Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DTK-9-1.054.93.2026
Warszawa, 10 listopada 2026

Pani
**Małgorzata Kidawa-Błońska**
Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowna Pani Marszałek,*

w odpowiedzi na oświadczenie Senatora RP Pana Wojciecha Koniecznego znak: BPS/043-66-1817/26 z 13 października br., przedstawiam poniższą informację.

W toku prac nad realizacją Projektu Ogólnopolskie Biletu Zintegrowanego, zwanym dalej „projektem" lub „OBZ", polegającego na stworzeniu zintegrowanego systemu biletowego, który miał uprościć proces zakupów biletów na transport publiczny w Polsce, obejmujący transport kolejowy oraz inne formy transportu zbiorowego, zidentyfikowano krytyczne ryzyka związane z jego dalszym prowadzeniem, a prawdopodobieństwo ich materializacji oceniono jako bardzo wysokie.

Powyższe jest efektem m.in. prac Zespołu do spraw realizacji projektu OBZ, którego cele, zadania oraz sposób funkcjonowania określa Zarządzenie nr 6 Ministra Infrastruktury z dnia 19 lutego 2025 r. w sprawie Zespołu do spraw realizacji projektu pn. „Ogólnopolski Bilet Zintegrowany". W ramach działalności ww. Zespołu opracowano dwa sprawozdania z jego prac za pierwszy i drugi kwartał 2025 roku, odnoszące się do pierwotnej koncepcji projektu. Należy przy tym pamiętać, że działalność ww. Zespołu nie wiązała się z obciążeniem budżetu państwa. Zaś liczebność dokumentów wynika ze zmian w koncepcji i kierunkach dalszego rozwoju projektu względem jego pierwotnych założeń.

Powyższe wynika niejako z faktu, że proces integracji jest złożonym i wymagającym przedsięwzięciem, wiążącym się niejednokrotnie z koniecznością podejmowania decyzji, które w świetle dalszych analiz mogą wymagać udoskonalenia przyjętych rozwiązań lub wprowadzenia zmian w obranym lub nawet innym kierunku działania, tak aby zapewnić realizację zakładanych celów.

W przypadku przedmiotowego projektu nastąpiły zmiany koncepcyjne, które wpłynęły na harmonogram jego realizacji i spowodowały przesunięcie zakładanej perspektywy czasowej na lata 2031–2034. Zmiana ta wynika zarówno z konieczności zapewnienia odpowiednich podstaw prawnych dla wdrożenia projektu, jak i z potrzeby uwzględnienia uwarunkowań determinujących przyszły kształt kolejowych połączeń dalekobieżnych. Uwarunkowania te będą wynikać m.in. z planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego obowiązującego po 2030 roku[1], ale też założeń Horyzontalnego Rozkładu Jazdy oraz planowanych przedsięwzięć inwestycyjnych.

[1] Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2031-2034 stanowi załącznik do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2026 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz.U. poz. 1341).

Infolinia: +48 22 630 10 00
kancelaria@mi.gov.pl
www.gov.pl/web/infrastruktura

Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

W związku z trwającymi pracami nad zmienioną koncepcją OBZ, która obejmuje wiele powiązanych ze sobą zagadnień, dotychczas nie wdrożono ogólnokrajowej zintegrowanej taryfy biletowej obejmującej kolejowe połączenia dalekobieżne, której wprowadzenie wynikałoby bezpośrednio z realizacji przedmiotowego projektu.

Należy jednak podkreślić, że już obecnie funkcjonują rozwiązania sprzyjające integracji taryfowej, w tym tzw. „Wspólny Bilet", a także inicjatywy podejmowane przez organizatorów i operatorów publicznego transportu zbiorowego na poziomie regionalnym i aglomeracyjnym. Obejmują one m.in. tworzenie wspólnych taryf biletowych oraz wzajemne honorowanie biletów różnych przewoźników. Przykładem takich działań jest współpraca PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o., POLREGIO S.A. oraz PKP Intercity S.A. realizowana w województwie pomorskim.

Odnosząc się natomiast do kwestii finansowych i organizacyjnych informuję, że ramach dalszych analiz przeprowadzonych przez resort stwierdzono, że istniejące uwarunkowania regulacyjne stanowią istotną barierę dla wdrożenia jakichkolwiek rozwiązań integracyjnych w tak szerokiej skali jak było zakładane w pierwotnym projekcie. W związku z tym projekt został przeformułowany na przedsięwzięcie o charakterze regulacyjnym.

*Łączę wyrazy szacunku*
z upoważnienie Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu
/dokument podpisany elektronicznie/