SNC·LAVALIN

Дэд бүтцийн төсөл бэлтгэх алба Тогтвортой дэд бүтэц – Монгол Улс: Улаанбаатар-Дархан чиглэлийн авто замын Байгаль орчин, нийгмийн үнэлгээ (БОНҮ)

Нэмэлт бичиг баримт: Техникийн бус хураангуй тайлан (ТБХТ)

2019 оны 7 дугаар сар

SNC·LAVALIN

Тайлбар

Энэхүү баримт бичиг нь зөвхөн мэдээлэл өгөх зорилготой бөгөөд бусад Нэмэлт баримт бичгүүдийн хамт ашиглагдана.

Эс Эн Си -Лавалин нь энэхүү баримт бичиг болон түүний агуулгатай холбоотой, эсвэл түүнээс үүдсэн аливаа асуудлаар бусад этгээдийн өмнө ямар нэгэн хариуцлага хүлээхгүй болно.

Энэхүү баримт бичиг нь нүүр хуудсыг оролцуулаад нийт 31 хуудсаас бүрдэнэ.

Баримт бичгийг хянан засварласан түүх

Засвар	Зориулалт	Боловсруулсан	Шалгасан	Хянасан	Зөвшөөрсөн	Огноо
Rev 1.0	Төсөл	BC	КП	КП	ГЖ	05/07/19
Rev 2.0	Эцсийн хувилбар	BC	КП	КП	ГЖ	09/07/19

Агуулга

Бүлэг Хуудас

Товчилсон үгийн тайлбар

1. Танилцуулга 6

1.1. Төслийн тойм 6
1.2. Техникийн бус хураангуй тайлангийн зорилго 6
1.3. Техникийн бус хураангуй тайлангийн хамрах хүрээ 6

2. Төслийн тодорхойлолт 7

2.1. Төслийн тойм 7
2.2. Төсөл хэрэгжүүлэх шаардлага 7
2.3. Төслийн онцлог 8
2.4. Төслийн бусад боломжит хувилбарууд 11

3. Хууль эрхзүйн орчин ба хэрэгжилт 11

3.1. Монгол Улсын хууль тогтоомжийн шаардлагууд 11
3.2. ЕСБХБ-ны шаардлагууд 12

4. Байгаль орчин, нийгмийн нөлөөлөл, бууруулах арга хэмжээний тойм 13

4.1. Барилгын үе шат 13
4.2. Ашиглалтын үе шат 20
4.3. Хуримтлагдах нөлөөлөл 26

5. Байгаль орчин, нийгмийн харилцааны менежмент 26

5.1. Төслийн менежмент ба замыг хүлээлгэн өгөх 26
5.2. Байгаль орчин, нийгмийн үйл ажиллагааны төлөвлөгөө 27
5.3. БОНЭМАБМС ба менежментийн төлөвлөгөө 27
5.4. Түр талбайд тавигдах шаардлага 28
5.5. Төслийн талбайг хүлээлгэн өгөх 28
5.6. Замын аюулгүй байдлын аудит 28

6. Талуудын оролцоо ба гомдол барагдуулах механизм 28

6.1. Талуудын оролцоо 28
6.2. Талуудын оролцоог хангах төлөвлөгөө 29
6.3. Гомдол барагдуулах механизм 29

Хүснэгт

Хүснэгт 2-1. Улаанбаатар-Дархан чиглэлийн авто замд төлөвлөгдсөн байгууламжууд 10

Хүснэгт 3-2. МУ-ын хууль тогтоомжоор шаардсан байгаль орчинд нөлөөлөх байдлын үнэлгээний үйл явц, хэрэгжилтийн төлөв 12

Хүснэгт 5-1. Төсөл хэрэгжүүлэгч болон хариуцагч байгууллага 26

Зураг

Зураг 2-1. Монголын авто замын сүлжээ 7

Зураг 2-2. Монгол Улс дахь Азийн авто замын сүлжээний АН-3 чиглэл (Улаанбаатар-Дархан чиглэлийг улаанаар тэмдэглэв) 8

Зураг 2-3. Төслийн авто замын байршил 9

Товчилсон үгийн тайлбар

Товчилсон үг	Тайлбар
АХБ	Азийн Хөгжлийн Банк
ААЗ	Азийн Авто зам
НБ	Нөлөөллийн бүс
ЕСБХБ	Европын Сэргээн босголт, Хөгжлийн Банк
БОНБҮ	Байгаль орчинд нөлөөлөх байдлын үнэлгээ
БОНБНҮ	Байгаль орчинд нөлөөлөх байдлын нарийвчилсан үнэлгээ
УБ	Устаж болзошгүй/Ховордсон
БОНҮАТ	Байгаль орчин, нийгмийн үйл ажиллагааны төлөвлөгөө
БОННҮ	Байгаль орчин, нийгмийн нөлөөллийн үнэлгээ
БОНММТ	Байгаль орчин, нийгмийн менежмент, хяналт шинжилгээний төлөвлөгөө
БОНЕҮ	Байгаль орчны нөлөөллийн ерөнхий үнэлгээ
ОУБХХ	Олон улсын байгаль хамгаалах холбоо
ГЧНШХХ	Газар чөлөөлөлт ба нүүлгэн шилжүүлэлтийн хамрах хүрээ
ГЧНШТ	Газар чөлөөлөлт ба нүүлгэн шилжүүлэлтийн төлөвлөгөө
АӨ	Анхааралд өртөхөөргүй
МББТЗГ	Монголын барилга байгууламжийн төслийн зөвлөхүүдийн групп ХХК
БОАЖЯ	Байгаль орчин, аялал жуулчлалын яам
MNS	Монгол улсын стандарт
ЗТХЯ	Зам, тээврийн хөгжлийн яам
ТБТ	Техникийн бус тойм
АЗҮ	Ашиглалт ба засвар үйлчилгээ
ТХН	Төсөл хэрэгжүүлэгч нэгж
ГШ	Гүйцэтгэлийн шаардлага
ТОХТ	Талуудын оролцоог хангах төлөвлөгөө
Сум	*Засаг захиргааны нэгж* Англи. дүүрэг

1. Танилцуулга

1.1. Төслийн тойм

Европын Сэргээн Босголт, Хөгжлийн Банк (ЕСБХБ) нь Монгол Улсын Засгийн газарт Улаанбаатар-Дархан чиглэлийн авто замын (Азийн авто зам 3 буюу АН3) өргөтгөлд зориулсан санхүүжилтийг Зам, тээврийн хөгжлийн яам (ЗТХЯ)-аар дамжуулан олгохоор төлөвлөж байна. Нийт 202 км урттай, 2 эгнээ бүхий сайжруулсан хучилттай одоогийн авто зам нь нийслэл Улаанбаатар болон Монгол Улсын хоёр дахь том хот болох Дархан хотуудыг холбодог.

Тус замын засвар шинэчлэлтийн ажлын 2-р үе шатанд хамаарах авто замыг өргөтгөх төслийн хүрээнд тус авто замыг 4 эгнээ бүхий бетон хучилттай болгохоор төлөвлөсөн (цаашид “Төсөл” гэх). Азийн Хөгжлийн Банк (АХБ)-ны санхүүжилтээр хэрэгжих төслийн 1-р шатанд одоо байгаа 2 эгнээ замын засвар шинэчлэлтийн ажлыг гүйцэтгэнэ (цаашид “Төслийн 1-р шат” гэх).

Төслийн 2-р үе шатыг ЕСБХБ-наас А зэрэглэлийн төсөл гэж тодорхойлсноор төслийн Байгаль орчин, нийгмийн үнэлгээ (БОНҮ)-г нарийвчлан гүйцэтгэх, МУ-ын хууль тогтоомжоор шаарддаг Байгаль орчны нөлөөллийн нарийвчилсан үнэлгээ (БОННҮ)-нд тусгагдаагүй асуудлуудыг тодорхойлох болон шаардлагатай нэмэлт баримт бичгүүдийг ЕСБХБ-ны (2014) Байгаль орчин, нийгмийн бодлого (БОНБ), гүйцэтгэлийн шаардлагууд (ГШ)-д нийцүүлэн боловсруулах шаардлагатай болсон.

ЕСБХБ нь уг даалгаврыг гүйцэтгүүлэхээр ДаблЮ Эс Аткинс Интернэшнл (Аткинс) болон Састэйнабилити Ийст Эйжия ХХК (СИЭ ХХК)-г сонгон авсан. Энэхүү Техникийн бус хураангуй тайлан (ТБХТ) нь ЕСБХБ-ны БОНБ, Гүйцэтгэлийн шаардлагуудад нийцүүлэн боловсруулсан дараах нэмэлт баримт бичгүүдийн нэг болно. Үүнд:

- Байгаль орчин, нийгмийн нөлөөллийн нэмэлт үнэлгээ (БОННҮ);
- Байгаль орчин, нийгмийн менежмент, хяналт шинжилгээний төлөвлөгөө (БОНМХШТ);
- Талуудын оролцоог хангах төлөвлөгөө (ТОХТ);
- Газар чөлөөлөлт ба нүүлгэн шилжүүлэлтийн хамрах хүрээ (ГЧНШХХ);
- Байгаль орчин, нийгмийн үйл ажиллагааны төлөвлөгөө (БОНҮАТ).

1.2. Техникийн бус хураангуй тайлангийн зорилго

Энэхүү Техникийн бус хураангуй тайлангийн зорилго нь дээр дурьдсан Байгаль орчин, нийгмийн нөлөөллийн нэмэлт үнэлгээний тайланд тусгасан мэдээллийг ойлгоход хялбар, тойм байдлаар хүргэхэд оршино. Техникийн бус хураангуй тайлангаар дамжуулан төслийн БОННҮ-ний үр дүн, төслөөс үзүүлж болзошгүй байгаль орчин, нийгмийн эерэг болон сөрөг нөлөөллийн хүрээнд авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээ, талуудын оролцоог хангах, гарсан санал гомдлыг барагдуулах механизм зэрэг төсөлтэй холбоотой мэдээллийг олон нийтэд хүргэнэ.

1.3. Техникийн бус хураангуй тайлангийн хамрах хүрээ

Энэхүү Техникийн бус хураангуй тайлан нь дараах хүрээг хамарна. Үүнд:

- Төсөл ба төслийн бусад боломжит хувилбарууд;
- Төслийн барилгын болон ашиглалтын үе шатанд үүсч болзошгүй байгаль орчин, нийгмийн нөлөөллүүд;
- Сөрөг нөлөөллийг бууруулах арга хэмжээнүүд ба хяналт мониторинг;
- Авч хэрэгжүүлэх менежментийн арга хэмжээнүүдийн тойм;
- Талуудын оролцоог хангах төлөвлөгөө, гомдол барагдуулах механизмын ерөнхий мэдээлэл зэрэг болно.

2. Төслийн тодорхойлолт

2.1. Төслийн тойм

Улаанбаатар-Дархан чиглэлийн авто замыг шинэчлэх ажлын техник-эдийн засгийн судалгааг 2017 онд Засгийн газрын санхүүжилтээр гүйцэтгэсэн ба хэрэгжүүлэхийг санал болгосон арга хэмжээнүүдийг Засгийн газрын 2018 оны 9 дүгээр сарын 5-ний өдрийн тогтоолоор баталсан байна. Энэхүү арга хэмжээнүүдийг дараах 2 үе шаттайгаар хэрэгжүүлэхээр төлөвлөсөн. Үүнд:

- 1-р шат – одоо байгаа авто замыг шинэчлэн засварлах;
- 2-р үе шат – одоо байгаа 2 эгнээ замыг 2 урсгалтай, нийт 4 эгнээтэй болгон өргөтгөх барилгын ажил.

Төслийн 1-р үе шатыг АХБ-ны эх үүсвэрээр санхүүжүүлэх ба одоо байгаа 2 эгнээ авто замыг шинэчлэн засварлаж, замын аюулгүй байдлыг сайжруулна. Төслийн барилгын ажлыг гүйцэтгэх тендерийн санал ирүүлэх урилгыг АХБ-наас 2019 оны 4 дүгээр сарын сүүлчээр зарласан бөгөөд замын барилгын ажлыг 2019 оны зун эхлүүлэхээр төлөвлөсөн.

Одоо байгаа авто замыг 4 эгнээтэй болгож өргөтгөх төслийн 2-р үе шатыг ЕСБХБ-ны эх үүсвэрээр санхүүжүүлэхээр төлөвлөсөн ба өргөтгөлийн ажлыг 2019 оны намраас эхэлж, 2020 оны зун дуусгахаар тооцсон.

2.2. Төсөл хэрэгжүүлэх шаардлага

Монгол Улс нь Азийн авто замын сүлжээнд гурван чиглэлд холбогддог. Үүнд Зураг 2.1-т харуулсан ААЗ-3 (Алтанбулаг-Улаанбаатар-Замын Үүд), ААЗ-4 (Ярант-Ховд-Өлгий-Улаанбайшинт) ба ААЗ-32 (Сүмбэр-Өндөрхаан-Улаанбаатар-Цэцэрлэг-Улиастай-Ховд-Өлгий-Улаанбайшинт) чиглэлүүд орж байна.

Төслийн байршиж буй ААЗ-3 чиглэл нь ОХУ-МУ-БНХАУ-ыг холбохоор барахгүй гурван улсын “Эдийн засгийн корридор”-ын чухал хэсэг юм. ААЗ-3 чиглэл нь Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт 1,029 км замыг хамардаг ба Монголын эдийн засгийн томоохон бүс нутгийг дайран өнгөрдөг. Тус авто замыг сайжруулах гол зорилгын нэг нь Алтанбулаг-Улаанбаатар-Замын Үүд чиглэлийн ачаа тээвэрт дэмжлэг үзүүлэх явдал юм.

Зураг 2-1. Монголын авто замын сүлжээ[1]

[1] Эх сурвалж: МББТЗГ (2019 оны 5-р сарын 21), Инженерийн дэлгэрэнгүй тайлан – 1-р хэсэг.

Зураг 2-2. Монгол Улс дахь Азийн авто замын сүлжээний АН-3 чиглэл (Улаанбаатар-Дархан чиглэлийг улаанаар тэмдэглэв)[2]

Төслийн замын хувьд 2017 оны байдлаар хөдөлгөөний эрчим өдөрт 4,250 тээврийн хэрэгсэл байсан бол замын ашиглалт эхлэх жил буюу 2020 онд 6,127, харин 2040 он гэхэд 74,114-д хүрэх төлөвтэй байна. Төслийн 1-р үе шатны дараа одоо байгаа 2 эгнээ авто замын нөхцөл, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал сайжрах боловч цаашид улам нэмэгдэх тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний эрчмийг 1-р үе шатны засвар шинэчлэлт дийлэхгүй нь тодорхой.

Төслийг (2-р үе шат) хэрэгжүүлэхгүй байх нь дараах үр дагаварт хүргэнэ. Үүнд:

- Хөдөлгөөний эрчим нэмэгдэхийн хэрээр одоо байгаа 2 эгнээ авто замын даац хэтрэх;
- Замын хөдөлгөөний өнөөгийн стандартыг хангахгүй байх;
- Эрүүл мэнд, аюулгүй байдлын шаардлагыг хангахгүй байх;
- Ослын тоо нэмэгдэх;
- Жолооч, зорчигчдод чанартай үйлчилгээ үзүүлэх боломжгүй болох г.мы.

