

Warszawa, 26 kwietnia 2019 r.

KRAJOWA OCENA TECHNICZNA

Nr IBDiM-KOT-2019/0309 wydanie 1

Na podstawie art 9 ust. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych (t. j. Dz. U. z 2019 r. poz. 266), 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:

z siedzibą: **Zakład Prefabrykacji Barkoczyn Sp. z o.o.**
ul. Jana Pawła II 50
83-422 Nowy Barkoczyn

Instytut Badawczy Dróg i Mostów

stwierdza pozytywną ocenę właściwości użytkowych wyrobu budowlanego:

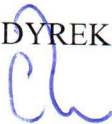
Płyty drogowe pełne, prefabrykowane, żelbetowe i płyty drogowe wielootworowe, prefabrykowane, żelbetowe

o nazwie handlowej: **Płyty drogowe pełne, prefabrykowane, żelbetowe, płyty drogowe wielootworowe YOMB i płyty rowerowe oraz płyty drogowe przejazdowe**

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:

26 kwietnia 2019 r.

Data utraty ważności Krajowej Oceny Technicznej:

26 kwietnia 2024 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

i nazwę handlową: **Płyty drogowe pełne, prefabrykowane, żelbetowe, płyty drogowe wielootworowe YOMB i płyty rowerowe oraz płyty drogowe przejazdowe**

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 1/11 niniejszej Krajowej Oceny Technicznej IBDiM.

1.3 Miejsce produkcji wyrobu

Wyrób jest produkowany w **Zakład Prefabrykacji Barkoczyn Sp. z o.o.** z siedzibą: **ul. Jana Pawła II 50, 83-422 Nowy Barkoczyn.**

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 drogową żelbetową pełną do zastosowań stałych**
2. **Płyta drogową żelbetową pełną do zastosowań tymczasowych**
3. **Płyta drogową wielootworową żelbetową YOMB do zastosowań stałych**
4. **Płyta drogową wielootworową żelbetową YOMB do zastosowań tymczasowych**
5. **Płyta drogową wielootworową żelbetową rowerową**
6. **Płyta drogową żelbetową przejazdową**

1.4.2 Opis techniczny wyrobu budowlanego oraz zastosowanych materiałów i komponentów

Przedmiotem Krajowej Oceny Technicznej jest wyrób o nazwie: Płyty drogowe pełne, prefabrykowane, żelbetowe i płyty drogowe wielootworowe, prefabrykowane, żelbetowe, produkowane jako:

- płyty drogowe pełne, prefabrykowane, żelbetowe o wymiarach:

- a) Płyta drogową żelbetową pełną o wymiarach 300 cm x 100 cm x 15 cm,
- b) Płyta drogową żelbetową pełną o wymiarach 300 cm x 100 cm x 18 cm,
- c) Płyta drogową żelbetową pełną o wymiarach 300 cm x 150 cm x 15 cm,
- d) Płyta drogową żelbetową pełną o wymiarach 300 cm x 150 cm x 18 cm,
- e) Płyta drogową żelbetową pełną o wymiarach 300 cm x 150 cm x 20 cm,
- f) Płyta drogową żelbetową pełną o wymiarach 300 cm x 100 cm x 20 cm,

- g) Płyta żelbetowa przejazdowa o wymiarach 300 cm x 64 cm x 14 cm
- h) Płyta żelbetowa przejazdowa o wymiarach 300 cm x 130 cm x 14 cm,
- płyty drogowe wielootworowe, prefabrykowane, żelbetowe o wymiarach:
- i) Płyta wielootworowa żelbetowa JOMB o wymiarach 100 cm x 75 cm x 12,5 cm,
- j) Płyta wielootworowa żelbetowa rowerowa o wymiarach 100 cm x 75 cm x 12,5 cm.

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

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

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 pełne, żelbetowe produkowane są w oparciu o dokumentację opracowaną przez: AG-CEL LABORATORIUM sp.j. Pawłówko, ul. Bydgoska 14, 89-620 Chojnice.

Płyty drogowe wielootworowe żelbetowe produkowane są w oparciu o dokumentację opracowaną przez: MS Projekt Marcin Sołtysek, 83-314 Somonino, Os. Mestwina 36.

