



Warszawa, 30 września 2020 r.

**KRAJOWA OCENA TECHNICZNA**

**Nr IBDiM-KOT-2020/0574 wydanie 1**

Na podstawie art 9 ust. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych (t. j. Dz. U. z 2020 r. poz. 215 ze zm.), po przeprowadzeniu postępowania zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 listopada 2016 r. w sprawie krajowych ocen technicznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1968), na wniosek producenta o nazwie:

**Przedsiębiorstwo Wielobranżowe „TRANSDŹWIG” Sp. z o.o.**  
z siedzibą: **Stale, ul. Tarnobrzaska 3**  
**39-400 Tarnobrzeg**

**Instytut Badawczy Dróg i Mostów**

stwierdza pozytywną ocenę właściwości użytkowych wyrobu budowlanego:


**Płyty drogowe pełne, prefabrykowane, żelbetowe i płyty drogowe wielootworowe, prefabrykowane, żelbetowe do pokrycia obszarów ruchu pojazdów i pieszych**

o nazwie handlowej: **Płyty drogowe żelbetowe pełne PD**  
**Płyty drogowe wielootworowe JOMB**

do zamierzonego zastosowania w budownictwie komunikacyjnym, w zakresie podanym w niniejszej Krajowej Ocenie Technicznej IBDiM.



DYREKTOR

  
prof. dr hab. inż. Leszek Rafalski

Data wydania Krajowej Oceny Technicznej:  
Data utraty ważności Krajowej Oceny Technicznej:

**30 września 2020 r.**  
**30 września 2025 r.**

## 1 OPIS TECHNICZNY WYROBU BUDOWLANEGO

### 1.1 Nazwa techniczna i nazwa handlowa

Zgodnie z § 9 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 listopada 2016 r. w sprawie krajowych ocen technicznych, Instytut Badawczy Dróg i Mostów ustalił następującą nazwę techniczną:

**Płyty drogowe pełne, prefabrykowane, żelbetowe i płyty drogowe wielootworowe, prefabrykowane, żelbetowe do pokrycia obszarów ruchu pojazdów i pieszych**

i nazwę handlową: **Płyty drogowe żelbetowe pełne PD**  
**Płyty drogowe wielootworowe JOMB**

wyrobu budowlanego zwanego dalej: **Płytą drogową.**

### 1.2 Nazwa i adres producenta, a także nazwa i adres upoważnionego przez niego przedstawiciela, o ile został ustanowiony

Wnioskodawcą jest producent o nazwie i z siedzibą, które zostały określone na stronie 1/19 niniejszej Krajowej Oceny Technicznej IBDiM.

### 1.3 Miejsce produkcji wyrobu

Wyrób jest produkowany w:

- **Przedsiębiorstwie Wielobranżowym „TRANSDŹWIG” Sp. z o.o. z siedzibą: Stale, ul. Tarnobrzaska 3, 39-400 Tarnobrzeg.**

### 1.4 Oznaczenie typu i opis techniczny wyrobu

#### 1.4.1 Oznaczenie typu

Na podstawie informacji producenta Instytut Badawczy Dróg i Mostów oznaczył następujące typy wyrobu budowlanego:

1. **Płyta drogowa żelbetowa pełna PD do zastosowań stałych**
2. **Płyta drogowa żelbetowa pełna PD do zastosowań tymczasowych**
3. **Płyta drogowa wielootworowa, żelbetowa JOMB do zastosowań stałych**
4. **Płyta drogowa wielootworowa, żelbetowa JOMB do zastosowań tymczasowych**

#### 1.4.2 Opis techniczny wyrobu budowlanego oraz zastosowanych materiałów i komponentów

Przedmiotem Krajowej Oceny Technicznej jest wyrób o nazwie:

Płyta drogowa pełna, prefabrykowana, żelbetowa produkowana jako:

- a) Płyta drogowa żelbetowa pełna PD o wymiarach 300 cm x 100 cm x 12 cm,
- b) Płyta drogowa żelbetowa pełna PD o wymiarach 300 cm x 100 cm x 15 cm,
- c) Płyta drogowa żelbetowa pełna PD o wymiarach 300 cm x 100 cm x 18 cm,
- d) Płyta drogowa żelbetowa pełna PD o wymiarach 300 cm x 100 cm x 20 cm,
- e) Płyta drogowa żelbetowa pełna PD o wymiarach 250 cm x 100 cm x 12 cm,
- f) Płyta drogowa żelbetowa pełna PD o wymiarach 300 cm x 125 cm x 15 cm,
- g) Płyta drogowa żelbetowa pełna PD o wymiarach 300 cm x 125 cm x 18 cm,
- h) Płyta drogowa żelbetowa pełna PD o wymiarach 300 cm x 150 cm x 12 cm,
- i) Płyta drogowa żelbetowa pełna PD o wymiarach 300 cm x 150 cm x 15 cm,
- j) Płyta drogowa żelbetowa pełna PD o wymiarach 300 cm x 150 cm x 18 cm,

- k) Płyta drogowa żelbetowa pełna PD o wymiarach 300 cm x 150 cm x 20 cm,  
oraz płyta drogowa wielootworowa, prefabrykowana, żelbetowa produkowana jako:  
l) Płyta drogowa żelbetowa wielootworowa JOMB o wymiarach 100 cm x 75 cm x 12,5 cm.

Odchyłka od wymiarów nominalnych sprawdzana wg PN-EN 13369:2018-05, wynosi:

- długość:  $\pm 30$  mm;
- szerokość: +15 mm, -10 mm;
- wysokość: +10 mm, -5 mm.

Aspekty wizualne wg PN-EN 1339:2005.

Do zbrojenia płyt stosowane są pręty stalowe wg PN-ISO 6935-1:1998, PN-ISO 6935-1/Ak:1998, PN-ISO 6935-2:1998, PN-ISO 6935-2/Ak:1998.

