

**PROTOKÓŁ ZE SPOTKANIA W SPRAWIE KONSULTACJI  
SPOŁECZNYCH  
dotyczących budowy obwodnicy Szczuczyna w ciągu drogi krajowej Nr 61  
odbytej w dniu 25.03.2009 r.**

Spotkanie odbyło się w remizie strażackiej w Szczuczynie, rozpoczęło się o godz. 9.00 a zakończyło się o godz. 11.00. Obradom przewodniczył Pan Burmistrz m. Szczuczyna.

Otwarcia spotkania dokonał Pan Burmistrz Miasta. 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. Szczuczyn. Następnie poprosił Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg i Autostrad, mgr inż. Józefa Staniaszka, o przedstawienie wcześniejszych opracowań studialnych dot. obwodnicy Szczuczyna.

Pan Staniaszek Józef poinformował, że na etapach wstępnych biuro DRO- KONSULT przeanalizowało 10 wariantów przebiegu obwodnicy Szczuczyna.

Warianty trasy 1 i 2 odrzucono z uwagi na niewłaściwe parametry techniczne obu wariantów. Następnie zostały opracowane dalsze warianty:

- wariant 3, który przebiegał przez tereny rolnicze po południowo – wschodniej strony miasta, z zaprojektowanym węzłem typu WB,
- wariant 4, który przebiegał po południowo zachodniej stronie miasta, również przez tereny rolnicze, z zaprojektowanym węzłem typu WB,
- wariant 5 podobny do wariantu 4, z doprojektowaną łącznicą drogi nr 61 z drogą krajową nr 58, usytuowana po stronie południowo – zachodniej,
- wariant 6, pochodny wariantu 5, z dodatkowym węzłem w km 5+650 i skrzyżowaniem drogi krajowej nr 61 z drogą krajową nr 58 i przejazdem górą nad skrzyżowaniem z drogą gminną 1869B w km 1+660.

Po licznych konsultacjach, opiniach i uwagach zaprojektowano kolejne warianty tras obwodnicy.

- wariant 7, pochodny wariantu 6, z korektą węzła we wsi Sokoły, celem zastosowania bezkolizyjnego przejazdu gospodarczego,
- wariant 8, podobny do wariantu 7, ze zmianą węzła czterowłotowego na trzywłotowy,
- wariant 9, przebiegający po północno – zachodniej stronie miasta, gdzie celem uniknięcia kolizji z targowiskiem miejskim, zaprojektowano bezkolizyjny przejazd gospodarczy.

Na skutek opinii Pana Burmistrza, powstał wariant 9A, jako pochodna wariantu 8, z korektą łącznic na węźle z drogą krajową nr 58, pozwalającą na uniknięcie kolizji w stosunku do zainwestowanych działek.

Ostatecznie do dalszych prac projektowych przyjęto dwa warianty:

- wariant I – po stronie południowo – zachodniej Szczuczyna (zbliżony do wariantu nr 6), zwany obecnie wariantem wschodnim,
- wariant II – po stronie północno – zachodniej stronie miasta Szczuczyna (zbliżony do wariantu nr 9) zwany obecnie wariantem zachodnim.

Wariant I (wariant wschodni) przebiega przez grunty rolne, przybliży się na odległość około 130 m do zwartej zabudowy. Na wariancie tym przewidziano budowę dwóch węzłów, węzeł "Sokoły" i węzeł "Danowo". Długość omawianego wariantu obwodnicy wynosi 6,979 km.

Wariant II (wariant zachodni) przebiega przez tereny rolne, przecina drogę krajową nr 58, gdzie na skrzyżowaniu się tą z drogą zaprojektowano węzeł "Szczuczyn". Dalej trasa obwodnicy mija po lewej stronie cmentarz żydowski a następnie przecina targowisko miejskie oraz przekracza mostem rzekę Wissa. W rejonie km 205 przewidziano rezerwę

terenu pod budowę, w układzie docelowym węzeł "Danowo". Długość omawianego wariantu obwodnicy wynosi 8 km. Warunki wodne obu wariantów są zbliżone.

