнгийн ашиглалтыг хянахад дэмжлэг үзүүлэх үүднээс зохицуулах боломжтой бөгөөд жижиг мэрэгчдийн популяцыг стандартчилсан протоколоор сайтар хянаж байх үйл ажиллагаа юм.

## ЗУРГАА. ШАТАХУУНЫ ХЭРЭГЛЭЭ, АШИГЛАЛТААС ҮЗҮҮЛЭХ НӨЛӨӨ

### 6.1. ШТМ-ЫН НӨӨЦЛҮҮР, ХЭРЭГЛЭЭ, ТҮҮНД ТАВИГДАХ ШААРДЛАГА

#### 6.1.1. Ховд нисэх буудлын ШТМ-ын агуулах

Ховд аймгийн нисэх буудлын түлшний агуулах нь хэвтээ ил 25м<sup>3</sup>-ын шатахуун нөөцлөх 4 ширхэг сав, тунадас хадгалах хэвтээ 5м<sup>3</sup>-ын 2 ширхэг далд савтай, нийт 110м<sup>3</sup> багтаамж савтай, галын усан сан 25м<sup>3</sup> савтай, бүтээгдэхүүний шинжилгээ хийх 5 төрлийн багаж хэрэгсэл лабораторитой, насосны станц, бүтээгдэхүүн ачих, буулгах эстакадтай 2002 оноос одоог хүртэл 17 жилийн турш үйл ажиллагаа явуулж байна.



Хүснэгт 6.1. "Ховд" нисэх буудлын шатахуун нөөцлөх сав ба насосны станц

Ховд аймгийн нисэх буудлын түлшний агуулах нь дараах барилга байгууламжуудтай. Үүнд:

- Галын насос станцын
- Трансформатор, дизель цахилгаан үүсгүүрийн байр
- Насос станц
- Щитны байр
- Харуулын байр
- Галын усан сан
- Хэвтээ сав парк
- Цэнэглэх талбай
- Буулгах төхөөрөмж
- Ачих төхөөрөмж
- Ууршуулах төхөөрөмж
- Галын багажтай сарай
- Автомашины хөдөлгөөний зам талбай
- Явган хүний зам талбай зэрэг орно.

Нисэх буудлын шатахууны агуулах нь аэродромын ХБХЗ-ны зүүн, эргэлтийн талбайн урд талд байрлах бөгөөд нисэх буудлын өргөтгөлөөр түүнийг нүүлгэхээр төлөвлөсөн болно. Одоогийн байдлаар шатахууны агуулахыг нүүлгэн байршуулах газар, талбай тодорхойгүй байна.



Хүснэгт 6.2. “Ховд” нисэх буудлын шатахууны агуулахын байршил

**Нөөцлүүрийн хүчин чадал.** “Барилгын норм норматив баримт бичгийн тогтолцоо, Монгол улсын барилгын дүрэм”-ийн хүрээнд ЗТБХБ-ын сайдын 2011 оны 256 дугаар тушаалаар баталсан “Газрын тос, газрын тосны бүтээгдэхүүний агуулахын барилгын технологийн зураг төсөл”-д зааснаар<sup>1</sup> “Ховд” нисэх буудлын шатахууны агуулахын хүчин чадлыг дараах байдлаар тооцоолж болно. Үүнд:

- Сав-паркийн нийт багтаамж нь 75 м<sup>3</sup>,
- Газрын тос, түүний бүтээгдэхүүний ачаа эргэлтийг одоогийн ашиглалтын байдлаар 26 удаа сэлбэдэг гэж тооцвол нэгж танкинд татах ачаа эргэлт 75 тн, нийт ачаа эргэлт жилд хамгийн багадаа 1950 тн болно.

Дээрх дүрэмд зааснаар Газрын тос, түүний бүтээгдэхүүний агуулахыг жилийн ачаа эргэлтээр нь дараах байдлаар 5 ангилах ба Ховд нисэх буудлын шатахууны агуулах нь 5 дугаар зэрэглэлд хамаарна.

<sup>1</sup> <https://www.legalinfo.mn>, Үндсэн нүүр > Сайдын тушаал > Барилга, хот байгуулалтын яам > БАРИЛГЫН НОРМ БА ДҮРЭМ БАТЛАХ ТУХАЙ /Барилгын зураг төсөл боловсруулах барилгын норм ба дүрэм/

**Хүснэгт 6.1. Газрын тосны бүтээгдэхүүний агуулахын ангилал, жилийн ачаа эргэлтээр**

Газрын тос, түүний бүтээгдэхүүний агуулахын анги	Ачаа эргэлт Мян.тн / жилд	Тайлбар
1	500 гаас дээш	Шаардлагад нийцэхгүй
2	100-500	Шаардлагад нийцэхгүй
3	50-100	Шаардлагад нийцэхгүй
4	20-50	Шаардлагад нийцэхгүй
5	20 хүртэлх	Нэгж танкинд татах жилийн ачаа эргэлт 25 тн, нисэх буудлын хэмжээний боломжит их ачаа эргэлтийн хэмжээ жилд 1950 тн болно.

**ШТМ-ын хэрэглээ ба аюулгүй ажиллагаа.** Газрын тос, түүний бүтээгдэхүүний хангамжийн байгууллагын харьяаллын объектод газрын тос, түүний бүтээгдэхүүнийг хүлээн авах, хадгалах, ачихад зориулагдсан үйлдвэрлэлийн болон агуулахын туслах барилга, технологийн байгууламжийн иж бүрдэл хамаардаг тухай "Барилгын норм норматив баримт бичгийн тогтолцоо, Монгол улсын барилгын дүрэм"-ийн хүрээнд ЗТБХБ-ын сайдын 2011 оны 256 дугаар тушаалаар баталсан "Газрын тос, газрын тосны бүтээгдэхүүний агуулахын барилгын технологийн зураг төсөл"-ийн 10-т зааснаар төсөл хэрэгжүүлэгч "Хүрээлэн байгаа орчныг хамгаалах арга хэмжээ"-г хэрэгжүүлнэ. Үүнд:

- Газрын тос, түүний бүтээгдэхүүний агуулах нь хүрээлэн буй байгаль орчинд хорт бодис ялгаруулах эх үүсвэр болдог тул суурьшлын газрын эрүүл ахуйн, хамгаалалтын бүсээр зааглана.
  - Эрүүл ахуй хамгаалалтын бүсийн хэмжээг жилийн дундаж салхины чиглэл бохирдсон атмосферийн агаарын оршиж буй орчинг тооцоолсон, хаягдлын эх үүсвэр тус бүрээс атмосферт хаягдаж буй хорт хаягдлын бүтцэд орж буй бохирдуулагч бодис тус бүрийн концентрацын хэмжээ үндэслэн тодорхойлно.
  - Энэ үед энэ бүсийн газрын гадарга дахь хорт бодисын хэмжээ нь зөвшөөрөгдөх хязгаарын хэмжээнээс хэтрэхгүй байна. Байгууллагын эрүүл ахуй, хамгаалалтын бүсийн хил хязгаарыг эрүүл ахуй, төлөвлөлтийн холбогдох норматив бичиг баримтанд нийцүүлэн тогтооно. Эрүүл ахуйн хамгаалалтын бүс, түүний хэсгийг, байгууллагыг өргөтгөхөд зориулсан нөөцийн нутаг дэвсгэрт хамааруулахгүй.
- Газрын тос, түүний бүтээгдэхүүний агуулахын барилга байгууламж, объектоос агаарт хаягдаж буй бохирлогдсон бодисын зөвшөөрөгдөх хязгаарыг төлөвлөлтийн үе шатанд холбогдох норматив баримт бичгийн шаардлагад нийцүүлэн тодорхойлно.

**6.1.2. ШТМ-ын нөөцлүүр, ашиглалтанд тавигдах шаардлагууд**

**Шатахуун хадгалах сав.** Шатахуун хадгалах саванд амьсгалах клапан, үл буцаах клапан, хэмжих люк зэргийг төлөвлөх ёстой. Мөн шатахууныг урсгалаар нь саванд юүлэх үед сав дотроос түрэгдэн гаргах шатахууны хий агаарын холимгийг

автоцистернийн торхонд буцаах зорилгоор хийн буцаах хоолойтой. Орлого буулгах автоцистерни нь MNS 3042-96 стандартын шаардлага хангасан байхаас гадна хийн буцаах системийн холбох хэрэгслээр тоноглох ёстой. Тухайлбал:

- Хүн ам төвлөрсөн хот суурин газарт баригдах, шинэчлэх Агуулахад тээврийн хэрэгслийн шатахууны сав, газар доорх хадгалах саван дахь бензиний уурыг агаарт хаяхгүй байхаар шилжүүлэн авах битүүмжилсэн хоолойгоор холбох шаардлагатай.
- Газрын тосны бүтээгдэхүүн хадгалах сав, дамжуулах хоолой, түгээх төхөөрөмж битүүмжлэгдсэн саванд шатахуун юүлэх, түгээх үед гэнэтийн ослоос алдагдсан тохиолдолд түүний тархалтыг хязгаарлах, гадаргын болон газрын доорх усанд нийлэх, нэвчих боломжгүй байх зэрэг болно.

**Технологийн шаардлагууд.** Хадгалж байгаа шатахууны технологийн шаардлагыг хангахад бүх төрлийн газрын тосны бүтээгдэхүүнийг хүлээн авах, хадгалах, түгээх бүх дамжлагад чанарын шинжилгээг заасан үзүүлэлтийн дагуу тогтоосон хугацаанд буюу шаардлага гарсан тухай бүр, батлагдсан шинжилгээний аргын стандартын дагуу гүйцэтгэж стандарт болон чанарын паспортод заасан үзүүлэлтэд тохирч байгаа эсэхэд дүгнэлт гаргаж ажиллана. Үүнд:

- Хадгалалтын хэвийн хорогдлыг тооцох
- Нийлүүлэгчээс тээвэрлэгдэн ирсэн ШТМ-ыг хүлээн авахад ажилтнууд байнгын бэлтгэлтэй байх
- Баримт бичгийг шалгах, бүртгэх, хадгалах, мэдээллийн сан үүсгэх
- Тээвэрлэгч цистерний техникийн байдлыг шалгах.

**Байршилд тавигдах шаардлага.** Осол эрсдэлээс урьдчилан сэргийлэх, хамгаалах үүднээс ямарваа шатахууны агуулахын байршилд тодорхой шаардлага тавьдаг ба төв суурин газар болон гол мөрөн, нуур цөөрмөөс алслах шаардлагатай зайн хэмжээг тодорхойлсон байдаг.

**Хүснэгт 6.2. Шатахууны агуулахыг суурьшлын бүсээс алслан байршуулах хэмжээ**

№	Объект	Хүн ам бага суурин	Хүн ам цөөн багийн төв	Хөдөө зам
1	Орон сууц, нийтийн үйлчилгээний газраас	50м	75м	100м
2	Хүнсний үйлдвэрийн объект	50м	75м	75м
3	Хөнгөн бетон байгууламж	25м	30м	30м
4	Гэр хороолол	100м	120м	150м

Галын аюулын зэрэглэлийн IIIв зэрэглэлд багтах тус агуулах хүрээлэн буй орчны бохирдол, байгаль орчны хамгаалал, сөрөг нөлөөнөөс урьдчилан сэргийлэх, хамгаалах үүднээс ямарваа шатахууны агуулахын байршилд тодорхой шаардлага тавьж гол мөрөн, нуур цөөрмөөс алслах шаардлагатай дараах зайд байрших шаардлагатай.



**Хүснэгт 6.3. Шатахууны агуулахын усан сан бүхий газраас алслуулах зай хэмжээ**

№	Объект	Зай, м
1	Гол мөрөн, түүний салааны эргэх тойргоос	75
2	Нуур, цөөрмийн эргээс	100
3	Булаг, шандын эргээс	75
4	Төвлөрсөн бус усан хангамжийн худгаас	100
5	Төвлөрсөн усан хангамжийн худгаас	500

**Шатахууны чанарын үзүүлэлт.** Агаарын хөлөгт хэрэглэх шатахууны чанар нь автобензиний чанараас өөрч үзүүлэлттэй байх бөгөөд түүний чанарт дараах үзүүлэлтүүдийг шаардлага болгон тавьдаг.

**Хүснэгт 6.4. Тийрэлтэт хөдөлгүүрийн түлшний шинж чанарын үзүүлэлт**

Үзүүлэлтүүд	ГОСТ 10227-62			ГОСТ 10227-86
	T-1	ТС-1	T-2	PT
Нягт, 20°C-д багагүй	0,8	0,775	0,755	0,755
Фракцын найрлага, буцалж эхлэх хэм, °C				
• Ихгүй	150	150	-	-
• Багагүй	-	-	60	60
Нэрэгдэх хэм, °C				
• 10%-ихгүй	175	165	145	145
• 50%-ихгүй	225	195	195	195
• 90%-ихгүй	270	230	250	250
• 98%-ихгүй	280	250	280	280
Кинематик зууралдлага, сст:				
• 20°C-д багагүй	1,5	1,25	1,05	1,05
• -40°C-д багагүй	16	8	6	6
Дулаан ялгаруулах чадвар (доод) ккал/кг, багагүй	10250	10250	10300	10300
Тортоггүй дөлний өндөр, мм багагүй	20	25	25	25
Хүчиллэг, мг КОН/100мл түлшинд, ихгүй	0,7	0,7	0,7	0,7
Ханасан уурын даралт, мм мөнгөн усны багана, ихгүй	-	-	100	100
Дөл үүсгэх хэм, °C	30	28	-	-
Талсжиж эхлэх хэм, °C ихгүй	-60	-60	-60	-60
Иодын тоо, гр иод/100г түлшинд, ихгүй	2	3,5	3,5	3,5
Үнэрт нүүрсустөрөгчил, % ихгүй	20	22	22	22
Бодит давирхай, мг 100мл түлшинд, илүүгүй	6	5	5	5
Хүхэр, % ихгүй				
• Ерөнхий	0,1	0,25	0,25	0,25
• Меркаптаны	-	0,005	0,005	0,005
Зэс хавтгайн түршилт	даана	даана	даана	даана
Усанд уусах хүчил, шүлт	байхгүй	байхгүй	байхгүй	байхгүй
Үнсжилт, %, ихгүй	0,003	0,003	0,003	0,003
Механик хольц, ус	байхгүй	байхгүй	байхгүй	байхгүй

## 6.2. ШАТАХУУНЫ АГУУЛАХЫН АШИГЛАЛТААС ҮЗҮҮЛЭХ СӨРӨГ НӨЛӨӨ, ҮНЭЛГЭЭ

### 6.2.1. Байршлын үнэлгээ

Шатахууны агуулах нь эрсдэлийн онцгой объект гэдэг утгаараа түүний байршилд хэд хэдэн шаардлага тавигддаг. Тухайлбал:

- Гол нуур, цөөрөм, булаг шанд, усан хангамжаас алслах зайн
- Галын болон тэсрэлтийн аюултай барилга байгууламжаас алслах зайн
- Газрын тосны бүтээгдэхүүний газар дээрх резервуараас алслах зайн шаардлагууд болно.

"Ховд" нисэх буудлын шатахууны агуулахын усны сан бүхий газраас алслах байршил нь бүхий л үзүүлэлтээр шаардлага хангаж байна.

#### Хүснэгт 6.5. Шатахууны агуулахын усны сан бүхий газраас алслах зай

№	Усны сан бүхий газар	Галын болон тэсрэлтийн аюулгүй зай		Шаардлагад нийцэх байдал
		БНБД21-03-04	БНБД21-03-04	
1	Гол мөрөн, түүний салааны эргэх тохойгоос	75	2800	2125 м-ээр алс
2	Нуур цөөрмийн эргээс	100	байхгүй	Тийм
3	Булаг, шандын эргээс	75	байхгүй	Тийм
4	Төвлөрсөн бус усан хангамжийн худгаас	100	450	350 м-ээр алс
5	Төвлөрсөн усан хангамжийн худгаас	500	байхгүй	Тийм

Газрын тосны бүтээгдэхүүний агуулахын галын аюулгүйн норм БНБД21-03-04 зааснаар "Ховд" нисэх буудлын түлшний агуулах галын аюулын зэрэглэлийн IIIв зэрэглэлд багтах бөгөөд авто замын зорчих хэсгийн зах хүртэлх зайн үзүүлэлтээр шаардлага хангаж чадахгүй, шаардлагын хэмжээнээс 25 м-ээр ойр байршилтай байна.

#### Хүснэгт 6.6. Шатахууны агуулахын галын болон тэсрэлтийн аюулгүйн зай

№	Барилга байгууламжууд	Галын болон тэсрэлтийн аюулгүй зай		Шаардлагад нийцэх байдал
		БНБД21-03-04	Бодитоор	
1	Зэргэлдээ байгууллагын барилга, байгууламж	30	320	Тийм
2	Байгалийн ой	100	байхгүй	Тийм
3	Модон материал, утаслаг бодис, өвс, сүрлийн агуулах болон нүүрс хүлэр задгай асгасан газар	100	430	Тийм
4	Ерөнхий сүлжээний төмөр зам (далангийн зах, сэтлээсний дээд ирмэг хүртэл) <ul style="list-style-type: none"> <li>• өртөөнд</li> <li>• зөрлөгт</li> <li>• салаанд</li> </ul>	50 40 30	Байхгүй	Тийм
5	Авто зам (зорчих хэсгийн зах хүртэл) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Гол замаас</li> <li>• Туслах замаас</li> </ul>	45 15	20	25м-ээр ойр

№	Барилга байгууламжууд	Галын болон тэсрэлтийн аюулгүй зай		Шаардлагад нийцэх байдал
		БНБД21-03-04	Бодитоор	
6	Орон сууц, олон нийтийн барилга, гэр хороолол, хатуу түлш хэрэглэдэг зуух бүхий барилга	100	420	Тийм
7	Нийтийн үйлчилгээний ШТС	30	байхгүй	Тийм
8	Автомашин гарж, задгай зогсоол	40	370	Тийм
9	Агуулахад үл хамаарах бохир усны цэвэрлэгээний байгууламж	40	Байхгүй	Тийм
10	Агуулахад үл хамаарах ус дамжуулах байгууламжууд	75	450	Тийм
11	Галын болон тэсрэлтийн аюултай үйл ажиллагаа бүхий технологийн төхөөрөмжүүд, илүүдэл хийг шатаах төхөөрөмжүүд	100	байхгүй	Тийм

Нисэх буудлын шатахууны агуулахын орчинд газрын тос газрын тосны бүтээгдэхүүний газар дээрх резервуар байхгүй тул энэ төрлийн зайн алслалтыг тодорхойлоогүй болно.

**Байршлын үнэлгээ.** Дээрх нөхцөл байдлуудаас үүдэн "Ховд" нисэх буудлын шатахууны агуулахын байршлын шаардлага хангаж байгаа нөхцөлийг дээрх шаардлагуудын хүрээнд дараах байдлаар тодорхойлж байна.

**Хүснэгт 6.7. "Ховд" нисэх буудлын шатахууны агуулахын байршлын үнэлгээ**

№	Үзүүлэх нөлөө	Нөлөөллийн эрчмийн үнэлгээ				
		Нөлөөгүй	Бага	Дунд	Их	Аюултай
1	Гол мөрөн, түүний салааны эргэх тохойгоос байрших зай шаардлагаас 2725 м-ээр алс	x				
2	Нуур цөөрмийн эргэ байхгүй	x				
3	Агуулахын орчинд булаг, гандын эргэ байхгүй	x				
4	Төвлөрсөн бус усан хангамжийн худгаас байрших зайн шаардлагаас 350 м-ээр алс	x				
5	Төвлөрсөн усан хангамжийн худаг байхгүй	x				
6	Зэргэлдээ байгууллагын барилга, байгууламжаас алслах зайн шаардлагаас 290-м-ээр алс	x				
7	Байгалийн ой байхгүй	x				
8	Модон материал, утаслаг бодис, өвс, сүрлийн агуулах болон нүүрс хүлэр задгай асгасан газраас алслах зайн шаардлагаас 330 м-ээр ойр		x			
9	Ерөнхий сүлжээний төмөр зам байхгүй	x				
10	Авто зам (зорчих хэсгийн зах хүртэл) зайн шаардлагаас 25 м-ээр ойр	x				
11	Орон сууц, олон нийтийн барилга, гэр хороолол, хатуу түлш хэрэглэдэг зуух бүхий барилгаас алслах зайн шаардлагаас 10м-ээр ойр		x			
12	Нийтийн эзэмшлийн ШТС байхгүй	x				
13	Автомашин гарж, задгай зогсоолоос алслах зайн шаардлагаас 320 м-ээр алс	x				

№	Үзүүлэх нөлөө	Нөлөөллийн эрчмийн үнэлгээ				
		Нөлөөгүй	Бага	Дунд	Их	Аюултай
14	Агуулахад үл хамаарах бохир усны цэвэрлэгээний байгууламж байхгүй	х				
15	Агуулахад үл хамаарах ус дамжуулах байгууламжуудаас алслах зайн шаардлагаас 375 м-ээр алс	х				
16	Галын болон тэсрэлтийн аюултай үйл ажиллагаа бүхий технологийн төхөөрөмжүүд, илүүдэл хийг шатаах төхөөрөмжүүд байхгүй	х				
17	Газрын тосны бүтээгдэхүүний газар дээрх резервуар байхгүй	х				
<b>Гол дүгнэлт:</b>		Агаар, агаарын чанар үзүүлэх сөрөг нөлөөг нийт 17 үзүүлэлтээр үнэлснээс 94.1 хувь нь маш бага, 5.9 хувь нь бага зэргийн төвшинд үйлчлэхээр байна.				

### 6.2.2. Шатахууны алдагдал, ууршилт

**Шатахууны алдагдлын судалгаа.** ОХУ болон бусад улсын судлаачдын тогтоосноор бол бензинийг 90%-ийн дүүргэлттэй байгаа саванд хүлээн авахад 15-20% дүүргэлттэй байгаа савныхаас 7-8 дахин бага алдагдал гаргадаг байна. Савнаас ууршилтын улмаас алдагдаж байгаа шатахууны хэмжээ нь савыг шатахуунаар дүүргэх хугацаанаас шууд хамааралтай байна. Жишээ нь савыг дүүргэх хугацааг 2 дахин бага болговол алдагдлыг мөн 2 дахин бууруулах боломжтой байдаг. Сав болон түүнд холбосон технологийн шугам хоолойн битүүмжлэл алдагдсан, угсралтыг ажлын чанар муутай хийсэн, тухайн газраас хөрс суусан зэрэг шалтгааны улмаас ихээхэн хэмжээний шатахуун алдагдаж болох ба ийм алдагдлыг сав болон шугам хоолойг газарт булж далд байрлуулсан тохиолдолд илрүүлэхэд маш хүндрэлтэй байдаг бөгөөд сав ил байрлалтай байсан ч шатахуун хурдан хугацаанд ууршдаг учраас илрүүлэхэд онцгой хүндрэлтэй байдаг, Туршилтаас үзэхэд бензиний 1мм-ийн диаметртэй дусал 20% С температуртай нөхцөлд 3 секундын хугацаанд бүрэн ууршдаг ба хэмжээ нь 0.01 мм байхад уурших хугацаа нь ердөө 0.2 секунд байдаг.

**Шатахууны хэвийн бус алдагдал.** Шатахуун авч байгаа авто машины шатахууны савнаас түрэгдэн гарч байгаа нүүрстөрөгчийн уур, шатахуун авахаар ирж байгаа авто машины яндангаар гарч байгаа утаа зэргийг хамруулж болно. Эдгээр бохирдуулагч эх үүсвэрүүдийн үүсгэж болох бохирдолтын хэмжээг хуваарилан авч үзвэл:

- Резервуарын их амьсгалалт – нийт бохирдолтын 40-45%,
- Автомашины савнаас түрэгдэн гарах шатахууны уур -40-45%
- Авто машины яндангаар гарах утаа -10-20% байна.

Агуулахын үйл ажиллагаанаас хүрээлэн буй орчинд сөрөг нөлөө үзүүлдэг эх үүсвэрүүдийг үйлчлэлтэй, санамсаргүй гэж ангилан үзэж болно.

