

Drumul ecologic Nufăru – Sulina

Șansă la normalitate pentru o cultură unică

Sulina, 22 iunie 2020

1. Motivații economice

În prezent localitățile situate de-a lungul canalului Sulina sunt grav afectate de depopulare și văduvite de oportunități economice datorită izolării. Chiar și activitățile tradiționale cum ar fi pescuitul, creșterea vacilor și turismul, au de suferit în contextul globalizării. Din cauza lipsei unor servicii firești, cum ar fi transportul eficient și asistența sanitară, localitățile din Delta Dunării nu se pot dezvolta sustenabil prin turism. Pescuitul și creșterea animalelor sunt și ele captive unei piețe locale de mici dimensiuni care asigură în general subzistența nu și prosperitatea.

Imobiliare: În prezent aproape că nici nu există o piață imobiliară în deltă. La Sulina au loc câteva tranzacții pe an. O legătură terestră cu Tulcea ar face rentabilă vânzarea zecilor de proprietăți care stau nefolosite. Aceste achiziții ar fi urmate de investiții prin care sunt create sau susținute locurile de muncă. Concomitent ar fi recuperate din starea de ruină, câteva imobile emblematice pentru oraș.

Turism: Existența drumului ar duce la o prelungire a sezonului turistic și la apariția turismului de weekend. Ar putea apărea noi feluri de turism în afara sezonului obișnuit: de afaceri, gastronomic, educațional etc, toate acestea susținând creșterea nivelului de trai în zonă.

Costul vieții: Cetățenii deltei suportă pentru alimente costuri cu 30% mai mari decât locuitorii de pe uscat, în condițiile în care sunt deja afectați de lipsa locurilor de muncă și adesea au condiții rudimentare de trai. Nivelul prețurilor este cu atât mai defavorabil cu cât localitatea este mai vizitată de turiști, un exemplu fiind Sulina. Apariția drumului ar duce la o aprovizionare eficientă la un cost mai mic și ar încuraja competiția în sectorul comerțului.

Forța de muncă: În Delta Dunării activitățile economice sunt afectate de variații mari de la un sezon la altul. Este dificil să găsești forță de muncă în sezonul cald și invers, este dificil/imposibil să găsești de lucru în sezonul rece. Existența drumului ar ajuta foarte mult ducând la apariția navetiștilor între localitățile din deltă pe de o parte și apoi între acestea și Tulcea.

2. Motivații sociale

Deși problematica izolării sociale a locuitorilor din deltă acoperă arii vaste care merg de la deznădejdea traiului de azi pe mâine până la anxietatea din timpul iernii și chiar vrăjmășia generată de traiul în spații restrânse, alegem să prezentăm câteva aspecte:

Depopulare: O legătură terestră între localitățile situate de-a lungul Dunării ar ajuta foarte mult la oprirea depopulării. Rata depopulării la Sulina este dublă în comparație cu cea a localităților similar poziționate față de municipii, din alte părți ale țării. Natalitatea este de aproximativ 6 copii pe an la Sulina. Asistăm la dispariția unei culturi urbane cosmopolite, unice în România, cu o istorie de 150 de ani.

Educație: Sub iminența desființării liceului de la Sulina, inspectoratul școlar nu are posibilitatea comasării școlilor din deltă datorită izolării logistice. Multe familii sunt despărțite de copii deoarece aceștia sunt trimiși să facă școala la Tulcea. Existența unui drum ar facilita mobilitatea profesorilor între școlile de pe traseu și chiar venirea unor profesori noi de la Tulcea.

Sănătate: În afara consultațiilor sumare, serviciile medicale lipsesc, iar în caz de urgență transportul cu ambulanța navală este anevoios și periculos. Transportul cu elicopterul, limitat și el, are loc foarte rar din rațiuni economice și din lipsa unei platforme pentru aterizare. Deplasările în interes medical sunt o povară enormă mai ales pentru bătrânii din deltă pentru că implică cheltuieli cu transportul, cazarea peste noapte la Tulcea și un mare disconfort.

