

Plany PKP w Puszczykowie: pieniądze i termin ma tylko tunel na Dworcowej

Opracowanie przygotowane w ramach Inicjatywy Mieszkańców Bezpieczne Puszczykowo

Z planów PKP dotyczących przejazdu na ul. Dworcowej pieniądze i termin ma tylko jeden: tunel, który PKP PLK współfinansuje w swoim programie zastępowania przejazdów kolejowo-drogowych skrzyżowaniami bezkolizyjnymi. Tunel ma kosztować ok. 44,5 mln zł, które dzielą PKP PLK, Powiat Poznański i miasto. Prace mogą ruszyć w 2027 r., a tunel ma być gotowy najpóźniej do końca 2030 r.

W dyskusji o tunelu często przywoływane są niepełne lub wyrwane z kontekstu informacje, które przedstawiają dalekosiężne plany PKP jako realną alternatywę dla tej inwestycji. Tymczasem plany PKP, które obejmują także Puszczykowo, wynikają z czterech programów. Są one na zupełnie różnych etapach, ale wzajemnie od siebie zależą:

- **Program likwidacji przejazdów PKP PLK - tunel na Dworcowej:** 44,5 mln zł od PKP PLK, powiatu i miasta, prace od 2027 r., zakończenie najpóźniej do końca 2030 r. W miejsce przejazdu ma powstać tunel dla samochodów, rowerów i pieszych, który PKP kazało zaprojektować pod przyszłe cztery tory.
- **Rewitalizacja linii do Śremu (program Kolej+):** projekt wyceniony na ok. 355 mln zł ma decyzję środowiskową, ale nie wiadomo jeszcze o umowie o finansowaniu, a termin jest niepewny: program Kolej+ przedłużono do 2032 r. Przez Dworcową przejedzie do 24 pociągów na dobę więcej. Przy okazji PKP chce przebudować stację Puszczykówko i zaprojektować ją razem z tunelem. Automat zamiast dróżnika rozważa tylko na wypadek, gdyby tunelu nie było. Koncepcji przebudowy stacji w czerwcu 2026 r. jeszcze nie zlecono.
- **Poznański Węzeł Kolejowy:** rozbudowa linii do czterech torów. Studium wciąż trwa, projekt ma być gotowy do 2029 r., na budowę nie ma pieniędzy, a według wiceministra infrastruktury prace ruszą po 2030 r. W wariantcie ze studium przejazd w poziomie szyn znika, a bez tunelu Dworcowa zostaje zamknięta dla samochodów.
- **Zintegrowana Sieć Kolejowa:** rządowy plan na okres po 2035 r. zakłada szybkie pociągi z Poznania do Wrocławia, nową linią albo po przebudowanej linii nr 271. Gdyby wybrano przebudowę linii 271 i pociągi miały jechać przez Puszczykowo szybciej niż 160 km/h, przejazd w poziomie szyn musiałby zniknąć.

Automat mógłby się pojawić najwcześniej przy przebudowie stacji, czyli mniej więcej wtedy, gdy kończyłaby się budowa tunelu. Nie jest więc szybszą drogą niż tunel. Byłby przy tym mniej bezpieczny niż dróżnik i tylko przejściowy: żaden z długofalowych planów nie zostawia na Dworcowej przejazdu w poziomie szyn.

A pociągów przybywa: w dzień powszedni, kiedy mieszkańcy dojeżdżają do szkół i pracy, przez przejazd na Dworcowej przejeżdża dziś ok. 158 pociągów, o ok. 50 więcej niż w 2021 r. (nasze wyliczenie).

Niżej opisujemy każdy z tych programów: na czym polega, na jakim jest etapie i co oznacza dla przejazdu na Dworcowej i układu komunikacyjnego w Puszczykowie. Opieramy się na wszystkich znanych nam dokumentach: pismach PKP PLK z lat 2025-2026, w tym wniosku PKP do planu miejscowego, odpowiedzi Urzędu Miejskiego na interpelację radnego, dokumentach programów, przepisach, danych o bezpieczeństwie na przejazdach i doniesieniach prasowych.

Program likwidacji przejazdów: tunel na Dworcowej

W SKRÓCIE

Jedyny z planów PKP dla przejazdu na Dworcowej, który ma pieniądze i termin. PKP PLK zakwalifikowały tunel do swojego programu i współfinansują go: prace mogą ruszyć w 2027 r., a muszą się zakończyć do końca 2030 r. PKP wymaga, żeby tunel od razu pasował do przyszłej, czterotorowej linii. Skrzyżowanie bezkolizyjne w ciągu Dworcowej przewiduje też projekt planu miejscowego.

Ogólnopolski program PKP PLK „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych w tym ich przebudowa na skrzyżowania dwupoziomowe” współfinansuje budowę tuneli i wiaduktów w zamian za likwidację przejazdów w poziomie szyn. Puszczykowo zgłosiło do niego tunel w ciągu ul. Dworcowej.

