



FUNDAMENTY PALOWE DO MOCOWANIA MASZTÓW KOLEJOWYCH SYGNALIZATORÓW ŚWIETLNYCH WYSOKICH

INSTRUKCJA UŻYTKOWANIA NR IU-03

SPIS TREŚCI

1. WARUNKI STOSOWANIA, PRZEZNACZENIE	2
2. CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA.....	2
3. SPOSÓB ZABUDOWY	4
4. TRANSPORT	5
5. ROZŁADUNEK	5
6. SKŁADOWANIE.....	6
7. ANALIZA ZAGROŻEŃ I RYZYKA ODNOSZĄCA SIĘ DO BHP.....	6
8. EKSPLOATACJA ORAZ UTRZYMANIE.....	9

1. WARUNKI STOSOWANIA, PRZEZNACZENIE

Prefabrykowane fundamenty palowe typu B-II-S przeznaczone są do mocowania masztów kolejowych sygnalizatorów świetlnych wysokich, spełniających warunki przedstawione w Ie-117 (np. EHZ-2/N, HZ3). Maszt sygnalizatora powinien być posadowiony, za pośrednictwem płyty przejściowej, na prefabrykowanym fundamencie palowym i przymocowany do niego za pomocą czterech połączeń śrubowych (schemat połączenia przedstawiono w punkcie 2 niniejszej instrukcji). Zasady i szczegóły technologii posadowienia konstrukcji powinny być zgodne z dokumentem Ie-117 (Wymagania techniczne dla sygnalizatorów stosowanych na liniach kolejowych oraz ich konstrukcji wsporczych).

Aplikacja powyższych elementów fundamentowych dotyczy wszystkich gruntów rodzimych i nasypanych, dla których można zastosować ogólnie pojęte pale żelbetowe wbijane.

Stosowanie pali fundamentowych powinno być zgodne z projektem technicznym oraz obowiązującymi normami i przepisami.

2. CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA

Fundament palowy sygnalizatora spełnia wymagania zawarte w Iet-112 (Dokument Normatywny 01-10/ET/2017 Fundamenty konstrukcji wsporczych sieci trakcyjnej).

Fundamenty palowe zaprojektowano dla długości od 2,5 m ze skokiem co 0,5 m. Dobór odpowiedniej długości fundamentu B II-S leży po stornie projektanta, po uwzględnieniu warunków gruntowych.

Wymiary przekroju poprzecznego fundamentu palowego wynoszą odpowiednio:

- typ 2 – 360 x 360 mm (stopa pala); 360 x 520 mm (głowica pala).

Fundamenty palowe przeznaczone do mocowania kolejowych sygnalizatorów świetlnych wysokich posiadają kanał kablowy o średnicy 60 mm umożliwiający przeprowadzenie instalacji kablowej z gruntu do wnętrza masztu.

Szczegóły konstrukcyjne fundamentu palowego słupów sygnalizatora przedstawiono na rysunku technicznym stanowiącym ZAŁĄCZNIK NR 1 do niniejszej instrukcji.

Prefabrykowane fundamenty palowe zawierają 2 części: część głowicową oraz trzonową pala. Część głowicowa dla jednej z płaszczyzn przekroju poprzecznego jest poszerzona w stosunku do części trzonowej (dolnej) i dodatkowo zbrojona zbrojeniem poprzecznym – spiralami. Zbrojenie podłużne stanowią pręty umieszczone w narożach konstrukcji prefabrykatu o średnicy $\phi 28$. Do zbrojenia należy użyć stali zbrojeniowej o granicy plastyczności 500 MPa dla zbrojenia głównego oraz poprzecznego. Beton (oraz mieszanka betonowa) do wykonania prefabrykatów powinien posiadać następujące parametry :

- klasa C40/50
- mrozoodporność F-150
- wodoszczelność W-8
- współczynnik w/c < 0,40
- nasiąkliwość < 5%

Część głowicowa została wyposażona w gwintowane śruby fundamentowe. Śruby zostały zakotwione w betonie przez zgrzewanie tarciove do prętów głównych na pełen przekrój. Prefabrykaty wyposażono także w typowe kotwy transportowe o nośności min. 25 kN każda.

