

Гурав. Гол ба болзошгүй сөрөг нөлөөлөл

Нөлөөллийн үнэлгээний арга зүй, аргачлал:

Байгаль орчны нөлөөллийн нарийвчилсан үнэлгээний үе шатанд болзошгүй сөрөг нөлөөллийн үнэлгээг гүйцэтгэхдээ 2014 оны 4 дүгээр сарын 10 өдрийн А-117 тоот Байгаль орчин, ногоон хөгжлийн сайдын тушаалаар батлагдсан “Байгаль орчны нөлөөллийн үнэлгээний аргачлал”-ыг удирдамж болгосон. Төслийн нөлөөллийн үнэлгээг үйл ажиллагааны дараах үе шатуудыг хамруулан гүйцэтгэсэн. Үүнд:

- Төслийн бэлтгэл үе шат (төслийн барилгын ажлыг эхлүүлэх хүртэлх хугацааг хамарна)
- Бүтээн байгуулалт/барилгын үе шат (2019-2020 онуудад үргэлжилнэ)
- Төмөр замын ашиглалтын үйл ажиллагаа (40 жил болон түүнээс цааш үргэлжлэх үйл ажиллагаа)

БОННУ-гээр төслийн үйл ажиллагаанаас үүсэх гол ба болзошгүй сөрөг нөлөөллийг тодорхойлсон.

Барилгын ажлын үе шатны гол сөрөг нөлөөлөл:

- Төмөр замын барилгын ажлын үе шатанд үүсэх гол сөрөг нөлөөлөл нь тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөн, газар шорооны ажлаас үүсэх тоосжилт байна.
- Явж байгаа тээврийн хэрэгслээс 75-90 дБА, ажиллаж буй техник хэрэгслээс 85-103 дБА хүртэлх дуу чимээ гардаг ба энэ нь стандарт шаардлагаас өндөр үзүүлэлт юм. Дуу шуугианы түвшин 55 дБА-аас хэтрэх үед дуу, шуугианы бохирдол гэж үздэг.
- Тээврийн хэрэгсэл, машин механизмын хөдөлгөөн, газар шорооны ажлын үед үүсэх тоосжилт, дуу чимээний сөрөг нөлөөлөл их эрчимтэй үүснэ.
- Төмөр замын доод бүтцийн суурь бэлтгэх, газар шорооны ажилд ухагдах, дарагдах зэргээр их нөлөөлөлд өртөх талбайн хэмжээ 5593 га байна. Энэ талбайгаас 1790.22 га талбай нь төмөр замын бүтэц, байгууламжуудын доор дарагдана. Төмөр замын бүтээн байгуулалтанд 910,625 м3 балласт, 26,521,075 м3 элс, хайрга ашиглахаар төлөвлөсөн ба эдгээрийг тухайн бүтээн байгуулалт явагдаж байгаа нутаг дэвсгэрийн аль ойр байрлах карьераас хангана. Одоогийн байдлаар 721 га талбайгаас ТТАМ олборлохоор төлөвлөөд байна.
- Төмөр замын бүтээн байгуулалтын үйл ажиллагаанаас хөрсөн бүрхэвчид үзүүлэх гол сөрөг нөлөөлөл нь барилгажих талбайн хөрсөн бүрхэвч хуулагдаж, барилгын доор дарагдана. Хөрсөн бүрхэвчид үзүүлэх гол ба болзошгүй сөрөг нөлөөлөл нь төмөр замын бүтээн байгуулалтын үе шатанд үүсэх бөгөөд их эрчимтэй сөрөг нөлөөлөлд 5593 га талбайн хөрсөн бүрхэвч, дунд зэргийн эрчимтэй сөрөг нөлөөлөлд 12933 га талбайн хөрсөн бүрхэвч, бага зэргийн эрчимтэй сөрөг нөлөөлөлд 7296 га талбайн хөрсөн бүрхэвч өртөнө. Нийт 1790.22 га талбайн хөрсөн бүрхэвч төмөр замын далан, шороон зам, өртөө зөрлөгийн байгууламжуудын доор дарагдана. Хээржүү цөлийн бор, элсэн хучаастай бор хөрс хамгийн их нөлөөлөлд өртөх буюу 2191 га талбайн хөрс элэгдэл, эвдрэлд орно. Хээржүү цөлийн бор хөрс 1626 га, цөлийн бор саарал хөрс 1246 га талбай тус тус их нөлөөлөлд өртөнө.
- Төмөр замын бүтээн байгуулалтын үйл ажиллагаанаас ургамлан нөмрөгт үзүүлэх гол сөрөг нөлөөлөл нь барилгажих талбайн ургамлан нөмрөг хөрсөн бүрхэвчтэй хамт хуулагдаж эсвэл барилга байгууламжийн суурийн доор дарагдана. Нийт 1790.22 га талбайн ургамлан нөмрөг хөрсөн бүрхэвчтэй хамт хуулагдана.

