

Nazwa zamierzenia budowlanego:	<b>BUDOWA POŁUDNIOWEJ OBWODNICY MIASTA OSTROŁĘKI WRAZ Z BUDOWĄ OBIEKTU MOSTOWEGO PRZEZ RZEKĘ NAREW</b>
Adres obiektu budowlanego:	Województwo mazowieckie; powiat: m. Ostrołęka, gmina: Ostrołęka
Rodzaj projektu:	<b>PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU</b>
Branża:	<b>DROGOWA</b>

Inwestor:		<b>PREZYDENT MIASTA OSTROŁĘKA</b> z siedzibą: Plac gen. J. Bema 1, 07-400 Ostrołęka	
Jednostka projektowa:	 <b>MP Mosty</b>	<p>Lider konsorcjum: <b>MPRB Sp. z o.o.</b> ul. Życzkowskiego 12, 31-864 Kraków tel. (12) 312 18 78 <a href="mailto:biuro@mpmosty.pl">biuro@mpmosty.pl</a></p> <p>Partner konsorcjum: <b>Mosty Kraków S.A.</b> ul. Życzkowskiego 12, 31-864 Kraków tel. (12) 312 18 78</p> <p>Partner konsorcjum: <b>MP Infra Sp. z o.o.</b> ul. Życzkowskiego 12, 31-864 Kraków tel. (12) 312 18 78</p>	Umowa nr: <b>KPZ.272.6.2022</b>

Opracował:	mgr inż. Marta KACPERCZAK
Projektant:	mgr inż. Damian TOMKÓW

URZĄD MIASTA OSTROŁĘKI  
Załącznik do zatwierdzenia  
Nr W.D. 7220.61.2024  
Z dnia 30.10.2024

**SPIS TREŚCI:**

1.	PRZEDMIOT, ZAKRES I CEL OPRACOWANIA.....	2
2.	INWESTOR.....	2
3.	PROJEKTANT .....	2
4.	PODSTAWA OPRACOWANIA.....	2
5.	OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO.....	3
6.	CHARAKTERYSTYKA RUCHU .....	3
7.	OPIS PROJEKTOWANYCH ROZWIĄZAŃ DROGOWYCH.....	4
8.	OPIS PROJEKTOWANYCH ROZWIĄZAŃ ORGANIZACJI RUCHU.....	5
9.	TERMIN REALIZACJI PROJEKTU.....	6

**SPIS RYSUNKÓW:**

**Rys. 0** Plan orientacyjny

**Rys.1-5** Plan sytuacyjny

## 1. PRZEDMIOT, ZAKRES I CEL OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla budowy południowej obwodnicy miasta Ostrołęki wraz z budową obiektu mostowego przez rzekę Narew.

Zakres opracowania obejmuje propozycje rozwiązania w zakresie oznakowania poziomego i pionowego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w obrębie projektowanego układu drogowego, które będą zgodne z obowiązującymi przepisami prawa oraz czytelne i zrozumiałe dla wszystkich uczestników ruchu a także zapewniać będą możliwie największy poziom bezpieczeństwa ruchu.

Celem inwestycji jest zaprojektowanie nowego połączenia komunikacyjnego w granicach administracyjnych miasta Ostrołęka, stanowiącego jej południowe obejście oraz alternatywę przejazdu przez miasto dla drogi krajowej nr 61 na kierunku Warszawa→Łomża a także na kierunku Przasnysz → Ostrów Mazowiecka.

## 2. INWESTOR

Prezydent Miasta Ostrołęka, Plac gen. J. Bema 1, 07-400 Ostrołęka.