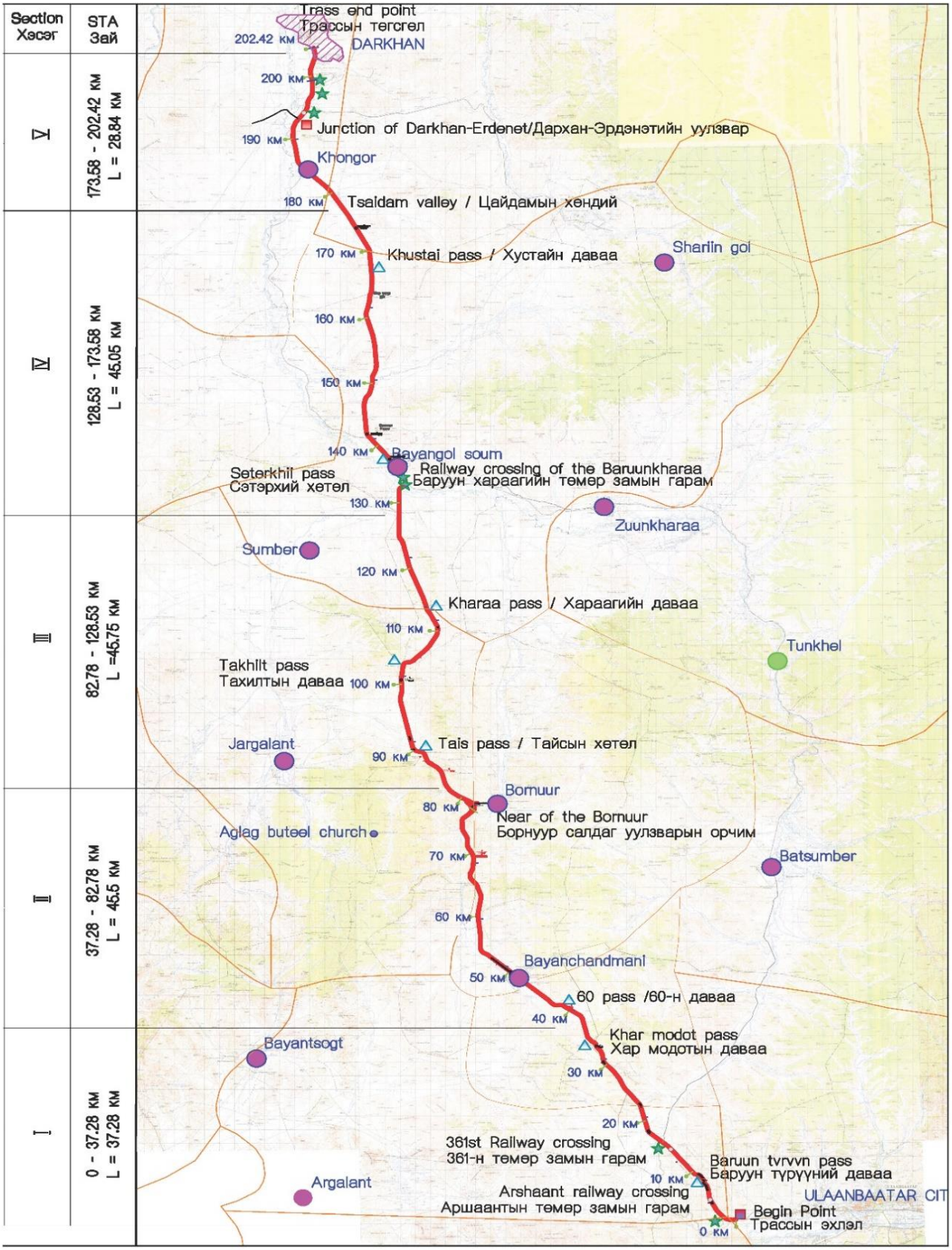
2.3. Төслийн онцлог

2.3.1. Төслийн замын трасс

Төслийн замын трассын чиглэлийг Зураг 2-3-т харуулав. Төслийн зам нь 5 хэсгээс бүрдэх ба Улаанбаатарын гадна орших Дархан-Эмээлтийн авто замын тойргийн уулзвараас эхэлж дараах 3 аймаг, 6 сумын нутгаар дайран Дархан хотын өмнөд хэсэгт хүрнэ. Үүнд:

- Төв аймгийн Баянчандмань, Борнуур, Сүмбэр сум;
- Сэлэнгэ аймгийн Баянгол, Мандал сум;
- Дархан Уул аймгийн Хонгор сум, Дархан хот.

[2] Эх сурвалж: МББТЗГ (2019 оны 5-р сарын 21), Инженерийн дэлгэрэнгүй тайлан – 1-р хэсэг.



Зураг 2-3. Төслийн авто замын байршил[3]

[3] Эх сурвалж: МББТЗГ (2019 оны 5-р сарын 21). Инженерийн дэлгэрэнгүй тайлан – 1-р хэсэг.

2.3.2. Төслийн хүрээнд гүйцэтгэхээр төлөвлөсөн ажлууд

Төсөл нь дараах хэсгүүдээс бүрдэнэ. Үүнд:

- тойрог, буцаж эргэх уулзвар, зогсоол бүхий шинэ авто замын барилгын ажил;
- замын тоноглол нийлүүлэх (хаалт, гэрэл, явган хүний гарц г.м.);
- төмөр замын 8 гарам бүхий зам барилгын ажил;
- гүүр, хоолойн барилга, шинэчлэлтийн ажил;
- төлбөр авах цэгүүдийг сэргээн засварлах.

Авто замд нэг болон тусдаа тэнхлэгийн өргөтгөл хийгдэх ба одоо байгаа замын 68 орчим км нь нэг тэнхлэгийн түвшинд өргөтгөл хийгдэж, үлдсэн 134 км нь одоо байгаа замын төв шугамнаас 16-18 м зайд тусдаа тэнхлэгээр өргөтгөл хийгдэнэ.

Авто замын холбогдох байгууламжууд нь дараах болно. Үүнды:

Хүснэгт 2-1. Улаанбаатар-Дархан чиглэлийн авто замд төлөвлөгдсөн байгууламжууд

Хэсэг	Урт, км	Байршил	Төлөвлөгдсөн байгууламж	Тайлбар
1-р хэсэг	37.28	Дархан болон баруун аймгуудын зам салдаг тойрог уулзвараас хойт зүгт Хар Модотын (52-н даваа) даваа хүртэл	2 гүүр, 50 хоолой төлөвлөгдсөн; 14 нь мал амьтан болон нийтлэг седан тэрэг зам хөндлөн гарахад зориулагдсан.	Тайлбаргүй
2-р хэсэг	45.49	Хар Модотын даваанаа араас Тайсын хөтөлийн өвөр хүртэл	5 гүүр, 66 хоолой төлөвлөгдсөн; 26 нь мал амьтан болон нийтлэг седан тэрэг зам хөндлөн гарахад зориулагдсан.	Энэ хэсэг нь Төв аймгийн Баянчандмань сумын төвөөр дайрч, Дарьгант, Шарын гол, Сайхан, Шивэрт, Шаварт гэсэн жижиг голуудтай огтлолцдог.
3-р хэсэг	45.75	Урьхан зоогийн газрын орчмоос Бор толгой буюу Төв аймгийн Сүмбэр сум чиглэлийн замын уулзвар хүртэл	64 дөрвөлжин болон труба хоолой төлөвлөгдсөн; 8 нь мал амьтан болон нийтлэг седан тэрэг зам хөндлөн гарахад зориулагдсан.	Энэ хэсэг нь Тайс, Тахилт, Хараагийн хөтлөөр дайрч гарна.
4-р хэсэг	45.06	Бор толгой буюу Төв аймгийн Сүмбэр сум чиглэлийн замын уулзвараас Цайдамын хөндий хүртэл	44 дөрвөлжин болон труба хоолой, 2 гүүр төлөвлөгдсөн; мал амьтан, хүн зам хөндлөн гарахад зориулсан санал болгож буй 13 цэг.	Энэ хэсэг нь Сэлэнгэ аймгийн Баянгол сумын төвөөр дайрч, Хараа болон Баян голуудтай огтлолцдог.
5-р хэсэг	28.84	Цайдамын хөндийгөөс Дархан хотын тойрог уулзвар хүртэл	34 ус зайлуулах хоолой төлөвлөгдсөн; мал амьтан, хүн зам хөндлөн гарахад зориулсан санал болгож буй 16 цэг.	Тайлбаргүй

2.3.3. Төслийн барилгын үе шат

Төслийн барилгын үе шатанд дараах стандарт ажлуудыг хийж гүйцэтгэнэ. Үүнд:

- Барилгын ажлын талбай, ажилчдын байрлах түр кэмпүүдийг байгуулах;
- Бутлуур, бетон зуурмагийн үйлдвэрүүдийг угсарч, суурилуулах;
- Барилгын ажилд шаардлагатай бараа бүтээгдэхүүн, барилгын материалыг татаж хангах (машин, ачааны машин, барилгын тоног төхөөрөмж);
- Түр тэмдэг, тэмдэглэгээнүүдийг байрлуулах, шаардлагатай өөрлөлтүүдийг оруулах;
- Барилгын талбайн ерөнхий цэвэрлэгээ, шаардлагатай хэсгийн модыг зайлуулах, нүүлгэх;

- Ус зайлуулах суваг шуудуу татах.

Газар шорооны ажилд ухалт, малталт, болон/эсвэл замын далангийн ажил багтах боловч газар шорооны ажлуудыг төслийн хоёр үе шатанд хуваах гүйцэтгэх, эсвэл төслийн 1-р шатанд хийж дуусгах эсэх нь одоогоор хараахан шийдэгдээгүй байна.

Барилгын үйл ажиллагаанд дараах тоног төхөөрөмжүүд шаардлагатай. Тухайлбал:

- Бульдозер
- Тэгшлэгч буюу автогрейдэр
- Өөрөө буулгагч
- Дугуйтай эсвэл машин дээрх механик экскаватор
- Хучилтын машин
- Шүүрдэгч
- Хийн дугуйт индүү
- Усны танк
- Шатахууны танк
- Ачигч
- Бетон зуурагч
- Цахилгаан үүсгүүрүүд буюу генераторууд
- Хөдөлгөөнт кран
- Бетон зуурагч машин
- Насос
- Дугуй хөрөө
- Будагч төхөөрөмж

2.3.4. Төслийн ашиглалтын үе шат

Төслийн авто замын насжилтийг 20 жил гэж тооцсон.

Авто замын 70 хувьд тээврийн хэрэгслийн зорчих хурд 100 км/ц байх бол Баруунтүрүү, Хар Модот болон Тахилтын хөтөлийн хэсгээр 80 км/ц, хот суурин газарт 60 км/ц гэж үзсэн. Төслийн зам дагуу 2 хурд хэмжигч, 8 хяналтын, нийт 10 камерыг замын хөдөлгөөний удирдлагын төвтэй холбохоор санал болгоод байна.

Ашиглалт, засварт арчлалтын үйл ажиллагааны хүрээнд замыг чөлөөлж, цэвэрлэх зэрэг хуваарьт үйлчилгээ болон үүссэн нүх, эвдрэлийг засах зэрэг төлөвлөгдөөгүй засвар, арчлалтын ажлууд хийгдэнэ.

2.4. Төслийн бусад боломжит хувилбарууд

Төслийн бусад боломжит хувилбаруудыг замын байршил, төлөвлөлт болон хучилтын технологитой холбон авч үзсэн. “Төсөл хэрэгжүүлэхгүй” гэсэн хувилбарыг шинжилж үзээд татгалзсан, учир нь төслийг хэрэгжүүлэхгүй бол хөдөлгөөний эрчимд тавигдах стандарт, эрүүл мэнд, аюулгүй байдлын шардлагууд хангагдахгүйгээс гадна осол аваар гарах, жолооч, зорчигчдод чанартай үйлчилгээ үзүүлэх боломжгүй болно.

Авто замын чиглэлтэй холбоотой 3 хувилбар дэвшүүлсэн нь: 1) шинэ зам барих, 2) одоо байгаа замтай давхацсан буюу нэг тэнхлэг дээрх зам барих, 3) одоо байгаа замын трассын дагуу зам тавих, ингэхдээ боломжтой бол замын хэсгүүдийг давхцуулан нэг тэнхлэгт, боломжгүй бол салган, тусдаа тэнхлэгт тавих гэсэн хувилбаруудыг авч үзсэний эцэст 3 дахь хувилбарыг хэрэгжүүлэхээр сонгосон.

Замын хучилтын технологийн хувьд 2 хувилбарыг авч үзсэн. Ингэжд төслийн 1-р үе шатны хучилтын төрөлд уялдуулан, мөн хучилт болон засвар, арчлалтын өртөг багатай гэж тооцон асфальтбетон хучилтыг сонгохоор шийдвэрлэсэн. ы

3. Хууль эрхзүйн орчин ба хэрэгжилт

3.1. Монгол Улсын хууль тогтоомжийн шаардлагууд

Монгол Улсын Байгаль орчинд нөлөөлөх байдлын үнэлгээний тухай хууль 1998 онд батлагдаж, 2002, 2012 онд тус тус нэмэлт өөрчлөлтүүд орсон. Тус хуулийн зүйл заалтууд нь бүх шинээр байгуулах болон одоо ажиллаж байгаа үйлдвэрлэл, үйлчилгээ, барилга байгууламжийг шинэчлэх, өргөтгөх, мөн байгалийн нөөц баялаг ашиглах төслүүдэд хамаарна.

Хэрэгжүүлэхээр төлөвлөсөн төсөл, үйл ажиллагааны төрөл, хэмжээнээс хамаарч Байгаль орчин, аялал жуулчлалын яам (БОАЖЯ), эсвэл аймгийн байгаль орчны албаны аль нэгэнд хандана.

Дээрх хуулиар байгаль орчны нөлөөллийн ерөнхий үнэлгээ (БОНЕҮ), байгаль орчны нөлөөллийн нарийвчилсан үнэлгээ (БОННҮ) гэсэн хоёр төрлийн байгаль орчны нөлөөллийн үнэлгээг дараах үе шаттай хийлгэхээр заасан. Үүнд:

- **Байгаль орчны төлөв байдлын судалгааны тайлан бэлтгэх** – Төсөл хэрэгжүүлэгч хариуцна.
- **БОНЕҮ** – Төсөл хэрэгжүүлэгч нь холбогдох эрх бүхий байгууллагаар баталгаажсан техник-эдийн засгийн үндэслэл, зураг төсөл, төсөл хэрэгжих нутаг дэвсгэрийн байгаль орчны өнөөгийн төлөв байдлын тодорхойлолт, тухайн сум, дүүргийн Засаг даргын санал болон холбогдох бусад баримт бичгийг бүрдүүлэн БОАЖЯ-д хүргүүлж, байгаль орчны нөлөөллийн ерөнхий үнэлгээ хийлгэнэ.

  БОНЕҮ-ний хүрээнд БОАЖЯ-ны шинжээч дараах 4 дүгнэлтийн аль нэгийг гаргана. Үүнд:

  - Төсөлд БОННҮ хийлгэх шаардлагагүй,
  - Төслийг тодорхой нөхцөл, болзолтойгоор хэрэгжүүлэх боломжтой,
  - Төсөлд БОННҮ хийлгэх шаардлагатай,
  - Төслийг хэрэгжүүлэхээс татгалзах, эсхүл буцаах.
- **БОННҮ** – ний зорилт, чиглэл, хамрах хүрээ, хугацааг БОНЕҮ-д тодорхой заана. БОННҮ-г БОАЖЯ-аас олгосон тусгай зөвшөөрөл бүхий дотоодын аж ахуйн нэгж гүйцэтгэж, үнэлгээний үр дүнгийн тайланг бэлтгэж, БОАЖЯ-нд хүлээлгэж өгнө. Үнэлгээний шинжилгээ хийсэн шинжээчийн дүгнэлтийг үндэслэн төслийг хэрэгжүүлэх эсэх асуудлыг БОАЖЯ шийдвэрлэнэ.

Энэхүү төслийн байгаль орчинд нөлөөлөх байдлын үнэлгээний үйл явцыг Хүснэгт 3-1-д тоймлон харуулав. Төслийн БОННҮ-г 2019 оны 5 дугаар сард БОАЖЯ-наас баталсан болно.

Хүснэгт 3-2. МУ-ын хууль тогтоомжоор шаардсан байгаль орчинд нөлөөлөх байдлын үнэлгээний үйл явц, хэрэгжилтийн төлөв

Огноо	Байгаль орчинд нөлөөлөх байдлын үнэлгээний үе шатууд
2019 оны 1-р сар	Төслийн ТЭЗҮ болон байгаль орчны суурь судалгааг хуулийн дагуу БОАЖЯ-нд хүлээлгэн өгсөн.
2019 оны 1-р сарын 24-ний өдөр	БОАЖЯ-аас БОНЕҮ-ний дүгнэлтийг гаргаж, төсөлд БОННҮ хийлгэхээр шийдвэрлэсний дагуу төслийн БОННҮ-г МУ-ын хуулийн шаардлагуудад нийцүүлэн 2019 онд гүйцэтгэхээр болсон.
2019 оны 4-р сарын 12-ний өдөр	БОННҮ-ний тайланг бэлтгэж, БОАЖЯ-нд хүргүүлсэн.
2019 оны 5-р сарын 2-ний өдөр	БОННҮ-ний тайланг БОННҮ-ний мэргэжлийн зөвлөлөөр хэлэлцүүлж, БОАЖЯ-наас төслийг хэрэгжүүлэхээр баталсан.