Агуулахад шатахууныг резерварт юүлэн авах технологийн үйл ажиллагааны үед резервуараас зайлшгүй түрэгдэн гарч агаарт цацагдан бохирдуулж байдаг хаягдал бол шатахууны "их амьсгалалт"-ын алдагдал юм. Тогтмол биш үйлчлэлтэй бохирдуулагчид авто цистернээс шатахуун хүлээн авах үедээ хэмжилт тооцоололтыг алдаатай хийснээс шалтгаалан резервуарыг халиулснаар шатахуун асгах, авто машины шатахууны савнаас шатахууныг халиах, асгах зэрэг байнга байдаггүй үүсвэрүүдийг хамааруулж болно.

Санамсаргүй үйлчлэлтэй үүсвэрүүдэд нөөцлүүр сав, тоног төхөөрөмжид засвар үйлчилгээ хийхэд, мөн технологийн шугам хоолой бусад төхөөрөмжүүдийн битүүмжлэл алдагдсан үед болон аваарын үед шатахууны алдагдал гаргаснаас шалтгаалан бий болох бохирдуулагч үүсвэрүүд хамаардаг. Хоёр ба гурав дахь үүсвэрүүд нь агаарын бохирдолт үүсгэхээс гадна мөн хөрс, гадаргуугийн болон газар доорх усны бохирдолтыг ч үүсгэж болно.

"Ховд" нисэх буудлын 75 тн нөөцийн багтаамжтай шатахууны агуулахын одоогийн ашиглалтаас хэвийн хорогдлоос хэтэрч алдагдах түлшний дундаж хэмжээ жилд 17.90 м<sup>3</sup>/жил-ээр тооцогдож байна. Онгоцны түлш хадгалах 25 м<sup>3</sup> багтаамжтай 3 сав ашигладаг ба жилд ойролцоогоор 26 удаа орлого буудаг ба түлшний нөөцийн хэмжээ тус нисэх буудлын хэмжээнд жилдээ 1950 тн шатахуун эргэлдэнэ.

**Хүснэгт 6.8. Шатахуун хадгалалтын үед техник, тоног төхөөрөмжийн ашиглалтын үеийн хэвийн хорогдлоос хэтэрсэн алдагдлын хэмжээ**

Алдагдлын шалтгаан	Хэмжих нэгж	Алдагдлын хэмжээ	
		Нормоор	Агуулахаас
Арматур, жийрэггүй, сүүдэрлэсэн дэлгэцгүй, цайвар өнгөөр будаагүй гэх мэтээс савнаас уурших автобензины хэмжээ	кг/цаг кг/жил Савны багтаамжаас %-иар (м <sup>3</sup> /жил)	0.2-0.3 25 3-4	2.62 м <sup>3</sup> /жил
Савны будагны өнгөөс хамааран автобензины ууршиж алдагдах хэмжээ: Мөнгөлөг цагаан	Савны эзлэхүүний %-иар	0.83	0.62 м <sup>3</sup> /жил
Хар		1.24	-
Улаан		1.14	-
Саарал		1.03	-
Автобензины савны дээвэр дээрх люкнүүд стандартын бус жийрэг, сийрэгжилттэй байснаас ууршиж алдагдах хэмжээ	Савны эзлэхүүний %-иар	1.22	0.90 м <sup>3</sup> /жил
Амьсгалах клапангүй савнаас ууршиж алдагдах автобензины хэмжээ	Савны эзлэхүүний %-иар	0.41	0.30 м <sup>3</sup> /жил
Автобензиний 50м <sup>3</sup> багтаамжтай савны амьсгалах клапан гэмтэлтэй байх үед гарах алдагдал	тн/жил	0.8	0.6 тн/жил
Автобензиний савны хэмжилтийн люкийг бүрэн хаагаагүй үед гарах алдагдал	Савны эзлэхүүний %-иар	2.7	2.10 м <sup>3</sup> /жил
1см <sup>2</sup> хөндлөн огтлолтой нүхээр бензины уур түрэгдэн гарах үед	Литр/зуны 1өдөр	60	32.4 тн/жил
Таглаагүй жижиг торхноос автобензин ууршиж алдагдах	кг/хоног	6	-
10л-ийн таггүй бидоноос автобензин ууршиж алдагдах	кг/хоног	6	-
Холболтын битүүмжлэл муугаас автобензин секундэнд 2 дулаар дусаж алдагдах	кг/хоног тн/жил	3.5 1.35	3.9 м <sup>3</sup> /жил
Савны гагнуурын оёдлын битүүмжлэл алдагдсан хэсгээр автобензин ууршиж алдагдах	тн/жил	60	60 тн/жил
ГТБ-нийг хадгалах зааврыг зөрчсөний улмаас гарах алдагдал	Эргэлтийн %-иар	4-5	7.56 м <sup>3</sup> /жил
<b>"Ховд" нисэх буудлын шатахууны агуулахаас хэвийн бусаар алдагдах боломжит дундаж алдагдал, м<sup>3</sup>/жил</b>			<b>17.90</b>

### 6.2.3. Шатахууны агуулах, түүний ашиглалтаас үүсэх сөрөг нөлөө

Газрын тосны бүтээгдэхүүнээс байгаль орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөө. Шатахууны агуулахын хэвийн хорогдлоос хэтэрсэн хэмжээний алдагдал нь байгаль орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөөг улам ихэсгэх нөхцөлтэй.

**Хүснэгт 6.9. Шатахууны агуулахаас байгаль орчинд үзүүлэх гол сөрөг нөлөө**

№	Нөлөөлөл	Нөлөөлөх хүчин зүйлс	Нөлөөлөлд өртөх байдал
<b>Агаар орчин</b>			
1.1	Бохирдолт	Авто хэрэгслийн хөдөлгүүрээс ялгарах хорт хий, утаа	Агаарын шинж чанарт өөрчлөлт оруулах
1.2	Бохирдолт	Газрын тосны бүтээгдэхүүнээс ялгарах хий	Агаарын шинж чанарт өөрчлөлт оруулах
<b>Усан орчин</b>			
2.1	Бохирдолт	Авто техникийн шатах тослох материалын хаягдлаас	Хур борооны усаар угаагдаж хөрсөнд шингэн хөрс
<b>Хөрс</b>			
3.1	Деградацид орох	Үйл ажиллагаанд тогтмол өртөж, байнга ашиглагдаж буй объектуудын орчин	Устаж үгүй болох
3.2	Бохирдолт	Шатах тослох материалын болон ахуйн хог хаягдал	Хөрс бохирдсоноос хөрсний микробиологийн шинж чанарт өөрчлөлт орж болно.
<b>Ургамлын нөмрөг</b>			
4.1	Талхагдал	Төсөл хэрэгжүүлэх талбайн объектуудын орчны ургамал хүний хөл, үйл ажиллагаанд байнга өртөж зөрөг зам, жим, талбай тогтмол ажиглагддаг	Фито болон биомассын хэмжээ багасна. Нөхөн сэргээхэд бэрхшээлтэй байх болно. Хэмжээ хязгаарлагдмал байна.
4.2	Хордолт	Ахуйн бүх төрлийн хог болон химийн гаралтай бүтээгдэхүүн шатах, тослох материалын хаягдал	Ургамал нөмрөг эргэлт буцалтгүй устаж үгүй болно. Хэмжээ хязгаарлагдмал
<b>Амьтан</b>			
5.1	Дуу чимээ	Бүх төрлийн дуу чимээ нэмэгдэнэ.	Амьтад үргэж дайжна
<b>Нийгэм эдийн засаг</b>			
6.1	Үндсэн хөрөнгө	Татварын эх үүсвэр	Улсын төсөвт хувь оруулах
6.2	Ажлын байр		Ажлын байр гаргах

Газрын тосны бүтээгдэхүүн нь орчин үеийн нийгмийн өдөр тутмын, зайлшгүй хэрэгцээний зүйл боловч, тээвэрлэлт, хадгалалт, үйлчилгээ, хэрэглээний шинжээс хамаарч, хүн, түүний хүрээлэгч орчинд тодорхой хэмжээний сөрөг нөлөөлөлтэй байх байгаль орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөө нь дараах үр дагавартай байна.



**Хүснэгт 6.10. Газрын тосны бүтээгдэхүүний байгаль орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөөлөл**

№	Байгаль орчны бүрдэл хэсгүүд	Сөрөг нөлөө	Үр дагавар
1	Цаг уур, агаар мандал	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Агаарт нүүрстөрөгч хүхрийн нэгдлүүд, азотын нэгдлүүдийг дэгдээх</li> <li>- Хэт халсан агаарт шаталт үүсгэх</li> <li>- Агаарт бензиний уур, ялангуяа алканууд алдагдах</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Агаар дахь O<sub>2</sub>-ийн хэмжээг багасгах, нүүрсхүчлийн болон хүхэрт устөрөгчийн, аммиакийн хэмжээг хэт ихэсгэх</li> <li>- Агаарт бензиний уур 0,03% болсон үеэс хүн мэдэрч эхлэх ба ийм аргаар удаан амьсгалбал мэдэрлийн олон төрлийн гэмтэл, булчин сулрах, ядрах, турах, хоолонд муудах зэргээр нөлөөлнө.</li> <li>- Хэрэв агаарт бензины уур 0,07-0,28% хүртэл хүн 15минутанд, 2,2-иас дээш гарвал үхэлд хүргэж болно.</li> </ul>
2	Гадаргын болон газар доорх ус	<p>Гадаргын усанд бензин дизелийн түлшний хальс үүснэ. Усанд ууссан O<sub>2</sub>-ийг өөртөө уусгаж исэлдэнэ. Усанд гидро урвалд орж давирхай үүсгэн ёроолд живэх Газар доорх усанд дээрхээс гадна маш удаан хадгалагдаж хүхрийн оксид (SO<sub>2</sub>, SO<sub>3</sub>) үүсгэн усыг идэмхий шинж чанараар болгодог. Усанд удаан задардаг 4 этилд хар тугалгыг бий болгодог.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Усанд O<sub>2</sub>-ийн дутагдвал бий болох, усны химийн найрлага ялангуяа идэмхий шинжийг нэмэгдүүлэх</li> <li>- Усны ууж хэрэглэсэн хүн, амьтан, шувуудад хордлого, төрөл бүрийн тааварлах боломжгүй өвчлөлүүд бий болгож үхэл сүйрэлд хүргэнэ.</li> </ul>
3	Амьтны аймаг түүний экологи	<p>Газрын тосны бүтээгдэхүүн усанд алдагдсанаас усны амьтдын амьсгалын орчин доройтно. Ундаалах эх үүсвэрийг хомсдуулна.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Усанд амьдрах амьтны экологийг үндсээр нь өөрчилж O<sub>2</sub>-ийн дутагдалд орж агаарын солилцооны үйл явцыг багасгаж улмаар үхэлд хүрэх</li> <li>- Ургамал, бусад бичил биетэн, амьтанд хүнд металаар хордох идэш тэжээлийн хомсдол бий болох, үхэл сүйрэлд хүрэх</li> </ul>
4	Хөрс ургамал ойн бүрхэвч	<p>Газрын хөрсөнд он удаан жил хадгалагдаж задралынхаа явцаар хөрсний үржил шим, ургамлын өсөх орчинг муутгана.</p>	<p>Ингэснээр хөрсний ялзмагт бодисын хэмжээг нэмэгдүүлж, улмаар ургамлын өсөлт зогсон, хөрсний үржил шим бүрэн алдагдана.</p>

**Газрын тосны бүтээгдэхүүнээс хүний эрүүл мэндэд үзүүлэх нөлөө.** Газрын тосны бүтээгдэхүүн нь хүний биед хортой нөлөө үзүүлдэг. Газрын тосны бүтээгдэхүүний уураар амьсгалах, арьсанд хүрэх зэрэгт хортой нөлөө илэрдэг байна. "Ховд" нисэх буудлын шатахууны агуулахаас ялгарах хорт хийн ялгарлыг тооцож "MNS 4628:98. Шатахуун түгээх станцын барилга байгууламж, тоног төхөөрөмжийн техникийн ерөнхий шаардлага" стандартын төвшинтэй дүйцүүлж үзвэл хорт бодисын дундаж агууламжтай хоногийн тоо жилд 18-аас 336 хоногоор тоологдож, энэ нь MNS 4628:98 стандартын хүлцэх агууламжаас 0.05-0.92 дахин бага байна. Энэ нь хүний эрүүл мэндэд нөлөөлөх хэмжээний үзүүлэлт хараахан биш юм.

## Хүснэгт 6.11. Агаарт ялгарах хорт бодисын хэмжээ ба зөвшөөрөгдөх дээд агууламж

Бодисын нэр	Хорт бодисын ялгаруулалт, мг/м <sup>3</sup>		Агаар дахь хорт бодисын нөөц		MNS 4628-98 стандарттай харьцуулсан үзүүлэлт
	Нэгж тн шатахуунаас	шатахууны 9.97 тн/жил алдагдлын үед	Хоногийн дундаж, мг/м <sup>3</sup> , MNS4628-98	Дундаж агууламжтай хоногийн тоо	
Автобензин	5.0	89.50	1.5	60	0.16
Хүхэртүстөрөгч	0.008	0.14	0.008	18	0.05
Бензол	1.5	26.85	0.08	336	0.92
Хүхэрлэг хий	0.5	8.95	0.05	179	0.49

Газрын тосны найрлагад метаны, метаннафтены, нафтены, нафтено-ароматик нүүрстөрөгчид, хүчилтөрөгч, азот, хүхрийн нэгдлүүд ордог бөгөөд шатахууны алдагдал ууршилтаар бензин, хүхэрт ус төрөгч, бензол, хүхэрлэг хий зэрэг хорт бодисууд агаарт ялгарах ба "Ховд" нисэх буудлын өргөтгөлийн дараа шатахууны хэрэглээ нэмэгдэхэд агаарт ялгарах хорт хийн хэмжээ ихсэх нөхцөлтэй байж болно. Шатахууны агуулахаас хүний эрүүл мэндэд дараах сөрөг нөлөөг үзүүлэх боломжтой. Үүнд:

- **Бензин:** Бензин нь өвөрмөц хурц үнэртэй, шаргал өнгөтэй ба өнгөгүй, усанд бараг уусдаггүй шингэн юм. Бензиний найрлагад 84% нь нүүрстөрөгч /C/, 15% нь устөрөгч, 0,02% нь хүчилтөрөгч ба 0,12% нь азот байна. Бензин нь амьсгалын замаар болон амаар дамжиж хүний биед шингэх ба нервийн системийг гэмтээдэг. Бензин нь агаар дахь хүчилтөрөгчийн агууламжийг бууруулах, үүний зэрэгцээ нүүрстөрөгч, хүхэрт устөрөгч, хүхэрт устөрөгч, амиакийн агууламжийг ихэсгэх нөлөөтэй. Агаар дахь бензиний уур 0,03% болоход хүнд мэдрэгдэж, 2,2% хүрэхэд хүн маш ихээр хордох ба ийм нөхцөлд удаан хугацаагаар байвал үхэлд хүргэх аюултай.
- **Нүүрстөрөгчид:** Нүүрстөрөгчид нь газрын тосны бүтээгдэхүүнд нэлээд хэмжээгээр агуулагддаг бөгөөд газрын тосны шинж чанараас нь хамаарч харилцан адилгүй хэмжээтэй байна. Нүүрстөрөгчид нь төв мэдрэлийн системийг гэмтээх, цасан дахь эритроцит болон гемоглобины хэмжээг бууруулах нөлөөтэй.
- **Бензол:** Энэ нь үнэрт нүүрстөрөгч бөгөөд мөн хүний төв мэдрэлийн системийг хордуулна. Түүний агаар дахь нэг удаагийн зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээг 1.5 мг/м<sup>3</sup>, хоногийн зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээг 0.8 мг/м<sup>3</sup> гэж тогтоосон. Бензол нь хүнийг амьсгалын замаар болон амаар дамжиж хордуулна. Бензолоор хордсон үед зохиомлоор амьсгалуулах, эмчид хүргэх зэрэг арга хэмжээ авна. Хэрэв арьсаар дамжиж хордвол арьс улайх, загатнах, хорсох, шархлах зэрэг шинж илрэх ба ингэсэн үед бохирдсон хувцсыг тайлж хордсон арьсыг их хэмжээний усаар угааж эмчид үзүүлнэ. Бензолоор хордохоос хамгаалж хамгаалалтын бээлий болон нүдээ хордуулбал нүд улайж хорсох, өвдөх, нүдний хараа муудах зэрэг шинж илэрнэ. Нүдээ хордуулбал их хэмжээний усаар угаах ба эмчийн яаралтай үзүүлэх буюу эмнэлэгт хүргэх шаарлагатай.

- **Хүхэрт үстөрөгч:** Хүхэрт үстөрөгч нь төв мэдрэлийн системийг гэмтээх, хоол боловсруулах эрхтний үйл ажиллагааг муутгах нөлөөтэй. Түүний агууламж  $1000\text{мг}/\text{м}^3$ -ээс их хүрэх тохиолдолд үхэлд хүргэх аюултай. Хүхэрт үстөрөгч нь хүчтэй исэлдүүлэх шинж чанартай бөгөөд тэсрэх аюултай бодис юм. Тэр нь олон тооны металлтай харилцан үйлчилдэг, Хүхэрт үстөрөгч амьсгалын замаар хүний биед нэвтрэн орж шингэдэг. Тэр нь системийг хордуулахаас гадна, нүд амьсгалын замын эрхтнийг гэмтээнэ.

### 6.3. СӨРӨГ НӨЛӨӨГ БУУРУУЛАХ ЗӨВЛӨМЖҮҮД

#### 6.3.1. Байршлын асуудлаар

"Барилгын норм норматив баримт бичгийн тогтолцоо, Монгол улсын барилгын дүрэм"-ийн хүрээнд ЗТБХБ-ын сайдын 2011 оны 256 дугаар тушаалаар баталсан "Газрын тос, газрын тосны бүт ээгдэхүүний агуулахын барилгын технологийн зураг төсөл" –д зааснаар "Ховд" нисэх буудлын шатахууны агуулах нь 5 дугаар зэрэглэлийн агуулах бөгөөд MNS 3042-96 стандартад нийцсэн байх шаардлагатай байхад "Ховд" нисэх буудлын шатахууны агуулахын байршил нь дараах 2 үзүүлэлтээр шаардлагад нийцэхгүй байна. Үүнд:

- Орон сууц, олон нийтийн барилга, гэр хороолол, хатуу түлш хэрэглэдэг зуух бүхий барилгаас буюу өөрийн халаалтын уурын зуухнаас алслах зайн шаардлагаас 10м-ээр ойр
- Модон материал, утаслаг бодис, өвс, сүрлийн агуулах болон нүүрс хүлэр задгай асгасан газраас буюу нисэх буудлын ашиглалтын модон агуулахаас алслах зайн шаардлагаас 330 м-ээр ойр үзүүлэлтээс болж байна.

"Ховд" нисэх буудлын шатахууны агуулахыг одоогийн байршлаас бага зэрэг зүүн тийш болгон нүүлгэх гэж байгаа нь байршлын шаардлагад нийцэж байгааг төсөл хэрэгжүүлэгч анхаарах хэрэгтэй юм.

#### 6.3.2. Технологийн арга хэмжээний зөвлөмж

Агаар, хөрс, газрын доорх усны бохирдолт гол төлөв техник, технологийн буруу үйл ажиллагаа, эвдрэл, санамсаргүй үйл ажиллагаанаас үүсэх тул дараах зүйлийг анхааран ажиллах нь зүйтэй.

- Шатахуун хадгалах савны хоосон орон зайн болон шатахууны температурын хэлбэлзлийг багасгах арга хэмжээ авах
- Насост холбогдох шугам хоолойг технологийн тооцооны үндсэн дээр зөв сонгох
- Нөөцийн савны чанарыг тодорхой давтамжтай шалгаж савны ашиглалтын нөөцийг тогтоолгож байх
- Шатахууны сав, тоног төхөөрөмж, түгээгүүрт хийн буцаах систем байгуулан ажиллуулах
- Шатахуун дамжуулах далд шугам хоолойгоор шүүрэлт, алдагдлыг хянах автоматжуулсан систем байгуулах
- Шатахуун буулгах тээврийн хэрэгслийн аюулгүй ажиллагааг хянах
- Хөдөлгүүр нь хэт их халсан тээврийн хэрэгслийг галын бүст оруулахгүй байх

- Шатахуун буулгах тээврийн хэрэгслийн цахилгаан гэмтлийг шалгаж оруулах
- Шатахуун буулгахын өмнө тус тээврийн хэрэгслийг бүрэн унтраах буюу цахилгааныг нь төв унтраалгаар нь салгах, хөдөлгүүр нь хэт их халсан тохиолдолд хөргөж байж Агуулахын бүсэд нэвтрэх.
- Шатахуун буулгах тээврийн хэрэгслийг үйлдвэрээс нь шатахуун тээвэрлэх зориулалтаар үйлдвэрлэсэн эсэхэд хяналт тавих
- Зориулалтын бус тээврийн хэрэгсэл оруулахгүй байх
- Шатахуун буулгаж дуусаад хамгаалалтын хавхлага болон битүүмжлэлийн арга хэмжээ авсны дараа тус тээврийн хэрэгслийг асааж гаргах
- Агуулахын үйл ажиллагааг явуулахад хөрсөнд нөлөөлөх нөлөөллийг багасгахын тулд хэт их тостой болон Газрын тосны бүтээгдэхүүний үлдэгдэл бүхий хог хаягдлыг бусад ердийн хог хаягдалтай нийлүүлэлгүйгээр тусгай саванд хийж хуримтлуулан хаях
- Хөрсөн дэх Газрын тосны бүтээгдэхүүний агууламжийг ГОСТ1437-75-аар, хөрсөн дэх азотын хэмжээг Дюма-Прелягийн аргаар тодорхойлох
- Шатахуун хадгалах савнууд нь шатахууны нэвчилтийг илрүүлэх боломжоор хангагдсан хяналтын худгийг байрлуулан хяналт тавих боломжоор хангасан байх шаардлагатай.
- Олон салаа зам гаргах, шатах тослох материалын бохирдлоос хөрсийг хамгаалах үүднээс агуулахад орох, гарах техник хэрэгслийг хөдөлгөөний чиглэлээр гаргах
- Галын аюултай үед ашиглах нөөц усны саванд ХАБ-ын тэмдэг тэмдэглэгээ хийх мөн ус байнга ууршилттай байдаг учир түүнийг зохих төвшин усаар дүүргэж байх.
- Шатахуун ачих болон буулгах үед хүн газардуулагч ашиглаж байх.
- ХАБ-ын тэмдэг тэмдэглэгээ нэмэх болон шинэчлэх

### **6.3.3. Агаар орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөөллийг бууруулах, арилгах**

- Төслийн үйлчилгээнд ашиглагдах тээврийн хэрэгслүүдийн засвар үйлчилгээг тогтмол хийх, чанар сайтай шатах тослох материалыг хэрэглэх, утааны шүүлтүүр ашиглах.
- Их, бага амьсгалын үед ууршилтын хэлбэрээр агаар мандалд алдагдах газрын тосны бүтээгдэхүүнийг багасгах зорилгоор савнуудад хөвөгч дээвэр, понтон, хийн тэнцвэржүүлэгчийн систем тавих
- Савны ханан дахь гагнуурын оёдлуудыг өндөр мэдрэмтгий багаж, мэдрэгч шингэний тусламжтайгаар оношлох, битүүмжлэлийг хангах
- Төсөл хэрэгжих орчмын агаарт жилд 1 удаа буюу орчны агаараас сорьц дээж авч, мэргэжлийн байгууллагаар шинжилгээ хийлгэж, төвшинг тодорхойлуулан, заавар зөвлөмж авч ажиллах
- Ахуйн хог хаягдлыг ариун цэврийн бүсийн гадна, түүнээс 60 м-ээс багагүй зайд, салхины зонхилох чиглэлийн дагуу, төслийн барилга байгууламжийн доод талд ус үл нэвтрэх дотортой, зориулалтын саванд цуглуулах,

#### 6.3.4. Гадаргын болон гүний усны бохирдлыг бууруулах

- Төслийн талбайд шатахуун их хэмжээгээр хальж асгарах тохиолдолд тэр нь тарж хөрсөөр дамжин хөрсний ус бохирдуулах, бороо цасны тогтоол, урсгал усыг бохирдуулах түүгээр дамжин ихээхэн талбайг хамран уурших, түймэр гарах нөхцөл бүрдэхээс сэргийлэн газрын хэвгийн дагуу урсаж тусгай цооногт орж байх нөхцөлийг бүрдүүлэх хэрэгтэй. Үүний тулд хамгийн их халин асгарах магадлалтай буулгалт, ачилтын хэсэг орчимд газрын хэвгийн дагуу швеллээр ашиглан хэвгийн дагуу шатахуун урсах ховил гаргаж төгсгөлд нь битүү доторлогоотой цооног гаргаж түүнд мөн доторх шатахуун соруулах штанг оруулах таг гаргасан байх хэрэгтэй.
- Болзошгүй ослын улмаас гадаргын усанд газрын тосны бүтээгдэхүүн алдагдвал усанд алдагдсан газрын тосны бүтээгдэхүүний хэмжээ, үүсэх хальсны хэмжээг өмнөх бүлэгт зааснаар тогтоож, түүнд шаардагдах дезмульгаторыг цацан, хамж авах бэлтгэлийг шатах, тослох материалын агуулах хангасан байх. Дезмульгатор нь ОП төрлийн байвал 1тн Газрын тосны, газрын тосны бүтээгдэхүүнд 40-50 г байхаар тооцоолон хэрэглэх, бусад төрлийн байвал техникийн паспортод заасан хэмжээг баримтлах
- Эрчимжилттэй борооны үед үер усны аюул үүсч шатахуун хадгалах сав, тоног төхөөрөмжийг гэмтээх, хөмрөх зэргээр ихээхэн хэмжээний газрын тосны бүтээгдэхүүн хөрсөнд алдахаас сэргийлж, үерийн хамгаалалт далан сувгийг байгуулан, түүгээр ус чөлөөтэй нэвтрэх нөхцөлийг хангаж байх
- Бороо болон цасны ус газрын тосны бүтээгдэхүүнээр бохирдон улмаар хөрс болон газар доорх усыг бохирдуулж болзошгүй нөхцөлөөс сэргийлэн Агуулахын талбайд ус зайлуулах сувгийг байгуулах
- Шатахуун түгээх хэмжээгээр хальжас гарах, амьсгалын хоолойнууд бөглөрөх, шатахуун агуулах саванд ус орох мөн сав цоорох зэргийг хянах гол арга болсон зарсан болон шинээр буулгасан, шатахуун агуулах саванд байгаа шатахууны балансыг өдөр тутам тооцон шалгаж байх
- Агуулах орчимд хуурай хог хаягдал хийсч орчныг бохирдуулахгүй байх үүднээс багтаамж сайтай, зориулалтын хогийн савтай болж графикийн дагуу зайлуулж байх шаардлагатай.

