

**PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA W SPRAWIE KONSULTACJI  
SPOŁECZNYCH  
dotyczących budowy obwodnicy m. Bargłów Kościelny w ciągu drogi krajowej  
Nr 61  
odbytej w dniu 26.03.2009 r.**

Spotkanie odbyło się w siedzibie Urzędu Gminy Bargłów Kościelny, rozpoczęło się o godz. 10.00 a zakończyło się o godz. 12.00. Obradom przewodniczył Wójt Gminy Bargłów Kościelny.

Otwarcia spotkania dokonał Wójt Gminy. Przywitał zaproszonych gości oraz obecnych na spotkaniu mieszkańców. Przedstawił przedmiot spotkania, prosząc mieszkańców o udział w konsultacjach, poprzez wnoszenie uwag i zastrzeżeń odnośnie przebiegu wariantów trasy obwodnicy m. Bargłów Kościelny. Następnie poprosił Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg i Autostrad, mgr inż. Józefa Staniaszka o przedstawienie wcześniejszych opracowań studialnych dot. obwodnicy miejscowości Bargłów Kościelny.

Dyrektor Józef Staniaszek poinformował, że na etapach wstępnych biuro DRO-KONSULT przeanalizowało 7 wariantów przebiegu obwodnicy.

W początkowym etapie prac projektowych zaproponowano przebieg obwodnicy Bargłowa Kościelnego w rozwiązaniu czterowariantowym. Rozwiązania te skierowano do właściwych organów i instytucji w celu uzyskania ich opinii. Warianty położone po stronie południowo – wschodniej spotkały się z większą akceptacją większości zainteresowanych stron, w tym organów gminy Bargłów Kościelny, która wybrała wariant IV. Uzyskane opinie przedstawiono Inwestorowi, który wskazał za konieczne opracowanie kolejnych wariantów przebiegu trasy obwodnicy po stronie południowo – wschodniej, jako modyfikacja wariantów III i IV tak, aby zminimalizować kolizje z istniejącą zabudową i niekorzystnym wpływem na środowisko przyrodnicze. W wyniku dodatkowych analiz opracowano warianty V, VI i VII.

Przebiegi wariantów V i VI są wynikiem sugestii Inwestora i nawiązują w początkowym odcinku do wariantu III, po czym w końcowym przebiegu zbliżają się do trasy wariantu IV.

Wariant VII jest niewielką modyfikacją wariantu IV, zmierzającą przede wszystkim do zlokalizowania drogi ekspresowej jak najdalej od istniejących obiektów budowlanych i przyrodniczych.

Wszystkie z tych wariantów mają wspólny przebieg końcowy.

Warianty V, VI i VII przedłożono do zaopiniowania organom gminy Bargłów Kościelny i Wojewódzkiemu Konserwatorowi Przyrody. W związku z tym, że warianty V i VI nie znalazły akceptacji organów gminy Bargłów Kościelny, a niewiele różnią się od siebie, szczegółowo został opracowany tylko jeden z nich, tj. wariant VI.

Przedstawiony do konsultacji Wariant I ( południowy ) zbliżony jest do Wariantu 7, opracowanego przez firmę DRO-KONSULT, natomiast Wariant II ( północny ) jest pochodną Wariantu 2, który również został zaprojektowany przez DRO-KONSULT.

W wyniku porównania obu wariantów, wariant I obwodnicy Bargłowa jest korzystniejszym rozwiązaniem niż wariant II, z uwagi na uwarunkowania społeczne, ochronę środowiska oraz ze względu na większe obciążenie sieci drogowej w m. Bargłów Kościelny. Wobec powyższego wariant I będzie wariantem rekomendowanym przez Inwestora.

Pan Józef Staniaszek poinformował, że obwodnica m. Bargłów Kościelny będzie realizowana z funduszy Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej. Pomoc unijna przewidziana jest dla pięciu polskich województw tzw. Ściany Wschodniej, w tym również dla woj. podlaskiego. Projekt obwodnicy będzie współfinansowany z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Celem tego programu jest poprawa dostępności i jakości powiązań komunikacyjnych województw Polski Wschodniej. Poinformował, że przewiduje się zakończenie opracowań projektowych obwodnicy m. Bargłów Kościelny w 2010 r. początek realizacji na przełomie I-II kw. 2011 r. a całkowite zakończenie inwestycji w 2013 r.