Do zastosowania prefabrykatów palowych jako kompletnych fundamentów należy zastosować osprzęt. Poniżej przedstawiono schemat połączenia oraz wykaz elementów wchodzących w skład kompletnego fundamentu palowego.

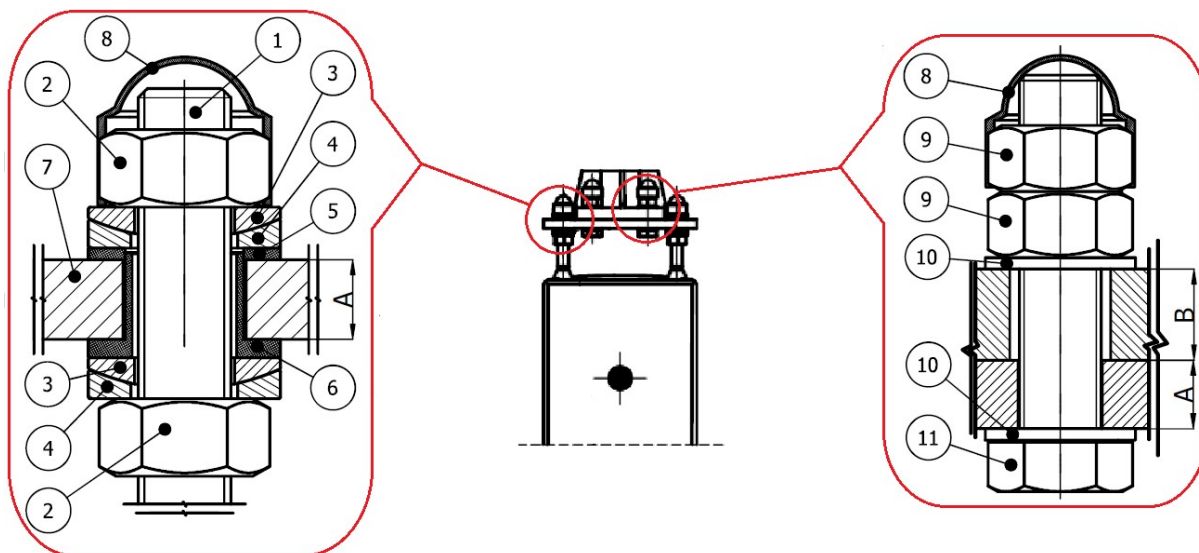
Tab. 1 Wykaz elementów wchodzących w skład kompletnego fundamentu palowego

Typ fundamentu	Pręty $\varnothing 28$	Kotwa (śruba) fundamentowa			Rura B II-S	Kotwy transp.	Izolatory			Nakrętki			Podkładki			Kapturek ochronny
		M30	M36	M42			BI	BII	BIII	M30	M36	M42	BI	BII	BIII	
B II-S	4	4	4	4	1	3	4	4	4	8	8	8	8	8	4	

Fundamenty palowe przeznaczone do mocowania masztów sygnalizatorów kolejowych dostarczane są z dodatkowym osprzętem mocującym podstawę masztu do płyty przejściowej.

Tab. 2 Wykaz elementów wchodzących w skład osprzętu mocującego podstawę masztu do płyty przejściowej

Typ Fundamentu	Śruby	Płyta przejściowa	Nakrętki	Podkładka płaska	Kapturek ochronny
Elementy zgodne z dokumentacją techniczną Producenta sygnalizatorów kolejowych					
B II-S	4	1	8	8	4



L.p.	ELEMENT	SPECYFIKACJA	MATERIAŁ
1	Śruba fundamentowa	M36; L gwintu: 195-225; skok: 4,0 [mm];	1.4301
2	Nakrętka	M36; pow. cynk, min 70 μm ; C (ISO 4759-1) / kl. 5 (ISO 898/2);	ISO 4032
3	Podkładka sferoidalna - wypukła	Dz=71; otw.=39 [mm]; pow. cynk, min 70 μm - ISO 4042;	S355JR
4	Podkładka sferoidalna - wklęsła	Dz=71; otw.=42 [mm]; pow. cynk, min 70 μm - ISO 4042;	S355JR
5	Izolator - podkładka	Dz=71; otw.=47; h=5 [mm];	POM C/poliacetal
6	Izolator - tuleja	Dz=71/47; otw.=41; h=41 [mm];	POM C/poliacetal
7	Płyta pośrednia		-
8	Kapturek ochronny	Elementy zgodne z dokumentacją techniczną producenta kolejowych sygnalizatorów świetlnych	-
9	Nakrętka		-
10	Podkładka płaska		-
11	Śruba		-

