



do 700 000 podkładów rocznie. Podkłady te zaprojektowane zostały z wykorzystaniem wszystkich znanych norm podkładów w połączeniu z odpowiednimi specyfikacjami krajowymi.

Doświadczenie projektowe i wykonawcze Abetong obejmuje podkłady dla wszystkich warunków torowych, systemów przyspieszeń oraz rodzajów transportu (od korytarzy transportu ciężkiego do kolei dużych prędkości, od torów szerokich do wąskich).

Badania i rozwój

W 1995 roku w Goeteborgu utworzono CHARMEC (Centrum Kompetencyjne Mechaniki Kolejowej). Jego członkami są Chalmers University of Technology, Trafikverket (Szwedzka Administracja Transportu) oraz jedenaście firm prywatnych z branży kolejowej.

Zaangażowanie Abetong w prace CHARMEC dało szeroką wiedzę o konstrukcji toru, w którym podczas przejazdu pociągu podkład kolejowy jest ważnym składnikiem współdziałającym z pozostałymi elementami struktury toru. Wiedza zdobyta w CHARMEC i w projektach tego typu zapewnia pierwszorzędą pozycję Abetong w świecie w projektowaniu i produkcji strunobetonowych podkładów kolejowych.

Kompetencja

W połowie lat 60. minionego stulecia Abetong zainwestował w wiedzę dotyczącą betonowych podkładów kolejowych. Od tego czasu firma ma własną Grupę Kolejową zajmującą się wyłącznie projektowaniem oraz produkcją podkładów i podrozdzińców betonowych. Obecnie ta wiedza i know-how są z powodzeniem stosowane przez przedsiębiorstwa na całym świecie, będące liderami na krajowych rynkach.

Licencjodawcy Abetong wspierani są przez zespół inżynierów – ekspertów, pracujących w tym celu na co dzień oraz zajmujących się dalszym rozwojem technologii podkładów, wiedzy oraz know-how Abetong w tej dziedzinie. Dzięki temu analizy oraz badania podkładów wykonywane są w sposób ciągły, aby lepiej zrozumieć, rozwijać i optymalizować każdą procedurę w fazie projektowania i produkcji.

Pochodzenie nazwy podkładu

Precon wielokrotnie wyjaśniał, że nadanie nazwy PS-94P jego strunobetonowym podkładom kolejowym nastąpiło z wyłącznej inicjatywy i na żądanie PKP PLK S.A.

Konstrukcja podkładu PS-94P uzyskała akceptację PKP PLK S.A. w 2009 roku. Podkłady PS-94P spełniają wynikające z normy wymagania PKP PLK S.A. postawione w Warunkach Technicznych Wykonania i Odbioru Podkładów i Podrozdzińców Strunobetonowych WTWiO-ILK3a-5187/01/05 podkładowi strunobetonowemu typu PS-94.

Natomiast podkłady PS-94P i PS-94 różnią się sposobem sprężenia betonu. Dlatego dla odróżnienia PKP PLK S.A. oznaczyła podkład Precon symbolem PS-94P.

Niczyżej kontrowersji nie budzi analogiczna nazwa PS-83 – wspólna dla podkładu sprężonego splotami zakotwionymi w betonie (jak podkład PS-94P) oraz dla podkładu sprężonego drutami zamocowanymi w tarczach oporowych (jak podkład PS-94). Jeżeli bowiem podkład PS-83 spełnia wymagania WTWiO-ILK3a-5187/01/05 wynikające z normy PN-EN 13230 (m.in. dotyczące rybosłupowości, wytrzymałości czy trwałości), to dla użytkowników linii kolejowych nie ma znaczenia, czy jest on sprężony jak podkład PS-94P czy jak podkład PS-94.

Symbole PS-83 i PS-94 wprowadzono w latach 80. i 90. XX wieku dla oznaczenia podkładów produkowanych na potrzeby państwowej PKP przez podległe jej oraz państwowe wytwórnie podkładów. PKP PLK S.A., następczyni PKP, nadal stosuje te oznaczenia. Według mojej najlepszej wiedzy, oznaczenia PS-83 i PS-94 nie zostały zastrzeżone i nie są własnością któregośkolwiek z obecnych na polskim rynku trzech producentów podkładów.

W 2007 roku PKP PLK S.A. nakazała oznaczenie podkładu Precon symbolem PS-94P, albowiem traktowała go jako zamiennik podkładu PS-94. Nadanie tej nazwy jest potwierdzone w dokumentach. W tym samym roku podkład PS-94P i jego nazwa zostały upublicznione przez wydanie Aprobata Technicznej CNTK. ■



PRECON POLSKA Sp. z o.o.

► ul. Domaniewska 47 ► 02-672 Warszawa ► tel. 22 622 22 09
► faks 22 628 98 03 ► www.precon.com.pl ► info@precon.com.pl

PRECON POLSKA

HEIDELBERGCEMENT Group