Następnie poprosił mieszkańców o spokojne podejście do trudnego tematu oraz o kolejne zabieraniu głosu zainteresowanych mieszkańców.

Pan Józef Staniaszek poprosił projektanta inż. Marka Tomiczka, przedstawiciela firmy Transprojekt Gdański, o szczegółowe przedstawienie obu zaprojektowanych wariantów trasy obwodnicy m. Bargłów Kościelny.

Pan Marek Tomiczek przedstawił zebranim zakres inwestycji, parametry techniczne obu wariantów obwodnicy, dokładny przebieg w planie sytuacyjnym tras wariantów, lokalizację obiektów inżynierskich, węzłów oraz przebieg dróg serwisowych, umożliwiających dojazd do wszystkich - przeciętych obwodnicami - gospodarstw oraz działek.

Pan Wójt Gminy - zwrócił uwagę na fakt, że trasa wariantu I przecina istniejącą drogę powiatową nr 1218B, biegnącą wzdłuż cmentarza. Uważa, że przełożenie ruchu z tej drogi na projektowaną drogę w ramach węzła "Bargłów", spowoduje znaczne wydłużenie dojazdu do m. Bargłów Kościelny i wnioskuje o zaprojektowanie wiaduktu w śladzie istniejącej drogi powiatowej.

Pan Marek Tomiczek odpowiedział, że zostanie przeanalizowane udrożnienie istniejącej drogi powiatowej i jeśli tylko będzie tylko możliwość techniczna, to zostanie zaprojektowany bezkolizyjny przejazd przez obwodnicę, umożliwiający dotychczasowe skomunikowanie z m. Bargłów Kościelny.

Pan Jarosław Harasim - zapytał, czy w kontekście budowy drogi międzynarodowej Via Baltica, istnieje konieczność budowy dwóch jezdni w pierwszym etapie.

Pan Józef Staniaszek wyjaśnił, że dla celów perspektywicznych zakłada się budowę obwodnicy w układzie dwujezdniowym, natomiast ostateczna decyzja co do budowy obwodnicy jako jednojezdniowej czy dwujezdniowej, zostanie podjęta po ustaleniu ostatecznego przebiegu trasy Via Baltica. W chwili obecnej nie wiadomo, czy Via Baltica będzie przebiegać po śladzie drogi krajowej Nr 8 do Białegostoku i dalej drogą krajową nr 19 do Augustowa, Suwałk i Budziska czy też będzie przebiegać z wykorzystaniem odcinka drogi krajowej nr 61 na odcinku Szczuczyn - Stawiski - Łomża.

Opóźnienia w realizacji przygotowania ostatecznego przebiegu trasy Via Baltica wynikają z ze złożoności zagadnienia, w tym z trudności przeprowadzenia konsultacji społecznych oraz trudności w zgromadzeniu szczegółowych danych dot. środowiska naturalnego.

Biorąc pod uwagę fakt, że jeśli będzie wybrany korytarz Via Baltica, z pominięciem drogi krajowej nr 61, to dla systemu transportowego korzystna będzie budowa obwodnicy Bargłowa Kościelnego z uwagi na fakt, że duża ilość ruchu tranzytowego, zwłaszcza ciężarowego, będzie przebiegała przez Bargłów Kościelny w kier. Augustowa i przejścia granicznego w Ogrodnikach oraz w kier. Łomży

Pan Józef Orbik - poprosił o ponowne przedstawienie szczegółów dot. wariantu I obwodnicy. Pan Marek Tomiczek ponownie przedstawił fragmenty trasy obwodnicy, które szczególnie interesowały Pana J. Orbika.

Pan Jan Grygo - stwierdził, że w pierwszej kolejności należy wytyczyć korytarz drogi Via Baltica i dopiero można pomyśleć o budowie obwodnicy Bargłowa i uważa, że większość obecnych mieszkańców jest przeciwna budowie obwodnicy.

Pan Józef Staniaszek wyjaśnił, że droga krajowa nr 61 jest wpisana w strategię transportową województwa podlaskiego, w związku z czym planowana jest budowa obwodnic miejscowości usytuowanych wzdłuż tej drogi, w tym m.in. nie tylko budowa obwodnicy Bargłowa Kościelnego ale również miast Stawiski i Szczuczyn.

