

До

Министерство за животна средина и
просторно планирање

- Управа за животна средина-

С К О П Ј Е

Предмет: Известување за намера за изведување на проект: Изградба на железничка пруга Кичево – граница на Р. Албанија

Почитувани,

Согласно Член 80 од Законот за животна средина (Сл. Весник на РМ бр. 53/05, 81/05 24/07, 159/08 и 83/09), Ве известуваме за намерата за реализација на активноста:

- Изградба на железничка пруга, Кичево – граница на Р. Албанија.

Во прилог, следуваат основни факти за спомнатите активности, изготвени според насоките дадени во Правилникот за информациите што треба да ги содржи известувањето за намерата за изведување на проектот и постапката за утврдување на потребата од оцена на влијанието на проектот врз животната средина (Сл. весник на РМ бр. 33/06).

Со почит,

Директор,

Бесир Деари

Прилог:

Известување за намера,

Листа за приоверка за определување на обемот на Студијата за оцена на влијанијата врз животната средина,

Мапи за заштитени подрачја, Извод од Просторен План на РМ **Известувањето за намерата за изведување на проектот**

1. Информации за инвеститорот:

Инвеститор: Јавно Претпријатие за железничка инфраструктура „Македонски Железници“-Скопје

Тел: ++ 389 2449 883

Факс: ++ 389 3230 363

e-mail: mz65dir@t-home.mk

Претставник: Зора Богоевска,

2. Карактеристики на проектот:

Согласно Уредбата за определување на проектите и критериумите врз основа на кои се утврдува потребата за спроведување на постапката за оцена на влијанијата врз животната средина (Сл. Весник на РМ бр. 74/05 и 109/09), предложениот проект е во прва категорија, Прилог 1, со наслов: 7(а) изградба на железнички сообраќај на големи растојанија и на аеродроми со должината на основната писта од 2 100m или повеќе.

Изградбата на коридорот 8 е предвидена со одлука на Европската Комисија, како еден од 10-те пан европски транспортни коридори од Европскиот транспортен систем. Во рамките на овој коридор, предвидена е изградба на железничката врска од Црното Море преку Р Бугарија, Р. Македонија и Р. Албанија до Јадранско Море.

Коридорот 8 има големо стратешко и стопанско значење за Р. Македонија. Покрај тоа што претставува единствена железничка врска помеѓу Црното и Јадранското Море, во продолжение Коридорот поврзува големи економски и сообраќајно гравитациони подрачја отварајќи го патот до Кавказот и Централна Азија, поврзувајќи го Истокот и Југоистокот од Европа (Романија, Русија, Турција и.т.н.) со Западна Европа (преку пристанишето Бриндизи во Италија со земјите од Западна Европа).

Развојот на Коридорот 8 може да влијае на специфичните социо-економски состојби и иден развој не само на Балканот туку исто така и на регионите на Југоисток и Запад во Европа кои имаат интерес од овој Коридор за да се поврзат со земјите од Блискиот Исток.

Како дел од Коридорот 8 железничката пруга низ Р. Македонија е поделена на три дела. Западен дел е пругата Кичево -граница Р. Албанија која не е изградена, Централен дел е пругата Куманово -Кичево која е изградена и е во експлоатација и Источен дел е пругата Куманово-Граница Р. Бугарија која е во фаза на изградба. Целта на оваа инвестиционо-техничка документација е Западниот дел т.е. пругата Кичево -Граница Р. Албанија за која треба да се одреди коридор на трасата и да се предложи на усвојување најоптимална варијанта.

