

# PROJEKT TECHNICZNY

## BRANŻA DROGOWA

*Temat projektu:* **Przebudowa drogi powiatowej 5520Z ul. Młyńskiej w Koszalinie na odcinku od ronda Henryki Rodkiewicz do skrzyżowania z Aleją Monte Cassino**

*Miejscowość:* **Koszalin, gmina Koszalin**

*Działki:* 84/11, 15/3, 78/1, 78/2, 79, 117, 10/2, 55/8, 54/4, 6, 1/4 Obręb 0020  
Koszalin, jednostka ewidencyjna 326101\_1 Koszalin

**Gmina Miasta Koszalin  
ul. Rynek Staromiejski 6-7  
75-007 Koszalin**

*Inwestor i  
Zamawiający:* **Zarząd Dróg i Transportu w Koszalinie  
ul. Połczyńska 24  
75-815 Koszalin**

Kategoria robót budowlanych:

**Kategoria IV** elementy dróg publicznych i kolejowych dróg szynowych, jak: skrzyżowania i węzły, wjazdy, zjazdy, przejazdy, perony, rampy.

**Kategoria XXV** - drogi i kolejowe drogi szynowe

Zespół projektowy	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Podpis
Projektant	mgr inż. Kacper Kłaczyński	POM/0331/PWBD/19 w sp. inżynierii drogowej	

**WAŁDOWO – sierpień 2025**

# Projekt techniczny

## Spis treści

<b>1</b>	<b>CZĘŚĆ OGÓLNA .....</b>	<b>4</b>
1.1	INWESTOR I ZLECENIODAWCA DOKUMENTACJI .....	4
1.2	PODSTAWA OPRACOWANIA .....	4
1.3	PRZEDMIOT I ZAKRES PROJEKTU .....	4
1.4	LOKALIZACJA PRZEDMIOTU OPRACOWANIA .....	5
1.5	LOKALIZACJA PRZEDMIOTU OPRACOWANIA WZGLĘDEM OBSZARÓW CHRONIONYCH .....	5
<b>2</b>	<b>CZĘŚĆ TECHNICZNA .....</b>	<b>5</b>
2.1	STAN ISTNIEJĄCY .....	5
2.2	ROZBIÓRKI .....	6
2.3	WARUNKI GRUNTOWO- WODNE .....	6
2.4	CHARAKTERYSTYKA DRÓG I RUCHU .....	8
2.5	STAN PROJEKTOWANY .....	8
2.5.1	<i>Parametry techniczne .....</i>	<i>8</i>
2.5.2	<i>Plan sytuacyjny .....</i>	<i>9</i>
2.5.3	<i>Przekrój podłużny i poprzeczny .....</i>	<i>10</i>
2.5.4	<i>Kolorystyka nawierzchni .....</i>	<i>10</i>
2.5.5	<i>Zaprojektowane konstrukcje nawierzchni .....</i>	<i>10</i>
2.5.6	<i>Wymagania materiałowe .....</i>	<i>13</i>
2.5.7	<i>Sieć wodociągowa .....</i>	<i>16</i>
2.5.8	<i>Sieć gazowa .....</i>	<i>16</i>
2.5.9	<i>Sieć elektroenergetyczna .....</i>	<i>16</i>
2.5.10	<i>Sieć telekomunikacyjna .....</i>	<i>17</i>
2.5.11	<i>Sieć ciepłownicza .....</i>	<i>17</i>
2.5.12	<i>Kanalizacja sanitarna .....</i>	<i>17</i>
2.5.13	<i>Kanalizacja deszczowa .....</i>	<i>17</i>
2.5.14	<i>Urządzenia towarzyszące .....</i>	<i>17</i>
2.5.15	<i>Oznakowanie .....</i>	<i>17</i>
2.5.16	<i>Zieleń .....</i>	<i>17</i>
2.5.17	<i>Ochrona konserwatorska .....</i>	<i>18</i>
2.5.18	<i>Ochrona archeologiczna .....</i>	<i>18</i>
2.5.19	<i>Analiza uciążliwości .....</i>	<i>18</i>
2.5.20	<i>Wpływ eksploatacji górniczej na teren zamierzenia budowlanego .....</i>	<i>19</i>
2.5.21	<i>Dane techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie .....</i>	<i>19</i>
<b>3</b>	<b>CHARAKTERYSTYKA EKOLOGICZNA .....</b>	<b>19</b>
<b>4</b>	<b>OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA .....</b>	<b>20</b>
<b>5</b>	<b>ODSTĘPSTWA OD PRZEPISÓW PRAWA BUDOWLANEGO .....</b>	<b>20</b>
<b>6</b>	<b>OŚWIADCZENIE PROJEKTANTÓW I SPRAWDZAJĄCYCH .....</b>	<b>21</b>
<b>7</b>	<b>KOPIE UPRAWNIEŃ I ZAŚWIADCZEŃ Z IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA .....</b>	<b>22</b>
<b>8</b>	<b>WARUNKI TECHNICZNE I UZGODNIENIA .....</b>	<b>25</b>
8.1	DECYZJA KONSERWATORSKA .....	25
8.2	UZGODNIENIE ZDIT W KOSZALINIE .....	27

## **Spis rysunków**

Rys. 1.0	Plan orientacyjny	skala 1 : 10 000
Rys. 2.1	Projekt zagospodarowania terenu	skala 1 : 500
Rys. 3.1	Przekroje normalne	skala 1 : 100
Rys. 4.1	Przekroje konstrukcyjne	skala 1 : 20

# **1 Część ogólna**

## **1.1 Inwestor i zleceniodawca dokumentacji**

Inwestorem i Zleceniodawcą dokumentacji jest:

**Gmina Miasta Koszalin**  
**ul. Rynek Staromiejski 6-7**  
**75-007 Koszalin**

**Zarząd Dróg i Transportu w Koszalinie**  
**ul. Połczyńska 24**  
**75-815 Koszalin**

## **1.2 Podstawa opracowania**

Podstawę do opracowania niniejszego projektu stanowią:

- a) formalna umowa,
- b) mapa do celów informacyjnych w skali 1:500,
- c) inwentaryzacja wykonana przez projektanta w terenie,
- d) ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. 2025 poz. 418)
- e) Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz. U. 2024. poz. 320),
- f) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1518,),
- g) Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2019 r. poz.2310 z późn. zmianami),
- h) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2019 r. poz. 2311, z późn. zm.)
- i) Wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu,
- j) Uzgodnienia z Inwestorem,

## **1.3 Przedmiot i zakres projektu**

Przedmiotem i zakresem opracowania jest projekt przebudowy drogi powiatowej 5520Z ul. Młyńskiej w Koszalinie na odcinku od ronda Henryki Rodkiewicz do skrzyżowania z Aleją Monte Cassino.

Analizowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie zachodniopomorskim, powiecie koszalińskim, gminie Koszalin.

W ramach zamierzenia inwestycyjnego przewiduje się:

- przebudowę jezdni,
- przebudowę skrzyżowań,
- przebudowę drogi dla pieszych,
- przebudowę zjazdów,
- przebudowę zatok postojowych,

- regulację wysokościową oraz wymianę zwieńczeń studni i wpustów,
- wykonanie humusowania z obsianiem trawą,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego wraz z urządzeniami bezpieczeństwa ruchu,

Planowana inwestycja pozwoli na stworzenie dogodnego układu komunikacyjnego i znacznie poprawi bezpieczeństwo oraz komfort wszystkich uczestników ruchu drogowego korzystających z przedmiotowej drogi.

