



POLSKI ZWIĄZEK
PRACODAWCÓW
BUDOWNICTWA



ZOPI
ZWIĄZEK
OGÓLNOPOLSKI
PROJEKTANTÓW
I INŻYNIERÓW

Warszawa, 23.09.2025 r.

KOMUNIKAT PRASOWY

Piątka dla polskiego budownictwa – fundament stabilnego rozwoju

Branża budowlana od lat alarmuje o problemach, które hamują rozwój infrastruktury i obniżają jakość inwestycji. Ponad miesiąc temu wiodące organizacje sektora infrastrukturalnego przesłały do Ministerstwa Infrastruktury listę postulatów „Piątka dla polskiego budownictwa” – i wciąż nie otrzymały odpowiedzi. Brak reakcji w obliczu potrzeby realnej współpracy z branżą jest niepokojący, tym bardziej że postulaty są znane od lat. W odpowiedzi organizacje zdecydowały się szerzej przedstawić swoje propozycje, podkreślając, że wprowadzenie tych zmian przyniesie realne efekty dla jakości inwestycji i trwałego rozwoju infrastruktury w Polsce – co oznacza korzyści dla każdego obywatela.

Wiodące organizacje branżowe: Izba Gospodarcza Transportu Lądowego, Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa, Polski Związek Pracodawców Budownictwa, Railway Business Forum oraz Związek Ogólnopolski Projektantów i Inżynierów – wspólnie przedstawiają plan działań na rzecz rozwoju polskiego budownictwa infrastrukturalnego. Przyszedł czas na realne zmiany, bo stabilne zasady, to fundament silnej infrastruktury krajowej.

Celem inicjatywy jest stworzenie stabilnych warunków do realizacji rządowych inwestycji strategicznych oraz rozwoju krajowego wykonawstwa, przemysłu i usług intelektualnych. Podpisana podczas targów Trako lista postulatów „Piątka dla polskiego budownictwa” stanowi manifest oczekiwań branży wobec działań rządu.

Propozycje organizacji branżowych obejmują:

1. Systemowe zmiany w finansowaniu inwestycji kolejowych – Fundusz Kolejowy.

Kolej to kręgosłup gospodarki, mobilności i bezpieczeństwa, czyli ważny środek produkcji, świadoma aktywizacja zasobów ludzkich, strategiczne znaczenie dla bezpieczeństwa. Inwestycje kolejowe potrzebują: stabilnych źródeł finansowania, elastycznego zarządzania środkami, transparentnych zasady alokacji. Proponujemy reformę Funduszu Kolejowego, wzorując się na sprawdzonym modelu Krajowego Funduszu Drogowego (KFD). KFD, dzięki stabilnym źródłom finansowania, możliwości refinansowania ze środków unijnych i rolowania długu, od lat z sukcesem wspiera rozwój infrastruktury drogowej w Polsce. Chcemy przenieść te sprawdzone mechanizmy do Funduszu Kolejowego.

2. Rozwiązanie problemu waloryzacji kontraktów.

Usprawnienie mechanizmów waloryzacji kontraktów jest niezbędne dla poprawy funkcjonowania polskiego rynku budowlanego, który powinien opierać się na zdrowych i równych zasadach. Efektywne zabezpieczenia przed ponadprzeciętnym wzrostem kosztów budowy, których wykonawca nie jest w stanie przewidzieć, stanowią standardowy element umów w każdym dojrzałym państwie. Odpowiednio skonstruowane mechanizmy waloryzacyjne pozwalają wykonawcom racjonalnie kalkulować oferty, co z perspektywy zamawiającego czyni je bardziej wiarygodnymi i konkurencyjnymi.