Pan Ryszard Skowroński - zapytał, czy koszt wykupu działek będzie uwzględniał konieczność przebudowy systemu melioracyjnego, który usytuowany jest na jego działce i który to niedawno został przebudowany.

Pan Józef Staniaszek wyjaśnił, że dokumentacja projektowa będzie obejmowała przebudowę - na koszt Inwestora - całej kolidującej istniejącej infrastruktury technicznej, w tym również sieci melioracji podstawowej i szczegółowej.

Pan Krzysztof Purwin - stwierdził, że należy koniecznie wykonać wiadukt w rejonie cmentarza, który usprawni nie tylko komunikację z miastem ale również zapewni krótszy dojazd sprzętu rolniczego do obsługi pól.

Pan Marek Tomiczek odpowiedział, że jeśli tylko będzie taka możliwość techniczna, to postulowany wiadukt zostanie uwzględniony w dokumentacji projektowej.

Pan Andrzej Przyborowski - zapytał, czy jego zabudowania mieszkalne i gospodarcze, usytuowane na przeciw cmentarza, ulegną rozbiórce. Jak wcześniej przedmówcy, uważa, że budowa wiaduku w ciągu istn. drogi powiatowej nr 1218B (w pobliżu cmentarza) jest konieczna z uwagi na zachowanie istniejącej ciągłości komunikacyjnej.

Pan Marek Tomiczek wyjaśnił, że nie ma innej możliwości wytrasowania obwodnicy w tym obszarze a zabudowa jest przewidziana do rozbiórki ze względu na przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu. W sprawie wiaduku poinformował, że już wcześniej się wypowiadał w tej sprawie i że jeśli tylko to będzie możliwe, to postulaty mieszkańców w sprawie zaprojektowania wiaduku będą uwzględnione.

Pan Jan Grygo - poinformował, że ma wybudowany nowy dom w pobliżu cmentarza, który został wybudowany zgodnie z pozwoleniem na budowę. Brak wiaduku przy cmentarzu spowoduje znaczne wydłużenie drogi związanej z obsługą jego działek. Wnosi o budowę nowego wiaduku wzdłuż drogi powiatowej, który to postulat był już wcześniej podnoszony przez uczestników spotkania. Uważa, że wpieryw powinna być rozważana budowa Via Baltica a dopiero później można pomyśleć o budowie obwodnicy Bargłowa.

Pan Marek Tomiczek powołał się na wcześniejsze swoje odpowiedzi w tej sprawie.

Pan Józef Staniaszek wypowiedział się w podobnym tonie, co na wcześniej zadawane identyczne pytania w sprawie Via Baltica, podkreślił, że w strategii transportowej województwa jest planowana, zarówno budowa Via Baltica jak i budowa obwodnic w ciągu drogi krajowej nr 61.

Pan Józef Orbit - powtórzył wcześniejszą swoją prośbę o powtórne przedstawienie szczegółów odnośnie wariantu I, w związku z czym Pan Marek Tomiczek ponownie przedstawił fragment trasy, interesujący pytającego.

Pan Ryszard Skowroński - zapytał o szerokość zajmowanego pasa pod obwodnicę oraz upewniał się, czy krzyżyki pokazane na tle zabudowań oznaczają ich wyburzenie.

Pan Marek Tomiczek wyjaśnił, że szerokość pasa drogowego będzie zależna od tego czy obwodnica będzie budowana w układzie jedno czy dwujezdniowym. W zależności od tego szerokość pasa zajmowanego pod budowę obwodnicy będzie wynosiła od 35 m do ok. 80 m. Potwierdził również, że linie w formie krzyżyka oznaczają planowaną rozbiórkę budynków.

Pan Jan Owczarz - oświadczył, że jest właścicielem działek nr: 100/1, 100/2, 100/3 i 98/2, które są przecinane obwodnicą. W związku z czym prosi o zapewnienie dogodnego dojazdu do wymienionych działek. Wyjaśnia, że przejazd sprzętu przez projektowany obiekt PZ-7 będzie niemożliwy, ponieważ istniejące drogi leśne nie są przystosowane do przejazdu ciężkiego sprzętu rolniczego oraz prosi o ewentualne przesunięcie obiektu PZ-7 w kierunku jego zabudowy.

