

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 Szafłar”
Załącznik nr 4

TABELA UWAG I WNIOSKÓW - wnioski inne

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: Nowy Targ; NOWY TARG						
1	Wniosek 001 I	TAK	Projektant	<ul style="list-style-type: none"> *uważam że droga zbiorcza dla jezdni zachodniej od początku opracowanie do ronda z ul. Kolorową w Nowym Targu będzie wykorzystywana przez kierowców do ominięcia korka tworzącego się na głównej jezdni do tego ronda. Ta jezdnia powinna kończyć przed planowanym przejściem do zwierząt, najlepiej na wysokości obecnego wyjazdu (tj. około km 21+544) *zbyt duża liczba zjazdów do posesji prywatnych na odcinku od ronda z ul. Kolorową do skrzyżowania z ul. Kolejową 22+319 do 22+750. Dlaczego choć z jednej strony nie zostanie wykonana jezdnia zbiorcza? Te są przecież odcinki o jednym pasie w każdą stronę *popieram planowy przebieg chodników i ścieżek rowerowych *brak wydzielonych lewoskrętów na skrzyżowaniu z ul. Kolejową i os. Pańskie *proszę o porzucenie planów budowy ronda na skrzyżowaniu z ul. Augustyna Suskiego (km 23+462) bez możliwości bezkolizyjnego przejazdu na wprost! Jeśli ma być rondo, powinien istnieć wiadukt lub bypass umożliwiający bezkolizyjną jazdę na wprost. *popieram zaślepienie ul. Wąskiej i ul. Bocznej w Szafłarach *wnioskuję o bezkolizyjny przejazd na wprost przez skrzyżowanie DK47 z ul. Orkana w Szafłarach (km +24 650) *zbyt duża liczba zjazdów do posesji prywatnych na odcinku od km 25+404 do 26+509. Proszę o zaprojektowanie jezdni zbiorczej. 	<p>1. Jezdnie dodatkowe wzdłuż DK47 zaprojektowane zostały w celu skomunikowania działek przyległych. Zgodnie z obowiązującymi przepisami tj.: <i>Dz.U.2022.1518 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych</i> "§ 55.</p> <p>1. <i>Zjazdu zwykłego nie projektuje się z:</i> 1) <i>jezdni głównej drogi klasy A, S lub GP, z wyjątkiem drogi klasy GP w trudnych warunkach;</i>"</p> <p>Jezdnie dodatkowe zaprojektowane zostały na możliwie jak najdłuższym zakresie drogi krajowej, aby w przyszłości uniknąć problemów ze zgodą na lokalizację zjazdu, którą wydał Zarządca drogi.</p> <p>2. Z uwagi na zabudowany charakter terenów przyległych do drogi krajowej numer 47 w km 22+319 - 22+750, nie zaprojektowano jezdni dodatkowych. Budowanie jezdni dodatkowych spowodowałoby zwiększenie zajętości terenu, a co za tym idzie, wykup działek prywatnych pod pas drogowy i związane z tym niezadowolone mieszkańców. We wskazanym zakresie zaprojektowano pas wielofunkcyjny w ciągu DK47, umożliwiający manewr skrótu w lewo.</p> <p>3. Przyjęto do wiadomości.</p> <p>4. Pasy do skrótu w lewo na drogę gminną numer 364829K ul. Os. Pańskie oraz na drogę powiatową numer 1658K ul. Kolejowa zostały zaprojektowane.</p> <p>5. Skrzyżowania zaprojektowano na podstawie Analizy i Prognozy Ruchu, uwzględniając natężenia na poszczególnych relacjach. Wszędzie tam, gdzie obliczenia przepustowości wskazywały na konieczność zastosowania pasów do skrótu w lewo/prawo, uwzględniono je w rozwiązaniach.</p> <p>Nie zaprojektowano skrzyżowania wielopoziomowego w ciągu drogi krajowej numer 47 bo wiąże się to z koniecznością budowy łącznic, wyniesienia niwelety jezdni, a tym samym zachowaniem minimalnych wysokości skrajni, widoczności oraz maksymalnych spadków podłużnych. Takie rozwiązanie spowoduje znaczne zwiększenie zajętości terenu, a co za tym idzie, wykup działek prywatnych pod pas drogowy, wyburzenia obiektów budowlanych oraz związane z tym niezadowolone mieszkańców.</p> <p>6. Przyjęto do wiadomości.</p> <p>7. Skrzyżowania zaprojektowano na podstawie Analizy i Prognozy Ruchu, uwzględniając natężenia na poszczególnych relacjach. Wszędzie tam, gdzie obliczenia przepustowości wskazywały na konieczność zastosowania pasów do skrótu w lewo/prawo, uwzględniono je w rozwiązaniach.</p> <p>Zaprojektowanie skrzyżowania wielopoziomowego w ciągu drogi krajowej numer 47 wiąże się z koniecznością budowy łącznic, wyniesienia niwelety jezdni, a tym samym zachowaniem minimalnych wysokości skrajni, widoczności oraz maksymalnych spadków podłużnych. Takie rozwiązanie spowoduje znaczne zwiększenie zajętości terenu, a co za tym idzie, wykup działek prywatnych pod pas drogowy, wyburzenia obiektów budowlanych oraz związane z tym niezadowolone mieszkańców.</p> <p>8. Z uwagi na zabudowany charakter terenów przyległych do drogi krajowej numer 47 w km 25+404 - 26+509, nie zaprojektowano jezdni dodatkowych. Budowanie jezdni dodatkowych spowoduje zwiększenie zajętości terenu, a co za tym idzie, wykup działek prywatnych pod pas drogowy i związane z tym niezadowolone mieszkańców. We wskazanym zakresie zaprojektowano pas wielofunkcyjny w ciągu DK47, umożliwiający manewr skrótu w lewo.</p>	całość opracowania
2	Wniosek 002 I	-	Projektant/ GDDKIA	<p>1.Nie ma zgody na poszerzenie drogi DK 47 na cztery pasy jezdni.</p> <p>2.Mieszkańcy są za modernizacją drogi krajowej nr DK 47 zgodnie z ich wnioskami.</p> <p>3.Wnoszą także o obniżenie klasy, parametrów drogi DK 47 z GP na G, ponieważ winna być brana pod uwagę gęsta sieć zabudowy budynkami mieszkalnymi, mieszkalno- turystycznymi.</p> <p>4.Na drodze DK 47 z wyżej wskazanych względów winna być zastosowana prędkość 50km/godz.</p> <p>5.W sprawie skrzyżowania drogi DK 47 do ulicy Jana Pawła II, ciąg dalszy ul. Generała Galicy istnieje kilka wariantów rozwiązania tego problemu i tak: - w okolicy wiaduktu kolejowego PKP, przy granicy Białego Dunajca z Poroninem znajdują się tam tereny wolne od zabudowy zakreślone. Przez ten teren jest możliwość bezpośredniego połączenia drogi DK 47 „Zakopianka” z ulicą Generała Galicy poprzez układ mostowo- drogowy. Inwestycja ta jest najbardziej optymalnym rozwiązaniem dla bezpiecznego, szerokiego rozłożenia inwestycji drogowej mostowej dla mieszkańców ulicy Generała Galicy i co ważne dobrego funkcjonowania połączenia z DK 47 „Zakopianka”. To jest bardzo krótki odcinek do wykonania inwestycji oraz koszt nieduży w porównaniu do korzyści społecznych obecnie i w przyszłości. Podkreślamy wskazanie niniejszego rozwiązania jako optymalnego i bezpośredniego połączenia tej ulicy z DK 47. „Zakopianka” oraz zażegnania konfliktów obecnie i w przyszłości.</p> <p>6.Wnosimy o zlikwidowanie linii zajętości terenu pod inwestycję obecną i planowaną na przyszłość oraz zmianę obecnie zaplanowanej inwestycji, czyli zaboru terenu na posesjach gęstej zabudowy mieszkalno- turystycznej (nr. budynków ██████████ nowo wybudowany) oraz innych, gdzie występuje bardzo duży zabór posesji w tym rejonie . Tym samym zostaną zmniejszone linie negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko.</p> <p>7.Pozostawienie tego zjazdu i drogi Jana Pawła II na tym odcinku przy tych budynkach w takim przebiegu jak jest obecnie. Bez jakiegokolwiek poszerzenia. Kilka lat temu w tym obszarze była inwestycja „Zakopianki” wraz z zjazdami wykonana zgodnie z przepisami. Proponowane wtłaczanie tak dużej inwestycji w posesje zabudowań mieszkalno-turystycznymi stanowi zagrożenie dla zdrowia i życia domowników i turystów. Tym bardziej, że realnie jest możliwość poprowadzenia bezpiecznej inwestycji dla ul. Generała Galicy, a środki poniesione na obecnie proponowaną inwestycję w pkt. 5 należy przenieść na tą inwestycję.</p> <p>8.Proponujemy poprowadzenie chodnika dla pieszych wzdłuż rzeki zgodnie z omówioną lokalizacją na spotkaniu w dniu 28.04.2025r.</p> <p>9.Pozostawienie stupów sieci energii elektrycznej jak są obecnie.</p> <p>10.Zlikwidowanie wysepki na wysokości zjazdu lub wyjazdu ul. Jana Pawła II.</p> <p>11.Wnosimy o zastosowanie kontrastowych różnych kolorów w opisie, grafice w planach proponowanej inwestycji, ponieważ bardzo zbliżona kolorystyka linii różnych w dokumentacji planów powoduje ich nieczytelność i niepotrzebne konflikty.</p> <p>12.Wnosimy o przeprowadzenie konsultacji społecznych w miejscowości Poronin, Zakopane. Przez te miejscowości zaplanowano inwestycję drogi DK 47 „Zakopianka”. Zatem zasadnym jest poinformowanie, uzgodnienie z mieszkańcami tej inwestycji.</p> <p>Podpisane: ██████████</p>	<p>1. Przekrój drogowy 2x2 zaprojektowany został jedynie w granicach miasta Nowy Targ i stanowi kontynuację wybudowanego już odcinka DK47 w ramach zadania "Budowa drogi krajowej nr 47 Rabka Zdrój- Zakopane na odcinku Rdzawka- Nowy Targ od km 5+064,20 do km 21+100". Dwujęzdniowy przekrój drogi przyjęto w celu ujednolicenia przekroju drogowego pomiędzy skrzyżowaniami typu rondo oraz usprawnienia płynności ruchu, jakie niesie za sobą zwiększona liczba pasów ruchu.</p> <p>2. Przyjęto do wiadomości.</p> <p>3. Klasa drogi została zaprojektowana zgodnie z Warunkami Zamówienia przygotowanymi przez Zmawiającego, tj. GDDKIA i zostanie utrzymana na obecnym etapie projektu.</p> <p>4. GDDKIA pozostała przy zaprezentowanych prógkach przedstawionych w projekcie przy jednoczesnej likwidacji strefy wolnej od przeszkód w ramach uzyskania odstępstwa od warunków na kolejnym etapie projektowym</p> <p>5. Wskazane skrzyżowanie jest poza zakresem 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 - Szafłary”.</p> <p>6. Brak sprecyzowanych numerów działek, obrębów oraz jednostek ewidencyjnych. Ze względu na nieczytelność uwagi, Projektant nie jest w stanie udzielić odpowiedzi.</p> <p>7. Wskazane nazwy ulic są poza zakresem 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 - Szafłary”.</p> <p>8. Uwaga nie dotyczy 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 - Szafłary”, a spotkania informacyjne odbyły się w dniach 24-25.04.2025r.</p> <p>9. Brak sprecyzowanych numerów działek, obrębów oraz jednostek ewidencyjnych. Ze względu na nieczytelność uwagi, Projektant nie jest w stanie udzielić odpowiedzi.</p> <p>10. Wskazane nazwy ulic są poza zakresem 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 - Szafłary”.</p> <p>11. Przyjęto do wiadomości.</p> <p>12. Dodatkowe spotkania społeczne odbyły się 5 sierpnia w Poroninie, 12 sierpnia w Zakopanem i 4 września 2025 roku w Białym Dunaju.</p>	całość opracowania