Zakres projektowanych robót budowlanych nie należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

#### **1.4 Lokalizacja przedmiotu opracowania**

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest na działce nr 84/11, 15/3, 78/1, 78/2, 79, 117, 10/2, 55/8, 54/4, 6, 1/4 Obręb 0020 Koszalin, jednostka ewidencyjna 326101\_1 Koszalin gmina Koszalin, powiat koszaliński, województwo zachodniopomorskie.

#### **1.5 Lokalizacja przedmiotu opracowania względem obszarów chronionych**

Projektowana inwestycja zlokalizowana poza zasięgiem obszarów chronionych.

## **2 Część techniczna**

### **2.1 Stan istniejący**

Dokumentacja przebudowy drogi powiatowej 5520Z ul. Młyńskiej w Koszalinie na odcinku od ronda Henryki Rodkiewicz do skrzyżowania z Aleją Monte Cassino obejmuje odcinek od km 0+034,80 do km 0+476.00 o długości 441.2 m i zawiera się w granicach istniejącego pasa drogowego.

Na analizowanym odcinku ulica Młyńska jest drogą jednojezdniową dwupasową o przekroju ulicznym i jednym pasie ruchu dla każdego kierunku. Szerokość jezdni wynosi od 9,0 m do 9,3 m i ograniczona jest obustronnie krawężnikiem betonowym.

Wzdłuż jezdni zlokalizowane są obustronne drogi dla pieszych wykonane z elementów betonowych, zatoki postojowe o nawierzchni z elementów betonowych oraz zjazdy na posesje przyległe. Do pawilonów handlowych prowadzą schody betonowe.

Nawierzchnia jezdni wykonana jest z betonu asfaltowego. Stan konstrukcji nawierzchni ulicy Młyńskiej jest zły. Nawierzchnia jest niejednorodna na skutek wielu remontów cząstkowych oraz większych napraw i wykazuje uszkodzenia typowe dla starych nawierzchni asfaltowych takie jak:

- deformacje lepko-plastyczne,
- deformacje strukturalne,
- spękania poprzeczne i podłużne,
- spękania odbite,
- otwarte połączenia technologiczne,
- wykruszenia i wyboje,
- łaty w miejscach napraw cząstkowych i większych przekopów.

W obrębie inwestycji zlokalizowane są skrzyżowania z ul. Jana Kilińskiego, Tadeusza Kościuszki, Podgórną oraz Budowniczych.

Wody powierzchniowe odprowadzane poprzez wpusty do systemu kanalizacji deszczowej.

Pas drogowy porośnięty jest zielenią niską.

Odcinek drogi jest oświetlony. Na podstawie aktualnie wykonanych podkładów geodezyjnych stwierdza się występowanie istniejącego uzbrojenia w postaci:

- sieci wodociągowej,
- sieci gazowej,
- sieci telekomunikacyjnej,
- sieci elektroenergetycznej,
- sieci ciepłowniczej,
- kanalizacji sanitarnej,
- kanalizacji deszczowej.

## 2.2 Rozbiórki

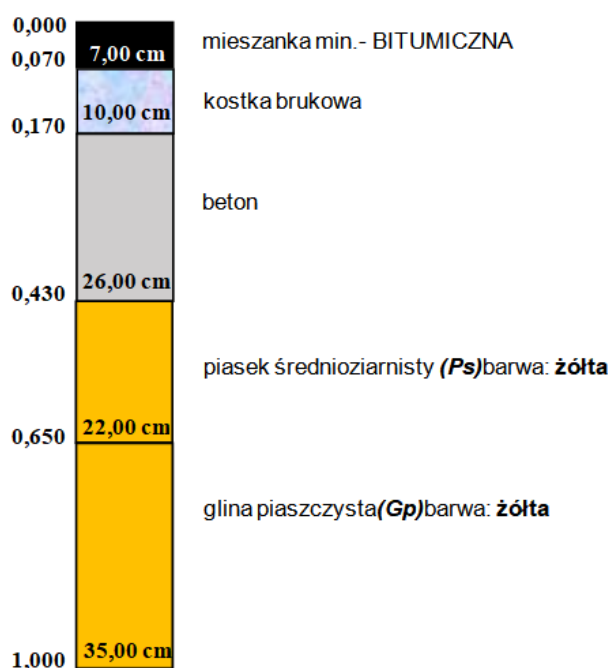
Do rozbiórki przewidziano warstwy konstrukcji jezdni, nawierzchnie drogi dla pieszych, zjazdów, zatok postojowych, krawężniki i obrzeża betonowe, schody betonowe, poręcze wygradzające oraz oznakowanie pionowe.

## 2.3 Warunki gruntowo- wodne

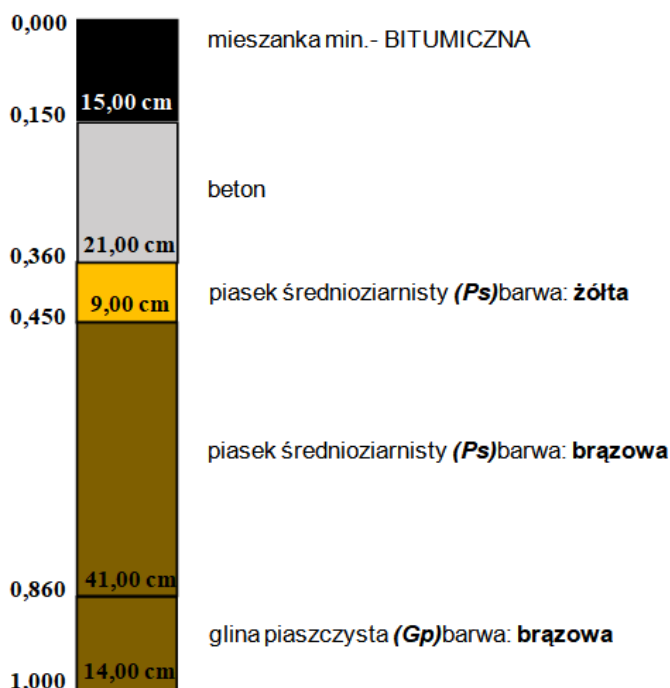
Badania istniejącej konstrukcji nawierzchni i podłoża gruntowego zostały wykonane przez firmę Zachodniopomorskie Laboratorium Drogowe w Koszalinie.

