

Droga wodna E 70 - Wizja i cele rewitalizacji MDW E 70

2011-12-12 BRDW Gdańsk

Droga wodna Wisła-Odra (szlak E70) – szlak żeglugi śródlądowej o długości 294,3 km, łączący Wisłę z Odrą. Prowadzi z Bydgoszczy do Kostrzyna nad Odrą rzekami: Brdą, Kanałem Bydgoskim, Notecią i Wartą.

Droga wodna Wisła-Odra jest jedną z trzech międzynarodowych^[1] dróg wodnych w kraju. Stanowi jedyne istniejące w Polsce **połączenie** wschodniego i zachodniego systemu europejskich dróg wodnych.

Szlak prowadzi przez trzy województwa: kujawsko-pomorskie, wielkopolskie i lubuskie.

Wizja programu:

„Zrównoważony rozwój regionów położnych wzdłuż planowanego polskiego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 (Odra – Warta – Noteć – Kanał Bydgoski - Brda – Wisła – Nogat – Kanał Jagielloński – Zalew Wiślany) poprzez rozwój różnych form żeglugi śródlądowej i pozostałych form aktywności gospodarczej związanych z dostępem do śródlądowych dróg wodnych”

Misja programu:

„Dążenie do zrównoważonego rozwoju drogi wodnej zarówno w aspekcie transportowym, jak i turystycznym, przy zachowaniu zasadniczych walorów środowiskowych rzek i kanałów ją tworzących poprzez współdziałania zainteresowanych jednostek samorządu terytorialnego, organów administracji rządowej oraz organizacji pozarządowych, i przy współpracy z zainteresowanymi podmiotami gospodarczymi”.

Cele programu:

1. Stymulowanie rozwoju gospodarki turystycznej Przywrócenie żeglugi turystycznej we wszystkich rodzajach jako czynnika aktywizacji gospodarczej regionów w strefie oddziaływania MDW E70
2. Przywrócenie żeglugi towarowej jako czynnika aktywizacji gospodarczej regionów w strefie oddziaływania MDW E70
3. Poprawa jakości i organizacji przestrzeni obszarów przywodnych w strefie oddziaływania MDW E70
4. Rozbudowa systemu portów i przystani niwelujących negatywny wpływ ruchu turystycznego i żeglugi towarowej na stan środowiska naturalnego
5. Tworzenie narzędzi wspierających rozwój kooperacji podmiotów gospodarczych, organizacji pozarządowych oraz jednostek samorządu terytorialnego na rzecz wykorzystania zasobów gospodarczych, przyrodniczych i kulturowych regionów
6. Doprowadzenie do zmian legislacyjnych w systemie prawnym porządkujących i ułatwiających korzystanie z śródlądowych dróg wodnych

7. Utworzenie systemu monitoringu, nadzoru oraz zintegrowanego zarządzania zasobami środowiska naturalnego ekosystemów wód śródlądowych i obszarów przyległych.

Partnerstwo na rzecz Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70

2010-12-29 Przemysław Brozdowski

Działania na rzecz rewitalizacji Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70 podjęte wspólnie przez sześć województw położonych wzdłuż niniejszego szlaku dały początek ponadregionalnej współpracy, której efektem było podpisanie przez Marszałków Województw dokumentów deklarujących solidarną współpracę w zakresie rozwoju drogi wodnej E 70.

Dokumenty tymi są: Deklaracja Współpracy w sprawie rozwoju wzdłuż Międzynarodowej Drogi Wodnej E-70 na obszarze Polski z 5 sierpnia 2006 r., Memorandum Sygnatariuszy deklaracji w sprawie rozwoju wzdłuż Międzynarodowej Drogi Wodnej E-70 na obszarze Polski z 30 czerwca 2007 r., List Intencyjny w sprawie wstępnego ustalenia zasad współpracy w zakresie opracowania projektu programu dostosowania polskiego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70 do parametrów II klasy technicznej oraz opracowania wstępnego studium wykonalności programu z 26 lipca 2008 r.

