



Известување за намера за спроведување на проект “Изградба и реконструкција на железничка пруга - Коридор VIII – Источна Делница,,

1 ИНФОРМАЦИИ ЗА ИНВЕСТИТОРОТ

Инвеститор	Влада на Република Македонија Министерство за транспорт и врски Македонски Железници
Лице за контакт Тел/e-mail адреса	<i>Лице од Министерство за транспорт и врски</i>
	Билјана Здравева
	Раководител на одделение за железница
	02 3145 502
	<i>Лице од ЈП Македонски Железници - Инфраструктура</i>
	Раде Секуловски
	Шеф на сектор
	075 282 893
	<i>Лице од Консултантот Eptisa-DB</i>
	Славјанка Пејчиновска-Андонова
Експерт за оценка на влијание на проекти врз животната средина	
078 365 598	



2 КАРАКТЕРИСТИКИ НА ПРОЕКТОТ

а) Категорија на проектот

Изградбата и реконструкцијата на железничката пруга за Коридор VIII - Источна делница кои се разгледуваат во рамките на Проектот "Македонски железници: Физибилити студија за Коридорот VIII - Источна делница" припаѓа на Анексот 1 од Уредбата за определување на проектите за кои се утврдува потребата за спроведување на ОВЖС (EIA) постапката (Оцена на Влијанието врз Животната Средина), "Службен весник на РМ" бр. 74/05 во под-категијата 7 (а): Изградба на пруги за долги релации во железничкиот сообраќај и на аеродромски основни писти за полетување со должина од 2.100 или повеќе метри.

За сите проекти кои спаѓаат во оваа категорија, целосната ОВЖС (EIA) постапка треба да се изврши во согласност со македонското законодавство за животната средина.

Проектот, според видот, намената, сложеноста и техничките спецификации, а во согласност со Законот за градежни работи, спаѓа во градежните проекти од 1-ва Категорија (Службен весник бр. 130/2009, чл. 57). Државниот орган надлежен за издавање на градежна дозвола за оваа категорија на проекти е Министерството за транспорт и врски.

Според категоризацијата на ЕБОР (EBRD) финансираните проекти, базирана на критериумот за влијанието на проектот врз животната средина и социјалните аспекти кој го одразува нивото на потенцијалните влијанија, видот и степенот на оценка на влијанијата, објавувањето информации и обврските на засегнатите страни, спаѓа во Анекс бр. 1: „А“ категорија на проекти, под-категија 7: Изградба на автопатишта, патишта и пруги за долги релации во железничкиот сообраќај ...

б) Стратешка важност на проектот

Изградбата и функционирањето на Железничкиот Коридор VIII се смета како составен дел од петте нови Европски Транснационални Оски со ново усвоената Европска Транспортна Стратешка Документација. Главната цел е подобро да се поврзат земјите членки на ЕУ со новите соседни земји, Далечниот Исток и Северна Африка притоа обезбедувајќи висок квалитет на превозот на патници и на префрлувањето на товарниот сообраќај од патната мрежа на железнички мрежи.

Коридорот VIII има исто така многу важна улога за Република Македонија, особено поради неговото влијание врз економскиот и социјалниот развој на земјата. Обновувањето на веќе изградените делови на железницата и изградбата на деловите од железничкиот Коридор VIII кои недостасуваат претставуваат многу висок владин приоритет и се истакнати како такви во рамките на Националната стратегија за транспорт донесена во 2009-та година.

Главната траса на Коридорот VIII се протега од јужните италијански пристаништа во Бари и



Бриндизи, преку албанските пристаништа во Драч и Валона, потоа води низ градовите Тирана, Скопје, Софија и Пловдив кон бугарските пристаништа во Бургас и Варна (Црно Море), поврзувајќи го на тој начин италијанскиот јадрански транспортен коридор, крајбрежната мрежа на автопатот на Јадранското Море и Средоземната транспортна зона со Пан-европската транспортна зона на Црното Море.

По должината на својата траса, Коридорот VIII се испреплетува со Пан-европските коридори IX, IV и X (прикажани на Слика 1). Јазлите на меѓусебното поврзување со Коридорот X се наоѓаат во Скопје, со Коридорот IV во Софија и со Коридорот IX во Горна Ораховица.

Оваа нова делница на железничка линија од Коридорот VIII, ќе го намали железничкото растојание помеѓу Скопје и Истанбул за околу 200 километри во споредба со сегашниот пат преку Солун во Грција (884 км во споредба со 1.093 км). Таа, исто така ќе има полза од тековните работи на модернизација на железничката линија Софија - Пловдив - Свиленград (турска граница), како и посредно од новата железничка линија Свиленград - Истанбул која има во план да ги користи и двата типа возови, како товарните, така и патничките брзи возови.



