

Rok 2021 w sektorze budownictwa



tekst: **IGA CHYLICKA**, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne

2021 zapamiętamy jako rok skokowych podwyżek cen energii elektrycznej, gazu i żywności. Podwyżki dotknęły również sektor budownictwa. Od początku ub.r. mieliśmy do czynienia z dynamicznym wzrostem cen surowców i materiałów budowlanych, wyższych z miesiąca na miesiąc. Z podobną sytuacją będziemy musieli się mierzyć przynajmniej do połowy tego roku.

Podsumowując 2021 r. w budownictwie, wszyscy jednym tchem mówią o podwyżkach cen surowców i materiałów budowlanych. Zjawisko to zaczęło się już w 2020 r. i trwa do dziś. Statystyki pokazują, że ceny materiałów budowlanych na polskim rynku były wyższe we wszystkich 20 grupach średnio o ok. 23% w stosunku do 2020 r. Na czele listy figurują płyty OSB z utrzymującą się dynamiką wzrostu ceny.

Koniunktura w budownictwie w 2021 r.

Branża budowlana w 2021 r. wystartowała z niskiego poziomu koniunktury, co było oczywiście odzwierciedleniem zagrożenia pandemią koronawirusa w budownictwie i obawami rynku budowlanego. Marzec to wzrost liczby zakażeń, a kwiecień – wyhamowanie pandemii. Sierpień przyniósł pesymistyczne nastawienie, a to za sprawą prognozy czwartej fali pandemii.



fol. K. Nalewajko, GDDKiA

Wycienienia GUS-u pokazały, że od kwietnia do maja wskaźnik koniunktury w budownictwie wzrósł o ponad 5 pkt (z -13,7 do -8,4), w czerwcu już tylko o niespełna 3 pkt, a w lipcu o 0,6 pkt. W sierpniu koniunktura zaczęła spadać. W grudniu wskaźnik koniunktury obniżył się do -15,4 pkt z -11,9 pkt w listopadzie.

2021 r. na polskich drogach

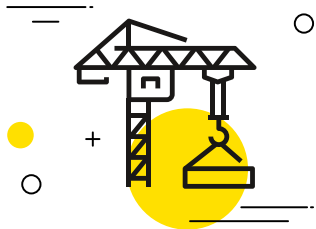
109 zadań inwestycyjnych o łącznej długości ponad 1373 km, 425 km nowych dróg, 4624,9 km dróg szybkiego ruchu, w tym 1753,6 km autostrad i 2871,3 km dróg ekspresowych, 22 zadania o łącznej długości 305,9 km w postępowaniach przetargowych oraz jedna obwodnica o długości ok. 6 km z rządowego *Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020–2030* – tak 2021 r. podsumowała Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. W ub.r. kierowcy zyskali ważne odcinki międzynarodowej trasy Via Carpatia (S19) pomiędzy Lublinem i Rzeszowem, odcinki trasy Via Baltica (S61) Śniadowo – Łomża, Kolno – Stawiski – Szczuczyn oraz Wysokie – Raczkki, kilka odcinków autostrady A1 na terenie województw łódzkiego i śląskiego, dzięki czemu trasa ta jest w użytkowaniu na niemal całym przebiegu – od Trójmiasta do południowej granicy kraju. Znacząco wydłużyła się też droga ekspresowa S7, do ruchu oddano odcinki Mława – Strzegowo i Strzegowo – Pieńki na północ od Warszawy, a także dwa odcinki ułatwiające podróż na trasie ze stolicy do Krakowa. Kierowcy zyskali ponadto odcinki S3 w Zachodniopomorskiem i Dolnośląskim. Do ruchu oprócz autostrad i dróg ekspresowych oddano również obwodnice, m.in. Stalowej Woli i Niska, Myślborza, Łańcuta i Niemodlina. GDDKiA podpisała 46 nowych umów

na realizację odcinków o łącznej długości 555 km i wartości 16,8 mld zł. W 2021 r. zbudowano ponadto 21 nowych mostów o łącznej długości 275 m. Inwestycje opiewały w sumie na kwotę 103,7 mln zł.

Inwestycje GDDKiA planowane w 2022 r.

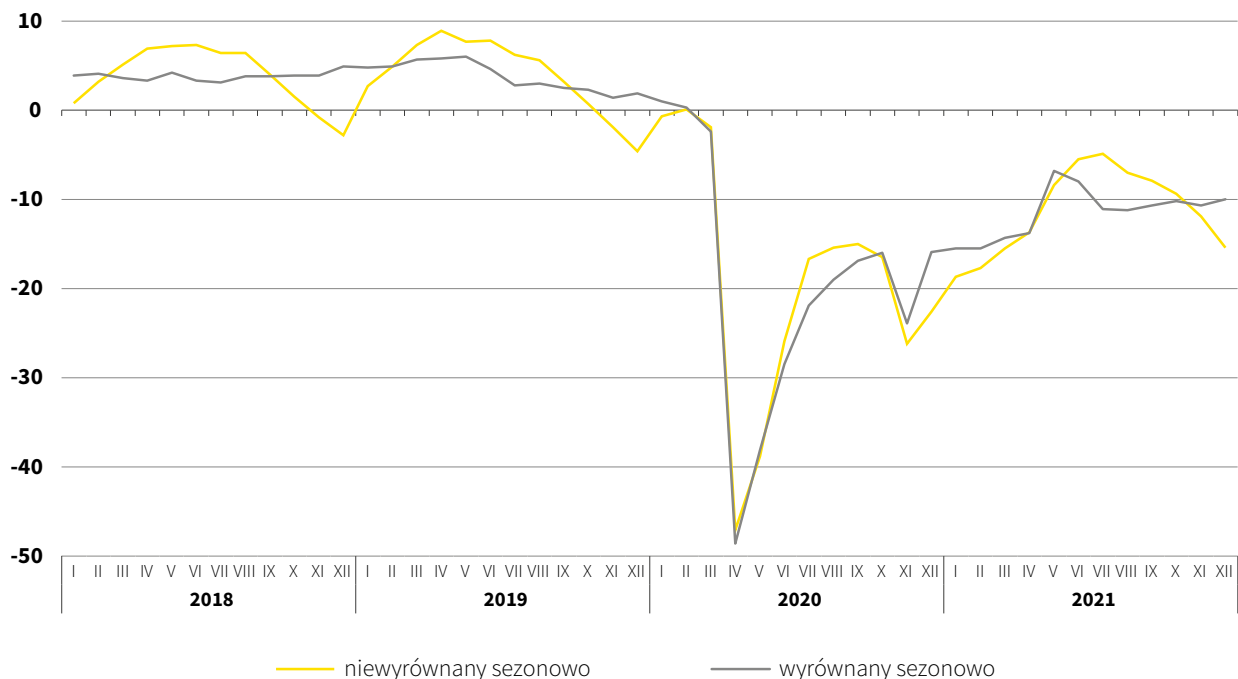
W planach na 2022 r. jest uruchomienie 345 km nowych dróg krajowych. Inwestycje te pozwolą domknąć i uzupełnić ważne ciągi i połączenia drogowe. To m.in. ostatni odcinek A1 od Piotrkowa Trybunalskiego do Kamieńska, który domknie autostradowe połączenie na osi północ – południe. Dzięki temu autostradą A1 przejdziemy z okolic Gdańska do granicy z Czechami w ok. pięć godzin. W tym roku ma zostać również ułatwiony przejazd drogą ekspresową ze stolicy w kierunku Trójmiasta. Wyjeżdżający z Warszawy drogą ekspresową S7 na południe zyskają z kolei dwa odcinki: Warszawa Lotnisko – Lesznowola i Lesznowola – Tarczyn Północ. Oznacza to, że S7 kierowcy będą mogli dojechać od Warszawy do granicy województw świętokrzyskiego i małopolskiego. Z kolei w województwie małopolskim zostaną połączone tunelem funkcjonujące odcinki S7 pomiędzy Lubniem i Rabką-Zdrojem.