Już na etapie koncepcji PKP pilnowało, żeby tunel pasował do dalszych planów kolei. W piśmie z 22 stycznia 2026 r. zażądało, żeby koncepcja tunelu pokazywała „docelowy układ torowy”, czyli „układ czterotorowy”. W wezwaniu z 18 marca 2026 r. powtórzyło, że trzeba w niej „uwzględnić rezerwę pod rozbudowę do układu 4 torowego” zgodnie ze studium węzła poznańskiego, o którym piszemy niżej. **Tunel na Dworcowej jest więc projektowany od razu pod przyszłą linię, a nie w konflikcie z nią.**

Terminy podało samo PKP PLK w odpowiedzi dla posła Adama Szłapki z 22 kwietnia 2026 r.: zadania z programu muszą zostać zrealizowane do 31 grudnia 2030 r., a „prace będą mogły

rozpocząć się już w 2027 r.". Ostateczne rozstrzygnięcia w sprawie dofinansowania PKP przewidywało na IV kwartał 2026 r.

10 lipca 2026 r. tunel trafił na [listę podstawową II etapu](#) programu. To jedno z 29 zadań II etapu w całej Polsce.

Tunel ma kosztować ok. 44,5 mln zł: PKP PLK pokrywa część kolejową (10,7 mln zł), a część drogową Powiat Poznański i Puszczykowo dzielą po połowie (po 16,9 mln zł). Szczegóły opisaliśmy w materiale „[Tunel a budżet miasta](#)”. Rada Powiatu przyjęła swój udział jednogłośnie 30 września 2026 r.

Skrzyżowanie bezkolizyjne w ciągu Dworcowej uwzględnia też projekt planu miejscowego dla rejonu ul. Kasprowicza i Dworcowej. W [projekcie planu z września 2026 r.](#) przejazd ma pozostać „do czasu realizacji bezkolizyjnego skrzyżowania drogi publicznej klasy zbiorczej z linią kolejową”, a w jego miejscu dopuszczono „lokalizację obiektów inżynierskich, w tym tuneli, wiaduktów”.

Rewitalizacja linii do Śremu: więcej pociągów i stacja Puszczykówko

W SKRÓCIE

Pociągi ze Śremu mają jeździć do Poznania przez przejazd na Dworcowej: to do 24 pociągów na dobę więcej, a według naszego szacunku rogatki będą opuszczone o około godzinę dłużej każdego dnia. Termin jest niepewny: program Kolej+ przedłużono do 2032 r. W tym samym projekcie PKP chce przywrócić Puszczykówku funkcję stacji i zaprojektować ją razem z tunelem. Automat na Dworcowej rozważa tylko na wypadek braku tunelu, a koncepcji przebudowy stacji w czerwcu 2026 r. jeszcze nie zlecono. Nic nie jest więc przesądzone: automat mógłby się pojawić najwcześniej mniej więcej wtedy, gdy kończyłaby się budowa tunelu, i byłby rozwiązaniem przejściowym i mniej bezpiecznym niż dróżnik.

Pociągi pasażerskie nie jeżdżą linią nr 369 ze Śremu do Czempinia od 1995 r. W rządowym programie Kolej+ ma dostać nowy tor i sieć trakcyjną, a pociągi ze Śremu mają jeździć bezpośrednio do Poznania. [Projekt jest wart ok. 355 mln zł](#). 85% pokrywa PKP PLK, a 15% samorząd województwa.

Przez ostatni rok trwał spór o przebieg. Samo PKP PLK proponowało w 2025 r. nową linię ze Śremu do Iłowca, bo włączenie linii w Czempiniu „pogorszyłoby jej możliwości eksploatacyjne” ([sprawozdanie z programu Kolej+ za 2024 r.](#)). Samorząd województwa pozostał jednak przy trasie przez Czempień. 7 września 2026 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska wydał dla niej [decyzję środowiskową](#): linia 369 ma zostać połączona ze stacją Czempień, a pociągi pojadą

w relacji Poznań - Czempień - Śrem. Burmistrz Śremu mówił jednak na wrześniowej sesji, że [dokumentu ostatecznie potwierdzającego całą trasę jeszcze nie ma](#).

Kiedy pojadą pociągi? Media podawały, że „[maksymalnie w 2029 roku](#)”. Jednak już w grudniu 2025 r. rząd [przedłużył program Kolej+ do 2032 r.](#), a wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak mówił w sierpniu 2026 r., że program „[rozciągnię się na kilkanaście lat realizacji](#)”. Do połowy października 2026 r. nie znaleźliśmy informacji o podpisaniu zapowiadanej na wrzesień umowy o finansowaniu.

Dla Puszczykowa najważniejsze jest to, że pociągi ze Śremu pojadą do Poznania linią 271, czyli przez przejazd na Dworcowej. W analizie do decyzji środowiskowej PKP PLK przyjęły 22 pociągi w dzień i 2 w nocy, czyli 24 na dobę. Sprawdziliśmy, co to oznacza, na rozkładzie jazdy z naszej aplikacji przejazd.puszczykowo.org. W zwykły dzień powszedni przez przejazd przejeżdżają 122 pociągi pasażerskie, a do tego średnio 36 towarowych (dane PKP PLK za 2024 r.). 24 kursy ze Śremu to **o 20% więcej pociągów pasażerskich**.

