



Przedsiębiorstwo Usługowo-Projektowe „MI”
Mirosław Sieja
ul. Piłsudskiego 10B/1
47-223 Kędzierzyn-Koźle

STRONA TYTUŁOWA PROJEKTU ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY

OBIEKT BUDOWLANY

nazwa zadania
kategoria obiektu
adres
jednostka ewidencyjna
obręb ewidencyjny
numer(y) działek

**Budowa drogi dojazdowej do gruntów rolnych
XXV**
Stradunia, działki nr 1545, 1380, 1470, 1379
160504_2 Walce
0007 Stradunia
1545, 1380, 1470, 1379 – obręb Stradunia

INWESTOR

instytucja
adres

Gmina Walce
ul. Mickiewicza 18, 47-344 Walce

JEDNOSTKA PROJEKTOWA

nazwa

Przedsiębiorstwo Usługowo-Projektowe „MI”
Mirosław Sieja

adres

47-223 Kędzierzyn-Koźle, ul. Piłsudskiego 10B/1

PROJEKTANCI

Branża drogowa

imię i nazwisko
Mirosław Sieja

nr uprawnień
29/95/Op

specjalność
konstrukcyjno-inżynierska w
zakresie drogi i lotnicze drogi
startowe oraz manipulacyjne

data opracowania
02.03.2026 r.

podpis

SPRAWDZAJĄCY

Kamil Winkler

OPL/2404/PBD/24

inżynierska drogowa

ZAWARTOŚĆ PROJEKTU ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANEGO

OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA i SPRAWDZAJĄCEGO	str. 3
I CZĘŚĆ OGÓLNA	str. 4
1. Przedmiot i cel inwestycji	str. 4
1.1. Przedmiot inwestycji	str. 4
1.2. Przedmiot, cel i zakres dokumentacji	str. 4
1.3. Podstawa opracowania	str. 4
1.4. Odniesienie sytuacyjne i wysokościowe	str. 5
2. STAN ISTNIEJĄCY	str. 5
II. CZĘŚĆ DROGOWA	str. 5
III. INFORMACJA DOTYCZĄCA OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ	str. 6
IV. INFORMACJA O DOSTĘPNOŚCI DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH	str. 6
V. WPLYW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO	str. 6
1. Informacje ogólne	str. 6
2. Zapotrzebowanie na wodę oraz sposób odprowadzenia ścieków	str. 6
3. Zanieczyszczenie powietrza	str. 6
4. Odpady	str. 6
5. Emisja hałasu i wibracji	str. 6
6. Wpływ na istniejący drzewostan	str. 7
7. Wpływ na wody powierzchniowe i podziemne	str. 7
8. Oddziaływanie na przyrodę	str. 7
9. Życie i zdrowie ludzi	str. 7
VI. CZĘŚĆ RYSUNKOWA	
1. Profil podłużny skala 1:25:250	str. 8
2. Przekroje konstrukcyjne skala 1:25	str. 9
VII.	
• Zaświadczenie o przynależności projektanta do OOIIB	str. 10
• Kopia uprawnień projektanta	str. 11
• Zaświadczenie o przynależności sprawdzającego do OOIIB	str. 12
• Kopia uprawnień sprawdzającego	str. 13



Przedsiębiorstwo Usługowo-Projektowe „MI”
Mirosław Sieja
ul. Piłsudskiego 10B/1
47-223 Kędzierzyn-Koźle

OŚWIADCZENIE

PROJEKTANTA / PROJEKTANTA SPRAWDZAJĄCEGO

My niżej podpisani:

Mirosław Sieja	nr uprawnień 29/95/Op	specjalność konstrukcyjno-inżynierska w zakresie drogi i lotnicze drogi startowe oraz manipulacyjne
Kamil Winkler	OPL/2404/PBD/24	inżynierska drogowa

oświadczam zgodnie z art. 34. ust. 3d pkt 3 Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 1333 z późn. zmianami) o sporządzeniu projektu architektoniczno-budowlanego, dotyczącego zamierzenia budowlanego zgodnie z obowiązującymi przepisami, zasadami wiedzy technicznej, oraz rozstrzygnięciami dotyczącymi zamierzenia budowlanego obiektu położonego:

Budowa drogi dojazdowej do gruntów rolnych

Adres: **Stradunia**

Działki nr:

1545, 1380, 1470, 1379 obręb Stradunia

(wymienić obiekt i adres)

podpis i pieczęć
składającego oświadczenie

19.03.2026 r.