W buforze przebiegu wariantu I stwierdzono 5 stanowisk gatunków ptaków z I Załącznika Dyrektywy Ptasiej, natomiast na przebiegu obwodnicy wg wariantu II nie stwierdzono takich stanowisk.

Jeżeli chodzi o szatę roślinną to w II wariantcie droga przecina jedynie rzekę Wisłę o przeciętnych walorach przyrodniczych.

Lokalizacja ekranów akustycznych przewidziana jest w obu przedstawianych wariantach:

- w wariantcie I ochrona akustyczna wymagana jest dla 7 budynków mieszkalnych,
  - w wariantcie II lokalizacja ekranów jest również wymagana dla 7 budynków mieszkalnych.
- Po przeprowadzeniu analizy wielokryterialnej, która uwzględnia głównie uwarunkowania społeczne i przyrodnicze, poszczególne warianty uzyskały następującą punktację:

Wariant I uzyskał 32 punkty,

Wariant II uzyskał 29 punktów.

W wyniku porównania obu wariantów, wariant II obwodnicy Szczuczyna jest korzystniejszym rozwiązaniem niż wariant I, wobec powyższego wariant II będzie wariantem rekomendowanym przez Inwestora.

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

Pan Marek Tomiczek przedstawił zebranym 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.

Następnie Pan Józef Staniaszek poprosił mieszkańców o spokojne podejście do tematu oraz o kolejne zabieraniu głosu zainteresowanych mieszkańców.

Pan Tadeusz Małachaj - oświadczył, że wyraża zgodę na przebieg trasy obwodnicy, niezależnie jaki wariant trasy będzie wybrany oraz poinformował, że wycofuje swoje wcześniejsze pismo, przesłane do GDDKiA z dn. 11.02.09, w którym to Pan Małachaj zawarł uwagi do obu wariantów trasy i nie wyrażał zgody na żaden z przedstawianych wariantów. W dalszej części swojego wystąpienia Pan T. Małachaj wyjaśnił, że nie chce być wrogiem sąsiadów i że wyraża zgodę na przebieg trasy wg wariantu zachodniego.

Pan Józef Staniaszek poinformował, że cechą konsultacji jest to, że każdy obywatel ma prawo wyrażać swoją opinię.

Pan Zdzisław Struś - zapytał, przez teren jakich wiosek będzie przechodził wariant drugi trasy i czy będą zapewnione dojazdy do pól oraz zaproponował przesunięcie trasy obwodnicy w kier. zachodnim od targowiska miejskiego.

Pan Marek Tomiczek wyjaśnił, że trasa wg wariantu drugiego nie przechodzi bezpośrednio przez obszar wiosek i nie koliduje z żadną zabudową oraz poinformował, że obowiązkiem projektanta jest zapewnienie dojazdu do każdej, przecinanej obwodnicą działki. W kwestii przesunięcia trasy wariantu wyjaśnił, że każda korekta trasy w kier. zachodnim wymagać będzie wyburzenia zabudowań mieszkalnych i gospodarczych.

Pani Halina Sokołowska - poinformowała, że w wariantcie II, trasa obwodnicy nie przebiega przez żadne zabudowania ale proponuje przesunięcie fragmentu trasy w rejonie targowiska

miejskiego, poza zabudowania Pana Macieja Brzozowskiego. Proponowana korekta umożliwi przebieg obwodnicy wzdłuż granicy działek, nie pozostawiając tzw. resztówek.

Pan Marek Tomiczek poinformował, że nie ma możliwości przesunięcia trasy w omawianym rejonie, ze względu na konieczność zachowania parametrów technicznych obwodnicy. Wyjaśnił dodatkowo, że tam, gdzie było to możliwe, trasę obwodnicy zaprojektowano biorąc pod uwagę przebieg granic działek, czego przykładem jest fragment obwodnicy przebiegający w omawianym obszarze na wysokości cmentarza.

Pan Burmistrz Miasta zapelował o spokojne podejście do tematu i poprosił mieszkańców o pojedyncze zabieranie głosu. Wyjaśnił mieszkańcom, że ze względu na wysokie parametry techniczne obwodnicy, nie ma możliwości poprowadzenia trasy drogi tylko granicami miedz.