Grubość otuliny prętów głównych zbrojeniowych:  $(30 \pm 5)$  mm, sprawdzana metodą zapewniającą dokładność pomiaru 1 mm.

Przykłady płyt drogowych przedstawiono w Załączniku.

Płyty drogowe pełne, żelbetowe produkowane są w oparciu o dokumentację opracowaną przez: JKPROJEKT PRACOWNIA PROJEKTOWA Jerzy Konopka 37-403 Jastkowice ul. Wałowa 9.

Płyty drogowe wielootworowe, żelbetowe produkowane są w oparciu o dokumentację opracowaną przez: JKPROJEKT PRACOWNIA PROJEKTOWA Jerzy Konopka 37-403 Jastkowice ul. Wałowa 9.

## 2 ZAMIERZONE ZASTOSOWANIE WYROBU

### 2.1 Zamierzone zastosowanie wyrobu

Płyty drogowe pełne i wielootworowe, prefabrykowane, żelbetowe stosuje się w budownictwie komunikacyjnym w zakresie określonym w pkt. 2.2 do budowy stałych i tymczasowych nawierzchni ulic, parkingów, placów składowych i dróg dojazdowych oraz parkingów dla samochodów osobowych i ciężarowych i maszyn budowlanych.

### 2.2 Zakres stosowania wyrobu

Na podstawie § 9 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 listopada 2016 r. w sprawie krajowych ocen technicznych, Instytut Badawczy Dróg i Mostów stwierdza pozytywną ocenę właściwości użytkowych wyrobu budowlanego o nazwie technicznej: **Płyty drogowe pełne, prefabrykowane, żelbetowe i płyty drogowe wielootworowe, prefabrykowane, żelbetowe do pokrycia obszarów ruchu pojazdów i pieszych** i nazwie handlowej: **Płyty drogowe żelbetowe pełne PD, Płyty drogowe wielootworowe JOMB** do zamierzonego zastosowania w budownictwie komunikacyjnym w zakresie:

#### 2.2.1 dróg publicznych z ograniczeniem,

do dróg lokalnych oznaczonych symbolem L,

w rozumieniu i zgodnie z warunkami określonymi w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430 ze zm.) oraz w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. Nr 12, poz. 116 ze zm.);

**2.2.2 dróg wewnętrznych bez ograniczeń,**

w rozumieniu przepisów ustawy z 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. Nr 14, poz. 60, tekst jednolity).

**2.3 Warunki stosowania wyrobu**

Wyrób budowlany należy stosować zgodnie z zamierzeniem, zakresem i warunkami, które podano w Krajowej Ocenie Technicznej oraz w przepisach techniczno-budowlanych, właściwych dla poszczególnych rodzajów budowli w budownictwie komunikacyjnym. Przed zastosowaniem wyrobu budowlanego w sposób niezgodny z przepisami techniczno-budowlanymi należy uzyskać zgodę na odstępstwo od tych przepisów w trybie określonym w art. 9 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t. j. Dz. U. z 2019 r., poz. 1186).

**3. WŁAŚCIWOŚCI UŻYTKOWE WYROBU BUDOWLANEGO I METODY ZASTOSOWANE DO ICH OCENY**

Właściwości użytkowe wyrobu budowlanego zestawiono w tablicy.

Tablica

Lp.	Oznaczenie typu wyrobu budowlanego	Zasadnicze charakterystyki wyrobu budowlanego dla zamierzonego zastosowania lub zastosowań	Właściwości użytkowe wyrażone w poziomach, klasach lub w sposób opisowy	Jedn.	Metody badań i obliczeń
1	2	3	4	5	6
1	Płyta drogowa pełna PD Płyta drogowa wielootworowa JOMB do zastosowań stałych	Wytrzymałość na ściskanie, klasa betonu	$\geq C30/37$	-	PN-EN 206+A1:2016-12
2		Nasiąkliwość	$\leq 5$	%(m/m)	PN-B-06250:1988
3		Odporność na działanie mrozu, stopień mrozoodporności	$\geq F 150$	-	PN-B-06265:2018-10
4		Odporność na ścieranie	$\leq 18\ 000/5\ 000$	mm <sup>3</sup> /mm <sup>2</sup>	PN-EN 1339:2005
5	Płyta drogowa pełna Płyta drogowa wielootworowa JOMB do zastosowań tymczasowych	Wytrzymałość na ściskanie, klasa betonu	$\geq C25/30$	-	PN-EN 206+A1:2016-12
6		Nasiąkliwość	$\leq 5$	%(m/m)	PN-B-06250:1988
7		Odporność na działanie mrozu, stopień mrozoodporności	$\geq F 100$	-	PN-B-06265:2018-10

## **4 PAKOWANIE, TRANSPORT I SKŁADOWANIE ORAZ SPOSÓB ZNAKOWANIA WYROBU**

### **4.1 Wytyczne dotyczące pakowania**

Płyty drogowe pełne dostarczane są luzem.

Płyty drogowe powinny być układane poziomo oraz spinane pasami transportowymi.

Płyty drogowe wielootworowe dostarczane są luzem lub układane na paletach i pakowane w folię lub spinane taśmami. Ilość płyt na palecie określa producent.

