

OPERAT WODNOPRAWNY

**Operat wodnoprawny na szczególne korzystanie z wód,
przeprawy promowej zlokalizowanej w km 43+200 drogi
wodnej Warta-Kanał Bydgoski**

Adres inwestycji: Złotowo i Ostrówek, województwo kujawsko-pomorskie

Zamawiający: Gmina Kruszwica, ul. Nadgoplańska 4, 88-150 Kruszwica

Wykonawca: EFB Partner Jerzy Kruczyński, ul. Polna 63, 05-140 Serock



Autorzy opracowania: dr hab. Michał HABEL oraz dr. inż. Angelika OLSZEWSK

wrzesień 2023

Spis treści

I.	CZĘŚĆ OPISOWA	3
1.	Dane wyjściowe.	3
2.	Oznaczenie zakładu ubiegającego się o wydanie pozwolenia, jego siedziby i adresu.	5
3.	Cel i zakres zamierzonego korzystania z wód.	6
4.	Cel i rodzaj planowanych do wykonania urządzeń wodnych i robót.....	7
5.	Stan prawny nieruchomości usytuowanych w zasięgu oddziaływania zamierzonego korzystania z wód lub planowanych do wykonania urządzeń wodnych, z podaniem siedzib i adresów ich właścicieli.....	22
6.	Obowiązki ubiegającego się o wydanie pozwolenia wodnoprawnego w stosunku do osób trzecich.	22
7.	Charakterystyka wód objętych pozwoleniem wodnoprawnym, podział fizyko geograficzny.	22
8.	Bilans zlewni	24
9.	Ustalenia wynikające z planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza i warunków korzystania z wód regionu wodnego.....	25
10.	Ustalenia wynikające z planu zarządzania ryzykiem powodziowym.....	27
11.	Ustalenia wynikające z planu przeciwdziałania skutkom suszy (PPSS)	29
12.	Ustalenia wynikające z krajowego programu oczyszczania ścieków komunalnych.....	32
13.	Ustalenia wynikające z programu ochrony wód morskich.....	32
14.	Ustalenia wynikające z planu lub programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym.....	32
15.	Planowany okres rozruchu, sposób postępowania w przypadku rozruchu, zatrzymania działalności lub awarii urządzeń istotnych dla realizacji pozwolenia wodnoprawnego, a także rozmiar i warunki korzystania z wód oraz urządzeń wodnych w tych sytuacjach wraz z maksymalnym, dopuszczalnym czasem ich trwania.	34
16.	Informacja o formach ochrony przyrody utworzonych lub ustanowionych na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,	

występujących w zasięgu oddziaływania zamierzonego korzystania z wód lub planowanych do wykonania urządzeń wodnych.	35
17. Określenie wpływu planowanych do wykonania urządzeń wodnych lub korzystania z wód na wody powierzchniowe oraz wody podziemne, w szczególności na stan tych wód i realizację celów środowiskowych dla nich określonych.....	42
18. Wielkość przepływu nienaruszalnego, sposób jego obliczania oraz odczytywania jego wartości w miejscu korzystania z wód.	43
19. Wielkość średniego niskiego przepływu z wielolecia (SNQ) lub zasobu wód podziemnych.....	44
20. Wniosek o udzielenie pozwolenia wodnoprawnego.....	44
II. ZAŁĄCZNIKI	45
Załącznik nr 1. Dokument rejestracyjny statku żeglugi śródlądowej Ostrówek II.....	46
Załącznik nr 2. Świadectwo zdolności żeglugowej nr Bg-1/0187	47
Załącznik nr 3. Dokument przeglądu technicznego statku OSTRÓWEK.....	54
Załącznik nr 4. Świadectwo pomiarowe statku żeglugi śródlądowej przeznaczonego do przewozu ładunków nr UZS-BG-196-PL z dnia 23.08.2016	56
Załącznik nr 5. Raport z pomiarów batymetrycznych Jeziora Gopło – profil przeprawy promowej zlokalizowanej w km 43+200 drogi wodnej Warta-Kanał Bydgoski	66
III. CZĘŚĆ GRAFICZNA.....	72
Mapa zasadnicza w skali 1:1000, stan na 29-05-2023.....	73
Plan urządzeń wodnych na tle mapy zasadniczej w skali 1:1000	74
74	
Zasięg oddziaływania inwestycji na tle mapy zasadniczej i planu urządzeń.....	75

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Dane wyjściowe.

Niniejsze opracowanie stanowi operat wodnoprawny na szczególne korzystanie z wód polegające na stałym użytkowaniu urządzeń służących do dokonywania przewozów międzybrzegowych - przeprawy promowej zlokalizowanej w km 43+200 drogi wodnej Warta-Kanał Bydgoski. Działka o nr ewid. 1, obręb 0049 Złotowo, województwo kujawsko-pomorskie, powiat inowrocławski

Opracowanie zostało sporządzone w zakresie wymaganym art. 408 ustawy Prawo wodne z 20 lipca 2017 roku z późniejszymi zmianami (Dz.U.2022.2625 t.j.) i może stanowić podstawę do ubiegania się przez Gminę Kruszwica u Ministra Infrastruktury (właściwego do spraw gospodarki wodnej) o:

- 1) odnowienie pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie (w tym używanie) stałych urządzeń (wodnych) służących do dokonywania przewozów międzybrzegowych (art. 389 pkt 6 w związku z art. 16 pkt 65 lit. j Prawa wodnego);
- 2) prawa do korzystania z wód do celów żeglugi (promem) na śródlądowych drogach wodnych, które nie wymaga pozwolenia wodnoprawnego (art. 395 pkt 1 w związku z art. 34 pkt 6 Prawa wodnego);
- 3) wskazania warunkowej autonomii używania na drodze wodnej promu, przeznaczonego do przewozu osób i ładunków w poprzek drogi wodnej, niezależnie od komunikatu o zamknięciu lub otwarciu żeglugi na drodze wodnej (tylko w granicach szlaku żeglownym drogi wodnej III klasy na jez. Gopło), wydawanego przez administrację drogi wodnej (art. 43 ust. 6 ustawy o żegludze śródlądowej);
- 4) wykazania i udowodnienia wykonania wszystkich obowiązków ustawowych w zakresie eksploatacji urządzenia pływającego, które jako statek żeglugi śródlądowej jest dopuszczony do uprawiania żeglugi w charakterze promu, przeznaczonego do przewozu osób i ładunków w poprzek drogi wodnej (na podstawie art. 1.01 lit. h Przepisów żeglugowych w związku z art. 5 ust. 1 lit. a ustawy o żegludze śródlądowej)

oraz wykonania tamże nałożonych obowiązków, szczególnie z art. 18, 26 i 28 w związku z art. 27 i art. 34i, 34j, 34k oraz 47).

Podstawę techniczną realizacji przedmiotowego opracowania oparto o inwentaryzację stanu istniejącego na mapie i w terenie.

Podstawę prawną realizacji prac stanowi zlecenie nr PIFZ-D 7234.4.4.2023 z dnia 16 maja 2023 pomiędzy **Skarbem Państwa reprezentowanym przez Burmistrza Kruszwicy - Gmina Kruszwica ul. Nadgoplańska 4 88-150 Kruszwica** a EFB Partner Jerzy Kruczyński, ul. Polna 63, 05-140 Serock "Operat wodnoprawny na szczególne korzystanie z wód, przeprawy promowej zlokalizowanej w km 43,200 drogi wodnej Warta-Kanał Bydgoski".

Tabela 1. Wykaz materiałów źródłowych i dokumentów

Lp.	Pełna nazwa dokumentu
Ustawy i rozporządzenia	
1	Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz.U.2022.2625 t.j.)
2	Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 czerwca 2019 r. w sprawie śródlądowych dróg wodnych (Dz.U. 2019 poz. 1208)
3	Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych
4	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 października 2022 r. w sprawie przyjęcia Planu zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Odry (Dz.U.2022.2714)
5	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz.U.2023.335)
6	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dz.U. 2003 nr 212 poz. 2072)
7	Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r. (Dz.U.2022.0.2556 t.j.)
8	Ustawa z dnia 21 lipca 2017 (03.10.2008) r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2017 r., poz. 1405)
9	Rozporządzenie nr 3/2014 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie z dnia 3 czerwca 2014 r. w sprawie ustalenia warunków korzystania z wód regionu wodnego Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego.
10	Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 17.12.2002 w sprawie śródlądowych wód powierzchniowych lub ich części stanowiących własność publiczną.

11	Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 20 kwietnia 2007r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie.
Wytyczne	
1	Plan przeciwdziałania skutkom suszy w Regionie Wodnym Warty
2	Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry
3	Opis Jednolitej Części Wód Powierzchniowych rzeki Noteć od Dopływu spod Sadlna do wypływu z Jez. Gopło. https://wody.isok.gov.pl/pdf/JCW/RW60002018817999.pdf
Dokumentacje kartograficzne i techniczne	
1	Mapę zasadniczą (licencja nr 6642.1.1561.2023_0407_CL2 udzielona przez Starostę Inowrocławskiego dnia 29.05.2023)
2	Dokument rejestracyjny statku żeglugi śródlądowej Ostrówek II
3	Świadectwo klasy Polskiego Rejestru Statków dla statku Ostrówek II
4	Zaświadczenie klasyfikacyjne PRS nr BYD/129/02
5	Uproszczone Świadectwo zdolności żeglugowej nr Bg-2/0029
6	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
7	Zaświadczenie klasyfikacyjne PRS nr BYD/129/02
8	Zaktualizowana w obszarze objętym przedsięwzięciem mapa w skali 1:1000
9	Wyniki sondowań dna jeziora Gopło w rejonie osi przeprawy – sondowania wykonane w dniu 6 czerwca 2023 roku

2. Oznaczenie zakładu ubiegającego się o wydanie pozwolenia, jego siedziby i adresu.

Tabela 2. Dane wnioskodawcy

Nazwa wnioskodawcy	Gmina Kruszwica
Adres siedziby	ul. Nadgoplańska 4 88-150 Kruszwica
Osoba reprezentująca	Burmistrz Kruszwicy - Dariusz Witczak
Telefon/Fax	52 35 150 10 / 52 35 160 12

Strona internetowa	www.kruszwica.um.gov.pl
e-mail:	um@kruszwica.um.gov.pl

3. Cel i zakres zamierzonego korzystania z wód.

Celem zamierzonego korzystania z wód polegającego na wykonaniu (w tym używaniu) stałych urządzeń (wodnych) służących do dokonywania przewozów międzybrzegowych (art. 389 pkt 6 w związku z art. 16 pkt 65 lit. j Prawa wodnego). Użytkowanie stałych urządzeń służących do dokonywania przewozów międzybrzegowych nazwanego przeprawą promową polegać ma na doraźnej organizacji ruchu lokalnego i umożliwienie połączenia brzegów Jeziora Gopło pomiędzy miejscowościami Złotowo i Ostrówek w sytuacji braku mostu w najbliższej okolicy.

Zakresem przedmiotowego opracowania objęto przeprawę promową zlokalizowaną na Jeziorze Gopło w km 43+200 drogi wodnej Warta-Kanał Bydgoski. Połączenie pomiędzy brzegiem wschodnim i zachodnim Jeziora Gopło, ułatwiać ma komunikację lokalną pomiędzy miejscowościami Ostrówek i Złotowo. Przeprawa umożliwiać ma mieszkańcom powiatu możliwość dotarcia do pracy oraz szkoły, a w sytuacjach wyjątkowych szybkie dotarcie służb medyczno-ratunkowych. Najbliższe mosty przez Jezioro Gopło znajdują się w znacznej odległości – w Kruszwicy w km 57+200 oraz w miejscowości Przewóz w km 31+590 drogi wodnej Warta – Kanał Bydgoski. Prom przewozić ma pieszych, samochody, sprzęt rolniczy oraz zwierzęta. Prom funkcjonował już wcześniej w w/w lokalizacji. Prom ma działać przez cały rok, w godzinach określonych przez Armatora. Informacje dotyczące godzin kursowania promu zostaną umieszczone na tablicach informacyjnych na prawym i lewym brzegu przeprawy oraz na stronie internetowej www.gminakruszwica.pl. Armator zastrzega jednak możliwość uruchomienia promu w innych godzinach niż te oficjalnie ogłoszone w sytuacji konieczności dotarcia służb medyczno-ratunkowych. Jak ustalono w poprzednich latach przeprawa stanowi również niewątpliwą atrakcję turystyczną.

Promem poruszać ma się po linii za pomocą silnika diesla zainstalowanego na pokładzie promu. Istniejące przyczółki wyposażone są w liny biegnące w poprzek jeziora Gopło i drogi wodnej Warta-Kanał Bydgoski. Zestaw lin składa się z głównej liny stalowej oraz liny pociągowej.

Zgodnie z Prawem Wodnym jeżeli ustawa nie stanowi inaczej, wykonanie urządzeń wodnych **wymagane jest uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego** (Art. 389, pkt. 6). Przez urządzenia wodne rozumie się urządzenia służące kształtowaniu zasobów wodnych oraz korzystaniu z nich. Do urządzeń wodnych, których wykonanie wymaga uzyskania pozwolenia wodnoprawnego, zalicza się **stałe urządzenia służące do dokonywania przewozów międzybrzegowych** (Art. 16, pkt. 65 lit.j). W przypadku przedmiotowej przeprawy promowej pozwolenia wodnoprawne udzielane były już wcześniej.

Przedmiotowa przeprawa promowa jest urządzeniem wodnym. Jej funkcjonowanie należy traktować jako korzystanie szczególne. Szczególne korzystanie z wód wymaga uzyskania pozwolenia wodnoprawnego (art. 34.) **szczególnym korzystaniem z wód** jest korzystanie z wód wykraczające poza powszechne korzystanie z wód oraz zwykłe korzystanie z wód, obejmujące m. in. **wykorzystywanie wód do celów żeglugi oraz spławu.**

4. Cel i rodzaj planowanych do wykonania urządzeń wodnych i robót.

Przeprawa promowa zlokalizowaną na Jeziorze Gopło w km 43,200 drogi wodnej Warta- Kanał Bydgoski - działka o nr ewid. 1, obręb 0049 Złotowo, woj. kujawsko-pomorskie, pow. inowrocławski (Rys. 1). Na przeprawę promową składa się: prom Ostrówek II wraz z wyposażeniem, oprzyrządowaniem i linami umożliwiającymi jego poruszanie się (Fot. 1) oraz dwa przystanki (przyczółki) zlokalizowane na obu brzegach jeziora, w ciągu drogi gminnej Ostrówek-Złotowo. Przyczółki umożliwiają bezpieczny wjazd na prom, niezależnie od poziomu 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 (Fot. 2, 3). Drogi dojazdowe prowadzące do przystanków posiadają nawierzchnię asfaltową. Dla oczekujących na prom potencjalnych pasażerów przygotowane są miejsca oczekiwania. Samochody oczekują w bezpiecznym miejscu za szlabanem. W pobliżu lokalizacji miejsc dla pasażerów po obu stronach przeprawy umieszczono tablice informacyjne z regulaminem przeprawy (Fot. 5). Przewidziana eksploatacja promu prowadzona ma być przez cały rok w godzinach poniedziałku do soboty w godzinach: 5.30 - 10.00 oraz 12.00 - 21.30 (przerwa 10.00 - 12.00), w niedzielę w godzinach: 5.30 - 13.00 oraz 15.00 - 21.30 (przerwa 13.00 - 15.00). Prom poruszać ma

się po linie za pomocą silnika diesla zainstalowanego na pokładzie promu. Zestaw lin składa się z głównej liny stalowej oraz liny pociągowej (Fot. 1, 4).



Rysunek 1. Lokalizacja przeprawy promowej na Jeziorze Gopło.

Prom OSTRÓWEK II został wpisany w dniu 8.01.2004 roku do rejestru administracyjnego polskich statków żeglugi Śródlądowej pod numerem BG-03-025 (dokument rejestracyjny PRS – Załącznik nr 1).

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 Rieczna 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

Funkcjonowanie promu

Funkcjonowanie promu odbywać się ma zgodnie z przepisami żeglugowymi (Dz.U. 2003 nr 212 poz. 2072).

a/ Wyłączenia z eksploatacji

Wyłączenia przewidziano tylko na czas trwania trudnych warunków atmosferycznych oraz innych zagrożeń wpływających na bezpieczeństwo żeglugi. Decyzję o wstrzymaniu eksploatacji podejmuje Armator i/lub Kierownik statku w oparciu zapisy ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz.U.2022.0.1097 t.j.) oraz zapisy Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 r. w sprawie wymagań technicznych i wyposażenia statków żeglugi śródlądowej oraz upoważniania podmiotów do wykonywania przeglądów technicznych statków (Dz.U. 2010r., Nr 216, poz. 1423). Nadzór nad bezpieczeństwem żeglugi prowadzi na Jeziorze Gopło Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy co wynika z Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 24 września 2018 r. w sprawie terytorialnego zakresu działania dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej i siedzib ich urzędów oraz siedzib i właściwości miejscowej delegatur tych urzędów.

Jak wynika ze Świadectwa Zdolności Żeglugowej wydanego przez Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy 12 kwietnia 2023 prom nie może być eksploatowany podczas zjawisk lodowych w postaci pochodzenia grubej kry lodowej oraz funkcjonowania pokrywy lodowej na Jeziorze Gopło. Warunki lodowe podlegają ocenie przez Kierownika statku.

b/ Największe załadowanie statków i największa liczba pasażerów

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.

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

Statki przeznaczone do przewozu pasażerów nie mogą przyjmować na statek więcej pasażerów, niż jest to określone w ich świadectwie zdolności żeglugowej.