I. CZĘŚĆ OGÓLNA

1. Przedmiot i cel inwestycji

1.1. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest budowa drogi dojazdowej do gruntów rolnych miejscowość Stradunia, na terenie Gminy Walce

1.2. Przedmiot, cel i zakres dokumentacji

Przedmiotem dokumentacji jest:

- budowa drogi dojazdowej do gruntów rolnych w Straduni na terenie Gminy Walce

Celem dokumentacji jest wykonanie podbudowy i nawierzchni drogi dojazdowej do gruntów rolnych

Budowa polegać będzie na:

- Wykonaniu podbudowy pod nawierzchnię drogi dojazdowej– wymagane parametry dla kategorii ruchu KR2
- Wykonaniu nawierzchni z mieszanki mineralno-asfaltowej na jezdni
- Wykonaniu podbudowy i nawierzchni zjazdów na przyległe użytki rolne
- Wyrównaniu, wyprofilowaniu i wzmocnieniu kruszywem terenu przyległego do drogi (poboczy).

1.3 Podstawa opracowania

- Ustawa z dnia 07 lipca 1994 r. Prawo Budowlane Dz. U. 1994 Nr 89 poz. 414 . Tekst jednolity Dz.U. 2020 poz. 1333 z późniejszymi zmianami
- Ustawa z dnia 17 maja 1989 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne. Tekst jednolity Dz.U. 2020 poz. 276 z późniejszymi zmianami .
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska. Tekst jednolity 2020 poz. 1219 z późniejszymi zmianami
- Ustawa z dnia z dnia 14 grudnia 2012 r o odpadach. Tekst jednolity Dz.U. 2021 poz. 779, z późniejszymi zmianami.
- Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks Pracy. Tekst jednolity Dz.U. 2020 poz. 1320,
- z późniejszymi zmianami.
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego Dz.U. 2020 poz. 1609.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych Dz.U. 2022 poz. 1518
- Rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy. Tekst jednolity Dz.U. 2003 nr 169 poz. 1650. z późniejszymi zmianami
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych. Dz.U. 2003 nr 47 poz. 401.
- Rozporządzenie Ministra Komunikacji oraz Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu robót drogowych i mostowych Dz.U. 1977 nr 7 poz. 30.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia. Dz.U. 2003 nr 120 poz. 1126.
- Mapa sytuacyjno-wysokościowa do celów projektowych

Wizja lokalna w terenie dokonana przez autorów-ogłędziny i pomiary z natury.

1.4. Odniesienie sytuacyjne i wysokościowe

Niniejsze opracowanie zostało wykonane na podstawie mapy do celów projektowych.

W oparciu o ww. mapę, w całym opracowaniu stosuje się jeden układ współrzędnych geodezyjnych „2000” oraz jeden poziom odniesienia wysokościowego „PLEVRF2007-NH”.

2. STAN ISTNIEJĄCY

Teren, na którym zlokalizowana jest droga to w chwili obecnej pas terenu o nawierzchni gruntowej umocniony częściowo kruszywem łamanym i gruzem.

Zabudowana infrastruktura techniczna w obrębie opracowania:

- Kablowe linie telekomunikacyjne

Warunki gruntowo wodne

Na podstawie wizji w terenie stwierdzono, że grunt ma charakter gliniasto-piaszczysty.

Zadrzewienie

W terenie nie występują drzewa, które kolidowałyby z projektowanym zamierzeniem budowlanym.

