



Warszawa, 19 marca 2020 r.

KRAJOWA OCENA TECHNICZNA

Nr IBDiM-KOT-2020/0470 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), 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:

LEIER POLSKA S.A.

z siedzibą:

33-150 Wola Rzędzińska 155 a

Instytut Badawczy Dróg i Mostów

stwierdza pozytywną ocenę właściwości użytkowych wyrobu budowlanego:

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

o nazwie handlowej: **Płyta drogowa żelbetowa pełna i płyta drogowa
wielootworowa, żelbetowa 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:

19 marca 2020 r.

Data utraty ważności Krajowej Oceny Technicznej:

19 marca 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 i płyty drogowe wielootworowe prefabrykowane, żelbetowe do pokrycia obszarów ruchu pojazdów i pieszych
i nazwę handlową: **Płyta drogowa żelbetowa pełna i płyta drogowa wielootworowa, żelbetowa JOMB**

wyrobu budowlanego zwanego dalej **Płyta 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 1/15 niniejszej Krajowej Oceny Technicznej IBDiM. W imieniu producenta wniosek złożył upoważniony przez niego przedstawiciel: **AG-CEL Laboratorium Sp.j. Pawłówkowo, ul. Bydgoska 14, 89-620 Chojnice**

1.3 Miejsce produkcji wyrobu

Wyrób jest produkowany w:

1. **LEIER POLSKA z siedzibą: Wola Rzędzińska 155a, 33-150 Wola Rzędzińska**
2. **Zakładzie Malbork z siedzibą: Al. Wojska Polskiego 92, 82-200 Malbork.**

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 do zastosowań stałych**
2. **Płyta drogowa żelbetowa pełna 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 pełna o wymiarach 300 cm x 100 cm x 15 cm,
- b) Płyta drogowa pełna o wymiarach 300 cm x 100 cm x 17 cm,
- c) Płyta drogowa pełna o wymiarach 300 cm x 100 cm x 18 cm,
- d) Płyta drogowa pełna o wymiarach 300 cm x 100 cm x 20 cm,
- e) Płyta drogowa pełna o wymiarach 300 cm x 150 cm x 15 cm,
- f) Płyta drogowa pełna o wymiarach 300 cm x 150 cm x 17 cm,
- g) Płyta drogowa pełna o wymiarach 300 cm x 150 cm x 18 cm,
- h) Płyta drogowa pełna o wymiarach 300 cm x 150 cm x 20 cm,

oraz płyta drogowa wielootworowa, prefabrykowana, żelbetowa produkowana jako:

i) Płyta drogowa wielootworowa o wymiarach 100 cm x 75 cm x 12,5 cm.

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

- długość: ± 30 mm;
- szerokość: +15 mm, -10 mm;
- wysokość: +10 mm, -5 mm.

Aspekty wizualne określone 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 ± 5) mm, sprawdzana metodą zapewniającą dokładność pomiaru 1 mm.

Przykłady płyt drogowych przedstawiono w Załączniku.

Płyty drogowe produkowane są w oparciu o dokumentację opracowaną przez AG-CEL Laboratorium.

2 ZAMIERZONE ZASTOSOWANIE WYROBU

2.1 Zamierzone zastosowanie wyrobu

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

Płyty JOMB stosuje się również do wzmacniania skarp i wykopów.

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 i płyty drogowe wielootworowe, prefabrykowane, żelbetowe do pokrycia obszarów ruchu pojazdów i pieszych i nazwie handlowej: **Płyta drogowa żelbetowa pełna i płyta drogowa wielootworowa, żelbetowa 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 (tekst jednolity 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 Płyta drogowa wielootworowa do zastosowań stałych	Wytrzymałość na ściskanie, klasa betonu	$\geq C30/37$	-	PN-EN 206+A1:2016-12
2		Nasiąkliwość	≤ 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 ³ /mm ²	PN-EN 1339:2005
5	Płyta drogowa pełna Płyta drogowa wielootworowa do zastosowań tymczasowych	Wytrzymałość na ściskanie, klasa betonu	$\geq C25/30$	-	PN-EN 206+A1:2016-12
6		Nasiąkliwość	≤ 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 JOMB 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 JOMB:

- 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. w 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 wyrobu budowlanego o nazwie technicznej: **Płyty drogowe pełne, prefabrykowane i płyty drogowe wielootworowe, prefabrykowane, żelbetowe do pokrycia obszarów ruchu pojazdów i pieszych** i nazwie handlowej: **Płyta drogowa żelbetowa pełna i płyta drogowa wielootworowa, żelbetowa JOMB**

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 Ocenę 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 2003 r. Nr 119, poz. 1117, 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 2011 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) 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)

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 13369:2018-5 Wspólne wymagania dla prefabrykatów z betonu
- h) PN-EN ISO 9001:2015-10 Systemy zarządzania jakością – Wymagania
- i) PN-B-06265:2018-10 Beton - Wymagania, właściwości, produkcja i zgodność - Krajowe uzupełnienie PN-EN 206+A1:2016-12
- j) PN-B-06250:1988 Beton zwykły.

