

RIJEČ UREDNIŠTVA

GRADNJA KANALA DUNAV-SAVA I ZELENA TRANZICIJA EU

Nedavno je ponovo aktualizirana gradnja Kanala Dunav-Sava (izvor Glas Slavonije), o čemu se razgovaralo i na zadnjoj sjednici Savjeta za Slavoniju, Baranju i Srijem, gdje je župan Galić podržao gradnju kao strateški projekt Hrvatske, o čemu pak Grad Vukovar ima suprotno mišljenje, kao i šumarska struka. Suglasni smo s mišljenjem da to nije javni interes, nego interes privatnog kapitala kojega podržava građevinski lobi, koji želi zarađivati na gradnji i kasnijem održavanju. O Kanalu se nije raspravljalo od lipnja 2018. god. kada ga je Skupština Vukovarsko-Srijemske županije nakon rasprave izostavila iz Razvojne strategije.

Proteklih godina više skupova smo održali na temu Kanala Dunav-Sava. Da se podsjetimo: planirana trasa kanala je duljine je 61,4 km od Dunava od Vukovara do Save kod Šamca, podijeljena u četiri posebne dionice: Dunavsko područje, Nuštarska greda, Središnji dio i Savsko područje. Širina dna kanala je 34 m, vodnog lica 58 m i dubina vode 4 m. Kod izgradnje samog kanala bit će potrebno izgraditi: dva pristaništa (Vinkovci i Cerna), dvije crpne stanice, četiri ustave, dva derivacijska kanala, jedan sifon, četiri željeznička mosta, sedamnaest cestovnih mostova, jedan pješćaki most (Cerna), devet križanja trase kanala s cjevovodom (naftovod, plinovod, vodovod, kanalizacija, telekomunikacija), šesnaest križanja s dalekovodima različitog napona. U okviru rasprave o kanalu, između ostalog, prigovor je bio kako je gradnja kanala u odnosu na prostor prikazana samo za kuće na samoj trasi, no isto toliko kuća će biti uklonjeno u kontaktnoj zoni, kao i u stvarnoj zoni kanala (97 samim kanalom i 88 u kontaktnoj zoni). To dokazuje da zahvati u krajolik i naselja ne nastaju samo gradnjom kanala Dunav-Sava, „već i opsežnim popratnim mjerama izvan zone kanala i vjerojatno daleko dalje (planirane mjere odvodnjavanja i navodnjavanja)“. Dakle, može se polaziti od toga, da će odgovarajućem naseljenom prostoru biti pogođeni i drugi dijelovi krajolika, kao što su šume i poljoprivredno područje. Prostorni plan se o tome uopće ne izjašnjava.

Već od najava moguće gradnje kanala, Hrvatsko šumarsko društvo suprotstavilo se tom projektu zbog pogubnog utjecaja na šumski ekosustav, posebice na Spačvansku šumu najveći hrasta lužnjaka najveću u Europi. Upozoravali smo da će se prokapanjem kanala poremetiti režim podzemnih voda o kojima ovise šume Spačvanskog i Bosutskog bazena, koje su pak usko povezane s globalnom promjenom klime. Za pouzdane rezultate u tome području istraživanja po-

trebni su određeni vremenski nizovi stvarnoga mjerenja u današnjem razdoblju uočenih klimatskih promjena, kako bi bi se dobili pouzdani rezultati. „Kako te šume ovise o hidrogeološkim okolnostima u rjekama i njihovom dinamičnom vodnom režimu, prostorni plan se mora izjasniti o sveukupnom povezanom šumskom ekosustavu i o njegovom odnosu prema vodi. Izabrani linearni isječak od 10.600 ha nije dovoljan za prikaz i ne odgovara ekološkim okolnostima“. Isto tako, opskrbu pitkom vodom (Regionalna opskrba podzemnih voda «Gundinci-Babina Greda») treba također tretirati kao posebno vrijednim zaštite. „Kanal ugrožava to strateški osobito važno mjesto za uzimanje pitke vode, uključivši i njegovo prostorno veliko obuhvatno područje, bez davanja točnih podataka“. Pitanje navodnjavanja poljoprivrednih površina, ekološki opravdano, pa i troškovno povoljnije, bolje je riješiti gravitacijom iz akumulacija na Psunju i Papuku.

Na mnoga pitanja taj projekt nije dao odgovore, posebice nije poznato kako će gradnja kanala utjecati i na kontaktna područja izvan projekta. Stručnjaci postavljaju pitanje: da li je izgradnja uopće svrsishodna i moguća te kakvo gospodarsko značenje ima za Hrvatsku? „1.) Hrvatska već ima povoljno stajalište u međunarodnom rječnom brodarskom prometu (Vukovar) i 2.) jer bi gradnja kanala poticala konkurenciju kroz bosanske luke na Savi. I za tu točku je prije utvrđivanja plana potrebna analiza troškovi - korist. Stručnjaci se pitaju zašto bi Hrvatska potrošila 600 milijuna eura za priključak inozemnih luka uz Dunav i time sama sebi stvorila konkurenciju? Zar nije bolje voziti željeznicom direktno od Vukovara za Zagreb, Rijeku ili Ploče, a ne najprije za Bosanski Šamac ili Brčko brodom, a od tamo željeznicom“. Svakako, nas najviše zanima što će biti s našim najvrjednijim nizinskim šumama kada padne razina podzemnih voda, njihov osnovni hidrološki čimbenik. Šumarski stručnjaci su suglasni da će se primjerice šume Spačvanskog bazena, posebice one starije (dakle najkvalitetnije) osušiti, jer korjenov sustav hrasata lužnjaka neće moći doseći novu razinu podzemne vode. Dakle „nove priče“ o Kanalu Dunav-Sava poziv su da se ponovo uključimo u argumentiranu raspravu, kako bi zaštitili naše najvrjednije nizinske šume. To je osnovni problem, kompatibilan upravo s novoprihvaćenom Zelenom tranzicijom UN, ugrađenom nedavno i u Nacionalnu strategiju razvoja.

Uredništvo