## 3. PROJEKTANT

Lider konsorcjum: MPRB Sp. z o.o., ul. Życzkowskiego 12, 31-864 Kraków

Partner konsorcjum: MOSTY KRAKÓW S.A., ul. Życzkowskiego 12, 31-864 Kraków

Partner konsorcjum: MP Infra Sp. z o.o. , ul. Życzkowskiego 12, 31-864 Kraków

URZĄD MIASTA OSTOŁĘKI  
Załącznik do zatwierdzenia  
Nr WID. 7220.61.2024  
Z dnia 30.10.2024

## 4. PODSTAWA OPRACOWANIA

Do opracowania projektu stałej organizacji ruchu na przedmiotowym odcinku drogi wykorzystane zostaną następujące akty prawne:

wykorzystane zostaną następujące akty prawne:

- Obwieszczenie ministra infrastruktury i budownictwa z dnia 24 marca 2017r, w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (poz.784),
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2022 r. poz. 988 z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 z dnia 12 października 2002 r., poz. 1393), wraz z późniejszymi zmianami – Obwieszczenie MłoSWiA w sprawie ogłoszenia tekstu rozporządzenia MłoSWiA w sprawie znaków i sygnałów drogowych z dnia 26 listopada 2019 r.
- 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. Nr 220, poz. 2181 oraz z 2008r. Nr 67, poz. 413, Nr 126 poz. 813 , Nr 235 poz. 1596).
- Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach. Załącznik nr1-4 do rozporządzenia 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 (Załącznik do nr-u 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.) wraz z późniejszymi zmianami.
- Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia będąca załącznikiem do umowy.

## 5. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w granicach administracyjnych miasta Ostrołęka, w powiecie ostrołęckim, województwie mazowieckim. Początek zakresu projektowanej drogi zlokalizowany jest w rejonie istniejącego skrzyżowania typu rondo z drogą krajową nr 61 relacji Warszawa → Łomża oraz drogą wojewódzką nr 544 Przasnysz → Ostrołęka. Koniec zakresu projektowanego układu komunikacyjnego zlokalizowany jest na istniejącym skrzyżowaniu typu rondo stanowiącego połączenie dwóch dróg powiatowych nr 4403W (ul. Goworowska) oraz nr 5119W (ul. Popiełuszki). Droga na docelowym przebiegu przecina m.in. istniejący ciąg drogowy takie jak ul. Łęczysk, ul. Chemiczna, ul. Pomian.

## 6. CHARAKTERYSTYKA RUCHU

Prognoza została wykonana w kwietniu 2022 r. metodą modelowania komputerowego ruchu na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu oraz pomiarów ruchu uszczegóławiających wykonanych w dniu 10.03.2022. Metoda prognozowania polega na matematycznym rozkładzie ruchu drogowego na numerycznym modelu odwzorowanej sieci drogowej. Model ruchu został udostępniony przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Zbudowany został, jako model 4ro stopniowy. Obejmuje sieć drogową Polski w zakresie dróg krajowych i wojewódzkich, z odcinkami i punktami węzłowymi. Obiektom tym przypisano parametry ruchowe oraz współrzędne lokalizujące te elementy w terenie. Poniżej wyniki prognozy ruchu SDRR w podziale na odcinki.

SDRR	Inwestycja	SO	SD	S.C.	SCP	A	SUMA
2026	A: pocz. Oprac. - ul. Sienkiewicza	6596	361	83	304	50	7394
	B: ul. Sienkiewicza - droga 2KUG	5558	347	56	240	50	6251
	C: droga 2KUG - ul. Pomian	3727	299	40	215	50	4331
	ul. Pomian - koniec opracowania	3270	303	38	212	43	3866
SDRR	Inwestycja	SO	SD	S.C.	SCP	A	SUMA
2031	A: pocz. Oprac. - ul. Sienkiewicza	8299	381	85	349	50	9164
	B: ul. Sienkiewicza - droga 2KUG	7147	365	57	276	50	7895
	C: droga 2KUG - ul. Pomian	6049	308	42	247	50	6696
	ul. Pomian - koniec opracowania	5591	318	40	244	43	6236
SDRR	Inwestycja	SO	SD	S.C.	SCP	A	SUMA
2036	A: pocz. Oprac. - ul. Sienkiewicza	9426	396	87	397	50	10356
	B: ul. Sienkiewicza - droga 2KUG	8200	379	60	312	50	9001
	C: droga 2KUG - ul. Pomian	7599	317	44	279	50	8289
	ul. Pomian - koniec opracowania	7122	322	42	275	43	7804
SDRR	Inwestycja	SO	SD	S.C.	SCP	A	SUMA
2041	A: pocz. Oprac. - ul. Sienkiewicza	10098	417	93	445	50	11103
	B: ul. Sienkiewicza - droga 2KUG	8775	386	63	349	50	9623
	C: droga 2KUG - ul. Pomian	8041	322	48	312	50	8773
	ul. Pomian - koniec opracowania	7547	326	43	309	43	8268
SDRR	Inwestycja	SO	SD	S.C.	SCP	A	SUMA
2046	A: pocz. Oprac. - ul. Sienkiewicza	10545	496	97	492	50	11680
	B: ul. Sienkiewicza - droga 2KUG	9132	391	71	387	50	10031
	C: droga 2KUG - ul. Pomian	8432	336	53	345	50	9216
	ul. Pomian - koniec opracowania	7914	340	47	341	43	8685