W 2022 r. nastąpi również domknięcie ekspresowego połączenia między Lublinem a Rzeszowem. Via Carpatia na terenie Polski wydłuży się o ponad 28 km, a jadący z północy kraju w Bieszczady zyskają komfortowe połączenie dzięki oddawanym dwóm odcinkom S19: Niedzwica Duża – Kraśnik i Zdziary – Rudnik nad Sanem. Nowy rok to również nowe kilometry Via Baltica. Nowe odcinki S61 pojawią się w województwach podlaskim



Wskaźnik ogólnego klimatu koniunktury w budownictwie

na podstawie danych GUS-u, grudzień 2021 r.

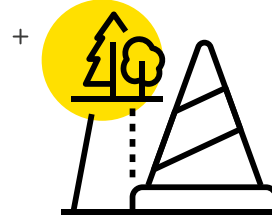


Drogi oddane do użytku w 2021 r.

źródło: GDDKiA

- **A1** Tuszyn – Piotrków Trybunalski Południe (15,9 km)
- **A1** Kamieński – Radomsko (16,7 km)
- **A1** Radomsko – granica województw łódzkiego i śląskiego (7 km)
- **A1** granica województw łódzkiego i śląskiego – Częstochowa Północ (16,9 km)
- **S1** Pyrzowice – Podwarpie (III etap, II jezdnia) (ok. 9,7 km)
- **S2** Puławska – Warszawa Wilanów (4,6 km)
- **S3** obwodnica Brzozowa wraz z odcinkiem Brzozowo – Miękowo (ok. 22,4 km)
- **S3** Miękowo – Rzęsnica (ok. 4 km)
- **S3** Polkowice Północ – Lubin Północ (ok. 14,4 km)
- **S5** Bydgoszcz Błonie – Szubin Północ (9,7 km)
- **S7** Mława – Strzegowo (21,5 km)
- **S7** Strzegowo – Pieńki (22 km)
- **S7** Tarczyn Północ – początek obwodnicy Grójca (ok. 5,6 km)
- **S7** Szczepanowice – Widoma 13,1 km
- **S7** Lubień – Naprawa (II jezdnia) (7,6 km)
- **S11** obwodnica Kępna (etap II) (ok. 6,8 km)
- **S17** obwodnica Tomaszowa Lubelskiego (I jezdnia) (ok. 9,6 km)
- **S19** Lublin – Niedrzwica Duża (ok. 12 km)
- **S19** obwodnica Kraśnika (Kraśnik Północ – Kraśnik Południe) (9,6 km)
- **S19** Kraśnik Południe – Janów Lubelski (18,2 km)
- **S19** obwodnica Janowa Lubelskiego (Janów Lubelski Północ – Janów Lubelski Południe) (6,4 km)
- **S19** Janów Lubelski Południe – Lasy Janowskie (ok. 8,3 km)
- **S19** Lasy Janowskie – Zdziary (ok. 9,5 km)
- **S19** Rudnik nad Sanem – Nisko (ok. 6,5 km)
- **S19** Nisko – Jeżowe (ok. 11,1 km)
- **S19** Jeżowe – Łowisko (ok. 10,3 km)
- **S19** Łowisko – Sokołów Małopolski Północ (ok. 8,2 km)
- **S61** Śniadowo – Łomża Południe (ok. 17 km)
- **S61** Kolno – Stawiski (ok. 16,4 km)
- **S61** Stawiski – początek obwodnicy Szczuczyna (18 km)
- **S61** Wysokie – Raczki (20,2 km)
- **DK26** obwodnica Myśliborza (3,4 km)
- **DK46** obwodnica Niemodlina (ok. 11,5 km)
- **DK61** od wiaduktu do skrzyżowania z ul. Wolską w Legionowie (1,8 km)
- **DK63** od istniejącej drogi krajowej w rejonie Wygody do drogi ekspresowej S61, czyli do węzła Łomża Południe w ramach S61 Łomża Południe – Łomża Zachód (8,9 km)
- **DK77** obwodnica Stalowej Woli i Niska (15,2 km)
- **DK94** obwodnica Łańcuta (5,8 km)

**łącznie ponad
425 km**



Drogi zaplanowane w 2022 r.

źródło: GDDKiA

- **A1** Piotrków Trybunalski Południe – Kamieński (24,2 km)
- **A18** od km 11 + 860 (ponad 2 km za węzłem Żary Zachód w stronę Wrocławia) do 33 + 760 (blisko 4 km przed węzłem Iłowa) (21,9 km)
- **S3** rozbudowa węzła Kijewo (1,7 km)
- **S3** Kamienna Góra Północ – Lubawka (granica państwa) (15,3 km)
- **S5** Nowe Marzy – Świecie Południe (23,3 km)
- **S5** Świecie Południe – Bydgoszcz Północ (22,4 km)
- **S6** Bożepole Wielkie – Luzino (10,4 km)
- **S6** Luzino – Szemud (10,3 km)
- **S6** Szemud – Gdynia Wielki Kack (20,2 km)
- **S7** Napierki – Mława (14 km)
- **S7** Pieńki – Płoński (13,8 km)
- **S7** Warszawa Lotnisko – Lesznowola (6,5 km)
- **S7** Lesznowola – Tarczyn Północ (14,8 km)
- **S7** Naprawa – Skomielna Biała (3,1 km)
- **S14** Łódź Lublinek – Łódź Teofilów (12,2 km)
- **S17** Warszawa Wschód – Lubelska (2,5 km)
- **S19** Niedrzwica Duża – Kraśnik (20 km)
- **S19** Zdziary – Rudnik nad Sanem (8,2 km)
- **S61** Łomża Południe – Łomża Zachód (7,2 km)
- **S61** Szczuczyn – Elk Południe (23,3 km)
- **S61** koniec obwodnicy Suwałk – Budzisko z obwodnicą Szypliszek (24,2 km)
- **DK9** obwodnica Iłży (7,2 km)
- **DK15** obwodnica Nowego Miasta Lubawskiego (17,7 km)
- **DK35** obwodnica Wałbrzycha (1,1 km) – inwestycja podzielona jest na dwa odcinki, miejski finansowany przez miasto Wałbrzych i pozamiejski finansowany przez GDDKiA)
- **DK40** obwodnica Kędzierzyna-Koźla (etap II) (14,3 km)
- **DK51** obwodnica Smolajna (1,8 km)
- **DK73** Kielce – Brzeziny / Morawica (4,2 km)