2 ZAMIERZONE ZASTOSOWANIE WYROBU

2.1 Zamierzone zastosowanie wyrobu

Płyty drogowe pełne i wielootworowe, prefabrykowane, żelbetowe stosuje się w inżynierii komunikacyjnej 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** i nazwie handlowej: **Płyty drogowe pełne, prefabrykowane, żelbetowe, płyty drogowe wielootworowe YOMB i płyty rowerowe oraz płyty drogowe przejazdowe** 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 2018 r., poz. 1202).

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 YOMB do zastosowań stałych Płyta drogowa rowerowa Płyta drogowa przejazdowa	Aspekty wizualne	wg PN-EN 1339:2005	-	PN-EN 1339:2005
2		Wytrzymałość na ściskanie, klasa betonu	$\geq C30/37$	-	PN-EN 206+A1:2016-12
3		Nasiąkliwość	≤ 5	%(m/m)	PN-B-06250:1988
4		Odporność na działanie mrozu, stopień mrozoodporności	$\geq F 150$	-	PN-B-06265:2018-10
5		Odporność na ścieranie	$\leq 18\ 000/5\ 000$	mm ³ /mm ²	PN-EN 1339:2005
6		Aspekty wizualne	wg PN-EN 1339:2005	-	PN-EN 1339:2005
7		Wytrzymałość na ściskanie, klasa betonu	$\geq C25/30$	-	PN-EN 206+A1:2016-12
8		Nasiąkliwość	≤ 5	%(m/m)	PN-B-06250:1988
9		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.

Płyty drogowe wielootworowe YOMB dostarczane są luzem lub układane na paletach i pakowane w folię lub spinane taśmami.

4.2 Wytyczne dotyczące transportu i składowania

Płyty pełne dostarczane są luzem.

Płyty wielootworowe dostarczane są luzem lub układane na paletach i pakowane w folię lub spinane taśmą w słupekach po 7 szt.

Płyty pełne i płyty wielootworowe są dostosowane do transportu poziomego.

Płyty pełne i wielootworowe należy układać na samochodzie na płasko na drewnianych przekładkach do wysokości 5 warstw pełne lub 7 warstw wielootworowe.

Płyty pełne należy układać dłuższym bokiem do kierunku jazdy oraz odpowiednio zamocować i zabezpieczyć przed zsunieniem się w czasie transportu.

Płyty pełne powinny być układane równo do czoła na przekładkach drewnianych. W jednym stosie należy układać płyty o tych samych wymiarach.

Załadunku płyt pełnych na samochód dokonuje się przy pomocy żurawi lub suwnic wyposażonych w czterohakowe zawiesia.

Załadunku płyt wielootworowych na samochód dokonuje się przy pomocy wózków widłowych lub chwytaków zaciskowych.

Płyty pełne i płyty wielootworowe w zakładzie prefabrykacji i na placu budowy należy składować w pozycji poziomej na równym, utwardzonym i odwodnionym podłożu.

Maksymalna wysokość składowania płyt nie powinna przekraczać:

- dla płyt pełnych – 1,8 m,
- dla płyt wielootworowych – 2,0 m.

Szczegółowe warunki składowania płyt pełnych i płyt wielootworowych powinny być zgodne z instrukcją producenta.

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 Wymagany 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 do rozporządzenia Ministra Inwestycji i Rozwoju z dnia 13 czerwca 2018 r. zmieniającego 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 YOMB do zastosowań stałych, płyta drogowa rowerowa oraz płyta drogowa przejazdowa:

- a) sprawdzenie aspektów wizualnych, tablica, lp. 1,
- b) sprawdzenie odchyłek od wymiarów, p. 1.4.2,
- c) badanie wytrzymałości na ściskanie, tablica, lp. 2,
- d) badanie nasiąkliwości, tablica, lp. 3,
- e) badanie odporności na działanie mrozu, tablica, lp. 4,
- f) badanie odporności na ścieranie, tablica, lp.5,
- g) sprawdzenie grubości otuliny prętów zbrojeniowych, p. 1.4.2.