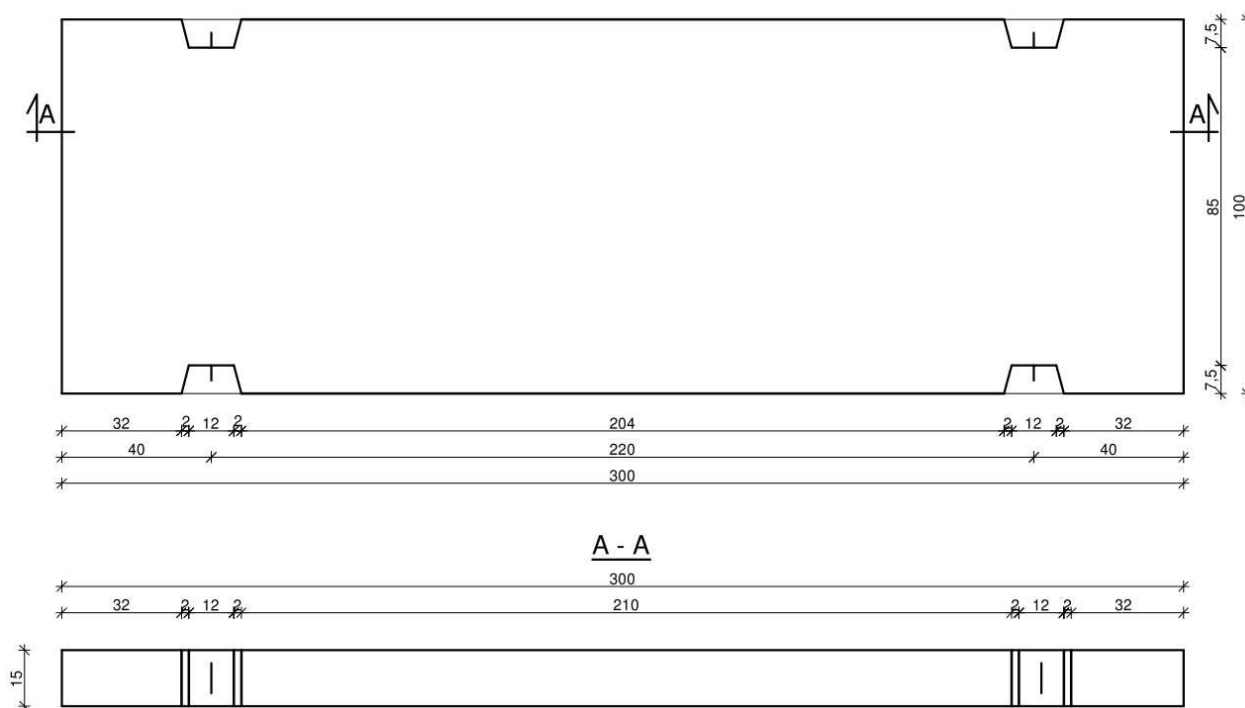
7.3 Raporty z badań wyrobu budowlanego

- a) Sprawozdanie z badań – Aspekty wizualne Nr 20191122/061/16/05, AG-CEL Laboratorium sp.j., 22.11.2019 r.
- b) Sprawozdanie z badań – Aspekty wizualne Nr 20191122/061/16/06, AG-CEL Laboratorium sp.j., 22.11.2019 r.
- c) Sprawozdanie z badania geometrii Nr 20191122/061/16/01, AG-CEL Laboratorium sp.j., 22.11.2019 r.
- d) Sprawozdanie z badania geometrii Nr 20191122/061/16/02, AG-CEL Laboratorium sp.j., 22.11.2019 r.
- e) Sprawozdanie z pomiarów grubości otulenia betonem prętów zbrojeniowych Nr 20191122/061/16/03, AG-CEL Laboratorium sp.j., 22.11.2019 r.
- f) Sprawozdanie z pomiarów grubości otulenia betonem prętów zbrojeniowych Nr 20191122/061/16/04, AG-CEL Laboratorium sp.j., 22.11.2019 r.
- g) Sprawozdanie z badania wytrzymałości na ściskanie odwiertów rdzeniowych Nr 20191122/061/16/07, AG-CEL Laboratorium sp.j., 22.11.2019 r.