Przekazane karta odwiertu:

**ul. Młyńska m. Koszalin**  
**na wprost budynku: Młyńska57/1, Pracownia Czekolady**  
 (od strony budynku nr 60)  
 1,30 m od krawędzi jezdni  
**odwiert 7a.**



**ul. Młyńska m. Koszalin**  
**na wprost budynku: Młyńska 74**  
(od strony budynku nr 67)  
1,20 m od krawędzi jezdni  
**odwiert 7b.**



Na podstawie przeprowadzonych badań można stwierdzić, że:

- Na ulicy Młyńskiej występuje niejednorodna konstrukcja nawierzchni,
- Górne warstwy konstrukcji nawierzchni wykonano z mieszanek mineralno-asfaltowych o grubości od 7 do 15 cm,
- Na części odcinka pod warstwami bitumicznymi zlokalizowana jest warstwa z kostki kamiennej,
- Pod warstwami asfaltowymi zlokalizowana jest podbudowa z betonu
- Podłoże pod konstrukcję nawierzchni stanowi warstwa z piasku drobnoziarnistego o grubości około od 26 do 50 cm,
- W dokumentowanym podłożu nie stwierdzono wody gruntowej,

Wnioski z przeprowadzonych badań stanowią, że:

- Istniejący stan nawierzchni oraz grubości istniejących warstw konstrukcji skłaniają do projektowania nowej konstrukcji nawierzchni, po rozebraniu nawierzchni istniejącej.
- Istniejące warstwy konstrukcji nawierzchni są za cienkie w stosunku do wymagań związanych z wielkością ruchu występującego na tej ulicy.
- Istniejące warstwy konstrukcji na części odcinka ułożone są na kostce kamiennej, co jest rozwiązaniem generującym uszkodzenia w górnych warstwach asfaltowych.
- Projektowany obiekt zaliczamy do pierwszej kategorii geotechnicznej o prostych warunkach gruntowo-wodnych.

## 2.4 Charakterystyka dróg i ruchu

Droga powiatowa jest drogą jednojezdniową o parametrach klasy L. Natężenie ruchu średnie- dominuje ruch samochodów osobowych.

Według pomiarów ruchu otrzymanych od zamawiającego średni dobowy ruch pojazdów na wlocie ulicy Młyńskiej skrzyżowania z Aleją Monte Cassino w 2024 r. wynosi ok. 4715 pojazdów/ 16h. Przyjęto, że stanowi to 85 % dobowego ruchu.

Do dalszych obliczeń przyjęto następujące wartości:

- ze względu ,na krótki odcinek przyjęto jeden ruch miarodajny dla całego odcinka,
- średnie dobowe natężenie ruchu przyjęto jako 5547 pojazdów w jednym kierunku,
- struktura ruchu:
  - pojazdy ciężarowe bez przyczep 2,00%,
  - pojazdy ciężarowe z przyczepami 1,00%,
  - autobusy 1,00%.

Na podstawie powyższych danych obliczono ruch prognozowany, przyjmując współczynniki równoważności osi zgodnie z Katalogiem Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych:

- $r_c$  0,45(samochody ciężarowe bez przyczep),
- $r_{c+p}$  1,70 (samochody ciężarowe z przyczepami),
- $r_A$  1,15 (autobusy),
- $f_1$  1,0 (ze względu na występowanie 1 pasa ruchu w jedną stronę),
- $f_2$  1,06 (dla pasów ruchu 3,25 m),
- $f_3$  1 (ze względu na pochylenie niwelety poniżej 6%).

Do projektowania konstrukcji nawierzchni drogi przyjmuje się średni dobowy ruch w roku (SDR) w przekroju drogi, prognozowany dla połowy okresu eksploatacji.

Wyznaczony ruch prognozowany w okresie 20 lat projektowanego użytkowania wynosi 859 447osi obliczeniowych 100 kN na pas ruchu – jest to ruchu KR3.

**Do dalszych analiz przyjęto ruchu KR3.**

Dopuszczalny nacisk osi pojedynczej dla projektowanych konstrukcji nawierzchni wynosi 115 kN. Równoważna oś standardowa, tak zwana oś obliczeniowa wynosi 100 kN.

## 2.5 Stan projektowany

### 2.5.1 Parametry techniczne

Parametry techniczne zostały określone na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1518,)



Przyjęto następujące parametry techniczne:

Droga powiatowa:

Parametr techniczny	Wielkość
Klasa drogi	L ( lokalna)
Kategoria drogi	droga powiatowa
Kategoria ruchu	KR3
Przekrój	1x2
Szerokość pasa ruchu	3,25 m
Szerokość zatoki postojowej	2,5 m
Szerokość zatoki postojowej dla pojazdów osób niepełnosprawnych	3,6 m
Szerokość drogi dla pieszych	min. 2,3 m

### 2.5.2 Plan sytuacyjny

Dokumentacja przebudowy drogi powiatowej 5520Z ul. Młyńskiej w Koszalinie na odcinku od ronda Henryki Rodkiewicz do skrzyżowania z Aleją Monte Cassino obejmuje odcinek od km 0+034,80 do km 0+476.00 o długości 441.2 m i zawiera się w granicach istniejącego pasa drogowego.

Zgodnie z zaleceniami Zamawiającego zaprojektowano przebudowę jezdni do szerokości pasa ruchu wynoszącej 3,25 m. Jezdnia o nawierzchni z betonu asfaltowego została ograniczona obustronnie krawężnikiem kamiennym ułożonym na ławie betonowej z oporem.

Zaprojektowano przebudowę drogi dla pieszych, zjazdów, oraz schodów do pawilonów handlowych o nawierzchni z kostki betonowej trapezowej 10x10 cm płukaną w kolorze szarym i grafitowym (analogicznie jak na ul. Podgórnej) wraz z wymianą obrzeża betonowego.

Wzdłuż prawej krawędzi jezdni zostały wyznaczone zatoki postojowej wraz z miejscami postojowymi dla pojazdów osób niepełnosprawnych. Nawierzchnię zatok postojowych zaprojektowano z kostki trapezową 10x10 cm płukanej w kolorze grafitowym.

Zaprojektowano przebudowę skrzyżowań z drogami podporządkowanymi dostosowując ich geometrię do projektowanej krawędzi jedni ulicy Młyńskiej. Na skrzyżowaniu w okolicach zakładu karnego zaprojektowano wyspę rozdzielającą o nawierzchni z kostki kamiennej granitowej 15x17 w kolorze szarym.

Istniejące krawężniki betonowe przewidziano do wymiany na krawężniki kamienne, na krawędzi peronów autobusowych zaprojektowano betonowe krawężniki peronowe.

W obrębie przejść dla pieszych i peronów przystankowych zastosowano system fakturowego oznaczenia nawierzchni.

Zaprojektowano regulację pionową włązów kanałowych na krążkach z tworzyw sztucznych wraz z remontem studni do około 0,5 m (materiał Wykonawcy) i wymianą włązów oraz wpustów (materiał MWiK Koszalin).

Istniejący system odwodnienia został zachowany. Wody opadowe i roztopowe zostaną odprowadzone poprzez wpusty do systemu kanalizacji deszczowej.

Projekt zakłada uporządkowanie terenu działki inwestycyjnej po wykonaniu robót.

Z powodu przylegania projektowanych nawierzchni do podpiwniczonych ścian budynków należy w granicach pasa drogowego wykonać izolację pionową z dwóch warstw

folii izolacyjnej.

Doświetla piwnic występujące w nawierzchni chodnika zabezpieczone rusztem metalowym należy odtworzyć i zabezpieczyć rusztem stalowym ocynkowanym.

Okno piwnicy zabezpieczone krawężnikiem kamiennym, betonowym, obrzeżem lub kostką umieszczoną przy elewacji budynku należy odtworzyć i zabezpieczyć obrzeżem wystającym min 3 cm ponad projektowaną krawędź chodnika umieszczonym przy elewacji budynku.

