

Zakłada się przekazywanie w zarząd i eksploatację określonych śródlądowych dróg wodnych zainteresowanym jednostkom organizacyjnym lub podmiotom gospodarczym drogą stosownych umów. Wdrożenie tego rozwiązania wiąże się z potrzebą opracowania zasad i warunków, na podstawie których byłoby możliwe przekazywanie określonych odcinków dróg wodnych zainteresowanym samorządom i podmiotom w zarząd. Taki model funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego przyczyni się do odciążenia finansowego budżetu państwa, a jednocześnie zwiększenia roli lokalnych dróg wodnych, zwłaszcza w przewozach turystyczno-wypoczynkowych oraz w obsłudze potrzeb przewozowych przedsiębiorstw zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie tych dróg.

Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu

Wyszczególnione inwestycje z zakresu transportu wodnego śródlądowego w Dokumencie Implementacyjnym, bezpośrednio związane z obszarem objętym analizą niniejszego opracowania, są następujące:

- lista krajowych projektów wodnych śródlądowych (łącznie 25 projektów):
 - rewitalizacja Brdy skanalizowanej wraz z przebudową obiektów Bydgoskiego Węzła Wodnego (pozycja nr 17.),
 - modernizacja budowli hydrotechnicznych na Kanale Bydgoskim, na odcinku od km 14,8 do km 38,9 obejmująca śluzy: Okole, Czyżkówko, Prądy, Osowa Góra, Józefinki i Nakło Wschód oraz jaz Józefinki (pozycja nr 18.),
 - rewitalizacja szlaku żeglownego Kanału Bydgoskiego i Noteci dolnej skanalizowanej (od km 14,8 do ok. 176,2) do parametrów drogi wodnej II klasy (pozycja nr 19.),
 - modernizacja budowli hydrotechnicznych na drodze wodnej Noteci dolnej skanalizowanej od km 28,9 do km 176,2 (pozycja nr 20.).

Program Rozwoju Infrastruktury Transportu Wodnego Śródlądowego w Polsce

Charakteryzowany dokument jest opracowaniem przedstawiającym założenia wieloletniego programu przywracania parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych śródlądowych (pod nazwą „Program Rozwoju Dróg Wodnych”). Wskazuje się w nim, że dalsze zaniechania w pracach modernizacyjnych i rewitalizacyjnych szlaków wodnych spowodują pogorszenie lub nawet całkowitą degradację sieci dróg wodnych w Polsce. Modernizację i rozwój sieci dróg wodnych podzielono na dwa osobne etapy:

- a) w pierwszym z nich, do 2027 roku, przewiduje się stopniowe przywracanie parametrów dróg wodnych do takich, które zostały zapisane w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych; przewiduje się rewitalizację 2 034,90 km istniejących dróg wodnych, w tym w szczególności:
 - rzeka Odra od Kędzierzyna-Koźła do połączenia z morskimi wodami wewnętrznymi do minimum III klasy, a na odcinku, gdzie występuje V klasa techniczna – jej zachowanie,
 - połączenie Odra – Wisła: Wartą, Notecią, Kanałem Bydgoskim i Brdą – do minimum II klasy (z wyłączeniem wymogu odnoszącego się do długości śluz),