

# PROJEKT WYKONAWCZY

## STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

*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**

## Stała organizacja ruchu

### Spis treści

<b>1</b>	<b>CZĘŚĆ OGÓLNA .....</b>	<b>3</b>
1.1	INWESTOR I ZLECENIODAWCA DOKUMENTACJI .....	3
1.2	PODSTAWA OPRACOWANIA .....	3
1.3	PRZEDMIOT I ZAKRES PROJEKTU .....	3
1.4	LOKALIZACJA PRZEDMIOTU OPRACOWANIA .....	4
<b>2</b>	<b>CZĘŚĆ TECHNICZNA .....</b>	<b>4</b>
2.1	STAN ISTNIEJĄCY .....	4
2.2	ROZBIÓRKI .....	5
2.3	CHARAKTERYSTYKA DRÓG I RUCHU .....	5
2.4	STAN PROJEKTOWANY .....	6
2.4.1	<i>Parametry techniczne .....</i>	<i>6</i>
2.4.2	<i>Plan sytuacyjny .....</i>	<i>6</i>
2.4.3	<i>Urządzenia towarzyszące .....</i>	<i>7</i>
2.4.4	<i>Widoczność .....</i>	<i>7</i>
<b>3</b>	<b>OZNAKOWANIE .....</b>	<b>7</b>
3.1	OZNAKOWANIE PIONOWE .....	7
3.2	OZNAKOWANIE POZIOME .....	10
3.3	URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU .....	12
<b>4</b>	<b>OPINIE I UZGODNIENIA .....</b>	<b>13</b>
4.1	OPINIA KOMENDY MIEJSKIEJ POLICJI W KOSZALINIE .....	13
4.2	ZATWIERDZENIE PROJEKTU SOR .....	14

### Spis rysunków

Rys. 1.0	Plan orientacyjny	skala 1 : 10 000
Rys. 2.1	Plan sytuacyjny	skala 1 : 500

# **1 Część ogólna**

## **1.1 Inwestor i zlecniodawca dokumentacji**

Inwestorem i Zlecniodawcą 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) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 r. poz. 784, z późn. zm.),
- j) Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym Dz.U.2024.1251.t.j.
- k) Wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu,
- l) Uzgodnienia z Inwestorem,

## **1.3 Przedmiot i zakres projektu**

Przedmiotem i zakresem opracowania jest projekt wykonawczy stałej organizacji ruchu dla 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.

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.

## **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 częściowych 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 częściowych 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 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.

## 2.4 Stan projektowany

### 2.4.1 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

### 2.4.2 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. Podgórznej) 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 wjazdów kanałowych na krążkach z tworzyw

sztucznych wraz z remontem studni do około 0,5 m (materiał Wykonawcy) i wymianą włączów 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.

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

#### **2.4.3 Urządzenia towarzyszące**

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

#### **2.4.4 Widoczność**

W terenie nie stwierdzono przeszkód w postaci drzew i krzewów mogących ograniczać widoczność.

### **3 Oznakowanie**

Stała organizacja ruchu zostanie wprowadzona po wykonaniu robót związanych z przebudową drogi powiatowej 5520Z ul. Młyńskiej w Koszalinie na odcinku od ronda Henryki Rodkiewicz do skrzyżowania z Aleją Monte Cassino.

Planowany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu **30.07.2027 r.**

#### **3.1 Oznakowanie pionowe**

Znaki zaprojektowano jako znaki średnie. Tarcze znaków rozmieszczono na stalowych słupkach ocynkowanych o średnicy 60 mm. Tarcze znaków należy usytuować poza skrajnią drogową i pieszych tzn. min. 0,5 m od krawędzi jezdni. Spód tarczy znaków należy umieścić na wysokości 2 m nad powierzchnią terenu lub 2,5 m od powierzchni chodnika. Tarcze znaków powinny być wykonane z blachy stalowej ocynkowanej, a ich lica pokryte folią odblaskową typu II. Oznakowanie pionowe do przestawienia zaprojektowano na nowych słupkach.