### **4.2 Wytyczne dotyczące transportu i składowania**

#### **Płyty drogowe pełne:**

- 1) Przewozu płyt należy dokonywać środkami transportu odpowiednio do tego przystosowanymi z zachowaniem szczególnej uwagi na prawidłowe zabezpieczenie i transport ładunku.
- 2) Płyty na środkach transportu należy układać na podkładkach i przekładkach drewnianych długością w kierunku osi podłużnej środka transportowanego. Elementy powinny być zabezpieczone przed przemieszczaniem się i uszkodzeniami w czasie transportu należy je zabezpieczyć pasami transportowymi, które powinny się znajdować w miejscu gdzie są drewniane przekładki (ma to na celu zmniejszenie naprężeń oddziałujących na płyty i ograniczenia ryzyka ich uszkodzenia w trakcie transportu). Pomiędzy paletami i płytami muszą wystąpić przerwy a pomiędzy nimi należy ułożyć podkładki lub przekładki drewniane aby w trakcie transportu zapobiec zarysowaniu się elementów. Liczba przewożonych płyt w jednym stosie nie powinna być większa niż 4.
- 3) Podczas rozładunku płyt ze środka transportu, należy koniecznie stosować trawers z zawieszami cztero-hakowymi, mocowane bezpośrednio do specjalnie przygotowanych do tego uchwytów montażowych osadzonych w płytach.
- 4) Do przenoszenia płyt drogowych stosuje się trawers z zawieszami cztero-hakowe wykorzystując pręty zbrojenia głównego lub specjalne montowane haki transportowe. Miejsca zaczepu w płytach są umieszczone w otworach w czterech punktach płyty zgodnie z rysunkiem technicznym.
- 5) Zabrania się rozładunku i transportu płyt drogowych bezpośrednio na widłach wózka widłowego, koparko ładowarki lub też innego podobnego urządzenia.
- 6) Płyty należy składować na wcześniej przygotowanym równym i utwardzonym podłożu, w pozycji poziomej w taki sposób aby zapewnić ich przyleganie do podłoża całą swoją powierzchnią.
- 7) Płyty układa się w pozycji wbudowania - w stosach o wysokości do maksimum 1m, oddzielając poszczególne płyty dwoma drewnianymi przekładkami.
- 8) Zabrania się składowania płyt w wyższych niż 1m sztaplach oraz bez zastosowania podkładek.
- 9) W jednym stosie mogą być układane tylko płyty o tych samych wymiarach.

#### **Płyty drogowe wielootworowe:**

- 1) Przewozu płyt należy dokonywać środkami transportu odpowiednio do tego przystosowanymi z zachowaniem szczególnej uwagi na prawidłowe zabezpieczenie i transport ładunku.
- 2) Płyty na środkach transportu należy układać na podkładkach i przekładkach drewnianych długością w kierunku osi podłużnej środka transportowanego. Elementy powinny być

zabezpieczone przed przemieszczaniem się i uszkodzeniami w czasie transportu należy je zabezpieczyć pasami transportowymi, które powinny się znajdować w miejscu gdzie są drewniane przekładki (ma to na celu zmniejszenie naprężeń oddziałujących na płyty i ograniczenia ryzyka ich uszkodzenia w trakcie transportu). Pomiędzy paletami i płytami muszą wystąpić przerwy a pomiędzy nimi należy ułożyć podkładki lub przekładki drewniane aby w trakcie transportu zapobiec zarysowaniu się elementów. Liczba przewożonych płyt w jednym stosie nie powinna być większa niż 8.

- 3) Podczas rozładunku płyt ze środka transportu, należy koniecznie stosować samochód HDS z żurawiem lub wózek widłowy jeżeli płyty znajdują się na palecie.
- 4) Do przenoszenia płyt drogowych stosuje się wózek widłowy podnosząc płyty wraz z paletą lub samochód HDS z żurawiem do bezpośredniego przenoszenia płyt.
- 5) Zabrania się rozładunku i transportu płyt drogowych bezpośrednio na widłach wózka widłowego, koparko ładowarki lub też innego podobnego urządzenia.
- 6) Płyty należy składować na wcześniej przygotowanym równym i utwardzonym podłożu, w pozycji poziomej w taki sposób aby zapewnić ich przyleganie do podłoża całą swoją powierzchnią.
- 7) Płyty układa się w pozycji wbudowania - w stosach o wysokości do maksimum 1m, oddzielając poszczególne płyty dwoma drewnianymi przekładkami.
- 8) Zabrania się składowania płyt w wyższych niż 1m sztaplach oraz bez zastosowania podkładek.
- 9) W jednym stosie mogą być układane tylko płyty o tych samych wymiarach.

#### **4.3 Sposób znakowania wyrobu budowlanego**

Wyrób należy oznakować znakiem budowlanym zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 listopada 2016 r. w sprawie sposobu deklarowania właściwości użytkowych wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym (Dz. U. z 2016 r., poz. 1966) oraz w rozporządzeniu Ministra Inwestycji i Rozwoju z dnia 13 czerwca 2018 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie sposobu deklarowania właściwości użytkowych wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1233).

Przed oznakowaniem wyrobu znakiem budowlanym należy sporządzić krajową deklarację właściwości użytkowych wyrobu budowlanego według wzoru opublikowanego w załączniku nr 2 do cytowanego rozporządzenia oraz udostępnić ją w sposób opisany w rozporządzeniu.

Oznakowaniu wyrobu znakiem budowlanym powinny towarzyszyć następujące informacje:

- dwie ostatnie cyfry roku, w którym znak budowlany został po raz pierwszy umieszczony na wyrobie budowlanym,
- nazwa i adres siedziby producenta lub znak identyfikujący pozwalający jednoznacznie określić nazwę i adres siedziby producenta,
- nazwa i oznaczenie typu wyrobu budowlanego,
- numer i rok wydania krajowej oceny technicznej, zgodnie z którą zostały zadeklarowane właściwości użytkowe,
- numer krajowej deklaracji właściwości użytkowych,
- poziom lub klasa zadeklarowanych właściwości użytkowych,
- adres strony internetowej producenta, jeżeli krajowa deklaracja zgodności jest na niej udostępniona.

## 5 OCENA I WERYFIKACJA STAŁOŚCI WŁAŚCIWOŚCI UŻYTKOWYCH

### 5.1 Krajowy system oceny i weryfikacji stałości właściwości użytkowych

Zgodnie z załącznikiem nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 listopada 2016 r. w sprawie sposobu deklarowania właściwości użytkowych wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym (Dz. U. z 2016 r., poz. 1966) oraz w rozporządzeniu Ministra Inwestycji i Rozwoju z dnia 13 czerwca 2018 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie sposobu deklarowania właściwości użytkowych wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1233) Instytut Badawczy Dróg i Mostów wskazuje dla wyżej wymienionego wyrobu budowlanego wymagany **krajowy system 4 oceny i weryfikacji stałości właściwości użytkowych**.

