

Zamierzenie budowlane: **„Optymalizacja przepustowości drogi krajowej nr 47 od ok. km 27+950 do ok. km 39+745 na odcinku Szaflary – Zakopane”**

Obiekt budowlany: **Droga krajowa nr 47**

Adres obiektu: Województwo małopolskie, powiat tatrzański, gmina Biały Dunajec, gmina Poronin, miasto Zakopane

Stadium: **Koncepcja Programowo-Przestrzenna**

Numer tomu: **Tom 9.2.**

Nazwa opracowania: **Raport ze spotkań informacyjnych**



Branża: **Drogowa**

Inwestor: **Skarb Państwa – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad reprezentowany przez Oddział w Krakowie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z siedzibą w Krakowie**  
 ul. Mogilska 25  
 31-542 Kraków

Wykonawca: **Sweco Polska Sp. z o.o. Oddział Katowice**  
 ul. Bracka 28  
 40-858 Katowice

Umowa nr: **I/4/ZI/I-1/2023 z dnia 17.01.2023 r.**



Funkcja	Tytuł, imię i nazwisko	Specjalność	Nr uprawnień	Data	Podpis
Projektant:	mgr inż. Paweł Różyk	drogowa	SLK/4523/POOD/12	06.2024	
Projektant:	mgr inż. Anna Wikierska	drogowa	SLK/BD/1400/20	06.2024	
Kierownik Projektu:	mgr inż. Grzegorz Foryś	drogowa	SLK/3647/PWOD/11	06.2024	

CZERWIEC 2024

1 (47)

**Sweco Polska Sp. z o.o.**

BIURO GŁÓWNE  
 ul. Franklina Roosevelta 22  
 PL-60-829 Poznań, Poland  
 Sekr. +48 61 864 93 00  
 Fax +48 61 864 93 01

ZESPÓŁ KATOWICE  
 ul. Bracka 28  
 PL-40-858 Katowice, Poland  
 Sekr. +48 32 253 78 35  
 Fax +48 32 253 98 70  
 www.sweco.pl

Sąd Rejonowy: Kraków-Śródmieście  
 Nr KRS: 0000140225

Regon: 006744144 NIP: 522-000-41-90  
 Siedziba: ul. Franklina Roosevelta 22; 60-829 Poznań

---

## **SPIS ZAWARTOŚCI**

<b>1</b>	<b>ZAMIERZENIE INWESTYCYJNE.....</b>	<b>4</b>
1.1	Przedmiot opracowania .....	4
1.2	Lokalizacja inwestycji .....	4
1.3	Zakładany efekt inwestycji.....	4
1.4	Opis przedmiotu przeprowadzonych spotkań informacyjnych .....	5
•	Skrzyżowanie DK47 z DG 420009K (przewiązka U. G.) – SK16.....	11
•	Skrzyżowanie DK47 z DG 420009K (ul. Za Torem).....	12
<b>2</b>	<b>PRZEBIEG, DATY I MIEJSCA PRZEPROWADZONYCH SPOTKAŃ .....</b>	<b>37</b>
2.1	Przebieg konsultacji .....	37
2.2	Daty i miejsca przeprowadzonych konsultacji.....	37
<b>3</b>	<b>STRESZCZENIE WNIOSKÓW .....</b>	<b>38</b>
3.1	GMINA BIAŁY DUNAJEC .....	38
3.2	GMINA PORONIN .....	39
3.3	ZAKOPANE .....	39
<b>4</b>	<b>ANALIZA I SPOSÓB UWZGLĘDNIENIA WNIOSKÓW.....</b>	<b>41</b>
<b>5</b>	<b>POSUMOWANIE : .....</b>	<b>41</b>

---

## OPIS TECHNICZNY

### 1 ZAMIERZENIE INWESTYCYJNE

#### 1.1 Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest Raport ze spotkań informacyjnych dla zadania pn. „Optymalizacja przepustowości drogi krajowej nr 47 od ok. km 27+950 do ok. km 39+745 na odcinku Szaflary - Zakopane” na potrzeby uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU).

#### 1.2 Lokalizacja inwestycji

Droga krajowa nr 47 jest drogą klasy GP zlokalizowaną w południowej części województwa małopolskiego, o łącznej długości ok. 40 km. Droga ta przebiega przez dwa powiaty: nowotarski oraz tatrzański, łącząc Rabkę – Zdrój z Zakopanem oraz przebiegając przez Nowy Targ. Na odcinku od Nowego Targu do Zakopanego, równoległe do drogi krajowej przebiega linia kolejowa nr 99 Chabówka – Zakopane, która jest linią pierwszorzędą o znaczeniu państwowym. Podobnie, równoległe do drogi krajowej spływa rzeka Biały Dunajec, która powstaje w Poroninie z połączenia rzeki Zakopianki z potokiem Poroniec.

Inwestycja obejmuje przebudowę i rozbudowę drogi na odcinku od km ok. 27+950 do km ok 39+745 o długości około 11,8 km – w tym zakresie droga zlokalizowana jest w powiecie tatrzańskim, na terenie gminy Biały Dunajec, gminy Poronin oraz miasta Zakopane. Na terenie nw. Gmin droga krajowa nr 47 podzielona jest odpowiednio:

- GMINA BIAŁY DUNAJEC od km 27+950 do km 33+640 dł. ~ 5,69 km
- GMINA PORONIN od km 33+640 do km 36+080 dł. ~ 2,44 km
- MIASTO ZAKOPANE od km 36+080 do km 39+745 dł. ~ 3,67 km

#### 1.3 Zakładany efekt inwestycji

Podstawowymi celami inwestycji są:

- poprawa przepustowości i bezpieczeństwa ruchu drogowego na DK 47 poprzez przebudowę lub rozbudowę istniejących skrzyżowań, budowę dodatkowych pasów ruchu i/lub likwidację w miarę możliwości punktów kolizji tj. zjazdów oraz skrzyżowań występujących w ciągu drogi krajowej,
- dostosowanie konstrukcji nawierzchni drogi do prognozowanego ruchu w okresie 20 letnim oraz do obciążenia osi pojazdu o nacisku 115kN/oś,
- budowa ciągów pieszych,
- budowa nowego wiaduktu nad PKP w ciągu DK 47 w km ok. 33+244 w Białym Dunajcu,

- zabezpieczenia budynków mieszkalnych zlokalizowanych przy DK 47 przed ponadnormatywnym hałasem,
- budowa kanału technologicznego wzdłuż DK 47,
- uzupełnienie oświetlenia drogowego wraz z budową oświetlenia dedykowanego przejść dla pieszych.

## 1.4 Opis przedmiotu przeprowadzonych spotkań informacyjnych

Zgodnie z zapisami Specyfikacji do Projektowania (Dokument 0 Wymagania Ogólne, Dokument 4 Koncepcja Programowa) oraz w uzgodnieniu z Zamawiającym – Generalna Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie Wykonawca zadania w dniach 09-11.01.2024r. przeprowadził spotkania informacyjne w mieszkańcami Gminy Biały Dunajec, Poronin oraz Zakopane w celu poinformowania lokalnej społeczności o planowanym przedsięwzięciu. Dodatkowo dla mieszkańców w/w Gmin Wykonawca w tych dniach przed oficjalnymi spotkaniami pełnił całodzienne dyżury. Dyżury odbywały się w godzinach 11:00 ÷ 15:00 oraz po zakończonym spotkaniu do ok godz. 20:00

Poniżej przedstawiono opis wariantów przedstawianych na spotkaniach informacyjnych

- klasa techniczna: **GP**
- klasyfikacja drogi ze względu na jej otoczenie: **ulica**
- dopuszczalne przekroje: 2/2, 1/2, **1/2+0**
- prędkość do projektowania: **60 km/h**
- szerokość pasa ruchu: **3,5m**
- szerokość pobocza - jezdnia nieograniczona krawężnikiem:
- o nawierzchni twardej (opaska): **0,75m**
- o nawierzchni gruntowej: min 0,75m
- szerokość pobocza - jezdnia ograniczona krawężnikiem: **min 1,50m**
- pochylenie poprzeczne jezdni: **2,5%**
- szerokość chodnika: min 1,80m + 0,50m (skrajnia drogowa), łącznie **min 2,30m**

## Wariant 1

W wariantcie 1 utrzymano istniejący przekrój drogi 1/2 z rozbudową skrzyżowań o dodatkowe pasy dla relacji lewoskrętnych z drogi krajowej lub likwidacją wybranych skrzyżowań. Wariant ten stanowi odpowiedź na oczekiwania lokalnej społeczności tj. budowę chodnika wzdłuż DK47 wraz z oświetleniem drogowym, bez poszerzania istniejącej jezdni na odcinkach między skrzyżowaniami. Wariant ten zakłada rozbudowę drogi krajowej w stopniu minimalnym, z oczekiwaną minimalną poprawą przepustowości przedmiotowej drogi.

### Zalety Wariantu 1:

- Poprawa warunków bezpieczeństwa (przebudowa skrzyżowań, budowa chodników, przebudowa oświetlenia);

### Wady wariantu 1:

- Minimalna poprawa przepustowości drogi krajowej.

### Parametry techniczne:

- przekrój 1/2 (jak w stanie istniejącym),
- doprowadzenie parametrów przekroju do obowiązujących wymagań (w zakresie m.in. pochylenia poprzecznego jezdni, szerokości pobocza, szerokości chodników),
- wprowadzenie na skrzyżowaniach dodatkowych pasów dla relacji prawo- i/lub lewoskrętnych,
- skrzyżowania skanalizowane lub skrzyżowania z sygnalizacją świetlną,
- budowa nowych chodników,
- prędkość dopuszczalna 50 km/h na całym odcinku.

### Zestawienie podstawowych parametrów technicznych:

Parametr	Wymagany	Projektowany
Minimalny promień łuku poziomego	Dz. U. 2016 poz. 124, z późn zm. (uchylony), $R_{\min}=120\text{m}$ dla $V_m=60\text{ km/h}$	130m
Maksymalne pochylenie poprzeczne na łuku	Dz. U. 2016 poz. 124, z późn zm. (uchylony), $q_{\min}=6\%$ dla $V_m=60\text{ km/h}$	4%
Najmniejsza odległość pomiędzy skrzyżowaniami	WR-D-31-1 tab.6.4.2, min 600 m	72m

Zestawienie projektowanych parametrów drogi w planie:

L.p.	Wartość łuku poziomego R [m]	Długość krzywej przejściowej wejściowej L <sub>A1</sub> [m]	Długość krzywej przejściowej wyjściowej L <sub>A2</sub> [m]	Długość łuku L <sub>R</sub> [m]	Przechyłka na łuku p [%]	Wartość poszerzenia pasa ruchu na łuku d [m]
1	305	50	50	37,6	2,50	-
2	1000	-	-	114,6	jak na prostej	-
3	570	65	65	69,4	jak na prostej	-
4	570	65	65	80,6	jak na prostej	-
5	600	70	70	69,6	jak na prostej	-
6	160	60	60	85,3	4,00	0,40
7	405	100	100	327,9	jak na prostej	-
8	305	60	60	85,3	2,50	-
9	190	65	65	31,5	4,00	0,35
10	1100	-	-	104,1	jak na prostej	-
11	160	45	0	37,4	poza zakresem	0,40
12	500	60	60	27,1	poza zakresem	-
13	750	95	95	143,4	jak na prostej	-
14	390	75	75	152,4	2,50	-
15	380	70	70	95,9	2,50	-
16	500	50	50	18,2	poza zakresem	-
17	250	60	60	30,7	2,50	0,25
18	305	55	55	32,6	poza zakresem	-
19	1100	-	-	105,4	jak na prostej	-
20	130	55,6	55,6	11,1	3,00	0,50
21	130	60	0	76,4	5,00	0,50

Oś trasowania dla wariantu 1 jest tożsama z osią trasowania dla wariantu 2 (takie same parametry łuków, w wariacie 2 ostatnia prosta dłuższa o 18,1m). W wariacie 3 różnica obejmuje jedynie ostatni łuk poziomy na dojeździe do ronda A. Chramca.

