

Lublin, 3 listopada 2026 r.

Szanowny Pan
Dariusz Klimczak
Minister Infrastruktury
Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa

PETYCJA
w sprawie stworzenia ogólnopolskiego zintegrowanego biletu na publiczny transport zbiorowy

Działając we własnym imieniu, jako obywatel Rzeczypospolitej Polskiej i [redacted], na podstawie art. 2 ust. 1 i ust. 3 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, wnoszę o podjęcie działań legislacyjnych w sprawie dotyczącej życia zbiorowego i dobra wspólnego. Petycja nie jest składana w imieniu [redacted].

Wnoszę o podjęcie prac legislacyjnych i organizacyjnych nad systemem roboczo nazwanym „Polski Bilet", umożliwiającym korzystanie z wielu rodzajów publicznego transportu zbiorowego na podstawie jednego biletu okresowego. Rozwiązanie powinno być wdrażane etapowo z poszanowaniem kompetencji samorządów i przy zapewnieniu stabilnych zasad rekompensowania przewoźnikom i organizatorom transportu utraconych przychodów.

I. Postulowane zmiany legislacyjne i organizacyjne

1. **Podstawa prawna dla biletu krajowego.** Zmiana ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym w celu ustanowienia krajowego systemu zintegrowanych biletów okresowych, obejmującego w pierwszej kolejności komunikację miejską, transport autobusowy o charakterze użyteczności publicznej oraz kolej regionalną i aglomeracyjną.
2. **Jeden nośnik, wiele środków transportu.** Umożliwienie przejazdu na jednym uprawnieniu przewozowym bez konieczności zakupu kolejnych biletów przy przesiadkach między organizatorami, z dostępem do biletu w aplikacji, na karcie oraz w formie dostępnej osobom wykluczonym cyfrowo.
3. **Uczciwe rozliczenia między organizatorami.** Stworzenie ustawowych zasad rozliczania wpływów, opartych na wiarygodnych danych o wykorzystaniu przewozów, audytowalnych algorytmach i gwarantowanej rekompensacie. Udział samorządów nie może wiązać się z przerzucaniem na nie niepokrytych kosztów decyzji podejmowanych na poziomie centralnym.
4. **Racjonalna cena biletu.** Przeprowadzenie analizy ekonomicznej wariantu miesięcznego biletu wstępnie szacowanego na 199–249 zł, a także odrębnych wariantów ulgowych i regionalnych. Kwota jest punktem wyjścia do oceny skutków regulacji, nie postulatem ustalenia ceny bez znajomości kosztów systemu.
5. **Etapowe wdrożenie i rozszerzanie zakresu.** Rozpoczęcie od porozumień regionalnych i metropolitalnych, następnie połączenie ich w system krajowy. Pociągi dalekobieżne powinny być objęte odrębną analizą kosztową; podstawowy bilet nie musi początkowo obejmować wszystkich kategorii przewozów.

6. **Równoległe zwiększanie dostępności połączeń.** Powiązanie integracji taryfowej z rozwiązaniami ograniczającymi wykluczenie transportowe. Tani bilet nie przyniesie korzyści mieszkańcom miejscowości, w których nie funkcjonują użyteczne połączenia.

II. Uzasadnienie i wzorce zagraniczne

W Austrii funkcjonuje KlimaTicket, który umożliwia podróżowanie na wielu liniach transportu publicznego na podstawie jednego biletu. W Niemczech Deutschlandticket obejmuje lokalny i regionalny transport zbiorowy, z wyłączeniem co do zasady dalekobieżnych pociągów IC i ICE. Oba modele potwierdzają, że integracja taryfowa może działać ponad granicami administracyjnymi.

Polski pasażer w podróży przekraczającej granice miasta, powiatu lub województwa często musi rozpoznawać kilka taryf, kupować osobne bilety i ustalać uprawnienia do ulg. Takie bariery organizacyjne zniechęcają do korzystania z transportu publicznego oraz szczególnie utrudniają życie osobom dojeżdżającym do pracy, uczniom i seniorom.

Rada Ministrów 9 czerwca 2026 r. przyjęła projekt reformy publicznego transportu zbiorowego, przewidujący m.in. mocniejszą koordynację przewozów na poziomie województw. Postulowany „Polski Bilet" powinien być rozwinięciem tych działań, a nie odrębnym, nieskoordynowanym systemem.

III. Pilotaż lubelski i wnioski końcowe

Jako [redacted] proponuję rozważenie pilotażu obejmującego Lublin oraz wybrane połączenia kolejowe i autobusowe w jego obszarze funkcjonalnym. Celem pilotażu byłoby sprawdzenie modelu wzajemnego honorowania biletów, rzeczywistych kosztów, wpływu na liczbę pasażerów i zasad rozliczeń z organizatorami transportu.

Wnoszę o przeprowadzenie analizy legislacyjnej i finansowej, wskazanie organu odpowiedzialnego za koordynację projektu oraz przedstawienie stanowiska w sprawie możliwości uruchomienia ogólnopolskiego systemu biletowego, w tym ewentualnego pilotażu w województwie lubelskim.

Nie wyrażam zgody na ujawnienie moich danych osobowych na stronie internetowej organu w rozumieniu art. 4 ust. 3 ustawy o petycjach. Proszę o anonimizację danych adresowych i kontaktowych w materiałach publikowanych w BIP.

Z poważaniem,



Podstawy i materiały odniesienia: Materiały porównawcze: austriacki KlimaTicket oraz niemiecki Deutschlandticket; ustawa z 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym; komunikat Ministerstwa Infrastruktury z 09.06.2026 r. dotyczący reformy transportu.