Fotografia 1. Pom Ostrówek II wraz z wyposażeniem na Jeziorze Gopło w km 43+200 drogi wodnej Warta-Kanał Bydgoski (fot. z dnia 7 czerwca 2023).

c/ Dokumenty statku

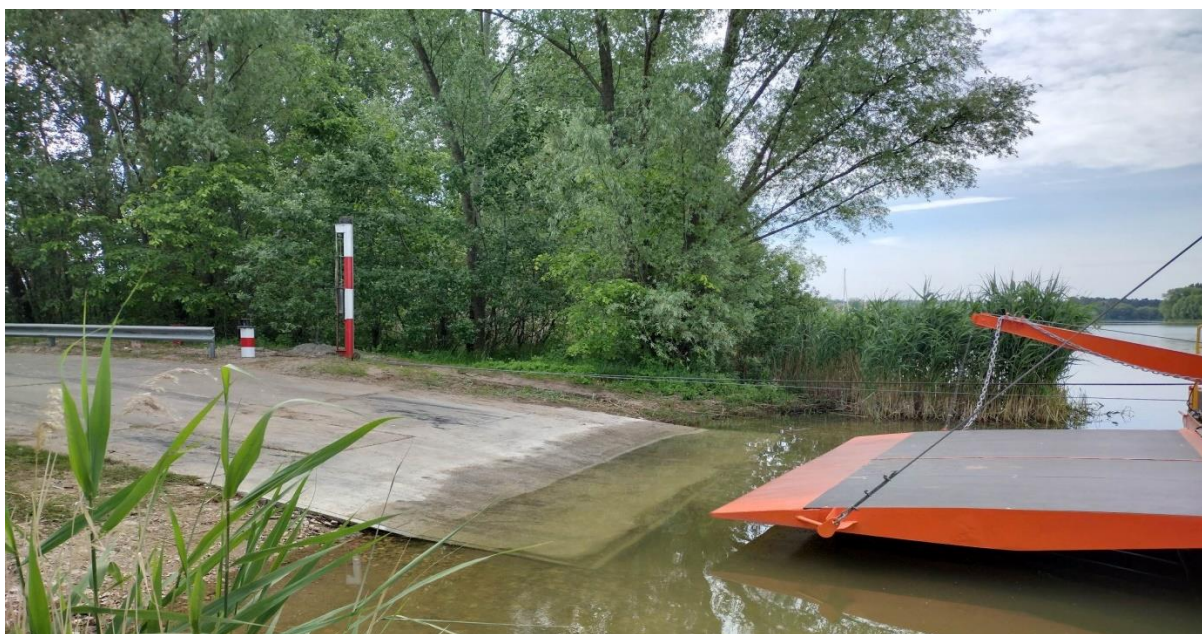
Z zastrzeżeniem ust. 2, na statku powinny się znajdować następujące dokumenty:

- Dokument rejestracyjny statku (kopia dokumentu rejestracyjnego – Załącznik nr 1),
- Świadectwo zdolności żeglugowej wraz z dokumentami stanowiącymi podstawę jego wydania - chyba że art. 29 ust. 4 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej stanowi inaczej.
Aktualne Świadectwo Zdolności Żeglugowej promu wydane zostało przez Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy 12 kwietnia 2023 r., wystawiono na podstawie przeglądu dokonanego w dniu 4 kwietnia 2023 roku. Świadectwo ważne do 30 kwietnia 2028 roku (Załącznik nr 2 i 3).
- Świadectwo pomiarowe. Zgodnie z dokumentem „Świadectwo pomiarowe statku żeglugi śródlądowej przeznaczonego do przewozu ładunków nr UZS-BG-196-PL z dnia 23.08.2016” (Załącznik nr 4):
 - 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 tony
 - Wyporność: 84 tony
- Dziennik pokładowy - chyba że §1 ust. 2 rozporządzenia 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.



Fotografia 2. Przyczółek lewy (brzeg lewy zachodni) działka o nr ewid. 1 wraz z drogą dojazdową - działka o nr ewid. 47/2, obręb 0027 Ostrówek, województwo kujawsko-pomorskie, powiat inowrocławski (fot. z dnia 06.06.2023).



Fotografia 3. Przyczółek prawy (brzeg prawy wschodni w miejscowości Złotowo) wraz z drogą dojazdową - działka o nr ewid. 1, obręb 0049 Złotowo, województwo kujawsko-pomorskie, powiat inowrocławski (fot. z dnia 06.06.2023).



Fotografia 4. Przyczółek lewy (brzeg lewy w m. Ostrówek). Liny biegnące w poprzek jeziora: główna lina stalowa i lina pociągowa - działka o nr ewid. 1, obręb 0049 Złotowo, województwo kujawsko-pomorskie, powiat inowrocławski (fot. z dnia 06.06.2023).



Fotografia 5. Fotografia tablicy informacyjnej z regulaminem funkcjonowania przeprawy promowej (fot. 6.06.2023)

d/ Oznakowanie nawigacyjne

Prom przemieszczający się na uwięzi powinien pokazywać:

w nocy (o zmroku):

- 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,
- jasne zielone światło, widoczne ze wszystkich stron, umieszczone pionowo w odległości 1 m nad światłem określonym w lit. a.

w dzień:

- zieloną kulę umieszczoną na wysokości co najmniej 4 m.

e/ Oznakowanie drogi wodnej w rejonie promu

Szlak żeglugowy w rejonie przeprawy promowej został oznakowanych znakami żeglugowymi zgodnie z Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dz.U. z 2003 r. nr 212 poz. 2072). Na obu brzegach przy podejściu do przeprawy umieszczono znaki żeglugowe zakazu, nakazu i informacyjne (Fot. 6):



Fotografia 6. Znaki żeglugowe na drodze wodnej

e/ Zasady ruchu promu

- Promy będą przecinać drogę wodną tylko wtedy, gdy upewnią się, że ruch innych statków może odbywać się bez ryzyka zderzenia i że inne przechodzące drogą wodną statki nie będą zmuszone do zmiany kursu lub prędkości.
- Niezależnie od przepisu ust. 1, prom przestrzegać będzie następujących zasad:
 - na postoju (nie jest zajęty przeprawą) powinien znajdować się przy lewym brzegu (Ostrówek); zgodnie z wcześniejszym wyznaczeniem miejsca postoju (pozwolenie wodnoprawne 2009), czyli w miejscu, aby szlak żeglowny pozostał wolny dla ruchu żeglugowego,
 - prom nie będzie pozostawać na szlaku żeglugowym dłużej, niż tego wymaga jego przejście między brzegami.

f/ Wyposażenie promu

Zgodnie Świadectwem Zdolności Żeglugowej prom posiada następujące wyposażenie:

Kotwice i łańcuchy kotwiczne:

- kotwica o masie 200 kg (1 szt.) (Fot. 6)
- łańcuch kotwiczny kal. O 13 mm, dł. 30 mb
- winda kotwiczna ręczna (1 szt.)
- bojka kotwiczna z linka stalową (1 szt.)

Sprzęt ratunkowy

- łódź towarzysząco-ratownicza (Fot. 6) wraz z wyposażeniem: 2 koła ratunkowe, w tym jedno z linką rzutką, 13 kamizelek ratunkowych

Sprzęt przeciwpożarowy

- gaśnice (2 szt.)
- wiadro metalowe z linką
- koc gaśniczy
- łom, topór, rękawice ognioodporne

Instalacja zęzowa – pompa ręczna

Sprzęt nawigacyjny:

- środki sygnalizacji wzrokowej i dźwiękowej zgodnie z przepisami
- zapasowe światło do sygnalizacji nocnej na postoju z niezależnym zasilaniem
- megafon, tuba

Inne wyposażenie:

- bosak łodziowy (1 szt.)
- tyczka do sondowania (1 szt.)
- apteczka
- instrukcja ratowania człowieka za burtą i reanimacji

Liny:

- lina stalowa główna
- lina stalowa pociągowa
- 4 liny lub łańcuchy cumownicze

Ponad to prom wyposażony jest w silnik diesla wykorzystywany do napędu linowego (Fot. 7).



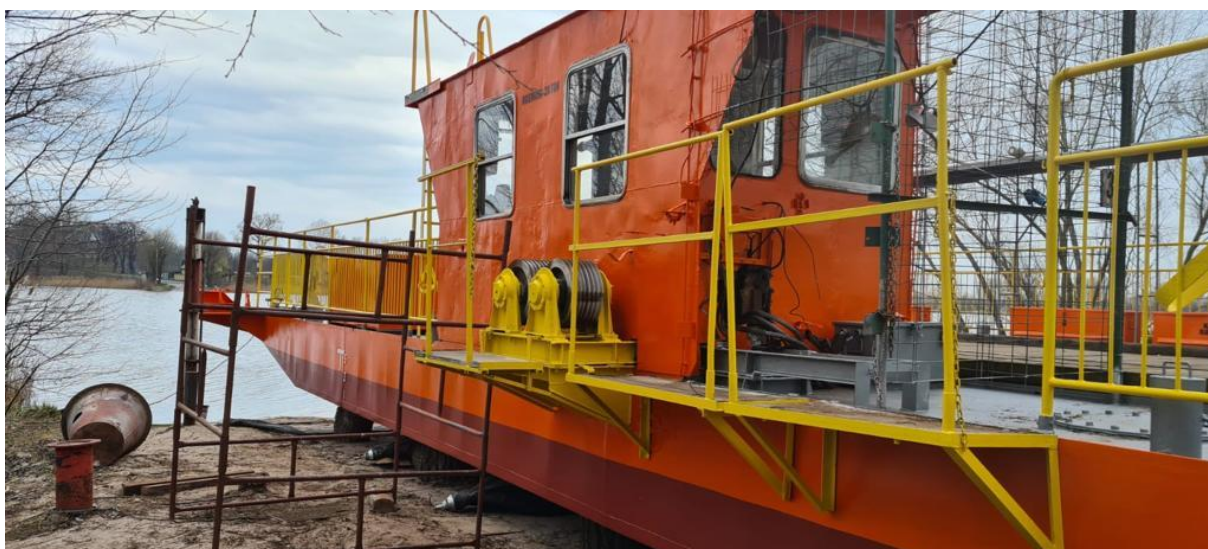
Fotografia 7. Wyposażenie promu – kotwica, koło ratunkowe i łódź towarzysząco-ratownicza (fot. z dnia 7 czerwca 2023).



Fotografia 8. Silnik diesla do napędu liny na pokładzie promu OSTRÓWEK II (fot. z dnia 7 czerwca 2023).



Fotografia 9. Prom OSTRÓWEK II w trakcie prac modernizacyjnych (fot. z dnia marca 2023).



Fotografia 10. Prom OSTRÓWEK II w trakcie prac modernizacyjnych (fot. z marca 2023).

g/ Głębokość szlaku nawigacyjnego

Podczas przeprowadzonej wizji terenowej w dniach 6 i 7 czerwca 2023 roku wykonano pomiary batymetryczne w rejonie osi przeprawy promowej. W trakcie wizji ustalono maksymalną głębokość koryta i jego szerokość. Raport z pomiarów stanowi Załącznik nr 5. Z przeprowadzonych pomiarów wynika, że maksymalna głębokość wynosiła 6,2 m a szerokość koryta 190 m. Dokonano również pomiarów głębokości położenia liny stalowej głównej i napędowej w trakcie postoju promu, gdzie na środku przekroju

poprzecznego znajdowały się one na głębokości 3,5 m. Występujące głębokości w przekroju poprzecznym są bezpieczne dla funkcjonowania przeprawy promowej i nie zachodzi potrzeba wykonywania jakichkolwiek prac pogłębiarskich, korygujących kształt dna przeprawy. Lina główna i napędowa podczas spoczynku promu przy prawym lub przy lewym brzegu znajduje się na bezpiecznej głębokości, co umożliwia swobodny ruch jednostek pływających w szlaku nawigacyjnym drogi wodnej.

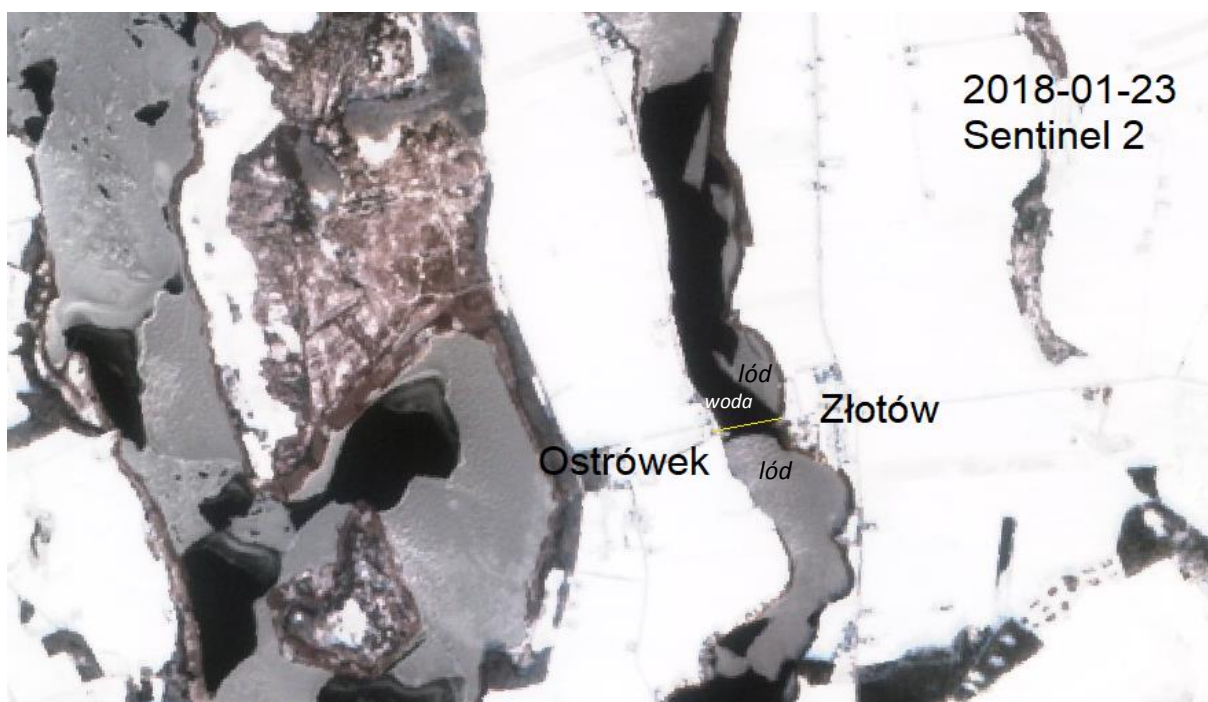
g/ Warunki hydrologiczne

Warunki hydrologiczne związane z poziomem wody dla promu są podobne przez cały rok (wahania maks. do 1,0 m). Poziom wody kształtowany jest na stopniu wodny w Pakości. Wodowskazem miarodajnym dla przeprawy promowej jest posterunek na jeziorze Gopło - wodowskaz w Kruszwicy, znajdujący się w 57+200 km drogi wodnej Warta-Kanał Bydgoski. Rzędna zera wodowskazu to 74,52 m. n.p. m. Kr. 86. 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:

Tabela 3. Charakterystyczne poziomy wody

Charakterystyczny poziom wody	Odczyt na wodowskazie [cm]	Rzędna [m n.p.m. Kr. 86]
maksymalny	279	77,31
eksploatacyjny	216	76,68
minimalny	184	76,36

Zjawiska lodowe na jeziorze Gopło występują co raz rzadziej (ze względu na ocieplenie się miesięcy zimowych). Pokrywa lodowa pojawiać się może od końca grudnia, jednak nie konieczne pokrywa ona w całości ta część jeziora. Zimą 2017-2018 pojawiła się 22 stycznia i trwała do 28 stycznia, następnie od 25 lutego do 15 marca. Zimą 2019-2020 nie występowała. Zimą 2020/2021 pojawiła się od 15 stycznia i trwała 6 marca. Podczas trwania tych epizodów związanych z pokrywą lodową, lód był na tyle cienki, że umożliwiały pracę promu. Widać to na załączonych zdjęciach satelitarnych (Rys. 2-4). Zima 2021/2022 pojawiła się ona tylko na części jeziora na kilka dni na przełomie grudnia i stycznia.



Rysunek 2. Zdjęcie satelitarne warunków lodowych na J. Gopło ze stycznia 2018 (źródło: Sentinel Hub)



Rysunek 3. Zdjęcie satelitarne warunków lodowych na J. Gopło z lutego 2018 (źródło: Sentinel Hub)



Rysunek 4. Zdjęcie satelitarne warunków lodowych na J. Gopło z lutego 2021 (źródło: Sentinel Hub)

Rodzaj urządzeń pomiarowych oraz znaków żeglugowych

Szlak żeglugowy w rejonie przeprawy promowej został oznakowanych znakami żeglugowymi zgodnie z Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dz.U. z 2003 r. nr 212 poz. 2072). Na obu brzegach przy podejściu do przeprawy umieszczono znaki żeglugowe zakazu, nakazu i informacyjne (Fot. 6):

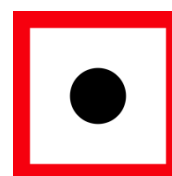
a. Znaki żeglugowe zakazu:

- Zakaz kotwiczenia, wleczenia kotwicy, łańcucha lub liny (A.6)



Znaki żeglugowe nakazu:

- Nakaz nadania sygnału dźwiękowego (B.7)



Znaki żeglugowe informacyjne:



- Prom na uwięzi (E.4a)

Rodzaj i zasięg oddziaływania zamierzonego korzystania z wód lub planowanych do wykonania urządzeń wodnych.

Rodzaj oddziaływania - **stałe urządzenia służące do dokonywania przewozów międzybrzegowych** - przeprawa promowa zlokalizowana na Jeziorze Gopło w 43,200 km drogi wodnej Warta- Kanał Bydgoski.

Zasięg zamierzonego korzystania z wód ograniczono do trasy poruszania się promu na Jeziorze Gopło tj. działka o nr ewid. 1 (wody płynące), obręb 0049 Złotowo, województwo kujawsko-pomorskie, powiat inowrocławski oraz dwóch przyczółków:

- przyczółek prawy (brzeg prawy wschodni) działka o nr ewid. 47/2 (droga , obręb 0049 Złotowo, województwo kujawsko-pomorskie, powiat inowrocławski

- przyczółek lewy (brzeg lewy zachodni) działka o nr ewid. 76/2, obręb 0027 Ostrówek, województwo kujawsko-pomorskie, powiat inowrocławski.

Zgodnie z pomiarami geodezyjnymi przekrojów poprzecznych w osi z dnia 6.06.2023 przeprawy, szerokość przekroju koryta wynosi 255 m, a szerokość pasa zajmowanego przez prom maksymalnie 10,0 m. Przyjęto, zatem że łączny maksymalny zasięg oddziaływania dla zamierzeń objętych niniejszym operatem wyniesie 2 550 m². Obszar ten został wyznaczony na mapie zasadniczej w skali 1:1000 (patrz Mapa Zasadnicza – Załącznik nr 6).

5. Stan prawny nieruchomości usytuowanych w zasięgu oddziaływania zamierzonego korzystania z wód lub planowanych do wykonania urządzeń wodnych, z podaniem siedzib i adresów ich właścicieli.

Prom porusza się po Jeziorze Gopło stanowiącym w tym przekroju działkę o nr ewid. 1, obręb 0049 Złotowo, województwo kujawsko-pomorskie, powiat inowrocławski. Działka ta stanowi wodę płynącą.

Władającym nią jest Skarb Państwa. Działka pozostaje w zarządzie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy. Ul. Adama Mickiewicza 15, 85-071 Bydgoszcz – organ wydający pozwolenie wodnoprawne o które ubiega się Gmina i Miasto Kruszwica.

6. Obowiązki ubiegającego się o wydanie pozwolenia wodnoprawnego w stosunku do osób trzecich.

Do podstawowych obowiązków ubiegającego się o pozwolenie wodnoprawne należy:

- przestrzeganie warunków określonych w pozwoleniu wodnoprawnym.

Obowiązki wobec osób trzecich:

- naprawa wszelkich szkód, które mogą powstać w trakcie wykonywania prac i eksploatacji urządzeń wodnych, a dotyczyć będą osób trzecich i wynikać z niewłaściwej ich eksploatacji.