Parametr	Wymagany	Projektowany
		W1
Maksymalne pochylenie niwelety	Standardowo 8%, a w trudnych warunkach dopuszcza się 10% dla $V_{dp} = 60$ km/h Standardowo 9%, a w trudnych warunkach dopuszcza się 11% dla $V_{dp} = 50$ km/h	4,45%
Minimalne pochylenie niwelety	-	0,30%
Minimalny promień łuków pionowych wklęsłych	1200 m - odcinek nieoświetlony, $V_{dp} = 60$ km/h 1100 m - odcinek oświetlony, $V_{dp} = 60$ km/h	1100 m
Minimalny promień łuków pionowych wypukłych	1000 m dla $V_{dp} = 60$ km/h	1000 m

- **Skrzyżowanie DK47 z DG 420009K (Przewiązką do „tartaku”) i DG420007K (Do Bańskiej Wyżnej) – SK1**
  - W km 28+444,69 zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane trójwlotowe z sygnalizacją świetlną. Zamknięto wlot DG420009K (przewiązka do tartaku). Prędkość do projektowania wynosi 50 km/h.
  - Na DK47 od strony Zakopanego zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w lewo. Przyjęto następujące długości odcinków:
    - Odcinek akumulacji: 72 m
    - Odcinek zwalniania: 10 m (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.2 (17))
    - Odcinek zmiany pasa ruchu: 20 m
  - Promień prawoskrętu z DK47 na kierunku z Szaflar na DG420007K wynosi 12 m.
  - Promień prawoskrętu z DG420007K na DK47 w kierunku Zakopanego wynosi 9 m. Zaprojektowano strefę przejezdności dla pojazdu miarodajnego wg tabeli przedstawionej w punkcie 4.4.7.
  - Na wlocie DK47 na kierunku Szaflary zaprojektowano przejście dla pieszych z wyspą azylu.
  - Na wlocie DG420007K zaprojektowano przejście dla pieszych.



- **Skrzyżowanie DK47 z DG 420009K (przewiązką „do Bachledy”) – SK15**

- W km 28+680 zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane trójwlotowe z sygnalizacją świetlną. Prędkość do projektowania wynosi 60 km/h.
- Na DK47 od strony Szaflar zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w lewo. Przyjęto następujące długości odcinków:
  - Odcinek akumulacji: 50 m
  - Odcinek zwalniania: 10 m (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.2 (17))
  - Odcinek zmiany pasa ruchu: 25 m
- Promień prawoskrętu z DK47 na kierunku z Zakopanego na DG420009K wynosi 12 m.
- Promień prawoskrętu z DG420009K na DK47 w kierunku Szaflar wynosi 9 m. Dodatkowo zaprojektowano strefę przejezdności dla pojazdu miarodajnego wg tabeli przedstawionej w punkcie 4.4.7.
- Na wlocie DG420009K zaprojektowano przejście dla pieszych z wyspą azylu.

- **Skrzyżowanie DK47 z DG 420009K (przewiązką „przy Gilu”) – SK14**

- W wariantcie 1 zaprojektowano likwidację skrzyżowania DK47 z DG420009K. Zaprojektowano plac do zawracania.

- **Skrzyżowanie DK47 z drogą Bużkową i z DP 1650K (Biały Dunajec – Bukowina Tatrzańska) – SK8**

- W km 28+314 zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane czterowlotowe. Prędkość do projektowania wynosi 60 km/h.
- Zamknięto możliwość skrętu w lewo na relacjach: droga Bużkowa – DK47 (kierunek Szaflary) oraz DK47 (z Zakopanego) – droga Bużkowa.
- Na DK47 od strony Szaflar zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w lewo. Przyjęto następujące długości odcinków:
  - Odcinek akumulacji: 20 m
  - Odcinek zwalniania: 30 m
  - Odcinek zmiany pasa ruchu: 25 m
- Promień prawoskrętu z DK47 na kierunku z Szaflar na drogę Bużkową wynosi 12 m.
- Promień prawoskrętu z drogi Bużkowej na DK47 w kierunku Zakopanego wynosi 8 m.
- Promień prawoskrętu z DK47 na kierunku z Zakopanego na DP1650K wynosi 12 m.

- 
- Promień prawoskrętu z DP1650K na DK47 w kierunku Szaflar wynosi 9 m. Dodatkowo zaprojektowano strefę przejezdności dla pojazdu miarodajnego wg tabeli przedstawionej w punkcie 4.4.7.
  - Na wlocie DP1650K zaprojektowano przejście dla pieszych.
  
  - **Skrzyżowanie DK47 z DG420009K (przewiązką przy karczmie na wykrocie)**
    - W wariantcie 1 zaprojektowano likwidację skrzyżowania DK47 z DG420009K. Zaprojektowano plac do zawracania.
  
  - **Skrzyżowanie DK47 z przewiązką do ul. Jana Pawła II**
    - W km 29+801 zaprojektowano skrzyżowanie na prawe skręty. Prędkość do projektowania wynosi 50 km/h.
    - Promień prawoskrętu z DK47 na kierunku z Zakopanego na DG420009K wynosi 10 m.
    - Promień prawoskrętu z DG420009K na DK47 w kierunku Szaflar wynosi 6 m.
  
  - **Skrzyżowanie DK47 z DG 420009K (przewiązką „przy kościele”) i z DG 420011K (do Leszczyn) – SK2**
    - W km 28+680 zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane czterowlotowe z sygnalizacją świetlną. Prędkość do projektowania wynosi 50 km/h.
    - Na DK47 od strony Szaflar zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w lewo. Przyjęto następujące długości odcinków:
      - Odcinek akumulacji: 40 m
      - Odcinek zwalniania: 18 m (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.2 (17))
      - Odcinek zmiany pasa ruchu: 20 m
    - Na DK47 od strony Szaflar zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w prawo. Przyjęto następujące długości odcinków:
      - Odcinek akumulacji: 40 m
      - Odcinek zwalniania: 18 m (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.3 (15))
      - Odcinek zmiany pasa ruchu: 20 m
    - Na DK47 od strony Zakopanego zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w lewo. Przyjęto następujące długości odcinków:
      - Odcinek akumulacji: 25 m
      - Odcinek zwalniania: 20 m

- Odcinek zmiany pasa ruchu: 20 m
- Promień prawoskrętu z DK47 na kierunku z Szaflar na DG 420011K wynosi 12 m.
- Promień prawoskrętu z DG 420011K na DK47 w kierunku Zakopanego wynosi 10 m.
- Promień prawoskrętu z DK47 na kierunku z Zakopanego na DG 420009K wynosi 12 m.
- Promień prawoskrętu z DG 420009K na DK47 w kierunku Szaflar wynosi 9 m.
- Na wlocie DK47 na kierunku Zakopane zaprojektowano przejście dla pieszych z wyspą azylu.
- Na wlocie DG 420009K zaprojektowano przejście dla pieszych.
  
- **Skrzyżowanie DK47 z DG 420009K (przewiązką „przy stacji PKP”)**
  - W wariantcie 1 zaprojektowano likwidację skrzyżowania DK47 z DG420009K. Zaprojektowano plac do zawracania.
  
- **Skrzyżowanie DK47 z przewiązką koło Fizyka**
  - W wariantcie 1 zaprojektowano likwidację skrzyżowania DK47 z przewiązką koło Fizyka. Zaprojektowano plac do zawracania.
  
- **Skrzyżowanie DK47 z DG 420009K (przewiązką U. G.) – SK16**
  - W km 30+909 zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane trójwlotowe z sygnalizacją świetlną. Prędkość do projektowania wynosi 50 km/h.
  - Na DK47 od strony Szaflar zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w lewo. Przyjęto następujące długości odcinków:
    - Odcinek akumulacji: 28 m
    - Odcinek zwalniania: 20 m
    - Odcinek zmiany pasa ruchu: 20 m
  - Promień prawoskrętu z DK47 na kierunku z Zakopanego na DG 420009K wynosi 12 m.
  - Promień prawoskrętu z DG 420009K na DK47 w kierunku Szaflar wynosi 9 m. Dodatkowo zaprojektowano strefę przejezdności dla pojazdu miarodajnego wg tabeli przedstawionej w punkcie 4.4.7.
  - Na wlocie DK47 na kierunku Zakopane oraz na wlocie DG 420009K zaprojektowano przejścia dla pieszych z wyspą azylu.

---

- **Skrzyżowanie DK47 z DG 420009K (ul. Za Torem)**

- W km 31+038 zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane trójwlotowe z sygnalizacją świetlną. Prędkość do projektowania wynosi 50 km/h.
- Na DK47 od strony Szaflar zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w prawo. Przyjęto następujące długości odcinków:
  - Odcinek akumulacji: 25 m
  - Odcinek zwalniania: brak (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.3 (15))
  - Odcinek zmiany pasa ruchu: 20 m
- Na przedłużeniu pasa do skrętu w prawo znajduje się zatoka autobusowa.
- Na DK47 od strony Zakopanego zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w lewo. Przyjęto następujące długości odcinków:
  - Odcinek akumulacji: 20 m
  - Odcinek zwalniania: 10 m (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.2 (17))
  - Odcinek zmiany pasa ruchu: 15 m (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.2 (15))
- Promień prawoskrętu z DK47 na kierunku z Szaflar na DG 420009K wynosi 13 m.
- Promień prawoskrętu z DG 420009K na DK47 w kierunku Zakopanego wynosi 9 m.

- **Skrzyżowanie DK47 z DG 420012K (ul. Jana Pawła II) – SK3**

- W wariantcie 1 zaprojektowano likwidację skrzyżowania DK47 z DG 420012K. Zaprojektowano plac do zawracania.

- **Skrzyżowanie DK47 z DG 420012K (ul. Galicy)**

- W km 31+784 zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane trójwlotowe. Prędkość do projektowania wynosi 50 km/h.
- Na DK47 od strony Zakopanego zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w lewo. Przyjęto następujące długości odcinków:
  - Odcinek akumulacji: 20 m
  - Odcinek zwalniania: 10 m (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.2 (17))
  - Odcinek zmiany pasa ruchu: 15 m (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.2 (15))

- Promień prawoskrętu z DK47 na kierunku z Szaflar na DG 420012K wynosi 12 m.
- Promień prawoskrętu z DG 420012K na DK47 w kierunku Zakopanego wynosi 9 m.
- Na wlocie DK47 na kierunku Szaflary zaprojektowano przejście dla pieszych z wyspą azylu.
- Na wlocie DG 420012K zaprojektowano przejście dla pieszych.
  
- **Skrzyżowanie DK47 z DG 420002K (ul. Tadeusza Kościuszki) i z DG 420005K (ul. Miłośników Podhala) – SK9**
  
- W km 32+083 zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane czterowlotowe z sygnalizacją świetlną. Prędkość do projektowania wynosi 50 km/h. DG 420003K (ul. Witosą) została włączona do ul. Kościuszki.
- Na DK47 od strony Szaflar zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w lewo. Przyjęto następujące długości odcinków:
  - Odcinek akumulacji: 74 m
  - Odcinek zwalniania: 20 m
  - Odcinek zmiany pasa ruchu: 25 m
- Na DK47 od strony Zakopanego zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w lewo. Przyjęto następujące długości odcinków:
  - Odcinek akumulacji: 37 m
  - Odcinek zwalniania: 10 m (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.2 (17))
  - Odcinek zmiany pasa ruchu: 15 m (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.2 (15))
- Promień prawoskrętu z DK47 na kierunku z Szaflar na DG 420002K wynosi 12 m. Dodatkowo zaprojektowano strefę przejezdności dla pojazdu miarodajnego wg tabeli przedstawionej w punkcie 4.4.7.
- Promień prawoskrętu z DG 420002K na DK47 w kierunku Zakopanego wynosi 9 m. Dodatkowo zaprojektowano strefę przejezdności dla pojazdu miarodajnego wg tabeli przedstawionej w punkcie 4.4.7.
- Promień prawoskrętu z DK47 na kierunku z Zakopanego na DG 420005K wynosi 12 m.
- Promień prawoskrętu z DG 420005K na DK47 w kierunku Szaflar wynosi 9 m.
- Na wlocie DK47 na kierunku Szaflary zaprojektowano przejście dla pieszych oraz przejazd rowerowy.
- Na wlotach DG 420002K oraz DG 420005K zaprojektowano przejścia dla pieszych z wyspą azylu.