Projektowane tereny zielone po wykonanej mikroniwelacji terenu należy pokryć 10 cm warstwą humusu i obsiać mieszanką traw.

### **2.5.3 Przekrój podłużny i poprzeczny**

Przekrój poprzeczny zaprojektowano jako daszkowy 2%. Rzędne wysokościowe przyjęto w nawiązaniu wysokościowym do istniejącej infrastruktury uwzględniając jednocześnie odprowadzenie wody do istniejących wpustów deszczowych. Pochylenie podłużne w nawiązaniu do istniejącego terenu wynosi od 0,5% do 4,0 %.

### **2.5.4 Kolorystyka nawierzchni**

#### **✓ Jezdnia**

Jezdnię zaprojektowano z betonu asfaltowego w kolorze czarnym.

#### **✓ Droga dla pieszych**

Drogę dla pieszych zaprojektowano z kostki betonowej w kolorze szarym.

#### **✓ Zjazdy**

Zjazdy zaprojektowano z kostki betonowej w kolorze grafitowym.

#### **✓ Zatoka postojowa**

Zatokę postojową zaprojektowano z kostki betonowej w kolorze grafitowym.

### **2.5.5 Zaprojektowane konstrukcje nawierzchni**

Zaprojektowano przebudowę konstrukcji jezdni, zatok postojowych, zjazdów oraz drogi dla pieszych. Warunki gruntowe są zgodnie z opinią geotechniczną.

Ze względu na typowe obciążenie ruchem drogowym do projektowania przyjęto metodę Katalogową zgodną z Rozporządzeniem Ministra.

Ze względu na typowo miejski charakter ruchu, duży udział autobusów, powolny ruch pojazdów i częste zatrzymania w czasie porannego i popołudniowego szczytu oraz postoje przed skrzyżowaniami zaprojektowano mieszanki mineralno-asfaltowe dające większą odporność na deformacje lepko-plastyczne.

Do projektowania dolnych warstw konstrukcji nawierzchni przyjęto podłoża gruntowe o nośności G3, ze względu na występowanie poniżej strefy przemarzania gruntów wysadzinowych. Dolne warstwy konstrukcji nawierzchni zaprojektowano zgodnie z Katalogiem jako typ 9.

Grubości górnych warstw konstrukcji nawierzchni przyjęto typowe, jak w Katalogu, jednakże zastosowano mieszanki mineralno-asfaltowe dające większą odporność na powolny ruch miejski. Zastosowano konstrukcję typu A1, z podbudową z kruszywa łamanego.

Zaprojektowaną konstrukcję nawierzchni pokazano w tablicy 1 i na rysunku 1.

Warstwa	Materiał	Grubość [mm]
Warstwa ścieralna	AC11S z asfaltem PmB 45/80-55 wg WT-2	40
Warstwa wiążąca	AC 16W z asfaltem PmB 25/55-60 wg WT-2	50
Podbudowa asfaltowa	AC 22P – z asfaltem PmB 25/55-60 wg WT-2	70
Podbudowa zasadnicza	MN C <sub>90/3</sub> – mieszanka niezwiązana 0/31,5 mm wg WT-4	200
Podbudowa pomocnicza	MN – mieszanka niezwiązana 0/31,5 mm, k ≥ 5 m/dobę, CBR ≥ 60%	240
Ulepszone podłoże	Mieszanka niezwiązana od 0/8 do 0/31,5 lub grunt niewysadzinowy, CBR ≥ 20%, k ≥ 8 m/dobę	250
Naturalne podłoże gruntowe	Zagęszczenie Is ≥ 0,98, E <sub>2</sub> ≥ 35 MPa	
<b>Razem grubość warstw konstrukcji nawierzchni</b>		<b>850</b>
<b>Wymagana kategoria ruchu</b>		<b>KR3</b>

Rysunek 1. Projektowana konstrukcja nawierzchni dla ruchu KR4 i podłoża G4

	0,04	AC 11S –z asfaltem PmB 45/80-55, grubość 40 mm
	0,09	AC 16W z asfaltem PmB 25/55-60, grubość 50 mm
	0,16	AC 22P z asfaltem PmB 25/55-60, grubość 70mm, ∇ E <sub>2</sub> >180 MPa
	0,36	MN 31,5 mm –mieszanka niezwiązana z C <sub>90/30</sub> CBR>80%, wg WT-4, grubość 200 mm ∇ E <sub>2</sub> >100 MPa
	0,60	MN 0/31,5 mm – mieszanka niezwiązana, k ≥ 5 m/dobę, CBR ≥ 60% grubość 240 mm
	0,85	Mieszanka niezwiązana od 0/8 do 0/31,5 lub grunt niewysadzinowy, CBR ≥ 20%, k ≥ 8 m/dobę, grubość 250 mm ∇ E <sub>2</sub> >25 MPa
		Naturalne lub nasypowe podłoże gruntowe E <sub>2</sub> ≥ 35 MPa i Is ≥ 0,98.

Warunek mrozoochronności:

Projektowana grubość konstrukcji nawierzchni wynosi dla gruntu G3 **85 cm**.

Grubość ta spełnia wymagania dotyczące odporności konstrukcji nawierzchni na wysadzinę. Do obliczeń przyjęto głębokość przemarzania 80 cm, wymagana grubość warstw nawierzchni 60 cm.

Przed przystąpieniem do wykonywania robót, należy wykonać następujące roboty przygotowawcze:

- ✓ dogęścić występujące grunty,
- ✓ ewentualne obniżenie poziomu dna wykopu pod wpływem zagęszczenia uzupełnić gruntem zasypowym.

Należy wykonać badania nośności podłoża w celu określenia rzeczywistych parametrów, tj. nośności podłoża i jego zagęszczenia. Dopuszcza się stosowanie zarówno płyty statycznej VSS, jak i lekkiej płyty dynamicznej.

W przypadku znacznych rozbieżności pomiędzy parametrami przyjętymi, a otrzymanymi z badań, ewentualne zmiany należy uzgadniać z Projektantem.

Lokalizacja poszczególnych nawierzchni przedstawiona została na planie sytuacyjnym.