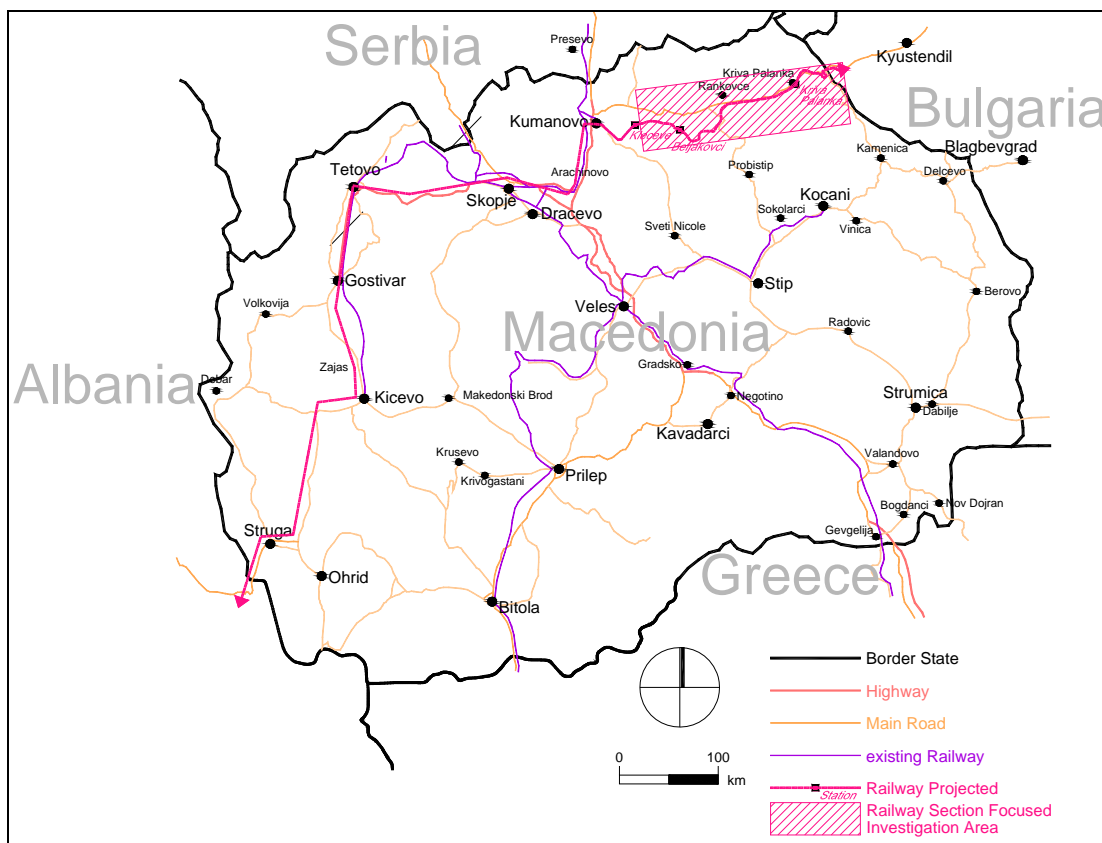
1000 СКОПЈЕ; УЛ. ЖЕЛЕЗНИЧКА" БР. 50Б; П.ФАХ 543; ЦЕНТРАЛА: (02) 3118 177; ТЕЛ.: (02) 3227 903; ТЕЛЕФАКС: (02) 2462 330;
ЕДБ МК 4030007643269; ДЕПОНЕНТ: „СТОПАНСКА БАНКА" А.Д. - СКОПЈЕ; ЖИРО С-КА: 200001569609663; ДЕПОНЕНТ:
„ТУТУНСКА БАНКА" - СКОПЈЕ; ЖИРО С-КА: 210062528180135; e-mail: infra@mz.com.mk; e-mail: mz65dir@mt.net.mk



Слика 1: Коридорот VIII и меѓусебното поврзување со останатите Коридори

в) Опсег на проектот

Опсегот на проектот ја зафаќа источната делница од железничкиот Коридор VIII од Куманово - Бељаковце - Крива Паланка - МК/БГ граница (прикажано на Слика 2).



Слика 2 – Опсег на проектот (Источна делница на Коридорот VIII)

Проектот е поделен на два дела:

- “обновување на железничката делница Куманово – Бељаковце” како што веќе била во употреба во периодот од 1956-та до 1994-та година кога и се започнати работите за нејзина реконструкција;
- “изградба на железничката делница Бељаковце – Деве Баир” каде се извршени некои работи во периодот помеѓу 1994-та и 2004-та година во делот помеѓу Бељаковце се до околу 7 км западно од градот Крива Паланка, додека граничниот тунел бил делумно издупчен.

а) Техничка спецификација

Главната цел на железницата би била обезбедување на одвивање на комбиниран сообраќај (патнички и товарен транспорт). На територијата на Република Македонија, во источната



делница од Коридорот VIII, има неколку железнички под-делници кои по своите карактеристики и состојба го достигнуваат степенот за изградба, реконструкција и оперативност. Градежните работи за реконструкција на постоечките и изградбата на нови железнички делници започнала во 1994-та година паралелно на повеќе под-делници, и главно, била фокусирана на земјените работи, виадуктите и тунелите, но поради фактот дека истите се прекинати во 2004-та година, некои од нив не се завршени.

Ги наведуваме спецификациите општо за сите под-делници:

- Проектирана брзина: 100 км/ч до 130км/ч
- Минимум радиус на кривина: 500 м
- Максимална носивост на оската: 250 кН
- Вкупна должина 86.8 км од крстосницата со Куманово - српска погранична линија кон бугарската граница.



Слика 3: Карта на железничката линија Куманово – Дево Баир

Во понатамошниот текст се прикажани спецификациите на секоја под-делница.

Реконструкција на под-делницата Крстосница Куманово (КП 2.7) - Бељаковце (КП 31.3)

Железничка линија веќе во употреба од 1956-та до 1994-та год.

- Должина: 28.6 км
- Околу една третина од градежните работи се завршени; обновена е пругата од КП 6 до КП 24 освен еден километар на станицата во Шупљи Камен
- Максимален наклон: 15‰
- Мостови: 8, вкупна должина 224 м
- Железнички станици: Куманово Ново (КП 6.6); Шупљи Камен (КП 17.3) и Бељаковце.
- Карактеристично за оваа поделница е тоа што проектните активности ќе опфатат реконструкција и рехабилитација на веќе постоечката траса вклучувајќи и изградба на мост преку реката Пчиња дадена на слика 4 за која посебен акцент ќе се стави на влијанието на проектните активности врз текот и квалитетот на реката Пчиња и биодиверзитетот.