- 
- **Skrzyżowanie DK47 z DG 420005K (ul. Miłośników Podhala) – SK4**
    - W wariantcie 1 zaprojektowano likwidację skrzyżowania DK47 z DG 420005K. Zaprojektowano włączenie DG 420005K do ul. Piłsudskiego.
  
  - **Skrzyżowanie DK47 z DG 420004K (ul. Józefa Piłsudskiego) – SK4**
    - W wariantcie 1 zaprojektowano jednokierunkowy wyjazd w kierunku Szaflar oraz Zakopanego. Prędkość do projektowania wynosi 60 km/h
    - Na DK47 na kierunku Szaflary zaprojektowano dodatkowy pas ruchu z prawej strony wylotu drogi z pierwszeństwem przejazdu. Przyjęto następujące długości odcinków:
      - Odcinek przyśpieszania: 60 m
      - Odcinek zmiany pasa ruchu: 25 m
  
  - **Skrzyżowanie DK47 z DW 961 (Bukowina Tatrzańska) i DP 1651K (Ząb) – SK5**
    - Wyłączone z opracowania.
  
  - **Skrzyżowanie DK47 z DG 420107K (Jana Kasprowicza)**
    - Wyłączone z opracowania.
  
  - **Skrzyżowanie DK47 z DG 420106K (ul. Za Torem) – SK10**
    - W km 35+718 zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane trójwlotowe z sygnalizacją świetlną. Prędkość do projektowania wynosi 50 km/h.
    - Na DK47 od strony Szaflar zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w lewo. Przyjęto następujące długości odcinków:
      - Odcinek akumulacji: 86 m
      - Odcinek zwalniania: 20 m
      - Odcinek zmiany pasa ruchu: 20 m
    - Na DK47 od strony Zakopanego zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w prawo. Przyjęto następujące długości odcinków:
      - Odcinek akumulacji: 80 m
      - Odcinek zwalniania: 20 m
      - Odcinek zmiany pasa ruchu: 20 m

- Promień prawoskrętu z DK47 na kierunku z Zakopanego na DG 420106K wynosi 12 m. Dodatkowo zaprojektowano strefę przejezdności dla pojazdu miarodajnego wg tabeli przedstawionej w punkcie 4.4.7.
- Promień prawoskrętu z DG 420106K na DK47 w kierunku Szaflar wynosi 9 m. Dodatkowo zaprojektowano strefę przejezdności dla pojazdu miarodajnego wg tabeli przedstawionej w punkcie 4.4.7.
- Na wlotach DK47 na kierunku Zakopane oraz DG 420106K zaprojektowano przejścia dla pieszych oraz przejazdu rowerowe z wyspą azylu.
  
- **Skrzyżowanie DK47 z DG 420107K (Jana Kasprowicza) – SK10**
  - W wariantcie 1 zaprojektowano likwidację skrzyżowania DK47 z DG 420107K.
  
- **Skrzyżowanie DK47 z DG 420150K (Droga do Olczy) – SK6**
  - Odrębne opracowanie.
  
- **Skrzyżowanie DK47 z DG 420245K (ul. Ustup)**
  - Odrębne opracowanie.
  
- **Skrzyżowanie DK47 z DG 420169K (ul. Guty)**
  - W km 37+275 zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane trójwlotowe. Prędkość do projektowania wynosi 60 km/h.
  - Na DK47 od strony Szaflar zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w prawo. Przyjęto następujące długości odcinków:
    - Odcinek zwalniania: 30 m
    - Odcinek zmiany pasa ruchu: 25 m
  - Na DK47 od strony Zakopanego zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w lewo. Przyjęto następujące długości odcinków:
    - Odcinek akumulacji: 20 m
    - Odcinek zwalniania: 32 m
    - Odcinek zmiany pasa ruchu: 25 m
  - Promień prawoskrętu z DK47 na kierunku z Szaflar na DG 420169K wynosi 14 m.
  - Promień prawoskrętu z DG 420169K na DK47 w kierunku Zakopane wynosi 9 m.
  - Na wlocie DG 420169K zaprojektowano przejście dla pieszych z wyspą azylu.

---

- **Skrzyżowanie DK47 z DG 420272K**

- W km 38+233 zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane trójwlotowe. Prędkość do projektowania wynosi 60 km/h.
- Na DK47 od strony Szaflar zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w lewo. Przyjęto następujące długości odcinków:
  - Odcinek akumulacji: 20 m
  - Odcinek zwalniania: 10 m (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.2 (17))
  - Odcinek zmiany pasa ruchu: 25 m
- Promień prawoskrętu z DK47 na kierunku z Zakopanego na DG 420272K wynosi 7 m.
- Promień prawoskrętu z DG 420272K na DK47 w kierunku Szaflar wynosi 8 m.

- **Skrzyżowanie DK47 z DG 420226K (ul. Spyrkówka)**

- Odrębne opracowanie.

- **Skrzyżowanie DK47 z DG 420142K (Chyców Potok) – SK11**

- W km 39+018 zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane trójwlotowe. Prędkość do projektowania wynosi 60 km/h.
- Na DK47 od strony Szaflar zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w lewo. Przyjęto następujące długości odcinków:
  - Odcinek akumulacji: 20 m
  - Odcinek zwalniania: 10 m (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.2 (17))
  - Odcinek zmiany pasa ruchu: 15 m (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.2 (15))
- DG 420142K jest drogą jednokierunkową, dopuszczalny jest tylko wjazd na DG 420142K. Promień prawoskrętu z DK47 na kierunku z Zakopanego na DG 420142K wynosi 10 m.
- Na wlocie DG 420142K zaprojektowano przejście dla pieszych.

- **Skrzyżowanie DK47 z DG 420236K (ul. Szpitalna) i z DG 420238K (ul. Szymony) – SK12 i SK13**

- W km 39+304 zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane czterowlotowe. Prędkość do projektowania wynosi 60 km/h. Wloty podporządkowane zaprojektowane są tylko na prawe skręty.



- Na DK47 od strony Szaflar zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w lewo. Przyjęto następujące długości odcinków:
    - Odcinek akumulacji: 136 m
    - Odcinek zwalniania: 10 m (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.2 (17))
    - Odcinek zmiany pasa ruchu: 15 m (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.2 (15))
  - Na DK47 od strony Zakopanego zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w lewo. Przyjęto następujące długości odcinków:
    - Odcinek akumulacji: 121 m
    - Odcinek zwalniania: 10 m (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.2 (17))
    - Odcinek zmiany pasa ruchu: 15 m (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.2 (15))
  - Promień prawoskrętu z DK47 na kierunku z Szaflar na DG 420236K wynosi 12 m.
  - Promień prawoskrętu z DG 420236K na DK47 w kierunku Zakopanego wynosi 9 m. Dodatkowo zaprojektowano strefę przejezdności dla pojazdu miarodajnego wg tabeli przedstawionej w punkcie 4.4.7.
  - Promień prawoskrętu z DK47 na kierunku z Zakopanego na DG 420238K wynosi 10 m.
  - Promień prawoskrętu z DG 420238K na DK47 w kierunku Szaflar wynosi 9 m. Dodatkowo zaprojektowano strefę przejezdności dla pojazdu miarodajnego wg tabeli przedstawionej w punkcie 4.4.7.
  - Na wlocie DK47 na kierunku Zakopane zaprojektowano przejście dla pieszych.
  - Na wlotach DG 420236K i DG 420238K zaprojektowano przejścia dla pieszych z wyspą azylu.
- **Skrzyżowanie DK47 z DW958 (ul. Nowotarska) i DG420139K (ul. Chramcówki)**
- W km 39+772 zaprojektowano rondo jednopasowe typu „ósemka” trójwlotowe. Ponadto z tarczy ronda zaprojektowano cztery zjazdy zwykłe, w tym jeden na drogę wewnętrzną.
  - Parametry ronda:
    - Średnica zewnętrzna:  $D_z = 28$  m
    - Średnica wyspy środkowej:  $D_w = 12$  m
    - Szerokość pasa ruchu:  $S = 6,00$  m
    - Szerokość pierścienia:  $P = 2,00$  m

- 
- Parametry wlotów i wylotów
  - DK47 z kierunku Szaflary
  - Liczba pasów ruchu na wlocie: 1
  - Szerokość pasa ruchu na wlocie: 4,00 m
  - Liczba pasów ruchu na wylocie: 1
  - Szerokość pasa ruchu na wylocie: 4,00 m
  - Promień wyokrąglenia wlotu: 12 m
  - Promień wyokrąglenia wylotu: 14 m
  - DG420139K (ul. Chramcówki)
  - Liczba pasów ruchu na wlocie: 1
  - Szerokość pasa ruchu na wlocie: 4,00 m
  - Liczba pasów ruchu na wylocie: 1
  - Szerokość pasa ruchu na wylocie: 4,20 m
  - Promień wyokrąglenia wlotu: 14 m
  - Promień wyokrąglenia wylotu: 12 m
  - DW958 (ul. Nowotarska)
  - Liczba pasów ruchu na wlocie: 1
  - Szerokość pasa ruchu na wlocie: 3,50 m
  - Liczba pasów ruchu na wylocie: 1
  - Szerokość pasa ruchu na wylocie: 4,00 m
  - Promień wyokrąglenia wlotu: 12 m
  - Promień wyokrąglenia wylotu: 12 m
  - Zjazd na drogę wewnętrzną
  - Liczba pasów ruchu na wlocie: 1
  - Szerokość pasa ruchu na wlocie: 3,50 m
  - Liczba pasów ruchu na wylocie: 1
  - Szerokość pasa ruchu na wylocie: 4,00 m
  - Promień wyokrąglenia wlotu: 12 m
  - Promień wyokrąglenia wylotu: 12 m
  - Na wlotach DK47 (kierunek Szaflary), DW958, DG420139K oraz zjeździe na drogę wewnętrzną zaprojektowano przejścia dla pieszych z wyspą azylu.

## **Wariant 2**

W wariantcie 2 zaprojektowano środkowy pas wielofunkcyjny przeznaczony do ruchu pojazdów wyjeżdżających z ulicy lub wjeżdżających na ulicę. W założeniu projektowano poszerzenie jezdni pod środkowy pas w kierunku terenów kolejowych, bez konieczności zajęcia terenów prywatnych.

### **Zalety Wariantu 2:**

- przekrój: ułatwione wjazdy i wyjazdy (skręty w lewo) na zjazdach z drogi krajowej;
- skrzyżowania: poprawa przepustowości poprzez wydzielenie lewoskrętów i prawoskrętów;
- przekrój: uniknięcie blokowania ruchu na drodze krajowej z uwagi na pojazdy skręcające w lewo;
- sygnalizacja: ułatwione włączenie się pojazdów z dróg podporządkowanych na drogę krajową;
- poprawa bezpieczeństwa na drodze;

### **Wady Wariantu 2:**

- sygnalizacja: tworzenie się korków na drodze krajowej.

Odcinki, na których zaprojektowano przekrój 1/2+0 w wariantcie 2 zestawiono w poniższej tabeli:

Lp.	od km	do km	długość [m]
1	28+040,00	28+390,00	350,00
2	28+905,00	29+290,00	385,00
3	29+380,00	29+755,00	375,00
4	30+000,00	30+670,00	670,00
5	30+935,00	31+020,00	85,00
6	31+480,00	31+680,00	200,00
7	32+165,00	33+720,00	1555,00
8	34+960,00	35+570,00	610,00
9	35+845,00	36+500,00	655,00
10	37+370,00	38+165,00	795,00
11	38+250,00	38+630,00	380,00
12	39+045,00	39+120,00	75,00
		<b>Łącznie:</b>	6135,00
		<b>Udział*:</b>	51,8%

\* Procentowy udział odcinka z dodatkowym pasem środkowym w odniesieniu do długości całego odcinka drogi krajowej będącego przedmiotem opracowania

Zestawienie podstawowych parametrów technicznych:

Parametr	Wymagany	Projektowany
Minimalny promień łuku poziomego	Dz. U. 2016 poz. 124, z późn zm. (uchylony), $R_{\min}=120\text{m}$ dla $V_m=60$ km/h	130m
Maksymalne pochylenie poprzeczne na łuku	Dz. U. 2016 poz. 124, z późn zm. (uchylony), $q_{\min}=6\%$ dla $V_m=60$ km/h	4%
Najmniejsza odległość pomiędzy skrzyżowaniami	WR-D-31-1 tab.6.4.2, min 600 m	72m

W wariantcie 2 przebieg drogi krajowej w planie nie różni się od przebiegu dla wariantu 1

W wariantcie 2 przebieg niwelety drogi krajowej w profilu nie różni się od przebiegu dla wariantu 1 – parametry niwelety przedstawiono w pkt 4.4.6.

