



OPERAT WODNOPRAWNY

na szczególne korzystanie z wód

PRZEPRAWA PROMOWA

zlokalizowana w km 43,200 DROGI WODNEJ
WARTA – KANAŁ BYDGOSKI

Zamawiający (Armator)

Urząd Miejski w Kruszwicy
ul. Nadgoplańska 4
88-150 Kruszwica

Opracował :

mgr inż. Ludgarda Howska

Uprawnienia budowlane Nr GP-KZ 7342 / 59 / 91
w specjalności konstrukcyjno – inżynierskiej
w zakresie budowy hydrotechnicznych

Kruszwica , sierpień 2007

Spis treści:

- 1.0. Dane ogólne.
 - 1.1. Podstawa opracowania.
 - 1.2. Materiały wyjściowe.
 - 1.3. Armator .
- 2.0. Przedmiot i lokalizacja przedsięwzięcia.
- 3.0. Cel i zakres korzystania z wód .
- 4.0. Ustalenia wynikające z warunków korzystania z wód regionu wodnego .
- 5.0. Obowiązki wynikające z Art.82 i 83 Prawa wodnego
(W ZAKRESIE OCHRONY POWODZIOWEJ)
- 6.0. Organizacja przeprawy promowej
- 7.0. Uwarunkowania wynikające z przepisów żeglugowych .
- 8.0. Parametry promu.
- 9.0. Wyposażenie promu.
- 10.0. Podstawowe dane dot. Jeziora Gopło.
 - 10.1. Jezioro Gopło w ujęciu hydrograficznym
 - 10.2. Jezioro Gopło jako śródlądowa droga wodna
 - 10.3. Jezioro Gopło jako zbiornik retencyjny
 - 10.3.1. Dotychczasowa podstawa prawna gospodarowania zasobami wodnymi Noteci przez RZGW w Poznaniu
 - 10.3.2. Schemat aktualnie prowadzonej gospodarki wodnej w zlewni.
 - 10.4. Wodowskazy
 - 10.5. Stany Eksploatacyjne
- 11.0. Profil czaszy Jeziora Gopło w osi promu.
- 12.0. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko .
Uwarunkowania wynikające z lokalizacji przedsięwzięcia w obrębie obszaru NATURA 2000
- 13.0. Stan prawny nieruchomości.
- 14.0. Obowiązki w stosunku do osób trzecich
- 15.0. Wniosek wodnoprawny
 - załączniki
 - część graficzna
 - zdjęcia
 - atest nurkowy

1.0. Dane ogólne.

1.1. Podstawa opracowania.

Niniejszy operat wodnoprawny opracowano na zlecenie Urzędu Miejskiego w Kruszwicy w oparciu o umowę Nr z dnia 2007 roku roku.

Opracowanie sporządzono w oparciu o następujące akty prawne :

- **PRAWO WODNE** , Ustawa z dnia 18.07. 2001 roku
(Dziennik Ustaw nr 115 z dnia 11.10.2001) z późniejszymi zmianami
- **PRAWO OCHRONY ŚRODOWISKA** Ustawa z dnia 27.04.2001
(Dziennik Ustaw Nr 62 z dnia 20.06.2001) z późniejszymi zmianami
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 roku w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych
(Dziennik Ustaw Nr 77 z dnia 18.06.2002)
- Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 roku o żegludze śródlądowej
(Dziennik Ustaw Nr 5)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 roku w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych
(Dziennik Ustaw nr 212)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej z dnia 2003-01-23 r. (Dz.U. 2003 Nr 50, poz. 427)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wymagań technicznych i wyposażenia statków żeglugi śródlądowej z dnia 2003-03-14 r. (Dz.U. 2003 Nr 88, poz. 810)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych z dnia 2003-04-28 r. (Dz.U. 2003 Nr 212, poz. 2072)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków gromadzenia, przechowywania i usuwania odpadów i ścieków ze statków żeglugi śródlądowej z dnia 2003-05-21 r. (Dz.U. 2003 Nr 104, poz. 973)
- Rozporządzenie Ministra Zdrowia w sprawie warunków zdrowotnych wymaganych od osób wykonujących pracę na statkach żeglugi śródlądowej z dnia 2003-11-05 r. (Dz.U. 2003 Nr 199, poz. 1949)

- Zarządzenie Kierownika Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy w sprawie lokalnych przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych z dnia 17.03.1994 roku) – Dziennik Urzędowy Województwa Bydgoskiego z 1994 roku Nr 12, poz. 1 (nowe przepisy znajdują się aktualnie w opracowaniu).

1.2. Materiały wyjściowe.

1. Dokument rejestracyjny statku żeglugi śródlądowej Ostrówek II
2. Świadectwo klasy Polskiego Rejestru Statków dla statku Ostrowek II
3. Uprozczone świadectwo zdolności żeglugowej nr Bg-2/0029
4. Wyciąg z protokołu pomiarowego statku śródlądowego OSTRÓWEK II sporządzony przez Polski Rejestr statków nr BYD/40/06 - świadectwo pomiarowe nr 1523 z dnia 26.05.2006
5. zaświadczenie klasyfikacyjne PRS nr. BYD/129/02
6. Zaktualizowana w obszarze objętym przedsięwzięciem mapa w skali 1 : 1000
7. Wyniki sondowań dna Jez. Gopło w osi przeprawy – sondowania wykonane w sierpniu 2007 roku przez Firmę HYDROTECHNIKA SERVICE
8. Operat wodnoprawny opracowany dla hydrowężła Pakość.

1.3. Armator .

Urząd Miejski w Kruszwicy , ul. Nadgoplańska 4, 88-150 Kruszwica

2.0. Przedmiot i lokalizacja przedsięwzięcia.

Przeprawa promowa będąca przedmiotem niniejszego opracowania istnieje od kilkudziesięciu lat. Zlokalizowana jest na Jeziorze Gopło w km 43,200 drogi wodnej Warta-Kanał Bydgoski i umożliwia, z uwagi na brak w tym przekroju jeziora mostu, połączenie pomiędzy jego brzegiem wschodnim i zachodnim , ułatwiając komunikację lokalną pomiędzy miejscowościami Ostrówek i Złotowo i stanowiąc niewątpliwą atrakcję turystyczną .

3.0. Cel i zakres korzystania z wód .

Celem przedsięwzięcia nazwanego przeprawą promową jest doraźna organizacja ruchu lokalnego i umożliwienie połączenia brzegów Jeziora Gopło w sytuacji braku mostu w najbliższej okolicy. Najbliższe mosty przez Jez. Gopło znajdują się w znacznej odległości - w Kruszwicy , w km 57,200 oraz w m. Przewóz w km 31,590 drogi wodnej Warta-kanal Bydgoski . Prom działa w systemie ciągłym, w sezonie żeglugowym. Poza nim jest wyłączony z eksploatacji. Jest promem bez własnego napędu. Jego poruszanie odbywa się w oparciu o liny biegnące w poprzek jeziora: główna linę stalowa i linę pociągową.
Trasa promu tnie w poprzek drogę wodną Warta-kanal Bydgoski.

Zgodnie z Prawem Wodnym :

(Art. 122) Pozwolenie wodnoprawne jest wymagane na szczególne korzystanie z wód. Przeprowadzenie promowa jest urządzeniem wodnym. Jej funkcjonowanie należy traktować jako korzystanie szczególne.

(Art. 9) Przez urządzenia wodne rozumie się urządzenia służące kształtowaniu zasobów wodnych oraz korzystaniu z nich

Przepisy ustawy dotyczące urządzeń wodnych stosuje się odpowiednio do:

- prowadzonych przez wody oraz wały przeciwpowodziowe obiektów mostowych , rurociągów , linii energetycznych , linii telekomunikacyjnych oraz innych urządzeń
- obiektów budowlanych oraz robót na obszarach bezpośredniego zagrożenia powodziowego

4.0. Ustalenia wynikające z warunków korzystania z wód regionu wodnego .

Zgodnie z Art. 115 Prawa Wodnego korzystanie z wód winno spełniać wymogi określone w „ warunkach korzystania z wód regionu wodnego” .

1. Warunki korzystania z wód regionu wodnego określają:

- szczegółowe wymagania w zakresie stanu wód wynikające z ustalonych celów środowiskowych,
- priorytety w zaspokajaniu potrzeb wodnych,
- ograniczenia w korzystaniu z wód na obszarze regionu wodnego lub jego części albo dla wskazanych jednolitych części wód niezbędne dla osiągnięcia ustalonych celów środowiskowych, w szczególności w zakresie:
 - a) poboru wód powierzchniowych lub podziemnych,
 - b) wprowadzania ścieków do wód lub do ziemi
 - c) wprowadzania substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego do wód, do ziemi lub do urządzeń kanalizacyjnych,
 - d) wykonywania nowych urządzeń wodnych.

2. Przy sporządzaniu warunków korzystania z wód regionu wodnego uwzględnia się:

- 1) ustalenia planów zagospodarowania przestrzennego,
- 2) ustalenia zawarte w dokumentacjach hydrogeologicznych dotyczących w szczególności ustalenia zasobów wód podziemnych oraz określenia warunków hydrogeologicznych w związku z ustanawianiem obszarów ochronnych zbiorników wód podziemnych.

Z uwagi na to , że warunki dotąd nie zostały sporządzone, niniejszy operat opracowano z uwzględnieniem :

- warunków gospodarowania zasobami wodnymi w oparciu o posiadane przez jej gestora (Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Poznaniu) pozwolenia wodnoprawne
- wymogów w zakresie zasad eksploatacji drogi wodnej Warta – Kanał Bydgoski
- istniejącej zabudowy hydrotechnicznej
- warunków wynikających z klasy drogi wodnej (III)

Projektowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze NATURA 2000.

5.0. Obowiązki wynikające z Art.82 i 83 Prawa wodnego (W ZAKRESIE OCHRONY POWODZIOWEJ)

Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Poznaniu dla Noteci Wschodniej nie posiada STUDIUM określającego obszar bezpośredniego zagrożenia powodzią o prawdopodobieństwie wystąpienia 1 %. Przedmiotowa przeprawa promowa wraz z elementami stałej zabudowy brzegowej (przyczółki najazdowe tzw. „przymostki”) nie znajdują się w obrębie ew. wałów przeciwpowodziowych . Nie jest wymagane uzyskanie przez Inwestora decyzji dyrektora rzgw zwalniającej z zakazu wykonywania robót na obszarze bezpośredniego zagrożenia powodzią.

6.0. Organizacja przeprawy promowej .

Przeprawę tworzą: prom pływający Ostrówek II wraz z wyposażeniem , oprzyrządowaniem i linami umożliwiającymi jego poruszanie się oraz dwa przymostki (przyczółki) zlokalizowane po obu brzegach jeziora , w ciągu drogi gminnej Ostrówek -Złotowo. Przyczółki umożliwiają bezpieczny wjazd na prom , niezależnie od poziomu zwierciadła wody w jeziorze Gopło , pełniącym funkcję zbiornika retencyjnego o zmiennym poziomie zwierciadła wody. Przyczółki wykonane są z płyt betonowych. Od strony wody zamknięte są uchylnymi barierami . Drogi dojazdowe prowadzące do przymostków posiadają nawierzchnię asfaltową. Dla oczekujących na prom potencjalnych pasażerów przygotowane są miejsca oczekiwania. Samochody należy pozostawiać za szlabanem. W pobliżu lokalizacji miejsc dla pasażerów umieszczono tablice informacyjne z REGULAMINEM PRZEPRAWY (w załącznikach do operatu) . Prom eksploatowany jest w sezonie żeglugowym, tj. od 15 kwietnia do 15 grudnia każdego roku, od świtu do zmierzchu. Jego funkcjonowanie uzależnione jest także od warunków atmosferycznych (wiatr, nadmierne falowanie, pokrywa lodowa).

7.0. Uwarunkowania wynikające z przepisów żeglugowych (Dz. U. Nr. 212).

I.