Pan Zdzisław Struś - poprosił, żeby nie przecinać pól trasą obwodnicy oraz zapytał co będzie działo się z działkami, które zostaną przecięte obwodnicą i które będą posiadały niewielką powierzchnię.

Pan Józef Staniaszek wyjaśnił, że tzw. resztówki - zgodnie z nową SPEUSTAWĄ - zainteresowany gospodarz będzie mógł odsprzedać, po pisemnym zwróceniu się w tej sprawie do GDDKiA.

Pan Mieczysław Zdanowski - stwierdził, że końcowy fragment wariantu wschodniego zbliża się do jego zabudowy mieszkaniowej i czy w związku z tym istnieje możliwość przesunięcia trasy.

Pan Marek Tomiczek wyjaśnił, że ze względu na zachowanie minimalnych parametrów geometrycznych trasy, nie ma możliwości odsunięcia się od zabudowy Pana M. Zdanowskiego.

Pan Dariusz Wojsław - zapytał, który wariant trasy zostanie ostatecznie wybrany do realizacji.

Pan Józef Staniaszek poinformował, że na przełomie miesiąca maj-czerwiec b.r. po przeprowadzeniu analizy wielokryterialnej, która uwzględnia nie tylko uwarunkowania przyrodnicze ale i społeczne, zostanie ustalony wariant preferowany przez Inwestora, na który to Inwestor wystąpi z wnioskiem o wydanie decyzji środowiskowej.

Pan Grzegorz Ladziński - zapytał, czy będą zapewnione z obwodnicy zjazdy na pola oraz czy wiadukty umożliwią przejazd ciągników wypełnionych sianem.

Pan Marek Tomiczek poinformował, że będą zapewnione zjazdy na każdą działkę przylegającą do obwodnicy oraz wyjaśnił, że projektowane obiekty inżynierskie będą posiadały wystarczające skrajnie, umożliwiające przejazd zarówno ciągnikom rolniczym wypełnionych sianem oraz umożliwią przejazd kombajnom rolniczym.

Pani Halina Sokołowska - poinformowała, że wariant zachodni obwodnicy wraz z węzłem "Danowo" zabiera - z całkowitej powierzchni jej gospodarstwa, liczącego 7 ha, położonego na działkach nr 183, 37 i 38 - aż 5 ha ziemi, co doprowadzi praktycznie do likwidacji jej gospodarstwa. W związku z tym zapytała się, czy istnieje możliwość zmiany węzła "Danowo".

Pan Józef Staniaszek wyjaśnił, że z przeprowadzonych analiz, wykonanych przez specjalistów z zakresu ochrony środowiska wynika, że najbardziej optymalnym jest wariant zachodni obwodnicy miasta. Ostateczny wybór wariantu, który będzie preferowany przez Inwestora, zostanie dokonany na posiedzeniu KOPI w Warszawie.

Pan Marek Tomiczek poinformował, że zostanie przeanalizowany kształt węzła "Danowo" pod kątem zminimalizowania zajęcia działki nr 183.

Pan Mieczysław Danowski - zapytał, co decyduje o tym, że wariant zachodni trasy obwodnicy jest lepszy.

Pan Marek Tomiczek wyjaśnił, że na to pytanie wcześniej wyjaśniał Pan Józef Staniaszek informując, że dla obu wariantów trasy została opracowana wszechstronna analiza wielokryterialna, z której wynika, że wariant zachodni jest korzystniejszy od wariantu wschodniego, ze względów społecznych i przyrodniczych.

Pan Stanisław Kalinowski - poinformował, że nie zgadza się na wybór wariantu zachodniego trasy, ponieważ początkowy fragment obwodnicy wymaga zajęcia jego działki nr 13/0 i prosi w związku z tym o przesunięcie trasy w taki sposób, aby ominąć jego działkę.

Pan Marek Tomiczek wyjaśnił, że nie ma takich możliwości technicznych poprowadzenia trasy, żeby można było ominąć działkę Pana S. Kalinowskiego. Trasa obwodnicy na tym obszarze przechodzi pomiędzy zabudową dwóch gospodarstw, zlokalizowanych w km 198,000 (lewa strona obwodnicy) oraz w km 198,700 (prawa strona obwodnicy). Każde przesunięcie obwodnicy w omawianym obszarze wymagałoby likwidacji w/w zabudowy.