Parametr	Wymagany	Projektowany
Maksymalne pochylenie niwelety	Standardowo 8%, a w trudnych warunkach dopuszcza się 10% dla $V_{dp} = 60$ km/h Standardowo 9%, a w trudnych warunkach dopuszcza się 11% dla $V_{dp} = 50$ km/h	3,50%
Minimalne pochylenie niwelety	-	0,30%
Minimalny promień łuków pionowych wklęsłych	1200 m - odcinek nieoświetlony, $V_{dp} = 60$ km/h 1100 m - odcinek oświetlony, $V_{dp} = 60$ km/h	1100 m
Minimalny promień łuków pionowych wypukłych	1000 m dla $V_{dp} = 60$ km/h	1000 m

- **Skrzyżowanie DK47 z DG 420009K (Przewiązką do „tartaku”) i DG420007K (Do Bańskiej Wyżnej) – SK1**
  - W km 28+444,69 zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane trójwlotowe z sygnalizacją świetlną. Zamknięto wlot DG420009K (przewiązka do tartaku). Prędkość do projektowania wynosi 50 km/h.
  - Na DK47 od strony Zakopanego zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w lewo. Przyjęto następujące długości odcinków:
    - Odcinek akumulacji: 72 m
    - Odcinek zwalniania: 10 m (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.2 (17))
    - Odcinek zmiany pasa ruchu: 20 m
  - Promień prawoskrętu z DK47 na kierunku z Szaflar na DG420007K wynosi 12 m.
  - Promień prawoskrętu z DG420007K na DK47 w kierunku Zakopanego wynosi 9 m. Zaprojektowano strefę przejezdności dla pojazdu miarodajnego wg tabeli przedstawionej w punkcie 4.4.7.
  - Na wlocie DK47 na kierunku Szaflary zaprojektowano przejście dla pieszych z wyspą azylu.
  - Na wlocie DG420007K zaprojektowano przejście dla pieszych.
  
- **Skrzyżowanie DK47 z DG 420009K (przewiązką „do Bachledy”) – SK15**
  - W km 28+680 zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane trójwlotowe z sygnalizacją świetlną. Prędkość do projektowania wynosi 60 km/h.
  - Na DK47 od strony Szaflar zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w lewo. Przyjęto następujące długości odcinków:
    - Odcinek akumulacji: 50 m
    - Odcinek zwalniania: 10 m (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.2 (17))
    - Odcinek zmiany pasa ruchu: 25 m
  - Promień prawoskrętu z DK47 na kierunku z Zakopanego na DG420009K wynosi 12 m.
  - Promień prawoskrętu z DG420009K na DK47 w kierunku Szaflar wynosi 9 m. Dodatkowo zaprojektowano strefę przejezdności dla pojazdu miarodajnego wg tabeli przedstawionej w punkcie 4.4.7.
  - Na wlocie DG420009K zaprojektowano przejście dla pieszych z wyspą azylu.
  
- **Skrzyżowanie DK47 z DG 420009K (przewiązką „przy Gilu”) – SK14**

- 
- W wariantcie 2 zaprojektowano likwidację skrzyżowania DK47 z DG420009K. Zaprojektowano plac do zawracania.
  
  - **Skrzyżowanie DK47 z drogą Bużkową i z DP 1650K (Biały Dunajec – Bukowina Tatrzańska) – SK8**
  - W km 28+312 zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane trójwlotowe. Prędkość do projektowania wynosi 60 km/h.
  - Na DK47 od strony Zakopanego zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w lewo. Przyjęto następujące długości odcinków:
    - Odcinek akumulacji: 20 m
    - Odcinek zwalniania: 10 m (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.2 (17))
    - Odcinek zmiany pasa ruchu: 25 m
  - Promień prawoskrętu z DK47 na kierunku z Szaflar na drogę Bużkową wynosi 12 m.
  - Promień prawoskrętu z drogi Bużkowej na DK47 w kierunku Zakopanego wynosi 8 m.
  
  - **Skrzyżowanie DK47 z DG420009K (przewiązką przy karczmie na wykrocie)**
  - W wariantcie 2 zaprojektowano likwidację skrzyżowania DK47 z DG420009K. Zaprojektowano plac do zawracania.
  
  - **Skrzyżowanie DK47 z przewiązką do ul. Jana Pawła II**
  - W km 29+801 zaprojektowano skrzyżowanie na prawe skręty. Prędkość do projektowania wynosi 50 km/h.
  - Promień prawoskrętu z DK47 na kierunku z Zakopanego na DG420009K wynosi 10 m.
  - Promień prawoskrętu z DG420009K na DK47 w kierunku Szaflar wynosi 6 m.
  
  - **Skrzyżowanie DK47 z DG 420009K (przewiązką „przy kościele”) i z DG 420011K (do Leszczyn) – SK2**
  - W km 28+680 zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane czterowlotowe z sygnalizacją świetlną. Prędkość do projektowania wynosi 50 km/h.
  - Na DK47 od strony Szaflar zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w lewo. Przyjęto następujące długości odcinków:
    - Odcinek akumulacji: 40 m
    - Odcinek zwalniania: 18 m (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.2 (17))

- Odcinek zmiany pasa ruchu: 20 m
- Na DK47 od strony Szaflar zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w prawo. Przyjęto następujące długości odcinków:
  - Odcinek akumulacji: 40 m
  - Odcinek zwalniania: 18 m (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.2 (17))
  - Odcinek zmiany pasa ruchu: 20 m
- Na DK47 od strony Zakopanego zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w lewo. Przyjęto następujące długości odcinków:
  - Odcinek akumulacji: 25 m
  - Odcinek zwalniania: 20 m
  - Odcinek zmiany pasa ruchu: 20 m
- Promień prawoskrętu z DK47 na kierunku z Szaflar na DG 420011K wynosi 12 m.
- Promień prawoskrętu z DG 420011K na DK47 w kierunku Zakopanego wynosi 10 m.
- Promień prawoskrętu z DK47 na kierunku z Zakopanego na DG 420009K wynosi 12 m.
- Promień prawoskrętu z DG 420009K na DK47 w kierunku Szaflar wynosi 9 m.
- Na wlocie DK47 na kierunku Zakopane zaprojektowano przejście dla pieszych z wyspą azylu.
- Na wlocie DG 420009K zaprojektowano przejście dla pieszych.

- **Skrzyżowanie DK47 z DG 420009K (przewiązką „przy stacji PKP”)**

W wariantcie 2 zaprojektowano likwidację skrzyżowania DK47 z DG420009K. Zaprojektowano plac do zawracania.

- **Skrzyżowanie DK47 z przewiązką koło Fizyka**

- W wariantcie 2 zaprojektowano likwidację skrzyżowania DK47 z przewiązką koło Fizyka. Zaprojektowano plac do zawracania.

- **Skrzyżowanie DK47 z DG 420009K (przewiązką U. G.) – SK16**

- W km 30+909 zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane trójwlotowe z sygnalizacją świetlną. Prędkość do projektowania wynosi 50 km/h.
- Na DK47 od strony Szaflar zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w lewo. Przyjęto następujące długości odcinków:
  - Odcinek akumulacji: 28 m

- 
- Odcinek zwalniania: 20 m
  - Odcinek zmiany pasa ruchu: 20 m
  - Promień prawoskrętu z DK47 na kierunku z Zakopanego na DG 420009K wynosi 12 m.
  - Promień prawoskrętu z DG 420009K na DK47 w kierunku Szaflar wynosi 9 m. Dodatkowo zaprojektowano strefę przejezdności dla pojazdu miarodajnego wg tabeli przedstawionej w punkcie 4.4.7.
  - Na wlocie DK47 na kierunku Zakopane oraz na wlocie DG 420009K zaprojektowano przejścia dla pieszych z wyspą azylu.

- **Skrzyżowanie DK47 z DG 420009K (ul. Za Torem)**

- W km 31+038 zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane trójwlotowe z sygnalizacją świetlną. Prędkość do projektowania wynosi 50 km/h.
- Na DK47 od strony Szaflar zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w prawo. Przyjęto następujące długości odcinków:
  - Odcinek akumulacji: 25 m
  - Odcinek zwalniania: brak (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.3 (15))
  - Odcinek zmiany pasa ruchu: 20 m
- Na przedłużeniu pasa do skrętu w prawo znajduje się zatoka autobusowa.
- Na DK47 od strony Zakopanego zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w lewo. Przyjęto następujące długości odcinków:
  - Odcinek akumulacji: 20 m
  - Odcinek zwalniania: 10 m (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.2 (17))
  - Odcinek zmiany pasa ruchu: 15 m (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.2 (15))
- Promień prawoskrętu z DK47 na kierunku z Szaflar na DG 420009K wynosi 13 m.
- Promień prawoskrętu z DG 420009K na DK47 w kierunku Zakopanego wynosi 9 m.

- **Skrzyżowanie DK47 z DG 420012K (ul. Jana Pawła II) – SK3**

- W wariantcie 2 zaprojektowano likwidację skrzyżowania DK47 z DG 420012K. Zaprojektowano plac do zawracania.



- **Skrzyżowanie DK47 z DG 420012K (ul. Galicy)**

- W km 31+784 zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane trójwlotowe. Prędkość do projektowania wynosi 50 km/h.
- Na DK47 od strony Zakopanego zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w lewo. Przyjęto następujące długości odcinków:
  - Odcinek akumulacji: 20 m
  - Odcinek zwalniania: 10 m (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.2 (17))
  - Odcinek zmiany pasa ruchu: 15 m (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.2 (15))
- Promień prawoskrętu z DK47 na kierunku z Szaflar na DG 420012K wynosi 12 m.
- Promień prawoskrętu z DG 420012K na DK47 w kierunku Zakopanego wynosi 9 m.
- Na wlocie DK47 na kierunku Szaflary zaprojektowano przejście dla pieszych z wyspą azylu.
- Na wlocie DG 420012K zaprojektowano przejście dla pieszych.

- **Skrzyżowanie DK47 z DG 420002K (ul. Tadeusza Kościuszki) i z DG 420005K (ul. Miłośników Podhala) – SK9**

- W km 32+083 zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane czterowlotowe z sygnalizacją świetlną. Prędkość do projektowania wynosi 50 km/h. DG 420003K (ul. Witosa) została włączona do ul. Kościuszki.
- Na DK47 od strony Szaflar zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w lewo. Przyjęto następujące długości odcinków:
  - Odcinek akumulacji: 74 m
  - Odcinek zwalniania: 20 m
  - Odcinek zmiany pasa ruchu: 25 m
- Na DK47 od strony Zakopanego zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w lewo. Przyjęto następujące długości odcinków:
  - Odcinek akumulacji: 37 m
  - Odcinek zwalniania: 10 m (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.2 (17))
  - Odcinek zmiany pasa ruchu: 15 m (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.2 (15))

- 
- Promień prawoskrętu z DK47 na kierunku z Szaflar na DG 420002K wynosi 12 m. Dodatkowo zaprojektowano strefę przejezdności dla pojazdu miarodajnego wg tabeli przedstawionej w punkcie 4.4.7.
  - Promień prawoskrętu z DG 420002K na DK47 w kierunku Zakopanego wynosi 9 m. Dodatkowo zaprojektowano strefę przejezdności dla pojazdu miarodajnego wg tabeli przedstawionej w punkcie 4.4.7.
  - Promień prawoskrętu z DK47 na kierunku z Zakopanego na DG 420005K wynosi 12 m.
  - Promień prawoskrętu z DG 420005K na DK47 w kierunku Szaflar wynosi 9 m.
  - Na wlocie DK47 na kierunku Szaflary zaprojektowano przejście dla pieszych oraz przejazd rowerowy.
  - Na wlotach DG 420002K oraz DG 420005K zaprojektowano przejścia dla pieszych z wyspą azylu.
  
