

Друштво за производство, трговија и услуги

БУЧИМ дооел

Бр. 14-421/17
13-10-2023 20
РАДОВИШ

НАЗИМ
БУЧИМ
17/10/23
ДПТУ "Бучим" ДООЕЛ Радовиш
МИНИСТЕРСТВО ЗА ЖИВОТНА СРЕДИНА
И ПРОСТОРНО ПЛАНИРАЊЕ - Скопје
MINISTRIA E MJEDISIT JETËSOR
DHE PLANIFIKIMIT HAPËSINOR - Битола
"Маршал Тито" б.б., 2420 Радовиш
media@bucim.mk
www.bucim.com.mk
+389(032)637 004



Примено Естабилитет	13.10.2023		
Орг. Един. Nj. org	Број Numër	Примлог Shitjeje	Вредност Vlerë
011-1/3	1550/2023		

До: Одделение за Интегрирано спречување и контрола на загадувањето, Сектор за индустриско загадување и управување со ризик, Управа за животна средина при Министерство за животна средина и просторно планирање

Предмет: **Дополнување кон барањето за А интегрирана еколошка дозвола**

Од: ДПТУ БУЧИМ ДООЕЛ РАДОВИШ – Инсталација за лужење на бакарни руди и добивање на катоден бакар

Почитувани,

Арх. знак	_____
Рок на чување	_____
_____ 20 _____ год.	Потпис,

ДПТУ БУЧИМ ДООЕЛ РАДОВИШ поднесе барање за обнова и продолжување на А ИСКЗ дозвола.

Како дополнување кон доставеното барање, ДПТУ БУЧИМ ДООЕЛ РАДОВИШ доставува информација за дополнување на барањето што се однесува на транспорт на оксидна руда од местото на експлоатација, рудникот Боров Дол, до местото на третман на таа руда, погоните на Бучим.

Дополнувањето има за цел да обезбеди информации за планиран безбеден и ефикасен краткотраен камионски транспорт на минералната сировина (оксидна руда), а со цел минимизирање на влијанијата врз животната средина.

Прилог: Превоз на оксидна руда од Боров Дол и одлагање на постоечките одлагалишта за оксидна руда во Бучим.

13.10.2023г.,

Радовиш

Со почит
УПРАВИТЕЛ

Александар Раков


1880

БАРАЊЕ ЗА А ИНТЕГРИРАНА ЕКОЛОШКА ДОЗВОЛА

ИСКЗ Оператор:
ДПТУ БУЧИМ ДООЕЛ РАДОВИШ

ИСКЗ Активност:
ИНСТАЛАЦИЈА ЗА ЛУЖЕЊЕ НА БАКАРНИ РУДИ И ДОБИВАЊЕ НА КАТОДЕН БАКАР

**Дополнување кон барањето за А интегрирана еколошка дозвола –
Превоз на оксидна руда од Боров Дол и одлагање на постоечките
одлагалишта за оксидна руда во Бучим**

Октомври, 2023

Содржина

1. РЕЗИМЕ.....	3
2. ВОВЕД.....	4
3. ЦЕЛ НА ДОПОЛНУВАЊЕТО.....	5
4. УСЛОВИ НА ТРАНСПОРТ	6
Локација.....	6
Населени места	6
Транспортна траса	7
Опис на патишта	8
5. ДЕТАЛИ НА ТРАНСПОРТОТ	9
Количина за транспорт	9
Растојание на транспорт	9
Време за транспорт	9
Обврски и одговорности	9
6. АНАЛИЗА НА АСПЕКТИТЕ НА ЖИВОТНА СРЕДИНА.....	10
Воздух	10
Води.....	10
Отпад	10
Бучава	10
7. ЗАШТИТНИ МЕРКИ И МОНИТОРИНГ НАД СПРОВЕДУВАЊЕТО НА ТРАНСПОРТОТ	11
Мерки за безбедност во сообраќајот	11
Мерки за заштита на животната средина	11
Мониторинг над спроведување на активностите на транспорт	12

1. РЕЗИМЕ

ДПТУ БУЧИМ ДООЕЛ РАДОВИШ поднесе барање за обнова и продолжување на А ИСКЗ дозвола.

Како дополнување кон доставеното барање, ДПТУ БУЧИМ ДООЕЛ РАДОВИШ доставува информација за дополнување на барањето што се однесува на транспорт на оксидна руда од местото на експлоатација, рудникот Боров Дол, до местото на третман на таа руда, погоните на Бучим.

