

Opracowanie dokumentacji projektowej na etapie Koncepcji Programowej wraz z uzyskaniem decyzji DŚU dla zadania pn. „Optymalizacja przepustowości drogi krajowej nr 47 od km 21+100 do ok. km 27+950 do Nowego Targu do Szaflar”
Załącznik nr 2

TABELA UWAG I WNIOSKÓW - gmina Szaflary

Lp.	Nr Wniosku	Czy jest Pan/ Pani za rozbudowę drogi krajowej nr47	Odpowiedzi udziela	Temat wniosku	Sposób załatwienia wniosku	Lokalizacja na planie sytuacyjnym (przybliżony kilometr)
OBRĘB: Szaflary; SZAFLARY						
1	Wniosek 1 Sz	NIE	Projektant/ GDDKiA	W projekcie widnieją nieaktualne granice działki, podczas wizji lokalnej wniosłem takie uwagi i nie zostały one uwzględnione. Pragnę zaznaczyć, że posiadam pozwolenie na budowę domu jednorodzinnego na tej działce, a planowanie wejścia na nią z zatoką pozbawi ją możliwości zapewnienia miejsc parkingowych. W związku z powyższym wnioskuję o pozostawienie zatoki w jej obecnym miejscu - przed skrzyżowaniem z ul. Kolejową. Proponowana lokalizacja jest korzystna, ponieważ znajduje się w obszarze o dużej dostępności przestrzeni oraz z dala od zabudowy mieszkaniowej.	1. W terenie przeprowadzono czynności mające na celu weryfikację przebiegu granic przedmiotowej działki, jednak ze względu na brak zgody właściciela na lokalizację wytyczonego punktu oraz nieobecność przedstawiciela sąsiedniej jednostki, na etapie koncepcji programowej granica pozostała bez zmian. Wprowadzenie ewentualnych korekt wymaga przeprowadzenia odrębnej procedury geodezyjnej z udziałem właścicieli sąsiednich działek. 2. Zatoka została przesunięta w kierunku Zakopanego z uwagi na zasady wiedzy technicznej oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego, które wskazują iż zatokę autobusową należy sytuować za skrzyżowaniem. Zabieg ten ma na celu poprawę czytelności skrzyżowania oraz zwiększenie widoczności pojazdom wyjeżdżającym z drogi podporządkowanej.	km 22+800
2	Wniosek 2 Sz	NIE				
3	Wniosek 3 Sz	NIE				
4	Wniosek 4 Sz	NIE	GDDKiA	W związku z przedstawionym projektem pragnę wyrazić ogólne zaniepokojenie zasadnością planowanej inwestycji. Jej realizacja wiąże się z istotną ingerencją w liczne prywatne działki zabudowane, co budzi uzasadnione obawy mieszkańców i właścicieli nieruchomości. Zakres oddziaływania inwestycji wydaje się niewspółmierny do planowanych korzyści, szczególnie w kontekście istniejących i bardziej racjonalnych alternatyw. Zwracam uwagę, że w najbliższej okolicy - w Nowym Targu - znajduje się niedokończona inwestycja drogowa, polegająca na połączeniu drogi krajowej nr 47 z drogą krajową nr 49. Infrastruktura została już zrealizowana, jednak brakuje drogi łączącej obie trasy. Dodatkowo, teren przewidziany pod tę inwestycję ma charakter niezabudowany. Dokończenie tego połączenia drogowego miałyby realny wpływ na poprawę płynności ruchu w regionie i przyczyniłoby się do istotnego odciążenia drogi krajowej nr 47, w tym również jej odcinka przebiegającego przez Szaflary.	Połączenie drogi krajowej nr 47 z drogą krajową nr 49 nie jest przedmiotem niniejszego opracowania. Przedmiotowe zadanie stanowi „Optymalizacja przepustowości drogi krajowej nr 47 od ok. km 21+100 do ok. km 27+950 na odcinku Nowy Targ - Szaflary”. W ramach opracowania: -poprawiono przepustowość DK47 poprzez przebudowę istniejących skrzyżowań, budowę dodatkowych pasów ruchu oraz pasów funkcyjnych, ograniczenie dostępności do drogi krajowej poprzez likwidację zjazdów i budowę dodatkowych jezdni w celu zapewnienia obsługi terenów przyległych, -zwiększono nośności nawierzchni drogi krajowej do 115 kN, -poprawiono bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów poprzez budowę nowych ciągów pieszych i pieszo – rowerowych, -wdrożono rozwiązania z zakresu ochrony środowiska.	całość opracowania
5	Wniosek 4a Sz	nie	Projektant/ GDDKiA	W związku z przedstawionym projektem, chciałbym zwrócić uwagę na umiejscowienie zatoczki autobusowej, za skrzyżowaniem z ulicą kolejową. Aktualnie zatoczka znajduje się przed skrzyżowaniem, co wydaje lepszą lokalizacją. Jest to obszar o dużej dostępności wolnej przestrzeni. Przeniesienie zatoczki za skrzyżowanie wiązałoby się ze znaczną ingerencją w teren prywatny. Zaproponowane rozwiązanie umożliwia skręt tylko w jednym kierunku z ul. Kolejowej oraz ul. Osiedle Pańskie, mieszkańcom zależy na możliwości ruchu w obu kierunkach. Podsumowując, chciałbym zwrócić uwagę na ogólną niechęć mieszkańców do przebudowy skrzyżowania z ulicą kolejową. W obecnej sytuacji pas środkowy pozwala na płynny ruch, bez blokowania ruchu na drodze nr. 47. Biorąc pod uwagę niewielkie natężenie ruchu na ul. Kolejowej oraz ul. Osiedle Pańskie można wyciągnąć wniosek iż zaproponowane rozwiązanie jest nieadekwatne do rzeczywistych potrzeb.	Zatoka została przesunięta w kierunku Zakopanego z uwagi na zasady wiedzy technicznej oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego, które wskazują iż zatokę autobusową należy sytuować za skrzyżowaniem. Zabieg ten ma na celu poprawę czytelności skrzyżowania oraz zwiększenie widoczności pojazdom wyjeżdżającym z drogi podporządkowanej. Z uwagi na zaprojektowanie ciągu pieszego po obu stronach DK47, a co za tym idzie wykonanie przejść dla pieszych na wszystkich wlotach skrzyżowania DK47 z ul. Kolejową/ Osiedle Pańskie, zachowanie wszystkich relacji skrętnych wiązałoby się z wykonaniem na tym skrzyżowaniu sygnalizacji świetlnej. Projektant zaprojektował zatem pas do skrętu w lewo tylko w ul. Kolejową (na kierunku Nowy Targ), natomiast na wlocie przeciwnym pozostawiono wyspę dzielącą wraz z przejściem dla pieszych. Z uwagi na niewielkie natężenie ruchu w ul. Osiedle Pańskie, projektowany skręt w lewo z DK47 odbywa się na zasadach ogólnych, tak jak w stanie istniejącym.	km 22+750
6	Wniosek 5 Sz	TAK	Projektant	1.Nie wyrażam zgody na ekrany akustyczne, ekrany "zabijają" sklep oraz inne usługi działające na terenie działki. 2.Nie wyrażam zgody na brak "lewoskrętu" z mojej działki w kierunku Krakowa. 3.Nie wyrażam zgody na "wyspę" na wysokości mojej działki, prowadzę firmę transportową - wyspa uniemożliwi poruszanie.	1.Plany sytuacyjne przedstawiają wstępną lokalizację ekranów akustycznych. Ostateczna decyzja o konieczności budowy ekranów akustycznych ze wskazaniem ich lokalizacji zostanie przedstawiona w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wójt/burmistrz gminy. 2,3. Wyspa została przesunięta w kierunku Zakopanego i zachowane zostały wszystkie relacje skrętne dla zjazdu na działkę numer [REDAKT]	km 22+320
7	Wniosek 6 Sz	TAK	Projektant/ GDDKiA	Proszę o przesunięcie drogi DG604110K w lewą stronę na północ w celu uniknięcia wyburzenia sklepu motoryzacyjnego. Potrzeba poszerzenia drogi DG604110K nie musi kolidować z istniejącym budynkiem, gdyż pomiędzy ogrodzeniami wzdłuż drogi jest 7m, a od strony północnej drogi nie ma żadnych budynków. Dodatkowo, przesunięcie drogi spowoduje mniejszą ingerencję w działkę [REDAKT] na rogu, gdzie ma powstać ciąg pieszo-rowerowy. Sklep motoryzacyjny działa w tym budynku nieprzerwanie od 1996r, kilka lat później powstał także warsztat samochodowy przy tej samej drodze, dlatego brak możliwości lewoskrętu wyjeżdżając na drogę krajową lub zjeżdżając z drogi krajowej będzie poważnym utrudnieniem dla klientów sklepu, warsztatu, oraz dla najemców mieszkań w domu przy [REDAKT] i tym samym negatywnie oddziaływało na prowadzone w tym miejscu działalności gospodarcze. Brak skrętu w lewo będzie ograniczało przepustowość drogi krajowej, gdyż najemcy, klienci sklepu, warsztatu jak i również pracownicy stacji uzdatniania wody (która na mapie jest źle oznaczona, gdyż jest na działce [REDAKT] i prowadzi do niej droga DG604110K) zamiast skręcić w lewo w kierunku Zakopanego, pojadą w prawo i będą generować niepotrzebny ruch aż do ronda przy granicy z Nowym Targiem i od tego ronda w przeciwnym kierunku, aż do miejsca z którego wyruszali.	1. Droga gminna numer 604110K została przesunięta w kierunku północnym, w celu uniknięcia wyburzenia sklepu motoryzacyjnego. 2. Pas do skrętu w lewo w drogę gminną numer 604110K "Do SUW" został zaprojektowany w wariantcie wynikowym. 3. Oznaczenie Stacji Uzdatniania Wody zostało skorygowane i wprowadzone na działce [REDAKT].	km 23+230

8	Wniosek 7 Sz	NIE	Projektant/ GDDKiA	<p>1) do udrożnienia ruchu wystarczy dołożenie dodatkowych prawo- i lewo — skrętów,</p> <p>2) nie potrzebny ekran akustycznych na mojej działce przy wjeździe na ul. Boczną — budynek oddalony od drogi ponad 50 m, drugi budynek na dzień dzisiejszy na tej działce jest wyburzony,</p> <p>3) na całym przebiegu należy dążyć do poszerzenia pasa drogowego w kierunku torów, gdzie tereny nie są wykorzystywane na cele mieszkalne,</p> <p>4) konieczny jest lewoskręt w okolicy Urzędu Gminy Szafłary jadąc od strony Zakopanego,</p> <p>5) niedopuszczalne jest zamknięcie skrzyżowania „Zakopiańkę” dla mieszkańców ul. Bocznej i ul. Wąskiej</p> <p>6) rondo na skrzyżowaniu z drogą powiatową ul. Augustyna Suskiego powinno od strony Nowego Targu posiadać dwa pasy (do skrętu w lewo i do jazdy na wprost,</p> <p>7) należy wydłużyć pas do skrętu w prawo w drogę powiatową nr ul. Władysława Orkana,</p> <p>8) należy wprowadzić ograniczenie prędkości na całym obszarze gminy Szafłary, jako na terenie zabudowanym.</p>	<p>1. Skrzyżowania zaprojektowano na podstawie Analizy i Prognozy Ruchu, uwzględniając natężenia na poszczególnych relacjach . Wszędzie tam, gdzie obliczenia przepustowości wskazywały na konieczność zastosowania pasów do skrętu w lewo/prawo, uwzględniono je w rozwiązaniach. Dodatkowo w miejscach, gdzie było to technicznie możliwe, zaprojektowano pas wielofunkcyjny w ciągu DK47, umożliwiający manewr skrętu w lewo.</p> <p>2. Plany sytuacyjne przedstawiają wstępną lokalizację ekranów akustycznych. Ostateczna decyzja o konieczności budowy ekranów akustycznych ze wskazaniem ich lokalizacji zostanie przedstawiona w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Organem właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wójt/burmistrz gminy.</p> <p>3. Poszerzenie jezdni w związku z dobudową pasa wielofunkcyjnego zostało zaprojektowane po zachodniej stronie DK47, w miejscach gdzie tereny kolejowe oddalone są od pasa drogowego. Wyjątek stanowią zakresy, w których z uwagi na bliskie sąsiedztwo kolei, nie można zastosować poszerzenia drogi od strony terenów niezabudowanych.</p> <p>4. Ciągi piesze oraz pieszo-rowerowe zaprojektowano od strony terenów zamieszkałych, aby umożliwić mieszkańcom bezpośredni dostęp do infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, a także zminimalizować ryzyko wypadków, wynikających z przekraczania jezdni w miejscach niedozwolonych.</p> <p>4. Pas do skrętu w lewo na drogę gminną numer 364830K ul. Zakopiańska został zaprojektowany.</p> <p>5. Połączenie DK47 z ul. Wąską (km ok. 23+720) i ul. Boczną (km ok. 24+240) zostało zachowane. Zgodnie z ustaleniami z GDDKiA, przebudowa ul. Bocznej w zakresie przedstawionym w wariantcie wynikowym zostanie wykonana, tylko przy współdziałaniu Gminy Szafłary.</p> <p>6. Uwzględniono dodatkowy pas do skrętu w lewo w ul. A. Suskiego oraz zmianę ronda jednopasowego na rondo turbinowe o dwóch pasach ruchu. Dodatkowo w celu uniknięcia zatorów na wylocie z ronda w miejscu pasa zanikowego, zaprojektowany został jednopasowy wylot z ronda następujący po dwupasowej jezdni zgodnie ze schematem Z4 przedstawionym w Wytycznych projektowania skrzyżowań drogowych. Część 3: Ronda. Rozwiązanie to pozwoli oddzielić ruch turystyczny kierujący się w stronę Zakopanego, od ruchu lokalnego.</p> <p>7. Pas do skrętu w prawo na drogę powiatową numer 1646K ul. W. Orkana został wydłużony.</p> <p>8. Prędkość dopuszczalna na terenie gminy Szafłary została przyjęta zgodnie z przepisami i w uzgodnieniu z Zamawiającym. Na terenie gminy Szafłary przyjęta prędkość wynosi 70km/h z miejscowymi ograniczeniami do 50km/h w rejonie występowania skrzyżowań i przejść dla pieszych.</p>	km 24+270, km 23+460, km 24+690, całość opracowania