Предвидената железничка пруга ќе поврзува недоволно развиени региони и ќе

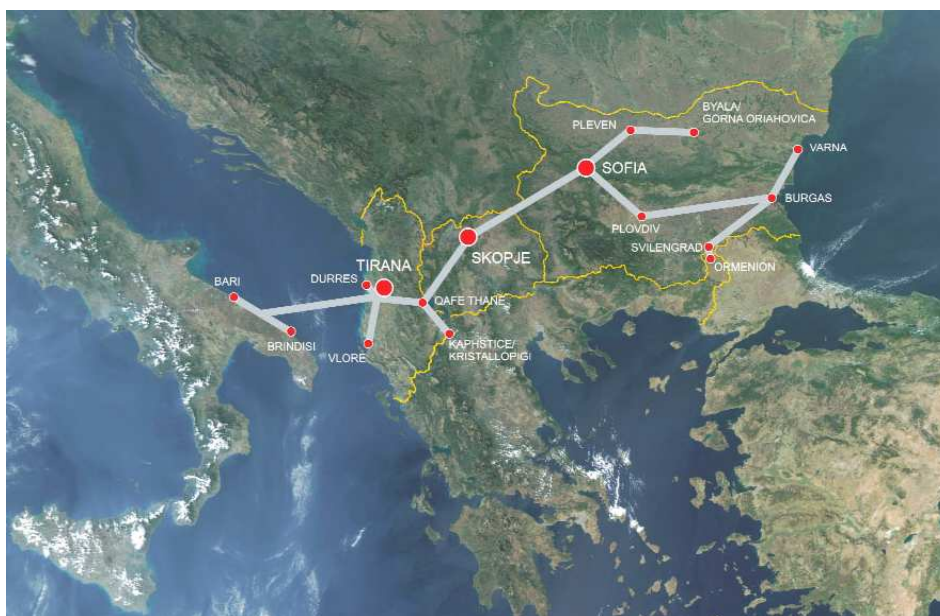
допринесе за нивни економски просперитет. Со изграденост на подобра инфраструктура ќе се стимулира економскиот раст во локалните подрачја и пошироко во државата и регионот.

Новата железничка врска ќе влијае на подобрувањето на социјално економската состојба на локалното население, особено во подрачјата на железничките станици, а со тоа и на регионално ниво (развој на западниот регион во државата). Покрај тоа со изградбата на оваа железничка пруга ќе се воспостави железничко поврзување на Р. Македонија со Р. Албанија, а со тоа се отвара можноста за транспортно поврзување до пристаништата Драч и Валона на Јадранското Море. Ова е од особено значење за Р. Македонија затоа што е континентална земја. Единствената сегашна железничка врска со меѓународниот воден сообраќај е со пристаништето во Солун (Р. Грција) со железничка пруга на Коридорот 10.

Стратегиското значење на изградбата на железничката линија од Коридор 8 е посочено и во Националната Транспортна Стратегија на Министерството за Транспорт и Врски.

Во состав на Проектната програма делницата на идната железничка пруга Кичево –Граница Р. Албанија е разделена на две делници:

- Делница 1: Кичево – Струга, и
- Делница 2: Струга – граница Р. Албанија.



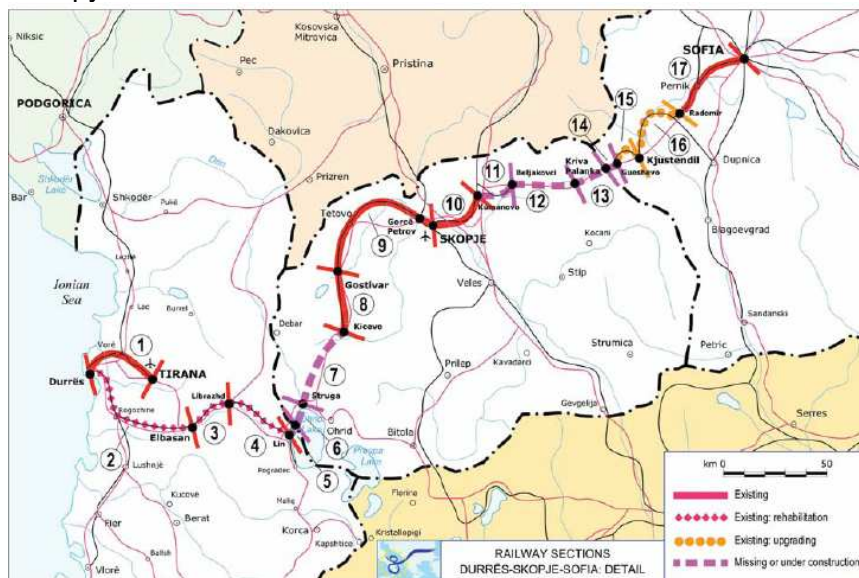
Слика 1 Пан Европски Транспортен Коридор VIII