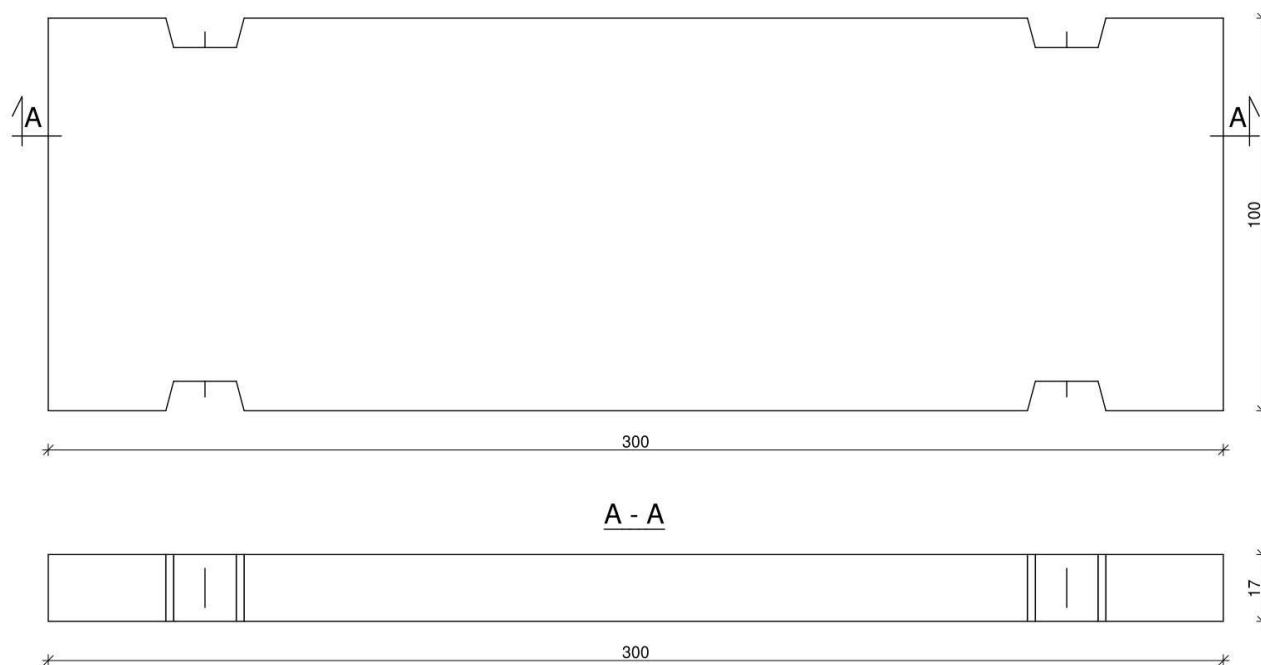
- h) Sprawozdanie z badania wytrzymałości na ściskanie odwiertów rdzeniowych Nr 20191122/061/16/08, AG-CEL Laboratorium sp.j., 22.11.2019 r.
- i) Sprawozdanie z badania nasiąkliwości Nr 20191212/061/16/01, AG-CEL Laboratorium sp.j., 12.12.2019 r.
- j) Sprawozdanie z badania odporności na ścieranie na tarczy Böhmego wg PN-EN 1339:2005+AC:2007 Nr 20191212/061/16/02, AG-CEL Laboratorium sp.j., 12.12.2019 r.
- k) Sprawozdanie z badania odporności na ścieranie na tarczy Böhmego wg PN-EN 1339:2005+AC:2007 Nr 20191212/061/16/03, AG-CEL Laboratorium sp.j., 12.12.2019 r.
- l) Sprawozdanie z badania próbek betonowych na mrozoodporność Nr 20200108/016/16/01, AG-CEL Laboratorium sp.j., 08.01.2020 r.