Zgodnie z § 4 cytowanego wyżej rozporządzenia w **krajowym systemie 4 ocena i weryfikacja stałości właściwości użytkowych** wyrobu budowlanego obejmuje:

- a) działania producenta:
  - określenie typu wyrobu budowlanego,
  - prowadzenie zakładowej kontroli produkcji.

### 5.2 Określenie typu wyrobu budowlanego

Określenie typu wyrobu budowlanego obejmuje ocenę właściwości użytkowych w odniesieniu do zasadniczych charakterystyk i zamierzonego zastosowania tego wyrobu określonych w rozdziale 3 oraz właściwości identyfikacyjnych wg pkt 1.4.2 niniejszej Krajowej Oceny Technicznej, dopóki nie nastąpią zmiany surowców, składników, linii produkcyjnej lub zakładu produkcyjnego.

### 5.3 Zakładowa kontrola produkcji

Wyrób budowlany, objęty niniejszą Krajową Oceną Techniczną, powinien być produkowany zgodnie z systemem zakładowej kontroli produkcji.

Producent powinien ustanowić, udokumentować, wdrożyć i utrzymywać system zakładowej kontroli produkcji w celu zapewnienia stałości właściwości użytkowych wyrobu budowlanego, określonych w niniejszej Krajowej Ocenie Technicznej.

Dokumentacja zakładowej kontroli produkcji powinna zawierać:

- a) strukturę organizacyjną,
- b) wymagania dla personelu (kwalifikacje, uprawnienia, odpowiedzialność za poszczególne elementy zakładowej kontroli produkcji, szkolenia),
- c) audyty wewnętrzne, prowadzenie działań korygujących i zapobiegawczych,
- d) nadzór nad dokumentacją i zapisami,
- e) plany kontroli i badania surowców, wymagania,
- f) plany kontroli i badania gotowego wyrobu,
- g) nadzór nad wyposażeniem produkcyjnym,
- h) nadzór nad wyposażeniem do kontroli i badań z zachowaniem spójności pomiarowej,
- i) nadzór nad procesem produkcyjnym, w tym prowadzone kontrole i badania międzyoperacyjne,
- j) opis prac podzlecanych i tryb ich nadzoru,
- k) postępowanie z wyrobem niezgodnym i reklamacjami,
- l) opis sposobu pakowania, transportu i składowania oraz sposób znakowania wyrobu.

Dokumentacja zakładowej kontroli produkcji powinna być uzupełniona o dokumentację techniczną, specyfikacje techniczne (normy wyrobu, normy badawcze, europejskie lub krajowe oceny techniczne, itp.), przepisy prawa.

System zarządzania jakością stosowany wg wymagań PN-EN ISO 9001:2015-10 może być uznany za system zakładowej kontroli produkcji, jeżeli są również spełnione wymagania niniejszej Krajowej Oceny Technicznej.

## **5.4 Badania gotowych wyrobów**

### **5.4.1 Program badań**

Program badań gotowych wyrobów obejmuje badania bieżące.

### **5.4.2 Badania bieżące**

Badania bieżące gotowych wyrobów obejmują:

Płyta drogowa pełna i płyta drogowa wielootworowa do zastosowań stałych:

- a) sprawdzenie aspektów wizualnych, pkt. 1.4.2,
- b) sprawdzenie odchyłek od wymiarów, pkt. 1.4.2,
- c) badanie wytrzymałości na ściskanie, tablica, lp. 1,
- d) badanie nasiąkliwości, tablica, lp. 2,
- e) badanie odporności na działanie mrozu, tablica, lp. 3,
- f) badanie odporności na ścieranie, tablica, lp.4,
- g) sprawdzenie grubości otuliny prętów zbrojeniowych, pkt. 1.4.2.

Płyta drogowa pełna i płyta drogowa wielootworowa do zastosowań tymczasowych:

- a) sprawdzenie aspektów wizualnych, pkt. 1.4.2,
- b) sprawdzenie odchyłek od wymiarów, pkt. 1.4.2,
- c) badanie wytrzymałości na ściskanie, tablica, lp.5,
- d) badanie nasiąkliwości, tablica, lp.6,
- e) badanie odporności na działanie mrozu, tablica, lp. 7,
- f) sprawdzenie grubości otuliny prętów zbrojeniowych, tablica, pkt. 1.4.2.

## **5.5 Pobieranie próbek do badań**

Próbki do badań bieżących należy pobierać zgodnie z ustaleniami dokumentacji zakładowej kontroli produkcji.

## **5.6 Częstotliwość badań**

Badania bieżące powinny być wykonywane dla każdej partii wyrobu zgodnie z planem badań ustalonym w dokumentacji zakładowej kontroli produkcji, lecz nie rzadziej niż:

- aspekty wizualne – codziennie,
- odchyłki od wymiarów – 8 elementów na 4 dni produkcji,
- wytrzymałość na ściskanie – 1 raz na tydzień,
- grubość otuliny prętów zbrojeniowych – 1 raz na tydzień,
- nasiąkliwość – 1 raz na miesiąc,
- odporność na działanie mrozu – 1 raz na rok,
- odporność na ścieranie – 1 raz na rok.

Wielkość partii wyrobu powinna zostać określona w dokumentacji zakładowej kontroli produkcji.

## **5.7 Ocena wyników badań**

Właściwości użytkowe wyrobu budowlanego są zgodne ze wszystkimi właściwościami użytkowymi określonymi w niniejszej Krajowej Ocenie Technicznej IBDiM.



## 6 POUCZENIE

**6.1** Krajowa Ocena Techniczna nie jest dokumentem upoważniającym do oznakowania wyrobu budowlanego znakiem budowlanym.