3.2. ЕСБХБ-ны шаардлагууд

ЕСБХБ-ны шаардлагууд нь түүний холбогдох Гүйцэтгэлийн шаардлагуудад (ГШ) нийцсэн байх юм. Энэхүү төсөлд хамаарах гүйцэтгэлийн шаардлагууд нь дараах болно. Үүнд:

- ГШ 1: Байгаль орчин, нийгмийн үнэлгээ ба менежмент;
- ГШ 2: Хөдөлмөрийн харилцаа, ажлын байрны нөхцөл;
- ГШ 3: Бохирдлоос сэргийлэх, бууруулах, хянах;
- ГШ 4: Эрүүл мэнд ба аюулгүй байдал;
- ГШ 5: Газар чөлөөлөлт, албадан нүүлгэн шилжүүлэлт, эдийн засгийн шилжилт хөдөлгөөн;
- ГШ 6: Биологийн олон янз байдлыг хамгаалах, байгалийн нөөцийн тогтвортой менежмент;
- ГШ 8: Соёлын өв;
- ГШ 10: Мэдээллийн ил тод байдал, талуудын оролцоо.

Эдгээрээс гадна төслийн хүрээнд Европийн Холбооноос гаргасан байгаль орчны холбогдох стандартыг хангахыг ЕСБХБ-аас шаарддаг.

Төсөлд хамаатай ЕХ-ноос гаргасан холбогдох стандарт нь төрийн болон хувийн хэвшлийн хэрэгжүүлэх төслүүдээс байгаль орчинд үзүүлэх нөлөөллийг үнэлэх тухай 2014/52/EU удирдамж (өмнөх хувилбар нь 2011/92/EU байсан), мөн зэрлэг шувуудыг хамгаалах 2014/52/EU удирдамж (Шувуу хамгаалах стандарт гэж бас нэрлэгддэг) зэрэг болно.

ЕСБХБ-ны төслүүдэд мөн байгаль орчны асуудлаар мэдээлэл авах, шийдвэр гаргахад оролцох, эрхээ хамгаалуулах талаарх Аархусын конвенц, хил дамнасан нөхцөл (төсөл)-ийн байгаль орчинд нөлөөлөх байдлын үнэлгээний талаарх Эспоогийн конвенц болон Олон улсын хөдөлмөрийн байгууллага (ОУХБ)-ын конвенцуудыг дагаж мөрддөг.

4. Байгаль орчин, нийгмийн нөлөөлөл, бууруулах арга хэмжээний тойм

4.1. Барилгын үе шат

4.1.1. Агаарын чанар

Барилгын ажлын явцад агаарын чанарт үзүүлэх гол болзошгүй нөлөөлөл нь тоос болон хийн ялгарал юм.

Газар шорооны ажлын үр дүнд суларч, ил гарсан хөрснөөс салхитай үед тоос дэгдэнэ. Мөн барилгын талбайг бэлдэх, ухалт малталт, барилгын ажил гүйцэтгэх зэрэг зам барилгын ажлын явцад болон хүнд машин механизмын хөдөлгөөнөөс тоос үүснэ. Үүний зэрэгцээ бетон зуурмагийн цехийн үйл ажиллагаанаас их хэмжээний тоосны ялгарал үүсч болзошгүй. Төслийн замын барилгын ажил нь хэдийгээр тухайн орон нутгийн агаарын чанарт урт хугацааны, өргөн цар хүрээтэй өөрчлөлт оруулахгүй ч, замын трасс дайран өнгөрөх бүс нутгийн хувьд тоосны бохирдол нь аль хэдийн оршин суугчдын санааг зовоосон асуудал болоод байгаа юм. Тухайлбал, орон нутгийн оршин суугчдын орон байр нь тоос шорооноос хамгаалах зориулалтын цонхоор тоноглогдоогүй байна. Барилгын ажил хийгдэх замаас 50 м, эсвэл барилгын талбайгаас 350 м доторх тодорхой тооны барилга байгууламжид (ялангуяа суурин газруудад ажил гүйцэтгэх үед) нөлөөлөл илүү мэдрэгдэнэ.

Агаарт ялгарах бохирдуулагчдын гол эх үүсвэр нь барилгын материал тээвэрлэх барилгын машин механизм, тоног төхөөрөмжүүд юм. Ажлын талбайтай шууд зэрэгцээ орших, нэвтрэх цэгүүд энэхүү нөлөөлөлд илүүтэй өртөнө.

Дараах санал болгож буй бууруулах арга хэмжээнүүдийг хэрэгжүүлсэн тохиолдолд барилгын ажлын явцад үүсэх тоос тоосонцрын нөлөөллийг дунд зэрэг (цаг агаарын байдлаас хамаарч), агаар бохирдуулагчдын нөлөөллийг бага хэмжээтэйгээс дунд зэрэг сөрөг байна гэж тооцсон. Агаарын чанар үзүүлэх эдгээр нөлөөлөл нь түр зуурын буюу барилгын ажлын явцад үүснэ.

Нөлөөллийг бууруулах дараах арга хэмжээнүүдийг санал болгосон. Үүнд:

- **Агаарын чанарын менежментийн төлөвлөгөө боловсруулж хэрэгжүүлэх.**
- **Монгол Улсын агаарын чанарын стандартыг баримтлах (MNS 4585: 2007).**
- **Барилгын төлөвлөгөөт ажлыг саатуулахгүй тохиолдолд салхитай үед хөрс хуулахыг хориглох, эсвэл усаар шүрших аргыг хэрэглэх.**
- **Салхитай үед тэсэлгээний ажлыг хориглох.**
- **Барилгын тээврийн хэрэгслүүд заасан чиглэлээр зорчих, олон зам гаргахаас сэргийлэх.**
- **Барилгын материалыг, хөрсийг хучлагатай тээвэрлэх.**

Хяналт шинжилгээ:

- **Төслийн бүс дэх ажлын талбай, орон сууцны зориулалттай барилга, байгууламж г.м онцгой цэгүүдэд хүхрийн давхар исэл, нүүрстөрөгчийн дутуу исэл, азотын давхар исэлийн түвшинг сар бүр хянах.**
- **Төслийн бүс дэх тодорхой газруудад тоос ялгарлын түвшинг сар бүр хянах.**

4.1.2. Дуу чимээ ба чичиргээ

Барилгын ажлын үеэр тээврийн хэрэгслийн хөдөлгүүр, дамжуулах тоног төхөөрөмжүүд дуу чимээ, чичиргээний эх үүсвэр болдог. Төслийн замын коридорын хувьд тээврийн хэрэгслийн одоогийн хөдөлгөөнөөс үүсэх дуу шуугианы нөлөөлөлд аль хэдийн өртсөн. Барилгын үе шатанд ухалт, хэлбэршүүлэлтийн ажлаас их хэмжээний дуу чимээ ялгарах боловч эдгээр ажлын талбай нь ихэвчлэн суурин газраас хол байрлана. Барилгын ажлаас ойр орчимд тодорхой хэмжээний дуу чимээ үүсэх нь гарцаагүй боловч нөлөөл нь түр зуурын бөгөөд ихэнх тохиолдолд хэсэгчилсэн байна.

Доор санал болгож буй нөлөөлөл бууруулах арга хэмжээнүүдийг авч хэрэгжүүлснээр орчинд үзүүлэх дуу чимээ, чичиргээний нөлөөлөл бага болон дунд зэрэг байна.

Нөлөөллийг бууруулах дараах арга хэмжээнүүдийг санал болгосон. Үүнд:

- **Дуу чимээ, чичиргээний менежментийн төлөвлөгөө боловсруулж хэрэгжүүлэх.**
- **Тээврийн хэрэгсэл, тоног төхөөрөмжөөс үүдэлтэй дуу чимээний түвшинг үндэсний стандартын шаардлагад нийцүүлэх.**
- **Нөлөөлөлд өртөгчдийн ойролцоо дуу чимээ гаргах үйл ажиллагаа, үргэлжлэх хугацааг хязгаарлах.**
- **Зайлшгүй шаардлагатайгаас бусад тохиолдолд 22:00-06:00 цагийн хооронд дуу чимээ гаргах үйл ажиллагаа явуулахгүй байх. Шөнийн цагаар ажиллах шаардлагатай тохиолдолд хүн унтаж амрах цагаар гүйцэтгэхгүй байх.**
- **Барилгын ажлын (барилгын ажлын хуваарь г.м.) талаар нутгийн иргэдэд урьдчилан мэдэгдэх. Нутгийн иргэдээс ирсэн санал гомдлыг барагдуулах механизмыг хэрэгжүүлэх.**

Хяналт шинжилгээ:

- **Дуу чимээ, чичиргээний түвшинг сар бүр хянах.**
- **Барилгын тоног төхөөрөмж, тээврийн хэрэгслийн дуу чимээ ялгаруулах түвшинг байнга хянах.**

4.1.3. Хөрс

Замын барилгын ажлаас хөрсний алдагдал, эвдрэл үүсэх, хөрс дагтарших, ургамлын бүрхэвч хөндөгдөх, устах зэрэг хөрсний элэгдэл, бохирдол үүсч болзошгүй. Төслийн зам нь МУ-ын Авто замын тухай хуулинд заасан 50 м өргөнтэй авто замын зурваст багтах төрийн өмчийн газарт баригдана. Төслийн хүрээнд бэлчээрийн болон хөдөө аж ахуйн зориулалттай газрын алдагдал үүсэхгүй. Химийн бодис, түлш санамсаргүй алдагдаж, асгарсны улмаас хөрсний бохирдол үүсэх магадлалтай.

Доор санал болгож буй нөлөөлөл бууруулах арга хэмжээнүүдийг авч хэрэгжүүлснээр хөрсөнд үзүүлэх нөлөөлөл бага зэргийн сөрөг байна.

Нөлөөллийг бууруулах дараах арга хэмжээнүүдийг санал болгосон. Үүнд:

- **Хөрсний менежментийн төлөвлөгөө, Асгаралтаас сэргийлэх, хор хохирлыг арилгах менежментийн төлөвлөгөөг боловсруулж хэрэгжүүлэх.**
- **Барилгын талбайн зэргэлдээх газарт үзүүлэх нөлөөллийг бууруулах үүднээс барилгын талбайн зохион байгуулалт, үйл ажиллагааг оновчтой хийх.**
- **Барилгын ажилд өртөж эвдэрсэн талбайн хөрсийг Нөхөн сэргээх төлөвлөгөөний дагуу нөхөн сэргээх.**

Хяналт шинжилгээ:

- **Авто замын дагуух цэгүүдээс улирал тутамд дээж авч, хөрсөнд агуулагдах хүнд металлын агууламжийг хянах.**

4.1.4. Гадаргын болон газрын доорх ус

Төслийн замын трасс нь хэд хэдэн томоохон гол, түр зуурын урсацтай жижиг горхитой огтлолцоно. Голын голдрилд болон ойр орчимд гүйцэтгэх барилгын ажлууд нь голын гидроморфологид нөлөөлөх, ус бохирдох болон үерийн эрсдэл дагуулна.

Барилгын ажил, ажилчдын хэрэглээнээс үүдэн ойр орчимд усны нөөцийн хомсдол үүсч, гадаргын болон газрын доорх усанд нөлөө үзүүлэх магадлалтай. Үүнчлэн барилгын талбай бэлтгэх, барилгын ажлуудтай холбоотойгоор гадаргын урсац зайлуулах байгалийн горим алдагдахаас гадна бодис асгарах,

алдагдахаас үүдсэн усны бохирдол үүсэх магадлалтай. Мөн барилгын ажлын явцад гүний худгийн дэд бүтцэд эвдрэл гэмтэл үүсэх эрсдэлтэй.

Барилгын ажилд шаардлагдах усыг гүний худаг гарган, татаж ашиглахаар төлөвлөж байна.

Дор санал болгож буй нөлөөллийг бууруулах арга хэмжээнүүдийг хэрэгжүүлсэн тохиолдолд усны нөөц, чанарт үзүүлэх нөлөөлөл бага зэргийн сөрөг байна гэж үзсэн. Харин барилгын үе шатанд ус хэмнэх арга хэмжээг авч хэрэгжүүлсэн ч гэсэн барилгын ажилд ашиглах усны хэрэглээ одоогийн суурь түвшнөөс давах тул үзүүлэх нөлөөлөл нь дунд зэргийн сөрөг байх магадлалтай. ы

Нөлөөллийг бууруулах дараах арга хэмжээнүүдийг санал болгосон. Үүнд:

- **Усны хэрэгцээ, хангамжийн талаар нарийвчилсан үнэлгээ хийх. Усны сав газрын захиргаанаас шаардлагатай зөвшөөрлүүдийг авах. Зөвшөөрөлгүйгээр гадаргын болон гүний ус ашиглахгүй байх.**
- **Усны менежментийн төлөвлөгөө, Асгаралтаас сэргийлэх, хор хохирлыг арилгах менежментийн төлөвлөгөө, Гамшгийн үеийн бэлэн байдлын төлөвлөгөөг боловсруулж хэрэгжүүлэх.**
- **Хараа, Сайхан, Баянгол голуудын замын трасстай огтлолцох цэг болон Борнуур нуураас 50 м радиуст усны хамгаалалтын тусгай бүс тогтоож, бүс дотор тээврийн хэрэгсэл угаах, хог хаяхыг хориглох.**
- **Хараа, Сайхан, Баянгол голуудын замын трасстай огтлолцох цэг болон Борнуур нуураас 200 м радиуст усны энгийн хамгаалалтын бүс тогтоох. Эдгээр бүсэд ажилчдын кэмп байгуулах, барилгын материал олборлох, бутлуур болон бетон зуурмагийн үйлдвэр цех байгуулах, хог хаягдал устгах цэг, жорлон байрлуулахыг хориглох.**
- **Орон нутгийн малчны худгуудаас төслийн зорилгоор ус татаж ашиглахгүй. Төслийн талбай дотор болон зэргэлдээ ойролцоо байрлах малчны худгуудын байршлыг тогтоож, газрын зурагт тэмдэглэх. Ажлын талбайн ойролцоох худгуудыг тэмдэглэж, эвдэлж гэмтээхээс урьдчилсан сэргийлж, хамгаалах. Худагт гэмтэл гарсан тохиолдолд засварлаж өгөх.**

Хяналт шинжилгээ:

- **Борнуур, Хараа гол, Сайхан гол, Баянголын уснаас дээж авч химийн болон хүнд металын ерөнхий шинжилгээг сар тутамд хийх.**
- **Ойр орчмын худгийн гүний уснаас химийн болон хүнд металын нарийвчилсан шинжилгээг улирал тутамд хийхы.**

4.1.5. Материалын хэрэглээ, хог хаягдлын менежмент

Төслийн үйл ажиллагаанд бараа материал хэрэглэж, хог хаягдал үүснэ. Барилгын ажилд дүүргэлтийн материал, бетон, элс, битум зэрэг материал шаардагдана. Нөхөн сэргээгдэхгүй байгалийн нөөцийн ашиглалт нь материалын нөөцөд сөрөг нөлөөтэй. Шаардлагатай материалын нарийвчилсан тоо хэмжээ одоогоор гараагүй бөгөөд үзүүлэх нөлөөлөл нь шаардагдах материалын хэмжээ, эх үүсвэр болон нөөцөөс хамаарна. Барилгын материалын дийлэнх хувийг одоо байгаа дотоодын эх үүсвэрээс нийлүүлж, шинээр карьер гаргаж, газар эвдэхээс сэргийлнэ.

Барилгын ажлын явцад ердийн болон аюултай хог хаягдал үүсэх бөгөөд хог хаягдал үүсэх, тэдгээрийг хадгалах, устгахтай холбоотойгоор сөрөг нөлөөлөл бий болно. Төслийн үйл ажиллагаанаас жишээ нь ухалтын ажлаас гарсан хөрс шороо, барилгын болон ердийн хатуу хог хаягдал, бохир ус зэрэг шингэн хаягдал үүсч болзошгүй.

Аюултай хог хаягдал болох ажилласан тос, хоосон боошиг, сольсон сэлбэг хэрэгсэл зэргийг зохих журмаар устгаагүй тохиолдолд байгаль орчныг бохирдуулах сөрөг нөлөөтэй.

Төслийн талбайн хэмжээнд албан ёсны ландфил байхгүйнээс гадна орон нутагт стандартын шаардлага хангасан хог хаягдлын менежмент алга байна. Иймд хог хаягдлын менежментийн асуудлаар тусгайлсан арга хэмжээ авах шаардлагатай юм.

Дор санал болгож буй нөлөөллийг бууруулах арга хэмжээнүүдийг хэрэгжүүлсэн тохиолдолд материалын ашиглалттай холбоотой нөлөөлөл бага зэргийн сөрөг байх ба хог хаягдлыг устгах аргаас хамааранд хог хаягдлын үзүүлэх нөлөөлөл бага зэргээс дунд зэрэг сөрөг байна.

