

W Siarzewie zadbamy o ryby i żaby

WYWIAD Woś: W trakcie przygotowań do budowy nowego stopnia na Wiśle analizowany był też wariant rozbiórki istniejącej zapory we Włocławku. To spowodowałoby katastrofę ekologiczną i mogłoby być nawet dwa razy droższe

Dlaczego potrzebna jest budowa stopnia wodnego Siarzewo?

Będzie pełnił wiele funkcji. Ma łagodzić skutki suszy, ułatwi żeglugę, będzie produkował czystą energię dzięki elektrowni wodnej. Co istotne, zabezpieczy też stopień we Włocławku, bo ten 50-letni obiekt potrzebuje stopnia podpierającego. Praca dwóch zbiorników (we Włocławku i Siarzewie) zmniejszy zagrożenie powodziowe, a niekiedy je całkowicie wyeliminuje. Do 50 proc. zredukuje np. fale o parametrach dotychczasowych wylewów wód w Toruniu.

Organizacje ekologiczne i część naukowców protestuje przeciw inwestycji. Uważają, że budowla nie będzie przeciwdziałać suszy, bo tam jest wysoka skarpa i zwierciadło wody znajdzie się znacznie niżej niż pola uprawne.

Spiętrzenie będzie dwa razy mniejsze niż we Włocławku, ale wystarczające, by podnieść poziom wód gruntowych w okolicy. Stopień we Włocławku spowodował erozję koryta rzeki. Rumowisko, które było poniżej stopnia, zostało wyniesione kilkadziesiąt kilometrów dalej. Zaczęło się stopniowe obniżanie poziomu rzeki. Teraz jest on ok. 2 m niżej niż przed powstaniem stopnia we Włocławku. Dzięki budowie drugiego, nowoczesnego obiektu nie tylko zatrzymamy proces erozji, ale przez to, że ustabilizuje się koryto, będzie można stopniowo tę dziurę zasympywać. Poziom wody wróci do stanu sprzed budowy stopnia we Włocławku. Po tym, jak poniżej niego woda obniżyła się o 2 m, pojawiła się groźba utraty jego stabilności. Dlatego kilka lat temu konieczne było wybudowanie poniżej Włocławka progu podpierającego, który ma zapobiec zaleniu się budowli.

Ten próg nie wystarczy do zabezpieczenia stopnia we Włocławku?

To budowla tymczasowa. Najlepszym, długotrwałym zabezpieczeniem będzie budowa stopnia w Siarzewie, który dzięki podpiętrzeniu wody

trwale podtrzyma stopień we Włocławku. On podlega remontom, ale to nie znaczy, że jest w pełni bezpieczny.

Skoro stopień we Włocławku jest zagrożony zawaleniem, to może trzeba go rozebrać, a nie budować nową zaporę?

W trakcie opracowywania decyzji środowiskowej naukowcy analizowali ten wariant. Ocenili, że niesie więcej zagrożeń środowiskowych niż budowa stopnia w Siarzewie. Przy stopniu we Włocławku zgromadziła się ogromna ilość osadów. Są na tyle niebezpieczne, że likwidacja budowli spowodowałaby katastrofę ekologiczną na Wiśle aż do ujścia do Bałtyku. Likwidacja stopnia trwa kilkanaście lat i może być nawet dwa razy droższa niż budowa nowego.

Słychać też głosy, że nowy stopień to zagrożenie dla przyrody, bo negatywnie wpłynie na obszary Natura 2000 i jeszcze bardziej utrudni migrację ryb.

Inwestycja jest realizowana w oparciu o decyzję środowiskową, której autorami byli 160-osobowy zespół naukowców z Polski i Europy. W ramach kompensacji przyrodniczej zostaną stworzone warunki dla powstania ok. 600 ha łęgów wierzbowych czy topolowych. Będzie też m.in. 18 tys. budek dla ptaków czy 15 wysp dla ptaków wodnych na obszarze ok. 65 hektarów. Zaplanowano osiem zbiorników dla płazów. W ramach zarybiania corocznie ma być wpuszczonych do rzeki 250 tys. sztuk smoltów lososia atlantyckiego oraz 10 tys. osobników troci wędrowniej. Zbiornik powstanie tylko w ramach naturalnego koryta. Migrację ryb w Siarzewie umożliwią specjalne przepławki. Dodatkowo podobna przepławka i obejście powstanie we Włocławku.