Железничката пруга ќе биде наменета за мешовит сообраќај (патнички и товарен). Според техничките критериуми, пругата треба да биде едноколосечна магистрална пруга со нормална ширина на колосек од 1435mm за најмала проектна брзина од 100км./час и осовински притисок од 250кN. Предвидено е

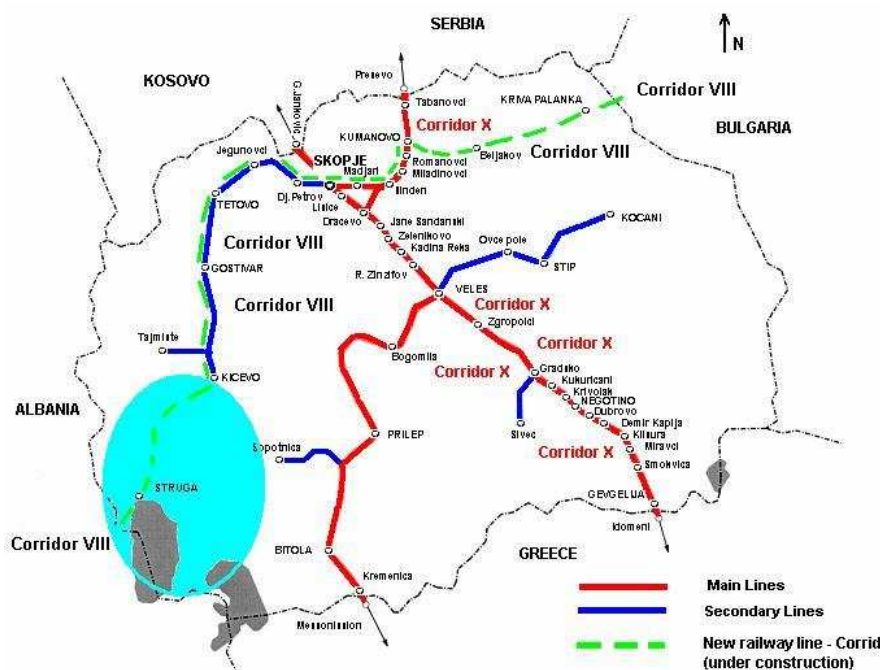
пругата да биде електрифицирана со монофазен систем на електрификација 25 kV и 50 Hz кој е применет и на постоечката магистрална пруга од Коридор 10 која поминува низ Р. Македонија.

3. Локација на проектот

Локацијата на проектот е во западна и југозападна Македонија, односно делница Кичево-Лин (Р.Албанија), опфаќајќи ги општините Кичево, Дугово, Дебарца и Струга.



Слика 2 Коридор 8



Слика 3 Железничка пруга Кичево – Лин (Р.Албанија)

ОПИС НА ТРАСИТЕ ПО ДЕЛНИЦИ И ВАРИЈАНТИ

При изборот на соодветните локации за поминување на трасата разгледувани се неколку варијанти:

- Делница 1 Варијанта 1
- Делница 1 Варијанта 2
- Делница 1 Варијанта 3
- Делница 2 Варијанта 1
- Делница 2 Варијанта 2
- Врска Сопотница-Кичево
- Врска со аеродромот Охрид

Делницата 1 почнува од стационача km 102+600 во станица Кичево и се протега до предвидената идна станица во Струга, а Делница 2 почнува во станица Струга и се протега до граница со Р. Албанија. Трасата вака е поделена за евентуално фазно градење со почнување од граница со Р. Албанија до Струга и потоа кон Кичево.

- Делница 1 Варијанта 1

Трасата поминува низ доста сложени рељефни формации во првите 20 km, кои налагаат примена на минимални радиуси на хоризонтални кривини од 500 m (кај 8 кривини) и тунелски решенија.

Првото меѓустанично растојание е во должина од 10,1 km која го заобиколува с. Другово, оди паралелно со проектираниот автопат во должина од 1,5 km и води сметка при нивелетското решение за висината на круната на браната Подвис.