**łącznie ponad
345 km**

i warmińsko-mazurskim, przedłużając już istniejące ciągi. GDDKiA planuje również połączyć autostradę A1 w Nowych Marzach z Bydgoszczą, Poznaniem i Wrocławiem z drogą ekspresową S5.

W 2022 r. GDDKiA będzie kontynuować remonty 55 obiektów mostowych o łącznej długości 7,42 km i wartości ok. 113,8 mln zł oraz przepustów o wartości 1 mln zł, a także schodów skarpowych i łożysk za łączną wartość ok. 5,1 mln zł.

Inwestycje PLK oraz PKP w 2021 r.

Miniony rok przyniósł kolejne inwestycje zrealizowane w ramach Krajowego Programu Kolejowego. Pociągi po latach wróciły na trasy w różnych częściach kraju. Na Podkarpaciu to linia Mielec – Dębica, na Dolnym Śląsku trasa Wrocław Sołtysowice – Jelcz Miłoszyce i międzywojewódzkie połączenie Skarżysko-Kamienna – Tomaszów Mazowiecki. Podróżni zyskali oczekiwany komfort podróży na kolejnych kilkudziesięciu wyremontowanych stacjach i przystankach. W marcu 2021 r. po kilkudziesięciu latach na kolejową mapę Polski wróciła stacja Warszawa Główna. Perony są bardziej dostępne dla wszystkich pasażerów, m.in. na trasach Poznań – Szczecin, Łódź – Kutno, Kraków – Zakopane czy Lubartów – Parczew. Kolej staje się dostępniejsza nie tylko dzięki zmodernizowanym peronom, ale także dzięki nowym miejscom dostępu do pociągów. W 2021 r. do dyspozycji pasażerów oddano 30 nowych przystanków. To wygoda i korzyść w codziennych i okazjonalnych podróżach. Nowe przystanki są w dużych miastach, np. w Warszawie, Krakowie, Łodzi, Olsztynie i Radomiu, na rogatkach aglomeracji, np. w Iwinach koło Wrocławia, oraz w mniejszych miejscowo-

ściach, np. w Berejowie i Laskach na trasie Łuków – Lubartów. Na kolejnych odcinkach linii składy jeżdżą sprawniej i szybciej. Do grudnia 2021 r. wymieniono 700 km torów, 900 rozjazdów oraz ponad 560 km sieci trakcyjnej.

Inwestycje służą także poprawie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Blisko 200 przejazdów kolejowo-drogowych zostało zmodernizowanych, dzięki czemu poprawił się poziom bezpieczeństwa na styku torów i dróg. Kierowcy korzystają z kolejnych nowych, bezkolizyjnych skrzyżowań, oddanych do użytku w 2021 r. m.in. na trasie Warszawa – Białystok w Łochowie, Zielonce, Mokrej Wsi, Toporze i Małkini, na trasie Wrocław – Poznań w Rawiczu i Kościanie.

Towary przewożone są po nowych torach, m.in. do portów w Gdańsku i Gdyni. Bezpieczeństwo przewozu ładunków zapewnia modernizacja blisko 70 mostów kolejowych. Zakończona w grudniu elektryfikacja linii Rzeszów – Ocice zwiększyła możliwości podróży i przewozu towarów, to także korzyści dla środowiska naturalnego.

Zgodnie z harmonogramem przebiega realizacja programu Kolej Plus, który ma przeciwdziałać wykluczeniu komunikacyjnemu. Na jego realizację rząd przeznaczy 5,6 mld zł. Do PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. wpłynęło 47 wniosków. Łącznie obejmują one ok. 1500 km torów i wskazują na potrzebę zapewnienia dostępu do kolei w 24 miastach powyżej 10 tys. mieszkańców, gdzie nie ma pociągów pasażerskich. W lutym 2022 r. będzie lista rankingowa projektów, a następnie po akceptacji przez Ministra Infrastruktury – kwalifikacja do realizacji. Podobny cel ma *Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych*



Zmodernizowany przystanek Zabrzeg, fot. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

na lata 2021–2025. Tylko na liście podstawowej uwzględniono 173 lokalizacje.

W 2021 r. pasażerowie zyskali 21 dworców. Łączny koszt inwestycji dworcowych zakończonych w ub.r. wyniósł przeszło 250 mln zł brutto. Najwięcej kosztowała przebudowa dworców Skarżysko-Kamienna – 33,7 mln zł brutto, Wałbrzych Główny – 33,5 mln zł i Szklarska Poręba Górna – 23,36 mln zł. Liczba otwartych dworców w 2021 r. to nowy rekord, bo dotychczas w ciągu jednego roku w ramach programu udało się otworzyć najwięcej dziewięć dworców kolejowych. Wśród tych udostępnionych w ub.r. są obiekty po przebudowie oraz wybudowane od podstaw w formule Innowacyjnych Dworców Systemowych. PKP S.A. udostępniły podróżnym zarówno budynki duże, jak i najmniejszy dworzec w całym projekcie.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zamierzają w 2022 r. wykorzystywać środki budżetowe oraz z programów UE do rozwoju przewozów pasażerskich i towarowych. W 2022 r. zakończą się stopniowo prace współfinansowane z obecnej perspektywy budżetowej UE. PKP PLK są przygotowane do ogłaszania nowych przetargów w przypadku zatwierdzenia planów finansowych w ramach KPO i nowej perspektywy 2021–2027. Spółka ma gotowe dokumentacje dla planowanych inwestycji. Prace nad przygotowaniem projektów nowej perspektywy trwają od kilku lat i obejmują opracowanie dokumentacji studialnych i projektowych. Ich realizację PLK rozpoczęły, zanim pojawiły się pierwsze doniesienia o wielkości budżetu unijnego i krajowego w nowym okresie programowania.