Дополнувањето има за цел да обезбеди информации за планиран безбеден и ефикасен краткотраен камионски транспорт на минералната суровина (оксидна руда), а со цел минимизирање на влијанијата врз животната средина.

Одговорен за транспортот на рудата и спроведување на сите мерки предвидени за овој транспорт е ДПТУ БУЧИМ ДООЕЛ РАДОВИШ.

2. ВОВЕД

ДПТУ „БОРОВ ДОЛ“ ДООЕЛ Радовиш претставува површински коп за бакарна руда. Боров Дол работи со дозвола за експлоатација на минерална суровина – бакар на локалитетот „Боров Дол (бр. 24-4732/2 од 08.10.2018 година) и А ИСКЗ дозвола според која тој функционира како рудничка ИСКЗ инсталација.

Боров Дол е современ рудник за површинска експлоатација на бакарна руда, наследник на 40-годишниот рудник Бучим, со што се овозможува продолжување на оперативноста на производствените единици во Бучим.

Процесот на експлоатација на минералните суровини на површинскиот коп Боров Дол се состои во откопување на бакарна руда и соодветна количина на рудничка јаловина, а преработката на бакарната руда се врши во погонот дробење и флотација во рудникот Бучим. Рудничката јаловина се одлага на надворешно одлагалиште во Боров Дол, а бакарната руда преку транспортната трака се транспортира до Бучим.

Во текот на раскривката на рудникот Боров Дол дојдена е до количина на оксидна руда што не може да биде преработена согласно технологијата опишана во главниот рударски проект и А Интегрираната еколошка дозвола на инсталација Боров Дол. Со цел да не се нанесе штета на животната средина, а воедно да се искористи ископаната минерална суровина, се планира камионски транспорт на оксидната руда во количина од 600.000 тони и нејзино пренесување до трите полиња за лужење на ДПТУ БУЧИМ ДООЕЛ РАДОВИШ заради понатамошен третман во погоните за третман на оксидна руда на Бучим.

Преносот на рудата би се одвивал камионски, со покриени возила, при што рудата би се одложила на Зте постоечки полиња за лужење во Бучим со приближно 200.000 тони на секое поле за лужење.

3. ЦЕЛ НА ДОПОЛНУВАЊЕТО

Цел на ова дополнување е да обезбеди доволни и потребни податоци за управување со транспортот на минерална суровина, со што ќе се осигура краткотрајно безбедно и ефикасно спроведување на ископаниот материјал од локалитетот Боров Дол до рудникот Бучим заради негова преработка и да осигура дека оперативните перформанси на локацијата и соседните патишта не се засегнати, а во исто време се минимизирани влијанијата што би произлегле од активноста.

Документот треба да обезбеди планирање и имплементација на безбеден и ефикасен транспорт на рудата за сите страни засегнати од оваа активности и минимизирање на влијанијата врз сообраќајот и животната средина.

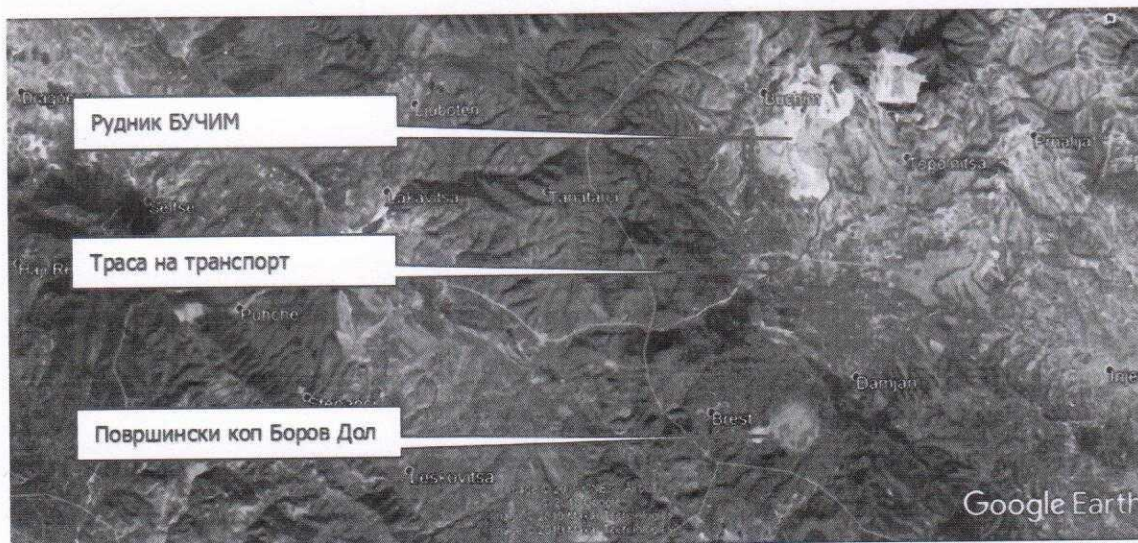
Ова дополнување се однесува на еднократен камионски транспорт на ограничена количина оксидна руда од 600.000 тони ископана во рудникот Боров Дол.