#### **2.5.5.1 Konstrukcja drogi dla pieszych:**

- |   |       |
|---|-------|
| • kostka betonowa trapezowa 10x10 cm płukana w kolorze szarym (analogicznie jak na ul. Podgórnej) | 8 cm  |
| • podsypka cementowo – piaskowa 1:4   | 3 cm  |
| • podbudowa z mieszanki niezwiązanej C <sub>90/3</sub>  | 20 cm |
| • ulepszone podłoże z mieszanki związanej C <sub>1,5/2,0</sub>                                    | 15 cm |
| • istniejąca konstrukcja nawierzchni  |       |

#### **2.5.5.2 Konstrukcja zjazdu:**

- |   |       |
|---|-------|
| • kostka betonowa trapezowa 10x10 cm płukana w kolorze grafitowym (analogicznie jak na ul. Podgórnej) | 8 cm  |
| • podsypka cementowo – piaskowa 1:4   | 3 cm  |
| • podbudowa z mieszanki niezwiązanej C <sub>90/3</sub>  | 20 cm |
| • ulepszone podłoże z mieszanki związanej C <sub>1,5/2,0</sub>  | 15 cm |
| • istniejąca konstrukcja nawierzchni  |       |

#### **2.5.5.3 Konstrukcja zatoki postojowej:**

- |   |       |
|---|-------|
| • kostka betonowa trapezowa 10x10 cm płukana w kolorze grafitowym (analogicznie jak na ul. Podgórnej) | 8 cm  |
| • podsypka cementowo – piaskowa 1:4   | 3 cm  |
| • podbudowa z mieszanki niezwiązanej C <sub>90/3</sub>  | 20 cm |
| • ulepszone podłoże z mieszanki związanej C <sub>1,5/2,0</sub>  | 15 cm |
| • istniejąca konstrukcja nawierzchni  |       |

## 2.5.6 Wymagania materiałowe

### 2.5.6.1 Naturalne podłoże gruntowe

Naturalne podłoże gruntowe po wyprofilowaniu należy dążyć do osiągnięcia wskaźnika zagęszczenia  $Is \geq 0,98$  i nośności  $E_2 \geq 35$  MP. W przypadku nieosiągnięcia wymaganych parametrów podłoża grunt należy wymienić na co najmniej 30 cm na: grunt niewysadzinowy, wskaźnik różnoziarnistości  $U \geq 3$ , CBR  $\geq 10\%$ .

### 2.5.6.2 Ulepszone podłoże

Ulepszone podłoże z mieszanki niezwiązanej od 0/8 do 0/31,5 mm lub z gruntu niewysadzinowego powinno spełniać następujące wymagania:

- wskaźnik nośności CBR  $\geq 20\%$ ,
- Współczynnik filtracji  $k \geq 5$  m/dobę.

Materiał powinien spełniać wymagania WT-4 2010.

### 2.5.6.3 Podbudowa pomocnicza

Podbudowę pomocniczą należy wykonać z mieszanki kruszywa niezłączonego, zgodnie z WT-4, o następujących parametrach:

- uziarnienie 0/31,5;
- współczynnik wodoprzepuszczalności  $k \geq 5$  m/dobę,
- wskaźnik nośności CBR  $\geq 60\%$ .

### 2.5.6.4 Podbudowa zasadnicza z mieszanki niezłączonej

Podbudowę zasadniczą z mieszanki niezłączonej 0/31,5 mm należy wykonać z mieszanki kruszywa niezłączonego  $C_{90/3}$  wg wymagań technicznych WT-4 2010.

### 2.5.6.5 Podbudowa z betonu asfaltowego AC 22P z asfaltem PmB 25/55-60

Podbudowę należy wykonać z betonu asfaltowego AC 22P według WT-2 2014. Krzywe graniczne uziarnienia podbudowy z betonu asfaltowego podano w tablicy 2.

Tablica 2. Graniczne krzywe uziarnienia betonu asfaltowego AC 22P z asfaltem PmB 25/55-60 do warstwy podbudowy.

Wymiar oczek sit #[mm]	Przechodzi przez sito [%]
31,5	100
22,4	90 ÷ 100
16,0	65 ÷ 90
8	42 ÷ 68
2,0	15 ÷ 45
0,125	4 ÷ 12
0,063	4 ÷ 8
B <sub>min</sub>	4,0

Do warstwy podbudowy należy stosować asfalt drogowy PmB 25/55-60 według PN-EN-12591 i załącznika krajowego NA. Wymagane właściwości betonu asfaltowego do warstwy podbudowy podano w tablicy 3.

Tablica 3 Wymagania wobec betonu asfaltowego do warstwy podbudowy

Lp.	Właściwości, metoda badania	Formowanie próbek	Wymagania
1	Zawartość wolnych przestrzeni w próbkach Marshalla, PN-EN 12697-8 p.4	PN-EN 13108-20, C.1.3. ubijanie $2 \times 75$ uderzeń	$V_{\min} 4,0$ $V_{\max} 7,0$
2	Odporność na działanie wody, PN-EN 12697-12, kondycjonowanie w $40^{\circ}\text{C}$ z jednym cyklem zamrażania, badanie w $25^{\circ}\text{C}$	PN-EN 13108-20 C.1.1. ubijanie $2 \times 35$ uderzeń	ITSR <sub>70</sub>
3	Odporność na deformacje trwałe, PN-EN 12697-22 metoda B w powietrzu, 10 000 cykli	PN-EN 13108-20, C.1.20. wałowanie $P_{98} \div P_{100}$	WTS <sub>AIR0,30</sub> PRD <sub>AIR 9,0</sub>

#### 2.5.6.6 Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W PmB25/55-60

Warstwę wiążącą należy wykonać z betonu asfaltowego AC 16W jak do warstwy wiążącej według WT-2 2014. Krzywe graniczne uziarnienia warstwy wiążącej z betonu asfaltowego podano w tablicy 4.

Tablica 4. Graniczne krzywe uziarnienia betonu asfaltowego do warstwy wiążącej AC WMS 16W.

Wymiar oczek sit #[mm]	Przechodzi przez sito [%]
22,4	100
16,0	$90 \div 100$
11,2	$70 \div 90$
8,0	$55 \div 80$
2,0	$25 \div 50$
0,125	$4 \div 12$
0,063	$4 \div 10$
B <sub>min</sub>	4,6

Do warstwy wiążącej należy stosować asfalt modyfikowany 25/55-60 według PN-EN 14023 i załącznika krajowego NA. Wymagane właściwości betonu asfaltowego do warstwy wiążącej podano w tablicy 5. Tablica 5.

Tablica 5. Wymagania wobec betonu asfaltowego do warstwy wiążącej

Lp.	Właściwości, metoda badania	Formowanie próbek	Wymagania
1	Zawartość wolnych przestrzeni w próbkach Marshalla, PN-EN 12697-8 p.4	PN-EN 13108-20, C.1.3. ubijanie $2 \times 75$ uderzeń	$V_{\min} 4,0$ $V_{\max} 7,0$
2	Odporność na działanie wody, PN-EN 12697-12, kondycjonowanie w 40oC z jednym cyklem zamrażania, badanie w 25oC	PN-EN 13108-20 C.1.1. ubijanie $2 \times 35$ uderzeń	ITSR <sub>80</sub>
3	Odporność na deformacje trwałe, PN-EN 12697-22 metoda B w powietrzu, 10 000 cykli	PN-EN 13108-20, C.1.20. wałowanie P98 ÷ P100	WTS <sub>AIR 0,15</sub> PRD <sub>AIR 7,0</sub>

#### 2.5.6.7 Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S PMB 45/80-55

Warstwę ścieralną z betonu asfaltowego AC 11S należy wykonać według WT-2 2014. Krzywe graniczne uziarnienia warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC11S podano w tablicy 6.

Tablica 6. Graniczne krzywe uziarnienie mastyksu grysowego SMA 11 do warstwy ścieralnej

Wymiar oczek sit #[mm]	Przechodzi przez sito [%]
16	100
11,2	90 ÷ 100
8,0	60 ÷ 90
5,6	48 ÷ 75
4,0	42 ÷ 60
2,0	35 ÷ 50
0,125	8 ÷ 20
0,063	5 ÷ 11
B <sub>min</sub>	5,8

Do warstwy ścieralnej należy stosować asfalt modyfikowany 45/80-55 według PN-EN 14023 i załącznika krajowego NA. Wymagane właściwości betonu asfaltowego do warstwy ścieralnej podano w tablicy 7.