Inwestycje hydrotechniczne w 2021 r.

2021 to kolejny rok dużych inwestycji realizowanych przez PGW Wody Polskie. Spółka sfinalizowała budowę nowoczesnych lodołamaczy, zakończyła budowę pierwszego z czterech polderów w Kotlinie Kłodzkiej, podpisała umowę na modernizację mostu w Podjuchach, zmodernizowała wały przeciwpowodziowe w rejonie Sandomierza i Tarnobrzegu. Do flagowych inwestycji można również zaliczyć zakończenie budowy śluzy Guzianka II. Na inwestycje przeciwdziałające skutkom powodzi i suszy Wody Polskie przeznaczyły w 2021 r. przeszło 2,4 mld zł. Dodatkowo spółka oddała do użytku cztery przepompownie: Szewce, Zajeziórze, Koćmierzów i Nadbrzezie, w ramach ochrony przeciwpowodziowej Sandomierza. Na początku 2021 r. zakończył się trzeci etap rozbudowy wału przeciwpowodziowego w Dolinie Stężyckiej nad Wisłą. W kwietniu żeglarze cieszyli się z otwarcia drogi wodnej Pisz – Węgorzewo na Szlaku Wielkich Jezior Mazurskich. Zakończono modernizację Kanału Gliwickiego. W sierpniu dobiegł końca remont Kanału Grunwaldzkiego, który łączy jeziora Tałtowisko i Kotek.

W 2022 r. Wody Polskie zamierzają kontynuować inwestycje na Szlaku Wielkich Jezior Mazurskich. Łączny koszt prowadzonych na jeziorach i kanałach robót szacuje się na ponad 300 mln zł. W br. rozpoczną się roboty budowlane na Kanale Łuczzańskim, przebudowa śluzy Guzianka I oraz śluzy i jazu Karwik. Przebudowane zostanie także zaplecze techniczne do obsługi szlaku w Mikołajkach (nabrzeże Jeziora Mikołajskiego) i Giżycku (nabrzeże jeziora Niegocin). Udrożniony zostanie Kanał Śniardwy – Roś



Budowa kanału przez Mierzeję Wiślana, fot. NDI/Besix

oraz newralgiczne miejsca na całym szlaku żeglownym systemu Wielkich Jezior Mazurskich.

Do końca 2021 r. budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską była zaawansowana w 86%. W ramach inwestycji powstały dwa unikatowe w skali kraju mosty obrotowe, na Falochronach Wschodnim i Zachodnim od strony Zatoki Gdańskiej, gdzie po raz drugi na świecie wykorzystuje się betonowe bloki x-block plus, zakończono pograżanie ścianek szczelnych. W śluźce, która stanowi serce inwestycji, zrealizowano większość prac żelbetowych i zamontowano dwie bramy. Prowadzone były także prace m.in. przy budowie sztucznej wyspy, kanału żeglugowego czy budynku Kapitanatu Nowy Świat. W prace te zaangażowanych było ponad 2,8 tys. osób. Jednocześnie trwają prace przy części drugiej, gdzie wykonawca kontynuuje prace zbrojarskie na podporze mostu przez rzekę Elbląg w Nowakowie, roboty kafarowe związane z obudową brzegów na pięciu odcinkach rzeki Elbląg oraz prace instalacyjne i drogowe. Na trzecią część zadania, a mianowicie pogłębianie toru wodnego na odcinku 10,2 km na Zalewie Wiślanym, trwa obecnie postępowanie przetargowe. Dzięki budowie kanału przez Mierzeję Wiślaną jednostki o zanurzeniu do 4,5 m, długości do 100 m oraz szerokości do 20 m będą mogły przepływać z Zatoki Gdańskiej na Zalew Wiślany.

Budownictwo energetyczne w 2021 r.

Nadrzędne zadania budownictwa energetycznego w 2021 r. dotyczyły transformacji energetycznej. Były to m.in. projekty budowy morskich farm wiatrowych, farm fotowoltaicznych czy

infrastruktury gazowej. Wszystkie te działania mają doprowadzić do rezygnacji z używania węgla w Polsce do 2030 r. Jedną z inwestycji, która ma zbliżyć nasz kraj do tego celu, jest rozpoczęcie przez PGE budowy Nowej Elektrociepłowni Czechnica w podwrocławskich Siechnicach. 15 października ub.r. odbyło się wmurowanie kamienia węgielnego pod elektrociepłownię. Nowa jednostka zasilana niskoemisyjnym gazem zastąpi 120-letnią elektrociepłownię węglową.

PGE razem z duńskim partnerem – firmą Ørsted – w 2021 r. realizowała również projekt największej morskiej farmy wiatrowej na Morzu Bałtyckim. Farma o mocy 2,5 GW budowana jest w dwóch etapach – Baltica 2 i Baltica 3. Energia z tego ostatniego źródła ma popłynąć do polskich domów już w 2026 r. Etap Baltica 2 o mocy ok. 1500 MW ma być oddany do 2027 r. PGE realizuje także samodzielny morski projekt Baltica 1.

W listopadzie rozpoczęto budowę Centrum Badań i Rozwoju Gospodarki Obiegu Zamkniętego w Bełchatowie. Zadaniem Centrum będzie opracowywanie i wdrażanie rozwiązań mających na celu optymalne wykorzystanie odpadów poprzemysłowych z energetyki oraz odzysk cennych surowców z wyeksploatowanych instalacji OZE. To nie koniec inwestycji, bowiem w listopadzie wmurowano też kamień węgielny pod budowę dwóch bloków gazowo-parowych w Elektrowni Dolna Odra. Inwestycja będzie stanowić back-up dla powstających morskich farm wiatrowych na Bałtyku. Inwestycja o wartości blisko 5 mld zł ma zostać oddana przed końcem 2023 r.

W 2021 r. zakończyła się budowa Głównego Punktu Zasilania Olszowa, jedna z największych inwestycji energetycznych



wiedza | kontakty | relacje | udany biznes



nowa
infrastruktura

DROGI | KOLEJE | HYDROTECHNIKA | ENERGIA

targi budownictwa infrastrukturalnego

10-12 maja 2022

www.nowainfrastruktura.pl

Dołącz do najważniejszego wydarzenia branży w Polsce!



Farma wiatrowa w Przykonia, fot. Energa

w województwie opolskim. Energa z tego miejsca zasila kilkanaście firm funkcjonujących w Strefie Aktywności Gospodarczej Gminy Ujazd i KSSE. Zrealizowana w latach 2019–2021 inwestycja kosztowała 21 mln zł.