4. УСЛОВИ НА ТРАНСПОРТ

Локација

Трасата по која е предвидено да се одвива транспортот на суровината доминантно припаѓа на општина Радовиш. Пристапот до површинскиот коп Боров Дол започнува со отклон од магистралниот пат Штип – Радовиш и води кон месноста поранешен рудник Дамјан, па се до концесискиот простор на рудникот Боров Дол. Патот минува низ ридест терен и се протега на надморска височина од 426.00 m до 690.00 m.

На следната карта е прикажана локацијата на патот и опкружувањето на теренот.



Слика 1 Прегледна карта на траса на транспорт

Населени места

Две населби се по должина и во близина на трасата на транспортот на суровината од Боров Дол до рудникот Бучим. Селото Дамјан се наоѓа непосредно покрај пристапниот пат што води директно до површинскиот коп, оддалечено од самиот коп неколку стотини метра. Пристапниот пат до површинскиот коп минува покрај западната граница на селото, на неколку десетина метри од последните куќи од оваа страна на селото, но не минува низ самото село. Моментално има околу 40тина повозразни жители во с. Дамјан, останатите низ годините преминале во населбата Дамјан лоцирана покрај регионалниот пат Штип Радовиш. Директен пристап до селото Дамјан има и преку друг локален пат со кој жителите пристапуваат во селото отклонувајќи се од магистралниот пат. Овој пристапен пат е обележан со зелена боја на сликата дадена подолу.



Слика 2 Населени места по должината на рутата

Второто населено место е населбата Дамјан што се наоѓа од десната и левата страна на магистралниот пат Штип Радовиш.

Транспортна траса

Редоследот на транспортот на рудата од копот Боров дол до рудникот Бучим е следен: по вршењето на утоварот на рудата, товарните возила (камионите) излегуваат од локацијата на површинскиот коп и продолжуваат кон рудникот Бучим движејќи се по пристапниот пат за Боров дол - локален пат за с.Дамјан – Магистрален пат А4 - локален пат за село Бучим – пристапен пат за рудник и назад по истата рута се враќаат празните камиони на повторен утвар.



Слика 3 Приказ на рутата на сателитска снимка

- _____ Пристапни патишта
- _____ Магистрален пат
- _____ Локални патишта

Опис на патишта

Патиштата по кои што е предвиден транспортот на рудата најголемиот дел од својата должина се простираат на ридско планински терен и се во наклон, само делот од магистралниот пат е на рамничарски терен.

Локалниот пат што води до с. Дамјан е со ширина од 5,5 метри и на него се одвива двонасочен режим на сообраќај, по една сообраќајна лента во правец. Патот е асфалтиран и е во добра состојба односно по него може нормално да се одвива сообраќајот. Теренот е ридско планински и патот е со наклон по целата своја должина. По должина на патот има поставена сообраќајна сигнализација и сообраќајна опрема.

Пристапниот пат до копот Боров дол е изведен од страна на ИСКЗ операторот Боров Дол и истиот е со ширина од 6 метри и започнува после крстосницата за влез во с. Дамјан, па се до влезот во самата локација. Пристапниот пат не е целосно асфалтиран, односно делот пред влезот во локацијата со должина од околу 1 км е тампониран. Теренот е ридско планински и патот е со наклон по целата своја должина. По должина на пристапниот пат исто така нема поставена сообраќајна сигнализација и опрема.

До местото на истовар на рудата односно до одлагалиштата на бакарна руда од каде што понатаму истата ќе се подложи на процес на преработка се пристапува преку локалниот пат до кој што се доаѓа преку магистралниот пат А4 делница „Штип – Радовиш“ на постојна состојба а на идна состојба преку новата клучка изградена за с. Бучим и понатаму преку пристапен пат што води до рудникот Бучим. Теренот е ридско планински и патот е со наклон по целата своја должина. На пристапниот пат има постојна делумна сообраќајна сигнализација.