#### 6.3.5. Байгалийн гамшиг, түүнээс урьдчилан сэргийлэх

Тус төслийг хэрэгжүүлэх үед аянга цахилгаан, үер буух, хүчтэй шороон шуурга, газар хөдлөлт болох зэрэг байгалийн гамшигт үзэгдэл тохиолдож болзошгүй юм. Байгалийн гамшиг, аюул ослын үнэлгээ болон гамшгаас урьдчилан сэргийлэх, түүнийг багасгах, бууруулах арга хэмжээг доор үзүүлэв.

**Хүснэгт 6.12. Байгалийн гамшигт эрсдэлийн үр дагаварыг бууруулах**

№	Байгаль, уурын эрсдэлт зүйлүүд	Эрсдэлийн үр дагавар	Бууруулах арга хэмжээ
1	Аянга цахилгаан	Ажлын байрны аюулгүй байдал, дэд бүтцийн барилга байгууламж эвдэрч сүйтэх, цахилгаан тасрах, хүний амь эрсдэх	Зураг төсөл, стандартын дагуу аянга цахилгааны хамгаалалтыг байрлуулах
2	Үер	Газрын хөрс, барилга байгууламж эвдрэх, усанд автах, дэд бүтцийн барилга байгууламж эвдрэх	Үерийн хамгаалалтын суваг, шуудуу, даланг зураг төслийн дагуу барьж байгуулах
3	Шороон шуурга	Төслийн үйл ажиллагаа зогсох, дэд бүтцийн барилга байгууламж эвдэрч нурах, хүний эрүүл мэндэд гэмтэл учруулах	Барилга байгууламжийг зураг төслийн дагуу барьж байгуулах
4	Газар хөдлөлт	Барилга байгууламж нурж, хүний амь эрсдэх, дэд бүтцийн барилга байгууламж эвдрэх	<ul style="list-style-type: none"> <li>Барилга, байгууламжийг зураг төслийн дагуу барьж байгуулах</li> <li>Осол гарсан үед болзошгүй аюулын шинж чанар, хамрах хүрээ, учруулах хор уршгийн тухай компанийн удирдлагад мэдээлэх</li> </ul>

Олон улсын хөдөлмөрийн аюулгүй байдал, эрүүл ахуйн тухай ISO:18002:2008 стандарт, Газрын тосны бүтээгдэхүүний агуулах, Агуулахын барилга байгууламж, тоног төхөөрөмжийн төлөвлөлт, хийц бүтцийн загвар, аюулгүй ажиллагааны тэмдэг, тэмдэглэгээний байршил, хэрэглээг боловсронгуй болгох ажлын хүрээнд шинэчлэн боловсруулсан.

Дээрх арга хэмжээнүүдийг хэрэгжүүлэх бэлтгэлийг хангахын тулд салбарын инженер техникийн ажилтан, албан хаагчдын сургалт дадлагыг жил бүр тогтмол явуулж байх шаардлагатай.

**6.3.6. Гал түймрийн аюулаас сэргийлэх арга хэмжээний зөвлөмж**

Аливаа ажлыг хийж гүйцэтгэхэд үйл ажиллагаа явагдаж байгаа ажлын байрны зориулалтад тохирсон аюулгүй байдлыг хангах тусгай заавар байдаг. Эдгээр нь галын аюулыг шууд үүсгэх буюу галын нэмж өдөөх чанартай аливаа материал буюу бодисыг хэрэглэх, хадгалахад гарч болзошгүй галын аюулаас хамгаалах, галын хөнөөлийг багасгахад чиглэсэн байдаг.

Энгийн үгээр тайлбарлавал, ажлын буюу үйлдвэрлэлийн үйл ажиллагаанд гал гарах цаашид эрчимжиж газар авахаас сэргийлэх, арга хэмжээ авахыг хэлнэ. Гал түймрээс /ажлын байранд/ урьдчилан сэргийлэх тухай 1997 оны журам, Гал түймрээс урьдчилан сэргийлэх тухай 1971 оны хуульд зааснаар барилга байгууламж, олон нийтийн эзэмшлийн болон гаднах талбайд гал гарсан тохиолдолд тухайн газар ажиллагсад, тухайн үед ойр орчимд байгаа хүмүүсийг нүүлгэн шилжүүлэх, холдуулах найдвартай гарц зам, түүнчлэн галын аюулын тухай ажиллагсдын дунд зохиох сургалт зэрэг багтана.

Гал түймрээс урьдчилан сэргийлэх ерөнхий арга хэмжээний хүрээнд галын эрсдэлийг тодорхойлох зөвлөмж болон зайлшгүй анхаарах зүйлсийг ажлын байранд байлгах шаардлагатай.



Мөн гал түймэр гарахад өдөр тутмын үйл ажиллагаанд байнгын сургалт, мөн хүмүүст томилгоо хийх, цугларах цэг бүхий газартай болох.

### 6.3.7. Ажилчдын хөдөлмөр хамгааллын асуудал, зөвлөмж

Аюулгүй ажиллагааны санамж:

- Технологийн төхөөрөмж, цахилгаан тоноглол бусад туслах төхөөрөмжийг техник ашиглалтын болон аюулгүй ажиллагааны дүрмийн дагуу ашиглах үүрэгтэй.
- Түгээгүүрийн засвар үйлчилгээг хийхэд жин хэмжүүрийг газрын баталгаат лац ломбыг хөдөлгөхгүй байвал зохино.
- Түгээгүүрийг ажиллаж байхад засвар хийхийг хориглоно.
- Ажлын байранд газрын тосны бүтээгдэхүүний уур хий орохоос хамгаалан түгээгүүрийн хошуу, залгуур хаалтыг ээлж бүрт шалгаж шүүлтүүрийг цэвэрлэж, тоолуурын механизм зэргийн тосолгоог хийж байвал зохино.
- Шатахуун хадгалах саванд засвар хийхийн тулд түүнийг уураар урьдчилсан 24 цагаас доошгүй хугацаагаар үлээлгэж, усаар агааржуулалт хийн найрлагын шинжилгээ хийлгэсний дараа ажил гүйцэтгэнэ.
- Газардуулга, цахилгаан дамжуулах кабелийн тусгаарлагчийг жилд хоёр удаа шалгана. Шалгалтын үед цахилгаан аппарат хэрэгслийг унтраасан байх хэрэгтэй.
- Шатахуун ачиж буулгаж байгаа болон цэнэглүүлж байгаа тээврийн хэрэгслийн хөдөлгүүрийг заавал унтраасан байна.
- Асгарсан шатахууныг дор бүрт нь арилгаж, хуурай болтол арчсаны дараа автомашиныг асааж болно.
- Шатахуун авч байгаа машины хоорондын зай нэг метрээс доошгүй байх шаардлагатай.
- Газрын тосны бүтээгдэхүүний агуулах орчимд ил гал гаргахыг хориглосон тэмдэглэл болон бусад санамжуудыг нийтэд үзэгдэхүйд газар байршуулсан байх
- Ажилтнууд цахилгаан төхөөрөмж, гэрэлтүүлгийг аюулгүй ашиглах зааварчилгаатай танилцсан байх
- Хориглох, онцгой анхаарах
- Хөдөлгүүр нь ажиллаж байгаа автомашинд шатахуун олгох
- Зорчигчид суулгасан тээврийн хэрэгсэлд шатахуун олгох
- Тэсрэх бодис, хортой бодис ачсан автомашинд шатахуун олгох

**Галын аюулгүй ажиллагааны заавар.** Бензинүүд болон хордуулах нөлөө бүхий бүрдүүлэгчүүдийг агуулсан бусад бүтээгдэхүүнүүдтэй, ялангуяа этилжүүлсэн бензинтэй харьцаж ажиллах үеийн аюулгүй ажиллагааны заавар

- Агуулахад ажиллах үеийн техникийн аюулгүй ажиллагааны заавар
- Сав ашиглалтын үеийн техникийн аюулгүй ажиллагааны заавар
- Газрын тосны бүтээгдэхүүн хадгалах резервуаруудыг цэвэрлэх үеийн техникийн аюулгүй ажиллагааны заавар

- Шатахуун түгээх үеийн галын аюулгүй ажиллагааны заавар
- Осолд өртөгсдөд үзүүлэх анхны тусламж

Агуулахын ажилчид хөдөлмөр хамгаалал, аюулгүй ажиллагааны зааварчилгаа авсан байх ба хөдөлмөрийн аюулгүй ажиллагааны талаар авч явуулж байгаа бүр арга хэмжээнүүд, эдгээрийн үр дүнгийн талаарх мэдээллийг тусгай дэвтэрт тэмдэглэсэн байна.

Мөн инженер техникийн болон бусад ажилтнууд техникийн ба галын аюулгүй ажиллагааны дүрэм, заавруудыг сайтар мэддэг, түүнийг ягштал биелүүлдэг байхаас гадна өөрийн удирдлаган доор ажиллаж байгаа хүмүүсийг аюулгүй ажиллагааны зааврыг баримтлан ажиллахыг шаарддаг байх ёстой.

Хөдөлмөр хамгаалал аюулгүй ажиллагааны талаар дараах ажлуудыг хэрэгжүүлэх шаардлагатай. Үүнд:

- 18-аас дээш насны хүмүүсийг тодорхой хугацаагаар мэргэжил олгох сургалтуудад хамруулан ажиллуулах
- Ажиллагсдын улирлын хувцас, бээлий, малгай, хошуувч, нүдний шил, чихэвч зэрэг ажлын онцлогт тохируулж хувцас хэрэглэлээр хангах
- Ажиллагсдын мэргэжлийн эмчийн үзлэгт хамруулах, эмчилж сувилуулах арга хэмжээ зохион байгуулах
- Ажил төрөл, бие махбодийн онцлогоос шалтгаалж өвчлөгсдийн мэргэжлийн диспансерийн хяналтанд байлгаж, эмчлэн сувилуулж байх
- Жил бүр техник технологийн өөрчлөлт шинэчлэлтэй холбогдуулж мэргэжлийн сургалт, семинар, дадлага олгох сургалтыг төрөлжүүлэн зохион байгуулах
- Шинээр ажилд орж байгаа бүх ажилчдыг 2-3 хоногийн хугацаанд техникийн аюулгүй ажиллагааны сургалтанд хамруулж, анхан шатны түргэн тусламж, үзүүлэх арга барилд сурган шалгалт авч, ажлын байран дээр анхдагч заавар өгнө.
- Ажилчдын аюулгүй ажиллагааны мэдлэгийг удирдлагаас томилсон комисс жил бүр шалгаж байх
- Ажил эхлэхийн өмнө ээлжийн няравд заавар өгсөн байна. Нярав өгөх ажлын гүйцэтгэлийг хянах ажлыг няравын системийн тухай журмын дагуу хэрэгжүүлнэ.
- Хөдөлмөр хамгаалал, аюулгүй ажиллагааны талаар мөрдөх журам боловсруулж хэрэгжүүлэх
- Газрын тосны бүтээгдэхүүний агуулахын хэмжээнд технологийн дамжлагыг паспортжуулж, хэрэгжилтийг хангах
- Хөдөлмөр хамгаалал, аюулгүй ажиллагааны ерөнхий зааварчилгаа, ажлын байр бүрийг холбогдол бүхий зааварчилгаагаар хангах
- Хөдөлмөр хамгаалал, аюулгүй ажиллагааны талаар гарах зардлыг жил бүрийн үйлдвэрлэл санхүүгийн төсөв төлөвлөгөөнд тусгаж хэрэгжүүлэх
- Хөдөлмөр хамгаалал аюулгүй ажиллагааны талаарх бүх асуудлыг төсөл хэрэгжүүлэгч, ерөнхий инженер хариуцах

- Гэнэт цахилгаан тасалдсан тохиолдолд механизмуудыг удирдаж байгаа хүн бүх цахилгаан хөдөлгүүр, тоноглолуудыг унтрааж, ажиллах механизмуудыг зогсоосон байх шаардлагатай.
- Аюулгүй ажиллагааг бүрэн хангаж байх засвар үйлчилгээний ажлын практикыг дараах байдлаар тодорхойлж болно.
- Тогтмол шалгах шаардлагатай тоног төхөөрөмж, багаж хэрэгсэл, машин механизмын жагсаалт болон шалгалтын журам бэлэн байх,
- Нөөцлүүр савны байдалд байнга үзлэг хийж зэврэлтийг шалгах
- Техник, тоног төхөөрөмжийн үзлэг үйлчилгээг тогтмол хийж байх
- Нөөцлүүрийн төвшин хэмжих журам
- Болзошгүй аюулын үед авч хэрэглэх амьсгалын хэрэгсэл, хамгаалах маск болон аюулгүй ажлын хувцас бэлэн байх
- Аюулгүй ажиллагаатай холбогдох хадгалалт болон Агуулахын технологи ажиллагааны дүрэм, журам бүх хүмүүст танилцуулагдсан байх
- Засвар болон шинэчлэлийн зөвшөөрлийн дэг журам
- Шатамхай болон хорт бодисыг зөөх замыг тэмдэгжүүлэх

Гал унтраах тоног төхөөрөмж, аюулгүй шүршүүл болон аюулын дохиог ямагт бэлэн байлгах зэрэг болно.

Аюулгүй ажиллагааны дүрэм нь товч бөгөөд агуулгын хувьд энгийн, олны нүдэнд ил байвал зохино. Ажилчид эдгээр дүрмийг сайн судалж мэдсэн байх ба дагаж мөрдөх нь чухал юм.

**Техникийн болон галын аюулгүй ажиллагааны заавар.** Галын аюулгүй ажиллагааны үндсэн зорилго нь Газрын тосны бүтээгдэхүүн, хийн үйлдвэр, газрын тосны бүтээгдэхүүний агуулах объектууд, тоног төхөөрөмжүүд, технологийн процессуудын зураг төсөл хийх шатандаа авч хэрэгжүүлж байгаа иж бүрэн арга хэмжээний үндсэн дээр бодисууд болон материалын шаталтыг тусгай голомтын гадна болон хүний хяналтаас гадагш гаргахгүй байх явдал юм. Хэрэв ямар нэгэн байдлаар шаталт бий болсон бол шаталтын аюултай голомтыг:

- Ажлын байрны агаарт тэсрэлтийн доод хэмжээнээс илүү концентрацитай шатамхай бодис хуримтлуулахгүй байх
- Галын болон тэсрэх аюултай байдал үүсч болох газарт ил гал гаргахгүй байх

Хэрэв ямар нэгэн шалтгаанаар гал гарсан бол хамгийн богино хугацаанд хамгийн үр ашигтай хэрэгслүүдийг ашиглан унтрааж, хүмүүс болон тоног төхөөрөмжүүдийг аюултай бүсээс гаргах, хамгаалах арга хэмжээ авах ажлуудыг хийж гүйцэтгэнэ.

Монгол улсын хэмжээнд газрын тосны бүтээгдэхүүнүүдийг хүлээн авах, хадгалах, савлах, жижиглэн борлуулах үйл ажиллагаа эрхлэн явуулж байгаа хангамжийн салбарын нийт байгууллагуудын хэмжээнд заавал дагаж мөрдөх ёстой газрын тосны салбарын техникийн болон галын аюулгүй ажиллагааны дүрэм, заавруудыг батлан гаргасан юм. Эдгээр дүрэм журам, заавруудад техникийн аюулгүй ажиллагааны ерөнхий заавруудаас гадна тухайлсан компани, газрын тосны хангамжийн газар,

агуулахууд, тэдгээрийн харъяа Агуулахууд, тос савлах, түгээх цэгүүдийн хэмжээнд мөрдөгдөх техникийн ба галын аюулгүй ажиллагааны заавруудыг ч тусгасан байдаг.

Техникийн аюулгүй ажиллагааны заавруудад тухайн үйлдвэрийн газрын болон харьцан ажиллаж байгаа газрын тос, газрын тосны бүтээгдэхүүнүүдийн онцлог шинж чанар, газрын тос ба газрын тосны бүтээгдэхүүнүүдийг хүлээн авах, хадгалах, ачих, технологийн үйл ажиллагааны онцлогууд болон үйлдвэрийн объект тус бүрийн ашиглалтын онцлогийг тодорхойлон заасан байдаг.

Энд тоног төхөөрөмжүүд, аппарат хэрэгслүүдийг засварын ажилд бэлтгэх ба засварлах үйл ажиллагааны үеийн техникийн аюулгүй ажиллагаанд ихээхэн анхаарсан байдаг.

Газрын тос, хий, тэдгээрийн бүтээгдэхүүнүүдийг хадгалах, тээвэрлэх, түгээх, бөөнөөр ачих үйл ажиллагаа явуулж байгаа байгууллага хөдөлмөр хамгааллын заавар ба тухайн үйл ажиллагааг явуулах үед дагаж мөрдөх галын ба техникийн аюулгүй ажиллагааны зааврыг боловсруулан баталж өөрийн үйл ажиллагаанд мөрдлөг болгож ажиллах хэрэгтэй. Үүнээс гадна ийм үйл ажиллагааг эрхлэн явуулж байгаа байгууллага бүр болзошгүй аваар, ослоос урьдчилан сэргийлэх болон аваар ослын үед авах арга хэмжээний төлөвлөгөөтэй байна.

- Байгууллага дээр үүсч бий болсон ослын талаар ажиллагсдадаа мэдэгдэх журам
- Хүмүүсийг аврах, тоног төхөөрөмжүүдийг хамгаалах болон нүүлгэн шилжүүлэх арга хэмжээ
- Газрын тосны бүтээгдэхүүн дамжуулах, ил далд шугам хоолой, тоног төхөөрөмжүүдийн тодорхой хэсгүүдэд гэмтэл гарсан тохиолдолд авах арга хэмжээ
- Инженер техникийн ажилтнууд болон ажиллагсдын аваар ослын үеийн ажил үүргийн хуваарилалт
- Гарсан аварь, ослын талаар заавал мэдэгдсэн байх шаардлагатай албан тушаалтнуудын нэрс, харилцах утасны дугаар зэргийг тусгасан байна.

### **6.3.8. Гэнэтийн аюул ослоос урьдчилан сэргийлэх**

Осолд хүргэж болзошгүй аюулыг үнэлж, осолд гарах нөхцөлийг тогтоож түүнээс урьдчилан сэргийлж, хамгаалах дараах арга хэмжээг авч хэрэгжүүлнэ. Үүнд:

- Агуулахын үйлчилгээний байранд галын болон ослын үед техник, тоног төхөөрөмжийг зогсоох дарааллыг товч харуулсан бүдүүвчийг ил байрлуулсан байх
- Объектыг гал унтраах хэрэгслээр бүрэн тоноглох, гал унтраах төлөвлөгөөг мэргэжлийн хүмүүстэй хамтран боловсруулж, батлуулах, галын аюулгүйн дүрмийг ягштал мөрдөх, урьдчилан сэргийлэх
- Орон нутгийн гал түймэртэй тэмцэх байгууллагатай гал түймрийн үед хамтран ажиллах гэрээ байгуулсан байхаас гадна холбоо барих найдвартай ажиллагаатай холбооны хэрэгсэлтэй байх
- Гал унтраах усан сантай байх. Галын зориулалттай усны нормыг объектын цар хэмжээ, тухайн сууринд амьдрагсдын тоо, барилгын гал тэсвэрлэх чадвар,

агуулахын галын аюултай байдлаас хамааруулж тогтооно. Агуулахын галын ус дулаан улиралд 50м<sup>3</sup> хүртэл байхад хангалттай юм. Гал унтраах усны зарцуулалтыг 97% ус, 6% хөөсрүүлэгч агуулсан байхаар тооцно.

- Аянга зайлуулагчийн газардуулгын жилд 2-оос доошгүй удаа, хөрсний цахилгаан хамгийн бага байдаг хавар, намарт шалгаж хэмжих
- Үерийн хамгаалалтын суваг, далан байгуулах, сэтэрч эвдэрсэн тохиолдолд богино хугацаанд засах бэлтгэлтэй байх
- Газрын тосны бүтээгдэхүүнтэй харьцах технологийн горим, аюулгүй ажиллагааг хангах, байнга дагаж мөрдөх
- Шатах тослох материалын агуулах савнуудын битүүмжлэлийг сайн хангаж, ШТМ хадгалах, тээвэрлэх, түгээх технологийн горим, аюулгүй ажиллагааг чанд мөрдөх, хөрс, усанд алдагдсан үед богино хугацаанд алдагдлыг зогсоож тархаахгүй байх арга хэмжээг авах
- Хур тунадасны усыг газрын тосны бүтээгдэхүүнээр бохирдуулахаас сэргийлэх зорилгоор цэнэглэгч талбайд саравч барих
- Агуулахын талбайг хурын ус тогтоохоос сэргийлж тодорхой хэмжээний налуутай хийх ба налуу хийгдсэн талд ууршуулах талбайг төлөвлөнө. Энэ нь бохир ус өөрийн урсгалаар талбайгаас зайлуулагдан ууршуулах талбайруу орох боломжийг олгоно.
- Байгалийн гамшиг, гэнэтийн ослын үед алдагдсан шатахууныг цуглуулан авах зорилгоор ослын савыг суурилуулах
- Ажилтнуудын хөдөлмөр хамгаалал, аюулгүй ажиллагаанд сургаж, аюулгүй ажиллагааны дүрмийг чанад мөрдөж, осол аваар, өвчний үед эмнэлгийн тусламж шуурхай үзүүлэх
- Хүний анхаарал болгоомжгүйгээс буруу товчлуур, асаагуурыг ажиллуулахаас сэргийлж заавар зөвлөмж өгөх

#### **6.4. ШАТАХУУНЫ АГУУЛАХЫН АШИГЛАЛТЫН БОЛЗОШГҮЙ ОСОЛ, ЭРСДЭЛ**

**Төслийн технологитой холбогдох болзошгүй аварь, осол.** Агуулахын үйл ажиллагааны технологийн үе шатыг шатахуун хүлээн авах, хадгалах, түгээн борлуулах гэсэн үе шатаар хуваан авч үзэж болох бөгөөд эдгээр үе шатын явцад дараах болзошгүй осол, гэмтэл түүнээс үүдэлтэй нөлөөллүүд үүсч болох магадлалтай юм.