Слика 4 – Мост преку реката Пчиња кој треба повторно да се изгради (КП 24.4)

Изградба на под-делницата Бељаковце (КП 31.3) – Крива Паланка Запад (КП 66.1)

- Должина: 34.8 км
- Околу една петина од градежните работи се завршени
- Максимален наклон: 15‰
- Виадукти: 33, вкупна должина 3,985 м
- Патни мостови: 8, вкупна должина 273 м
- Тунели: 15, вкупна должина 3,437 м
- Железнички станици: Кратово (КП47.4); Гиновце (КП58.1)
- Под-делницата завршува на 7 км пред да стигне до градот Крива Паланка.



Слика 5 – Виадукт Кетеново над идната брана Вакуф (КП 46.0 – Дол. = 468 м)

Изградба на под-делницата *Крива Паланка Запад (КП 66.1) – Бугарска граница (КП 89.5)*

- Недостасува поврзување по должината на планинскиот дел
- Должина: 33.4 км
- Максимален наклон: 25%
- Деталниот проект треба да се реализира со евентуални измени во подлогата
- Тунели: 22, вкупна должина 8,689 м (разни тунели под градот Крива Паланка)
- Мостови: 50, вкупна должина 4,712 м
- Железничка станица: Крива Паланка (КП 72.1)



Слика 6 – Пограничен тунел

На крајот од оваа под-делница се наоѓа тунел со вкупна должина од 2.350 метри, од кои 1.150 метри на македонска страна и 1.200 метри на територијата на Бугарија; градежните работи на тунелот се започнати во 1940-тите и се прекинати пред 1945-тата година. На македонска страна; тунелот бил делумно издупчен, но во првите 200 метри попуштил поради лошиот квалитет на почвата; по ова остатокот од тунелот е издупчен во цврста карпа (сегашната ситуација е прикажана на Слика 6). Недостасуваат исто така околу 900 метри помеѓу граничниот тунел и првата постоечка железничка станица во Ѓуешево во Бугарија; овој дел ќе биде завршен од страна на бугарските железници.

3 ЛОКАЦИЈА НА ПРОЕКТОТ

Железничката траса поминува низ Северно-Источна Македонија и директно или индиректно ги поврзува сите општини од планскиот регион: Куманово, Ранковце, Крива Паланка, Кратово, Липково и Старо Нагоричане (прикажана подолу). Вкупната површина на регионот изнесува 2.310 км², со вкупно население од 173.982 жители според пописот од 2002-ра година и со густина на население од 75 жители на км².



Локација на Проектот

Слика 7 Локација на проектот – Северно-Источен дел на Македонија



Североисточниот плански регион се состои од 146,346 хектари земјоделска површина, со 79,800 ха обработливо земјиште. Шумите покриваат 49,295 ха. Најзначајните реки во овој регион се Липковска Река и Реката Пчиња во западниот дел, понатаму Крива Река во североисточниот дел, односно во делот од Осоговскиот регион. Железничката траса поминува во близина на Крива Река и се планира преку неа да поминуваат неколку мостови и виадукти.

Расположливите ресурси во овој регион вклучуваат: минерали како бакар, олово, хром, арсен, антимон и цинк, потоа глини на бентонит, кварцит и опал шљунак кои, во прилог на хидрографските ресурси како што се термалните води, не смеат да се занемарат.



Слика 8 – Крива Река во близина на железничката траса

Климата во североисточниот плански регион е умерено континентална до планинска. Температурните разлики се во согласност со надморската височина и тие се резултат главно на умерено студена зима, умерено топло лето, студена пролет и релативно топла есен, што во еден специфичен дел од регионот се должи на географската местоположба и на одредените влијанија кои, преку Крива Река, продираат од Егејското Море. Од друга страна, пак, високите предели на Осоговското подрачје се под влијание на етапна клима. Транспортната инфраструктура во Југоисточниот регион се состои од: главните патишта во должина од 133 км и регионалните патишта во должина од 392 км.

Најважните културни и природни наследства се: опсерваторијата Кокино, локалитетот Куклица кој во 2008-ма година беше номиниран за Споменик на природата со Закон за прогласување (ИУЦН 3-та Категорија), поради неговата геоморфолошка важност и неговите вредности, заштитена е површина од 55,7 ха, локалитетот Градиште, Лесновскиот манастир, Осоговскиот манастир, манастирот во атарот на селото Матејче, Црквата "Свети Ѓоргија" во Старо Нагоричане и други.