Rok 2022 to oczywiście kontynuacja rozpoczętych projektów, czeka nas także wysyp inwestycji w bloki gazowe, zwłaszcza w ciepłownictwie. Przybywać będzie instalacji fotowoltaicznych, w tym dużych farm słonecznych. PGE planuje podjąć decyzję inwestycyjną w sprawie budowy bloku gazowego w Rybniku o mocy 800–900 MW. Projekt jest na etapie przygotowań – procedowana jest decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nowej jednostki, prowadzone są też uzgodnienia z Gaz-Systemem dotyczące zabezpieczenia dostaw gazu. We wrześniu 2021 r. spółka uruchomiła postępowanie na wybór generalnego wykonawcy nowego bloku gazowego. Z kolei w Elektrowni Ostrołęka, w miejscu gdzie przed laty ruszyła budowa bloku węglowego, rozpoczną się prace przy budowie bloku zasilanego gazem. Projekt realizuje PKN Orlen z zależną Energą. Koncern do 2024 r. zainwestuje w budowę bloku o mocy 745 MW ok. 2,5 mld zł. Zgodnie z harmonogramem energia z nowej jednostki popłynie w 2025 r. Ponadto PKN Orlen wspólnie z Energą zrealizują jeszcze jedną gazową inwestycję. Elektrownia opalana błękitnym paliwem stanie w Grudziądzu. PKN Orlen w ramach porozumienia z Energą zobowiązał się pokryć 100% nakładów inwestycyjnych związanych z realizacją projektu, ale nie więcej niż 1,8 mld zł.

Wszystko wskazuje na to, że od 2022 r. gazowa rewolucja czeka również polską branżę ciepłowniczą. 13 grudnia ub.r. pracę komercyjną rozpoczął blok gazowy w warszawskiej Elektrocie-

płowni Żerań, należącej do PGNiG Termika. To dopiero początek, bo przestawienie swoich ciepłowni z węgla na gaz planuje większość koncernów energetycznych. I tak np. Tauron inwestycje gazowe planuje we wszystkich swoich elektrociepłowniach. Projekty ruszyły już w Katowicach i Czechowicach-Dziedzicach. Natomiast PGE prowadzi obecnie projekty inwestycyjne związane z budową nowych źródeł gazowych w elektrociepłowniach w Bydgoszczy, Kielcach, Siechnicach i Zgierzu. W fazie przygotowania do realizacji są inwestycje w Gdyni, Gdańsku, Krakowie i Wrocławiu. W ub.r. PGE podpisała już umowy z wykonawcami, którzy wybudują kotłownie rezerwowo-szczytowe w takich lokalizacjach, jak Gorzów Wielkopolski, Rzeszów, Lublin czy Bydgoszcz. W 2022 r. Grupa przewiduje zawarcie umów z wykonawcami na budowę jednostek w Zgierzu i Kielcach.

W br. planowanych jest też szereg mniejszych projektów budowy odnawialnych źródeł energii, głównie fotowoltaicznych, gdyż rozwój farm wiatrowych jest wciąż ograniczony przez tzw. ustawę odległościową. Farmę słoneczną PV Wielbark w Borkach Wielbarskich stawia właśnie Energa. Budowa elektrowni o mocy 62 MW zakończy się w 2023 r. To jedna z największych budowanych obecnie farm fotowoltaicznych w Polsce, która zajmie 119 ha. Spółka szacuje, że farma będzie mogła produkować rocznie ok. 62 GWh energii elektrycznej, co wystarczy do zasilenia ok. 31 tys. gospodarstw domowych. Również w tym roku prace przygotowawcze do dużej fotowoltaicznej inwestycji na terenach gminy Przykona będzie kontynuować ZE PAK. Farma, której moc wyniesie 180–200 MW, powstanie na terenach po kopalni węgla brunatnego Adamów. Będzie to największa elektrownia słoneczna w Polsce, jednak zanim

to nastąpi, spółka musi pozyskać szereg zezwoleń administracyjnych. Według prognoz Instytutu Energetyki Odnawialnej pomimo wyhamowania rynku mikroinstalacji fotowoltaika nadal będzie się dobrze rozwijać i już w 2022 r. może osiągnąć 9–10 GW.

2021 r. w mieszkalnictwie

W 2021 r. sytuację na rynku mieszkaniowym kształtowały przede wszystkim stale rosnące ceny mieszkań. Według ekspertów Narodowego Banku Polskiego między jesienią 2020 a jesienią 2021 r. koszt zakupu mieszkania wzrósł przeciętnie o ok. 10%. Z kolei w grudniu eksperci serwisu RynekPierwotny.pl podali, że największe wzrosty średnich cen od początku roku odnotowano w Łodzi – o 24%, Gdańsku – o 20% i Wrocławiu – o 20%.

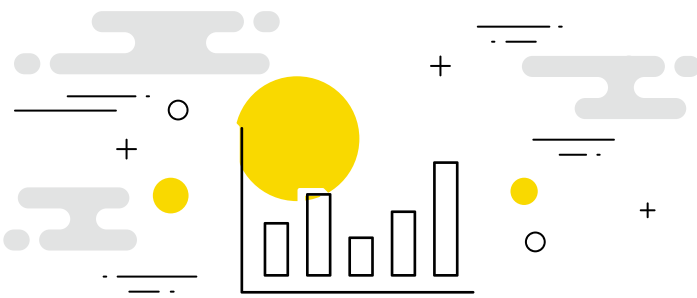
Według GUS-u pierwsze półrocze 2021 r. było dla deweloperów najlepsze w historii – w tym czasie m.in. rozpoczęli budowę 88 tys. mieszkań. To wielkość rekordowa, bo o ok. jedną trzecią wyższa w porównaniu z wynikami sprzed pandemii. Imponująco wyglądały też dane za okres między styczniem a wrześniem, kiedy to oddano do użytkowania 164,4 tys. mieszkań, tj. o 5,2% więcej niż przed rokiem. Jak podaje firma JLL, tylko w ciągu pierwszych trzech kwartałów 2021 r. deweloperzy sprzedali

klientom detalicznym 54 tys. mieszkań, czyli o 1000 więcej niż w całym 2020 r.

Wzrost kosztów a rentowność działalności budowlanej

Z danych GUS-u wynika, że firmy budowlane za najbardziej dokuczliwe od kwietnia 2021 r. uważają podwyżki cen materiałów budowlanych. Firmy analizujące te ceny zauważają, że od początku minionego roku ceny drewna wzrosły o ponad 80%, a miedzi i stali nawet o 100%. Koszty farb i lakierów podniesiono o ponad 30%, polimerów o 60%. Dodatkowo na niektóre materiały trzeba czekać kilka miesięcy. Drożące towary znikają szybko z magazynów, ponieważ firmy robią zapasy, a wszystko to utrudnia dostępność towaru dla prywatnych osób. Rosnące ceny paliw wpływają na koszt produkcji (transport surowców) i transport gotowych produktów.