Pan Marek Tomiczek wyjaśnił, że korzystanie z przejazdu obiektem PZ-6 będzie możliwe, ponieważ w dokumentacji projektowej przewidziano udrożnienie istniejących dróg leśnych. Przesunięcie obiektu PZ-7 jest niemożliwe ze względu na uwarunkowania terenowe. Dodał, że przedmiotowe działki są położone wewnątrz obu obiektów inżynierskich, w związku z czym nie wystąpi konieczność nadmiernego wydłużenia trasy dojazdu do działek.

Pan Jan Wawiórko - poprosił o podanie kosztów budowy obu wariantów obwodnicy.

Pan Marek Tomiczek poinformował, że planowany koszt budowy wariantu I wyniesie ok. 322 mln zł, natomiast koszt budowy wariantu II wyniesie ok. 277 mln zł.

Pan Józef Owsiak - zapytał, czy będzie przebudowywana istniejąca droga krajowa nr 61 w m. Barszcze.

Pan Józef Staniaszek wyjaśnił, że droga krajowa nr 61 przechodząca przez m. Barszcze jest ujęta w programie bezpieczeństwa ruchu drogowego tzw. BRD. Program ten przewiduje maksymalne wyeliminowanie ofiar śmiertelnych na drodze. W związku z powyższym GDDKiA planuje wprowadzić:

- przebudowę nawierzchni w istniejącym śladzie,
- przebudowę istniejących skrzyżowań, które zostaną przebudowane na skrzyżowania skanalizowane lub częściowo skanalizowane,
- remont istniejących i budowa nowych chodników,
- budowa przejść dla pieszych wraz z azylami,
- zainstalowanie w niezbędnym zakresie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego wraz z oświetleniem.

Odnosnie budowy obwodnicy poinformował, że przewiduje się zakończenie opracowań projektowych obwodnicy m. Bargłów Kościelny w 2010 r. początek realizacji na przełomie I-II kw. 2011 r. a całkowite zakończenie inwestycji w 2013 r.

Pan Ryszard Skowroński - stwierdził, że wariant niebieski obwodnicy przecina jego działkę na dwie części, co spowoduje, że będzie miał wydłużony dostęp do obu części działek o ok. 300 m. W związku z tym uważa, że należy przesunąć projektowany wiadukt WE-8 o 300 m, co ułatwi mu dojazd do działek bez wydłużenia trasy dojazdu.

Pan Marek Tomiczek wyjaśnił, że wiadukt WE-8 jest zaprojektowany w ciągu drogi gminnej a ze względów ekonomicznych nie można wybudować osobnego wiaduktu, praktycznie tylko do obsługi jednej działki. Zdaniem projektanta dojazd do odciętej działki poprzez wiadukt WE-8 nie spowoduje nadmiernego wydłużenia drogi dojazdu do działki Pana Skowrońskiego.

Pan Bogusław Karpiński - zapytał, jakie będą skrajnie wiaduktu WE-8.

Pan Marek Tomiczek odpowiedział, że minimalna skrajnia pionowa wynosi 4,50 m natomiast szerokość nawierzchni drogi pod wiaduktem będzie wynosiła 7,0 m.

Pan Jan Grygo - stwierdził, że obwodnica Bargłowa ma być tylko dlatego wybudowana, żeby nie przepadły pieniądze a nie jest budowana w interesie mieszkańców. Uważa, że większość mieszkańców jest przeciwna obwodnicy.

Pan Józef Staniaszek wyjaśnił, że rozumie sytuację mieszkańców, których zabudowa jest zlokalizowana w pobliżu obwodnicy ale prosi o wzięcie pod uwagę dobra ogólnospołeczne, o solidaryzowanie się z większością mieszkańców, którzy popierają działania zmierzające do budowy obwodnicy. Poprosił o akceptację tych mieszkańców, ponieważ istnieje potrzeba odciążenia Bargłowa od zwiększającego się ruchu pojazdów ciężarowych, przejeżdżających przez miejscowość, który jest problemem większości mieszkańców, których zabudowa zlokalizowana jest w pobliżu drogi nr 61.

Pan Jan Granacki - proponuje skrócenie obwodnicy Bargłowa, przez przesunięcie początku obwodnicy, bliżej miasta.