3. Wsparcie eksportu polskich firm budowlanych.

Budownictwo zostało wskazane przez rząd jako jeden z piętnastu sektorów gospodarki objętych programami promocji eksportu. Ekspansja polskich firm budowlanych na rynki zagraniczne, z wykorzystaniem krajowych łańcuchów dostaw, może stać się kolejnym motorem napędowym naszej gospodarki. To także szansa na budowę polskiego kapitału, dodatkowy impuls dla rozwoju przemysłu oraz skuteczne narzędzie tzw. miękkiej siły, wzmacniające pozycję Polski w Europie Środkowo-Wschodniej. Aktywność rodzimych wykonawców za granicą powinna być koordynowana na poziomie rządowym i wspierana przez państwowe instytucje finansowe.

4. Uproszczenie i standaryzację procedur administracyjnych.

Największą barierą w przygotowaniu inwestycji pozostają czasochłonne procedury administracyjne. Choć przepisy przewidują ustawowe terminy, w praktyce postępowania sztucznie się wydłużają – urzędy żądają kolejnych dokumentów i opinii, których prawo wcale nie wymaga. Te same przepisy bywają też różnie interpretowane – np. w jednym województwie pozwolenie na budowę wydaje się bez problemu, w innym ten sam wniosek wymaga dodatkowych aneksów i uzgodnień.

Każda, nawet drobna zmiana w projekcie oznacza konieczność ponownego przechodzenia całej procedury. Do tego dochodzi obowiązek uzgodnień z wieloma gestorami sieci – gazownią, energetyką, telekomunikacją – z których każdy prowadzi postępowanie we własnym tempie, bez ustawowych terminów. Efekt to wielomiesięczne opóźnienia, konieczność aktualizowania dokumentacji, a czasem nawet jej powtarzania od zera. Dlatego uproszczenie i standaryzacja procedur to nie kwestia wygody, ale warunek sprawnej realizacji inwestycji w Polsce. Skrócenie terminów nie może oznaczać wyłącznie zmiany przepisów na papierze, ale realną zmianę praktyki urzędniczej.

5. Jakość i wycena usług intelektualnych.

Postulujemy systemową zmianę logiki wyceny usług projektowych i zarządczych związanych z realizacją inwestycji – tak, aby nadrzędnym celem była jakość inwestycji. Warunkiem jest odejście od dyktatu najniższej ceny na rzecz realnych kryteriów merytorycznych.

Wycenianie usług projektowych i zarządczych na odpowiednim poziomie jest inwestycją w sukces całego projektu. Pozorne oszczędności na wstępnym etapie projektu mogą skutkować poważnymi problemami finansowymi na etapie jego realizacji. Zasada „im mniej projektantowi i inżynierowi

zapłacisz, tym droższa będzie budowa i cały projekt" doskonale pokazuje, że warto zainwestować w profesjonalne usługi intelektualne, aby zminimalizować ryzyko i maksymalizować korzyści z realizowanej inwestycji.

Wspólny głos branży

Jak mówi Jan Styliński, Prezes Zarządu Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa: - *Piątka dla polskiego budownictwa to nie zbiór pobożnych życzeń, lecz konkretne rozwiązania, które mogą odblokować potencjał polskich firm i zapewnić stabilny rozwój całej gospodarki. Jeśli nie wdrożymy systemowych zmian wskazanych w Piątce dla polskiego budownictwa, kolejne inwestycje publiczne zamiast impulsem rozwoju staną się źródłem ryzyka i strat.*

To samo podkreśla Barbara Dzieciuchowicz, Prezes Zarządu Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa: - *Piątka dla budownictwa to nie są życzenia, to kluczowe działania, które powinny być podjęte w strategicznych obszarach budownictwa infrastrukturalnego. Tylko systemowe reformy, w które gotowi jesteśmy się włączyć sprawią, że zapowiadane duże inwestycje publiczne mogą zakończyć się pełnym sukcesem, zarówno dla Państwa, społeczeństwa, jak i przedsiębiorców.*