Tablica 7 Wymagania asfaltu do warstwy ścieralnej

Lp	Właściwości, metoda badania	Formowanie próbek	Wymagania
1	Zawartość wolnych przestrzeni w próbkach Marshalla, PN-EN 12697-8 p.4	PN-EN 13108-20, C.1.2. ubijanie $2 \times 50$ uderzeń	$V_{\min 2,0}$ $V_{\max 4,0}$
2	Odporność na deformacje trwałe, PN-EN 12697-22 metoda B w powietrzu, 10 000 cykli, w temperaturze $+60^{\circ}\text{C}$	PN-EN 13108-20, C.1.20., wałowanie $P_{98} \div P_{100}$	$WTS_{AIR 0,15}$ $PRD_{AIR 9,0}$
3	Odporność na działanie wody, PN-EN 12697-12, kondycjonowanie w $40^{\circ}\text{C}$ z jednym cyklem zamrażania, badanie w $25^{\circ}\text{C}$	PN-EN 13108-20 C.1.1. ubijanie $2 \times 35$ uderzeń	$ITSR_{90}$

#### 2.5.6.8 Połączenie międzywarstwowe

Powierzchnię warstw asfaltowych oraz istniejącej podbudowy zasadniczej należy skropić przed wykonaniem następnej warstwy kationową emulsją asfaltową. Podbudowę z należy skropić emulsją C60 B3 ZM lub C60 B4 ZM a warstwę wiążącą należy skropić emulsją modyfikowaną C60BP3ZM. Emulsje powinny być zgodne z PN-EN13808 i załącznikiem krajowym NA. Po wytrąceniu asfalt nie może być mniejszy niż 100 j. pen.

W przypadku warstw asfaltowych zakłada się pełne połączenie warstw, bez którego nie zostaną osiągnięte trwałości przewidziane dla obliczonych konstrukcji nawierzchni. Pełna szczepność jest zapewniona, gdy wytrzymałość na ścinanie oznaczona w aparacie Leutnera, na próbkach o średnicy 150 mm w temperaturze  $+20^{\circ}\text{C}$  przy obciążeniu z prędkością 50 mm/min, wynosi nie mniej niż:

- 1,0 MPa dla połączeń warstwa ścieralna- warstwa wiążąca,
- 0,7 MPa dla połączeń warstwa wiążąca- podbudowa asfaltowa.

#### 2.5.7 Sieć wodociągowa

Należy zachować wymagane normami odległości zbliżeń w pionie i poziomie od istniejącej sieci wodociągowej. Prace ziemne w miejscach kolizji i zbliżeń wykonywać ręcznie.

#### 2.5.8 Sieć gazowa

Należy zachować wymagane normami odległości zbliżeń w pionie i poziomie od istniejącej sieci gazowej. Prace ziemne w miejscach kolizji i zbliżeń wykonywać ręcznie.

#### 2.5.9 Sieć elektroenergetyczna

Należy zachować wymagane normami odległości zbliżeń w pionie i poziomie od istniejącej sieci elektroenergetycznej. Prace ziemne w miejscach kolizji i zbliżeń wykonywać ręcznie.



#### **2.5.10 Sieć telekomunikacyjna**

Należy zachować wymagane normami odległości zbliżeń w pionie i poziomie od istniejącej sieci telekomunikacyjnej. Prace ziemne w miejscach kolizji i zbliżeń wykonywać ręcznie.

#### **2.5.11 Sieć ciepłownicza**

Należy zachować wymagane normami odległości zbliżeń w pionie i poziomie od istniejącej sieci ciepłowniczej. Prace ziemne w miejscach kolizji i zbliżeń wykonywać ręcznie.

#### **2.5.12 Kanalizacja sanitarna**

Zaprojektowano regulację pionową włączów kanałowych na krążkach z tworzyw sztucznych wraz z remontem studni do 0,5 m (materiał Wykonawcy) i wymianą włączów (materiał MWiK Koszalin). Należy zachować wymagane normami odległości zbliżeń w pionie i poziomie od istniejącej kanalizacji sanitarnej. Prace ziemne w miejscach kolizji i zbliżeń wykonywać ręcznie.

#### **2.5.13 Kanalizacja deszczowa**

Zaprojektowano regulację pionową włączów kanałowych na krążkach z tworzyw sztucznych wraz z remontem studni do 0,5 m (materiał Wykonawcy) i wymianą włączów oraz wpustów (materiał MWiK Koszalin). Należy zachować wymagane normami odległości zbliżeń w pionie i poziomie od istniejącej kanalizacji deszczowej. Prace ziemne w miejscach kolizji i zbliżeń wykonywać ręcznie.

#### **2.5.14 Urządzenia towarzyszące**

W przypadku natrafienia (w czasie wykonywania robót budowlanych) na jakiegokolwiek instalacje należy je traktować jako czynne. Roboty budowlane w sąsiedztwie urządzeń podziemnych należy prowadzić ręcznie.

#### **2.5.15 Oznakowanie**

Projekt stałej organizacji ruchu stanowi odrębną dokumentację techniczną.

#### **2.5.16 Zieleń**

Projekt zakłada uporządkowanie terenu działki inwestycyjnej po wykonaniu robót.

Projektowane tereny zielone po wykonanej mikroniwelacji terenu należy pokryć 10 cm warstwą humusu i obsiać mieszanką traw.

### **2.5.17 Ochrona konserwatorska**

Nieruchomość objęta przedmiotową inwestycją znajduje się w strefie „B” częściowej ochrony konserwatorskiej.

Dla strefy „B” częściowej ochrony konserwatorskiej - tereny przedmieść i ich części, ustala się:

- 1) ochronie podlega kompozycja przestrzenna obszaru, rozplanowanie, układ ulic, szerokości frontów działek;
- 2) warunki ochrony:
  - a) utrzymanie zachowanych historycznych układów ulic i placów,
  - b) utrzymanie zachowanych historycznych linii zabudowy obiektów zabytkowych,
  - c) utrzymanie zachowanych historycznych układów zieleni wysokiej z koniecznością uzupełniania ubytków,
  - d) nawiązanie w nowej zabudowie do gabarytów, budynków sąsiadujących ujętych w gminnej ewidencji zabytków, położonych na tym samym terenie elementarnym.

Teren śródmieścia Koszalina wpisany do rejestru zabytków decyzją z dnia 9 czerwca 1953 r., nr rejestru A-1378.

### **2.5.18 Ochrona archeologiczna**

Planowana inwestycja nie jest zlokalizowana jest w strefie ochrony archeologicznej.

### **2.5.19 Analiza uciążliwości**

Planowana inwestycja:

- nie spowoduje pogorszenia warunków bytowych na sąsiednich działkach,
- nie zanieczyści gleby, wody ani powietrza w sposób powodujący daleko idące negatywne skutki,
- nie stwarza zacienienia.
- nie pozbawia dostępu do drogi publicznej, możliwości korzystania z wody, kanalizacji, energii elektrycznej i ciepłej oraz ze środków łączności,
- nie stworzy uciążliwości powodowanymi przez nadmierny hałas, wibracje, zakłócenia elektryczne i promieniowanie.