Milowym krokiem ku realizacji zapisów ww. dokumentów było podjęcie przez sejmiki województw: kujawsko-pomorskiego, wielkopolskiego, lubuskiego uchwał w sprawie powierzenia województwu pomorskiemu realizacji zadania polegającego na opracowaniu "Koncepcji programowo-przestrzennej rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji wschód-zachód obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Wisła, Nogat, Szarpawa oraz Zalew Wiślany (planowana droga wodna E 70 na terenie Polski)", a następnie podpisanie przez marszałków województw stosownych porozumień, których następstwem było ogłoszenie przetargu na opracowanie niniejszej koncepcji.

Głównym celem programu jest nie tylko diagnoza stanu charakteryzowanej drogi wodnej, ale przede wszystkim szczegółowa analiza wskazująca szanse i bariery rewitalizacji drogi wodnej oraz najlepsze potencjalne miejsca lokalizacji infrastruktury wodnej. Dokumentu składa się z trzech części: strategii programowej, koncepcji programowo-przestrzennej oraz analizy środowiskowej.

W wrześniu 2007r. z inicjatywy 6 marszałków województw: zachodniopomorskiego, lubuskiego, wielkopolskiego, kujawsko – pomorskiego, pomorskiego i warmińsko – mazurskiego powołano ponadregionalny Zespół Roboczy ds. MDW E 70 na odcinku polskim, w skład, którego wchodzi przedstawiciele zainteresowanych samorządów. Za koordynację prac Zespołu odpowiada Województwo Pomorskie.

Skład Zespołu:

1. Piotr Zegan – Województwo Zachodniopomorskie
2. Danuta Wujaszek – Wesołowska – Województwa Lubuskie
3. Marek Beer – Województwo Wielkopolskie
4. Maciej Krużewski – Województwo Kujawsko - Pomorskie
5. Zbigniew Ptak – Województwo Pomorskie
6. Jerzy Wcisła – Województwo – Warmińsko – Mazurskie

Potencjał gospodarczy wzdłuż MDW E70

2011-12-12 BRDW Gdańsk

Potencjał gospodarczy wzdłuż polskiego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70 charakteryzuje się dużym zróżnicowaniem społecznym i gospodarczym. Najmniejszym i najsłabiej uprzemysłowionym województwem jest województwo lubuskie, w którym podstawowymi ośrodkami społeczno-gospodarczymi są: Gorzów Wielkopolski, Zielona Góra i Żary. Największym województwem jest województwo wielkopolskie z najsilniej rozwiniętym gospodarczo regionem Polski – aglomeracją poznańską.



W rejonie MDW E 70 podstawowymi sektorami przemysłu są: motoryzacyjny, meblarski, drzewny, celulozowo-drzewny, drzewno-papierniczy, elektroniczny, chemiczny, tekstylny, budowlany, elektromaszynowy, elektrotechniczny, stoczniowy, petrochemiczny, mineralny i poligraficzny. Istniejące specjalne strefy ekonomiczne oraz parki przemysłowe i technologiczne sprzyjają napływowi kapitału zagranicznego i systematycznemu zwiększaniu udziałów w rynku powierzchni magazynowych.

Wzdłuż MDW E 70 zlokalizowane są dwie linie kolejowe nr 203 (w relacji Kostrzyn – Piła) i linia kolejowa nr 18 (w relacji Piła – Bydgoszcz). Linie te łączą się z siecią linii kolejowych: C-E59 (w relacji Międzyziesie – Szczecin) będącej elementem ciągu transportowego biegnącego z Malmö-Ystad do Ostrawy oraz C-E65 (w relacji Tczew – Pszczyna), objętych umową AGC i AGTC. Równolegle do MDW E 70 zlokalizowane są dwie drogi krajowe nr 22 (od polsko – rosyjskiego przejścia granicznego w Grzechotkach do przejścia granicznego do Niemiec w Kostrzynie) i nr 10 łączącą aglomeracje: szczecińską, bydgosko-toruńską oraz warszawską. Międzynarodową drogę wodną E 70 przecinają dwie drogi krajowe w układzie południkowym nr 3 (Świnoujście – Jakuszcze do granicy państwa z Czechami) i nr 1 (Gdańsk – Cieszyn do granicy z Czechami). Największymi przedsiębiorstwami, które mogą być potencjalnymi generatorami potrzeb przewozowych ciążących do MDW E 70 są:

1. Województwo lubuskie: HOLDING-ZREMB GORZÓW S.A. w Gorzowie Wielkopolskim, Zakład Mechaniczny —MESTIL|| sp. z o.o. w Gorzowie Wielkopolskim, Inter-Sicherheits-Service sp. z o. o. w Gorzowie Wielkopolskim, Holding – ZREMB Gorzów S.A. w Dreźnie, VICTAULIC POLSKA SP. Z O.O. w Dreźnie, Lindo Gobex sp. o.o. Gorzów Wielkopolski, KAPPA Dreźnie sp. z o.o. w Dreźnie, Zakład Włókien Chemicznych STILON S.A. w Gorzowie Wielkopolskim;
2. Województwo wielkopolskie: Fabryka Sprzętu Okrętowego MEBLOMOR S.A. w Czarnkowie, SEA KING POLAND LTD Sp. z o.o. w Czarnkowie, Ardagh Glass Ujście S.A. w Ujściu, Karpol w Pile, Teleskop sp. z o.o. Kostrzyn nad Odrą, PPHW Unipaco S.A. Arctic Paper Kostrzyn S.A., STEICO S.A. w Czarnkowie, Zakład Tworzyw Sztucznych PLASIWIL w Ujściu, SCA Packanging Poland w Pile, Philips Lighting Poland S.A. w Pile;
3. Województwo kujawsko - pomorskie: CGH Polska Sp. z o.o. w Bydgoszczy, Agrotex sp. z o.o. we Wtelnie, MAKRUM S.A. w Bydgoszczy, Zakłady chemiczne ZACHEM S.A. w Bydgoszczy, Nitrochem S.A. w Bydgoszczy, Bydgoskie Zakłady Elektromechaniczne „BELMA|| S.A. w Białe Błota, Bydgoskie Zakłady Przemysłu Gumowego „STOMIL|| S.A. w Bydgoszczy, Pilkington IGP sp. z o.o. w Bydgoszczy, MEKRO sp. z o.o. w Świeciu, DROZAPOL-RPOFIL S.A. w Bydgoszczy, Venture Industries sp. z. o.o. w Grudziądzu, Tele-Fonika Kable S.A. w Bydgoszczy, Mondi Świecie S.A., Pojazdy Szynowe PESA S.A. w Bydgoszczy;
4. Województwo pomorskie: Nyborg-Mawent S.A. w Malborku, Press-Glas S.A. w Tczewie, Klimor sp. z o.o. Intertrop s. z o.o. w Malborku, ZWM TERMETAL S. J., International Paper S.A. w Kwidzynie, PPH TOR – PAL sp. z o.o. Kwidzynie, MOSTOSTAL POMORZE S.A. w Gdańsku, ThyssenKrupp System Engineering sp. z o.o. w Gdańsku, Stocznia Remontowa „NAUTA|| w Gdyni, Stocznia Marynarki Wojennej w Gdyni, Grupa Lotos S.A. w Gdańsku, Vetrex sp. z o.o. w Rokitykach, Leier sp. z o.o. w Malborku;
5. Województwo warmińsko – mazurskie: Zakład Mechaniczny ELZAM - ZAMECH sp. z o.o. w Elblągu, Elbląskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej sp. z o.o., Hydromar Hydraulika Siłowa w Elblągu, UNIWEX-AJ sp. z o.o. w Elblągu, HANYANG ZAS sp. z o.o. w Elblągu, ALUMA POLSKA sp. z o.o. w Elblągu, PPHU Drewlux s.c. w Elblągu, EUROBIOMASS POLSKA sp. z o.o. w Elblągu, ALSTOM Power sp. z o.o. Oddział w Elblągu.

Spośród funkcjonujących w Polsce 14 specjalnych stref ekonomicznych z regionem MDW E 70 związane są trzy strefy:

1. Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna z 19 podstrefami w województwach pomorskim, kujawsko-pomorskim i zachodniopomorskim (strefa będzie działać do 31 grudnia 2020 roku);
2. Kostrzyńsko-Słubicka Specjalna Strefa Ekonomiczna z 29 podstrefami w województwach lubuskim, zachodniopomorskim i wielkopolskim (strefa będzie działać do 31 grudnia 2020 roku);
3. Warmińsko-Mazurska Specjalna Strefa Ekonomiczna z 24 podstrefami na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego i mazowieckiego (strefa będzie działać do 31 grudnia 2020 roku).

