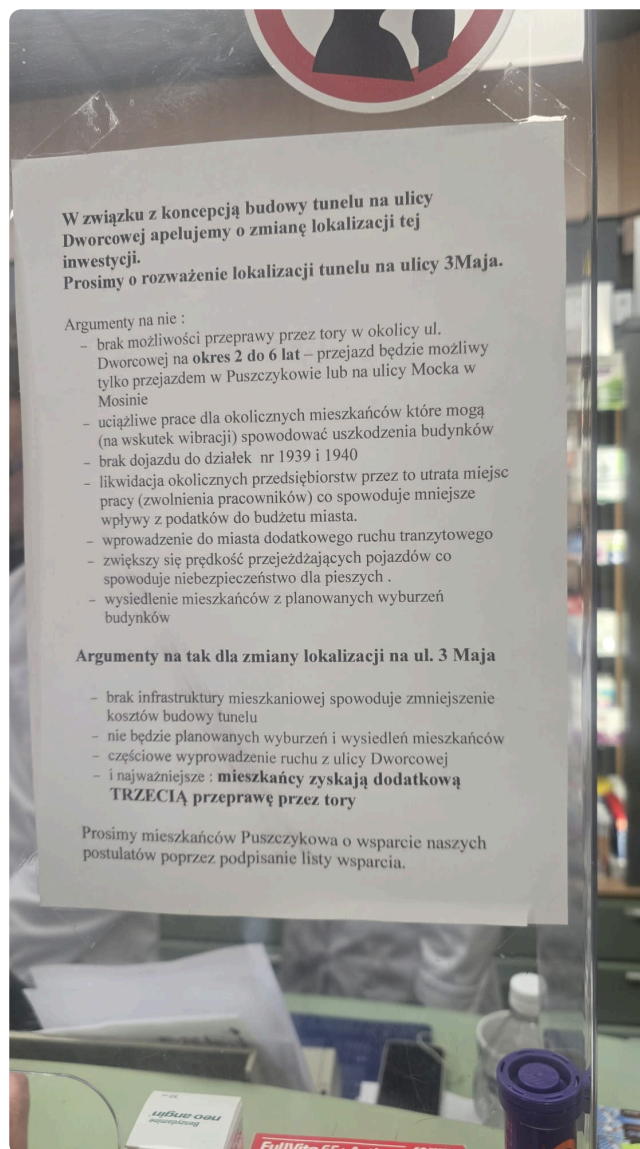


Ogłoszenie w aptece na ul. Dworcowej — weryfikacja twierdzeń punkt po punkcie

Opracowanie przygotowane w ramach Inicjatywy Mieszkańców Bezpieczne Puszczykowo

W kwietniu 2026 roku w witrynie apteki przy ul. Dworcowej pojawiło się ogłoszenie wzywające do zmiany lokalizacji planowanego tunelu z ul. Dworcowej na ul. 3 Maja, wraz z prośbą o podpisanie listy poparcia. Apel zawiera listę argumentów „na nie” wobec lokalizacji na Dworcowej oraz „na tak” dla 3 Maja. Postanowiliśmy przeanalizować każde z tych twierdzeń z osobna, bo znaczna ich część nie wytrzymuje konfrontacji z dokumentacją projektu i ustaleniami z konsultacji społecznych z 28 stycznia 2026 r.



Ogłoszenie wywieszona w witrynie apteki przy ul. Dworcowej, kwiecień 2026.

Na marginesie jedno słowo o terminologii: autor ogłoszenia konsekwentnie używa słowa „przeprawa”. Formalnie jest to termin odnoszący się do pokonywania przeszkody wodnej lub terenowej — w odniesieniu do linii kolejowej właściwym określeniem jest **przejazd kolejowo-drogowy** (dla ruchu kołowego) lub **przejście** (dla pieszych). Dla zachowania czytelności w dalszej części tekstu stosujemy terminy poprawne.

Tekst składa się z dwóch części. **Część pierwsza** to merytoryczna weryfikacja poszczególnych twierdzeń zawartych w ogłoszeniu. **Część druga** dotyczy aspektów prawnych — miejsca, w którym apel się pojawił.