- Холбоос жийрэг муудах болон ажлын хариуцлага алдах, санамсаргүй үйл ажиллагаанаас үүдэн газрын тосны бүтээгдэхүүн асгарах, шүүрэх, гоожих
- Агаар орчны даралт, температур, салхины горимын өөрчлөлт, тоноглол хэрэгслийн дутагдлаас үүдэн агаарт их хэмжээгээр газрын тосны бүтээгдэхүүн уурших
- Цахилгаан багаж хэрэгслийн эвдрэлээс болж галын аюул гарах
- Хадгалах сав болон түгээгүүрийн шугамд үйлчилгээний ажилтны буруугаас болж гал түймрийн аюул, осол гарах
- Технологийн үндсэн төхөөрөмжийн эвдрэлээс болж их хэмжээний газрын тосны бүтээгдэхүүн асгарах эсвэл дэлбэрэлт болох

- Тээвэрлэлтийн санамсар болгоомжгүй үйл ажиллагаанаас болж буулгах, ачаалах төхөөрөмжийн битүүмжлэл гэмтэх, галын аюул гарах зэрэг асуудал үүсч болох магадлалтай.

Агуулахад газрын тосны бүтээгдэхүүнийг буулгах, хадгалах, түгээх технологийн дараалалтай үйл ажиллагааны үед гарч болох бензин болон дизель түлш асгаж гоожуулах, гал түймэр гарах, дэлбэрэлтийн эх сурвалж нь хүлээн авах сав, хоолой, холбоос хаалтууд, шахуурга фланецан холбоос зэргийг эвдрэл гэмтэл, ажиллагааны саатал доголдол болно.

#### **Хаалтууд /вентиль, задвижка /-ын хувьд:**

- Хаалтуудын их бие, клапан, холбоосын нягтруулга алдагдах, клапангийн жийрэг элэгдэх
- Хаалтуудын их биед цууралт үүсэх
- Клапан ба клапаны суурь завсар бохирдсоноос гацаж дутуу нээгдэх
- Хаалтын их бие гэмтэх, хэт чангалагдах, гол тахийх, сууриндаа наалдаж хөлдөх зэргээс клапан нээгдэх буюу хаагдах
- Бохирдол, хөлдөлт мөстөлтөөс болж клапан гацах зэрэг болно.
- Хаалтууд нь цахилгаан болон гар удирдлагатай байдаг ба янз бүрийн эвдрэл гэмтэл гарах нь ажиглагддаг. Үүнд:
  - Клапан хэтэрхий хатуу буюу гацалтын улмаас хөдөлгүүр шатах
  - Цахилгаан хөдөлгүүрийн тусгаарлалт алдагдах, чичирхийллийн улмаас эвдрэх, щётка элэгдэх, холхивч элэгдэх, салхивч эвдрэх, хөргөлт ажилгүй болох, гадны биет болон ус орсноос богино холбоос үүсч эвдрэх
  - Цахилгаан хөдөлгүүрийг асаах, унтраах горим алдагдсанаас клапан дутуу хаагдах, онгойхгүй байх, клапан хожимдож онгойх
- Мөн дээр дурьдсанаас гадна барилга, тоног төхөөрөмжийн угсралтын үеийн технологийн горим алдагдсанаас үүсч болох эвдрэл, гэмтлүүд байж болох бөгөөд үүнийг зайлшгүй авч үзэх шаардлагатай. Үүнд:
  - Хаалтуудыг буруу монтажлах. Энэ нь ашиглалтын эхний үед шалгалтаар мэдрэгдэхгүй байж болох боловч цаашид хаалтын клапан зэврэх, чичиргээ үүсэх зэрэг үр дагаварт хүргэх магадлалтай.
  - Нэвтрүүлэх чадварын технологийн горимд тохироогүй заасан байж болох
  - Тухайн монтажид тохирохгүй материал болон хийцийн сонголт хийгдсэн байх,
  - Эвдрэлд эд анги санамсаргүй тавьсан байх
  - Хоолойгоор газрын тосны бүтээгдэхүүн шахагдах үед гарч болох эвдрэлүүд
  - Хоолой үйл ажиллагааны улмаас элэгдэх буюу эвдрэх
  - Хаалт болон эд анги эвдэрснээс
  - Ачаалал хэтрэх улмаар даралт үүсч дэлбэрэх, гагнаас холбоосууд задрах



- Суурилуулалтын үед эд ангийг гэмтээх, норматив алдагдах

**Холбоосууд /фланц/:** Холбоосын гол эвдрэл нь нягтруулгын хэсгийн битүүмжлэл алдагдсанаас түлш алдагдах явдал юм. Үүнд:

- Холбоосын боолтууд дутуу чангалагдах, эсвэл хэт чангалагдах
- Механик үйлчлэл, чичиргээнээс болж боолтууд сулрах, сунаж ангайх
- Холбоосын жийрэг нягтруулга бохирдсон байх, эсвэл юм хавчуулагдах
- Холбоосын боолт дутуу байх эсвэл цөөн боолттой байх
- Угсралтын үед алдаа гаргах, тохирохгүй жийрэг хийх зэрэг болно.

**Түлш агуулах сав /Резерваур/:** Хадгалах савны гол эвдрэл нь түлш алдагдах болон хүлээн авах, гадагшлуулах хоолойнуудын бөглөрөлт, гэмтэл болно. Үүнд:

- Агуулах савны их биеийн гагнуурын үндсэн оёдол ханзрах, цоорох
- Хоолойн агуулах савтай холбогдсон хэсгийн битүүмжлэл алдагдах
- Амьсгалын болон хамгаалах клапанууд ажиллахгүй болох
- Агуулах савны их бие, ёроол, дээд хэсгийн үндсэн металл зэвэрч элэгдэх, ашиглалтын нөөц нь тогтоогдоогүй байх, олон жил ашиглах зэрэг нь шатахууны хэвийн бус алдагдалд хүргэх бөгөөд саванд шатахуун юүлэх, дүүргэх үйл ажиллагааны хурдыг зөв тохируулаагүйгээс гэмтэл гарч болно.
- Агуулах саванд шатахуун дүүргэлт хийж байх үед амьсгалах болон хамгаалах клапанууд ажиллахгүй тохиолдолд хэт ачаалал үүсэх, эсвэл хэт сийрэгжилт үүснэ. Үүний улмаас савны дээвэр, их бие деформацилагдах буюу цоорох зэрэг сөрөг нөлөөлөл үүсэх магадлалтай.
- Агуулах саванд шатахуун хүлээн авах үедээ хэмжилт тооцоололтыг буруу хийсэн, төвшин хэмжигч ажиллагаагүй болсон зэрэг нь шатахуун халих улмаар галын болон тэсэрч дэлбэрэх аюулд хүргэх гол шалтгаан болдог.

**Хамгаалах клапан:** Холбоосуудын боолт суларч даралтын өөрчлөлтийг дутуу мэдрэхэд хүрч болно. Хэрэв клапан нь маш олон удаа нээгдэж, хаагдаж байхуйц нөхцөл бүхий хувьсах даралттай хэсэгт тавигдсан бол амархан элэгдэнэ.

**Хөдөлмөр хамгаалал, ажилагсдын болгоомжгүй үйлдлээс үүдэх болзошгүй аваар осол.** Агуулахын байгууламжид гарч болох технологийн горим, тоног төхөөрөмжийн эвдрэл, байгалийн давтагдашгүй хүчин зүйлсийн нөлөөгөөр үүсэх аюул осол, сөрөг нөлөөллүүдээс гадна ажиллагсад, үйлчлүүлэгчид, хажуугаар зорчигсдын санамсар болгоомжтой үйл ажиллагаанаас үүдэлтэй үйлдлүүд нь болзошгүй аваарь ослын эх үүсвэр болдог байна.

Хувь хүний алдаанаас болж гарч болзошгүй тохиолдлуудад үйл ажиллагаа тогтсон хугацаанаас түрүүлж буюу хоцорч явуулах, заавар, зөвлөгөө, дүрэм журмыг буруу ойлгох, гүйцэтгэх ёстой үүргээ үйл гүйцэтгэх, нөхцөл байдлыг урьдчилан тооцоогүй, эвдрэлтэй объектыг ажиллуулах, буруу дэс дараагаар ажилласан, буруу чиглэлд үйлдэл хийх.

Мөн агуулахад ажиллаж байгаа хүмүүсийн сэтгэл зүйн байдалтай холбоотой алдаанаас үүдэн осол, аюул гарч болох юм. Тухайлбал, санамсаргүй дассан үйлдлээ давтан хийх, хийх гэж буй үйлдэлдээ эргэлзэх, хийх ёстой үйлдлээ мартаж, заавар

зөвлөгөөг хэтэрхий их өгч улиг болох, нэгэн хэв загварт дасах, багажийн заалтыг буруу ойлгох, үйлдэл хийх үедээ объектуудыг хольж хутгах, хүлээн авсан мэдээлэлдээ үл итгэн эргэлзэх, янз бүрийн системийг санамсаргүй залгах, хуурамч мэдээлэл, анхааруулгад дөжрөх зэрэг юм.

**Гал түймэр болон гэнэтийн аварь, осол.** Шатахуун нь ууршимтгай шингэн учир харьцангуй бага температурт ч ууршдаг, уур агаарын харьцаа тодорхой нэгэн хэмжээнд хүрэхэд гал авалцах даралтыг үүсгэж ноцолт үүсмэгц гал гарах буюу тэсэрдэг.

Агаар дахь шатахууны уурын агууламж ойролцоогоор 1% байх үед /Тэсрэлтийн хязгаар 8%/ тэсрэлт үүснэ. Шатахууны уур нь агаараас хүнд учир сайтар агааржуулсан байранд ч тийм хялбар сарнидаггүй. Байгаа орчныхоо хамгийн доод давхаргаруу тунадаг учраас цистерн, аливаа хөндий, хоолой, цооног, хонхор газарт хуримтлагдах магадлалтай. Уур нь битүү саванд хуримтлагдсан, агааржуулалт муутай орчинд нүдэнд үзэгдэхгүй хэдий ч удаан хугацаагаар тогтонги хэвээр байдаг. Шатахуун усан дээр хөвөх шинж чанартай тул усны урсгал, бохир ус, тоос, усны хоолой, гүний усаар дамжин анх асгарсан газраасаа алс хол газарт хүрч аюул үүсгэдэг. Шатахуун хадгалж байгаа болон шатахуун хадгалж байсан сав, цистернд үүссэн ууршилт өөрөө гал авалцах нөхцлийг үүсгэж болзошгүй юм. Мөн түүнчлэн шатахууныг шингээх хувцас буюу бусад зарим эд зүйлс авалцах орчинг бий болгодог.

Хот суурин газрын агуулахын шатахуун түгээх хэсэгт гал гарсан тохиолдолд шатах тослох материал буулгах болон агуулах савууд нь газар доор байрлалтай бол гал шатахуун агуулах савны гадна тал хүртэл тархах бөгөөд дараа нь шатахуунд хүрнэ. Энэ үед тэсрэлт болж нилээд том хэмжээний галан бөмбөлөг үүснэ. Энэ нь ойролцоогоор 60м өндөр 20м диаметртэй байх ба энэ тохиолдолд тухайн Агуулахын байшин барилгад их хэмжээний хохирол учирна.

Хэрэв шатах тослох материал агуулах савны ойролцоо ууршсан шатахуун болон агаарын холимогт гал гарч тэсрэлт үүсэх тохиолдолд савны хавхлагын битүүмж сайн бол тэрүүхэн хэсэгтээ гал гарах ба савны хавхлага цааш нь гал нэвтрүүлэхгүй. Иймд савны таг хавхлагын битүүмжлэлийг сайн шалгаж байх нь осол болох нөхцлөөс сэргийлнэ.

Галын ослын үеийн дэлбэрэлтийн хүчин чадал нь олон зүйлээс хамаарна. Үүнд тухайн орчны температур, савны хэмжээ, дүүргэлт, агаарын холимгийн хувь гэх мэт. Ийм ажилтнууд хөдөлмөр, аюулгүй ажиллагаанд сургаж дадлагажуулах, аюулгүй ажиллагааны дүрмийг чанд мөрдөж ажиллах нь болзошгүй эрсдэлээс урьдчилан сэргийлэх боломжийг бүрдүүлж өгнө.

## ДҮГНЭЛТ

Орон нутгийн нисэх буудлуудыг хөгжүүлэх зорилтын хүрээнд тус нисэх буудлын хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх төлөвлөлтийг хийж аэродромын элементүүдийг шинээр байгуулах зураг төслийг боловсруулна. Ховд нисэх буудлын өргөтгөлийн зураг төслийг ИНЕГ-ын захиалгаар барилгын зураг төслийн "ЭЗТ" ХХК-д 2017 онд хийж 2018 оны 8 сарын 28-нд Зам Тээврийн Яам болон Зам тээврийн хөгжлийн төвийн 83/2018 тоот магадлалын ерөнхий дүгнэлтийг гаргасан байна. Төлөвлөлтөөр 2020 он гэхэд нэг сая жуулчин хүлээж авах зорилтын хүрээнд "БОАЖЯ", "Сангийн яам", "Үндэсний хөгжлийн газар" хамтран Өмнөговь, Хөвсгөл, Хархорин болон Ховд, Увс аймагт олон улсын нисэх онгоцны буудал байгуулахаар төлөвлөж байна.

Ховд нисэх буудал нь Улаанбаатар хотоос баруун тийш 1250 км, Ховд аймгийн төв Ховд хотоос урд зүгт 4.7 км зайд Жаргалант, Буянт сумдын нутгийн дамнан байршина. Тус нисэх буудлын үйл ажиллагаанд өмнө БОАЖЯам 2011 оны 07 сарын 20-ны өдөр нь БОНБЕУ-г дүгнэлт гаргасны үндсэн дээр дагуу байгаль орчны зөвлөх үйлчилгээний "Магес Консалтант" ХХК хийж БОНБНУ хийж байсан.

"Ховд" нисэх буудал, шатахууны агуулахын үйл ажиллагаанаас үүсэх сөрөг нөлөөллийг үнэлж, байгаль орчны хамгааллын бодлогыг нь тодорхойлох БОННУ-г байгаль орчны төлөв байдлын судалгаа, БОАЖЯамнаас гаргасан БОНЕУ-ний дүгнэлтийг үндэслэн боловсруулснаар дараах дүгнэлтүүдийг гаргаж байна. Үүнд:

1. Нисэх буудлын өргөтгөлөөр одоо байгаа аэродромын ХБЗ-ны 38.79 мянган м<sup>2</sup> асфальт бетон хучилт, хөөрөх буух хучилттай зурвасны эргэлтийн 4.62 мянган м<sup>2</sup>, тоормослох зурвасны 3.78 мянган м<sup>2</sup> хатуу хучилтыг хуулж шинэчлэх, аэродромын ХБХЗ-ны 12.12 мянган м<sup>2</sup> асфальтан гадаргуун хагарлыг засварлах, нийт 7.58 мян.м урт хамгаалалтын хашааг шинэчлэн солих ажлуудаас гадна нийт 4,65 мянган м<sup>2</sup> талбай бүхий 2 давхар шинэ аэровокзалыг барьж байгуулан хуучин барилгыг газрын үйлчилгээний байгууламж болгон ашиглана. Аэродромын зурвас нь газар хөдлөлтийн 8 баллын бүс, олон жилийн цэвдэг хөрс илрээгүй, улирлын хөлдөлт, хөлдөлтийн бүсэд тархсан суурь хөрсний хөлдөлтийн гүн зэрэг үзүүлэлтээр газар шорооны ажил I-II зэрэгт, хөрсний хувийн эсэргүүцэл 135-650 ом/м<sup>2</sup>-аар хэмжигдэж байгаа нь нисэх буудлын өргөтгөлөөр аэродром хүчитгэх ажлын материалын чанарт бат бэхийн өндөр шаардлага тавих нөхцөлтэй байна. Бүтээн байгуулалттай холбоотой газар, дүрсийн өөрчлөлт бүхий сөрөг нөлөөллүүд үүсэх боловч энэ нь байнгын ашиглалтын улмаас урт удаан хугацаатай байх тул түүнд дасан зохицно.
2. Ховд хотын 4С ангиллын нисэх буудлыг 1956 оноос ашиглаж эхэлсэн ба аэровокзалын барилгыг 3 удаа шилжүүлсэн байна. 7 хоногт 4 удаагийн нислэгийн ачаалалтай ба цагт 50 хүнд үйлчлэх хүчин чадалтай хэдий ч 100-120 хүнд үйлчилгээ үзүүлдэг тус нисэх буудал жилд 6 кВт эрчим хүч, 273 м<sup>3</sup> цэвэр ус, 25 тн багтаамжтай 3 ш нөөцлүүр бүхий шатахууны агуулах, 280-350 тн нүүрсний хэрэглээтэй уурын зуух ашиглаж байна. Нисэх буудлыг өргөтгөснөөр Boeing 737-800 Airbus A319 маркийн агаарын хөлгүүдийг буулгаж, цагт 100 гаруй хүнд үйлчилгээ үзүүлэх хүчин чадалтай болно. Өргөтгөлийн дараа нисэх

- буудлын усны хэрэглээ 15.9 мян.тн болж, шатахууны хэрэглээ 30 хүртэл хувиар, нүүрсний хэрэглээ мөн 30 хүртэл хувиар өсөн нэмэгдэх бөгөөд үүнийг дагаад агаар, усны чанар, нөөцөд сөрөг нөлөө эрчмийн хувьд маш багаас дунд зэргийн төвшинд үнэлэгдэж байна.
3. Нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас дахин ашиглах боломжтой болон боломжгүй хатуу, шингэн хаягдал, мөн уурын зуухны утаа болон үнс, хийн болон аюултай хог хаягдал гарахаас гадна нисэх буудлын орчинд 2 ш цэгт энгийн нүхэн жорлон ашиглаж байна. Аэровокзалаас гарах шингэн хаягдлын 100 тн-ийн ёмкостонд хуримтлуулдаг бөгөөд мэргэжлийн байгууллагаар соруулуулан аймгийн цэвэрлэх байгууламжруу нийлүүлдэг. Нисэх буудал нь газрын доорх ус хангамжийн орд дотор байрлаж буй тул хөрсөөр дамжин газрын доорх ус бохирдохоос сэргийлэх, Байгаль орчин, ногоон хөгжил, аялал жуулчлалын сайд, Барилга, хот байгуулалтын сайдын 2015 оны А-230/127 дугаар хамтарсан тушаалын хавсралтаар батлагдсан УСНЫ САН БҮХИЙ ГАЗАР, УСНЫ ЭХ ҮҮСВЭРИЙН ОНЦГОЙ БОЛОН ЭНГИЙН ХАМГААЛАЛТЫН, ЭРҮҮЛ АХУЙН БҮСИЙН ДЭГЛЭМИЙГ МӨРДӨХ ЖУРАМ-д нийцүүлсэн арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэх зайлшгүй шаардлагатай байна. Одоо ашиглаж буй энгийн нүхэн жорлон ариутган халдваргүйжүүлэх, ашиглахгүй байх хэрэгтэй. Нисэх буудлын өргөтгөлөөр цэвэр болон бохир усны шугам сүлжээг хүчитгэн, хүчин чадлыг нэмэгдүүлснээр нүхэн жорлонг хэрэглэх шаардлага үгүй болно. Энэ нь сөрөг нөлөөг бууруулах, хүрээлэн байгаа орчны эрүүл ахуйн нөхцөлийг сайжруулах сайн талтай байна.
  4. Ховд хотын хэмжээнд нүүрстөрөгчийн дутуу ислийн хэмжээ нэмэгдэж улмаар стандартын хүлцэх хэмжээнээс хэтрэх тохиолдол олширч байгаа ба агаар дахь тоосонцорын хэмжээ урт хугацаанд хэлбэлзэл ихтэй байна. Агаарын чанарын үзүүлэлтүүд хэлбэлзэл ихтэй болж стандартын хүлцэх хэмжээнээс 3-4 дахин ихсэх болсон нь нисэх буудлын орчинд мөн нөлөөлж байна. Ховд нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас жилд дунджаар 5692 тонн хүлэмжийн хий агаар мандалд ялгаруулах ба энэ нь Монгол улсын хүлэмжийн нийт ялгаруулалтын ойролцоогоор 0.028%-тай тэнцэж нөлөөллийн эрчим маш багаас бага зэргийн эрчимтэй байна.
  5. Ховд хотын нутаг дэвсгэр нь уулын бэлээс голын хөндийд шилжих хэсэг бөгөөд өндөржилт 1390-1400 метр, харьцах өндрийн зөрүү 200-350 метр, нутаг дэвсгэрийн өргөн 5-6 км, газрын гадаргуугийн налуу 2-3 град орчим байна. Ховд нисэх буудал нь д.т.д 1442.69-1501.04 м-т байршиж байгаа нь тухайн бүс нутгийн дунджаас доош төвшинд байгаа ба газрын хэвгийжилт 0-4 хэм ба нисэх буудал нь бүс нутгийн гадаргын усан сүлжээний томоохон гол болох Буянт голын гольдролоос 2.8км зайтай. Нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас гадаргын усны нөөц, чанар нөлөө үзүүлэх нөхцөл тодорхойлогдсонгүй.
  6. Нисэх буудлын эзэмшлийн худаг гидрогеологийн мужлалаар Монгол Алтайн дэд мужид хамаарах ба нисэх буудлын усны хэрэгцээг одоогийн байдлаар өөрийн нь эзэмшлийн гүний худгаас хангаж байна. Цаашид нисэх буудлын хүчин чадлыг нэмэгдүүлснээр усны хэрэгцээ 15.9 мян.м<sup>3</sup> болох бөгөөд энэ

