

PROJEKT TECHNICZNY

BRANŻA DROGOWA

Temat projektu: **Remont nawierzchni jezdni i dróg dla pieszych
ul. Mariańskiej w Koszalinie
w ramach zadania:
„Modernizacja ulic na terenie miasta Koszalina”**

Miejscowość: **Koszalin, gmina Koszalin**

Działki: **164, 165/4, 173/24, 193/2 Obręb 0021 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 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 – październik 2025

Projekt techniczny

Spis treści

1	CZĘŚĆ OGÓLNA	4
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
2	CZĘŚĆ TECHNICZNA	5
2.1	STAN ISTNIEJĄCY	5
2.2	ROZBIÓRKI	6
2.3	WARUNKI GRUNTOWO- WODNE	6
2.4	STAN PROJEKTOWANY	7
2.4.1	<i>Parametry techniczne</i>	<i>7</i>
2.4.2	<i>Założenia techniczne</i>	<i>7</i>
2.4.3	<i>Zaprojektowane konstrukcje nawierzchni</i>	<i>8</i>
2.4.4	<i>Rozwiązanie wysokościowe</i>	<i>10</i>
2.4.5	<i>Kolorystyka nawierzchni</i>	<i>10</i>
2.4.6	<i>Sieć wodociągowa</i>	<i>10</i>
2.4.7	<i>Sieć gazowa</i>	<i>10</i>
2.4.8	<i>Sieć elektroenergetyczna</i>	<i>11</i>
2.4.9	<i>Sieć ciepłownicza</i>	<i>11</i>
2.4.10	<i>Sieć telekomunikacyjna</i>	<i>11</i>
2.4.11	<i>Kanalizacja sanitarna</i>	<i>11</i>
2.4.12	<i>Kanalizacja deszczowa</i>	<i>11</i>
2.4.13	<i>Urządzenia towarzyszące</i>	<i>11</i>
2.4.14	<i>Oznakowanie</i>	<i>11</i>
2.4.15	<i>Zieleń</i>	<i>12</i>
2.4.16	<i>Ochrona konserwatorska</i>	<i>12</i>
2.4.17	<i>Ochrona archeologiczna</i>	<i>12</i>
2.4.18	<i>Analiza uciążliwości</i>	<i>13</i>
2.4.19	<i>Wpływ eksploatacji górniczej na teren zamierzenia budowlanego</i>	<i>13</i>
2.4.20	<i>Dane techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie</i>	<i>13</i>
3	CHARAKTERYSTYKA EKOLOGICZNA	14
4	OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA	14
5	ODSTĘPSTWA OD PRZEPISÓW PRAWA BUDOWLANEGO	14
6	OŚWIADCZENIE PROJEKTANTÓW I SPRAWDZAJĄCYCH	15
7	KOPIE UPRAWNIENI I ZAŚWIADCZEŃ Z IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA	16
8	WARUNKI TECHNICZNE I UZGODNIENIA	19
8.1	UZGODNIENIE ZDIT W KOSZALINIE	19

Spis rysunków

Rys. 1.0	Plan orientacyjny	skala 1 : 10 000
Rys. 2.1	Projekt zagospodarowania terenu	skala 1 : 500
Rys. 3.1	Przekrój podłużny	skala 1 : 50/500
Rys. 4.1	Przekroje normalne	skala 1 : 100
Rys. 5.1	Przekroje konstrukcyjne	skala 1 : 20

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 projektowych 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 remontu nawierzchni jezdni i dróg dla pieszych ul. Mariańskiej w Koszalinie (droga gminna nr 900140Z) na całym odcinku od ul. Michała Drzymały do ul. Konstytucji 3 Maja w ramach zadania: „Modernizacja ulic na terenie miasta Koszalina”

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

W ramach zamierzenia inwestycyjnego przewiduje się:

- remont jezdni,
- remont nawierzchni dróg dla pieszych,
- remont nawierzchni zjazdów,
- wymianę krawężników i obrzeży,

- regulację wysokościową oraz wymianę zwieńczeń studni i wpustów,
- poprawę zagospodarowania wód opadowych,
- odtworzenie oznakowania poziomego.

Planowana inwestycja pozwoli na przywrócenie 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 164, 165/4, 173/24, 193/2 obręb 0021 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 remontu nawierzchni jezdni ul. Mariańskiej w Koszalinie (droga gminna nr 900140Z) obejmuje cały odcinek o długości 256,28 m od ul. Michała Drzymały w km 0+003.87 do ul. Konstytucji 3 Maja w km 0+260.15 i zawiera się w granicach istniejącego pasa drogowego.

Na analizowanym odcinku ulica Mariańska jest jednokierunkową drogą jednojezdniową o przekroju ulicznym. Szerokość jezdni wynosi od 5,1 m do 5,5 m i ograniczona jest obustronnie krawężnikiem betonowym.