			Projektant	<p>W związku z odbytymi spotkaniami w ramach opracowywanej koncepcji projektowej rozbudowy Drogi Krajowej nr 47 na odcinku km 21+100 - km 27+950, przebiegającym przez Miasto Nowy Targ oraz Gminy Szafłary, Powiatowy Zarząd Dróg w Nowym Targu wnoszą następujące uwagi do przedmiotowego projektu:</p> <p>I. Miasto Nowy Targ</p> <p>1. Ponowna analiza górnego przejścia dla zwierząt.</p> <p>Wskazuje się na konieczność ponownego sprawdzenia zasadności budowy planowanego przejścia dla dużych zwierząt w formie górnego przejścia nad DK 47. Ze względu na rozmiar i położenie konstrukcji, realizacja tego rozwiązania może negatywnie wpływać na walory krajobrazowe oraz panoramiczny widok pasma Tatr widoczny z rejonu Nowego Targu. Konieczne jest rozważenie alternatywnych wariantów (np. przejścia dolnego) lub modyfikacja projektu, która ograniczyłaby ingerencję w pejzaż górski, zachowując jednocześnie skuteczną łączność siedliskową dla fauny.</p>	<p>1. Decyzja o budowie przejścia dla zwierząt została podjęta w oparciu o wyniki inwentaryzacji przyrodniczej, które wykazały liczną obecność zwierząt po obu stronach istniejącej DK47 w obszarze korytarza migracyjnego Torfowiska Orawsko-Nowotarskie. Budowa przejścia dla zwierząt w lokalizacji ok 21+788 wnioskowana była również przez RDOŚ, Gminę Nowy Targ i Nadleśnictwo Nowy Targ.</p> <p>Z uwagi na możliwości techniczne, uwarunkowania terenowe oraz skład gatunkowy zwierząt zinventaryzowanych w obszarze drogi zarekomendowano budowę górnego przejścia dla zwierząt średnich, uznając je za najbardziej optymalne. Budowa przejścia dolnego również jest rozwiązaniem korzystnym środowiskowo, jednak związane z jego realizacją wyniesienie niwelety byłoby niekorzystne pod względem komunikacyjnym (dostępność do działek) i spowodowałoby odcięcie przyległych terenów inwestycyjnych, co wpłynęłoby z pewnością na niezadowolone przedsiębiorców będących właścicielami przyległych działek.</p>	
			Projektant/ GDDKIA	<p>2. Rozszerzenie opracowania o „starodroże” ul. Szafłarskiej.</p> <p>Postuluje się rozszerzenie zakresu opracowania projektowego o istniejący fragment starego przebiegu ul. Szafłarskiej o długości około 360 m. Umożliwiłoby to bezpośredni zjazd z DK47 w kierunku centrum Nowego Targu przez wspomniane „starodroże”, co w efekcie odciążłoby skrzyżowanie typu rondo przy DK 47 z ul. Szafłarskiej (rejon restauracji McDonald's), gdzie obecnie czysto dochodzi do blokowania włączeń z drogi podporządkowanej /Szafłarskiej/. Rozbudowanie projektu o ten odcinek pozwoli na lepsze rozlokowanie ruchu lokalnego oraz poprawy płynności przejazdów w tym neuralgicznym obszarze. O tego typu rozwiązanie wnioskował do GDDKIA Starosta Powiatu Nowotarskiego pismem z dnia 08 stycznia 2025 znak: PZD-IR.456.173.2024.</p> <p>Dodatkowy zjazd na drogę zbiorczą przez „starodroże”. Wnioskuję się o wykonanie dodatkowego zjazdu z DK47 na planowaną, drogę zbiorczą prowadzącą do centrum Nowego Targu, przebiegającą przez przedłużenie "starodroża" ul. Szafłarskiej. Nowy zjazd umożliwiłby bardziej bezpośrednio połączenie DK47 z siecią lokalnych ulic, zmniejszając obciążenie dotychczasowych skrzyżowań. Taka modyfikacja zwiększy dostępność śródmieścia dla ruchu tranzytowego i mieszkańców, co przełoży się na większe bezpieczeństwo i sprawność komunikacyjną.</p>	<p>Starodroże ul. Szafłarskiej zostało włączone do drogi serwisowej wzdłuż dwujęzdniowego odcinka DK47. Z uwagi na braki m.in. podkładów mapowych, projekt rozbudowy DK47 zostanie rozszerzony o przebudowę fragmentu starego przebiegu ul. Szafłarskiej w późniejszym etapie projektowym.</p> <p>W celu właściwego skomunikowania wymienionych działek zlokalizowanych pomiędzy wykonaną drogą serwisową w ramach zadania: "Budowa drogi krajowej nr 47 Rabka Zdrój- Zakopane na odcinku Rdzawka- Nowy Targ od km 5+064,20 do km 21+100", a projektowaną drogą serwisową w ramach przedmiotowej koncepcji programowej uzupełniono brakujący odcinek drogi serwisowej o długości 200m.</p>	całość opracowania w granicach miasta Nowy Targ
			Projektant	<p>4. Zachowanie zjazdów na przyległe działki.</p> <p>Podkreśla się konieczność zachowania dotychczasowych zjazdów z DK47 na przyległe nieruchomości, które obecnie dysponują, bezpośrednim dostępem do drogi głównej. Realizacja inwestycji nie może uniemożliwiać dojazdu do tych działek ani ograniczać ich funkcjonowania. Z uwagi na obowiązujące przepisy o drogach publicznych, właścicielom nieruchomości przylegających do planowanej drogi zbiorczej musi zostać zapewniony odpowiedni dojazd, nawet po przebudowie. W projekcie należy uwzględnić zaprojektowanie odpowiednich zjazdów lub dróg dojazdowych dla wszystkich istniejących działek /zwłaszcza na których zgodnie z prawem prowadzone są działalności gospodarcze, aby nie naruszyć ich praw komunikacyjnych.</p>	<p>We wniosku nie wskazano dokładnych działek, do których nie została zapewniona dostępność komunikacyjna. W odniesieniu do odcinka drogi na terenie miasta Nowy Targ projektant zaprojektował drogi serwisowe, zapewniające obsługę przyległych terenów, które umożliwiły zaprojektowanie zjazdów do każdej działki, co nie byłoby możliwe przy zachowaniu przekroju drogi 1/2 dla klasy drogi GP, dla którego zgodnie z zasadami wiedzy technicznej ilość zjazdów jest minimalizowana. W celu właściwego skomunikowania wymienionych działek zlokalizowanych pomiędzy wykonaną drogą serwisową w ramach zadania: "Budowa drogi krajowej nr 47 Rabka Zdrój- Zakopane na odcinku Rdzawka- Nowy Targ od km 5+064,20 do km 21+100", a projektowaną drogą serwisową w ramach przedmiotowej koncepcji programowej uzupełniono brakujący odcinek drogi serwisowej o długości 200m.</p> <p>W ramach inwestycji zostaną otworzone istniejące zjazdy. 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>	
			Projektant/ GDDKIA	<p>III. Gmina Szafłary.</p> <p>1. Utrzymanie lewoskrętu z DP 1658K (ul. Kolejowa).</p> <p>Niedopuszczalne jest zamknięcie relacji umożliwiającej skręt w lewo z drogi powiatowej nr 1658 K (ul. Kolejowa) w stronę Nowego Targu. Likwidacja tego kierunku ruchu znacząco obciążałaby projektowane skrzyżowanie typu rondo /DK 47 z DP 1646 K/ oraz odcinek drogi DK 47 do skrzyżowania. Ponadto kierowcy, ze względu na zatory drogowe będą łamać przepisy drogowe skręcając mimo wprowadzonego oznakowania zakaz skrótu. Utrzymanie lewoskrętu z Kolejowej jest kluczowe dla zrównoważenia rozkładu ruchu lokalnego i zapewnienia ciągłości dojazdu do centrum miasta bez sztucznego obciążenia DK 47.</p>	<p>Na skrzyżowaniu DK47 z drogą powiatową nr 1658K ul. Kolejowa uwzględnione zostały wszystkie relacje skrótnie.</p>	

3	Wniosek 3l		Projektant/ GDDKiA	2. Utrzymanie lewoskrętu z drogi gminnej 364830 K. Niedopuszczalne jest zamknięcie relacji umożliwiającej skręt w lewo z drogi gminnej nr 364 830 K /obok Urzędu Gminy/ w stronę Nowego Targu. Likwidacja tego kierunku ruchu znacząco obciążałaby projektowane skrzyżowanie typu rondo /DK 47 z DP 1646 K/ oraz odcinek drogi DK nr 47 do skrzyżowania. Ponadto kierowcy, ze względu na zatory drogowe będą łamać przepisy drogowe skręcając mimo wprowadzonego oznakowania zakaz skrętu. Utrzymanie lewoskrętu jest kluczowe dla zrównoważenia rozkładu ruchu lokalnego i zapewnienia ciągłości dojazdu do centrum miasta bez sztucznego obciążania DK 47.	Na skrzyżowaniu DK47 z drogą gminną nr 364830K ul. Zakopiańska uwzględnione zostały wszystkie relacje skrętne.	całość opracowania w granicach Gminy Szafłary
			Projektant/ GDDKiA	3. Zachowanie lewoskrętu z DK 47 w drogę powiatową nr 1658 K. Wymagane jest utrzymanie możliwości skrętu z DK47 (od strony Zakopanego) w drogę powiatową nr DP 1658 K ul. Kolejową. Relacja ta zapewnia istotne połączenia dojazdowe dla mieszkańców i użytkowników stacji kolejowej oraz interesantów punktów handlowych. Ich ograniczenie zmusiłoby kierowców do dłuższych objazdów oraz obniżyłoby dostępność usług. Ponadto wartość podkreślenia jest fakt, iż droga powiatowa jest swoistym objazdem o dużym natężeniu ruchu miasta Nowego Targu w kierunku miejscowości Ludźmierz oraz Miasta Czarny Dunajec. Kierowcy korzystający z tego kierunku według założeń projektu zmuszeni będą kierować się do ronda na granicy Szafłar i Nowego Targu mogą wybierać jazdy już przez Nowy Targ co dodatkowo zwiększy natężenie ruchu w mieście oraz na drogach krajowych i wojewódzkich ul. Ludźmierska, AL. Tysiąclecia co w konsekwencji prowadzić będzie do powstawania zatorów drogowych.	Na skrzyżowaniu DK47 z drogą powiatową nr 1658K ul. Kolejowa uwzględnione zostały wszystkie relacje skrętne.	