Do istotnych generatorów potrzeb przewozowych należą ośrodki osadnicze o największej liczbie mieszkańców oraz ośrodki skupiające największą liczbę osób pracujących. W otoczeniu polskiego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70 położonych jest 61 miast liczących co najmniej 20 tys. mieszkańców, przy czym w największej w województwie wielkopolskim 21 miast i pomorskim 15 miast.

Najmniej ośrodków osadniczych z liczbą mieszkańców od 20 tys. mieszkańców znajduje się w województwie lubuskim (6 miast), kujawsko-pomorskim (8 miast) i w warmińsko-mazurskim (11 miast). Powyżej 5 tys. pracujących spełnia w 69 miast, w tym w województwie wielkopolskim 31 miast, w województwie pomorskim 15 miast, w województwie warmińsko-mazurskim – 11 miast, kujawsko-pomorskim – 7 miast i w województwie lubuskim – 5 miast. Z kolei w bezpośrednim otoczeniu polskiego odcinka MDW E 70 miast, które mają pow. 20 tys. mieszkańców a zarazem przekraczają liczbę 5 tys. zatrudnionych osób mają: Gdańsk, Kwidzyn, Malbork, Tczew, Elbląg, Bydgoszcz, Toruń, Grudziądz, Świecie, Włocławek, Gorzów Wielkopolski.

Priorytety i działania rewitalizacji MDW E70

2011-12-12 BRDW Gdańsk

Priorytet 1

Dostosowanie polskiego odcinka planowanej Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 (Odra – Warta – Noteć – Kanał Bydgoski - Brda – Wisła – Nogat – Kanał Jagielloński – Zalew Wiślany) do parametrów co najmniej II klasy technicznej dróg wodnych, z zagwarantowaniem przez minimum 240 dni w roku bezpiecznej, całodobowej żeglugi

Działanie 1.1:

Rewitalizacja drogi wodnej Wisła – Odra poprzez wykonanie szeroko zakrojonych robót czerpalnych, modernizację istniejących śluz i jazów oraz usunięcie barier technicznych umożliwiające pełne spełnienie warunków minimum II klasy technicznej dróg wodnych dostosowanej do uprawiania całodobowej żeglugi. Jest to najważniejszy etap całościowej rewitalizacji MDW E70, gdyż bez jego wykonania nie można mówić o tworzeniu jakichkolwiek

systemowych rozwiązań w dziedzinie ruchu turystycznego, rewitalizacji portów handlowych, czy przywróceniu regularnej żeglugi towarowej.

Działanie 1.2:

Przebudowa koryta dolnej Wisły na odcinku Silno (ujście rz. Tążyny) - Bydgoszcz - Fordon – Przegalina do pełnych parametrów II klasy technicznej dróg wodnych z przygotowaniem geometrii szlaku wodnego odpowiadającego wymogom IV klasy technicznej dróg wodnych

Działanie 1.3:

Modernizacja Odry granicznej jako odcinka Odrzańskiej Drogi Wodnej do parametrów III klasy technicznej drogi wodnej jako polskiego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E70

Działanie 1.4:

Budowa przekopu przez Mierzeje Wiślaną oraz poprawa dostępu żeglugowego do portów Zalewu Wiślanego wraz z przebudową torów podejściowych do portów w: Kątach Rybackich, Krynicy Morskiej, Piaskach, Starej Pasłęce, Fromborku, Tolkmicku, Suchaczu i Kamienicy

Działanie 1.5:

Przebudowa rzeki Szarpawy do parametrów IV klasy technicznej dróg wodnych wraz z budową nowej śluzy Gdańska Głowa, jako połączenie portów morskich Gdańsk i Elbląg, pogłębienie Nogatu wraz z remontem i modernizacją stopni wodnych oraz modernizacja Wisły Królewieckiej do parametrów II klasy

Priorytet 2:

Budowa systemu portów turystycznych, przystani, pomostów cumowniczych wraz z jednolitym systemem informacji i identyfikacji wizualnej polskiego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E70, na terenie województw: zachodniopomorskiego, lubuskiego, wielkopolskiego, kujawsko – pomorskiego, pomorskiego i warmińsko – mazurskiego

Działanie 2.1:

Budowa sieci portów bazowych, przystani i pomostów cumowniczych zapewniających bezpieczne i wygodne uprawianie wszystkich rodzajów żeglugi turystycznej i sportowej na polskim odcinku Międzynarodowej Drogi Wodnej E70

