

Omgewingsimpakbepaling (OIB): Lus 7A, (tussen Lus 6 - Kanakies en Lus 7 - De Kop) op die Sishen – Saldanha Spoorlyn
Omgewingsstudie ter ondersteuning van 'n aansoek om vrystelling van sekere van die bepalings vervat in die OIB Regulasies van die Wet op Nasionale Omgewingsbestuur, Wet 107 van 1998 (NEMA)
INLIGTINGSDOKUMENT EN UITNODIGING OM KOMMENTAAR TE LEWER

This document is also available in English.

DOEL VAN DIE DOKUMENT

Die doel van hierdie dokument is om belanghebbende of belanstellende partye oor die voorgestelde projek te Lus 7A (tussen Kanakies en De Kop) in te lig, hul kommentaar te verkry en 'n manier te skep waardeur die publiek deel kan neem en waarde kan toevoeg tot die omgewingsstudie en proses. Kommentaar word aangevra oor o.a. die volgende aspekte:

Eienskappe van die fisiese, natuurlike, of sosio-ekonomiese omgewing, Die proses wat gevolg word om die publiek te betrek,

Enige ander kommentaar, kwessies of voorstelle met betrekking tot die aansoek.

U kommentaar en insette sal bydra om fokus aan die uitvoering van die studie te verleen.

Die omgewingsstudie sal mettertyd saam met die nodige aansoekvorms aan beide die Nasionale en Provinsiale omgewingsdepartemente ingedien word vir goedkeuring,

U kommentaar is baie belangrik. Voltooi asseblief die Voltooi asseblief die Registrasievorm en stuur dit saam met u kommentaar terug aan die Konsultante:

SHE Cape Environmental CC
P.O. Box 471,
Paarden Eiland
Tel: 021 553 2500
Fax: 021 553 1851
Frikkie Potgieter 083 500 4805
Bill Garden 083 283 6442
info@shecape.co.za

AGTERGROND

Transnet is tans besig om R65bn in vervoerverwante infrastruktuur te investeer met die doel om die kostes van handel met Suid Afrika te verminder, en om die doeltreffendheid van die land se vervoerstelsels te verbeter. Deel van hierdie belegging sluit die opgradering van die ertsuitvoerkapasiteit van die Sishen – Saldanha spoorlyn en verbetering van die lyn se huidige bedryfsdoeltreffendheid in. Die ligging van lusse 6, 7 en 8, waar op- en afwaartse treine mekaar kruis, veroorsaak al 'n geruime tyd probleme met die vloei van treinverkeer op die lyn. Daar word nou beplan om 'n nuwe lus, nr. 7A te bou, wat die vloei en skedulering van huidige en toekomstige treinverkeer sal verbeter. Lus 7A is naby 'n posisie wat voorheen voorgestel en goedgekeur is vir dié doel.

WAT IS 'N OMGEWINGSIMPAKSTUDIE?

'n Omgewingsimpakbepaling word voorgeskryf in die die regulasies van die Wet op Nasionale Omgewingsbestuur (Wet 107 van 1998) (NEMA). Hierin word die omgewingsimpak van verskeie gelyste aktiwiteite bepaal. Daar word ook aangedui of sulke aktiwiteite bestudeer moet word om die graad van hulle impakte op die betrokke natuurlike en sosiale omgewing te bepaal. Hierdie bepaling stel die Owerhede in staat om te besluit of die projek moet voortgaan en watter maatreëls nodig is om die projek sinvol te bestuur en die moontlike omgewingsimpakte daarvan te beheer en te verminder.

MOTIVERING VIR DIE VOORGESTELDE PROJEK

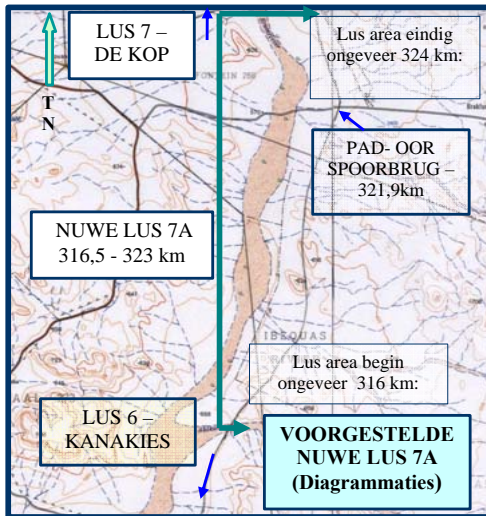
Die ysterertslyn strek oor 861km tussen die myne naby Sishen in die Noord-Kaap en Saldanhahawe aan die Weskus. Die lyn het 19 kruisingslusse waar treine vanuit verskillende rigtings mekaar kruis.