  - **Skrzyżowanie DK47 z DG 420005K (ul. Miłośników Podhala) – SK4**
    - W wariantcie 2 zaprojektowano likwidację skrzyżowania DK47 z DG 420005K. Zaprojektowano włączenie DG 420005K do ul. Piłsudskiego.
  
  - **Skrzyżowanie DK47 z DG 420004K (ul. Józefa Piłsudskiego) – SK4**
    - W wariantcie 2 zaprojektowano jednokierunkowy wyjazd w kierunku Szaflar. Prędkość do projektowania wynosi 60 km/h
    - Na DK47 na kierunku Szaflary zaprojektowano dodatkowy pas ruchu z prawej strony wylotu drogi z pierwszeństwem przejazdu. Przyjęto następujące długości odcinków:
      - Odcinek przyspieszania: 60 m
      - Odcinek zmiany pasa ruchu: 25 m
  
  - **Skrzyżowanie DK47 z DW 961 (Bukowina Tatrzańska) i DP 1651K (Ząb)**
    - W km 34+487 zaprojektowano rondo turbinowe czterowlotowe kolanowe.
    - Parametry ronda:
      - Średnica zewnętrzna:  $D_{z1} = 53 \text{ m}$       $D_{z2} = 47,2 \text{ m}$
      - Średnica wyspy środkowej:  $D_{w1} = 24,8 \text{ m}$       $D_{w2} = 19,00 \text{ m}$
      - Szerokość pasa ruchu:  $S = 5,50 \text{ m}$
      - Szerokość pierścienia:  $P = 2,50 \text{ m}$
    - Parametry wlotów i wylotów
    - DK47 z kierunku Szaflary

- Liczba pasów ruchu na wlocie: 2
- Szerokość pasa ruchu na wlocie: 4,00 m
- Liczba pasów ruchu na wylocie: 2
- Szerokość pasa ruchu na wylocie: 4,00 m
- Promień wyokrąglenia wlotu: 18 m
- Promień wyokrąglenia wylotu: 17 m
- Przyjęto następujące długości odcinków dodatkowego pasa ruchu na wlocie ronda:
  - Odcinek akumulacji: 20 m
  - Odcinek zwalniania: 20 m
  - Odcinek zmiany pasa ruchu: 20 m
- Przyjęto następujące długości odcinków dodatkowego pasa ruchu na wylocie ronda:
  - Odcinek przyśpieszania: 65 m
  - Odcinek zmiany pasa ruchu: 23 m
- Na przedłużeniu dodatkowego pasa ruchu z prawej strony wylotu DK47 zaprojektowano zatokę autobusową.
- DK47 z kierunku Zakopane
  - Liczba pasów ruchu na wlocie: 2
  - Szerokość pasa ruchu na wlocie: 4,00 m
  - Liczba pasów ruchu na wylocie: 3
  - Szerokość pasa ruchu na wylocie: 4,00 m
  - Promień wyokrąglenia wlotu: 14 m
  - Promień wyokrąglenia wylotu: 16 m
  - Przyjęto następujące długości odcinków dodatkowego pasa ruchu na wlocie ronda:
    - Odcinek akumulacji: 20 m
    - Odcinek zwalniania: 20 m
    - Odcinek zmiany pasa ruchu: 20 m
  - Przyjęto następujące długości odcinków dodatkowego pasa ruchu na wylocie ronda (z prawej strony wylotu):
    - Odcinek przyśpieszania: 50 m
    - Odcinek zmiany pasa ruchu: 35 m
  - Przyjęto następujące długości odcinków dodatkowego pasa ruchu na wylocie ronda (z lewej strony wylotu):

- 
- Odcinek przyśpieszania: 55 m
  - Odcinek zmiany pasa ruchu: 20 m
  - DP 1651K (Zab)
  - Liczba pasów ruchu na wlocie: 1
  - Szerokość pasa ruchu na wlocie: 3,75 m
  - Liczba pasów ruchu na wylocie: 1
  - Szerokość pasa ruchu na wylocie: 4,00 m
  - Promień wyokrąglenia wlotu: 11 m
  - Promień wyokrąglenia wylotu: 18 m
  - DW 961 (Bukowina Tatrzańska)
  - Liczba pasów ruchu na wlocie: 2
  - Szerokość pasa ruchu na wlocie: 3,75 m
  - Liczba pasów ruchu na wylocie: 1
  - Szerokość pasa ruchu na wylocie: 4,00 m
  - Promień wyokrąglenia wlotu: 14 m
  - Promień wyokrąglenia wylotu: 22 m
  - Zaprojektowano pas wyłączania po prawej stronie wylotu.
  - DW 961 (Bukowina Tatrzańska) z DK41 (kierunek Zakopane) połączona jest bypasssem.
  - Szerokość bypassa:  $S_{by} = 6,50$  m
  - Promień wewnętrznej krawędzi bypassa:  $R_{by} = 20$  m
  - Pasy ruchu na jezdni ronda oraz pasy ruchu na wylotach z ronda oddzielone są separatorami z oznakowaniem poziomym o szerokości 0,60 m
  - Na wlotach DK47 (kierunek Szaflary) oraz DP 1651K zaprojektowano przejścia dla pieszych z wyspą azylu.
  - Na wlocie DW 961 zaprojektowano przejście dla pieszych i przejazd rowerowy z wyspą azylu.
  - Na bypassie zaprojektowano przejście dla pieszych i przejazd rowerowy.
  
  - **Skrzyżowanie DK47 z DG 420107K (Jana Kasprowicza)**
    - Wyłączone z opracowania.
  
  - **Skrzyżowanie DK47 z DG 420106K (ul. Za Torem) – SK10**

- W km 35+718 zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane trójwlotowe z sygnalizacją świetlną. Prędkość do projektowania wynosi 50 km/h.
  - Na DK47 od strony Szaflar zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w lewo. Przyjęto następujące długości odcinków:
    - Odcinek akumulacji: 86 m
    - Odcinek zwalniania: 20 m
    - Odcinek zmiany pasa ruchu: 20 m
  - Na DK47 od strony Zakopanego zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w prawo. Przyjęto następujące długości odcinków:
    - Odcinek akumulacji: 80 m
    - Odcinek zwalniania: 20 m
    - Odcinek zmiany pasa ruchu: 20 m
  - Promień prawoskrętu z DK47 na kierunku z Zakopanego na DG 420106K wynosi 12 m. Dodatkowo zaprojektowano strefę przejezdności dla pojazdu miarodajnego wg tabeli przedstawionej w punkcie 4.4.7.
  - Promień prawoskrętu z DG 420106K na DK47 w kierunku Szaflar wynosi 9 m. Dodatkowo zaprojektowano strefę przejezdności dla pojazdu miarodajnego wg tabeli przedstawionej w punkcie 4.4.7.
  - Na wlotach DK47 na kierunku Zakopane oraz DG 420106K zaprojektowano przejścia dla pieszych oraz przejazdy rowerowe z wyspą azylu.
- 
- **Skrzyżowanie DK47 z DG 420107K (Jana Kasprowicza) – SK10**
    - W wariantcie 2 zaprojektowano likwidację skrzyżowania DK47 z DG 420107K.
  
  - **Skrzyżowanie DK47 z DG 420150K (Droga do Olczy) – SK6**
    - Odrębne opracowanie
  
  - **Skrzyżowanie DK47 z DG 420245K (ul. Ustup)**
    - Odrębne opracowanie.
  
  - **Skrzyżowanie DK47 z DG 420169K (ul. Guty)**
    - W km 37+275 zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane trójwlotowe. Prędkość do projektowania wynosi 60 km/h.

- 
- Na DK47 od strony Szaflar zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w prawo. Przyjęto następujące długości odcinków:
    - Odcinek zwalniania: 30 m
    - Odcinek zmiany pasa ruchu: 25 m
  - Na DK47 od strony Zakopanego zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w lewo. Przyjęto następujące długości odcinków:
    - Odcinek akumulacji: 20 m
    - Odcinek zwalniania: 32 m
    - Odcinek zmiany pasa ruchu: 25 m
  - Promień prawoskrętu z DK47 na kierunku z Szaflar na DG 420169K wynosi 14 m.
  - Promień prawoskrętu z DG 420169K na DK47 w kierunku Zakopane wynosi 9 m.
  - Na wlocie DG 420169K zaprojektowano przejście dla pieszych z wyspą azylu.

- **Skrzyżowanie DK47 z DG 420272K**

- W km 38+233 zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane trójwlotowe. Prędkość do projektowania wynosi 60 km/h.
- Na DK47 od strony Szaflar zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w lewo. Przyjęto następujące długości odcinków:
  - Odcinek akumulacji: 20 m
  - Odcinek zwalniania: 10 m (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.2 (17))
  - Odcinek zmiany pasa ruchu: 25 m
- Promień prawoskrętu z DK47 na kierunku z Zakopanego na DG 420272K wynosi 7 m.
- Promień prawoskrętu z DG 420272K na DK47 w kierunku Szaflar wynosi 8 m.

- **Skrzyżowanie DK47 z DG 420226K (ul. Spyrkówka)**

- Odrębne opracowanie.

- **Skrzyżowanie DK47 z DG 420142K (Chyców Potok) – SK11**

- W km 39+018 zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane trójwlotowe. Prędkość do projektowania wynosi 60 km/h.
- Na DK47 od strony Szaflar zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w lewo. Przyjęto następujące długości odcinków:

- Odcinek akumulacji: 20 m
  - Odcinek zwalniania: 10 m (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.2 (17))
  - Odcinek zmiany pasa ruchu: 15 m (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.2 (15))
  - DG 420142K jest drogą jednokierunkową, dopuszczalny jest tylko wjazd na DG 420142K. Promień prawoskrętu z DK47 na kierunku z Zakopanego na DG 420142K wynosi 10 m.
  - Na wlocie DG 420142K zaprojektowano przejście dla pieszych.
- **Skrzyżowanie DK47 z DG 420236K (ul. Szpitalna) i z DG 420238K (ul. Szymony) – SK12 i SK13**
- W km 39+304 zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane czterowlotowe. Prędkość do projektowania wynosi 60 km/h. Wloty podporządkowane zaprojektowane są tylko na prawe skręty.
  - Na DK47 od strony Szaflar zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w lewo. Przyjęto następujące długości odcinków:
    - Odcinek akumulacji: 136 m
    - Odcinek zwalniania: 10 m (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.2 (17))
    - Odcinek zmiany pasa ruchu: 15 m (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.2 (15))
  - Na DK47 od strony Zakopanego zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w lewo. Przyjęto następujące długości odcinków:
    - Odcinek akumulacji: 121 m
    - Odcinek zwalniania: 10 m (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.2 (17))
    - Odcinek zmiany pasa ruchu: 15 m (dopuszcza się w trudnych warunkach wg WR-D-31-2 pkt 5.1.2 (15))
  - Promień prawoskrętu z DK47 na kierunku z Szaflar na DG 420236K wynosi 12 m.
  - Promień prawoskrętu z DG 420236K na DK47 w kierunku Zakopanego wynosi 9 m. Dodatkowo zaprojektowano strefę przejezdności dla pojazdu miarodajnego wg tabeli przedstawionej w punkcie 4.4.7.
  - Promień prawoskrętu z DK47 na kierunku z Zakopanego na DG 420238K wynosi 10 m.

- 
- Promień prawoskrętu z DG 420238K na DK47 w kierunku Szaflar wynosi 9 m. Dodatkowo zaprojektowano strefę przejezdności dla pojazdu miarodajnego wg tabeli przedstawionej w punkcie 4.4.7.
  - Na wlocie DK47 na kierunku Zakopane zaprojektowano przejście dla pieszych.
  - Na wlotach DG 420236K i DG 420238K zaprojektowano przejścia dla pieszych z wyspą azylu.