Ile to oznacza przy rogatkach? Część nowych zamknięć nałoży się na już istniejące, bo w najbardziej obciążonych godzinach rogatki są dziś opuszczone przez dwie trzecie do trzech czwartych czasu. Mimo to szacujemy, że **rogatki będą opuszczone o około godzinę dłużej każdego dnia** (od 45 do 90 minut, zależnie od rozkładu), a w najgorszych godzinach nawet blisko 80% czasu. Nie wiemy jeszcze, czy wszystkie kursy będą dodatkowe i czy pociągi ze Śremu będą stawać w Puszczykówku.

Stacja Puszczykówko

W piśmie z 22 stycznia 2026 r. i w odpowiedzi z 3 czerwca 2026 r. PKP PLK napisały, że w ramach projektu linii do Śremu planowane jest zlecenie koncepcji przebudowy układu torowego Puszczykówka „w celu przywrócenia go do funkcji stacji, celem udrożnienia linii kolejowej nr 271”. Dwa wstępne warianty przewidują m.in. rozsuniecie torów, nowy peron między torami i dodatkowy tor przelotowy. Stacja z dodatkowymi torami pozwala pociągom czekać na mijanie i wyprzedzanie, dzięki czemu na linii mieści się ich więcej. W obu zapisano zmianę kategorii przejazdu na Dworcowej z A na B, czyli automat. Decyzja środowiskowa dla linii do Śremu przebudowy Puszczykówka nie obejmuje: to osobna koncepcja, której zlecenie w czerwcu 2026 r. było dopiero planowane.

PKP nie traktuje tej przebudowy jako alternatywy dla tunelu. W piśmie z 22 stycznia 2026 r. napisało, że tunel i przebudowę stacji trzeba zaprojektować razem i że „konieczna jest realizacja obu zadań we wzajemnej koordynacji”.

Automat na Dworcowej

Przejazd na Dworcowej ma dziś kategorię A: rogatki obsługuje pracownik kolei. Kategoria B to przejazd bez dróżnika: sygnalizację świetlną i rogatki włącza samoczynnie nadjeżdżający pociąg, czyli potocznie „automat”.

O automacie mówi się w Puszczykowie od lat. W 2022 r. odbyła się komisja terenowa w sprawie zmiany kategorii z udziałem PKP i miasta. W grudniu 2024 r. Ministerstwo Infrastruktury, odpowiadając na zapytanie poselskie, pisało, że po niedawnej modernizacji linii „nie planuje się dalszych prac związanych ze zmianą kategorii”. W 2026 r. kategoria B pojawiła się w wariantach przebudowy stacji Puszczykówko w projekcie linii do Śremu, ale tej koncepcji w czerwcu 2026 r. jeszcze nawet nie zlecono. Po koncepcji potrzebne byłyby projekt, decyzje i przetarg, a program Kolej+ ma czas do 2032 r. Mówimy więc o sytuacji, w której PKP mogłoby, choć nic nie jest przesądzone, tymczasowo zamontować automatyczne rogatki najwcześniej mniej więcej wtedy, gdy kończyłaby się budowa tunelu.

Co PKP napisało o tym wprost w odpowiedzi z 3 czerwca 2026 r.?

- likwidacja przejazdu „planowana jest w przypadku zakwalifikowania go do programu” - a 10 lipca 2026 r. tunel został zakwalifikowany;
- niezakwalifikowanie tunelu „nie skutkuje automatyczną zmianą kategorii przejazdu z A na B”, a sama zmiana „uzależniona jest od rozstrzygnięć w ramach innych projektów”;
- dobór kategorii „nie ma charakteru automatycznego, lecz wynika z kompleksowej oceny bezpieczeństwa”;
- na pytanie o termin zmiany kategorii PKP nie podało daty. Odpisało: „Obecnie kwestia jest procedowana wewnątrz Spółki” i odesłało do planowanej koncepcji przebudowy Puszczykówka.

Automat pojawia się tylko w jednym dokumencie PKP: w zakresie prac projektu linii do Śremu, i to jako wariant na wypadek, gdyby tunelu nie było. Tymczasem 10 lipca 2026 r. tunel został zakwalifikowany do programu.

Nawet gdyby automat powstał, byłby rozwiązaniem przejściowym i mniej bezpiecznym niż dzisiejszy przejazd z dróżnikiem.

Docelowo żaden z długofalowych planów nie zostawia na Dworcowej przejazdu w poziomie szyn: w programie likwidacji przejazdów zastępuje go tunel, w wariacie ze studium węzła przejście dla pieszych pod torami, a gdyby przez Puszczykovo miały jechać pociągi szybsze niż 160 km/h, przejazd byłby niedopuszczalny z mocy prawa.

Automat nie jest też tańszą wersją tunelu, jak często przekonują przeciwnicy inwestycji. Zmiana kategorii, finansowana z projektu linii do Śremu, kosztowałaby szacunkowo 2-3,5 mln zł (nasz szacunek na podstawie kilku podobnych inwestycji PKP PLK z lat 2017-2025, przeliczonych na dzisiejsze ceny, np. [w Gądkach pod Poznaniem](#)). Za te pieniądze nie znika jednak ani jedno zamknięcie rogatki, a przy rozbudowie węzła poznańskiego automat trzeba by zdemontować: samochody przejeżdżałyby wtedy pod lub nad torami ok. 485 m dalej, najpewniej w rejonie ul. 3 Maja, a piesi dostaliby na Dworcowej przejście pod torami. Pieniądze wydane na automat nie zmniejszyłyby kosztu tych inwestycji, tylko by się do niego doliczyły. Zestawianie tych kwot z kosztem tunelu to więc porównywanie dwóch różnych rzeczy: tunel usuwa czekanie przed rogatekami, a automat tylko na jakiś czas je skraca, w dodatku kosztem bezpieczeństwa uczestników ruchu i pasażerów pociągów.