Schemat 1. Mocowanie osprzętu dla fundamentów palowych przeznaczonych pod kolejowe sygnalizatory świetlne

Podczas montażu słupów kolejowych sygnalizatorów świetlnych na prefabrykowanych fundamentach palowych nakrętki mocujące podstawę słupa ze śrubami fundamentu należy dokręcać za pomocą klucza dynamometrycznego z zachowaniem następujących wartości momentów:

- nakrętki M30 – 336 Nm,
- nakrętki M36 – 780 Nm,
- nakrętki M42 – 1321 Nm,

3. SPOSÓB ZABUDOWY

Sposób instalacji fundamentu palowego sygnalizatora powinien być wykonany na podobnej zasadzie jak w przypadku instalacji fundamentu palowego pod konstrukcje wsporcze sieci trakcyjnej, zgodnie z let-105.

Przed przystąpieniem do wbijania pali należy:

- przygotować stanowisko do pracy kafara;
- sprawdzić czy urządzenie przeznaczone do wprowadzania pali w grunt posiada ważne świadectwo dopuszczenia do pracy, a jego operator aktualne zezwolenie na jego obsługę;
- upewnić się czy podkładka młota (materiał umieszczony pomiędzy młotem udarowym a kołpakiem w celu ochrony młota i głowicy pala przed niszczącymi bezpośrednimi uderzeniami) jest w odpowiednim stanie zapewniającym bezpieczne przekazanie energii uderzenia na pal;
- przy podnoszeniu prefabrykatu do młota kafara należy wykorzystać dwa punkty zaczepienia (kotwy transportowe);

ZABRANIA SIĘ PODNOSZENIA PALA DO MŁOTA KAFARA Z WYKORZYSTANIEM JEDNEGO Z UCHWYTÓW TRANSPORTOWYCH UMIESZCZONYCH W PREFABRYKACIE ORAZ PRZECIĄGANIA PALI PO NIERÓWNYM PODŁOŻU

- umieścić podkładkę pala na jego głowicy – podkładka pala: zwykle miękkie drewno o grubości całkowitej powyżej 4 cm, umieszczone pomiędzy kołpakiem a głowicą pala;
- kafar należy ustawić tak, aby oś pionowa młota pokrywała się z punktem osiowym wytyczającym środek geometryczny pala.

Warunkiem koniecznym dla wszystkich wbijanych pali jest właściwy dobór energii przekazywanej przez urządzenie wbijające, aby zostały spełnione następujące wymagania:

- maksymalne obliczone naprężenia ściskające nie było większe od $0,8 \times$ charakterystyczna wytrzymałość betonu na ściskanie w czasie wbijania;
- maksymalna obliczona siła rozciągająca nie była większa od $0,9 \times f \times A$, gdzie f - charakterystyczna granica plastyczności zbrojenia, A - pole przekroju zbrojenia.

Jeżeli podczas wbijania są mierzone naprężenia to ich wartości mogą być o 10% większe od podanych wyżej wartości obliczeniowych.

Konieczna jest obserwacja procesu wbijania pali – jest to podstawowy sposób sprawowania kontroli jakości robót palowych. Energię wbijania należy zwiększać stopniowo.

Wbijanie należy przerwać jeśli wpędy na kolejnych dwóch odcinkach pograżania nie przekroczą 4mm (czyli powyżej 50 uderzeń na 20 cm) i dokonać szczegółowej analizy

zaistniałej sytuacji. Przekroczenie tej granicy bardzo często prowadzi do uszkodzenia głowicy pala lub uszkodzenia młota.