W celu zminimalizowania wpływu prowadzonych prac na środowisko należy maksymalnie ograniczyć czas użytkowania sprzętu ciężkiego w celu zminimalizowania hałasu.

Materiały pochodzące z rozbiórki nawierzchni należy dokładnie usunąć z terenu budowy i obszarów do niej przyległych. Nie wolno dopuszczać do gromadzenia materiałów budowlanych na przyległych terenach zielonych.

Wody opadowe zagospodarowane w granicach własnej działki nie będą zalewały gruntów sąsiadów.

Wszelkie projektowane urządzenia i sieci będą lokalizowane i przeprowadzane w sposób nie oddziałujący negatywnie na środowisko.

### **2.5.20 Wpływ eksploatacji górniczej na teren zamierzenia budowlanego**

Tereny objęte przedmiotowym opracowaniem nie są terenami górnictwami w rozumieniu przepisów ustawy, w związku z powyższym nie występuje wpływ eksploatacji górniczej na teren zamierzenia budowlanego.

### **2.5.21 Dane techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie**

Parametry techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie pod względem:

a) zapotrzebowania i jakości wody oraz ilości, jakości i sposobu odprowadzania ścieków oraz wód opadowych- bez zmian- wody opadowe z projektowanych terenów utwardzonych dzięki projektowanym spadkom podłużnym i poprzecznym zostaną odprowadzone do sieci kanalizacji deszczowej.

b) emisji zanieczyszczeń gazowych, w tym zapachów, pyłowych i płynnych, z podaniem ich rodzaju, ilości i zasięgu rozprzestrzeniania się- bez zmian

c) rodzaju i ilości wytwarzanych odpadów – powstające w trakcie budowy drogi odpady nie są zaliczone do odpadów niebezpiecznych i zgodnie z koncepcją budowy dróg mogą zostać one wytworzone i odzyskane w miejscu wytworzenia.

d) właściwości akustycznych oraz emisji drgań, a także promieniowania, w szczególności jonizującego, pola elektro- magnetycznego i innych zakłóceń, z podaniem odpowiednich parametrów tych czynników i zasięgu ich rozprzestrzeniania się, na wartości parametrów klimatu akustycznego terenów bezpośrednio znajdujących się wokół projektowanego odcinka drogi wojewódzkiej ma wpływ przede wszystkim hałas komunikacyjny wywołany ruchem pojazdów samochodowych. Zgodnie z obowiązującymi aktami prawnymi, w zakresie ochrony przed hałasem i wibracjami ustalono, że zdefiniowaniu dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku na odcinku przebiegu podlegać będą tereny istniejącej zabudowy zagrodowej i mieszkaniowej. Stopień uciążliwości hałasu drogowego jest przede wszystkim funkcją natężenia strumienia ruchu pojazdów samochodowych, średniej prędkości, potoku ruchu oraz procentowego udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. Prognozowany zasięg oddziaływania hałasu nie wymaga podjęcia działań minimalizujących, do których zaliczyć należy budowę ekranów akustycznych, wymianę stolarki okiennej i budowlanej oraz w sytuacji konfliktowych wykup budynków bądź zmiana funkcji.

e) wpływu obiektu budowlanego na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne- bez zmian.

## **3 Charakterystyka ekologiczna**

Obszar inwestycyjny usytuowany jest w istniejącym pasie drogowym. Planowane zamierzenie nie będzie wiązało się ze zniszczeniem siedlisk przyrodniczych mających istotne znaczenia dla danego rejonu. Nie zostanie również zniszczona roślinność chroniona. Przedmiotowe przedsięwzięcie, z uwagi na swój charakter, w fazie eksploatacji nie będzie

wiązało się z występowaniem emisji i zanieczyszczeń mogących powodować oddziaływanie na elementy przyrodnicze.

Mając na uwadze powyższe, realizacja i eksploatacja inwestycji nie wykażą negatywnego oddziaływania na bioróżnorodność terenu, zarówno w skali lokalnej, jak i regionalnej, nie wpłynie również na pozostałe elementy środowiska.

#### **4 Ochrona przeciwpożarowa**

Zaprojektowane rozwiązania są zgodne z rozporządzeniem w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów.

#### **5 Odstępstwa od przepisów prawa budowlanego**

Zaprojektowane rozwiązania nie wymagają uzyskiwania odstępstw od przepisów prawa budowlanego.

Opis sporządził:

mgr inż. Kacper Kłaczyński

**6 Oświadczenie projektantów i sprawdzających****OŚWIADCZENIE**

Ja, niżej podpisany oświadczam, że zgodnie z art. 34 ust. 3d pkt. 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tj. Dz. U. 2025 poz. 418) projekt techniczny dla przedsięwzięcia pt.:

**Przebudowa drogi powiatowej 5520Z ul. Młyńskiej w Koszalinie na odcinku od ronda Henryki Rodkiewicz do skrzyżowania z Aleją Monte Cassino**

Działki nr: 84/11, 15/3, 78/1, 78/2, 79, 117, 10/2, 55/8, 54/4, 6, 1/4 Obręb 0020 Koszalin, jednostka ewidencyjna 326101\_1 Koszalin

został opracowany zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.

Jednocześnie oświadczam, że znane mi są obowiązki i uprawnienia projektanta określone w art. 20, 21, 34 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tj. Dz. U. 2025 poz. 418) oraz rygory dotyczące odpowiedzialności karnej i zawodowej przewidziane w rozdziale 9 ww. ustawy.

Zespół projektowy	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Podpis
Projektant	<b>mgr inż. Kacper Kłaczyński</b>	POM/0331/PWBD/19 w sp. inżynierii drogowej	

**Wałdowo – 12 sierpień 2025**

## 7 Kopie uprawnień i zaświadczeń z izby inżynierów budownictwa

POMORSKA OKRĘGOWA  
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA  
80-000 Gdańsk, ul. Rydzynański 10/15  
tel. 58 324-89-77, fax 58 321-14-98

Gdańsk, 30 grudnia 2019 r.

sygn. akt. 205/POM/OKK/19

### DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust.1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa (t. j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1117 ze zm.) i **art. 12 ust. 2, ust. 3 i ust. 4c pkt 3, art. 14 ust. 1 pkt 3b, art. 15a ust. 1 i ust. 9** ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t. j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1186 ze zm.) i art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 ze zm.), po ustaleniu, że spełnione zostały warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym,

**Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna  
Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa**  
stwierdza, że:

**Pan Kacper Adrian Kłaczyński**  
magister inżynier budownictwa  
urodzony dnia 03.01.1987 r. w Miastku

otrzymuje

**UPRAWNIENIA BUDOWLANE**  
numer ewidencyjny: POM/0331/PWBD/19

**do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń  
w specjalności inżynierskiej drogowej**

### UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 K.p.a. odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

Za zgodność  
z oryginałem

**Pan Kacper Adrian Kłaczyński upoważniony jest:**

**I.** Na podstawie art. 12 ust.1 pkt 1-5, art. 13 ust. 3 i 4, art. 15a ust. 1 i ust. 9 ustawy Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 1186), w specjalności inżynierskiej drogowej, bez ograniczeń do:

- a) projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
- b) kierowania budową lub innymi robotami budowlanymi,
- c) kierowania wytwarzaniem konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz nadzoru i kontroli technicznej wytwarzania tych elementów,
- d) wykonywania nadzoru inwestorskiego,
- e) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych,
- f) sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie specjalności niniejszych uprawnień,
- g) projektowania obiektu budowlanego i kierowania robotami budowlanymi związanymi z obiektem budowlanym, takim jak:
  - 1) droga w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów;
  - 2) droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust.