- хэрэгцээг нисэх буудлын эзэмшлийн худаг хангах боломжтой бий. Ховд нисэх буудлын ус хангамжийн ордыг улсын төсвийн хөрөнгөөр хийж тогтоосон тул Засгийн газрын 2014 оны 12 дугаар тогтоолын дагуу нөхөн төлбөр төлөх шаардлага гарахаар байна.
7. Нисэх буудал нь тал хөндийн цайвар хүрэн хөрс ноёлсон цөлөрхөг хээрийн ургамалжилт бүхий үетэн – алаг өвст бүлгэмдэлтэй амьдрах орчинд байршилтай бөгөөд ургамлын бүрхэц 30 хувь. Энд хөрс нь өнгөн хэсэгтээ элсэнцэр, гүндээ шавранцар механик бүрэлдэхүүнтэйгээс гадна 30 зүйл ургамлыг нисэх буудлын орчин бүртгэсэн байна. Бэлчээрийн ургац тус бүс нутагт 3.3 ц/га -аас ихгүй байх бөгөөд ургацын гарцад нөлөөлөх гол хүчин зүйл нь тухайн жилийн хур тундасны хэмжээ, хувиарлалт болдогоос зарим гантай жилд 1 ц/га-аас доош болоход хүрнэ. Төлөв байдлын үнэлгээний судалгаагаар нисэх буудал орчны хөрсөнд хүнд металл илрээгүй. Нисэх буудлын өргөтгөлөөр бүс нутгийн амьдрах орчинд үзүүлэх нөлөө бүтээн байгуулалтын хэмжээтэй шууд хамааралтайгаар хязгаарлагдмал хүрээнд үйлчлэх бөгөөд бүтээн байгуулалтын дараа нөлөөллийн эрчим буурч тогтворжсоноор дасан зохицно.
  8. Нисэх буудал орчимд 45 зүйл шувуу, 4 баг 8 овгийн 16 зүйл хөхтөн амьтан тэмдэглэгдсэн бөгөөд эдгээрээс шувуу нисэх буудлын үйл ажиллагаанд эрсдэлтэй нөлөө үзүүлэх нөхцөлтэй байна. Нисэх буудлын шувууд агаарын хөлөгтэй мөргөлдөх магадлалтай нийт 32 зүйлийн шувуу байгаагаас нөмрөг тас, сохор элээ зэрэг 2 зүйл шувуу маш их, 10 зүйл шувуу их, 10 зүйл шувуу дунд зэргийн, 4 зүйл шувуу бага зэргийн аюултай гэж үнэлэгдсэн. Шувуу онгоцтой мөргөлдөх тохиолдлын ихэнх нь нисэх буудлын орчинд гардаг бөгөөд шувууны аюулын тоо, давтамж, түүнээс үүсэх хохирлын хэмжээ олон улсад өсөх хандлагатай байгаа бөгөөд "Ховд" нисэх буудлын тухайд тийм тохиолдол бүртгэгдээгүй байна. Үүнээс гадна Нисэх буудлын хамгаалалттай талбай дотор болон хашааны ойролцоо монгол чичүүл, монгол огдойн түгээмэл тохиолдох ба монгол чичүүлийн нягтшил бэлчээрийн талбайнхаас харьцангуй их байгааг дагаад махчин шувууд болон үнэг, хярс зэрэг мэрэгчдээр хооллодог амьтдын гүйдэл ихтэй байх нөхцөлтэй байна.
  9. Нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас нийгэм-эдийн засагт үзүүлэх сөрөг нөлөө тодорхойлогдоогүй бөгөөд орон нутгийн оршин суугчид нисэх буудлын үйл ажиллагааг өөрсдийнх нь ахуй амьжиргаанд сөрөг нөлөөтэй гэж үзэхгүй байна. Мөн Төслийн талбай орчим Улсын тусгай хамгаалалттай газар байхгүй, Орон нутгийн тусгай хамгаалалттай 4 газар байгаа нь нисэх буудлын эзэмшлийн талбайгаас 5.2-6.0 км зайд байршиж байгаа учраас байршлаас сөрөг нөлөөг үзүүлж болзошгүй бөгөөд нөлөөллийн эрчим маш багаас бага зэргийн үйлчлэлттэй сөрөг нөлөөг үзүүлэх нөхцөлтэй байна. Нисэх буудлын орчны орон нутгийн тусгай хамгаалалттай зарим газруудын хамгааллын статус 2020-2036 онд дуусгавар болно.
  10. Нисэх буудлын шинэчлэл, цаашдын үйл ажиллагаанаас үүсэх сөрөг нөлөөллийн эрчим ерөнхийдөө маш багаас дунд зэргийн төвшинд үнэлэгдэж гарсан бөгөөд шувууны эрсдэлийн тохиолдол давтамж ихсэх үед нөлөөллийн эрчим их

төвшинд хүртэл нэмэгдэнэ. Төслийн хүрээний сөрөг нөлөөллийг бууруулах байгаль орчны болон төсөл хэрэгжүүлэгчийн боломж нөөц хангалттай байх тул энэхүү төслийг хэрэгжүүлэх боломжтой гэж үзэж байна. Төслийг хэрэгжүүлэхтэй холбоотой байгаль орчны хамгааллын зөвлөмжүүдийг БОННУ-ний тайланд өгсөн бөгөөд сөрөг нөлөөллөөс урьдчилан сэргийлэх, хамгаалах БОМТ-г хэрэгжүүлэхэд нийт 94.018 сая төгрөг шаардлагатай болно.

11. Байгаль орчны нөлөөллийн нарийвчилсан үнэлгээний хүрээнд усны боломжит нөөцийн дүгнэлтийг гаргуулахаар Монгол ус ТӨААТГ-д хандахад Ховд нисэх буудлын төслийн талбай, гүний худаг нь аймгийн төвийн усан хангамжийн эх үүсвэр ордтой давхцалтай тул усны боломжит нөөцийн дүгнэлт гаргах боломжгүй гэж үзсэн. Иймд төсөл хэрэгжүүлэгч байгууллагын зүгээс Усны тухай хууль, Засгийн газрын 2014 оны 12 дугаар тогтоол, Байгаль орчин, ногоон хөгжил, аялал жуулчлалын сайд, Барилга, хот байгуулалтын сайдын 2015 оны А-230/127 дугаар хамтарсан тушаалын хавсралтаар батлагдсан УСНЫ САН БҮХИЙ ГАЗАР, УСНЫ ЭХ ҮҮСВЭРИЙН ОНЦГОЙ БОЛОН ЭНГИЙН ХАМГААЛАЛТЫН, ЭРҮҮЛ АХУЙН БҮСИЙН ДЭГЛЭМИЙГ МӨРДӨХ ЖУРАМ-д нийцүүлсэн арга хэмжээ авахыг холбогдох дээд шатны төрийн захиргааны төв байгууллага болох Зам, тээврийн хөгжлийн яаманд уламжлан шийдвэрлэх шаардлагатай гэж үзэж байна.



## АШИГЛАСАН МАТЕРИАЛЫН ЖАГСААЛТ

1. Батхишиг О ба бусад. (2013). "Монгол орны хөрсний шинэчилсэн ангилал, дижитал зураглал". сэдэвт эрдэм шинжилгээний ажлын тайлан. Газарзүйн хүрээлэн ШУА. Шинжлэх Ухаан Технологийн сан. Улаанбаатар хот.
2. Доржготов Д. (2003). Монгол орны хөрс. Улаанбаатар хот.
3. Монгол Улсын Үндэсний Атлас. (2009). Улаанбаатар хот.
4. Хөрс бохирдуулагч бодис, элементүүдийн зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээ. (2008). Монгол улсын стандарт- MNS 5850:2008. Улаанбаатар хот.
5. Хөрсний хээрийн судалгааны материал, дээжний задлан шинжилгээний дүн. 2019 оны 2 сар
6. Монгол орны хөхтөн амьтан /Н. Батсайхан, Р. Самьяа нар/
7. Мегас Консалтант" ХХК., Ховд аймгийн "Ховд" нисэх онгоцны буудлын байгаль орчинд нөлөөлөх байдлын үнэлгээний тайлан, 2011 он
8. Eic.mn
9. Brazil, M. 2009. Field guide to the birds of East Asia: Eastern China, Taiwan, Korea, Japan and Eastern Russia. A&C Black Publishers in the Helm Field Guides Series. London. p. 528.
10. CITES-ийг хэрэгжүүлэх монголын үндэсний зөвлөл, 2001. Зэрлэг амьтан ба ургамлын аймгийн ховордсон зүйлийг олон улсын хэмжээнд худалдаалах тухай конвенци лавлах. Улаанбаатар.
11. Clark, E.L., Мөнхбат, Ж., Дуламцэрэн, С., Baillie, J.E.M., Батсайхан, Н., Самьяа, Р., Stubbe, M. (эмхэтгэгчид ба редакторууд). 2006. Монгол улсын хөхтөн амьтны Улаан данс. Бүс нутгийн улаан дансны цуврал. Боть I. Лондоны амьтан судлалын нийгэмлэг, Лондон хот (Монгол англи хэлээр)
12. Clark, E.L., Мөнхбат, Ж., Мөнхбаяр, Х., Тэрбиш, Х., Baillie, J.E.M., Батсайхан, Н., Боркин, Л.Я., Самьяа, Р., Семенов, Д.В. (эмхэтгэгчид ба редакторууд). 2006. Монгол хоёр нутугтан, мөлхөгчдийн Улаан данс. Бүс нутгийн улаан дансны цуврал. Боть I. Лондоны амьтан судлалын нийгэмлэг, Лондон хот (Монгол англи хэлээр)
13. Gombobaatar, S. (compiler), Brown, H.J., Sumiya, D., Tseveenmyadag, N., Boldbaatar, Sh., Baillie, J.E.M., Batbayar, G., Monks, E.M., Stubbe, M. (editors). 2011. Summary Conservation Action Plans for Mongolian Birds. Regional Red List Series Vol. 8. Zoological Society of London, Mongolian Ornithological Society and National University of Mongolia. p. 145.
14. Gombobaatar, S. 2019. Biodiversity of Mongolia: names, distribution and identification of vertebrate species. Mongolica Publishing, National University of Mongolia and Mongolian Ornithological Society. P.468
15. Gombobaatar, S. and Monks, E.M. (compilers), Seidler, R., Sumiya, D., Tseveenmyadag, N., Bayarkhuu, S., Baillie, J. E. M., Boldbaatar, Sh., Uuganbayar, Ch. (editors). 2011. Regional Red List Series Vol.7. Birds. Zoological Society of London, National University of Mongolia and Mongolian Ornithological Society. p. 1036

16. Krebs, C. J. 2009. Ecology: The Experimental Analysis of Distribution and Abundance. 6th ed. Benjamin Cummings, San Francisco. p. 655.
17. Munkh-Erdene, J., (2017). Potential Impacts on Birds and Mitigation Measures at Tsetsii Wind Farm, Umnugovi, Mongolia. Master thesis. National University of Mongolia. Ulaanbaatar.
18. Paton C. David. 2009. Bird risk assessment model for airports and Aerodromes. University of Adelaide, Adelaide airport. Australia
19. Svensson, L., Mullarney, K., Zetterstrom, D. and Grant, P. J. (2010). Collins Bird Guide: The most complete guide to the birds of Britain and Europe. 2<sup>nd</sup> edition. Harper Collins Natural History in the Collins bird guides series.
20. Агаарын хөлөг шувуу, мал, амьтантай мөргөлдөх аюулаас сэргийлэх хөтөлбөр. 2016. Зам, тээврийн яам. Улаанбаатар, Монгол улс.
21. Банников, А. Г. 1954. Млекопитающие Монгольской Народной Республики. Изд. Академия наук СССР. Москва.
22. Батсайхан, Н., Самъяа, Р., С. Шар., К. Sarah. 2014. Монгол орны хөхтөн амьтан таних гарын авлага (A field guide to the mammals of Mongolia). Улаанбаатар хот, Монгол улс.
23. Дуламцэрэн, С., Vailie J.E.M, Батсайхан, Н., Самъяа, Р., Stubbe M. 2006. Монгол орны хөхтөн амьтны улаан данс. Улаанбаатар хот, Монгол улс.
24. Монгол улсын улаан ном. 2016. Улаанбаатар хот, Монгол улс.
25. Нислэгийн аюулгүй ажиллагаанд шувуу ба бусад амьтдаас үзүүлэх нөлөөллийг бууруулах үйл ажиллагааны хөтөлбөр. 2010. Иргэний нисэхийн ерөнхий газар. Улаанбаатар, Монгол улс.
26. Тэрбиш, Х., Мөнхбаяр, Х., Clark, E.L., Мөнхбат, Ж., Monks, E.M. 2013. Монгол орны хоёр нутагтан, мөлхөгчдийн улаан данс. Улаанбаатар хот, Монгол улс.
27. Цэгмид, Ш. 1969. Монгол орны физик газарзүй. Улаанбаатар хот, Монгол улс.
28. "Энх-Өрнөлт" ХХК., Ховд аймгийн Нисэх буудлын аэродромын 4С ангиллын болгох ажлын инженер геологийн судалгаа, 2014 он

## 1. ТАВАН ЖИЛИЙН БАЙГАЛЬ ОРЧНЫ МЕНЕЖМЕНТИЙН ТӨЛӨВЛӨГӨӨНИЙ ГОЛ ЗОРИЛТ, ХАМРАХ ХҮРЭЭЭ

### Үндсэн зорилго, зорилт

Байгаль орчны менежментийн төлөвлөгөө (БОМТ) нь төсөл хэрэгжиж буй нутаг дэвсгэрийн байгаль орчныг хамгаалах, зүй зохистой ашиглах, хүрээлэн буй орчны тогтвортой байдлыг хангах, БОННУ-н дэх зөвлөмжийн хэрэгжилтийг хангах, төслийн үйл ажиллагаанаас үүсч буй сөрөг нөлөөллийг бууруулах, арилгах, урьдчилан сэргийлэх, төсөл хэрэгжих орчинд бий болж болзошгүй сөрөг үр дагаврыг хянах, илрүүлэх үндсэн зорилготой. Тиймээс Ховд аймгийн Ховд нисэх буудлын өргөтгөлийн бүтээн байгуулалт болон үйл ажиллагааны явцад үүсэх сөрөг нөлөөллийг бууруулах, арилгах арга хэмжээг төслийн хэрэгжилтийн хүрээнд авч үзээд холбогдох зардлыг төлөвлөнө. Энэхүү төлөвлөгөөг төсөл хэрэгжүүлэгч дагаж мөрдсөнөөр байгаль орчин, нийгмийн хамгааллын үүргээ хангах нөхцөлийг бүрдүүлнэ.

БОМТ-г хэрэгжүүлэхэд төсөл хэрэгжүүлэгч дараах бодлогыг баримтална. Үүнд:

- БОМТ нь төсөл хэрэгжүүлэгчийн үйл ажиллагаа, санхүүгийн боломж нөөцтэй уялдсан байх;
- БОМТ-ний хэрэгжилтийг төсөл хэрэгжүүлэгч өөрөө болон оршин суугчдын зүгээс хэрхэн хянаж, харилцан хамаарал бүхий бодит үр дүнд хүрэх;
- БОМТ-г хэрэгжүүлснээр төсөл хэрэгжүүлэгчийг хөндлөнгийн хяналт, шалгалтад тэсвэртэй болох зэрэг болно.

### Хамрах хүрээ

БОМТ нь Ховд нисэх буудлын үйл ажиллагааны хүрээнд дагаж мөрдөх эрх зүйн зохицуулалтын хүрээнд хэрэгжих бөгөөд БОННУ-ний тайлангийн 1 дүгээр бүлэгт төслийн хамрах хүрээг тодорхойлсон нь бий. Ховд нисэх буудлын үйл ажиллагааны явцад хүрээлэн буй орчныг хамгаалах, сөрөг нөлөөллөөс урьдчилан сэргийлэх зорилт бүхий төлөвлөгөөнд БОННУ-ний тайланд тусгасан зөвлөмжүүдийн хүрээн дэх бүхийл асуудлыг хамрахад БОМТ нь дараах 2 хэсгээс бүрдэнэ. Үүнд:

- Төслийн байгаль орчны нөлөөллийн үнэлгээгээр тогтоосон сөрөг нөлөөллөөс зайлсхийх, бууруулах, арилгах арга хэмжээг хэрэгжүүлэх арга замууд, тэдгээрийг хэрэгжүүлэх хугацаа болон шаардагдах хөрөнгө зардлыг тусгасан байгаль орчныг хамгаалах төлөвлөгөө (БОХТ),
- Төслийн үйл ажиллагааны улмаас байгаль орчны төлөв байдал, хүний эрүүл мэндэд үзүүлж байгаа орчны болон ажлын байрны нөхцлийг хянах, шинжилгээ хийх, үр дүнг тайлагнах, хэрэгжүүлэх арга хэлбэр, шаардагдах хөрөнгө зардал, хугацааг тусгасан орчны хяналт-шинжилгээний хөтөлбөр (ОХШХ).

Төлөвлөгөөг хэрэгжүүлэхэд баримтлах эрх зүйн баримт бичиг болон шаардлагыг нь зайлшгүй хангаж мөрдөх стандартуудыг БОМТ-нд тодорхой тусгаж өгнө.

## 2. СӨРӨГ НӨЛӨӨЛЛИЙГ БУУРУУЛАХ АРГА ХЭМЖЭЭНИЙ ТӨЛӨВЛӨГӨӨ

№	Гол болон болзошгүй сөрөг нөлөөллүүд	Сөрөг нөлөөллийг арилгах, бууруулах арга хэмжээ	Сөрөг нөлөөллийн хамрах хүрээ	Хэмжих нэгж	Нэгжийн зардал (төгрөг)	Тоо хэмжээ	Нийт зардал, мян.төг	Хэрэгжүүлэх хугацаа, давтамж	Баримтлах эрх зүйн баримт бичиг
<b>НИСЭХ БУУДЛЫН ҮЙЛ АЖИЛЛАГАА</b>									
1.	Уурын халаалтын зуухнаас үүсэх агаарын бохирдол	Зуухны янданд утаа шүүгч тавих ба шүүлтүүрийн филтрийг солих	Нисэх буудлын орчим	Ширхэг Ширхэг	450,000 150,000	1 5	450.0 750.0	1 удаа удаа	
2	Нисэх буудлын ажилчид шуугианы бохирдолд өртөх, Зэрлэг ан амьтад -ын нутагшилд өөрчлөлт орох	- Дуу шуугиан хэмжигч багаж худалдан авах - Ажилчдыг хөдөлмөр хамгааллын хэрэгслээр хангах - Хөдөлмөр хамгааллын хэрэгслийн ашиглалтад хяналт тавих - Амьтны судалгаа хийсний үндсэн дээр агаарын нислэггүй бүсийг тогтоох	Нисэх буудлын нислэгийн бүсэд  Ажлын байранд					2020-2024 онд	- Байгаль хамгаалах тухай хууль - Агаарын тухай хууль, - MNS 4585:2016 Агаарын чанар. Техникийн ерөнхий шаардлага
3	Нисэх буудлын өргөтгөлөөр шимт хөрс хуулах	Нисэх буудлын өргөтгөлөөр шимт хөрс хуулах	Нисэх буудлын талбай		Барилгын ажлын зардалд			Барилгын ажил эхлэхэд	
4	Нисэх буудлын өргөтгөлөөр шимт хөрс хуулах	Хуулсан шимт хөрсийг нар, салхинаас хамгаалж тороор хучих	Нисэх буудлын талбай	боодол	100,000	5	500.0	2020-2024 онд	- MNS5916:2008 Байгаль орчин, "Газар шорооны ажлын үед шимт хөрс хуулалт, хадгалалт
5	Хөрс болон газрын доорх ус бохирдох	Нүхэн жорлон, түүний орчинд ариутгал, халдваргүйжүүлэлт хийх	2020-2024	удаа	120,000	10	1,200.0	Жилд 2-оос доошгүй удаа	МХЕГ-ын даргын 2017 оны 11 сарын 01-ний өдрийн А/179 тоот тушаалаар баталсан "Үлгэрчилсэн дүрэм", 6 дугаар хавсралт
6		Бохир усны цооног, хогийн цэгийн орчинд ариутгал, халдваргүйжүүлэлт хийлгэх	2020-2024	Удаа	120,000	10	1,200.0	Жилд 2-оос доошгүй удаа	
7		Хуучин нүхэн жорлонг булшлах	2020	багц	230,000	1	230.0		

№	Гол болон болзошгүй сөрөг нөлөөллүүд	Сөрөг нөлөөллийг арилгах, бууруулах арга хэмжээ	Сөрөг нөлөөллийн хамрах хүрээ	Хэмжих нэгж	Нэгжийн зардал (төгрөг)	Тоо хэмжээ	Нийт зардал, мян.төг	Хэрэгжүүлэх хугацаа, давтамж	Баримтлах эрх зүйн баримт бичиг
<b>НИСЭХ БУУДЛЫН ҮЙЛ АЖИЛЛАГАА</b>									
8		Шинээр нүхэн жорлон байгуулах	2020	багц	1,000,000	2	2,000.0	БОМТ-ний хугацаанд 1 удаа	MNS 5924:2015 "Нүхэн жорлон, угаадасны нүх. Техникийн ерөнхий шаардлага"
9	Газрын доорх усны болзошгүй бохирдол	Урьдчилан сэргийлэх	2020-24	Нисэх буудлын өргөтгөлийн зардалд тусна.				байнга	
10	Газрын доорх усны нөөц	Ус ашиглах дүгнэлт гаргуулах, гэрээ байгуулах	Уст цэг	500.0				Тухай бүрт	Усны тухай хууль
11	Өргөтгөлөөр ногоон бүс эвдэрнэ.	Ногоон хэсэгчилэн шинэчлэх	2020-2024	удаа	500.0	10	5,000.0	Тухай бүр	Нисэх буудлын орчны ан амьтны менежмент" АНУ-ын бодлогын Баримт бичиг 450.0 + 750.0 +500.0 + +1,200.0 + 1,200.0 + 230.0 + 2,000.0 +5,000.0= <b>11330.0</b>
<b>Сөрөг нөлөөг бууруулах нийт зардал, мян.төг</b>									
<b>ШАТАХУУНЫ АГУУЛАХЫН ҮЙЛ АЖИЛЛАГАА</b>									
11.	Шатахууны агуулахаас үүсэх агаарын бохирдол	Техник, тоног төхөөрөмжийн бүрэн бүтэн байдал, аюулгүй ажиллагааны хяналт	Шатахууны агуулахын орчим	-	Аюулгүй ажиллагаа, дотоод хяналтын ажлын хүрээнд шийдвэрлэх.			Сар бүр	Нисэх буудлын дотоод хяналтын системийн баримт бичиг
12.	Цэнэглэх үеийн агаарын бохирдол	Шатахууны агуулахын үйл ажиллагаанд зураг авалт хийх, агуулахын эрсдэл, эмзэг байдлыг үнэлүүлэх	Шатахууны агуулахын орчим	удаа	3,500.0	1	3,500.0	5 жилд 1 удаа	<ul style="list-style-type: none"> <li>Зураг авалт хийсэн мэргэжлийн байгууллагын дүгнэлт зөвлөмж</li> <li>Газрын тосны бүтээгдэхүүний агуулахын галын аюулгүйн норм БНБД21-03-04</li> <li>Шатахуун тээвэрлэх авто-цистери нь MNS 3042-96</li> </ul>
		Зураг авалтаар гарсан дүнд үндэслэн шатахууны агуулахыг шаардлагатай тоног төхөөрөмжөөр тоноглох	Шатахууны агуулахын орчим	Хөрөнгө оруулалт төлөвлөж шаардлагатай үед тухайн жилүүдэд шийдвэрлэж байх				Жил бүр	

№	Гол болон болзошгүй сөрөг нөлөөллүүд	Сөрөг нөлөөллийг арилгах, бууруулах арга хэмжээ	Сөрөг нөлөөллийн хамрах хүрээ	Хэмжих нэгж	Нэгжийн зардал (төгрөг)	Тоо хэмжээ	Нийт зардал, мян.төг	Хэрэгжүүлэх хугацаа, давтамж	Баримтлах эрх зүйн баримт бичиг
<b>НИСЭХ БУУДЛЫН ҮЙЛ АЖИЛЛАГАА</b>									
12.	Түлшний шаталтаас үүсэх хийгээр агаар бохирдол	Тээврийн хэрэгслүүдийн ашиглалтын үеийн засвар үйлчилгээг тогтмол хийх, шатах тослох материалын чанарын үзлэгийг хийж, холбогдох арга хэмжээг авах	Шатахууны агуулахын орчим		Удирдлага, менежментийн зохион байгуулалт, ажлын чанар, дотоод хяналтын тогтолцоогоор хэрэгжүүлэх			Байнга	<ul style="list-style-type: none"> <li>“Газрын тосны бүтээгдэхүүний тусгай зөвшөөрөлтэй холбоотой нарийвчилсан журам”-ын 11 дүгээр хавсралт Газрын тосны бүтээгдэхүүний агуулахын эрсдэл, эмзэг байдлын үнэлгээ</li> <li>ЗТБХБ-ын сайдын 2011 оны 256 дугаар тушаалаар баталсан “Газрын тос, газрын тосны бүтээгдэ-хүүний агуулахын барил-гын технологийн зураг төсөл”</li> </ul>
13.	Газрын тосны бүтээгдэхүүний агуулахаар хөрс бохирдох	Шатахууны агуулахад хийсэн зураг авалтын үр дүн, зөвлөмжийг дагаж ажиллах	Шатахууны агуулахын орчим					Байнга	
14.	Газрын тосны бүтээгдэхүүний асгаралт	Осол эрсдэлийн дүрмийн дагуух бүхий л арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэх Нефть бүтээгдэхүүний асгаралтын дараа хөрсөөр дамжин гүний усны бохирдол үүссэн эсэхийг тодорхойлон холбогдох арга хэмжээг хэрэгжүүлнэ.	Шатахууны агуулахын орчим		Тухайн үеийн нөхцөлд байдалд тохируулан Осол эрсдэлийн удирдамжаар ажиллах ба хөрөнгийг нөөц сангаас гаргана			Тухайн үед нь	
<b>Шатахууны агуулахын үйл ажиллагааны сөрөг нөлөөг бууруулах үйл ажиллагааны зардал</b>									<b>3,500.0</b>
<b>ҮЙЛ АЖИЛЛАГААНААС ҮҮСЭХ СӨРӨГ НӨЛӨӨЛЛИЙГ БУУРУУЛАХ АРГА ХЭМЖЭЭНИЙ НИЙТ ЗАРДАЛ</b>									<b>11330.0+3,500.0= 14830.0</b>



### Газарт үзүүлэх сөрөг нөлөөг бууруулах

“Иргэний исэхийн аюулгүй байдлын хөтөлбөр”-т заасны дагуу нисэх буудал нь газар эзэмшил, ашиглалттай холбоотой баримт бичгийг бүрдүүлнэ. Үүнд:

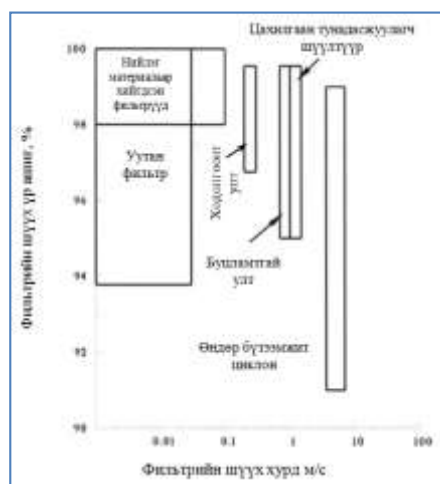
- “Хориотой, хамгаалагдсан болон нийтийн эзэмшлийн бүс”-ийг тогтоосон бүдүүвч зураг үйлдэнэ.
- “Газрын төлөв байдал, чанарын хянан баталгаа”-г өөрийн эзэмшлийн газарт хийлгэж эрх бүхий байгууллагаар баталгаажсан дүгнэлт гаргуулна.