9	Wniosek 8 Sz	NIE	Projektant	<p>Nie zgadzam się na poszerzenie DK47 w zaproponowanym przez Państwa sposób, ponieważ bezsensownym jest pchanie się ludziami pod domy, skoro z drugiej strony (w stronę torów kolejowych) są działki, na których ludzie nie mają domów. Działki te nie nadają się do zagospodarowania budowlanego, więc logicznym będzie poszerzyć DK47 w tamtą stronę.</p>	<p>Poszerzenie jezdni w związku z dobudową pasa wielofunkcyjnego zostało zaprojektowane po zachodniej stronie DK47, w miejscach gdzie tereny kolejowe oddalone są od pasa drogowego. Wyjątek stanowią zakresy, w których z uwagi na bliskie sąsiedztwo kolei, nie można zastosować poszerzenia drogi od strony terenów niezabudowanych.</p> <p>Ciągi piesze oraz pieszo-rowerowe zaprojektowano od strony terenów zamieszkałych, aby umożliwić mieszkańcom bezpośredni dostęp do infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, a także zminimalizować ryzyko wypadków, wynikających z przekraczania jezdni w miejscach niedozwolonych.</p>	całość opracowania
10	Wniosek 9 Sz	NIE	Projektant	<p>Poszerzenie drogi planowane jest od strony zachodniej podczas gdy od strony wschodniej są całe pola gruntów bez zabudowy mieszkalnej. Zmienię zdanie jeśli tak zaplanujecie przebieg drogi, że odsuniecie.</p>	<p>Poszerzenie jezdni w związku z dobudową pasa wielofunkcyjnego zostało zaprojektowane po zachodniej stronie DK47, w miejscach gdzie tereny kolejowe oddalone są od pasa drogowego. Wyjątek stanowią zakresy, w których z uwagi na bliskie sąsiedztwo kolei, nie można zastosować poszerzenia drogi od strony terenów niezabudowanych.</p> <p>Ciągi piesze oraz pieszo-rowerowe zaprojektowano od strony terenów zamieszkałych, aby umożliwić mieszkańcom bezpośredni dostęp do infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, a także zminimalizować ryzyko wypadków, wynikających z przekraczania jezdni w miejscach niedozwolonych.</p> <p>Skrzyżowanie DK47 z drogą powiatową numer 1646K ul. A. Suskiego, w sąsiedztwie działek [REDAKTOWANE]; [REDAKTOWANE]; [REDAKTOWANE]; zaprojektowane zostało z przesunięciem w kierunku terenów kolejowych.</p>	całość opracowania
11	Wniosek 10 Sz	NIE	Projektant	<p>Plan poszerzenie drogi po stronie zabudowań mieszkalnych zamiast po stronie nie zabudowanej strony z polami jest niedopuszczalny</p>	<p>Poszerzenie jezdni w związku z dobudową pasa wielofunkcyjnego zostało zaprojektowane po zachodniej stronie DK47, w miejscach gdzie tereny kolejowe oddalone są od pasa drogowego. Wyjątek stanowią zakresy, w których z uwagi na bliskie sąsiedztwo kolei, nie można zastosować poszerzenia drogi od strony terenów niezabudowanych.</p> <p>Ciągi piesze oraz pieszo-rowerowe zaprojektowano od strony terenów zamieszkałych, aby umożliwić mieszkańcom bezpośredni dostęp do infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, a także zminimalizować ryzyko wypadków, wynikających z przekraczania jezdni w miejscach niedozwolonych.</p> <p>Skrzyżowanie DK47 z drogą powiatową numer 1646K ul. A. Suskiego, w sąsiedztwie działek [REDAKTOWANE]; [REDAKTOWANE]; [REDAKTOWANE]; zaprojektowane zostało z przesunięciem w kierunku terenów kolejowych.</p>	całość opracowania
12	Wniosek 11 Sz	Nie mam zdania	Projektant	<p>EKRANY AKUSTYCZNE - ZDECYDOWANIE ZBĘDNE - uważam, że zaburzą architekturę krajobrazu, tak cennego dla naszego regionu. Zgadzam się z uwagami do projektu – przedstawionymi przez Urząd Gminy Szafłary.</p>	<p>Na planach sytuacyjnych przedstawiono wstępną lokalizację ekranów akustycznych. Ostateczna decyzja o konieczności budowy ekranów akustycznych ze wskazaniem ich lokalizacji zostanie przedstawiona w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Organem właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wójt/burmistrz gminy.</p>	całość opracowania
13	Wniosek 12 Sz	NIE	Projektant/ GDDKiA	<p>W związku z przedłożeniem do konsultacji społecznych planowanej modernizacji Drogi Krajowej nr 47, która odbyła się w dniu 25.04.2025 w Urzędzie Gminy Szafłary, przedkładaam stanowczy protest dotyczący przebiegu planowanego odcinka na działkach eid. [REDAKTOWANE] oraz [REDAKTOWANE] w obrębie zabudowania przy ul. [REDAKTOWANE]. Protest ten związany jest ze zbyt dużą ingerencją w moją działkę oraz działki sąsiadów, którzy są podpisani także w tym piśmie i którzy również nie akceptują przedłożonej propozycji. Bardzo proszę w imieniu własnym oraz wszystkich uczestników tego pisma o ponowną weryfikację tej propozycji i wypracowanie mniej szkodliwej dla mieszkańców wersji do przyjęcia. Podpisani: [REDAKTOWANE] [REDAKTOWANE].</p>	<p>Poszczególne połączenia dróg z DK47 zostały zlikwidowane z uwagi na zapisy obowiązujących Wytycznych projektowania skrzyżowań drogowych (WR-D-31-1), które wskazują, że minimalna odległość między skrzyżowaniami na ulicach klasy GP wynosi 600m. W obecnej lokalizacji odległości między wlotami ul. Zakopiańskiej II i Zakopiańskiej III wynosi ok. 60m natomiast między ul. Zakopiańską III a Zakopiańską IV - ok. 100m. Rozwiązanie układu drogowego w rejonie ul. Zakopiańskiej zostało ponownie przeanalizowane i wybrana została geometria, która najmniej ingeruje w działki przyległe do pasa drogowego. Na etapie opracowania projektu budowlanego ww. rozwiązania projektowe z ul. Zakopiańska II, III i IV zostaną ponownie poddane analizie w uzgodnieniu z Gminą Szafłary.</p>	km 25+140

14	Wniosek 13 Sz	NIE	GDDKIA	<p>1. Intensywne roboty drogowe lub zmiany organizacji w ruchu mogą prowadzić do przeciążenia w okresach szczytu, co będzie skutkowało dłuższym przejazdem i frustracją kierowców.</p> <p>2. Zamknięcia pasów, objazdy czy ograniczenia w ruchu negatywnie wpłyną na codzienne życie mieszkańców oraz działalność lokalnych firm.</p> <p>3. Wprowadzenie nowych rozwiązań wymagać będzie przebudowy istniejącej infrastruktury, która została zbudowana stosunkowo niedawno.</p> <p>4. Mieszkańcy, kierowcy i lokalne społeczności nie będą zadowoleni z planowanych zmian, gdyż wiąże się one z ograniczeniami w dostępie, koniecznością zmiany nawyków oraz dużą ingerencją w działki prywatne.</p> <p>Podpisani: ██████████</p>	Przyjęto do wiadomości.	całość opracowania
15	Wniosek 14 Sz	-	Projektant	<p>W związku z planowaną przebudową drogi krajowej DK47 na odcinku Szaflary i Biały Dunajec, polegającą na zmianie kwalifikacji drogi i zwiększeniu przepustowości ruchu oraz ingerencją w moją część działki (wejście w część działki) nr ██████████ na wysokości stacji PKP Szaflary Wieś od strony wschodniej, składam wniosek o wydanie decyzji na lokalizację zjazdu z drogi krajowej DK47 na działkę ██████████ od strony wschodniej, obok istniejącego już zjazdu na sąsiedniej działce nr ██████████.</p> <p>Proszę o pozytywne rozpatrzenie mojej prośby.</p>	W ramach inwestycji projektant odtworzył istniejące zjazdy. W przypadku potrzeby wykonania nowego zjazdu z drogi krajowej, właściciel powinien złożyć wniosek o wydanie zezwolenia na lokalizację zjazdu do GDDKIA Oddział w Krakowie - dostępny jest na stronie internetowej www.gddkia.gov.pl .	km 24+870
16	Wniosek 015 Sz	nie	-	Nie zgadzam się z przedstawioną koncepcją projektową. Projekt w obecnej formie jest nie do przyjęcia.	Przyjęto do wiadomości.	całość opracowania
17	Wniosek 16 Sz-1	nie	<p>Jako pracownik zakładu ██████████ z siedzibą w Szaflarach, wyrażam swoje głębokie zaniepokojenie oraz sprzeciw wobec rozwiązań projektowych przedstawionych w ramach planowanej rozbudowy drogi krajowej nr 47, które przewidują likwidację parkingu zakładowego przy ul. ██████████</p> <p>Obecny parking jest jedynym dostępnym miejscem postojowym dla pracowników zakładu. Większość z nas codziennie dojeżdża do pracy samochodem prywatnym, nierzadko z miejscowości oddalonych o kilkanaście lub kilkadziesiąt kilometrów, często w godzinach wczesnoporannych lub wieczornych, gdy nie funkcjonuje komunikacja publiczna. Lokalizacja zakładu przy drodze krajowej sprawia, że w pobliżu nie ma żadnych innych legalnych ani bezpiecznych możliwości parkowania, a korzystanie z pobocza drogi lub okolicznych działek byłoby niemożliwe i niebezpieczne.</p> <p>Zajęcie tego terenu pod inwestycję drogową oznacza dla pracowników zakładu realne ryzyko utraty pracy – brak miejsca do zaparkowania w praktyce uniemożliwia wielu osobom codzienne dotarcie do zakładu. W mojej ocenie nie zapewniono żadnych rozwiązań alternatywnych ani nie przeprowadzono rzetelnej analizy wpływu tej zmiany na życie sytuację zawodową pracowników. Z niepokojem przyjmuję również fakt, iż inwestycja publiczna, która powinna uwzględniać potrzeby społeczności, może w tak istotny sposób zagrozić stabilności zatrudnienia oraz wpłynąć negatywnie na życie rodzin i mieszkańców gminy.</p> <p>W związku z powyższym proszę o ponowne przeanalizowanie projektu i jego zmianą w taki sposób, który nie będzie skutkowało likwidacją parkingu zakładowego oraz pozwoli zachować dotychczasowe warunki pracy dla pracowników zakładu ██████████</p>	<p>1. Zjazd do zakładu produkcyjnego został odtworzony zgodnie ze stanem istniejącym, a geometria zjazdu zaprojektowana została w oparciu o wytyczne ujęte w WR-D-33 dla zjazdu zwykłego usługowego z klasy drogi GP, z uwzględnieniem pojazdu miarodajnego PPO - pojazd ciężarowy. Układ komunikacyjny w rejonie przedmiotowego zjazdu również pozostał jak w stanie istniejącym - na drodze krajowej występuje przekrój ze środkowym pasem wielofunkcyjnym.</p> <p>2. W celu zachowania parkingu na działkach nr ██████████ i ██████████ projektant przesunął zatokę autobusową w kierunku północnym. Zrezygnował z peronu autobusowego i zaprojektował na długości zatoki autobusowej ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 4,0 m, uwzględniając miejsce na wiatę autobusową.</p>	km 22+940	
18	Wniosek 16 Sz-2	nie				
19	Wniosek 16 Sz-3	nie				
20	Wniosek 16 Sz-4	nie				
21	Wniosek 16 Sz-5	nie				
22	Wniosek 16 Sz-6	nie				
23	Wniosek 16 Sz-7	nie				
24	Wniosek 16 Sz-8	nie				
25	Wniosek 16 Sz-9	nie				
26	Wniosek 16 Sz-10	nie				
27	Wniosek 16 Sz-11	nie				
28	Wniosek 16 Sz-12	nie				
29	Wniosek 16 Sz-13	nie				
30	Wniosek 16 Sz-14	nie				
31	Wniosek 16 Sz-15	nie				
32	Wniosek 16 Sz-16	nie				
33	Wniosek 16 Sz-17	nie				
34	Wniosek 16 Sz-18	nie				
35	Wniosek 16 Sz-19	nie				
36	Wniosek 16 Sz-20	nie				
37	Wniosek 16 Sz-21	nie				
38	Wniosek 16 Sz-22	nie				
39	Wniosek 16 Sz-23	nie				
40	Wniosek 16 Sz-24	nie				
41	Wniosek 16 Sz-25	nie				
42	Wniosek 16 Sz-26	nie				
43	Wniosek 16 Sz-27	nie				
44	Wniosek 16 Sz-28	nie				
45	Wniosek 16 Sz-29	nie				
46	Wniosek 16 Sz-30	nie				
47	Wniosek 16 Sz-31	nie				
48	Wniosek 16 Sz-32	nie				
49	Wniosek 16 Sz-33	nie				