Działanie 2.2:

Kompleksowa rewitalizacja Bydgoskiego Węzła Wodnego poprzez budowę systemu przystani turystycznych, sieci przystanków tramwaju wodnego oraz innych obiektów rekreacji i sportów wodnych

Działanie 2.3:

Zagospodarowanie turystyczne poprzez rewitalizację istniejących basenów portowych i bulwarów w Toruniu

Działanie 2.4:

Budowa i rozbudowa obiektów zaplecza usług turystycznych zlokalizowanych wokół portów, przystani i pomostów cumowniczych wzdłuż polskiego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E70

Działanie 2.5:

Stworzenie jednolitego systemu informacji turystycznej zintegrowanego w systemem informacji i identyfikacji wizualnej współdziałającego z informatycznym systemem nadzoru i zarządzania ruchem na polskim odcinku Międzynarodowej Drogi Wodnej E70

Priorytet 3:

Przywrócenie regularnej żeglugi towarowej poprzez rewitalizację istniejącej i budowę nowej infrastruktury przeładunkowo – logistycznej śródlądowych portów handlowych na polskim odcinku Międzynarodowej Drogi Wodnej E70

Działanie 3.1:

Poprawa dostępu drogowego i kolejowego wraz z rozbudową systemów infrastruktury technicznej śródlądowych portów handlowych Działanie 3.2: Budowa infrastruktury śródlądowych portów handlowych

Działanie 3.3:

Budowa infrastruktury multimodalnego węzła transportowo - logistycznego wraz z terminalem kontenerowym w Bydgoszczy – Łęgowie lub w Czerniewicach – Brzozie k. Torunia Działanie 3.4: Restrukturyzacja terenów portowo – przemysłowych nad Martwą Wisłą w rejonie aglomeracji trójmiejskiej

Działanie 3.5:

Budowa lokalnych centrów logistyki rolnictwa zlokalizowanych w śródlądowych portach handlowych

Działanie 3.6.:

Rozbudowa i modernizacja infrastruktury portu morsko – rzeczno w Elblągu

Priorytet 4:

Turystyka wodna, towarowa żegluga śródlądowa oraz ochrona przyrody i dziedzictwo kulturowe elementami zrównoważonego rozwoju miast i gmin położonych przy MDW E70

Działanie 4.1:

„Kompleksowa rewitalizacja na cele rekreacyjne stref nadwodnych (waterfrontów) w miastach położonych na polskim odcinku Międzynarodowej Drogi Wodnej E70”.

Działanie 4.2:

Aktywizacja gospodarcza i uzbrojenie atrakcyjnych terenów pod budownictwo mieszkaniowe na terenie miast w sąsiedztwie dróg wodnych na polskim odcinku Międzynarodowej Drogi Wodnej E70

Działanie 4.3:

Budowa systemu ścieżek rowerowych, szlaków jazdy konnej i turystyki samochodowej wzdłuż dróg wodnych wchodzących w skład polskiego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E70

Działanie 4.4:

Wspieranie i promocja ekologicznych i tradycyjnych form gospodarki rolnej realizowanej w ramach programów rolno – środowiskowych w dolinach Warty, Noteci, dolnej Wisły i Żuław, jako systemu atrakcji turystycznych i poszerzenia oferty sektora agroturystycznego

Działanie 4.5:

Konserwacja i udostępnianie zasobu walorów przyrodniczych i kulturowych zlokalizowanych wzdłuż polskiego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 poprzez tworzenie systemu lokalnych organizacji turystycznych oraz innych organizacji pozarządowych mających na celu działanie na rzecz dziedzictwa naturalnego i kulturowego

Przewozy transportowe

BRDW Gdańsk

Transport wodny śródlądowy, mimo sprzyjających warunków naturalnych dla rozwoju żeglugi śródlądowej w badanym regionie, w obsłudze potrzeb transportowych ma obecnie jedynie znaczenie marginesowe.

W latach 2006–2008 przewozy żegluga śródlądową na polskim odcinku MDW E 70 wahały się granicach od 2,0 do 3,4% przewozów ogółem realizowanych tym środkiem transportu w Polsce. W latach 2009–2010 przewozów ładunków drogą łączącą Odrę z Zalewem Wiślanym był relatywnie wyższy aniżeli w latach wcześniejszych i stanowił 9% łącznych przewozów realizowanych transportem wodnym śródlądowym w Polsce.