Мөн нисэх буудлын өргөтгөлийг хийж гүйцэтгэх явцад барилгын ажлын зураг төслийн гүйцэтгэлд хяналт тавьж илүүц газар эвдүүлэхгүй байхад анхаарч ажиллана.

### Агаарт үзүүлэх сөрөг нөлөөг бууруулахад

Нисэх буудлын агаар бохирдуулах гол эх үүсвэр нь цогцолборын усан халаалтын зуух бөгөөд голлох агаар бохирдуулах бодисууд нь тоос тоосонцор, хүхэрлэг хий байна. Одоо ашиглагдаж байгаа усан халаалтын зуухнууд нь хэт хуучирсан, ашигт үйлийн коэффициент багтай, утаа шүүх ямар нэг систем суурилагдаагүй тул цаашид үе шаттайгаар шинэчлэлт хийх шаардлагатайг болсныг харуулж байна. Эдгээр зуухнуудыг цаашид үргэлжлүүлэн ашиглах тохиолдолд утааг шүүх тоноглол тавьна.

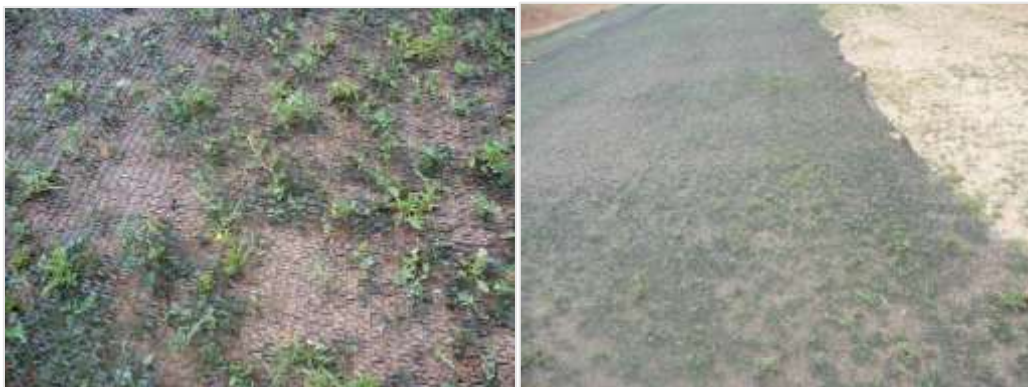
Хаягдал утаанаас тоос тоосонцрыг шүүх хэдэн арга байдаг. Тоосонцрыг шүүх технологи нь утааны хийн зарцуулалтаас ихээхэн хамаардаг тул станцын хүчин чадалд тохирсон технологийг сонгох нь чухал юм. Тус станц нь хуурай циклон шүүлтүүрийг ашиглаж байгаа ба шүүлтүүрийн үр ашгийг бууруулахгүйн тул засвар үйлчилгээ хийнэ.



Зураг 1. Утаа шүүгч технологиуд ба тэдгээрийн үр ашиг

### Хөрсөнд үзүүлэх сөрөг нөлөөг бууруулах.

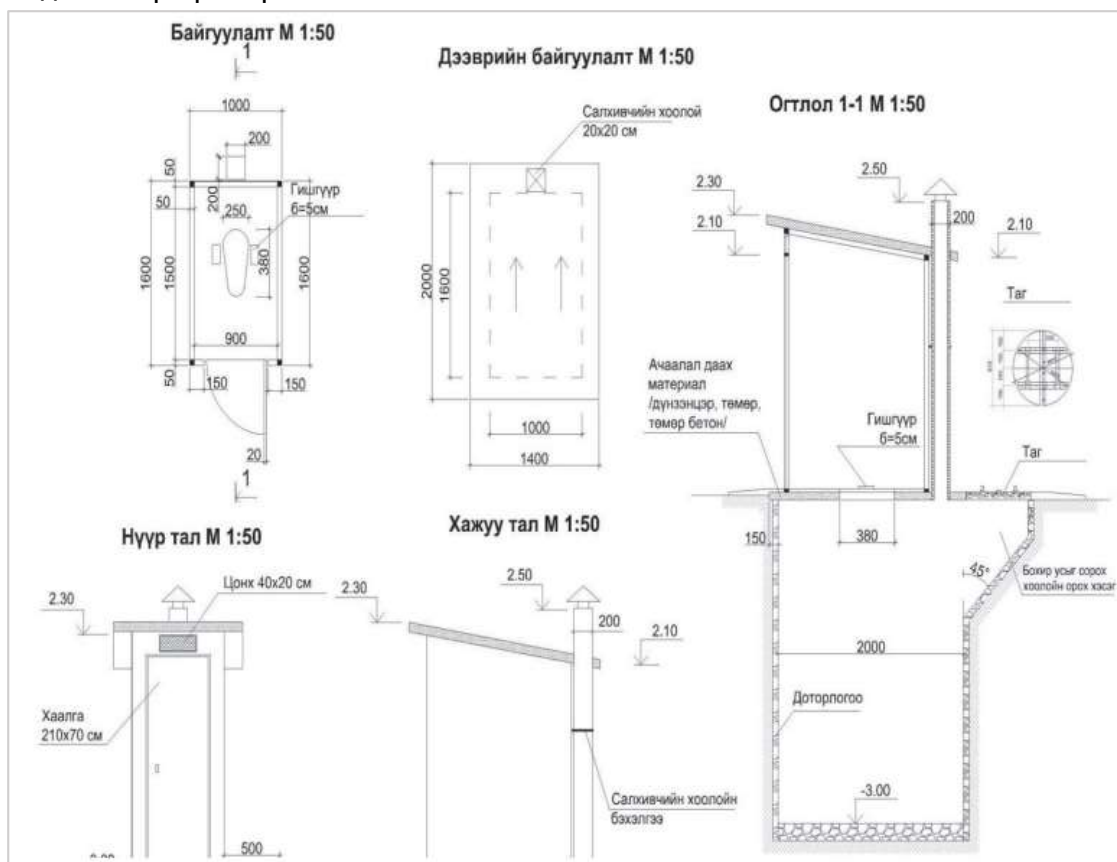
Нисэх буудлын өргөтгөлийн үйл ажиллагаанаас нийт 3000 м<sup>2</sup> талбайд шимт хөрс 6 см, шимэрхэг хөрс 6-20 см-т тархаж байх тул хөрс хуулалтыг 20 см-ээр хийхэд байгалийн нягтаар 600 м<sup>3</sup>, сийрэгжсэн нягтаар 750 м<sup>3</sup> хөрсийг түр хугацаагаар хадгалах шаардлагатай болно. Ийм хэмжээний хөрсийг MNS5916:2008 Байгаль орчин, “Газар шорооны ажлын үед шимт хөрс хуулалт, хадгалалт” стандартын дагуу хамгийн ихдээ 5 м-ээр өндөрлөн овоолж хадгалахад 150-160 м<sup>2</sup> талбайд тавьна. Хуулсан шимт хөрсийг түр хадгалах хугацаандаа нар, салхи, барааны нөлөөнөөс хамгаалан чийг хадгалах тороор хучна.



**Зураг 2. Шимт хөрсний нөөцийг хамгаалалтын тороор хучиж хадгалах байдал**

Нүхэн жорлонгууд нь стандартын шаардлага хангаагүй байгаа тул MNS 5924:2015 Нүхэн жорлон угаадасны нүх. Техникийн шаардлагын дагуу нүхэн жорлонгоо хуучин нүхэн жорлонгийн ойролцоо шинээр барьна. Хуучин нүхэн жорлонг ариутгал, халдваргүйцүүлэлт хийж бүрэн хатаасны дараа дарж булшилна.

Шинээр хийх нүхэн жорлонг MNS 5924:2015 "Нүхэн жорлон, угаадасны нүх. Техникийн ерөнхий шаардлага" стандартын шаардлагад нийцүүлэх бөгөөд нүхний гүн 2.5-2.8 м байна. Нүхэн жорлонг нисэх буудлын байгууламжуудыг ариутгал татуургын нэгдсэн сүлжээнд холбогдох хүртэл хэрэглэхээс гадна зөвхөн бие засах зориулалттай байх тул угаадасны нүхгүйгээр хийнэ.



**Зураг 3. Нэвчилтгүй нүхэн жорлонгийн зохион байгуулалтын зураг**

### **Амьтны аймгийг хамгаалах**

Амьтны аймгийг хамгаалахад нисэх буудлын зүгээс дараах зарчмыг баримтална. Үүнд:

- Амьтны аймгийг хамгаалахад БОННУ-ний тайланд өгсөн зөвлөмжүүдийг дагаж мөрдөнө.
- Осол эрсдэлээс хамгаалах зөвлөмж дэх шувууны ослоос хамгаалах зөвлөмжийг дагаж мөрдөнө.
- БОМТ-ний 2.2.4 дэд бүлэгт төлөвлөсөн арга хэмжээг хэрэгжүүлнэ.

### 3. ОРЧНЫ ТОХИЖИЛТ, НӨХӨН СЭРГЭЭЛТИЙН ТӨЛӨВЛӨГӨӨ

Ногоон бүсийг тохижуулах үйл ажиллагаанд аэродромын хамгаалалтын зурвасуудад нийт 0.1 га талбай хамрагдах нөхцөлтэй байна. Нисэх буудлын өргөтгөлийн дараах ногоон бүсийн тохижилт нь гүйцэтгэгч байгууллагаар хийгдэх тул зөвхөн сонгосон ургамлуудыг байршуулахтай холбоотой материалын зардлыг энд тооцно. Нисэх буудал орчны тохижилт үйлчилгээнд ажиллагсдыг хамруулан зохион байгуулаад ногоон бүсийн арчилгаа үйлчилгээг холбогдох ажилтан ажилчдын ажлын үүрэгт хариуцуулна.

№	Орчны тохижилт, цэцэрлэгжүүлэлтийн зорилт	Нөхөн сэргээлтийн арга хэмжээ	Арга хэмжээний цар хэмжээ	Хэмжих нэгж	Тоо хэмжээ	Нэгжийн зардал, төг	Нийт зардал, мян.төг	Хэрэгжүүлэх хугацаа ба давтамж	Баримтлах эрх зүйн баримт бичиг
1.	Зүлэгжүүлэх	Олон настын үр авах	2020-2024	кг	300	22,000	6,600.0	Тухайн үедээ	"Барилга байгууламж, инженерийн шугам сүлжээг төлөвлөхөд ногоон байгууламжийн ойртох зай хэмжээ" MNS 5973:2009
2.	Ногоон ургамлаар хашаалах	Шар хуайсны тарьц авах	2020-2024	Шир	500	5,000	2,500.0	Тухайн үедээ	
3.	Нийтийн талбайн зарим хэсгийг ногоон бүс болгох	Жигдний суулгац Сухайн суулгац	2020-2024	Шир Шир	250 250	5,000 8,000	1,250.0 2,000.0	Тухайн үедээ	
Орчны тохижилт, нөхөн сэргээлтийн нийт зардал, мян.төг						<b>6,600+2,500+1,250+2,000= 12,350.0</b>			

## Ногоон бүс байгуулахад баримтлах зарчим

**Аэродромын хамгаалалтын бүс.** Нисэх буудлын амьдрах орчны хяналт үнэлгээнд үндэслэн ан амьтдаас үзүүлэх эрсдэлийг бууруулахын тулд хамгаалалтын зурвас дахь ногоон нөмрөгийн бүтэц, төлвийг аажимдаа бүтээмж багатай, тачир нам ургамлаар сольж үзэгдэх орчны сайжруулна. Нисэх буудлын орчны ногоон бүсийг өргөтгөх, хөгжүүлэхэд БОННУ-нд дурдсан зөвлөмжүүдийг дагаж мөрдөхөөс гадна дараах зарчмыг баримтална. Үүнд:

- Аэродромын орчинд зөвхөн зүлэгжүүлэлт хийх ба аэродромын ажиллагаанд саад нэмэгдүүлэхгүйн тулд мод, сөөг байршуулахгүй.
- Аэровокзал орчмын ногоон бүсэд хамгийн өндөр нь 1.5 м өндөртэй сөөг ургамал байршуулна.
- Нисэх буудлын орчны ургамалжилтанд үндэслэг иш, үндсээр үржигч ургамлыг сонгохгүй.

**Нисэх барилга байгууламж бүхий нийтийн эзэмшлийн бүсэд.** Ногоон бүсэд сөөг байршуулахдаа "Барилга байгууламж, инженерийн шугам сүлжээг төлөвлөхөд ногоон байгууламжийн ойртох зай хэмжээ" MNS 5973:2009 стандартыг баримтална.

**Хүснэгт 1 Барилга, байгууламж, инженерийн шугам сүлжээг төлөвлөхөд ногоон байгууламжийн ойртох зай хэмжээ**

№	Барилга байгууламж, зам, инженерийн шугам сүлжээ	Барилга байгууламж, зам, инженерийн шугам сүлжээний тэнхлэг	
		Шилмүүст болон навчит модны гувар, ишний тэнхлэг хүртэл /метр/	Бут сөөг, сөөгөнцөрийн гол хүртэл /метр/
1	Барилга байгууламжийн гадна хананаас	5.0	2.0
2	Явган зам, цэцэрлэгжсэн замын хашлагын захаас	1.0	0.7
3	Автомашин, троллейбусны замын зах, хашлаганаас	1.5	0.6
4	Гудамжны зорчих хэсгийн ирмэг, замын хажуугийн хашлагаас	2.0	1.0
5	Түшиг ханын дотоод ирмэг буюу улнаас	1.5	0.6
6	Цамхаг ба тавцангийн баганын голоос	2.0	1.0
7	2 метр ба түүнээс өндөр хашааны хананаас	4.0	1.0
8	Газар дээрх болон доорх шугам сүлжээнээс Үүнд: а) Дулаан дамжуулах яндан хоолойноос б) Цэвэр, бохир усны яндан хоолойноос в) Цахилгаан дамжуулах кабель утаснаас г) Тролейбусны болон гэрлийн шонгоос	3.0 3.0 2.5 5.0	3.0 3.0 2.0 2.0
9	Таримал мод, ургамлын: а) Ургамал хоорондын зай б) Эгнээ хоорондын зай в) Сөөлжлөн суулгасан эгнээ хоорондын зай	3.0-4.0 2.5-4.0 2.5-4.0	0.7-1.5 1.0-1.5 1.0-1.5

## Ногоон бүсэд байршуулах ургамлын сонголт

**Хамгаалалтын зурвас.** Нисэх буудлын өргөтгөлийн ажлыг дууссаны дараа ногоон бүсийг тохижуулж эхлэх бөгөөд ногоон бүсэд жижиг дэгнүүлт үндэстэй, тачир үет



ургамлуудыг сонгоно. Учир нь нисэх буудлын хамгаалалтын зурвас дахь нөмрөгийн бүрхэц тачир байх тусмаа орчны байдлыг ил тод харагдуулна.

Үет ургамлыг 5-р сарын 2 дахь 10 хоногийн дунд үеэс эхлэн урдаас засаж бэлдсэн талбайд үрлэхийн тулд урьдчилан цэвэрлэж, хуучин борог өвс, шарилж лууль зэргээс чөлөөлнө. Ингэж бэлдсэн хөрсөө хөнгөн услаад хөрс хатаж, ус сэвэрсний дараа үрээ гараар жигд цацаж өгөөд дахин 1-2 см зузаантай шимт шороогоор бүлж элсээр хучих ба жижиг үетний 1 кг үрийг 20-25 м<sup>2</sup> талбайд тарина гэж тооцно.

**Зураг 4. Нисэх буудлын хамгаалалтын бүсэд байршуулж болох ботууль өвс**

**Аэровокзал болон нийтийн эзмшлийн талбай.** ногоон байгууламжид байршуулах сөөгний төрөлд хайлаас, хус, нарс зэрэг мод, шар хуайс, голт бор, жигд зэрэг сөөгийг сонгоно. Ногоон байгууламжид байршуулах сөөг хоорондын зай 0.8 м-ээс багагүй байна.



**Зураг 5. Нисэх буудалд байршуулах сөөгнүүд, зүүн талаас шар хуайс, голт бор, жигд**



#### 4. ТҮҮХ, СОЁЛЫН ӨВИЙГ ХАМГААЛАХ АРГА ХЭМЖЭЭНИЙ ТӨЛӨВЛӨГӨӨ

№	Нөлөөлд өртөх түүх, соёлын өв	Хамгаалах арга хэмжээ	Арга хэмжээний цар, хэмжээ	Тоо хэмжээ	Нэгжийн зардал, мян.төг	Нийт зардал, мян.төг	Хэрэгжүүлэх хугацаа ба давтамж	Баримтлах эрх зүйн баримт бичиг
	1	2	3	4	5	6	7	8
1.	Нисэх буудлын үйл ажиллагаагаар түүх соёлын өвд үзүүлэх шууд сөрөг нөлөө байхгүй ч болзошгүй нөлөөллөөс урьдчилан сэргийлэх шаардлагатай.э	Соёлын өвийг хамгаалах тухай МУ-ын хуулийн дагуу газрын хэвлийг ашиглах явцад түүх, соёлын дүрсгалт зүйл илэрвэл барилгын ажлаа зогсоож энэ тухай, дүүргийн Засаг дарга, цагдаагийн болон уг асуудлыг эрхэлсэн эрдэм шинжилгээний байгууллагад нэн даруй мэдэгдэх	2020-2024 он	-	Бүтээн байгуулалт, үйл ажиллагаанд нэмэлтээр тусгах		Тухайн үед нь шийдэх	Соёлын өвийг хамгаалах тухай хууль

#### 5. ОСОЛ, ЭРСДЭЛИЙН МЕНЕЖМЕНТИЙН ТӨЛӨВЛӨГӨӨ

Осол эрсдэлээс хамгаалах ажлын ихэнх нисэх буудлын үйл ажиллагааны явцад хөдөлмөрийн сахилга бат, хариуцлагын тогтолцоогоор шийдвэрлэгдэх боломжтой бөгөөд шувууны ослоос хамгаалах, цаашлаад зэрлэг ан амьтдын ослоос урьдчилан сэргийлэх ажилд холбогдох зардлын зарим хэсэг нь нисэх буудлын үйл ажиллагааны зардлын хүрээнд, зарим хэсэг нь БОМТ-ний удирдлага зохион байгуулалтын зардлын хүрээнд зарим хэсэг нь ИНЕГ-ын төсөв, санхүүжилтийн хүрээнд шийдвэрлэгдэх боломжтой юм.

Хүснэгт 2 Осол эрсдэлийн менежментийг хэрэгжүүлэх зардал

№	Болзошгүй аюул, осол, сөрөг нөлөө	Урьдчилан сэргийлэх, хамгаалах арга хэмжээ	Арга хэмжээний цар, хэмжээ	Тоо хэмжээ	Нэгжийн зардал, төг	Нийт зардал, мян.төг	Хэрэгжүүлэх хугацаа ба давтамж	Баримтлах эрх зүйн баримт бичиг
1.	Цаг уурын эрсдэлтэй нөхцлөөс үүсэх гэнэтийн осол	Урьдчилан сэргийлэх мэдээ болон дохиолол холбооны найдвартай байдлуудыг байнга хангах	ИНЕГ болон нисэх буудлын бүх ажилтан, ажиллагсадад хамаарна. Бүх шатны аажиллагсадын ажил үүргийн хуваариар тодорхойлогдсон байна.	Төсвийн зардлаар			Нислэг бүрт агаарын хөлгийг хүлээн авах, хөөргөх бүхий л хугацааны турш	
2.	Хөдөлмөрийн сахилга бат алдсанаас үүсэх осол	Хөдөлмөрийн аюулгүй ажиллагаа, дотоод хяналт, байгууллагын дотоод дүрэм журам мөрдөж, хариуцлагын тогтолцоог бэхжүүлэх		Нисэх буудлын зардлаар			Нисэх буудлын бүхий л үйл ажиллагааны турш	"Иргэний Нисэхийн Дүрэм. Аэродромын үйл ажиллагаа, гэрчилгээжүүлэлт" буюу ИНД-139
3.	Шатахууны агуулахын ашиглалтын үед үүсч болох эрсдэл			Ерөнхийдөө нисэх буудлын зардлаар гүйцэтгэх боловч шаардлагатай тохиолдолд төсвийн зардлаар				"Газрын тос, газрын тосны бүт ээгдэхүүний агуулахын барилгын технологийн зураг төсөл"
4.	Нисэх буудлын орчинд онгоц шувуутай мөргөлдөх	Амьтны шатгаантай эрсдлээс хамгаалах гадаад орны туршлага судал, нэвтрүүлэх		БОХАБ хариуцсан нэгж салбар, ажилтнуудын хүрээнд хэрэгжинэ.				
5.	Гал түймрийн болзош-гүй аюул	Сургалт, үзүүлэх сургууль, дадлагажих үйл ажиллагаа	Нисэх буудлын газрын үйлчилгээний алба, аймгийн онцгой байдлын газар	5	1,200.000	6,000.0	Жилд 1 удаа	Гамшгаас хамгаалах тухай хууль
6.	Тоног төхөөрөмжийн ажиллагаа алдагдах	Шатахууны агуулах, дохиолол холбооны системийн найдвартай ажиллагаанд үзлэг шалгалт хийж, холбогдох албан дүгнэлтүүдийг гаргуулж байх	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Нислэгийг удирдах төв</li> <li>- Шилэн кабелийн шугам</li> <li>- Эрчим хүчний эх үүсвэр</li> <li>- Халаалтын уурын зуух</li> </ul>	2	550,000	1,100.0	2-3 жилд 1 удаа	БОННУ-ний тайлангийн 5 дугаар бүлэг БОЛННУ-ний тайлангийн 6 дугаар бүлэг
Осол, эрсдэлийн менежментийг хэрэгжүүлэх нийт, мян.төг								<b>6,000.0+1,100.0 = 7,100.0</b>

## 6. ХОГ, ХАЯГДЛЫН МЕНЕЖМЕНТИЙН ТӨЛӨВЛӨГӨӨ

№	Хог хаягдлын ангилал	Сөрөг нөлөөллийг арилгах, бууруулах арга хэмжээ	Сөрөг нөлөөллийн хамрах хүрээ	Хэмжих нэгж	Нэгжийн зардал, төг	Тоо хэмжээ	Нийт зардал, төг	Хэрэг-жүүлэх хугацаа	Баримтлах эрх зүйн баримт бичиг
1.	Ахуйн	- ангилсан хог түр хадгалах цэг тохижуулах	Нисэх буудлын үйлчилгээний зал, нийтийн эзэмшлийн талбай, ариун цэврийн өрөөнүүд	Тн	55,000	100	550.0	5 жил	"Хог хаягдлын тухай" хууль, "Энгийн хог хаягдлыг ангилах, цуглуулах, тээвэрлэх, дахин боловсруулах, сэргээн ашиглах, устгах, булшлах үйл ажиллагаанд тавигдах ерөнхий шаардлага", "Хог хаягдлын улсын мэдээллийн нэгдсэн сангийн тогтолцоо, бүрдэл болон мэдээлэл төвлөрүүлэх журам"
2.	Үйлдвэрийн	- Мэдээлэл сурталчилгаа хийх, тэмдэгжүүлэх		м <sup>3</sup>					
3.	Аюултай	- Хаягдал зайлуулах гэрээг эрх бүхий этгээдтэй хийх		Тн					
4	Түр хадгалах	Хог түр хадгалах төвлөрсөн цэгийг битүүмжлэн зохион байгуулах	Нисэх буудлын хэмжээ	шир	300,000	5	1,500.0	2020 он	
<b>Хог хаягдлын менежментийг хэрэгжүүлэх нийт зардал, мян.төг</b>									<b>550*5= 2,750.0+1,500.0= 4,250.0</b>

### Хог хаягдлын менежментийн зарчмууд

**Баримтлах зарчим.** Нисэх буудлын үйл ажиллагааны явцад "Хог хаягдлын менежмент"-боловсруулах нь хэрэгжүүлэх бөгөөд энэ нь дараах зарчмыг баримтална. Үүнд:

- Хог хаягдлын тухай Үндэсний болон Олон Улсын нийтлэг хууль, журмыг дагаж мөрдөхөд нийцсэн орчин бүрдүүлнэ.
- Хог хаягдлын менежментийн хүрээнд байгаль орчны асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагаас болон 2019 оны 5 сарын 07-ны өдрийн "Хог хаягдлын менежмент" Үндэсний чуулганаас гаргасан зөвлөмжийг дагаж мөрдөнө.
- Нисэх буудал нь олон улсын статустай болоход "Хог хаягдлын менежмент"-д олон улсын ангилал, тэмдэг тэмдэглэгээ, жишигт нийцсэн сав баглаа боодлыг ашиглана.