**Pouczenie**

Od decyzji niniejszej służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Gdańsku, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Zgodnie z treścią art.127a ustawy Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2096 ze zm.):

§ 1. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję.

§ 2. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

W przypadku złożenia przez stronę oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do odwołania od decyzji (określonego w § 2) stronie nie przysługuje prawo do odwołania się ani skargi do sądu administracyjnego.

**Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:**



**PRZEWODNICZĄCY**

Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

**dr inż. Marek Wesołowski**

**ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO**

Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

**mgr inż. Maciej Malinowski**

**CZŁONEK**

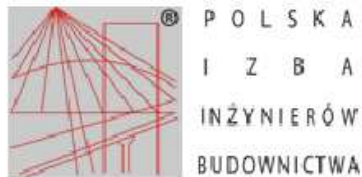
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

**prof. dr hab. inż. Ziemowit Suligowski**

**Otrzymują:**

- 1. Pan Kacper Adrian Kłaczyński
- 77-200 Miastko, Wałdowo 5
- 2. Okręgowa Rada Izby
- 3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
- 4. aa

**Za zgodność  
z oryginałem**



### Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

POM-T1L-14J-84A \*

Pan Kacper Adrian Kłączyński o numerze ewidencyjnym POM/BD/0101/20  
adres zamieszkania Wałdowo 5, 77-200 Miastko  
jest członkiem Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane  
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.  
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2025-01-01 do 2025-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym  
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2024-12-20 roku przez:

Krzysztof Wilde, Przewodniczący Rady Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Zgodnie z art. 78<sup>1</sup> K.c.

§ 1. Do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarczy złożenie oświadczenia woli w postaci elektronicznej i opatrzenie go  
kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

§ 2. Oświadczenie woli złożone w formie elektronicznej jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej.

\* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na  
stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa [www.piiib.org.pl](http://www.piiib.org.pl) lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów  
Budownictwa.





## 8 Warunki techniczne i uzgodnienia

### 8.1 Decyzja konserwatorska

Zachodniopomorski Wojewódzki  
Konserwator Zabytków  
w Szczecinie  
ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin  
tel. 91 433 70 66/82, 488 18 04  
ZArch.K.5142.4.2025.MJ

Koszalin, 23 lipca 2025r.

Zarząd Dróg i Transportu w Koszalinie  
ul. Połczyńska 24  
75-815 Koszalin

#### DECYZJA NR 611.2025.K

Działając na podstawie art. 104, 105 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz.U. z 2024r. poz. 572), art. 91 ust. 4 pkt 4 ustawy z dnia 23 lipca 2003r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j. Dz.U. z 2024r. poz. 1292 ze zm.), w związku z art. 39 ust. 1 i 3 ustawy z dnia 07.07.1994 Prawo budowlane (t.j. Dz.U. z 2024r. poz. 418),

po rozpatrzeniu wniosku Pana Kacpra Kłaczyńskiego, PREKURSOR Biuro Inżynierii, Wałdowo 17/1, 77-200 Miastko, występującego z pełnomocnictwa Inwestora - Zarządu Dróg i Transportu w Koszalinie, ul. Połczyńska 24, 75-815 Koszalin, z dnia 15 lipca 2025r. (wpłynął: 16.07.2025r.)

#### Zachodniopomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków w Szczecinie umarza postępowanie

w sprawie wydania pozwolenia na prowadzenie robót budowlanych związanych z remontem nawierzchni jezdni ul. Młyńskiej w Koszalinie, na działkach nr 55/8, 54/4 obręb 0020 w Koszalinie, jako bezprzedmiotowe z uwagi na brak podstawy prawnej do rozstrzygania sprawy.

#### UZASADNIENIE

Pismem z dnia 15 lipca 2025r. wpłynął wniosek Pana Kacpra Kłaczyńskiego, PREKURSOR Biuro Inżynierii, Wałdowo 17/1, 77-200 Miastko, występującego z pełnomocnictwa Inwestora - Zarządu Dróg i Transportu w Koszalinie, ul. Połczyńska 24, 75-815 Koszalin, o wydanie pozwolenia na prowadzenie robót budowlanych związanych z remontem nawierzchni jezdni ul. Młyńskiej w Koszalinie, na działkach nr 55/8, 54/4 obręb 0020 w Koszalinie.

W wyniku postępowania administracyjnego ustalono, że teren przedmiotowej inwestycji nie jest wpisany do rejestru zabytków. Zgodnie z treścią art. 36 ust. 1 pkt 1 cyt. ustawy z dnia 23 lipca 2003r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami oraz art. 39 ust. 1 cyt. ustawy z dnia 07.07.1994r. Prawo Budowlane, pozwolenia wojewódzkiego konserwatora zabytków wymaga prowadzenie prac konserwatorskich, restauratorskich i robót budowlanych, umieszczanie urządzeń technicznych i napisów oraz podejmowanie innych działań wyłącznie przy zabytku wpisanym do rejestru i na obszarze wpisanym do rejestru zabytków.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest natomiast częściowo na terenie strefy „B” i „W III” ochrony konserwatorskiej wyznaczonych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia Koszalina, uchwalonego Uchwałą nr XLII/594/2018 Rady Miejskiej w Koszalinie z dnia 15.03.2018 r. (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego z 2018 r., poz. 1640), dla której obowiązują ustalenia zasad ochrony zawarte w rozdziale § 9 ust. 3 miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Zgodnie z art. 105 § 1 KPA, gdy postępowanie z jakiegokolwiek przyczyny stało się bezprzedmiotowe w całości albo w części, organ administracji publicznej wydaje decyzję o umorzeniu postępowania odpowiednio w całości albo w części.

W związku z faktem, iż postępowanie w sprawie jest bezprzedmiotowe, na podstawie art. 105 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego, orzeczono jak sentencji.

**POUCZENIE**

Od niniejszej decyzji przysługuje stronie odwołanie do Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego (00-071 Warszawa, ul. Krakowskie Przedmieście 15/17), za pośrednictwem kierownika Delegatury w Koszalinie Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Szczecinie (ul. Zwycięstwa 125, 75-602 Koszalin), w terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec ZWKZ. Z dniem doręczenia ZWKZ oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.



Z up. ZACHODNIOPOMORSKIEGO  
WOJEWÓDZKIEGO KONSERWATORA ZABYTKÓW  
Starszy Specjalista

*mgr Grzegorz Plechota*

Otrzymują:

1. Pan Kacper Kłaczyński, PREKURSOR Biuro Inżynierii  
Waldowo 17/1, 77-200 Miastko
2. a/a

## **8.2 Uzgodnienie ZDiT w Koszalinie**