**6.2** Krajową Ocena Techniczną uchyla jednostka, która ją wydała, z własnej inicjatywy albo na wniosek Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego, po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego z udziałem wnioskodawcy.

**6.3** Krajowa Ocena Techniczna nie narusza uprawnień wynikających z ustawy z dnia 30 czerwca 2000 r. Prawo własności przemysłowej (Dz. U. z 2020 poz. 286, ze zm.).

## 7 WYKAZ DOKUMENTÓW WYKORZYSTANYCH W POSTĘPOWANIU

W postępowaniu o wydanie Krajowej Oceny Technicznej wykorzystano:

### 7.1 Przepisy

- a) Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych (t. j. Dz. U. z 2020 r., poz. 215);
- b) Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t. j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1186);
- c) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 listopada 2016 r. w sprawie krajowych ocen technicznych (Dz. U. z 2016 r., poz. 1968);
- d) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 listopada 2016 r. w sprawie sposobu deklarowania właściwości użytkowych wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym (Dz. U. z 2016 r., poz. 1966);
- e) Rozporządzenie Ministra Inwestycji i Rozwoju z dnia 13 czerwca 2018 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie sposobu deklarowania właściwości użytkowych wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1233).

### 7.2 Polskie Normy

- a) PN-EN 206+A1:2016-12 Beton – Wymagania, właściwości, produkcja i zgodność
- b) PN-EN 1339:2005 Betonowe płyty brukowe – Wymagania i metody badań
- c) PN-ISO 6935-1:1998 Stal do zbrojenia betonu – Pręty gładkie
- d) PN-ISO 6935-1/Ak:1998 Stal do zbrojenia betonu – Pręty gładkie – Dodatkowe wymagania stosowane w kraju
- e) PN-ISO 6935-2:1998 Stal do zbrojenia betonu – Pręty żebrowane
- f) PN-ISO 6935-2/Ak:1998 Stal do zbrojenia betonu – Pręty żebrowane – Dodatkowe wymagania stosowane w kraju
- g) PN-EN 13369:2018-05 Wspólne wymagania dla prefabrykatów z betonu,
- h) PN-EN ISO 9001:2015-10 Systemy zarządzania jakością – Wymagania
- i) PN-B-06250:1988 Beton zwykły
- j) PN-B-06265:2018-10 Beton - Wymagania, właściwości, produkcja i zgodność - Krajowe uzupełnienie PN-EN 206+A1:2016-12

### 7.3 Raporty z badań wyrobu budowlanego

- a) Raport z badania płyt drogowych żelbetowych pełnych PD oraz płyt drogowych żelbetowych wielootworowych JOMB, wykonany przez Laboratorium P.W. Transdźwig Sp. z o.o.

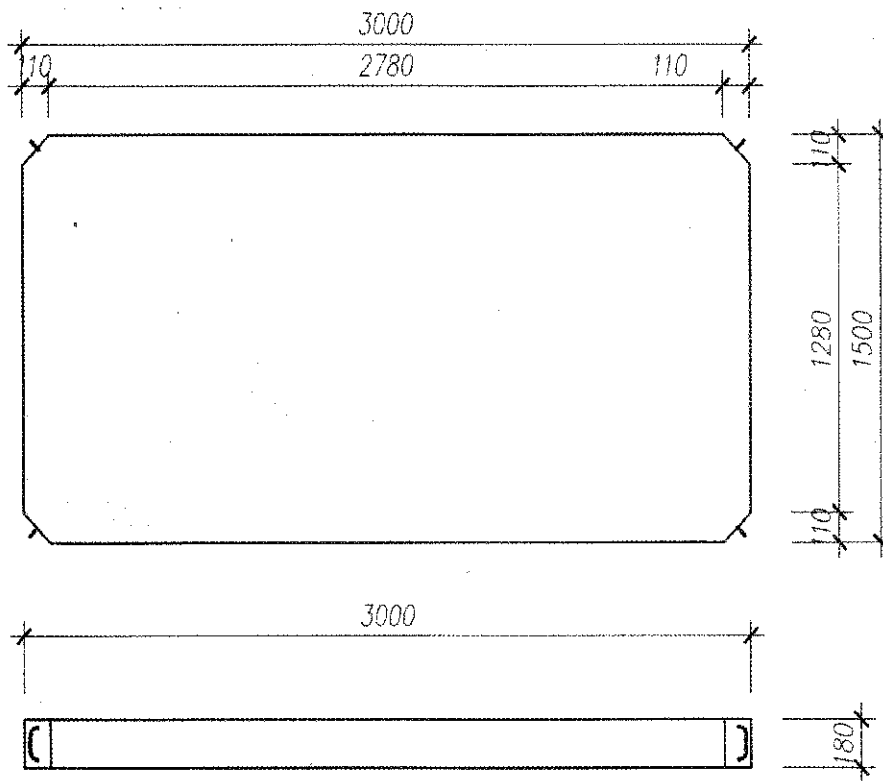
- b) Raport z badań ścieralności - Sprawozdanie z badań wykonane przez F.H.U. LABOR-BET, Czarna Wieś 20.05.2020 r.