A. Prom jest to statek zakwalifikowany przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej jako prom i służący do przewozu osób i ładunków w poprzek drogi wodnej

B. kierownik statku

- Statki i scalone materiały pływające, z wyjątkiem innych niż pchacz i holownik statków zestawu pchanego i sprzężonego, powinny być kierowane przez osobę posiadającą odpowiednie kwalifikacje stwierdzone dokumentem wydanym zgodnie z obowiązującymi przepisami, zwanymi dalej "kierownikiem"
- w czasie ruchu statku lub pracy urządzenia kierownik powinien przebywać na statku lub urządzeniu pływającym

C. ogólny obowiązek zachowania ostrożności.

W przypadku braku odpowiednich postanowień w przepisach żeglugowych lub innych obowiązujących przepisów, kierownik powinien przedsięwziąć wszelkie środki wynikające z zasad dobrej praktyki żeglarskiej, w celu zapobieżenia w szczególności:

- a) zagrożeniu bezpieczeństwa życia ludzkiego
 - b) uszkodzeniu statków, scalonych materiałów pływających, brzegów oraz budowli i urządzeń znajdujących się na drodze wodnej lub w jej bezpośredniej bliskości.
 - c) tworzeniu przeszkód dla ruchu żeglugowego.
 - d) zagrożeniu dla środowiska naturalnego
- ust.1 dotyczy także osób, które pełnią nadzór nad obiektami pływającymi.

D. korzystanie z drogi wodnej

1. Długość, szerokość, wysokość do najwyższej nierozbieralnej części statku zanurzenie i prędkość statków, zestawów scalonych materiałów pływających i obiektów pływających powinny odpowiadać parametrom eksploatacyjnym drogi wodnej, po której ma się odbywać podróż.

2. Maksymalne wymiary statków i zestawów oraz największa liczba statków w zestawie holowanym, jak również dopuszczalne zanurzenie w stosunku do głębokości tranzytowej oraz dopuszczalna prędkość ruchu dla poszczególnych śródlądowych dróg wodnych lub ich odcinków powinny odpowiadać wymaganiom określonym przez dyrektora urzędu w przepisach prawa miejscowego w uzgodnieniu z administracją drogi wodnej.

E. Największe załadowanie statków i największa liczba pasażerów

1. Linia wodna statku po jego załadowaniu nie może znajdować się powyżej dolnej krawędzi znaku wolnej burty. Linia wodna statku nieposiadającego znaku wolnej burty nie powinna znajdować się powyżej dolnej krawędzi znaków pomiarowych.

2. Rozmieszczenie ładunków nie może zagrażać stateczności statku i wytrzymałości jego kadłuba oraz powinno zapewnić dobrą widoczność do przodu osobie obsługującej urządzenie sterowe na odległość i nie mniejszą niż 350 m.

F. Dokumenty statku

1. Z zastrzeżeniem ust. 2, na statku powinny się znajdować następujące dokumenty

- a) świadczenie zdolności żeglugowej wraz z dokumentami stanowiącymi podstawę jego wydania – chyba że art. 29 ust. 4 ustawy z dnia 2w grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej stanowi inaczej.
 - b) świadczenie pomiarowe – w przypadku statku przeznaczonego do przewozu ładunków, statku pasażerskiego, holownika, pchacza i lodołamacza oraz innego statku nieprzeznaczonego do przewozu ładunków o długości większej niż 20 m.
 - c) dokument rejestracyjny statku,
 - d) dziennik pokładowy – chyba że § 1 ust. 2 rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2002 r. w sprawie określenia wzoru i sposobu prowadzenia dziennika pokładowego na statkach żeglugi śródlądowej (Dz. U, Nr 8, poz. 69) stanowi inaczej,
- oraz inne dokumenty wymagane odrębnymi przepisami, umowami i porozumieniami międzynarodowymi.

- 2. Jeżeli odrębne przepisy nie stanowią inaczej, na małym statku powinny się znajdować dokumenty określone w ust. 1 lit. A i c.
- 3. Na scalonych materiałach pływających powinno znajdować się zezwolenie wydane zgodnie z § 1.21.
- 4. wymagane dokumenty powinny być przechowywane na statku i udostępnione osobą uprawnioną do kontroli

G. Obowiązek posiadania przepisów żeglugowych

Na statku i scalonych materiałach pływających powinien znajdować się akuratywny egzemplarz przepisów żeglugowych oraz egzemplarz prawa miejscowego dla drogi wodnej, na której odbywa się podróż. Przepis ten nie dotyczy statków bez załogi i scalonych materiałów pływających oraz statków, które zostały zwolnione z obowiązku ich posiadania w przepisach prawa miejscowego, wydanych przez dyrektorów urzędów.

II. Uwagi szczególne.

H. Sygnalizacja promów w drodze

1) Prom przemieszczający się na uwięzi powinien pokazywać :

- w nocy :
 - a) jasne białe światło widoczne ze wszystkich stron, umieszczone na wysokości co najmniej 4 m ; jednak wysokość ta może być zmniejszona do 3 m. na promach, których długość nie przekracza 15 m., gdy nie spowoduje to zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi.
 - b) jasne zielone światło, widoczne ze wszystkich stron, umieszczone pionowo w odległości 1m nad światłem określonym w lit. A.
- dzień
 - zielona kule umieszczoną na wysokości co najmniej 4 m.

2) Łódź lub główny pływak podtrzymujące linę promu wahadłowego (z podłużną liną) powinny pokazywać jasne białe światło, widoczne ze wszystkich stron umieszczone na wysokości co najmniej 1,5 m. nad poziomem wody.

I. Sygnalizacja promów na postoju przy przystani

Prom na uwięzi, znajdujący się w na postoju przy przystani w trakcie wykonywania prac związanych z przeprawą, powinien pokazywać w nocy światła okresowe w §r 3.16. ust. 1. Niezależnie od tego łódź lub główny pływak

podtrzymujący linę promu wahadłowego
pokazywać światło określone w § 3.16 ust.2.

(z podłużną liną powinien

Promy określone w ust 1. oraz w nieniejszym ustępie powinny zgasić zielone światło określone w § 3.16. ist. 1 lit b z chwila, gdy znajdują się na postoju, kończąc prace związane z przeprawą

J. Zasady ruchu promów

- prom znajdujący się na postoju (nie jest zajęty przeprawą) powinien znajdować się w miejscu wyznaczonym przez dyrektora urzędu; jeżeli miejsca postoju nie wyznaczono to prom powinien znajdować się na postoju w taki miejscu, aby szlak żeglowny pozostał wolny dla ruchu żeglugowego

- prom wahadłowy na uwięzi (z liną podłużną), którego lina jest zakotwiczona przy jednym z brzegów drogi wodnej powinien ograniczyć postój przy przeciwnym brzegu tylko do czasu niezbędnego do wykonania prac wyładunkowych i załadunkowych w czasie tych operacji zbliżające się na drodze wodnej statki mogą żądać odblokowania szlaku żeglownego przez nadanie z odpowiednim wyprzedzeniem, sygnału dźwiękowego „jeden długi dźwięk”

- prom nie powinien pozostawać na szlaku żeglugowym dłużej, niż tego wymaga jego przejście między brzegami.

Wszystkie statki powinny zapewnić swobodę przejścia promom zgodnie z § 3.16 ust.4 ustawy .

8.0. Parametry promu.

Zgodnie z dokumentem rejestracyjnym PRS – prom OSTRÓWEK II został wpisany w dniu 8.01.2004 roku do rejestru administracyjnego polskich statków żeglugi śródlądowej pod numerem **BG-03-025** .

- nazwa statku : **OSTRÓWEK II**
- port macierzysty: Ostrówek
- rodzaj i przeznaczenie statku : prom przewozowy – przewóz osób i rzeczy
- rok i miejsce budowy statku : 1990 Sandomierz
- nazwa stoczni : Stocznia Rzeczna w Sandomierzu
- materiał główny, z którego zbudowano statek: stal
- rodzaj napędu : bez napędu
- wymiary :
 - długość całkowita 29,00 m
 - szerokość całkowita 8,85 m
 - wysokość do najwyższej nierozbieralnej części 2,90 m
 - największe dopuszczalne zanurzenie 0,57 m
- nośność 32 tony
- dopuszczalna ilość pasażerów 12 osób
- armator; urząd Miasta Kruszwicy, ul. Nadgoplańska 4,88-150 Kruszwica

Aktualne Świadectwo Klasy wydane przez Polski Rejestr Statków w Gdańsku 6 lutego 2003 roku wystawiono na podstawie przeglądu dokonanego w dniu 16 września 2002 roku. Świadectwo ważne jest do września 2007 roku.

Zgodnie z Wyciągiem z Protokołu Pomiarowego prom posiada następujące

parametry: - - długość	23,76 m
- największa długość	29,12 m
- szerokość	7,62 m
- największa szerokość	8,85 m
- wysokość	0,85 m
- maksymalna szerokość przelotowa	3,97 m
- minimalna szerokość przelotowa	3,77 m
- średnie zanurzenie statku pustego	0,37 m
- wolna burta	280 mm
- nośność	32 t
- wyporność	84 t

9.0. Wyposażenie promu.

Zgodnie z Uproszczonym Świadectwem zdolności Żeglugowej Nr Bg2/0029 wydanym na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 137, poz. 1156) prom posiada następujące wyposażenie:

1. kotwice i łańcuchy kotwiczne :
 - kotwica o masie 200 kg 1 szt.
 - łańcuch kotwiczny kal. O 13 mm dł.30,0 mb,
 - winda kotwiczna ręczna 1 szt.
 - bojka kotwiczna z linka stalowa 1 szt.
- 4.0. sprzęt ratunkowy
 - łódź towarzysząco-ratownicza wraz z wyposażeniem : 2 koła ratunkowe, w tym jedno z linka rzutką , 13 kamizelek ratunkowych
3. sprzęt przeciwpożarowy
 - gaśnice – 2 szt.
 - wiadro metalowe z linka
 - koc gaśniczy
 - lom, topór, rękawice ognioodporne
4. instalacja zęzowa - pompa ręczna
5. **sprzęt nawigacyjny :**
 - środki sygnalizacji wzrokowej i dźwiękowej zgodnie z przepisami
 - zapasowe światło do sygnalizacji nocnej na postoju z niezależnym zasilaniem
 - megafon ,tuba
6. inne wyposażenie
 - bosak łodziowy 1 szt.
 - tyczka do sondowania 1 szt.
 - apteczka
 - instrukcja ratowania człowieka za burtą i reanimacji
7. liny
 - lina stalowa główna

- lina stalowa pociągowa
- 4 liny lub łańcuchy cumownicze

10.0. Podstawowe dane dot. Jeziora Gopło.

10.1. Jezioro Gopło w ujęciu hydrograficznym

10.1.1. Charakterystyka zlewni Górnej Noteci .

Za zlewnię Górnej Noteci przyjmuje się umownie zlewnię po przekrój Nakło o powierzchni 4098 km². Zlewnia ta leży w niżowej części Polski, w makroregionie pojezierza Wielkopolskiego. Obejmuje swoim zasięgiem części mezoregionów : Kotlina Toruńska , Pojezierze Chodzieskie, Równina Inowrocławska, Pojezierze Gnieźnieńskie , Pojezierze Kujawskie. Jej budowa geomorfologiczna związana jest z działaniem procesów czwartorzędowych dwóch okresów: plejstocenu i holocenu. W plejstocenie na skutek kilkukrotnego pozostawania w zasięgu lądolodu powstały liczne formy pochodzenia lodowcowego – obszary wysoczyznowe z licznymi formami sandrów i kemów oraz wodno - lodowcowego. W holocenie powstały osady dolin rzecznych i rynien jeziornych. Wskutek działania zlodowaceń i interglacjałów na części obszar starciu uległy stare struktury geologiczne, szczególnie trzeciorzędowe.