Automat skróciłby pojedyncze zamknięcia, ale nie zmniejszyłby ich liczby. Przy drózniku rogatki zamyka się [najpóźniej 2 minuty przed pociągiem](#) (w niektórych warunkach 1 minutę) i nie podnosi, jeśli zaraz nadjeżdża kolejny pociąg, a automat według przepisów zaczyna ostrzegać kierowców od 30 sekund do 2 minut przed pociągiem (przy pociągach zatrzymujących się na stacji ten czas może być dłuższy) i podnosi rogatki kilka sekund po jego przejeździe. Każdy pociąg nadal jednak zamyka przejazd, a pociągów przybywa: sama linia do Śremu to do 24 pociągów na dobę więcej, a do 2034 r. w dzień powszedni może ich być nawet ok. 50 więcej niż dziś. Łączny czas zamknięć znów by więc rósł.

Automat jest przy tym mniej bezpieczny. Według danych UTK z lat 2020-2025 na przejazdach z automatycznymi rogatekami (kategoria B) dochodzi do ok. 2,6 razy więcej wypadków w przeliczeniu na jeden przejazd niż tam, gdzie rogatki obsługuje dróżnik, a ginie na nich prawie dwa razy więcej osób (nasze wyliczenie z [danych UTK](#)).

Jeszcze wyraźniej widać różnicę w incydentach. To sytuacje, które według UTK od wypadku różni tylko to, że nie doszło do zderzenia z pociągiem, bo na przykład maszynista zdążył zahamować. Najczęściej kierowca ignoruje sygnalizację, wjeżdża na przejazd przy zamykających się rogatekach i zostaje między nimi. Przejazdy z automatem to ok. 15% wszystkich przejazdów i przejść przez tory w Polsce, a w latach 2021-2025 zdarzyło się na nich ponad 90% takich incydentów. W przeliczeniu na jeden przejazd to ok. 38 razy więcej niż tam, gdzie rogatki obsługuje dróżnik (nasze wyliczenie z danych UTK). Urząd Transportu Kolejowego pisze wprost: „Najskuteczniejszym środkiem zapobiegania zdarzeniom na przejazdach i przejściach jest zastępowanie ich” skrzyżowaniami dwupoziomowymi, czyli „wiaduktami lub tunelami”.

Poznański Węzeł Kolejowy: cztery tory przez Puszczykowo

W SKRÓCIE

Wariant ze studium PKP dla rozbudowy kolei wokół Poznania: cztery tory przez Puszczykowo i wiadukt drogowy, czyli ulica nad torami, ok. 485 m od Dworcowej, według naszego odczytu mapy w rejonie ul. 3 Maja. Nie tunel, o którym mówią przeciwnicy. Bez tunelu na samej Dworcowej zostałoby tylko przejście dla pieszych. Projekt ma być gotowy do 2029 r., ale na budowę nie ma pieniędzy, a rząd mówi o rozpoczęciu prac „po 2030 roku”. Tunel na Dworcowej PKP kazało zaprojektować tak, żeby pasował do tych czterech torów.

„Wstępne Studium Wykonalności Poznańskiego Węzła Kolejowego” to analiza, w której PKP PLK sprawdza, jak rozbudować całą kolej wokół Poznania: gdzie dołożyć tory, jak oddzielić pociągi aglomeracyjne od dalekobieżnych, jak przebudować stacje. PKP zleciło je w marcu 2020 r. i zapowiadało, że będzie [gotowe w połowie 2023 r.](#) We wrześniu 2025 r. i w styczniu 2026 r. PKP wciąż pisało, że studium jest „realizowane”. Jego wyniki nie zostały opublikowane.

Równolegle powstaje już projekt. W grudniu 2024 r. PKP PLK podpisały umowę na dokumentację projektową dla całego węzła poznańskiego, która ma być [gotowa najpóźniej w 2029 r.](#) Według dokumentów przetargowych obejmuje ona także linię 271 od stacji Mosina do Poznania, czyli odcinek przez Puszczykowo ([Rynek Kolejowy](#)). PKP zastrzega jednak, że rozpoczęcie robót „będzie uzależnione od dostępności środków finansowych”.