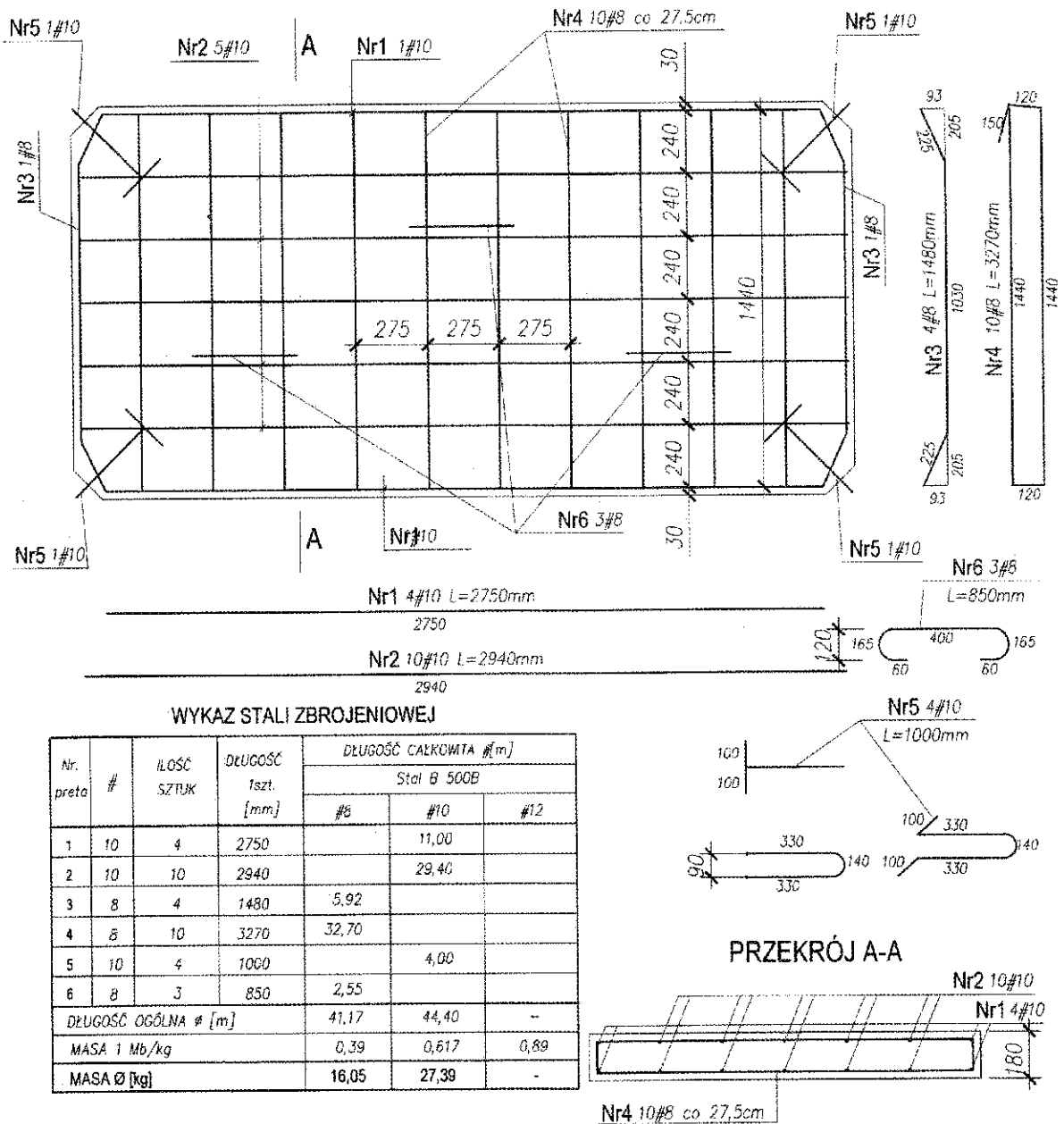
**Załącznik: 1**

**Otrzymują:**

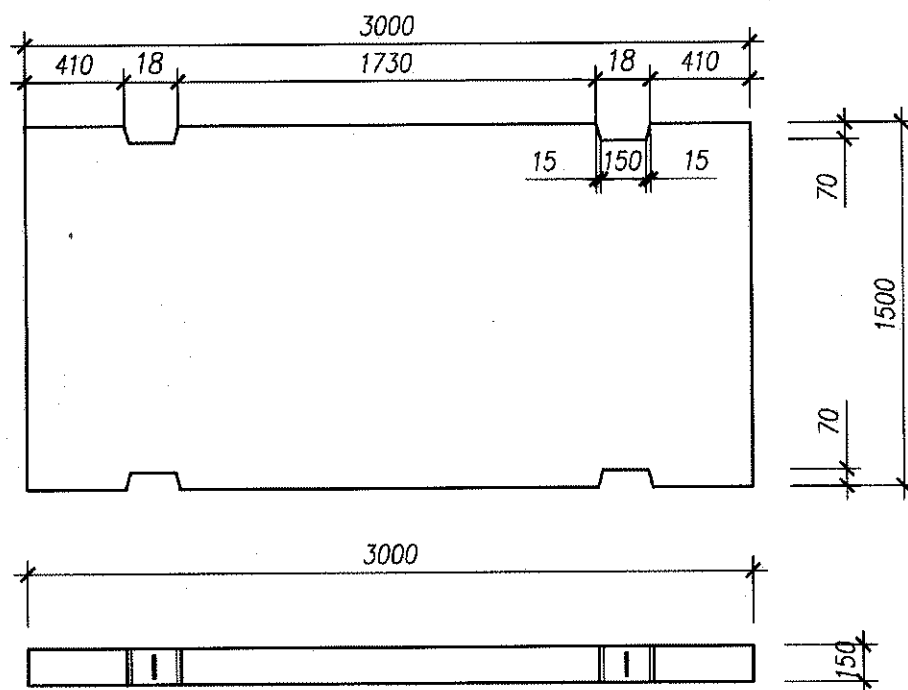
1. Wnioskodawca o nazwie: **Przedsiębiorstwie Wielobranżowym „TRANSDŹWIG” Sp. z o.o.** z siedzibą: **Stale, ul. Tarnobrzeska 3, 39-400 Tarnobrzeg** - **2 egz.**
2. a/a Jednostka Oceny Technicznej **Instytutu Badawczego Dróg i Mostów** ul. Instytutowa 1, 03-302 Warszawa tel. (22) 614 56 59, (22) 39 00 414, fax (22) 675 41 27 - **1 egz.**