				<p>Działając w imieniu ██████████ z siedzibą w Szaflarach (dalej: „Spółka”) zgłaszam zdecydowany sprzeciw wobec obecnego wariantu przebiegu projektowanej drogi krajowej nr 47, w szczególności rozbudowy przystanku autobusowego wraz z ciągiem pieszym na działkach ██████████ oraz ██████████, a także przebudowy zjazdów z drogi krajowej nr 47 na teren zakładu produkcyjnego zlokalizowanego przy ulicy ██████████ w Szaflarach.</p> <p>1. Funkcjonowanie zakładu - uwagi ogólne</p> <p>Spółka prowadzi zakład produkcyjny przy ul. ██████████ w Szaflarach, zatrudniający ponad 100 osób i realizujący produkcję opartą na codziennym ruchu transportowym pojazdów ciężarowych (TIR). Tymczasem przedstawiony projekt całkowicie pomija rzeczywiste potrzeby logistyczne zakładu produkcyjnego, który w całości opiera swoją działalność na transporcie ciężarowym. Pojazdy TIR są podstawowym środkiem komunikacji towarowej w naszym przedsiębiorstwie - zarówno dla dostaw surowców, jak i odbioru gotowych produktów. Projektowane zmiany drogowe, w szczególności w zakresie wjazdów oraz układu drogowego w sąsiedztwie zakładu, nie uwzględniają wymogów technicznych wynikających z charakteru i skali tego transportu, co w praktyce oznacza wstrzymanie rozwoju lub co najmniej ograniczenie możliwości rozwoju firmy. W dłuższej perspektywie brak rozwoju doprowadzi zaś do likwidacji zakładu.</p> <p>Jest to szczególnie niezrozumiałe w kontekście aktualnych działań władz publicznych i instytucji rozwoju regionalnego, które od lat intensywnie promują gminy zmarginalizowane do których należy również gmina Szaflary - jako obszary priorytetowe dla wsparcia inwestycyjnego. Spółka jest częścią tej strategii rozwoju, a w listopadzie 2024 r. uzyskała dofinansowanie na rozwój działalności w ramach Działania 1.11 Rozwój MŚP w obszarze cyfryzacji i Przemysłu 4.0, w którym jednym z kluczowych wskaźników kwalifikacyjnych była lokalizacja w gminie zmarginalizowanej oraz zdolność do generowania miejsc pracy i zwiększenia skali operacji. Projektowany wariant przebudowy DK47, ograniczający lub wręcz blokujący jedyny funkcjonujący dojazd do zakładu, stoi w rażącej sprzeczności z celami polityki rozwoju społeczno-gospodarczego regionu. Ograniczenie dostępności transportowej w sposób oczywisty utrudni realizację wskaźników inwestycyjnych, zagrozi trwałości dofinansowania, a w praktyce może doprowadzić do zamknięcia zakładu, który obecnie jest jednym z największych pracodawców w gminie. Takie skutki są absolutnie nie do pogodzenia z założeniami spójnej, zrównoważonej polityki publicznej i wymagają natychmiastowej rewizji projektu.</p> <p>2. Uwagi dotyczące wjazdów</p> <p>Projektowane rozwiązania w zakresie wjazdów na teren zakładu są całkowicie niedostosowane do specyfiki transportu realizowanego przez pojazdy ciężarowe (TIR), które stanowią podstawowy środek komunikacji wykorzystywany w</p>		

50	Wniosek 17_Sz	nie	<p>działalności zakładu:</p> <p>- wjazd zlokalizowany na km 23+025.28 jest zaprojektowany bez uwzględnienia minimalnych parametrów geometrycznych niezbędnych do obsługi ruchu pojazdów ciężarowych - w obecnym kształcie uniemożliwia ich wjazd, - wjazdy na km 22+985.05 oraz 22+942.70 posiadają niedostosowane promienie skrętu, które w praktyce całkowicie wykluczają możliwość wjazdu pojazdu TIR. Dodatkowo, zaproponowane cofnięcie bramy wjazdowej przy km 22+985.05 całkowicie blokuje podstawowy i funkcjonujący obecnie model komunikacji wewnętrznej zakładu. Aktualnie ruch pojazdów odbywa się poprzez wjazd przez tę właśnie bramę, następnie pojazdy objeżdżają zakład i cofają do rampy załadunkowej. Likwidacja tego rozwiązania logistycznego skutkowałaby koniecznością korzystania wyłącznie z wjazdu przy km 22+942.70, co przy obecnych ograniczeniach przestrzennych oznaczałoby konieczność wjazdu tyłem, a to byłoby skrajnie niebezpieczne.</p> <p>W konsekwencji, wprowadzenie projektowanych rozwiązań w zakresie wjazdów nie tylko uniemożliwi obsługę logistyczną zakładu, ale również stworzy realne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu na terenie przyległym do zakładu.</p> <p>3. Uwagi dotyczące terenu zakładu</p> <p>Przedstawiona koncepcja projektu przewiduje zajęcie znacznej części terenu zakładu, w tym przede wszystkim obszaru wykorzystywanego obecnie jako parking dla pracowników. Ograniczenie dostępności tych miejsc postojowych doprowadzi do poważnych trudności organizacyjnych dla pracowników, którzy codziennie dojeżdżają do pracy prywatnymi środkami transportu. W sąsiedztwie zakładu brak jest alternatywnych terenów, które mogłyby zostać zaadaptowane na cele parkingowe, co potęguje negatywne skutki projektowanych rozwiązań.</p> <p>Jednocześnie parking zakładowy spełnia również funkcję placu manewrowego dla pojazdów transportujących surowce i komponenty (dostawy), odbierających gotowe produkty (wysyłki), kontrahentów czy zewnętrznych firmy świadczących usługi na rzecz Spółki. W zakładzie realizowane są procesy produkcyjne wymagające płynności logistycznej oraz wysokiej rotacji towarów. Do zakładu codziennie dojeżdża kilkanaście pojazdów dostawczych. Zlikwidowanie czy też zmniejszenie parkingu spowoduje, że pojazdy te nie będą miały możliwości wjazdu, zatrzymania się ani wykonania nawrotu. Likwidacja parkingu zwiększy zatem ryzyko przestoju produkcyjnych, które mogą prowadzić do poważnych strat finansowych. Warto podkreślić, że zakład jest również ważnym podmiotem lokalnej gospodarki rolno-spożywczej, współpracującym z dostawcami z regionu - ograniczenie jego działalności lub likwidacja będzie miała efekt domina dla lokalnych przedsiębiorców i rolników.</p> <p>Ponadto projekt ingeruje w tereny nieurtwardzone i zielone, które obecnie pełnią funkcję rezerwy inwestycyjnej zakładu oraz zapewniają niezbędną powierzchnię biologicznie czynną. Ich likwidacja w istotny sposób ograniczy możliwości dalszego rozwoju przedsiębiorstwa, w tym ewentualnej rozbudowy infrastruktury technicznej czy magazynowej. W dobie rosnącego znaczenia zrównoważonego rozwoju oraz presji środowiskowej, utrata terenów zielonych i niezabudowanych jest nie tylko niekorzystna dla samego zakładu, ale również dla otoczenia społeczno-przyrodniczego.</p> <p>4. Uwagi dotyczące przystanku autobusowego</p> <p>Planowane usytuowanie przystanku w bezpośrednim sąsiedztwie głównych wjazdów na teren zakładu doprowadzi do faktycznego paraliżu operacyjnego przedsiębiorstwa, uniemożliwiając dojazd pojazdom ciężarowym, które stanowią główny środek transportu wykorzystywany w logistyce produkcji i dystrybucji. W szczególności, przesunięcie wjazdów oraz brak zapewnienia odpowiednich promieni skrętu i geometrii wjazdów dla pojazdów ciężarowych całkowicie uniemożliwi sprawny i bezpieczny wjazd oraz wyjazd z zakładu. Sytuacja ta prowadzi do ryzyka przerwania ciągłości łańcucha dostaw i odbiorów, a tym samym zagraża funkcjonowaniu zakładu.</p> <p>Zgodnie ze sztuką projektowania przystanki autobusowe co do zasady powinny być lokalizowane za skrzyżowaniem. W tym konkretnym przypadku nie istnieje jednak ryzyko ograniczenia widoczności przez autobus zatrzymany na zatoczce, ponieważ pojazdy wyjeżdżające z drogi naprzeciwko wykonują wyłącznie skręt w prawo. Zatem nie występuje kolizja widoczności ani zagrożenie związane z blokowaniem pola obserwacji dla uczestników ruchu.</p> <p>W związku z powyższym proponujemy następujące alternatywne lokalizacje dla przystanku autobusowego:</p> <ul style="list-style-type: none">- przy działce nr [REDAKTOWANE], która jest niezabudowana i nie koliduje z infrastrukturą zakładu,- pas terenu pomiędzy istniejącymi jazdami: od km 22+916.96 do km 22+808.29, gdzie możliwe jest bezpieczne usytuowanie przystanku bez wpływu na funkcjonowanie zakładu ani płynność ruchu drogowego. <p>Propozycje te pozwalają osiągnąć cel inwestycji bez ingerencji w funkcjonowanie przedsiębiorstwa i powinny zostać uwzględnione w dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>Proszę także o przedstawienie i wyjaśnienie jakie koncepcje lokalizacji przystanku autobusowego były brane pod uwagę i dlaczego zostały odrzucone.</p> <p>5. Uwagi dotyczące ścieżki rowerowej</p> <p>Projektowana ścieżka rowerowa przebiega przez wszystkie trzy wjazdy na teren zakładu Spółki. Należy wskazać, że w zakładzie codziennie - zarówno w godzinach porannych, jak i nocnych - odbywa się stały ruch pojazdów, w tym pojazdów ciężarowych (TIR), które realizują dostawy surowców oraz odbiór gotowych produktów.</p> <p>Przecięcie projektowanej ścieżki rowerowej z trasą regularnych przejazdów ciężkich pojazdów stwarza poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, a w szczególności dla użytkowników ścieżki rowerowej. Istnieje realne ryzyko kolizji lub potrącenia rowerzysty przez pojazd TIR w trakcie wykonywania manewrów wjazdu lub wyjazdu z zakładu - zwłaszcza że pojazdy te mają ograniczone pole widzenia oraz tzw. „martwe pola”. Projekt nie zawiera żadnych elementów minimalizujących to ryzyko. Z uwagi na intensywny charakter ruchu ciężkiego, planowane rozwiązanie w obecnej formie narusza podstawowe zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>Wątpliwości budzi również sama koncepcja budowy ścieżki rowerowej przy ruchliwej drodze, gdyż przez sąsiednią miejscowość (Zaskale) przebiega ścieżka rowerowa, która prowadzi aż do Nowego Targu.</p> <p>Z poważaniem</p> <p>[REDAKTOWANE]</p>	km 22+940
----	-------------------------------	-----	---	-----------

51	Wniosek 18 Sz	nie		<p>Jako podmiot współpracujący z zakładem ██████████ w Szaflarach („Spółka”) wyrażam sprzeciw wobec obecnego wariantu rozbudowy drogi krajowej nr 47, który przewiduje ingerencję w teren zakładu Spółki, w tym przebudowę wjazdów i likwidację kluczowych obszarów infrastruktury logistycznej, w tym parkingu przyzakładowego. Moja współpraca ze Spółką opiera się bowiem na regularnych dostawach towarów/odbiorze produktów/świadczeniu usług serwisowych/świadczeniu usług logistycznych, które wymagają swobodnego dojazdu pojazdami do zakładu. Tymczasem projekt w obecnym kształcie przewiduje rozwiązania uniemożliwiające lub co najmniej znacznie utrudniające wjazd i manewrowanie samochodami po terenie zakładu. Proponowana reorganizacja układu drogowego realnie zagraża współpracy gospodarczej, ciągłości łańcucha dostaw oraz terminowości realizacji usług. Jednocześnie negatywny wpływ na sposób współpracy ma również przewidywana likwidacja parkingów.</p> <p>Z uwagi na skalę działalności zakładu i jego znaczenie dla lokalnej gospodarki, uważamy, że projekt powinien zostać przeanalizowany ponownie z uwzględnieniem faktycznych potrzeb infrastrukturalnych oraz funkcjonujących relacji biznesowych, które obecny wariant poważnie narusza.</p> <p>W związku z powyższym wnoszę o zmianę projektu rozbudowy drogi krajowej nr 47 i przeprojektowanie jej w taki sposób, który nie będzie utrudniał ani zakłócał współpracy lokalnych przedsiębiorców ze Spółką.</p>	<p>1. Zjazd do zakładu produkcyjnego został odtworzony zgodnie ze stanem istniejącym, a geometria zjazdu zaprojektowana została w oparciu o wytyczne ujęte w WR-D-33 dla zjazdu zwykłego usługowego z klasy drogi GP, z uwzględnieniem pojazdu miarodajnego PPO - pojazd ciężarowy. Układ komunikacyjny w rejonie przedmiotowego zjazdu również pozostał jak w stanie istniejącym - na drodze krajowej występuje przekrój ze środkowym pasem wielofunkcyjnym.</p> <p>2. W celu zachowania parkingów na działkach nr ██████████ i ██████████ projektant przesunął zatokę autobusową w kierunku północnym. Zrezygnował z peronu autobusowego i zaprojektował na długości zatoki autobusowej ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 4,0 m, uwzględniając miejsce na wiatę autobusową.</p>	<p>km 22+940</p>
52	Wniosek 19 Sz	nie				<p>km 22+940</p>
53	Wniosek 20 Sz	nie	-	<p>Jako właściciel terenów przyległych wyrażam sprzeciw rozwiązaniom zaproponowanym w przedłożonej dokumentacji projektowej, nie akceptuję jej i odrzucam w całości.</p>	<p>Przyjęto do wiadomości.</p>	<p>całość opracowania</p>