			Projektant	4. Zachowanie lewoskrętu z DK 47 w drogę gminną przy Urzędzie Gminy Szafłary. Wymagane jest utrzymanie możliwości skrętu z DK47 (od strony Zakopanego) w drogę gminną nr 364 830 K /obok Urzędu Gminy. Relacja ta zapewnia istotne połączenia dojazdowe dla mieszkańców do Urzędu, użytkowników stacji kolejowej oraz interesantów punktów handlowych. Ich ograniczenie zmusiłoby kierowców do dłuższych objazdów oraz obniżyłoby dostępność usług.	Na skrzyżowaniu DK47 z drogą gminną nr 364830K ul. Zakopiańska uwzględnione zostały wszystkie relacje skrętne.	
			Projektant/ GDDKiA	5. Projektowane skrzyżowanie typu rondo DK 47 z DP 1646K. Postuluje się, aby przy projektowaniu ronda na skrzyżowaniu DK47 z DP 1646K (ul. Augustyna Suskiego) uwzględnić dwa pasy ruchu od strony Nowego Targu: osobny pas do lewoskrętu oraz osobny pas do jazdy na wprost (analogicznie jak na wykonanym już skrzyżowaniu typu rondo w ciągu drogi DK 47 w miejscowości Zakopane ul. Ustup). Jednocześnie zaleca się przewidzenie dodatkowego wlotu na rondo, zgodnie z założeniami nowego połączenia drogowego realizowanego w ramach „Programu Rozwoju Systemu Transportowego na obszarze Podtatrza do 2030 roku”. Rozwiązania te usprawnią przepustowość skrzyżowania, ułatwią płynny przejazd i umożliwią w przyszłości realizację inwestycji wskazanych w w/wym. programie przyjętym przez Rady Ministrów uchwała nr 75/2020 z dnia 16 czerwca 2020 r. Ponadto zwraca się uwagę na istniejącą w rejonie projektowanego skrzyżowania linię wysokiego napięcia, którego przebieg w ramach przebudowy przedmiotowego skrzyżowania ma zostać przebudowane. Wnioskuje się o rozważenie zmiany lokalizacji w taki sposób, aby umożliwić w przyszłości realizację wiaduktu drogowego nad linią kolejową zaplanowanego w ramach nowego połączenia dróg powiatowych nr 1658 K /ul. Kolejowa/ z 1646 K /ul. Orkana/ realizowanego w ramach „Programu Rozwoju Systemu Transportowego na obszarze Podtatrza do 2030 roku” /Koncepcję w/wym.. połączenia opracowuje Gmina Szafłary/.	1. Projektant uwzględnił dodatkowy pas do skrętu w lewo w ul. A. Suskiego oraz zmienił rondo jednopasowe 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. 2. Koncepcja budowy drogi, łączącej dwie drogi powiatowe z wlotem do DK47, jest opracowywana na zlecenie Urzędu Gminy Szafłary.	
			Projektant	6. Zmiana lokalizacji przejścia dla pieszych w ciągu DP nr 1658 K /ul. Kolejowa/. Planowane przejście dla pieszych na drodze powiatowej nr 1658K powinno zostać przesunięte o co najmniej 6 metrów od krawędzi jezdni DK47 w kierunku zachodnim. Odległość ta poprawi widoczność pieszych wchodzących na jezdnię oraz zwiększy bezpieczeństwo ruchu.	Odległość przejścia dla pieszych od krawędzi jezdni została przyjęta na podstawie zapisów z WR-D-31-2 Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych. Część 2: Skrzyżowania zwykłe i skanalizowane o brzmieniu: "Przejście dla pieszych lub przejazd dla rowerów, zlokalizowane na wlocie, odsuwa się od linii krawędziowej drogi poprzecznej na odległość wynoszącą co najmniej 5,00 m, przy czym zalecana wartość wynosi 6,00 m." W nawiązaniu do powyższego i zgodnie z wnioskiem, skorygowano tą odległość na wlocie ul. Kolejowej do 6m.	
			Projektant	7. Wydłużenie pasa do skrętu w prawo z DK47 w DP nr 1646 K /ul. Orkana/. Postuluje się wydłużenie istniejącego pasa do skrętu w prawo z DK47 do drogi powiatowej nr 1646K (ul. Władysława Orkana) od strony Zakopanego. Obecnie pas ten jest zbyt krótki – pojazdy oczekujące na skręt stoją na poboczu lub częściowo na pasie do jazdy na wprost, co prowadzi do niebezpiecznych sytuacji i spowalnia ruch. Przedłużenie prawego wlotu usprawni włączanie się do ruchu i zapobiegnie korkowaniu się DK 47.	Pas do skrętu w prawo na drogę powiatową numer 1646K ul. W Orkana został wydłużony.	
			Projektant	8. Dodatkowy pas ruchu na DK47 (km 26+623 – granica Szafłar). Wnioskodawca popiera zaproponowane poszerzenie DK47 o dodatkowy pas ruchu na odcinku od km 26+623 do granicy gminy Szafłary. Pas ten powinien powstać poprzez rozszerzenie istniejącego przekroju jezdni w kierunku zachodnim. Takie rozszerzenie poprawi przepustowość jezdni w obszarze o nasilonym ruchu, przygotowując drogę na przyszłe wzrosty natężenia ruchu kołowego.	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.	
			Projektant	9. Zajętość terenu pod rozbudowę drogi DK 47 Powiatowy Zarząd Dróg w Nowym Targu pobiera postulat Gminy Szafłary w sprawie zmniejszenia lub ograniczenia zajętości terenów prywatnych. Realizacja inwestycji jest potrzebna i pożądana, jednak nie może ona opierać się na po nadmiernym wykorzystaniu własności osób trzecich. Zrozumiałym jest, że rozbudowa drogi i spełnienie wszystkich przepisów prawa wymaga punktowego poszerzenia istniejącego pasa. Jednak celem uniknięcia napięć i protestów społecznych zajętość winna być ograniczona do minimum, korzystając z możliwości uzyskiwania odstęp od warunków technicznych lub zbliżenia się z rozbudową drogi w kierunku linii kolejowej. Proszę również o przeanalizowanie zmiany lokalizacji zbiornika zaprojektowanego przy rondzie na granicy Gmin Miasto Nowy Targ, Szafłary poprzez przesunięcie go w stronę projektowanego przejścia dla zwierząt. Przejście dla zwierząt ze względu na istnienie korytarza ekologicznego zapewne będzie musiało być wybudowane /prosimy o rozważenie zmiany z naziemnego na podziemne zgodnie z pkt. 1.1 niniejszego pisma/ co już będzie wymagało wykupu terenu pod jego budowę. Dlatego naszym zdaniem można połączyć nabycie gruntów łącznie pod przejście i zbiornik, których lokalizacja będzie obok siebie. Z pewnością zmniejszy to koszty realizacji inwestycji. W przypadku nie możliwości spełnienia, niektórych warunków technicznych dla klasy drogi GP warte jest rozważenia zmiany kategorii na G co również będzie zbliżone z postulatem Gminy Szafłary o ograniczeniu prędkości na projektowanym odcinku jako terenu zabudowanego.	Na etapie opracowywania dokumentacji projektowej kluczowym założeniem było ograniczenie ingerencji w nieruchomości prywatne do absolutnego minimum, przy jednoczesnym zachowaniu zgodności z obowiązującymi przepisami prawa, normami bezpieczeństwa i wymogami funkcjonalnymi drogi klasy GP. W szczególności, z uwagi na ograniczoną szerokość dostępnego pasa drogowego oraz konieczność ochrony terenów prywatnych, zrezygnowano m.in. z przekroju 2/2 (dwujęzdniowego) na rzecz rozwiązania o mniejszym zapotrzebowaniu przestrzennym - wykonano środkowy pas wielofunkcyjny. Zbiornik został przeniesiony i zlokalizowany bezpośrednio przed wylotem do km ok. 22+000 drogi krajowej.	