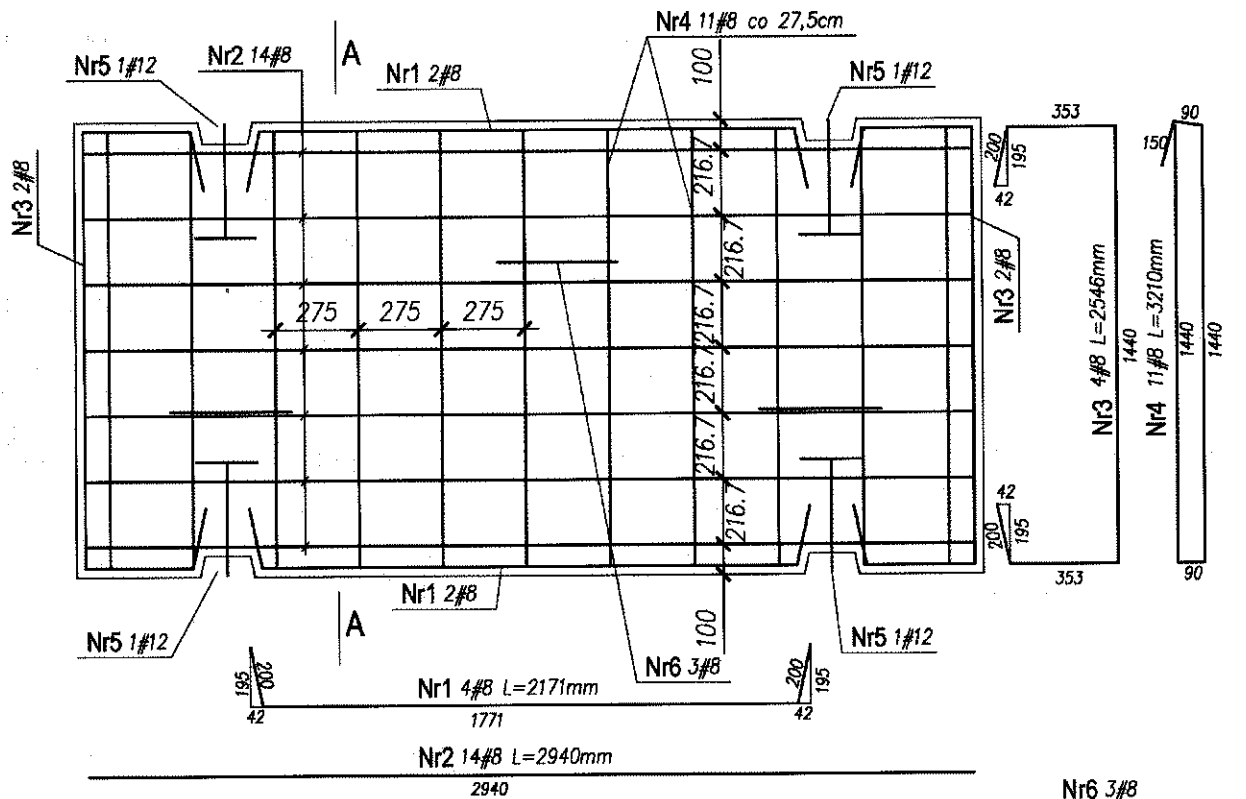
**Załącznik 1**





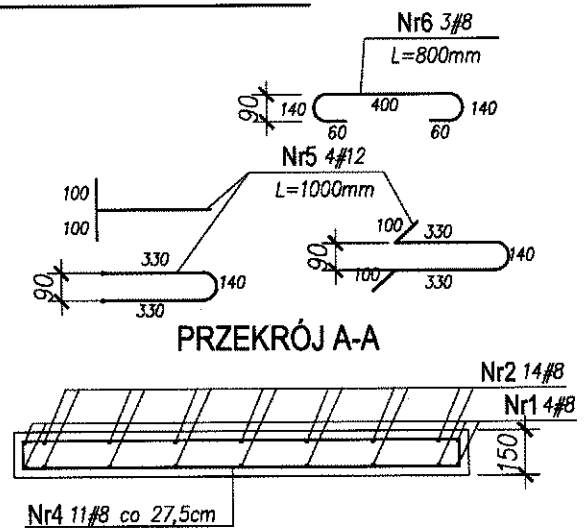
Rysunek Z – 1 Przykładowy rysunek płyty drogowej żelbetowej pełnej PD