54	Wniosek 21 Sz	nie	GDDKiA	<p>Jako właściciele działek ██████████ i ██████████, czyli miejsca w którym częściowo miałoby powstać rondo, zależy mi na tym, żeby zarówno w momencie kiedy będzie budowane rondo oraz w momencie kolejnej inwestycji, został zapewniony dojazd do działek.</p> <p>Z powodu znacznego zmniejszenia powierzchni działek oraz ograniczenia możliwości ich wykorzystania w celach rolniczych, usługowych, mieszkalnych (przy zgodzie na przekształcenie ich na działki budowlane), oraz ograniczeniu możliwości ich potencjalnej sprzedaży, będę wnioskować o sprawiedliwe odszkodowanie za część utraconych terenów lub wykup całości działki przez GDDKiA.</p> <p>Jeżeli chodzi o samo rondo, to wg mnie może się stać mieczem obosiecznym który udroźni ruch w dni kiedy natężenie ruchu jest niewielkie, a w trakcie weekendów, świąt, ferii zimowych, wakacji przekieruje część ruchu do centrum Szaflar co znacznie utrudni normalną egzystencję i możliwości komunikacji i transportu mieszkańcom.</p> <p>Jednak przede wszystkim chciałabym zaznaczyć, że nie zgadzam się na rozbudowę DK47 wg przedstawionego planu. Jako mieszkanka Szaflar oraz osoba która codziennie jest użytkownikiem DK47 na tym odcinku jestem przekonana, że inwestycja bez rozbudowy drogi o dodatkowe pasy jezdni nie zmieni w znaczny sposób natężenia ruchu (jak zresztą słyszeliśmy na spotkaniu informacyjnym od przedstawiciela GDDKiA). Inwestycja natomiast niesie za sobą wyłącznie znaczne koszty które w stosunku do odniesionych korzyści wydają się jedynie marnotrawieniem środków publicznych.</p>	<p>W przypadku konieczności całkowitego lub częściowego wykupu działek po inwestycji lub braku możliwości ich efektywnego wykorzystania na dotychczasowych zasadach, rozpatrzone zostanie w późniejszym etapie projektowym kwestia odszkodowania za wyłączone tereny zgodnie z obowiązującymi regulacjami.</p>	<p>km 23+430, całość opracowania</p>
				<p>W związku z przedstawionym projektem koncepcyjnym, informuję iż: Istnieje projekt budowy budynku mieszkalnego jednorodzinnego wraz z infrastrukturą techniczną i urządzeniami budowlanymi, zatwierdzony decyzją Starosty Nowotarskiego o nr ██████████ z dnia 2017-06-13r, którego budowa została rozpoczęta dnia 23.06.2020r. W dniu 30.08.2024r. otrzymaliśmy pismo od Pani ██████████, o znaku ██████████ w związku z opracowaniem dokumentacji projektowej na etapie koncepcji programowej (KP) wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DU) dla inwestycji pn. „Optymalizacja przepustowości drogi krajowej nr 47 od ok. km 21+100 do ok. km 27+950 na odcinku Nowy Targ - Szaflary, a tym samym, przeprowadzonym wywiadem branżowym pn. przebudowa/likwidacja infrastruktury sanitarnej (studnie ujęciowe, zbiorniki bezodpływowe na nieczystości ciekłe, zbiorniki LPG, olejowe itp.) oraz instalacji / przyłączy wodociągowych i kanalizacyjnych, na które odpowiedziliśmy pismem dnia 04.11.2024r. przedkładającym informacje o zatwierdzonym projekcie budynku mieszkalnego jednorodzinnego, będącym w budowie, wraz z projektem zagospodarowania terenu w skali 1:500 oraz instalacjami i niezbędnymi dokumentami (pismami i decyzjami) na działkach ewid. nr ██████████, ██████████, ██████████. Ponownie dołączam, jako załącznik niniejszej ankiety, ww. pismo. W związku z powyższym, wnoszę o zmianę projektu koncepcyjnego przebudowy drogi krajowej nr 47, w zakresie: 1) zmiany lokalizacji sieci elektroenergetycznej wysokiego napięcia, zachowując odpowiednie odległości zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, gdyż w obecnym projekcie koncepcyjnym koliduje z budynkiem, będącym w budowie oraz przebiega przez środek działek o n ewid. ██████████, ██████████, ██████████, ██████████, co skutkuje utratą możliwości przyszłej zabudowy ww. działek jak i wszystkich działek w tym rejonie. Dodatkowo dołączamy do ankiety pismo o znaku ██████████, ██████████ dotyczące uzgodnienia lokalizacji budynku mieszkalnego jednorodzinnego wraz z infrastrukturą techniczną względem istniejącej infrastruktury elektroenergetycznej WN stanowiącej własność TAURON Dystrybucja S.A.</p>	<p>1. Lokalizacja słupa WN została skorygowana i nie wchodzi w kolizję z planowanym obiektem. 2. Przedmiotowy łącznik włączający się jako czwarty wlot na rondzie z ul. Augustyna Suskiego nie stanowi zakresu opracowania przedmiotowej inwestycji. Na projekcie rozbudowy DK47 wskazana została jedynie jego potencjalna lokalizacja przekazana przez odrębną jednostkę projektową. 3. Zjazd do dz. ██████████ w km 23+370 DK47 został zaprojektowany jako zjazd zwykły zgodnie z WR-D-33. Z uwagi na brak zagospodarowania przedmiotowej działki zjazd ten został zakwalifikowany do klasy E, czyli jako zjazdy inne. Szerokość zjazdu w stanie istniejącym wynosi 3,0m, natomiast szerokość jezdni zjazdu projektowanego wynosi 4,5m, co stanowi znaczne polepszenie warunków geometrycznych. W celu zwiększenia parametrów zjazdu, należy złożyć wniosek do GDDKiA wraz z udokumentowaniem zmiany sposobu zagospodarowania działki oraz wskazaniem pojazdów, które będą obsługiwać powyższą nieruchomość. Zjazd zgodnie z projektem rozbudowy DK47 obsługuje wszystkie relacje skrajne. 4. Art. 43 ustawy o drogach publicznych nie dotyczy sytuacji, gdy to droga jest rozbudowywana w kierunku istniejącego lub planowanego budynku. Odległości określone w tym artykule stosuje się wyłącznie do lokalizacji obiektów względem istniejącej lub planowanej drogi, a nie odwrotnie.</p>	

55	Wniosek 22 Sz	nie	<p>Projektant</p> <p>Prosimy o rozważenie naszej propozycji lokalizacji tej sieci np. po drugiej stronie torów lub maksymalnie blisko wzdłuż nowej drogi krajowej nr 47 wg załącznika</p> <p>2) zmiany lokalizacji proponowanego łącznika lub jego usunięcie (oznaczonego kolorem niebieskim, przechodzącego przez działki nr ewid. [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED]) przy rondzie z ul. oormato bo Augustyna Suskiego, zaprojektowanego na wniosek Wójta Gminy Szaflary, gdyż w obecnym projekcie koncepcyjnym koliduje z budynkiem, będącym w budowie. Z uwagi na fakt, iż łącznik został zaprojektowany na wniosek Wójta Gminy Szaflary, wystosujemy również pismo do Urzędu Gminy Szaflary, dotyczące kolizji projektowanego łącznika z budynkiem wraz z wnioskiem o zmianę lokalizacji ww. łącznika albo usunięcie go z projektu ronda drogi krajowej nr 47.</p> <p>3) poszerzenia zjazdu i wyjazdu oraz o zwiększenia wartości promienia łuku kołowego istniejącego zjazdu i wyjazdu z drogi krajowej nr 47 w km 23+370 strona prawa, do działki o nr ewid. [REDACTED], celem zapewnienia większego bezpieczeństwa oraz płynnego zjazdu na działkę o nr ewid. [REDACTED] oraz wyjazdu na drogę krajową nr 47 oraz pozostawienia możliwości wyjazdu z ww. działki w stronę Nowego Targu i Zakopanego jak i zjazdu z drogi krajowej prawoskrętem i lewoskrętem</p> <p>4) zmiany lokalizacji ronda w kierunku południowo-wschodnim wg dołączonego załącznika, gdyż w obecnej koncepcji rondo jest zbliżone na odległość mniejszą niż 10m od obiektów budowlanych, będących w budowie, co jest niezgodne z art. 43 pkt. 1 Ustawy z dnia 21. marca 1985r. o drogach publicznych (w proponowanym przez nas wariantcie wg załącznika)</p> <p>Rozumiemy, jak ważną sprawą jest rozbudowa drogi, ale naszym zdaniem nie może ona w tak dużym zakresie naruszać naszych dóbr materialnych w postaci zajęcia znacznej części działek, na których realizujemy nasze plany. Ze względu na zajęcie dużego obszaru naszych działek o nr ewid.: [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED] pod budowę drogi krajowej nr 47 oraz mającego powstać ronda przy ul. Augustyna Suskiego, domagamy się wprowadzenia zmian w projekcie, zgodnie z naszymi uwagami propozycjami.</p> <p>W razie pytań, wątpliwości bądź potrzeby udostępnienia Państwu dodatkowych dokumentów dot. projektu budowlanego, prosimy o kontakt: Nr tel.: [REDACTED] E-mail.: [REDACTED]</p> <p>Załączniki: 1. Decyzja o zatwierdzeniu projektu budowlanego i udzielenia pozwolenia na budowę z dnia 13.06.2017r. o znaku [REDACTED] 2. Zatwierdzony projekt zagospodarowania terenu 3. Zawiadomienie o zamierzonym terminie rozpoczęcia robót budowlanych na podstawie uzyskanego pozwolenia z dnia 17.06.2020. 4. Pismo o znaku [REDACTED] dotyczące uzgodnienia lokalizacji budynku mieszkalnego jednorodzinnego wraz z infrastrukturą techniczną względem istniejącej infrastruktury elektroenergetycznej WN stanowiącej własność TAURON Dystrybucja S.A. 5. Odpowiedź z dnia 04.11.2024r. o znaku [REDACTED] na Pismo Pani [REDACTED] z dnia 30.08.2024r. wraz z załącznikami: Projekt zagospodarowania terenu Pismo GDDKiA z dnia 2017-03-17 o znaku [REDACTED].mp dotyczące uzgodnienia ewu opisbride to usytuowania obiektów budowlanych przy drodze krajowej nr 47 wraz z okluzulowanym planem sytuacyjnym Decyzję z dnia 2015-08-18 o znaku [REDACTED] o lokalizacji linii kablowej niskiego napięcia w pasie drogowym drogi krajowej nr 47 Decyzję z dnia 2015-12-10 o znaku [REDACTED] o lokalizacji kanalizacji sanitarnej w pasie drogowym drogi krajowej nr 47 Pismo GDDKiA z dnia 2015-08-21 o znaku [REDACTED] dotyczące dostępu do drogi krajowej nr 47 za pośrednictwem istniejącego zjazdu z drogi krajowej nr 47 Mapę inwentaryzacji powykonawczej zjazdu z drogi krajowej Pismo GDDKiA z dnia 2015-08-21 o znaku [REDACTED] dotyczące zezwolenia na spolokalizację ogrodzenia Decyzję z dnia 2017-04-25 o znaku [REDACTED] w sprawie udzielenia wodnoprawnego na wykonanie studni chłonnej</p> <p>Warunki techniczne przyłączenia nieruchomości do sieci kanalizacji sanitarnej z dnia 2015-09-09 o znaku [REDACTED] z wymaganiami technicznymi przyłącza Warunki przyłączenia do sieci OSD z dnia 2014-08-12 o znaku [REDACTED] Opis zagospodarowania terenu Skan pkt. 6 projektu technicznego instalacji sanitarnych 6. Załącznik rysunkowy, przedstawiający proponowany przebieg sieci elektroenergetycznej wysokiego napięcia 7. Załącznik rysunkowy, przedstawiający proponowaną lokalizację ronda Do wiadomości: 1) Wójt Gminy Szaflary</p>	km 23+420
----	-------------------------------	-----	--	-----------

56	Wniosek 23 Sz	nie	Projektant	<p>Ja, niżej podpisany [redacted] prowadzący działalność gospodarczą pod firmą [redacted], wyrażam sprzeciw wobec obecnego projektu przebudowy drogi krajowej nr 47, a w szczególności pominięcia zjazdu z drogi krajowej nr 47 na działkę [redacted], która również posiada status drogi. Elektrownia wodna, którą prowadzą znajduje się na działce nr [redacted] obręb Szafłary. Prowadzą do niej dwie drogi dojazdowe z DK 47. Obecnie głównie używaną stanowi droga znajdująca się na działce nr [redacted], do której prowadzi zjazd przy km 23+025.28. Sposób zaprojektowania tego zjazdu jest moim zdaniem nieprawidłowy. Projekt ww. zjazdu w obecnym kształcie nie spełnia żadnych kryteriów funkcjonalnych wymaganych dla obsługi pojazdów ciężkich, takich jak samochody dostawcze czy serwisowe. Brak odpowiednich promieni skrętu, zbyt wąska geometria oraz ogólny charakter zjazdu zwykłego" powodują, że planowany dostęp drogowy nie zapewnia realnej możliwości dojazdu pojazdów o większych gabarytach, które są niezbędne do funkcjonowania elektrowni. Zjazd ten musi spełniać parametry techniczne pozwalające na regularne korzystanie przez pojazdy ciężarowe, w tym o masie powyżej 3,5 tony oraz umożliwiające w miarę swobodne manewrowanie tymi pojazdami. Obecny projekt całkowicie to uniemożliwia, co w praktyce oznacza ograniczenie możliwości funkcjonowania firmy.