Weryfikacja twierdzeń z ogłoszenia

#	Twierdzenie (skrót)	Ocena
1	Brak przeprawy przez 2–6 lat	FAŁSZ
2	Wibracje uszkodzą budynki	NIEOPARTE FAKTAMI
3	Brak dojazdu do działek 1939, 1940	FAŁSZ
4	Likwidacja okolicznych przedsiębiorstw	FAŁSZ
5	Dodatkowy ruch tranzytowy	FAŁSZ
6	Zwiększenie prędkości pojazdów	FAŁSZ
7	Wysiedlenie mieszkańców	WPROWADZENIE W BŁĄD
8	Mniejszy koszt tunelu przy 3 Maja	FAŁSZ
9	Brak wyburzeń przy 3 Maja	POWTÓRZENIE
10	Wyprowadzenie ruchu z Dworcowej	PÓŁPRAWDA
11	„Trzecia przeprawa”	ARGUMENT CHYBIONY

Argumenty przeciwko lokalizacji na ul. Dworcowej

1. „Brak możliwości przeprawy przez tory w okolicy ul. Dworcowej na okres 2 do 6 lat”

Ocena: FAŁSZ

Dwa fałszywe w jednym zdaniu.

Po pierwsze — nie „brak przeprawy”, a zorganizowany ruch zastępczy. Ruch pieszy i rowerowy ma być zapewniony przez cały okres trwania budowy — w porównywalnych inwestycjach gmina standardowo negocjuje to z wykonawcą jeszcze przed rozpoczęciem prac (tak zrobiła np. Mosina przy budowie tunelu na ul. Śremskiej już w 2014 r.). Dla ruchu samochodowego na konsultacjach 28 stycznia 2026 r. omawiane były różne warianty: ruch wahadłowy, objazdy przez istniejące przejazdy oraz wytyczenie tymczasowego technicznego przejazdu w innym miejscu, m.in. w ciągu ul. 3 Maja.

Po drugie — „2 do 6 lat” to kłamstwo. Liczba „6 lat” nie pojawia się w żadnym dokumencie, umowie ani harmonogramie projektu. Projektant oszacował sam etap robót budowlanych na około 2 lata, miasto podało około 3 lata w formule „zaprojektuj i wybuduj”. Porównywalne inwestycje z ostatnich lat potwierdzają ten szacunek: Kobylnica — 15 miesięcy od przekazania placu budowy do otwarcia tunelu, Kostrzyn — około 22 miesiące, Sulejówek — 15 miesięcy, Teresin — planowane 24 miesiące. Nawet najbardziej problematyczne przypadki — Września z upadłością głównego wykonawcy i Mosina z zerwaniem umowy z pierwszym konsorcjum — zamknęły się w około 3 latach. Pełną analizę tej kwestii przedstawiliśmy w osobnym opracowaniu: [„Przejazd zamknięty na 6 lat”? Ile naprawdę trwają takie inwestycje.](#)

2. „Uciążliwe prace dla okolicznych mieszkańców które mogą (na skutek wibracji) spowodować uszkodzenia budynków”

Ocena: NIEOPARTE FAKTAMI

Każda inwestycja budowlana w obszarze zabudowanym wiąże się z pewnymi uciążliwościami — to oczywiste. Nie jest natomiast oczywiste to, co sugeruje ogłoszenie: że wibracje mogłyby uszkadzać okoliczne budynki, w tym zabytkowy dworzec.

Standardowa procedura przy tego typu inwestycjach obejmuje:

- badania geotechniczne i geologiczne gruntu przed rozpoczęciem robót,
- ekspertyzy stanu technicznego sąsiednich budynków (tzw. inwentaryzacja zerowa),
- monitoring drgań w trakcie prac,
- nadzór geologiczny i konstruktorski,
- dobór technologii robót ograniczających wibracje (np. zamiast udarowego wbijania ścianek szczelnych — ich wciskanie hydrauliczne lub formowanie wgłębne).

Inwestor ponosi pełną odpowiedzialność cywilną za ewentualne szkody — to standardowy zapis w umowach z wykonawcami i element polisy OC, której wymaga PKP PLK. W żadnej z porównywalnych inwestycji (Kobylnica, Kostrzyn, Mosina, Września) temat uszkodzeń sąsiednich budynków wskutek prac nie pojawił się ani w lokalnych mediach, ani w dokumentach gminnych.