Должината на второто меѓустанично растојание (од вкрсница Подвис до вкрсница Пресека) изнесува 12.9 km. На ова меѓустанично растојание се појавува базен тунел Пресека со должина од 3230 m. Применет е минимален радиус на хоризонтални кривини од 500 m кај 7 кривини. Трасата на неколку места го пресекува постоечкиот магистрален пат и новопроектираниот автопат за кој Консултантот (проектантот) се произнесува дека "ќе бидат потребни одредени корекции на трасата на автопатот" доколку со идејниот проект се утврдат поточно котите на нивелетите што не е согласно упатствата дадени во проектната задача каде се наведува дека треба да се води сметка за постоечките и веќе проектирани и усвоени проекти за инфраструктурни објекти.

Третото меѓустанично растојание е од вкрсница Пресека до Издеглавје со вкупна должина од 9,4 km. Трасата целосно ја прати долината на река Сатеска и оди паралелно со проектираниот автопат со кого нема пресекувања.

Четвртото меѓустанично растојание е од Издеглавје до Мешеишта со должина од 12,4 km. Станицата во Мешеишта е предвидена така да од неа се одвојува пруга до аеродромот во Охрид (должина од 5,5 km), што е во согласност со проектната задача. На овој дел трасата оди паралелно со проектираниот автопат и на одредени места се приближува и до 5 m. За делот на трасата кај с. Ботун дадена е една подваријанта со која место низ селото трасата го обиколува селото со што се избегнуваат куќи кои се на трасата, но се јавува потреба од објекти. Оваа подваријанта е заедничка за сите три варијанти на Делница 1. Регулација на река Сатеска може да биде потребана, како и поправка на трасата на проектираниот автопат.

Делницата од станица Мешеишта до Струга е со меѓустанично растојание од 9,9 km. Поврзувањето на аеродромот во Охрид со пругата од Коридор 8 е со посебен крак кој се одделува од станица Мешеишта и оди до аеродромот кое што е прифатливо и поволно решение, особено за меѓународниот и транзитен товарен сообраќај.

Вкупната должина на Варијанта 1 е 53,64 km од кои 8,82 km се во тунели (16,44% од должината на трасата). Најдолгиот тунел е со должина од 3,23 km. Вкупната должина на мостови е 4,585 km (8,55% од должината). Пресметката на земјаните работи покажува дека остануваат приближно 1 милион m³ материјал од ископ за кои треба да се најдат локации за депонии.

- Делница 1 Варијанта 2

При повлекувањето на трасата на оваа варијанта проектантот водел сметка за новопредвидената брана Подвис и проектниот услов зададен од браната да котата на нивелетата во пределот на браната биде на кота 780. Од станица Кичево проектантот ја води трасата по долината на Бржданска река во правец на југ до селото Брждани каде со подолг базен тунел трасата се насочува на запад и кон трасата на првата варијанта. Во с. Брждани предвидена е првата вкрсница после станица Кичево. Вкупна должина на првото меѓустанично растојание е 10,2 km на кое има 13 хоризонтални кривини од кои 7 се со радиус од 500m. Второто меѓустанично растојание е помеѓу вкрсница Брждани и вкрсница Пресека кое е со вкупна должина од 9,2 km. На оваа делница проектиран е базен тунел со должина од 5625 m во правец, а последните 300 m на излезниот портал се проектирани во кривина со радиус од 500 m. Вкрсницата Пресека е службено место каде се спојуваат варијантите на првата и втората варијанта. Од вкрсницата Пресека до крајот на оваа втора варијанта од Делница 1, трасата се поклопува со трасата на првата варијанта и нејзината вкупна должина од вкрсницата Пресека до станица Струга е 50,76 km што дава пократка траса за 2880 m од онаа во првата варијанта. Максималниот наклон на нивелетата е 22,76‰ на делница пред влез во базниот тунел Бигла во кој се врши ублажување на нивелетата заради тунелски отпори и во тунелот истата е сведена на 14,00‰. Бидејќи е предложен попречен пресек на тунел поголем од 50m², согласно швајцарските стандарди може да се смета дека не се јавуваат

тунелски отпори за ваков светол отвор на тунелите. Проектантот во идејните проекти може да направи оптимизација на трасата со занемарување на отприте од тунели за попречен пресек на тунел над 50m^2 и водење на трасата со наклон на нивелетата кој би бил поголем од проектираниот. Разликата во ископаниот и насипаниот материјал за оваа варијанта е околу 1,4 мил. m^3 што значи дека треба да се предвидат соодветни места за депонии на ископаниот вишок на земјан материјал. Вкупната должина на тунели 13 тунели за оваа варијанта е 9000 m, односно 17,73% од вкупната должина на трасата. Вкупната должина на мостови е 2,94 km (5,79% од должината на трасата).