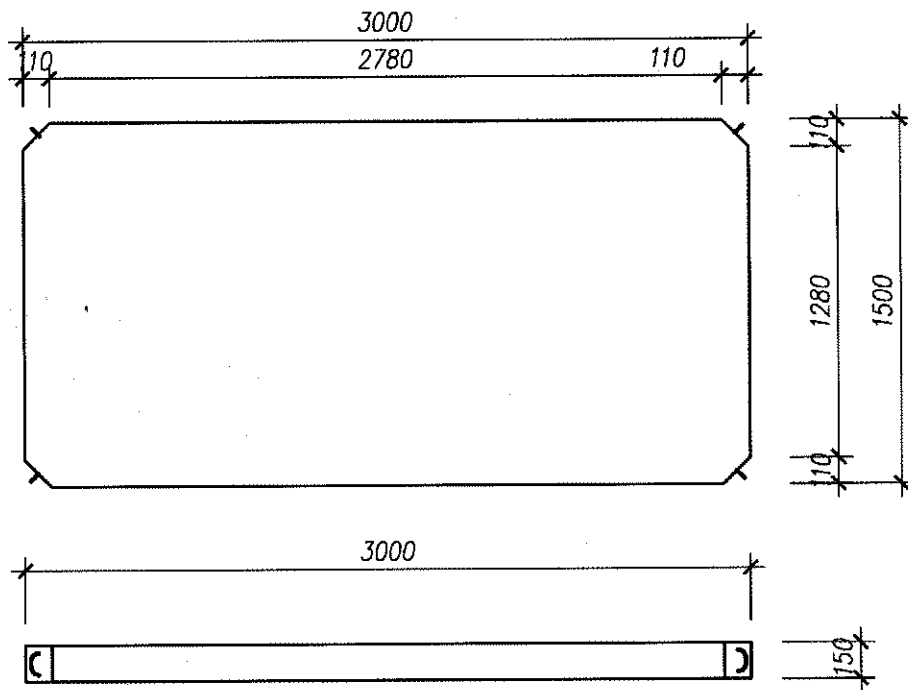


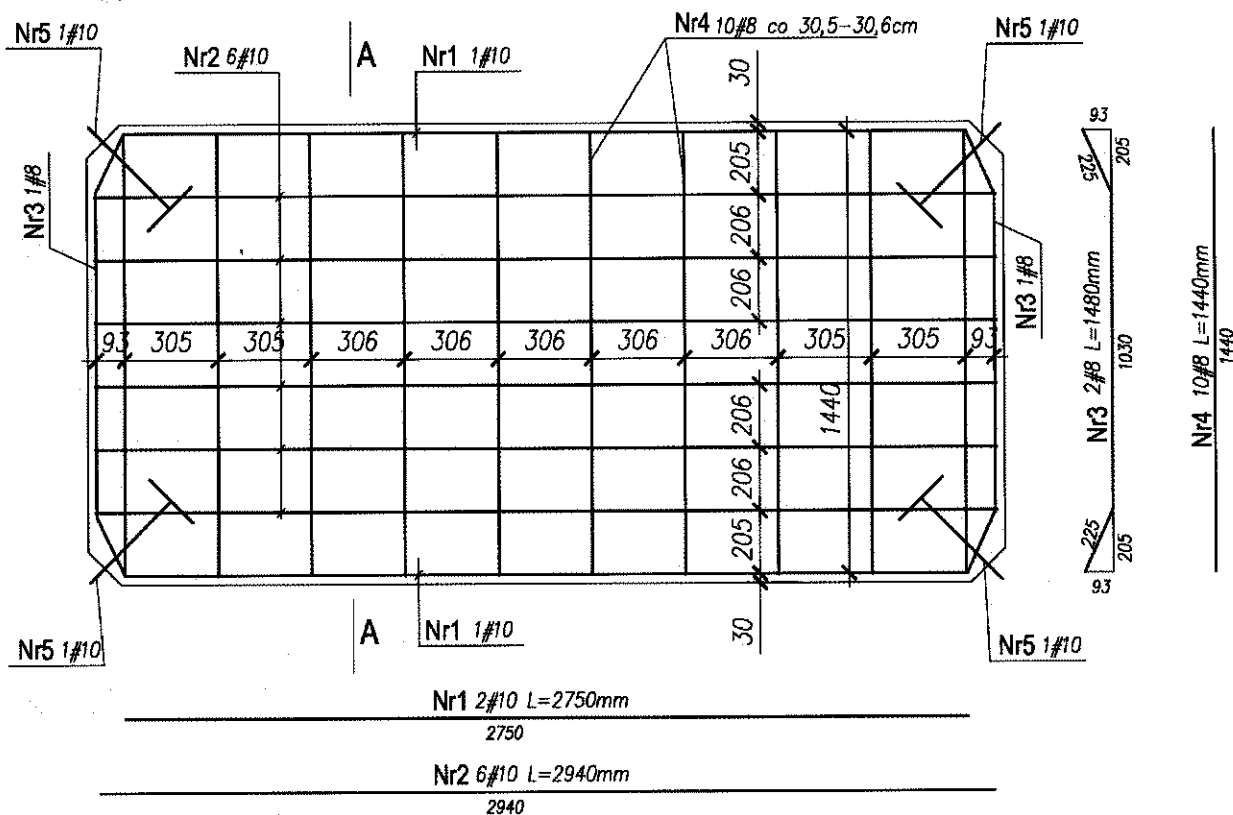
## WYKAZ STALI ZBROJENIOWEJ

Nr. preta	#	ILOŚĆ SZTUK	DŁUGOŚĆ 1szt. [mm]	DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA # [m]		
				Stal B 500B		
				#8	#10	#12
1	8	4	2171	8,68		
2	8	14	2940	41,16		
3	8	4	2546	10,18		
4	8	11	3210	35,31		
5	12	4	1000			4,00
6	8	3	800	2,40		
DŁUGOŚĆ OGÓLNA # [m]				97,73	-	4,00
MASA 1 Mb/kg				0,39	0,617	0,89
MASA Ø [kg]				38,11	-	3,56



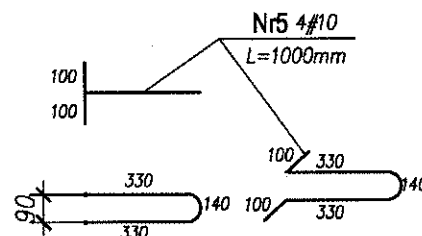
Rysunek Z-2 Przykładowy rysunek płyty drogowej żelbetowej pełnej PD



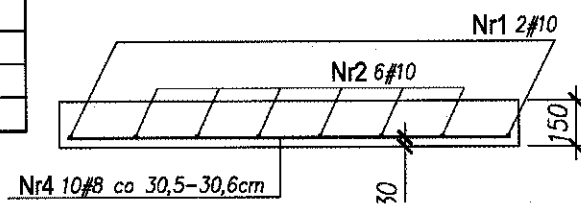


WYKAZ STALI ZBROJENIOWEJ

Nr. preta	#	ILOŚĆ SZTUK	DŁUGOŚĆ 1szt. [mm]	DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA # [m]		
				Stal B 500B		
				#8	#10	#12
1	10	2	2750		5,50	
2	10	6	2940		17,64	
3	8	2	1480	2,96		
4	8	10	1440	14,40		
5	10	4	1000		4,00	
DŁUGOŚĆ OGÓLNA ∅ [m]				17,36	27,14	-
MASA 1 Mb/kg				0,39	0,617	0,89
MASA ∅ [kg]				6,77	16,75	-



PRZEKRÓJ A-A



Rysunek Z – 3 Przykładowy rysunek płyty drogowej żelbetowej pełnej PD