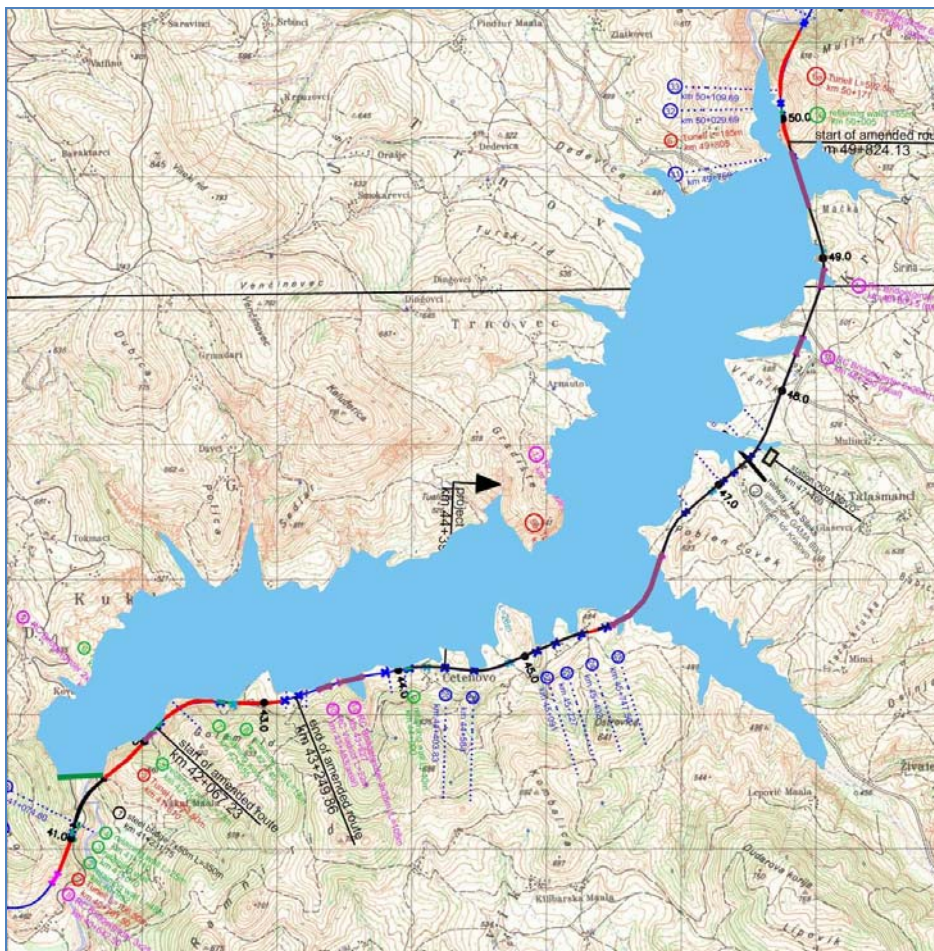
Локалитетот Плоче Литотелми беше повторно прогласен за Строг Природен Резерват (ИУЦН 1-ва категорија), како многу важно место за ендемските *Tanymastix stagnalis* ракчиња. Самовилските ракчиња *T.stagnalis* виреат исклучиво во карпести базени кои

содржат само неколку литри вода. Влијанието на проектот на оваа локација ќе биде проценета во рамките на ОВЖСО (ESIA) постапката.

Проектот, исто така, ја зема во предвид и планираната Вакуф брана на Крива Река (потпаѓа под сливното подрачје на река Пчиња) што е веќе претставена во Просторниот план на Република Македонија (2002-2020-та год.). Волуменот на браната изнесува 146 милиони кубни метри и се планира како повеќенаменска брана за водоснабдување, наводнување, снабдување со електрична енергија и за заштита од поплави.

Вакуф браната е планирано да биде лоцирана во близина на селото Кетеново (блиску до Кратово) и следствено на тоа нивото на железничката пруга што минува низ браната на тоа место е високо. Езерото од оваа брана ќе ги покрива 630-те хектари земјоделски наводнувачки површини, поради што куќите и фабриките во индустриската зона на Кетеново треба да се преместат.

Регионалниот патен правец 206 што го поврзува Автопатот М-2 Куманово - Крива Паланка со Кратово мора да биде пренасочен во должина од околу 12 километри поради што е потребно премостување во должина од некои 150 метри долг мост.



Слика 9 - Локација на Вакуф браната со трасата на железницата (КП 41 до КП 50)



4 МОЖНИ ВЛИЈАНИЈА ВРЗ ЖИВОТНАТА СРЕДИНА (ПРЕЛИМИНАРНИ АНАЛИЗИ)

Проектот ќе има позитивно, долгорочно и значително влијание врз локалниот, националниот и регионалниот економски и социјален живот. Може да се појават неповолни влијанија во текот на спроведувањето на главните проектни активности:

- a) Реконструкција на постоечката железничка делница Куманово – Бељаковце,
- b) Завршување на изградбата на делницата Бељаковце – Крива Паланка Запад,
- c) Изградба на делницата Крива Паланка Запад – Деве Баир – (бугарска граница),
- d) Фаза на употреба на железницата,
- e) Редовно одржување на железничките траси.

Проблемите во врска со животната средина кои треба многу сериозно да се земат во предвид при (EIA) ОВЖС постапката (Оцена на Влијанијата врз Животната Средина), а се поврзани со изградбата и одржувањето на инфраструктурата, може во најмала рака да ги вклучува следниве:

- a) измена и поделба на живеалиштата,
- b) загадување на воздухот,
- v) отпадни води,
- г) создавање отпад,
- д) ерозија на почвата,
- ѓ) бучава и вибрации,
- e) визуелни ефекти.

Измена и поделба на живеалиштата

Градежните активности долж железничката траса може негативно да влијаат врз живеалиштата на дивите видови (флората и фауната), во зависност од карактеристиките на постоечките вегетација, топографските карактеристики и водотеците. Измената на живеалиштата може да вклучува поделба на шумското поднебје, а во текот на расчистувањето на грмушките и губење на местата за гнездење, создавање ограничување во движењата на дивниот свет, нарушување на живеалиштата поради присуството на машините, градежните работници и тешката опрема. Таложето седимент и ерозијата предизвикани од градежните активности може да ја зголеми заматеноста на површинските води и да



доведе до недостаток на растворен кислород, што е од голема важност за водните организми.

Ќе биде неопходно да се врши редовно одржување на вегетацијата во рамките на пругата со цел да се избегне мешањето на вегетацијата во текот на употребата на возовите како и одржување со возила за одржување (на пример: неконтролираниот раст на дрвјата и растенијата може да ги покрие сигналите, тие да паднат врз шините и надземните електрични водови) .