- Делница 1 Варијанта 3

Оваа варијанта е повлечена со цел да се скрати должината на трасата на Варијантата 2. Од станица Кичево до вкрсница Брждани оваа варијанта е идентична со Варијантата 2. Базниот тунел е со друга положба и ориентација, но неговата должина од 5700 m е приближно иста со должината на базниот тунел во Варијанта 2. По излегувањето од тунелот се доаѓа до вкрсница Пресека, која во оваа варијанта е лоцирана на кота 900 и е за околу 2 km подолу од локацијата на истата вкрсница во Варијанта 2. Должината на трасата во Варијанта 3 е пократка од должината на трасата во Варијанта 2 за 2,43 km, а во однос на Варијанта 1 пократка е за 5,31 km. Заради скратување на должината на трасата меѓустаничното растојание од вкрсница Пресека до вкрсница Издеглавје е намалено на 8,1 km. Од вкрсницата Издеглавје во продолжение трасата и во оваа Варијанта 3 е идентична со трасата во Варијанта 2 и Варијанта 1. Предвидените земјани работи и за оваа Варијанта 3 се поголеми во ископ, но помали во однос на претходните две варијанти, односно според оваа варијанта потребно е да бидат депонирани околу 0,75 милиони m^3 земјан материјал. Вкупната должина на тунелите во Варијанта 3 е 8795 m или 18,19% од вкупната должина на трасата, додека вкупната должина на мостови и вијадукти е 2695 m или 5,58% од вкупната должина на трасата.

- Делница 2 Варијанта 1

Делницата 2 започнува на околу 800 m пред станица Струга на стационожа km156+238,19 и се протега до границата со Р. Албанија со вкупна должина на трасата од 13,96 km. Првите 6 km од трасата се во низински дел, а вториот дел од трасата се протега во планински терен. Станицата во Струга е предвидена во северозападниот дел во индустриската зона на градот. Оваа станица е предвидена и како гранична станица и е поставена на стационожа km157+050. Со оваа варијанта нема пресекување на новопроектираниот автопат кое би барало проектирање на објект, затоа што трасите се прескуваат над тунел на стационожа km166+400. Коридорот на трасата на пругата со оваа варијанта е оддалечен од Охридското езеро што налага проектирање на подолг тунел од 3185 m за поминување преку планинскиот масив. Во оваа варијанта има 11 хоризонтални кривини и само две со минимален радиус од 500 m. Станицата Струга е на кота 696 и е предвидена со должина на станично плато од 1500 m.

Нивелетата во тунелот така е водена да се земени во предвид тунелските отпори. Бидејќи и овде е предвидено тунел со поречен пресек над 50 m², нивелетата на трасата може да се води во тунелот без ублажување. Треба да се избегне прекршувањето на нивелетата и двостраниот наклон во тунелот кој се добива со прекршувањето на нивелетата. Се препорачува едностран наклон на нивелетата во тунелот кој би можел да се сведе на околу 3‰. Од земјаните работи и на оваа делница и варијанта преовладуваат ископите и се јавува вишок на земјан материјал за во депонија од 0,20 мил.м³.