4	Wniosek 4l		Projektant	PROTEST dot. 2316-KP-VP-PZT-BI-20-Plan-sytuacyjny-Kons.-Spol.-1.2-1-14 Firma [redacted] ul. Kolejowa b/n składa protest w sprawie przebudowy skrzyżowania ul. Kolejowej z ul. Zakopiańską w Szafłarach. W ramach przedstawionej koncepcji reorganizacji ruchu wyjazd z ul. Szafłarskiej na ul. Zakopiańską ma zostać wyposażony w nakaz skrętu w prawo z brakiem możliwości bezpośredniego skrętu w lewo z tego skrzyżowania w kierunku Nowego Targu. Taka koncepcja jest dla nas nie do przyjęcia jak również dla firm i mieszkańców znajdujących się przy ulicy Kolejowej. Reorganizacja ruchu na tym skrzyżowaniu spowoduje niepotrzebne koszty transportowe dla naszych firm z uwagi na fakt, gdyż 90% transportu osobowego i ciężarowego bezpośrednio skręca w lewo z tego skrzyżowania i wyjeżdża w kierunku Nowego Targu. Proponowane przez Państwa rozwiązanie spowoduje dodatkowe koszty z uwagi na potrzebę dojechania do najbliższego ronda w celu zawręcenia w kierunku Nowego Targu, /dodatkowe 1,5 km / i stanie w wiecznym korku ciągnącym się w weekendy już od Szafłar w kierunku Zakopanego. Od czasu wykonania pasa drogowego do skrętu w lewo z ul. Zakopiańskiej do ul. Kolejowej oraz poszerzenia wyjazdu z ul. Kolejowej na Zakopiankę z możliwością jednoczesnego skrętu w prawo i dodatkowym pasem na ul. Zakopiańskiej do jazdy na kierunku Nowego Targu dla dwóch pojazdów równocześnie sytuacja drogowa uległa znacznej poprawie. Uniemożliwienie bezpośredniego wyjazdu z ul. Kolejowej w kierunku Nowego Targu będzie skutkowało jeszcze większym wzmocnieniem ruchu w kierunku Zakopanego i tworzeniem się jeszcze większych problemów komunikacyjnych na odcinku Szafłary Zaka. – Chciałbym nadmienić, że przy ul. Kolejowej znajdują się budynki mieszkalne z których większość pracuje w Nowym Targu. Ponadto przy ul. Kolejowej znajdują się firmy mające tam swoje bazy sprzętowe i obsługujące transport oraz hurtownie i zakłady produkcyjne, do których przyjeżdżają klienci generując duży strumień ruchu. Takie rozwiązanie może spowodować znaczne trudności dla całej społeczności zamieszkującej lub pracującej w tym rejonie, a czego następstwem mogą być redukcje zatrudnienia pracowników. W związku z powyższym firma [redacted] jeszcze raz składa protest na planowaną zmianę reorganizacji ruchu drogowego na skrzyżowaniu ul. Kolejowej z ul. Zakopiańską w Szafłarach.	Na skrzyżowaniu DK47 z drogą powiatową nr 1658K ul. Kolejowa uwzględnione zostały wszystkie relacje skrętne.	km 22+160
Projektant	1) Zadanie z założenia miało na celu udrożnienie ruchu poprzez m.in. dołożenie dodatkowych bezpiecznych prawo- i lewo — skrętów. Natomiast zaproponowane rozwiązanie poprzez wprowadzenie dużych zajętości terenu związanych z wprowadzaniem pasów zieleni, zbyt szerokich ciągów pieszo-rowerowych, a także poszerzeniem drogi w kierunku wschodnim (gdzie będzie koniecznym budowa kosztownych murów oporowych), powoduje zwiększenie wartości inwestycji, a tym samym — odłożenie jej wykonania w czasie.	Rozwiązania projektowe w zakresie in. pasów zieleni, geometrii ciągów pieszo - rowerowych zostały wprowadzone do koncepcji programowej rozbudowy DK47 w oparciu o obowiązujące wytyczne techniczne. 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 przewidziano uzyskanie odstępstwa od ww. przepisów na etapie projektu budowlanego dla przedmiotowego zadania.				
	Wniosek 5 l	TAK	Projektant/ GDDKiA	2) należy rozważyć zasadność umieszczenia punktowo ekranów akustycznych. Ekran nie będą spełniały swojej roli, a wyłącznie będą powodować ograniczenie widoczności. Decyzję co do zasadności umieszczenia ekranów należy pozostawić właścicielom posesji, wzdłuż których zaprojektowano ekrany.	Plany sytuacyjne przedstawiają wstępną lokalizację ekranów akustycznych. O konieczności budowy ekranów akustycznych decyduje projektant a nie mieszkańcy. 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.	
			Projektant/ GDDKiA	3) należy rozważyć zasadność przebudowy ronda na granicy gminy Szafłary i miasta Nowy Targ. Rondo zostało wybudowane stosunkowo niedawno i funkcjonuje w prawidłowy sposób.	Rondo na granicy gminy Szafłary i miasta Nowego Targ, zgodnie z zapisami w Warunkach Zamówienia, zostało objęte zakresem inwestycji dla przedmiotowego zadania i na etapie Koncepcji Programowej nie przewiduje się wyłączenia tego rejonu z opracowania. W koncepcji programowej nie wprowadzono zmian w geometrii ronda.	
			Projektant	4) Należy przeanalizować koncepcję odwodnienia drogi na całym jej przebiegu Przykładowo przy rondzie na granicy Szafłar i Nowego Targu zaprojektowano zbiornik, dla którego wartość wykupu gruntu będzie większa niż choćby poprowadzenie kolektora deszczowego z wylotem do potoku Biały Dunajec np. w ciągu drogi gminnej „Do Chlipalów”	Zbiornik został usunięty z rejonu ronda na granicy Szafłar i Nowego Targu i przeniesiony do km ok. 22+000 drogi krajowej, bezpośrednio przed wylotem do km800. Odwodnienie projektowanej drogi zostało ujęte w zakresie inwestycji. Dla skutecznego odprowadzenia wód opadowych z odcinka drogi DK47 o długości wynoszącej ok. 1,3 km konieczne jest zastosowanie retencji. Ze względu na znaczny obszar zlewni oraz charakter terenu, przyjęto rozwiązanie polegające na zastosowaniu zbiornika retencyjnego. Odprowadzenie wody opadowej po retencji na zbiorniku przewidziano do istniejącego kanału krzyżującego się z drogą krajową DK47, który finalnie odprowadza wody do Białego Dunajca. Rozwiązanie jest najlepsze pod względem technicznym oraz formalnym i ogranicza się do bliskiego sąsiedztwa pasa drogowego DK47.	
			Projektant	5) Na całym przebiegu należy dążyć do poszerzenia pasa drogowego w kierunku zachodnim, gdzie tereny nie są wykorzystywane na cele mieszkalne.	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 zakreślenia, 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. Skrzyżowanie DK47 z drogą powiatową numer 1646K ul. A. Suskiego, w sąsiedztwie działek [redacted] zaprojektowane zostało z przesunięciem w kierunku terenów kolejowych.	
			Projektant	6) Wykonawca nie wziął pod uwagę natężenia ruchu na drogach gminnych i powiatowych łączących się z DK47 (Zakopianka). Uniemożliwienie wyjazdu z tych dróg w lewo na DK47 Zakopianka) oraz zjazdu w lewo z DK47 spowoduje znaczne zwiększenie natężenia na odcinku między rondami.	Wszystkie relacje skrętne na odcinku pomiędzy rondem z ul. Kolorową a rondem z ul. Suskiego zostały przywrócone.	
			Projektant	7) Należy umożliwić wyjazd w lewo ze zjazdu w km 22+319, którym prowadzony jest ruch samochodów ciężarowych, aby nie kierować ich do planowanego ronda na skrzyżowaniu z DP 1646K.	Wyspa została przesunięta w kierunku Zakopanego, tak aby możliwe było zachowanie wszystkich relacji skrętnych dla zjazdu na działkę numer [redacted]	
			Projektant	8) przebudowa skrzyżowania DK47 (Zakopianka) z drogą gminną nr 364829K (ul. Kolejowa w stronę rzeki Biały Dunajec) jest nieakceptowalna, ponieważ: a) skrzyżowanie w obecnym przebiegu funkcjonuje bezpiecznie i nie ma konieczności jego przesunięcia, b) droga została przebudowana w 2024 r., a w ramach zadania została wykonana nawierzchnia drogi wraz z kolektorem kanalizacji deszczowej dn 600 wzdłuż drogi. Według przedstawionej koncepcji kolektor miałby zostać zamieniony na rów umocniony, c) zmiana przebiegu drogi rażąco narusza ochronę interesów osób trzecich — zajęcie znacznej powierzchni działki [redacted] oraz zbliżenie drogi do budynku;	Wlot ul. Osiedle Pańskie został przesunięty w stronę ul. Kolejowej w celu dostosowania parametrów skrzyżowania do właściwej geometrii uwzględniającej jazdę na wprost oraz do 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.	

5	Projektant/ GDDKIA	9) Należy umożliwić skręt w lewo na DK47 (Zakopianka) z drogi powiatowej nr 1658K ul. Kolejowa oraz skręt z DK47 do ww. drogi. Dodatkowo przejście dla pieszych na drodze powiatowej 1658K (ul. Kolejowa) powinno zostać przesunięte na odległość min. 6m od skrzyżowania lub zastąpione sugerowanym przejściem.	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 wiązałyby się z wykonaniem na tym skrzyżowaniu sygnalizacji świetlnej. Zaprojektowano zatem wprowadzenie pasa 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, przyjęto rozwiązanie, zgodnie z którym skręcanie w lewo z DK47 odbywa się na zasadach ogólnych, tak jak w stanie istniejącym. Przejście dla pieszych w ul. Kolejowej zostało przesunięte na odległość 6m od krawędzi DK47.	całość opracowania w granicach Gminy Szafłary
	Projektant/ GDDKIA	10) Należy umożliwić skręt w lewo na DK47 z drogi gminnej nr 364830K ul. Zakopiańska obok Urzędu Gminy oraz skręt z DK47 do ww. drogi.	Wszystkie relacje skrętne na skrzyżowaniu ul. Zakopiańskiej z DK47 zostały zaprojektowane.	