</p> <p>Drugą drogą prowadzącą do elektrowni wodnej jest droga znajdująca się na działce nr [redacted], której jestem właścicielem. Pomimo, iż działka ta jest oznaczona jako droga, projekt nie przewiduje na nią zjazdu z DK47. Powyższe świadczy o braku przeprowadzenia wnikliwej analizy istniejącego stanu prawnego i rzeczywistego zagospodarowania terenu. Droga znajdująca się na działce nr [redacted] jest bowiem kluczowa w związku z przyszłą inwestycją i rozbudową infrastruktury wokół elektrowni. Planowana jest bowiem rozbudowa przedsiębiorstwa w związku z którą droga na działce nr [redacted] będzie pełnić funkcję drogi dojazdowej do zakładu. Jej znaczenie komunikacyjne będzie tylko rosło nie tylko w trakcie późniejszego użytkowania, ale także na etapie realizacji robót budowlanych, które będą wymagały wjazdu sprzętu ciężkiego, dostaw materiałów oraz transportu innych elementów. Brak zapewnienia pełnowartościowego zjazdu na tę działkę uniemożliwia jej wykorzystanie zgodnie z przeznaczeniem, uniemożliwia realizację inwestycji o charakterze infrastrukturalnym i prowadzi do nieuzasadnionego ograniczenia prawa do korzystania z nieruchomości. Ze względu na powyższe pragnę wyrazić zdecydowany sprzeciw wobec braku uwzględnienia zjazdu z drogi DK 47 na drogę znajdującą się na działce [redacted]. Mając na uwadze całokształt przytoczonych okoliczności proszę o uwzględnienie powyższych uwag i zmianę projektu poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dostosowanie zjazdu przy km 23+025.28 do rzeczywistych potrzeb obsługi przedsiębiorstwa tj. zapewnienie parametrów umożliwiających korzystanie ze zjazdu przez pojazdy dostawcze, które są niezbędne do prawidłowego funkcjonowania przedsiębiorstwa, - uwzględnienie i zaprojektowanie zjazdu z drogi DK 47 na drogę znajdującą się na działce [redacted]. <p>Z wyrazami szacunku</p>	<p>W ramach inwestycji projektant odtworzył istniejące zjazdy. W stanie istniejącym nie występuje zjazd do działki nr [redacted], a w granicy działki nie ma bramy wjazdowej, tylko ogrodzenie ciągłe. W celu uzyskania zgody na wykonanie nowego zjazdu z drogi krajowej właściciel powinien złożyć do GDDKiA oddział w Krakowie wniosek o wydanie zezwolenia na lokalizację zjazdu dostępny na stronie internetowej www.gddkia.gov.pl.</p> <p>Zjazd do działki nr [redacted] został odtworzony zgodnie ze stanem istniejącym, a geometria zjazdu zaprojektowana została w oparciu o wytyczne ujęte w WR-D-33 dla zjazdu zwykłego klasy A z drogi GP, czyli z uwzględnieniem wymagań jak dla wlotu/wylotu skrzyżowania z drogą wewnętrzną zgodnie z WR-D-31-2. Szerokość zjazdu w stanie istniejącym wynosi ok. 3,3m, natomiast szerokość jezdni zjazdu projektowanego wynosi 5,0m, co stanowi znaczne polepszenie warunków geometrycznych.</p>	km 22+930, km 23+025
57	Wniosek 24 Sz	tak	Projektant/ GDDKiA	<p>1. Należy przewidzieć drogę serwisową od skrzyżowania z ul. A. Suskiego w kierunku południowym lub dopuścić lokalizację zjazdów (powstaje pytanie w jakim celu przewidziano pas środkowy na tym odcinku). Właściciele nieruchomości na odcinku od w/w ronda do ul. Orkana- strona zachodnia są pozbawieni jakiegokolwiek dojazdu do swoich nieruchomości. Dla przedmiotowej działki odmówiono zgody na lokalizację zjazdu (która w przypadku wydania takiej zgody wraz z działkami przyległymi mogła uzyskać WZIZT dla np. dla zabudowy mieszkaniowej), natomiast dla działki oddalonej o kilkadziesiąt metrów wydano taką decyzję. Przy czym warunki w zakresie między innymi widoczności były identyczne.</p> <p>2. Należy przewidzieć wykonanie drogi serwisowej (np. w przebiegu istniejącej dw gminnej) bądź dodatkowego pasa ruchu na odcinku od skrzyżowania z ul. Kolejową lub co najmniej z drogą gminną przy urzędzie gminy i połączenie jej ze skrzyżowaniem z ul. Suskiego (projektowanym rondem z dwoma pasami ruchu) spowodowało by faktyczne przeniesienie znacznego w tym miejscu ruchu lokalnego w kierunku centrum miejscowości. Sama przebudowa istniejącego ronda w obrębie skrzyżowania z ul. Kolorową spowoduje jedynie przeniesienie zatoru kilkadziesiąt metrów dalej. Należy też zauważyć, że samochody nie mogące wykonać lewoskrętu w kierunku Nowego Targu będą generować dodatkowy ruch na tym odcinku.</p> <p>3. Całkowite zamknięcie skrzyżowań np. z ul. Wąską, czy Boczna nie wyeliminuje w mojej opinii żadnych zatorów drogowych, gdyż te powstają w zupełnie innych miejscach. Zamknięcie wylotów, z których korzystają dziesiątki mieszkańców, a pozostawienie zjazdów indywidualnych wydaje się być co najmniej nieracjonalne.</p> <p>4. Warto rozważyć wydłużenie prawo i lewo skrętów na skrzyżowaniu z ul. Władysława Orkana gdyż sygnalizacja świetlna może się okazać po przebudowie drogi największym generatorem zatorów.</p>	<p>1. Z uwagi na małe zagęszczenie istniejących zjazdów po stronie zachodniej DK47, na odcinku od ronda z ul. A. Suskiego w kierunku południowym, projektant odstąpił od budowy drogi serwisowej. Jezdnia dodatkowa spowoduje zwiększenie zajętości terenu, a co za tym idzie, wykup działek prywatnych pod pas drogowy i związane z tym niezadowolenie mieszkańców. We wskazanym zakresie zaprojektowano pas wielofunkcyjny w ciągu DK47, który umożliwi manewr skrętu w lewo do zjazdów odtwarzanych w ramach przedmiotowej inwestycji. W celu uzyskania zgody na wykonanie nowego zjazdu z drogi krajowej właściciel powinien złożyć do GDDKiA oddział w Krakowie wniosek o wydanie zezwolenia na lokalizację zjazdu dostępny na stronie internetowej www.gddkia.gov.pl.</p> <p>2. W ramach inwestycji Urzędu Gminy Szafłary planowana jest budowa łącznika pomiędzy ul. Kolejową a ul. A. Suskiego. W projekcie rozbudowy drogi krajowej nr 47 przedstawiony został planowany przebieg ww. drogi, stanowiący czwarty wlot na rondzie z ul. A. Suskiego. Inwestycja ta przeniesie ruch lokalny w kierunku miejscowości.</p> <p>3. Połączenie DK47 z ul. Wąską (km ok. 23+720) i ul. Boczna (km ok. 24+240) zostało zachowane. Zgodnie z ustaleniami z GDDKiA, przebudowa ul. Bocznej w zakresie przedstawionym w wariacie wynikowym zostanie wykonana, tylko przy współudziale Gminy Szafłary.</p> <p>Ilość zjazdów do działek przyległych na drogach klasy GP powinna być minimalizowana, dlatego w ramach przedmiotowej inwestycji odtwarzane są tylko zjazdy funkcjonujące już w stanie istniejącym.</p> <p>4. Pas do skrętu w prawo na drogę powiatową numer 1646K ul. W Orkana został wydłużony. Pasy do skrętu w lewo na przedmiotowym skrzyżowaniu zostały zaprojektowane w oparciu o zapisy w WR-D-31-2 Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych. Część 2: Skrzyżowania zwykłe i skanalizowane, p. 5.1.2 oraz o wykonane pomiary ruchu drogowego ujęte w opracowaniu Analizy i Prognozy Ruchu.</p>	km 23+460, km 23+720, km 24+240
58	Wniosek 25 Sz	TAK	Projektant/GDDKiA	<p>1. Przedstawiony projekt nosi znamiona niegospodarności, braku poszanowania dla publicznych środków finansowych oraz własności prywatnej(rozbudowa pasa po stronie wschodniej) ogranicza istotnie możliwości korzystania z nieruchomości przez mieszkańców, nie ograniczając istniejących zatorów komunikacyjnych.</p> <p>2. Rekomenduje się prowadzenie inwestycji z wykorzystaniem gruntów od strony zachodniej np. poprzez drogę serwisową od skrzyżowania z ul. A. Suskiego w kierunku południowym lub dopuścić lokalizację zjazdów (wschód zachód) -powstaje pytanie w jakim celu przewidziano pas środkowy na tym odcinku.. Właściciele nieruchomości na odcinku od w/w ronda do ul. Orkana- strona zachodnia są pozbawieni jakiegokolwiek dojazdu do swoich nieruchomości a właściciele nieruchomości od strony wschodniej nie są traktowani jednakowo (jedni uzyskują zgodę na zjazdy z ul. Zakopiańskiej mimo posiadania dojazdu od ul. Wąskiej innym takiej możliwości są pozbawieni: Dla działki [redacted] odmówiono zgody na lokalizację zjazdu (która w przypadku wydania takiej zgody wraz z działkami przyległymi mogła uzyskać WZIZT np. dla zabudowy mieszkaniowej), natomiast dla działki oddalonej o kilkadziesiąt metrów wydano taką decyzję. Przy czym warunki w zakresie między innymi widoczności były identyczne.</p> <p>3. Należy przewidzieć wykonanie drogi serwisowej (np. w przebiegu istniejącej dw gminnej) bądź dodatkowego pasa ruchu na odcinku od skrzyżowania z ul. Kolejową lub co najmniej z drogą gminną przy urzędzie gminy i połączenie jej ze skrzyżowaniem z ul. Suskiego (projektowanym rondem z dwoma pasami ruchu) spowodowało by faktyczne przeniesienie znacznego w tym miejscu ruchu lokalnego w kierunku centrum miejscowości. Sama przebudowa istniejącego ronda w obrębie skrzyżowania z ul. Kolorową spowoduje jedynie przeniesienie zatoru kilkadziesiąt metrów dalej. Należy też zauważyć, że samochody nie mogące wykonać lewoskrętu w kierunku Nowego Targu będą generować dodatkowy ruch na tym odcinku.</p> <p>4. Całkowite zamknięcie skrzyżowań np. z ul. Wąską, czy Boczna nie wyeliminuje w naszej opinii żadnych zatorów drogowych, gdyż te powstają w zupełnie innych miejscach. Zamknięcie wylotów, z których korzystają dziesiątki mieszkańców, a pozostawienie zjazdów indywidualnych wydaje się być co najmniej nieracjonalne.</p> <p>5. Warto rozważyć wydłużenie prawo i lewo skrętów na skrzyżowaniu z ul. Władysława Orkana gdyż sygnalizacja świetlna może się okazać po przebudowie drogi największym generatorem zatorów.</p>	<p>1. Przyjęto do wiadomości.</p> <p>2. Z uwagi na małe zagęszczenie istniejących zjazdów po stronie zachodniej DK47, na odcinku od ronda z ul. A. Suskiego w kierunku południowym, projektant odstąpił od budowy drogi serwisowej. Jezdnia dodatkowa spowoduje zwiększenie zajętości terenu, a co za tym idzie, wykup działek prywatnych pod pas drogowy i związane z tym niezadowolenie mieszkańców. We wskazanym zakresie zaprojektowano pas wielofunkcyjny w ciągu DK47, który umożliwi manewr skrętu w lewo do zjazdów odtwarzanych w ramach przedmiotowej inwestycji. W celu uzyskania zgody na wykonanie nowego zjazdu z drogi krajowej właściciel powinien złożyć do GDDKiA oddział w Krakowie wniosek o wydanie zezwolenia na lokalizację zjazdu dostępny na stronie internetowej www.gddkia.gov.pl.</p> <p>3. W ramach inwestycji Urzędu Gminy Szafłary planowana jest budowa łącznika pomiędzy ul. Kolejową a ul. A. Suskiego. W projekcie rozbudowy drogi krajowej nr 47 przedstawiony został planowany przebieg ww. drogi, stanowiący czwarty wlot na rondzie z ul. A. Suskiego. Inwestycja ta przeniesie ruch lokalny w kierunku miejscowości.</p> <p>4. Połączenie DK47 z ul. Wąską (km ok. 23+720) i ul. Boczna (km ok. 24+240) zostało zachowane. Zgodnie z ustaleniami z GDDKiA, przebudowa ul. Bocznej, w zakresie przedstawionym w wariacie wynikowym, zostanie wykonana, tylko przy współudziale Gminy Szafłary. Ilość zjazdów do działek przyległych na drogach klasy GP powinna być minimalizowana, dlatego w ramach przedmiotowej inwestycji odtworzone są tylko zjazdy funkcjonujące już w stanie istniejącym.</p> <p>5. Pas do skrętu w prawo na drogę powiatową numer 1646K ul. W Orkana został wydłużony. Pasy do skrętu w lewo na przedmiotowym skrzyżowaniu zostały zaprojektowane w oparciu o zapisy w WR-D-31-2 Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych. Część 2: Skrzyżowania zwykłe i skanalizowane, p. 5.1.2 oraz o wykonane pomiary ruchu drogowego ujęte w opracowaniu Analizy i Prognozy Ruchu.</p>	km 23+460, km 24+650, km 23+870, km 22+760, km 22+160
59	Wniosek 26 Sz	nie		Wyrażam sprzeciw do przedłożonego projektu przebudowy drogi.	Przyjęto do wiadomości.	całość opracowania
60	Wniosek 27 Sz	nie	-	Wyrażam sprzeciw do przedłożonego projektu przebudowy drogi.	Przyjęto do wiadomości.	całość opracowania
61	Wniosek 28 Sz	nie	-	Wyrażam sprzeciw do przedłożonego projektu przebudowy drogi. Jestem jednym z sygnatariuszy petycji złożonej w UG Szafłary w dniu 30.04.2025, a którą załączam do niniejszej ankiety jako załącznik nr 1	Przyjęto do wiadomości.	całość opracowania