3. „Brak dojazdu do działek nr 1939 i 1940”

Ocena: FAŁSZ — jest dokładnie odwrotnie

Dziś działki 1939 i 1940 **nie mają wytyczonego dojazdu drogą publiczną**. Po wybudowaniu tunelu taki dojazd uzyskają — co oznacza, że twierdzenie zawarte w ogłoszeniu jest odwrócone o 180 stopni.

Na wstępnej wizualizacji dojazdu nie były zaznaczone najprawdopodobniej po prostu dlatego, że dziś nie istnieją — co nie zmienia faktu, że w projekcie docelowym się pojawią. Na konsultacjach 28 stycznia 2026 r. projektant wyraźnie wskazał, że wykonawca ma obowiązek zapewnienia dostępu do wszystkich działek objętych inwestycją.

4. „Likwidacja okolicznych przedsiębiorstw przez to utrata miejsc pracy (zwolnienia pracowników) co spowoduje mniejsze wpływy z podatków do budżetu miasta”

Ocena: FAŁSZ

Koncepcja tunelu nie zakłada likwidacji „okolicznych przedsiębiorstw”. Na konsultacjach 28 stycznia 2026 r. jednoznacznie ustalono, że:

- jedynym przedsiębiorstwem, którego dotyczy wyburzenie, jest sklep **Żabka** funkcjonujący w budynku stojącym **na terenie PKP PLK** (a nie na terenie miasta ani prywatnym),
- wszystkie pozostałe przedsiębiorstwa w sąsiedztwie inwestycji będą mogły funkcjonować przez cały okres trwania budowy.

Co więcej — po zakończeniu inwestycji **dla okolicznego biznesu tunel jest szansą, nie zagrożeniem**. Upłynnienie ruchu i eliminacja zamknięć przejazdu sprawią, że mieszkańcy po obu stronach torów zaczną swobodnie i w przewidywalnym czasie przemieszczać się między dwoma częściami miasta. Konkretny przykład: osoby korzystające z dworca i czekające na pociąg będą mogły bez obawy przejść na drugą stronę torów do jednej z dwóch okolicznych

lodziarni, nie ryzykując, że przegapią pociąg zamknięty właśnie opuszczonymi rogatkami. Dziś ten ruch po prostu się nie odbywa — tunel go uwolni.

Sugestia „zwolnień pracowników” i „mniejszych wpływów z podatków do budżetu miasta” nie ma żadnego oparcia w dokumentacji projektu.

5. „Wprowadzenie do miasta dodatkowego ruchu tranzytowego”

Ocena: FAŁSZ (w wariancie ciężarowym) / NIEOPARTE FAKTAMI (w wariancie ogólnym)

Sformułowanie „ruch tranzytowy” można rozumieć dwojako, rozbijmy to.

Wariant pierwszy — tranzyt ciężarowy (TIR-y). Przez Puszczykowo nie odbywa się i nie będzie odbywał się ruch tranzytowy pojazdów ciężarowych. Wjazd samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t na drogi z ustawionym znakiem B-5 jest zabroniony, a naruszenie tego zakazu grozi mandatem w wysokości 500 zł i 3 punktami karnymi (art. 92 § 1 Kodeksu wykroczeń; mandatownik.pl). Stan ten obowiązuje dziś i będzie obowiązywał po wybudowaniu tunelu. Straszanie „TIR-ami” to dokładnie ta sama retoryka, którą przeciwnicy budowy tunelu w ciągu ul. 3 Maja stosowali w latach 2017–2018 — mimo że ówczesna koncepcja zakładała jednopasmowy ruch wahadłowy wyłącznie dla samochodów osobowych ([Gazeta Mosińsko-Puszczykowska, 2018](#)).

Wariant drugi — ogólne zwiększenie ruchu. Faktem jest, że **dziś ruch na ul. Dworcowej jest sztucznie zaniżony**. Mieszkańcy obu stron torów, żeby uniknąć stania przy zamkniętym przejeździe, rutynowo wybierają objazd przez ul. Wczasową i Poznańską — kilka kilometrów nadłożonej drogi w zamian za przewidywalność. Po wybudowaniu tunelu ten ruch wróci tam, gdzie powinien odbywać się od początku — na Dworcową. Nie będzie to jednak „dodatkowy ruch tranzytowy”, tylko **ruch lokalny, który dziś jest odpychany z Dworcowej przez rogatki**. A przede wszystkim — ruch dużo bardziej płynny, bez cyklicznych korków i stania w spalinach.

