

- rzeka Warta na odcinku od Poznania do połączenia z Notecią – do obecnej klasy technicznej Ib,
- rzeka Wisła na odcinku:
 - od Oświęcimia do Niepołomic – do IV klasy,
 - od Płocka do Nieszawy/Ciechocinka – do IV klasy (warunkiem jest wybudowanie stopnia wodnego przez prywatnego inwestora),
 - od okolic Nieszawy do Tczewa – do II klasy,
 - od Tczewa do Przegaliny – do III klasy (z możliwością przebudowy do klasy IV),

b) w drugim etapie, do roku 2047, przewiduje się podniesienie parametrów eksploatacyjnych na istniejącej sieci śródlądowych dróg wodnych oraz budowę nowych odcinków dróg wodnych zarówno w układzie krajowym, jak i międzynarodowym; propozycja dotyczy objęcie działaniem przebudowy najważniejszych szlaków wodnych do IV klasy technicznej (co dotyczy głównie śluz – ich wymiarów użytkowych, głębokości tranzytowych szlaków wodnych oraz odpowiedniego prześwitu pod mostami); zwraca się uwagę, że z uwagi na uwarunkowania hydrologiczne nie będzie możliwe uzyskanie na wszystkich odcinkach dróg wodnych śródlądowych w Polsce klas IV i V.

Realizacja Programu Rozwoju Dróg Wodnych przyniesie przede wszystkim korzyści społeczno-ekonomiczne, które powiązane są ściśle z podniesieniem konkurencyjności przedsiębiorstw poprzez ofertę przewozową transportu wodnego, spójności systemu transportowego kraju, bezpieczeństwa powodziowego oraz poprawą walorów estetycznych i jakości życia mieszkańców w miastach i rejonach nadrzecznych (w tym korzystne uwarunkowania oddziaływania transportu na środowisko).

Skutki realizacji tego Programu będą oddziaływały na gospodarkę i społeczność przede wszystkim rejonów zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie dróg wodnych. Przewiduje się, że dotyczyć to będzie terenów dorzecza Odry (Odra, Warta i Noteć), Dolnej Wisły (Dolna Wisła, Brda, Nogat, Szkarpa) i Górnej Wisły na odcinku od Oświęcimia do Niepołomic/Podwala. Oddziaływanie to będzie miało zakres zarówno krajowy, jak i zagraniczny, co warunkuje przebieg międzynarodowych dróg wodnych:

- w dorzeczu Odry: porty Szczecin-Świnoujście (w kierunku Niemiec),
- w dorzeczu Wisły: porty Gdańsk i Elbląg (w kierunku Rosji).

Nadmienić jednak należy, że prognozowany popyt na usługi tego sektora transportu jest niekorzystny – znikomy. Obecne prognozy, bazujące na stanie istniejącym sieci dróg wodnych w Polsce oraz na rodzaju przewozów, opierają się głównie na zasadzie kontynuacji trendu, w którym brak jest wskazanego punktu przełomowego odwracającego w sposób wyraźny jego tendencję. Zwraca się jednak uwagę, że to właśnie stan techniczny dróg wodnych ma zasadniczy wpływ na wielkość popytu w przewozach (co dotyczy również innych gałęzi transportu). W Programie zapisano zatem, że przewidywana poprawa stanu jakościowego szlaków wodnych powinna mieć swoje przełożenie na wzrost popytu na usługi świadczone śródlądowym transportem wodnym, w szczególności ładunków wielkogabarytowych oraz kontenerów. Stąd też, w sporządzonej w omawianym dokumencie prognozie, przewiduje się wzrost pracy przewozowej wykonywanej w towarowym transporcie wodnym. Zaznaczono jednak, że tempo rozwoju tego sektora podlega dyskusji. Największe nadzieje pokłada się w obranej przez Unię Europejską politykę transportu ekologicznego, do których żegluga