Załącznik: 1**Otrzymują:**

1. Wnioskodawca o nazwie: **LEIER POLSKA S.A.** z siedzibą: **33-150 Wola Rzędzińska 155 a**
- 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 1Płyta drogowa o wymiarach 300x100x15cm

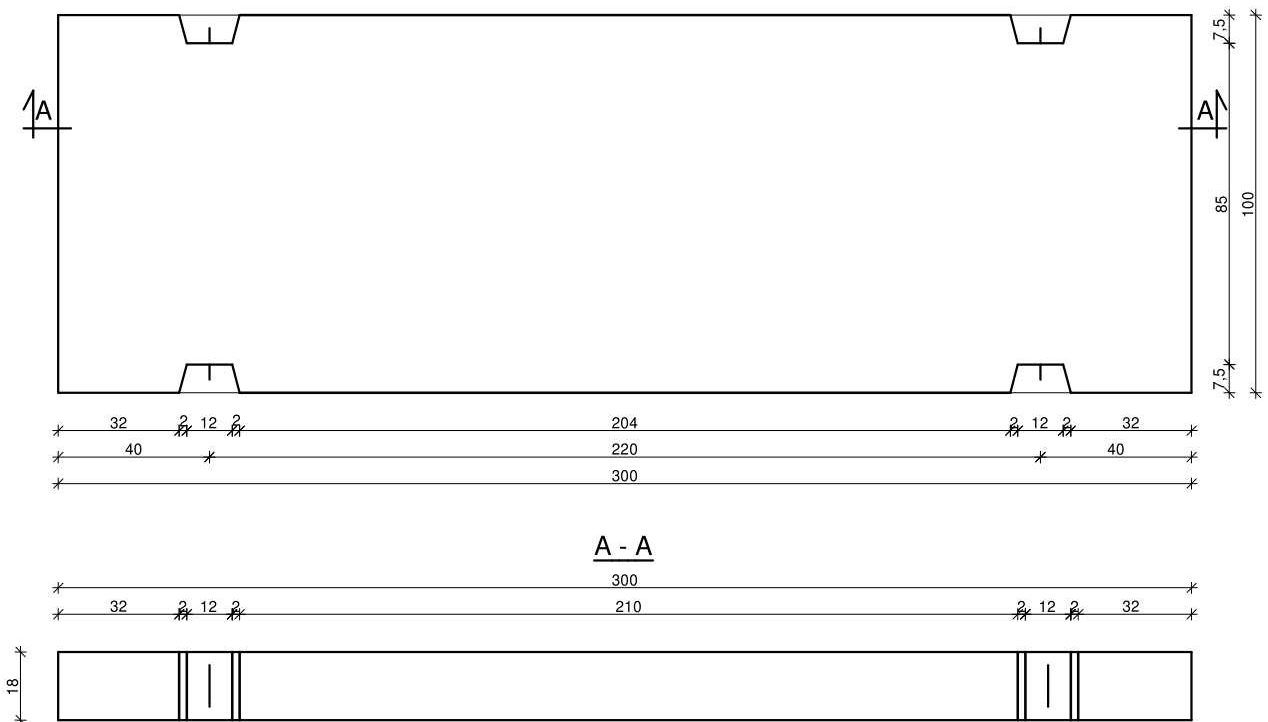
Rysunek Z – 1 Przykładowy rysunek płyty drogowej żelbetowej pełnej o wym. 300x100x15cm