5. ДЕТАЛИ НА ТРАНСПОРТОТ

Количина за транспорт

Количината на руда што е неопходно да се транспортира изнесува 600.000 тони.

Растојание на транспорт

Должините на трасата на движење на товарните возила се следни:

- Должина на пристапен пат до коп Боров дол што не е асфалтиран изнесува 1 km;
- Должина на асфалтиран пристапен пат од коп Боров Дол до поврзувањето на локалниот пат за с. Дамјан е изнесува 4,81 km;
- Должина на локален пат за село Дамјан од крстосницата за влез во с. Дамјан до крстосницата со магистралниот пат А4 изнесува 0,58 km;
- Должина на дел од магистралниот пат по кој поминуваат камионите изнесува изнесува 0,88 km;
- Должина на локален пат за село Бучим од крстосницата со магистралниот пат А4 изнесува 0,38 km;
- Должина на пристапен пат од крстосница со локален пат за с. Бучим до одлагалишта изнесува 2.12 km.

Вкупната должина на рутата за транспорт изнесува 9.77km од кои 7,93 km камионите ќе се движат по пристапните патишта, 0,96 km по локални патишта и 0,88 km по магистралниот пат А4, делница Штип – Радовиш.

Време за транспорт

Имајќи предвид должината на трасата за транспорт и условите на патот, се очекува дека времето за транспорт на рудата би била околу 30 минути за камион со товар (насока Боров Дол – Бучим) и 20 минути за празен камион.

Обврски и одговорности

Одговорен за спроведувањето на предвидениот транспорт е ДПТУ БУЧИМ ДООЕЛ РАДОВИШ Радовиш, концесионер и оператор на активноста за експлоатација на минерална суровина на локалитетот Боров Дол.

Практичната реализација на транспортот на рудата предвидено е да го изврши надворешна фирма - изведувач ангажирана од страна на ДПТУ БУЧИМ ДООЕЛ РАДОВИШ. Изведувачот ќе го изврши транспортот со свои возила и свои луѓе.

Со цел правилно, безбедно и навремено спроведување на транспортот, ДПТУ БУЧИМ ДООЕЛ РАДОВИШ ќе назначи лице одговорно за надзор над спроведувањето на оваа активност.

6. АНАЛИЗА НА АСПЕКТИТЕ НА ЖИВОТНА СРЕДИНА

Воздух

Најголем дел (90%) од трасата по која е предвидено да се одвива транспортот претставува асфалтирана површина, освен делот пред влезот на површинскиот коп со должина од околу 1 км е под тампон. Ова ги намалува можностите за формирање на фугитивна емисија на цврсти честички (прашина) од движење на возила, но не ја исклучува можноста. Големата фреквенција на транспортни возила носи потенцијал истите со своите тркала да внесат кал и слични нечистотии на патната траса, со што можноста за формирање на прашина со движење на возилата по трасата се зголемува. Оваа прашина има тенденција да се исталожи во близина на изворот по гравитациски пат при што најголем дел од прашината ќе падне десетици метри од изворот. Со цел контрола на емисиите, предвидени се соодветни заштитни мерки (Поглавје 7).

Води

Активноста за транспорт не е поврзана со ова прашање бидејќи за имплементација на истата не е потребно вода, ниту отпадни води се создаваат со имплементацијата. Единствен релевантен аспект се комунални отпадни води/отпад поврзани со персоналот ангажиран за транспортот. Соодветни мерки ќе бидат предвидени (Поглавје 7).

Отпад

Ова прашање е релевантно за активноста на транспорт од два аспекти. Работниците во текот на работниот ден се потенцијални создавачи на комунален отпад, особено во текот на паузите. Од друга страна, излез на локален или магистрален пат на камиони со валкани тркала е извор на отпад и нечистотии. Од тие причини, предвидени се соодветни заштитни мерки (Поглавје 7).

Бучава

Сообраќајот и употребата на камиони за транспорт на минерална сировина е неминовно поврзан со создавање на бучава во животната средина. Просечната бучава поврзана за камиони е околу 80 dB. Постојат неколку начини за контрола на влијанијата, но можеби најважниот се состои во доброто планирање на активностите. Пристапот до површинскиот коп го избегнува селото Дамјан во најголема можна мерка со што камионите нема да се движат низ селото, туку истите ќе го заобиколуваат од неговата западна страна. На тој начин, источниот пристап (пат) до селото нема да биде засегнат со транспортот и би бил целосно слободен за возилата што се движат кон и од селото Дамјан. Користејќи го западниот локален пат, ќе се избегне попречување, успорување и закрчување на сообраќајот, а со тоа ќе се избегнат сите влијанија што може да потекнат од тоа (поголема бучава, поголема прашина).