**Хог хаягдлыг ангилах.** Нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас дараах төрлийн хог хаягдлууд гардаг бөгөөд одоогийн байдлаар "Хог хаягдлын менежмент"-ийн зураг авалт хийж тоо хэмжээг тодорхойлсон зүйлгүй байна. Нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас гарах хаягдлыг дараах эрэмбээр ангилна.



Зураг 6. Хог хаягдлын аюулын зэрэглэл, ангилал

**Хог хаягдлыг түр хадгалах.** Нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас үүсэж хог хаягдлыг ангилах, өөр дээр түр хадгалахад "Хог хаягдлын тухай" хуульд заасан шаардлагад ницүүлэх бөгөөд хуулийн 7 дугаар бүлгийн 14 дүгээр зүйлд заасан "Энгийн хог хаягдлыг цэвэрлэх, цуглуулах, тээвэрлэх" үйл ажиллагааны хүрээнд хэрэгжүүлнэ.

### Хог хаягдлын менежментийг хэрэгжүүлэх

**Хог хаягдлын хэмжээг тодорхойлох.** Нисэх буудлын одоогийн үйл ажиллагаанаас хоногт дунджаар 60 кг орчим хог гарна гэж БОННУ-ний "Төслийн товч тодорхойлолт" хэсэгт өгүүлсэн байна. Нисэх буудлын хүчин хүчин чадлыг нэмэгдүүлснээр хог хаягдлын гарцын хэмжээ нилээдгүй ихсэх бөгөөд үүнийг ажлын зураг авалт хийж тодорхойлох шаардлагатай.

Ажлын зураг авалтаас шалтгаалан шаардлагатай гэж үзвэл зарим цэгүүдэд нэг төрлийн ангилалын савыг хэд хэдээр зэрэгцүүлэн тавьж болно.



Зураг 7. Нисэх буудлын хаягдал цуглуулах савыг шинэчлэх байдал

**Хог хаягдлыг зайлуулах.** Нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас хог хаягдлыг зайлуулахад ангилсан нэр төрөл бүрээр холбогдох арга хэмжээг хэрэгжүүлэхийн тулд хог хаягдал хүлээн авах хоёрдогч зах зээлд болон дахин боловсруулагчид, устгал хийх эрх бүхий этгээдүүдтэй тус бүрчлэн гэрээ хийнэ. Энэ ажлыг манай нисэх буудал 2020 оноос шууд эхлүүлнэ.

**Хог хаягдлын ангилал.** Нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас гарах хог хаягдлыг дээр заасан байдлаар ангилах бөгөөд тэдгээрт нийцсэн арга хэмжээг хэрэгжүүлж нисэх буудлын орчинд хог хаягдлыг ангилах, ангилсан хог хаягдлыг төвөг багатайгаар цуглуулах тухай мэдээллийг үйлчлүүлэгч олон нийтэд мэдээлж сурталчлахын зэрэгцээ хогийн цэгүүдийг оновчтой байршуулж холбогдох тэмдэг, тэмдэглэгээг ойлгомжтойгоор хийнэ.

Хүснэгт 3 Нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас үүсэх хог хаягдлын ангилал

№	Менежментийн ангилал	Нисэх буудалд үүсэх хог хаягдал	Хог хаягдлыг зайлуулах
1	Дахивар хаягдал	хүнсний болон бүх төрлийн шилэн сав, шилэн эдлэл Хөнгөн цагаан, төмөр, метал, зэс, гууль, тэдгээрээр хийсэн зүйл Элдэв зөөлөн хуванцар, гялгар уут, гялгар баглаа боодол Хувцас, даавуун эдлэл Савхи, резин, мод зэрэг дахин ашиглах боломжит бусад хаягдал	Дахивар хог хаягдал хүлээн авагчидтай гэрээ хийж хоёрдогч зах зээлд нийлүүлнэ. Гэрээнд ангилсан хог хаягдлын шаардлагад хэрхэн нийцүүлэх тухай асуудлыг тусгана.
2	Цаасны хаягдал	сонин, сэтгүүл, дэвтэр бичгийн цаас төрөл бүрийн боодлын цаас, картон сүү, жүүсний тетрапак савалгаа	
3	Хүнсний хаягдал	Нийтийн хоолны үлдэгдэл Хүнсний ногоо, жимсний хальс, үлдэгдэл Хэрэглэсэн хүнсний тос	Хог хаягдлыг устгах Аймгийн нэгдсэн цэгт нийлүүлэх гэрээ хийж ачилтын хуваарийг тохирно.
4	Аюултай хаягдал	Халаалтын болон уурын зуухны үнс, жилд ойролцоогоор 280-350 тн нүүрс хэрэглэдэг байна. ШТМ-ын сав, нөөцлүүр, тоног төхөөрөмжийн цэвэрлэгээнээс гарсан арчуур, хаягдал тосны үлдэгдэл	Хог хаягдлын тухай хуулийн 8-р зүйлийн 8.4.3-т заасны дагуу харьяа нутаг дэвсгэрийн эрх бүхий аж ахуй нэгжтэй гэрээгээр зайлуулна.

		Принтерийн хор, батарей, аккумулятор зэрэг ашиглалтаас хаягдаж буй техникийн аюултай хаягдал	
5	Бусад хаягдал	Хэт бохирдсон дахин ашиглах боломжгүй хог хаягдалд: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Нийтийн ариун цэврийн өрөөний хаягдал</li> <li>• Нүхэн жорлон</li> <li>• Нисэх буудлын үйлчилгээний шингэн хаягдлыг 100тн-ийн ёмкостинд хуримтлуулдаг.</li> <li>• Мөн ангилаагүй норсон, хэт бохирдсон хаягдлууд орно.</li> </ul>	Шингэн хаягдлыг эрх бүхий этгээдтэй гэрээлсний үндсэн дээр соруулж, ангилаагүй бохир хаягдлыг нисэх буудлын хогийн цэгээс Аймгийн нэгдсэн цэг рүү ачуулж зайлуулна. Нүхэн жорлонг ариутгал, устгал хийсний дараа тэнд нь булшилна.
		Барилгын болон усгаарлах материалаас гарсан дахин ашиглах боломжгүй хог хаягдал; <ul style="list-style-type: none"> <li>• бохирдсон хөрс, шороо, чулуу, элс, хайрга;</li> <li>• Бохир усны худгийн лав, хагшаас</li> </ul>	Барилгын ажлын үед гарах хог хаягдлыг гүйцэтгэгч компани хариуцан зайлуулах ажлыг гүйцэтгэнэ.
		Дахин ашиглах боломжтой хог хаягдлын ангилалд ороогүй бусад зөвшөөрөгдсөн хог хаягдал	
		Хийн хаягдал: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Халаалтын зуухны яндангаар гадагшлах утаа, хийх</li> <li>• 25 м<sup>3</sup> багтаамжтай 3 саванд хадгалах түлшний ууршилт,</li> <li>• Онгоц хөөрөх, буух үеийн түлшний шаталтаас үүсэх хий</li> <li>• цөөн тооны тусгай зориулалтын машины ашиглалтаас үүсэх хий</li> </ul>	Халаалтын зуухны янданд шүүлтүүр тавьна. ШТМ-ын агуулахад холбогдох шаардлагуудыг тавьж аюулгүй ажиллагааг хангана.

**Хог хаягдлыг зайлуулах хүртэл түр хадгалах нөхцөлийг сайжруулах:** Нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас гарч байгаа хог хаягдлыг дараах эрэмбээр түр хадгална. Үүнд:

- Үүссэн хог хаягдлыг "нисэх буудлын хогийн төвлөрсөн цэг"-т хүртэл эх үүсвэр дээр нь цуглуулж маш богино хугацаагаар хадгална. Эх үүсвэр хаягдал цуглуулах ажиллагаа нь нийтийн үйлчилгээний үед хаягдлыг ангилсан хэлбэрээр цуглуулах нөхцөлд нийцсэн байна.
- Хог хаягдлын "Нисэх буудлын хогийн төвлөрсөн цэг" нь ангилсан байдлаар түр хадгалах бөгөөд тэдгээрийг эрх бүхий этгээдэд шилжүүлэх хүртэл хадгална.
- Түр хугацаагаар хадгалах "Нисэх буудлын хогийн төвлөрсөн цэг" нь элдэв үнэр гаргахгүй, хог хаягдлыг норгохгүй, хийсгэхгүй байх нөхцлийг бүрдүүлсэн байна.



**Хүснэгт 4**

**Хог хаягдлыг цуглуулах, түр хадгалах нөхцөлийг сайжруулах**

Нөхцөл	Шаардлага
Эх үүсвэр дээр нь хог хаягдлыг ангилах	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Аэровокзал, нийтийн үйлчилгээний зам талбайд хог хаягдлыг цэвэрлэж цуглуулахад ангилах боломжит нөхцлийг бүрдүүлэхэд хог хаягдлын ангилалын олон улсын нийтлэг жишгийг дагана.</li> <li>• Дахин ашиглахгүй бохир хаягдал, хүнсний хаягдлын түр хадгалалт хугацаа болон эргэлтийн хугацааг хамгийн богино байх шийдлийг боловсруулна.</li> <li>• Нүхэн жорлонг байлгах шаардлагатай бол MNS 5924 : 2015 "Нүхэн жорлон угаадасны нүх. Техникийн шаардлага"-ын стандартад нийцүүлэн шинэчилнэ.</li> <li>• Аюултай хог хаягдлыг цуглуулах, түр хадгалах, зайлуулах менежментийг тусгайлан боловсруулна.</li> <li>• Ангилсан хог хаягдлыг дахин боловсруулах, устгах, эргэлтэнд оруулах нөхцлөөр нь ялган тус тусад нь "эрх бүхий этгээд"-д гэрээний үндсэн дээр шилжүүлэн өгнө.</li> </ul>
Цуглуулсан хог хаягдлыг зайлуулах	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Нисэх буудлын орчинд элдэв амьтан цуглах, идэш хайх нөхцлийг бүрэн хааж хог хаягдлыг ил задгай байдлаар хадгалахгүй өаих болно.</li> <li>• Аэровокзал, нийтийн үйлчилгээний зам талбай түрээслэгч нарт хог хаягдлын менежментийн шаардлага тавьж, тэдгээрийн орчинд үүссэн хог хаягдлыг "Нисэх буудлын төвлөрсөн хогийн цэгт-" хүлээн авна.</li> <li>• Ажлын байрны хог хаягдлыг эх үүсвэр дээр ангилах нөхцөлийг бүрдүүлж ажиллагсадад "Хог хаягдлын менежмент"-ийг таниулан, ангилсан хог хаягдлыг цэгүүдийн байршлыг зааж, тэмдэгжүүлнэ.</li> <li>• Ангилсан хаягдал бүрийг тусгайлан түр хадгалахад эрх бүхий этгээдэд шилжүүлэх хүртэлх эргэлтийн циклийг тооцно.</li> <li>• Хог хаягдлыг цэвэрлэх, цуглуулах, түр хадгалах, зайлуулах явцад ажлын зураг авалт хийж ангилсан нэрэ төрөл бүрээр тоо хэмжээг тодорхойлно.</li> <li>• Ил зайдгай хаягдаж байгаа цэгүүдийн байршлыг хугацаа алдахгүй тогтоож шаардлагатай сав бэлдэх, байршуулах, тэмдэгжүүлэх зэрэг арга хэмжээг хурдан шуурхай авна.</li> <li>• Хог хаягдлын ангилал, төрөл бүрээр бүртгэл хөтөлж хуульд заасны дагуу мэдээллийг ИНЕГ-ын "хог хаягдлын мэдээллийн сан"-д нийлүүлж байна</li> </ul>
Хог хаягдлын боловсролыг дэмжих	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Нийтийн үйлчилгээний цэгээс хог хаягдлыг ангилсан хэлбэрээр цуглуулахад тэмдэгжүүлэлт, мэдээлэл, зар сурталчилгааг оновчтой зөв хэрэглэнэ.</li> <li>• Ил зайдгай хог хаягдал хаях явдлыг бууруулахад чиглэсэн торгууль шийтгэл оногдуулах, мэдээлэл хүлээн авах, урамшууллын систем бүхий олон нийт рүү чиглэсэн арга хэмжээг хэрэгжүүлнэ.</li> <li>• хог хаягдлын менежментийг хэрэгжүүлэхэд ажиглан-туслах, хянан-шаардах арга хэмжээг хэрэгжүүлэх үүргийг холбогдох ажилтанд давхар үүрэгжүүлнэ.</li> <li>• Шаардлагатай гэж үзвэл нийтийн үйлчилгээний заал, танхимд ажиглан-туслах, хянан-шаардах арга хэмжээг хэрэгжүүлэх сургагч, ажилтанг тодорхой хугацаагаар ажиллуулна.</li> </ul>

## 7. ОРЧНЫ ХЯНАЛТ ШИНЖИЛГЭЭНИЙ ХӨТӨЛБӨР

№	Хяналт шинжилгээ хийх үзүүлэлтүүд	Хяналтын цэгийн байршил	Хугацаа ба давтамж	Давтамжийн ТОО	Нэгжийн зардал, төг	Нийт зардал, мян.төг	Тайлбар	Баримтлах стандарт, арга, аргачлал
1	2	3	4	5	6	7	8	
<b>1. АГААРЫН ЧАНАР</b>								
1.	Агаарын чанарын (NO <sub>2</sub> , SO <sub>2</sub> , CO, TSP, ) шинжилгээ хийлгэж байх	1. НБ-ын урд талбай 2. УХЗ-ны бамбар утааны дагуу 200 м 3. Ферроны орчим 4. Нисэх буудлаас Даланзадгад сум явах зам дагуу 1км орчим зайд 5. Түлшний агуулах орчим (салхины доод тал 20 м)	Хагас жилд нэг удаа	2	40,000	400.0		- MNS 4585:2016 Агаарын чанар. Техникийн ерөнхий шаардлага, - MNS 3384:1982 Сорьц авахад тавих ерөнхий шаардлага, - MNS 17.2.5.11 Агаар дахь хүхэрлэг хийн хэмжээг тодорхойлох фотоколориметрийн арга, - MNS 17.2.5.12 Агаар дахь азотын давхар ислийн хэмжээг тодорхойлох фотоколориметрийн арга, - MNS 4048:1988 Тоосны хэмжээг тодорхойлох жингийн арга - MNS 5002:2000 Хөдөлмөрийн аюулгүй ажиллагаа, эрүүл ахуй. Шуугианы норм, аюулгүй ажиллагааны ерөнхий шаардлага
3.	Дуу шуугиан, чичиргээний хэмжилт хийх	Төслийн талбай болон орчны бүсэд машин механизм, тоног төхөөрөмжийн орчим(20 цэг)	Жилд нэг удаа	1	200.0			- MNS ISO 226:2003 Дуу чимээ- хэвийн норм, түвшиний хэмжээ - MNS 5919 : 2008 Дулааны цахилгаан станц, дулааны станцын уурын баус халаах зуухны ашиглалтын үедагаар мандалдхаях утааны найрлагадахь агаар бохирдуулах зарим бодисын зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээ, тэдгээрийг хэмжих арга
4	Хаягдал утааны хэмжилт хийлгэх (O <sub>2</sub> , CO <sub>2</sub> , CO, SO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> , тоос/дэгдэмхий үнс/)	- Ашигалтанд байгаа зуух тус бүрээр	Жилд нэг удаа	1	500,000	1000.0	2 удаагийн хэмжилт нь дээрх хэмжилтэнд багтана.	
5	Байгаль, орчныг хамгаалах бусад зардал	- Сургалт, судалгааны ажил	Тухай бүр	Тухай бүр		1,000.0		
<b>2. ГАДАРГЫН БОЛОН ГАЗАР ДООРХ УСНЫ ЧАНАР</b>								

№	Хяналт шинжилгээ хийх үзүүлэлтүүд	Хяналтын цэгийн байршил	Хугацаа ба давтамж	Давтамжийн ТОО	Нэгжийн зардал, төг	Нийт зардал, мян.төг	Тайлбар	Баримтлах стандарт, арга, аргачлал
	1	2	3	4	5	6		
1	Үерийн сувгийн хагшаас, хаалтын бөглөрөлийг хянах, цэвэрлэх	Сараалж тавьсан газрууд	Дулааны улиралд сар бүр	6	Нисэх буудлын үйл ажилтан гүйцэтгэнэ.		Шинжилгээний үр дүнг мэрэгэжлийн хөндлөнгийн лаборатори байх нь зүйтэй.	БОНХАЖ-н сайд, БХБ-н сайдын 2015 оны А-230 оны А-230/127 дугаар хамтарсан тушаал, MNS 4586:98 Усан орчны чанарын үзүүлэлт. Ерөнхий шаардлага, MNS4943:2015 Бохир ус, MNS 900 :2005 Хүрээлэн буй орчин. Эрүүл мэндийг хамгаалах. Аюулгүйн байдал. Ундны ус. Эрүүл ахуйн шаардлага. Чанар, аюулгүй байдлын үнэлгээ,
2	Гадаргын болон газрын доорхи усны бохирдлын хяналт хийх	- Гадаргын урсац Буянт голд цутгахын өмнөх сараалжны орчин - Нисэхийн эзэмшлийн худаг - Судалгааны бүсийн 3 худаг	1 1 3	5	265,100	1,325.5		
3	Газрын доорхи усны түвшин бууралтын байдлыг хянана	- Нисэхийн эзэмшлийн худаг Судалгааны бүсийн 3 худаг	1 3	4	64,000	256.0		
<b>2. ХӨРС, ХӨРСӨН БҮРХЭВЧ</b>								
1	Хөрсөн дэх хүнд металлуудын агууламжийг тодорхойлох (Pb, Cu, Cd, Cr, Ni, As)	Уурын зуухны нүүрс, үнсний талбайн салхин доод талаас 3 зайд	Хагас жил тутам	6	155,200	931.2	Шинжилгээний үр дүнг мэрэгэжлийн хөндлөнгийн лаборатори байх нь зүйтэй.	MNS 5914:2008 "Эвдэрсэн газрын нөхөн сэргээлт", MNS 5915 : 2008 Уул уурхайн үйлдвэрлэлийн үйл ажиллгаагаар эвдэрсэн газрын ангилал, MNS 5859:2008 "Хөрс бохирдуулагч бодис, элементүүдийн зөвшөөрөгдөх хэмжээ",
		Шатахууны агуулахын салхин доод талаас		2	375,000	750.0		
2	Нянгийн шинжилгээ	Нүхэн жорлонгийн орчинд 15 м-ийн радиуст		2	140,000	280.0		
		Нисэхийн төвлөрсөн хогийн цэгийн салхин доод талаас		2	140,000	280.0		
<b>3. 4. БИОЛОГИЙН ОЛОН ЯНЗ БАЙДАЛ</b>								

№	Хяналт шинжилгээ хийх үзүүлэлтүүд	Хяналтын цэгийн байршил	Хугацаа ба давтамж	Давтамжийн ТОО	Нэгжийн зардал, төг	Нийт зардал, мян.төг	Тайлбар	Баримтлах стандарт, арга, аргачлал
1	2	3	4	5	6	7	8	
	Хамгаалалтын зурвас доторхи мэрэгчдийн үлийн тоог хянах	Нисэх буудлын хамгаалалтын зурвас дотор 3 цэгт	Дулааны улиралд сар бүр	6	135,000	810.0	ИНЕГ-ын шууд удирдлагаар хянагдаж, баталгаажиг байна.	ИНЕГ-аас баталсан шувууны менежментийн баримт бичиг - Нисэх буудлын хяналтындотоод баримт бичгүүд
	Нисэх буудлын орчны шувуудын нягтшил, сүрэлгэл, зүйлийн ажиглалтыг хийж бүртгэл хөтлөх	Нисэх буудлын орчны бүсэд 15 км-ийн радиуст ХБХЗ-ний оролт, гаралтын дагууд тус бүр 2 цэгт	Сар бүр	12	155,000	1,860.0		
	Хамгаалалтын зурвас дахь мэрэгчдийн нягтшилийг хянах	Аэродромын хамгаалалтын зурвас доторхи ургамлан нөмрөгтэй талбайд	Жилд 3 удаа	3	85,000	255.0		
	Ан амьтнаас үүдэлтэй осол, осол дөхсөн тохиолдлын бүртгэл хийх	Аэродром дээр болсон ослын бүртгэл	Тухай бүр	12	Нисэх буудлын ажилтан хийж гүйцэтгэнэ.			
<b>Хяналт мониторингийг хэрэгжүүлэх 5 жилийн гүйцэтгэлийн зардал</b>					$400*5 + 200.0*5 + 1000.0*5 + 1000.0*5 + 1325,5*5 + 256.0*5 + 931,2*5 + 750.0*5 + 280.0*5 + 280.0*5 + 810.0*5 + 1860*5 + 255*5 = 46,738.5$ <b>мянган төгрөг</b>			

Нисэх буудлыг өргөтгөх төслийг хэрэгжүүлэх явцдаа БОННУ-ний тайлан болон байгаль хамгаалах төлөвлөгөөнд тусгасан сөрөг нөлөөллийг бууруулах арга хэмжээ, үйл ажиллагааны явцад байгаль орчны бүрэлдэхүүн хэсгүүдэд гарах өөрчлөлтийг тодорхойлох зорилгоор орчны хяналт-шинжилгээний хөтөлбөр (ОХШХ)-ийг хэрэгжүүлнэ.