W 2010 roku przewozy żegluga śródlądową w regionie MDW E-70 wyniosły 456 tys. ton i prawie wyłącznie realizowane były w relacjach krajowych na średnią odległość 4 km, co świadczy o tym, że w znacznym stopniu mają one charakter lokalny. Szansą na zmianę tej sytuacji jest aktywizacja polskiej części Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70, która stworzy nowoczesną alternatywę dla przewozu grup ładunków naturalnie przeznaczonych do transportu wodnego. Chodzi tu zwłaszcza o ładunki masowe, o małej wartości jednostkowej i mniejszych wymaganiach odnośnie czasu dostawy.



Wykorzystanie potencjału żeglugi śródlądowej pozwoli skomunikować rynki zaopatrzenia i zbytu zlokalizowane wzdłuż polskiego odcinka trasy, a dzięki połączeniu z dużymi portami morskimi wschodniego wybrzeża Polski, umożliwi również komunikację z rynkami zamorskimi. Przedsiębiorcy uzyskają możliwość transportowania swoich produktów nową, ekologiczną i bardziej ekonomiczną drogą. Ta sama droga umożliwi wwożenie produktów, w tym artykułów zamorskich, przeznaczonych na zaspokojenie lokalnego popytu. Planowana infrastruktura portowo-logistyczna ma umożliwić m.in. transport ładunków ponadgabarytowych, ładunków komunalnych, materiałów budowlanych, paliw opałowych, pojazdów czy płodów rolnych. Żegluga śródlądowa może ponadto stać się alternatywą dla przewozów realizowanych z portem morskim w Gdańsku.

Wybrane grupy ładunków można wysyłać tą drogą z portu w głąb kraju, a produkty eksportowe wytwarzane w sąsiedztwie drogi wodnej E 70 można dostarczać w ten sposób do portu. Wykorzystanie transportu rzeczno-żegluga może przyczynić się również do przeniesienia części ruchu tranzytowego w układzie Wschód-Zachód, dzięki możliwościom jakie stwarza port morski w Elblągu. Za sprawą rewitalizacji MDW E 70 port ten będzie mógł obsługiwać tranzyt pomiędzy Niemcami a Obwodem Kaliningradzkim, jak również krajami nadbałtyckimi (Litwą, Łotwą i Estonią).

Opis szlaku

Pierwszym odcinkiem drogi wodnej jest [Brda](#), od ujścia do [Wisły](#) w rejonie [bydgoskiego toru regatowego](#) do połączenia z [Kanałem Bydgoskim](#) w dzielnicy [Okole](#). Na odcinku 8,6 km, od [Śluzy Miejskiej](#) do [Śluzy Osowa Góra](#) konieczne jest pokonanie na 5 śluzach 25,6 m różnicy poziomu wody. Są to tzw. „schody Brdy”. Na odcinku [Śluza Osowa Góra – Śluza Józefinki](#) na [Kanałe Bydgoskim](#) występuje najwyższy poziom wody (tzw. „tredl” 58 m n.p.m.) na całym szlaku. Tutaj droga wodna przecina wododział [Wisły](#) i [Odry](#). Na przedmieściach [Bydgoszczy](#) z drogą wodną łączy się [Kanał Górnonotecki](#), którym można dotrzeć do [Noteci](#) górnej, jeziora [Gopło](#) i dalej podróżować [Wielką Pętlą Wielkopolski](#).

[Kanałem Bydgoskim](#) dociera się do [Nakła](#), gdzie rozpoczyna się szlak [Noteci](#). Prowadzi ona środkiem [Pradoliny Toruńsko-Eberswaldzkiej](#). Brzegi rzeki otaczają łąki, torfowiska oraz skraj [Puszczy Noteckiej](#). Krawędzie doliny otoczone są miejscami pasmami wzgórz moreny czołowej, m.in. w okolicach [Santoka](#).

Od [Nakła](#) do [Krzyża](#), na odcinku 137,4 km [Notec](#) jest skanalizowana za pomocą 14 stopni wodnych ([jaz](#) i [śluza](#)). Przy pomocy [śluz](#) statki pokonują spadek wynoszący 26,93 m. [Jazy](#) składane są na zimę i stawiane na wiosnę, wobec czego nawigacja trwa od połowy kwietnia do połowy grudnia.