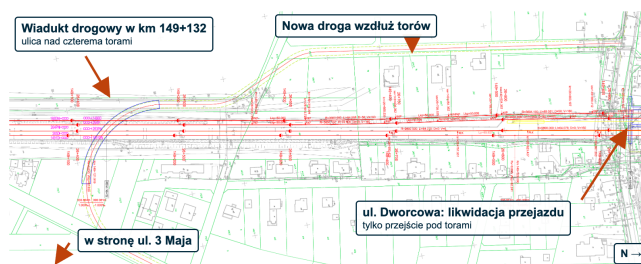
PKP zabezpiecza też teren pod nowe tory. W kwietniu 2025 r. Centrala PKP PLK wniosła do planu miejscowego dla rejonu ul. Kasprowicza i Dworcowej o wykluczenie zabudowy na pasie potrzebnym do planowanej rozbudowy linii nr 271 „o dodatkową parę torów”, z zastrzeżeniem, że wskazany obszar „nie jest ostateczny”. W tym samym piśmie PKP powołuje się na swoje „zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 - 2030 z perspektywą do 2040 roku”, w których dla tej okolicy jest projekt „Dostosowanie poznańskiego węzła kolejowego do parametrów sieci bazowej TEN-T”. [Projekt planu z września 2026 r.](#) tę rezerwę uwzględni.

Co studium przewiduje w samym Puszczykowie, napisał Zakład Linii Kolejowych PKP PLK w Poznaniu w piśmie do pełnomocnika miasta z 18 września 2025 r. (i powtórzył w piśmie z 22 stycznia 2026 r.):

„Linia kolejowa nr 271 na tym odcinku będzie rozbudowywana z układu dwutorowego do układu czterotorowego. Dwa dodatkowe tory znajdować się będą po zachodniej stronie torów istniejących. W ramach ww. projektu planowane jest rozwiązanie bezkolizyjne w kilometrze 149,132 linii kolejowej nr 271. Tym samym przejazd w poziomie szyn 149,600 ma być likwidowany.”

Przejazd na Dworcowej leży w km 149,617 (w piśmie w zaokrągleniu 149,600). Kilometr 149,132 jest więc ok. 485 m dalej w stronę Mosiny. Według naszego odczytu mapy to rejon, w którym ul. 3 Maja styka się z ul. Kosynierów Miłosławskich, czyli okolice dawnego przejazdu na 3 Maja, zlikwidowanego przy modernizacji linii w latach 2013-2016. PKP w piśmie nie podało nazwy ulicy.

Jakie to ma być skrzyżowanie, PKP PLK doprecyzowało w odpowiedzi na wniosek mieszkańca z 17 kwietnia 2026 r.: dla przejazdu na Dworcowej „zaplanowano likwidację przejazdu i budowę przejścia bezkolizyjnego oraz skrzyżowania bezkolizyjnego w innej lokalizacji (wiadukt drogowy w km 149+132 linii kolejowej nr 271)". **Wiadukt drogowy to ulica poprowadzona nad torami, a nie tunel pod nimi.** W żadnym znanym nam dokumencie PKP nie ma więc „tunelu na 3 Maja” ani „tunelu na Kosynierów”. W tym samym piśmie PKP zastrzega, że rozwiązania te „mają charakter planistyczny, gdyż opracowanie ma charakter wstępnych analiz”, a termin uruchomienia szczegółowej dokumentacji projektowej „aktualnie nie jest znany”.



Wycinek planu sytuacyjnego ze „Wstępnego Studium Wykonalności Poznańskiego Węzła Kolejowego” (DATABOUT dla PKP PLK, wrzesień 2025 r., arkusz Puszczykówko). Niebieski łuk po lewej to wiadukt drogowy nad czterema torami, czerwona linia to projektowana droga. Na Dworcowej (po prawej) zostaje tylko przejście pod torami. Opisy i strzałka północy nasze; północ jest po prawej stronie, położenie ul. 3 Maja według naszego odczytu działek.

W piśmie z 18 września 2025 r. jest też mapa z wariantem ze studium. Przy przejeździe na Dworcowej widnieje opis: „Przejazd kat. A km 149+617 - likwidacja przejazdu (budowa przejścia bezkolizyjnego, budowa skrz. bezkolizyjnego w innej lokalizacji)”.

czerwca 2026 r. o Wczasowej są tylko dane o natężeniu ruchu. W żadnym znanym nam dokumencie PKP nie ma mowy o przebudowie tego przejazdu.

Zintegrowana Sieć Kolejowa: szybkie pociągi po 2035 r.

W SKRÓCIE

Rządowy plan na okres po 2035 r. zakłada przejazd z Wrocławia do Poznania w 45 minut, nową linią albo po przebudowanej linii 271. Gdyby pociągi miały jechać przez Puszczykowo szybciej niż 160 km/h, przejazd na Dworcowej musiałby zniknąć z mocy prawa. Plan nie przesądza trasy, a w sierpniu 2026 r. nie był jeszcze przyjęty przez rząd.

Najdalej sięga rządowy plan „Zintegrowana Sieć Kolejowa”, pokazany w czerwcu 2026 r. Dotyczy okresu „po roku 2035” i dla trasy Poznań - Wrocław proponuje [„budowę nowej linii kolejowej lub przebudowę istniejącej linii kolejowej nr 271”](#) w standardzie kolei dużych prędkości. Zakłada przejazd z Wrocławia do Poznania w 45 minut, czyli średnio ponad 200 km/h. Nie przesądza, którędy taka linia miałaby przebiegać, a na początku sierpnia 2026 r. nie był jeszcze przyjęty przez rząd.