## Zestawienie projektowanego oznakowania pionowego:

Lp .	Nazwa	Treść znaku	Ilość [szt.]				Słupek
			wielkość znaku				
			mini	mała	średnia	duża	[szt.]
1	A7			1			
2	D2			1		1	
3	B-36			1		1	
4	D-6			2		1	
5	B-22			1		1	
6	D1			1		1	
7	D15			1		1	
8	D-46			1			
9	D-47			1		1	
10	B-36			1		1	
11	D-6			2		1	
12	A7			1			
13	C2			1		1	
14	D-6			1		1	
15	D-6			1		1	
16	U4b			1		1	
17	D1			1		1	
18	F10			1		1	
19	B21			1		1	
20	D-6			2		1	
21	D1			1		1	
22	D6			1			
23	D3			1		1	
24	D18			1		1	
25	D18			1		1	
26	D18	koperta		1		1	
27	T29			1			
28	D18			1		1	
29	D18	koperta		1		1	
30	T29			1			
31	D18			1		1	
32	D18	koperta		1		1	
33	T29			1			
34	D18			1		1	
35	D1			1		1	
36	D-6			2		1	
37	E16	S11 S6		1			
38	F10			1		2	
39	D15			1		1	
40	E2a	Sianów Darłowo Gdańsk Szczecin Poznań Karlino			1		
		RAZEM			44		32



## Zestawienie oznakowania pionowego do usunięcia

Lp.	Nazwa	Ilość szt.]	Słupek [szt.]
1	A7	1	
2	D2	1	1
3	B-36	1	1
4	D-6	2	1
5	B-22	1	1
6	D1	1	1
7	D15	1	1
8	B-25	1	
9	B-33	1	1
10	B-36	1	
11	D6	1	1
12	A7	1	
13	C2	1	
14	B-36	1	1
15	B-36	1	1
16	T-25a	1	
17	F10	1	1
18	B21	1	1
19	D-6	2	1
20	D1	1	1
21	D6	1	
22	D3	1	1
23	A11	1	
24	B25	1	1
25	B35	1	1
26	T1	1	
27	T0	1	
28	B35	1	1
29	T0	1	
30	D18	1	
31	T29	1	1
32	D6	1	1
33	E16	1	
34	F10	1	1
35	D15	1	1
36	E2a	1	
	<b>RAZEM</b>	<b>38</b>	<b>22</b>

### 3.2 Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome należy wykonać jako grubowarstwowe gładkie pełne. Materiały stosowane do wykonania oznakowania poziomego powinny charakteryzować się dobrą widocznością, dobrą przyczepnością do podłoża oraz dużą odpornością na ścieranie.

W obrębie całego zakresu opracowania przewidziano wykonanie nowego oznakowania poziomego.

Wymagania dla oznakowania poziomego przedstawiono w tabeli:

Lp.	Właściwość	Jednostka	Wymagania	Klasa
1	Współczynnik odbłasku $R_L$ dla oznakowania nowego (w ciągu 14 - 30 dni po wykonaniu) w stanie suchym barwy: – białej,	$\text{mcd m}^{-2} \text{lx}^{-1}$	$\geq 200$	R4
2	Współczynnik odbłasku $R_L$ dla oznakowania eksploatowanego od 2 do 6 miesięcy po wykonaniu, barwy: – białej,	$\text{mcd m}^{-2} \text{lx}^{-1}$	$\geq 150$	R3
3	Współczynnik odbłasku $R_L$ dla oznakowania suchego od 7 miesiąca po wykonaniu barwy białej	$\text{mcd m}^{-2} \text{lx}^{-1}$	$\geq 100$	R2
4	Współczynnik odbłasku $R_L$ dla grubowarstwowego strukturalnego oznakowania wilgotnego od 14 do 30 dnia po wykonaniu, barwy białej	$\text{mcd m}^{-2} \text{lx}^{-1}$	$\geq 50$	RW3
5	Współczynnik odbłasku $R_L$ dla grubowarstwowego strukturalnego oznakowania wilgotnego po 30 dniu od wykonania, barwy białej	$\text{mcd m}^{-2} \text{lx}^{-1}$	$\geq 35$	RW2
6	Współczynnik luminancji $\beta$ dla oznakowania nowego (od 14 do 30 dnia po wykonaniu) barwy: – białej na nawierzchni asfaltowej,	-	$\geq 0,40$	B3
7	Współczynnik luminancji $\beta$ dla oznakowania eksploatowanego (po 30 dniu od wykonania) barwy: – białej	-	$\geq 0,30$	B2
8	Współczynnik luminancji w świetle rozproszonym $Q_d$ (alternatywnie do $\beta$ ) dla oznakowania nowego w ciągu od 14 do 30 dnia po wykonaniu, barwy: – białej na nawierzchni asfaltowej	$\text{mcd m}^{-2} \text{lx}^{-1}$	$\geq 130$	Q3
9	Współczynnik luminancji w świetle rozproszonym $Q_d$ (alternatywnie do $\beta$ ) dla oznakowania eksploatowanego w ciągu całego okresu eksploatacji po 30 dniu od wykonania, barwy: – białej na nawierzchni asfaltowej	$\text{mcd m}^{-2} \text{lx}^{-1}$	$\geq 100$	Q2
10	Szorstkość oznakowania eksploatowanego	wskaźnik SRT	$\geq 45$	S1
11	Trwałość oznakowania cienkowarstwowego po 12 miesiącach:	skala LCPC	$\geq 6$	-
12	Czas schnięcia materiału na nawierzchni – w dzień – w nocy	h h	$\leq 1$ $\leq 2$	- -

Istniejące oznakowanie poziome zostanie usunięte podczas prac rozbiórkowych nawierzchni.

Na wlocie ulicy Kościuszki zaprojektowano kontrapas rowerowy o nawierzchni z masy chemoutwardzalnej o czerwonym, ostrzegawczym kolorze, charakteryzującej się wysoką szorstkością i widocznością. Masa powinna posiadać aprobatę IBDiM.

Miejsca dla pojazdów osób niepełnosprawnych należy wykonać o nawierzchni z masy chemoutwardzalnej w kolorze niebieskim, charakteryzującej się wysoką szorstkością i widocznością. Masa powinna posiadać aprobatę IBDiM.

## Zestawienie projektowanego oznakowania poziomego

Lp.	Rodzaj linii	Długość	Powierzchnia obszaru	Powierzchnia 1 mb	Powierzchnia linii
		[m]	[m <sup>2</sup> ]	[m <sup>2</sup> ]	[m <sup>2</sup> ]
1	P-7b	9		0.24	2.16
2	P-1e	9		0.12	1.08
3	P-4	7		0.24	1.68
4	P-1e	3		0.12	0.36
5	P-4	23		0.24	5.52
6	P-1e	3		0.12	0.36
7	P-4	10		0.24	2.40
8	P-1e	9		0.12	1.08
9	P-13	14		0.2625	3.68
10	P-10		20	0.5	10
11	P-10		26	0.5	13
12	P-4	8		0.24	1.92
13	P-14	3		0.375	1.13
14	P-14	3		0.375	1.13
15	P-4	14		0.24	3.36
16	P-1e	19		0.12	2.28
17	P-13	10		0.2625	2.63
18	P-4	8		0.24	1.92
19	P-10		20	0.5	10
20	P-13	7		0.2625	1.84
21	P-7b	5		0.24	1.20
22	P-10		33	0.5	16.5
23	P-7b	13		0.24	3.12
24	P-23	2	0.662		1.32
25	P-8a	1	1.21		1.21
26	P-18	12.5		0.12	1.50
27	P-4	37		0.24	8.88
28	P-17	30	1.71	2	3.42
29	P-6	137		0.08	10.96
30	P-18	12.5		0.12	1.50
31	P-20	33		0.12	3.96
32	P-24	1	0.76		0.76
33	P-18	7.5		0.12	0.90
34	P-20	33		0.12	3.96
35	P-24	1	0.76		0.76
36	P-20	33		0.12	3.96
37	P-24	1	0.76		0.76
38	P-18	5		0.12	0.60
39	P-4	22		0.24	5.28
40	P-14	3		0.375	1.13
41	P-14	3		0.375	1.13
42	P-10		26	0.5	13
43	P-4	13		0.24	3.12
44	P-1e	13		0.12	1.56
45	P-13	9		0.2625	2.36
46	P-4	6		0.24	1.44