Transport: Transportul naval de persoane este incomod, poluant și periculos (practic ne pândește o dramă iminentă), inexistent după lăsarea nopții și mereu la voia naturii (ceață, sloiuri, îngheț). Nu există nicio garanție că actuala politică de subvenție la combustibil (60% din prețul biletului) va fi continuată.

Izolare: Locuitorii deltei călătoresc foarte rar în municipiu, mult mai rar, în comparație cu locuitorii celorlalte orașe din județ. Atunci când o fac, caută să grupeze numeroase probleme personale sau administrative într-o singură zi. Aleargă în mai multe direcții, apoi frânți, trag la rude, ori se cazează prin pensiunile și hotelurile din Tulcea, oraș turistic scump. În sezonul rece (septembrie - mai) sulinenii nu pot pleca spre Tulcea după ora 14 pentru că nu există vreun serviciu de transport în acel interval de timp. Ei sunt văduviți de dreptul fundamental la liberă circulație.

Mobilitatea schimbă destine, reunește familii, dă șanse la viață și la educație, aduce prosperitate și civilizație. Mobilitatea sprijină deopotrivă creativitatea și dezvoltarea mentală a tinerilor, tradițiile locale și în general continuitatea unei culturi multietnice cu vechime de 200-300 de ani în zona deltei. Drumul ecologic, deși are doar 60 km lungime, va aduce o revoluție socială de-a lungul localităților pe care le va traversa.

3. Motivații ecologice

Datorită amenajării Canalului Sulina pentru navigația internațională și a activităților umane/economice de-a lungul lui, Delta Dunării este astăzi un ecosistem format din doi așa-ziși plămâni, după cum se poate vedea în *Figura 1*. Plămânul din Nord, conține Zona Roșca-Buhaiova (9,6 ha) rezervație din 1970 și Pădurea Letea, ocrotită prin lege din 1930. Amândouă astăzi sunt zone strict protejate și se află sub administrarea directă a ARBDD, împreună cu alte zone tampon și de reconstrucție ecologică din zona de nord-est a Plămânului din Nord. Plămânul din Sud conține de asemenea zone strict protejate, tampon și

zone de reconstrucție ecologică. Amintim exemplificator Pădurea Caraorman, Sărăturile de la Murighiol și Zona Istria-Sinoe.

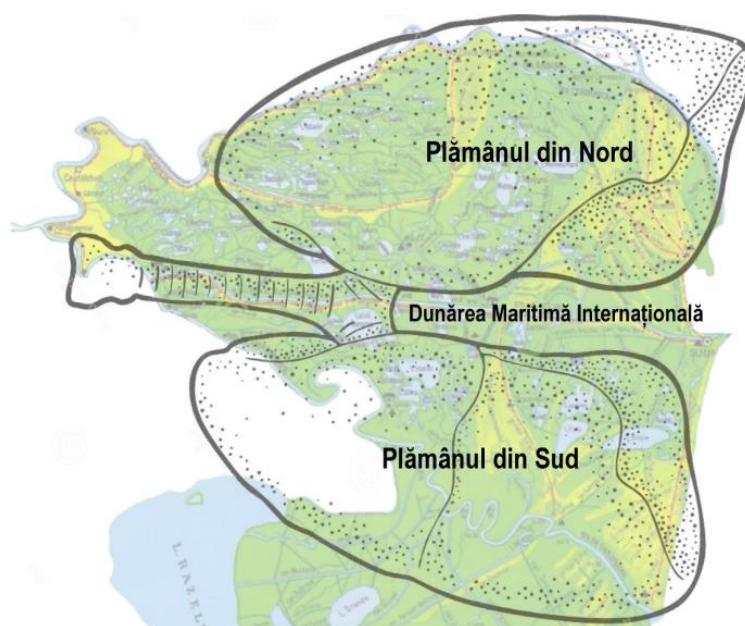


Figura 1: Analogia Deltei Dunării și a Dunării cu cei doi plămâni ai omului, uniți prin traheea care îi alimentează cu oxigen.

