

# **INSTRUKCJA PRZEWOZU / SKŁADOWANIA / MONTAŻU I KONSERWACJI PREFABRYKOWANYCH ŻELBETOWYCH PŁYT DROGOWYCH PEŁNYCH PD ORAZ PŁYT DROGOWYCH WIELOOTWOROWYCH JOMB.**

PREFABRYKOWANE ŻELBETOWE PŁYTY DROGOWE Firmy STANISZEWSCY BETON mają szerokie spektrum zastosowań w budownictwie. Z powodzeniem mogą być stosowane do budowy tymczasowych, prowizorycznych i stałych nawierzchni dróg dojazdowych, a także parkingów, placów, dróg leśnych itp.

## **Przewóz, rozładunek i składowanie płyt drogowych firmy STANISZEWSCY BETON**

- \* Przewozu płyt należy dokonywać środkami transportu odpowiednio do tego przystosowanymi z zachowaniem szczególnej uwagi na prawidłowe zabezpieczenie i transport ładunku.
- \* Płyty na środkach transportu układa się w sposób analogiczny jak przy ich składowaniu (opis poniżej).
- \* Podczas przewozu płyt, należy je obowiązkowo 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).
- \* Podczas rozładunku płyt ze środka transportu, należy koniecznie stosować trawers z zawieszami cztero-hakowymi lub zawiesia cztero-hakowe, mocowane bezpośrednio do specjalnie przygotowanych do tego uchwytów montażowych osadzonych w płytach.
- \* Zabrania się rozładunku i transportu płyt drogowych bezpośrednio na widłach wózka widłowego, koparko ładowarki lub też innego podobnego urządzenia.
- \* 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.
- \* Płyty układa się w pozycji wbudowania – w stosach o wysokości do maksimum 1m, oddzielając poszczególne płyty dwoma drewnianymi podkładkami, które powinny znajdować się w miejscu występowania haków transportowych (wzdłuż szerokości płyty), a ich długość powinna odpowiadać szerokości płyty ułożonej w sztaplu.
- \* Zabrania się składowania płyt w wyższych niż 1m sztaplach oraz bez zastosowania podkładek.
- \* W jednym stosie mogą być układane tylko płyty o tych samych wymiarach.

## **Instrukcja montażu płyt drogowych**

Wszelkie prace ziemne należy prowadzić zgodnie z normą PN-S-02205:1998 „Drogi Samochodowe, Roboty ziemne, Wymagania i badania”. Grunt pod zaprojektowaną konstrukcją musi być klasy G1. W przypadku gdy grunt jest innej klasy, zgodnie z obowiązującymi przepisami należy go do tej klasy doprowadzić.

Przed przystąpieniem do montażu płyt należy spełnić następujące warunki:

- \*w pierwszej kolejności należy każdorazowo przeprowadzić badanie gruntu rodzimego na którym będą układane płyty, celem dobrania odpowiedniego rodzaju podbudowy, w zależności od przewidywanej nośności nawierzchni,
- \*w przypadku występowania gruntów wysadzinowych i o małej nośności (np. torfy) , należy je koniecznie wymienić,
- \*przystąpić do wytyczenia pasa drogi zgodnie z założeniami projektowymi,
- \*na trasie drogi należy koniecznie usunąć grunt humusowy, a teren pod drogą należy wyrównać zgodnie z założoną niweletą z jednoczesnym usunięciem kamieni, korzeni, etc.
- \*grunt pod zaprojektowaną konstrukcją musi być klasy G1. W przypadku gdy grunt jest innej klasy , zgodnie z obowiązującymi przepisami należy go do tej klasy doprowadzić
- \*należy wykonać warstwę odsączającą minimalnej grubości 15 cm z piasku o współczynniku wodoprzepuszczalności  $K_{10} \geq 8 \text{ m/dobę}$ , wskaźniku różnoziarnistości  $U \geq 5$  oraz wskaźniku zagęszczenia  $I_s \geq 1$ .
- \*Podbudowę w zależności od wielkości założonych projektowo obciążeń i nośności podłoża gruntowego oraz drogi należy wykonać z mieszanki nie związanej z gruntów przepuszczalnych niewysadzinowych (kruszywo o uziarnieniu 0-31,5mm) lub gruboziarnistego piasku o grubości ułożonej warstwy minimum 20 cm. Należy pamiętać, że grubość warstwy i jej miąższość uzależniona jest od właściwości gruntu rodzimego oraz zakładanego obciążenia. Wskaźnik zagęszczenia podbudowy powinien wynosić  $I_s \geq 1$
- \*na podbudowę należy ułożyć warstwę wyrównawczą z piasku lub podsypki cementowo - piaskowej o grubości minimum 3-5cm nie zagęszczonej,
- \*układanie płyt najlepiej wykonywać wprost ze środków transportowych (montaż „z kół”),
- \*płyty należy koniecznie układać w sposób zapewniający ich przyleganie do podłoża całą swoją powierzchnią, z zachowaniem szczelin dylatacyjnych ok 1-1,5cm (nie mniejszych i nie większych), które należy wypełnić pospółką o uziarnieniu 0-8 mm. Ma to za zadanie zapobiec ewentualnym możliwym uszkodzeniom płyt na krawędziach powstałych np. wskutek przesuwania i klawiszowania płyt,
- \*płyty można obciążać dopiero po uprzednim zamuleniu, wypełnieniu szczelin dylatacyjnych,
- \*zabrania się obciążania płyt w przypadku nieprzylegania ich całą swoją powierzchnią podłoża,
- \*w trakcie wykonywania nawierzchni należy też pamiętać aby zapewnić dobre odwodnienie całej ułożonej powierzchni w tym celu należy wyprofilować podłoże w kierunku podłużnym i poprzecznym aby umożliwić odpływ wód opadowych.

### **UWAGA !**

**Należy pamiętać, że nośność, wytrzymałość oraz trwałość właściwie eksploatowanej nawierzchni wykonanej z płyt drogowych zależy w dużej mierze od odpowiedniego przygotowania podłoża gruntowego, prawidłowego montażu oraz od właściwej konserwacji nawierzchni.**

## **Konserwacja nawierzchni z płyt drogowych**

Konserwacja nawierzchni jest konieczna w celu zapewnienia prawidłowej funkcjonalności drogi wykonanej z płyt drogowych. W tym celu niezbędne jest przestrzeganie poniższych zasad:

- \* Nakazuje się nieprzekraczanie maksymalnych nośności i wytrzymałości nawierzchni,
- \* Należy systematycznie usuwać wszelkie zanieczyszczenia z nawierzchni,
- \* Zaobserwowane uszkodzone lub zniszczone płyty należy natychmiast wymienić na nowe,
- \* Należy pamiętać, że płyty przez cały czas użytkowania nawierzchni powinny być nieruchome i przylegać do podłoża całą swoją powierzchnią dlatego też należy:

- powstałe wskutek niewłaściwego przygotowania podłoża zapadnięcia odcinków drogi, należy niezwłocznie poprawić poprzez zdjęcie płyt, następnie uzupełnienie i zagęszczenie podłoża i ponowne ułożenie płyt.

- kontrolować wielkość szczelin dylatacyjnych, które z czasem mogą ulec zmianie, powodując tym samym przemieszczanie się poszczególnych płyt na boki co może skutkować między innymi uszkodzeniami ich krawędzi.

**UWAGA !**

**NIE ZASTOSOWANIE SIĘ DO W/W ZALECEŃ PRODUCENTA SKUTKUJE  
NATYCHMIASTOWĄ UTRATĄ PRAW GWARANCYJNYCH**