Nawierzchnia jezdni wykonana jest z betonu asfaltowego. Stan konstrukcji nawierzchni ulicy Mariańskiej 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 jest skrzyżowanie są zjazdu na posesje przyległe i drogi wewnętrzne oraz przejście dla pieszych. Zjazdy i drogi dla pieszych wykonane są z elementów betonowych i ograniczone krawężnikiem i opornikiem betonowym.

Wody powierzchniowe odprowadzane poprzez wpusty do systemu kanalizacji deszczowej. Odcinek drogi jest oświetlony. Na podstawie aktualnie wykonanych podkładów geodezyjnych stwierdza się występowanie istniejącego uzbrojenia w postaci:

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

2.2 Rozbiórki

Do rozbiórki przewidziano górne warstwy bitumiczne konstrukcji jezdni, nawierzchnię drogi dla pieszych, zjazdów, krawężniki, oporniki i obrzeża betonowe.

2.3 Warunki gruntowo- wodne

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

Przekazana karta odwiertu:

ul. Mariańska m. Koszalin
na wprost Budynku nr 14
(od strony terenu niezabudowanego „zielonego”)
1,0 m od krawędzi jezdni
odwiert 3.



Na podstawie przeprowadzonych badań można stwierdzić, że:

- Górne warstwy konstrukcji nawierzchni wykonano z mieszanek mineralno-asfaltowych o grubości od około 5 cm,
- Podbudowa została wykonana jako betonowa o grubości około 14 cm, nie określano jej wytrzymałości na ściskanie,
- Podłoże pod konstrukcję nawierzchni stanowi warstwa z piasku średnioziarnistego o grubości od około 17 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. Remontowanie istniejącej nawierzchni jest możliwe tylko jako zabieg tymczasowy, nie gwarantujący wymaganej trwałości.
- Istniejące warstwy konstrukcji nawierzchni są za cienkie w stosunku do wymagań związanych z wielkością ruchu występującego na tej ulicy.
- Projektowany obiekt zaliczamy do pierwszej kategorii geotechnicznej o prostych warunkach gruntowo-wodnych.

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 gminna:

Parametr techniczny	Wielkość
Klasa drogi	D (dojazdowa)
Kategoria drogi	droga gminna
Kategoria ruchu	KR 1 (parametry warstwy ścieralnej jak dla KR3)
Przekrój	1x1
Szerokość pasa ruchu	min. 2,5 m

2.4.2 Założenia techniczne

Dokumentacja remontu nawierzchni jezdni, zjazdów i dróg dla pieszych ul. Mariańskiej w Koszalinie (droga gminna nr 900140Z) obejmuje cały odcinek o długości 256,28 m od ul. Michała Drzymały w km 0+003.87 do ul. Konstytucji 3 Maja w km 0+260.15 i zawiera się w granicach istniejącego pasa drogowego.

Zgodnie z ustaleniami z Inwestorem jako remont nawierzchni przyjęto rozwiązanie tymczasowe nie gwarantujące wymaganej trwałości polegający na wymianie istniejących warstw asfaltowych oraz wzmocnienie istniejącej podbudowy geosyntetykiem z własną

warstwą szczepną. Geometria istniejącego układu drogowego została zachowana.

Zaprojektowano remont drogi dla pieszych oraz zjazdów o nawierzchni z kostki betonowej trapezowej 10x10 cm płukanej w kolorze szarym i grafitowym (analogicznie jak na ul. Podgórnej) wraz z wymianą obrzeża betonowego. Wzdłuż krawężnika zaprojektowano opaskę z kostki betonowej 10x10 cm w kolorze grafitowym.

Istniejące krawężniki betonowe przewidziano do wymiany na krawężniki kamienne

Zaprojektowano regulację pionową włączów 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.

W okolicach rynien zaprojektowano nawierzchnię z płytki grzebieniowej polimerobetonowej w dwóch rzędach szerokości 2 x 15 cm w kolorze szarym pozwalającą na odprowadzanie wody z rynien bezpośrednio na krawędź jezdni. W miejscu projektowanych płytek krawężnik należy dociąć lub obniżyć.

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.

Projekt zakłada uporządkowanie terenu działki inwestycyjnej po wykonaniu robót.

2.4.3 Zaprojektowane konstrukcje nawierzchni

Zaprojektowano wymianę górnych warstw asfaltowych w konstrukcji jezdni, wzmocnienie istniejącej nawierzchni kompozytem z własną warstwą szczepną oraz wymianę konstrukcji drogi dla pieszych i zjazdów/

Lokalizacja poszczególnych nawierzchni przedstawiona została na planie sytuacyjnym.

