

Przedmiotem projektu jest przebudowa drogi powiatowej Nr 1880 B Kolno (ul. Konopnickiej) położonej w centralnej części miasta Kolno na odcinku od granicy pasa drogowego ul. Wojska Polskiego (dr. krajowa Nr 63) do km roboczego 1+519,25 w kierunku wsi Górskie, odcinek o długości 1519,25 m. Inwestycja zlokalizowana jest na terenie gruntów miasta Kolno, powiat kolneński, województwo podlaskie: obręb Kolno; dz. 96/1, 1252/79, 1429/3, 1430/11, 1460, 1461, 1587, 1625/1, 2026, 1416.

W ramach realizacji zadania przyjęto n/w rozwiązania drogowe:

- klasa drogi – Z
- obciążenie ruchem – KR 2
- przekrój poprzeczny – uliczny – km 0+000,00 – 1+519,25
- szerokość jezdni – 6,0 m na prostej
- szerokość jezdni – 7,2 m na łukach
- chodnik obustronny szerokości zmiennej
- ścieżka rowerowa o szerokości 2,0 m
- ścieżka rowerowa z dostępem pieszych 3,0 m
- spadek poprzeczny jezdni na prostej 2% daszkowy (km 0+000,00-0+253,47; km 0+337,81-1+211,31),
- spadek poprzeczny na łuku 3,5% jednostronny (km 0+287,15-0+304,14),
- krzywe przejściowe (km 0+253,47-287,15; km 0+304,14-0+337,81), spadek poprzeczny jezdni zmienny, szerokość jezdni zmienna (od 6,0m do 7,2m)
- kanał deszczowy fi 315 mm o długości 1263 m
- przebudowa słupów napowietrznej linii energetycznej, rozbudowę oświetlenia ulicznego oraz doświetlenie 4 przejść dla pieszych
- ustawienie nowych pionowych znaków drogowych w ilości ok. 135 szt., barier ochronnych o dł. 442,5 m oraz oznakowania poziomego o pow. ok. 1364,57 m²

W związku z planowaną budową drogi zachodzi konieczność usunięcia drzew w ilości 111 szt. oraz krzaków kolidujących z projektowanymi robotami.

Drogę w planie zaprojektowano tak, aby maksymalnie wkomponować się w istniejący jej przebieg. Korekty trasy występują jedynie w celu zwiększenia płynności drogi i dostosowania jej parametrów do obowiązujących przepisów.

W celu podniesienia standardów technicznych drogi powiatowej Nr 1880 B, w ramach przebudowy zaplanowano n/w zakres rzeczowy:

- konstrukcja nawierzchni jezdni:
 - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S – gr. 4 cm,
 - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W – gr. 8 cm,
 - podbudowa zasadnicza z mieszanki kruszywa niezwiązanego C50/30 o uziarnieniu 0-31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. 22 cm,
 - warstwa mrozoochronna z gruntu niewysadzinowego o CBR \geq 35% i k₁₀ \geq 8 m/dobę gr. 22 cm,
 - warstwa ulepszanego podłoża z gruntu (piaski, pospółka) stabilizowanego cementem (z betoniarni) C0,4/0,5 gr. 15 cm wg PN-EN 14227-10,
- konstrukcja zjazdów z kostki betonowej:
 - kostka betonowa gr. 8 cm (kolor określi inwestor),
 - podsypka cementowo-piaskowa gr. 5 cm,
 - podbudowa zasadnicza z mieszanki kruszywa niezwiązanego C50/30 o uziarnieniu 0-31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. 22 cm,
 - warstwa ulepszanego podłoża z gruntu (piaski, pospółka) stabilizowanego cementem (z betoniarni) C0,4/0,5 gr. 20 cm wg PN-EN 14227-10,
- chodnik z kostki betonowej:
 - kostka betonowa gr. 6 cm (kolor określi inwestor),
 - podsypka cementowo-piaskowa gr. 5 cm,
 - podbudowa zasadnicza z mieszanki kruszywa niezwiązanego C50/30 o uziarnieniu 0-31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. 10 cm,
 - warstwa ulepszanego podłoża z gruntu (piaski, pospółka) stabilizowanego cementem (z betoniarni) C0,4/0,5 gr. 15 cm wg PN-EN 14227-10,
- chodnik z kostki betonowej:
 - kostka betonowa gr. 8 cm (kolor określi inwestor),
 - podsypka cementowo-piaskowa gr. 5 cm,

- podbudowa zasadnicza z mieszanki kruszywa niezwiązanego C50/30 o uziarnieniu 0-31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. 15 cm,
- warstwa ulepszanego podłoża z gruntu (piaski, pospółka) stabilizowanego cementem (z betoniarni) C0,4/0,5 gr. 15 cm wg PN-EN 14227-10,
 - ścieżka rowerowa - warstwa ścierna z betonu asfaltowego AC 11 S – gr. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W – gr. 5 cm,
- podbudowa zasadnicza z mieszanki kruszywa niezwiązanego C50/30 o uziarnieniu 0-31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. 12 cm,
- warstwa ulepszanego podłoża z gruntu (piaski, pospółka) stabilizowanego cementem (z betoniarni) C0,4/0,5 gr. 15 cm wg PN-EN 14227-10,
 - ścieżka rowerowa z dostępem pieszych:
- kostka betonowa bezfazowa gr. 6 cm (kolor określi inwestor),
- podsypka cementowo-piaskowa gr. 5 cm,
- podbudowa zasadnicza z mieszanki kruszywa niezwiązanego C50/30 o uziarnieniu 0-31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. 10 cm,
- warstwa ulepszanego podłoża z gruntu (piaski, pospółka) stabilizowanego cementem (z betoniarni) C0,4/0,5 gr. 15 cm wg PN-EN 14227-10,
 - pobocza:
- nawierzchnia z mieszanki kruszywa niezwiązanego CNR gr. 10cm,
- odwodnienie:
- kanał deszczowy fi 315 mm o łącznej długości 1263 m
- podłączenia wpustów i odwodnień liniowych z rur fi 200 mm o łącznej długości 727 m
- ściek przykrawężnikowy z prefakrykatów betonowych w km 1+147,00 do 1+187,00
- oświetlenie uliczne:
- kablową linię oświetlenia ulicznego zasilającą szafkę pomiarową oświetlenia ulicznego zaprojektowano kablem YAKXS 4x35 mm²
- pozostałą część linii oświetlenia ulicznego oraz linię oświetlenia ulicznego zasilającą doświetlacze przejść dla pieszych zaprojektowano kablami YAKXS 4x25 mm²

W ramach przebudowy drogi powiatowej nr 1880B (ul. Marii Konopnickiej) przewiduje się również przebudowę skrzyżowań istniejących ulic z drogą powiatową nr 1880B w zakresie niezbędnym do prawidłowego funkcjonowania:

Przedstawiony projekt przebudowy drogi nie przewiduje szczególnych sposobów ograniczenia emisji substancji szkodliwych do powietrza. Zawarto w nim jednak elementy, które sprzyjają eliminacji nadmiernej emisji spalin: geometria jezdni, uspokojenie i uporządkowanie ruchu, poprawa warunków ruchu oraz nowa, równa nawierzchnia jezdni.