Pan Marek Tomiczek wyjaśnił, że nie ma możliwości technicznych skrócenia obwodnicy, ponieważ obwodnica Bargłowa jest kontynuacją rozwiązań koncepcyjnych planowanej obwodnicy m. Barszcze.

Pan Krzysztof Purwin - zapytał o szerokość dróg zbiorczych i czy przewidziane będą mijanki.

Pan Marek Tomiczek wyjaśnił, że szerokość nawierzchni dróg zbiorczych wynosi 3.50 m oraz zostały zaprojektowane mijanki, umożliwiające wymijanie pojazdów na drogach o jezdni jednopasowej.

Pan Jan Wawiórko - wyraża poparcie dla budowy obwodnicy, z uwagi na bezpieczeństwo oraz trudne warunki życia mieszkańców, wynikające z emisji spalin oraz nadmiernego hałasu.

Pan Jan Owczarz - proponuje wprowadzenie końcowego fragmentu obwodnicy m. Barszcze do istniejącej drogi nr 61, następnie poprowadzenie trasy z wykorzystaniem istn. drogi nr 61 i dopiero zaprojektowanie początku obwodnicy przed lasem ( patrząc od strony m. Bargłów Kościelny) co spowoduje skrócenie trasy obwodnicy.

Pan Marek Tomiczek poinformował, że - jak wyjaśniał wcześniej - obwodnica Bargłowa jest kontynuacją projektowanej obwodnicy m. Barszcze. Ustosunkowując się do przesunięcia początku obwodnicy w kierunku lasu, wyjaśnił, że w ostatnich latach wybudowano, w omawianym obszarze, kilkanaście budynków mieszkalnych indywidualnych. Zaprojektowanie trasy obwodnicy w taki sposób wymagałoby więc wyburzenia praktycznie nowych budynków a więc nie zlikwidowałaby konfliktów społecznych lecz jedynie przesunęłaby je na sąsiedni obszar.

Pan Jan Grygor - zapytał, jaki wariant obwodnicy preferowany jest przez Inwestora.

Pan Józef Staniaszek wyjaśnił, że oba warianty obwodnicy poddane zostały szczegółowej ocenie i analizie w opracowanym raporcie o oddziaływaniu na środowisko. Na potrzeby raportu została przeprowadzona inwentaryzacja i waloryzacja obszarów, będących pod wpływem projektowanej obwodnicy w obu wariantach. Na podstawie uszczegółowionych danych i informacji dotyczących uwarunkowań środowiskowych, przeprowadzono porównanie wariantów metodą analizy wielokryterialnej. Wyniki tej analizy wskazały, że wariantem najkorzystniejszym dla środowiska, będzie Wariant I, zaznaczony na planie sytuacyjnym kolorem niebieskim. Wybór wariantu preferowanego przez Inwestora nastąpi na posiedzeniu Komisji Ocen Projektów Inwestycyjnych GDDKiA w Warszawie.

Pan Jacek Grycz - prosi o jak najszybsze wybudowanie obwodnicy, ponieważ realizacja budowy obwodnicy - niezależnie od wyboru wariantu - poprawi bezpieczeństwo podróżnych i mieszkańców Bargłowa Kościelnego. Zapytał o cenę wykupywanych gruntów pod obwodnicę.

Pan Józef Staniaszek wyjaśnił, że dzisiaj nie można podać dokładnej ceny wartości metra kwadratowego gruntu. Wartość nieruchomości będzie szacowana indywidualnie dla każdej działki. Podał przykładowe ceny wykupu, za które GDDKiA płaciła przy budowie obwodnicy Zambrowa. Przykładowo przeciętna cena 1m<sup>2</sup> gruntu wynosiła od 21 zł do 23 zł, natomiast w innej okolicy woj. podlaskiego wynosiła od 12 zł do 14,5 1m<sup>2</sup> a jeszcze inne ceny występowały przy przebudowie drogi krajowej nr 66, które kształtowały się w wys. 6,0 zł do 8,0 zł 1m<sup>2</sup>. Poinformował, że w ostatnim czasie zostały wykupione grunty pod budowę obwodnicy Zambrowa za cenę, z której właściciele działek byli zadowoleni.

Procedura wykupu będzie odbywała się zgodnie z obowiązującymi przepisami. Po uzyskaniu pozwolenia na realizację inwestycji drogowej, decyzja ustalająca wysokość odszkodowania zostanie wydana w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji stanie się ostateczna.

