



Prima
zastupnica-k Sabora
Hrvatski sabor
Trg sv. Marka 6
10 000 ZAGREB
KROATIEN

Predmet: Jedinstveni poplavni krajolici i nizinske šume uz Savu u Hrvatskoj
Ovdje: Otvaranje prostornog plana za višenamjenski kanal Dunav –Sava / prijevremeni početak gradnje 2006. godine

25. Svibanj 2007.godine

Poštovana gospođo zastupnice
Poštovani gospodine zastupniče

u jedinstvenom krajoliku porječnog područja uz Savu u Hrvatskoj nastala je zamisao o osnivanju Zaklade europske prirodne baštine (Euronatur) i ove godine slavimo naš 20 godišnji jubilej. U toku tih godina Euronatur je poticao mnogo malih mjera u Hrvatskoj, ali isto tako je Euronatur sa studijom okoliša za vodozaštitu srednje Save, zajedno sa Hrvatskom Vodom (HV) i DEG Masterplanom za turizam za Posavinu, postavio znakove za dugotrajni razvoj. Naš rad je postao poznat i proglašenjem sela Cigoč za Park prirode Lonjsko Polje kao prvo europsko selo roda.

Stoga Vas umoljavamo da uzmete do znanja naše argumente protiv kanala Dunav – Sava.

Mi smo za luku u Vukovaru, za izgradnju željezničke mreže između Dunava, Zagreba i Jadrana i za očuvanje ekonomski i ekološki vrlo dragocijene hrvatske nizinske šume. Ali, mi smo sigurni, da si Hrvatska gradnjom kanala Dunav – Sava dugoročno stvara gospodarska i ekološka opterećenja. Molimo Vas, založite se za očuvanje Vaše lijepe zemlje, koja raspolaže s tako veličanstvenim bogatstvima.

Da li stvarno vjerujete, da će dunavski brodovi jednog dana ploviti od Vukovara do Rijeke? Strategija prostornog plana Hrvatske (1999), najveći projektni dokument za prostorno planiranje Vaše zemlje, pokazuje plavu liniju gore na karti 8 od Zagreba za Rijeku. Svako toliko se pojavljuje ta vizija u argumentima za kanal Dunav – Sava, tako i u novom prostornom planu, koji vidi vezu s Rhonom u jugozapadnom pravcu kao važan argument za gradnju.

U Vašoj zemlji postoji veliki lobi za izgradnju brodoplovstva, koji želi sada sprovesti prvi dio ovog planiranog kanala Dunav – Sava – Jadran. Koliko brodova će ploviti ovim kanalom od Dunava do Save 30 godina nakon otvorenja? Čak sigurno optimistička procjena gradbenog lobija polazi od samo 5 – 15 brodova na dan, ovisno o veličini. Ovu količinu dobara se može transportirati željeznicom za jedan do dva sata.

U financijskoj predstudiji za gradnju kanala se ukazuje na vrlo povoljne troškove transporta vodenim putem: samo 0,02 € po toni i kilometru (t/km) u odnosu na 0,07 € željeznicom i 0,12 € cestom. Na dužini kanala od 60 km između Vukovara i Šamca transport bi trebao koštati 1,20 € po toni – to bi bilo stvarno vrlo povoljno. Ali te brojke ne važe za kanal Dunav – Sava, već za Njemačku! Zašto se nije izračunalo cifre za Hrvatsku?

Razmislite: Kad bi Hrvatska morala platiti samo 5 % kamata za 600 milijuna € za troškove gradnje, ti popratni troškovi za gradnju kanala iznosili bi već 30 milijuna € na godinu. Ne može se računati s tim, da će Njemačka i Bavarska dati bezkamatni kredit, kao što je to bi slučaj za gradnju kanala Rajna-Majna-Dunav. Pri optimistički planiranih 7 milijuna tona, 30 godina nakon otvaranja (tek 2050. godine, ali kredit se mora odmah plaćati!) iznose već samo kamate od kanala 4,20 € za svaku transportiranu tonu. Opterećenje kamatama za transport vodenim putem iznosi već 0,07 € t/km. Transport željeznicom kroz Hrvatsku je dakle u svakom slučaju jeftiniji, nego li planiranim kanalom!

Istovremeno moraju biti vraćeni krediti i kanal se mora održavati. Jeste li vidjeli popis, koliko će godišnje koštati menadžment kanala? Znete li da kod niskog vodostaja kanal moraju puniti velike crpke, jer leži ispod nivoa niskog vodostaja Save i Dunava? Već sami troškovi održavanja će biti mnogostruko veći nego li prihodi. To je račun, koji važi i za druge vodene puteve, kao što je Dunav u Austriji. Ali kako želi Hrvatska tih preko pola milijarde € vratiti?

Prema našem uvjerenju je svrsishodnije robu odmah u Vukovaru pretovariti na tračnice za Zagreb, Rijeku i Ploče – a to isto i iz strateškog razmišljanja. Jer ako Hrvatska sagradi kanal do Savu, brodovi će pristajati u bosanskim lukama i od Brčkog, Bos. Broda ili Bos. Šamca slati robu u Sredozemlje. Hrvatska će u tom slučaju snositi sve negativne posljedice kanala i istovremeno za Vukovar konkurentna staništa povezati sa Dunavom. Želite li stvarno za to potrošiti više od pola milijarde €?