Płyta drogowa pełna i płyta drogowa wielootworowa YOMB do zastosowań tymczasowych:

- a) sprawdzenie aspektów wizualnych, tablica, lp. 6,
- b) sprawdzenie odchyłek od wymiarów, p. 1.4.2,
- c) badanie wytrzymałości na ściskanie, tablica, lp.7,
- d) badanie nasiąkliwości, tablica, lp.8,
- e) badanie odporności na działanie mrozu, tablica, lp. 9,
- f) sprawdzenie grubości otuliny prętów zbrojeniowych, tablica, p. 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 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 (tekst jednolity Dz. U. z 2019 r., poz. 266);
- b) Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2018 r. poz. 1202);
- 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 13369:2018-05 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

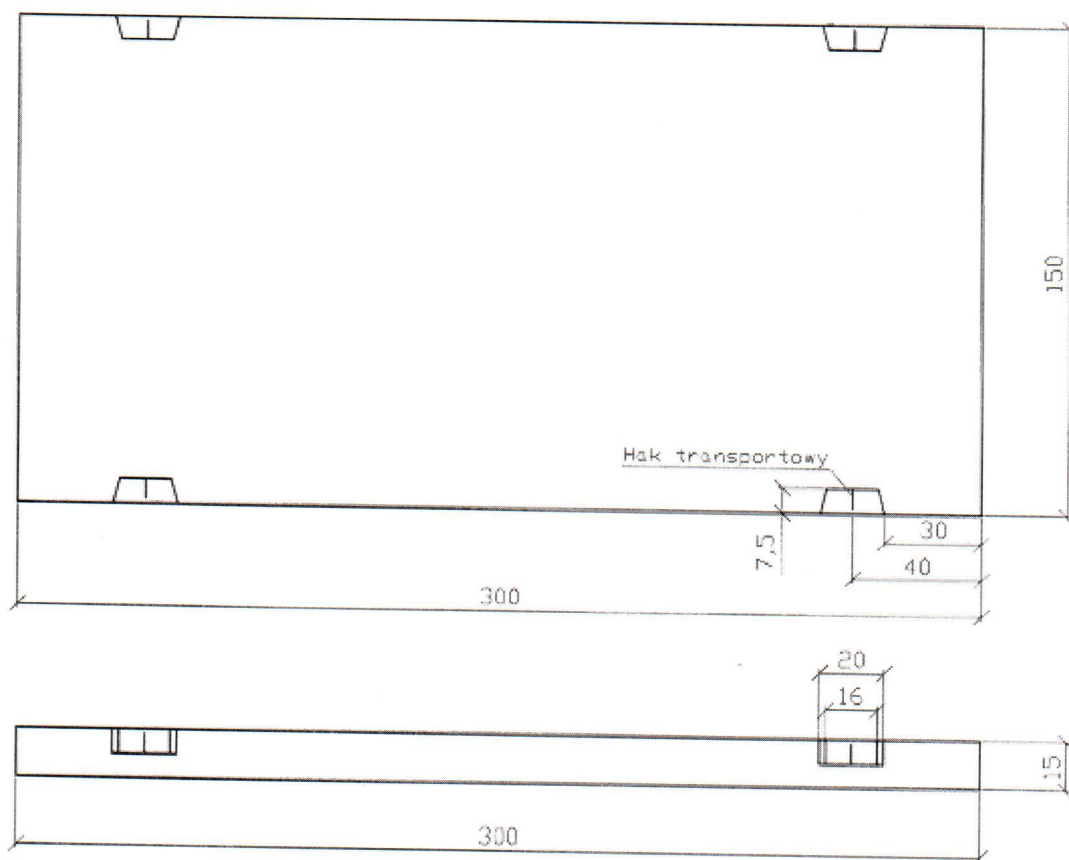
7.3 Raporty z badań wyrobu budowlanego

- a) Raport z badań diagnostycznych z kwietnia 2019 r. wykonany przez BARG M.B. Gdańsk Sp. z o.o. w Gdyni,
- b) Świadcstwo badania ścieralności Nr ZP BARKOCZYN/1S/04/2019 z dnia 09.04.2019 wykonane przez BARG ZACHÓD Sp. z o.o. w Poznaniu,
- c) Raport z badań nr LBS/S097//K/O/2019 z dnia 29.03.2019 wykonany przez Laboratorium Betonów Stachema w Świdniku.