7. Charakterystyka wód objętych pozwoleniem wodnoprawnym, podział fizyko geograficzny.

Działki ewidencyjne, objęte zakresem opracowania położone są na terenie zlewni jednolitych części wód powierzchniowych – Noteć od Dopływu spod Sadlna do wypływu z Jez. Gopło.

Obszar dorzecza Odry.

Region wodny Warty.

Zlewnia bilansowa – Górna Noteć.

Województwo Kujawsko-Pomorskie, Wielkopolskie.

Gmina Kruszwica, Jeziora Wielkie, Strzelno, Piotrków Kujawski, Skulsk, Wierzbinek.
Zarząd Zlewni w Poznaniu.

Charakterystyka JCWP:

- kod – RW60002018817999,
- nazwa – Noteć od Dopływu spod Sadlna do wypływu z Jez. Gopło,
- długość JCWP – 28,33 km,
- powierzchnia – 182,87 m²
- typ – Rzeka nizinna żwirowa,
- status – silnie zmieniona część wód (SZCW),
- aktualny stan JCWP – zły
- ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych –zagrożone.

Rzeka Noteć jest największym prawostronnym dopływem Warty. Jej zlewnia posiada całkowitą powierzchnię 17 330,5 km². Wyodrębniona w niej zlewnia Górnej Noteci posiada powierzchnię 4098km². Długość Noteci na odcinku jej górnego biegu wynosi 201,2 km. Sieć rzeczna jest dobrze rozwinięta. Tworzą ją liczne ciek naturalne oraz kanały. Cały jej system jest całkowicie odmienny od naturalnego. Od kilkuset lat w zlewni ma miejsce silna ingerencja człowieka. Jej obecny stan to efekt długotrwałych prac w zakresie melioracji, osuszania i odwadniania licznych bagien i torfowisk. Jest on także skutkiem wieloletniej działalności rolniczej i przemysłowej, która wymagała budowy sieci komunikacyjnej, mostów, folusz czy młynów oraz prac hydrotechnicznych.

Noteć górna wchodzi w skład połączenia wodnego Warta – Kanał Bydgoski, ma długość 62,1 km (od km 59,5 do 121,6). Jest rzeką skanalizowaną, przepływającą przez pięć jezior w kolejności od J. Gopło: Szarlej, Mielno, Wojdał, Sadłogoszcz, Pturek (druga nazwa Wolickie), zaliczona do klasy Ia drogi wodnej.

Parametry szlaku żeglownego Warta – Kanał Bydgoski:

Szerokość szlaku żeglownego wynosi od 15 do 20 m;

Głębokość tranzytowa waha się od 90 do 180 cm w zależności od poziomu piętrzenia;

Przy WWŻ najmniejsze prześwity występują pod mostami:

- kolejowym w km 64,6 – 3,5 m
 - kolejowym w Maławach w km 67,38 – 2,8 m
 - kolejowym w Kościelcu w km 74,76 – 3,2 m
 - drogowym w Pakości w km 80,94 – 2,9 m
 - drogowym w Barcinie w km 99,14 – 3,8 m
 - drogowym w Łabiszynie w km 116,08 – 3,3 m
 - drogowym w Łabiszynie w km 116,72 – 3,505 m
- Pozostałe mosty przekraczają 4,0 m.

Posiada dwie śluzy żeglugowe jednokomorowe o wymiarach komór 42,0 x 4,93 m wykonane z betonu i cegły klinkierowej;

Za pomocą śluz statki pokonują spad wynoszący 4,65 m (w kierunku Kanału Górnonoteckiego).

Noteć górna płynie szeroką i bardzo płaską doliną. Koryto rzeki ubezpieczone jest budowlami faszynowymi, przeważnie opaskami z kieszek i walców, wzmocnionymi palisadą. Na skraju doliny występuje krajobraz równin i wzniesień morenowych, pagórkowaty pojezierny oraz terasów z wydłami.

Warunki wodne – poziom wody na drodze wodnej Warta-Kanał Bydgoski kształtowane są przez budowle piętrzące. Żeglugę można uprawiać praktycznie przez cały rok, z wyłączeniem dni z funkcjonowaniem pokrywy lodowej - w ostatnich latach zjawiska lodowe występowały przez średnio kilkanaście dni.

8. Bilans zlewni

Powierzchnia zlewni Górnej Noteci wynosi 4098 km². Zlewnia ta zlokalizowana jest w makroregionie pojezierza Wielkopolskiego i obejmuje swoim zasięgiem części mezoregionów takich jak Kotlina Toruńska, Pojezierze Chodzieskie, Równina Inowrocławska, Pojezierze Gnieźnieńskie, Pojezierze Kujawskie.

Pod względem budowy geomorfologicznej zlewnia ukształtowała się w wyniku procesów czwartorzędowych dwóch okresów: plejstocenu, w czasie którego powstały liczne formy pochodzenia lodowcowego- obszary wysoczyznowe z licznymi formami

sandrów i kemów oraz wodno-lodowcowego oraz holocenu, kiedy to powstały osady dolin rzecznych i rynien jeziornych. Zlodowacenia i interglacjały na części obszaru spowodowały starcie starych struktur geologicznych, szczególnie trzeciorzędowych.

Zlewnia charakteryzuje się bogatą rzeźbą. Spotykamy tu liczne doliny, jeziora o głębokości do kilkudziesięciu metrów oraz deniwelacje sięgające nawet 100 metrów, płaskie i faliste równiny o lokalnych deniwelacjach rzędu 30 metrów, jak również obszary płaskie pokryte piaskami, formacje wydmowe i obszary o znacznych deniwelacjach przykrytych glinami.

Jednak na warunki hydrologiczne, istotne dla funkcjonowania przeprawy promowej nie mają wpływu naturalne cechy zlewni, gdyż poziom wody kształtowany jest głównie przez urządzenia piętrzące w Pakości.

9. Ustalenia wynikające z planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza i warunków korzystania z wód regionu wodnego.

Jezioro Gopło na którym zlokalizowana jest przeprawa promowa stanowi zbiornik retencyjny, z piętrzeniem wody zlokalizowanym w Pakości. Gospodarowanie zasobami wodnymi rzeki Noteci, w tym Jeziora Gopło 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 udzielająca mu pozwolenia na szczególne korzystanie z wód w systemie sterowanej gospodarki wodnej hydrowęzła Pakość w zlewni Noteci, obejmująca:

a/ Na rzece Pannie Południowej w zlewni Noteci Zachodniej piętrzenie wód w Jeziorze Szydłowskim i Popielewskim, magazynowanie wód Panny Południowej w zbiorniku, rozrząd wód za pomocą jazu w Wylatowie

b/ Na Noteci Zachodniej:

- piętrzenie wód w jeziorach Zbiornika Pakoskiego do rzędnej maksymalnej 79,49 m npm Kr., minimalnego 75,50 m npm Kr. za pomocą zapory czołowej w Pakości i zapory bocznej w Kołudzie Małej

- magazynowanie wód Noteci Zachodniej w Zbiorniku Pakoskim w warstwie retencyjnej pomiędzy minimalnym i maksymalnym poziomem piętrzenia w ilości 41,36 m³

- rozrząd wód ze zbiornika Pakoskiego za pomocą upustu dennego o maksymalnym wydatku 12,8 m³/s na zaporze czołowej w Pakości dla:

a) zapewnienie 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 4,16m³/s oraz w pozostałym okresie roku 3,07 m³/s

c) w ilościach podyktowanych szczególnymi warunkami w okresach suszy i powodzi

c/ Na Noteci Wschodniej:

- na 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 utrzymaniem poziomów: 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

- 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.

- 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 o na określonych zasadach w okresach suszy i powodzi

Pozwolenie obowiązywało do 31.12.2006 r. Obecnie trwa postępowanie administracyjne w celu udzielenia RZGW nowego, na nieco odmiennych warunkach, związanego ze zmianą instrukcji gospodarowania wodą i zwiększeniem zasobów wodnych zlewni

10. Ustalenia wynikające z planu zarządzania ryzykiem powodziowym.

Ustalenia wynikające z planu zarządzania ryzykiem powodziowym z dnia 26 października 2022 r. (Dz.U.2022.2714) dla obszaru dorzecza Odry:

Do działań hamujących wzrost ryzyka powodziowego należą:

- ochrona lub zwiększanie retencji zlewniowej na gruntach leśnych, wodno-błotnych, zadrzewionych i zakrzewionych, na użytkach rolnych oraz na gruntach zabudowanych i zurbanizowanych;

- ochrona lub przywrócenie retencji dolin rzecznych;

- zachowanie i rozbudowa (poprawa) funkcjonalności systemu zabezpieczenia obszarów depresyjnych;

- odbudowa zniszczonej przez powódzie infrastruktury przeciwpowodziowej.

Natomiast do typów działań służących obniżeniu zidentyfikowanego ryzyka powodziowego zaliczono:

- zwiększanie retencji na gruntach leśnych zadrzewionych i zakrzewionych, wodnobłotnych, na użytkach rolnych oraz na gruntach zabudowanych i zurbanizowanych;

- zwiększenie retencji dolin rzecznych;

- budowę hydrotechnicznych obiektów retencjonujących wodę;

- usprawnienie reguł sterowania obiektami i urządzeniami technicznej ochrony przed powodzią dla redukcji fali powodziowej;

- budowę mobilnych systemów ochrony przed powodzią;

- budowę, przebudowę wałów przeciwpowodziowych;

- budowę kanałów ulgi;

- dostosowanie przepustowości koryta cieków lub kanałów do racjonalnego przeprowadzania wód na odcinkach, gdzie obszary szczególnego zagrożenia powodzią charakteryzują się dużą wrażliwością.

Obszary problemowe (OP) dla powodzi rzecznych. W ramach aktualizacji II cyklu planistycznego PZRP zidentyfikowano 56 OP, dla których prowadzono analizy mające na celu opracowanie listy zadań ograniczających zagrożenie powodziowe od strony rzek. Rzeki, dla których stwierdzono największe ryzyko powodziowe na OD Odry to: Odra, Nysa Kłodzka, Mała Panew, Widawa, Bystrzyca, Barycz, Kwisa, Bóbr, Nysa Łużycka, Kanał Mosiński, Prosna, Ner, Widawa, Widawka, Wełna, Obra, Myśla, Noteć, Drawa, Ina, Rega, Parsęta, Gwda, Wieprza, Opawa.

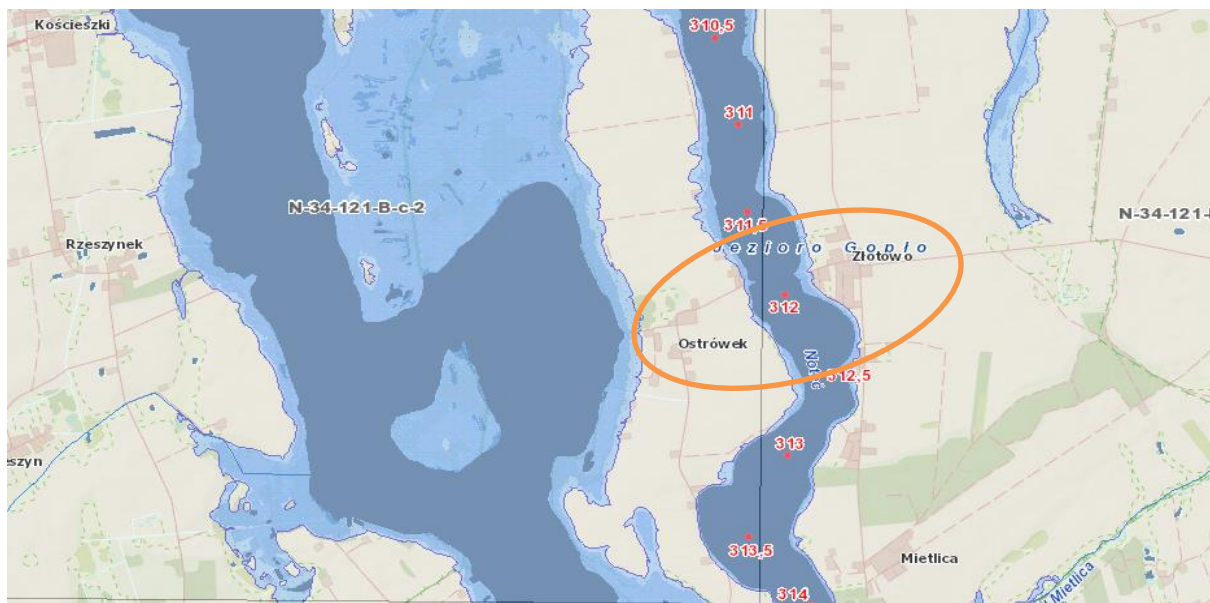
Tereny wokół podpiętrzonego jeziora Gopło są narażone na niebezpieczeństwo powodzi, o czym świadczą doświadczenia powodzi zimowej 2010/2011, kiedy część zamieszkałych terenów była podtopiona i odcięta od dróg dojazdowych na kilka miesięcy. Przekroczenie stanów MaxPP obserwowano od 22 listopada 2010 r. do 2 maja 2011 r., tj. przez 161 dni. Tendencja wzrostów stanów wody utrzymywała się do końca stycznia 2011 r., a stan maksymalny wzrósł 391 cm, a więc 112 cm powyżej MaxPP.

Bardzo istotne znaczenie dla ochrony przeciwpowodziowej w regionach Warty oraz Noteci mają wrota przeciwpowodziowe oraz pompownia odwrotna w Morzysławiu - stanowisko pośrednie Kanału Ślesińskiego, jak również szczytowe stanowisko Kanału Ślesińskiego, które stwarza potencjalne zagrożenie powodziowe (awarie) w aspekcie piętrzenia jezior za pomocą śluz Pątnów i Gawrony oraz jazu Gawrony. Ponadto pojawiają się problemy zrzutu nadmiaru wód ze szczytowego stanowiska poprzez jaz Gawrony na Noteć do jeziora Gopło (przerzut międzylewniowy). Należy podkreślić, że w sytuacji awarii budowli hydrotechnicznych Kanału Warta Gopło (awaria techniczna, atak terrorystyczny, itp.) może dojść do skierowania przepływu wód powodziowych rzeki Warty do zlewni Noteci – wody powodziowe w rzece Warcie mają większą rzędną niż Max. PP na Szczytowym Stanowisku Kanału Ślesińskiego. Z zasobów Szczytowego Stanowiska Kanału Ślesińskiego korzystają układy chłodzenia Elektrowni Pątnów i Elektrownia Konin, a więc w zasięgu zagrożenia znajdują się kluczowe zakłady.

W związku z dyrektywą 2007/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim (Dyrektywa Powodziowa) opracowano dokumenty planistyczne w postaci map

zagrożenia powodziowego (MZP) i map ryzyka powodziowego (MRP). MZP i MRP stanowią podstawę do oceny ryzyka powodziowego oraz podejmowania działań mających na celu ograniczenie negatywnych skutków powodzi dla zdrowia i życia ludzi, działalności gospodarczej, środowiska i dziedzictwa kulturowego.

Inwestycja jest zlokalizowana na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią (OSZP) 1% z MPZ od strony rzeki (www.mapy.isok.gov.pl) (Rys. 5).



Rysunek. 5. Fragment mapy zagrożenia powodziowego ISOK rzeki Noteć/Jezioro Gopło w analizowanym odcinku przeprawy promowej przy przepływach o prawdopodobieństwie przewyższenia 1% (woda stuletnia - Q1%). Źródło: Hydroportal www.isok.gov.pl.

Planowana przeprawa promowa wraz z elementami stałej zabudowy, z uwagi na swój charakter, nie ingeruje w poziom wód powierzchniowych, a także nie znajduje się w obrębie wałów przeciwpowodziowych, zatem przedsięwzięcie nie będzie miało znaczenia z punktu widzenia zarządzania ryzykiem powodziowym.

11. Ustalenia wynikające z planu przeciwdziałania skutkom suszy (PPSS)

Podstawą prawną sporządzania planów przeciwdziałania skutkom suszy w regionach wodnych jest art. 88s. ust. 2 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. - Prawo wodne (Dz.U. z 2017

r., poz. 1121), który nakłada na dyrektorów regionalnych zarządów gospodarki wodnej obowiązek przygotowywania planów przeciwdziałania skutkom suszy w regionach wodnych.

Zgodnie z art. 88r. ust. 3 i ust. 4 powyższej ustawy, plany przeciwdziałania skutkom suszy zawierają:

- analizę możliwości powiększenia dyspozycyjnych zasobów wodnych;
- propozycje budowy, rozbudowy lub przebudowy urządzeń wodnych;
- propozycje niezbędnych zmian w zakresie korzystania z zasobów wodnych oraz zmian naturalnej i sztucznej retencji;
- katalog działań służących ograniczeniu skutków suszy.

Plan przeciwdziałania skutkom suszy w regionie wodnym Warty stanowi podstawę do opracowania planów przeciwdziałania skutkom suszy na obszarach dorzeczy. Jego głównym zadaniem jest wskazanie propozycji działań, zarówno technicznych, jak i nietechnicznych, mających na celu przeciwdziałanie i łagodzenie skutków suszy.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu informuje o możliwości zapoznania się z planem przeciwdziałania skutkom suszy w regionie wodnym Warty wraz z uzasadnieniem oraz podsumowaniem, o których mowa, odpowiednio w art. 42 pkt 2 oraz w art. 55 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2017 r., poz. 1405).

Obszary zagrożone wystąpieniem suszy gruntowej i hydrogeologicznej (z głębszych warstw wodonośnych) w obrębie regionu wodnego Warty opracowano w oparciu o wskaźnik zagrożenia suszą gruntową (kn) i metodę Kazimierskiego w odniesieniu do jednolitych części wód podziemnych (JCWPd).

Na obszarze RZGW Poznań zagrożone suszą gruntową są JCWPd o numerach: PLGW600026 (zlewnia bilansowa: Gwda), PLGW600033 (zlewnia bilansowa: Dolna Warta część północna), PLGW600041 (zlewnia bilansowa: Warta od Obrzycka do Noteci) i PLGW600042 (zlewnia bilansowa: Wełna).

Należy jednak pamiętać, że nie cały obszar JCWPd jest zagrożony. Zagrożenie ograniczone jest do zasięgu występowania płytkiej czwartorzędowej warstwy wodonośnej najczęściej o zwierciadle swobodnym lub nieznacznie naporowym.

Na podstawie przeprowadzonej analizy wyróżniono następujące JCWPd jako zagrożone zjawiskiem suszy hydrogeologicznej:

- JCWPd nr PLGW600098 i PLGW600099 (zlewnia bilansowa: Górna Warta) – poziom jurajski,
- JCWPd nr PLGW600083 (zlewnia bilansowa: Widawka) – poziom kredowy,
- JCWPd nr PLGW600035 (zlewnia bilansowa: Noteć pradoliny toruńskoeberswaldskiej część górna) – poziom trzeciorzędowy i czwartorzędowy głębszy,
- JCWPd nr PLGW600025 (zlewnia bilansowa: Drawa),
- JCWPd PLGW600034 (zlewnia bilansowa: Noteć pradoliny toruńskoeberswaldskiej część dolna),
- JCWPd PLGW600040 (zlewnia bilansowa: Dolna Warta część południowa),
- JCWPd PLGW600060 (zlewnia bilansowa: Poznańskie dorzecze Warty) i
- JCWPd PLGW600061 (zlewnia bilansowa: Warta od Proсны do kanału Mosińskiego i częściowo Warta od Neru do Proсны) – poziom czwartorzędowy głębszy.