	Projektant	11) Należy zlikwidować plac do zawracania na dz. [redacted]	Plac do zawracania na dz. [redacted] został zaprojektowany z uwagi na umożliwienie zawrócenia pojazdom na drodze bez przejazdu, co wynika z obowiązujących przepisów prawa.	
	Projektant	12) Należy umożliwić skręt w lewo na DK47 (Zakopianka) z drogi gminnej nr 604110K (droga do stacji uzdatniania wody) oraz skręt z DK47 (Zakopianka) do ww. drogi.	Wszystkie relacje skrętne na skrzyżowaniu DG604110K z DK47 zostały zaprojektowane.	
	Projektant	13) Rondo na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1646K (ul. Augustyna Suskiego, powinno od strony Nowego Targu posiadać dwa pasy (do skrętu w lewo i do jazdy na wprost — jak np. na skrzyżowaniu DK47 na ul. Ustup w Zakopanem). Dodatkowo należy przewidzieć dodatkowy wlot według koncepcji przekazanej przez projektanta zgodnie z programem rozwoju systemu transportowego na obszarze Podtatrza przyjętego przez Radę Ministrów.	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 wlocie z ronda w miejscu pasa zanikowego, zaprojektowany został jednopasowy wylot z ronda następujący po dwupasowej jezdni zgodnie ze schematem 24 przedstawionym w Wytycznych projektowania skrzyżowań drogowych. Część 3: Ronda. Rozwiązanie to pozwoli oddzielić ruch turystyczny kierujący się w stronę Zakopanego, od ruchu lokalnego. W związku z protestem właścicieli działek (przedłożono pozwolenie na budowę), na których zaplanowano czwarty wlot, występuje kolizja ze śladem wlotu pokazanego na sytuacji - udostępnionego od Projektanta łącznika drogi gminnej, po spotkaniu z Gminą Szafłary dnia 29.07.2025r. ustalono, że do czasu przedstawienia przez Projektanta Gminy Szafłary łącznika ul. Kolejowej z ul. Suskiego, nie będzie uwzględniany czwarty wlot ronda na skrzyżowaniu DK47 i ul. A. Suskiego.	
	Projektant/ GDDKIA	14) przebudowa istniejącego chodnika i wprowadzenie pasów zieleni po stronie wschodniej nie jest akceptowalne z uwagi na zbliżenie do istniejących zabudowań oraz niegospodarność związaną z wydawaniem środków publicznych na wykup gruntów oraz rozbiórkę niedawno wybudowanych chodników.	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 przewidziano uzyskanie odstępstwa od ww. przepisów na etapie projektu budowlanego dla przedmiotowego zadania.	
	Projektant/ GDDKIA	15) Należy pozostawić połączenie z DK47 dróg gminnych nr 364793K — ul. Wąska oraz nr 364781 K — ul. Boczna.	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 wariantach wynikowym zostanie wykonana, tylko przy współdziałaniu Gminy Szafłary.	
	Projektant	16) Należy wydłużyć pas do skrętu w prawo w drogę powiatową nr 1646K (ul. Władysława Orkana), gdyż już w chwili obecnej istniejący pas jest zbyt krótki i samochody zatrzymują się na poboczu lub blokują pas na wprost. Należy również sprawdzić zasadność pasa do skrętu w lewo w drogę gminną (ul. Władysława Orkana).	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.	
	Projektant	17) w przypadku wykorzystywania istniejących przepustów do odprowadzania wód opadowych, należy uregulować sposób korzystania z odbiorników wód deszczowych (cieków, rowów itp.)	Sposób korzystania z odbiorników wód deszczowych zostanie przeanalizowany w późniejszym etapie projektowym.	
	Projektant/ GDDKIA	18) wprowadzenie dodatkowego pasa od km 26+623 do granicy Gminy Szafłary poprzez poszerzenie pasa drogowego w kierunku zachodnim	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.	
	Projektant/ GDDKIA	19) Na dz. ewid. nr [redacted] obr. Szafłary znajduje się m.in. mur wpisany do Wojewódzkiego Rejestru Zabytków. Wykonawca koncepcji założył jego częściową likwidację na poczet szlaku rowerowego VeloDunajec, co nie jest dopuszczalne. W tej samej lokalizacji jest planowane w bieżącym roku wykonanie chodnika w ciągu drogi gminnej nr 364830K (obok, Urzędu Gminy). Wykonawca nie dowiazał się do ww. projektu.	Wprowadzono zawężenie na luku ul. Zakopiańskiej szlaku rowerowego VeloDunajec do szerokości 2,5m, w celu zachowania zabytkowego muru wpisanego do Wojewódzkiego Rejestru Zabytków.	
	Projektant/ GDDKIA	20). Należy usunąć niepotrzebne pasy zieleni przy wszystkich skrzyżowaniach, gdyż takie rozwiązanie niepotrzebnie zwiększa zajętość terenu w tym koszt inwestycji.	Tereny zielone przy skrzyżowaniach zostały zaprojektowane z uwagi na odgięcia ciągu pieszo - rowerowego w oparciu o zapisy w WR-D-43-2 Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów dla przejazdów rowerowych. Jednak w ww. wytycznych dopuszczone jest zmniejszenie odsunięcia przejazdu rowerowego od krawędzi jezdni dla wlotów podporządkowanych klasy L i D. Projektant usunął odgięcia ciągu pieszo-rowerowego w rejonie skrzyżowań o niewielkim natężeniu ruchu oraz wykonał na tych wlotach sugerowane przejścia dla pieszych wraz z przejazdami rowerowymi, zgodnie z zapisami wytycznych WR-D-43-2 „Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów” dla przejazdów rowerowych.	
	Projektant/ GDDKIA	21) Drogi gminne nr 604104K (Zakopianka boczna), 604105K (u., Zakopiańska boczna obok p. Ślimak) i 604106K (Zakopiańska boczna) od nowego skrzyżowania należy prowadzić jak najbliższe DK47, aby zminimalizować zajętość działek prywatnych.	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 wynoszą 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.	
	GDDKIA	22) Oszczędności z rozwiązań zaproponowanych przez UG Szafłary w projekcie optymalizacji ruchu należy wykorzystać dla rozwiązań sprzyjających ruchowi w obrębie DK 47 (Zakopianka), np.: rozwiązań z programu rozwoju systemu transportowego na obszarze Podtatrza przyjętego przez Radę Ministrów (rondo i połączenie dróg powiatowych), droga do Chilpałów, nowego projektowanego połączenia drogowo-mostowego z rejonu centrum Szafłar.	Przyjęto do wiadomości.	
Projektant/ GDDKIA	23) Należy wprowadzić ograniczenie prędkości na całym obszarze gminy Szafłary, jako na terenie zabudowanym.	Prędkość dopuszczalna na terenie gminy Szafłary została przyjęta zgodnie z przepisami i w uzgodnieniu z zarządcą drogi (GDDKIA). Na terenie gminy Szafłary przyjęta prędkość wynosi 70km/h z miejscowymi ograniczeniami do 50km/h w rejonie występowania skrzyżowań i przejść dla pieszych.		
Projektant/ GDDKIA	24) W przypadku braku możliwości zastosowania wskazanych rozwiązań, zmiana kategorii drogi z GP na kategorię G (droga prowadzi do miejscowości Zakopane bez kontynuacji do granicy kraju)	Zmiana kategorii drogi z GP na G jest niezgodna z warunkami zamówienia dla przedmiotowego zadania.		
-	25) Projektowany obszar od Nowego Targu do Zakopanego stał się w dzisiejszych czasach jedną aglomeracją, wymagającą rozwiązań innych niż wcześniej planowane (wsie przy drodze krajowej).	Przyjęto do wiadomości.		