Влијанието е директно, од кумулативен карактер, низок ранг и национална важност.

Загадување на воздухот

Детонацијата, градежните машини и возила и автобусите за превезување на работниците до местата на работа претставуваат главни извори на загадување на воздухот во текот на градежната фаза на проектот. Главни загадувачи се гасовите TSP, NO₂, SO₂ и гасовите кои го предизвикуваат ефектот на стаклена градина. За време на работењето, ниеден значаен загадувач на воздухот не се очекува да се појави. Соодветни мерки кои би можеле да бидат преземени се: контролирање на создавањето прашина со често попрскување на градилиштата со вода, користење на церади за возилата, правилно одржување на машините и возилата, работа на оператори обучени во доменот за ефикасно користење на горивото.

Влијанието е директно, краткотрајно, од низок ранг и регионална важност.

Отпадни води

Изградбата на кампови, секојдневниот живот на работниот персонал, миењето на градежната опрема и возила се главни извори на загадување на површинските води / реки во близина на железничката траса. Параметрите кои се значајни за следење на квалитетот на отпадната вода се: TSS, COD, BOD, количини на истечено гориво и/или масла. Мерките за нивно ублажување треба да вклучат во најмала рака: изградба на камповите настрана од водните тела, а кога е тоа можно, испуштање на канализациските води во градската канализација.

Во текот на оперативната фаза, главното негативно влијание може да се предизвика од патниците кои чекаат, канцелариите, миењето на локомотивите и возовите. Потребно е да се усвои Принцип за повторна употреба на водата и нејзино ефикасно користење.

Влијанието е директно, краткотрајно, од низок ранг и регионална важност.

Цврст отпад

Ископувањата во почвата, секојдневниот живот на работниците и вработените би можел да предизвика создавање на различни видови отпад што треба да бидат одвоени на самото место во неопасен и опасен отпад. Од страна на инвеститорот / под-изведувачот треба да се изготви посебен План за управување со отпадот со главните активности кои треба да се



применуваат земајќи ги во предвид принципите за одржливо управување со отпадот: одвојување, рециклирање, повторна употреба, обработка на отпадот и негово конечно депонирање на соодветна депонија. Градежниот отпад треба веднаш да биде отстранет од местото на работа. Треба да се забрани палење на отпадот на градилиштето.

Во текот на оперативната фаза, секојдневниот живот на вработените, патниците кои чекаат, патниците кои го користат сообраќајот се потенцијални извори за создавање на отпад. Редовното собирање и депонирање на комуналниот отпад до најблиската градска депонија би можело да биде мерка за негово ублажување.

Влијанијата се долготрајни, и некои од влијанијата, ќе бидат од висок ранг и регионална важност.

Бучава и вибрации

Детонацијата, употребата на тешки возила и опрема на градилиштата и патиштата за пристап до нив, претставуваат главни извори на вибрации и за предизвикување бучава. Од голема важност е тоа каде е лоцирано градилиштето и она што се наоѓа во негова непосредна близина (куќи, болници, училишта, индустриски објекти ...). Врз основа на опкружувањето, дозволеното ниво на бучава може да варира во согласност со националното законодавство и истото треба да се утврди за секое градилиште. Свириењето, шкрипењето на точковите од триењето по должината на пругата претставуваат извори на загадување во текот на оперативната фаза. Треба да се изврши поставување на зелен појас како звучен ѕид за селата и училиштата кои се во близина на железничката линија и се чувствителни на неа.

Влијанијата се долготрајни, некое од нив, од локална важност и висок ранг.

Ерозија на почвата

Ископувањето на почвата, повторното пошумување, појавата на талог на површината, изградбата на тунели и мостови на екстремно планинскиот терен на последната под-делница може да предизвика ерозија на почвата и нејзино губење. Оптимизацијата на хоризонталната и вертикалната делница од линијата, максималното искористување на отпадот како материјал за повторна употреба, претставува мерка за ублажување од суштинско значење. Во текот на оперативната фаза треба да се организира редовно одржување на зоните кои се повторно пошумени и каде е обновена вегетацијата.

Влијанијата се од средно времетраење, од локална важност, висок ранг и нивното појавување е извесно.

Визуелни ефекти

Градежните активности, присуството на тешки машини и возила, како и огромниот број на работници би можеле да влијаат врз визуелниот изглед на пределот. Но, овие влијанија се краткорочни, локални и од низок ранг на важност.



Во моментов, поради недовршените, прекинати градежни работи, железничката линија и нецелосно изградените надвозници и мостови, предизвикуваат многу лошо, неповолно визуелно нарушување особено во близина на магистралниот пат Куманово - Крива Паланка. Ова може најдобро да се надмине со завршувањето на работата на мостовите и виадуктите.

Влијанијата се долгорочни и од средна важност.

5 МОЖНИ ВЛИЈАНИЈА ВРЗ ОПШТЕСТВОТО (ПРЕЛИМИНАРНИ АНАЛИЗИ)

Коридорот VIII за Република Македонија е од големо стратегиско и економско значење. Покрај тоа што претставува железничко поврзување помеѓу Црното и Јадранското Море, исто така, овој Коридор ги поврзува големите гравитациони полиња на Исток (Романија, Русија, Турција, итн.) и на Запад (преку пристаништето во Бриндизи во Италија, кон Европа).

Железничката линија преку поврзувањето на важните со неразвиените региони може да создаде дополнителни социо-економски можности. Завршувањето на Коридор VIII ќе придонесе за економскиот просперитет на локално и на национално ниво и ќе ја спречи миграцијата од овие региони.