Lp.	Rodzaj linii	Długość	Powierzchnia obszaru	Powierzchnia 1 mb	Powierzchnia linii
		[m]	[m <sup>2</sup> ]	[m <sup>2</sup> ]	[m <sup>2</sup> ]
47	P-1e	7		0.12	0.84
48	P-4	16		0.24	3.84
49	P-14	3		0.375	1.13
50	P-14	3		0.375	1.13
51	P-10		25	0.5	12.5
52	P-17	30	1.71	2	3.42
53	P-1b	93		0.04	3.72
54	P-1c	73		0.12	8.76
55	P-2b	22		0.24	5.28
56	P-2a	22		0.12	2.64
57	P-8b	5	1.49		7.45
58	P-8a	5	1.21		6.05
59	P-8e	5	2.19		10.95
60	P-14	9.7		0.375	3.64
61	P-10		117	0.5	58.5
62	P-1b	22		0.04	0.88
63	P-1c	22		0.12	2.64
64	P-8a	2	1.21		2.42
65	P-8d	4	1.49		5.96
66	P-4	4		0.24	0.96
67	P-7b	70		0.24	16.80
68	P-21		0.38	39	14.82
69	P-7b	88		0.24	21.12
70	P-21		0.38	21	7.98
71	P-2b	20		0.24	4.80
				<b>RAZEM</b>	<b>370.01</b>

### 3.3 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Na przedmiotowym odcinku drogi powiatowej zaprojektowano łańcuchowe poręcze wygradzające U-12b o słupkach w kolorze biało- czerwonym.

Opis sporządził:

mgr inż. Kacper Kłaczyński

## 4 Opinie i uzgodnienia

### 4.1 Opinia Komendy Miejskiej Policji w Koszalinie



**KOMENDA MIEJSKA  
POLICJI**

w KOSZALINIE woj. zachodniopomorskie

L. dz. RD 2733/25

Nr rejestru 219/25

Koszalin, dnia 18.08.2025 r.

PREKURSOR Biuro Inżynierii

Kacper Kłaczyński

Wałdowo 17/1

77-200 Miastko

Odpowiadając na pismo, które wpłynęło do WRD KMP w Koszalinie zgodnie z §7 ust 2 pkt 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz.U. Z 2017 r. poz. 784) informuję, iż przedstawiony projekt stałej organizacji ruchu dotyczący:

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

uzyskał opinię pozytywną

Jednostka wprowadzająca organizację ruchu zobowiązana jest zawiadomić Komendanta Miejskiego Policji w Koszalinie o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

Z upoważnienia  
Komendanta Miejskiego Policji  
w Koszalinie  
-1-

Wyk. w 2 egz.

Egz. nr 1-adresat

Egz. nr 2-a/a

NACZELNIK  
Wydziału Ruchu Drogowego  
Komendy Miejskiej Policji  
w Koszalinie  
[Podpis]  
[Data]

## **4.2 Zatwierdzenie projektu SOR**