Zasięg zagrożenia ograniczony jest w obrębie JCWPd do zasięgu poszczególnych pięter wodonośnych. Największe zagrożenie niżówkami występuje w kwietniu i w październiku.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie **JCWPd o nr PLGW600043**. Nie jest to obszar zagrożony suszą gruntową i zjawiskiem suszy hydrogeologicznej. Przedsięwzięcie jest neutrale z punktu widzenia występowania zjawiska suszy i możliwości podejmowania działań ograniczających skutki suszy. W związku z powyższym nie wpłynie negatywnie na warunki wodne i nie będzie przyczyniać się do niedoborów wód zarówno podziemnych, jak i powierzchniowych.

12. Ustalenia wynikające z krajowego programu oczyszczania ścieków komunalnych.

Przedmiotowa inwestycja nie ma związku z Krajowym Programem Oczyszczania Ścieków Komunalnych. W przedmiotowym przypadku nie mamy do czynienia z powstawaniem ścieków, w związku z czym pomija się charakterystykę odbiornika ścieków objętego pozwoleniem wodnoprawnym.

13. Ustalenia wynikające z programu ochrony wód morskich.

Nie dotyczy.

14. Ustalenia wynikające z planu lub programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym

Program rozwoju dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, został opisany w art. 42a ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej. Rzeczpospolita Polska, jako strona Europejskiego Porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), zobowiązana jest do zapewnienia na objętych Porozumieniem drogach wodnych warunków nawigacyjnych spełniających kryteria właściwe dla śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, tzw. klasy „E”, odpowiadających co najmniej IV klasie żeglowności. Do realizacji postanowień Porozumienia AGN niezbędne jest przeprowadzenie inwestycji polegających na modernizacji polskich odcinków dróg wodnych E30, E40 i E70 oraz budowy brakujących śródlądowych połączeń wodnych w rozumieniu AGN, takich jak polski odcinek połączenia Dunaj-Odra-Łaba (E30) czy połączenia Warszawa-Brześć (E40).

Trwają prace nad Programem Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Programem Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły.

Wg Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 czerwca 2019 r. w sprawie śródlądowych dróg wodnych (Dz.U. 2019 poz. 1208) 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 dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych, Jezioro Gopło jest śródlądową drogą wodną III klasy – drogą 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 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 - 2000 t

Minimalny prześwit pod mostami wynosić winien 4,0 m ponad WWŻ.

Minimalne wymiary szlaku żeglownego w rzece:

- Szerokość szlaku żeglownego – 40m
- Głębokość tranzytowa 1,8 m
- Promień łuku osi szlaku żeglownego 500 m

Minimalne wymiary kanału:

- Szerokość szlaku żeglownego – 35m
- Głębokość tranzytowa 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 elektroenergetycznej przy zwisie normalnym ponad poziom WWŻ - nieuziemionych o napięciu do 1kV oraz uziemionych i przewodów telekomunikacyjnych -10m.

W związku z powyższym, przedmiotowa inwestycja nie jest zlokalizowana na obszarze śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym. Inwestycja nie pogarsza również parametrów drogi wodnej określonych w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych.

15. Planowany okres rozruchu, sposób postępowania w przypadku rozruchu, zatrzymania działalności lub awarii urządzeń istotnych dla realizacji pozwolenia wodnoprawnego, a także rozmiar i warunki korzystania z wód oraz urządzeń wodnych w tych sytuacjach wraz z maksymalnym, dopuszczalnym czasem ich trwania.

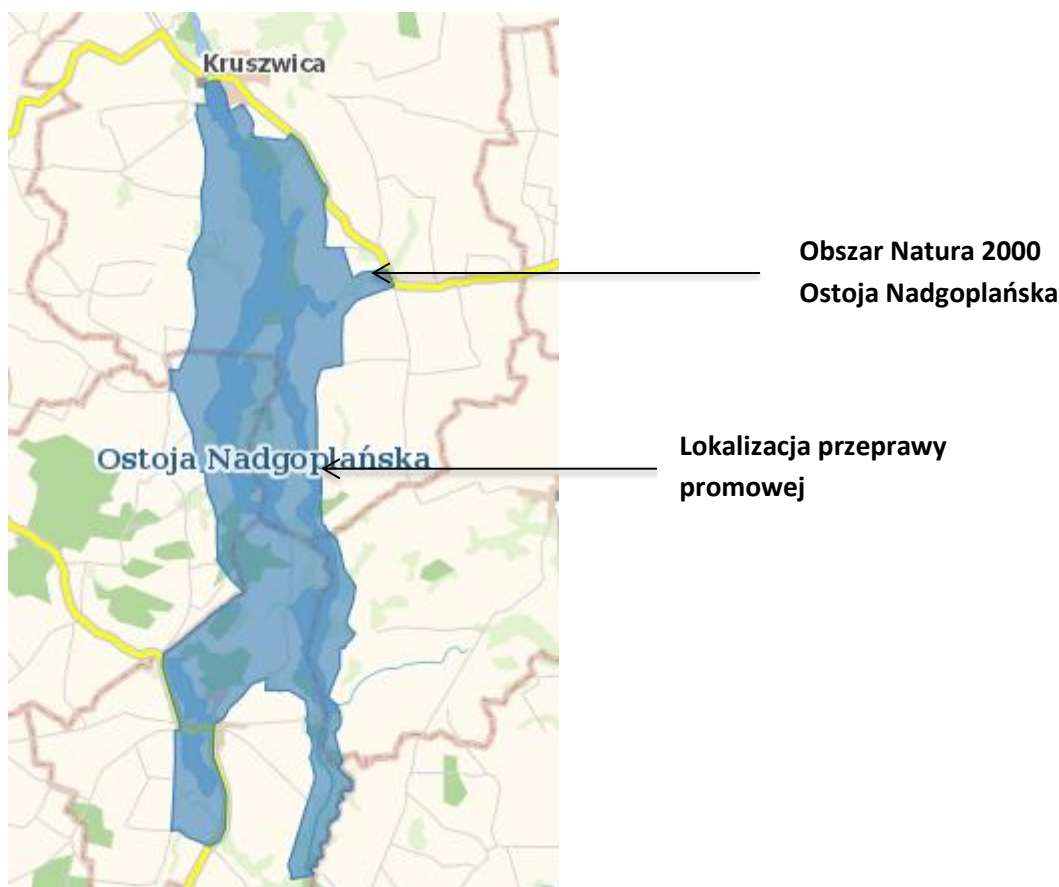
Nie przewiduje się specjalnych procedur rozruchu. Przeprawa promowa funkcjonuje od wielu lat. Funkcjonowanie przeprawy promowej wymagać będzie okresowej kontroli stanu technicznego i konserwacji.

W przypadku wystąpienia awarii należy natychmiast przystąpić do usunięcia jej przyczyn. Maksymalny, dopuszczalny czas trwania takiej sytuacji ogranicza się do czasu potrzebnego na usunięcie awarii – czyli do kilkunastu godzin. W przypadku trwałego uszkodzenia urządzenia lub jego części konieczna będzie wymiana na nowe lub naprawa.

16. Informacja o formach ochrony przyrody utworzonych lub ustanowionych na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, występujących w zasięgu oddziaływania zamierzonego korzystania z wód lub planowanych do wykonania urządzeń wodnych.

Planowane przedsięwzięcie na podstawie ustawy o ochronie przyrody leży w granicach następujących obszarów chronionych:

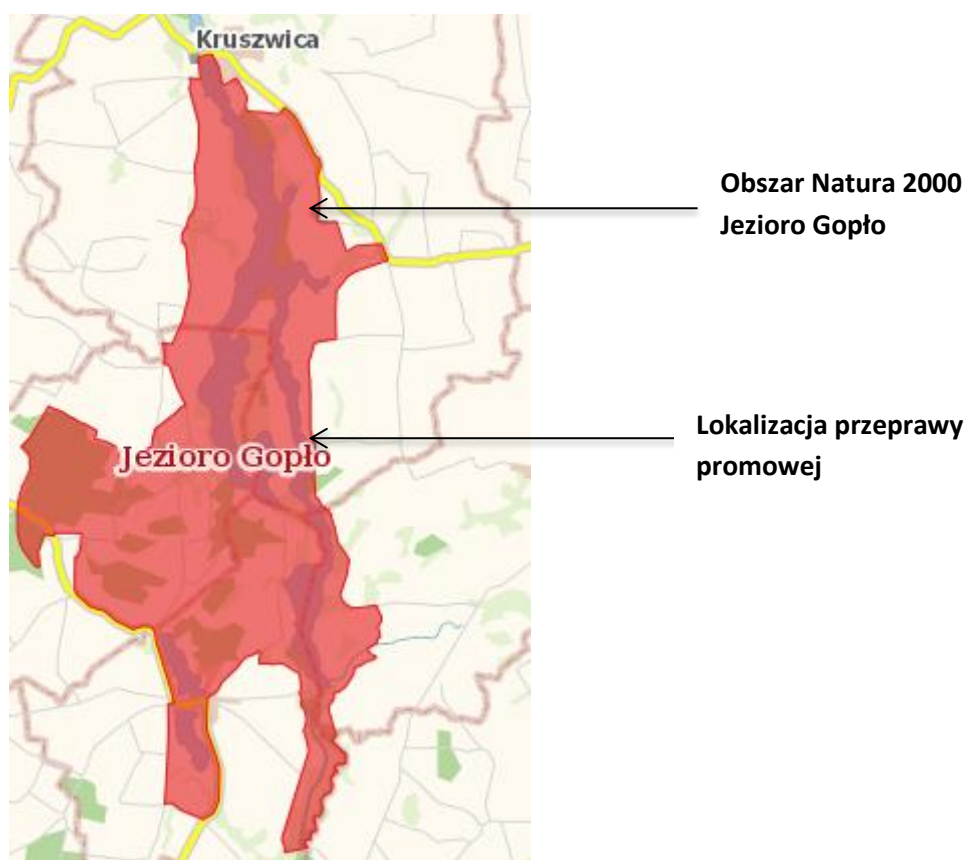
Obszar Natura 2000 Ostoja Nadgoplańska PLB040004. Obszar posiada plan zadań ochronnych. Przedmiotami ochrony są: Podiceps cristatus perkoz dwuczuby (populacja lęgowa) Botaurus stellaris bąk (populacja lęgowa) Ixobrychus minutus bączek (populacja lęgowa) Anser fabalis gęś zbożowa (populacje migrujące i zimujące) Anser albifrons gęś białoczarna (populacje migrujące i zimujące) Anser anser gęgawa (populacje lęgowe i migrujące) Anas strepera krakwa (populacja lęgowa) Anas clypeata płaskonos (populacja lęgowa) Aythya fuligula czernica (populacje migrujące i lęgowe) Rallus aquaticus wodnik (populacja lęgowa) Fulica atra łyska (populacja lęgowa) Grus grus żuraw (populacja migrująca) Sterna hirundo rybitwa rzeczna (populacja lęgowa) Luscinia svecica podróżniczek (populacja lęgowa) Locustella luscinioides brzęczka (populacja lęgowa) Acrocephalus arundinaceus trzciniak (populacja lęgowa) Phalacrocorax carbo kormoran (populacja lęgowa).



Rysunek 6. Lokalizacja przeprawy promowej na tle Obszaru Natura 2000 Ostoja Nadgoplańska PLB040004 (<https://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/>).

Obszar Natura 2000 Jezioro Gopło PLH040007. Obszar posiada plan zadań ochronnych. Przedmiotami ochrony są: 1340 Śródlądowe słone łąki, pastwiska i szuwary (Glauco-Puccinietalia, część – zbiorowiska śródlądowe) 3140 Twardowodne oligo- i mezotroficzne zbiorniki z podwodnymi łąkami ramienic (Characteria spp.) 3150 Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z Nympheion, Potamion 17 6120 Ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe (Koelerion glaucae) 6210 Murawy kserotermiczne (Festuco-Brometea i ciepłolubne murawy z Asplenion septentrionalis, Festucion pallentis) 6410 Zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (Molinion) 6430 Ziołorośla górskie (Adenostylion alliariae) i ziołorośla nadrzeczne (Convolvuletalia sepium) 6440 Łąki selernicowe (Cnidion dubii) 6510 Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (Arrhenatherion elatioris) 7210 Torfowiska nakredowe (Cladietum marisci, Caricetum buxbaumii, Schoenetum nigricantis) 7230 Górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (Galio-Carpinetum, Tilio-

Carpinetum) 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (Salicetum albo-fragilis, Populetum albae, Alnenion glutinoso-incanae) i olsy źródliskowe 91F0 Łęgowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (Ficario-Ulmetum) 91I0 Ciepłolubne dąbrowy (Quercetalia pubescenti-petraeae) 1617 Starodub łąkowy Angelica palustris (= Ostericum palustre) 1903 Lipiennik Loesela Liparis loeselii 1393 Haczykowiec błyszczący Drepanocladus (Hamatocaulis) vernicosus 1188 Kumak nizinny Bombina bombina 1166 Traszka grzebieniasta Trisurus cristatus.



Rysunek 7. Lokalizacja przeprawy promowej na tle Obszaru Natura 2000 Jezioro Gopło PLH040007 (<https://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/>).

Na terenie planowanego przedsięwzięcia nie przewidziano specjalnych zadań ochronnych i nie wprowadzono obligatoryjnych ograniczeń.

Zgodnie z art. 33 ustawy o ochronie przyrody zabrania się podejmowania działań mogących osobno lub w połączeniu z innymi działaniami, znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000, w tym np. na stan siedlisk przyrodniczych. Z przytoczonych danych wynika, że przedsięwzięcie nie będzie bezpośrednio ingerowało w te obszary.

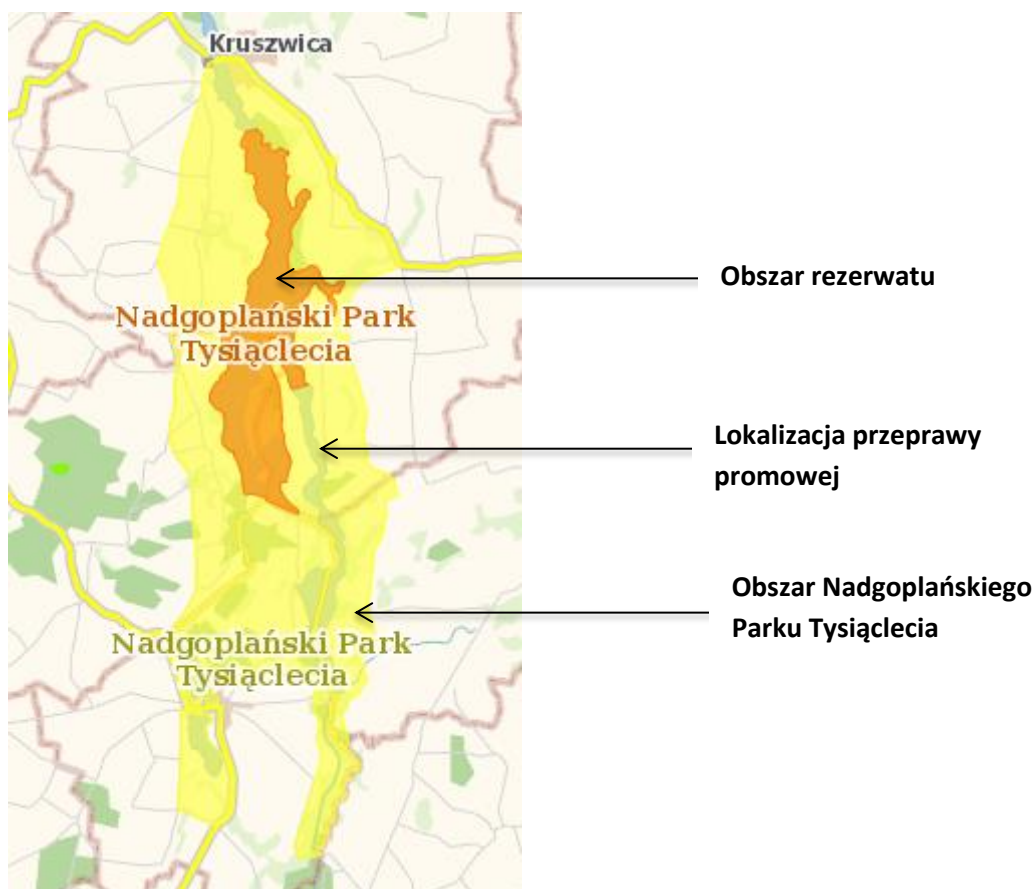
Nie stwierdzono konfliktu w związku z potrzebą ochrony ptaków i innych zwierząt będących przedmiotami ochrony obszarów Natura 2000.

W zakresie ochrony zasobów przyrodniczych, w tym chronionych w ramach sieci Natura 2000 decyzja o kontynuowaniu funkcjonowania przeprawy promowej - inwestycji celu publicznego została skonsultowana z Dyrekcją Nadgoplańskiego Parku Tysiąclecia z siedzibą w Kruszwicy.

Park krajobrazowy Nadgoplański Park Tysiąclecia. Na terenie przedsięwzięcia teren parku administrowany jest przez Zespół Parków Krajobrazowych Województwa Wielkopolskiego. Obowiązującym aktem prawnym jest Rozporządzenie Nr 2/09 Wojewody Wielkopolskiego z dnia 8 maja 2009 r. w sprawie utworzenia parku krajobrazowego „Nadgoplański Park Tysiąclecia” w województwie wielkopolskim.

Do szczególnych celów ochrony na terenie Parku należy:

- a) zachowanie i popularyzacja walorów przyrodniczych i krajobrazowych w warunkach zrównoważonego rozwoju;
- b) zachowanie miejsc lęgowych ptaków, szczególnie populacji ptaków wodnych i błotnych;
- c) zachowanie siedlisk wykorzystywanych przez ptaki przelotne oraz zimujące;
- d) zachowanie torfowisk i innych środowisk wilgotnych oraz 18 bagiennych;
- e) zachowanie naturalnie ukształtowanego krajobrazu polodowcowego.



Rysunek 8. Lokalizacja przeprawy promowej na tle Parku krajobrazowego Nadgoplański Park Tysiąclecia (<https://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/>).