Wtórąje im Marita Szustak, Prezes Izby Gospodarczej Transportu Lądowego: - *Warto zwrócić uwagę, że „Piątka dla polskiego budownictwa” jest wspólną inicjatywą całego środowiska – zgodnie występują tu drogowcy z kolejarzami czy wykonawcy z projektantami. Nie mamy wątpliwości i chcielibyśmy, żeby wszyscy uświadomili sobie, że budownictwo to nomen omen fundament gospodarki i funkcjonowania społeczeństwa. Bez budownictwa nie ma transportu, służby zdrowia, edukacji czy mieszkalnictwa. Proponujemy szereg działań, których pozytywne skutki będą odczuwalne dla całego społeczeństwa i podmiotów gospodarczych.*

Nowe zasady dla silniejszej gospodarki

Wdrożenie zaproponowanego planu działań to warunek konieczny dla stabilnego rozwoju polskiego budownictwa infrastrukturalnego. Bez systemowych zmian w finansowaniu inwestycji kolejowych, skutecznych mechanizmów waloryzacji, wsparcia eksportu, uproszczenia procedur administracyjnych i usprawnienia przygotowania inwestycji – Polska nie będzie w stanie sprawnie realizować strategicznych projektów publicznych.

Anna Oleksiewicz, Prezes Zarządu ZOPI wskazuje, że: - *Od wielu lat branża apeluje o systemowe reformy, ale mimo prowadzonego dialogu z administracją i zamawiającymi publicznymi wciąż nie doczekaliśmy się ich wdrożenia. Czas na zmiany. Program Piątka dla polskiego budownictwa nie jest listą benefitów dla branży – to rozwiązania, które mają realne znaczenie dla społeczeństwa. Mówimy o sprawnej realizacji inwestycji, ich najwyższej jakości, dotrzymywaniu terminów i jak najbardziej efektywnym wykorzystaniu publicznych pieniędzy.*

Podobnego zdania jest Adrian Furgalski, Przewodniczący Zarządu Railway Business Forum: - *Coraz częściej osiągnięcia Polski w budowie nowoczesnej infrastruktury transportowej są pokazywane w Europie jako przykład dobrej roboty i świetnie wykorzystanych funduszy europejskich. Dostrzegamy ten postęp i też jesteśmy dumni, ale widzimy równocześnie zacięcia i krytyczne punkty pojawiające*

się w procesie inwestycyjnym. Pomocną dłoń z propozycjami konkretnych rozwiązań wyciągamy w kierunku rządzących w imieniu tych, którzy ten sukces budowlany każdego dnia tworzą z nadzieją, że nie zostanie odrzucona – zaznacza.

Wiemy co, wiemy kiedy, wiemy jak

Zgodnie z propozycją organizacji branżowych nad całością realizacji postulatów miałyby czuwać Ministerstwo Infrastruktury, we współpracy z zespołem nadzorczym i grupami roboczymi złożonymi z ekspertów branżowych i przedstawicieli administracji. Grupy te zajmowałyby się m.in. przygotowaniem zmian legislacyjnych, analizą skutków finansowych oraz opracowaniem szczegółowych harmonogramów wdrożeń. Każdy zespół liczyłby maksymalnie 10 osób i działał w modelu zadaniowym, z jasnym podziałem ról i odpowiedzialności. Efekty prac byłyby na bieżąco raportowane i komunikowane opinii publicznej. Kluczowe obszary planu obejmują finansowanie inwestycji kolejowych, mechanizmy waloryzacji kontraktów, wsparcie eksportu, uproszczenie procedur administracyjnych oraz sprawne przygotowanie inwestycji. Organizacje podkreślają, że bez tych zmian rozwój polskiego budownictwa będzie ograniczony przez bariery prawne, finansowe i organizacyjne. Realizacja planu ma nie tylko przyspieszyć inwestycje, ale także wzmocnić potencjał krajowych firm i poprawić ich konkurencyjność. Jest to propozycja spójna i realistyczna, która może przekształcić nadchodzący cykl inwestycyjny w impuls rozwojowy dla całej gospodarki. Sygnatariusze inicjatywy deklarują pełne zaangażowanie w proces od projektowania rozwiązań po ich wdrożenie.