Zlewnia charakteryzuje się :

- pod względem struktur geologicznych
 - urozmaiceniem rzeźby
 - występowaniem deniwelacji sięgających nawet 100 metrów
 - licznymi dolinami o kierunkach północ-południe lub północny wschód – południowy zachód
 - występowaniem licznych jezior o głębokości do kilkudziesięciu metrów
- pod względem morfologicznym
 - przewagą falistych równin o lokalnych deniwelacjach rzędu 30 metrów lub płaskich równin
 - występowaniem obszarów płaskich pokrytych piaskami
 - występowaniem formacji wydmych
 - występowaniem obszarów o znacznych deniwelacjach przykrytych glinami
- pod względem bonitacyjnym
 - występowaniem nieprzepuszczalnych gleb o dobrej i bardzo dobrej jakości

Dodatkowo zaznaczyć należy występowanie :

- dużej powierzchni jezior
- małej powierzchni lasów
- niepewnych wododziałów
- dużej ilości obszarów bezodpływowych
- zabudowy melioracyjnej i hydrotechnicznej

Zlewnia jest silnie zmieniona na skutek antropopresji.

10.1.2. Charakterystyka cieków zlewni Górnej Noteci.

Rzeka Noteć jest największym prawostronnym dopływem Warty. Jej zlewnia posiada całkowitą powierzchnię 17 330,5 km².

Wyodrębniona z niej zlewnia **Górnej Noteci** posiada powierzchnię 4098 km². Długość Noteci na odcinku jej górnego biegu wynosi 201,2 km. Sieć rzeczna jest dobrze rozwinięta. Tworzą ją liczne ciek naturalne oraz kanały. Obecnie cały jej system jest całkowicie odmienny od naturalnego. Od kilkuset lat w zlewni ma miejsce silna ingerencja człowieka. Dzisiejszy jej stan to efekt długotrwałych prac w zakresie melioracji, osuszania i odwadniania licznych bagien i torfowisk. Jest on także efektem wieloletniej działalności rolniczej i przemysłowej, która wymagała budowy sieci komunikacyjnej, mostów, folusz czy młynów. Wielki wpływ na jej obecny stan miały także prace hydrotechniczne, których apogeum przypadło na XVIII i XIX wiek. W tym okresie Noteć przystosowano do transportu wodnego. Rzekę skanalizowano. W 1882 roku oddano do użytku 8 śluz. Włączono ją w system zasilania, cierpiącego na niedobory wody Kanału Bydgoskiego, elementu składowego drogi wodnej Wisła – Odra. Wiele zmieniło też wybudowanie w okresie późniejszym kanału Warta-Gopło.

Dodatkowym czynnikiem komplikującym istniejący bardzo złożony stan był również prężnie rozwijający się przemysł wydobywczy - kopalnie soli, węgla brunatnego i wapienia. Spowodowały one wskutek eksploatacji coraz głębszych złóż powstanie licznych lejów depresji. Wychodne trzeciorzędu, jury i kredy mają bezpośredni kontakt z poziomem wód zasilających wody powierzchniowe. W znaczny sposób fakt ten ma wpływ na stosunki wodne w zlewni.

Noteć powstała z połączenia dwóch cieków: Noteci Wschodniej zwanej Noć oraz Noteci Zachodniej.

Noteć Wschodnia bierze początek na Pojezierzu Kujawskim pod wsią Szczecin k/ Przedecza, na wysokości 114 m n.p.m. Początkowo płynie w kierunku zachodnim jako kanał zbierający wodę z pól i łąk. Przepływa przez Jez. Przedecz, Modzerowskie oraz Długie. Biegając w naturalnym obniżeniu przejmuje wody Rgilewki, po czym wpływa do Jeziora Brdowskiego. Poniżej Sompolna przejmuje wody rz. Pilchny i osiąga m. Noć Kalinę. W przekroju Noć Kalina zlewnia ma wielkość 440 km², a średnie przepływy osiągają 1,45 m³/s. Poniżej Noć Kaliny łączy się z Kanałem Ślesińskim i zmienia kierunek na północny.

Płynąc szeroką doliną przejmuje wody z Jezior Skulskich, po czym wpływa do rynnowego **Jez. Gopło**. Zasoby Noteci Wschodniej zostają wzbogacone przez liczne dopływy: Kanał Ostrowo-Gopło (łączy jeziora: Budziławskie, Kownackie, Ostrowskie, Suszewskie, Wilczyńskie i Wójcińskie) oraz Kanał Bachorze (łączy Noteć ze Zgłowiączką).

Noteć Wschodnia po wypłynięciu z jez. Gopło jest rzeką skanalizowaną. Przyjmuje poniżej dopływy: Kanał Pieranie i Strugę Cichorską. Przepływa przez Jezioro Szarlej.

Na odcinku od Leszczyc do Pakości wody Noteci prowadzone są kanałem. W Leszczycach odchodzi w kierunku zachodnim stare jej koryto - tzw. Stara Noteć Ludziska. Po wybudowaniu grobli w Leszczycach, powstała w tym

miejscu zlewnia zamknięta, która obecnie nie jest już zasilana wodami Noteci Wschodniej.

Przekrój Pakość zamyka zlewnię Noteci Wschodniej o powierzchni 1619,5 km². Średni przepływ ocenia się na 3,35 m³/s. (patrz punkt 11.3.).

Noteć Zachodnia

Źródła Noteci Zachodniej znajdują się na wysokości 104 m npm. w pobliżu Jeziora Niedziegieł. W górnym odcinku rzeka płynie w kierunku północno-wschodnim, przepływając przez jeziora; Białe, Stankowo i Kamienieckie. Poniżej Gębic przejmują wody rzeki Panny Połączonej. Następnie Noteć Zachodnia wpływa do Zbiornika Pakoskiego. W przekroju Pakość Noteć Zachodnia posiada zlewnię 736 km² i osiąga przepływ średni 2,46 m³/s.

Poniżej Pakości Noteć Zachodnia łączy się z Notecią Wschodnią i odtąd już jako Noteć płynie w kierunku północnym. W przekroju Pakość powierzchnia zlewni wynosi 2356,2 km², zaś średni przepływ 5,76 m³/s.

10.2. Jezioro Gopło jako śródlądowa droga wodna

Wg rozporządzenia Rady Ministrów z 10.12.2002 w sprawie śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. Nr 210) Jezioro Gopło stanowi śródlądową drogę wodną ujętą w poz. 12 łącznie z Kanałem Ślesińskim wraz z jeziorami leżącymi na jego trasie.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z 7.05.2002 roku w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych Jezioro Gopło o jest śródlądową drogą wodną III klasy – drogą wodną o znaczeniu regionalnym, o długości 27,5 km.

Zgodnie z załącznikiem nr 1 do w/w rozporządzenia po drodze wodnej III klasy mogą poruszać się jednostki pływające o następujących parametrach

- statki z napędem i barki
 - długość maksymalna 67-70 m
 - szerokość maksymalna 8,2 – 9,0 m
 - zanurzenie maksymalne 1,6 – 2,0 m
 - ładowność 700 t
- zestawy pchane
 - długość maksymalna 118-132 m
 - szerokość maksymalna 8,2 – 9,0 m
 - zanurzenie maksymalne 1,6 – 2,0 m
 - ładowność 1000 -2000t

Minimalny prześwit pod mostami wynosić winien 4,00 m ponad WWŻ.

Parametry eksploatacyjne drogi wodnej III klasy są następujące:

Minimalne wymiary szlaku żeglownego w rzece

- szerokość szlaku żeglownego 40 m
- głębokość tranzytowa 1,8 m
- promień łuku osi szlaku żeglownego 500 m

Minimalne wymiary kanału

- szerokość szlaku żeglownego 35m
 - najmniejsza głębokość wody w kanale 2,5 m
 - promień łuku osi szlaku żeglownego 600 m

Minimalne wymiary śluz żeglugowych

- szerokość śluzy 9,6 m
- długość śluzy 72 m
- głębokość na progu dolnym 2,5 m

Odległość pionowa przewodów linii elektroenerg. przy zwisie normalnym ponad poziom WWŻ

- nieuziemionych o napięciu do 1kV oraz uziemionych (bez względu na napięcie linii) i przewodów telekomunikacyjnych 10 m

10.3. Jezioro Gopło jako zbiornik retencyjny**10.3.1. Dotychczasowa podstawa prawna gospodarowania zasobami wodnymi Noteci przez Regionalny zarząd Gospodarki Wodnej w Poznaniu (gestora zasobów wodnych) .**

Gospodarowanie zasobami wodnymi rzeki Noteci przez ich gestora – Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Poznaniu odbywa się w oparciu o pozwolenie wodnoprawne udzielone przez Wojewodę Kujawsko-pomorskiego w dniu 20 grudnia 2000 roku Decyzja nr. OŚ-II-6811/3/24/00 udzielającej mu pozwolenia na szczególne korzystanie z wód w systemie sterowanej gospodarki wodnej hydrowęzła Pakość w zlewni Noteci , obejmujące :

1. na rzece Pannie Południowej w zlewni Noteci Zachodniej
 - piętrzenie wód w Jez. Szydłowskim i Popielewskim
 - magazynowanie wód Panny Południowej w zbiorniku
 - rozrząd wód za pomocą jazu w Wylatowie
2. na Noteci Zachodniej
 - piętrzenie wód w jeziorach Zbiornika Pakoskiego do rzędnej maksymalnej 79,40 m npm Kr. z utrzymywaniem poziomów :
 - eksploatacyjnego na rzędnej 77,53 m npm Kr.
 - minimalnego 75,50 m npm Kr.
 - za pomocą zapory czołowej w Pakosci i zapory bocznej w Kołudzie Małej
 - magazynowanie wód Noteci Zachodniej w Zbiorniku Pakoskim w warstwie retencyjnej pomiędzy minimalny i maksymalny poziomem piętrzenia w ilości 41,36 mln m³
 - rozrząd wód ze zbiornika Pakoskiego za pomocą upustu dennego o maksymalnym wydatku 12,8 m³/s na zaporze czołowej w Pakości dla :
 - a. zapewnienia minimalnego przepływu wymaganego ze względów biologicznych w ilości 0,30 m³/s w kanale odpływowym na odcinku od zapory do połączenia tego kanału z wodami Noteci Wschodniej
 - b. zapewnienia przepływu łącznie z wodami Noteci Wschodniej zabezpieczającego potrzeby użytkowników wody na odcinku Pakość

Łabiszyn w okresie nawodnień rolniczych w miesiącach od maja do września w ilości 4,16 m³/s oraz w pozostałym okresie roku 3,07 m³/s

- c. na zasadach w w ilości podyktowanych szczególnie i warunkami w okresach suszy i powodzi

3. na Noteci Wschodniej

piętrzenie wód Kanału Górnonoteckiego i w Jeziorze

Gopło na drodze wodnej Warta – Kanał Bydgoski tworzącego

Zbiornik

Gopło o rzędnej maksymalnej 77,31 m npm Kr. Z utrzymywaniem poziomów : eksploatacyjnego na rzędnej 76,68 m npm Kr.i minimalnego w okresie eksploatacyjnym 76,36 m npm Kr. oraz minimalnego w okresie poza eksploatacyjnym 75,87 m npm Kr., z możliwością obniżenia tego piętrzenia od 15 grudnia do 15 kwietnia oraz suszy do rzędnej 75,76 m npm Kr. W celu zapewnienia potrzebnej ilości wody z retencji dodatkowej zbiornika Gopło w okresie przepływów niżówkowych za pomocą śluzy żeglugowej nr 1 w Pakości i jazu ulgowego w Pakości na Kanale Górnonoteckim

- o magazynowanie wód Noteci Wschodniej oraz przerzutów dokonywanych przez Kanał Ślesiński ze szczytowego stanowiska kanału i rzeki Warty w Zbiorniku Gopło w warstwie retencyjnej , zawartej pomiędzy minimalnym i maksymalnym poziomem piętrzenia w ilości maksymalnej 30,12 mln m³.
- o Rozrząd wód ze Zbiornika Gopło za pomocą jazu ulgowego w Pakości w celu : zapewnienia minimalnego przepływu biologicznego, zapewnienia przepływów niezbędnych do pokrycia potrzeb użytkowników zasobów wodnych zlewni i na określonych zasadach w okresach suszy i powodzi

Pozwolenia obowiązywało do 31 grudnia 2006 roku. Obecnie trwa postępowanie administracyjne w celu udzielenia RZGW nowego, na nieco odmiennych warunkach , związanego ze zmianą instrukcji gospodarowania woda i zwiększeniem zasobów wodnych zlewni.