6. „Zwiększy się prędkość przejeżdżających pojazdów co spowoduje niebezpieczeństwo dla pieszych”

Ocena: FAŁSZ

Dopuszczalna prędkość na odcinku ul. Dworcowej pozostanie niezmieniona — projekt nie zakłada jej podwyższenia. Obowiązują standardowe ograniczenia dla obszaru zabudowanego.

Co do stanu faktycznego — argument jest wręcz odwrócony, bo **to dziś mamy realny problem z prędkością i bezpieczeństwem pieszych** na ul. Dworcowej. Codziennym widokiem jest kierowca, który dociska pedał gazu, żeby zdążyć przed nieubłaganiem nadchodzącym kolejnym 20-minutowym zamknięciem przejazdu — tym samym wymuszając pierwszeństwo na pieszych i rowerzystach. Codziennosc na ul. Dworcowej dobrze ilustruje nagranie z kamerki samochodowej, na którym kierowca rusza z korka po otwarciu przejazdu, przepuszcza pieszych i przez to zamykają się przed nim rogatki ([nagranie z kamerki](#)). Tunel eliminuje tę patologię u źródła — likwiduje rogatki i tym samym zdejmuje z kierowców presję czasową, która jest dziś główną przyczyną niebezpiecznych zachowań na tym odcinku.

7. „Wysiedlenie mieszkańców z planowanych wyburzeń budynków”

Ocena: WPROWADZENIE W BŁĄD

Skala „wysiedleń” przedstawiona w ogłoszeniu jest znacznie zawyżona. Koncepcja przewiduje:

- **wyburzenie budynku, w którym funkcjonuje Żabka** — jak wspomniano wyżej, stoi on na terenie PKP PLK, nie dotyczy mieszkańców,
- **wyburzenie budynku nr 25** — właściciel nie wniósł zastrzeżeń do koncepcji,
- **sprawa budynku nr 21 pozostaje otwarta** — konieczność jego usunięcia nie została przesądzona i istnieje duża szansa, że budynek pozostanie na swoim miejscu.

W przypadku, w którym nieruchomości byłaby rzeczywiście objęta procedurą wywłaszczenia, właścicielowi przysługuje odszkodowanie odpowiadające wartości rynkowej ustalonej przez rzeczoznawcę majątkowego (art. 128 i nast. ustawy o gospodarce nieruchomościami; [ISAP](#)). Nie jest to zatem „wysiedlenie” w potocznym rozumieniu tego słowa, a standardowa procedura administracyjna z zachowaniem praw właściciela.

Argumenty za zmianą lokalizacji na ul. 3 Maja

8. „Brak infrastruktury mieszkaniowej spowoduje zmniejszenie kosztów budowy tunelu”

Ocena: FAŁSZ — kardynalny błąd w rozumowaniu

To najpoważniejszy błąd merytoryczny w całym ogłoszeniu. Nawet przyjmując zawyżoną skalę hipotetycznej oszczędności na poziomie kilku milionów złotych, jest ona **wielokrotnie mniejsza niż utrata finansowania zewnętrznego**.

- Szacunkowy koszt całej inwestycji: **ok. 40–50 mln zł.**
- Udział miasta przy lokalizacji na Dworcowej: **ok. 33%**, resztę (ok. 66%) pokrywają PKP PLK S.A. i Powiat Poznański.
- Przy lokalizacji na 3 Maja: **miasto musi sfinansować 100%**, ponieważ ul. 3 Maja jest drogą gminną (powiat nie ma podstaw prawnych do współfinansowania), a przejazd kolejowy w tym ciągu został zlikwidowany w latach 2013–2016 — PKP PLK nie ma z czego współfinansować, program dofinansowania dotyczy wyłącznie likwidacji *istniejących* przejazdów.

Kilka milionów oszczędności „na budynkach” nie zrekompensuje utraty ok. 26–33 mln zł z PKP PLK i Powiatu. Pełną analizę tej kwestii przedstawiliśmy w opracowaniu [Tunel na ul. Dworcowej — dlaczego nie ma realnej alternatywy?](#) (rozdział 1).