Wartość nieruchomości ustalana będzie w operacie szacunkowym, w którym wartość nieruchomości będzie uwzględniała wartość gruntu oraz wartość jego części składowych. Wypłata odszkodowania ustalonego przez rzeczoznawcę będzie zgodna z odczuciem sprawiedliwości społecznej. Poinformował, że jeśli po nabyciu gruntu znajdującego się w pasie drogowym, pozostanie część nieruchomości o niewielkiej powierzchni, tzw. resztówka, to będzie możliwość sprzedaży tej powierzchni działki, a oferowane odszkodowanie powinno satysfakcjonować właściciela.

Pan Józef Staniaszek wyjaśnił dodatkowo, że zgodnie z nową Specustawą, jeśli właściciel działki wyda nieruchomość w terminie do 30 dni od uprawomocnienia się zezwolenia na realizację inwestycji, to wysokość odszkodowania zostanie powiększona o kwotę 5% wyższą od szacunku rzeczoznawcy. Poinformował również, że w przypadku zajmowania budynków mieszkalnych, dotychczasowemu właścicielowi będzie przysługiwała dodatkowo kwota w wysokości 10000 zł.

Pan Jan Granacki - ponownie zaproponował skrócenie trasy na początku obwodnicy, argumentując kosztami budowy i zminimalizowaniem ilości wyburzeń budynków.

Pan Tomiczek Marek powtórzył swoją wypowiedź na to samo wcześniej zadane pytanie wyjaśniając, że nie ma możliwości technicznych skrócenia obwodnicy, ponieważ obwodnica Bargłowa jest kontynuacją rozwiązań koncepcyjnych planowanej obwodnicy m. Barszcze. Poinformował również, że ilość wyburzeń budynków w przedstawionym wariantcie niebieskim jest mniejsza niż w proponowanej przez Pana J. Granackiego wersji skróconej trasy obwodnicy.

Pan Jan Bonikarczyk - głosował za budową obwodnicy z uwagi na to, że na dziś nie wiadomo kiedy będzie budowana droga Via Baltica. Ze względu na bezpieczeństwo użytkowników ruchu oraz bezpieczeństwo pieszych a zwłaszcza ze względu na bezpieczeństwo najsłabszych uczestników ruchu tj. dzieci, należy realizować budowę obwodnicy i przychylił się do budowy obwodnicy Bargłowa w wariantcie południowym. Poprosił, żeby zaprojektować dogodne dojazdy do pól, najlepiej w odległości ok. 300 m.

Pan Józef Staniaszek wyjaśnił, że wstępne, wszechstronnie przeprowadzone analizy środowiskowe i społeczne wskazują na wybór wariantu południowego. Ostateczny wybór wariantu nastąpi podczas posiedzenia Komisji Ocen Projektów Inwestycyjnych, które odbędzie się w siedzibie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie.

Odnosnie postulowanych dojazdów do pól poinformował, że projektanci szczegółowo analizują dojazdy do pól i gdzie tylko to jest możliwe ze względów technicznych, będą zaprojektowane bezkolizyjne przejazdy, umożliwiające dostęp do przeciętych obwodnicą działek.

Pan Jan Owczarz - zauważył, że nie ma potrzeby spieszyć się z projektowaniem obwodnicy a tym bardziej wyborem któregoś z przedstawianych wariantów. Uważa, że należy w pierwszej kolejności wybudować drogę ekspresową Via Baltica a dopiero później można pomyśleć o budowie obwodnicy Bargłowa w ciągu drogi krajowej nr 61. Kończąc stwierdził, że nie należy w ogóle budować obwodnicy Bargłowa.

Pan Józef Staniaszek wyjaśnił, że nie należy egoistycznie podchodzić do budowy obwodnicy Bargłowa i że rozwój sieci dróg jest nieunikniony. Nie można już przedłużać procesu analizowania tras wariantów obwodnicy, ponieważ w ostatnich latach szczegółowo analizowano w sumie 7 wariantów obwodnicy, czego efektem są przedstawiane do konsultacji 2 warianty obwodnicy. Obecnie należy skupić się na wyborze wariantu, aby można było opracowywać dalsze fazy dokumentacji projektowej. Przedłużanie procesu przygotowawczego budowy obwodnicy spowoduje, że przypadną fundusze przewidziane w Programie Operacyjnym Rozwoju Polski Wschodniej.