Construirea drumului ar urma să se facă de-a lungul Canalului Sulina, zonă de dezvoltare durabilă. Ar oferi o șansă la mobilitate pentru 6 localități pe care le intersectează (Ilganii de Jos, Partizani, Vultur, Gorgova, Crișan, Sulina) și încă altor 8 localități din imediata vecinătate (Ilganii de sus, Maliuc, Mila 23, Caraorman, Cardon, C.A. Rosetti, Sfiștofca, Letea). Detaliem câteva aspecte ale impactului ecologic:

Construcție: Impactul construcției propriu zise ar fi foarte mic, deoarece presupune așternerea suprafeței carosabile: peste suprafețe de teren agricol, de-a lungul digurilor existente, de-a lungul malului Dunării și prin intravilanul localităților. Doar pe alocuri (aproximativ 3 km) ar fi afectat stufărișul.

Trafic: Zona centrală a Deltei Dunării este vizitată anual de 70000 de turiști. Numărul lor crește anual, pe măsura dezvoltării economice a țării, iar acest fapt duce la aglomerarea Canalului Sulina cu mijloace de transport de diferite dimensiuni, poluante chimic, termic și sonor. Apariția alternativei rutiere pentru autovehiculele electrice ar fi cea mai bună soluție pentru a reduce impactul transportului fluvial. Operarea autovehiculelor electrice, nu poluează spațiul prin care se mișcă; nici măcar sonor. Deoarece autovehiculele electrice vor fi pentru o vreme destul de scumpe este de așteptat ca cea mai mare parte a traficului să se desfășoare prin firme de transport regional care pot investi în achiziția de microbuze/camioane electrice.

Turism: Premisa că drumul ar duce la o invazie a turiștilor nu are fundament deoarece numărul de turiști este direct proporțional cu numărul locurilor de cazare din deltă, iar acesta este controlat de ARBDD.

Reciclare: Existența drumului ar face posibil transportul deșeurilor reciclabile cu o frecvență mai ridicată și la un cost mai mic. Premisa că turiștii vor sufoca delta cu gunoaie, nu se susține ca argument împotriva drumului, deoarece este vorba în principal de mutarea tranzitului acelorasi turiști de pe Canalul Sulina pe un drum bine delimitat unde sancțiunile pentru neprotejarea mediului pot fi aplicate mult mai ușor de organele abilitate (ARBDD, Garda de Mediu, autorități locale).

Localnici: Respectul acordat protecției mediului este în prezent la cote foarte scăzute în Delta Dunării datorită înapoierii sociale. În continuare se dă foc stufului pe sute de hectare, se depozitează deșeuri în lanurile de cătină, se taie sălcii pentru foc, se braconează din lăcomie etc. Mobilitatea și creșterea nivelului de trai, aduse de existența drumului vor face posibilă apariția unei conștiințe ecologice.

4. Descrierea proiectului

Se va propune proiectarea și construirea unui drum în lungime de aproximativ 60 km. Va fi un drum dedicat **exclusiv vehiculelor 100% electrice (nepoluante)**, construit pe un fundament de piatră/pietriș cu câte o bandă pe sens, acoperit cu asfalt pentru a reduce impactul sonor. În paralel cu drumul și separată de un parapet metalic se va construi o pistă pentru biciclete. Spațiul dintre pistă și drum va fi folosit pentru instalarea unor stâlpi de iluminat cu panouri solare și a indicatoarelor rutiere și turistice/educative. O imagine de ansamblu este expusă în *Figura 2*. Se vor amenaja parcuri în aer liber, dotate cu stații de încărcare la Nufăru (500 de locuri), Ilgani de Jos (100 de locuri), Partizani (50 de locuri), Vultur (100 de locuri), Gorgova (200 de locuri), Crișan (300 de locuri), Sulina (500 de locuri), în intravilanul acestor localități. Trecerea Dunării la Nufăru se va realiza cu bacul ca și până acum, cu o frecvență adaptată traficului.