Dla Puszczykowa ważne jest jedno: gdyby wybrano przebudowę linii 271 i pociągi miały jechać przez Puszczykowo szybciej niż 160 km/h, przejazd na Dworcowej musiałby zniknąć z mocy prawa. [Przepisy](#) dopuszczają przejazdy w poziomie szyn tylko na liniach, na których pociągi jadą nie szybciej niż 160 km/h. Gdyby wybrano nową linię, szybkie pociągi mogłyby ominąć Puszczykowo.

Pociągów będzie coraz więcej

W SKRÓCIE

Od 2021 r. przez przejazd na Dworcowej przybyło ok. 50 pociągów na dobę. Najważniejszy jest dzień powszedni, kiedy mieszkańcy dojeżdżają do szkół i pracy: przez przejazd na Dworcowej przejeżdża wtedy ok. 158 pociągów, w weekend ok. 25 mniej. Oficjalne plany dokładają kolejne: pociągi ze Śremu oraz więcej dalekobieżnych i regionalnych. Do 2034 r. w dzień powszedni może to być nawet ok. 210 pociągów, a roгатki byłyby opuszczone ok. 2 godziny dłużej każdego dnia.

Najnowsze dane o ruchu podało samo PKP PLK we [wniosku do planu miejscowego](#) z kwietnia 2025 r. Na odcinku Leszno - Luboń, na którym leży Puszczykowo, „Średnie natężenie ruchu (...) wynosi 124 pociągi w ciągu doby, z czego 36 to pociągi towarowe (dane z 2024 r.)”. W 2020 r.

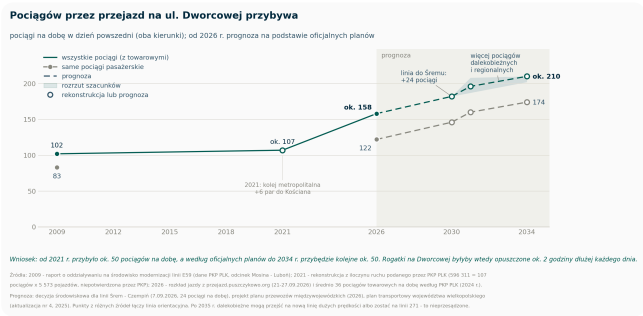
było ich 53, a wzrost PKP tłumaczy przeprowadzoną modernizacją linii. O rozbudowie węzła poznańskiego pisze, że w jej wyniku „natężenie ruchu kolejowego może nadal wzrastać”.

To średnie z całego tygodnia i z całego odcinka do Leszna, więc nie oddają dokładnie ruchu w samym Puszczykowie i nie da się ich wprost porównać z liczbami dla przejazdu na Dworcowej. Nas najbardziej interesuje dzień powszedni. Policzyliśmy pociągi pasażerskie przez sam przejazd na Dworcowej według rozkładu jazdy, z którego korzysta nasza aplikacja (tydzień 21-27 września 2026 r.):

Pociągi	pn.-pt.	sob.	niedz.
pasażerskie razem	122	96	97
regionalne	72	48	48
dalekobieżne	50	48	49

Regionalne to pociągi Kolei Wielkopolskich i POLREGIO, dalekobieżne to PKP Intercity. W weekend pociągów jest o ok. 25 mniej, bo Koleje Wielkopolskie jeżdżą wtedy o połowę rzadziej. Razem z towarowymi (średnio 36 na dobę według PKP, bez podziału na dni tygodnia) w dzień powszedni przez przejazd przejeżdża ok. 158 pociągów.

Kolejne dokładają oficjalne plany: 24 pociągi ze Śremu (decyzja środowiskowa z 2026 r.), więcej pociągów dalekobieżnych (projekt planu przewozów międzywojewódzkich) i być może regionalnych (plan transportowy województwa dopuszcza do ok. 40 par na dobę, dziś jest ich 36). Zebraliśmy je na wykresie. To obraz orientacyjny, a nie rozkład jazdy: łączy dane z różnych źródeł, a prognozy mają spory rozrzut.



Liczba pociągów na dobę przez przejazd na ul. Dworcowej w dzień powszedni. Opracowanie własne, źródła pod wykresem.

Pociągi na dobę w dzień powszedni:

Rok	Pociągi
2009	102
2021	ok. 107
2026	ok. 158
ok. 2030	ok. 182
2034	ok. 210

Liczba z 2009 r. pochodzi z raportu środowiskowego modernizacji linii (dane PKP PLK), z 2021 r. to nasza rekonstrukcja z danych PKP o natężeniu ruchu na przejeździe, a dzisiejsza to rozkład jazdy (122 pasażerskie) i 36 towarowych według PKP. Około 2030 r. (program Kolej+ ma czas do 2032 r.) dochodzą pociągi ze Śremu, a w 2034 r. także dodatkowe pociągi dalekobieżne i regionalne.

Dla rogatki oznacza to coraz dłuższe zamknięcia. Według naszego szacunku sama linia do Śremu wydłuży je o około godzinę dziennie, a wszystkie plany razem o około 2 godziny. Każdy kolejny pociąg to kolejne zamknięcie przejazdu w poziomie szyn, niezależnie od tego, czy rogatki obsługuje dróżnik, czy automat. Usuwa je dopiero skrzyżowanie bezkolizyjne.