Со изградбата на подобра инфраструктура ќе биде стимулиран економскиот раст како во локалните области така и поширокиот регион. Новата железничка врска ќе влијае на подобрувањето на социо-економските и културните состојби на локално ниво, особено во деловите каде се наоѓаат железничките станици, а со тоа и на регионално ниво (развој на североисточниот регион на национално ниво).

Новиот железнички транспортен Коридор ќе придонесе за:

- a. развивање на транспортните капацитети за стока и луѓе,
- b. обезбедување нови работни места за локалното население за време на изградбата и по изградбата на железничката пруга и стабилизирање на населението во одредени населени места,
- c. стимулирање на сточарството и земјоделството, трговијата, индустријата, како резултат на подобрата комуникација со потрошувачкиот пазар; источниот дел од Коридорот е доста богат со минерални сировини, но поради лошата комуникација и скапиот транспорт, оваа гранка на индустријата е во стагнација; евтиниот железнички транспорт ќе придонесе за побрз развој на рударството, на создавањето нови работни места и на просперитетот на регионот, и ќе донесе значителни приходи за железница,
- d. подобрување на локалната инфраструктура преку изградба на патни комуникации,



е. треба посебно да се истакне важноста од железничкото поврзување од аспект на животната средина, бидејќи железничкиот транспорт на стоки и патници ќе придонесе за заштита на животната средина, особено по електрификацијата на железничката пруга.

Проектот ќе има значително позитивно влијание врз локалната заедница особено ако се даде приоритет на ангажирањето на локални градежни и транспортни компании и колку што е можно повеќе се вработува локална работна сила. Може да се очекуваат некои негативни влијанија во текот на фазата на изградба, но со внимателно планирање нивниот степен треба да се намали.

Можности за локални вработувања

Изведувањето на градежните работи кои се вклучени во финализирањето на источниот дел од Коридорот VIII ќе обезбеди можност за вработување на веројатно илјадници неквалификувани работници. Ако се обезбедат можности за вработување на локалната работна сила, градежниот период ќе има позитивно привремено влијание на локалниот пазар на трудот.

Можности за локалната економија

Доколку секаде каде е тоа можно се вршат набавки за градежните работи и потребните услуги за време на изградбата од страна на македонски компании, градежниот период исто така ќе има позитивно привремено влијание на локалната економија. Со изградбата на новите железнички станици ќе се создадат можности за долгорочни бизнис можности во овие места.

Нови и подобрени можности за транспорт

Завршувањето на Источната (и Западната) Делница (и) на Коридорот VIII ќе им обезбеди на локалните заедници (патници) нови и подобрени средства за превоз, покрај автобускиот. Локалните и регионалните бизниси ќе добијат евтини и побрзи транспортни алтернативи во однос на патниот сообраќај.

Загуба на домовите / физичко преместување

Проектираната железничка линија е долга 87 километри, од кои 63 километри од земјиштето, почнувајќи од Куманово, е купено од страна на инвеститорот. Поголемиот дел од земјиштето од оваа точка (Крива Паланка Запад) до Деве Баир на Бугарската граница се наоѓа во шумски предел. Сепак, експропријацијата на земјиштето по должината на последните 24 километри од трасата (уште помалку ако се земат во предвид 8,7-те км кои отпаѓаат на тунели кои вообичаено не се засегнати од експропријација) може да има влијание на неколку станбени населби.



Несреќи при извршувањето на градежните работи

Кога градежните работи се во тек, веројатно може да се појават бројни несреќи во деловите каде работат работниците при користењето на различните машини. Доколку областа каде градежните работи се во тек е оградена, може да се избегне влегување на членовите на заедницата во таа област а со тоа да се избегне и зголемувањето на можностите за инциденти.