## 7. OPIS PROJEKTOWANYCH ROZWIĄZAŃ DROGOWYCH

Początek trasy projektowanej obwodnicy założono w km 0+000, jako włączenie w istniejące rondo im. Zygmunta Szendzielarza „Łupaszki” na drodze krajowej nr 61 (ul. Warszawska). Następnie droga biegnie w kierunku wschodnim i obiektem mostowym przechodzi nad rzeką Narew, nad wałem przeciwpowodziowym, terenami podmokłymi oraz nad ul. Łęczysk. Za ul. Łęczysk droga prowadzi przez tereny zalesione na południe od nieczynnego szpitala. W miejscu przecięcia obwodnicy z ul. Sienkiewicza (droga powiatowa nr 5107W klasy Z) oraz ul. Chemiczną (droga gminna nr 510324W klasy D) w km 1+388 zaprojektowano skrzyżowanie typu rondo. Za skrzyżowaniem, droga przebiega przez tereny leśne w kierunku południowo-wschodnim, w niedużej odległości od starej oczyszczalni ścieków. W km 1+876 zaprojektowano skrzyżowanie z projektowaną ulicą dwujezdniową klasy G oznaczoną w planach miejscowych, jako 2KUG tj. ul. Nowy Pomian. Za starodrożem ul. Pomian, w km 2+277 zaprojektowano skrzyżowanie typu rondo celem włączenia ul. Pomian (droga powiatowa nr 2569W klasy Z) od strony południowej oraz projektowanej ulicy oznaczonej w planach miejscowych, jako 25KUL, od strony północnej. Za skrzyżowaniem droga przebiega w kierunku wschodnim na północ od linii kolejowej nr 35 relacji Ostrołęka – Szczytno w odległości około 90 m pomiędzy osiami, przez tereny łąk oraz niewielkich zagajników, gdzie droga odbija w kierunku północno-wschodnim i przebiega w bliskiej odległości przy istniejącej stacji paliw. Koniec trasy założono w km 3+552, jako włączenie w istniejące rondo im. Jana Radomskiego na drodze powiatowej nr 4403 - ul. Goworowskiej oraz kontynuację obwodnicy poprzez drogę powiatową o nr 5119W. Długość projektowanego odcinka drogi wynosi 3,6 km.

Połączenia projektowanej drogi klasy G z istniejącym i projektowanym układem drogowym zapewniają:

- droga krajowa nr 61 / droga wojewódzka nr 544 w km 0+000 (skrzyżowanie typu rondo),
- droga powiatowa nr 5107W / droga gminna 510324W w km 1+388 (skrzyżowanie typu rondo),
- droga 2KUG w km 1+887 (skrzyżowanie typu rondo),
- droga powiatowa nr 2569W / droga 25KUL w km 2+287 (skrzyżowanie typu rondo),
- droga powiatowa nr 4403W / droga powiatowa nr 5119W w km 3+552 (skrzyżowanie typu rondo).

Dla obwodnicy Ostrołęki zaprojektowano zjazdy publiczne z trasy głównej w poniższych lokalizacjach:

- dodatkowa jezdnia do obsługi terenów przyległych, w km 0+103,79 strona lewa,
- droga wewnętrzna (ul. Łubinowa), w km 2+675,83 strona lewa
- droga wewnętrzna (ul. Ireny Sendlerowej), w km 3+303,65 strona prawa
- droga wewnętrzna (ul. Żniwna), w km 3+315,29 strona lewa,
- istniejąca stacja paliw, w km 3+384,37 strona prawa,

oraz zjazdy indywidualne do działek, które utraciły dostęp do drogi publicznej.