Нөлөөллийг бууруулах дараах арга хэмжээнүүдийг санал болгосон. Үүнд:

- **Материалын ашиглалт, хог хаягдлын менежментийн төлөвлөгөө, Асгаралтаас сэргийлэх, хор хохирлыг арилгах менежментийн төлөвлөгөөг боловсруулж хэрэгжүүлэх.**

- **Ухалтын ажлаас гарсан, ялангуяа төслийн 1-р үе шатанд хийгдэх ажлаас гарсан материалыг дахин ашиглах замаар материалын хэрэгцээ шаардлагыг бууруулах.**
- **Хог хаягдалтай холбоотой зөвшөөрлүүдийг авах авах.**
- **Хог хаягдал хадгалах, цуглуулах, тээвэрлэх болон устгах ажлыг зохих хууль журмын дагуу тусгай зөвшөөрөл бүхий компаниар гүйцэтгүүлэх.**
- **Хог хаягдлыг төслийн хүрээнд заагдсан албан ёсны цэгт устгах.**

4.1.6. Амьтан болон ургамлын аймаг

Төслийн талбай дотор болон залгаа газар нутагт тусгай хамгаалалтын бүс байхгүй. Төслийн замын дагуух ургамлын бүрхэвчид өвслөг ургамлын зүйлүүд давамгайлах бөгөөд ховордсон, устаж болзошгүй ургамлын зүйл байхгүй. Замын трассын дагуух газар нутагт амьтны аймгийн талаар мэргэжлийн нарийвчилсан судалгаа хийгдээгүй боловч нутгийн иргэдийн дунд явуулсан асуулга, төслийн талбайд хийсэн нэг өдрийн судалгааны үр дүнгээс үзэхэд зам дагуу зэрлэг амьтад тааралддаг байна. Үүний дотор үүр засдаг шувууд, тарвага (Олон улсын байгаль хамгаалах холбооны устаж болзошгүй ангилал болон МУ-ын Улаан номонд орсон), мөн халиун буга байх магадлалтай байна.

Газрыг түр болон урт хугацаанд ашигласнаас үүдэн амьтан, ургамлын зүйлүүд устах зэрэг шууд нөлөөллөөс гадна амьдрах орчны доройтол үүсэх, амьтны аймгийн шилжилт хөдөлгөөнд нөлөөлөх, хуваагдал үүсэх, замын хөдөлгөөнд оролцож буй тээврийн хэрэгсэлтэй мөргөлдөх зэрэг нөлөөллүүд үүсэх магадлалтай боловч ноцтой биш гэж тооцож байна.

Барилгын ажлын зохион байгуулалт муу, ажлын талбайд тоног төхөөрөмж зөөвөрлөх, зориулалтын бус газар хог хаях зэрэг нь амьдрах орчинд сөргөөр нөлөөлж болзошгүй юм.

Гол, горхины голдрилд буюу ойр орчимд хийгдэх ажлын явцад химийн бодис хяналтгүй асгарч, алдагдсаны улмаас усан орчны экосистемийн тэнцвэрт байдлыг алдагдуулна. Шинээр гүүр, хоолой барих болон хуучин гүүр, хоолойг шинэчлэн засварлах үед тухайн хэсгийн голын голдрил, ойр орчмын амьдрах орчинд бага зэргийн өөрчлөлт орж болзошгүй юм.

Дор санал болгож буй нөлөөллийг бууруулах арга хэмжээг хэрэгжүүлснээр замын барилгын ажлаас зэрлэг ан амьтан, ургамалд үзүүлэх нөлөөлөл бага зэргийн сөрөг байна.

Нөлөөллийг бууруулах дараах арга хэмжээнүүдийг санал болгосон. Үүнд:

- **Барилгын ажил эхлэхээс өмнө зэрлэг амьтан, ургамлын аймгийн шилжилт хөдөлгөөн, тархалтын судалгааг хийх. Үүнд төслийн ажил явагдах бүх талбайд байгаа тарваганы нүхнүүдийг хамруулах. Санал болгож буй нөлөөллийг бууруулах арга хэмжээнүүдийг Биологийн олон янз байдлын менежментийн төлөвлөгөөнд тусгагдах.**
- **Биологийн олон янз байдлын менежментийн төлөвлөгөө, Замын хөдөлгөөний менежментийн төлөвлөгөө, Нөхөн сэргээлтийн төлөвлөгөөг боловсруулж хэрэгжүүлэх.**
- **Усны хамгаалалтын бүс дэхь ургамлын бүрхэвч, зүйлүүдийг хамгаалах асуудалд онцгой ач холбогдол өгч ажиллах.**
- **Ургамлын нөмрөгийг хуулах ажлыг шувууны үржил, бойжлын үетэй давхцуулахгүйгээр төлөвлөж, гүйцэтгэх. Боломжгүй тохиолдолд ажил эхлэхийн өмнө экологич мэргэжилтнээр үзлэг, хяналт хийлгэх. Шувууны идэвхитэй үүр байвал дэгдээхий бойжиж, үүрээ орхих хүртэл үүрийг хөндөхөөс зайлсхийх.**
- **Барилгын ажилчид хууль бус ан хийхийг хатуу хориглох. Холбогдох сургалтыг зохион байгуулах.**
- **Төслийн ажилд өртсөн бүх газрыг нөхөн сэргээх.**

Хяналт шинжилгээ:

- **Амьтан ургамлын зүйлийн тоо, төрөл, биомасс, ургалтын эрчим, нягт зэргийг барилгын ажил эхлэхээс өмнө тодорхойлж, цаашлаад замын коридорын дагуу жил бүр хянах.**
- **Бэлчээрийн болон таримал зүйлүүдийн эзлэх хувь, ургамлын бүтээмжийн өөрчлөлтийг барилгын ажил эхлэхээс өмнө тогтоож, цаашлаад бэлчээрийн газруудын орчимд жил бүр хянах.**

4.1.7. Соёлын өв

Төслийн барилгын үе шатанд газар шорооны ажлын нөлөөгөөр өмнө нь тогтоогдсон болон хараахан тогтоогдоогүй соёлын биет өв, дурсгалт газрууд (археологийн олдвор, тахилгат газрууд) эвдрэх, гэмтэх, устах, мөн/эсвэл тахилгат газруудад хүрч очих зам хаагдах магадлалтай.

Тодорхой тооны овоог нүүлгэн шилжүүлэхээр болсон ба орон нутагтай зөвлөлдөн, нүүлгэн шилжүүлэх ажил хийгдэж байна. Үүнээс гадна БОННҮ-ний баг судалгааны талбайд хамаарах цаг хугацаа нь тодорхойгүй хоёр дугуй хэлбэрийн булш/дов (хиргисүүр байх магадлалтай) илрүүлсэн ба тэдгээр нь төлөвлөж буй түр барилгын ажлын нөлөөлөлд өртөх магадлалтай байна.

Үүнчлэн барилгын төсөл авч ажилуулсан тухайн газар нутгийн талаар ойлголт мэдлэг багатай нутгийн бус ажилчид өмнө нь тогтоогдсон болон хараахан тогтоогдоогүй соёлын биет өвийг санамсаргүй эвдлэх, гэмтээх эрсдэл бий.

Төслийн барилгын үе шатанд орон нутгийн бус иргэдийг авч ажиллуулсны улмаас тухайн нутгийн тогтсон амьдралын хэв маяг алдагдах, цаашлаад барилгын ажилчид, нутгийн хүн ам, ялангуяа малчдын хооронд асуудал, зөрчил үүсэх магадлалтай.

Холбогдох судалгааг гүйцэтгэх, мөн Соёлын өвийг сурвалжлан олох, судалгаа шинжилгээ хийх журмыг хэрэгжүүлсэн тохиолдолд тогтоогдсон болон тогтоогдоогүй соёлын биет өвд үзүүлэх нөлөөлөл ерөнхийдөө бага зэргийн сөрөг байна.

Нөлөөллийг бууруулах дараах арга хэмжээнүүдийг санал болгосон. Үүнд:

- **Соёлын өвийг сурвалжлан олох, судалгаа шинжилгээ хийх журмыг боловсруулж, тайлбарлан таниулах.**
- **Олдвор олдсон тохиолдолд барилгын ажлын нэн даруй зогсоож, төслийн удирдлагуудаас холбогдох сум, дүүргийн захиргаа, цагдаагийн хэлтэс болон бусад холбогдох эрх бүхий байгууллагад мэдэгдэж, олдворыг таньж, тодорхойлох мэргэжилтнийг ажиллуулах.**
- **Барилгын ажил эхлэхээс өмнө мэргэжлийн байгууллагатай хамтран ажиллаж, БОННҮ-ний явцад олж илрүүлсэн хоёр хиргисүүр (булш)-ийг судлах зэргээр археологи, палентологийн судалгааг хийлгэх.**
- **Соёлын өвийг хамгаалах талаар Ёс зүйн журам боловсруулж, барилгын ажилчдад танилцуулах.**

4.1.8. Хөдөлмөр эрхлэлт, эдийн засаг, амьжиргааны түвшин

Төслийн барилгын ажил нь эдийн засаг, хөдөлмөр эрхлэлтийн хүрээнд бүс нутаг болон үндэсний хэмжээнд эерэг нөлөө үзүүлнэ. Барилгын үе шат нь 24 сар үргэлжлэх ба энэ хугацаанд богино хугацааны шууд ажлын байр бий болно. Мөн тухайн бүс нутгийн үйлчилгээ, бараа бүтээгдэхүүний эрэлт нэмэгдэх юм. Барилгын ажлын явцад нутгийн аж ахуйн нэгжүүдийг гэрээгээр ажиллуулах, барилгын ажлын гүйцэтгэгчдэд нутгийн үйлчилгээг санал болгох зэргээр төслийн үр өгөөжийг нэмэгдүүлэх боломжтой.

Төслийн үйл ажиллагаа явагдах бүс нутагт залуучуудын (16-34 нас) дунд ажилгүйдлийн түвшин өндөр байгаа бөгөөд төслийн барилгын ажил нь амьжиргааны түвшинг дээшлүүлэх боломж олгоно. Тухайлбал, төслийн ажилчид, тэдгээрийн гэр бүлийн санхүүгийн тогтвортой байдлыг сайжруулах, ур чадвараа хөгжүүлж, туршлага хуримтлуулах, өөртөө итгэх итгэл нэмэгдэх зэрэг шууд нөлөө богино хугацаанд бий болно.

Дараах нөлөөлөл бууруулах арга хэмжээнүүдийг хэрэгжүүлснээр эдийн засаг, хөдөлмөр эрхлэлт, амьжиргааны түвшинд үзүүлэх төслийн нөлөөлөл бага болон дунд зэргийн эерэг байна.

Нөлөөллийг бууруулах дараах арга хэмжээнүүдийг санал болгосон. Үүнд:

- **Хөдөлмөрийн харилцааны менежментийн төлөвлөгөө боловсруулах, Гомдол барагдуулах механизмыг бий болгох.**
- **Барилгын ажлын гэрээт гүйцэтгэгчдийн ажлын байрны сонгон шалгаруулалтын үйл явцыг олон нийтэд нээлттэй байлгах, хөдөлмөр эрхлэх насны, хөдөлмөрийн чадвар бүхий нутгийн иргэдэд хүйс харгалзахгүй боломж олгох.**
- **Барилгын ажлын гэрээт гүйцэтгэгчид нь нутгийн ажиллах хүчийг ажиллуулах, дадлагажуулахаас гадна нутгийн захиргаатай хамтран нутгийн уугуул иргэдийг ялгаварлан гадуурхах үзэгдлийг багасгах талаар ажиллах.**
- **Барилгын ажлын гэрээт гүйцэтгэгчид нь орон нутгаас бараа бүтээгдэхүүн худалдаж авахыг эрмэлзэх ба ялангуяа төслийн нөлөөлөлд өртсөн зам дагуух сүүдрэвч, лангуу ажиллуулдаг иргэдээс удаан хадгалагддаггүй бараа бүтээгдэхүүнийг илүү худалдаж авах.**

4.1.9. Газар ашиглалт ба нүүлгэн шилжүүлэлт

Авто замын барилгын ажлын зориулалтаар ашиглагдах газар, талбай нь одоо байгаа замтай зарим хэсэгтээ шууд залгаа байрлаж байгаа бол зарим хэсгээр одоо байгаа авто замтай ойролцоо байрлаж байна. Иймээс төслийн үр дүнд газар ашиглах урт хугацааны томоохон өөрчлөлтүүд гарахааргүй байна. Замын барилгын ажилд одоо байгаа замтай ойрхон байрлах бэлчээрийн талбай ерөнхийдөө өртөх ба барилгын ажилчдын кэмпийн ойр орчмын бэлчээрийн талбайг түр хугацаагаар ашиглах боломжгүй болно.

Авто замын байршил, төслийн үйл ажиллагаанаас хамаарч зарим биет болон эдийн засгийн нүүлгэн шилжүүлэлт хийгдэнэ. ЗТХЯ, Төсөл хэрэгжүүлэх нэгж нь замын хажуу талаар байгаа овоо, зам тээврийн ослын газарт босгосон дурсгалын хөшөө, худалдааны үйлчилгээний цэгүүд, худаг зэрэг барилга байгууламжуудыг тогтоож, эзэмшигчидтэй нь холбогдон, нөхөн төлбөр олгох зарчимд тулгуурлан нүүлгэн шилжүүлэлт хийхээр ажиллаж байна. Төслийн ажилтай холбогдуулан ямар нэгэн орон сууцны барилгыг нүүлгэн шилжүүлээгүй болно.

Төслийн ажилчдын түр сууц, тээврийн зориулалттай зам, түр агуулах зэрэг зориулалтаар ашиглах талбай мөн шаардлагатай.

Газар чөлөөлөлт, нүүлгэн шилжүүлэлтийн хамрах хүрээ (ГЧНШХХ)-нд хамаарах өнөөдрийг хүртэл хэрэгжүүлсэн үйл ажиллагаануудын талаар тусад нь тайлан боловсруулж гаргасан бөгөөд ЕСБХБ-ны шаардлагыг хангах бусад арга хэмжээг ГЧНШХХ-д тодорхойлсон болно. Тухайлбал, төслийн эдийн засгийн нүүлгэн шилжүүлэлт хийгдэх асуудал, тэр дундаа нутгийн бизнес эрхлэгчид, ажилчид барилгын ажилтай холбоотойгоор ургац алдах, ургац өртөх болон ашиг орлого буурах г.м.

Дараах нөлөөллийг бууруулах арга хэмжээнүүдийг хэрэгжүүлснээр нүүлгэн шилжүүлэлттэй холбоотой төслийн нөлөөлөл бага зэргийн сөрөг байна.

Нөлөөллийг бууруулах дараах арга хэмжээнүүдийг санал болгосон. Үүнд:

- **Газар чөлөөлөх болон нүүлгэн шилжүүлэх төлөвлөгөө боловсруулж төслийн газар, барилгын ажилтай холбоотойгоор хийгдэх төслийн бүх нүүлгэн шилжүүлэлтийн ажлыг тодорхойлох, ЕСБХБ-ны шаардлагад нийцүүлсэн зохих нөхөн төлбөрийн багцыг гаргах.**
- **Гомдол барагдуулах механизмыг хэрэгжүүлэх.**

4.1.10. Тээвэрлэлт ба замын хүртээмжтэй байдал

Барилгын ажлын үеэр барилгын тээврийн хэрэгсэл одоо байгаа авто замыг ашиглах шаардлага гарах ба түгжрэл, ачааллаас үүдсэн асуудал, бухимдал нэмэгдэх магадлалтай. Одоо байгаа авто замын ойролцоо барилгын ажил гүйцэтгэх үед зам ашиглагч жолооч, явган зорчигчид бухимдах эрсдэл үүсч болзошгүй. Тус чиглэл нь хөдөлгөөн ихтэй замд тооцогддог бөгөөд ялангуяа зуны улиралд (ажил гүйцэтгэх үеэр) ачаалал нэмэгддэг байна. Гэхдээ барилгын ажилтай холбоотойгоор тээврийн зориулалттай замыг ихэвчлэн ашиглах тул барилгын ажилтай холбоотой түгжрэлийн зам ашиглагчдад үзүүлэх нөлөөлөх буурна гэж таамаглаж байна.

Барилгын ажлын явцад тухайн хэсгийг талбайгаар дайран өнгөрөх боломжгүй болно.

Дараах нөлөөллийг бууруулах арга хэмжээнүүдийг хэрэгжүүлснээыр тээвэр болон замын хүртээмжтэй холбоотой нөлөөлөл бага зэрэг байна.

