

śródlądowa należy. Oczekuje się zatem, że przedsiębiorstwa żeglugowe dostosują się do polepszonych warunków nawigacyjnych uprawiania żeglugi, co przyczyni się do skorzystania przez gestorów ładunków z tańszego i konkurencyjnego środka transportu wykonującego pracę w systemie dróg wodnych.

Prognoza zapisana w tym dokumencie przewiduje wzrost przewiezionych ładunków w Polsce o ponad:

- 17,2 mln t – w wariancie maksymalnym (rozwojowym),
- 13,6 mln t – w wariancie optymistycznym (stabilizacyjnym),
- 11,4 mln t – w wariancie minimalnym (wariant bardzo niskiego wzrostu PKB w Polsce oraz likwidacji najważniejszych „wąskich gardeł”).

Ponadto, rozwój sieci dróg wodnych tworzy również warunki ekspansji turystyki wodnej. Obecnie w realizacji lub już zakończone są m.in. takie projekty, jak:

- program Pętli Żuławskiej,
- turystycznej drogi wodnej E-70,
- Królewskiej Drogi Wodnej Stefana Batorego.

Zaznacza się wyraźnie, że programy te funkcjonować będą mogły jedynie przy zachowaniu odpowiedniego stanu technicznego i parametrów sieci dróg wodnych.

Przewidywany zakres prac, obejmujący odcinek drogi wodnej Odra-Wisła w ramach omawianego Programu Budowy Dróg Wodnych jest następujący:

1) Droga Wodna Dolnej Wisły od Płocka do ujścia do morza (przewidywane nakłady od 2012 r. – 2 929 mln zł):

- odcinek Płock-Włocławek-Zbiornik Włocławki – brak konieczności wykonywania zadań inwestycyjnych,
- odcinek Włocławek-rejon Nieszawy – budowa śluz, awanportów zgodnie z wymaganiami IV klasy technicznej śródlądowych dróg wodnych,
- odcinek rejon Nieszawa-ujście Wisły (w tym odcinek E-70 od Fordonu w Bydgoszczy do ujścia – dwie metody:
 - naprawa regulująca do III klasy technicznej, zapewniająca gwarancję żeglowności na okres 90-120 dni w roku,
 - stabilizacja zwierciadła wodny do IV klasy technicznej, zapewniająca gwarancję żeglowności na okres 270-330 dni w roku.

2) Droga Wodna Wisła-Odra (przewidywane nakłady od 2012 r. – 880 mln zł):

- Brda, na odcinku 0,0 – 14,4 km: konieczność wykonania przęsła zwodzonego w punkcie ograniczającym żeglowność – most kolejowy na trasie Bydgoszcz-Toruń (prześwit poniżej 3 m),
- Kanał Bydgoski, na odcinku 14,4 – 38,9 km,
- Noteć dolna, na odcinku 38,9 – 176,2 km,
- Noteć dolna swobodnie płynąca, na odcinku 176,2 – 226,1 km,
- Warta, na odcinku 0 – 68,2 km (ujście Noteci w Santoku): pilna potrzeba remontu mostów na głowach śluz (brak konieczności przebudowy tych mostów).

Program przewiduje następujące przedsięwzięcia i zadania:

- remonty modernizacyjne śluz i jazów (21 szt.), budowa nowej ślizzy w Krostkowie wraz z automatyką napędów,
- budowa kierownic przy wejściach i wyjściach ze śluz (42 szt.),