GDDKIA	PETYCJA DOŁĄCZONA DO PISMA Z UG Szafłary: Jako mieszkańcy i przedsiębiorcy, ale przede wszystkim właściciele terenów przyległych do DK-47 na terenie Szafłar, wyrażamy kategoriyczny sprzeciw dla rozwiązań modernizacji w/w drogi zaproponowanych w dokumentacji projektowej przedstawionej podczas spotkania w Urzędzie Gminy w Szafłarach w dniu 25.04.2025 r. przez przedstawicieli GDDKIA i zespołu projektowego IVIA Sp. z o.o. Przedstawiony projekt nie może stanowić opracowania, do którego można by odnieść się składając uwagi w formie ankiet, gdyż w żadnej mierze nie uzyskał akceptacji społeczności Szafłar. Zarządca drogi DK-47 na przedmiotowym odcinku nie dysponuje terenem do przeprowadzenia modernizacji drogi według przedłożonej dokumentacji projektowej. Właściciele terenów przylegających do DK-47 od strony wschodniej (po lewej stronie DK-47 w kierunku Zakopanego) wyrażają dezaprobatę i sprzeciw planom zakładającym wywłaszczenie ich i przejęcie terenów pod rozbudowę drogi. Zwracamy uwagę, że chodnik po wschodniej stronie drogi został wykonany kilka lat temu, jest nową inwestycją, którą mieszkańcy zaakceptowali i mieli świadomość, że modernizacja drogi przeprowadzona będzie po zachodniej, niezabudowanej stronie, pomiędzy drogą DK-47 a terenem PKP. Na odcinkach gdzie jest wystarczająco miejsca w w/w pasie sugerujemy prowadzenie inwestycji w tym terenie. Natomiast w miejscach gdzie przestrzeń pomiędzy zachodnią krawędzią pasa drogowego a terenem PKP jest niewystarczająca oczekujemy zachowania zasady poszanowania własności prywatnej i dążenia do możliwie najmniejszej zajętości terenu prywatnego. Forsowanie rozwiązań zawartych w przedstawionej dokumentacji projektowej budzi sprzeciw właścicieli nieruchomości, świadczyłoby o rażącej niegospodarności i braku poszanowania dla publicznych środków finansowych oraz własności prywatnej. Jako właściciele terenów przyległych, wyrażamy sprzeciw rozwiązaniom zaproponowanym w przedłożonej dokumentacji projektowej, nie akceptujemy jej i odrzucamy w całości. Jako mapę drogową dla dobrej współpracy oraz wypracowania wspólnego i akceptowanego przez większość mieszkańców Szafłar i właścicieli gruntów przyległych do DK-47 stanowiska, proponujemy rozpocząć dyskusję nad następującymi zagadnieniami: 1. Droga DK-47 jako droga kategorii GP kończy swój bieg na węźle komunikacyjnym Nowy Targ - Południe lub rondzie u wlotu ulicy Szafłarskiej. 2. Od ronda u wlotu ul. Szafłarskiej w kierunku Zakopanego drodze DK-47 proponuje się zmianę na niższą kategorię. 3. Sugeruje się połączenie miasta Nowy Targ z miastem Zakopane drogą zaprojektowaną w innym szlaku w terenach o znikomej urbanizacji. Zwracamy się z prośbą do władz gminy, do Pana Wójty oraz Radnych Gminy Szafłary o wsparcie naszych dążeń i podjęcie stosownych działań i uchwał w celu opracowania dokumentacji projektowej, która nie będzie kolidowała z oczekiwaniami mieszkańców oraz narzązała ich na dodatkowe utrudnienia a także straty materialne. (pod petycją podpisanych ok.80osób/mieszkańców)		całość opracowania w granicach Gminy Szafłary	
6	Wniosek 6 I-1	TAK	TREŚĆ WNIOSKU Wójty Ug Szafłary - PODPISANE POD WYMIENIONYMI 25 PKTAMI (patrz wiersze 23-47)	całość opracowania w granicach Gminy Szafłary
7	Wniosek 6 I-2	TAK	TREŚĆ WNIOSKU Wójty Ug Szafłary - PODPISANE POD WYMIENIONYMI 25 PKTAMI (patrz wiersze 23-47)	całość opracowania w granicach Gminy Szafłary
8	Wniosek 6 I-3	TAK	TREŚĆ WNIOSKU Wójty Ug Szafłary - PODPISANE POD WYMIENIONYMI 25 PKTAMI (patrz wiersze 23-47)	całość opracowania w granicach Gminy Szafłary
9	Wniosek 6 I-4	TAK	TREŚĆ WNIOSKU Wójty Ug Szafłary - PODPISANE POD WYMIENIONYMI 25 PKTAMI (patrz wiersze 23-47)	całość opracowania w granicach Gminy Szafłary
10	Wniosek 6 I-5	TAK	TREŚĆ WNIOSKU Wójty Ug Szafłary - PODPISANE POD WYMIENIONYMI 25 PKTAMI (patrz wiersze 23-47)	całość opracowania w granicach Gminy Szafłary
11	Wniosek 6 I-6	TAK	TREŚĆ WNIOSKU Wójty Ug Szafłary - PODPISANE POD WYMIENIONYMI 25 PKTAMI (patrz wiersze 23-47)	całość opracowania w granicach Gminy Szafłary
12	Wniosek 6 I-7	TAK	TREŚĆ WNIOSKU Wójty Ug Szafłary - PODPISANE POD WYMIENIONYMI 25 PKTAMI (patrz wiersze 23-47)	całość opracowania w granicach Gminy Szafłary
13	Wniosek 6 I-8	TAK	TREŚĆ WNIOSKU Wójty Ug Szafłary - PODPISANE POD WYMIENIONYMI 25 PKTAMI (patrz wiersze 23-47)	całość opracowania w granicach Gminy Szafłary
14	Wniosek 6 I-9	TAK	TREŚĆ WNIOSKU Wójty Ug Szafłary - PODPISANE POD WYMIENIONYMI 25 PKTAMI (patrz wiersze 23-47)	całość opracowania w granicach Gminy Szafłary

15	Wniosek 7 I	TAK	Projektant	Uważam, że przedłożona w Gminie koncepcja utrudnia życie mieszkańcom, których posesje są wzdłuż zakopiańki. Wariant niezrozumiały, dlaczego wchodzi w posesje mieszkańców z planowaną drogą jak od strony zachodniej są nieużytki i tereny rolne bez zabudowań. Jest to czyste marnotrawstwo niszczyć wybudowany kilka lat temu chodnik za kilka milionów po to aby poszerzyć tam jezdnię. Od strony zachodniej miejsca bez ograniczeń. Zaslania się przepiasami, aby zabierać miejsce pod pas zieleni (6-10 m) jest absurdem. Trzeci pas dla bezpieczeństwa i koniec!!!	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 zakręsy, 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 przewidziano uzyskanie odstępstwa od ww. przepisów na etapie projektu budowlanego dla przedmiotowego zadania.	
16	Wniosek 8 I	TAK	Projektant/ GDDKIA	1)Jako właściciele działki numer ewidencyjny [redacted] w Szafarach zgłaszamy uwagi do projektu zblizenia do budynku i placu zawracania m.in.: na naszej działce. Uważam że należy umożliwić wyjazd z ulicy (Zakopiańska Boczna) pod numerem ewidencyjnym [redacted], ponieważ po tej drodze poruszają się samochody dostawcze i ciężarowe, które mogą doprowadzić do zablokowania ulicy w przypadku zamknięcia jej wyjazdu. Ponadto na części naszej działki zaprojektowanej pod plac zawracania planuję inwestycje, więc należy go zlikwidować, gdyż rząco narusza ochronę moich i mojej rodziny interesów. 2) Na całym przebiegu należy dążyć do poszerzenia pasa drogowego w kierunku zachodnim, gdzie tereny nie są wykorzystywane na cele mieszkalne. 3)Wykonawca nie wziął pod uwagę natężenia ruchu na drogach gminnych i powiatowych łączących się z dk47.Uniemożliwienie wyjazdu z tych dróg w lewo na dk47 oraz zjazdu w lewo z dk47 spowoduje znaczne zwiększenie natężenia na odcinku między rondami. 4)Przebudowa istniejącego chodnika i wprowadzenie pasów zieleni po stronie wschodniej nie jest akceptowalne z uwagi na zbliżenie do istniejących zabudowań oraz niegospodarność związaną z wydawaniem środków publicznych na wykup gruntów oraz rozbiórkę niedawno wybudowanych chodników 5)Drogi gminne nr 604104K (Zakopiańska boczna), 604105K i 604106K (Zakopiańska boczna) od nowego skrzyżowania należy prowadzić jak najbliższe DK47, aby zminimalizować zajętość działek prywatnych;	1. Plac do zawracania na dz. [redacted] został zaprojektowany z uwagi na zamknięcie wlotu ul. Zakopiańskiej II oraz umożliwienie zawrócenia pojazdom na drodze bez przejazdu, co jest podyktowane zapisami w warunkach technicznych. Włączenie ul. Zakopiańskiej II do DK47 zlokalizowane jest w stanie istniejącym w obszarze skrzyżowania z ul. W. Orkana i zachowanie tej lokalizacji będzie się wiązało ze skróceniem pasów segregacji ruchu na skrzyżowaniu na tym skrzyżowaniu oraz likwidację wyspy dzielącej. 2. 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 zakręsy, 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. 3. Na skrzyżowaniach DK47 z ul. Kolejową/Osiedle Pańskie, droga do SUW oraz ul. Zakopiańską zostały zaprojektowane wszystkie relacje skątne. 6. 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 przewidziano uzyskanie odstępstwa od ww. przepisów na etapie projektu budowlanego dla przedmiotowego zadania. 7. Poszczególne połączenia dróg z DK47 zostały zlikwidowane z uwagi na zapisy obowiązujących Wytucznych 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 Szafary.	całość opracowania w granicach Gminy Szafary