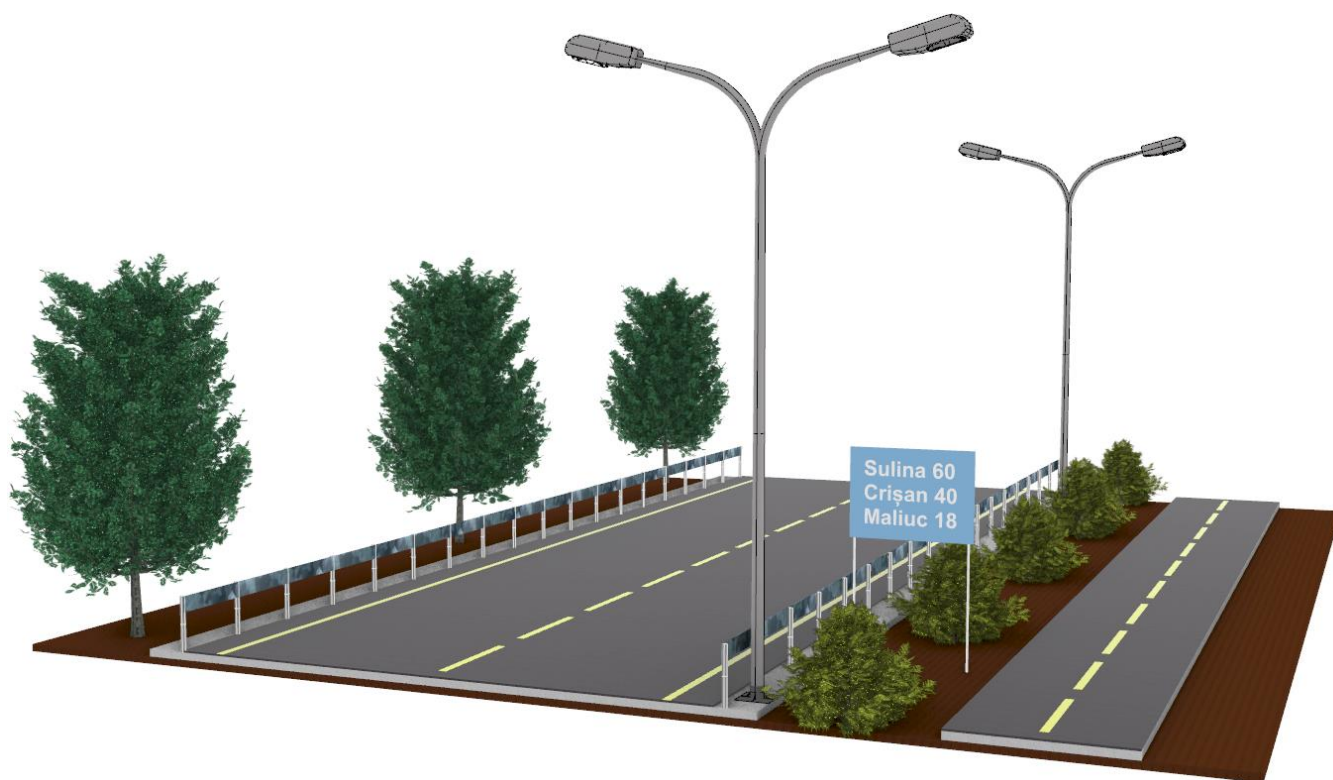


Figura 2: Model tridimensional al drumului propus, cu două benzi pentru autovehiculele 100% electrice și o pistă dublă pentru biciclete.

Va fi nevoie de construcția a două poduri de mici dimensiuni, care să permită un trafic naval de gabarit redus pe Canalele Caraorman și Busurca. Sunt de asemenea necesare două traversări ale unor canale deversoare. Ele pot fi construite pe tuburi largi de beton care să permită deversarea Dunării. Lista podurilor și traversărilor importante este prezentată în *Tabelul 1*.