9. „Nie będzie planowanych wyburzeń i wysiedleń mieszkańców”

Ocena: POWTÓRZENIE argumentu z pkt 7

Ten sam argument w innej postaci. Odpowiedź jak wyżej: skala wyburzeń przy lokalizacji na Dworcowej jest znacznie mniejsza niż sugeruje ogłoszenie, a kwestia budynku 21 pozostaje otwarta.

Warto jednak dodać istotny kontekst dotyczący samej ul. 3 Maja. Prawdopodobnie w tej lokalizacji wyburzenia budynków w ogóle nie byłyby konieczne — realnym problemem byłaby raczej **wycinka drzew i ingerencja w tereny zielone** w sąsiedztwie ulicy. I to właśnie ten aspekt — obok bezpośredniej bliskości osiedla — był głównym powodem, dla którego **mieszkańcy 3 Maja już raz odrzucili tę koncepcję**, gdy była rozważana w latach 2017–2018. Sprawę szerzej omówiliśmy w [analizie alternatywnych rozwiązań](#) (rozdział 1).

Argument „braku wyburzeń i wysiedleń” pomija więc dwie rzeczy: że na 3 Maja ich od początku by nie było (ale byłaby wycinka i ingerencja w zieleni), oraz że mieszkańcy tej okolicy już raz jasno wyrazili sprzeciw wobec takiej lokalizacji.

10. „Częściowe wyprowadzenie ruchu z ulicy Dworcowej”

Ocena: PÓŁPRAWDA, która ukrywa najważniejsze

Hipotetycznie — tak, część ruchu samochodowego mogłaby przemieścić się z ul. Dworcowej (będącej **drogą powiatową**, stanowiącą główną arterią miasta) na ul. 3 Maja (będącą drogą

gminną biegnącą przez osiedle). Ale:

- **Rowerzyści, piesi i użytkownicy dworca kolejowego** nadal przeciskaliby się pod rogatkami na Dworcowej.
- **Problem niebezpiecznego przejazdu kategorii A** — ze wszystkimi konsekwencjami, które dziś widzimy, łącznie z dziećmi przebiegającymi pod rogatkami — w ogóle nie zostałyby ruszone.

Trzeba to powiedzieć wprost: „wyprowadzenie ruchu” w wersji z 3 Maja jest **rozwiązaniem głównie dla samochodów**, które rezygnuje z tego, co w inwestycji na Dworcowej jest najważniejsze — likwidacji przejazdu w punkcie, w którym realnie powstają problemy bezpieczeństwa i przepustowości. Ruch pieszy i rowerowy oraz obsługa dworca pozostają nierozwiązane.

11. „Mieszkańcy zyskają dodatkową TRZECIĄ przeprawę przez tory”

Ocena: ARGUMENT CHYBIONY

Formalnie rzecz biorąc, tak — w obrębie Puszczykowa byłby to trzeci przejazd przez tory (obok istniejącego przejazdu kategorii A na Dworcowej i przejazdu z automatycznymi rogatkami oraz tunelem pieszym na Wczasowej). Problem polega na tym, że **ten fakt niczego nie zmienia w strukturze komunikacyjnej miasta**.

Dworcowa to nie przypadkowe miejsce na mapie — to oś Puszczykowa. Tu znajduje się intensywnie użytkowany dworzec kolejowy, tu zbiegają się główne kierunki ruchu lokalnego po obu stronach torów. Żeby rozwiązać problem komunikacyjny Puszczykowa, nie wystarczy dorzucić gdzieś obok „objazdu dla samochodów” — trzeba upłynnić ruch w punkcie, w którym on naprawdę się odbywa. **Dworcowa potrzebuje tunelu dla wszystkich uczestników ruchu: pieszych, rowerzystów, pasażerów kolei i kierowców** — a nie kolejnego objazdu obsługującego wyłącznie samochody.

Tunel na 3 Maja, nawet gdyby udało się go sfinansować (co, jak pokazaliśmy w pkt 8, nie jest realne), byłby odpowiedzią na problem, którego Puszczykowo nie ma, a nie rozwiązaniem problemu, który ma naprawdę.