### Уур амьсгал, агаарын чанарын үзүүлэлтүүд

Тухайн төслийн талбай орчмын бүс нутгийн цаг уурын үндсэн үзүүлэлтүүд болох агаар болон хөрсний температур, харьцангуй чийг, салхины хурд ба чиглэл, нарны цацраг, хур тунадасны хэмжээ, ууршилт зэргийг төслийн үйл ажиллагааны хугацаанд тогтмол хянаж байх шаардлагатай хэдий нисэх буудлын өөрийн нь үйл ажиллагаанд цаг уурын мэдээллийн нарийвчилсэн судалгаа байдгийг харгалзан үзэж байгаль орчны мэдээлэлд дараах мэдээллүүдийг нийлүүлж байхыг чухалчилж байна. Үүнд:

- Шатахууны агуулахын орчны шатахуун ууршилтын үзүүлэлтүүдийг тогтвортой тоног төхөөрөмжийн хэвийн байдалд
- Уурын зуухны утаа, яндангийн шүүлтүүрт
- Уурын зуухны үнсэн хаягдал, түүний салхиар хийсэх байдалд
- Суурьшлын бүс дэх дуу чимээний тархалт, шуугианы эрчимд
- Ажлын байрууд болон аэровокзал доторхи дуу чимээний тархалтанд
- Нисэх буудлын хогийн нэгдсэн цэг болон хог хаягдлын нэгдсэн цэг орчимд хэт бохирдолтой хаягдлын түр хадгалалтанд тус тус хяналт тавьна.

Агаар орчны хяналт шинжилгээг доорх аргаар дагуу хийнэ:

- Дуу шуугианы чанга сулыг нь децибел (Дб)-ээр илэрхийлж, түүний орчинд нөлөөлөх нормативт хэмжээг тогтоодог. Монгол Улсын стандарт MNS 4585:2007 -ын дагуу өдрийн цагт 60 ДбА, шөнийн цагт 45 ДбА –ээс давахгүй байх шаардлагатай.
- Шуугиан хэмжигч багажаар хөдөлмөр хамгааллын ажилтан хэмжиж, стандарттай харьцуулан дүгнэлт гаргаж байх;
- Доргионыг хөдөлмөр хамгааллын инженер хэмжиж MNS 4994:2000-ын дагуу хянаж байх;
- Температур, гэрэлтүүлэг, чийгшил зэрэг үзүүлэлтийг хөдөлмөр хамгааллын инженер өөрсдийн багаж, тоног төхөөрөмжөөр хэмжиж MNS 5080:2001-ын дагуу хянаж байх;
- Станц орчмын агаар, яндангийн утаа, ажлын байрны агаарт хийх тоос, азотын давхар исэл, нүүрсхүчлийн дутуу исэл, хүхэрлэг хий зэрэг үзүүлэлтүүдийг мэргэжлийн байгууллагаар хийлгэж байх;
- Станцын технологид голлон хэрэглэгддэг ууршилттай химийн бодисуудын агаар дахь агууламжийг хэмжиж тодорхойлох багаж хэрэгсэлтэй болж тэдгээрийг /аммиак, давсны хүчил, хүхрийн хүчил, натрийн шүлт зэрэг/ хэмжиж байх.

Агаар бохирдуулагчийн зөвшөөрөгдөх хэмжээ:

- Хүхэрлэг хийн агууламж – 10 мг/м<sup>3</sup>
- Тоос – 100 мг/м<sup>3</sup>
- Хар тугалга – 0.01 мг/м<sup>3</sup>
- Нүүрстөрөгчийн дутуу исэл – 10000 мг/м<sup>3</sup>
- Азотын исэл – 30 мг/м<sup>3</sup>
- Хар тугалга – 10.5 мг/м<sup>3</sup>
- Дуу шуугиан - 60 дБа-аас доош, Турбин зэрэг дуу ихтэй цехэд 90 дБа-аас доош

### Гадаргын болон газрын доорх усанд тавих хяналт

Газрын доорхи усны дээжийг нисэх буудлын эзэмшилд байгаа бүх худгуудаас авахаас гадна нисэх буудлын хамгаалалтын зурваст байгаа энгийн худгуудаас авна. Төслийн БОТБҮ-ний тайланд судалж үзсэн дараах 3 худгийг зайлшгүй хяналтанд байлгана. Үүнд:

- N 47°57'52.7", E 91°37'37.8" солбицол дахь нисэх буудлын гүний худаг
- N 47°55'44.25", E 91°40'27.97" солбицол дахь доод Ар худаг

Гадаргын усны хяналт, мониторингийн заавал байршуулах цэгүүд:

- Гадаргын усны нянгийн бохирдлыг үерийн сувагт тавьсан сараалж бүрийн дараагаас хамгийн багадаа 2 цэг байна.
- Гадаргын усны чанарын шинжилгээг гадаргын урсацыг байгальд нийлэхийн өмнөх хамгийн сүүлчийн сараалжны дараа 1 цэг байна.

Төслийн үйл ажиллагааны газрын гүнээс ашиглаж байгаа усны нөөцөд болон усны чанарт хяналт тавьна. Үүнд:

- Ус татаж ашиглаж байгаа гол худгийн дэргэд хяналтын цооногийг нэмэлтээр хийж газрын доорх усны түвшин зэрэг холбогдох мэдээлэл авна. Мэдээллийг автомажуулсан төхөөрөмжөөр нийлүүлэх тул мэдээллийн давтамж, тоо, үзүүлэлтүүд нь эрх байгууллагын шаардлагад нийцсэн, шууд дамжуулагдах цахим мэдээлэл байна.
- Нисэх буудлын хэрэглээнд ашиглаж байгаа усны дээжийг жилд 2 удаа авч ус судлалын лабораторид чанарын шинжилгээ хийлгэж ус бохирдуулагчийн зөвшөөрөгдөх дараах хэмжээнүүдтэй харьцуулж үзнэ. Үүнд:
  - Унд ахуйн ус ашиглалтын зориулалттай усны объектод байх хорт бодисын зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээ - БО-ны сайд, ЭМНХ-ын сайдын 1997 оны 143/а/352 тоот тушаалын 5-р хавсралт.
  - Эрдсийн бүрэлдэхүүний үзүүлэлтүүд -150 мг/л
  - Усны хатуулаг – 3.0-6.0 мг.экв/л
- Нисэх буудлаас төвлөрсөн шугамд нийлүүлэх бохир усны чанарыг дараах үзүүлэлтүүдтэй харьцуулна. Үүнд:
  - Умбуур бодис - 10 мг/л
  - 1 дм<sup>3</sup> усан дахь гэдэсний бүлгийн савханцрын тоо -100 мг/дм<sup>3</sup>



- Устөрөгчийн тоо – 6.6-8.5
- N 47°55'10.8", E 91°41'45.3" солбицол дахь дээд ар худаг

Сувгийг ашиглаж эхэлснээр гадаргын усанд хийх хяналт мониторингийн ажилгалтын асуудлыг тухайн жилийн БОМТ-нд шинээр суулгаж хэрэгжүүлбэл зохино.

Ер нь нисэх буудлын үйл ажиллагаанаас усан орчинд үзүүлэх нөлөөллийг хянах мониторинг үйл ажиллагааны үр дүнг дараах стандартуудтай харьцуулан тайлагнаж байх болно. Үүнд:

- ❖ Байгаль орчин, ногоон хөгжил, аялал жуулчлалын сайд, Барилга хот байгуулалтын сайдын 2015 оны А-230 оны А-230/127 дугаар хамтарсан тушаал, Усны сан бүхий газар, усны эх үүсвэрийн онцгой болон энгийн хамгаалалтын, эрүүл ахуйн бүсийн дэглэмийг мөрдөх журам
- ❖ "Монгол Улсын стандарт MNS 4586:98 Усан орчны чанарын үзүүлэлт. Ерөнхий шаардлага",
- ❖ "Монгол Улсын стандарт MNS4943:2015 Хүрээлэн буй орчинд нийлүүлэх цэвэршүүлсэн бохир ус
- ❖ "Монгол Улсын стандарт MNS 0900:2018 Хүрээлэн буй орчин. Эрүүл мэндийг хамгаалах. Аюулгүйн байдал. Ундны ус. Эрүүл ахуйн шаардлага. Чанар, аюулгүй байдлын үнэлгээ"
- ❖ MNS 5924 : 2015, Нүхэн жорлон, угаадасны нүх. Техникийн шаардлага

#### **Газрын гадарга ба хөрсний хяналтын үзүүлэлтүүд.**

Бохирдуулагчийн хэмжээг урт хугацааны туршид ажиглалт, хэмжилт хийхийн зэрэгцээ хөрсний мониторинг цэгүүдийн байршлуудыг БОМТ-д тогтоосноор байршуулан ажиглалт, хэмжилтүүдийг хийж байх шаардлагатай. Төслийн хүрээнд хөрсний бохирдлыг хянаж байх ба үүнд:

- Хөрсний нянгийн бохирдлыг хогийн цэг, энгийн нүхэн жорлонгийн орчинд
- Хөрсний металлын болон химийн бодисын бохирдлыг шатахууны агуулах, автозогсоолууд, гаржууд, халаатын зуухны орчинд.

Хөрсний мониторингийн цэгүүдээс жилд (хавар, намар) 2-оос доошгүй удаа хөрсний дээж авч, лабораторийн задлан шинжилгээгээр хөрсний бохирдол тодорхойлно. Хөрсний хяналт, мониторинг хийхэд баримтлах стандартууд:

- Хот суурин газрын хөрсний үнэлгээний үзүүлэлтийн норм MNS 3297:1991
- Хөрс. Дээж авах ерөнхий шаардлага MNS 3298:1991
- Шинжилгээнд дээж авахад тавигдах ерөнхий шаардлагууд MNS 3298-91
- Хөрс. Дээж авах, савлах, тээвэрлэх, хадгалах журам MNS 2305-94
- Хөрс. Ариун цэврийн байдлын үзүүлэлтийн нэр төрөл MNS 3985-87
- Хөрсний бохирдлын үзүүлэлт, хүнд металлын агууламж: MNS 5850:2019 Хөрсний чанар. Хөрсөнд агуулагдах бохирдуулах бодисын зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээ
- Байгаль орчин. Газар шорооны ажлын үед үржил шимт хөрс хуулалт , хадгалалт
- MNS 5924 : 2015, Нүхэн жорлон, угаадасны нүх. Техникийн шаардлага

### Эрүүл ахуйн хяналт-шинжилгээ.

Хөдөлмөрийн аюулгүй байдал, эрүүл ахуйн тухай хуульд зааснаар:

- "хөдөлмөрийн аюулгүй байдал" гэж хөдөлмөрлөх явцад хүний эрүүл мэнд, хөдөлмөрлөх чадварт үйлдвэрлэлийн аюултай, хортой хүчин зүйлийн нөлөөллийн түвшин нь эрүүл ахуйн зөвшөөрөгдсөн хэмжээнээс хэтрээгүй байхыг
- "хөдөлмөрийн эрүүл ахуй" гэж хөдөлмөрлөх явцад хими, физик, биологийн хүчин зүйлээс шалтгаалан хүний бие махбодь, мэдрэл сэтгэхүйд өөрчлөлт орж өвчлөх, хөдөлмөрийн чадвараа түр болон бүрэн алдахаас урьдчилан сэргийлэхэд чиглэсэн үйл ажиллагааг
- "хөдөлмөрийн нөхцөл" гэж хөдөлмөрлөх явцад хүний ажиллах чадвар, эрүүл мэндэд дагнасан буюу хамссан байдлаар нөлөөлөх ажлын байрны болон үйлдвэрлэлийн орчныг

тус тус ойлгох бөгөөд Ховд нисэх буудлын ажлын байрны шаардлагыг "Ховд нисэх буудлыг Олон улсын ни сэх буудал болгох ажлын ТЭЗҮ, ерөнхий төлөвлөгөө, ажлын зураг төсөл боловсруулах ерөнхий даалгавар"-т дэлэрэнгүй заасныг ЗТЯамны Төрийн нарийн бичгийн дарга баталсан байна. Тиймээс нисэх буудлын өргөтгөлийн үйл ажиллагааны үр дүнд ажлын даалгаварт заасан нөхцөл бүрдэх шаардлагатай бөгөөд түүнд тавих хяналт мониторинг нь дараах чиглэлийг хамрна. Үүнд:

- Ажлын байр болон аэровокзалын доторхи агаар солилцоо, дулааны хэвийн байдал
- Ажлын байр болон аэровокзалын доторхи гэрэлтүүлэг
- Ажлын байр болон аэровокзалын доторхи хог хаягдлын цэгүүдийн байршил
- Ажлын байр болон аэровокзалын доторхи зөв, боловсон үйлчилгээний дүрэм журмын танилцуулга, тэмдэгжүүлэлт

Ажлын байрны болон аэровокзалын агаарын орчинд агаарын хэм, хөдөлгөөний хурд, чийгшил, дулааны тархалтын үзүүлэлт тус тус хамаарна. Ажлын байрны температур нь хүйтний улиралд 10°C-ээс их, дулааны улиралд 10°C-ээс бага байна. Хэмжилтийг шалнаас дээш суугаа ажлын үед 1м, зогсоо ажлын үед 1.5м өндөрт хэмжинэ.

Аргачлал, стандартаар зөвшөөрөгдөх хэмжээ:

- MNS 4990:2000 – Ажлын байрны орчин, эрүүл ахуйн шаардлага
- MNS 4967:2000 – Хөдөлмөрийн аюулгүй ажиллагаа. Эрүүл ахуй. Нэр томьёо, тодорхойлолт
- MNS 4968:2000 – Хөдөлмөрийн аюулгүй ажиллагаа. Эрүүл ахуй. Ерөнхий шаардлага
- MNS 4969:2000 – Хөдөлмөрийн аюулгүй ажиллагаа. Эрүүл ахуйн сургалтын зохион байгуулалт үндсэн дүрэм
- MNS 5080:2001 – Хөдөлмөрийн аюулгүй байдал, үйлдвэрлэлийн эрүүл ахуй. Хөдөлмөрийн нөхцөл, түүний ангилал, хүчин зүйл, хөдөлмөрийн нөхцлийн үнэлгээ
- MNS 5105:2001 – Хөдөлмөрийн аюулгүй байдал, үйлдвэрлэлийн эрүүл ахуй. Эрүүл ахуйн хамгаалалтын бүсийн хэмжээ, ерөнхий шаардлага

- MNS 5106:2001 – Хөдөлмөрийн аюулгүй байдал, үйлдвэрлэлийн эрүүл ахуй. Мэдрэл сэтгэхүйн ачааллыг үнэлэх үзүүлэлтийн норм, тодорхойлох арга
- MNS ILO-OSH 1:2003 – Хөдөлмөрийн аюулгүй ажиллагаа, эрүүл ахуйн удирдлагын тогтолцооны талаарх удирдамж
- MNS BS 5906 : 2018, Барилга доторх хог хаягдлын менежмент - Ашиглалтын дүрэм

## **8. ТАВАН ЖИЛИЙН БАЙГАЛЬ ОРЧНЫ МЕНЕЖМЕНТИЙН ТӨЛӨВЛӨГӨӨГ ХЭРЭГЖҮҮЛЭХ УДИРДЛАГА ЗОХИОН БАЙГУУЛАЛТЫН ТӨЛӨВЛӨГӨӨ**

### **Удирдлага менежментийн талаар**

БОННУ-нд зөвлөсөн "Удирдлага, менежмент"-ийн талаарх зөвлөмжийг хэрэгжүүлэхтэй холбоотой үйл ажиллагааг зохион байгуулахаас гадна БОННУ-ний хамрах хүрээнд тусгасан хууль журмыг хэрэгжүүлэх зорилтын хүрээнд удирдлага менежментийг зохион байгуулан ажиллана.

### **Хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх талаар**

Ховд нисэх буудал нь байгаль орчны хамгааллын чиглэлээр орон нутгийн болон олон нийтийн дараах байгууллагуудтай хамтран ажиллахаас гадна БОМТ-ний хэрэгжилтийг тайлангах, тухайн жилийн БОМТ-г батлуулах, холбогдох мэдээллийг цахим мэдээллийн санд оруулах зэрэг хууль журамд заасан шаардлагыг биелүүлж ажиллана. шаардлагатай мэдээллийг солилцож байх үүрэгтэй.

Байгаль орчныг хамгаалах чиглэлээр олон нийтийн болон тусгай зөвшөөрөлтэй, ИНЕГ-тай гэрээ байгуулсан мэргэжлийн дараах байгууллагуудтай хамтран ажиллана. Үүнд:

- Байгаль орчны судалгаа, үнэлгээний тусгай зөвшөөрөлтэй мэргэжлийн ААНБ
- Байгаль орчны хөндлөнгийн хяналтын тусгай зөвшөөрөлтэй мэргэжлийн ААНБ
- Газрын төлөв байдал, чанарын хянан баталгааны тусгай зөвшөөрөлтэй, мэргэжлийн ААНБ
- Дэлхий байгаль орчныг хамгаалах сан
- НҮБ-ийн хөгжлийн хөтөлбөрөөр санхүүжигч байгаль орчны төслүүд байна.

**Хүснэгт 5 Байгаль орчны менежментийн төлөвлөгөөг хэрэгжүүлэх удирдлага, зохион байгуулалтын зардал**

№	Төлөвлөсөн арга хэмжээ	Урьдчилан тооцсон төсөв	Хэрэгжүүлэх хувиарь																				Хариуцсан албан тушаалтан	тайлбар	
			2020 он				2021 он				2022 он				2023 он				2024 он						
			I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV			
1	БОХАБ хариуцсан мэргэжлийн ажилтан, мэргэжлийн багтай болох	ИНЕГ-аас зохицуулах		+	+																			ИНЕГ-ын ерөнхий удирдлага + асуудал хариуцсан ахлах мэргэжилтэн	Шаардлагатай тохиолдолд ЗГ-т асуудлыг тавьж шийдвэрлүүлэх хүртэл арга хэмжээ авч хэрэгжүүлж болно.
2	Байгаль орчны болон хөдөлмөрийн аюулгүй байдлын харилцааг зохицуулах дотоод дүрэм, журамтай болох			+																					
3	Нисэх буудлын аюулгүй ажиллагааны олон улсын туршлага судлах	ИНЕГ-аас тавьж буй хяналтын доор Ховд нисэх буудлын алба өөрөө зохицуулах	+																					ИНЕГ-ын асуудал хариуцсан мэргэжилтэн + Ховд нисэх буудлын удирдлага + асуудал хариуцсан мэргэжилтэн	Шаардлагатай тохиолдолд ИНЕГ-т асуудлыг тавьж шийдвэрлүүлэх хүртэл арга хэмжээ авч хэрэгжүүлж болно.
4	Дотоодод боловсруулсан дүрэм журмуудыг мөрдүүлэх, хяналт тавих																								
5	Хяналтын цэгээс 15 км радиус доторх өндөр ургасан модыг тайрч богиносгох	Иргэн, ААНБ-ууд																						Иргэн, ААНБ-ууд+Ховд нисэх буудлын удирдлага	
8	Цаашид нисэх буудал, орчимд мод үржүүлэг, цэцэрлэгт хүрээлэн байгуулахгүй байх	Аймаг, сумын ЕТ-нд тусгасан тохиолдолд зардал шаардагдахгүй																						Ховд нисэх буудлын удирдлага + Аймгийн ГБЗГазар+ Сумын газрын даамал	Аймаг, сумын ЕТ-нд тусгах
9	Хяналтын цэгээс 15 км радиус дотор хог хаягдал ялгаруулах болон мал нядалгааны объект байрлуулахгүй байх																								

№	Төлөвлөсөн арга хэмжээ	Урьдчилан тооцсон төсөв	Хэрэгжүүлэх хувиарь																				Хариуцсан албан тушаалтан	тайлбар	
			2020 он				2021 он				2022 он				2023 он				2024 он						
			I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV			
10	Аэродромын хамгаалагдсан бүс болон аюулгүйн бүсэд үлийн цагаан оготны тоо толгойг бууруулах арга хэмжээ авах	1000.0			+				+															Ховд нисэх буудлын удирдлага + асуудал хариуцсан мэргэжилтэн	Шаардлагатай тохиолдолд мэргэжлийн байгууллагатай хамтрана.
11	Ховд аймгийн төвийн аугамын ус хангамжийн эх үүсвэрийн газрын доорх усны ордтой давхцалтай байгаа тул Ховд аймгийн төвийн нэгдсэн цэвэр бохирын системд холбогдох	-																						Ховд нисэх буудлын удирдлага + асуудал хариуцсан мэргэжилтэн	
	Нийт	<b>5000.0</b>																							

### 9. ТАВАН ЖИЛИЙН БАЙГАЛЬ ОРЧНЫ МЕНЕЖМЕНТИЙН ТӨЛӨВЛӨГӨӨНИЙ ХЭРЭГЖИЛТИЙГ НӨЛӨӨЛЛИЙН БҮСИЙН ОРШИН СУУГЧДАД ТАЙЛАГНАХ ТӨЛӨВЛӨГӨӨ

№	Зардлын агуулга	Тайлагнах хэлбэр	Мэдээллийн агуулга	Зохион байгуулах хугацааны тов	Хариуцах албан тушаалтан	Холбогдох зардал	Зохион байгуулах газар
1	ИНЕГ-ын холбогдох удирдлага, БОХАБ-ын нэгж	Цахим тайлан	Төлөвлөгөөт ажлын тайлан, биелэлтийн үр үр дүн, дараа жилийн БОМТ	Жил бүрийн 10 сарын 15-ны дотор	ИНЕГ-ын БОХАБ-ын ахлах мэргэжилтэн	Үйл ажиллагааны зардлаар	ИНЕГ-ын удирдлагын байр
2	Орон нутгийн удирдлага, хөндлөнгийн хяналт, олон нийт	Хэвлэмэл болон цахим тайлан		Жил бүрийн 11 сарын 01-ний дотор	Нисэх буудлын БОХАБ хариуцсан мэргэжилтэн	250.0	Ховд хотын нутгийн удирдлагын ордон
3	Нисэх буудлын харяаллын багийн ИНХ, нисэх буудлын орчны оршин суугчид	Мэдээллийн илтгэл, хэвлэмэл танилцуулга		Жил бүрийн 12 сарын 25-ны дотор		500.0	"Ховд" нисэх буудал
<b>БОМТ-г тайлагнах ажлын зардлын дүн, мян.төг</b>							<b>250.0*5 + 500*5 = 3,750.0</b>



**10. БОМТ-Г ХЭРЭГЖҮҮЛЭХ ЗАРДАЛ**

Нисэх буудлын үйл ажиллагаанд БОМТ-г хэрэгжүүлэхэд 2020-2024 онд нийт 94.018 сая төгрөгний зардал тооцогдож байна.

**Хүснэгт 6 БОМТ-г хэрэгжүүлэх нийт зардал**

№	БОМТ-ний хүрээнд хийх ажлын багц	Нийт тооцсон зардал, мян.төг	Нийт дүнд эзлэх хувь
1	Сөрөг нөлөөллийг бууруулах арга хэмжээ	14,830.0	15.8
2	Ногоон бүс зохион байгуулах	12,350.0	13.1
3	Түүх соёлын өвийг хамгаалах	-	-
4	Осол эрсдэлээс хамгаалах төлөвлөгөө	7,100.0	7.6
5	Хог хаягдлын менежментийг зохион байгуулах	4,250.0	4.5
6	Орчны хяналт шинжилгээний хөтөлбөр	46,738.5	49.7
7	Удирдлага, зохион байгуулалтын арга хэмжээ	5,000.0	5.4
8	БОМТ, түүний хэрэгжилтийг оролцогч талуудад тайлагнах, хэлэлцүүлэх	3,750.0	3.9
<b>Нийт зардал</b>		<b>94,018.5</b>	<b>100.0</b>