10.3.2. Schemat aktualnie prowadzonej gospodarki wodnej w zlewni.

Zgodnie z pozwoleniem wodnoprawnym wydanym przez Wojewodę Kujawsko-Pomorskiego w dniu 20.12.2000 , nr decyzji OS-II-6811/3/24/00 Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Poznaniu, zarządca zasobów wodnych Noteci prowadził gospodarkę wodną w oparciu o współpracujące ze sobą zbiorniki retencyjne Gopło i Pakość.

Zgodnie z instrukcją gospodarowania wodą w okresie od 15 maja do 15 września potrzeby wodne użytkowników zasobów Noteci Połączonej w pierwszej kolejności zaspokajane były z zasobów Noteci Zachodniej zretencjonowanych w Zbiorniku Pakoskim oraz z dopływów bieżących ze zlewni Noteci Zachodniej. Ewentualne niedobory pokrywano z zasobów Noteci Wschodniej.

W okresie od 15 września do 15 maja miała miejsce sytuacja odwrotna. Potrzeby wodne odbiorców pokrywane były z zasobów Noteci

Wschodniej zretencjonowanych w Jez. Gopło oraz z dopływów własnych zlewni Noteci Wschodniej. Ewentualne uzupełnienie następowało ze strony zasobów Noteci Zachodniej zgromadzonych w Zbiorniku Pakoskim.

Planowane są w najbliższym czasie przez gestora zasobów wodnych zmiany w sposobie gospodarowania wodą . Nastąpi zwiększenie zasobów zlewni Górnej Noteci poprzez przerzut wody z Warty.

10.4. Wodowskazy

Wodowskazem miarodajnym dla Jez. Gopło jest wodowskaz w Kruszwicy
Lokalizacja : km 57,200 drogi wodnej Warta-Kanał Bydgoski

rzędna zera wodowskazu : 74,52 m npm Kr.

10.5. Stany Eksploatacyjne

Stany eksploatacyjne miarodajne dla przekroju przeprawy promowej określono z pominięciem niewielkiego spadku zwierciadła wody w Jeziorze Gopło i przyjęto je jak dla wodowskazu w Kruszwicy . Kształtują się one następująco :

Charakterystyczny stan wody	Odczyt na wodowskazie [cm]	Rzędna [m npm Kr.]
maksymalny	279	77,31
eksploatacyjny	216	76,68
minimalny	184	76,36

11.0. Profil czaszy Jeziora Gopło w osi promu.

Na potrzeby niniejszego operatu wykonano w sierpniu 2007 roku pomiary głębokości występujące w osi przeprawy promowej. Pomiary wykonała Firma HYDROTECHNIKA SERVICE z Bydgoszczy. Załącznikiem do operatu jest atest nurkowy . W oparciu o wyniki pomiarów stwierdzić należy, że występujące głębokości są dla funkcjonowania przeprawy bezpieczne . Nie zachodzi potrzeba wykonywania jakichkolwiek prac pogłębiarskich korygujących kształt dna, co ew. poprawiłoby parametry ruchu promu. Szerokość koryta przy zw. wody w dniu pomiaru wynosiła 190 metrów. Maksymalne głębokości oscylowały wokół 5 metrów.

12.0. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko .

Uwarunkowania wynikające z lokalizacji przedsięwzięcia w obrębie obszaru NATURA 2000

Przedmiotowa przeprawa promowa zlokalizowana jest w obrębie Nadgoplańskiego Parku Tysiąclecia oraz Obszaru Natura 2000 – Ostoja Nadgoplańska PLB 040004.

Ten typ połączenia komunikacyjnego istnieje w tym przekroju od kilkuset lat. Harmonizuje z otoczeniem. **Nie emituje hałasu ani nie generuje zanieczyszczeń. Jest przyjazny środowisku .**

Umożliwia dostanie się na Półwysep Potrzymiech będący najbogatszym przyrodniczo fragmentem Parku. Gnieźdzą się na jego terenie w bagnach i torfowiskach: żurawie, gęsi, bąki, kurki, wąsatki , błotniaki stawowe, potrzosy , synogarlice, zięby pustułki, czadnice, główienki i wiele innych gatunków ptactwa. Okolica jest też miejscem wypoczynku ptactwa lądowego podczas wiosennych i jesiennych przelotów (siwek, rycyków, czajek i batalionow). Eksploatacja promu nie powoduje zakłóceń w ich bytowaniu.

Zasoby wodne podczas eksploatacji obiektu nie są naruszane.

Eksploatacja promu winna być prowadzona zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami ochrony środowiska oraz przepisami żeglugowymi. W takim przypadku nie a jakiegokolwiek negatywnego wpływu na elementy środowiska. Transport wodny wpisuje się , zgodnie z dyrektywami unijnymi w transport przyjazny środowisku .

13.0. Stan prawny nieruchomości.

- Prom porusza się po Jeziorze Gopło stanowiącym w tym przekroju **Działkę nr 1 obręb Złotowo .**
Działka ta stanowi wodę płynącą .
Władającym nią jest Skarb Państwa. Działka pozostaje w zarządzie RZGW w Poznaniu .
- przyczółki przeprawy (przymostki) zlokalizowane są na działkach :
 - brzeg prawy wschodni działka nr 47/2 obręb Złotowo
 - brzeg lewy zachodni działka nr 76/2 obręb Ostrówek.

14.0. Obowiązki w stosunku do osób trzecich

1. Mimo, że przeprawa funkcjonuje od lat , na etapie wszczętego postępowania wodnoprawnego konieczne jest uzyskanie opinii :

- RZGW w Poznaniu
- Urzędu Żeglugi Śródlądowej
- Nadgoplańskiego Parku Tysiąclecia
- Gospodarstwa Rybackiego w Kruszwicy

na temat jej funkcjonowania.

2. Zgodnie z Art. 11 Prawa Wodnego Armator winien uzyskać tytuł prawny umożliwiający dysponowanie gruntem na cele przeprawy promowej.

W tym celu , po uzyskaniu pozwolenia wodnoprawnego należy wystąpić do RZGW Poznań z wnioskiem o zawarcie umowy użytkowania gruntu pokrytego wodą

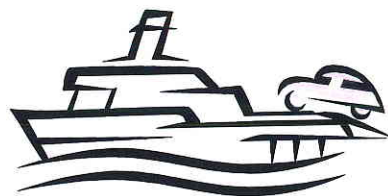
15.0. Wniosek wodnoprawny

Armator : Urząd Miejski w Kruszwicy , ul. Nadgoplańska 4, 88-150 Kruszwica wnioskuję o udzielenie pozwolenia wodnoprawnego na szczególne korzystanie z wód - działanie promu wahadłowego.
Przeprawa promowa zlokalizowana jest na Jeziorze Gopło w km 43,200 drogi wodnej Warta-Kanał Bydgoski i umożliwia z uwagi na brak w tym przekroju jeziora mostu połączenie pomiędzy jego brzegiem wschodnim i zachodnim.

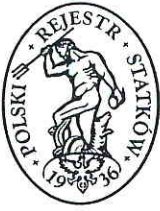
Prom działa w systemie ciągłym, w sezonie żegludowym. Poza nim jest wyłączony z eksploatacji. Jest promem bez własnego napędu. Jego poruszanie odbywa się w oparciu o liny biegnące w poprzek jeziora: główną linię stalową i linię pociągową.

STAROSTWO POWIATOWE

Wydział Ochrony Środowiska
Rolnictwa i Leśnictwa
w Inowrocławiu



ZAŁĄCZNIKI



Polski Rejestr Statków

ŚWIADECTWO KLASY CERTIFICATE OF CLASS

Nr No.	31/SR/03	Nr Rejestru PRS PRS Register No.	670272
Nazwa statku Name of Vessel	OSTRÓWEK II	Nr rejestracyjny Registration No.	Bg-III-706
Armator Owner	Urząd Miejski w Kruszwicy ul. Nadgoplańska 4, 88-150 Kruszwica	Port macierzysty Port of registry	Ostrówek n/Gopłem
Rodzaj statku Type of Vessel	prom linowy	Symbol/Nr budowy Symbol/Yard No.	Ostrówek II/3204
Stocznia Shipbuilder	Sandomierska Stocznia Rzeczna, Sandomierz	Rok budowy Year of build	1990
Długość Length	[m] 23,76	Szerokość Breadth	[m] 7,62
		Wysokość boczna Depth moulded	[m] 0,85

	Rejon żeglugi 1 Zone 1	Rejon żeglugi 2 Zone 2	Rejon żeglugi 3 Zone 3	Rejon żeglugi 4 Zone 4	Przewóz rudy For ore cargo
Wolna burta Freeboard [mm]	—	—	280	—	—
Zanurzenie Draught [m]	—	—	0,57	—	—
Nośność Deadweight [t]	—	—	—	—	—
Dopuszczalna liczba pasażerów Maximum number of passengers	—	—	12	—	—

Silnik napędowy (liczba, wytwórca, typ) — Main engine (number, maker, type)	Moc [kW] — Power	Nr fabryczny — Serial No.
--	---------------------	------------------------------

Przegląd dla odnowienia klasy został zakończony dnia
Survey for renewal of the Class was completed on

2002-09-16

Na podstawie przeprowadzonego przeglądu stwierdza się, że statek, jego urządzenia i wyposażenie odpowiadają wymaganiom Przepisów klasyfikacji i budowy statków śródlądowych. W wyniku tego odnowiono klasę z symbolem:

This is to certify that on the basis of the survey performed, the vessel and its equipment were found to be in compliance with the requirements of the Rules for the Classification and Construction of Inland Waterways Vessels. As a results the Class was renewed with symbol:

* sK 3 D

Symbol urządzeń maszynowych:
Symbol of machinery: —

Warunki stałe —
Permanent conditions

Świadectwo jest ważne do 2007-09
This Certificate is valid until


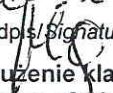
Termin utrzymania klasy 2005-03
Date of class maintenance

Gdańsk, 2003-02-06



Dyrektor/Director

Utrzymanie klasy
Maintenance of ClassNa podstawie dokonanego przeglądu klasę utrzymuje się.
On the basis of the survey carried out the Class is maintained.

Przegląd po 2,5 roku 2,5 years Survey	Przegląd roczny nr 1 Annual Survey No.1	Przegląd roczny nr 2 Annual Survey No.2	Przegląd roczny nr 3 Annual Survey No.3	Przegląd roczny nr 4 Annual Survey No.4
	pieczęć/seal	pieczęć/seal	pieczęć/seal	pieczęć/seal
BYDGOSZCZ Miejsce/Place	Miejsce/Place	Miejsce/Place	Miejsce/Place	Miejsce/Place
Bydgoszcz Data/Date 2005.06.29	Data/Date	Data/Date	Data/Date	Data/Date
Podpis/Signature 	Podpis/Signature	Podpis/Signature	Podpis/Signature	Podpis/Signature

Przedłużenie klasy
Extension of ClassNa podstawie dokonanego przeglądu klasę przedłuża się do
On the basis of the survey carried out the Class is extended till

Miejsce, data/Place, date

pieczęć/seal

Podpis/Signature

Informacje i uwagi
Information and Remarks

Niniejsze Świadectwo zostało wydane na podstawie Przepisów klasyfikacji i budowy statków śródlądowych. Świadectwo traci ważność w następujących przypadkach: po wprowadzeniu przeróbek konstrukcyjnych statku bez uprzedniego uzgodnienia z PRS; po zatonięciu lub złomowaniu; jeżeli statek nie został poddany przeglądowi w przewidzianym terminie; w razie niewypełnienia stawianych przez PRS warunków i zaleceń; po uszkodzeniu kadłuba, urządzeń lub wyposażenia objętych wymaganiami Przepisów; po przekroczeniu warunków konstrukcyjno-eksploatacyjnych lub po przekroczeniu ustalonego rejonu żeglugi; na pisemny wniosek Armatora.