Na terenie Parku wprowadza się następujące zakazy:

- a) realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. Nr 199, poz. 1227 ze zmianami);
- b) umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, lęgowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk i złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności w ramach racjonalnej gospodarki rolnej, leśnej, rybackiej i łowieckiej;
- c) likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej

lub zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych;

d) pozyskiwania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu;

e) wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwsztormowym, przeciwpowodziowym lub przeciwosuwiskowym lub budową, odbudową, utrzymaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych;

f) dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody lub racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej lub rybackiej;

g) budowania nowych obiektów budowlanych w pasie szerokości 100 m od linii brzegów rzek, jezior i innych zbiorników wodnych, z wyjątkiem obiektów służących turystyce wodnej, gospodarce wodnej lub rybackiej;

h) likwidowania, zasypywania i przekształcania zbiorników wodnych, starorzeczy oraz obszarów wodno-błotnych;

i) wylewania gnojowicy, z wyjątkiem nawożenia własnych gruntów rolnych;

j) prowadzenia chowu i hodowli zwierząt metodą bezściółkową;

k) utrzymywania otwartych rowów ściekowych i zbiorników ściekowych;

l) organizowania rajdów motorowych i samochodowych;

ł) używania łodzi motorowych i innego sprzętu motorowego na otwartych zbiornikach wodnych.

Planowane przedsięwzięcie nie jest sprzeczne z ww. zakazami dotyczącymi parku krajobrazowego.

W odniesieniu do pkt 1 Zgodnie z § 2. ust. 1. w/w ustawy, do przedsięwzięć **mogących zawsze znacząco** oddziaływać na środowisko zalicza się m. in.:

- porty w rozumieniu art. 5 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1568) lub śródlądowe drogi wodne, o których mowa w tej ustawie, pozwalające na żeglugę statków o **nośności większej niż 1350 t**;

Nośność promu OSTRÓWEK II będącego przedmiotem operatu wynosi 32 tony.

Zgodnie z § 3. ust. 1. w/w ustawy, do przedsięwzięć **mogących potencjalnie znacząco** oddziaływać na środowisko zalicza się m. in.:

- porty w rozumieniu art. 5 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej lub śródlądowe drogi wodne, o których mowa w tej ustawie, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 33, lub infrastruktura portowa związana z tymi portami;
- przystanie śródlądowe: a) dla nie mniej niż 10 statków, b) wykorzystujące linię brzegową na długości większej niż 20 m;

W odniesieniu do pkt 7 podkreślić należy, że przedsięwzięcie dotyczy istniejącej od lat przeprawy promowej służącej turystyce wodnej.

Zakaz, o którym mowa w pkt 13 nie dotyczy szlaków żeglownych w rozumieniu ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz.U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857 ze zmianami 3).

Poza powyższym, teren przeprawy promowej leży poza zasięgiem obszarów chronionego krajobrazu, rezerwatów przyrody, i innych form, objętych ochroną prawną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Ten typ połączenia istnieje w tym przekroju od kilkuset lat. Harmonizuje z otoczeniem. Nie emituje hałasu ani nie generuje zanieczyszczeń. Transport wodny wpisuje się, zgodnie z dyrektywami unijnymi w transport przyjazny środowisku. Zasoby wodne podczas eksploatacji promu nie są naruszane.

17. Określenie wpływu planowanych do wykonania urządzeń wodnych lub korzystania z wód na wody powierzchniowe oraz wody podziemne, w szczególności na stan tych wód i realizację celów środowiskowych dla nich określonych.

Przedsięwzięcie znajduje się na Jeziorze Gopło, stanowiącego JCWP RW - jednolita część wód powierzchniowych rzecznych o kodzie RW6000111881999 (<http://karty.apgw.gov.pl:4200/api/v1/jcw/pdf?code=RW6000111881999>), jest to silnie zmieniona część wód, monitorowana, o złym stanie JCW, zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. Celem środowiskowym jest osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego i dobrego stanu chemicznego.

Ustalenia zawarte w aktualizacji Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry dla JCWP:

Typologia JCWP: RzN - Rzeka nizinna

Status ostateczny: SZCW - silnie zmieniona część wód

Aktualny stan lub potencjał JCWP: zły

Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych: zagrożona

Cel środowiskowy

Stan lub potencjał ekologiczny: *dobry potencjał ekologiczny*

Stan chemiczny: *dobry stan chemiczny*

Termin osiągnięcia celów: 2027

Odstępstwo: *brak możliwości technicznych*

Presja: *presja komunalna i nierozpoznana presja*

W zlewni JCWP Noteć od Dopływu spod Sadlna do wypływu z Jez. Gopło występuje presja komunalna i nierozpoznana presja. W programie działań zaplanowano działania podstawowe, obejmujące uporządkowanie gospodarki ściekowej, które są wystarczające, aby zredukować tą presję w zakresie wystarczającym dla osiągnięcia dobrego stanu. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia działań, a także okres niezbędny aby

wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2027.

Przedsięwzięcie jest zlokalizowane na obszarze jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) – PLGW600043. Ustalenia zawarte w aktualizacji Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry dla ww. JCWPd:

Cel środowiskowy

Stan chemiczny: dobry stan chemiczny, mniej rygorystyczny cel dla parametru Cl (ochrona przed dalszym pogorszeniem)

Stan ilościowy: mniej rygorystyczny cel, ochrona stanu ilościowego przed pogorszeniem

Aktualny stan ilościowy: *słaby*

Aktualny stan chemiczny: *słaby*

Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych: *zagrożona*

Presja: *występuje presja ze strony kopalni węgla i soli.*

W planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza założono, iż podjęcie działań w postaci uporządkowania gospodarki ściekowej będzie skutkowało zapewnieniem utrzymania lub poprawy jakości wszystkich wód. Planowane przedsięwzięcie nie zakłada odprowadzania ścieków. W związku z powyższym przedsięwzięcie jest neutrale z punktu widzenia stanu chemicznego i potencjału ekologicznego - nie wpłynie negatywnie na stan JCWP i JCWPd .

18. Wielkość przepływu nienaruszalnego, sposób jego obliczania oraz odczytywania jego wartości w miejscu korzystania z wód.

Realizacja i eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie mają wpływu na przepływy wód. Inwestycja zlokalizowana jest na Jeziorze Gopło podlegającym piętrzeniu wód na stopniu wodnym w Pakości.

19. Wielkość średniego niskiego przepływu z wielolecia (SNQ) lub zasobu wód podziemnych

Odniesienie się do średniego niskiego przepływu z wielolecia, w tym konkretnym przypadku nie ma uzasadnienia, bowiem przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływało na przepływy – nie będzie zmniejszało tych przepływów.

20. Wniosek o udzielenie pozwolenia wodnoprawnego.


Wnoszę o wydanie pozwolenia wodnoprawnego na szczególne korzystanie z wód, przeprawy promowej zlokalizowanej w km 43,200 drogi wodnej Warta-Kanał Bydgoski

II. ZAŁĄCZNIKI

Spis treści

Załącznik nr 1. Dokument rejestracyjny statku żeglugi śródlądowej Ostrówek II...43	43
Załącznik nr 2. Świadectwo zdolności żeglugowej nr Bg-1/0187.....44	44
Załącznik nr 3. Dokument przeglądu technicznego statku OSTRÓWEK II51	51
Załącznik nr 4. Świadectwo pomiarowe statku żeglugi śródlądowej przeznaczonego do przewozu ładunków nr UZS-BG-196-PL z dnia 23.08.2016.....53	53
Załącznik nr 5. Raport z pomiarów batymetrycznych Jeziora Gopło – profil przeprawy promowej zlokalizowanej w km 43+200 drogi wodnej Warta-Kanał Bydgoski.....63	63

Załącznik nr 1. Dokument rejestracyjny statku żeglugi śródlądowej Ostrówek II


**URZĄD ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
W BYDGOSZCZY**

**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 Rieczna 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**


A 0000061

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

Załącznik nr 2. Świadcstwo zdolności żeglugowej nr Bg-1/0187



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC POLEN / REPUBLIC OF POLAND

-POL-

DYREKTOR URZĘDU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W BYDGOSZCZY
DIREKTOR DES BINNENSCHIFFFAHRTSAMTES IN
DIRECTOR OF INLAND WATERS NAVIGATION OFFICE

ŚWIADECTWO ZDOLNOŚCI ŻEGLUGOWEJ
SCHIFFSATTEST / SHIP'S CERTIFICATE

Nr **BG-1/0187**
No.


WYSTAWIONE ZGODNIE Z REZOLUCJĄ NR 33 PRZYJĘTĄ PRZEZ GŁÓWNA GRUPĘ ROBÓCZĄ ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ EKG ONZ Z DNIA 12 LISTOPADA 1992 R.
Ausgestellt gem. Resolution Nr. 33 der Hauptarbeitsgruppe Binnenschifffahrt der Organisation der Vereinten Nationen vom 12 November 1992
Issued under the provision of the resolution No. 33 adopted by the Principal Working Party on Inland Water Transport of United Nations on 12 November 1992.

1. INFORMACJE OGÓLNE
Allgemeine Angaben
General Information

1.1 RODZAJ STATKU* Art des Schiffes* Type of vessel *	Prom przewozowy	1.2 NAZWA STATKU LUB NUMER IDENTYFIKACYJNY Name des Schiffes oder amtliche Schiffsnummer Vessel's name or identification number	OSTRÓWEK II	
1.3 PAŃSTWO REJESTRACJI Land der Registrierung Country of registration	Polska	1.4 NAZWA I ADRES ARMATORA Name und Adresse der Reederei Name and address of owner	Urząd Miejski w Kruszwicy ul. Nadgoplańska 4 88-150 Kruszwica	
1.5 MIEJSCE REJESTRACJI Ort der Registrierung Place of registration	Bydgoszcz	1.7 PORT MACIERZYSTY Heimat Port of registry		Ostrówek
1.6 NUMER REJESTRACYJNY Nummer der Registrierung Registration number	BG-03-025	1.8 REJON(Y) PLYWANIA** Fahrgebiet Navigational zone(s)		3
1.9 ROK I MIEJSCE BUDOWY STATKU Baujahr und Ort der Bauwerft Year and place of construction	1990 Sandomierz			
1.10 NAZWA STOCZNI I NUMER BUDOWY Name der Bauwerft und Werft-Bau-Nr. Name of building yard and yard number	Sandomierska Stocznia Rieczna			
1.11 NAJWIĘKSZA DŁUGOŚĆ Größte Länge Maximum length	29,12	1.12 NAJWIĘKSZA SZEROKOŚĆ Größte Breite Maximum breadth	8,85	
1.13 WYSOKOŚĆ DO NAJWYŻSZEJ NIEROZBIERALNEJ CZĘŚCI Seitenhöhe bis obersten unterlegbaren Baugruppe Maximum height to the highest fixed part	2,90			

* WPISAC WŁASCIWY/Eigentlich einschreiben/insert the appropriate:
HOLOWNIK / Schleppboot / tug, PCHACZ / Schubboot / pusher, STATEK PASAZERSKI / Fahrgastschiff / passenger vessel, STATEK O NAPĘDZIE MECHANICZNYM / Gasmotorschiff / self-propelled vessel, ZBIORNIKOWIEC O NAPĘDZIE MECHANICZNYM / Tankmotorschiff / self-propelled tanker, BARKA / Güterschleppkahn / barge, BARKA PCHANA / Güterschubbleichter / pushed barge, BARKA-ZBIORNIKOWIEC / Tankschleppkahn / tank barge, BARKA PCHANA-ZBIORNIKOWIEC / Tankschubbleichter / pushed tank barge.

Operat wodnoprawny na szczególne korzystanie z wód, przeprawy promowej zlokalizowanej w km 43+200 drogi wodnej Warta-Kanał Bydgoski


ŚWIADCTWO № Schiffsattest Nr BG-1/0187 Certificate No.			
1.15 GŁÓWNE URZĄDZENIE(S) STEROWE Hauptsteuer Main steering gear TYP STERU I ILOŚĆ PLETW STEROWYCH Hauptsteuer Typ, Anzahl Hauptsteuerblätter Type of rudder and number of blades LICZBA DYSZ STEROWYCH Anzahl Kartäusen Number of nozzle rudders	DLA RUCHU NAPRZÓD Vorwärtsfahrt For steering ahead		DLA RUCHU WSTECZ Rückwärtsfahrt For steering astern
	-		-
	-		-
NAPĘD STERU** Hauptsteuerantrieb** Control of the gear** MECHANICZNY-RECZNY/ mechanisch-hand/ manual-mechanical HYDRAULICZNY-RECZNY/ hydraulisch-hand/ manual-hydraulic ELEKTRYCZNO-HYDRAULICZNY/ elektrisch-hydraulisch/ electric-hydraulic ELEKTRYCZNY/ elektrisch/ electric			
1.16 AWARYJNE URZĄDZENIE STEROWE Hilfssteueranlage Stand-by steering gear NAPĘD STERU** Reserveantrieb** Control of the gear** MECHANICZNY-RECZNY/ mechanisch-hand/ manual-mechanical HYDRAULICZNY-RECZNY/ hydraulisch-hand/ manual-hydraulic ELEKTRYCZNO-HYDRAULICZNY/ elektrisch-hydraulisch/ electric-hydraulic ELEKTRYCZNY/ elektrisch/ electric WYTWÓRCA I TYP Hersteller und Typ Manufacturer and type	URUCHOMIENIE** Inbetriebnahme** Put into operation** RECZNE/ hand/ manually AUTOMATYCZNE/ automatisch/ automatically		
1.17 STER DZIÓBOWY: Bugsteueranlage Bow-steering gear.	TAK / NIE ** ja / nein ** yes / no **	ZDALNE STEROWANIE ZE STERÓWKI: Fernsteuerung aus dem Steuerhaus Remote control from the wheelhouse:	TAK / NIE** ja / nein ** yes / no **
WYTWÓRCA I TYP Hersteller und Typ Manufacturer and type	-		
1.18 STERÓWKA: Steuerhaus: Wheelhouse:	OPUSZCZANA / STACJONARNA ** versenkbares / nicht versenkbares ** movable / fixed **		
1.19 STERÓWKA SPECJALNIE PRZYSTOSOWANA DO KIEROWANIA STATKIEM PRZEZ JEDNĄ OSOBĘ ZA POMOCĄ RADARU: Das Schiff verfügt über einen Radio-Einmannsteuerstand: ja / nein ** Wheelhouse specially arranged to enable steering by radar to be done by one person: yes / no **			TAK / NIE **
2. WYPOSAŻENIE Ausrüstung Equipment			
2.1 KOTWICE Anker Anchors KOTWICA DZIÓBOWA O MASIE Bugankergewicht Bow anchor, mass	200,0	kg	TYP Ankertyp Type czteroramienna
KOTWICA DZIÓBOWA O MASIE Bugankergewicht Bow anchor, mass	kg	TYP Ankertyp Type
KOTWICA RUFOWA O MASIE Heckankergewicht Stern anchor, mass	kg	TYP Ankertyp Type
KOTWICA RUFOWA O MASIE Heckankergewicht Stern anchor, mass	kg	TYP Ankertyp Type
** NIEPOTRZEBNE SKREŚLIĆ Nichtzutreffendes streichen. Delete as appropriate.			

Operat wodnoprawny na szczególne korzystanie z wód, przeprawy promowej zlokalizowanej w km 43+200 drogi wodnej Warta-Kanał Bydgoski

2.2		LAŃCUCHY KOTWICZNE		Ankerketten		Anchor chains	
		LAŃCUCH KOTWICY DZIJOBOWEJ, DŁUGOŚĆ		SREDNICA			
		Bugankerkatte, Länge	30	m	Durchmesser	13	mm
		Bow anchor chain, length			diameter		
		LAŃCUCH KOTWICY DZIJOBOWEJ, DŁUGOŚĆ		SREDNICA			
		Bugankerkatte, Länge		m	Durchmesser		mm
		Bow anchor chain, length			diameter		
		LAŃCUCH KOTWICY RUFOWEJ, DŁUGOŚĆ		SREDNICA			
		Heckankerkatte, Länge		m	Durchmesser		mm
		Stem anchor chain, length			diameter		
		LAŃCUCH KOTWICY RUFOWEJ, DŁUGOŚĆ		SREDNICA			
		Heckankerkatte, Länge		m	Durchmesser		mm
		Stem anchor chain, length			diameter		
2.3		SPRZĘT RATUNKOWY		Rettungsmittel		Life-saving appliances	
		1	LÓDZ/LÓDZIE RATUNKOWA(E) O NOŚNOŚCI	-	OSÓB	13	KAMIZELKI RATUNKOWE
			Anzahl Rettungsboote, Fassungsvermögen von		Personen		Anzahl Rettungswesten
			Lifeboat(s) with a capacity of		persons		Lifejackets
			TRATWA(Y) RATUNKOWA(E) O NOŚNOŚCI		OSÓB	2	KOLA RATUNKOWE
			Anzahl Rettungsbohle, Fassungsvermögen von		Personen		Anzahl Rettungsringe
			Liferaft(s) with a capacity of		persons		Lifebuoys
2.4		SPRZĘT PRZECIWPÓŻAROWY		Einrichtungen zur Brandbekämpfung		Fire fighting equipment	
		2	GAŚNICE PRZENOŚNE / Anzahl Handfeuerlöcher / portable extinguishers				
		-	STAŁA(E) INSTALACJA(E) GAŚNICZA(E) / Fest eingebaute Feuerlöschanlage(n) / fixed extinguishing installations				
		-	INNE INSTALACJE / Andere Einrichtungen zur Brandbekämpfung / other installations				
2.5		INSTALACJA ZĘBOWA		Leuchtanlagen		Drainage installations	
		-	PRZENOŚNA(E) POMPA(Y) MECHANICZNA(E) O ŁĄCZNEJ WYDAJNOŚCI				
			Anzahl transportable Motorleistungspumpe(n), Gesamtleistung				m ³ /h
			Portable motor pumps, with a total capacity of				
		-	STACJONARNA(E) POMPA(Y) MECHANICZNA(E) O ŁĄCZNEJ WYDAJNOŚCI				
			Anzahl stationäre Motorleistungspumpe(n), Gesamtleistung				m ³ /h
			Fixed motor pumps, with a capacity of				
		1	RĘCZNA(E) POMPA(Y) O ŁĄCZNEJ WYDAJNOŚCI			64	l/min
			Anzahl Handleistungspumpe(n), Gesamtleistung				
			Hand pump(s), with a capacity of				
2.6		SPRZĘT NAWIGACYJNY**		Nautische Geräte**		Navigation equipment**	
			LORNETKA/ Fernglas / a pair of ship's binoculars				
			TUBA GŁOSOWA/ Megaphon / a loud hailer				
			ŁADKODOBÓRCZNIK / Funkempfänger - a radio-receiver				
			ZEGAR OKREŚLĄCY- Schiffsuhr - a ship's clock				
2.7		INNE WYPOSAŻENIE**		Sonstige Ausrüstung**		Miscellaneous equipment **	
			SCHWIMMSTRALE / Schwimmleuchte - buoy - sealer				
			SONDA RĘCZNA LINOWA Z ZAPASOWYM CIĘŻARKIEM / Handlot mit Reservergewicht - a manual operation depth-finder with spare load				
			TYCZKA POMIAROWA / Peilstange / a sounding pole				
			SCHODNIA / Landsteg - an access gangway				
			TRAP ZABURTOWY / Ansenbordtreppe - an accommodation ladder				
		-	INNE URZĄDZENIA DO WCHODZENIA OSÓB / Andere Einsteige / other embarkation equipment				
		-	OBUDJACZE / Fender oder Reibhölzer / fenders				
		1	BOSAK(I) / Bootshaken / boat-hook(s)				
		-	DRABINKA ZABURTOWA / Ansenbordleiter / a pilot ladder				
			APTECZKA PIERWSZEJ POMOCY I INSTRUKCJA (GRAFICZNA) POMOCY I REANIMOWANIA TONĄCYCH / Verbandkasten und Plakat betreffend die Rettung Ertrinkender / a first-aid kit and a board displaying instructions for the rescue and revival of the drowning				
		-	ELASTYCZNE WĘŻE ODPOWIEDNIO DO DŁOŚCI POMP PRZENOŚNYCH / Schläuche für transportable Pumpen / hose-pipes for portable motor-pumps				
			ODPOWIEDNIE WYPOSAŻENIE DLA ZATRZYMANIA PRZECIEKU / Leckkleid(er) / suitable equipment for stopping leaks				

** NIEPOTRZEBNE SKREŚLIĆ
Nichtzutreffendes streichen.
Delete as appropriate.

Operat wodnoprawny na szczególne korzystanie z wód, przeprawy promowej zlokalizowanej w km 43+200 drogi wodnej Warta-Kanał Bydgoski



ŚWIADECTWO Nr
 Schiffsattest No. **BG-1/0187**
 Certificate No.

