

wpustów deszczowych. Wpusty zaprojektowane zostaną przy krawędzi jezdni jako jezdniowe przykrawężnikowe.

Z wpustów deszczowych woda deszczowa będzie odprowadzana za pomocą przykanalików do systemu kanalizacji zbiorczej. Kanalizację zaprojektowano o średnicach $\varnothing 200\div 400\text{mm}$ o łącznej długości ok. 349m, a studnie $\varnothing 1,0\text{m}$ i $\varnothing 1,2\text{m}$ z betonowych elementów prefabrykowanych. Do projektowanej kanalizacji włączona będzie kanalizacja deszczowa $\varnothing 300\text{mm}$ budowana dla inwestycji pt. „Przebudowa/rozbudowa skrzyżowania drogi powiatowej nr 1743K z drogą krajową nr 52 na skrzyżowanie typu rondo wraz z budową/ przebudowa infrastruktury technicznej” (zakres C).

Wody opadowe i roztopowe z drogi zostaną odprowadzone do projektowanego wzdłuż ul. Krakowskiej lewostronnego rowu przydrożnego. Rów w km 0+262 ÷ 0+358 zostanie umocniony i stanowił będzie otwartą kanalizację deszczową. Całość wód z przebudowywanego odcinka ul. Krakowskiej (DK52) odprowadzona zostanie do ziemi przez projektowany zbiornik retencyjno-infiltracyjny w postaci komór drenażowych o pojemności 57m^3 . Przed odprowadzeniem do urządzenia wodnego wody opadowe zostaną podczyszczone w osadniku oraz separatorze.

Wody opadowe z istniejącego odcinka ul. Krakowskiej - drogi krajowej nr 52 (poniżej przebudowy ulicy) ciążą do istniejącego rowu prawostronnego, który jest przepięty do kanalizacji DN400 wzdłuż ul. Krakowskiej.

Obliczeniowa ilość wód deszczowych spływających z istniejącego odcinka drogi do kanalizacji deszczowej wynosi $8\text{dm}^3/\text{s}$

3.1.2 Odwodnienie drogi gminnej A5/2.1 KDZ

Odbiornikiem wód opadowych i roztopowych z drogi gminnej A5/2.1 KDZ będzie istniejąca kanalizacja deszczowa Dn600mm będąca własnością ACE6 Sp. z o.o.

Na odprowadzenie wód do istniejącej kanalizacji uzyskano zgodę właściciela. Maksymalna ilość odprowadzanych wód deszczowych została ograniczona do $30\text{dm}^3/\text{s}$.

W ciągu drogi gminnej A5/2.1 KDZ wody opadowe, poprzez odpowiednio ukształtowane spadki poprzeczne i pochylenia podłużne projektowanych powierzchni komunikacyjnych zostaną odprowadzone:

- km 0+000 do km 0+077 – do projektowanych wpustów ulicznych, a dalej w układzie zamkniętym – poprzez projektowany przykanalik do projektowanego kolektora kanalizacji deszczowej do projektowanego szczelnego rowu przydrożnego stanowiącego kanalizację otwartą.
- km 0+077 do km 0+385 – bezpośrednio do projektowanego szczelnego rowu przydrożnego zlokalizowanego wzdłuż wschodniej krawędzi drogi,
- km 0+385 do km 0+461 – do projektowanych wpustów ulicznych, a dalej w układzie zamkniętym – poprzez projektowane przykanaliki do projektowanego kolektora kanalizacji deszczowej, który zostanie włączony do istniejącej sieci kanalizacji deszczowej DN600mm.

Dla odcinków drogi w km 0+000 do km 0+080 i km 0+385 do km 0+461 przyjęto zabudowę wpustów deszczowych uliczne z koszem wykonanym z materiałów odpornych na korozję oraz z osadnikiem piasku głębokości 1,0 m. Wpusty należy połączyć ze studzienkami rewizyjnymi przewodami PCV $\varnothing 200\text{mm}$. Kraty wpustów ulicznych należy obniżyć o 0,5 cm w stosunku do poziomu jezdni w bezpośrednim sąsiedztwie kraty.

Na odcinku od km 0+080 do km 0+385 zaprojektowano rów przydrożny umocniony, szczelne, o skarpie wewnętrznej w pochyleniu 1:1,5, dnie rowu 0,50m, będącym w minimalnej głębokości 0,50m i przeciwskarpie 1:1,5 stanowiący kanalizację otwartą.

Wody opadowe i roztopowe z projektowanego rowu umocnionego zostaną przepięte do projektowanej kanalizacji DN300mm i odprowadzone do istniejącej kanalizacji DN600mm po zastosowaniu retencji umożliwiającej odprowadzenie wód w ilości $20\text{dm}^3/\text{s}$. Zgodnie z obliczeniami przyjęto zabudowę zbiornika