W [Santoku](#) [Notec](#) kończy swój bieg i odtąd przez 68 km szlak prowadzi rzeką [Wartą](#), aż do ujścia do [Odry](#) w [Kostrzynie](#). Końcowy odcinek drogi wodnej przebiega przez [Park Narodowy Ujście Warty](#).

Infrastruktura

Na szlaku znajdują się (od [Bydgoszczy](#) do [Krzyża](#)) **22 śluzy żeglugowe**, kilka dużych **portów** i nabrzeży przeładunkowych m.in.

w [Bydgoszczy](#), [Nakle](#), [Ujściu](#), [Czarnkowie](#), [Krzyżu](#), [Gorzowie](#) i [Kostrzynie](#) oraz wiele **przystani pasażerskich** m.in. w [Bydgoszczy](#), [Santoku](#), [Gorzowie](#) i [Kostrzynie](#).

Śluzy na drodze wodnej **Wisła-Odra**

Nr	Nazwa	Lokalizacja	Kilometraż km	Ciek wodny	Spad m	Długość m	Szerokość m	Napęd
1.	Śluza Czersko Polskie	Bydgoszcz (Brdujście)	1,4	Brda	4,90	115,0	12,0	elektryczny
2.	Śluza Miejska Bydgoszcz	Bydgoszcz (Śródmieście)	12,4	Brda	3,13	57,4	9,6	elektryczny
3.	Śluza Okole	Bydgoszcz (Okole)	14,8	Kanał Bydgoski	7,58	57,4	9,6	elektryczny
4.	Śluza Czyżkówko	Bydgoszcz (Flisy)	16,0	Kanał Bydgoski	7,52	57,4	9,6	elektryczny
5.	Śluza Prądy	Bydgoszcz (Prądy)	20,0	Kanał Bydgoski	3,82	57,4	9,6	ręczny
6.	Śluza Osowa Góra	Bydgoszcz (Osowa Góra)	21,0	Kanał Bydgoski	3,55	57,4	9,6	ręczny
7.	Śluza Józefinki	Nakło nad Notecią	37,2	Kanał Bydgoski	1,83	57,4	9,6	ręczny
8.	Śluza Nakło Wschód	Nakło nad Notecią	38,9	Kanał Bydgoski	1,91	57,4	9,6	ręczny
9.	Śluza Nakło Zachód	Nakło nad Notecią	42,7	Noteć Leniwa	2,72	57,4	9,6	ręczny
10.	Śluza Gromadno	Gromadno	53,4	Noteć Leniwa	2,08	57,4	9,6	ręczny
11.	Śluza Krostkowo	Krostkowo	68,2	Noteć Leniwa	0,43	57,4	9,6	ręczny
12.	Śluza Nowe	Nowe	111,8	Noteć Bystra	1,71	57,4	9,6	ręczny
13.	Śluza Walkowice	Walkowice	117,1	Noteć Bystra	1,84	57,4	9,6	ręczny
14.	Śluza Romanowo	Romanowo Dolne	122,6	Noteć Bystra	1,59	57,4	9,6	ręczny
15.	Śluza Lipica	Lipica	128,3	Noteć Bystra	1,69	57,4	9,6	ręczny
16.	Śluza Pianówka	Pianówka	136,2	Noteć Bystra	2,18	57,4	9,6	ręczny
17.	Śluza Mikołajewo	Mikołajewo	143,0	Noteć Bystra	1,97	57,4	9,6	ręczny
18.	Śluza Rosko	Rosko	148,8	Noteć Bystra	1,53	57,4	9,6	ręczny
19.	Śluza Wrzeszczyna	Wrzeszczyna	155,5	Noteć Bystra	1,55	57,4	9,6	ręczny
20.	Śluza Wieleń	Wieleń	161,0	Noteć Bystra	1,93	57,4	9,6	ręczny
21.	Śluza Drawsko	Drawsko	170,9	Noteć Bystra	1,60	57,4	9,6	ręczny
22.	Śluza Krzyż Wlkp	Krzyż Wielkopolski	176,2	Noteć Bystra	1,85	57,4	9,6	ręczny