2.8	ŁĄCZNOŚĆ POMIĘDZY-BZIOBOWĄ CZĘŚCIĄ STATKU I KSTERÓWKĄ** Sprechverbindung Bug/Steuerhaus** Audible communication between vessel's bow and wheelhouse** DWUSTRONNA NA PRZEMIAN/Wechselprechanlage/ two-way, one way at times DWUSTRONNA JEDNOCZESNA/ Gegengprechanlage/ simultaneous two-way telephone									
2.9	URZĄDZENIA RADIOELEFONICZNE** Sprechfunkverbindung** Radio-telephone installation** ŁĄCZNOŚĆ STATEK-STATEK/ Verbindung Schiff-Schiff/ vessel-to-vessel communication ŁĄCZNOŚĆ POWSZECHNEGO UŻYTKU/ Sprechfunkstellen/ public calls ŁĄCZNOŚĆ WĘWNĘTRZNA/ Interns betriebliche Sprechfunkverbindung/ internal service connections ŁĄCZNOŚĆ NAWIGACYJNA/ Verbindung für Navigationszwecke/ maritime operations									
2.10	LINY Draht- und Tauwerk Cables									
PRZEZNACZENIE LINY / Verwendungszweck / Purpose of cable										
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">HOLOWNICZA Schleppdrähle Towing</th> <th style="width: 33%;">SCZEPIAJĄCA Koppeldrähle Coupling</th> <th style="width: 33%;">CUMOWNICZA Festmachleine Mooring</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">4</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">240</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">50</td> </tr> </tbody> </table>	HOLOWNICZA Schleppdrähle Towing	SCZEPIAJĄCA Koppeldrähle Coupling	CUMOWNICZA Festmachleine Mooring	1	-	4	240	-	50
HOLOWNICZA Schleppdrähle Towing	SCZEPIAJĄCA Koppeldrähle Coupling	CUMOWNICZA Festmachleine Mooring								
1	-	4								
240	-	50								
LICZBA Anzahl Number	1									
DŁUGOŚĆ Länge Length	240 m									
2.11	LICZBA URZĄDZEŃ SOCYALNO-BYTOWYCH ZASILANYCH PŁYNNYM GAZEM, ICH RODZAJE I TERMINY WAZNOŚCI ATTESTÓW Flösiggasanlagen: Art und Gältigkeit der Bescheinigungen The number of liquefied gas installations for domestic use, their type and term of validity of their certificates. Nie posiada.									
2.12	UWAGI Bemerkungen Remarks Bez uwag.									
2.13	ŚRODKI SYGNALIZACJI WZROKOWEJ I DŹWIĘKOWEJ Sicht- und Schallzeichen Visual and sound signals Środki sygnalizacji wzrokowej i dźwiękowej zgodnie z przepisami na śródlądowych drogach wodnych; zapasowe światła do sygnalizacji nocnej na postoju, z niezależnym zasilaniem;									

** NIETRZEBNE SKREŚLAĆ
 Nichtzutreffendes streichen.
 Delete as appropriate.

Operat wodnoprawny na szczególne korzystanie z wód, przeprawy promowej zlokalizowanej w km 43+200 drogi wodnej Warta-Kanał Bydgoski

3. MINIMALNY SKŁAD ZAŁOGI
Besatzungen mindestens
Minimum crew

		SYSTEM EKSPLOATACJI STATKU Betriebsform / Operating mode		
		A1	A2	B
3.1	KIEROWNIK STATKU – wymagany patent Schiffsführer – erforderlicher patent Master – required certificate przewoźnik żeglugi śródlądowej	1	-	-
3.2	STERNIK Steuermann Helmsman	-	-	-
3.3	BOSMAN Bootsman Boatswain	-	-	-
3.4	MARYNARZ Matrose Sawyer	-	-	-
3.5	MECHANIK Schiffsmaschinist Engineer	-	-	-
3.6	INNI Andere Others	-	-	-

4. POSTANOWIENIA KOŃCOWE
Besondere Bedingungen
Final particulars

4.1 STATEK MOŻE **
Das Schiff ist geeignet zum **
The vessel is authorized: **

1- HOŁOWAĆ /Schleppen/ to tow
1.1) W GÓRĘ I W DÓŁ / im-Anhang/ up-stream and down-stream
1.2) TYLKO W GÓRĘ / im-Anhang nur es-Berg/ only up-stream
1.3) JAKO HOŁOWNIK – POMOCNICZY / nur-as-Verpauenswecken/ only as an auxiliary tug

2- HOŁOWAĆ PRZY BURCIE / Fortbewegen im Kuppelverband / to take vessel-coupled alongside

3- PCHAĆ / Schieben/ to push

4- BYĆ HOLOWANY / Geschlepptwerden/ to be towed

5- BYĆ HOLOWANY PRZY BURCIE / Fortbewegtwerden im Kuppelverband/ to be taken coupled alongside

6- BYĆ PCHANY / Geschobenwerden/ to be pushed

4.2 OGRANICZENIA I DODATKOWE ZEZWOLENIA W ZAKRESIE SPOSOBÓW EKSPLOATACJI PRZY PRZEWOZIE TOWARÓW I PASAŻERÓW
Einschränkungen und zusätzliche Zulassung betr. Betriebsform
Restrictions or special authorizations relating to the operation of the vessel or the carriage of cargo and passengers


4.3 STWIERDZA SIĘ, ŻE STATEK ZOSTAŁ DOPUSZCZONY DO ŻEGLUGI W REJONIE(ACH) OKREŚLONYM(CH) W PKT. 1.8.
Es wird festgestellt, dass das vorstehend beschriebene Schiff zur Fahrt auf dem(-en) im Punkt 1.8 genannten Gebiet(-en) zugelassen worden ist.
vessel is hereby certified to be fit for operation in the zone or zones indicated in paragraph 1.8.

ŚWIADCTWO ZDOLNOŚCI ŻEGLUGOWEJ WAŻNE JEST DO DNIA
Die Gültigkeit dieses Schiffattestes erlischt am
The ship's certificate is valid until

30 kwietnia 2028 r.

DATA
Bydgoszcz Datum 12-04-2023 r.
Date

Zwolniony z opłaty skarbowej
ent. 3 ustawy o opłacie skarbowej



DYREKTOR
Urzędu Żeglugi Śródlądowej
w Bydgoszczy
Adam Gumiński

PODPIS / Unterschrift / Signature

PIECZĘC / Siegel / Stamp

** NIEPOTRZEBNE SKREŚLIĆ
Nichtzutreffendes streichen.
Delete as appropriate.

Operat wodnoprawny na szczególne korzystanie z wód, przeprawy promowej zlokalizowanej w km 43+200 drogi wodnej Warta-Kanał Bydgoski

ŚWIADECTWO Nr
Schiffattest Nr. **BG-1/0187**
Certificate No.



5. PRZEDŁUŻENIE WAŻNOŚCI ŚWIADECTWA ZDOLNOŚCI ŻEGLUGOWEJ
Verlängerung der Gültigkeit des Attestes
Renewal of the ship's certificate

5.1 ZGODNIE Z WYNIKAMI PRZEPROWADZONYCH OGLEDZIN TECHNICZNYCH STATEK ZOSTAŁ DOPUSZCZONY DO ŻEGLUGI W REJONIE(ACH) OKREŚLONYM(CH) W PKT. 1.8.
Auf Grund der durchgeführten Kontrollbesichtigung wurde das Schiff zum Fahrt auf dem im Punkt 1.8 genannten Gebiet zugelassen.
On the basis of the survey it has undergone, the vessel is hereby certified to be fit for operation in the zone or zones indicated in paragraph 1.8.
WAŻNOŚĆ ŚWIADECTWA ZDOLNOŚCI ŻEGLUGOWEJ PRZEDŁUŻA SIĘ DO:
Die Gültigkeitsdauer des Schiffattestes wird verlängert bis zum
The validity of ship's certificate is extended until

UWAGI / Bemerkungen / Remarks

DATA
Datum
Date

PODPIS / Unterschrift / Signature

PIECZĘĆ / Siegel / Stamp

5.1 ZGODNIE Z WYNIKAMI PRZEPROWADZONYCH OGLEDZIN TECHNICZNYCH STATEK ZOSTAŁ DOPUSZCZONY DO ŻEGLUGI W REJONIE(ACH) OKREŚLONYM(CH) W PKT. 1.8.
Auf Grund der durchgeführten Kontrollbesichtigung wurde das Schiff zum Fahrt auf dem im Punkt 1.8 genannten Gebiet zugelassen.
On the basis of the survey it has undergone, the vessel is hereby certified to be fit for operation in the zone or zones indicated in paragraph 1.8.
WAŻNOŚĆ ŚWIADECTWA ZDOLNOŚCI ŻEGLUGOWEJ PRZEDŁUŻA SIĘ DO:
Die Gültigkeitsdauer des Schiffattestes wird verlängert bis zum
The validity of ship's certificate is extended until

UWAGI / Bemerkungen / Remarks

DATA
Datum
Date

PODPIS / Unterschrift / Signature

PIECZĘĆ / Siegel / Stamp

6. ADNOTACJE O ZMIANACH W ŚWIADECTWIE ZDOLNOŚCI ŻEGLUGOWEJ
Änderung zum Schiffattest
Record concerning changes in the ship's certificate

6.1 ZMIANA TREŚCI PKT.
Änderung unter Ziffer
Entry of item(s) changed


NOWA TREŚĆ PKT.
Neuer Wortlaut
New entry (entries)

DATA
Datum
Date

PODPIS / Unterschrift / Signature

PIECZĘĆ / Siegel / Stamp

Operat wodnoprawny na szczególne korzystanie z wód, przeprawy promowej zlokalizowanej w km 43+200 drogi wodnej Warta-Kanał Bydgoski

	<p>4.1 ZMIANA TREŚCI PKT. Änderung unter Ziffer Entry of item(s) changed</p> <p>NOWA TREŚĆ PKT. Neuer Wortlaut New entry (entries)</p> <p>DATA Datum Date</p> <p>PIECZEĆ / Siegel / Stamp</p> <p>PODPIS / Unterschrift / Signature</p>
<p>6.1 ZMIANA TREŚCI PKT. Änderung unter Ziffer Entry of item(s) changed</p> <p>NOWA TREŚĆ PKT. Neuer Wortlaut New entry (entries)</p> <p>DATA Datum Date</p> <p>PIECZEĆ / Siegel / Stamp</p> <p>PODPIS / Unterschrift / Signature</p>	
<p>6.1 ZMIANA TREŚCI PKT. Änderung unter Ziffer Entry of item(s) changed</p> <p>NOWA TREŚĆ PKT. Neuer Wortlaut New entry (entries)</p> <p>DATA Datum Date</p> <p>PIECZEĆ / Siegel / Stamp</p> <p>PODPIS / Unterschrift / Signature</p>	
<p>6.1 ZMIANA TREŚCI PKT. Änderung unter Ziffer Entry of item(s) changed</p> <p>NOWA TREŚĆ PKT. Neuer Wortlaut New entry (entries)</p> <p>DATA Datum Date</p> <p>PIECZEĆ / Siegel / Stamp</p> <p>PODPIS / Unterschrift / Signature</p>	

URZĄD MORSKI W GDAŃSKU

URZĄD MORSKI W GDAŃSKU

URZĄD MORSKI W GDAŃSKU

URZĄD MORSKI W GDAŃSKU

UWAGA:

W pkt 1. 8 wpisuje się rejon pływania 1, 2, 3 albo 4, przy czym:

- 1) rejon 1 - obejmuje wody, na których może występować fala o wysokości do 2 m; do tego rejonu zalicza się część Zatoki Pomorskiej na południe od linii prostej łączącej cypel Nord Perd na wyspie Rugia z latarnią morską Niechorze oraz część Zatoki Gdańskiej na południe od linii prostej łączącej latarnię morską Hel z pławą podejściową do portu Baltijsk;
- 2) rejon 2 - obejmuje wody, na których może występować fala o wysokości do 1,2 m; do tego rejonu zalicza się Zalew Szczeciński, Zalew Kamieński, Zalew Wiślany, Zatokę Pucką, Zbiornik Włocławski oraz jeziora Śniardwy, Niegocin i Mamyry;
- 3) rejon 3 - obejmuje wody, na których może występować fala o wysokości do 0,6 m; do tego rejonu zalicza się niewymienione w pkt 1 i 2 rzeki, kanały i jeziora, uznane na mocy odrębnych przepisów za śródlądowe drogi wodne, oraz polskie porty morskie;
- 4) rejon 4 - obejmuje wody śródlądowe, nieuznane na mocy odrębnych przepisów za śródlądowe drogi wodne.

Załącznik nr 3. Dokument przeglądu technicznego statku OSTRÓWEK

DOKUMENT Nr 06/04/2023

KOPIA

Z PRZEGLĄDU TECHNICZNEGO STATKU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Nazwa statku OSTRÓWEK II	Nr rejestracyjny BG-03-025	Rodzaj statku PROM PRZEWOZOWY
Armator Urząd Miejski w Kruszwicy 88-150 Kruszwica, ul. Nadgoplańska 4	Port macierzysty OSTRÓWEK	
Stocznia, typ i nr budowy Sandomierska Stocznia Rzečna	Rok budowy 1990	
Długość 29,12 m Szerokość 8,85 m Wysokość 2,90 m	Zanurzenie 0,57 m	
Napęd główny: BEZ NAPĘDU MECHANICZNEGO		Moc kW

Przeгляд techniczny przeprowadzono na lądzie w dniu 22 marca 2023 roku i na wodzie w dniu 4 kwietnia 2023 roku w miejscowości Ostrówek w obecności przedstawiciela armatora stwierdzając, co następuje:

KONSTRUKCJA KADŁUBA:

Konstrukcja promu – stalowy, spawany, wykonany z dwóch połączonych pontonów, konstrukcja płaskodenna, wzdłużny systemem usztywnień – dno, pokład i poprzeczny systemem usztywnień – barty. Przedziały wodoszczelne suche. Kadłub promu po remoncie i konserwacji powierzchni zewnętrznych i wewnętrznych. Pokładówka obsługi promu umiejscowiona na prawej burcie, wykonany został remont.

STAN TECHNICZNY – DOBRY

URZĄDZENIE STEROWE:

Nie posiada

URZĄDZENIE KOTWICZNE:

Kotwica czteroramienna o masie 200,0 kg – na lewej burcie w części dziobowej z łańcuchem kotwicznym kaliber 13; minimalna siła zrywająca 64,0 kN, długości 30,0m wraz z bojką. Wciągarka kotwiczna linowa, ręczna typu MKLR 6,3kN, wciągarka po przeprowadzonym remoncie urządzenia, wykonano próbę zrzuca kotwicy.

STAN TECHNICZNY – SPRAWNE

URZĄDZENIA CUMOWNICZE, HOLOWNICZE I SZCZEPIAJĄCE:

Urządzenie przeciągowe liny manewrowej dolnolinowe; dwa zespoły rolek na końcach kadłuba oraz koła linowe na owrętu. Zespoły rolek linowych poddane zostały remontowi. Lina główna o długości 240,0 m, średnica 24,0 mm, typ WS 6x36, minimalna siła zrywająca – 363,00 kN.

Jako elementy cumownicze, klapy wjazdowe zamontowane na łożyskach ślizgowych na pawęczach kadłuba; klapy po remoncie konstrukcji czołowej, najazdowej oraz wymianie powierzchni wjazdowych.

Do cumowania liny stalowe, cumownicze w ilości 4 szt, długość 50,0 m, średnica 12,0mm, typ WS 6x36, minimalna siła zrywająca – 90,70 kN. Liny posiadają regulację naprężenia.

STAN TECHNICZNY – DOBRY

STATECZNOŚĆ, NIEZATAPIALNOŚĆ I WOLNA BURTA:

Prom posiada „Informację o stateczności”

Wolna Burta – 28 cm.

URZĄDZENIA MASZYNOWE:

Do napędu liny przeciągowej zamontowany jest silnik typu 1CA90. Panel kontrolno pomiarowy silnika zainstalowany jest w pomieszczeniu obsługi promu.

Silnik poprzez układ zasprzęglający połączony jest z reduktorem napędzającym koła linowe urządzenia przeciągowego.

STAN TECHNICZNY – DOBRY

1/2

WALY NAPĘDOWE I PĘDNIKI:

Nie posiada.

INSTALACJE RUROCIĄGÓW:

Nie posiada. Jako urządzenie odwadniające prom wyposażony jest w przenośną pompę ręczną. Wydajność pompy 64,0 l/min.

URZĄDZENIA ELEKTRYCZNE I AUTOMATYZACJI:

Prom posiada baterię akumulatorów, 12V; dla rozruchu silnika układu przeciągowego oraz zasilania światła nawigacyjnego. Instalacja elektryczna dwuprzewodowa.

STAN TECHNICZNY – DOBRY

OCHRONA PRZECIWOŻAROWA:

Gaśnica do gaszenia grup pożarów A, B i C o masie napełnienia 6 kg – 2 szt.

Rękawice ognioodporne – 1 para, koc gaśniczy – 1 szt.

Zestaw sprzętu ppoż. – 1 kpl.

STAN TECHNICZNY – SPRAWNE

SPRZĘT POKŁADOWY:

Nawigacyjny – kula sygnałowa, zielona; światło nawigacyjne 360°, zielone; tuba głosowa, gong

Ratunkowy – indywidualne środki ratunkowe w ilości 13 szt.; koło ratunkowe – 2 szt. (1 szt. z rzutką)

Łódź towarzysząca – łódź konstrukcji stalowej spawanej z wyposażeniem zgodnym z wymogami przepisów.