II.CZĘŚĆ DROGOWA

Budowa drogi polegać będzie na:

- wykonaniu koryta pod warstwy podbudowy i nawierzchni na całej szerokości drogi ,
- wykonaniu podbudowy z gruntu stabilizowanego cementem (stabilizacja materiałem z dowozu),
- ułożeniu warstwy przeciwspekaniowej z siatki do nawierzchni bitumicznych z kordem stalowym,
- wykonaniu warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego AC16 W,
- wykonaniu warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC11 S,
- wykonaniu podbudowy i nawierzchni zjazdów z kruszywa łamanego,
- wyrównaniu i ulepszeniu pobocza kruszywem łamanym,

A w szczególności na:

- wykonaniu koryta pod warstwy podbudowy i nawierzchni na całej szerokości drogi – głębokość ok. 40 cm,
- wykonaniu podbudowy z gruntu stabilizowanego cementem (stabilizacja materiałem z dowozu) – grubości 30 cm,
- ułożeniu warstwy przeciwsoekaniowej z siatki do nawierzchni bitumicznych z kordem stalowym,
- wykonaniu warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego AC16 W o średniej grubości 5 cm (125 kg/m^2),
- wykonaniu warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC11 S grubości 4 cm,
- wykonaniu podbudowy i nawierzchni zjazdów z kruszywa łamanego grubości 20 cm (podbudowa), 7 cm (nawierzchnia),
- wyrównaniu i ulepszeniu pobocza kruszywem łamanym,

Główne parametry geometryczne:

- Długość drogi – 1490,50 m
- Szerokość 3,5 m

III. INFORMACJA DOTYCZĄCA OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ

Nie dotyczy.

IV. INFORMACJA O DOSTĘPNOŚCI DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH

Budowa drogi dojazdowej do gruntów rolnych nie wprowadza barier architektonicznych ograniczających lub utrudniających dostępność do drogi dla osób niepełnosprawnych.

V. WPLYW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO

1. Informacje ogólne

Warunki ochrony środowiska związane z budową drogi mieszczą się w ramach szczególnych uwarunkowań oddziaływania na środowisko dla budowy drogi transportu rolnego i nie wnoszą zmian mogących zwiększyć jej oddziaływanie na środowisko.

2. Zapotrzebowanie na wodę oraz sposób odprowadzenia ścieków

Zaprojektowane rozwiązania nie wymagają zaopatrzenia w wodę. Spadki poprzeczne i podłużne nawierzchni, zapewnią zebranie całej wody opadowej i roztopowej z powierzchni jezdni i zagospodarowanie jej w obrębie terenu zielonego na działkach, na których zlokalizowana jest inwestycja, gdzie będzie wsiąkać do gruntu (grunt piaszczysty)

3. Zanieczyszczenie powietrza

Użytkowanie drogi przez pojazdy spalinowe, spowoduje niwaznaczną emisję do atmosfery spalin typowych dla obiektów obsługujących ruch drogowy tj.: dwutlenek siarki, tlenki azotu, tlenek węgla, węglowodory, a ich ilość będzie zależeć od natężenia i rodzaju pojazdów. Emisja zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych jest ściśle skorelowana z natężeniem i warunkami ruchu, w związku z czym ulega znacznym fluktuacjom w okresie doby (zmniejszone natężenie ruchu w porze nocnej), dni tygodnia (zmniejszone natężenie w dni wolne od pracy), a nawet roku (np. wzmożony ruch w okresie przedświątecznym). W okresie doby największa emisja występuje w godzinach szczytu, kiedy natężenie ruchu jest duże, a jego płynność niska, w nocy natomiast emisja jest bardzo mała lub nie występuje wcale. Wahania stężeń zanieczyszczeń w powietrzu spowodowane są również zmianą warunków dyspersji zanieczyszczeń. Stale rosnące wymagania stawiane przed producentami pojazdów w postaci Europejskich Norm Emisji Spalin, stopniowe eliminowanie z użytkowania starych i niesprawnych pojazdów, poprawa jakości paliw pozwalają stwierdzić, iż ilość emitowanych zanieczyszczeń będzie systematycznie spadać. W trakcie prowadzenia robót budowlanych jedynym źródłem zanieczyszczenia powietrza będą spaliny pochodzące z maszyn mechanicznych wykorzystywanych do robót, a ich skład nie będzie odbiegał składem od spalin pochodzących z pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym podczas normalnego użytkowania obiektów.