Z podobnym wzrostem cen w branży budowlanej mieliśmy już do czynienia i był to jeden ze znaczących czynników kryzysu w budownictwie. Cierpią na tym firmy budowlane i inwestorzy, gdyż drożeją ich przedsięwzięcia. Dodatkowo właściciele firm budowlanych podkreślają, że wzrosły ceny zatrudnienia pracowników (64,6% takich opinii w grudniu 2021 r., 62,3% w grudniu 2020 r.), niepewność co do ogólnej sytuacji gospodarczej (60,4% w grudniu 2021 r., 66,3% w grudniu 2020 r.). W najlepszej



Dynamika wzrostu cen materiałów budowlanych od stycznia do października 2021 r.

na podstawie danych Polskich Składow Budowlanych

Materiał	Wzrost I 2021	Wzrost X 2021
plyty OSB	+56%	+56%
izolacje termiczne	+32%	+31%
sucha zabudowa	+29%	+28%
dachy, rynny	+14%	+13%
instalacje, ogrzewanie	+12%	+11%
oświetlenie, elektryka	+10%	+10%
narzędzia budowlane	+8%	+8%
izolacje wodochronne	+8%	+8%
stolarka budowlana	+8%	+7%
wykończenia	+7%	+7%
plytki, łazienki, kuchnie	+7%	+7%
chemia budowlana	+6%	+5%
cement, wapno	+5%	+5%
farby, lakiery	+5%	+4%
ściany, kominy	+4%	+2%



Porównanie cen materiałów budowlanych rok do roku

na podstawie danych Polskich Składow Budowlanych

Materiał	Wzrost XI 2020	Wzrost XI 2021
plyty OSB	+63%	+80%
izolacje termiczne	+57%	+57%
sucha zabudowa	+42%	+49%
dachy, rynny	+24%	+21%
instalacje, ogrzewanie	+19%	+17%
oświetlenie, elektryka	+13%	+13%
narzędzia budowlane	+14%	+13%
izolacje wodochronne	+17%	+17%
stolarka budowlana	+16%	+12%
wykończenia	+14%	+12%
plytki, łazienki, kuchnie	+14%	+13%
chemia budowlana	+10%	+10%
cement, wapno	+7%	+6%
farby, lakiery	+10%	+8%
ściany, kominy	+23%	+18%



Główne czynniki determinujące rozwój budownictwa w 2022 r.

oprac. własne



terminowa realizacja kontraktów



zapewnienie ciągłości zleceń



koszty materiałów budowlanych



osłabienie popytu na usługi budowlane



utrzymanie pracowników



niewystarczające moce produkcyjne

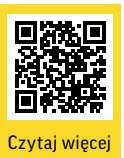
sytuacji są oczywiście firmy zaangażowane w budowę infrastruktury, ale i one zaczynają mieć kłopoty z płatnościami wobec swoich partnerów. Odsetek firm budowlanych, które nie uskarżają się na żadne bariery w prowadzeniu bieżącej działalności, ukształtował się w październiku 2021 r. na poziomie 6,5.

2021 to również rok nowych podatków. Wzrosła płaca minimalna do poziomu 2800 zł brutto (18,30 zł/godz.), wzrosły ceny energii oraz paliw, w kosztach działalności nadal trzeba uwzględnić zabezpieczenia przed koronawirusem. Poza dynamicznie rosnącymi cenami materiałów budowlanych i deficytem rąk do pracy branża musi uwzględnić aspekty ESG (*Environment, Social, and Governance*) i dostosować się do nadchodzących zmian regulacyjnych. Jako że sektor odpowiada za znaczący udział w globalnej emisji gazów cieplarnianych, podmioty zostały zobowiązane do jej ograniczenia. Proces ten wymaga konkretnych działań ograniczających emisyjność. Kluczowe mogą okazać się inwestycje w nowoczesne technologie, które zminimalizują ślad środowiskowy i zwiększą efektywność procesu budowlanego.

Perspektywy dla budownictwa w 2022 r.

Karuzela wzrostu cen materiałów rozpędza się i wielu ekspertów prognozuje, że zjawisko to będzie mieć miejsce także w 2022 r. Nowy rok przywitał nas kolejnymi podwyżkami materiałów budowlanych. Dodatkowo szykują się kolejne podwyżki płacy minimalnej, która ma wynieść 3010 zł (19,70 zł/godz.). Wydłużył się również okres realizacji inwestycji średnio z 20 do 24 miesięcy. To efekt zaburzeń na rynku dostaw. Chiny i Stany Zjednoczone wysały z rynku całe drewno. Do powszechnej

drożyzny przyczynia się również niska dostępność gruntów, ale dotyczy to głównie dużych miast. Dotychczas 60% inwestycji powstawało w sześciu największych miastach, obecnie sytuacja się odwróciła i większość takich projektów powstaje poza największymi aglomeracjami. Dodatkowo branża w 2021 r. odnotowała spadek średniego zatrudnienia o 1,3%, a więc o 428 tys. osób. Mimo to sektor w tym samym okresie zanotował wzrost płac o 3,2%. Powodem takiego stanu rzeczy jest zapotrzebowanie na pracowników oraz presja podwyższenia pensji spowodowana ogólną inflacją. Optymizmem napawa to, że w pierwszym półroczu 2021 r. większość firm poprawiła wynik kolejny rok z rzędu, osiągając łącznie sześcioprocentowy wzrost. Szansą na złagodzenie problemów w branży w 2022 r. mogą być nowe technologie, cyfryzacja czy prefabrykacja, które wydatnie skracają wydłużający się ostatnio czas budowy. W najbliższych dwóch latach prawdopodobnie będą dobre perspektywy dla inwestycji publicznych dzięki unijnej perspektywie finansowej i Krajowemu Planowi Odbudowy oraz kontynuacji dobrej koniunktury na rynku mieszkań. Dodatkowo czeka nas także dekada potężnych inwestycji w branży energetycznej. Prezes Polskiego Funduszu Rozwoju prognozuje pięcioprocentowy wzrost PKB w najbliższych latach oraz wzrost inwestycji prywatnych w 2022 r. o 8–10%. Dziś trudno ocenić, jak duży wpływ będzie mieć inflacja na plany inwestycyjne. Należy jednak mieć nadzieję, że obecne problemy będą tylko przejściowe i w ogólnym rozrachunku nie przeszkodzą w dalszym rozwoju budownictwa w Polsce.