- **Skrzyżowanie DK47 z DW958 (ul. Nowotarska) i DG420139K (ul. Chramcówki) – SK7**

- W km 39+789 zaprojektowano rondo jednopasowe trójwlotowe z bypasem. Ponadto z tarczy ronda zaprojektowano zjazd zwykły na drogę wewnętrzną,
- Parametry ronda:
  - Średnica zewnętrzna:  $D_z = 35$  m
  - Średnica wyspy środkowej:  $D_w = 20$  m
  - Szerokość pasa ruchu:  $S = 5,50$  m
  - Szerokość pierścienia:  $P = 2,00$  m
- Parametry wlotów i wylotów
- DK47 z kierunku Szaflary
  - Liczba pasów ruchu na wlocie: 1
  - Szerokość pasa ruchu na wlocie: 4,00 m
  - Liczba pasów ruchu na wylocie: 2
  - Szerokość pasa ruchu na wylocie: 4,00 m
  - Promień wyokrąglenia wlotu: 14 m
  - Promień wyokrąglenia wylotu: 16 m
  - Zaprojektowano pas włączania po prawej stronie wylotu. Przyjęto następujące długości odcinków:
    - Odcinek przyśpieszania: 30 m
    - Odcinek zmiany pasa ruchu: 40 m (skos 1:10)
- DG420139K
  - Liczba pasów ruchu na wlocie: 2
  - Szerokość pasa ruchu na wlocie: 4,00 m
  - Liczba pasów ruchu na wylocie: 1
  - Szerokość pasa ruchu na wylocie: 4,20 m
  - Promień wyokrąglenia wlotu: 14 m



- Promień wyokrąglenia wylotu: 16 m
- Zaprojektowano pas wyłączania po prawej stronie wlotu. Przyjęto następujące długości odcinków:
  - Odcinek zwalniania: 20 m
  - Odcinek zmiany pasa ruchu: 20 m
- DW958
  - Liczba pasów ruchu na wlocie: 1
  - Szerokość pasa ruchu na wlocie: 4,00 m
  - Liczba pasów ruchu na wylocie: 1
  - Szerokość pasa ruchu na wylocie: 4,00 m
- Promień wyokrąglenia wlotu: 14 m
- Promień wyokrąglenia wylotu: 12 m
- Droga wewnętrzna
  - Liczba pasów ruchu na wlocie: 1
  - Szerokość pasa ruchu na wlocie: 3,50 m
  - Liczba pasów ruchu na wylocie: 1
  - Szerokość pasa ruchu na wylocie: 4,00 m
- Promień wyokrąglenia wlotu: 8 m
- Promień wyokrąglenia wylotu: 13 m
- DG420139K z DK41 (kierunek Szaflary) połączona jest bypasssem.
- Szerokość bypassa:  $S_{by} = 4,00$  m
- Na wlotach DK47 (kierunek Szaflary), DG420139K, DW958 i drodze wewnętrznej zaprojektowano przejścia dla pieszych z wyspą azylu.

**Droga krajowa nr 47 klasy GP na odc. Biały Dunajec – Zakopane posiada liczne powiązania z innymi drogami publicznymi głównie klasy D, L oraz G. Ponadto na omawianym odcinku występuje ponad 200 zjazdów do nieruchomości.**

Połączenie DK47 z 32 drogami:

- Gmina Biały Dunajec: 19 (w tym 10 połączeń z ul. Jana Pawła II na odcinku 2,9km)

Lp.	Relacja	Strona	Odległość między skrzyżowaniami [m]
1	przewiązka ul. Krajowe - ul. Jana Pawła II + tartak	lewa	
2	Do Bańskiej Wyżnej	prawa	
3	przewiązka "Do Bachledy"	lewa	234
4	przewiązka przy B. Gilu	lewa	158
5	Droga powiatowa nr 1650K B. Dunajec - Bukowina T.	lewa	476
6	przewiązka przy karczmie na Wykrocie	lewa	335
7	przewiązka przy kościele	lewa	225
8	Do Leszczyn	prawa	
9	przewiązka przy stacji PKP	lewa	426
10	przewiązka koło Fizyka	lewa	105
11	przewiązka przy U. G.	lewa	505
12	ul. Za Torem	prawa	
13	ul. Jana Pawła II	lewa	411
14	ul. Jana Pawła II (ul. Galicy)	prawa	463
15	ul. Tadeusza Kościuszki	lewa	204
16	ul. Miłośników Podhala	prawa	
17	ul. Witosza	lewa	25
18	ul. Miłośników Podhala	prawa	1067
19	ul. Józefa Piłsudskiego	lewa	

Połączenie DK47 z 32 drogami:

- Gmina Poronin: 4

Lp.	Relacja	Strona	Odległość między skrzyżowaniami [m]
20	DW 961, DP 1651K: Bukowina Tatrzańska – Ząb	węzeł	1421
21	ul. Jana Kasprowicza	prawa	385
22	ul. Za Torem	lewa	864
23	ul. Jana Kasprowicza	prawa	14

Połączenie DK47 z 32 drogami:

- Zakopane: 9

Lp.	Relacja	Strona	Odległość między skrzyżowaniami [m]
24	ul. Droga do Olczy	rondo	1421
25	ul. Ustup		385
26	ul. Guty	prawa	864
27	-	prawa	14
28	ul. Spyrkówka	rondo	500
29	ul. Chyców Potok	lewa	218
30	ul. Szpitalna	prawa	251
31	ul. Szymony	lewa	52
32	ul. Nowotarska (DW 958) oraz ul. Chramcówki	rondo	437

W związku z powyższym w wyniku przeprowadzonej analizy dostępności do drogi krajowej, warunków bezpieczeństwa oraz odległości pomiędzy poszczególnymi skrzyżowaniami zaproponowano likwidację części skrzyżowań. Zaproponowano 8 skrzyżowań do likwidacji w każdym z wariantów:

1. Biały Dunajec, przewiązka do „tartaku”
2. Biały Dunajec, przewiązka przy B. Gilu
3. Biały Dunajec, przewiązka przy karczmie na Wykrocie
4. Biały Dunajec, przewiązka przy stacji PKP
5. Biały Dunajec, przewiązka koło Fizyka
6. Biały Dunajec, ostatnie włączenie ul. Jana Pawła II
7. Biały Dunajec, ul. Witosa – włączenie do ul. Kościuszki
8. Poronin, ul. Kasprowicza (na wysokości przystanku Misiagi)

---

WARIANT	LIKWIDOWANE POŁĄCZENIA DROGI KRAJOWEJ Z DROGAMI :	
	POWIATOWYMI	GMINNYMI
W1 - minimalny	0	8
W2 - optymalny	1	8

## **2 PRZEBIEG, DATY I MIEJSCA PRZEPROWADZONYCH SPOTKAŃ**

### **2.1 Przebieg konsultacji**

W trakcie spotkań informacyjnych Wykonawca poinformował, że uwagi i wnioski do przedstawionych rozwiązań należy wpisywać na opracowanych przez Wykonawcę i uzgodnionych przez GDDKiA w Krakowie – Ankietach. Ankiety były dostępne od dnia 05.01.2024 na stronie [www.dk47-bialydunajec-zakopane.pl](http://www.dk47-bialydunajec-zakopane.pl) w formie pdf oraz w wersji edytowalnej. Wzór ankiety został dołączony do niniejszego raportu. W załączniku nr 2 znajduje się zestawienie złożonych ankiet, pism oraz e-maili. W dniach od 09.01.2024 do 31.01.2024 złożono 221 wniosków indywidualnych - ankiet oraz grupowe wnioski Gminy Biały Dunajec, Poronin oraz z Zakopanego.

### **2.2 Daty i miejsca przeprowadzonych konsultacji**

Zgodnie z zapisami Dokument 0 WYMAGANIA OGÓLNE pkt. 4 Wykonanie Opracowań Projektowych zorganizowane zostały i przeprowadzone spotkania informacyjne w nw. terminach:

- w dn. 9 stycznia 2024r. na terenie Gminy Biały Dunajec. w Gminnej Auli obok budynku Szkoły Podstawowej i Gimnazjum nr 1 w Białym Dunajcu ul. Jana Pawła II 184a, 34-425 Biały Dunajec;
- w dn. 10 stycznia 2024r. na terenie Gminy Poronin w Świetlicy Gminnego Ośrodka Kultury w Poroninie, 34 ÷ 520 Poronin, ul. Piłsudskiego 2;
- w dn. 11 stycznia 2024r. na terenie miasta Zakopane w Sali Obrad Urzędu Miasta Zakopane, 34 ÷ 500 Zakopane, ul. Kościuszki 13.

Dyżury Projektantów odbywały się w godzinach 11:00 ÷ 15:00 oraz po zakończonym spotkaniu do ok godz. 20:00.

Celem spotkań było poinformowanie lokalnej społeczności oraz wszystkich zainteresowanych stron o planowanym przedsięwzięciu. Spotkania informacyjne na obszarze każdej gminy, przez tereny której przechodzą analizowane warianty trasy, przygotowane zostały po wcześniejszym uzgodnieniu z Zamawiającym podczas Narad, które odbyły się odpowiednio w terminach:

- w dn. 30.11.2023r. w siedzibie Zamawiającego z udziałem Pana Dyrektora oddziału GDDKiA Kraków;
- w dn. 11.12.2023r. w siedzibie Zamawiającego z udziałem Starosty Tatrzańskiego, Burmistrza Zakopanego oraz Wójta Gminy Poronin;
- w dn. 12.12.2023r. w siedzibie Zamawiającego z udziałem Wójta Gminy Biały Dunajec;

---

### 3 STRESZCZENIE WNIOSKÓW

Treść ankiety:

- Czy jest Pan/ Pani za rozbudową drogi krajowej nr 47: TAK/ NIE/ NIE MAM ZDANIA
- W mojej opinii najkorzystniejszy jest wariant:
  - Wariant 1 (istniejący przekrój drogi z rozbudową skrzyżowań);
  - Wariant 2 (środkowy pas wielofunkcyjny);

Wpłynęło 220 ankiet:

- 166 z Białego Dunajca;
- 26 z Poronina;
- 28 z Zakopanego;
- + pisma z uwagami z Urzędu Gminy Biały Dunajec, Poronin, Miasta Zakopane;
- 7 wniosków nieujętych - niepodpisanych /podpisanych w niewłaściwym miejscu.

#### 3.1 GMINA BIAŁY DUNAJEC

W Gminie Biały Dunajec podczas spotkania Wójt wygłosił oświadczenie wygłaszając zastrzeżenia i uwagi a w podsumowaniu wystąpienia odrzucając obydwie proponowane warianty przebudowy DK 47. podczas wystąpienia wygłoszone zostały poniższe postulaty:

1. Obniżenie klasy drogi z GP na G;
2. Utrzymanie skrzyżowań drogi krajowej z drogami gminnymi publicznymi i niepublicznymi;
3. Utrzymanie skrzyżowania i przebudowa przewiązki „do tartaku” (w tym drewnianego mostku);
4. Utrzymanie skrzyżowania z drogą powiatową;
5. Brak zgody na likwidację skrzyżowania drogi krajowej z ul. Jana Pawła II w km 31+320;
6. Brak akceptacji dla proponowanego rozwiązania w rejonie skrzyżowania ulic Kościuszki/Miłośników Podhala/Witosa;
7. Brak akceptacji do likwidacji skrzyżowania ulic Miłośników Podhala/ Piłsudskiego + kładka dla pieszych;
8. Przywrócenie możliwości zejścia z mostu nad Białym Dunajcem;
9. Przejścia podziemne przy kościele oraz Urzędzie Gminy;

Dodatkowo na spotkaniach informacyjnych została poruszona kwestia dojazdów do pól w tym możliwości pędzenia zwierząt przez drogę krajową, zalewania istniejących posesji przez wody opadowe oraz kwestia zajętości terenowej inwestycji.