Pan Andrzej Przyborowski - poinformował, że jego zabudowa mieszkaniowa i gospodarcza, usytuowana w pobliżu cmentarza - w km 246,250 - jest przewidziana do likwidacji. W związku z tym prosi o sprawiedliwe oszacowanie jego nieruchomości, które pozwoliłyby wybudowanie nowych budynków, umożliwiających prowadzenie gospodarstwa. W przeciwnym wypadku wyrządzona mu zostanie krzywda, która będzie skutkowałą przez okres co najmniej pół wieku.

Pan Józef Staniaszek wyjaśnił, że nabywanie nieruchomości będzie dokonywane w oparciu o wycenę rzeczoznawcy majątkowego i będzie zgodna z odczuciem społecznej sprawiedliwości.

Pan Jan Owczarz - wnioskował o zapewnienie dogodnych dojazdów na pola.

Pan Józef Staniaszek poprosił mieszkańców o spokojne i wnikliwe sprawdzenie wszystkich dojazdów i że w tym celu zostaną przekazane w Urzędzie Gminy do wglądu plany sytuacyjne proponowanych wariantów obwodnicy. Przez okres 1 tygodnia można zgłaszać swoje uwagi i opinie, nie tylko w sprawie dojazdów ale też w innych kwestiach związanych z budową obwodnicy.

Pan Waldemar Rutkowski - poprosił - w wariantcie I - o zapewnienie dogodnego dojazdu do działki nr 94/1.

Pan Marek Tomiczek wyjaśnił, że jeśli tylko będzie możliwość lepszego skomunikowania tej działki, to zostanie przeanalizowana możliwość zaprojektowania dodatkowej drogi zbiorczej.

Pan Marek Ryszkowski - zaproponował w wariantcie II, przesunięcie drogi nr 1195B bardziej w kier. Augustowa.

Pan Marek Tomiczek wyjaśnił, że nie można przesunąć tej drogi w kier. Augustowa, ponieważ droga została wytrasowana pośrodku zabudowy zlokalizowanej w km 246,1 i zabudowy usytuowanej w km 246,5. Każde przesunięcie w kier. proponowanym przez Pana M. Ryszkowskiego spowoduje zbliżenie tej drogi i łącznic węzła w kier. zabudowy usytuowanej w km 246,5. Projektant kierował się wyłącznie celem zapewnienia społecznego odczucia sprawiedliwości.

Pan Burmistrz podziękował wszystkim mieszkańcom za przybycie i udział w spotkaniu konsultacyjnym. Wyjaśnił, że pomimo, że sprawa obwodnicy jest problemem bolesnym dla części mieszkańców, których zabudowa będzie usytuowana w pobliżu planowanej obwodnicy, to apeluje do wszystkich mieszkańców o poparcie tej inwestycji. Poinformował, że w ostatnich kilku latach opracowane zostały wielowariantowe koncepcje przebiegu obwodnicy Bargłowa i prosi o akceptację budowy obwodnicy przedstawionej na spotkaniu. Podkreślił, że przejazd przez miejscowość jest utrudniony ze względu na charakter drogi przelotowej. Wielu kierowców samochodów ciężarowych wybiera drogę nr 61 jadąc w kier. Łomży lub Augustowa. Budowa obwodnicy zmniejszy zagrożenie życia mieszkańcom, zwłaszcza, że przy ulicy usytuowany jest kościół i szkoła. Budowa obwodnicy zlikwiduje wielki problem społeczny, jakim są wypadki drogowe z udziałem pieszych a zwłaszcza dzieci i młodzieży. Obwodnica będzie w praktyce rozwiązaniem na długie lata a mając na uwadze wzrastające natężenie ruchu na drodze nr 61, będzie świadectwem troski dla przyszłych pokoleń.

Na zakończenie Pan Burmistrz poinformował, że w Urzędzie Gminy pozostaną wszystkie materiały projektowe, przygotowane na konsultacje i poprosił o wnoszenie ewentualnych uwag przez okres 1 tygodnia. Następnie jeszcze raz podziękował wszystkim mieszkańcom za przybycie i za aktywny udział, po czym zamknął spotkanie konsultacyjne.

Protokółował:

Włodzimierz Buszke