Барилгын ажлын үе шатны болзошгүй сөрөг нөлөөлөл:

- Барилгын үйл ажиллагаанд ашиглагдах тээврийн хэрэгсэл, машин механизмын хөдөлгүүрээс ялгарах агаар бохирдуулагч хийн сөрөг нөлөөлөл болзошгүй сөрөг нөлөөлөл гэж үзсэн.
- Тоосжилт, агаар бохирдуулагч хийн ялгарал нь хамрах хүрээ нь тухайн ажил явагдаж байгаа талбараар хязгаарлагдах боловч, нөлөөллийн эрчим нь их байна.



Тоосжилтыг усалгаа хийснээр тодорхой түвшинд бууруулах бүрэн боломжтойгоос гадна тээвэрлэлтийн түр замуудын тогтсон маршрутыг нарийвчлан тогтоож, хөдөлгөөний урсгалыг хязгаарлана.

- Төмөр замын бүтээн байгуулалтын үе шатанд цаг уур, уур амьсгалын нөхцөлд үзүүлэх сөрөг нөлөөлөл байхгүй. Үүний эсрэгээр цаг уурын тааламжгүй нөхцөл, байгалийн давагдашгүй хүчин зүйлс буюу үргэлжилсэн бороо, салхи шуурга барилгын ажлын явцыг сааруулах нөлөөлөл үзүүлж болзошгүй.
- Барилгын үйл ажиллагаанд ашиглагдах тээврийн хэрэгсэл, машин механизмын хөдөлгүүрээс ялгарах агаар бохирдуулагч хийн сөрөг нөлөөлөл болзошгүй сөрөг нөлөөлөл гэж үзсэн. Тоосжилт, агаар бохирдуулагч хийн ялгарал нь хамрах хүрээ нь тухайн ажил явагдаж байгаа талбараар хязгаарлагдах боловч, нөлөөллийн эрчим нь их байна.
- Барилгын ажлын үе шатанд дуу чимээний болзошгүй сөрөг нөлөөлөл их эрчимтэй үүснэ. Нөлөөлөл нь барилгын ажил явагдаж байгаа талбайгаар хязгаарлагдах ба үргэлжлэх хугацаа нь богино байна. Барилгын ажил явагдаж байгаа талбайгаас 100 метрт дуу чимээ 66 дБА, 500 метрт 57 дБА, 1 км-т 40 дБА хүртэл буурна.
- Барилгын материал, шатах, тослох материал зэрэг нь савнаас алдагдаж, усаар угаагдах замаар хөрсөнд нэвчих, газрын доорх бага гүний ус бохирдох.
- Барилгын ажил тууртан амьтдын гол шилждэг, нүүдэллэдэг газар нутагт хийгдэж байх үед тухайн амьтдын нүүдэллэдэг үе таарсан тохиолдолд амьтдын шилжилт хөдөлгөөн хаагдах, хязгаарлагдах сөрөг нөлөөлөл үүсэж болзошгүй.

