

**Szanowny Pan Minister  
Andrzej Adamczyk  
Ministerstwo Infrastruktury**

**ul. Chałubińskiego 4/6  
00-928 WARSZAWA**

Szanowny Panie Ministrze,

Polska Izba Konstrukcji Stalowych pragnie wyrazić swoje zaniepokojenie i zwrócić Pana uwagę na aktualny trend panujący na rynku inwestycji infrastrukturalnych w Polsce, który stopniowo eliminuje udział konstrukcji stalowych jako nośnej części mostów i wiaduktów.

W ostatnich latach wyraźnie widać tendencję do odchodzenia od rozwiązań stalowych w konstrukcjach drogowych. Tendencja ta nie posiada merytorycznego i potwierzonego doświadczeniem uzasadnienia ale wynika z bardzo agresywnej i szeroko rozwiniętej działalności „lobby cementowo-betonowego”.

Szereg doświadczeń praktycznych popartych niezliczoną ilością opracowań naukowych nie pozwala jednoznacznie stwierdzić, który typ konstrukcji jest lepszy i powinien być stosowany w budowie drogowych obiektów mostowych. Rozwiązania należy stosować adekwatnie do wymogów środowiskowych i projektowych. W związku z powyższym forsowanie rozwiązań betonowych w każdym przypadku jest nieuzasadnione lub wręcz szkodliwe.

Argumenty lobbystów o rzekomej korzyści ekonomicznej budowy obiektów betonowych są wątpliwe. Ceny budowy z betonu i stali zmieniają się cyklicznie w zależności od cen materiałów podstawowych, cen robocizny i koniunktury rynkowej. Aktualnie polski rynek mierzy się z problemem zbyt wielu realizacji w technologii betonowej i wynikającym z tego brakiem wystarczającej ilości firm usługowych i siły roboczej. Ceny podwykonawców gwałtownie idą w górę i koszty budowy obiektów betonowych rosną.

Aby jeszcze silniej podkreślić niewłaściwość trendu preferującego rozwiązanie betonowe należy przypomnieć ubiegłoroczną katastrofę budowlaną obiektu we Włoszech. Jak donosi włoska „La Repubblica”, przyczyną zawalenia się wiaduktu autostradowego w Genui były wymagające wzmocnienia elementy konstrukcji betonowej. Niestety na obiektach betonowych korozja, osłabienie, uszkodzenie konstrukcji jest o wiele trudniejsze do stwierdzenia niż na obiektach stalowych.

Reasumując - nie można jednoznacznie stwierdzić, który typ konstrukcji jest lepszy i powinien być stosowany w budowie drogowych obiektów mostowych. Na rynku infrastruktury drogowej potrzebny jest stan równowagi, bo obie [technologie](#) mają swoje zalety i są potrzebne a typ konstrukcji powinien być wybrany indywidualnie dla każdego przypadku.

W styczniu uczestniczyliśmy w spotkaniu w Ministerstwie Infrastruktury, na którym zgłaszaliśmy swoje uwagi do „**Katalogu typowych konstrukcji drogowych obiektów mostowych i przepustów**” opracowanego na zlecenie ministerstwa przez firmę PROMOST CONSULTING sp. z o. o. sp. k.

1/2



Nie możemy pozostać bierni wobec kolejnego etapu pomijania konstrukcji stalowych w rozwiązaniach technicznych zaproponowanych w **Katalogu**.

Autorzy, wśród całej rzeszy rozwiązań opartych na betonie, dopuszczają tylko jedno rozwiązanie z użyciem stalowej konstrukcji nośnej ale niestety, preferują gotowy kształtownik walcowany typ HL produkowany przez monopolistę, hinduskiego właściciela kilku hut w Polsce, przedstawiciel którego brał udział jako niezależny współpracownik podczas opracowywania rzeczonoego katalogu.

Tymczasem szereg wytwórni konstrukcji stalowych w Polsce, produkuje konstrukcje stalowe nośne mostów i wiaduktów z **profilu stalowych spawanych** nie uwzględnionych w Katalogu.

Corocznie z takich blachownic budujemy kilkadziesiąt obiektów na polskich drogach.

Przykładowo w 2018 roku MOSTOSTAL KIELCE S.A. wykonywał:

- Budowa drogi ekspresowej S8 na odcinku Syców Wieruszów – **7 obiektów stalowych z dźwigarów spawanych**
- Kontynuacja projektowania i budowa drogi ekspresowej S-8 od węzła Opacz do węzła Paszków – **13 obiektów stalowych z dźwigarów spawanych**
- Budowa drogi ekspresowej S-5 Poznań – Wrocław odcinek Poznań (A2) – Wronczyn – **4 obiekty stalowe**
- Budowa dwujezdniowej drogi ekspresowej S-7 na odcinku obwodnicy zachodniej Kielce oraz aktualnie na odcinku Chęciny Jędrzejów – **12 obiektów stalowych z dźwigarów spawanych**.

Dodatkowo wspomnę liczne, aktualnie budowane, obwodnice miast, na których również buduje się stalowe mosty, wiadukty, estakady. Tylko w bieżącym roku buduje się kilkadziesiąt stalowych mostów w całym kraju i wiele za granicą..

Nie jest prawdą, że konstrukcja nośna z profili walcowanych typ HL jest tańsza od konstrukcji nośnej z profili spawanych. W żadnym zakresie nie zyskuje przewagi nad konstrukcjami spawanymi. Do dnia dzisiejszego udział w rynku obiektów z użyciem HL był niewielki jednak stopniowo rośnie dzięki agresywnej działalności przedstawicieli producenta – monopolisty tego kształtownika.

Dlatego stanowczo sprzeciwiamy się dopuszczeniu do publikacji **Katalogu typowych konstrukcji drogowych obiektów mostowych i przepustów**, który pomija stalowy spawany typ konstrukcji nośnej.

Zwracamy się zatem do Pana Ministra o pilne pochylenie się nad tym problemem i skierowanie do autorów **Katalogu typowych konstrukcji drogowych obiektów mostowych i przepustów** potrzeby uzupełnienia typów sugerowanych rozwiązań technicznych o powszechnie występujące konstrukcje stalowe z blachownic spawanych.

Z poważaniem

DYREKTOR GENERALNY

Karol Heidrich

PREZES IZBY

Zbigniew Barłóg