Pozostały sprzęt zgodny z wpisem w Uproszczonej Świadectwie Żeglugowej Nr Bg-2/0029.

WŁAŚCIWOŚCI MANEWRÓWE STATKU:

Wykonywano próby w ruchu – sprawdzono sprawność urządzenia przeciągowego; bez uwag.

Dopuszcza się do żeglugi z maksymalną nośnością – 32,0 t; ilość osób – 12.

Dopuszczalna masa jednego pojazdu – 14,0 t.

Pozostałe warunki eksploatacji promu zgodnie z zatwierdzoną przez PRS dnia 13.12.1990. „Informacją o stateczności dla kierownika promu”.

Prom posiada Świadectwo Pomiarowe, UZS-BG-196-PL z datą ważności 21.07.2026.

Na podstawie dokonanego przeglądu stwierdza się, że statek spełnia wymogi określone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 r. w sprawie wymagań technicznych i wyposażenia statków żeglugi śródlądowej oraz upoważniania podmiotów do wykonywania przeglądów technicznych statków (Dziennik Ustaw Nr 216 poz. 1423) co pozwala na dopuszczenie go do żeglugi w rejonie 3 bez ograniczeń/z-ograniczeniami* - w terminie do dnia 30 kwietnia 2028 roku.

Bydgoszcz dnia 04.04.2023.

Firma ANCHOR
Wojciech Popławski
85-752 Bydgoszcz; ul. Fordońska 156
NIP 953-152-11-33; REGON 050472217

ANCHOR

Wojciech Popławski

(pieczęć i podpis upoważnionego podmiotu)

* Niepotrzebne skreślić

Powyższy Dokument wystawiony został na podstawie obowiązujących przepisów państwowych.

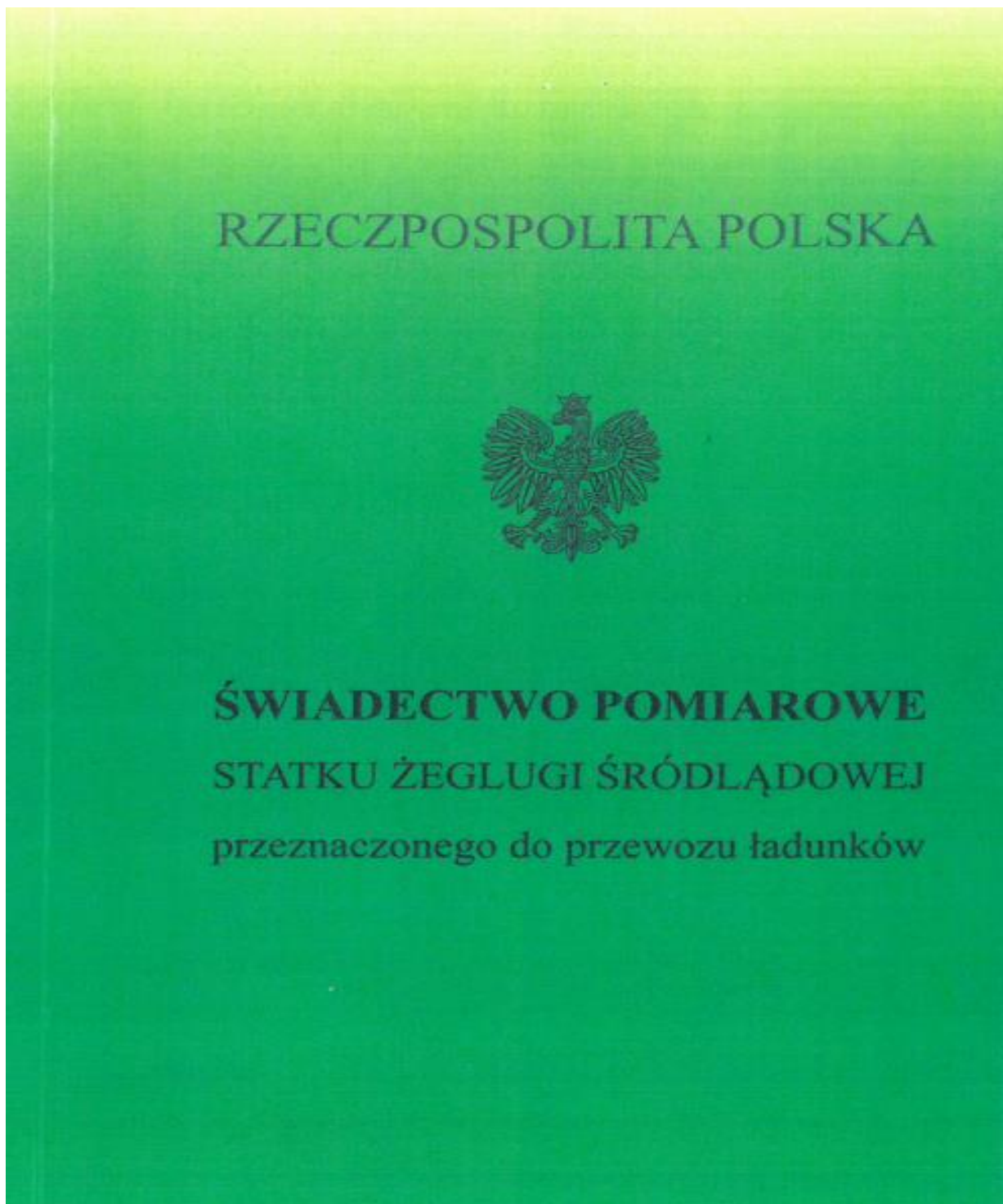
Dokument traci ważność w następujących przypadkach: po wprowadzeniu zmian konstrukcyjnych bez uprzedniego uzgodnienia z wystawiającym; po zatarciu lub złomowaniu; po uszkodzeniu kadłuba, urządzeń, wyposażenia objętych wymogami rozporządzenia; po przekroczeniu warunków konstrukcyjno-eksploatacyjnych; po przekroczeniu wyznaczonego rejonu żeglugi.

Wystawiający Dokument wykonuje czynności zgodnie z dobrą praktyką i należyłą starannością. Wystawiający Dokument nie ponosi odpowiedzialności cywilnej z tytułu ewentualnych szkód mogących powstać w związku lub w następstwie wykonywania czynności związanych z przeprowadzeniem Przeglądu Technicznego Statku Żeglugi Śródlądowej.

Wystawiający Dokument wypłaci zleceniodawcy odszkodowanie w wysokości kwoty zlecenia za wykonaną usługę w przypadku, gdy zleceniodawca udowodni, że taka szkoda była następstwem zaniedbania wystawiającego Dokument.

Wystawiający Dokument nie będzie ponosił w żadnym przypadku odpowiedzialności z tytułu strat pośrednich poniesionych przez zleceniodawcę a mających związek z czynnościami wykonywanymi przez wystawiającego Dokument.

Załącznik nr 4. Świadczenie pomiarowe statku żeglugi śródlądowej przeznaczonego do przewozu ładunków nr UZS-BG-196-PL z dnia 23.08.2016



UWAGI WYJAŚNIAJĄCE

Drobniejsza numeracja rubryk w napisanych świadectwie podają wielkości określano dla różnych typów statków. Nazwy rubryk, przy których zawartość odnosić w niniejszych uwagach wyjaśniających, podane są w świadectwie w nawiasach pozostałe rubryki nie wymagają wyjaśnień:

1. Nazwa kładu i kłosa rozpoznawcza kłosa.
2. Nazwa i siedziba organu wydającego świadectwo.
3. Numer porządkowy świadectwa w rejestrze organu pomiarowego.
4. Data wpisania świadectwa do urzędu rejestru.
5. Symbol pomiarowy jest złożony z danych zawartych w rubrykach 3 i 4.
6. Nazwa lub numer statku. W przypadku zmiany przekreśla poprzednią nazwę lub poprzedni numer i wpisuje nową nazwę lub numer w rubryce 3.
7. Miejsce i data wpisania nowej nazwy lub nowego numeru do świadectwa.
8. Podpis osoby upoważnionej.
9. Pieczęć osoby upoważnionej.
10. W rubryce a) podaje się największą długość, czyli długość gabarytową statku, z uwzględnieniem takich części stałych statku, jak odbojnice, wsporniki kotwic, pletwy sterowa; jeżeli pletwę sterową można tak ustawić, że nie wystaje ona poza obrys rufy, to długość liczy się wówczas od krawędzi rufy; w rubryce b) podaje się największą szerokość, czyli szerokość gabarytową statku mierzoną w najszerszym miejscu do zewnętrznych krawędzi stałych części statku, takich jak odbojnice, osłony kół łopatkowych; w rubryce c) podaje się największe zanurzenie, czyli zanurzenie statku, do wodnicy maksymalnego dopuszczalnego zanurzenia; w rubryce d) podaje się maksymalną wysokość przelotową, mierzoną od wodnicy statku poniżej do najwyższej połobnego punktu stałej konstrukcji statku; w tej samej rubryce, dla statku z opuszczaną sterówką, pokładówką lub masztem, podaje się poniżej minimalną wysokość przelotową, mierzoną przy najniższym położeniu opuszczanych elementów konstrukcji statku.
11. Określenie typu statku, na przykład: holownik, pchacz, statek pasażerski, statek towarowy, szalenda.
12. Określenie materiału, na przykład: stal, stop aluminium, siatkobeton, laminat, drewno.
13. Wykazanie zasadniczych szczegółów konstrukcyjnych, które mogą ulec zmianie (pokładowy, bezpokładowy, listwiczny lub trak pokrywy hakowych), oraz zwięzłe, szczególnie charakterystyki.
14. Nazwa i siedziba stoczni, w której zbudowano statek oraz ewentualnie stoczni, która go przebudowała lub odbudowała.
15. Za rok budowy uważa się rok zwalowania statku. W odpowiednich przypadkach podaje się rok jego przebudowy lub odbudowy.
16. Podaje się długość kadłuba statku, bez odbojnic, wsporników kotwic i pletwy sterowej.
17. Podaje się największą szerokość kadłuba mierzoną do zewnętrznej powierzchni poszycia, bez odbojnic, kół łopatkowych itp.
18. Maszyna parowa, silnik spalinowy, typ i numer fabryczny, moc znamionowa w kW.
19. Średnia arytmetyczna zapisań podanych w rubryce 30 d). Płaszczyznę wodnicy statku pustego określa się dla wody słodkiej o gęstości 1,000 t/m³.
20. Najwyższą wodnicą ładunkową określa się znakami pomiarowymi.
21. Podaje się w miarę możliwości przybliżoną masę balastu stałego.
22. Wykazanie typu i liczby maszyn lub kołków.
23. Liczba znaków pomiarowych oraz sposób ich wykonania.
24. Odległości mierzy się w płaszczyźnie symetrii statku i równoległe do płaszczyzny maksymalnego zanurzenia.
25. Przy określeniu punktu, powyżej którego statku nie można już uważać za wodoszczelny, nie bierze się pod uwagę otworów wlotowych i wylotowych zamalacji wody zaburtowej.
26. Podaje się sposób wykonania podzielnik zanurzenia.
27. Jeżeli nie wypełnia się tabelicy, to przekreśla się ją jedną linią.
- 28-29. W rubrykach tych można podać wszelkie dodatkowe wiadomości dotyczące pomiarów, jak również ewentualnie dane uzyskane dla przestrzegania przepisów żeglugowych.
30. Zapis niekomiczny, w przypadku jeśli inspektor sam wydaje świadectwo.
31. Podpis inspektora, niekomiczny w przypadku podanym wyżej.
32. Miejscę i data wydania świadectwa.
33. Funkcja oraz imię i nazwisko osoby wydającej świadectwo.
34. Podpis osoby wydającej świadectwo.
35. Pieczęć organu pomiarowego wydającego świadectwo.
36. 71, 76 i 84. Patrz 64.
37. 72, 77 i 85. Patrz 65.
38. 73, 78 i 86. Patrz 66.
39. 74, 79 i 87. Patrz 67.
40. 81. Patrz 61.
41. 82. Patrz 62.




(1) RZECZPOSPOLITA POLSKA (PL)		(2) Dyrektor Urzędu Żeglugowy Śródlądowej w Bydgoszczy	
(3) Litery rozpoznawcze organu inspekcyjnego UZS-BG-PL	(4) Nr świadectwa pomiarowego 196	(5) Wpisano do rejestru dnia 23-08-2016	(6) Symbol pomiarowy UZS-BG-196-PL
(7) Nazwa lub numer statku	Prom Ostrówek II (BG-03-025)		
(8) Nowa nazwa lub numer statku	(9) dnia	(10)	(11)
(8) Nowa nazwa lub numer statku	(9) dnia	(10)	(11)
(8) Nowa nazwa lub numer statku	(9) dnia	(10)	(11)
(12) Wymiary gabarytowe statku (dla przechodzenia przez budowle wodne)			
a) Największa długość	29,12	m	
b) Największa szerokość	8,85	m	
c) Największe zanurzenie	0,57	m	
d) Maksymalna wysokość przelotowa	3,97	m	
e) Minimalna wysokość przelotowa	3,77	m	
Opis statku:	(13) Typ statku prom linowy		
(14) Materiał:	(15) Elementy konstrukcyjne		
a) kadłuba	stal	Stalowe, spawane, kadłub płaskodenny, pełnopokładowy	
b) pokładówki ¹⁾	stal		
c) pokryw lukowych ¹⁾	----		
(16) Stocznia budująca Sandomierska Stocznia Rieczna	(17) Rok budowy 1990		
(18) Długość	23,76 m	(19) Szerokość	7,62 m
(20) Typ, znaki rozpoznawcze i moc urządzenia napędowego ¹⁾			



(21) Zanurzenie średnie statku pustego w wodzie słodkiej	0,37 m	(22) Największa nośność w wodzie słodkiej	32,000 t
(23) Minimalna wolna burta:			
a) w połowie długości kadłuba	280 mm	b) w najniższym punkcie wysokości kadłuba ²⁾	--- mm
Masy znajdujące się na statku, odpowiadające zanurzeniu statku pustego			
(24) Rozmieszczenie i opis balastu stałego ³⁾			
			0,000 t



(25) Maszyny, kotły, rurociągi i inne urządzenia zawierające wodę, olej lub inne ciecze konieczne dla ich działania ³⁾	0,000 t
(26) Przybliżona masa wody w ładowni, której nie da się usunąć normalnymi środkami osuszania ³⁾	0,000 t
(27) Wyposażenie:	
a) opis i przybliżona masa łańcuchów kotwicznych i kotwic	0,300 t
b) przybliżona masa pozostałego wyposażenia ruchomego i części	0,100 t
c) przybliżona masa umeblowania i innych urządzeń znajdujących się w kuchni oraz w pomieszczeniach mieszkalnych	0,000 t
d) przybliżona masa łodzi (jednej lub więcej) znajdujących się na statku	0,000 t
Zapasy:	
a) przybliżona masa wody słodkiej	0,000 t
b) przybliżona masa zapasów	0,000 t
Znaki pomiarowe	
(28) Liczba znaków pomiarowych na każdej burcie <input checked="" type="checkbox"/> 2	
Poziom maksymalnego zanurzenia jest oznaczony	
<input type="checkbox"/> liniami wyżłobionymi <input type="checkbox"/> liniami napunktowanymi <input checked="" type="checkbox"/> płytkami naspawanymi	

 Znaki, licząc od dziobu statku	Lewa burtą			Prawa burtą		
	1 dziób	2	3 rufa	1 dziób	2	3 rufa
(29) Odległość mierzona w poziomie: [m]						
a) od pionowej linii przedniego znaku do skrajnego punktu dziobu statku	5,94			5,94		
b) pomiędzy liniami pionowymi sąsiednich znaków		11,88			11,88	
c) od pionowej linii ostatniego znaku do skrajnego punktu rufy statku			5,94			5,94
(30) Odległości pionowe na poziomie każdego znaku: [m]						
a) między znakiem a górną krawędzią pokładu	0,28		0,28	0,28		0,28
b) między znakiem a płaszczyzną równoległą do płaszczyzny maksymalnego zanurzenia, powyżej której statek nie może być uważany za wodoszczelny						
c) między znakiem a płaszczyzną wodnicy statku pustego	0,17		0,24	0,17		0,22
d) między płaszczyzną wodnicy statku pustego a dnem	0,40		0,33	0,40		0,35
e) między znakiem a dnem statku – suma c) + d)	0,57		0,57	0,57		0,57
Symbole pomiarowe:						
(31) Symbol pomiarowy naniesiono: ⁴⁾ na wszystkich znakach pomiarowych <input checked="" type="checkbox"/> na jednej parze znaków pomiarowych Poza tym symbol pomiarowy umieszczono na: --						
(32) Podziałka zanurzenia: ⁴⁾ <input checked="" type="checkbox"/> jest umieszczona przy każdym znaku pomiarowym nie jest umieszczona przy każdym znaku pomiarowym Sposób wykonania znaków zanurzenia: <input checked="" type="checkbox"/> naspawane wyzłobione napunktowane						




STATEK PRZEZNACZONY DO PRZEWOZU ŁADUNKÓW

(33) Wyporność statku⁵³ licząc od płaszczyzny:⁶³

wodnicy statku pustego w wodzie słodkiej dolnej krawędzi dna statku

Zamierzenie średnie [cm]	Wyporność [m ³]	Zamierzenie średnie [cm]	Wyporność [m ³]	Zamierzenie średnie [cm]	Wyporność [m ³]
1		35			
2		36	=====		
3		37	0,000		
4		38	1,600		
5		39	3,200		
6		40	4,800		
7		41	6,400		
8		42	8,001		
9		43	9,601		
10		44	11,201		
11		45	12,801		
12		46	14,402		
13		47	16,002		
14		48	17,602		
15		49	19,202		
16		50	20,802		
17		51	22,403		
18		52	24,003		
19		53	25,603		
20		54	27,203		
21		55	28,803		
22		56	30,404		
23		57	32,004		
24		58	=====		
25					
26					
27					
28					
29					
30					
31					
32					
33					
34					

 Uwaga

Masa statku [t] oblicza się na podstawie różnicy między:

- a) wypornością statku [m³] odpowiadającą średniemu zanurzeniu na początku ładowania/rozładowania α
- b) wypornością statku [m³] odpowiadającą średniemu zanurzeniu po zakończeniu ładowania/rozładowania

i przez pomnożenie tej różnicy przez gęstość wody w porcie, w którym odczytano dane zanurzenia.

Zwiększenie średniego zanurzenia h przy przejściu statku z wody o gęstości $d1$ na wodę o mniejszej gęstości $d2$ wynosi:

$$h \times (d1 - d2) \times \alpha \text{ [cm]}$$

Zmniejszenie średniego zanurzenia h przy przejściu statku z wody o gęstości $d3$ na wodę o większej gęstości $d4$ wynosi:

$$h \times (d3 - d4) \times \alpha \text{ [cm]}$$

gdzie α jest współczynnikiem będącym funkcją kształtu statku i przyjmowane jest w zasadzie jako równe 0,9.