17	Wniosek 9 I	TAK	Projektant	1. Jako właściciel działki numer ewidencyjny [redacted] w Szafarach zgłaszam uwagi do projektu uniemożliwienia wyjazdu z drogi (Zakopiańska Boczna) pod numerem ewidencyjnym [redacted] Prowadzę działalność gospodarczą (która jest zaznaczona w projekcie jako budynek usługowy) polegającą na świadczeniu usług pomocy drogowej. W związku z tym często z mojej posesji wyjeżdżam autolawetą z przyczepą, której długość może sięgać do 18m. Zamknięcie wyjazdu z drogi Zakopiańska Boczna na dk47 uniemożliwi wyjazd autolaweta z mojej posesji a przy tym prowadzenia działalności gospodarczej, i w rażącym stopniu naruszy ochronę moich i mojej rodziny interesów i możliwości wykonywania pracy zarobkowej. 2. Należy zlikwidować plac do zawracania na dz. [redacted] 3. Na całym przebiegu należy dążyć do poszerzenia pasa drogowego w kierunku zachodnim, gdzie tereny nie są wykorzystywane na cele mieszkalne. 4. Wykonawca nie wziął pod uwagę natężenia ruchu na drogach gminnych i powiatowych łączących się z dk47 (Zakopiańska). Uniemożliwienie wyjazdu z tych dróg w lewo na dk47 (Zakopiańska) oraz zjazdu w lewo z dk47 spowoduje znaczne zwiększenie natężenia na odcinku między rondami. 5. Należy umożliwić wyjazd w lewo ze zjazdu w km 22+319, którym prowadzony jest ruch samochodów ciężarowych, aby nie kierować ich do planowanego ronda na skrzyżowaniu z DP 1646K. 6. przebudowa istniejącego chodnika i wprowadzenie pasów zieleni po stronie wschodniej nie jest akceptowalne z uwagi na zbliżenie do istniejących zabudowań oraz niegospodarność związaną z wydawaniem środków publicznych na wykup gruntów oraz rozbiórkę niedawno wybudowanych chodników 7. Drogi gminne nr 604104K (Zakopiańska boczna), 604105K i 604106K (Zakopiańska boczna) od nowego skrzyżowania należy prowadzić jak najbliższe DK47, aby zminimalizować zajętość działek prywatnych;	1. Połączenie DK47 z ul. Boczna (km ok. 24+240) zostało zachowane. Przebudowa ul. Bocznej w zakresie przedstawionym w wariantcie wynikowym zostanie wykonana, tylko przy współudziale Gminy Szafary. 2.Plac do zawracania na dz. [redacted] został zaprojektowany z uwagi na zamknięcie wlotu ul. Zakopiańskiej II oraz umożliwienie zawrócenia pojazdom na drodze bez przejazdu, co jest podyktowane zapisami w warunkach technicznych. Włączenie ul. Zakopiańskiej II do DK47 zlokalizowane jest w stanie istniejącym w obszarze skrzyżowania z ul. W. Orkana i zachowanie tej lokalizacji wiązało się ze skróceniem pasów segregacji ruchu na skrzyżowaniu na tym skrzyżowaniu oraz likwidację wyspy dzielącej. 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 zakręsy, 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. 4. Na skrzyżowaniach DK47 z ul. Kolejową/ Osiedle Pańskie, droga do SUW oraz ul. Zakopiańską zostały zaprojektowane wszystkie relacje skątne. 5. Wyspa została przesunięta w kierunku Zakopanego, tak aby zachować wszystkie relacje skątne dla zjazdu na działkę numer [redacted] 6. 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 przewidziano uzyskanie odstępstwa od ww. przepisów na etapie projektu budowlanego dla przedmiotowego zadania. 7. Poszczególne połączenia dróg z DK47 zostały zlikwidowane z uwagi na zapisy obowiązujących Wytucznych 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 Szafary.	km 24+240; km 22+320; 24+730 - 25+210
18	Wniosek 10 I	TAK	Projektant	1. Rondo Zakopiańska - Suskiego "BAJPAS" na kierunku z Szaffar do Nowego Targu i kierunku Nowy Targ Zakopane 2. ul. Boczna i Wąska z zakazem ruchu - nie dotyczy mieszkańców 3. Skrzyżowanie Orkana - Zakopiańska pozostawić w obecnym układzie 4. Wydłużenie pasa zanikowego na kierunku Zakopiańska - Orkana	1. Uwzględniono dodatkowy pas do skrótu w lewo w ul. A. Suskiego oraz zmianę ronda jednopasowego na rondo turbinowe o dwóch pasach ruchu. Dodatkowo w celu uniknięcia zatórów na wylocie z ronda w miejscu pasa zanikowego, zaprojektowany został jednopasowy wylot z ronda następujący po dwupasowej jezdni zgodnie ze schematem 24 przedstawionym w Wytucznych projektowania skrzyżowań drogowych. Część 3: Ronda. Rozwiązanie to pozwoli oddzielić ruch turystyczny kierujący się w stronę Zakopanego, od ruchu lokalnego. 2. 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 Szafary. Dodatkowe oznakowanie ww. ulic będzie procedowane na dalszym etapie projektowym w uzgodnieniu z gminą Szafary. 3-4. Skrzyżowanie ul. Orkana z DK47 zostało zaprojektowane z zachowaniem ilości pasów ruchu zgodnej ze stanem istniejącym. Pas do skrótu w prawo w drogę powiatową numer 1646K ul. W Orkana został wydłużony.	km 23+430; 23+720; 24+240; 24+650
19	Wniosek 11 I	nie	Projektant	- zbyt duża ingerencja w powierzchnię działki nr ew. [redacted] - brak zjazdu i bariera uniemożliwiająca dojazd do działki rolnej - umiejscowienie lampy na skraju działki - naruszenie własności prywatnej (kategoryczny sprzeciw)	Dostęp do działki Wnioskodawcy został zapewniony w koncepcji programowej poprzez drogę DK47. W stanie istniejącym przedmiotowa działka nr [redacted] nie miała zapewnionego zjazdu. W ramach inwestycji zostaną otworzone istniejące zjazdy. 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 21+980
20	Wniosek 12 I	brak	Projektant	Z maila oraz z ankiety: Proszę o sprawdzenie czy będzie możliwość skrótu w lewo z ul. Orkana w stronę Krakowa. Na koncepcji widać wymalowaną wyspę P-21a która nawet samochodem osobowym może utrudniać skręt. Wyspa wybrukowana również może powodować utrudnienie skręt szczególnie pojazdów z naczipą tj. rolniczych czy form transportowych. W załączeniu rysunek skrzyżowania. (skan załącznika jest częścią ankiety)	Skręt w lewo z ul. Orkana w kierunku Nowego Targu został umożliwiony. Oznakowanie poziome P-21 zostało skorygowane w tym zakresie.	km 24+650
21	Wniosek 13 I	brak	-	W nawiązaniu do spotkania w Urzędzie Gminy w Szafarach w dniu 25 kwietnia w sprawie „Optymalizacji przepustowości drogi krajowej nr 47 od ok. km 21+100 do ok. km 27+950 na odcinku Nowy Targ – Szafary” pragnę zgłosić swoje uwagi. Z informacji, które posiadam (nie byłem na spotkaniu) pojawiła się informacja, że firma przygotowująca projekt nie do końca była zaznajomiona z projektowanym obszarem, a przygotowana koncepcja została zrobiona „za biurka”. Aby o czymś rozmawiać to należy przygotować wiele wariantów do wyboru. Tymczasem Państwo skupili się jedynie na jednej koncepcji, do którego chce wnieść uwagi. Dla mnie, aby było o czym rozmawiać to należy przygotować kilka propozycji. Dlatego Państwa koncepcję proponuję odrzucić w całości. Proszę o przygotowanie kilku dodatkowych wariantów, aby Szafary mogły mieć kiedyś obwodnicę tej miejscowości, bowiem tzw. optymalizacja ruchu nic nie wniesie. Ruch jest bardzo wielki i budowanie kolejnego ronda na tak krótkim odcinku Nowy Targ – Szafary jeszcze bardziej utrudni poruszanie się. W długości ok. 3 km już mamy 2 ronda i jedno skrzyżowanie – a Wy Państwo chcecie kolejnego ronda. Polecam codziennie jeździć tą trasą po kilka razy to zobaczycie gdzie jest problem. Jeszcze raz wskazuję na propozycję przygotowania obwodnicy np. dla samochodów ciężarowych po 12 ton, jak np. Waksmund – Ostrowsko, a nie dokładanie kolejnych rozwiązań na tak wąskim gardle. Niestety dzwonek jest dla mnie to jak można było w ogóle dyskutować nad jedną propozycją. Należy rozproszyć ruch, a nie jeszcze go zawęzić jakimś zakazem skrętów itp. Pozdrawiam.	Przedstawiony wariant projektowy na konsultacjach społecznych został wybrany jako wariant najbardziej optymalny, spełniający obowiązujące warunki techniczne. Skrzyżowanie typu rondo w rejonie ul. A. Suskiego zaprojektowane zgodnie z wnioskiem gminy Szafary, w celu uwzględnienia czwartego, planowanego na terenie gminy wlotu. Z uwagi na to, że skrzyżowania typu rondo są powszechnie stosowanymi, najbardziej przepustowym skrzyżowaniem, pozostawiono tego typu skrzyżowanie w w.w. lokalizacji. Dodatkowo zaprojektowano dodatkowy pas do skrótu w lewo w ul. A. Suskiego oraz zmieniono rondo jednopasowe na rondo turbinowe o dwóch pasach ruchu. Rozwiązanie to pozwoli oddzielić ruch turystyczny kierujący się w stronę Zakopanego, od ruchu lokalnego.	całość opracowania
22	Wniosek 14 I	TAK	Projektant/ GDDKIA	1. Podtrzymuję zgłaszane już wielokrotnie oczekiwania i uwagi dot. projektowanego do przebudowy odcinka DK47 w obrębie Nowego Targu i postuluje o rezygnację z wariantu jej przebudowy przedstawionego podczas trwających konsultacji społecznych na rzecz przebudowy tej drogi polegającej na realizacji 3 pasa technicznego pomiędzy jezdniami i umożliwienie bezpośredniej obsługi komunikacyjnej przylegających terenów inwestycyjnych wskazanych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego NOWY TARG 26 (Równia Szafarska). Zwracam uwagę na to, co było już wielokrotnie wskazywane, droga ta nie służy wyłącznie jako dojazd do Zakopanego, ale również służy obsłudze terenów, z której na co dzień korzystają mieszkańcy Podhala i właściciele nieruchomości z nią sąsiadujących. 2. W przypadku braku możliwości realizacji powyższego wariantu do konsultowanych rozwiązań projektowych w obrębie Nowego Targu załączam następujące uwagi: - zjazd z DK47 na projektowaną drogę serwisową po zachodniej stronie DK47 przesunąć w kierunku północnym aby droga ta była w stanie obsłużyć również tereny inwestycyjne przylegające do południowej granicy terenów Rodzinnych Ogrodów Działkowych, - za głosami przedsiębiorców prowadzących stacje paliw postuluje, aby przewidzieć możliwości zjazdu na te stacje bezpośrednio z DK 47, - nadziemne przejście dla zwierząt zaprojektować tak, aby ograniczyć ingerencję w krajobraz w sposób maksymalny, z uwzględnieniem otwarcia widokowego na Tatry i Gorce, - przystanki autobusowe obsługiwane przez Miejski Zakład Komunikacji w Nowym Targu lokalizować w taki sposób aby autobus miejski nie wjeżdżał na teren gminy Szafary, - infrastrukturę towarzyszącą, np. zbiornik retencyjny lokalizować poza terenami inwestycyjnymi wskazanymi w mpzp NOWY TARG 26 Równia Szafarska, - przeanalizować przebieg drogi serwisowej po stronie wschodniej DK 47, szczególnie w północnej części opracowania. Obecna propozycja przewiduje włączenie tej drogi w przedłużenie ul. Szafarskiej. Powoduje to, że ruch komunikacyjny z terenów inwestycyjnych położonych po wschodniej stronie DK 47 zostanie wyprowadzony w obręb ronda na skrzyżowaniu DK 47 i ul. Szafarskiej powodując bardzo duże utrudnienie komunikacyjne. Sugerujemy włączenie drogi serwisowej do DK 47 przed ww. rondem.	