W ciągu obwodnicy zaprojektowano zatokę autobusową w km 2+215 po stronie lewej w rejonie skrzyżowania z ul. Pomian oraz na ul. Pomian w km 0+165 po stronie prawej. Zaprojektowano zatoki o parametrach:

- Szerokość jezdni – 3,0 m
- Skos wjazdowy – 1:8
- Skos wyjazdowy – 1:4
- Wyokrąglenie załomów – 30 m



URZĄD MIASTA OSTROŁĘKI  
Załącznik do zatwierdzenia  
Nr WD. 7.220.61.2024  
Z dnia 30.10.2024r.

## 8. OPIS PROJEKTOWANYCH ROZWIĄZAŃ ORGANIZACJI RUCHU

W zakresie oznakowania pionowego, poziomego oraz urządzeń brd w ramach przedmiotowej inwestycji zaprojektowano szereg zmian wynikających z przebudowy układu drogowego. Do najważniejszych z nich należą:

### Oznakowanie pionowe

- Na dojeździe do projektowanych skrzyżowań typu rondo przewidziano zastosowanie sekwencji znaków pionowych D-7/A-7 oraz A-7/C-12,
- Wyznaczone przejścia dla pieszych oraz przejazdy dla rowerów w obrębie skrzyżowań oznaczone zostały znakami pionowymi D-6, D-6b,
- W ciągu jezdni głównej DK94 na dojeździe do włączeń jezdni łącznic węzłowych zaprojektowano znak A-6d, natomiast w ciągu jezdni łącznic węzłowych znaki A-7 i C-5,
- Projektowane ciągi pieszo rowerowe zostały oznakowane znakami C-13/16 oraz C-16.
- W rejonie projektowanych skrzyżowań typu rondo przewidziano ustawienie tablic informacji drogowiskazowej typu E-1, E-3 oraz E-5a.
- W ciągu ul. Pomian z uwagi na zmianę jej przebiegu oraz budowę zatoki autobusowej dokonano korekty lokalizacji znaków G-1 oraz A-10.
- Zaprojektowane przystanki autobusowe zostały oznaczone znakami D-15.

### Oznakowanie poziome

- W ciągu projektowanego odcinka drogi zaprojektowano oznakowanie w postaci linii segregacyjnych P-2a, P-2b, P-4, P-6, a także P-1e i P-3b.
- W rejonie pasów włączania a także w miejscu końca przekroju drogowego 2x2 przewidziano zastosowanie znaków poziomych P-9a/b.
- Na wlotach projektowanych skrzyżowań typu rondo przewidziano zastosowanie znaków poprzecznych typu P-13.
- W rejonie przejść dla pieszych zaprojektowano oznakowanie poziome w postaci linii P-10 i P-14.
- Projektowane ciągi pieszo rowerowe (rozdzielone) zostały oznakowane znakami P-23/26,
- Na dojeździe do wysp kanalizujących przewidziano zastosowanie oznakowania w postaci linii krawędziowych P-7b oraz linii uzupełniających w postaci powierzchni wyłączonych z ruchu typu P-21a.

### Urządzenie bezpieczeństwa ruchu drogowego

- Na projektowanych wyspach kanalizujących przewidziano zastosowanie słupków zespolonych U-5b wraz z znakami C-9,
- Na zakończeniu istniejących dróg, które w wyniku budowy nowego układu drogowe pozostają bez przejazdu przewidziano zastosowanie zapór drogowych typu U-20b,
- Wzdłuż chodników i/lub ciągów rowerowych przewidziano zastosowanie balustrad ochronnych typu U-11a w miejscach które wymagają dodatkowej ochrony niechronionych uczestników ruchu przed upadkiem z wysokości.
- W rejonie obiektów inżynierskich przewidziano zastosowanie barier mostowych typu U-11b
- Bariery ochronne w ciągu obwodnicy zaprojektowano dla prędkości obliczeniowej równej prędkości miarodajnej tj. Vobl. = 60 km/h. Bariery ochronne skrajne przyjęto typu N2 W3 A. Pomiędzy barierami mostowymi, a barierami drogowymi zaprojektowano odcinki przejściowe o długości 12 m z barier typu H1 W3 A.. Na drogach poprzecznych w miarę potrzeby przejęto bariery typu N1 W1 A oraz N2 W3 A. Drogowe bariery ochronne wyposażono w odcinki początkowe i końcowe, jako bariery nachylone do powierzchni korony drogi zagłębione oraz zakotwione poniżej terenu. Odcinki początkowe barier ochronnych zaprojektowano o dł. 12m, natomiast odcinki końcowe o dł. 8m (z wyjątkiem odcinka końcowego bariery w rejonie zjazdu do stacji paliw w km 3+384 gdzie z uwagi na ograniczoną dostępność terenu odcinek końcowy bariery zaprojektowano o dł. 4m).

