



## STANOWISKO

### RADY POWIATU W NOWYM DWORZE GDAŃSKIM

#### w sprawie zagrożeń infrastrukturalnych związanych z planowaną budową kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną.

Rada Powiatu w Nowym Dworze Gdańskim wyraża swoje zaniepokojenie możliwością pogorszenia a nawet dewastacji infrastruktury drogowej w powiecie nowodworskim w perspektywie planowanego przekopu Mierzei Wiślanej.

Pragniemy zauważyć, że drogi powiatowe oraz lokalne mosty nie przeniosą obciążeń związanych z w/w przedsięwzięciem. Jedynym rozwiązaniem jest wykorzystanie drogi powiatowej 2328G łączącej się w Mikoszewie z drogą wojewódzką 501 z wykorzystaniem mostu w Drewnicy, który może przenieść zwiększone obciążenie ruchem. Powstałby naturalny ring łączący drogę krajową nr 7 z drogą wojewódzką 501 – oczywiście po modernizacji drogi powiatowej 2328G spinającej w/w trasy. Powiat nie udźwignie jednak kosztów remontu oraz utrzymania tej drogi.

Z uwagi na powyższe w naszej ocenie jedynym wyjściem jest przejęcie drogi powiatowej 2328G do zasobu dróg wojewódzkich przez marszałka województwa. Przemawia za tym dodatkowo fakt, iż wspomniana droga powiatowa już *de facto* spełnia funkcję drogi wojewódzkiej, gdyż łączy drogę wojewódzką 501 z drogą krajową nr 7. Natężenie ruchu na tym odcinku nie odbiega od natężenia na drogach wojewódzkich, natomiast w przypadku zdarzeń na drodze krajowej nr 7 przejmuje z niej cały ruch służąc jako objazd.

Jednocześnie zwracamy uwagę, iż konieczne jest zaplanowanie odpowiednich środków finansowych na odbudowę dróg wojewódzkich 501 i 502 oraz dróg powiatowych. Biorąc pod uwagę planowany koszt przedsięwzięcia – wydatki związane z naprawą drogowej infrastruktury powiatu nie powinny znacznie zwiększyć wartości całej inwestycji.

Kierując się doświadczeniem związanym z budową drogi ekspresowej S7 ma odcinku Koszwały – Nowy Dwór Gdański zwracamy uwagę, iż w/w budowa powoduje wzmożony ruch pojazdów na drogach powiatowych i gminnych przez pojazdy chcące uniknąć zatłoczenia na przygotowanych objazdach technicznych i nie tylko, w tym również wykorzystywanie dróg otaczających budowę w/w drogi w przypadku kolizji i innych zdarzeń na wspomnianych objazdach. Następuje dewastacja w substancji dróg powiatu.

Z uwagi na ograniczone możliwości finansowania naprawy dróg wynikające wprost z budżetu powiatu oraz biorąc pod uwagę uwarunkowania geotechniczne, kulturowe i gospodarcze wnosimy o priorytetowe oraz indywidualne potraktowanie potrzeb powiatu w tym zakresie np. poprzez zmianę wysokości dofinansowania lub przyznanie środków w trybie pozakonkursowym z dofinansowaniem na poziomie minimum 85%.

Powiat nowodworski położony w delcie Wisły jest obszarem o niezwykłych walorach turystycznych i krajobrazowych. Jest również częścią Pomorza o zupełnie innych od pozostałych części

*regionu i kraju uwarunkowaniach geologicznych – znaczna część Żuław położona jest na terenach depresyjnych, poniżej poziomu morza w dużej mierze na gruntach słabonośnych. Każda budowa drogi wymaga zastosowania specjalnych procedur inżynierskich co implikuje znaczny wzrost kosztów oraz zmniejsza interwały napraw i wymiany nawierzchni.*

Wskazujemy również, że znaczna część obecnie użytkowanych dróg przebiega w ciągu dawnych tras komunikacyjnych, dla których nie stosowano odpowiednich podbudów odpowiedzialnych za przenoszenie obciążeń od ruchu pojazdów, szczególnie ciężarowych, których z roku na rok przybywa na drogach powiatu nowodworskiego. Co roku nasila się zjawisko kongestii. Jest to szczególnie zauważalne w przypadku budowy drogi krajowej nr 7 przebiegającej przez teren powiatu – stosowane są specjalne techniki wzmocnienia gruntu, budowane są nasypy (w wielu miejscach wymiana gruntu sięga 15-17 metrów), w wielu miejscach wbijane są tysiące pali, które mają utrzymać całą konstrukcję.

Ze względu na bardzo słabą konstrukcję spowodowaną specyfiką gruntową oraz z uwagi na wieloletnią eksploatację oraz gwałtowny systematyczny wzrost przewozów pojazdów o dużym tonażu następuje postępujące uszkodzenie konstrukcji jezdni, spękanie nawierzchni i w konsekwencji utrata nośności. Straty z tego tytułu są ogromne natomiast dalsza eksploatacja dróg doprowadzi do ich całkowitej agonii. Potwierdzają to kontrole Najwyższej Izby Kontroli, GDDKiA oraz służb powiatowych.