Co z tego wynika

W SKRÓCIE

Z planów dotyczących przejazdu na Dworcowej pieniądze i termin ma tylko tunel. Bez tunelu PKP rozważa automat, a docelowo zamknięcie Dworcowej dla samochodów. Czekanie na inne rozwiązania to czekanie na plany bez pieniędzy na budowę i bez terminu, a pociągów będzie przybywać.

- 1. Pieniądze i termin ma tylko tunel.** Jest na liście podstawowej programu PKP PLK, ma ustalony podział kosztów między PKP PLK, powiat i miasto oraz termin do końca 2030 r. Powiat swój udział już przyjął, a o wkładzie miasta Rada Miasta zdecyduje 23 października.
- 2. Linia do Śremu to więcej pociągów, a bez tunelu PKP rozważa też automat.** Automat byłby rozwiązaniem przejściowym, bo przy rozbudowie linii trzeba by go zdemonstować. Skróciłby pojedyncze zamknięcia, ale nie zmniejszyłyby ich liczby, a

pociągów przybywa. Statystycznie na przejazdach z automatem dochodzi do ponad dwa razy więcej wypadków niż przy dróżniku. Koncepcji, w której PKP go rozważa, w czerwcu 2026 r. jeszcze nie zlecono, a automat mógłby powstać najwcześniej mniej więcej wtedy, gdy kończyłaby się budowa tunelu.

3. **Rozbudowa węzła poznańskiego do czterech torów to plan bez pieniędzy i bez terminu budowy:** według wiceministra infrastruktury prace ruszą po 2030 r. W jej wariancie, bez tunelu, Dworcowa przestałaby być przejazdem dla samochodów, a auta jechałyby wiaduktem nad torami ok. 485 m dalej. Tunel na Dworcowej PKP kazało zaprojektować pod te cztery tory.
4. **Szybkie pociągi po 2035 r. to na razie kierunek, a nie plan z terminem.** Jeśli jednak pojadą linią 271 szybciej niż 160 km/h, przejazd w poziomie szyn będzie niedopuszczalny.
5. **Pociągów będzie więcej.** W dzień powszedni przez Dworcową przejeżdża dziś ok. 158 pociągów, o ok. 50 więcej niż w 2021 r., a oficjalne plany dokładają kolejne. Każdy rok bez tunelu to coraz dłuższe czekanie przed rogatkami.

Co dalej

Dokumenty PKP dają jasny obraz, na podstawie którego można podjąć decyzję o tunelu. Żaden z długofalowych planów nie zostawia na Dworcowej przejazdu w poziomie szyn, a jedyne rozwiązanie, które ma pieniądze i termin, to tunel. Każda inna droga oznacza lata czekania na plany bez finansowania albo automat, czyli rozwiązanie przejściowe i mniej bezpieczne.

Czasu na decyzję jest niewiele. 23 października 2026 r. na nadzwyczajnej sesji Rada Miasta zagłosuje nad wkładem miasta i wpisaniem tunelu do Wieloletniej Prognozy Finansowej, a według wicestarosty montaż finansowy trzeba złożyć w PKP PLK do 28 października. Pod koniec 2026 r. PKP [planuje podpisywać porozumienia](#) z samorządami z listy, a [regulamin programu](#) wymaga, żeby do tego czasu pieniądze na tunel były zabezpieczone. Jeśli wymagane dokumenty, w tym potwierdzenie zabezpieczenia pieniędzy, nie dotrą w terminie, PKP PLK może odmówić zawarcia porozumienia.

Źródła

Program likwidacji przejazdów (tunel na Dworcowej)

- [Nabór do projektu „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych” - PKP PLK](#)
- [Regulamin projektu „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych” - PKP PLK](#) - § 1 ust. 8 i § 8 ust. 4: zabezpieczone środki i termin na dokumenty do porozumienia
- [Lista rankingowa II etapu programu PKP PLK](#)
- [Odpowiedź PKP PLK z 4 lutego 2026 r. z załącznikami](#) - w tym pismo z 22 stycznia 2026 r. (IZ16IOSA.2133.239.2025.JZ.2): cztery tory w koncepcji tunelu, koncepcja stacji Puszczykówko
- [Wezwanie PKP PLK do Urzędu Miejskiego z 18 marca 2026 r.](#) - rezerwa pod cztery tory, koordynacja z linią do Śremu
- [Odpowiedź PKP PLK dla posła Adama Szłapki z 22 kwietnia 2026 r.](#) - terminy programu
- [Tunel a budżet miasta](#) - puszczykowo.org: podział kosztów, uchwała Rady Powiatu z 30.09.2026, sesja Rady Miasta 23.10 i termin 28.10
- [Projekt planu miejscowego dla rejonu ul. Kasprowicz, WPN, Warty i ul. Dworcowej, wrzesień 2026 r.](#) - BIP Puszczykowa, tekst projektu (§ 13 pkt 10) i uzasadnienie