Pan Zbigniew Rydzewski - poinformował, że w wariantcie niebieskim obwodnica zajmuje jego działki nr 221, 211, 212, 205, 203 i czy w związku z tym istnieje możliwość przesunięcia trasy w kierunku działki nr 201.

Pan Marek Tomiczek wyjaśnił, że ze względów technicznych nie ma możliwości przesunięcia trasy na obszarze wymienionych działek.

Pan Jan Wszeborowski - zaprotestował przeciwko wariantowi zachodniemu, ponieważ wymaga on zajęcia jego działek nr 302 i 301. Dodatkowo poprosił, że w przypadku przyjęcia wariantu zachodniego, o zaprojektowanie przepustu gospodarczego w rejonie swoich działek, który umożliwi swobodną obsługę gospodarstwa, bez wydłużenia drogi dojazdu do pól.

Pan Marek Tomiczek wyjaśnił, że ze względu na lokalizację gospodarstw, usytuowanych po obu stronach obwodnicy, nie ma możliwości przełożenia trasy obwodnicy. Każda zmiana trasy wiązać się będzie z likwidacją tych gospodarstw. Przejazd do odcinanych pól będzie zapewniony przez proj. wiadukty WD-3 i WD-4. Projektant wyjaśnił, że będzie rozważona możliwość zaprojektowania dodatkowego przepustu gospodarczego, usytuowanego pomiędzy wymienionymi wiaduktami WD-3 i WD-4.

Kierownik Projektu, Pan Marek Łysko z GDDKiA poinformował, że wszystkie przecięte działki obwodnicą, będą skomunikowane poprzez zaprojektowany system dróg serwisowych. W dalszej części Pan Józef Staniaszek poprosił zebranych o spokojne prowadzenie dyskusji. Wyjaśnił mieszkańcom, że projektowana obwodnica wyprowadzi ruch tranzytowy, zwłaszcza ciężkich samochodów z m. Szczuczyn, co spowoduje polepszenie warunków bezpieczeństwa ruchu i pieszych na odcinku przejścia istn. drogi Nr 61 przez miasto. Natomiast projektowana obwodnica musi zachować jednorodne parametry geometryczne wymagane jak dla klasy drogi ekspresowej, a więc nie ma możliwości dowolnego kształtowania trasy obwodnicy. Poinformował zebranych, że obwodnica nie ograniczy w sposób szczególny dostępności do działek.

Pan Mieczysław Danowski - poinformował, że źle zostały wykonane podjazdy z dróg gminnych do drogi krajowej nr 61. Zjazdy te są zbyt strome i nie posiadają barierki.

Pan Józef Staniaszek wyjaśnił, że tematem konsultacji są dwa warianty trasy obwodnicy Szczuczyna, natomiast pytanie Pana M. Danowskiego dotyczy odcinka drogi krajowej nr 61,

przechodzącego przez miasto. Ustosunkowując się do zastrzeżeń wyjaśnił, że uwagi odnośnie zjazdów z drogi przelotowej zostaną przeanalizowane przez odpowiedni wydział GDDKiA.

Pan Wiesław Karwowski - zaprotestował przeciwko zajęciu jego działki nr 13/2 i poprosił o przesunięcie trasy wariantu zachodniego w taki sposób, aby trasę obwodnicy odsunąć od jego działki.

Pan Marek Tomiczek wyjaśnił, że w nie ma takiej możliwości poprowadzenia trasy, żeby można było ominąć działkę 13/2. Trasa obwodnicy na tym obszarze przechodzi pomiędzy zabudową dwóch gospodarstw zlokalizowanych w km 198,000 (lewa strona obwodnicy) oraz w km 198,700 (prawa strona obwodnicy). Każde przesunięcie obwodnicy w omawianym obszarze wymagałoby likwidacji w/w zabudowy.

Pan Dariusz Wojsław - zaprotestował przeciwko zajęciu działki nr 13/1, której jest właścicielem.

Pan Marek Tomiczek wyjaśnił, że przesunięcie trasy w taki sposób, aby nie kolidowała z działką nr 13/1 jest niemożliwe, ponieważ skutkowałoby to likwidacją gospodarstwa, usytuowanego w km 198,000 lub gospodarstwa usytuowanego w obszarze km 198,700.