Płyta drogowa 300x100x17cm - geometria
widok z góry

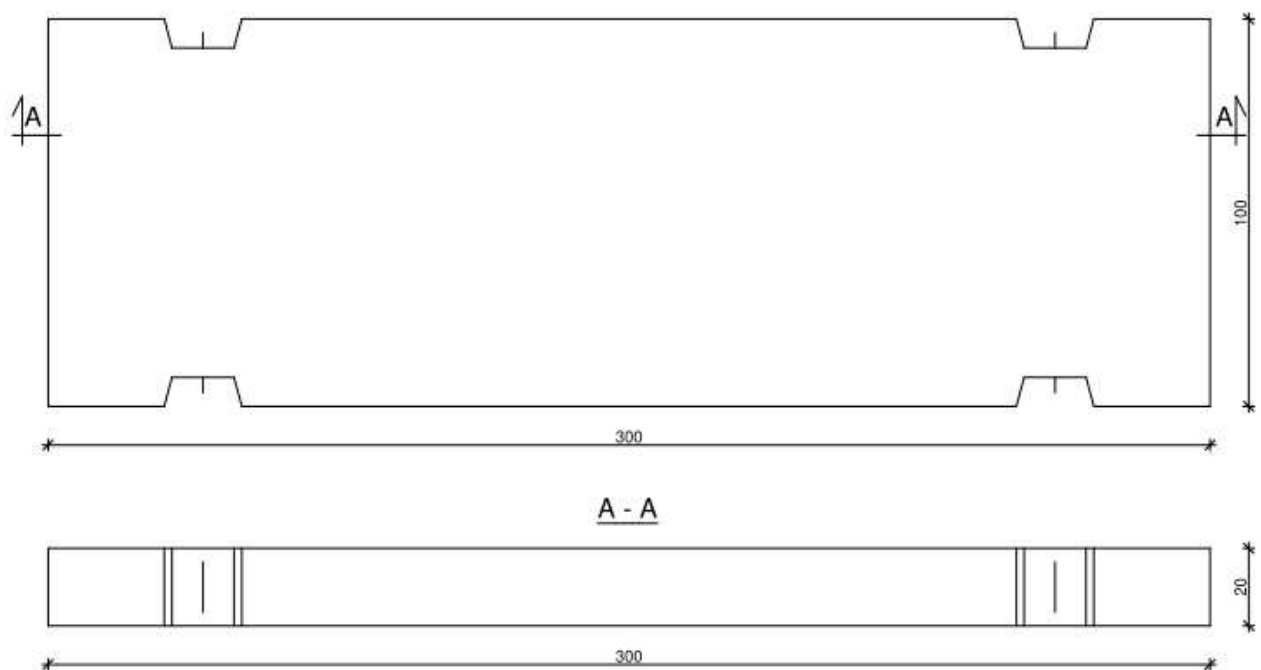
UWAGA: Możliwa inna lokalizacja uchwyty montażowych (np. w ściętych narożach)

Rysunek Z – 2 Przykładowy rysunek płyty drogowej żelbetowej pełnej o wym. 300x100x17cm

Płyta drogowa o wymiarach 300x100x18cm



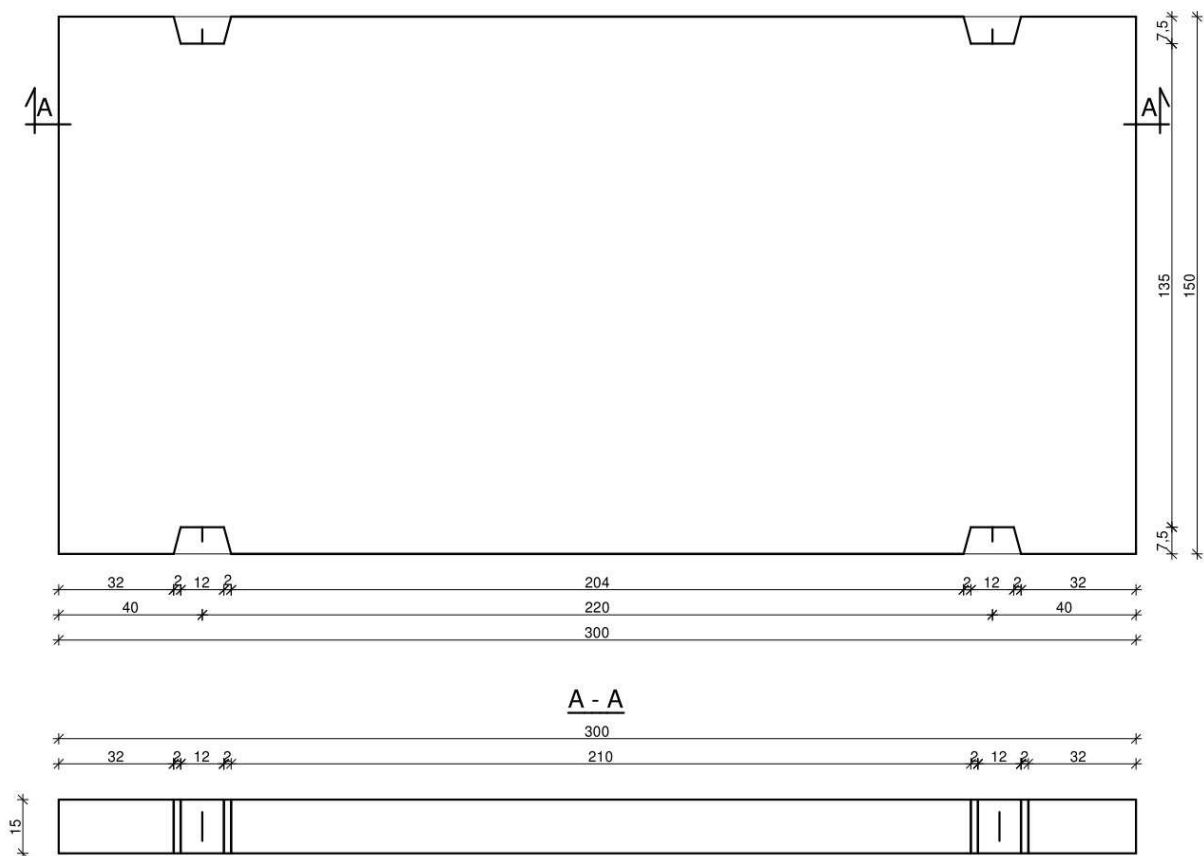
Rysunek Z – 3 Przykładowy rysunek płyty drogowej żelbetowej pełnej o wym. 300x100x18cm