PRS wykonuje czynności nadzorcze z należytą starannością i dobrą praktyką, uwzględniając aktualny poziom wiedzy. Niemniej jednak, ani PRS, ani jego inspektorzy nie ponoszą odpowiedzialności cywilnej z tytułu ewentualnych szkód mogących powstać w związku lub w następstwie wykonywania tych czynności lub w wyniku przekazanych zleceniodawcy przez PRS informacji bądź ocen, niezależnie od tego, czy owe szkody były następstwem zaniedbania, błędu lub braku właściwej informacji. Jednakże, jeżeli zleceniodawca udowodni, że taka szkoda wynikła z zaniedbania PRS lub jego inspektorów, PRS wypłaci zleceniodawcy odszkodowanie nie przekraczające wysokości opłaty należnej za wykonaną usługę, stanowiącą podstawę roszczenia zleceniodawcy. PRS w żadnym przypadku nie będzie ponosił odpowiedzialności z tytułu strat pośrednich (utrata spodziewanych korzyści, utrata kontraktu, niemożności podjęcia działalności itp.) poniesionych przez zleceniodawcę, a mających związek z wykonywaniem zlecenia przez PRS. Polski Rejestr Statków (PRS) oznacza Polski Rejestr Statków S. A.

This Certificate has been issued on the basis of the Rules for the Classification and Construction of Inland Waterways Vessels. The Certificate becomes invalid in the following cases: after alterations to the vessel's structure without prior agreement with PRS; after the vessel's sinking or scrapping; if the vessel has not been submitted for survey within the due date; after any damage to hull, machinery, installations or equipment covered by the Rules; after transgressing of conditions specified in this Certificate; if conditions and recommendations given by PRS are not dealt with; after transgressing structural or operational conditions or specified range of navigation; at the Owner's written request.

In carrying out survey activities, PRS makes efforts to ensure that they are conducted with conscientiousness and the principles of good practice, with due regard paid to the state-of-the-art technology. However, neither PRS nor its Surveyors shall bear any civil liability for damage, loss or expense which may arise in consequence or as the outcome of conducting these activities, or the result of information or advice given to the customer by PRS, irrespective of whether or not such were the result of neglect, error or lack of proper information. Nevertheless, should the customer prove that such damage, loss or expense was due to negligence on the part of the Society or its Surveyors, PRS will pay compensation to the customer for his loss up to but not exceeding the amount due for services provided, forming the basis of the customer's claim. In no cases will PRS be responsible for indirect losses (loss of prospective profits, loss of contract, inability to undertake activities, etc.) sustained by the customer and associated with the executing of a commission by PRS. Polski Rejestr Statków (PRS) means Polski Rejestr Statków S. A.



Polski Rejestr Statków

WYCIĄG Z PROTOKOŁU POMIAROWEGO STATKU ŚRÓDLĄDOWEGO

Nr Protokołu pomiarowego 1523/BYD/06

Nazwa statku	OSTRÓWEK II	Nr Rejestru PRS	670272
Symbol pomiarowy	PR-BYD-1523-PL	Nr Rejestracyjny	BG-03-025
Armator	Urząd Miasta w Kruszwicy ul. Nadgoplańska 4; 88-150 Kruszwica	Port macierzysty	Ostrówek
Typ statku	prom linowy	Symbol/Nr budowy	Ostrówek II/3204
Stocznia	Stocznia Rzeczna w Sandomierzu	Rok budowy/przebudowy	1990
Silnik napędowy: Liczba, wytwórca, typ	-	Moc [kW]	-

Długość	[m]	23,76	Największa długość	[m]	29,12
Szerokość	[m]	7,62	Największa szerokość	[m]	8,85
Wysokość	[m]	0,85	Maksymalna wysokość przelotowa	[m]	3,97
Średnie zanurzenie statku pustego	[m]	0,37	Minimalna wysokość przelotowa	[m]	3,77

	Rejon żeglugi 1	Rejon żeglugi 2	Rejon żeglugi 3	Rejon żeglugi 4	Przewóz rudy
Wolna burta [mm]	-	-	280	-	-
Zanurzenie [m]	-	-	0,57	-	-
Nośność [t]	-	-	32,00	-	-
Wyporność ¹ [t]	-	-	84,00	-	-

Pomiaru statku dokonał (imie i nazwisko) **Paweł Węcel**

miejsce **Ostrówek**

data **2006-05-25**

ŚWIADECTWO POMIAROWE Nr **1523**

data wystawienia **2006-05-26**

przez PRS Bydgoszcz

data ważności **2016-05-25**



BYDGOSZCZ

Bydgoszcz, 2006-05-26
Miejsce, data

P. Węcel
Podpis

Otrzymują:	
Centrala	- 1
Placówka BYD	- 1
Armator	- 1

¹ Tylko dla statku nieprzeznaczonego do przewozu ładunku



RZECZPOSPOLITA POLSKA

URZĄD ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W BYDGOSZCZY.....

UPROSZCZONE ŚWIADECTWO ZDOLNOŚCI ŻEGLUGOWEJ

Nr Bg-2/0029.....

WYDANE NA PODSTAWIE ROZPORZĄDZENIA MINISTRA INFRASTRUKTURY Z DNIA 12 LIPCA 2002 R. W SPRAWIE ŚWIADECTW ZDOLNOŚCI ŻEGLUGOWEJ STATKÓW ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ (Dz.U. Nr 137, poz. 1156)

Nazwa statku lub numer identyfikacyjny OSTRÓWEK II		Nr rejestracyjny BG-03-025		Rodzaj i przeznaczenie prom przewózowy - przewóz rzecz i osób.	
Nazwa i adres armatora Urząd Miejski w Kruszwicy, 88-150 Kruszwica ul. Nadgoplańska 4				Port macierzysty Ostrówek	
Stocznia, typ i nr budowy Stocznia Rzeczna w Sandomierzu , Nr 3204				Rok budowy 1990	
Długość	29,00 m	Szerokość	8,85 m	Wysokość	2,90 m
Napęd główny bez napędu				Zanurzenie	0,57 m
				Nośność / wyporność	32 t/xx ³
Wyposażenie:					
1. kotwice i łańcuchy (liny) kotwiczne: 1-kotwica o masie 200 kg, łańcuch kotwiczny kal. 13mm L=30mb; 1-winda kotwiczna ręczna; 1-bojka kotwiczna z linką stalową.					
2. sprzęt ratunkowy: 1-łódź towarzysząco-ratownicza wraz z wyposażeniem; 2-koła ratunkowe w tym jedno z linką rzutką; 13 kamizelek ratunkowych.					
3. sprzęt przeciwpożarowy: 2-gaśnice o wielkości napełniania 6 kg z proszkiem do gaszenia pożarów ABC; 1-wiadro metalowe o poj. 10 l z linką; 1-koc gaśniczy; 1-łom; 1-topór; 1-rękawice ognioodporne.					
4. instalacja zęzowa: Pompa odwadniająca ręczna.					
5. sprzęt nawigacyjny: środki sygnalizacji wzrokowej i dźwiękowej zgodnie z przepisami na śródlądowych drogach wodnych; zapasowe światło do sygnalizacji nocnej na postoju z niezależnym zasilaniem; megafon lub tuba głosowa;					
6. inne wyposażenie: 1-bosak łodziowy; 1-tyczka do sondowania; plaster awaryjny; apteczka pierwszej pomocy; instrukcja ratowania człowieka za burtą i reanimacji.					
7. liny: lina stalowa główna; lina stalowa pociągowa; 4-liny lub łańcuchy cumownicze.					



URZĄD ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
W BYDGOSZCZY

STAROSTWO POWIATOWE
Wydział Ochrony Środowiska
Rolnictwa i Leśnictwa
w Inowrocławiu

DOKUMENT REJESTRACYJNY STATKU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Zaświadcza się, że niżej opisany statek został dnia **2004-01-08** wpisany do rejestru administracyjnego polskich statków żeglugi śródlądowej przez

Urząd Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy

pod numerem **BG-03-025** jak niżej:

1. Nazwa statku **OSTRÓWEK II**
(inny znak rozpoznawczy)
2. Port macierzysty statku **OSTRÓWEK**
3. Rodzaj i przeznaczenie statku **prom przewozowy – przewóz rzeczy i osób**
4. Rok i miejsce budowy statku **1990 Sandomierz**
nazwa stoczni **Stocznia Rzeczna w Sandomierzu**
5. Materiał główny, z którego zbudowano statek **stal**
6. Rodzaj napędu **bez napędu**
7. Ilość mechanicznych urządzeń napędowych --- łączna moc ---
8. Wymiary: długość całkowita **29,00 m** szerokość całkowita **8,85 m**
wysokość do najwyższej nierozbieralnej części **2,90 m** największe dopuszczalne zanurzenie **0,57 m**
9. Nośność **32 ton** dopuszczalna ilość pasażerów (osób) **12**
10. Armator **Urząd Miasta w Kruszwicy**
ul. Nadgoplańska 4
88-150 Kruszwica

Niniejszy dokument rejestracyjny – stanowiący dowód polskiej przynależności statku - wydano zgodnie z art. 20 ust. 4 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz.U. z 2001 r. Nr 5, poz. 43, z późn.zm.).

Bydgoszcz, dnia 2004-01-08



Dyrektor Urzędu
Żeglugi Śródlądowej
DYREKTOR
Urzędu Żeglugi Śródlądowej
w Bydgoszczy
Jerzy Stomiński



Polski Rejestr Statków

ZAŚWIADCZENIE KLASYFIKACYJNE TEMPORARY CERTIFICATE OF CLASS

Nr No. 36/BYD/02
Nr Rejestru PRS PRS Register No. 670272

Nazwa statku Name of Vessel OSTRÓWEK II
Nr rejestracyjny Registration No. Bg-III-706

Armator Owner Urząd Miejski w Kruszwicy
Port macierzysty Port of registry Ostrówek n/Gopłem

Rodzaj statku Type of Vessel Prom
Symbol/Nr budowy Symbol/Yard No. Ostrówek II; 3204

Stocznia Shipbuilder Stocznia Rzečna w Sandomierzu
Rok budowy Year of build 1990

Długość Length [m] 23,76 Szerokość Breadth [m] 7,62 Wysokość boczna Depth moulded [m] 0,85

	Rejon żeglugi 1 Zone 1	Rejon żeglugi 2 Zone 2	Rejon żeglugi 3 Zone 3	Rejon żeglugi 4 Zone 4	Przewóz rudy For ore cargo
Wolna burta Freeboard [mm]			280		
Zanurzenie Draught [m]			0,57		
Nośność Deadweight [t]			32		
Dopuszczalna liczba pasażerów Maximum number of passengers			12		
Silnik napędowy (liczba, wytwórca, typ) Main engine (number, maker, type)	-		Moc Power [kW]	-	Nr fabryczny Serial No.

Na podstawie przeprowadzonego przeglądu stwierdza się, że statek, jego urządzenia i wyposażenie odpowiadają wymaganiom Przepisów klasyfikacji i budowy statków śródlądowych. W wyniku tego Placówka wystąpiła do Centrali Polskiego Rejestru Statków z wnioskiem o nadanie/odnowienie/przywrócenie klasy z symbolem:

This is to certify that on the basis of the survey performed, the vessel and its equipment were found to be in compliance with the requirements of the Rules for the Classification and Construction of Inland Waterways Vessels. As a result the request has been submitted by the Branch Office to the Head Office of Polski Rejestr Statków for the Class assignment/renewal/reinstatement with symbol:

*sk3D pr

Symbol urządzeń maszynowych:
Symbol of machinery:

Warunki stałe
Permanent conditions

Zaświadczenie jest ważne do czasu wydania przez Centralę PRS Świadectwa klasy, lecz nie dłużej niż jeden rok.
This Temporary Certificate is valid until PRS HO has issued the Certificate of Class, but for a period not exceeding one year.