### 3.2 GMINA PORONIN

W Gminie Poronin podczas spotkania Pani Wójt wygłosiła oświadczenie wskazując, iż pełny zestaw uwag przekazany zostanie za pośrednictwem pisma. Podczas spotkania wskazano na konieczność uwzględnienia m.in.:

1. Zaprojektowania dodatkowego bypassy na węźle Poronin;
2. Utrzymanie skrzyżowania z łącznikiem do ul. Kasprowicza jako skrzyżowania tylko na prawe skręty;
3. Utrzymanie istniejących zjazdów do prywatnych posesji;
4. Przejście podziemne lub kładki w km 34+960 (budowane przedszkole, planowany aquapark);

Dodatkowo na spotkaniach informacyjnych wskazano, iż zaprojektowany w wariantcie W2 środkowy pas wielofunkcyjny przeznaczony do ruchu pojazdów wjeżdżających z/na drogę krajową jako rozwiązanie dobrym. Ponadto została poruszona kwestia dojazdu do posesji wskazując na utrzymanie istn. zjazdów oraz kwestia zajętości terenowej inwestycji wskazując, iż należy z rozwiązaniami zbliżyć się do terenów linii kolejowej. Ponadto poruszana została kwestia również budowy chodników oraz oświetlenia na całości inwestycji a także kwestia ekranów akustycznych wskazując, iż region Podtatrza jest regionem o dużych walorach i oczekiwania społeczne są takie aby stosować takie rozwiązania, które wyeliminują konieczność budowy ekranów akustycznych.

### 3.3 ZAKOPANE

W Zakopanym podczas spotkania Pan Burmistrz wygłosił oświadczenie wskazując, iż pełny zestaw uwag przekazany zostanie za pośrednictwem pisma. Podczas spotkania wskazano na konieczność uwzględnienia m.in.:

1. Opracowanie wariantu przebudowy ronda Andrzeja Chramca biorącego pod uwagę wykorzystanie w pierwszej kolejności przede wszystkim grunty stanowiące własność Skarbu Państwa oraz Gminy Miasto Zakopane;
2. Opracowanie przebudowy ronda winno rozwiązywać temat wjazdu i wyjazdu na obecny teren szpitala powiatowego w Zakopanem, gdzie w przyszłości planowana jest również budowa nowej komendy Powiatowej Policji;
3. Opracowanie winno być uzupełnione o przyszłe połączenie drogi DK nr 47 z planowaną obwodnicą południową Zakopanego realizowanego przez Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie i Gminy Miasta Zakopane. Opracowywana jest Wielowariantowa koncepcja budowy północnej obwodnicy Zakopanego w ciągu DW 958 wraz z pozyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;

- 
4. Sprawa lokalizacji ewentualnych ekranów dźwiękochłonnych powinna być szczegółowo uzgodniona z poszczególnymi właścicielami nieruchomości, przy których ewentualnie była by potrzeba ich ustawienia;
  5. Ponownie przeanalizować rozwiązania w rejonie skrzyżowania DK nr 47 z drogą gminną na wysokości nowopowstałej stacji kolejowej „Poronin Misiagi”. Zaprojektowanie środkowego pasa umożliwiającego skręt pojazdów jadących od strony Nowego Targu jest dobrym rozwiązaniem, podobnie jak prawo skręt od strony Zakopanego. Jednak należy rozważyć ich wydłużenie, ponieważ mimo tej przebudowy nadal pozostanie obecny problem tj. zbyt mało miejsca przed przejazdem kolejowym, który ze względu na zwiększający się intensywność kursowania pociągów jest coraz częściej zamykany. To wraz ze zwiększającym się natężeniem ruchu oddziałuje negatywnie nie tylko na drogę krajową, ale również na drogi gminne w Zakopanem powodując zatory na tych drogach;
  6. Należy również rozważyć, czy budowa skrzyżowania w rejonie ul. Za Torem sterownego za pomocą sygnalizacji świetlnej będzie dobrym rozwiązaniem. To skrzyżowanie znajduje się pomiędzy dwoma skrzyżowaniami typu rondo w miejscowości Poronin i Zakopane „Ustup” W chwili obecnej trwa inwestycja/. Z doświadczenia wiemy, że przy powstałym w ubiegłych latach tego typu skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną w miejscowościach Szaflary przy dużym natężeniu ruchu tworzą się zatory drogowe. Dlatego wydaje się, że lepszym rozwiązaniem będzie proponowane wydłużenie lewo i prawo skrętów z drogi krajowej.

Dodatkowo na spotkaniach informacyjnych wskazano, iż zaprojektowany w wariantcie W2 środkowy pas wielofunkcyjny przeznaczony do ruchu pojazdów wjeżdżających z/na drogę krajową jako rozwiązanie dobrym o czym mówił również Pan Burmistrz. Ponadto została poruszona kwestia dojazdu do posesji wskazując na utrzymanie istn. zjazdów oraz podobnie jak w Gminie Biały Dunajec oraz Poronin kwestia zajętości terenowej inwestycji wskazując, iż należy z rozwiązaniami zbliżyć się do terenów linii kolejowej. Ponadto poruszana została kwestia również budowy chodników oraz oświetlenia a także kwestia ekranów akustycznych wskazując, iż Zakopane jest regionem o dużych walorach oraz wzdłuż drogi krajowej prowadzonych jest dużo działalności gospodarczych i oczekiwania społeczne są takie aby stosować takie rozwiązania, które wyeliminują konieczność budowy ekranów akustycznych.



## 4 ANALIZA I SPOSÓB UWZGLĘDNIENIA WNIOSKÓW

Otrzymane wnioski zestawiono tabelarycznie z podziałem na poszczególne Gminy. Każdemu z wniosków nadano odpowiedni numer tj. B- Biały Dunajec, P – Poronin, Z – Zakopane. Odnotowano również datę złożenia wniosków. Dla identyfikacji ankiet w tabeli odnotowano imię i nazwisko, adres wnioskodawcy, dane kontaktowe, numer działki, obręb oraz odnotowano również odpowiedzi na zadane w ankietach pytania. W tabeli odnotowano również treść wniosków oraz stanowisko/ odpowiedź Projektanta.

## 5 POSUMOWANIE :

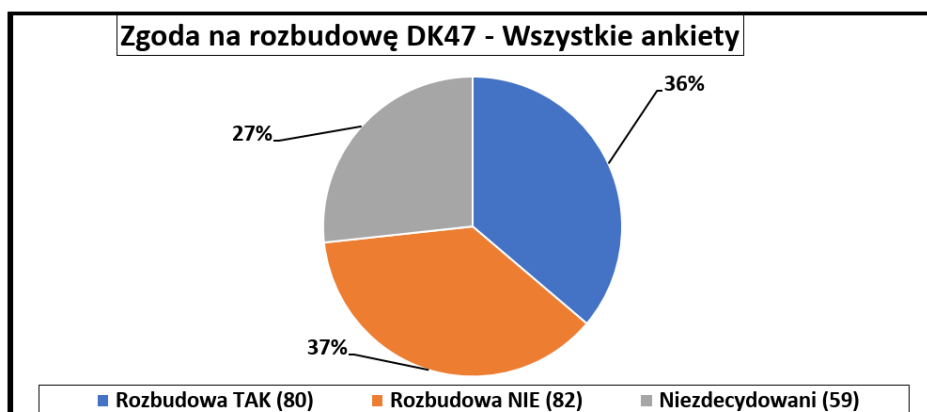
Poniżej przedstawiono zarówno w zestawieniu tabelarycznym jak i za pomocą wykresów wynik analiz w tym udzielone zgody lub nie na rozbudowę drogi krajowej nr 47. Z otrzymanych ankiet wynika, iż głosy za rozbudową (80 głosów) oraz głosy przeciwko rozbudowie (82 głosów) rozłożyły się m.in. w podobnym procencie. Duża część bo około 27% (59 głosów) stanowią osoby niezdecydowane. Należy zwrócić uwagę, iż było to osoby, które nie wypowiedziały się w zakresie rozbudowy a wniosły za to indywidualne uwagi i wnioski.

Tabelaryczne zestawienie wyników ankiet:

Wszystkie ankiety									
Suma ankiet	Rozbudowa TAK (80)	Rozbudowa NIE (82)	Niezdecydowani (59)	Wariant 1 (18)	Wariant 2 (44)	Niezdecydowani (159)	Ekrany TAK (2)	Ekrany NIE (86)	Niezdecydowani (133)
	80	82	59	18	44	159	2	86	133
221	36,20%	37,10%	26,70%	8,14%	19,91%	71,95%	0,90%	38,91%	60,18%

### ➤ Zgoda lub nie na rozbudowę DK 47;

- za: 36% (80 głosów);
- przeciwko: 37% (82 głosów);
- niezdecydowanych: 27% (27 głosów);

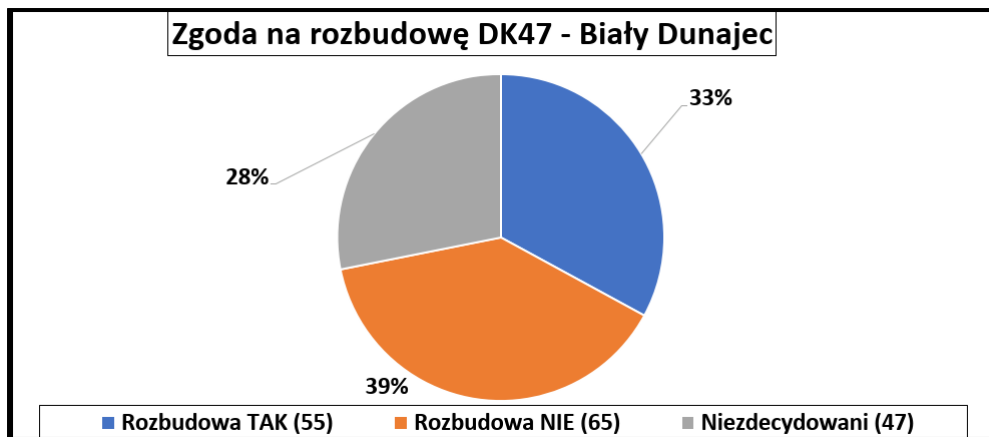


---

W poszczególnych Gminach głosy rozłożyły się następująco:

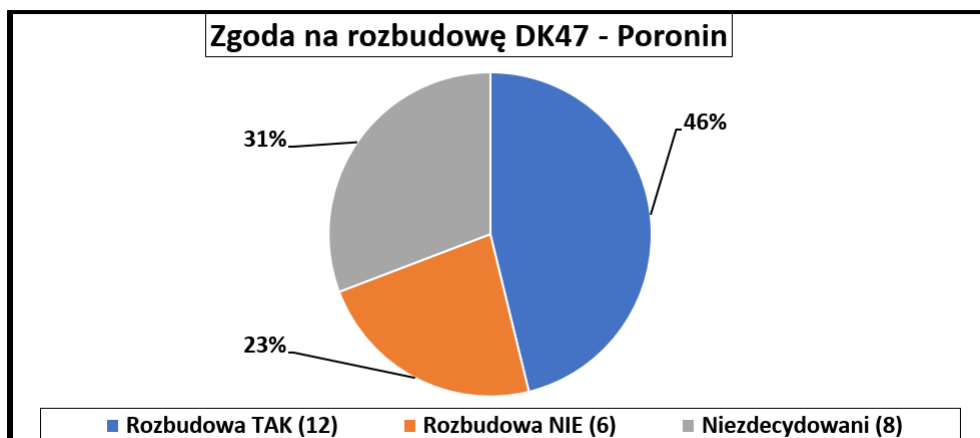
- **Biały Dunajec:**

- za: 28% (55 głosów);
- przeciwko: 39% (65 głosów);
- niezdecydowanych: 28% (47 głosów);



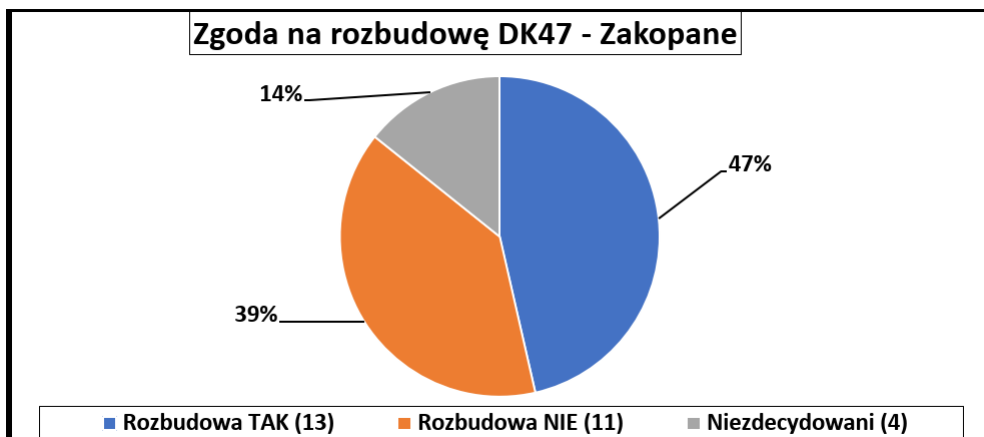
- **Poronin:**

- za: 46% (12 głosów);
- przeciw: 23% (6 głosów);
- niezdecydowanych: 31% (8 głosów);