Нөлөөллийг бууруулах дараах арга хэмжээнүүдийг санал болгосон. Үүнд:

- **Замын хөдөлгөөний менежментийн төлөвлөгөөг боловсруулж хэрэгжүүлэх.**
- **Гүйцэтгэгчид нь барилгын ажлын явцад нэвтрэх цэгүүдийг байгуулж ажлын талбайгаар өнгөрөх боломж бүрдүүлэх, ингэхдээ эмзэг бүлгийн, хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдийг анхаарч үзэх.**
- **Гомдол барагдуулах механизмыг хэрэгжүүлэх.**

4.1.11. Нутгийн хүн амын эрүүл мэнд, аюулгүй байдал

Барилгын ажлын явцад хүн амын эрүүл мэнд, аюулгүй байдлын талаар хэд хэдэн эрсдэл, болзошгүй нөлөөллийг харгалзаж үзэх нь чухал. Тухайлбал, замын хөдөлгөөн нэмэгдэх, барилгын материал болон тоног төхөөрөмж унах, машин механизм болон оператор хяналт алдах зэргээс үүдэлтэй осол аваар г.м. Барилгын ажилтай холбоотой замын хөдөлгөөн болон тоног төхөөрөмжийн хэрэглээ нэмэгдэхийн хирээр хүн амын эрүүл мэндэд тодорхой эрсдэл үүсэх магадлалтай. Үүнд жишээ нь тээврийн хэрэгсэл удаан хугацаагаар асаалттай зогссоноос үүдсэн агаарын бохирдол, эмнэлгийн тусламжийг цаг алдалгүй авч

чадаагүйн улмаас амьсгалын замын эрүүл мэндэд нөлөөлж болзошгүй. Үүнээс гадна, бутлуур зэрэг тоног төхөөрөмж суурин газартай ойр байх үед дуу чимээний түвшин нэмэгддэг.

Эдгээр эрүүл мэнд, аюулгүй байдлын нөлөөллүүд нь ихэвчлэн авто замын ойр орчимд байрлах суурин газар, сургууль, эрүүл мэндийн төвүүд, замаас зайтай орших барилга байгууламжууд, зам хөндлөн гарч буй малчид, бэлчээрийн мал, зам ашиглагчдад хамаарна. Барилгын ажлын талбайд нэвтрэхийг хориглосон байх тул гэмтэл бэртлийн гол эх үүсвэр нь барилгын тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөн байх магадлалтай.

Төслийн бүсрүү чиглэсэн ажил эрхлэх зорилгоор гадны мэргэжилтэн, дотоодын ажиллах хүчний урсгал нь аюулгүй байдлын хувьд эрсдлүүдийг дагуулах магадлалтай. Төсөлд ажиллах гадаадын ажилчдыг ажилчдын кэмпэд байрлуулахаар төлөвлөж байгаа бөгөөд нийт 10 орчим түр кэмп (5 үндсэн кэмп, 5 туслах кэмп) байгуулах шаардлагатай.

Нутгийн уугуул бус ажилчдын урсгал нь бүс нутгийн хэмжээнд таагүй байдал, бухимдал, бэлгийн замын халдварт өвчний тархалт зэрэг эрүүл мэндийн олон эрсдэл дагуулах магадлалтай. Нутгийн иргэдтэй хийсэн уулзалтын үеэр замын барилгын ажилчид, ялангуяа гадаадын ажилчид нутгийн амьдралын хэв маяг, зан заншлыш хүндэтгэх хэрэгтэй.

Дараах нөлөөллийг бууруулах арга хэмжээнүүдийг хэрэгжүүлснээр бүс нутгийн хэмжээнд үзүүлэх эрүүл мэнд, аюулгүй байдлын нөлөөлөл бага зэргийн сөрөг байна.

Нөлөөллийг бууруулах дараах арга хэмжээнүүдийг санал болгосон. Үүнд:

- **Замын хөдөлгөөний менежментийн төлөвлөгөө, Хүн амын эрүүл мэнд, аюулгүй ажиллагаа, аюулгүй байдлын төлөвлөгөө боловсруулж хэрэгжүүлэх.**
- **Гомдол барагдуулах механизмыг хэрэгжүүлэх.**
- **Барилгын ажлын замын хөдөлгөөний хурдны хязгаарыг тогтоож, осол аваараас урьдчилан сэргийлэх.**
- **Гүйцэтгэгчид ажил эхлэхээс өмнө нутгийн иргэдтэй харилцаж, барилгын ажлын талбайтай холбоотой эрсдлүүдийн талаар нутгийн иргэд болон зам ашиглагчдад мэдээлэл өгөх.**
- **Ажилчдад зориулсан танилцуулах хөтөлбөрт нутгийн иргэд болон холбогдох хариуцлагын талаар сургалт явуулж, бүх ажилчдад Ёс зүйн журмыг таралж, холбогдох сургалтыг зохион байгуулах.**

4.1.12. Хөдөлмөрийн харилцаа, ажлын байрны нөхцөл

Хөдөлмөрийн харилцаатай холбоотой журам, менежмент, барилгын кэмпийн талаарх нарийн мэдээлэл одоогоор тодорхойгүй байна. Гэхдээ гэрээт гүйцэтгэгчид нь МУ-ын Хөдөлмөрийн тухай хуулийг даган мөрдөж, үндсэн болон түр хугацаагаар ажиллах бүх ажилчидтай хөдөлмөрийн гэрээ байгуулан ажиллахаар төлөвлөж байна. Төв Азид хүүхдийн болон албадан хөдөлмөр эрхлүүлэх тохиолдлууд гарч байсан нь ихэвчлэн хяналтыг тогтмол хэрэгжүүлээгүйгээс үүдэлтэй бөгөөд барилгын ажилчдын кэмпүүд нь ЕСБХБ-ны ГШ-ын дагуу үйл ажиллагаа явуулна.

Хөдөлмөрийн аюулгүй байдал, эрүүл ахуйн хувьд, сонгогдсон гэрээт гүйцэтгэгчид нь төслийг хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай ажиллах хүч, тоног төхөөрөмжөөр хангагдсан гэж үзэж байна. Гэсэн хэдий ч бүх барилгын ажлын талбайтай нэгэн адил ажлын байрны онцлогоос үүдэн ажилчид хувийн гэмтэл бэртэл авах эрсдэлтэй. Гүйцэтгэгчид нь менежментийн журам, авах арга хэмжээг боловсруулж, аюултай нөхцөл байдлыг арилгах, боломжгүй тохиолдолд ажилчдын аюулгүй байдал, эрүүл мэндэд хор уршигтай эрсдлүүдийг багасгах арга хэмжээг авах шаарлагатай.

Дараах нөлөөллийг бууруулах арга хэмжээнүүдийг хэрэгжүүлснээр ажлын байрны нөхцөл, эрүүл мэнд, аюулгүй байдал, эрүүл ахуйд үзүүлэх нөлөөлөл бага зэргийн сөрөг байна.

Нөлөөллийг бууруулах дараах арга хэмжээнүүдийг санал болгосон. Үүнд:

- **Хөдөлмөрийн менежментийн төлөвлөгөөг боловсруулж хэрэгжүүлэх.**
- **Ажлын байртай холбоотой санал гомдлыг барагдуулах механизмыг боловсруулах.**
- **Ажилчдын кэмпийг ЕСБХБ/ОУСК-аас гаргасан Ажилчдын байр: стандарт, журмын дагуу байгуулах.**
- **Ажлын байрны эрүүл мэнд, аюулгүй байдлын төлөвлөгөөг боловсруулж хэрэгжүүлэх.**
- **Барилгын гэрээт гүйцэтгэгчид нь нутгийн иргэдийг ажлын байраар хангаж дадлагажуулах.**
- **Аюулын дүн шинжилгээг ажил үүрэг тус бүрээр хийж, хяналт тавих.**

4.1.13. Дэд бүтэц ба үйлчилгээ

Барилгын үе шатанд цахилгаан, ус, эрүүл мэндийн үйлчилгээ авах зэрэг хэрэгцээ үүснэ. Эдгээр хэрэгцээний талаар дэлгэрэнгүй мэдээлэл одоогоор алга байна, гэсэн хэдий ч гэрээт гүйцэтгэгчид цахилгааны хэрэгцээгээ дотоодын эрчим хүчний сүлжээ болоод талбай дээрх генераторaас хангана хэмээн үзсэн; үүнээс гадна төслийн зориулалтаар ашиглах цооногоос усны хэрэгцээг хангана хэмээн үзсэн.

Эруул мэндийн ерөнхий эмчилгээ үйлчилгээний хэрэгцээ өсч болзошгүй. Төслийн нөлөөллийн бүсэд янз бүрийн чадамж, чадавхитай эрүүл мэндийн хэд хэдэн байгууллага байдаг боловч эдгээр байгууллагын төсөв суурин хүн амын тоонд суурилсан байдаг бөгөөд одоогоор хуваарилсан төсөв хүрэлцдэггүй талаар төслийн оролцогч талуудтай хийсэн зөвлөлдөх арга хэмжээний үеэр онцолж байсан. Төслийн ажилчид төслийн нөлөөллийн бүсэд ажиллах үедээ орон нутгийн эрүүл мэндийн үйлчилгээг авах тохиолдолд эрүүл мэндийн байгууллагуудын төсөвт улам дарамт үзүүлэх болно.

Дараах нөлөөлөл бууруулах арга хэмжээнүүдийг хэрэгжүүлснээр орон нутаг дахь дэд бүтэц, үйлчилгээнд үзүүлэх нөлөөлөл бага зэргийн сөрөг байна.

Нөлөөллийг бууруулах дараах арга хэмжээнүүдийг санал болгосон. Үүнд:

- **Барилгын гэрээт гүйцэтгэгчид нь нөөцийн үр ашигтай зарцуулалтын нарийвчилсан мэдээллийг боловсруулах.**
- **Гамшгийн үеийн бэлэн байдал, хариу арга хэмжээний төлөвлөгөөний хүрээнд төслийн ажилчид үйлчлүүлэх боломжтой эрүүл мэндийн тусламж үйлчилгээний байгууллагуудыг орон нутгийн холбогдох байгууллагуудтай хамтран тодорхойлох замаар орон нутгийн хүн амд үзүүлэх эрүүл мэндийн тусламж үйлчилгээний хүртээмжид нөлөө үзүүлэхээс зайлсхийх. Орон нутгийн эрүүл мэндийн тусламж үйлчилгээний байгууллагуудаас авах үйлчилгээний эрэлтийг оновчтой зохицуулах.**

4.1.14. Эмзэг бүлгүүд ба жендэрийн асуудал

Энэхүү төслийн хүрээнд, нүүлгэн шилжүүлэлт болон барилгын ажлын өргөн хүрээний нөлөөллийн асуудалд эмзэг бүлэг гэсэн ойлголтод голчлон малчид, эмэгтэйчүүд, ялангуяа залуу охид ба хүүхдүүд, ахмад настан, хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэд болон архаг өвчтэй иргэдийг хамруулан үзсэн. Энэ бүлэгт хамаарах иргэд төслийн нөлөөлөлд бусдаас илүүтэй өртөх магадлалтай.

Ихэнх мэргэжилгүй, нарийн ур чадвар шаардагдахгүй ихэнх ажлыг эрэгтэйчүүдт хийнэ. Гэхдээ орон нутгийн эмэгтэйчүүдийн хувьд ажилчдын гуанз болон кэмпүүд, үйлчилгээ, захиргаа зэрэг чиглэлээр ажилд орох боломж бий болох юм. Эмэгтэй мэргэжилтнүүдийн хувьд төлөвлөлт, зураг төсөл хийх, төслийн зураглал хийх зэрэг техникийн мэдлэг шаардсан ажил хийх боломж бий болно. барилгын ажилчдын олноор төслийн талбайд цугларахтай холбоотойгоор орон нутгийн иргэдтэй тэр дундаа ялангуяа охид, залуу эмэгтэйчүүдтэй зөрчилдөх, асуудал үүсгэж болзошгүй юм. Урьд өмнө зам засах үед ёс зүй муутай барилгын ажилчид ёс зүйгүй явдал гаргаж байсан хэмээн Төслийн оролцогч талууд онцолж байсан.

Дараах нөлөөллийг бууруулах арга хэмжээнүүдийг хэрэгжүүлснээр эмзэг бүлэгт үзүүлэх нөлөөлөл нь бага зэргийн сөрөг, жендэрт үзүүлэх нөлөөлөл бага зэргийн сөрөг, ажлын байрны боломжийн хувьд үзүүлэх нөлөөлөл бага зэргийн эерэг байна.

Нөлөөллийг бууруулах дараах арга хэмжээнүүдийг санал болгосон. Үүнд:

- **Барилгын талбайд нутгийн иргэдэд, ялангуяа эмзэг бүлгийн хөгжлийн бэрхшээлтэй болон өндөр настан иргэдэд зориулсан түр нэвтрэх цэг, гарцуудыг байгуулах.**
- **Эмэгтэйчүүдэд тэгш боломж олгох.**
- **Гомдол барагдуулах механизмыг хэрэгжүүлэх.**

4.2. Ашиглалтын үе шат

4.2.1. Эдийн засаг ба амьжиргааны түвшин

Төслийн замын ашиглалт нь үндэсний, бүс нутгийн болоод орон нутгийн эдийн засаг, хөдөлмөр эрхлэлтэнд олон эерэг нөлөөлөл үзүүлнэ. Тухайлбал, замын нөхцөл сайжирснаар орон нутгийн төдийгүй ОХУ, Монгол, Хятад улсуудыг дамнасан худалдаа арилжаа, эдийн засгийн коридоор өнгөрөх хүн болон

ачаа тээвэр, үйл ажиллагааны үзүүлэлтүүд өсч, тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөн эрчимжих нь дотоодын төдийгүй олон улсын бизнес, эдийн засагт үр өгөөжтэй байна.

ЗТХЯ-ны шууд болон шууд бус удирдлагын доор (гэрээт компани г.м) зам ашиглалт, засвар үйлчилгээг гүйцэтгэх ажилтнууд шаардлагатай хэдий ч нэмэлт ажиллах хүч хэрэгтэй эсэх мэдээлэл төслийн энэ шатанд тодорхойгүй байна.

Төслийн барилгын үе шатанд эдийн засгийн шилжилт хөдөлгөөний нөлөөлөлд өртсөн иргэдийн хувьд амьжиргаанд үзүүлэх сөрөг нөлөөлөл замын ашиглалтын үе шатанд мөн үргэлжлэхээр байна (энэ нь ялангуяа малчдад хамааралтай). Замын зураг төсөлд малчид, тэдний мал сүрэгт зориулсан гарам хоолойнуудыг тодорхой зайтайгаар төлөвлөж өгсөн тул замын ашиглалтын үе шатанд зам хөндлөн гарахтай холбоотой нөлөөлөл үүсэхгүй гэж үзсэн. Барилгын ажлын талбайнууд нь малчдын хөдөлгөөн, замын хүртээмжийг хязгаарлах нөлөө үзүүлэх боломжтой бөгөөд энэ асуудлыг гэрээт гүйцэтгэгч нарийвчлан авч үзэж, нөлөөллийн эдийн засгийн үр дагаварыг тодорхойлох шаардлагатай. Гэрээт гүйцэтгэгчид энэ талаар Газар чөлөөлөлт, нүүлгэн шилжүүлэлтийн хамрах хүрээ (ГЧНШХХ)-нд тусгана.

Дараах нөлөөллийг бууруулах арга хэмжээнүүдийг хэрэгжүүлснээр эдийн засаг, амьжиргааны түвшинд үзүүлэх нөлөөлөл дунд зэргийн эерэг байна.

Нөлөөллийг бууруулах дараах арга хэмжээнүүдийг санал болгосон. Үүнд:

- **Гарам хоолойнуудын хоорондын зайг замын трассын дагуух малчид, мал сүргийн хөдөлгөөнтэй уялдуулж, оролцогч талуудтай зөвлөлдөх явцад гарсан зөвлөмжүүдэд тулгуурлан төлөвлөх.**
- **Мал амьтан ба зам ашиглалтын талаар мэдлэг, мэдээлэл өгөх уулзалтыг зохион байгуулах, ялангуяа мал амьтан тээврийн хэрэгсэлтэй мөргөлдөх эрсдэл, холбогдох хууль тогтоомжоор оногдуулах торгууль, шийтгэлийн талаар малчин өрхүүдэд мэдээлэл өгөх.**

4.2.2. Тээвэрлэлт ба замын хүртээмжтэй байдал

Төслийн зам ашиглалтанд орсноор Азийн хурдны замын 3-р хэсэг (АХЗ-3) гэж үздэг ОХУ, Монгол, Хятад улсуудыг дамнасан эдийн засгийн коридорын тээврийн урсгал эрчимжинэ. Одоогийн замыг сайжруулах үндсэн шалтгаануудын нэг нь энэхүү босоо тэнхлэгээр дамжих ачаа тээврийн хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх юм.