Przegląd zakończony dnia 2002.09.16
Survey executed on

Termin odnowienia/utrzymania klasy
Date of class renewal/maintenance

2007.09 / 2005.03

Bydgoszcz, 2002.09.17
Miejsce, data/Place, date



POLSKI REJESTR STATKÓW
SPÓŁKA AKCYJNA
Placówka Bydgoszcz
KOLEBOWSKI
Podpis/Signature

mgr inż. Ryszard Szawłowski

8. Sprzęt przeciwpożarowy:

Gaśnice pianowe lub proszkowe <u>3</u> szt.	<input checked="" type="checkbox"/>	Łomy i topory	1 kpl./2 kpl./3 kpl.	<input checked="" type="checkbox"/>
Gaśnice śniegowe lub halonowe <u>—</u> szt.	<input type="checkbox"/>	Rękawice ognioodporne	1 szt./2 szt.	<input checked="" type="checkbox"/>
Wiadra metalowe 5-10 l <u>1</u> szt.	<input checked="" type="checkbox"/>	Ubranie żaroodporne		<input type="checkbox"/>
Koc gaśniczy 1 szt./ 2 szt. / 3 szt.	<input checked="" type="checkbox"/>	Aparat oddechowy	1 szt./2 szt.	<input type="checkbox"/>

9. Uwagi, informacje dodatkowe, zmiany:

.....

.....

.....

10. Braki:

Braków nie stwierdzono

.....

.....

.....

.....

.....

11. Wniosek:

NA PODSTAWIE PRZEGLĄDU STWIERDZA SIĘ, ŻE LICZBA, ROZMIESZCZENIE I STAN WYPOSAŻENIA ODPOWIEDZIAJĄ WYMAGANIOM PRS/ADMINISTRACJI – Z WYJĄTKIEM BRAKÓW WYMIENTOWANYCH W PUNKCIE 10.

Bydgoszcz DNIA 2002 09 16



BYDGOSZCZ

J. Jagielko
Inspektor

OBJAŚNIENIA:	<input checked="" type="checkbox"/> – WYNIK ZADOWALAJĄCY/TAK	<input type="checkbox"/> – NIE PRZEGLĄDANO/NIE
	<input type="checkbox"/> NA – NIE DOTYCZY	<input type="checkbox"/> RC – UWAGI/ZALECENIA
	<input type="checkbox"/> IO – INF. DLA ARMATORA	<input type="checkbox"/> IS – INF. DLA INSPEKTORA

OTRZYMUJĄ:

1. STATEK	<u>1</u>
2. ARMATOR	<u>1</u>
3. INSPEKTORAT ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ	<u>1</u>
4. CENTRALA PRS	<u>1</u>
5. PLACÓWKA PRS	<u>1</u>

DECYZJA CENTRAL:

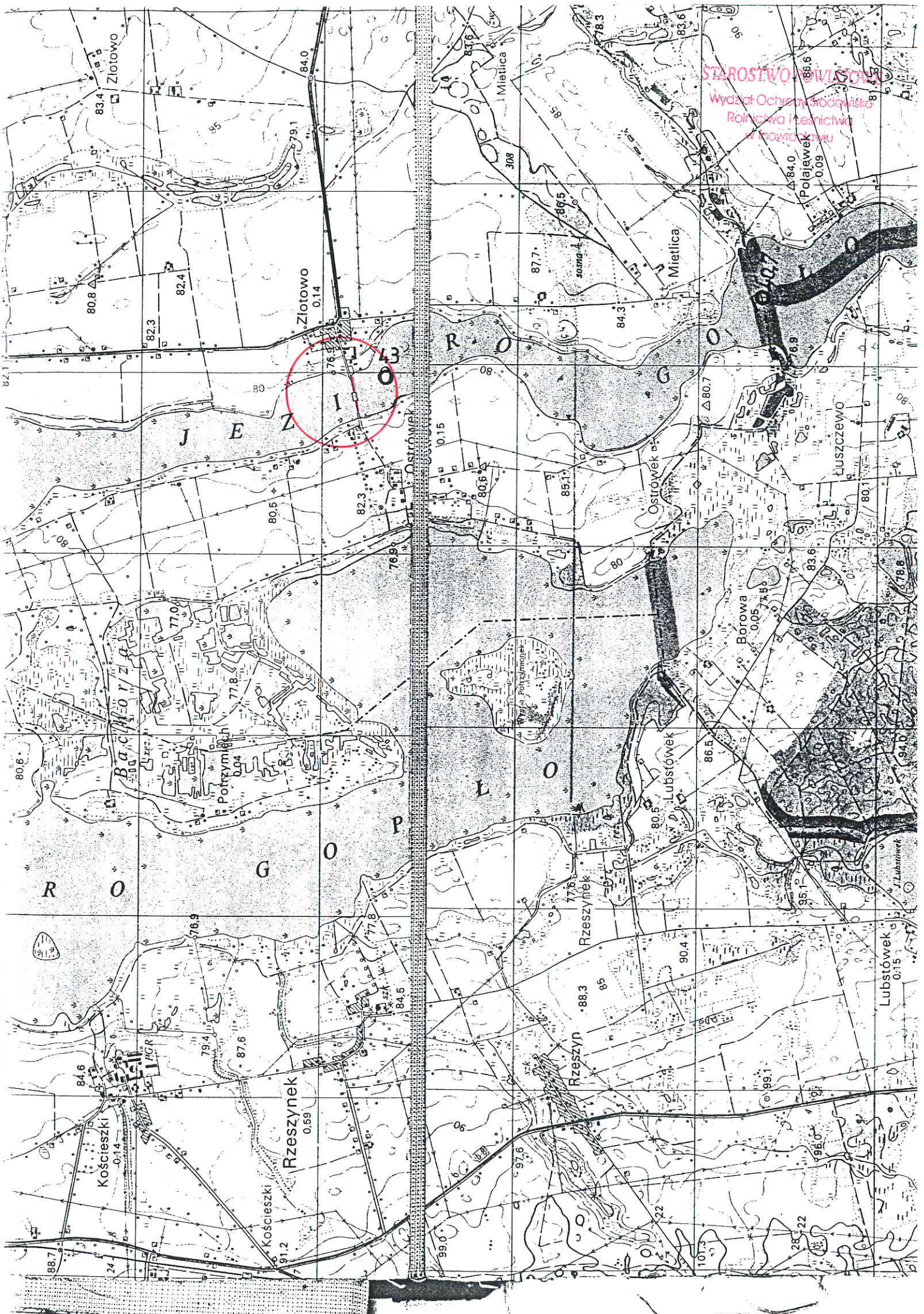
REGULAMIN PRZYSTANI

**Tekst znajdujący się na tablicy
ustawionej po obu brzegach przeprawy
w miejscu oczekiwania na prom**

- PRZEWÓZ PROMEM ODBYWA SIĘ OD GODZ. 5.30 DO 21.00**
- PRZEBYWANIE NA PROMIE PODCZAS POSTOJU JEST SUROWO
WZBRONIONE**
- DOPUSZCZALNY ŁĄCZNY ŁADUNEK PROMU WYNOSI 30 T.**
- W CZASIE PRZEWOZU SILNIKI POJAZDÓW POWINNY BYĆ WYŁĄCZONE**
- PRZEWOŹNIK MA PRAWO ODMÓWIĆ PRZEWOZU:**
 - OSOBOM NIETRZEŻWYM**
 - OSOBOM NIE STOSUJĄCYM SIĘ DO PRZEPISÓW ŻEGLUGI
ŚRÓDLĄDOWEJ**
 - W PRZYPADKU ZŁYCH WARUNKÓW ATMOSFERYCZNYCH**
- SAMOWOLNE KORZYSTANIE Z URZĄDZEŃ PRZEWOZOWYCH JEST
WZBRONIONE**

**Podpisał:
Burmistrz Miasta Kruszwicy**





STAROSTWO WILKOWSKI
Wydział Ochrony Środowiska
Rolnictwa i Leśnictwa
W KRAKOWIE 1971

Złotowo
0.14

J E Z I O R O
R O S P Ł O C K O

Bańki
0.04

Potrzymich
0.04

Rzeszynek
0.59

Kościeszki
0.14

Kościeszki
0.12

Rzeszynek
88.3

Rzeszynek
85

Lubstówek
80.5

Borowa
0.05

Lubstówek
0.15

Luszczewo

Mietlica

Mietlica

Złotowo

Gopko dr. 1
 obv. 270000

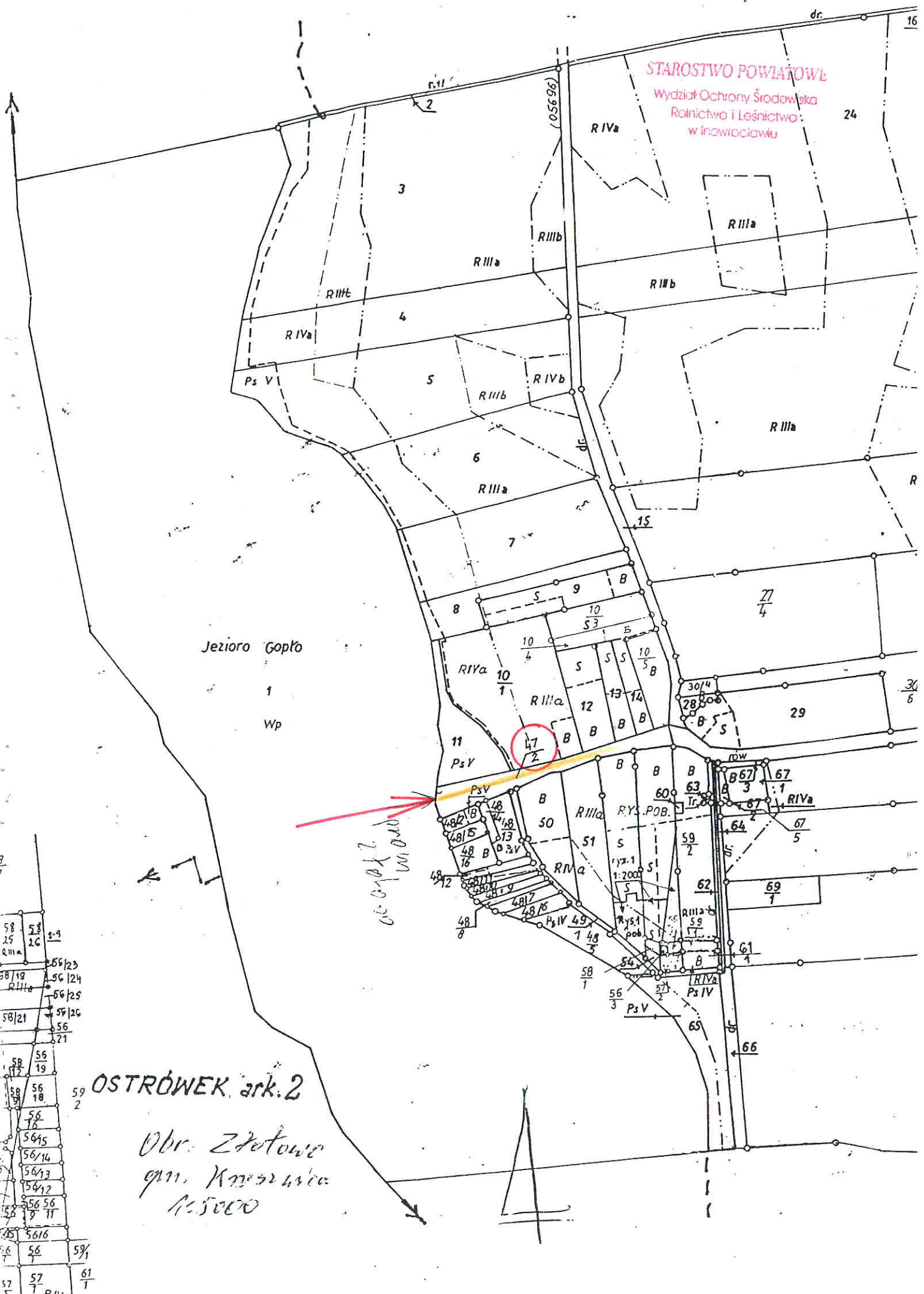
Plan
 Ostrowek



OSTRÓWEK

obr. Ostrowek ark. 1
 1:5000
 gm. Kruszwica

Arkusz 2



STAROSTWO POWIATOWE
Wydział Ochrony Środowiska
Rolnictwa i Leśnictwa
w Inowrocławiu