62	Wniosek 29 Sz	TAK	Projektant	Zwracam się z prośbą o umieszczenie dodatkowego zjazdu/wjazdu z planowanego ronda ul. Zakopiańska/ul. A. Suskiego w kierunku zachodnim celem możliwości dojazdu do moich działek, które obecnie używam rolniczo. Brak zjazdu powoduje ograniczoną możliwość dojazdu do moich terenów. W załączniku dołączam szkic proponowanego rozwiązania.(załącznik jest częścią pliku z ankietą)	W ramach inwestycji zaprojektowanie odtworzenie istniejących zjazdów. W celu uzyskania zgody na wykonanie nowego zjazdu z drogi krajowej właściciel powinien złożyć do GDDKiA oddział w Krakowie wniosek o wydanie zezwolenia na lokalizację zjazdu dostępny na stronie internetowej www.gddkia.gov.pl .	km 23+460
63	Wniosek 30 Sz	TAK	Projektant	Nie zgadzam się na rozbudowę drogi po stronie zabudowań i przebudowę chodnika. Uważam, że po prawej stronie w kierunku Zakopanego jest dosyć miejsca na rozbudowę drogi. Pas zieleni nie jest konieczny.	Poszerzenie jezdni w związku z dobudową pasa wielofunkcyjnego zostało zaprojektowane po zachodniej stronie DK47, w miejscach gdzie tereny kolejowe oddalone są od pasa drogowego. Wyjątek stanowią zakresy, w których z uwagi na bliskie sąsiedztwo kolei, nie można zastosować poszerzenia drogi od strony terenów niezabudowanych. Ciągi piesze oraz pieszo-rowerowe zaprojektowano od strony terenów zamieszkałych, aby umożliwić mieszkańcom bezpośredni dostęp do infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, a także zminimalizować ryzyko wypadków, wynikających z przekraczania jezdni w miejscach niedozwolonych. Pasy zieleni po stronie wschodniej zaprojektowane z uwagi na zachowanie strefy wolnej od przeszkód dla prędkości 70km/h zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem zostały usunięte. W związku z powyższym przewiduje się uzyskanie odstępstwa od ww. przepisów na etapie projektu budowlanego dla przedmiotowego zadania.	całość opracowania
64	Wniosek 31 Sz	nie	Projektant	Nie wyrażam zgody na modernizację drogi w formie przedstawionej na zebraniu w Gminie Szaflary. Brak też jest połączenia drogi dojazdowej na w/w posesji co komplikuje wyjazd w kierunku Szaflar-Zakopane.	Działka Wnioskodawcy zlokalizowana jest poza zakresem opracowania i nie graniczy z pasem drogowym DK47.	całość opracowania
65	Wniosek 32 Sz	nie	Projektant	Nie wyrażam zgody na modernizację drogi w formie przedstawionej na zebraniu w Gminie Szaflary. Brak też jest połączenia drogi dojazdowej na w/w posesji co komplikuje wyjazd w kierunku Szaflary-Zakopane.	Działka Wnioskodawcy zlokalizowana jest poza zakresem opracowania i nie graniczy z pasem drogowym DK47.	całość opracowania
66	Wniosek 33 Sz	nie	Projektant	Składam sprzeciw w związku z planami modernizacji zakopiański. Mieszkam na ul. [REDAKTOWANE]. Mamy obecnie nowy chodnik, który spowodował, że mój wyjazd stał się stromy. Poszerzenie drogi według obecnego projektu uniemożliwi prowadzenie mojej działalności. Posiadam firmę transportową, uważam, że nie ma potrzeby przesuwania drogi w stronę budynków, ponieważ od strony zachodniej jest możliwość dorobienia dodatkowego pasa, który istnieje od granicy Nowego Targu i w zupełności się sprawdza przez Szaflary- powinien być pas prawo, lewo skrętny. Zaproponowane w projekcie skrzyżowania i ruchy okrężne spowodują jeszcze większe korki, ponieważ wszyscy jadący do N. Targu wyjeżdżając z ul. kolejowej muszą wjechać na rondo w Szaflarach które jest już zakorkowane przez samochody jadące z Zakopanego i nie wyobrażam sobie w jaki sposób zawrócić tam tirem. Dobrze by było by ktoś z projektantów w piątek lub w sobotę czy też w poniedziałek stanął na tym skrzyżowaniu Zakopiańska z ul. A. Suskiego i wtedy by mógł wyciągnąć wnioski.	Poszerzenie jezdni w związku z dobudową pasa wielofunkcyjnego zostało zaprojektowane po zachodniej stronie DK47, w miejscach gdzie tereny kolejowe oddalone są od pasa drogowego. Wyjątek stanowią zakresy, w których z uwagi na bliskie sąsiedztwo kolei, nie można zastosować poszerzenia drogi od strony terenów niezabudowanych. Ciągi piesze oraz pieszo-rowerowe zaprojektowano od strony terenów zamieszkałych, aby umożliwić mieszkańcom bezpośredni dostęp do infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, a także zminimalizować ryzyko wypadków, wynikających z przekraczania jezdni w miejscach niedozwolonych. Na skrzyżowaniu DK47 z ul. Kolejową zostały zaprojektowane wszystkie relacje skrętne.	km 23+950, km 22+760, km 23+460
67	Wniosek 34 Sz	nie	Projektant	Nie zgadzam się na nowy projekt Zakopiański. Dwa lata temu Zarząd Drogowy Robiąc Chodnik podniósł nasz wyjazd na drogę, który stał się stromy, w zimie ciężko wyjechać. Obecnie przesuwając drogę o 6 metrów pasa zieleni plus ścieżkę rowerową w naszą stronę nie będziemy w stanie wyjeżdżać, bo wyjazd stanie się zbyt stromy. Prowadzimy firmę transport międzynarodowy TIR i komis samochodowy. W związku z tym musimy mieć dobry wyjazd na Zakopiańkę. Na mojej posesji wzdłuż Drogi Zakopiański znajduje się 15 sztuk świerków 35-letnich drzew, w których wycinę absolutnie się nie zgadzam, ponieważ zatrzymują kurz i chociaż częściowo spalinę z drogi. Nie zgadzam się również na marnotrawstwo naszych pieniędzy, podatników, ponieważ mamy nowy chodnik, pod którym znajduje się odwodnienie Zakopiański i studzienki. Czy nie można było wtedy poszerzyć od razu Zakopiański? Modernizowana była kolej i można było przesunąć tory kolejowe w stronę zachodnią, bo tam jest wolna przestrzeń, a na starym torowisku zrobić drugi pas Zakopiański, ale wy wszystko robicie po fakcie. Jak można też modernizować lotnisko w Nowym Targu, by turyści mogli przylecieć samolotem, jak za granicą, a nie samochodami zatruwać spalinami nasze piękne tereny? A my powinniśmy dbać o ekologię. Na trasie od Ustupu do Szaflar nie ma ani jednej toalety i o to powinniście się postarać.	Pasy zieleni po stronie wschodniej zaprojektowane z uwagi na zachowanie strefy wolnej od przeszkód dla prędkości 70km/h zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem zostały usunięte. W związku z powyższym przewiduje się uzyskanie odstępstwa od ww. przepisów na etapie projektu budowlanego dla przedmiotowego zadania.	km 23+950
68	Wniosek 35 Sz	nie	Projektant	Nie zgadzam się na proponowany plan modernizacji drogi nr 47 Nowy Targ Szaflary, ponieważ na stałe skomplikuje życie mieszkańców objętych tym planem. Uważam, że powinno się rozważyć opcje modernizacji tej drogi po stronie minimalnej urbanizacji, czyli po stronie zachodniej.	Poszerzenie jezdni w związku z dobudową pasa wielofunkcyjnego zostało zaprojektowane po zachodniej stronie DK47, w miejscach gdzie tereny kolejowe oddalone są od pasa drogowego. Wyjątek stanowią zakresy, w których z uwagi na bliskie sąsiedztwo kolei, nie można zastosować poszerzenia drogi od strony terenów niezabudowanych. Ciągi piesze oraz pieszo-rowerowe zaprojektowano od strony terenów zamieszkałych, aby umożliwić mieszkańcom bezpośredni dostęp do infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, a także zminimalizować ryzyko wypadków, wynikających z przekraczania jezdni w miejscach niedozwolonych.	całość opracowania
69	Wniosek 36 Sz	TAK	Projektant/ GDDKiA	W nawiązaniu do Planu Rozbudowy Drogi Krajowej nr 47 na odcinku Nowy Targ Szaflary przedstawiamy opinie do przedstawionych rozwiązań projektowych. Zamknięcie bezpośredniej drogi dojazdu z tzw. Zakopiański do domów znajdujących się przy niej (np. numer działki [REDAKTOWANE], [REDAKTOWANE]) spowoduje utrudniony wyjazd oraz wjazd na drogę DK47. W sąsiedztwie znajdują się dwie firmy Almedica oraz drukarnia. Do obu tych firm dojeżdżają pracownicy oraz dostawcy i kurierzy. Oprócz tego z naszego wyjazdu codziennie odbierane i przywożone busem szkolnym jest dziecko niepełnosprawne, (siostrzeniec) do szkoły specjalnej w Nowym Targu. Już teraz jest problem z wyjazdem busa wycofuje do Zakopiański. Po zamknięciu wyjazdu i wjazdu nie będzie możliwości wycofania, a tym bardziej zawrócenia busa. Jeden wjazd i wyjazd dla wszystkich mieszkańców oraz firm od świateł na skrzyżowaniu ulica Orkana z DK47 do wyjazdu DG604106K. Ulica Zakopiańska 4 spowoduje duże natężenie ruchu przy wyjeździe i wjeździe oraz zator, ponieważ droga jest zbyt wąska i nie ma możliwości minięcia się dwóch samochodów osobowych, a co dopiero samochodów dostawczych czy busa szkolnego jadącego z dziećmi niepełnosprawnymi. Dlatego w naszej opinii zamknięcie bezpośredniego dojazdu do Zakopiański jest z tym rozwiązaniem i utrudnieniem dla wszystkich mieszkańców i firm. Według nas bezpośredni dojazd z i do drogi DK47 powinien pozostać jak w obecnym stanie.	Poszczególne połączenia dróg z DK47 zostały zlikwidowane z uwagi na zapisy obowiązujących Wytycznych projektowania skrzyżowań drogowych (WR-D-31-1), które wskazują, że minimalna odległość między skrzyżowaniami na ulicach klasy GP wynosi 600m. W obecnej lokalizacji odległości między wlotami ul. Zakopiańskiej II i Zakopiańskiej III wynosi ok. 60m natomiast między ul. Zakopiańska III a Zakopiańska IV - ok. 100m. Rozwiązanie układu drogowego w rejonie ul. Zakopiańskiej zostało ponownie przeanalizowane i wybrana została geometria, która najmniej ingeruje w działki przyległe do pasa drogowego. Na etapie opracowania projektu budowlanego ww. rozwiązania projektowe z ul. Zakopiańska II, III i IV zostaną ponownie poddane analizie w uzgodnieniu z Gminą Szaflary.	km 25+220, km 24+650
70	Wniosek 37 Sz	TAK	Projektant/ GDDKiA	Skrzyżowanie drogi krajowej nr 47 z ul. Kolejową należy pozostawić w dotychczasowym śladzie. Również koło Urzędu Gminy Szaflary. 1. Należy zostawić lewoskręt jadąc drogą nr 47 ze strony południowej i północnej w ul. Kolejową na zachód i wschód oraz wjazd z tych ulic. 2. pozostawić istniejący przystanek autobusowy od strony północnej skrzyżowania drogi 47 z ul. Kolejową. 3. Pozostawić lewoskręty na skrzyżowaniu drogi nr 47 z drogą koło Urzędu Gminy Szaflary oraz wjazd z tej drogi na drogę nr 47 - lewoskręt. 4. Takie rozwiązanie nie będzie dodatkowo obciążać drogi krajowej pomiędzy proponowanymi rondami.	1,3. Wszystkie relacje skrętne na skrzyżowaniu ul. Kolejowej/ Osiedle Pańskie i ul. Zakopiańskiej z DK47 zostały zaprojektowane. 2. Zatoka została przesunięta w kierunku Zakopanego z uwagi na zasady wiedzy technicznej oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego, które wskazują iż zatokę autobusową należy sytuować za skrzyżowaniem. Zabieg ten ma na celu poprawę czytelności skrzyżowania oraz zwiększenie widoczności pojazdom wyjeżdżającym z drogi podporządkowanej.	km 22+760
71	Wniosek 38 Sz	nie	Projektant	Jestem przeciwna umieszczeniu ekranów akustycznych, które nie będą już z założenia spełniały swojej roli, a będą ograniczały widoczność. Jestem za pozostawieniem wszystkich skrętów w lewo oraz w prawo, a także za zrobieniem przejścia dla pieszych przez ulicę Zakopiańską w okolicach ul. Kolejowej w stronę rzeki Biały Dunajec	Plany sytuacyjne przedstawiają wstępną lokalizację ekranów akustycznych. Ostateczna decyzja o konieczności budowy ekranów akustycznych ze wskazaniem ich lokalizacji zostanie przedstawiona w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Organem właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wójt/burmistrz gminy. Na skrzyżowaniach DK47 z ul. Kolejową/ Osiedle Pańskie, droga do SUW oraz ul. Zakopiańską zostały zaprojektowane wszystkie relacje skrętne.	całość opracowania, km 22+760