Замын нөхцөл сайжирснаар сум хоорондын тээвэрлэлт сайжирна, гэхдээ энэ нь орон нутгийн замын хөдөлгөөний өнөөгийн хэрэглэгчдэдн нөлөөлж болох юм, тухайлбал тээврийн хэрэгслээр зорчигчид замын өнөөгийн хамгийн хялбаршуулсан тохиргооноос илүүтэйгүүр 4-эгнээ болон u-эргэлт зэрэгт зохицон тус замаар зорчих шаардлагатай болно.

Хэдийгээр хүмүүст тус замаар зорчиход тодорхой өөрчлөлттэй тулгарах боловч тээвэрлэлт болон замын хүртээмжтэй байдалд, тухайлбал үндэсний болон олон улсын түвшинд бий болох нөлөөлөл ерөнхийдөө эерэг байх болно.

4.2.3. Нутгийн хүн амын эрүүл мэнд, аюулгүй байдал

Төслийн 1-р болон 2-р үе шатны зам барилгын ажил дуусахад замын хэрэглэгчдийн эрүүл мэнд, аюулгүй байдалд учирч болзошгүй эрсдэл, сөрөг нөлөөлөл буурах болно. Одоогийн байгаа зам дээр стандар хангаагүй замын хучилт бүхий нэлээдгүй хэсэг байгаа бөгөөд жолооч нар нь нүх, эвдэрсэн хэсгийг тойрж гарах үүднээс хөдөлгөөний эсрэг урсгал руу орох болдог. 1-р үе шатны ажлын хүрээнд осол аваар ихээр гардаг 10 цэг буюу хар цэгүүдийн дизайныг сайжруулна. замын цөмөрсөн хэсэг, хагарал, нөхөөсийг засварлаж (1-р үе шатI), тэмдэг тэмдэглэгээ, хаалт, замын уулзвар зэрэг авто замын хөдөлгөөнийг зохицуулах арга хэмжээг нэвтрүүлснээр (1-р үе шат болон 2-р үе шат) замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг үлэмж хэмжээгээр сайжруулан улмаар Төслийн замын хэрэглэгчдийн осол аваарт орох эрсдлийг бууруулах болно. Иймд дунд зэргээс их хэмжээний эерэг нөлөө үзүүлж болно.

Төслийн 2-р үе шатны ажлын хүрээнд даваанууд дээр замыг дөрвөн эгнээтэй болгосноор уулархаг хэсэгт урдаас ирж байгаа эсрэг хөдөлгөөнийг харах боломжгүй хэсгийг арилгахад тус дөхөмтэй замын нэмэлт зорчих хэсэг бий болох ба улмаар замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах нөхцөл бүрдэх юм. Огцом эргэлт бүхий одоо байгаа ихэнх даваан дээр хаалт хязгаарлалтууд байдаг боловч эдгээр нь зам тойрч байгаа нийт хэсэгт суурилуулагдаагүй байдаг. Төслийн хүрээнд эдгээрийг замын бүхий л уртад байрлуулах юм.

Аль ч зам дээр осол аваар гарах, хүн дайрах, Төслийн хувьд мал амьтан дайрах эрсдэл байдаг. Суурин газраас гадуур замын хэсэгт хурдны хязгаарыг одоогийн 80 км / цаг-аас 100 км / цаг болгож нэмэгдүүлж байгаа боловч суурин газрын дэд бүтэц, суурин газарт 60 км / ц хурдны хязгаарыг мөрдөх тул замын аюудгүй байдлын өнөөгийн нөхцлийг ерөнхийд нь сайжруулах болно. Сумдын төв хэсэгт явган хүний

гарц байдаг, зарим суманд зам дээр хурд сааруулагч байдаг, гэвч сум болгонд уг хязгаарлагч байдаггүй. Гудамжны гэрэл нь зөвхөн том сумдад байдаг. Хэдийгээр суурин газрын талаар нарийвчилсан эцсийн төлөвлөлт гараагүй байгаа ч гойр орчмын байгууламжуудыг сайжруулснаар орон нутгийн иргэдэд үр өгөөжөө өгнө гэж үзэж байна.

Жолооч нарын зан үйл тааруу байгаа нь олонтаа харагдаж байсан, тухайлбал жолооч нар аль болох гүйцэд түрүүлэхийн зэрэгцээ түрэмгий байдалтайгаар жолоодож байсан. Хэдийгээр санал болгож буй замын хэсэг нь жолооч нарын зан үйлийг засч чадахгүй боловч тэдгээрийг зарим зан үйл, жолоодох арга барилыг өөрчлөхөд тодорхой хэмжээгээр нөлөөлнө. Гэвч зарим жолооч нар (ялангуяа хөдөө орон нутгийн) урьд өмнө байгаагүй замаар зорчиж байсан туршлагагүй тул хуучин зан үйл, жолоодох арга барилаа хаяхгүй байж болзошгүй юм.

Суурин газраас бусад замын хэсэгт байхаар төлөвлөсөн хэдэн тойрог зам нь хурдыг сааруулах болно, гэхдээ одоо байдаг шиг хурдны хязгаарыг баримтлахгүй магадлалтай. Хурдны камер суурилуулах боловч үр нөлөө нь замын хөдөлгөөний дүрмийг хэр сайн сахиулахаас ихээхэн хамаарна.

Замын олон хэсэгт мал амьтан зам дагуу чөлөөтэй явж, замын зорчих хэсэг дээр байдаг нь олонтаа тохиолддог. Энэ нь машинтай мөргөлдөхөд хүргэх магадлалтай, ялангуяа харанхуй болсон үел, учир нь замын ихэнх хэсэгт гэрэлтүүлэг байдаггүй. Нэвтрэх гарцыг өөрчилснөөр энэхүү эрсдлийг бууруулна.

Төмөр замын гарамд ойртохоос хангалттай зайнд төмөр замын гарам байгааг урьдчилан сэрэмжлүүлэх арга хэмжээ авах, төмөр замын гарам тус бүрт замын хэсгийг нэг маягаар тавьснаар эдгээр гарам дээрх аюулгүй байдлыг сайжруулна.

Хүн амын иргэдийн эрүүл мэнд, аюулгүй байдалд үзүүлэх эерэг үр дүнгийн цар хүрээ нь замын эцсийн дизайнаас хамаарах юм. Гэсэн хэдий ч, санал болгож буй арга хэмжээг хэрэгжүүлсэн тохиолдолд үр дүн нь дунд зэргийн ээерэг байх болно. Дээр дурдсанчлан, Төсөл хэрэгжсэнээр хэдэн жилийн дараа замын хөдөлгөөний эрчим нэмэгдэж болзошгүй гэдгийг хүлээн зөвшөөрөх нь чухал юм. Замын хөдөлгөөний ачаалал нэмэгдэж байгаа нь аюулгүй байдлыг хангах тусдаа асуудал биш юм, харин зохих тэмдэглэгээ болон хурд хязгаарлах арга хэмжээг авч эрсдлийг бууруулах хэрэгтэй.

Замын зорчих хэсгийн дизайн, ихэссэн замын хөдөлгөөн нь орон нутгийн замын хөдөлгөөнийг удаашруулах талтай. Аюулгүй ажиллага, аюулгүй байдлын хувьд дамжин өнгөрөх замын хөдөлгөөн ихэссэнээр тухайн бүс нутагт бусад газраас ирсэн хүмүүсийн тоо нэмэгдэхэд хүргэх бөгөөд улмаар ХДХВ / ДОХ эсвэл бусад бэлгийн замын халдварт өвчтэй хүмүүстэй бэлгийн харьцаанд орох эрсдлийг бий болгож болзошгүй, энэ нь эргээд халдвар тээгч хүмүүс, одоогийн болон ирээдүйд эцэг эх болох хүмүүсийн эрүүл мэндэд эрсдэл бий болгоно. Зам илүү сайн холбогдсоноор хүн худалдаалах гэмт хэрэг гарах эрсдлийг нэмэгдүүлэх талтай. Ерөнхийд нь авч үзвэл хүн амын аюулгүй ажиллагаа, аюулгүй байдалд бага зэргийн сөрөг нөлөө үзүүлж болзошгүй.

Нөлөөллийг бууруулах дараах арга хэмжээнүүдийг санал болгосон. Үүнд:

- **Жолоодлого алдсан тээврийн хэрэгсэл өнхрөх, замын хажуугийн жалга, тэмдэг тэмдэглэгээг мөргөж гэмтээхээс сэргийлсэн замын хажуугийн хаалт хашлагуудыг байрлуулах.**
- **Замын гадаргуу нь тухайн бүс нутгийн цаг уурын нөхцөл байдал, хэт халалт, хөрөлтийг тэсвэрлэхүйц байх.**
- **Жолооч нарын зөв хандлага, хурдны хязгааруудын талаар мэдлэг, мэдээлэл өгөх уулзалтыг орон нутгийн хүн ам, хэвлэл мэдээллийн байгууллагуудыг оролцуулан зохион байгуулах, шинэ замын бүтэц, ашиглалтын талаар жолооч нарт мэдээлэл өгөх ажлыг орон нутагт зохион байгуулах.**
- **Суурин газруудад явган хүн (эмзэг бүлгийн хүн амыг оролцуулна)-ий гарц, тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөн/хурдыг сааруулах арга хэмжээнүүдийг авч хэрэгжүүлэх.**
- **Явган зорчигчид ихээр ашигладаг замын хэсгүүдэд сүүдрэвч, хаалт хашилт, явган хүнд зориулсан зам, гэрэлтүүлгүүдийг байрлуулах.**
- **Осол аваарын эрсдэл, мөн хог хаягдал хуримтлагдаж, улмаар дүүрэх, үерийн үед халих зэргээс сэргийлэх зорилгоор ус зайлуулах хоолойнуудад торон таг хийх.**
- **Замын засвар арчилгааг тогтмол хийх.**

4.2.4. Хөдөлмөр эрхлэлт ба ажлын байрны нөхцөл нөхцөл

ЗТХЯ-ны шууд болон шууд бус удирдлагын доор (гэрээт компани г.м) зам ашиглалт, засвар үйлчилгээг гүйцэтгэх ажилтнууд шаардлагатай хэдий ч нэмэлт ажиллах хүч хэрэгтэй эсэх мэдээлэл төслийн энэ шатанд тодорхойгүй байна. ЗТХЯ болон гэрээт гүйцэтгэгчид нь Монгол Улсын Хөдөлмөрийн тухай хуулийн шаардлагуудыг хангаж ажиллах бөгөөд үндсэн болоод түр ажилчидтай хөдөлмөрийн гэрээ байгуулна.

Замын ашиглалтын үе шатанд үүсэх ажлын байрны эрүүл мэнд, аюулгүй байдалтай холбоотой эрсдлүүд бага боловч замын засвар үйлчилгээтэй холбоотой зарим нөлөөлөл үүсэх магадлалтай. Дээр дурдсанчлан, гэрээт гүйцэтгэгч, компаниуд нь замын ашиглалт, засвар үйлчилгээний үйл ажиллагааг Монгол Улсын хууль тогтоомж, олон улсын сайн туршлагын дагуу гүйцэтгэхэд шаардлагатай ажиллах хүч, тоног төхөөрөмжийн нөөц бололцоотой байна гэж үзэж байна.

Хөдөлмөрийн харилцааны болон ажлын байрны нөхцөл, ажлын байрны эрүүл мэнд, аюулгүй байдалтай холбоотой эрсдлийг бага гэж үзсэн тул ашиглалтын үе шатны нөлөөлөл бага хэмжээний сөрөг байна.

Нөлөөллийг бууруулах дараах арга хэмжээнүүдийг санал болгосон. Үүнд:

- **Ашиглалт, засвар арчлалт үйлчилгээний төлөвлөгөө боловсруулж хэрэгжүүлэх.**
- **Хөдөлмөр эрхлэлттэй холбоотой Гомдол барагдуулах механизмыг хэрэгжүүлэх.**

4.2.5. Дэд бүтэц ба үйлчилгээ

Одоо байгаа дэд бүтцүүдээс замын ашиглалтын үе шатны нөлөөлөлд өртөх магадлалтай нь орон нутгийн эрүүл мэндийн тусламж үйлчилгээ юм. Зам тээврийн ослын үед шаардагддаг анхны тусламж үйлчилгээний эрэлт хэрэгцээ нь эдгээр байгууллагуудын төсөвт дарамт учруулдаг талаар талууд өмнө нь онцолж байсан. Замын нөхцөл байдал сайжирснаар зам тээврийн осол буурч болох ч замын хөдөлгөөний ерөнхий өсөлтийн улмаас зам тээврийн ослын эрсдэл арилахгүй байж болно. Орон нутгийн удирдлага, холбогдох байгууллагууд засгийн газартай хамтран ажиллаж, зам тээврийн ослын үед анхны тусламж үйлчилгээ үзүүлэхэд шаардагдах төсвийг батлуулж авах шаардлагатай. Энэ нь орон нутгийн иргэдийн эмнэлгийн үйлчилгээ авах боломж, хүртээмжид үзүүлэх нөлөөллийг бууруулна. Замын ашиглалтын үе шатанд суурь нөхцөл байдал ерөнхийдөө өөрчлөгдөхгүй боловч орон нутгийн эрүүл мэндийн тусламж үйлчилгээний байгууллагад үзүүлэх нөлөөллөөс сэргийлэх, бууруулах шаардлагатай. Зам тээврийн осолтой холбоотой нөлөөллийг бууруулах арга хэмжээнүүдийг хэрэгжүүлснээр нутгийн эрүүл мэндийн байгууллагуудад үзүүлэх нөлөөлөл одоогийн нөхцөл байдалд бага зэргийн эерэг нөлөөтэй байна.

Нөлөөллийг бууруулах дараах арга хэмжээнүүдийг санал болгосон. Үүнд:

- ЗТХЯ нь зам дагуух нутгийн үйлчилгээний байгууллагуудтай хамтран эрүүл мэндийн үйлчилгээ, холбогдох шаардлагатай төсвийг дахин хэлэлцэх.

4.2.6. Эмзэг бүлгүүд ба жендэрийн асуудал

Замын зураг төсөлд тусгасан суурийн газруудад байгуулах стандарт бүтцүүд, тухайлбал явган зорчигчийн гарч, гэрэлтүүлэг, хаалт хязгаарлалтууд, тэмдэг тэмдэглэгээний мэдээлэл, мөн хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэд зэрэг нийгмийн эмзэг бүлгийн хүн амд зоруилсан гарцны төлөвлөлт тусгагдсан эсэх нь одоогоор тодорхойгүй байгаа ч ЕСБХБ-аас боловсруулсан зөвлөмжийг хэрэгжүүлсэн тохиолдолд одоогийн нөхцөл байдал сайжирна гэж үзэж байна.

Замын ашиглалтын үе шатанд ажлын байрны хүртээмж ерөнхийдөө хязгаарлагдмал байх боловч ЗТХЯ-нд эмэгтэйчүүдэд боломж гарч болох юм .

Дээр дурдсан асуудлууд нь бага зэргээс дунд зэргийн эерэг нөлөөтэй байна.

гадны иргэд шилжин ирсэнтэй холбоотойгоор орон нутгийн иргэдтэй тэр дундаа ялангуяа охид, эмэгтэйчүүдтэй зөрчилдөх асуудал үүсч болзошгүй бөгөөд эмэгтэйчүүд, залуу охидуудад үзүүлэх нөлөөлөл нь бага зэргийн сөрөг байна.

Нөлөөллийг бууруулах дараах арга хэмжээнүүдийг санал болгосон. Үүнд:

- **Гарам хоолойнуудын хоорондын зайг замын трассын дагуух малчид, мал сүргийн хөдөлгөөнтэй уялдуулж, оролцогч талуудтай зөвлөлдөх явцад гарсан зөвлөмжүүдэд тулгуурлан төлөвлөх.**
- **Эмзэг бүлгийн хүн амд зориулсан явган зорчигчийн гарц, тэмдэг тэмдэглэгээ, хурдыг сааруулах арга хэмжээнүүдийг авч хэрэгжүүлэх.**
- **Явган зорчигч, тэр дундаа эмзэг бүлэг, тэргэнцэртэй иргэдэд зориулсан зорчих хэсэг байгуулах.**
- **Эмэгтэйчүүдэд ажлын байранд тэгш боломж олгох.**
- **Замаар зорчих жолоочийн ёс зүйгүй үйлдлээс урьдчилан сэргийлэх зорилгоор хуулийн байгууллагын хяналтыг сайжруулах.**

4.2.7. Хог хаягдал

Ашиглалтын үед ердийн/идэвхгүй болон аюултай хог хаягдал үүсэх ба үүнд бетон, асфальтбетон материал, тос болон шингэн бодис, тостой даавуу, цахилгаан, электрон хаягдал зэрэг орно. Арчлалт, засварын ажил гүйцэтгэх ажилчид мөн тодорхой хугацааны туршид байрлах шаардлага гарах ба тэдэнд зориулсан богино хугацааны эрүүл ахуй, халамжийн байгууламж шаардлагатай болно. Арчлалт, засварын ажлын үеэр гарах хог хаягдлын төрөлд байгалийн гаралтай хог хаягдал, цаас, хуванцар, шил, төмөр болон бусад аюултай ба ердийн хог хаягдал багтана.