Płyta drogowa 300x100x20cm - geometria
widok z góry

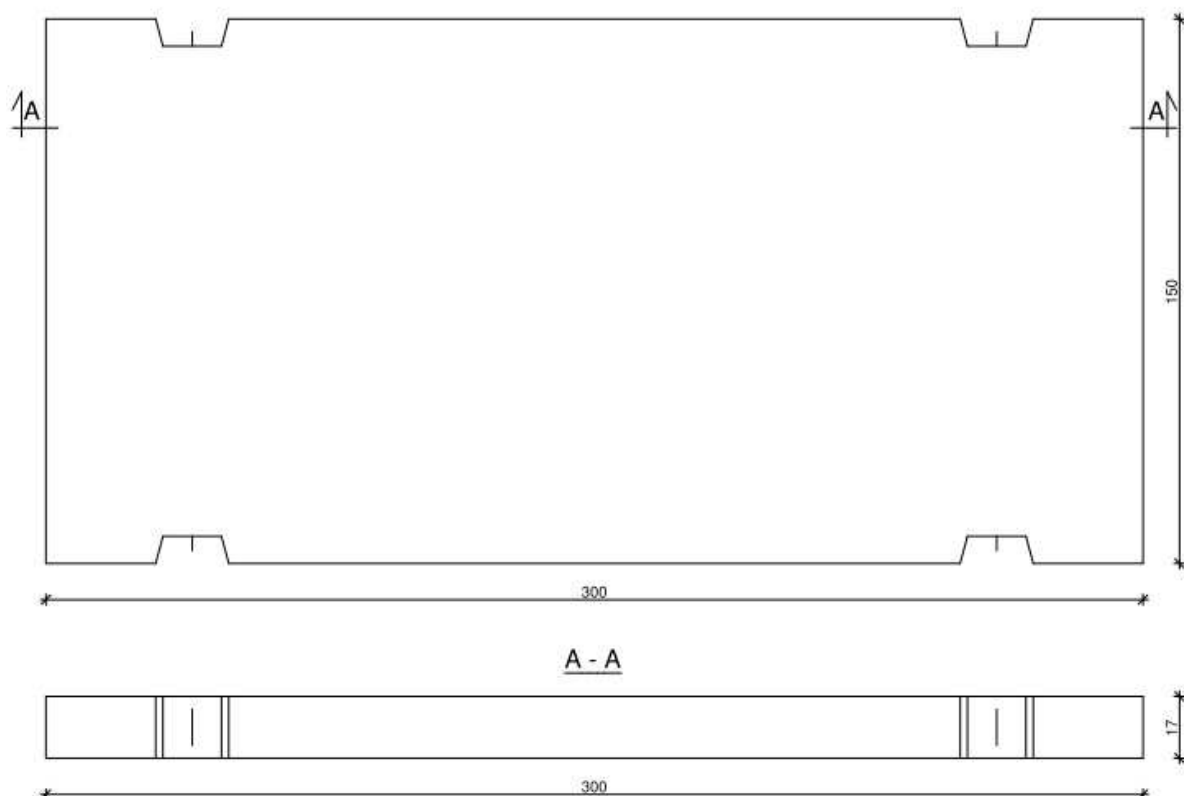
UWAGA: Możliwa inna lokalizacja uchwytów montażowych (np. w ściętych narożach)

Rysunek Z – 4 Przykładowy rysunek płyty drogowej żelbetowej pełnej o wym. 300x100x20cm