Jezioro Gopło
1
Wp

OSTRÓWEK ark. 2

Obr. Złotowa
gm. Krzeszów
1:5000

58/25	58/26	59/9
58/19	56/23	
58/21	56/24	
	56/25	
	56/26	
	56	
	56/21	
58/17	56/19	59/2
58/18	56/18	
	56/16	
	56/15	
	56/14	
	56/13	
	56/12	
	56/56	
	56/11	
56/10	56/10	
56/7	56/7	59/1
57/7	57/7	61/1

STAROSTA INOWROCŁAWSKI 2
ul. Roosevelta 36/38
88-100 INOWROCŁAW 1

STAROSTWO POWIATOWE

Wydział Ochrony Środowiska
Rolnictwa i Leśnictwa
w Inowrocławiu

3
Inowrocław, 10 sierpnia 2007r.

GN.I. 7012/10/05-07

REJONOWY SĄD W INOWROCŁAWIU

Sąd Rejonowy
w Inowrocławiu
V Wydział Ksiąg Wieczystych
ul. Narutowicza 42
88 - 100 Inowrocław

3711

✓
M + NZB kopia
Kawri
13.08.07.

WNIOSEK o ujawnienie prawa trwałego zarządu

Starosta Inowrocławski
wnosi o:

1. ujawnienie w księdze wieczystej KW nr 57466 decyzji Starosty Inowrocławskiego z dnia 23 lipca 2007 roku nr: GN.I. 7012/10/05-07 o przejściu z mocy prawa w trwały zarząd Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu nieruchomości położonej w Złotowie gmina Kruszwica, pokrytej wodami jeziora Gopło, oznaczonej geodezyjnie jako działka nr 1 o powierzchni 36,6400 ha, stanowiącej własność Skarbu Państwa.

UZASADNIENIE

Na podstawie uprawomocnionej decyzji Starosty Inowrocławskiego z dnia 23 lipca 2007 roku nr: GN.I. 7012/10/05-07 nastąpiło przejście z mocy prawa w trwały zarząd Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu, nieruchomości położonej w Złotowie gmina Kruszwica, pokrytej wodami jeziora Gopło, oznaczonej geodezyjnie na arkuszu mapy 1 jako działka nr 1 o powierzchni 36,6400 ha, stanowiącej własność Skarbu Państwa, zapisanej w księdze wieczystej KW nr 57466.

Decyzja z dnia 23 lipca 2007r. znak: GN.I. 7012/10/05-07 oraz dokumentacja geodezyjna stanowi podstawę do dokonania zmian w księdze wieczystej.

Mając powyższe na uwadze wnoszę jak na wstępie.

Z up. Starosty
IAN MADZIARSKI
Naczelny Wydziału
Geodezji, Inżynierii, Katastru
i Gospodarki Nieruchomościami
GEODEZJA I KATASTR

Załączniki:

1. Decyzja Starosty Inowrocławskiego z dnia 23 lipca 2007r. znak: GN.I. 7012/10/05-07
2. Dokumentacja geodezyjna

Otrzymują:

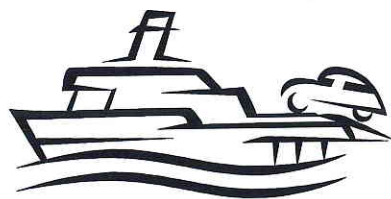
1. Adresat
2. a/a

Do wiadomości:

Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej
w Poznaniu
ul. Szewska 1
61-760 Poznań