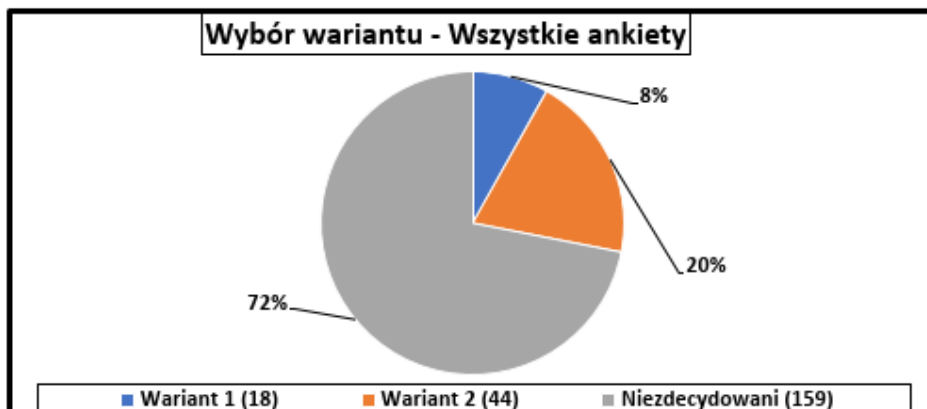
• **Zakopane:**

- za: 47% (13 głosów);
- przeciw: 39% (11 głosów);
- niezdecydowanych: 14% (4 głosy);



➤ **Wybór wariantu W1 lub W2;**

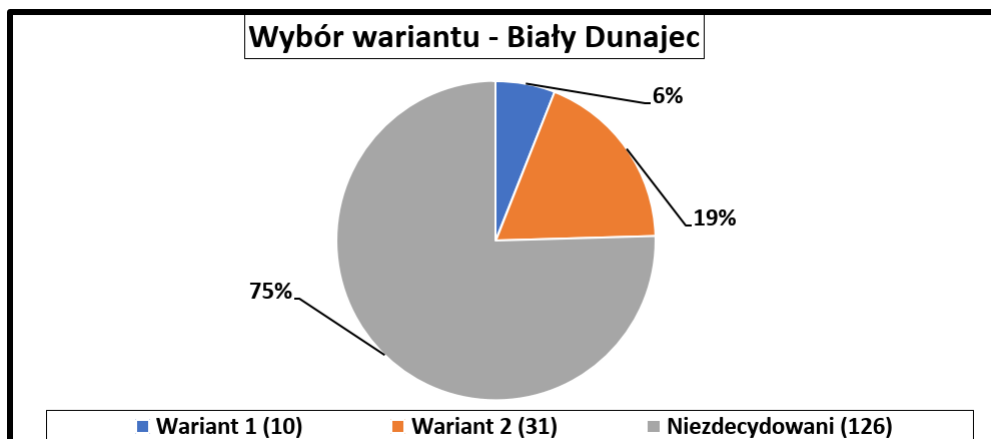
- Wariantem W1: 8% (18 głosów);
- Wariant W2: 20% (44 głosów);
- niezdecydowani: 72% (159 głosów);



---

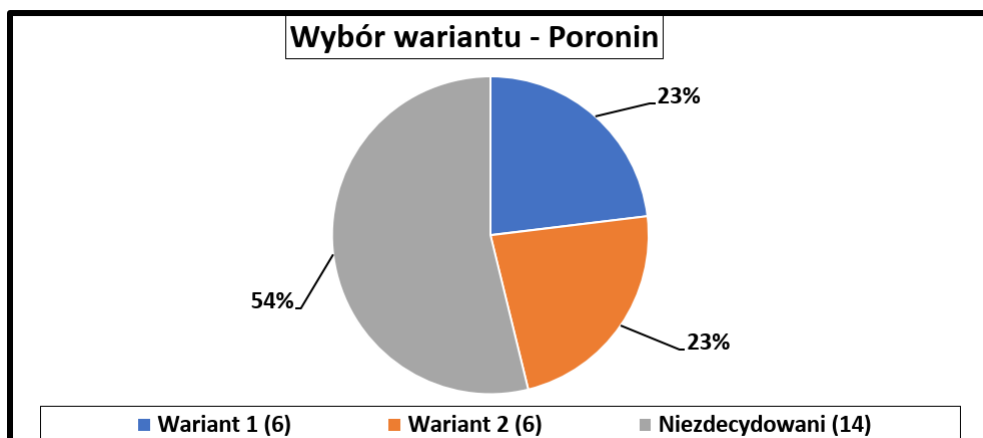
- **Biały Dunajec:**

- Wariant W1: 6% (10 głosów);
- Wariant W2: 19% (31 głosów);
- niezdecydowani: 75% (126 głosów);



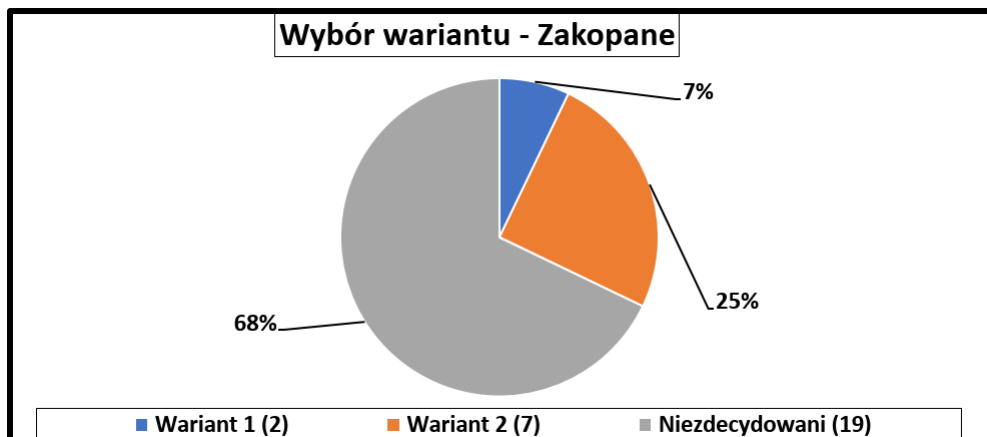
- **Poronin:**

- Wariant W1: 23% (6 głosów);
- Wariant W2: 23% (6 głosów);
- niezdecydowani: 54% (14 głosów);



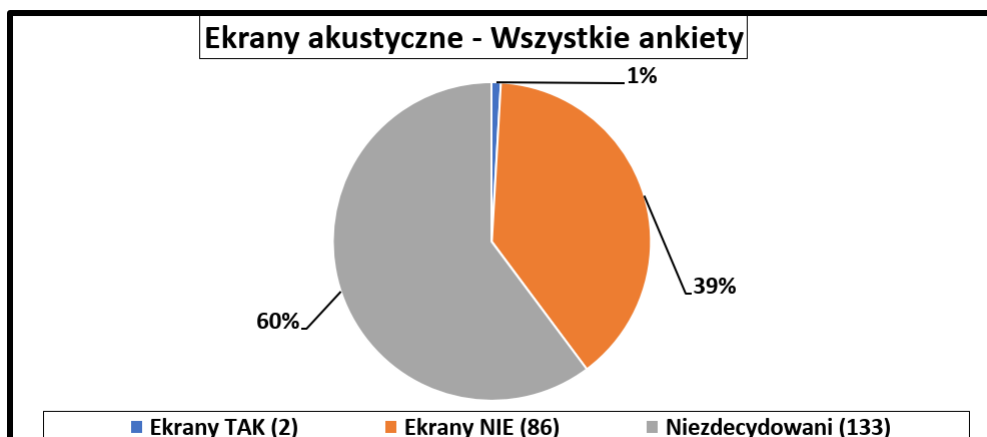
• **Zakopane:**

- Wariant W1: 7% (2 głosy);
- Wariant W2: 25% (7 głosów);
- niezdecydowani: 68% (19 głosów);



➤ **W ankietach wypowiedziano się również w zakresie budowy ekranów akustycznych:  
TAK/NIE**

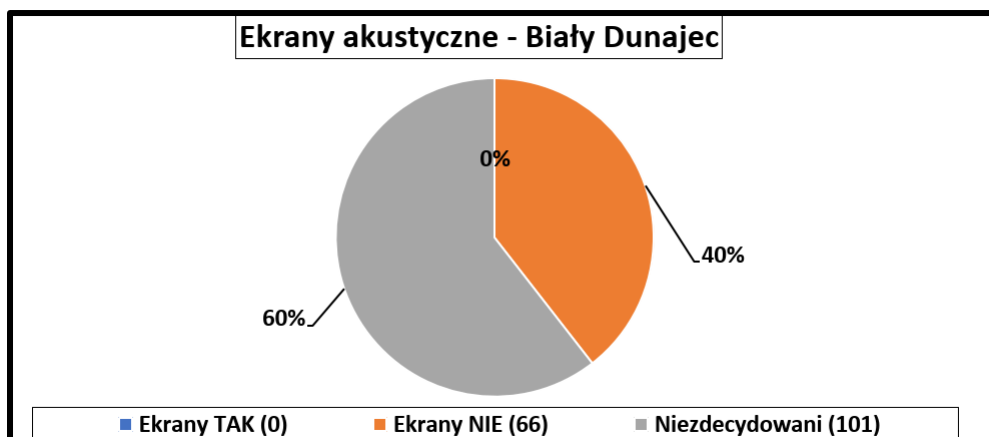
- za: 1% (2 głosy);
- przeciwko: 39% (86 głosów);
- niezdecydowanych: 60% (133 głosów);



---

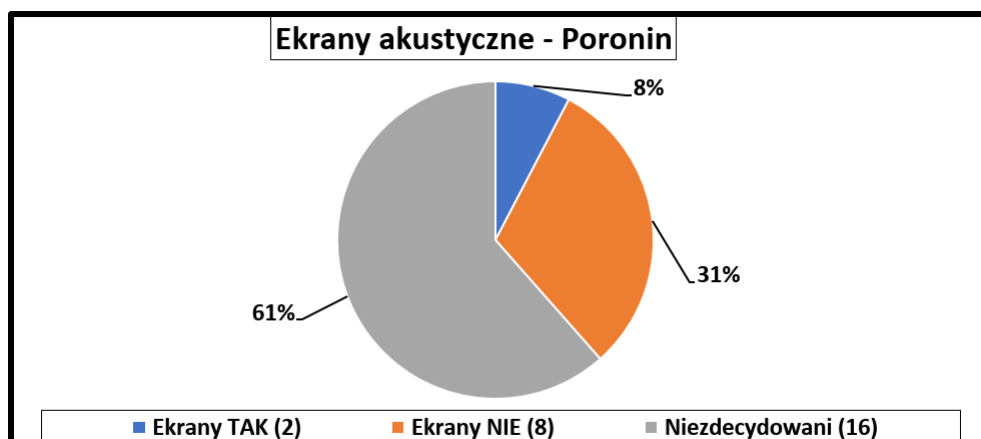
- **Biały Dunajec:**

- za: 0% (0 głosów);
- przeciwko: 40% (66 głosów);
- niezdecydowanych: 60% (103 głosów);



- **Poronin:**

- za: 8% (2 głosów);
- przeciwko: 31% (8 głosów);
- niezdecydowanych: 61% (16 głosów);



• **Zakopane:**

- za: 0% (0 głosów);
- przeciwko: 43% (12 głosów);
- niezdecydowanych: 57% (16 głosów);