W trakcie procesu wbijania fundamentów palowych należy zwrócić szczególną uwagę na następujące elementy, które niejednokrotnie powodowały uszkodzenia pali:



ZAPEWNIENIE OSIOWOŚCI POMIĘDZY MŁOTEM A PALEM

Gdy nie jest ona zapewniona, uderzenia przekazywane są poza centralną część głowicy i powodują odpadanie ścian bocznych lub narożników.

Pal powinien być pionowany przy pomocy poziomiccy pomocnika operatora. Po wbiciu pierwszego odcinka ok. 1-2 m powinna nastąpić ponowna kontrola położenia i osiowości pala. Jeżeli przy dalszym wbijaniu zauważono zejście z planowanej osi, zabrania się prostowania pala gdyż najczęściej powoduje to nieodwracalne uszkodzenie pala.



REGULARNA WYMIANA PODKŁADEK DREWNIANYCH

W trakcie każdego wbijania pali dochodzi do zgniatania, a w przypadku długiej instalacji wypalenia, podkładki drewnianej. W przypadku zaniedbania ich wymiany, stalowy młot uderzając w beton, wywołuje jego destrukcję. Aby wyeliminować uszkodzenie fundamentu palowego podczas pogrążania należy kontrolować stan uszkodzenia przekładki drewnianej i w przypadku konieczności wymienić na nową.



4. TRANSPORT

Fundamenty palowe mogą być przewożone środkami transportu dostosowanymi do długości i ciężaru przewożonych pali, po ich odpowiednim zabezpieczeniu przed przesunięciem lub uszkodzeniem. Dopuszcza się układanie maksymalnie dwóch warstw pali z zastosowaniem przekładek drewnianych o wymiarach 6x6 cm, pomiędzy warstwami prefabrykatów. Przekładki drewniane w ilości 2 szt., powinny być usytuowane w miejscach umieszczenia kotew transportowych. W czasie transportu należy zapewnić równomierne obciążenie środka transportu.

Zabrania się układania pali bezpośrednio na naczepie jeżeli podłoga jest nierówna, należy wtedy stosować przekładki według zasad podanych powyżej.

5. ROZŁADUNEK

Podczas rozładunku fundamentów palowych należy stosować specjalne uchwyty transportowe przystosowane do uchwytów kulowych 2,5 t. Przy braku specjalnych uchwytów potrzebnych do podnoszenia fundamentu dopuszczalne jest podnoszenie prefabrykatu pasami transportowymi. Zarówno uchwyty transportowe jak i pasy powinny posiadać atesty i być przystosowane do ciężaru fundamentów (Tab. 3). W żadnym wypadku nie należy podnosić fundamentu poprzez zaczepianie zawiesi, pasów na części głowicowej (gwintowane kotwy fundamentowe).

Tab. 3 Ciężar fundamentów palowych w kilogramach.

Typ	Długość [m]						
	2,5m	3,0m	3,5m	4,0m	4,5m	5,0m	5,5m
B II-S	1166	1349	1532	1713	1896	2079	2262

Zabrania się przeciągania oraz podnoszenia pala za jeden uchwyt transportowy, przepychania koparkami, ładowarkami oraz rozładunku wózkami widłowymi, ładowarkami.

Wszystkie czynności związane z rozładunkiem bądź załadunkiem prefabrykatów muszą być przeprowadzane przez osoby posiadające: odpowiednie kwalifikacje (suwnicowy, dźwigowy, hakowy) oraz przeszkolenie w zakresie przepisów BHP przy zastosowaniu środków ochrony indywidualnej w postaci hełmu, rękawic, kamizelki odblaskowej oraz obuwia z noskami zabezpieczającymi. Siła wiatru w czasie rozładunku pali nie może przekraczać 10 m/s. Gdy prędkość wiatru przekracza dopuszczalną wartość niezwłocznie należy przerwać wykonywane operacje.

