

- przystosowanie oznakowania drogi wodnej,
- przywrócenie przekroju poprzecznego koryt drogi wodnej (zarówno pogłębienie, jak i poszerzenie koryta do wymaganych parametrów),
- likwidacja łuków o promieniach poniżej 300 m,
- zastąpienie zniszczonej istniejącej zabudowy brzegowej oraz budowli regulacyjnych, umocnienie odcinków po robotach związanych z likwidacją i poszerzeniem koryta,
- pogłębienie odcinka Górnej Skanalizowanej Noteci na odcinku Dębinek-Lisi Ogon,
- implementacja systemów łączności,
- usunięcie skutków erozji Noteci swobodnie płynącej,
- przebudowa mostów,
- modernizacja regulacji Warty od Poznania do ujścia.

Finansowanie przedstawionego w omawianym dokumencie Programu pochodzić ma przede wszystkim z Ministerstwa Gospodarki Wodnej, ale również wskazuje się na inne fundusze centralne, jak Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Również Samorządy terytorialne mogłyby mieć istotne znaczenie w realizacji przewidywanych przedsięwzięć, ale także podmioty gospodarcze podległe nadzorowi Skarbu Państwa. Wskazuje się również na możliwość pozyskania funduszy z programów pomocowych Unii Europejskiej, czy z funduszy partnerstw podmiotów publicznych (partnerstwo publiczno-prywatne).

Dokument zawiera także wizję sieci wodnych dróg śródlądowych w Polsce do roku 2047, według której szlaki wodne spełniają wymogi europejskie do realizacji towarowego transportu wodnego. Wymagania te stawiają drogom wodnym posiadanie parametrów technicznych minimum IV klasy. W przypadku szlaku E-30, parametry te uzyskać można jedynie na skanalizowanym odcinku Odry (na pozostałym odcinku tego szlaku barierą w rozwoju jest przede wszystkim problem prześwitu pod mostami).

Odnosząc zapis podniesienia klas technicznych dróg wodnych wzdłuż międzynarodowych dróg wodnych do szlaku E-40 uznano, że zabieg ten będzie niemożliwy do zrealizowania na odcinku trasy od Zalewu Zegrzyńskiego i dalej rzeką Bug ze względu na czynniki hydrograficzne oraz konieczność zachowania walorów przyrodniczych w otoczeniu tego odcinka. Opracowano natomiast 5 wariantów koncepcji budowy kanału Wisła-Bug. Jej szacunkowy koszt jest nie niższy, niż 6 mln EUR. Z uwagi na uwarunkowania polityczno-gospodarcze oraz na trudności w realizacji przedsięwzięcia ustalono, że realizacja tego szlaku do 2047 roku będzie niemożliwa.

Na szlaku E-70 również niemożliwe jest podwyższenie klasy technicznej (mając na uwadze obecny stan wiedzy technicznej). Przewiduje się natomiast, że wraz za rozwojem żeglugi śródlądowej będzie występowała konieczność podjęcia budowy nowego szlaku drogi wodnej E-70 spełniającego wymogi IV klasy technicznej: Wartą poprzez Jezioro Gopło i Kanałem Piastowskim do Zbiornika we Włocławku. Występuje jednak duża trudność w oszacowaniu kosztów takiego przedsięwzięcia.