Płyta drogowa o wymiarach 300x150x15cm



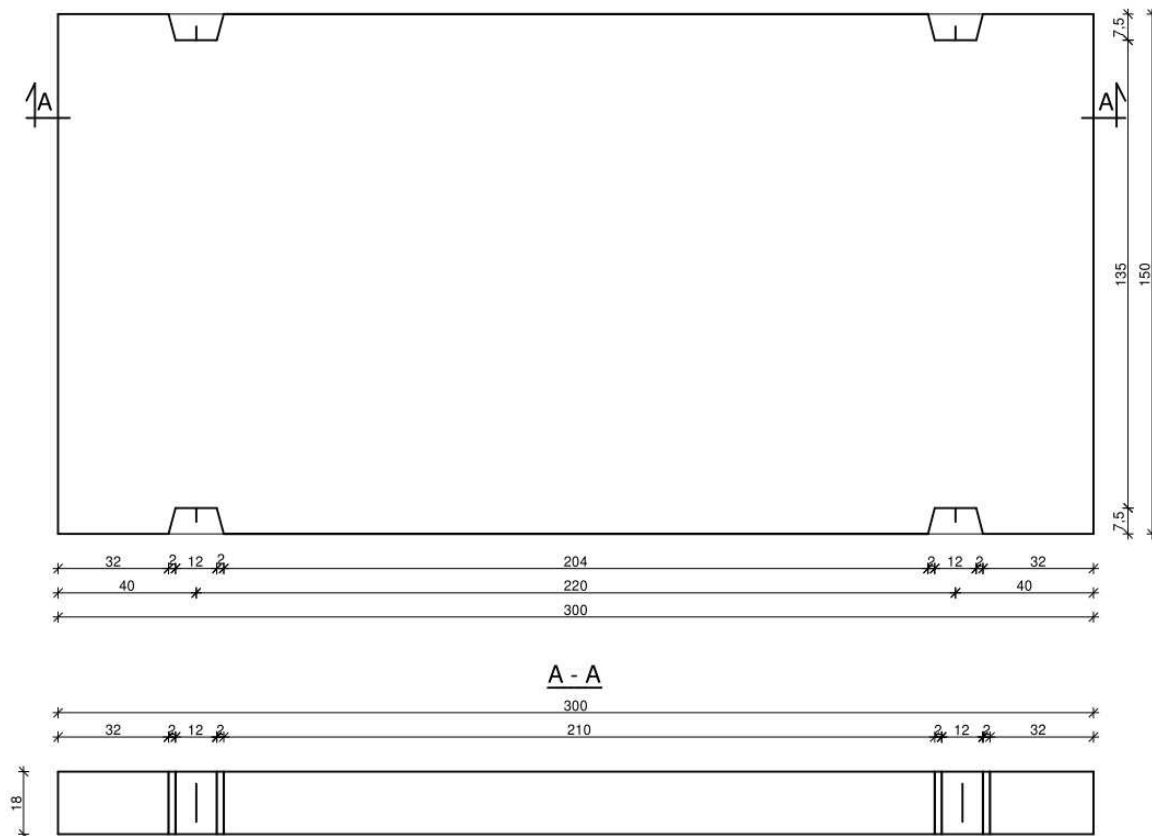
Rysunek Z – 5 Przykładowy rysunek płyty drogowej żelbetowej pełnej o wym. 300x150x15cm