6. SKŁADOWANIE

Na budowie, fundamenty palowe należy składować na otwartej przestrzeni, na podłożu wyrównanym i odwodnionym, przy czym fundamenty poszczególnych typów należy układać poziomo w oddzielnych stosach, z zastosowaniem przekładek rozmieszczonych w rozstawie odpowiadającym usytuowaniu kotew transportowych. Dopuszcza się układanie pali w maksymalnie trzech warstwach. Warstwy można układać tylko na przekładkach drewnianych jednakowej grubości, rozmieszczonych nad przekładkami tak aby obciążenie pochodzące od kolejnych warstw nie zwiększało zginania niżej ułożonych elementów. Wymiary przekroju poprzecznego przekładek nie powinny być mniejsze niż : grubość 6 cm, szerokość 6 cm, a długość przekładek powinna być co najmniej 5 cm większa niż szerokość pala.

7. ANALIZA ZAGROŻEŃ I RYZYKA ODNOSZĄCA SIĘ DO BHP

Etap pracy	Zagrożenia i ryzyka	Sposoby zmniejszenia ryzyka
Rozładunek/ załadunek pali. Rozładunek płyt przejściowych.	Uderzenie, przygniecenie przez transportowany ładunek	<ul style="list-style-type: none"> - Zapewnienie stałego nadzoru prowadzonych prac, uprawnionego operatora, przeszkolonych sygnalistów-hakowych i pracowników wykonujących prace pomocnicze, - Przenoszenie ładunków przez dopuszczony przez UDT żuraw i atestowany, sprawny osprzęt, - Wyznaczenie i oznaczenie stref niebezpiecznych pracy UTB, - Eksploatacja sprzętu zgodnie z DTR, nie przekraczanie DOR, - Dobór zawiesi, pasów, lin, haków - zgodnie z DOR, - Stosowanie lin kierunkowych, zachowanie bezpiecznej odległości od przenoszonych/prowadzonych ładunków,

		<ul style="list-style-type: none"> - Zakaz wykonywania robót UTB przy wietrze o prędkości powyżej 10m/s, - Zakaz przechodzenia/przebywania pod ładunkiem zawieszonym na haku, - Utrzymywanie porządku na stanowisku pracy i terenie budowy.
<p>Rozładunek/załładunek pali.</p> <p>Rozładunek płyt przejściowych.</p> <p>Wbijanie pali kafarem na terenie budowy.</p>	<p>Zagrożenia związane z prowadzeniem prac w pobliżu sieci trakcyjnej – porażenie, poparzenie prądem z sieci trakcyjnej.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Przestrzeganie zakazu dotykania słupów trakcyjnych, wieszania na nich odzieży, stawiania przy nich maszyn i sprzętu oraz narzędzi. - Przestrzeganie zakazu dotykania przewodów uszyniających konstrukcje wsporcze sieci jezdni i budowli, pod którymi sieć przebiega. - W razie zauważenia zerwanych przewodów sieci trakcyjnej należy oddalić się z miejsca zagrożenia na odległość bezpieczną – co najmniej 10 metrów – idąc drobnymi krokami, nie odrywając stóp od podłoża.
	<p>Zagrożenia wynikające z poruszających się pojazdów szynowych – potrącenie, przejechanie przez pojazd kolejowy, maszyny, wypadnięcie z pojazdu szynowego, uderzenie przedmiotami wystającymi z wagonów lub wyrzucanymi.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Przestrzeganie zasad i przepisów dotyczących poruszania się w obrębie czynnych torów kolejowych, - Właściwa organizacja i zabezpieczenie miejsca robót, stawianie wskaźnika W7 w odległości 300-500 metrów od miejsca robót – przy mniejszej liczbie w warunkach ograniczonej widoczności i słyszalności, gdy na torze pracuje grupa złożona z więcej niż dwóch pracowników, wystawienie sygnalisty, - Stosowanie sygnalizacji kolejowej, stosowanie kamizelek ostrzegawczych koloru pomarańczowego, bezpośredni Nadzór kierownika robót, przestrzeganie postanowień instrukcji stanowiskowych.
	<p>Zagrożenie przewróceniem się maszyny, zagrożenie związane z obsługą maszyny.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Użytkowanie maszyny przez uprawnioną osobę zgodnie z DTR. - Wyznaczenie strefy niebezpiecznej pracy maszyny, - Przestrzeganie maks. nachylenia maszyny budowlanej - zgodnie z instrukcją obsługi maszyny, - Zachowanie bezpiecznych odległości od przeszkód na torach, codzienna kontrola stanu torów w tym w szczególności po opadach deszczu po nagłych zmianach temperatury itp.), - Przed uruchomieniem maszyny budowlanej należy sprawdzić prawidłowość działania