- Делница 2 Варијанта 2

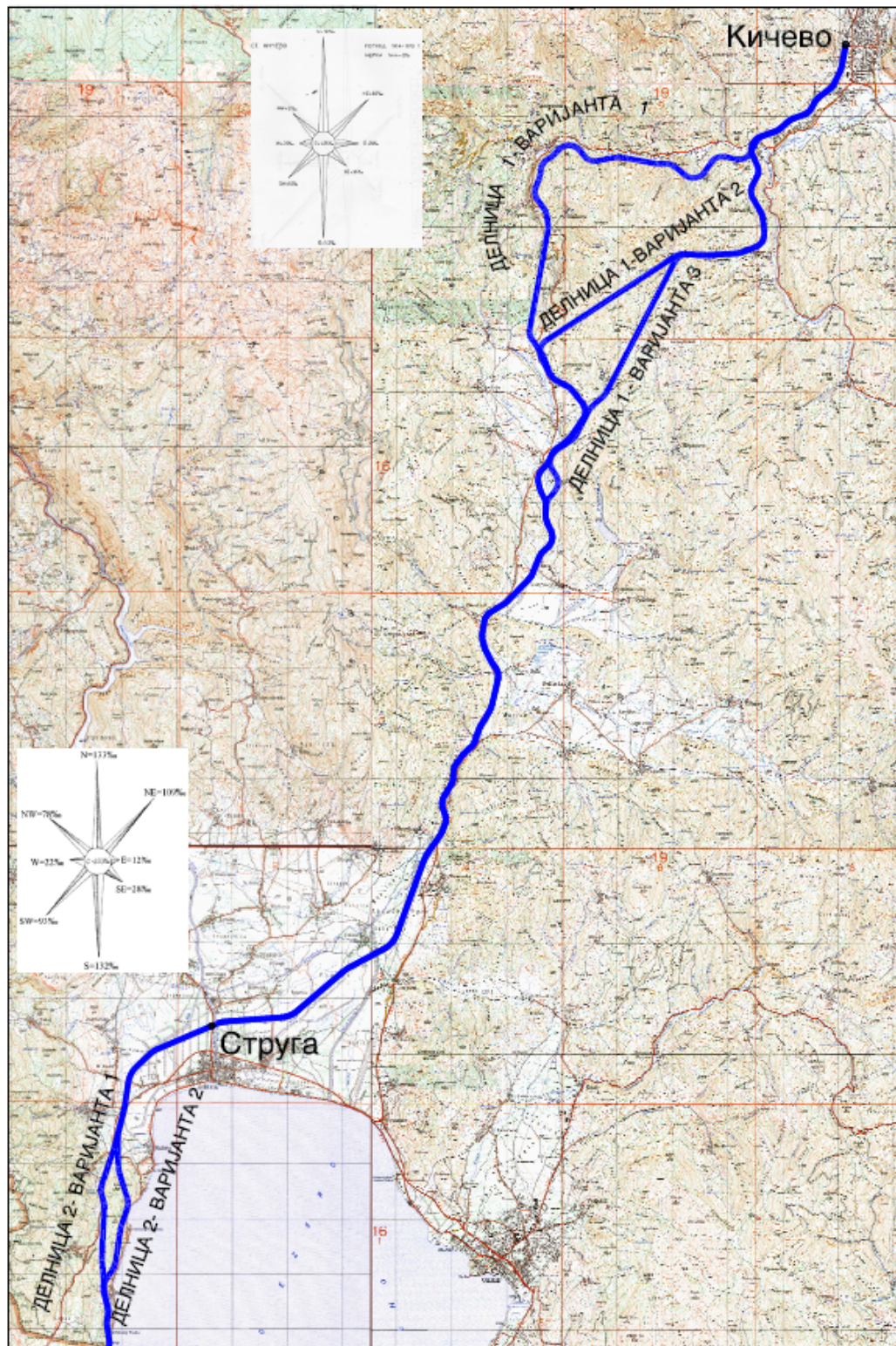
Делницата 2 Варијанта 2 е со вкупна должина на трасата од 14,07 km и се води во коридор покрај Охридското езеро што треба да биде особено предмет на проучување од аспект на заштита на животната средина и на локации со културно наследство. Вкупниот број на тунели во оваа варијанта е 4 со вкупна должина од 1970 m (најдолгиот е со должина од 1050 m). Предвиден е само еден вијадукт со должина од 280 m.

- Врска со Соптинаца-Кичево

Со проектирањето испитана е и можноста за поврзување на постоечката пруга Бакарно Гумно-Сопотница, која е крак на пругата од Коридор 10 Велес-Битола, со пруга од Коридорот 8, согласно проектната задача. Во перспектива оваа железничка врска би можела да ги поврзе коридор 8 и коридор 10. Должината на ваква врска е околу 34 km од предвидената станица Брждани за варијантите 2 и 3 од Делница 1.