Pan Jan Przeborowski oraz Pan Adam Wołkowski - zawnioskowali, żeby zaprojektować węzeł "Szczuczyn" w taki sposób, aby zająć jak najmniejszą powierzchnię działek od nr 68 do nr 75 oraz działek od nr 81 do nr 86 oraz poprosili o zaprojektowanie bezkolizyjnych przejazdów w km 204,000 i w km 203,200. Dodatkowo proszą, żeby w ogóle nie zajmować działki nr 306, usytuowanej na węźle "Szczuczyn".

Pan Marek Tomiczek wyjaśnił, że nie możliwości zmiany kształtu węzła oraz poinformował zainteresowanych właścicieli, że omawiany węzeł jest zaprojektowany na minimalnych parametrach projektowych, wymaganych dla klasy technicznej przyjętej dla obwodnicy Szczuczyna. Poinformował, że działki nr 68, 69 70 i 71 nie będą zajmowane pod budowę węzła tylko będą wymagały zajęcia skrajnych powierzchni tych działek, szerokości rzędu kilku metrów, ale tylko pod przebudowę drogi krajowej nr 58. Również działki o numerach 81, 82, 83, 84 i 85 nie są planowane do wywłaszczeń, natomiast działka nr 86 będzie wymagała zajęcia kilkunastu metrów kwadratowych, co związane będzie z koniecznością zaprojektowania drogi serwisowej.

W sprawie postulowanych przejazdów gospodarczych projektant wyjaśnił, że w km 203,400 tj. w odległości ok. 200 m, będzie zapewniony przejazd pod obiektem mostowym M/PZ-5. W postulowanym km 204,00 nie ma potrzeby budowy przepustu gospodarczego, ponieważ bezkolizyjny przejazd umożliwi obiekt inżynierski WE/PZ-6, który jest zlokalizowany w odległości 250 m od proponowanej lokalizacji przejazdu gospodarczego.

W kwestii zajęcia działki nr 306 projektant wyjaśnił, że prawdopodobnie będzie możliwa korekta łącznicy węzła "Szczuczyn", co pozwoli na uniknięcie zajęcia tej działki.

Pan Zdzisław Wołkowski - zapytał, czy będzie możliwy dojazd do części działki nr 38, która jest usytuowana wewnątrz łącznicy węzła "Szczuczyn".

Pan Marek Tomiczek wyjaśnił, że wszystkie działki usytuowane wewnątrz łącznic węzłów będą wykupione przez Inwestora, co związane jest z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu na węźle.

Pan Sławomir Płochocki - zaproponował przesunięcie trasy obwodnicy - od km 199,000 do km 199,400 - w kier. działki nr 120, co pozwoli na bardziej racjonalne zajęcie działki nr 121.

Pan Marek Tomiczek wyjaśnił, że nie można, niestety, trasę obwodnicy przesunąć w kier. działki nr 120, ponieważ poprowadzenie trasy zgodnie z wolą Pana Płochowskiego,

wymagałby wyburzenia całego gospodarstwa usytuowanego w km 198,000 składającego się z jednego budynku mieszkalnego oraz czterech budynków gospodarczych.

Pani Anna Śmiarowska - zapytała, jak będą rozwiązane zjazdy z drogi krajowej nr 61 do wsi Konieckie Małe.

Pan Józef Staniaszek wyjaśnił, że zjazdy z drogi nr 61 będą rozwiązane poprzez system dróg serwisowych, z których będą poprowadzone zjazdy do każdej działki.

Pan Tomasz Dobrzycki - poinformował, że wariant wschodni trasy przecina działkę nr 33 i naruszy całe gospodarstwo.

Pan Marek Tomiczek wyjaśnił, że działka nr 33 nie jest planowana do zajęcia w tym wariantcie.

Pan Jacek Bagiński - zapytał, czy będzie zapewniony dojazd do działki nr 14.

Pan Marek Tomiczek wyjaśnił, że projektowana droga - zaznaczona na planie sytuacyjnym kolorem niebieskim - która jest usytuowana bezpośrednio przy istniejącej drodze krajowej nr 61, umożliwi swobodny dojazd do działki nr 14.

