



**INSTYTUT KOLEJNICTWA
OŚRODEK JAKOŚCI I CERTYFIKACJI**

ul. J. Chłopickiego 50, 04-275 Warszawa
tel.: +48 22 47-31-392, tel/fax.: +48 22 612-31-32



AC 128

KRAJOWY CERTYFIKAT ZGODNOŚCI ZAKŁADOWEJ KONTROLI PRODUKCJI Nr 128-UWB-144

Zgodnie z rozporządzeniem 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 2023 poz. 873), niniejszy certyfikat odnosi się do wyrobu budowlanego:

**Prefabrykowana nawierzchnia przejazdu kolejowego i tramwajowego
typu Mirosław**

zamierzone zastosowanie (nazwa handlowa, typ i ogólny opis wyrobu)
– w załączniku do certyfikatu

objętego krajową oceną techniczną:

KOT – IK-KOT-2020/0111, wydanie 2 z 22 października 2025 r.

wprowadzonego do obrotu pod nazwą lub znakiem firmowym producenta:

**Wytwórnia Podkładów Strunobetonowych S. A.
Mirosław 51, 64-850 Ujście**

i produkowanego w zakładzie produkcyjnym :

**Wytwórnia Podkładów Strunobetonowych S. A.
Mirosław 51, 64-850 Ujście**

Niniejszy certyfikat potwierdza, że wszystkie postanowienia, wynikające z krajowego systemu 2+, dotyczące oceny i weryfikacji stałości właściwości użytkowych, w odniesieniu do właściwości użytkowych wyrobu określonych w wyżej wymienionej krajowej ocenie technicznej, są stosowane oraz, że **zakładowa kontrola produkcji spełnia mające zastosowanie wymagania**.

Niniejszy certyfikat wydany po raz pierwszy w dniu **19.11.2025 r.** pozostaje ważny do dnia **21.10.2030 r.** pod warunkiem, że krajowa ocena techniczna, metody oceny i weryfikacji stałości właściwości użytkowych, sam wyrób budowlany i warunki jego wytwarzania nie ulegną istotnej zmianie, oraz że nie zostanie on zawieszony lub cofnięty przez akredytowaną jednostkę certyfikującą wyroby.

ZASTĘPCA KIEROWNIKA
OŚRODKA JAKOŚCI I CERTYFIKACJI

mgr inż. Marek Woś

Kierownik
Ośrodka Jakości i Certyfikacji



DYREKTOR
INSTYTUTU KOLEJNICTWA

dr hab. inż. Andrzej Mussel

Dyrektor
Instytutu Kolejnictwa

Warszawa, dnia 19 listopada 2025 r.

Ważność niniejszego certyfikatu może być potwierdzona telefonicznie pod numerem (22) 47 31 392



ZAŁĄCZNIK DO KRAJOWEGO CERTYFIKATU ZGODNOŚCI ZAKŁADOWEJ KONTROLI PRODUKCJI Nr 128-UWB-144

Zamierzone zastosowanie:

Nawierzchnia przejazdu kolejowego i tramwajowego typu MIROSŁAW z prefabrykowanych małogabarytowych i wielkogabarytowych płyt żelbetowych może być stosowana na przejazdach kolejowych i tramwajowych na liniach jednotorowych lub wielotorowych, dla torów z szyn 49E1 lub 60E1, o minimalnym rozstawie między osiami torów 4,00 m dla nawierzchni kolejowej oraz 2,90 m dla nawierzchni tramwajowej, na podkładach drewnianych, strunobetonowych lub stalowych typu Y o rozstawie 600 mm, z przytwierdzeniem klasycznym typu K, sprężystym typu SB, KS lub W:

- w torach o szerokości 1435 mm i 1000 mm – na odcinkach prostych lub w łukach o promieniu $R \geq 350$ m (żłobek 67 mm),
- w torach o szerokości 1520 mm – na odcinkach prostych lub w łukach o promieniu $R \geq 600$ m.

Nazwa handlowa:

Prefabrykowana nawierzchnia przejazdu kolejowego i tramwajowego typu MIROSŁAW

Typ i ogólny opis wyrobu:

Przedmiotem Krajowej Oceny Technicznej (KOT – IK-KOT-2020/0111, wydanie 2) są płyty i belki z betonu zbrojonego oraz elementy polimerowe nawierzchni przejazdu, zabudowane na skrzyżowaniu drogi szynowej z drogą samochodową lub przejściem dla pieszych w poziomie szyn typu MIROSŁAW. Nawierzchnia przejazdu jest w sposób trwały połączona z torem dzięki sprężystemu zawieszeniu małogabarytowych i wielkogabarytowych płyt przejazdowych na stopkach szyn. W wyniku tego wysokościowe położenie szyn i nawierzchni przejazdu nie ulega zmianie w czasie eksploatacji. Elementy nawierzchni są zaprojektowane z odpowiednim zapasem bezpieczeństwa, przekraczającym wymagania normowe. Zarówno płyty wewnętrzne jak i zewnętrzne obramowane są na całym obwodzie kątownikiem stalowym lub odpowiednio wyprofilowanym kształtownikiem z blachy stalowej.

W zależności od przeznaczenia miejsca ułożenia płyt w nawierzchni przejazdu rozróżnia się:

- płyty przejazdowe wewnętrzne skrajne,
- płyty przejazdowe wewnętrzne,
- płyty przejazdowe zewnętrzne.

W zależności od miejsca ułożenia belki rozróżnia się:

- belkę podporową wewnętrzną,
- belkę podporową zewnętrzną,
- belkę podporową zewnętrzną krawężnikową.

W zależności od stosowanej płyty i typu szyny w nawierzchni rozróżnia się:

- amortyzator pod płytę wewnętrzną 49,
- amortyzator pod płytę zewnętrzną 49,
- amortyzator pod płytę wewnętrzną 60,
- amortyzator pod płytę zewnętrzną 60
- pas uszczelniający 49,
- pas uszczelniający 60,
- pas amortyzujący.

ZASTĘPCA KIEROWNIKA
OŚRODKA JAKOŚCI I CERTYFIKACJI

mgr inż. Marek Woś

Kierownik
Ośrodka Jakości i Certyfikacji

DYREKTOR
INSTYTUTU KOLEJNICTWA
dy. hab. inż. Andrzej Mussel

Dyrektor
Instytutu Kolejnictwa

Warszawa, dnia 19 listopada 2025 r.