Płyta drogowa 300x150x17cm - geometria
widok z góry

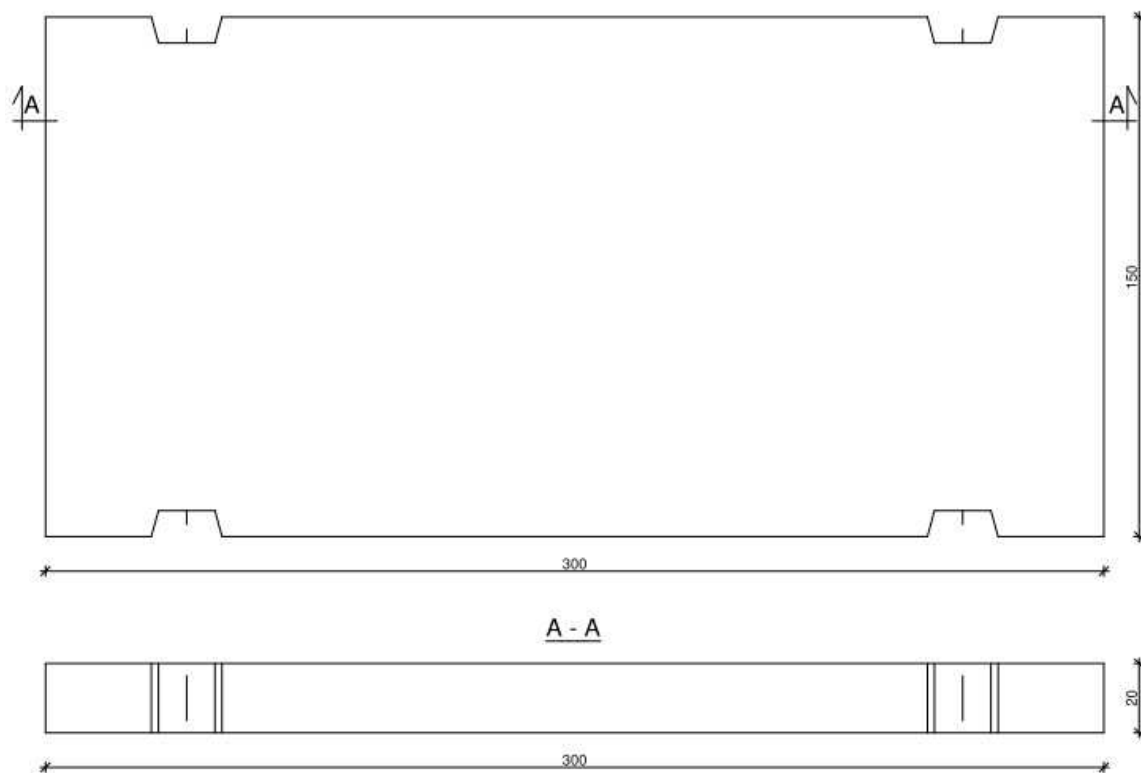
UWAGA: Możliwa inna lokalizacja uchwytów montażowych (np. w ściętych narożach)

Rysunek Z – 6 Przykładowy rysunek płyty drogowej żelbetowej pełnej o wym. 300x150x17cm

Płyta drogowa o wymiarach 300x150x18cm



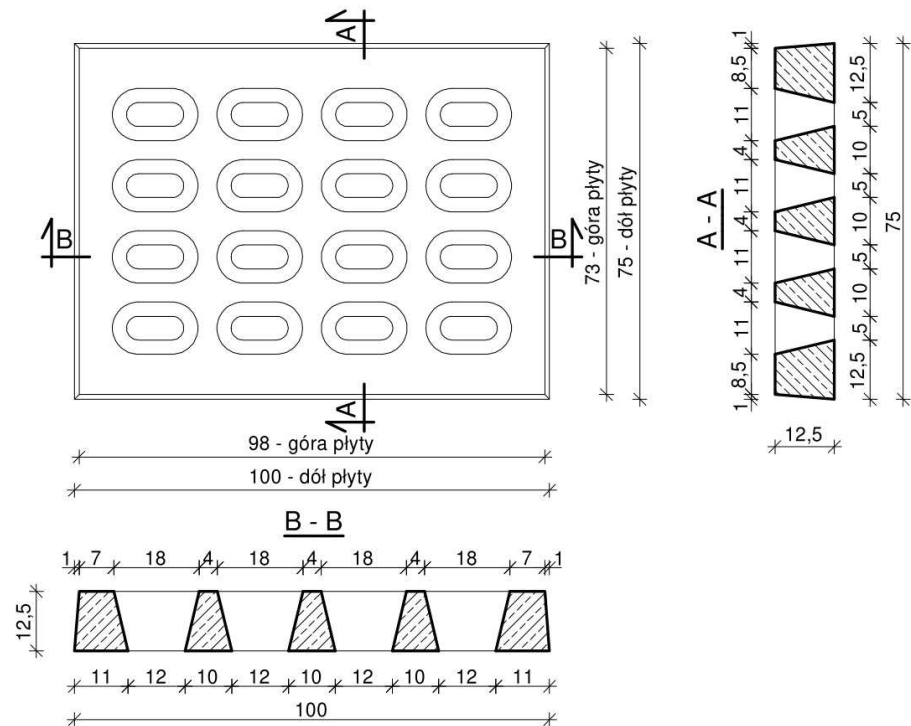
Rysunek Z – 7 Przykładowy rysunek płyty drogowej żelbetowej pełnej o wym. 300x150x18cm

Płyta drogowa 300x150x20cm - geometria
widok z góry

UWAGA: Możliwa inna lokalizacja uchwytów montażowych (np. w ściętych narożach)

Rysunek Z – 8 Przykładowy rysunek płyty drogowej żelbetowej pełnej o wym. 300x150x15cm

Płyta drogowa wielootworowa typu IOMB 100x75x12,5cm



Rysunek Z – 9 Przykładowy rysunek płyty drogowej żelbetowej wielootworowej o wym. 100x75x12,5cm