Krytycy inwestycji negują też jej znaczenie energetyczne.

Uważają, że te same moce można by uzyskać nawet sześciokrotnie mniejszymi nakładami, budując wiatrak czy farmy fotowoltaiczne.

Według raportu Międzynarodowej Agencji Energii Odnawialnej z 2019 r. energia wodna jest nie tylko najtańszym źródłem energii odnawialnej, lecz także tanią metodą jej magazynowania. Wydajność hydroelektrowni to 90 proc. Przy fotowoltaice wynosi ona 17–22 proc., przy wiatrakach 15–30 proc. Planowana hydroelektrownia rocznie wyprodukuje 315 GWh energii, co przekłada się na ok. 250 tys. ton oszczędzonej emisji CO₂, 90 ton tlenu węgla, 12 ton pyłu zawieszzonego mniej w atmosferze.

Ekolodzy mówią, że energia z wody nie jest zielona, bo zbiorniki zaporowe odpowiadają za 7 proc. emisji gazów cieplarnianych wynikających z działalności człowieka. Chodzą m.in. o uwalnianie



Krzysztof Woś, zastępca prezesa Włód Polskich ds. ochrony przed powodzią i suszą

się metanu, jak np. ze zbiornika włocławskiego. Metan wydziela się przy brudnej wodzie. Siarzewo będzie tzw. korytowym przepływowym stopniem wodnym. W przeciwieństwie do Włocławka będzie to obiekt nowoczesny i inaczej skonstruowany. W zbiorniku nie będą się zatrzymywać osady, w tym te niebezpieczne. W efekcie nie będzie też produkcji metanu.

W 2018 r. inwestycję szacowano na 2 mld zł. Teraz mowa o 4,5 mld zł. Skąd ten wzrost? Wraz z uszczegóławianiem koncepcji aktualizujemy też koszty. Ich dużą część stanowią kompensacje przyrodnicze. Na całkowitą kwotę złoży się m.in. elektrownia, śluzy czy filary, które będzie można wykorzystać do budowy drogi. Koszt budowy stanowi ulamek kosztów strat powodziowych w rejonie Dolnej Wisły. Po powodzi w 2010 r. oszacowano je na 13 mld zł.

Jaka jest realność wykorzystania Wisły do transportu?

Wisła jest już śródlądową drogą wodną, ale jej parametry są mocno ograniczone, bo latem zaczyna brakować wody. W sposób przewidywalny żegluga może się odbywać tylko w dolnym jej przebiegu oraz między Włocławkiem a Płockiem i w ograniczonym zakresie w rejonie Warszawy. Dzięki śluzy w Siarzewie poprawią się warunki żeglugi w rejonie Kujaw. W przyszło-

ści najlepiej by było, gdyby dało się prowadzić żeglugę np. z Małopolski do portów na Bałtyku.

Koszt udrożnienia Wisły szacuje się na 30–50 mld zł. Trzeba by m.in. budować kolejne stopnie. Stać nas?

Nie zrobimy tego w kilka lat, ale zmierzamy do tego małymi krokami. Warto postawić na żeglugę, bo przepustowość dróg i kolei jest ograniczona. Rzeki są wykorzystywane gospodarczo w wielu krajach. Najnowszą inwestycją, dofinansowaną ze środków UE, jest prowadzona od kilku lat budowa kanału śródlądowego Sekwana – Europa Północna, która połączy Paryż z europejskim systemem dróg wodnych i portami morskimi. Ma umożliwić przewóz do 13 mln ton ładunków rocznie, co pozwoli wyeliminować z dróg ok. 500 tys. samochodów. ©

Rozmawiał Krzysztof Śmietana

Stopień wodny Siarzewo znajdzie się w pobliżu Nieszawy, 34 km w dół rzeki od istniejącej zapory we Włocławku. Budowa ma się zacząć na przełomie 2023 i 2024 r., a skończyć w 2029 r.