- Na projektowanych wyspach kanalizujących przewidziano zastosowanie słupków zespolonych U-5b wraz z znakami C-9,

URZĄD MIASTA OSTROŁĘKI  
Załącznik do załatwienia  
Nr WPD. 7220.61.2024  
Z dnia 30.10.2024

#### Urządzenie bezpieczeństwa ruchu drogowego

##### Inne

- W rejonie przejść dla pieszych na krawędzi chodnika i jezdni będą zastosowane pasy integracyjnych dla osób niewidomych i niedowidzących (szczegóły rozwiązań przedstawiono w projekcie technicznym) przedmiotowej dokumentacji projektowej.

#### Parametry technicznego oznakowania

- Tarcze znaków pionowych należy wykonać z grupy wielkości znaków średnich.
- Lica projektowanych znaków drogowych w ciągu jezdni głównej drogi krajowej należy wykonać z folii odblaskowej typu I z wyjątkiem znaków typu A-7, B-2, B-20, D-6/a/b, które należy wykonać z folii odblaskowej typu II.
- Tarcze znaków wykonać w technologii uniemożliwiającej występowanie zjawiska rosznienia w przypadku zmiany temperatury powietrza lub znaki te należy zabezpieczyć folią antyroszeniową.
- Znaki pionowe, a w szczególności znaki wielkopowierzchniowe (jak np. znaki informacji drogowskazowej typu E powinny uwzględniać zastosowanie skutecznych technologii przeciwdziałających zjawiskom rosznienia i mostków termicznych, które nie będą ograniczać czytelności znaków w okresie niskich temperatur.
- Projektowane znaki poziome należy wykonać w technice oznakowania grubowarstwowego strukturalnego. Oznakowanie pionowe na ścieżkach rowerowych i/lub ciągach pieszo-rowerowych należy wykonać w technologii oznakowania cienkowarstwowego
- Oznakowanie (wielkości znaków, wysokość ich umieszczania, odległość od krawędzi drogi) należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami przede wszystkim z zachowaniem skrajni poziomej i pionowej. Znaki pionowe oznakowania ścieżek rowerowych i/lub ciągów pieszo-rowerowych należy wykonać z grupy wielkości znaków mini.
- Słupki do znaków należy wykonać z rur stalowych ocynkowanych o średnicy min 60mm lub inne zapewniającej stateczność całej konstrukcji. Materiały do oznakowania pionowego powinny posiadać stosowane certyfikaty dopuszczające ich stosowanie zgodnie z obowiązującymi przepisami.
- Tarcze znaków należy wykonać jako podwójne, zaginane z blachy o grubości 1,5mm.
- W ramach inwestycji wszystkie tarcze oraz wszystkie słupki do znaków i tablic drogowych zlokalizowanych w ciągu odcinka drogi objętego kontraktem należy wykonać jako nowe.
- Dla tablic informacji drogowskazowej typu E-1 zastosować jako posadowienie konstrukcje typu kratownicowego.

Wszystkie rozwiązania zostały przedstawione w części rysunkowej projektu

#### 9. TERMIN REALIZACJI PROJEKTU

Przewidywany termin rozpoczęcia realizacji inwestycji: termin zostanie określony na etapie późniejszym i uzależniony będzie od procedury przetargowej na wykonanie przedmiotowej inwestycji określonej przez Inwestora.

Orientacyjny przewidywany termin realizacji przedmiotowej inwestycji: 2025 r.