Pan Kazimierz Brzozowski i Pan Waldemar Dobrzycki - zawnieśli o wprowadzenie korekty trasy w jej końcowym fragmencie w taki sposób, aby obwodnica nie dzieliła działki nr 162 i 144/2.

Pan Marek Tomiczek wyjaśnił, że nie ma możliwości przesunięcia trasy w taki sposób, że poprowadzić ją tylko w ciągu granic tych działek.

Pan Piotr Dobrzycki - zapytał, w jaki sposób będą wyceniane grunty przeznaczone do wykupu.

Pan Marek Łysko poinformował, że wysokość odszkodowań za działki oddane pod budowę obwodnicy ustali wojewoda na podstawie wyceny rzeczoznawców. Odszkodowanie zostanie wypłacone przez wojewodę.

Pani Halina Sokołowska - zapytała, czy zgłaszane uwagi będą pozytywnie rozpatrzone.

Pan Marek Tomiczek wyjaśnił, że wszystkie uwagi będą wnikliwie analizowane i jeśli tylko będzie to możliwe ze względów technicznych, to projektant wyjdzie na przeciw postulatowi i wnioski będą rozpatrzone zgodnie z życzeniami mieszkańców.

Pan Piotr Wołkowski - poprosił o zaprojektowanie przejazdu gospodarczego w km 200,750 w ciągu drogi polnej. Nie chce przepędu bydła w km 200,550 (na cieku wodnym). W/w przejazd gospodarczy powinien zapewnić przejazd wysokim urządzeniem rolniczym z sianem.

Pan Marek Tomiczek wyjaśnił, że ze względu na naturalne zagłębienie terenu, przejazd gospodarczy musi pozostać w km 200,550 ale parametry techniczne przedmiotowego przepustu umożliwią swobodny przejazd ciągników rolniczych wypełnionych sianem.

Pani Małgorzata Rogowska i Pan Jerzy Jaworski - poprosili o zaprojektowanie drogi zbiorczej - po prawej stronie obwodnicy od km 200,500 do km 200, 750 - i zaprojektowanie w km 200,750 przejazdu gospodarczego.

Pan Marek Tomiczek potwierdził to, co powiedział wcześniej na podobną prośbę, że ze względu na naturalne zagłębienie terenu, ze względów technicznych przejazd gospodarczy musi pozostać w km 200,550 ale parametry techniczne przedmiotowego przepustu umożliwią swobodny przejazd ciągników rolniczych, wypełnionych sianem.

Pan Mieczysław Danowski - poprosił o odsunięcie trasy obwodnicy w kier. zachodnim, celem uniknięcia zajęcia działki nr 77, której jest właścicielem.

Pan Marek Tomiczek wyjaśnił, że nie można przesunąć trasy w kierunku zachodnim z uwagi na konieczność zachowania warunków koordynacji obwodnicy w planie sytuacyjnym i w przekroju podłużnym, w celu uzyskania wysokiego poziomu bezpieczeństwa.

Na wcześniej zadawane pytania w sprawie cen 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 przeciętne ceny wykupu, za które GDDKiA płaciła przy budowie obwodnicy Zambrowa. Przykładowo, ceny wykupu gruntów kształtowały się w wys. od 21 zł do 23 zł 1m<sup>2</sup>. W innej okolicy woj. podlaskiego, ceny wynosiły od 12 zł do 14,5 za 1m<sup>2</sup> a jeszcze inne ceny występowały przy przebudowie drogi krajowej nr 66, które to kształtowały się w wys. od 6,0 zł do 8,0 zł za 1m<sup>2</sup>.

Wyjaśnił dalej, że 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 który 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.

Na zakończenie spotkania, Pan Burmistrz poinformował, że w Urzędzie Miasta pozostaną do wglądu wszystkie materiały projektowe, przygotowane na konsultacje, poprosił o wnoszenie ewentualnych uwag przez okres 1 tygodnia, następnie podziękował wszystkim mieszkańcom za przybycie i za aktywny udział w konsultacjach, po czym zamknął spotkanie konsultacyjne.

Protokółował:

Włodzimierz Buszke