2.4.3.1 Konstrukcja remontu jedni drogi gminnej:

- warstwa ścieralna AC11S z asfaltem PmB 45/80-55 wg WT-2 4 cm
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC 16W 35/50 wg WT-2 śr. 5 cm
- kompozyt wzmacniającego z własną warstwą szczepną o wytrzymałości powyżej 100 kN/m
- istniejąca konstrukcja nawierzchni- frezowanie na głębokość średnią 5 cm

Jeżeli po sfrezowaniu będą występowały ubytki lub spękania to przed wbudowaniem nowych warstw asfaltowych należy je naprawić. Nawierzchnia po frezowaniu i wyrównaniu powinna mieć określone projektem spadki podłużne i poprzeczne. Frezowanie nawierzchni powinno odbywać się w taki sposób aby powierzchnia frezowana była jak najmniej uszkodzona a głębokość powierzchni frezowanej zgodna z założeniami.

Po wykonaniu frezowania na całej szerokości jezdni należy wzmocnić nawierzchnię poprzez zastosowanie kompozytu wzmacniającego z własną warstwą szepną o wytrzymałości powyżej 100 kN/m.

Wzmacniająca warstwa pośrednia powinna składać się z przędzy z włókna szklanego o wysokiej wytrzymałości, zaplecionych w siatkę o wytrzymałości $\geq 100 \times 100 \text{ kN/m}$ i pokrytej polimerem elastomerowym o temperaturze topnienia $> 220^\circ\text{C}$.

Podłoże na bazie włókniny PES powinno być wstępnie przesączone asfaltem modyfikowanym polimerami o gramaturze $\geq 300 \leq 800 \text{ g/m}^2$, umożliwiającym montaż na powierzchni asfaltowej lub betonowej, uzyskując przyczepność $\geq 200 \text{ N}$.

Kompozyt powinien posiadać na powierzchni warstwę piasku kwarcowego, która zapobiega nawijaniu się na opony.

2.4.3.2 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 $C_{90/3}$ 20 cm
- ulepszone podłoże z mieszanki związanej $C_{1,5/2,0}$ 15 cm
- istniejąca konstrukcja nawierzchni

2.4.3.3 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 $C_{90/3}$ 20 cm
- ulepszone podłoże z mieszanki związanej $C_{1,5/2,0}$ 15 cm
- istniejąca konstrukcja nawierzchni

2.4.3.4 Połączenie międzywarstwowe

Powierzchnię warstw asfaltowych należy skropić przed wykonaniem następnej warstwy kationową emulsją asfaltową. Warstwę wiążącą należy skropić emulsją modyfikowaną C60BP3ZM. Emulsje powinny być zgodne z *PN-EN13808* i załącznikiem krajowym NA. Po wytrąceniu asfalt nie może być większy 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°C przy obciążeniu z prędkością 50 mm/min, wynosi nie mniej niż:

- 1,0 MPa dla połączeń warstwa ścieralna- warstwa wiążąca,

2.4.4 Rozwiązanie wysokościowe

Projektowany remont jezdni zaprojektowano w nawiązaniu wysokościowym do istniejącej infrastruktury uwzględniając jednocześnie odprowadzenie wody do istniejących wpustów deszczowych.

2.4.5 Kolorystyka nawierzchni

✓ Jezdnia

Jezdnię zaprojektowano z betonu asfaltowego w kolorze czarnym.

✓ Droga dla pieszych

Drogę dla pieszych zaprojektowano z kostki betonowej w kolorze szarym z opaską z kostki betowej w kolorze grafitowym.

✓ Zjazdy

Zjazdy zaprojektowano z kostki betonowej w kolorze grafitowym.

2.4.6 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.

2.4.7 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.

2.4.8 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.

2.4.9 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.

2.4.10 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.

2.4.11 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.

2.4.12 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.

2.4.13 Urządzenia towarzyszące

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

2.4.14 Oznakowanie

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

Zestawienie oznakowania poziomego do odtworzenia

Lp.	Rodzaj linii	Długość	Powierzchnia obszaru	Powierzchnia 1 mb	Powierzchnia linii
		[m]	[m ²]	[m ²]	[m ²]
1	P-20	30		0.12	3.60
2	P-24	1	0.76		0.76
3	P-20 + "P.POŻ."	30		0.12	3.60
4	P-14	5		0.375	1.88
5	P-10		20	0.5	10
5	P-13	12		0.2625	3.15
				RAZEM	23.00

Miejsce 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.

2.4.15 Zieleń

Projekt zakłada uporządkowanie terenu działki inwestycyjnej po wykonaniu robót.

2.4.16 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.

2.4.17 Ochrona archeologiczna

Planowana inwestycja nie jest zlokalizowana jest w strefie ochrony archeologicznej.

2.4.18 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.

2.4.19 Wpływ eksploatacji górniczej na teren zamierzenia budowlanego

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

2.4.20 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.:

Remont nawierzchni jezdni i dróg dla pieszych ul. Mariańskiej w Koszalinie
w ramach zadania:
„Modernizacja ulic na terenie miasta Koszalina”

Działki nr: 164, 165/4, 173/24, 193/2 Obręb 0021 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	mgr inż. Kacper Kłaczyński	POM/0331/PWBD/19 w sp. inżynierii drogowej	

Wałdowo – 28 październik 2025