Uwagi:



Poprzednie, unieważnione świadectwa pomiarowe			
(60) Nazwa organu, który wydał świadectwo	Data wpisania do rejestru	Symbol pomiarowy	Nazwa lub numer statku
PRS S.A. Bydgoszcz	2006-05-26	PR-BYD-1523-PL	OSTRÓWEK II (BG-03-025)
(81)	dnia	(82)	organ inspekcyjny
(63) Termin ważności świadectwa upływa z dniem		21-07-2026	
Niniejsze świadectwo traci jednakże ważność wcześniej, jeżeli statek ulegnie takim zmianom (remont, przebudowa, trwałe odkształcenia), w wyniku których dane zawarte w rubryce 22 lub 33 nie są już dokładne.			
(64) Świadectwo niniejsze wystawiono w Bydgoszczy dnia 23-08-2016r.			
(65) St. insp. Aleksander Kopeć	 (66) D Y R E K T O R Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy Jerzy Słomiński		 (67)
(68) Numer zarejestrowania ⁷¹	BG-03-025	(69) Kraj zarejestrowania ⁷²	POLSKA

¹¹ Wypełnić tylko w przypadku, gdy pokładówki, pokrywy łukowe czy silnik istnieją.

²¹ Wypełniać tylko w przypadku, gdy punkt ten nie znajduje się na śródookręciu.

³¹ Wypełnić tylko w przypadku, gdy jest balast stały, maszyny albo woda w ładowni.

⁴¹ Zaznaczyć odpowiednią rubrykę.

⁵¹ Tablica ta może być nie wypełniona dla statków, których różnica w zanurzeniu nie będzie używana do określenia ich ładunku

⁶¹ Zaznaczyć odpowiednią rubrykę.

⁷¹ Wypełnia się w świadectwach wszystkich zarejestrowanych statków.

Załącznik nr 5. Raport z pomiarów batymetrycznych Jeziora Gopło – profil przeprawy promowej zlokalizowanej w km 43+200 drogi wodnej Warta-Kanał Bydgoski

Raport z pomiarów batymetrycznych

Zamawiający:

Gmina Kruszwica ul. Nadgoplańska 4 88-150 Kruszwica

Opracował:

dr hab. Michał Habel
hydrograf, hydrolog



MICHAŁ HABEL 
ul. Sokolnickiej 12. 62-510 Konin
tel. +48 535 105 104 NIP 554 258 22 02
e-mail: hydro.habel@gmail.com

Konin, 10.06.2023

1

1. OBIEKT BADAŃ

Pomiary prowadzono na Jezioro Gopło – profil przeprawy promowej zlokalizowanej w km 43+200 drogi wodnej Warta-Kanał Bydgoski, działka o nr ewid. 1, obręb 0049 Złotowo, województwo kujawsko-pomorskie, powiat inowrocławski. Pomiary prowadzono w dniu 06.06.2023. Stan wody odczytany na wodowskazie Kruszwicy wynosił 209 cm.

2. CEL BADAŃ

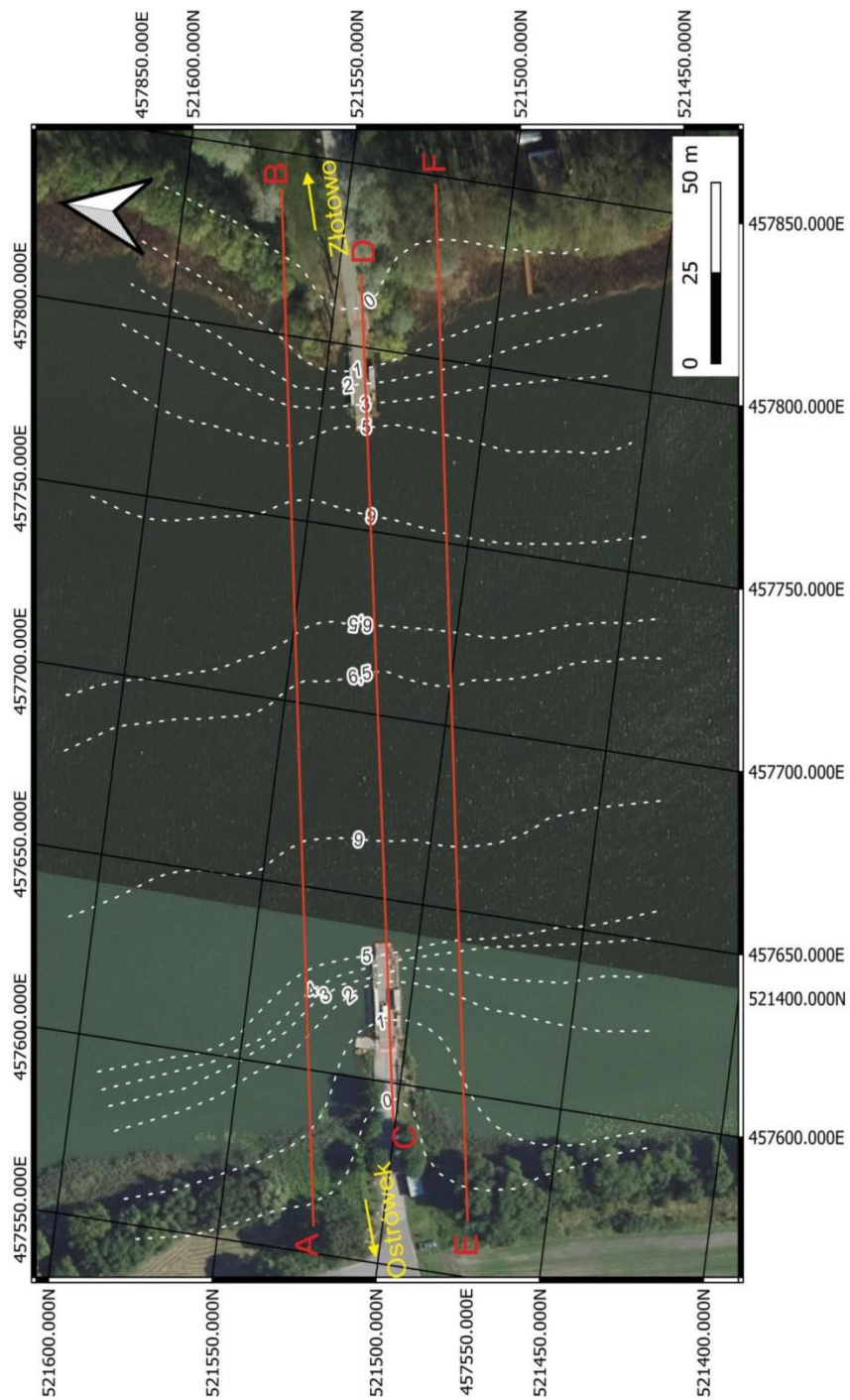
Celem opracowania jest dostarczenie materiałów Zamawiającemu, na podstawie których przygotowany zostanie operat wodnoprawny.

3. METODA POMIARÓW I OPRACOWANIA WYNIKÓW

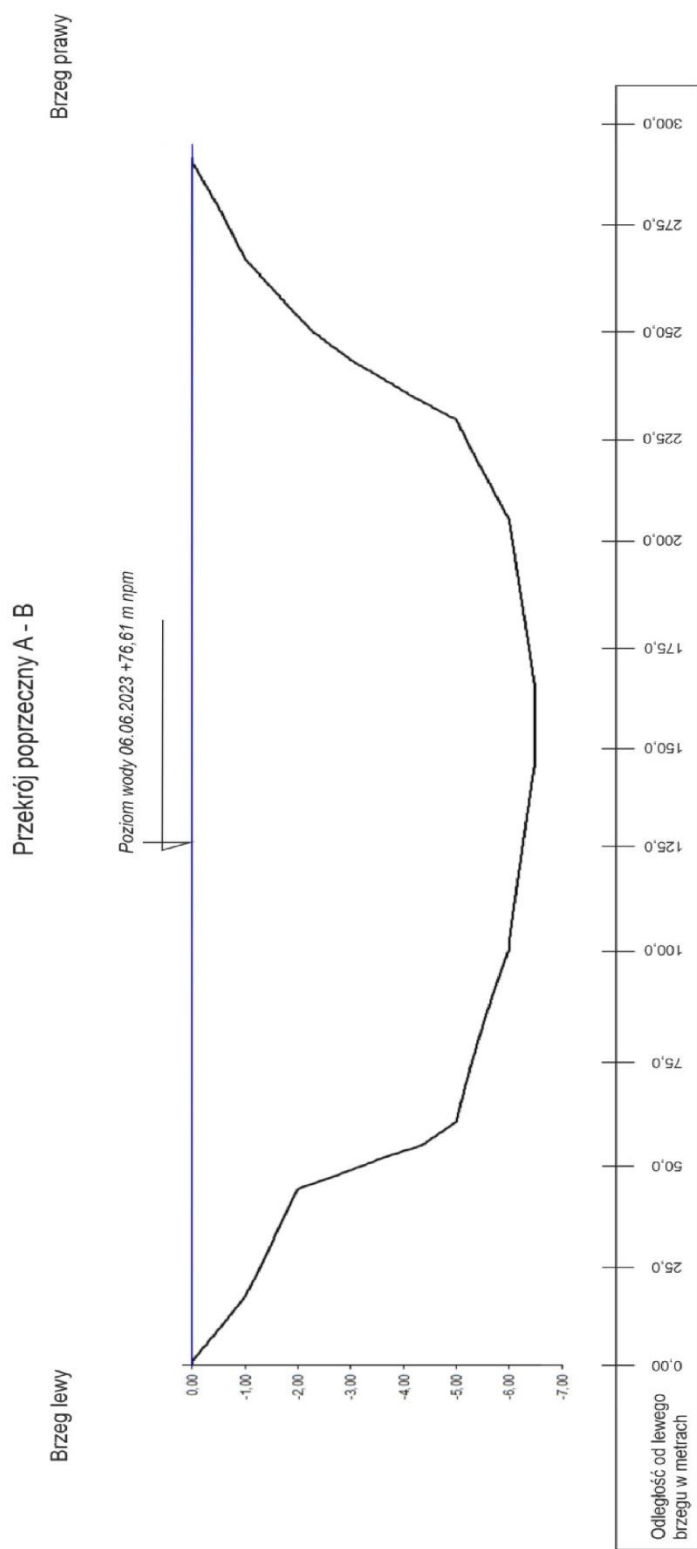
Stan wody odczytany na wodowskazie Kruszwica wynosił 209 cm. Pomiar batymetryczny wykonany został echosondą hydrograficzną jednowiązkową w głębokości roboczej -0,3 do -10,0 m, z dokładnością $\pm 0,06$ m urządzenia, z określeniem rzędnej dna/zwierciadła wody z dokładnością geodezyjną w nawiązaniu do sieci ASG – EUPOS, metodą RTK lub z osnowy pomiarowej założonej w/w metodą +2 cm. Pomiary wykonywano z pontonu o napędzie motorowym, przy stałej prędkości 2 węzłów trasy pomiaru (odchylenie kursu jednostki pływającej od +- 10 mm). Pomiar odbywał się przy bezwietrznych warunkach pogodowych.

4. WYNIKI

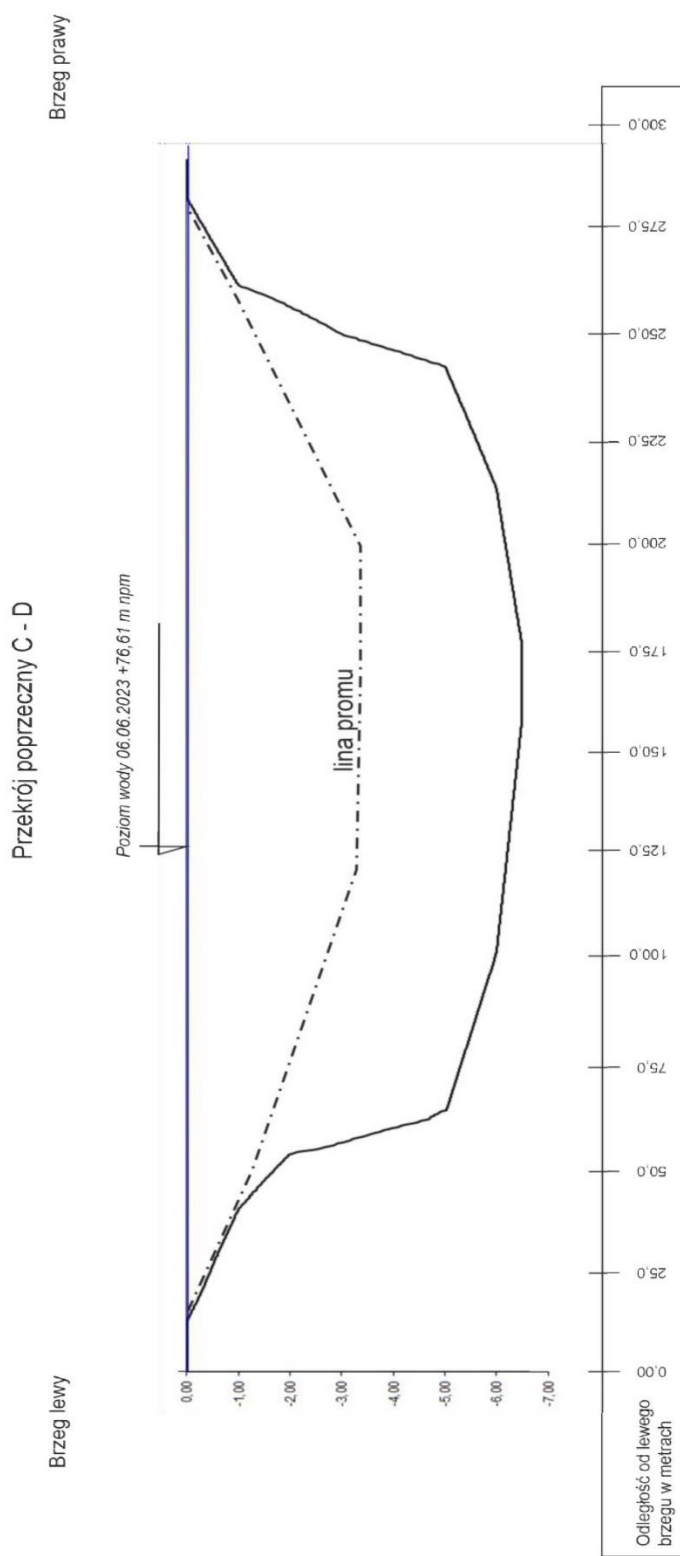
W rezultacie pomiarów batymetrycznych opracowano trzy przekroje poprzeczne koryta drogi wodnej, których lokalizację przedstawiono na mapie poniżej (Rysunek 1). Przekroje stanowią Rysunki 3-5.



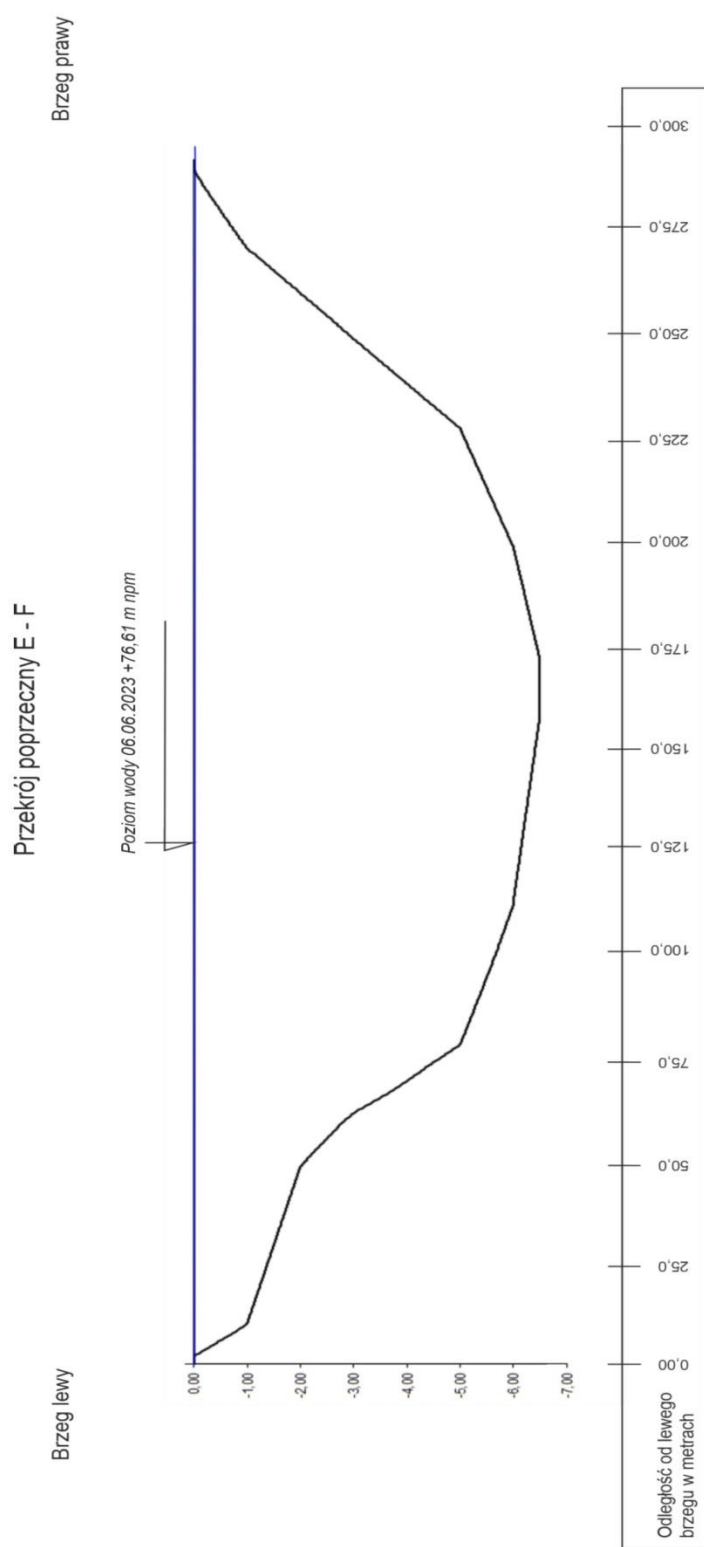
Rysunek 1. Lokalizacja przekrojów poprzecznych na tle mapy batymetrycznej będącej rezultatem sondowania w dniu 06.06.2023.



Rysunek 2. Przekrój poprzeczny A - B, km 43+225.



Rysunek 3. Przekrój poprzeczny C - D, km 43+200.



Rysunek 4. Przekrój poprzeczny E - F, km 43+175

III. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Spis treści

Mapa zasadnicza w skali 1:1000, stan na 29-05-2023.....	72
Plan urządzeń wodnych na tle mapy zasadniczej w skali 1:1000.....	73
Zasięg oddziaływania inwestycji na tle mapy zasadniczej i planu urządzeń.....	74

Zasięg oddziaływania inwestycji na tle mapy zasadniczej i planu urządzeń