Дополнително, транспортот предвидено е да се одвива само во една работна смена, почнувајќи рано наутро, со што во најголема мерка би се избегнало нарушување на мирот на населението во времето за одмор.

7. ЗАШТИТНИ МЕРКИ И МОНИТОРИНГ НАД СПРОВЕДУВАЊЕТО НА ТРАНСПОРТОТ

Мерки за безбедност во сообраќајот

Со цел обезбедување на безбеден транспорт, соодветни мерки ќе бидат имплементирани.

- ❖ Отпочнување на транспортот по соодветно запознавање и информирање на возачите и останатите инволвирани во транспортот со сите детали за истиот.
- ❖ Строго почитување на брзините на движење на камионите согласно пропишаните во овој извештај, одредени како безбедни брзини на движење во согласност со теренот, конфигурацијата на патот и геометриските елементи со кои патот е изграден. $V1 = 20\text{km/h}$ кога камионот е товарен и $V2 = 30\text{km/h}$ кога е празен.
- ❖ Транспорт на руда со покриени камиони, со што ќе се спречи нејзино испаѓање од камионот за време на транспортот и притоа да предизвика материјална или друг вид на оштета на други учесници во сообраќајот;
- ❖ По должина на трасата, покрај останатата сигнализација и опрема, поставување на насочници од двете страни на патот со што ќе се зголеми прегледноста на истиот и притоа ќе се подигне и нивото на безбедност на самиот пат.
- ❖ Почитување на предвиденото време на тргнување од минимум 5 мин помеѓу две последователни возила со што ќе се допринесе за да не се појават загуби на време, односно да не се создаде ред на чекање на утовар или истовар на рудата.
- ❖ При избор на транспортно претпријатие кое ќе го врши транспортот за потребите на рудникот инвеститорот ќе бара камионите со кои ќе се врши транспортот да бидат со стандард повисок од ЕУРО 4.
- ❖ Употреба на радио станици за контрола на сообраќајните рути.

Мерки за заштита на животната средина

Со цел минимизирање или спречување на загадувањето врз животната средин при транспортот на возила потребно е да се применуваат следните мерки:

- ❖ Отпочнување на транспортот по соодветно запознавање и информирање на возачите и останатите инволвирани во транспортот со мерките во продолжение.
- ❖ Строго запазување на идентификуваната траса за транспорт.
- ❖ Интерна техничка проверка на камионите од страна на изведувачот, пред истите да бидат ставени во употреба за потребите на транспортот.
- ❖ Превоз на суровина само со покриени камиони.

- ❖ Пристапните патишта редовно да се одржуваат заради чистење на евентуално истресена суровина.
- ❖ Спроведување на транспортот само во времето одредено за транспорт, со цел намалување на вознемирување.
- ❖ Употреба на камион распрскувач на вода заради редовно дневно распрскување на вода по трасата во и во близина на населените места, за да се минимизира создавањето на прашина при транспортот на суровината.
- ❖ Обезбедување на мобилни тоалети и садови за комунален отпад на почетна и крајна дестинација.
- ❖ Извршување на физиолошки потреби и фрлање на отпад единствено на почетна и крајна точка.
- ❖ Излегување од почетна и крајна дестинација со чисти тркала, заради спречување на нанесување кал на пат од пристапните патишта на пат со современ коловоз. Пред тргнување, камионите ќе поминат низ базен со вода со цел отстранување на нечистотиите од гумите и долниот дел на камионите. Редовно нагледување над спроведувањето на активноста и интервенирање секаде кога тоа е потребно на дневна/повеќедневна основа.

Дополнително, со цел контрола на потенцијалните влијанија врз животната средина поврзани со складирањето на оксидната руда на местото на нејзина експлоатација, ИСКЗ операторот одговорен за експлоатација ќе обезбеди мерки за спречување на контакт со атмосферски води.

Мониторинг над спроведување на активностите на транспорт

Со цел правилно, навремено и безбедно спроведување на овие активности, предвидено е редовно надгледување над спроведувањето на истите од страна на посебно назначени лица:

- Лице одговорно за надгледување на спроведувањето на транспортот на минерална суровина,
- Лице одговорно за надгледување на аспектите на животна средина поврзани со транспортот,
- Лице одговорно за надгледување на аспектите на безбедност и здравје поврзани со транспортот.