Aspekty prawne — apteka jako placówka ochrony zdrowia publicznego

Rozumiemy, że ogłoszenie mogło zostać wywieszane w dobrej wierze. Niemniej apteka nie jest sklepem spożywczym ani lokalem usługowym — jest **placówką ochrony zdrowia publicznego** w rozumieniu art. 86 ust. 1 ustawy z 6 września 2001 r. Prawo farmaceutyczne ([ISAP](#)). Ten status pociąga za sobą konkretne konsekwencje prawne i etyczne, które sprawiają, że kampania informacyjna tego typu rodzi poważne wątpliwości.

Kodeks Etyki Farmaceuty Rzeczypospolitej Polskiej

Od 13 marca 2024 r. farmaceutów obowiązuje znowelizowany [Kodeks Etyki Farmaceuty RP](#). Zawiera on między innymi zasady:

- **godności zawodu i zaufania publicznego** — każde zachowanie farmaceuty podważające zaufanie do zawodu stanowi naruszenie jego godności,
- **niezależności zawodowej** — farmaceuta nie wykorzystuje pozycji zawodowej do celów pozazawodowych,
- **rzetelnej informacji** — obowiązek przekazywania informacji prawdziwej, obiektywnej, dokładnej i rzetelnej (art. 19 Kodeksu, w brzmieniu po nowelizacji).

Wywieszenie w witrynie apteki ogłoszenia zawierającego twierdzenia sprzeczne z dokumentacją projektu oraz z ustaleniami z konsultacji społecznych — i sygnowanie ich autorytetem placówki ochrony zdrowia — budzi wątpliwości na gruncie każdej z tych trzech zasad.

Prawo farmaceutyczne — charakter apteki

Artykuł 86 ust. 1 Prawa farmaceutycznego definiuje aptekę jako placówkę ochrony zdrowia publicznego. Orzecznictwo Głównego Inspektora Farmaceutycznego oraz sądów administracyjnych konsekwentnie przyjmuje, że przestrzeń apteki ma służyć celom związanym z ochroną zdrowia, a nie dowolnym kampaniom informacyjnym ani komercyjnym. Artykuł 94a ustawy wprowadza zakaz reklamy aptek i ich działalności, rozumiany przez GIF szeroko — jako wszystko, co wykracza poza ustawowe zadania placówki.

Kwestii ewentualnej odpowiedzialności cywilnej lub karnej nie zamierzamy w tym opracowaniu zgłębiać.

Refleksja końcowa

Wolność wypowiedzi w sprawach publicznych jest chroniona konstytucyjnie (art. 54 Konstytucji RP) i dotyczy również farmaceutów jako obywateli. Sam fakt, że ktoś jest właścicielem apteki, nie odbiera mu prawa do wyrażania opinii o lokalnych inwestycjach. Problem leży gdzie indziej — w **miejscu**, w którym ogłoszenie się pojawiło, w **autorytecie**, który nadaje mu placówka ochrony zdrowia, oraz w **nieprawdziwości** twierdzeń, które — gdy padają w aptece — łatwo są brane za zweryfikowane.

Warto w tym miejscu zaznaczyć, że doświadczenia ostatnich miesięcy nie pozostawiają wątpliwości: gdyby apteka prowadziła kampanię wspierającą budowę tunelu, odpowiednie organy zostałyby już dawno wezwane do interwencji w tej sprawie.

Debata publiczna o tunelu jest potrzebna i wartościowa, ale powinna opierać się na faktach i toczyć się w miejscach do tego przeznaczonych — **na forum konsultacji społecznych**, w mediach lokalnych, na spotkaniach mieszkańców. Zresztą konsultacje społeczne w tej sprawie już się odbyły — swoją opinię wyraziło blisko 600 osób, z czego **75% opowiedziało się za budową tunelu na Dworcowej**. Witryna apteki ani żadnej innej placówki ochrony zdrowia nie jest właściwym miejscem do prowadzenia kampanii podważającej ten wynik.

Opracowanie przygotowane w ramach Inicjatywy Mieszkańców Bezpieczne Puszczykowo. Jeżeli czegoś w nim brakuje, coś wymaga doprecyzowania lub sprostowania, prosimy o kontakt: bezpiecznepuszczykowo@gmail.com.

Wersja 1 (publikacja: 20. kwietnia 2026) · puszczykowo.org