1. Z uwagi na występujące natężenie ruchu oraz kontynuację przekroju wybudowanej drogi Rdzawka - Nowy Targ przedmiotowego odcinka Zarządca drogi utrzymał stanowisko pozostawienia przekroju 2x2. Zgodnie z § 6 ww. rozporządzenia rozwiązania projektowe powinny zapewniać ochronę użytkowników drogi oraz ochronę terenu, przez który przebiega droga, w tym jego dostępności komunikacyjnej. Rozbudowa drogi klasy GP wymusza ograniczoną dostępność - nie dopuszcza się lokalizowania zjazdów z drogi głównej do każdej nieruchomości z osobną. Dojazd do przyległych działek został zapewniony poprzez drogi serwisowe. 2. -W celu właściwego skomunikowania wymienionych działek zlokalizowanych pomiędzy wykonaną drogą serwisową w ramach zadania: "Budowa drogi krajowej nr 47 Rabka Zdrój - Zakopane na odcinku Rdzawka-Nowy Targ od km 5+064,20 do km 21+100", a projektowaną drogą serwisową w ramach przedmiotowej koncepcji programowej, uzupełniono brakujący odcinek drogi serwisowej o długości 200m. - Przedstawiona propozycja włączenia zjazdów do jezdni DK47 nie spełnia wymagań normatywnych w zakresie długości pasa włączenia i wyłączenia określonych w przepisach techniczno-budowlanych oraz wytucznych WR-D-22-1. Zaprojektowane rozwiązanie nie spełnia również wymagań w zakresie widoczności, co bezpośrednio wpływa na pogorszenie warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) oraz zwiększenie punktów kolizji. W związku z powyższym, zalecono zaprojektowanie dostępu do stacji paliw poprzez drogę serwisową. - Z uwagi na możliwości techniczne, uwarunkowania terenowe oraz skład gatunkowy zwierząt zlinwentaryzowanych w obszarze drogi, zarekomendowano budowę górnego przejścia dla zwierząt średnich, uznając je za najbardziej optymalne. Budowa przejścia dolnego również jest rozwiązaniem korzystnym środowiskowo, jednak związane z jego realizacją wyniesienie niwelety byłoby niekorzystne pod względem komunikacyjnym (dostępność do działek) i spowodowałoby odcięcie przyległych terenów inwestycyjnych, co wpłynęłoby z pewnością na niezadowolenie przedsiębiorców będących właścicielami przyległych działek. - Zatoka autobusowa na kierunku Nowy Targ - Zakopane została przeniesiona przed rondo z ul. Kolorową. - Zbiornik został przeniesiony i zlokalizowany bezpośrednio przed wlotem do kd800 w km ok. 22+000 drogi krajowej. - Włączenie "starodroża" ul. Szafarskiej bezpośrednio do jezdni drogi krajowej zostało wprowadzone do koncepcji programowej.	całość opracowania

23	Wniosek 15 I	TAK	GDDKIA	<p>W nawiązaniu do konsultacji w sprawie rozbudowy DK47 Nowy Targ - Szafłary uważam, że nie ma sensu proponowana rozbudowa. Potrwa ona parę lat i spowoduje ogromne utrudnienia. DK47 jest główną drogą i jej objazd jest uciążliwy. Spowoduje to korki większe niż były w czasie ruchu wahadłowego w Białym Dunajcu, bo ruch jest teraz większy. Przebudowa ta nie zwiększy przepustowości obecnego układu w sposób znaczący - jak np. zmiana na GP 2x2. W 2020 pomiędzy NT a Szafłarami było 22tyś pojazdów. Pomiar GPR w tym roku pokaże jeszcze więcej. W momencie zakończenia przebudowy układ może być na granicy lub blisko maksymalnej przepustowości. Nie ma sensu robienia czegoś co po otwarciu się zatka. W związku z niewydolnością układu proponuje aby jeszcze raz krakowska GDDKIA przeanalizowała obwodnicę Nowego Targu w ciągu DK49 bardziej na południe i od tej obwodnicy zaprojektować obwodnicę Szafłar. Taki "Y" jest rozwiązaniem dużo bardziej przyjaznym kierowcom, ponieważ jest mniejsza ingerencja w obecny układ i znacząco podnosi się przepustowość obecnego układu do granicy z powiatem tatrzańskim. W załączeniu przesyłam mapę z proponowanym rozwiązaniem. (link do załącznika w kolumnie M)</p>	<p>Na tym etapie prowadzone są prace koncepcyjne dla rozbudowy DK47 na odcinku od m. Nowy Targ do granicy gminy Szafłary w obecnym przebiegu trasy. W ramach przedmiotowego zadania nie przewidziano korekty przebiegu trasy drogi krajowej na tym odcinku. Możliwości realizacji obwodnic Nowego Targu i Szafłar w innym układzie, zostały poddane analizie pod kątem uwarunkowań technicznych, środowiskowych i ekonomicznych.</p>	całość opracowania
24	Wniosek 16 I	-	Projektant/ GDDKIA	<p>Po przeanalizowaniu koncepcji rozbudowy DK47 od Nowego Targu do Szafłar przedstawionej podczas spotkania w dn. 24 kwietnia 2025 r. wnoszę, aby uwzględnić następujące postulaty: 1. Ponownie przeanalizować zasadność budowy przejścia dla dużych zwierząt w postaci przejścia górnego. Przejście jest usytuowane między dwoma terenami oznaczonymi w planie zagospodarowania jako komercyjne, a więc docelowo będą tam zlokalizowane obiekty typu handel wielkopowierzchniowy, usługi etc. Z związku z tym trudno sobie wyobrazić, aby zwierzęta swobodnie migrowały w sąsiedztwie terenów o intensywnej obecności człowieka, ze sztucznym oświetleniem, czynnych do późnych godzin nocnych, z emisją hałasu przez cały dzień oraz w nocy i nad ranem (dostawy towarów, prace utrzymaniowe wykonywane poza godzinami otwarcia). Nadto po wschodniej stronie projektowanego przejścia jest naturalna granica obszarów przyrodniczych, czyli potok Biały Dunajec, która dodatkowo zmniejsza możliwość migracji zwierząt. 2. W przypadku budowy przejścia dla zwierząt sugeruje się, aby było realizowane jako przejście dołem ze względu na konieczność ochrony osi widokowych na Tatry. Oś widokowa wzdłuż DK47 w kierunku południowym jest jednym z wyróżników Podhala i stanowi dobro, które winno być szczególnie chronione. 3. Należy zaprojektować przejście dla zwierząt zespolone z przejściem pieszo-rowerowym. 4. Rozszerzenie opracowania o fragment starodroża ulicy Szafłarskiej celem umożliwienia zjazdu do Nowego Targu na ul. Szafłarską. Obecne opracowanie kończy się 360 m metrów przed skrzyżowaniem starodroża z ul. Szafłarską. Miasto Nowy Targ postuluje, aby rozszerzyć zakres inwestycji o modernizację starodroża, aby stanowiło naturalne przedłużenie projektowanej drogi zbiorczej. 5. Wykonanie dodatkowego zjazdu z drogi głównej na drogę zbiorczą, aby móc zjechać do centrum korzystając z przebudowanego starodroża ul. Szafłarskiej. Propozycję przedstawia poniższy szkic: 6. Wykonanie zjazdów z projektowanej drogi zbiorczej na przylegające działki. Obecnie można zjechać z DK47 na poszczególne działki. Po wybudowaniu drogi zbiorczej będzie to niemożliwe do momentu wykonania zjazdów. W ramach inwestycji wykonanie zjazdów będzie tańsze i szybsze, niż budowa ich później na każdorazowy wniosek właściciela działki. 7. Przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe w ciągu ścieżek rowerowych winny być wykonane jako przejścia bezkolizyjne – podziemne (preferowane) lub nadziemne. 8. Dodanie zjazdów i wyjazdów z drogi głównej na projektowaną drogę serwisową, szczególnie na wysokości stacji benzynowej Circle K tak, aby umożliwić zjazd/wyjazd do/ze stacji paliw. Przykładowe rozwiązanie przedstawiają poniższe szkice (dwa warianty):</p>	<ol style="list-style-type: none"> Decyzja o budowie przejścia dla zwierząt została podjęta na podstawie wyników inwentaryzacji przyrodniczej, które wykazały liczną obecność zwierząt po obu stronach istniejącej DK47 w obszarze korytarza migracyjnego Torfowiska Orawsko-Nowotarskie. Lokalizację przejścia dla zwierząt w km ok. 21+788 wskazali również RDOŚ, Gmina Nowy Targ oraz Nadleśnictwo Nowy Targ. Z uwagi na możliwości techniczne, uwarunkowania terenowe oraz skład gatunkowy zinwentaryzowanych zwierząt w obszarze drogi, projektant zaprojektował górne przejście dla zwierząt średnich, uznając je za najbardziej optymalne. Budowa przejścia dolnego również jest rozwiązaniem korzystnym środowiskowo, jednak związane z jego realizacją wyniesienie niwelety byłoby niekorzystne pod względem komunikacyjnym (dostępność do działek) i spowodowałoby odcięcie przyległych terenów inwestycyjnych, co wpłynęłoby z pewnością na niezadowolenie przedsiębiorców będących właścicielami przyległych działek. W rejonie przejścia dla zwierząt nie występują istniejące ani planowane szlaki rowerowe, dlatego projektant odstąpił od projektowania ciągu pieszo-rowerowego w tym obszarze. Starodroże ul. Szafłarskiej zostało włączone do drogi serwisowej wzdłuż dwujezdniowego odcinka DK47. Z uwagi na braki m.in. w podkładach mapowych, projekt rozbudowy DK47 zostanie rozszerzony o przebudowę fragmentu starego przebiegu ul. Szafłarskiej w późniejszym etapie projektowym. W ramach inwestycji projektant zaplanował odtworzenie istniejących zjazdów. W przypadku potrzeby wykonania nowego zjazdu z drogi krajowej, właściciel działki powinien złożyć wniosek o wydanie zezwolenia na lokalizację zjazdu do GDDKIA Oddział w Krakowie – formularz dostępny jest na stronie internetowej www.gddkia.gov.pl. Projektant nie uwzględnił przejść bezkolizyjnych na etapie koncepcji programowej ze względu na wysokie koszty realizacji, trudności techniczne oraz dużą zajętość terenu, mimo że są one korzystne dla bezpieczeństwa i płynności ruchu. Przedstawiona propozycja nie spełnia wymagań normatywnych w zakresie długości pasa włączenia i wyłączenia określonych w przepisach techniczno-budowlanych oraz wytycznych WR-D-22-1. Zaproponowane rozwiązanie nie spełnia również wymagań w zakresie widoczności, co bezpośrednio wpływa na pogorszenie warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) oraz zwiększenie punktów kolizji. W związku z powyższym, projektant zaprojektował dostęp do stacji paliw poprzez drogę serwisową. 	całość opracowania