- Врска со аеродромот во Охрид

Со проектната задача се бара проектантот да предвиди можно решение за железничко поврзување на аеродромот во Охрид со идната пруга. Проектантот ја предлага станица Мешеишта за ваквото поврзување која ја лоцира на оддалеченост од 5 km од аеродромот и ја влече трасата од предвидената станица до пред самиот аеродромски терминал. Трасата коридорски е во појасот помеѓу аеродромската писта и патот за Охрид и според мислењето на проектантот не би го загрозила идното проширување на аеродромот. Подваријантата која е повлечена оди непосредно до аеродромот, ја продолжува должината на пругата од Коридор 8 и може да биде препрека за идно ширење на аеродромот, а исто така е и во непосредна близина на езерото кое може да биде исто така неповолна опција.



Слика 4 Варијанти на траси размер 1:200000

Должината на најкратката, одосно најдолгата варијанта се движи помеѓу 62,30 km и 67,71 km.

4. Карактеристики на можно влијание:

Загадување на воздухот

Потенцијалното загадување на воздухот во основа многу се разликува во тек на градба од загадувањето на воздухот во тек на експлоатација.

Во тек на градба можните загадувања на воздухот се резултат на подготовка на трасата.

Тие загадувања се:

- прашина од изведување на градежни работи на трасата
- издувни гасови од механизацијата која учествува во градбата

Во тек на експлоатација не се очекуваат значителни влијанија врз животната средина.

Загадување на водите

Интензитетот и формата на загаденост на површинските и подземните води и овде може да се разгледува во: фаза на градба и фаза на експлоатација.

Во фазата на градба со набивањето на подтлото и другите мерки за обезбедување на стабилност може да дојде до промена на пермеабилноста на тлото, со што на директен начин се делува на режимот на површинските и подземните води.

Кога трасата е во насип може да биде сериозна физичка препрека на движењето на површинските и подземните води кои се сливаат во тоа сливно подрачје движејќи се кон реципиентот. При тоа може да дојде до непотребно задржување на теренот и прекумерно негово влажење, па и до поплавување.

Во тек на експлоатација не се очекува загадувањето на површинските води.

Отпад

Во фазата на изградба на пругата се очекува да се создаде отпад. Истиот соодветно ќе се управува, привремено складирајќи го на соодветни места, а потоа соодветно депониран на општинските депонии.

Во тек на експлоатацијата не се очекува да се создава отпад.

Бучава

Бучава ќе се јавува при изградба на пругата, произведена од механизацијата која ќе го оспособува теренот за поставување на пругата.

По завршувањето на изградбата, бучава ќе се создава од возовите за кои е наменета бучавата. Истата нема да биде со постојан карактер.

Вибрации

Појавата на вибрациите е поизразита во тек на градба од колку во тек на експлоатација, бидејќи тогаш се користат многу потешки возила и останата механизација. Исто така би имало мали вибрации долж пругата при поминувањето на транспортните возила.

Биодиверзитет и Пејсаж

Како линиски објект поставен на близу 70 km, пругата се протега на простор, кој се одликува со богата биолошка разновидност, карактеристични живеалишта и природно создаден пејсаж. Просторот изобилува и со заштитени делови од природата и биолошката разновидност и дел од Охридско Езеро што е на UNESCO листата на светски природни богатства. Наведеното е видно од Просторниот План на РМ-мапи во прилог.

5. Дополнителни информации:

Надлежен орган при издавање на дозволата за работа на инцелераторот е Министерството за животна средина и просторно планирање, согласно Законот за отпад.

Одговорно лице за составување на известувањето за намера: Менка Спировска, експерт за оцена на влијанието врз животната средина, тел. 078 252 676, m.spirovska@ema.com.mk

Датум на составување на известувањето: 03.02.2010 година

Во прилог на известувањето за намера за изведување на проект: изградба на железничка пруга Кичево–граница на Р. Албанија е доставена листа на проверка за определување на обемот на оцената на влијанието врз животната средина.

Директор,

Бесир Деари