4. Odpady

Wytwórcą odpadów, powstających w czasie eksploatacji drogi, będzie Zarządzający lub podmiot świadczący usługi na rzecz Zarządzającego, w zakresie utrzymania czystości i porządku oraz utrzymania infrastruktury towarzyszącej na wymaganym poziomie technicznym. Wytwórca zobowiązany jest do uregulowania gospodarki odpadami innymi niż komunalne.

5. Emisja hałasu i wibracji

Użytkowanie obiektu przez uczestników ruchu a przede wszystkim pojazdy mechaniczne, spowoduje nieznaczną emisję w otoczenie hałasu typowego dla dróg samochodowych, a jego intensywność zależy od natężenia i rodzaju źródeł hałasu.

W trakcie prowadzenia robót budowlanych głównym źródłem emisji hałasu i wibracji będzie praca maszyn napędzanych silnikami spalinowymi, takimi jak: samochody, dźwigi, koparki, młoty hydrauliczne do kruszenia betonu, sprężarki, itp. Drugie źródło emisji hałasu to dźwięki generowane przez drobny sprzęt budowlany, np. uderzenia młotków, cięcie i szlifowanie metali, praca pił do cięcia betonu, praca pneumatycznych młotów ręcznych, itp. Roboty budowlane mają charakter miejscowego źródła hałasu i mogą powodować lokalne oraz krótkotrwałe i przejściowe

uciążliwości, dlatego też przewiduje się wykonywać je w porze dziennej na jedną lub dwie zmiany.

6. Wpływ na istniejący drzewostan

Budowa drogi nie niesie za sobą konieczności wycięcia drzew i krzewów kolidujących z zakresem przebudowy.

7. Wpływ na wody powierzchniowe i podziemne

Podczas eksploatacji drogi potencjalnym źródłem zanieczyszczeń dla środowiska gruntowo wodnego są wycieki płynów eksploatacyjnych z pojazdów. Odpowiednie spadki poprzeczne i podłużne nawierzchni zapewnią zebranie całej wody z powierzchni obiektu i jej odprowadzenie na pobocza gdzie będzie wsiąkać.

Roboty budowlane należy prowadzić w taki sposób, aby nie oddziaływały negatywnie na jakość wód powierzchniowych i podziemnych przez niedopuszczenie do powstawania wycieków płynów eksploatacyjnych z maszyn, wyznaczeniu punktu tankowania maszyn i urządzeń, zorganizowaniu zaplecza socjalnego z przenośnymi toaletami.

8. Oddziaływanie na przyrodę

Budowa drogi w jego bezpośredniej bliskości, nie ma wpływu na przebieg korytarzy migracji zwierząt. Ewentualne istniejące korytarze dla migracji zwierząt są już określone, w chwili obecnej a inwestycja nie spowoduje konieczności wyznaczania nowych korytarzy przez zwierzęta, płazy i gady.

9. Życie i zdrowie ludzi

Planowane przedsięwzięcie usytuowane jest w śladzie istniejącej drogi; ogranicza się do poszerzenia jezdni, wykonania nowej podbudowy i nawierzchni oraz poprawy właściwości użytkowych drogi. Przedmiotowa inwestycja ma celu poprawę infrastruktury drogowej, zwiększając przede wszystkim komfort komunikacji. Wpływa to zatem wydatnie na jakość życia mieszkańców regionu. W związku z powyższym nie przewiduje się powstania konfliktów społecznych związanych z realizacją i funkcjonowaniem przedsięwzięcia. Z punktu widzenia bezpieczeństwa i ochrony zdrowia użytkowania obiekt nie stwarza zagrożenia dla użytkowników.

Obszar prowadzenia prac budowlanych zostanie zabezpieczony przed dostępem osób nieupoważnionych. Zagrożenia występujące w obszarze prowadzenia robót budowlanych są typowe dla procesu budowy i wynikają ze specyfiki obiektów budowlanych i technologii budowy oraz rodzaju istniejącego zagospodarowania terenu.