Projektanti i lobisti kanala govore o multifunkcionalnoj strukturi, koja će razviti cijeli prostor istočne Slavonije s 4 ravnopravne funkcije:

- Brodarstvo
- Navodnjavanje od 8.000 ha
- Izsušenje od 173.000 ha
- Izjednačenje niskog vodostaja u bazenu Spačva-Bosut

Pitamo se, zašto? Vjerojatno zato, jer je i projektantima jasno, da se te ogromne investicije ne isplate samo za brodarstvo. Ali u prostornom planu višenamjenskom kanalu Dunav – Sava se pokazuje samo prva funkcija «brodarstvo», a projektni prostor opisuje samo 10.600 ha. Za sve tri ostale funkcije nema ni nacrti ni dokumentacije. Gdje odvodnjavati i navodnjavati tu površinu veću od 173.000 ha? Tko treba platiti za te mjere? Seljaci? I kako se odražavaju tu mjere na slavonsku šumu?

Veliki problem predstavljaju tih 48 milijuna kubičnih metara zemlje, koje treba iskopati za gradnju kanala i negdje uskladištiti. Koliko je velika površina koju treba pokriti s tim materijalom? Prostorni plan na ova pitanja ne daje dovoljne odgovore. Vjerujete li da 100.000 kubičnih metara, koji su sada potrebni za gradnju ceste, mogu riješiti problem? Da li se isplati zbog toga prijevremeno započeti s gradnjom kanala? Tako se naime argumentira.

Uz nedostajuću neophodnost za gradnju kanala – Hrvatska ima već povoljni pristup Dunavu u Vukovaru – i vrlo visoke troškove za transport dobara kanalom Dunav – Sava, veliki površinski zahvat u bazen Bosuta i slavonski krajolik smatramo za važan argument protiv kanala. 1999. – 2000. godine Euronatur je s HV sproveo studiju okoliša za zaštitu poplava na središnjoj Savi i analizirao gospodarsku vrijednost preplavljenih djelova krajolika.

Ta iskustva je potrebno sada prenijeti na bazen Bosuta, jer za nju, pri projektiranju kanala, do sada nije uzeta u obzir ni zaštita od poplave, kao ni gospodarsko značenje hrastovih šuma. Kako vrijednost kubičnog metra akumulirane poplave iznosi najmanje 0,50 € u Hrvatskoj, u prostornom planu kanala Dunav – Sava moraju biti navedene poplavne površine na cijelokupnom području. Pri visini akumulacije od prosječno 50 cm i ca. 50.000 – 100.000 ha poplavne površine, vrijednost doline Spačva-Bosut kao retencione površine iznosi između 250 i 500 milijuna €. Želite li tu jedinstvenu funkciju, na kojoj su Hrvatskoj mnoge zemlje zavidne, razoriti za gradnju suvišnog kanala?

Kanal Dunav – Sava bi trebalo koristiti izričito za to, da bi se spriječile poplave na području Spačva-Bosut, a da uopće nije ispitana ugroženost naselja i ekosistema tim mjerama. Sjećate li se velike poplave u travnju 2004. godine, kada je vodeni val skoro probio nasipe Save kod Županje? Vodostaj je bio preko 10 m (maksimum 10,64 m) a kod 9,50 je već postignut najveći stupanj pripravnosti. Na sreću su u to vrijeme bazena Bosuta i Spačve bile u stanju prihvatiti velike količine vode, a da kroz to nisu nastale štete. Tu važnu funkciju tampona važi zadržati i razviti, da bi se i ubuduće spriječile štete od poplave. Koliko je tada bio visok vodostaj Bosuta? Koliki bi trebao biti visok nakon gradnje kanala Dunav – Sava ubuduće, za vrijeme uspoređujućih poplava? Pitajte zagovornike kanala Dunav – Sava i pitajte ih i kako će u takvoj situaciji u budućnosti zaštititi od poplave gradove uz Savu.

Kako se poplavne površine koriste kao šumska područja, presušivanje uopće nije potrebno, čak je i opasno. Gospodarska vrijednost nizinskih šuma iznosi na temelju zajedničke studije s HV 20.000 € po hektaru, već samo za drvene rezerve. U dolini Spačva-Bosut se nalazi najmanje 50.000 ha najvrijednijih hrastovih šuma. Gospodarska vrijednost šuma, koje bi bile ugrožene kanalom iznosi dakle oko milijardu €.

Mnogobrojna dragocjena područja prirode i krajolika, koja su obuhvaćena CRO-NEN projektom u Hrvatskoj, koji potiče Europska zajednica, leže direktno na trasi kanala, ili će dugoročno biti izloženi utjecaju kanala. K tome pripadaju hrastove šume na području Spačve, Dunav, Sava i 180 km dugačak jedinstveni rječni sustav Biđ-Bosut-Spačva, koji se proteže paralelno uz Savu. Ta područja su izabrana za Natura 2000 na temelju FFH-direktive Europske zajednice. Studija poplava za srednji savski bazen i regionalni turistički plan za Posavinu ukazuje puteve, kako se takva, međunarodno visoko značajna područja mogu trajno razvijati i istovremeno koristiti njihova gospodarska vrijednost.

Molimo Vas, založite se za očuvanje ovih jedinstvenih mogućnosti razvoja u Hrvatskoj i za luku u Vukovaru kao međunarodno pretovarište dobara između Dunava, Hrvatske i Sredozemnog mora. To je put ka trajnom razvoju i odbrani od neizmjenjnih gospodarskih i ekoloških šteta.

S poštovanjem



Gabriel Schwaderer
poslovođa



Dr. Martin Schneider-Jacoby
voditelj projekta

Web stranica: www.euronatur.org