		<p>wskaźników sygnalizujących pracy maszyny, utrzymywać w stanie czytelnym tabliczki ostrzegawcze</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stosowanie zakazu przebywania osób nieupoważnionych w strefie ruchu maszyny, - stosowanie tablic ostrzegawczych i informujących, - Bezwzględny nakaz stosowania bezpiecznej prędkości ruchu maszyny. - Stosowanie sygnalizacji dźwiękowej informującej inne osoby o pracy maszyny, w tym o wykonywaniu ruchu wstecznego. - Wyznaczenie i oznaczenie strefy niebezpiecznej w czasie przemieszczania przedmiotów przy zastosowaniu maszyn i urządzeń, - Każdorazowo pracę można rozpocząć po wysłuchaniu instruktażu przeprowadzonego przez Nadzór i uzyskaniu stosownego pozwolenia.
	Hałas, wibracje	<ul style="list-style-type: none"> - Używanie ochronników słuchu przy wykonywaniu pracy w pobliżu hałasu powyżej 80dB, - Systematyczne prowadzenie pomiarów w środowisku pracy, - Używanie rękawic antywibracyjnych
Montaż płyt przejściowych, słupów i masztów na palach fundamentowych	Uderzenie, przygniecenie przez transportowany słup\ maszt.	<ul style="list-style-type: none"> - Zapewnienie uprawnionego operatora, przeszkolonych sygnalistów-hakowych i pracowników wykonujących prace pomocnicze, - Przenoszenie ładunków przez dopuszczony przez UDT żuraw i atestowany, sprawny osprzęt, - Wyznaczenie i oznaczenie stref niebezpiecznych pracy UTB, - Eksploatacja sprzętu zgodnie z DTR, nie przekraczanie DOR, - Dobór zawiesi, pasów, lin, haków - zgodnie z DOR, - Stosowanie lin kierunkowych, zachowanie bezpiecznej odległości od przenoszonych/prowadzonych ładunków, - Zakaz wykonywania robót UTB przy wietrze o prędkości powyżej 10m/s, - Zakaz przechodzenia/przebywania pod ładunkiem zawieszonym na haku, - Zachowanie bezpiecznej odległości od sieci trakcyjnej - Utrzymywanie porządku na stanowisku pracy i terenie budowy.
	Zagrożenia	- Przestrzeżenie zakazu dotykania słupów

	związane z prowadzeniem prac w pobliżu sieci trakcyjnej – porażenie, poparzenie prądem z sieci trakcyjnej.	trakcyjnych, wieszania na nich odzieży, stawiania przy nich maszyn i sprzętu oraz narzędzi. - Przestrzeganie zakazu dotykania przewodów uszyniających konstrukcje wsporcze sieci jezdni i budowli, pod którymi sieć przebiega. - W razie zauważenia zerwanych przewodów sieci trakcyjnej należy oddalić się z miejsca zagrożenia na odległość bezpieczną – co najmniej 10 metrów – idąc drobnymi krokami, nie odrywając stóp od podłoża.
Montaż płyt przejściowych, słupów i masztów na palach fundamentowych	Zagrożenie przewróceniem się żurawia, zagrożenie związane z obsługą maszyny.	- Użytkowanie żurawia przez uprawnioną osobę zgodnie z instrukcją obsługi, - stosowanie odpowiedniego osprzętu; atestowanych zawiesi, pasów, lin stalowych itp. - Wyznaczenie strefy niebezpiecznej pracy maszyny, - Stosowanie zakazu przebywania osób nieupoważnionych w strefie niebezpiecznej maszyny, - Stosowanie tablic ostrzegawczych i informujących, -Każdorazowo pracę można rozpocząć po wysłuchaniu instruktora przeprowadzonego przez Nadzór i uzyskaniu stosownego pozwolenia.
	Zagrożenia wynikające z poruszających się pojazdów szynowych – potrącenie, przejechanie przez pojazd kolejowy, maszyny, wypadnięcie z pojazdu szynowego, uderzenie przedmiotami wystającymi z wagonów lub wyrzucanymi.	- Przestrzeganie zasad i przepisów dotyczących poruszania się w obrębie czynnych torów kolejowych, - Właściwa organizacja i zabezpieczenie miejsca robót, stawianie wskaźnika W7 w odległości 300-500 metrów od miejsca robót – przy mniejszej liczbie w warunkach ograniczonej widoczności i słyszalności, gdy na torze pracuje grupa złożona z więcej niż dwóch pracowników, wystawienie sygnalisty, - Stosowanie sygnalizacji kolejowej, stosowanie kamizelek ostrzegawczych koloru pomarańczowego, bezpośredni Nadzór kierownika robót, przestrzeganie postanowień instrukcji stanowiskowych.