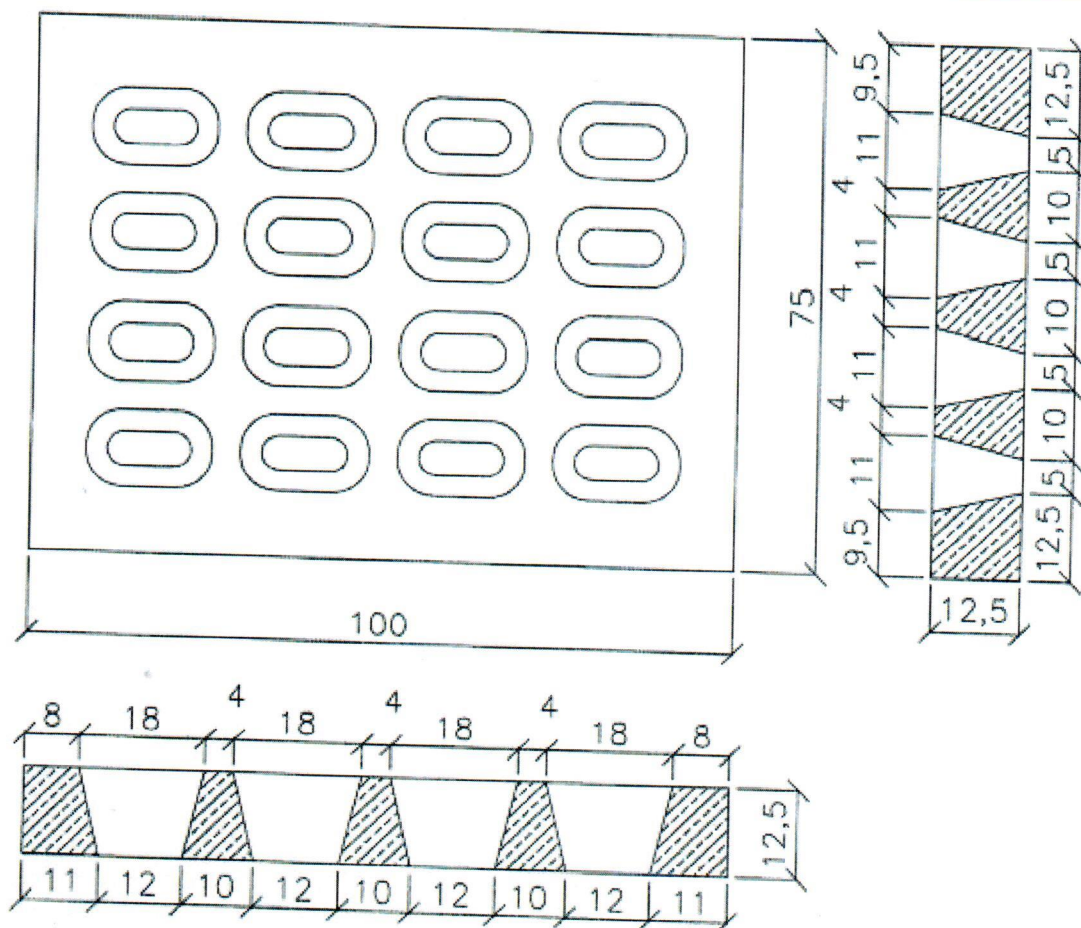
Otrzymują:

1. Wnioskodawca o nazwie: **Zakład Prefabrykacji Barkoczyn Sp. z o.o.** z siedzibą: **ul. Jana Pawła II 50, 83-422 Nowy Barkoczyn.** - 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



Rysunek Z – 1 Przykładowy rysunek płyty drogowej żelbetowej pełnej



Rysunek Z – 2 Przykładowy rysunek płyty drogowej wielootworowej żelbetowej YOMB