Poduri și traversări		
Poziționare	Lungime	Observații
Canal deversor la Vultur	20 m	traversare; nu există trafic naval
Canalul Caraorman, la Crișan	40 m	pod; trafic naval de gabarit redus
Canal deversor la cotul Dunării între Crișan și Sulina	7 m	traversare; nu există trafic naval
Canalul Busurca la Sulina	25 m	pod; trafic naval de gabarit redus

Tabelul 1: Poduri și traversări necesare.

O parte importantă a proiectului va cuprinde amenajarea unor puncte de observare și educare ecologică. Ele ar cuprinde instalarea unor foișoare metalice cu înălțimea de 10 m, a unor spații de relaxare (mese, bănci, coșuri de gunoi), a unor mici parcări pe marginea drumului și a unor panouri cu materiale educative. În perioadele aglomerate ARBDD ar putea detașa în aceste puncte personalul disponibil pentru a face educație de mediu turiștilor. Aceste puncte de observare, prin imaginile panoramice oferite, ar putea deveni cel mai bun ambasador al Deltei Dunării și un model de dezvoltare sustenabilă/educativă a turismului. *Tabelul 2* conține opt astfel de puncte, propuse pentru frumusețea și bogăția peisajului.

Puncte de observare și educare pentru mediu		
Poziționare	Mila	Obiective
Confluența cu Dunărea Veche la Maliuc	24	confluența Dunării cu Dunărea Veche, satul Maliuc, vedere spre Lacul Furtuna
Lacul Gorgova	21	lacul și salba de lacuri mai mici din jurul lui, satul Gorgova, vedere spre Lacul Rotund și Canalul Șontea
Lacul Babinețul de Sus	18	lacul, cotul Marelui M, vedere asupra lacurilor Potcoava Mare și Bazila, vedere spre satul Mila 23
Lacurile Obretin	16	lacurile cu lebede și alte specii de păsări, pădurea de pe malul de sud al Dunării, vedere asupra Lacului Obretinciuc
Canalul Caraorman	13	canalul, vedere spre Pădurea Caraorman, vedere asupra comunei Crișan, a confluenței Marelui M cu Dunărea și a Canalului Ciamurlia
Lacul Iacob	11	lacul și vedere asupra salbei de lacuri din partea de sud a Dunării, vedere asupra rețelei de canale amenajate la nord de Dunăre.
Confluența cu Dunărea Veche în aval de Crișan	8	confluența Marelui M cu Dunărea, vaste câmpuri cu stuf, vedere către Sulina, vedre către Lacul Lumina
Canalul Busurca	2	canalul și confluența cu Dunărea, Golful Musura păduricea, vaste câmpuri cu stuf, vedere către plajă și către farurile de la Sulina.

Tabelul 2: Cele opt puncte de observare propuse.

În zonele sensibile din punctul de vedere al faunei, carosabilul va fi traversat de tuburi subterane care vor permite viețuitoarelor mici (bizami, șopârle, șerpi etc) trecerea drumului. Tot acolo se pot instala parapete mai înalte și etanșe din material plastic. De asemenea traseul drumului ar putea include o galerie prin care operatorii privați să poată instala fibră optică, necesară conexiunilor de internet din deltă.

5. Organizarea și finanțarea proiectului

Se va propune formarea unei alianțe de patru UAT-uri *Transdelta*, conform *Figurii 3*, în baza Legii 215/2001 Art. 11, care să aibă ca obiective: construcția drumului, promovarea turistică, accesul cetățenilor la servicii de bază (educație, sănătate), sprijinirea meșteșugurilor tradiționale, a culturii locale și gestionarea deșeurilor. Alianța *Transdelta* va defini un plan de acțiune concret pentru proiectarea și construcția drumului ecologic care să cuprindă următoarele etape:

- elaborarea unui document comun care să cuprindă necesitatea economică, socială și ecologică;
- derularea unor studii de fezabilitate din punct de vedere ecologic și economic, în deplin acord cu legislația în vigoare și în strânsă colaborare cu ARBDD, Apele Române și Consiliul Județean Tulcea;
- căutarea susținerii proiectului în rândul europarlamentarilor români astfel încât acesta să se deruleze în cadrul planului *Green Deal* al Uniunii Europene și să aibă parte de o promovare adecvată, ca exemplu de bune practici;
- predarea către Consiliul Județean Tulcea a proiectului cu studiul de fezabilitate și acordul instituțiilor de resort astfel încât, acesta să îl poată continua cu studiul de fezabilitate și finanțarea prin fondurile europene.