Зориулалтын агуулах савгүй, хог хаягдал цуглуулах явц тогтмол бус эсвэл цуглуулдаггүй зэргээс үүдэн авто зам дагуу хяналтгүй хот суурин газрын хатуу хог хаягдал их байна. Зам дагуу 13 зогсоол төлөвлөсөн ба ийм төрлийн зогсоолууд ихэвчлэн зам ашиглагчдын хаясан хог хаягдлаар дүүрдэг бөгөөд энэ нь зориулалтын хогийн сав байхгүй эсвэл хог хаягдлыг тогтмол зайлуулдаггүйтэй холбоотой.

Барилгын ажлын бэлтгэл шатны явцад төслийн бүсэд зориулалтын хог хаягдал булах/хаях цэг болон аюултай хог хаягдлын менежментийн байгууламж байхгүйг тогтоосон. Иймд нутгийн захиргаанаас тогтоосон зориулалтын цэгт хог хаягдлыг устгах болно.

Нөлөөллийг бууруулах арга хэмжээний хэрэгжилтээс хамаарч хог хаягдлаас үзүүлэх нөлөөлөл багаас дунд зэргийн сөрөг байна.

Нөлөөллийг бууруулах дараах арга хэмжээнүүдийг санал болгосон. Үүнд:

- **Замын засвар, арчилгааны явцад үүсэх хог хаягдлын менежментийг багтаасан Ашиглалт, завсар үйлчилгээний төлөвлөгөөг боловсруулж хэрэгжүүлэх.**
- **Ердийн хатуу хог хаягдлыг тогтмол цуглуулах.**
- **Зам дагуу төлөвлөгдсөн 13 цэгт хогны сав, тэмдэг тэмдэглээ байрлуулах үйл ажиллагаанд шаардлагатай төсвийг холбогдох байгууллагаас гаргуулах.**

4.2.8. Дуу чимээ

Ашиглалтын үеийн дуу чимээний нөлөөллийн нарийвчилсан үнэлгээгээр замын хөдөлгөөн ойролцоогоор 10 дахин нэмэгдэж байгаатай холбогдуулан богино хугацаанд бага зэргийн, урт хугацаанд их хэмжээний нөлөөлөл үзүүлнэ. Орчны дуу шуугианы өнөөгийн түвшин, дуу шуугианы түвшний таамагласан өөрчлөлтөөс харахад дуу шуугианы түвшин замын ашиглалт эхэлсэн жил (2020 он) болоод ирээдүйд (2040 он) замын далангийн ирмэгээс янз бүрийн зайтай байрлах 5 цэгт Монгол Улсын стандартаар зөвшөөрсөн хязгаараас хэтрэхээр байна. Таамаг тооцооллоос үзэхэд дуу шуугианы 3 дБ (ДЭМБ-ын удирдамжаар зөвшөөрсөн дээд хэмжээ)-аас давсан өөрчлөлтүүд ирээдүйд ажиглагдахаар байна.

Нөлөөллийг бууруулах дараах арга хэмжээнүүдийг санал болгосон. Үүнд:

- **Замын өргөсгөх төслийн хүрээнд нэмэлт нарийвчилсан үнэлгээ хийх шаардлагатай. Суурин газрууд дахь нөлөөлөлд өртөгчдийн хүлээн авах дуу шуугианы суурь түвшинг тогтоох, мөн 100 м доторх болзошгүй нөлөөлөлд өртөгчдийн тоог гаргах үүднээс замын таван хэсэгт дуу шуугианы хэмжилт, судалгааг барилгын үе шат эхлэхээс өмнө хийх хэрэгтэй.**
- **Барилгын ажлын дараа нөлөөлөлд өртөгчдийн орших суурин газруудад дуу чимээний хяналт шинжилгээг хийх.**
- **Дуу чимээний түвшин стандарт хязгаараас хэтэрсэн тохиолдолд дуу чимээг бууруулах нэмэлт арга хэмжээг хэрэгжүүлэх (жнь: хаалт г.м).**

4.2.9. Агаарын чанар

Шинэ зам нь хатуу хучилттай байх бөгөөд төслийн замын нөхцөл одоогийнхтой харьцуулахад сайжрах тул шинэ замын ашиглалтаас нэмэлт тоос үүсэхгүй. Иймд тоосны нөлөөллийг бууруулах нэмэлт арга хэмжээнүүдийг тодорхойлоогүй болно.

Төслийн хүрээнд замын эхлэл, төгсгөлийн цэг өөрчлөгдөхгүй. Хэдийгээр замын зарим хэсэгт тээврийн хэрэгслийн дундаж хурд 20 км/цагаар нэмэгдэх магадлалтай боловч суурин газруудад хурдны суурь түвшинг 20 км/цагаар бууруулж тогтооно. Замыг өргөсгөх явцад замын трасст 5 м-ээс их өөрчлөлт орох ба ирээдүйд замын хөдөлгөөн нэмэгдэнэ.

Замын нөхцөл сайжирснаар тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний үр ашиг нэмэгдэнэ гэж үзэж байна.

Гэсэн хэдий ч төслийн замаас 200 м дотор орших суурин, хүн ам замын хөдөлгөөний өөрчлөлтийн нөлөөлөлд өртөж болно. Агаар бохирдуулагч хийн ялгарал үүсэж болзошгүй бөгөөд замтай хамгийн ойр хэсэгт их хэмжээгээр хуримлагдаж, эх үүсвэрээс холдох тусам сарних юм. Цаашид нэмэгдэх

хөдөлгөөний эрчмийг дагасан бохирдуулагч хийн хуримтлал үүсэх нь зайлшгүй. Гэхдээ ойр орчмын нөлөөлөлд өртөгчдөд үзүүлэх нөлөөтэй харьцуулахад тодорхой түвшний өсөлтийг зөвшөөрч болохуйц бөгөөд агаарын чанарын хувьд бохирдуулагч хийн суурь хуримтлал байхгүйг тооцож үзэх нь зүйтэй.

Үүнээс гадна ялангуяа суурин газруудаар үүсэх төвлөрөл багасч, оргил цагаар ялгарах хийн хэмжээ мөн багасна хэмээн тооцож байгаа ба замын хөдөлгөөний эрчмийн өсөлт болон зам засвараас үүдэлтэй хийн хуримтлалын өсөлтийг сааруулж, агаарын чанарыг дээшлүүлнэ гэж таамаглаж байна.

Төслийн ашиглалтын үед нөлөөлөл бууруулах нэмэлт арга хэмжээ санал болгохгүй бөгөөд урьдчилан таамаглаж буй бохирдуулаг хийн хуримтлалын хэмжээ нь МУ-аас тогтоосон агаарын чанарын стандартын хэмжээг давахгүй тул нэмэлт арга хэмжээ авах шаардлагагүй гэж үзэж байна. Бүс нутгийн агаарын чанарт үзүүлэх ашиглалтын үе шатны нөлөөлөл бага хэмжээний сөрөг (суурь хэмжээг давсан тул) байна.

4.2.10. Гадаргын болон газрын доорх ус

Авто зам, ашиглалт, арчлалт, засварын үйл ажиллагаанаас үүдэлтэй бохир ус, шатахуун болон химийн бодисын асгаралт зэрэг нь ашиглалтын үед гадаргын болон газрын доорх усанд нөлөөлөх гол хүчин зүйлс юм.

Зам барилгын ажлын нөлөөгөөр байгалийн урсацын тогтоц, чиглэл, гол горхины ус зүй тодорхой хэмжээгээр зайлшгүй өөрчлөгдөнө. Жишээ нь замын нягт бүтцийн нөлөөгөөр хур борооны дараах урсацын чиглэл, онцлог өөрчлөгдөнө. Ус өнгөрүүлэх хоолойнуудын хоорондын зайг оновчтой төлөвлөөгүй, мөн барилгын ажлын нөлөөлөлд өртсөн гол горхины ус зүй, годрилыг нөхөн сэргээгээгүй тохиолдолд замын барилгын ажлаас байгалийн урсацад нөлөө үзүүлнэ.

Ус зайлуулах суваг шуудууг сэлбэж, засах үйл ажиллагааны явцад аливаа асгаралт үүсч болзошгүй. Эсвэл зам дээр зорчиж байгаа машин, техник хэрэгслээс түлш, тос санамсаргүй асгарч, гоожиж болно. Их хэмжээний асгаралтыг эс тооцвол багахан асгаралт гоожилт нь борооны усаар угаагдах төдийгүй уст цэгт хүрч бохирдуулах замдаа агууламжийн хувьд багасах тул үзүүлэх нөлөөлөл нь бага байна.

Төслийн замын трасс нь байнгын болон улирлын урсацтай хэд хэдэн гол горхитой огтлолцоно. Барилгын ажлын явцад гол горхины урсацыг тооцоолж, ус өнгөрүүлэх хоолойнуудын хүчин чадлыг өнөөгийн болон ирээдүйн цаг уурын өөрчлөлтөд тохируулаагүй нөхцөлд зам дээр зорчигчид үерийн аюулд автах эрсдэл үүсч болно. Голын урсац мэдэгдэхүйц нэмэгддэг хүчтэй аадар бороотой үед үерийн эрсдэл хамгийн их байна.

Одоо байгаа болон сайтар төлөвлөсөн замын засварын ажил, шинэ замын дагуу төлөвлөсөн хоолой, гарцууд дээр тулгуурлан үзэхэд бохир ус зайлуулах, гадаргын болон газрын доорх усанд үзүүлэх нөлөөллийг бага зэрэг сөрөг байна.

Нөлөөллийг бууруулах дараах арга хэмжээнүүдийг санал болгосон. Үүнд:

- **Ус зайлуулах суваг хоолойг бүс нутгийн гадаргын урсац, үерийн үзүүлэлтүүдтэй уялдуулж төлөвлөх.**
- **Асгаралтыг шингээгч, цэвэрлэгч иж бүрдлийг авч ашиглахад хялбар цэгүүдэд байрлуулж, хэрхэн ашиглах, устгах талаар ажилтнуудыг сургаж, дадлагажуулах.**
- **Байгаль орчин, нийгмийн менежмент, хяналт шинжилгээний төлөвлөгөө, Асгаралтын үед Асгаралтаас сэргийлэх, хор хохирлыг арилгах менежментийн төлөвлөгөө, Ашиглалт, засварын үйлчилгээний төлөвлөгөөг боловсруулж хэрэгжүүлэх.**
- **Гадаргуугийн урсацыг зайлуулах систем, хурдас чулуулгийн эвдрэл угаагдлаас хамгаалах бүтэц байгууламжуудын үзлэг шалгалт, засвар арчилгааг тогтмол хийх.**
- **Томоохон үерийн дараа үзлэг шалгалт хийж, сэргээн засварлах.**

4.2.11. Ургамал ба амьтны аймаг

Төслийн замын ашиглалтын үе шатанд ан амьтанд үзүүлэх гол нөлөөлөл нь зам дээр зорчих тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөн нэмэгдсэний улмаас ан амьтан (зэрлэг ан амьтан, малчдын мал) тээврийн хэрэгсэлтэй мөргөлдөх, гэмтэх, үхэж хорогдох эрсдэл нэмэгдэх явдал юм. Замын хөдөлгөөний эрчим нэмэгдсэнээр мөн зэрлэн ан амьтан зам хөндлөн гарч чадахгүй дайжих дам нөлөө үзүүлж болно. Зам бодитоор оршин байх нөлөөллийг бууруулах боломжгүй ч мал амьтан хөндлөн гарахаас сэргийлсэн хаалт байрлуулах, зориулалтын нүхэн гарам гаргахаар төслийн зураг төсөлд тусгах байдлаар зэрлэг ам амьтан, мал сүрэгт үзүүлэх нөлөөллийг бууруулах шаардлагатай.

Ургамлын хувьд бага зэргийн арчилгаа, нөхөн сэргээх арга хэмжээг тодорхой давтамжтай авч хэрэгжүүлэх шаардлага гарах боловч замын дагуу ховор ангилалд багтсан ургамлын зүйл тогтоогдоогүй,

мөн замаас тоосны ялгарал үүсэхгүй тул замын ашиглалтын үе шатанд ургамалд үзүүлэх ноцтой нөлөөлөл байхгүй гэж үзсэн. Одоо байгаа замын трасст аль хэдийн өртсөн тусгай хамгаалалттай газруудад нэмэлт нөлөө үзүүлэхгүй.

Хамгааллын статустай амьтан, ургамлын зүйлд үзүүлэх нөлөөллөөс хамаарч дараах нөлөөллийг бууруулах арга хэмжээнүүдийг хэрэгжүүлснээр ашиглалтын явцад биологийн олон янз байдалд үзүүлэх ерөнхий нөлөөлөл бага болон дунд зэргийн сөрөг байна.

Нөлөөллийг бууруулах дараах арга хэмжээнүүдийг санал болгосон. Үүнд:
• **Авто тээврийн хэрэгсэл жолоодож буй жолооч нарт ан амьтантай мөргөлдөх эрсдэл болоод хурдны хязгаарлалтын талаар анхааруулах нэмэлт тэмдэг, тэмдэглэгээнүүдийг ан амьтдын мэдэгдэж байгаа шилжилт, хөдөлгөөний коридоруудын орчимд холбогдох мэргэжилтний зөвлөгөөг харгалзан үзэж байруулах.**
• **Замын коридорын дагуух торон хаалтыг хаврын улиралд шалгаж, шаардлагатай засвар арчилгааг хийх.**

4.3. Хуримтлагдах нөлөөлөл

Барилгын ажлын үеэр тоос шороо, агаарын бохирдол, дуу чимээ зэрэг нөлөөллүүд нь хүмүүс, ургамал, амьтан зэрэгт нөлөөлөх үр нөлөө нь нэг нөлөөллийн үзүүлэх үр нөлөөллөөс хамаагүй илүү байх болно . Бүтээн байгуулалтын орчимд амьдардаг орон нутгийн оршин суугчид замын хөдөлгөөн ихсэх, хог хаягдлын менежмент муу байх зэргээс үүдэлтэй агаарын бохирдол болон дуу чимээ ихсэхтэй холбоотой нөлөөлөлд өртөнө. Эдгээр газруудтай ойролцоо ургамал, амьтны аймаг мөн дуу шуугиан, тоос шороо, хог хаягдлын буруу менежмент, бохирдлын хуримтлагдах нөлөөлөлд өртөж болзошгүй.

Агаарын бохирдол, дуу чимээ зэрэг нөлөөллүүд нь хүмүүс, ургамал, амьтан зэрэгт нөлөөлөх үр нөлөө нь нэг нөлөөллийн үзүүлэх үр нөлөөллөөс хамаагүй илүү байх болно. Зам ашиглалтад орсны дараанаас замын хөдөлгөөн ихэссэнээс үүдсэн агаар бохирдуулагч хий, дуу чимээний ихсэлт нь хамтдаа хүн, ургамал, амьтанд сөргөөр нөлөөлнө.

Судалгааны бүсэд гүйцэтгэсэн бусад төслийн хувьд 1-р шатны одоо байгаа 2 эгнээ авто замын шинэчлэлийн ажил тус төсөлд хамаарч байгаа юм. Зам нь 2019/2020 онд ашиглалтанд орно. 1 болон 2-р үе шатны ажлын үүсэх тоос, агаарын хийн ялгарал, дуу чимээ болон хог хаягдлын менежментийн нийлбэр нөлөөлөл нь 1-р шатны ажилтай харьцуулахад хол илүү юм. Төслийн 1 болон 2-р үе шатны ажил зэрэг явагдах тохиолдолд барилгын кэмп болон ажилчдын шилжин ирэх урсгал их хэмжээгээр нэмэгдэн нутгийн иргэдийн дунд сөрөг нөлөөлөл үүсгэх магадлалтай.