Die lyn vervoer tans ystererts teen 32 million ton per jaar (MTPJ) terwyl verhoogde uitvoerkapasiteit bo die gemagtigde 41MTPJ ondersoek word. Verkeersvlakke kan tot so veel as 93MTPJ verhoog word.

Kruisingslusse is normaalweg ongeveer 45km uitmekaar geplaas. Lus 7 (De Kop) is egter slegs 35 km vanaf Lus 8 (Sous) na die noorde, maar 63km vanaf lus 6 (Kanakies) na die suide. Dit is hoofsaaklik as gevolg van steil hellings en die topografie van die gebied. Die verskil in afstand en looptyd van treine tussen hierdie drie lusse ontwrig dus die skedulering en dravermoë van die lyn as geheel.

Daar word nou beplan om 'n nuwe lus (Lus 7A) tussen 316km and 324km te bou, naby waar dit in 2000 beplan en goedgekeur was. Dié ligging sal sodoende die afstand tussen 7A tot lus 6 na 41 km verminder. Treinverkeer sal dus meer eweredig vloei, omdraaiyd van treine sal verminder en die algehele doeltreffendheid van die spoorlyn sal aansienlik verbeter.

VOORGESTELDE LIGGING: NUWE LUS 7A - 316 KM EN 323 KM



KONSTRUKSIEPROSES VIR NUWE LUS 7A

LIGGING EN UITLEG VAN DIE KRUISINGSLUS

Die kruisingslus sal bestaan uit 'n enkel spoorlyn parallel met die bestaande lyn en ongeveer 6m vanaf die huidige spoorlyn. Die nuwe lus sal naby aan die posisie wat in 2000 vir lus 7 geïdentifiseer is, gebou word (319km), maar sal 2km langer wees. Die nuwe spoorlyn sal binne die bestaande spoorreserwe gebou word en geen bykomende grond sal benodig word nie. Die roete sal dieselfde hoogte en draaie van die bestaande lyn volg. Dit beteken dat deurgrawings en banke op dieselfde spoorvlak wyer gemaak sal word. Duikers (vee en stromwater deurlate) en dreineringsstrukture sal in dieselfde ligging verleng word, sonder om die dreineringspatroon te verander. Elektriese infrastruktuur sal opgerig word soortgelyk aan wat reeds daar bestaan: maspale ongeveer 60 tot 70m uit mekaar uit. Dié maspale dra die transmissielyste wat krag aan die lokomotiewe voorsien. 'n Nuwe transmissielyste gemonteer op pale of bykomende drade op die bestaande bobaan sal nodig wees. Kleurlijnsiniale en toerustinghouers sal aan beide kante van die lus geplaas word.

BREË LIGGING : NUWE LUS 7A - 316km tot 324km



Lus 7A is geleë in die suidelike gedeelte van die Noordkaap bekend as Boesmanland naby die Knersvlakte, bekend vir sy rou, dog unieke en pragtige landskap.

Die lus lê sowat 40 km oos van Loeriesfontein, naby die plase T'ouskoppe, Koppies Kraal 273 en Ibequas Rivier 274.

Die area lê sowat 580m bokant seevlak en ontvang gemiddeld slegs 274 mm reën per jaar.

Die Kromriver loop parallel met die terrein, maar word nie deur die lyn geraak nie terwyl die Abequasrivier ongeveer 1km na die suide gekruis word .

Die spoorlyn loop deur 'n vallei met heuwels in die ooste en weste.

DIE KONSTRUKSIEPROSES

Die nuwe lus is ongeveer 5,7km lank en binne die spoorreserwe teenaan die bestaande roete tussen 316 en 324km geleë. Konstruksie van die lus sal tipies die volgende stappe behels:

Vestig tydelike terreinkantore, werksinkels, magasyn, toilette en was- en eetgeriewe.