Негативни ефекти врз локалната заедница доколку работниците се мигранти

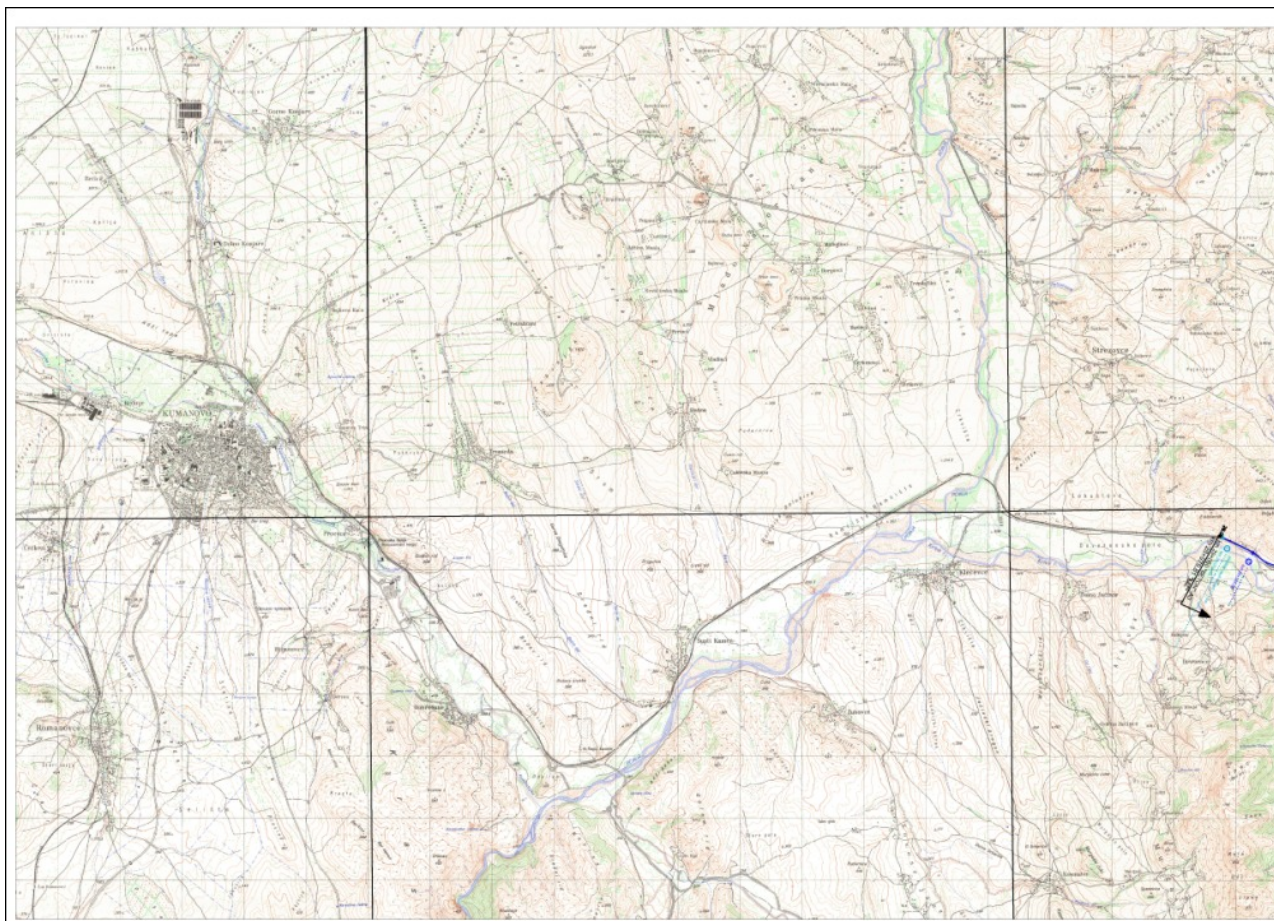
За време на изградбата, со цел да се зголеми позитивниот економски бенефит за локалната заедница, но, исто така, за да се избегне и влегување на голем број на работници-мигранти во локалната заедница, треба да бидат вработени колку што е можно повеќе работници од локалната заедница. Големиот број на привремени работници може да предизвика разни негативни влијанија на локалните заедници, како што се зголемување на криминалот, болести, несакана бременост меѓу локалната женска популација и воопшто конфликти помеѓу локалните членови на заедницата и новодојдените лица поради социо-културните разлики и други прашања.