Czytaj więcej

wykorzystano sytem optemPLATE ▶



OPTEM

JEDNA FIRMA - WIELE ROZWIĄZAŃ

Nasze motto

„Nie istnieje wyłącznie jedno rozwiązanie – zawsze można zrobić coś efektywniej, szybciej, bardziej ekonomicznie lub nowocześniej”.

Oferujemy pełne doradztwo techniczne w zakresie projektowania i wykonawstwa konstrukcji:

- mostów,
- obiektów kubaturowych,
- kładek dla pieszych,
- murów oporowych,
- wiaduktów oraz mostów kolejowych,
- przejść dla zwierząt.

Nasze atuty:

- profesjonalizm,
- fachowość,
- rzetelność,
- innowacyjność,
- optymalizacja projektów pod kątem zużycia materiałów oraz technologii wykonania,
- indywidualne podejście do klienta,
- holistyczne spojrzenie na każdą realizację.

Serdecznie zapraszamy na naszą stronę internetową oraz do kontaktu telefonicznego



tel. (+48) 58 346-40-40

www.optem.pl

Jaki był 2021 r. dla budownictwa infrastrukturalnego w Polsce? Jakie perspektywy rysują się przed budownictwem w 2022 r.?



BARBARA DZIECIUCHOWICZ,
prezes zarządu, Ogólnopolska Izba
Gospodarcza Drogownictwa

2021 był rokiem dużych wzrostów cen materiałów i surowców oraz najwyższej od wielu lat inflacji. Ale jednocześnie był rokiem relatywnie niskich cen w przetargach – zarówno w GDDKiA, jak i w samorządach. 2021 to także rok niepewności na styku dwóch perspektyw finansowych UE. Drogownictwo już drugi rok pracowało w reżimach covidowych i odczuwało jego skutki, dróg nie buduje się online, choć wiele spotkań przeniosło się do Internetu.

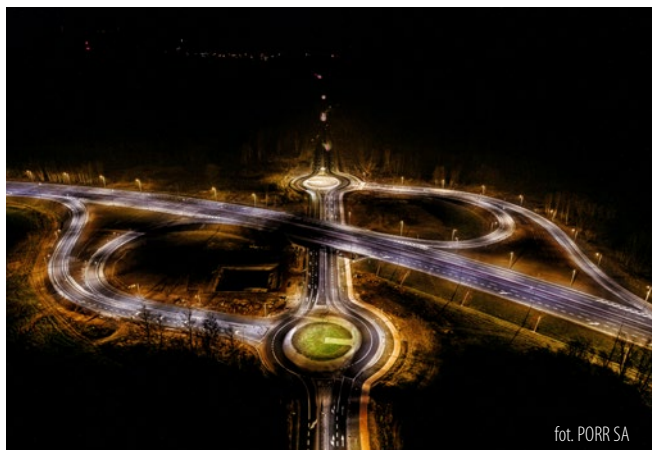
Najważniejsza nadal będzie dalsza wspólna praca osób, instytucji i organizacji, która już teraz przynosi pozytywne zmiany w drogownictwie i przyczynia się do sprawnego prowadzenia inwestycji. Dobre rozwiązania same nie powstają, wymagają ścisłej współpracy i wielu rozmów, to wykonawcy i zamawiający wspólnie muszą je wypracować i, co najważniejsze, stosować w praktyce. W 2022 r. ceny materiałów i surowców nie złączą gwałtownie spadać, nic na to nie wskazuje, może nie będzie już tak dużych wzrostów, ale inflacja nadal będzie wysoka. Sytuacja makroekonomiczna, waloryzacja kontraktów, problemy z wykwalifikowaną kadrą oraz niedobory niektórych materiałów budowlanych – z tymi problemami będziemy musieli się zmagać w bieżącym roku. Ponadto do momentu wyjaśnienia sytuacji ze środkami z UE zarówno z Krajowego Planu Odbudowy, jak i Funduszu Spójności na rynku może być pewna nerwowość. Nasza branża nadal musi bacznie obserwować sytuację i szybko reagować na zmieniające się warunki.

Czy w 2022 r. firmy będą mogły złapać głębszy oddech, zobaczymy.



ADRIAN FURGALSKI,
prezes zarządu, Zespół Doradców
Gospodarczych TOR

Rok 2021 zostanie zapamiętany przez branżę wykonawstwa infrastrukturalnego z dwóch podstawowych powodów. Po pierwsze, gwałtownych i historycznie wysokich podwyżek cen paliw, energii elektrycznej i materiałów budowlanych, które na wielu budowach doprowadziły do znacznego obniżenia rentowności kontraktów wobec niewielkich marż stosowanych w ofertach przetargowych. Z tego powodu rozpoczęła się dyskusja o zmianie zasad waloryzacji, która, choć przyjęta z zadowoleniem ze względu na w ogóle fakt jej zaistnienia, przestała spełniać swoją funkcję. Stało się tak na skutek narzuconych w niej ograniczeń w postaci górnego progu 5% waloryzacji wobec jedynie połowy wartości kontraktu. W 2022 r. spodziewam się kontynuowania trendu wzrostu cen, ale już nie na tak szaleńczych poziomach. Energia będzie droższa, bo prawa do emisji CO₂ będą drogie. Dla Polski szczególnie kosztowna będzie transformacja energetyczna. Wysoka inflacja spowoduje wzrost płac. Wzrosty cen w budowlance powinny zamykać się w przedziale 0-10%. Drugim istotnym problemem jest zapaść w postępowaniach przetargowych na rynku kolejowym. O ile założenia odnośnie do nowych zamówień w sektorze drogowym są realizowane bez większych zakłóceń z racji wsparcia finansowaniem krajowym, o tyle na kolei nastąpił zastój, gdyż finansowanie inwestycji kolejowych opiera się na środkach unijnych, które, jak wiemy, zostały dla naszego kraju zamrożone. Z obiecanych 17,5 mld zł, jakie w 2021 r. miały trafić na rynek w postaci nowych kontraktów, zostanie kwota poniżej 3 mld zł. W Europejskim Roku Kolei to bardzo wymowny fakt. Przechodząc poprzednio między perspektywami finansowymi UE, wpadaliśmy w dołek inwestycyjny, co skutkowało rozchwianiem cenowym w przetargach, a w konsekwencji późniejszymi problemami w realizacji kontraktów z ich zrywaniem włącznie. Teraz sytuacja miała się nie powtórzyć. Niestety trudno powiedzieć, kiedy środki dla Polski zostaną odmrożone, ale biorąc pod uwagę przeciętny czas trwania postępowań, pierwsze pieniądze mogą trafić do wykonawców dopiero w 2024 r., co oznaczać będzie redukcję potencjału, a być może i bankructwa niektórych podmiotów.



fol. PORR SA



BARTŁOMIEJ SOSNA,
ekspert rynku budowlanego,
Spectis

Miniony rok w budownictwie był najbardziej zmienny od ponad dekady. Rok rozpoczął się bowiem dwucyfrowymi spadkami w pierwszym kwartale, a zakończył dwucyfrowymi wzrostami pod koniec roku. W ogólnym rozrachunku rynek budowlany zdołał odnotować niewielki wzrost, co jest wynikiem powyżej oczekiwań z początku roku.