8. EKSPLOATACJA ORAZ UTRZYMANIE

Beton, z którego produkujemy prefabrykowane fundamenty palowe, jest zaprojektowany i wykonany zgodnie z zaleceniami dotyczącymi doboru wartości granicznych składu betonu przedstawionymi w normie PN-EN 206+A1:2016-12 dla klas ekspozycji: X0, XC1, XC2, XC3, XC4, XS1, XS2, XS3, XD1, XD2, XD3, XF1, XA1:

	Wartość graniczna wg. PN-EN 206	Wartość spełniona przez nasz beton (Centrum Pali Sp. z o.o.)
w/c	max 0,45	0,40
Klasa wytrzymałości betonu	min C35/45	C40/50
Zawartość cementu	min 360 kg/m ³	370 kg/m ³

W przypadku, gdy warunki środowiska wskazują na klasy ekspozycji XA2 oraz XA3 stosujemy cement odporny na siarczany HSR.

W razie potrzeby spełnienia klas XF2, XF3, XF4 dodatkowo napowietrzamy beton do poziomu ok. 5%.

Powyższe wartości przyjęto przy założeniu przewidywanego, projektowego okresu użytkowania konstrukcji wynoszącego co najmniej 50 lat.

Wszystkie wymagania techniczne wykonania i odbioru oraz kontroli i badań eksploatacyjnych prefabrykowanych fundamentów palowych, stosowanych na liniach kolejowych, zostały określone w instrukcji let-105 (Wytyczne odbioru i eksploatacji fundamentów palowych, stosowanych na liniach kolejowych dla ustawiania konstrukcji wsporczych sieci trakcyjnej) i mają zastosowanie również w przypadku fundamentów B II-S.

Poniżej przedstawiono zestawienie norm i dokumentów, które w sposób szczegółowy precyzują warunki techniczno – eksploatacyjne jakie muszą być spełnione, aby prefabrykowane fundamenty palowe mogły być stosowane:

- PN-EN 1990. Eurokod. Podstawy projektowania konstrukcji.
- PN-EN 1997-1. Eurokod 7: Projektowanie geotechniczne. Część 1. Zasady ogólne.
- PN-EN 12699. Wykonawstwo specjalistycznych robót geotechnicznych. Pale przemieszczeniowe.
- PN-83/B-02482. Fundamenty budowlane. Nośność pali i fundamentów palowych.
- PN-EN 1992-1-1. Eurokod 2. Projektowanie konstrukcji z betonu.
- PN-EN 12794 Prefabrykaty z betonu. Pale fundamentowe.
- Wytyczne odbioru i eksploatacji fundamentów palowych, stosowanych na liniach kolejowych dla ustawiania konstrukcji wsporczych sieci trakcyjnej. let-105. PKP PLK S.A. Warszawa, 2005 rok.
- Dokument normatywny 01-10/ET/2017. Fundamenty konstrukcji wsporczych sieci trakcyjnej. let-112. PKP PLK S.A. Warszawa, 2017.

Zamówienia na fundamenty palowe typu B II-S należy składać bezpośrednio w Centrum Pali Sp. z o.o., podając typ (B II-S), uwzględnione w doborze projektowym długości i odpowiednio ich ilości.

Centrum Pali Sp. z o.o.
 ul. Łąkoszyńska 127
 99-300 Kutno
 tel. 24 254 70 64
 adres e-mail: sprzedaz@centrumpali.pl