Ашиглалтын үе шатны гол сөрөг нөлөөлөл:

- Нүүрсийг ачих байгууламжийн үйл ажиллагаанаас нүүрсний тоос, тоосжилт үүсэж, тархана. Нүүрс тээвэрлэлтийн үед ил задгай вагонд ачсан нүүрснээс нүүрсний тоос, тоосжилт үүсэж, агаар орчныг бохирдуулах сөрөг нөлөөлөл үүснэ. Хүчтэй салхи, шуургатай үед нөлөөллийг эрчим, хамрах хүрээ их байна.
- Галт тэрэг, зүтгүүрийн депогийн үйл ажиллагаанаас 90 дБА болон түүнээс дээш дуу чимээ гардаг тул орчны физик бохирдол өртөө, зөрлөгийн байгууламжийн ойролцоо үүсэх нөхцөлтэй. Төмөр зам, вагоны засвар үйлчилгээ хангалтгүй хийгдвэл төмөр хоорондын хангинаа улам нэмэгдэж, энэ түвшин илүү их нэмэгдэх нөхцөлтэй.
- Төмөр зам дайраад өнгөрөхөд үүсэх дуу чимээний түвшин 70 дБА ба түүнээс дээш байх бөгөөд ийм дуу чимээ, шуугианы түвшин нь хүний эрүүл мэндэд нөлөөтэй гэж үздэг. Дуу чимээний түвшин вагоны хурдтай шууд хамааралтай буюу 80 км/цаг хурдтай вагон 81 дБА дуу чимээ гаргаж явж өнгөрөх бол 250 км/цаг хурдтай вагон 96 дБА дуу чимээ гаргадаг байна. Вагон явах, зүтгүүрийн депо дээр байгууламжуудын үйл ажиллагаанаас доргио, чичиргээ байнга үүснэ.
- Төмөр зам ашиглалтанд орсоноор амьтны гарц, гармыг шаардлагатай байршилд төлөвлөөгүй тохиолдолд Хулан адууны нүүдэл, амьдрах орчин хуваагдах сөрөг нөлөөлөл их эрчимтэй үүснэ.
- Цагаан зээр зүүн, зүүн өмнөд хэсэгт харьцангуй тогтвортой, үндсэн популяци нь Алтанбулаг – Замын-Үүдийн төмөр замын зүүн талдаа байна. Төмөр замын баруун хэсэгтээ сарнисан тархацтай тул төмөр замын гарц гарам хангалттай төлөвлөгөөгүй тохиолдолд сарнисан популяцийн шилжилт хөдөлгөөн хаагдахаар байна.
- Хар сүүлтийн тархац нутгийг төлөвлөгдөж буй төмөр замын трассс шугамтай давхцуулан үзэхэд Хар сүүлтийн тархалт зүүн хэсэгтээ төмөр зам өнгөрөх нутаг дэвсгэрээр хумигдах сөрөг нөлөөлөл үүснэ. Энэ нь тархац нутгийн зүүн хэсэгт байрлах бөгөөд хар сүүлтийн амьдрах орчин хуваагдах, нүүдэл шилжилт хязгаарлагдах сөрөг нөлөөлөл дунд зэрэг байна.
- Малчдын бэлчээр, худаг ус тусгаарлагдах, гарц гарам хангалтгүй байх



Үйл ажиллагааны үе шатны болзошгүй сөрөг нөлөөлөл:

- Агаарын чанарт үзүүлж болзошгүй сөрөг нөлөөлөл нь дизель хөдөлгүүртэй зүтгүүр болон өртөө, зөрлөг дээр байгуулагдах нүүрсэн галлагаатай зуухны үйл ажиллагаа байна.
- Байнга үүсэх дуу чимээ, доргио, чичиргээ нь өртөө зөрлөгийн ажилчид, тэнд оршин сууж буй иргэдийн эрүүл мэндэд сөрөг нөлөөлөл үзүүлж болзошгүй.
- Өртөө, зөрлөгийн байгууламжууд, тэдгээрийн үерээс хамгаалах суваг шуудуу гэнэтийн их устай хур борооны үеэр үер, халианд автаж, урсацаар дамжин орчныг бохирдуулах, бага гүний газрын доорх усыг бохирдуулах.
- Нүүрс ачилт, буулгалт, тээвэрлэлтийн үед нүүрсний тоос, тоосжилт үүсэж салхиар тархаж, тухай ойр орчмын хөрсөн бүрхэвчийг доройтуулах, үржил шимийг бууруулах нөлөөлөл үүсэж болзошгүй байна.
- Төмөр замын өртөө, зөрлөг дээр тодорхой хэмжээнд суурьшлын бүс бий болох тул суурьшлын бүсийн нөлөөгөөр ойр орчимд нь хөл газрын ургамлын зүйлүүд нэмэгдэх нөлөөлөл үүсэж болзошгүй.