72	Wniosek 39 Sz	TAK	Projektant/ GDDKiA	<p>Skrzyżowanie drogi krajowej nr 47 z ul. Kolejową należy pozostawić w dotychczasowym śladzie. Również koło Urzędu Gminy Szaflary.</p> <p>1. Należy zostawić lewoskręt jadąc drogą nr 47 ze strony południowej i północnej w ul. Kolejową na zachód i wschód oraz wyjazd z tych ulic.</p> <p>2. Nie wyrażam zgody na lokalizację przystanku autobusowego kosztem naszej działki nr [REDAKTOWANE]. Przystanek pozostawić istniejący od strony północnej skrzyżowania.</p> <p>3. Pozostawić lewoskręty na skrzyżowaniu drogi nr 47 z drogą koło Urzędu Gminy Szaflary oraz wyjazd z tej drogi na drogę nr 47 - lewoskręt.</p> <p>4. Takie rozwiązanie nie będzie dodatkowo obciążać drogi krajowej pomiędzy proponowanymi rondami.</p>	<p>1,3. Wszystkie relacje skątne na skrzyżowaniu ul. Kolejowej/ Osiedle Pańskie i ul. Zakopiańskiej z DK47 zostały zaprojektowane.</p> <p>2. Zatoka została przesunięta w kierunku Zakopanego z uwagi na zasady wiedzy technicznej oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego, które wskazują, że zatokę autobusową należy lokalizować za skrzyżowaniem. Zabieg ten ma na celu poprawę czytelności skrzyżowania oraz zwiększenie widoczności pojazdom wyjeżdżającym z drogi podporządkowanej.</p>	km 22+760, km 22+780
73	Wniosek 40 Sz	TAK				
74	Wniosek 41 Sz		Projektant/ GDDKiA	<p>1. Moja działka [REDAKTOWANE] jest do drogi głównej, z Drogi Głównej nie jest zaznaczony zjazd na moją działkę. Żeby wjechać na posesję, wyjeżdżam z Drogi Gminnej koło Głównej drogi po swojej działce. Jeżeli zabierze pod chodnik, to uniemożliwicie mi wjazd na posesję. Proszę o dostosowanie się do mojej opinii i zrobić zjazd do posesji.</p> <p>2. Koło drogi gminnej jest moja posesja, działka [REDAKTOWANE] jest ogrodzona płotem i posadzona drzewkami ozdobnymi. Tam jest zaznaczona niebieska kreska wzdłuż mojej działki i to ma być zabrane do wyrównania drogi gminnej, na co ja nie wyrażam żadnej zgody i zabrania mi pasa wzdłuż mojej działki.</p>	<p>1.W stanie istniejącym zjazd na działkę nr [REDAKTOWANE] zlokalizowany został z drogi gminnej nr 364829K ul. Osiedle Pańskie i w tej lokalizacji został odtworzony w koncepcji programowej.</p> <p>2.Włot ul. Osiedle Pańskie został przesunięty w stronę ul. Kolejowej w celu dostosowania parametrów skrzyżowania do właściwej geometrii uwzględniającej jazdę na wprost oraz do obowiązujących warunków technicznych. Zgodnie z zapisami ujętymi w Wytycznych projektowania skrzyżowań drogowych. Część 2: Skrzyżowania zwykłe i skanalizowane WR-D-31-2, odległość pomiędzy skrzyżowaniami o przesuniętych wlotach powinna mieścić się w przedziale od 40 do 180m, co nie jest spełnione w stanie istniejącym. Ostateczna geometria skrzyżowania oraz zakres projektowanego pasa drogowego w ramach przebudowy drogi gminnej zostanie uzgodniony na etapie procedowania projektu budowlanego.</p>	km 22+730
75	Wniosek 42 Sz	tak	Projektant	<p>1. Należy rozważyć czy przyjęte założenia zaprojektowania drogi klasy GP i ograniczenia ilości zjazdów mają istotny wpływ na płynność ruchu i czas przejazdu, w sytuacji gdy prawdopodobnie nie zwiększy to w istotny sposób dopuszczalnej prędkości na drodze. Rozbudowa drogi utrudni mieszkańcom dostęp do właściwie jedynej drogi w kierunku północ-południe. Wydaje się też, iż nie jest konieczne zbliżanie drogi do budynków mieszkalnych (np. rondo na skrzyżowaniu DK47 i ul. Suskiego) w sytuacji gdzie od strony zachodniej znajduje się teren niezabudowany.</p> <p>2.Należy przewidzieć drogę serwisową od skrzyżowania z ul. A. Suskiego w kierunku południowym lub dopuścić lokalizację zjazdów (powstaje pytanie w jakim celu przewidziano pas środkowy na tym odcinku). Właściciele nieruchomości na odcinku od w/w ronda do ul. Orkana- strona zachodnia są pozbawieni jakiegokolwiek dojazdu do swoich nieruchomości. Dla przedmiotowej działki odmówiono zgody na lokalizację zjazdu (która w przypadku wydania takiej zgody wraz z działkami przyległymi mogła uzyskać WZIZT dla np. dla zabudowy mieszkaniowej), natomiast dla działki oddalonej o kilkadziesiąt metrów wydano taką decyzję. Przy czym warunki w zakresie między innymi widoczności były identyczne.</p> <p>3. Należy przewidzieć wykonanie drogi serwisowej (np. w przebiegu istniejącej dw. gminnej) bądź dodatkowego pasa ruchu na odcinku od skrzyżowania z ul. Kolejową lub co najmniej z drogą gminną przy urzędzie gminy i połączenie jej ze skrzyżowaniem z ul. Suskiego (projektowanym rondem z dwoma pasami ruchu) spowodowało by faktyczne przeniesienie znacznego w tym miejscu ruchu lokalnego w kierunku centrum miejscowości. Sama przebudowa istniejącego ronda w obrębie skrzyżowania z ul. Kolorową spowoduje jedynie przeniesienie zatoru kilkadziesiąt metrów dalej. Należy też zauważyć, że samochody nie mogące wykonać lewoskrętu w kierunku Nowego Targu będą generować dodatkowy ruch na tym odcinku.</p> <p>4. Całkowite zamknięcie skrzyżowań np. z ul. Wąską, czy Boczna nie wyeliminuje w mojej opinii żadnych zatorów drogowych, gdyż te powstają w zupełnie innych miejscach. Zamknięcie wylotów, z których korzystają dziesiątki mieszkańców, a pozostawienie zjazdów indywidualnych wydaje się być co najmniej nieracjonalne.</p> <p>5. Warto rozważyć wydłużenie prawo i lewo skrętów na skrzyżowaniu z ul. Władysława Orkana gdyż sygnalizacja świetlna może się okazać po przebudowie drogi największym generatorem zatorów.</p>	<p>1. Rozbudowa drogi klasy GP wymusza ograniczoną dostępność. Zgodnie z obowiązującymi wytycznymi technicznymi dla tej klasy drogi nie dopuszcza się lokalizowania zjazdów z drogi głównej do każdej nieruchomości z osobna i należy dążyć do ograniczenia liczby zjazdów.</p> <p>2. Z uwagi na małe zagęszczenie istniejących zjazdów po stronie zachodniej DK47, na odcinku od ronda z ul. A. Suskiego w kierunku południowym, projektant odstąpił od budowy drogi serwisowej. Jezdnia dodatkowa spowoduje zwiększenie zajętości terenu, a co za tym idzie, wykup działek prywatnych pod pas drogowy i związane z tym niezadowolenie mieszkańców. We wskazanym zakresie zaprojektowano pas wielofunkcyjny w ciągu DK47, który umożliwi manewr skrętu w lewo do zjazdów odtwarzanych w ramach przedmiotowej inwestycji. Wniosek o lokalizację zjazdu należy złożyć ponownie do GDDKiA Odział w Krakowie.</p> <p>3. W ramach inwestycji Urzędu Gminy Szaflary planowana jest budowa łącznika pomiędzy ul. Kolejową a ul. A. Suskiego. W projekcie rozbudowy drogi krajowej nr 47 przedstawiony został planowany przebieg ww. drogi, stanowiący czwarty wlot na rondzie z ul. A. Suskiego. Inwestycja ta przeniesie ruch lokalny w kierunku miejscowości.</p> <p>4. Połączenie DK47 z ul. Wąską (km ok. 23+720) i ul. Boczna (km ok. 24+240) zostało zachowane. Zgodnie z ustaleniami z GDDKiA, przebudowa ul. Bocznej w zakresie przedstawionym w wariantcie wynikowym zostanie wykonana, tylko przy współudziale Gminy Szaflary. Ilość zjazdów do działek przyległych na drogach klasy GP powinna być minimalizowana, dlatego w ramach przedmiotowej inwestycji odtwarzane są tylko zjazdy funkcjonujące już w stanie istniejącym.</p> <p>5. Pas do skrętu w prawo na drogę powiatową numer 1646K ul. W Orkana został wydłużony. Pasy do skrętu w lewo na przedmiotowym skrzyżowaniu zostały zaprojektowane w oparciu o zapisy w WR-D-31-2 Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych. Część 2: Skrzyżowania zwykłe i skanalizowane, p. 5.1.2 oraz o wykonane pomiary ruchu drogowego ujęte w opracowaniu Analizy i Prognozy Ruchu.</p>	całość opracowania, km 23+460, km 24+650
76	Wniosek 43 Sz	TAK	Projektant	<p>Szanowni Projektanci drogi krajowej nr 47,</p> <p>Zwracam się z uprzejmą prośbą o uwzględnienie mojego projektu przebudowy istniejącego zjazdu indywidualnego na zjazd publiczny prowadzący do budynku mieszkalno-usługowego przy ul. [REDAKTOWANE] w Szaflarach.</p> <p>W opracowaniu nr 2316-KP-VP-PZT-B1-20-Plan-sytuacyjny-Kons.-Spol.-1.2-1.pdf zaprojektowano zjazd zwykły w km 22+789,07. Uprzejmie proszę o przeprojektowanie tego zjazdu tak, aby spełniał minimalne wymagania przedstawione w załącznikach graficznych:</p> <p>– Projekt zagospodarowania terenu Dz. ewid. [REDAKTOWANE], [REDAKTOWANE].jpg (zał. 1)</p> <p>– Przekrój typowy zjazdu Dz. ewid. [REDAKTOWANE], [REDAKTOWANE].jpg (zał. 2)</p> <p>lub dostosowanie go do aktualnie obowiązujących norm dla zjazdów publicznych.</p> <p>Zwracam się również z prośbą o przeprojektowanie ciągu pieszo-rowerowego w taki sposób, aby jego załamanie rozpoczęło się za wjazdem, a nie na jego wysokości. Sytuację tę ilustruje załącznik graficzny:</p> <p>– Ciąg pieszo-rowerowy Zjazd zwykły km 22+789,07.jpg. (zał. 3)</p> <p>Z góry dziękuję za uwzględnienie powyższych uwag.</p>	<p>Zjazd do działki [REDAKTOWANE] został odtworzony zgodnie ze stanem istniejącym, a geometria zjazdu zaprojektowana została w oparciu o obowiązujące wytyczne ujęte w WR-D-33 dla zjazdu zwykłego klasy C1 - zjazdy o małym natężeniu ruchu, dojazd do nieruchomości gruntowej o zabudowie jednorodzinnej lub usługi na drodze klasy L lub D.</p> <p>Projektant usunął odgięcie ciągu pieszo-rowerowego w rejonie ul. Osiedle Pańskie oraz wykonał na tym wlocie sugerowane przejście dla pieszych wraz z przejazdem rowerowym, zgodnie z zapisami wytycznych WR-D-43-2 „Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów” dla przejazdów rowerowych.</p>	km 22+790

77	Wniosek 44 Sz	TAK	Projektant/ GDDKIA	Do wyżej wymienionych działek wnioskuje o wykonanie pasa wyłączeniowego zamiast pasa zieleni i zmniejszenia prędkości do 50km/h.	Na odcinku od ok. km 26+780 do km ok. 27+740 wprowadzono pas wielofunkcyjny. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. (Dz.U. 2022 poz. 1518) nie dopuszcza się zaprojektowania dla tej klasy drogi poza obszarem zabudowy przekroju 1/2+0 ze środkowym pasem wielofunkcyjnym, dlatego konieczne będzie uzyskanie odstępstwa w tym zakresie na etapie opracowania projektu budowlanego. Prędkość dopuszczalna na terenie gminy Szaflary została przyjęta zgodnie z przepisami i w uzgodnieniu z zarządcą drogi (GDDKIA). Na terenie gminy Szaflary przyjęta prędkość wynosi 70km/h z miejscowymi ograniczeniami do 50km/h w rejonie występowania skrzyżowań i przejść dla pieszych.	km 25+860, km 25+930
78	Wniosek 45 Sz	TAK	Projektant	Uwaga dotyczy fragmentu drogi krajowej w Bańskiej Niżnej na odcinku KM 27+600 do KM 27+800. Z uwagi na rozwijające się usługi wzdłuż przedmiotowego odcinka i planowane w tym rejonie inwestycje usługowe, nadmienię tylko że tereny te rozwijają się bardzo dynamicznie i kolejne planowane inwestycje wokół „Term Szaflary” i „Gorącego Potoku” już powodują wzrost planowanych usług na terenach wzdłuż drogi krajowej – część inwestycji jest już w fazie projektowej lub uzyskały już pozwolenia na budowę), wnioskuje o wykonanie na tym odcinku dodatkowego „pasa środkowego”, który umożliwiłby wykonywanie skrętów w istniejące i projektowane zjazdy bez kolizji i wstrzymywania ruchu pojazdów na drodze krajowej podczas tzw. „lewoskrętów”. Rozwiązanie to docelowo umożliwi zachowanie płynności ruchu na drodze krajowej, a w perspektywie najbliższych kilku lat będzie już rozwiązaniem jedynym właściwym. Uważam, iż jest to konieczność i najważniejszy moment aby zadbać o docelowe rozwiązanie, by nie okazało się, że za trzy lata trzeba będzie przebudowywać dopiero co powstały fragment drogi krajowej.	Na odcinku od ok. km 26+780 do km ok. 27+740 wprowadzono pas wielofunkcyjny. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. (Dz.U. 2022 poz. 1518) nie dopuszcza się zaprojektowania dla tej klasy drogi poza obszarem zabudowy przekroju 1/2+0 ze środkowym pasem wielofunkcyjnym, dlatego konieczne będzie uzyskania odstępstwa w tym zakresie na etapie opracowania projektu budowlanego.	km 27+600 do km 27+800