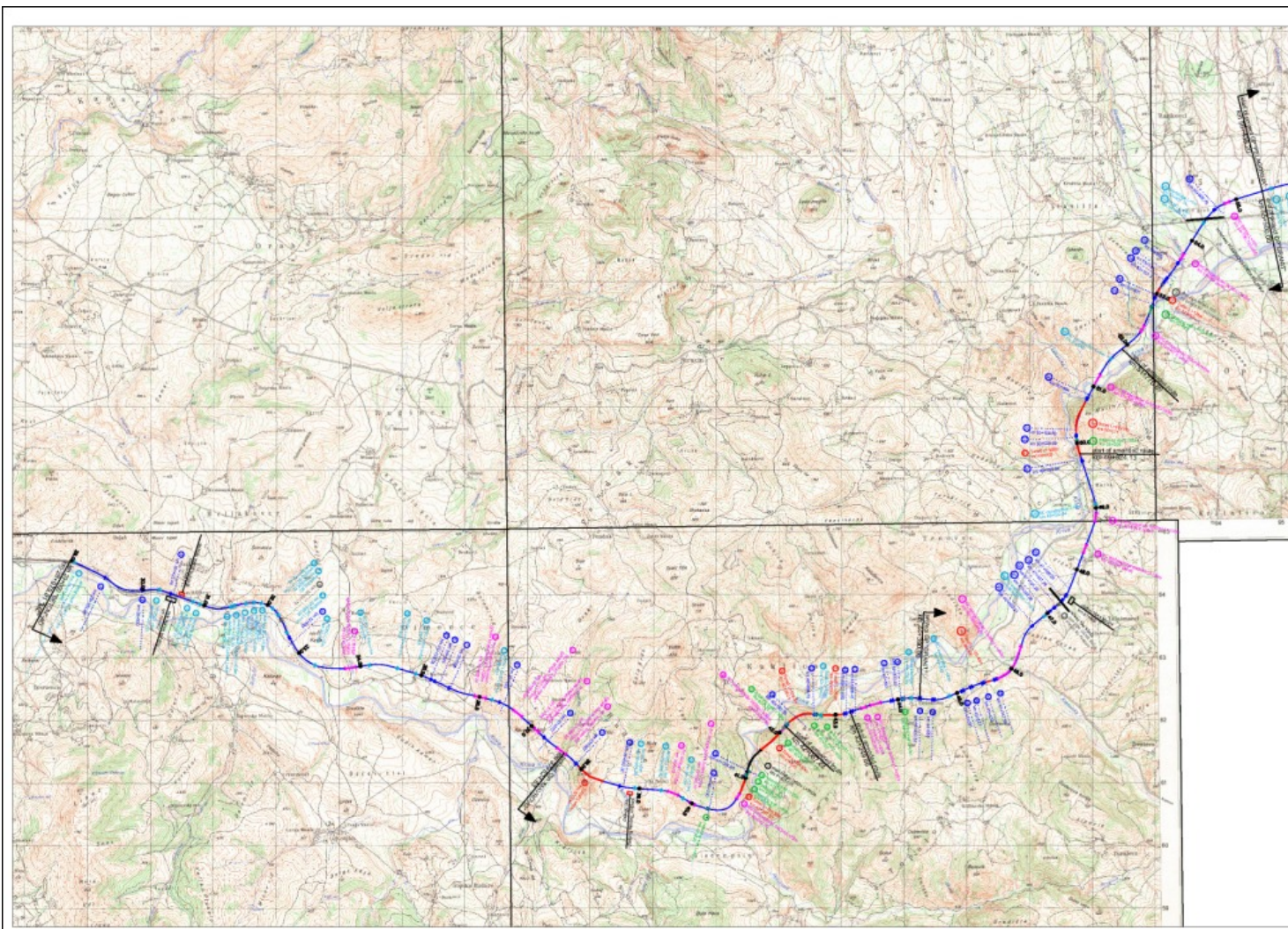
6 ДОПОЛНИТЕЛНИ ИНФОРМАЦИИ

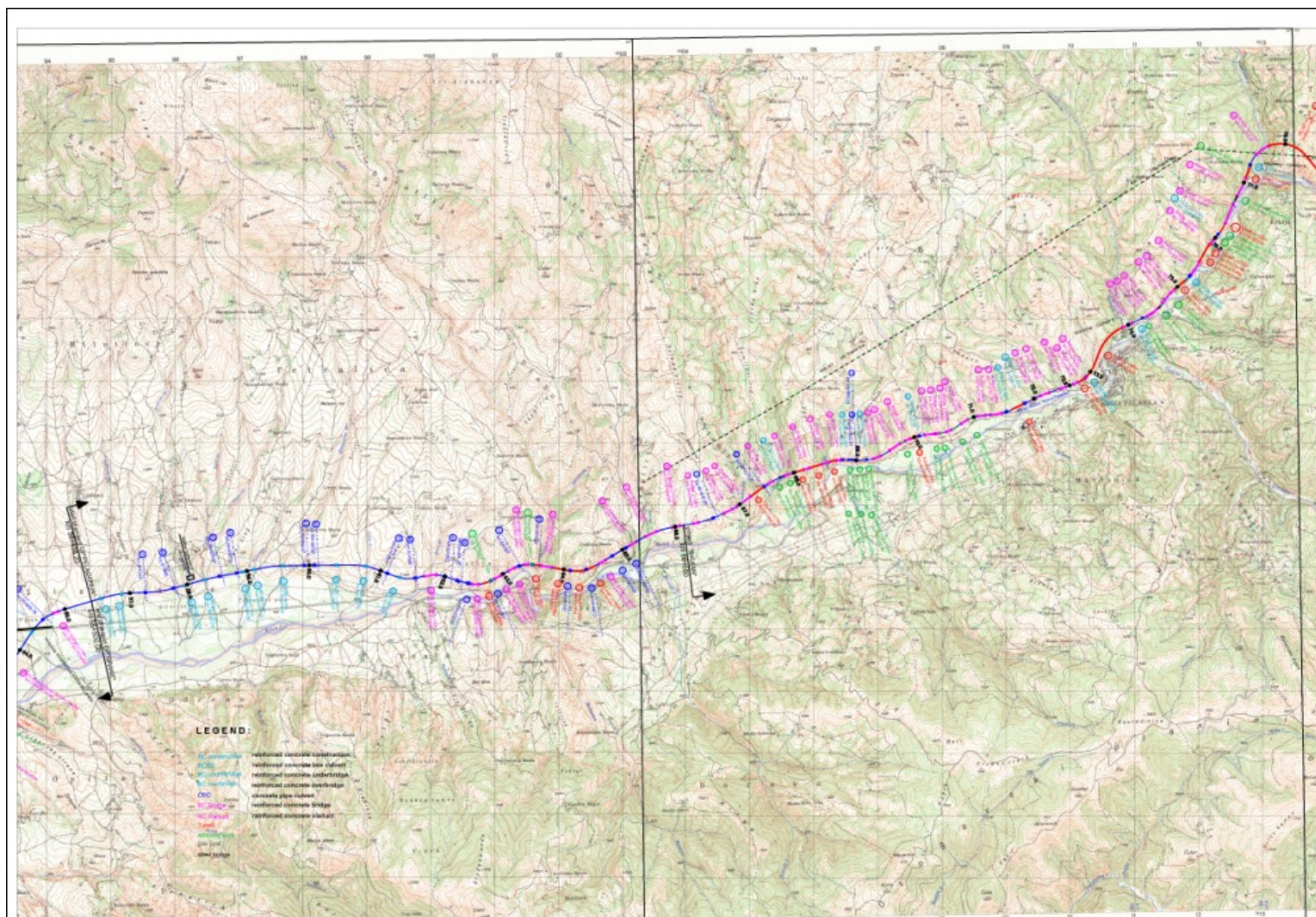
Надлежен орган за издавање на дозволата за изградба на пругата е Министерството за транспорт и врски.



7 ДЕТАЛНА ПРОЕКТНА МАПА









1000 СКОПЈЕ; УЛ. „ЖЕЛЕЗНИЧКА“ БР. 50Б; П.ФАХ 543; ЦЕНТРАЛА: (02) 3118 177; ТЕЛ.: (02) 3227 903; ТЕЛЕФАКС: (02) 2462 330;
ЕДБ МК 4030007643269; ДЕПОНЕНТ: „СТОПАНСКА БАНКА“ А.Д. - СКОПЈЕ; ЖИРО С-КА: 200001569609663; ДЕПОНЕНТ:
„ТУТУНСКА БАНКА“ - СКОПЈЕ; ЖИРО С-КА: 210062528180135; e-mail: infra@mz.com.mk; e-mail: mz65dir@mt.net.mk