Skep plek vir terreinfasiliteite binne die spoorreserwe en op versteurde grond om onnodige steuring te vermy.

Ontbos en verwyder bogrond binne die spoorreserwe waar banke en deurgrawings wyer gemaak gaan word.

Verleng metaal en beton duikers (pyp of kas tipes) voordat bykomende grondwerke begin.

Grawe deurgrawings met die doel om spoorlyn gradient binne perke te hou. Plaas en kompakteer grond waar banke wyer gemaak moet word.

Bou banke in lae en kompakteer finale lae tot die nodige digtheid met of sonder stabilisering.

Aanbring van 'n nuwe dienspad binne die spoorreserwe, so naby aan die spoor as moontlik,

Verkry grond of gruis vanaf leengroewe, indien nodig.

Stort oortollige grond wat ongeskik is vir gebruik in opvullings.

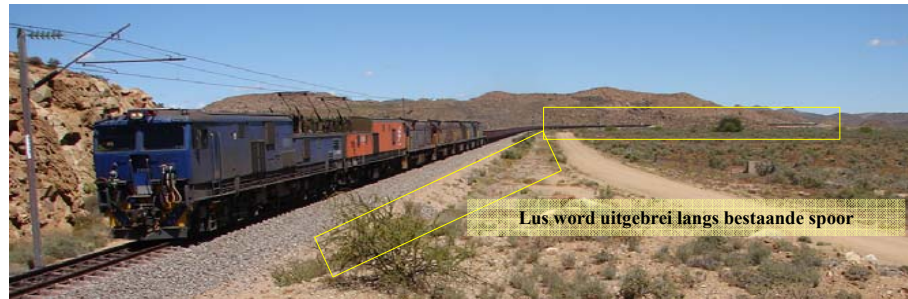
Lê dwarslêers, spoorstawe en daarna gruis klip as bedding om die nuwe spoorbaan in posisie te hou.

Oprigting van bobaan (oorhoofse kragtoevoer) toerusting op staal maspale, gemonteer op beton voetstukke langs die spoorbaan.

Oprigting van sinjale en plaas van toerusting in veilige geboue.

Skep nuwe dreinerings van herstel waar dit gesteur was.

Rehabiliteer die terrein met gebergde bogrond en hervestig natuurlike plantegroei.



Trein beweeg deur voorgestelde Lus 7A op pad na Sishen



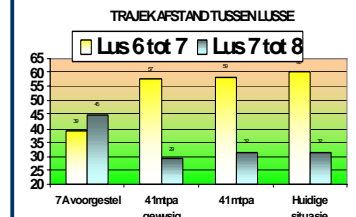
Tipiese kruisingslus (lus 13- Kenhardt) links en lusverlenging in aanbou (Lus 1), regs

BEDRYFSASPEKTE

Treine met 342 of selfs 420 trokke, soos deur die 93mtpj beplanning beoog word, sal mekaar by nuwe lus 7A kan kruis

Sodra alle opgraderings in plek is, sal die afstand tussen lus 7A en lus 6 van 60km tot 39km verminder, terwyl die afstand tussen lus 7A en 8 die normale 45km sal wees.

Die verwagte looptyd van treine tussen lus 7A en lus 6 kan met soveel as 60 minute verminder word, terwyl looptyd tussen lus 7A en 8 'n gemiddeld van 67 minute sal wees.



DIE STUDIEPROSES

Omgewingsimpakbepaling

Die studie sal die prosedure uiteengesit in hoofstuk 5 van NEMA volg. Hiervolgens mag 'n Applikant aansoek doen vir vrystelling van die volledige regulasies vir 'n aktiwiteit gelys onder die Wet. Dit beteken nie dat die studieproses minder deeglik of deursigtig as enige ander OIB sal wees nie, maar word wel gebruik in gevalle waar 'n ernstige omgewingsimpak nie verwag word nie. Die regte en belange van ander partye word nog net so belangrik geag. Die studie sal derhalwe deeglik en wyd genoeg wees om aan hierdie beginsels te voldoen.