79	Wniosek 46 Sz	NIE	Projektant	<ul style="list-style-type: none"> rozwiązanie w żaden sposób nie usprawni ruchu drogowego na Zakopiance; dłuższy odcinek w oparach spalin czy hałasu ulicznego nie jest ani przyjemny, ani bezpieczny czy zdrowy na działce [redacted] złożono warunki zabudowy, rozbudowa Zakopiarki uniemożliwi projekt budowy domu jednorodzinnego 	Przyjęto do wiadomości. Działka nr [redacted] zlokalizowana została w rejonie skrzyżowania z planowaną drogą gminną klasy L, które jest obecnie w trakcie uzgodnień. Ostateczna geometria drogi krajowej oraz powierzchnia wyłączenia ww. działki zostanie ustalona na etapie projektu budowlanego. Przewiduje się niewielkie wyłączenie terenu działki pod inwestycję. Dokładana zajętość zostanie określona na etapie projektu budowlanego, czyli za ok. 1,5 roku.	km 25+690
80	Wniosek 47 Sz	TAK	Projektant	Uwaga dotyczy fragmentu drogi krajowej w Bańskiej Niżnej na odcinku KM 27+600 do KM 27+800. 1. Z uwagi na rozwijające się usługi wzdłuż przedmiotowego odcinka i planowane w tym rejonie inwestycje usługowe, nadmienię tylko że tereny te rozwijają się bardzo dynamicznie i kolejne planowane inwestycje wokół „Term Szaflary” i „Gorącego Potoku” już powodują wzrost planowanych usług na terenach wzdłuż drogi krajowej – część inwestycji jest już w fazie projektowej lub uzyskały już pozwolenia na budowę), 2. wnioskuje o wykonanie na tym odcinku dodatkowego „pasa środkowego”, który umożliwiłby wykonywanie skrętów w istniejące i projektowane zjazdy bez kolizji i wstrzymywania ruchu pojazdów na drodze krajowej podczas tzw. „lewoskrętów”. Rozwiązanie to docelowo umożliwi zachowanie płynności ruchu na drodze krajowej, a w perspektywie najbliższych kilku lat będzie już rozwiązaniem jedynym właściwym. Uważam, iż jest to konieczność i najważniejszy moment aby zadbać o docelowe rozwiązanie, by nie okazało się, że za trzy lata trzeba będzie przebudowywać dopiero co powstały fragment drogi krajowej.	Na odcinku od ok. km 26+780 do km ok. 27+740 wprowadzono pas wielofunkcyjny. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. (Dz.U. 2022 poz. 1518) nie dopuszcza się zaprojektowania dla tej klasy drogi poza obszarem zabudowy przekroju 1/2+0 ze środkowym pasem wielofunkcyjnym, dlatego konieczne będzie uzyskania odstępstwa w tym zakresie na etapie opracowania projektu budowlanego.	km 27+600 do km 27+800
81	Wniosek 48 Sz	TAK	Projektant	Wnioskuje aby od ok. km 27+500 do 27+900 wykonany był pas funkcyjny, który ułatwiłby zjazdy do działek przylegających do DK nr 47. Proponuję również zagospodarowanie również na ten cel terenów położonych po zachodniej stronie DK nr 47 (od strony terenów kolejowych).	Na odcinku od ok. km 26+780 do km ok. 27+740 wprowadzono pas wielofunkcyjny. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. (Dz.U. 2022 poz. 1518) nie dopuszcza się zaprojektowania dla tej klasy drogi poza obszarem zabudowy przekroju 1/2+0 ze środkowym pasem wielofunkcyjnym, dlatego konieczne będzie uzyskania odstępstwa w tym zakresie na etapie opracowania projektu budowlanego.	km 27+500 do 27+900
82	Wniosek 49 Sz	Nie mam zdania	Projektant/ GDDKIA	Należy usunąć niepotrzebny pas zieleni przy wszystkich wyżej wymienionych numerach działek	Pasy zieleni po stronie wschodniej zaprojektowane z uwagi na zachowanie strefy wolnej od przeszkód dla prędkości 70km/h zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem zostały usunięte. W związku z powyższym przewiduje się uzyskanie odstępstwa od ww. przepisów na etapie projektu budowlanego dla przedmiotowego zadania.	km 25+950
83	Wniosek 50 Sz	TAK	Projektant	Zaprojektowana rozbudowa drogi krajowej po stronie wschodniej nie jest akceptowalna ze względu na fakt, iż – w km ok. 25+760,37 ÷ 25+826 ze środków własnych inwestora został wykonany pas do skrzyżowania z prawem wraz ze zjazdem, który ma umożliwić obsługę komunikacyjną inwestycji zaplanowanej na należących do właściciela działkach. Zaproponowana przez projektanta koncepcja przewiduje zlikwidowanie zjazdu w istniejącej lokalizacji, a co za tym idzie marnotrawstwo środków finansowych już poniesionych, a także znaczną ingerencję w działki będące własnością właścicieli prywatnych. Przebudowa istniejącego chodnika i wprowadzenie pasów zieleni po stronie wschodniej prowadzi do zbliżenia do istniejących zabudowań oraz powoduje niegospodarność związaną z wydawaniem środków publicznych na wykup gruntów oraz rozbiorę niedawno wybudowanych chodników. Wnioskuje o pozostawienie istniejącego przebiegu drogi krajowej wraz z chodnikiem i zjazdem po stronie wschodniej. – w km 28+587,78 ze środków własnych inwestora został wykonany pas do skrzyżowania z prawem wraz ze zjazdem, który ma umożliwić obsługę komunikacyjną inwestycji zaplanowanej na należących do właściciela działkach. Wobec powyższego nie jest zasadnym jego przebudowywanie.	Zjazd na działkę nr [redacted] został odtworzony zgodnie ze stanem istniejącym, z uwzględnieniem pasa do skrzyżowania. Pasy zieleni po stronie wschodniej zaprojektowane z uwagi na zachowanie strefy wolnej od przeszkód dla prędkości 70km/h zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem zostały usunięte. W związku z powyższym przewiduje się uzyskanie odstępstwa od ww. przepisów na etapie projektu budowlanego dla przedmiotowego zadania. Wskazany kilometrą zjazdu (km 28+587,78) zlokalizowany jest poza zakresem przedmiotowej inwestycji i usytuowany jest na terenie gminy Biały Dunajec.	km 25+770, km 28+590
84	Wniosek 51 Sz	TAK	Projektant	Wnioskuje aby od km 27+500 do 27+900 wykonany był środkowy pas funkcyjny, który ułatwiłby zjazdy do działek przylegających do DK47.	Na odcinku od ok. km 26+780 do km ok. 27+740 wprowadzono pas wielofunkcyjny. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. (Dz.U. 2022 poz. 1518) nie dopuszcza się zaprojektowania dla tej klasy drogi poza obszarem zabudowy przekroju 1/2+0 ze środkowym pasem wielofunkcyjnym, dlatego konieczne będzie uzyskania odstępstwa w tym zakresie na etapie opracowania projektu budowlanego.	km 27+500 do 27+900
85	Wniosek 52 Sz	nie	Projektant/GDDKIA	Nie wyrażam zgody na modernizację Zakopiarki w obecnej formie. Uważam, że planowane zmiany nie przyniosą realnej poprawy sytuacji komunikacyjnej, natomiast spowodują wzrost hałasu i pogorszenie warunków życia mieszkańców. Co więcej, modernizacja wiąże się z koniecznością oddania części mojej prywatnej działki, na co się nie zgadzam. Jest to moja własność, z którą jestem związany i nie widzę uzasadnienia, aby z niej zrezygnować. Zwłaszcza, że korzyści z inwestycji są co najmniej wątpliwe. Apeluję o ponowne przeanalizowanie założeń projektu oraz uwzględnienie interesów lokalnej społeczności.	Część działki nr [redacted] zostanie przeznaczona pod budowę chodnika oraz pasa do skrzyżowania z prawem w planowaną drogę gminną klasy L. Ostateczna geometria przedmiotowego skrzyżowania jest obecnie w trakcie uzgadniania z Projektantem drogi gminnej, a ostateczna zajętość terenu w ramach przedmiotowej inwestycji zostanie zaakceptowana na etapie procedowania projektu budowlanego.	całość opracowania, km 25+660
86	Wniosek 53 Sz	Nie mam zdania	Projektant	W 2018 roku ja i mój brat [redacted] dostaliśmy zgodę na budowę zjazdu z naszych działek (kopia zostanie przedstawiona). Niestety, na moją niekorzyść, przy inwentaryzacji robionej przez Państwa, zostałem pozbawiony możliwości zjazdu na moją działkę. Mimo tego, że 7 lat wcześniej dostałem zgodę na wykonanie zjazdu. Bardzo proszę o przywrócenie i wrysowanie mojego jak i brata zjazdu do planu modernizacji drogi 47 oraz chcielibyśmy mieć możliwość wyjazdu jak i wjazdu z obydwu stron, od Nowego Targu jak i Zakopanego i na odwrót. (zał. zeskanowane razem z ankietą)	W ramach inwestycji zostaną odtworzone istniejące zjazdy. W stanie istniejącym działka nr [redacted] nie posiadała zjazdu z DK47. W celu uzyskania zgody na wykonanie nowego zjazdu z drogi krajowej właściciel powinien złożyć do GDDKIA oddział w Krakowie wniosek o wydanie zezwolenia na lokalizację zjazdu dostępny na stronie internetowej www.gddkia.gov.pl.	km 26+000
87	Wniosek 54 Sz	Nie mam zdania	Projektant	W przedstawionej przez Państwa propozycji nie mam możliwości zjazdu od strony Nowego Targu na moją działkę ani wyjazdu w stronę Zakopanego. Prosiłbym bardzo o taką możliwość oraz mój brat [redacted] który ma zjazd przy moim. Został pozbawiony tego zjazdu, mimo że mamy pozwolenie z 2018 roku na budowę. Problem polega na tym, że jeśli się pokłócimy i nie pozwolę mu na korzystanie z mojego, to on nie ma możliwości zjazdu. Proszę, jeśli jest robiona inwentaryzacja, to niech będzie to robione rzetelnie i zgodnie ze stanem faktycznym, jaki jest. (zał. zeskanowane razem z ankietą)	W ramach inwestycji i zgodnie ze stanem istniejącym odtworzony został zjazd do działki [redacted]. W celu uzyskania zgody na wykonanie nowego zjazdu z drogi krajowej właściciel działki przyległej powinien złożyć do GDDKIA oddział w Krakowie wniosek o wydanie zezwolenia na lokalizację zjazdu dostępny na stronie internetowej www.gddkia.gov.pl.	km 26+030

88	Wniosek 55 Sz	TAK	Projektant	<p>Proszę o uwzględnienie w planach dotyczących przebudowy drogi krajowej nr 47 zagospodarowania wody z przepustu drogowego w Bańskiej Niżnej przy ul. [REDAKTOWANE]. Zgodnie z przepisami prawa właściciel nieruchomości ma obowiązek zagospodarować wodę opadową na swoim terenie, a nie odprowadzać ją na grunty sąsiednie. Woda z przepustu drogowego jest odprowadzana bezpośrednio na moje działki powodując ich podmywanie i dewastację. Nieustannie dochodzi do obsuwania się brzegów i zmniejszania powierzchni moich działek. Wnoszę o uwzględnienie w planach przebudowy drogi krajowej nr 47 wstawienia rury odprowadzającej wodę z przepustu drogowego i zasypianie powstałego rowu, w celu naprawienia szkody spowodowanej niewłaściwym zagospodarowaniem wód opadowych przez zarządcę drogi krajowej nr 47 lub w inny sposób zagospodarowanie wody w obrębie swojej własności.</p>	<p>Przepust pod drogą krajową nr 47 zostanie odtworzony w ramach koncepcji programowej zgodnie z istniejącą lokalizacją. Obecnie na działkach o nr [REDAKTOWANE], [REDAKTOWANE], [REDAKTOWANE] zlokalizowany jest rów odpływowy oraz skarpy. Nie zmieniono sposobu zagospodarowania przedmiotowych działek. W ramach rozbudowy DK47 zaprojektowano jedynie udrożnienie powyższego rowu oraz wyprofilowanie skarp.</p>	km 26+260
89	Wniosek 56 Sz	TAK	Projektant/ GDDKiA	<p>W odpowiedzi na przedstawiany projekt rozbudowy modernizacji Zakopianki w kierunku południowym Nowy Targ — Zakopane na odcinku drogi, między budynkiem nr [REDAKTOWANE], a budynkiem [REDAKTOWANE], w Szafarach przy ulicy [REDAKTOWANE]. W związku z planowaną budową przejścia dla pieszych po wschodniej stronie szosy zamierzacie ingerować w działkę o numerze [REDAKTOWANE] celem utworzenia przejścia dla pieszych. Tym samym planowane jest zburzenie ogrodzenia i usunięcie drzew w pobliżu planowanego przejścia. Chciałbym podkreślić, że przy budowie ogrodzenia cofnąłem się 12 metrów od osi jezdni według Waszych wytycznych (uzgodnień) miało to wykluczyć ingerencję w moją działkę. Sugeruję przesunięcie się w prawą stronę około 2 metrów lub zrezygnować z przejścia dla pieszych ponieważ Zakopianka łączy się z drogą gminną z której korzysta jeden mieszkaniec, ta droga ma 50 metrów długości i jest drogą zamkniętą (ślepa ulica), pasy w tym miejscu nie są w żadnym wypadku potrzebne. Z wyrazami szacunku [REDAKTOWANE]</p>	<p>Projektant usunął odgięcie ciągu pieszo–rowerowego w rejonie DG604110K (droga do SUW) oraz wykonał na tym wlocie sugerowane przejście dla pieszych wraz z przejazdem rowerowym, zgodnie z zapisami wytycznych WR-D-43-2 „Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów” dla przejazdów rowerowych.</p>	km 23+180