Rewitalizacja linii do Śremu i automat na Dworcowej

- [Rewitalizacja linii kolejowej nr 369 na odcinku Śrem - Czempin - mapa inwestycji PKP PLK](#)
- [Sprawozdanie z realizacji programu Kolej+ za 2024 r. \(uchwała RM nr 108/2025\)](#) - propozycja PKP PLK: linia Śrem - Iłówiec
- [Uchwała RM nr 184 z 23.12.2025 - program „Kolej + do 2032 roku”](#)
- [Obwieszczenie RDOŚ w Poznaniu z 9.09.2026 o decyzji środowiskowej dla linii 369 Śrem - Czempin](#) - decyzja z 7.09.2026, 24 pociągi na dobę
- [Rewitalizacja trasy kolejowej w regionie coraz bliżej - epoznan.pl, 15.09.2026](#)
- [Kolej Śrem-Czempin - burmistrz Śremu podał planowany przebieg trasy - Tydzień Ziemi Śremskiej, 16.09.2026](#)
- [Małepszak: Kolej Plus to dobry pomysł i fatalne wykonanie - Rynek Kolejowy, 27.08.2026](#)
- Odpowiedź PKP PLK z 3 czerwca 2026 r. (IBZ2.0293.452.2026.c.2) na wniosek o informację publiczną członka Inicjatywy - stacja Puszczykówko, kategoria przejazdu, iloczyn ruchu

- [Odpowiedź Ministerstwa Infrastruktury z 18.12.2024 na zapytanie nr 1937 posała Bartosza Zawiei](#) - kategoria przejazdu
- [PKP PLK nie zmieniają kategorii przejazdu w Puszczykowie - Kolejowy Portal, 7.01.2025](#)
- [Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 9.07.2025 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami \(Dz.U. 2025 poz. 1105\)](#) - kategorie przejazdów, czas ostrzegania na przejazdach kategorii B, przejazdy tylko do 160 km/h
- [Instrukcja PKP PLK Ir-7, wersja od 1.07.2026](#) - czas zamknięcia rogatek obsługiwanych przez dróżnika (§ 10)
- [Ogłoszenie o udzieleniu zamówienia PKP PLK: Gądk, linia 272, zmiana kategorii przejazdu z A na B \(TED 4238-2026\)](#) - umowa z 10.12.2025
- [UTK, Sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego 2025](#) - wypadki według kategorii przejazdów (tab. 15-22), incydenty C64 i C66 (s. 40, 79); dane za 2020 r. ze sprawozdania za 2024 r.

Poznański Węzeł Kolejowy

- [Nowe możliwości kolei w Poznaniu i aglomeracji poznańskiej - komunikat PKP PLK, 11.03.2020](#) - zlecenie studium węzła
- [Osiem torów przez centrum Poznania? Znamy plan PLK - Rynek Kolejowy, 16.10.2023](#) - zakres projektu węzła
- [Podpisujemy się pod rozwojem kolei w aglomeracji poznańskiej - komunikat PKP PLK, 12.12.2024](#) - umowa na projekt węzła
- [Wniosek PKP PLK do planu miejscowego dla rejonu ul. Kasprowicza, WPN, Warty i ul. Dworcowej z 23.04.2025 \(IOS5.2111.482.2025.AŁ.3\)](#) - BIP Puszczykowa, wykaz wniosków (s. 87-90): rezerwa pod dodatkową parę torów, natężenie ruchu
- [Pismo PKP PLK, Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu, z 18 września 2025 r. \(IZ16IOSA.2133.239.2025.JZ\)](#) - studium węzła, km 149,132, mapa
- Odpowiedź PKP PLK, Biuro Zarządu, z 17 kwietnia 2026 r. (IBZ2.0293.365.2026.b) na wniosek mieszkańca o informację publiczną - studium węzła: wiadukt drogowy w km 149+132, przejścia dla pieszych, „charakter wstępnych analiz”, termin dokumentacji nieznan
- [Krajowy Program Kolejowy, aktualizacja z 30.10.2025 \(uchwała RM nr 148/2025\)](#) - węzeł poznański na liście rezerwowej
- [Nowy Poznań Główny coraz bliżej - Rynek Kolejowy, 30.01.2026](#) - wypowiedź wiceministra infrastruktury

- [Interpelacja radnego z 19 marca 2026 r. i odpowiedź Urzędu Miejskiego z 26 marca 2026 r.](#) - BIP Puszczykowa

Zintegrowana Sieć Kolejowa

- [Zintegrowana Sieć Kolejowa. Plan dla polskiej kolei - broszura, 2026](#), s. 58-59

Ruch pociągów

- [Rozkład jazdy przez przejazd na ul. Dworcowej - przejazd.puszczykowo.org](#) - podstawa szacunku liczby pociągów i czasu zamknięć
- [Projekt planu transportowego dla przewozów międzywojewódzkich - RCL](#) - więcej pociągów dalekobieżnych
- [Plan transportowy województwa wielkopolskiego, aktualizacja nr 4 \(2025\)](#) - pociągi regionalne
- [Raport o oddziaływaniu na środowisko modernizacji linii E59 \(2009\)](#), s. 162-167 - liczba pociągów w 2009 r.

*Wersja 2 (aktualizacja: 20. października 2026, pierwsza publikacja: 13. października 2026) ·
puszczykowo.org*