Nasze prognozy na 2022 r. są umiarkowanie optymistyczne i zakładają jednocyfrową zwyżkę wartości rynku budowlanego. Prowadzony przez Spectis monitoring wskaźników wyprzedzających dla produkcji budowlanej zanotował w minionych tygodniach wyraźną poprawę, na co istotny wpływ miała kontynuacja ożywienia w zakresie budownictwa mieszkaniowego, znacząca zwyżka w obszarze pozwoleń niemieszkaniowych (głównie przemysłowo-magazynowych) oraz wyraźna poprawa dynamiki rynku zamówień publicznych, głównie w obszarze inwestycji administracji samorządowej. Jeżeli chodzi o dynamikę segmentu inżynierskiego, bardziej gwałtowne przyspieszenie możliwe będzie jednak dopiero po zatwierdzeniu przez Komisję Europejską polskiego Krajowego Planu Odbudowy oraz po uruchomieniu funduszy z budżetu UE na lata 2021–2027. Bez tych dwóch oczekiwanych wydarzeń nie ma mowy o znaczącym i trwałym przyspieszeniu w budownictwie. O tym, jak polski rynek budowlany radziłby sobie bez środków unijnych, najlepiej można się przekonać, obserwując obecną posuchę przetargową w segmencie budownictwa kolejowego.

W 2022 r. istotną częścią debat na temat sytuacji w sektorze budowlanym pozostaną wysokie wskaźniki inflacji zarówno konsumenckiej (mającej wpływ m.in. na poziom stóp procentowych a tym samym także na inwestycje mieszkaniowe), jak i producenckiej (która ma wpływ na dynamikę cen materiałów budowlanych oraz produkcji budowlano-montażowej). Najwyższe wzrosty cen oczekiwane są w pierwszym półroczu 2022 r., natomiast w drugiej części roku sytuacja powinna się nieco normalizować.

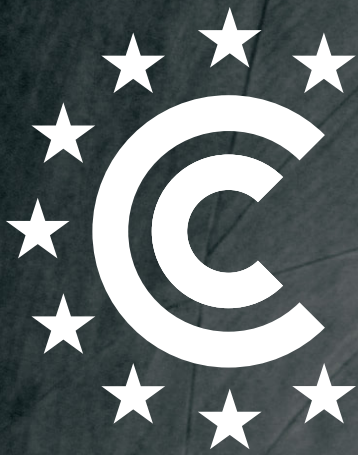


prof. IBDiM dr hab. inż.
JANUSZ RYMSZA,
zastępca dyrektora, Instytut
Badawczy Dróg i Mostów

Od prawie roku w naszym kraju powstaje nowy system przepisów techniczno-budowlanych, w którym najistotniejszą rolę odgrywają wytyczne, a nie – jak dotychczas – rozporządzenia. Wytyczne zawierają zasady wiedzy technicznej. Właśnie 2 marca 2021 r. Minister Infrastruktury zarekomendował do dobrowolnego stosowania 14 wytycznych dotyczących drogowych obiektów inżynierskich (jeżeli będą Państwo rozpamiętywać znaczenie słowa „dobrowolne”, to proszę pamiętać, że stosowanie norm jest dobrowolne już od 2003 r. i jakoś nikt tego nie kwestionuje). Dobrze wiedzieć, że dobrowolność stosowania dokumentów wynika z faktu udziału samych zainteresowanych w procesie tworzenia tych dokumentów. Rewolucja prawno-techniczna Anno Domini 2021 polegała na tym, że minister po raz pierwszy wydał inne dokumenty niż rozporządzenia oraz że dokumenty były przygotowane nie przez administrację rządową, a przez branżę mostową. Tak więc jako branża w 2021 r. wzięliśmy sprawy dotyczące infrastruktury drogowej w swoje ręce (jak pisał Sartre, jesteśmy „skazani na wolność”). Co oczywiste, zdecydowana większość w branży o tym nic nie wie, a jak już się dowie, to zapewne nie będzie chciała tej wolności.

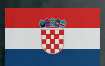
Bo czyż nieprostszym rozwiązaniem jest wiara w to, że w jednym dokumencie – rozporządzeniu ministra – można zawrzeć całą wiedzę na temat mostownictwa? Czy nigdy nie pojawił się cień wątpliwości, że w obligatoryjnym dokumencie, trudnym do zmiany, jest zawarta wiedza techniczna (technologiczna, materiałowa), której immanentną cechą jest zmienność? Można uznać, że stosowane dotychczas rozwiązanie, tj. zawarcie zmieniającej się wiedzy w niezmiennym dokumencie, stanowiło rodzaj oksymoronu zawierającego oczywistą sprzeczność. I ta „wirtualna rzeczywistość” skończyła się w 2021 r. Będzie nowe rozporządzenie, ale w jego projekcie znalazły się tylko te wymagania, które można uznać za niezmiennie obowiązujące rozporządzenie dotyczące obiektów inżynierskich ma 327 paragrafów, a w projekcie rozporządzenia wymagania dotyczące obiektów zawarto jedynie w 12 paragrafach).

Jakie obszary i jak zostaną opisane w kolejnych wytycznych, zależy wyłącznie od nas. Sami ustalimy hierarchię ważności i sami dokonamy wyboru. Tak więc widzę perspektywy dla budownictwa infrastrukturalnego w 2022 r., takie jakich nigdy dotąd nie było. To będzie pierwszy rok, w którym to my – branża – będziemy tworzyli zasady techniczne oraz korzystali z tych przez siebie stworzonych zasad. A czego oczekuję w 2022 r.? Zakończenia bizantyjskiego przepychu połączonego z nietrwałą oryginalnością w infrastrukturze drogowej.



13th Central European Congress on Concrete Engineering

Next Generation of Concrete Engineering for
Post-Pandemic Europe



13-14 września 2022

To kolejna edycja cyklicznych konferencji CCC, które zaczęły się w 2005 roku w Austrii. Forum do regularnych spotkań i wymiany doświadczeń między ekspertami z zakresu inżynierii betonu w krajach Europy Centralnej.

Sprawdź na: ccc2022zakopane.pl

Organizator

Operator



Wydarzenie odbędzie się
w hotelu NOSALOWY DWÓR
Resort & Spa, w Zakopanem
13-14/09/2022