Transnet sal ingevolge die voorgestelde proses 'n aansoek indien om 'n aktiwiteit gelys onder NEMA uit te voer. Die aansoek om vrystelling sal tesame met 'n gedetailleerde Omgewingsstudie vergesel word vir goedkeuring deur die Nasionale en Provinsiale omgewingsowerhede.

Vorige goedkeuring

Transnet het in 2000 reeds goedkeuring verkry om 'n nuwe lus 7 in hierdie gebied (316 – 319km) te bou. Hierdie ligging is hersien a.g.v. treinhanteringsprobleme en lus 7 is toe op die oorspronklike plek gebou, nl. 336km. Bogenoemde probleme is nou oorbrug deur moderne tegnologie soos verbeterde trekrag en remstelsels en die lus kan nou op die optimale posisie vir bedryf van die hele lyn geplaas word.

POTENSIËLE OMGEWINGSKWESSIES

'n Aantal omgewingskwessies is vanuit vorige studies oor 'n toename in uitvoerverkeer op die ysterertrilsplyn geïdentifiseer. Hierdie aangeleenthede, sowel as enige bykomende kwessies sal as deel van die studie aangespreek word:

- Grondversteuring a.g.v die bou van 'n nuwe lus,
- Grondversteuring as gevolg van leengroewe waar grond en gruis verkry word,
- Geraas gekoppel aan treine wat stop en weer wegtrek,
- Konstruksieaktiwiteite en gepaardgaande steurnis, vanaf die konstruksieterrein,
- Die effek van 'n konstruksieterrein in 'n stil en landelike omgewing rondom lus 7A.
- Hoër risiko vir voetgangers en padverkeer,
- Vrylating van stof gedurende konstruksie,
- Vrylating van ertsstof vanaf bewegende treine,
- Estetiese effek (skoonheidswaarde) op die landskap en die landelike atmosfeer by lus 7A,
- Negatiewe effek op grondeienaars a.g.v onregmatige betreding, stropery, rommelstrooi en sosiale effekte,
- Effek op terrestriële- en rivierekologie in sensitiewe areas.

Gelyste aktiwiteite

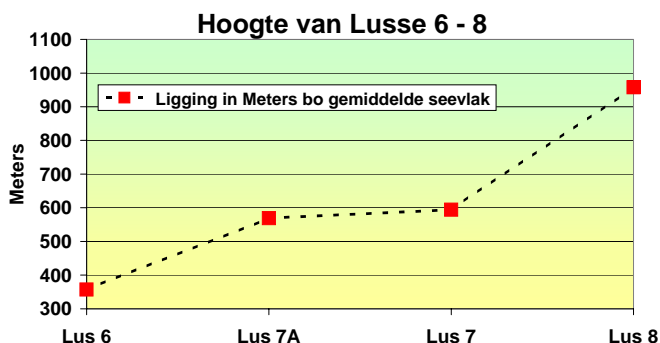
Alle eienskappe van die terrein, die natuurlike en sosiale omgewing sowel as maniere om mooiontlike impakte te bestuur en versag sal in die studie aangespreek word.

Die studie sal alle potensiële aktiwiteite verbonde aan die projek en gelys onder NEMA aanspreek;-

- Die bou van fasiliteite of infrastruktuur, insluitend gepaardgaande strukture nodig vir spoorvervoer,
- Die bou van fasiliteite of infrastruktuur, insluitend gepaardgaande strukture of infrastruktuur vir enige doel binne die een – in tien jaar vloedlyn van 'n rivier of stroom, of binne 32 metre van die oewer van 'n rivier of stroom waar die vloedlyn onbekend is.

Publieke deelname

Publieke deelname is die hoeksteen van goeie omgewingsbestuur. Die plaaslike gemeenskap, grond eienaars, munisipaliteite en boereverenigings sal van die projek in kennis gestel word. Alle kommentaar sal aangeteken word vir gebruik in verdere besluitneming.



Noordelike gedeelte van lus 7A – na die suide

U KOMMENTAAR TEEN 22 JANUARIE 2007 ASSEBLIEF

U kommentaar oor die voorgestelde lus 7A projek, die studiemetodes, die bestek daarvan sowel as die proses waardeur die publiek betrek word is krities tot 'n deeglike studie. Neem asseblief deel en help dus in die besluitnemingsproses.