STAROSTWO POWIATOWE

Wydział Ochrony Środowiska
Rolnictwa i Leśnictwa
w Inowrocławu

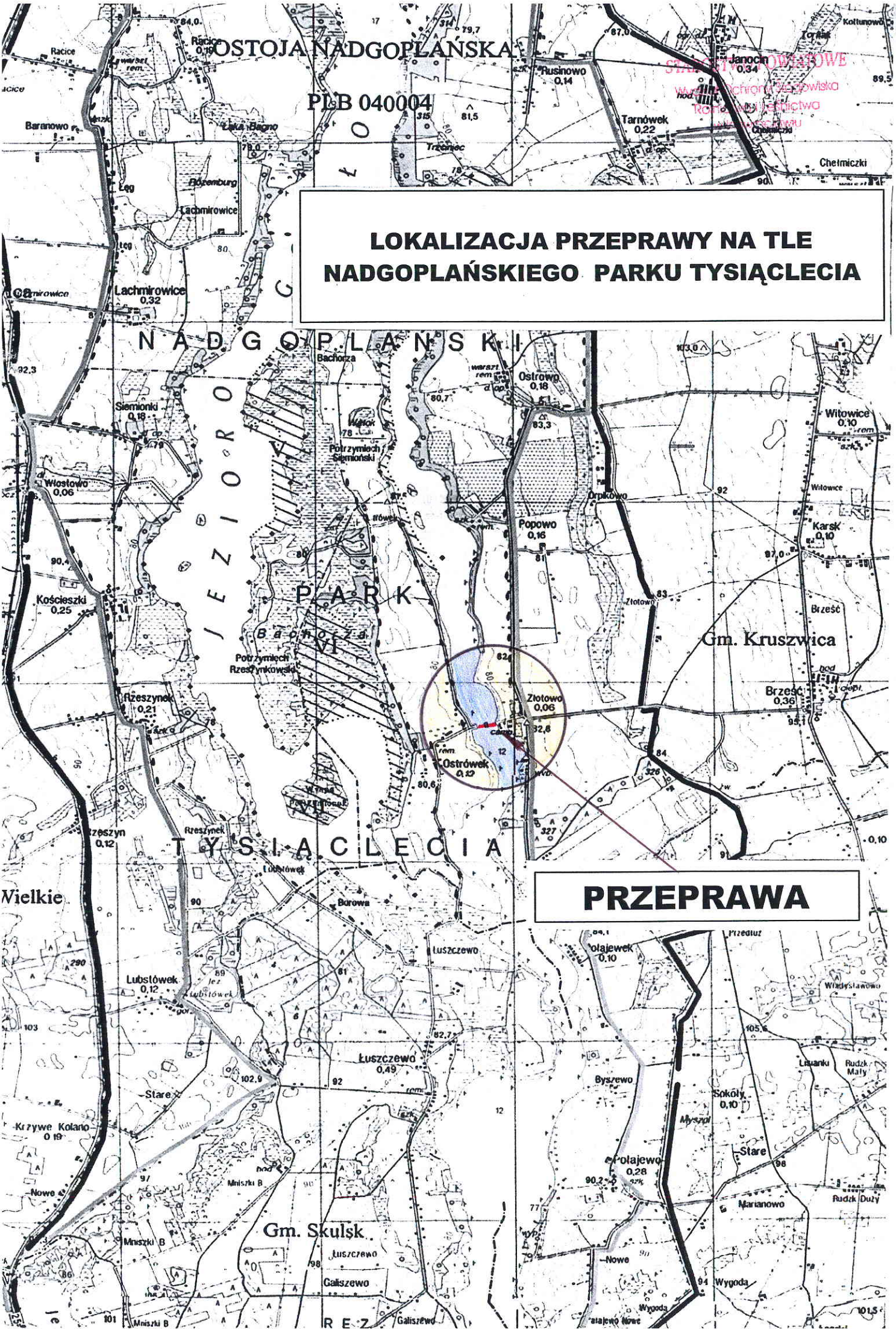


CZĘŚĆ GRAFICZNA

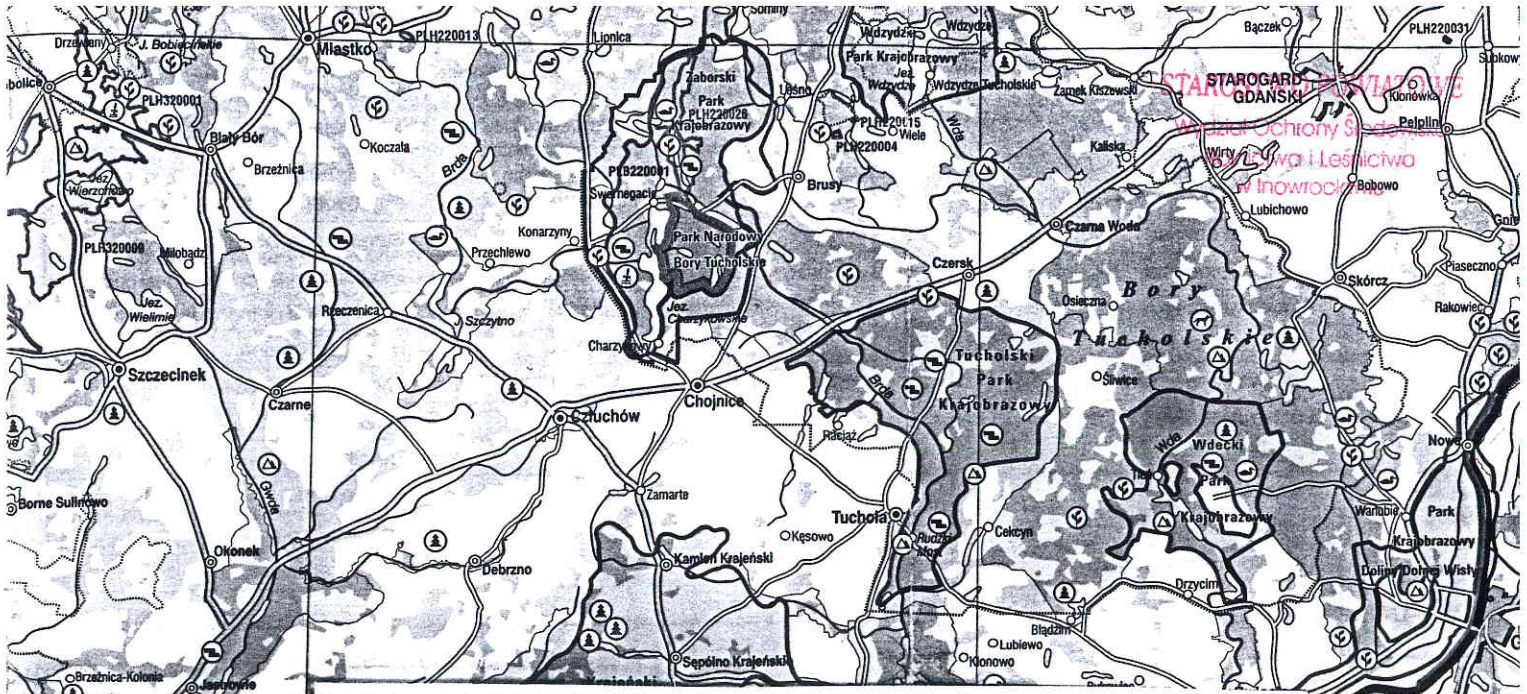
OSTOJA NADGOPLAŃSKA

PLB 040004

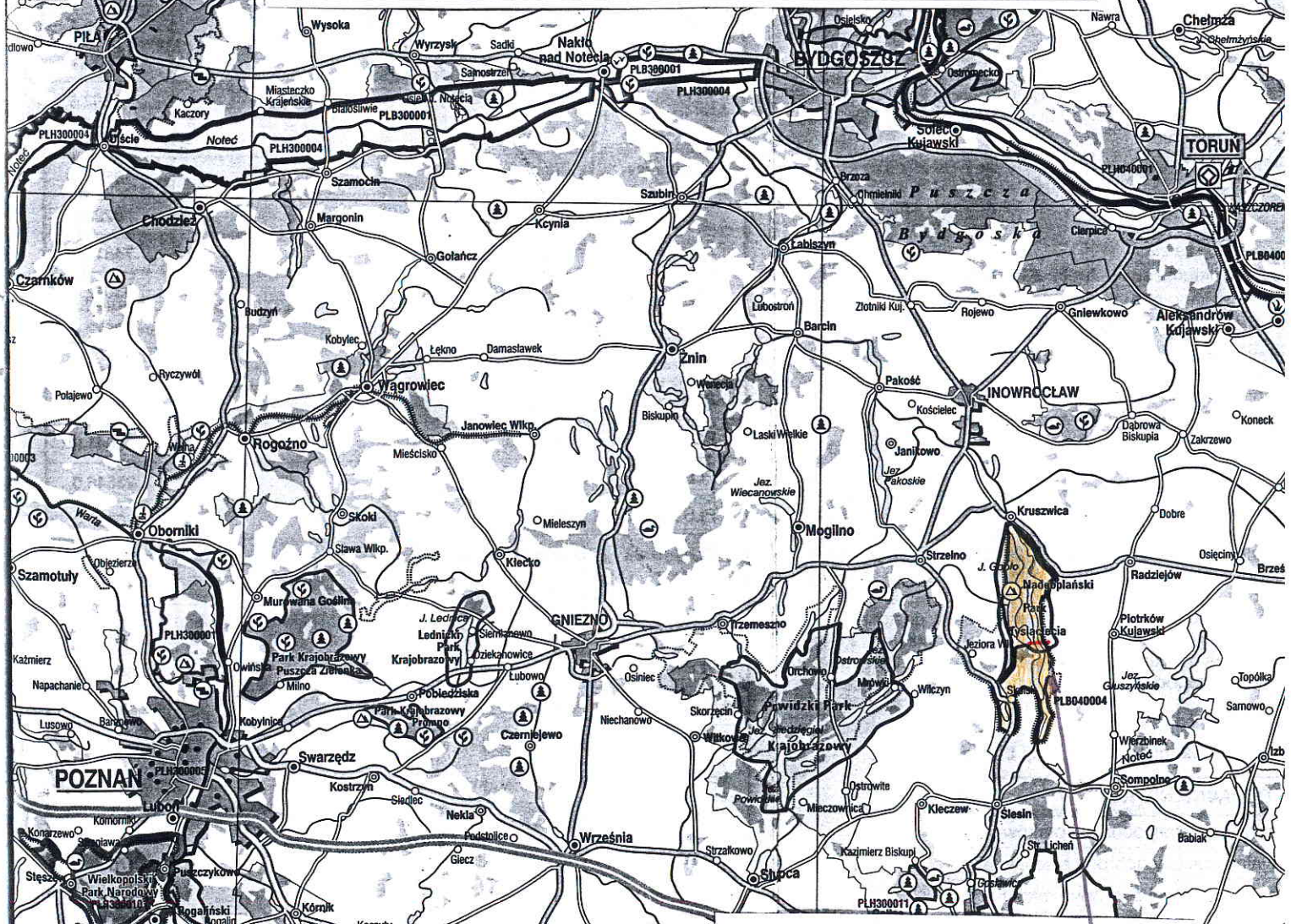
LOKALIZACJA PRZEPRawy NA TLE NADGOPLAŃSKIEGO PARKU TYSIĄCLECIA



PRZEPRAWA



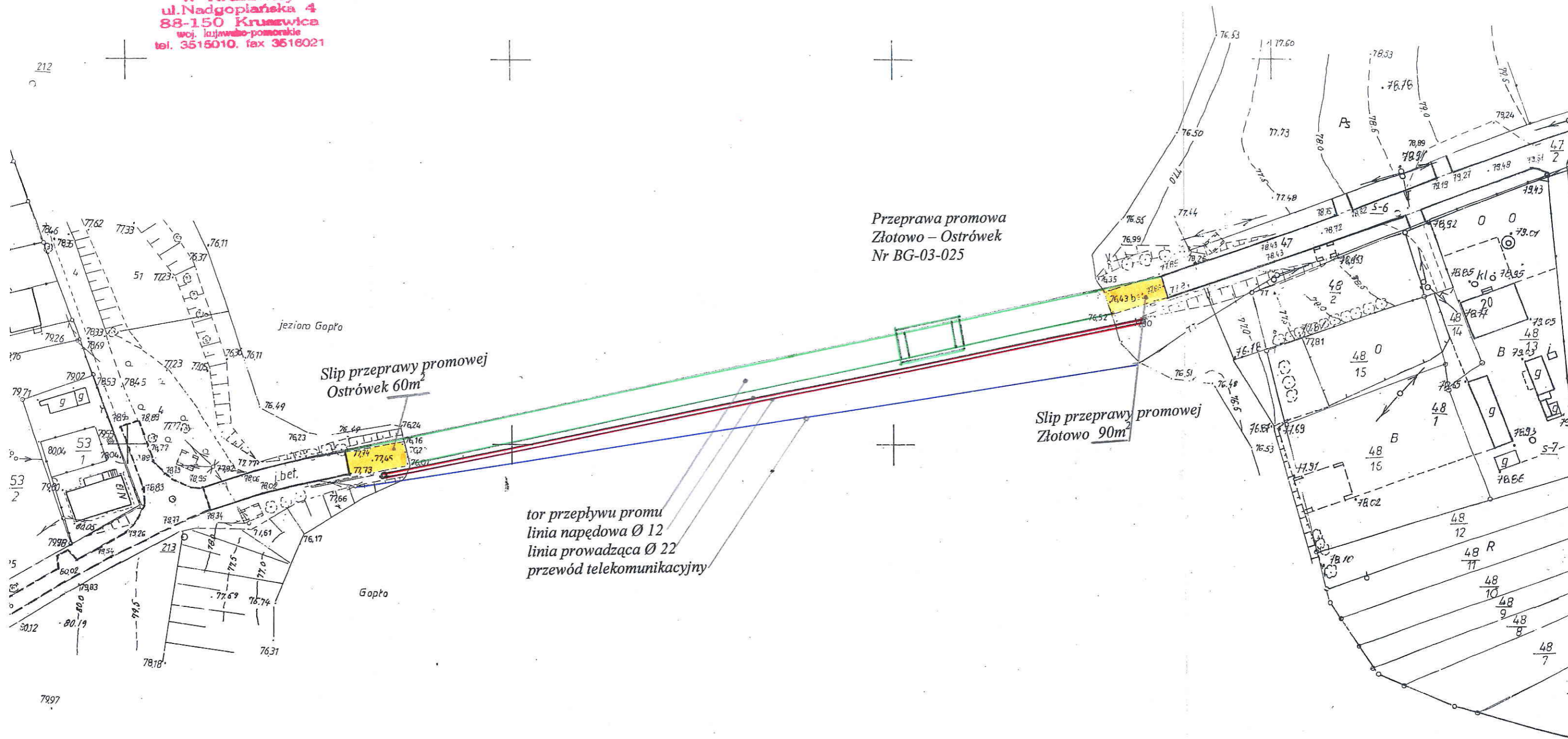
**LOKALIZACJA PRZEPRAWY NA TLE
OBSZARU NATURA 2000**



PRZEPRAWA



URZĄD MIEJSKI
w Kruszwicy
ul. Nadgopińska 4
88-150 Kruszwica
woj. kujawsko-pomorskie
tel. 3516010, fax 3516021



85500

365.332.221

134/8/14/88

Woj. - bydgoskie

Gmina - Kruszwica

Obręb ZŁOTOWO

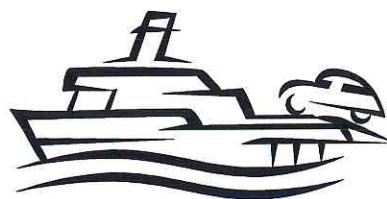
Pow. - 6,87 ha.

Mapa sytuacyjno - wysokościowa 1:1000

1. Poligonizacja: a.) Osnowa poligonowa IV klasy założona przez OPGK w 1978r. układ państwowy 1965
b) Osnowa pomiarowa założona przez WBG i TR w 1985r. układ państwowy 1965r.
2. Niwelacja: wysokościowa osnowa szczegółowa IV klasy, poziom odniesienia Kronsztadt.
3. Pomiar szczegółów: wykonano metodą bezpośrednią.
4. Mapa: siatkę kwadratów naniesiono ręcznie, sytuację naniesiono ręcznie.
5. Pozycje 1b, 3, 4 wyk. W.B.G i TR w Bydgoszczy w 1985 r.

STAROSTWO POWIATOWE

Wydział Ochrony Środowiska
Rolnictwa i Leśnictwa
w Inowrocławiu



ZDJĘCIA



STAROSTWO POWIATOWE

Wydział Ochrony Środowiska
Rolnictwa i Leśnictwa
w Inowrocławiu



STAROSTWO POWIATOWE

Wydział Ochrony Środowiska
Rolnictwa i Leśnictwa
w Inowrocławiu





Bydgoszcz, dn. 16.08.2007r.

2

A T E S T

NR 04/A/HS/2007

dla Urząd Miejski w Kruszwicy
88-150 Kruszwica ul. Nadgoplańska 4

Zakład Robót Wodno-Inżynierskich „HYDROTECHNIKA-SERVICE” z Bydgoszczy działając na podstawie zlecenia Nr PIN D 7040/101/07 wykonał w dniu 12.08.2007r. usługi hydrotechniczne związane z ustaleniem głębokości i profilu dna jeziora Gopła na przeprawie promowej „Ostrówek II” w m-ści Ostrówek - Złotowo. Pomiary inwentaryzacyjne tak brzegowe jak i nawodne wykonano przy użyciu typowych instrumentów geodezyjnych i narzędzi pomiarowych. Pomiary głębokości i profile poprzeczne koryta jeziora wykonywano przy użyciu echosondy sonarowej X-16 LOWRANCE prod. USA o dokładności pomiaru ± 2 cm.

W wyniku wykonanych prac ustalono co następuje:

Publiczna przeprawa promowa promu wahadłowego „Ostrówek II” pomiędzy miejscowością Ostrówek, a Złotowo przebiega w 43+200 km drogi wodnej żeglownej Warta - kanał Bydgoski. Bazę pomiarową głębokości misy jeziornej stanowiło zwierciadło wody ustalone w dniu pomiarów z wodowskazu Kruszwica osadzonego w km 57+200 drogi wodnej. Zwierciadło wody podczas pomiarów wynosiło 76,81 m npm Kr.

Szerokość przeprawy przy tym zwierciadle pomiędzy brzegami wynosiła 194 m. Dno misy jeziornej zalegają namuły błotne o grubości od 10 cm do 20 cm, a głębiej piaski średnie zagęszczone (twarde). Pomiary wykonano w odcinkach co 5 m.

Z wykonanych prac sporządzono dokumentację techniczną przeprawy w układzie współrzędnych prostokątnych X0Y.

Długość przeprawy (szerokość koryta) jest wykonana w skali 1:200, a głębokość koryta (wysokość n.p.m.) w skali 1:100.

Szczegółowe ustalenia z wykonanych pomiarów zawiera dokumentacja załączona do atestu.

Zakład Robót Wodno-Inżynierskich
"HYDROTECHNIKA SERVICE"
85-340 Bydgoszcz, ul. Władysława IV 5a
tel./ fax (0 52) 379-25-57, skrz. poczt. 216
Regon 002524990 NIP 554-046-19-54

"HYDROTECHNIKA SERVICE"

inż. Ryszard Remus