1 болон 2-р үе шатны ажлыг зэрэг гүйцэтгэсэн тохиолдолд нүүлгэн шилжүүлэлтэд хамрагдаж байгаа иргэдэд үзүүлэх нөлөө их байна. Гэсэн хэдий ч эдийн засаг, амьжиргааны түвшинд үзүүлэх нийлбэр эерэг нөлөөлөл нь үе шатуудыг дангаар нь хэрэгжүүлснээс хол илүү байна. Ерөнхийдөө ажлын байрны боломж нэмэгдэж, барилгын ажиллах хүч, түүхий эд, тоног төхөөрөмж, бараа бүтээгдэхүүн үйлчилгээ зэргийн эрэлт нэмэгдсэнээр хөрөнгийн эргэлт мөн нэмэгдэх юм.

Ашиглалтын үеэр замын хөдөлгөөний эрчим нэмэгдэхтэй холбогдуулан суурин газрууд хөгжиж, бараа, үйлчилгээний тээвэрлэлт, нөхцөл сайжирч, орлого нэмэгдэн, аялал жуулчлал хөгжих хандлагатай байна.

5. Байгаль орчин, нийгмийн харилцааны менежмент

5.1. Төслийн менежмент ба замыг хүлээлгэн өгөх

Төслийн цар хүрээнээс хамаарч 2-р үе шатны ажлын хуваарилалтыг одоогоор боловсруулж байна. ЗТХЯ нь 1, 2-р үе шатны ажлыг хүлээлгэж өгөх асуудлыг хариуцана.

Төслийн 1, 2-р үе шатны ажлыг хариуцах Төсөл хэрэгжүүлэх нэгж (ТХН) ЗТХЯ-ны дэргэд байгуулагдсан.

Төслийн барилгын ажлыг гүйцэтгэх гэрээт гүйцэтгэгчийг сонгон шалгаруулна.

Хүснэгт 6-1-д төслийн гүйцэтгэлтэй холбогдох эрх бүхий байгууллагуудыг харуулсан болно.

Хүснэгт 5-1. Төсөл хэрэгжүүлэгч болон хариуцагч байгууллага

Байгууллага	Төслийн хэлбэр	Тайлагнах
ЗТХЯ	Зээлийн батлан даагч, I болон 2-р үе шатны Төслийн ажлыг боловсруулах, хэрэгжүүлэх, Газар чөлөөлөх, өөрийн болгох, ашиглалт, арчлалт, засварын ажлууд.	Засгийн газар, ЕСБХБ
Замын цагдаа	Замын аюулгүй байдал, санал болгож буй замын аюулгүй байдлын талаарх арга хэмжээг батлах.	Засгийн газар
Нутгийн (аймаг) захиргаа	Төслийн хүрээнд хийгдэх түр болон урт хугацааны газар эзэмших ажиллагаанд ЗТХЯ-ыг дэмжин ажиллах, нутгийн иргэдтэй холбох.	ЗТХЯ
Яамдын бүс нутаг хариуцсан салбар хэлтэс	Төслийг батлах, төрөл бүрийн барилгын ажилд шаардагдах зөвшөөрөл олгох.	Яамд
МББТЗГ	Монголын замын зураг төсөл, инженерийн гэрээт байгууллага.	ЗТХЯ
АХБ	1-р шатны ажлыг санхүүжүүлэх.	АХБ-ны Зөвлөл
ЕСБХБ	2-р үе шатны ажлыг санхүүжүүлэх боломжтой.	ЕСБХБ-ны Зөвлөл
ТХН	I болон 2-р үе шатны барилгын ажлыг ерөнхийд нь хянах. Гэрээ болон гэрээний нөхцөлд тургуурлан Гүйцэтгэгчийг сонгон шалгаруулах, хяналт тавих.	ЕСБХБ, АХБ, ЗТХЯ
Зөвлөхүүд	Судалгаа, шинжилгээ.	ЗТХЯ, АХБ, ЕСБХБ
Барилгын гүйцэтгэгчид	Тендерийн өгөгдлийн дагуу өөрсдийн хариуцсан хэсэгт зам барих.	ЗТХЯ ТХН
Ашиглалт, арчлалт хариусан гэрээт байгууллага	Төрөл бүрийн арчлалт, засварын ажил гүйцэтгэх гэрээт байгууллага.	ЗТХЯ

5.2. Байгаль орчин, нийгмийн үйл ажиллагааны төлөвлөгөө

Төсөлд зориулж боловсруулсан БОНҮАТ нь ЕСБХБ-ны шаардлагад нийцэж байна. БОНҮАТ-ний үндсэн зорилго нь төслийн зорилтуудыг тодорхойлох, үйл ажиллагааны хуваарь гаргах, үүрэг хариуцлагыг хуваарилах, сөрөг нөлөөллийг бууруулах, арилгах (мөн эерэг нөлөөллийг нэмэгдүүлэх), төслийн (гүйцэтгэгчийн) үйл ажиллагааны ур чадварыг харьцуулах өгөгдлүүдийг бий болгоно.

БОНҮАТ нь Байгаль орчин, нийгэм, эрүүл мэнд, аюулгүй байдлын менежментийн системийн (БОНЭМАБМС) дор дурдсан шаардлагуудыг тодорхойлно.

Төслийн төлөвлөлт, барилга болон ашиглалтын үе шатанд төслийн ажилтнууд, гэрээт гүйцэтгэгчид нь БОНҮАТ-д заасны дагуу үйл ажиллагаа явах үүрэг хүлээнэ. БОНҮАТ-г МУ-ын холбогдох зөвшөөрлүүд болон бусад хууль журмууд, БОННҮ, нэмэлт БОННҮ-д тусгасан нөлөөлөл бууруулах зорилтууд болон ЕСБХБ-ны шаардлагуудад нийцүүлэн боловсруулсан.

5.3. БОНЭМАБМС ба менежментийн төлөвлөгөө

Төслийн нэгдсэн стандартыг дагаж мөрдөх зорилгоор гүйцэтгэгчийн менежментийн системийн суурь болох БОНЭМАБМС-ийг боловсруулна. БОХЭМАБМС нь дараах асуудлыг хамрана. Үүнд:

- Бодлого болон үйл ажиллагааны журам;
- Төслийн Байгаль орчин, нийгмийн менежмент, хяналт шинжилгээний төлөвлөгөө;
- Үүрэг, хариуцлага;
- Төслийн хуваарь.

Байгаль орчин, нийгмийн менежмент, хяналт шинжилгээний төлөвлөгөө нь тус байгаль орчин, нийгмийн үйл ажиллагааны хүрээнд хийгдэж байгаа ба төслийн үзүүлэх нөлөөлөлд анхаарал хандуулж, урьдчилан таамаглаж буй нөлөөллийг зохицуулах, хянах арга хэрэгслийг боловсруулан, МУ-ын хууль дүрэм, ЕСБХБ-ны шаардлагуудыг ханган биелүүлэх талаар баталгаа болж өгнө. Байгаль орчин, нийгмийн менежмент, хяналт шинжилгээний төлөвлөгөө нь Техникийн бус хураангуй тайлан болон бусад нэмэлт баримт бичгийн хамтаар БОНҮА-ны баримт бичгүүдийн нэг хэсэг болно.

Байгаль орчин, нийгмийн менежмент, хяналт шинжилгээний төлөвлөгөөг барилгын ажлын өмнө ЗТХЯ-ны ТХН энэхүү Техникийн бус хураангуй тайланд дурдсан нөлөөлөл бууруулах арга хэмжээнүүдийн талаар дахин судалгаа хийгдсэн байх үндэслэлээр шинэчлэн засварлана. Гүйцэтгэгч тус бүр өөрсдийн хариуцсан замын барилгын ажлын хэсэгт нарийвчилсан Байгаль орчин, нийгмийн менежмент, хяналт шинжилгээний төлөвлөгөө боловсруулах шаардлагатай.

5.4. Түр талбайд тавигдах шаардлага

Энэхүү тоймыг боловсруулах үед гэрээт гүйцэтгэгчийн кэмп, ажиллах хэсэг, нэвтрэх замын талаар мэдээлэл өгөгдөөгүй байна. Иймд гэрээт гүйцэтгэгчид нь байгаль орчин, нийгэмд нөлөөлөл бага үзүүлэх хэсгийг сонгон, сүүлийн хувилбараар дүн шинжилгээ хийж, шаардлагатай тохиолдолд сөрөг нөлөөлөл бууруулах нэмэлт арга хэмжээнүүдийг боловсруулна.

5.5. Төслийн талбайг хүлээлгэн өгөх

Барилгын ажил дуусаны дараа гэрээт гүйцэтгэгч нь талбайг ЗТХЯ-нд хүлээлгэн өгөхөөс өмнө ЗТХЯ-ны шаардлагад нийцүүлэн төслийн талбай болон түр ажлын талбайг нөхөн сэргээж, төслийн коридорын хэмжээнд бүх хог хаягдлыг цэвэрлэсэн байх ёстой.

5.6. Замын аюулгүй байдлын аудит

ЗТХЯ нь замын трассын дагуух замын хөдөлгөөний болон суурин газрын нэвтрэх хэсгийн аюулгүй байдлыг тогтоож, аюулгүй байдалд нөлөөлөх хүчин зүйлсийг илрүүлэх замын хөдөлгөөний аудитын хөтөлбөр боловсруулж хэрэгжүүлнэ. Замын нээлт хийхээс өмнөх замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудит хийх хэрэгтэй бөгөөд энэ нь төлөвлөлтийн үед хийгдсэн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитын шалгалтын үр дүнд зөвлөмжөөр тодорхойлсон арга хэмжээнүүдийн хэрэгжилтийг баталгаажуулна. Замын нээлтээс хойш 12 сарын дараа замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудитыг дахин явуулах шаардлагатай ба цаашид зам дээр гарсан ослыг тогтмол бүртгэж, осол давтамжтай гарч байгаа хэсгийг тодорхойлж, шаардлагатай засвар сайжруулалт хийх эсэхийг шийдвэрлэнэ.

6. Талуудын оролцоо ба гомдол барагдуулах механизм

6.1. Талуудын оролцоо

6.1.1. 1-р шатанд хэрэгжсэн талуудын оролцоог хангах үйл ажиллагаа

2017 оны 3-р сарын 30-аас 4-р сарын 2-ний өдрүүдэд 1-р шатны төслийн БОННҮ боловсруулсан зөвлөх баг талуудын дунд зөвлөх уулзалт зохион байгуулсан. 2018 онд гарсан Бүс нутгийн авто замыг хөгжүүлэх болон арчлалт засвар гүйцэтгэх төсөлд зориулсан АХБ-ны Анхан шатны байгаль орчны судалгаа (АШБОС)-д уулзалтын талаарх тайланг тусгасан байна. Уулзалт зам дагуу амьдардаг иргэд болон томоохон суурийн газрын оршин суугчдын дунд болж өнгөрсөн ба энэ үеэр санал-асуулгын хэлбэрээр судалгаа явуулжээ. Судалгаанд нийт 85 иргэн хамрагдсан байна.

Энэ уулзалтаас гадна 2017 оны 3 дугаар сарын 31-ээс 4 дүгээр сарын 1-ний өдрүүдэд төрийн албаны 5 эрх бүхий төлөөлөгч оролцсон нийт 4 уулзалт зохион байгуулжээ. Тэдгээр төлөөлөгчдийн тоонд:

- Сэлэнгэ аймгийн Сухбаатар сумын Засаг дарга;
- Сэлэнгэ аймгийн Байгаль орчны газрын дарга;
- Сэлэнгэ аймгийн ойн асуудал эрхэлсэн газрын дарга;
- Сэлэнгэ аймгийн Онцгой байдлын газрын 2 ажилтан; болон
- Сэлэнгэ аймгийн Алтанбулаг сумын Засаг даргын орлогч.

6.1.2. 2-р үе шатанд хэрэгжсэн талуудын оролцоог хангах үйл ажиллагаа

2-р үе шатны авто замын өргөтгөлийн ажилд зориулагдсан БОННҮ нь 2019 оны 2-4 дүгээр сарын хооронд нутгийн иргэдийн дунд зохион байгуулсан уулзалт, 6 сумд болон Улаанбаатар-Дархан

чиглэлийн зам дагуух суурин газруудын захиргаанаас өгсөн зөвлөмжүүдийн талаар мэдээллийг тусган боловсруулсан.

Нутгийн иргэдийн дунд 2019 оны 2 дугаар сарын 18-аас 3 дугаар сарын 13-ны өдрүүдэд хоёр хэлбэрээр уулзалт зохион байгуулсан ба тухайлбал 15 баг болон нутгийн иргэдийн уулзалтуудыг хэлж болно. Уулзалтын үеэр Төслийн нөлөөллийн талаарх асуудал хөндөгдсөн ба оролцогч талуудын Төслийн нөлөөллийн талаарх үзэл бодол/байр суурийг сонсож, нөлөөлөл бууруулах арга хэмжээтэй холбогдуулан дэвшүүлсэн санал/санааг хүлээн авсан байна.

Эдгээр уулзалтын үеэр Дархан Уул аймгийн Дархан сум, Төв аймгийн Жаргалант сумын иргэдийн төлөөлөгчдийн хурлын дарга нар байлцаж, санал бодол, зөвлөгөө өгөхөөр уригдсан юм.

6.1.3. Талуудын оролцоог хангах нэмэлт үйл ажиллагаа

ЕСБХБ-ны шаардлагад нийцүүлэх үүднээс БОНҮА-ний хүрээнд 2019 оны 5 дугаар сарын 5-8-ний өдрүүдэд оролцогч талуудын дунд дахин уулзалт зохион байгуулсан. Уулзалтын зорилго нь Дархан Уул аймгийн нийгмийн нөхцөл байдлын талаар шинэчлэгдсэн мэдээлэл авах, Сэлэнгэ аймгийн Баянгол сум, Төв аймгийн Баянчандмань, Борнуур, Жаргалант сумд болон Дархан Уул аймгийн Хонгор сумын талаар нарийвчилсан мэдээлэл авахад байсан юм.

2019 онд хийсэн зөрүүгийн шинжилгээний дүнд эмзэг бүлгийн төлөөлөлтэй нэмэлт уулзалт зохион байгуулах нь чухал байсан бөгөөд 2019 оны 5 дугаар сард зохиогдсон уулзалт нь малчид, эмэгтэйчүүд, хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэд, хүүхдүүд, өндөр настан, эрүүл мэнд болон бизнесийн төвийн эзэд зэргийг багтаасан эмзэг бүлгийн иргэдэд илүү ач холбогдол өгсөн юм.

Эмэгтэйчүүд, өндөр настан оролцуулсан (нийт 4) Тусгай бүлгийн уулзалт хийж, Мэдээлэл цуглуулах уулзалтуудыг аймаг, сумын төрийн албаныхан, эрүүл мэндийн төвийн ажилтнууд, төлбөр хураах цэг болон төмөр замын албан хаагчид, цагдаагийн болон яаралтай түргэн тусламжийн ажилтнууд, бизнес эрхлэгчид, газар чөлөөлөлт, нүүлгэн шилжүүлэлтэд өртсөн гэх ажилчид, малчид, болон хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдийн дунд зохион байгуулсан.

6.2. Талуудын оролцоог хангах төлөвлөгөө

ТОХТ нь олон нийтэд ил тод мэдээлэх баримт бичгүүдийн багцад хамаарах бөгөөд дараах агуулгатай байна. Үүнд:

- Танилцуулга
- Төслийн талаарх товч мэдээлэл
- Талуудын оролцоо болон мэдээлэл солилцох тухай холбогдох хуулийн хамрах хүрээ
- Талуудын оролцооны үйл ажиллагааны өмнөх жишээ
- Оролцогч талуудыг тодорхойлох
- Нэмэлт оролцоо
- Талуудын оролцооны хөтөлбөр
- Гомдол барагдуулах механизм
- Мониторинг ба тайлан гаргах
- Нөөц болон хариуцлага

ТОХТ нь зөвлөгөө өгөх арга барил, гол оролцогч талууд, санал хүсэлтийн хариу өгөх хэлбэр, санал хүсэлт дэвшүүлэх, хүлээн авах хэлбэрүүд зэргийг тодорхойлно. Зөвлөгөөнд хамрагдах хүсэлтэй оролцогч талууд ЗТХЯ-нд хандах нь зүйтэй.

6.3. Гомдол барагдуулах механизм

Гомдол барагдуулах механизмыг ТОХТ-д тусгасан. Энэхүү механизмыг оролцогч талуудын гомдол, саналыг хүлээн авах, шийдвэрлэхэд дэмжлэг үзүүлэх, ялангуяа төслийн байгаль орчин, нийгмийн харилцааны байр сууринд анхаарал хандуулан нээлттэй хэлбэрээр боловсруулна. Энэ нь төслийн оролцогч талуудын гомдол саналын талаар мэдээлэл хүлээж авах, төсөлтэй холбоотой асуудлыг цаг тухайд нь шийдвэрлэхэд дөхөмтэй юм.