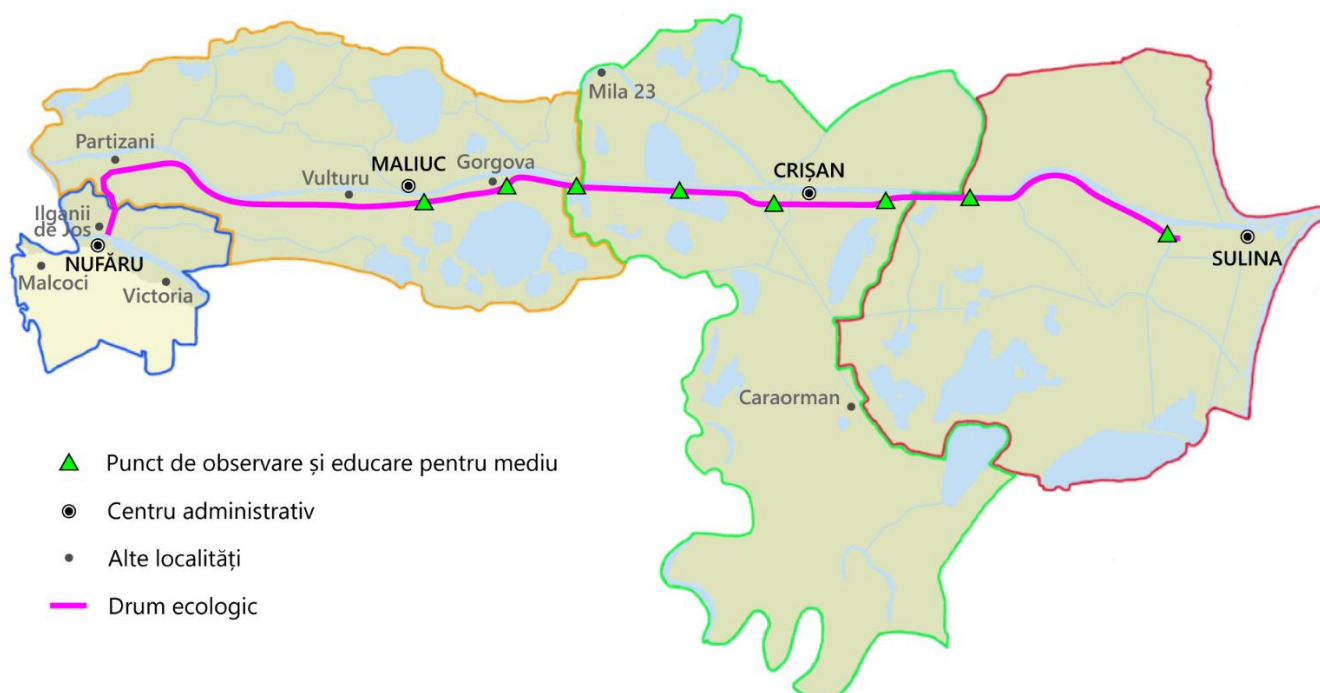


Figura 3: Alianța *Transdelta* ar fi formată din unitățile administrative: Nufăru, Maliuc, Crișan și Sulina care au împreună aproximativ 8000 de locuitori și primesc anual aproximativ 70000 de turiști.

Într-un scenariu optimist, în care toți actorii implicați (ARBDD, Apele Române, Consiliul Județean și administrațiile locale) conlucrează eficient, construcția drumului ar putea începe în 2023/2024 și s-ar întinde pe durata a 2-3 ani, dacă lucrarea este porționată în câteva segmente pentru care execuția să înceapă simultan. Aceste segmente pot fi: Nufăru-Maliuc, Maliuc-Crișan și Crișan-Sulina.