

# Tunel na ul. Dworcowej — dlaczego nie ma realnej alternatywy?

*Analiza alternatywnych rozwiązań opracowana w ramach Inicjatywy Mieszkańców Bezpieczne Puszczykowo*

---

Tory kolejowe linii nr 271 (Poznań–Wrocław) dzielą Puszczykowo na dwie części. Jedynym przejazdem łączącym je w centrum miasta jest przejazd na ul. Dworcowej — kategorii A, obsługiwany ręcznie przez dróżnika, zamknięty każdego dnia godzinami. Codziennie są korki ciągnące się po kilkaset metrów, dzieci przebiegające pod rogatekami w drodze do szkoły i pasażerowie, którzy nie zdążają na pociąg, stojąc po drugiej stronie torów.

5 lutego 2026 roku miasto złożyło oficjalny wniosek do PKP PLK S.A. o dofinansowanie budowy tunelu w ciągu ul. Dworcowej. Szacunkowy koszt to ok. 40 mln zł, z czego udział miasta wynosiłby jedynie 28–30% — resztę pokryją PKP PLK S.A. i Powiat Poznański. W konsultacjach społecznych swoją opinię wyraziło blisko 600 osób — 75% opowiedziało się za budową tunelu.

**Głównym argumentem przewijającym się w skargach i petycjach składanych przez osoby niezadowolone z wyniku konsultacji jest to, że nie przedstawiono im wystarczająco dużo alternatywnych rozwiązań. Postanowiliśmy więc przeanalizować każdą z podnoszonych alternatyw — z odwołaniem do źródeł, przepisów i konkretnych przykładów.**

## 1. Tunel na ul. 3 Maja

Ul. 3 Maja jest drogą gminną (nie powiatową), co oznacza, że powiat poznański nie ma podstaw prawnych ani finansowych, by współfinansować w tej lokalizacji budowę tunelu.

Przejazd kolejowy na ul. 3 Maja został zlikwidowany w ramach modernizacji linii kolejowej nr 271 (Poznań–Wrocław), której prace trwały w latach 2013–2016. Przy okazji tej modernizacji istniała realna możliwość budowy tunelu — PKP PLK oferowało wówczas współfinansowanie, a szacunkowy koszt wynosił ok. 14 mln zł. Miasto przeprowadziło konsultacje społeczne, jednak w marcu 2018 r. burmistrz oficjalnie zrezygnował z inwestycji, powołując się na „niejednoznaczne wyniki badań ankietowych oraz protesty mieszkańców z bezpośredniego sąsiedztwa planowanego przejścia”. Szansa ta została bezpowrotnie utracona.

Warto dodać, że ówczesna koncepcja zakładała tunel jednopasmowy dla samochodów osobowych z ruchem wahadłowym — co nie przeszkadzało przeciwnikom inwestycji straszyć mieszkańców ruchem tranzytowym i ciężarówkami.

Dziś budowa tunelu na ul. 3 Maja nie jest możliwa z dofinansowaniem zewnętrznym. Program PKP PLK „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych w tym ich przebudowa na skrzyżowania dwupoziomowe” przewiduje dofinansowanie wyłącznie w zamian za likwidację istniejących przejazdów kolejowo-drogowych — a przejazd na ul. 3 Maja już nie istnieje. Całość kosztów budowy tunelu w tej lokalizacji musiałoby ponieść wyłącznie miasto, bez udziału PKP PLK ani powiatu. Przy obecnych cenach realizacji tego typu inwestycji jest to nierealne.

**Nawet gdyby hipotetycznie miasto zdecydowało się samodzielnie sfinansować tunel na ul. 3 Maja za 40–50 mln zł, niszcząc tym samym budżet, nie rozwiązałyby to problemu przejazdu na ul. Dworcowej — w ciągu drogi powiatowej, przy zatłoczonej stacji Puszczykówko. Dalej mielibyśmy dzieci przebiegające pod rogatkami, przejazd zamykany na wiele godzin w ciągu doby i setki samochodów stojących w korkach. Tunel na ul. 3 Maja sam w sobie doprowadziłby miasto do finansowej katastrofy, nie rozwiązując przy tym głównego problemu komunikacyjnego Puszczykowa.**

#### **Źródła:**

- [Klasyfikacja drogi — geoportal.gov.pl](https://geoportal.gov.pl)
- [„Nie chcą bezkolizyjnego przejazdu pod torami” — Radio Poznań](#)
- [„Puszczykowo: tunel” — Gazeta Mosina](#)
- [Nabór do projektu PKP PLK](#)

## 2. Kładka dla pieszych nad torami



*Kładka w Łodzi w ciągu ulicy Srebrzyńskiej*

Kładka dla pieszych nad torami to rozwiązanie kosztowne i bardziej inwazyjne architektonicznie niż podziemny tunel. Budowa podobnych kładek w Polsce kosztowała w ostatnich latach od ok. 5 do 10 mln zł netto — np. kładka w Lubartowie (linia nr 30) to koszt 6,4 mln zł, a kładka w Łodzi-Widzewie (ul. Henrykowska) — 7,5–10 mln zł. Ze względu na skrajnie kolejową na zelektryfikowanej linii nr 271 konstrukcja musiałaby sięgać kilkunastu metrów wysokości łącznie z pochylniami lub schodami — co trudno pogodzić z charakterem zabudowy Puszczykowa.

Kładka z definicji wyklucza wszystkich uczestników ruchu poza sprawnymi pieszymi. Osoby starsze, niepełnosprawne, rodzice z wózkami, rowerzyści i kierowcy nie skorzystają z takiego rozwiązania. Dobudowanie wind znacząco podraża kosztorys, a ich utrzymanie bywa bardzo kosztowne i problematyczne. Dobrym przykładem jest kładka w Łodzi w ciągu ul. Srebrzyńskiej — windy uruchomiono z dwuletnim opóźnieniem (m.in. z powodu śmierci właściciela firmy montażowej i wandalizmu), a po uruchomieniu okazały się zdewastowane i niezdatne do użytku. Mieszkańcy musieli przez dwa lata pokonywać strome schody, a jeden z nich podsumował: „to pieniądze wyrzucone w błoto”.

Przede wszystkim jednak kładka nie rozwiązuje głównego problemu — korków samochodowych przy zamkniętych rogatek. Realizacja kładki wymaga zgody PKP PLK, a szanse na dofinansowanie z programu likwidacji przejazdów są zerowe, ponieważ program ten dotyczy przejazdów drogowych, nie infrastruktury pieszej.

#### Źródła:

- [Kładka nad torami w Lubartowie — wizualizacje — Rynek Kolejowy](#)
- [W Sosnowcu powstanie nowa kładka nad torami — Kolejowy Portal](#)
- [„Jest winda, ale kładkę trzeba pokonywać schodami” — TVP Łódź](#)
- [Kładka nad torami przy Srebrzyńskiej wciąż bez wind — łódź.pl](#)

### 3. Tunel dla pieszych i rowerzystów

Budowa tunelu przeznaczonego wyłącznie dla pieszych i rowerzystów wymaga porównywalnego rozmachu inwestycyjnego i organizacyjnego co tunel drogowy: tych samych uzgodnień z PKP PLK, analogicznej dokumentacji projektowej, zamknięć torowych i robót ziemnych w sąsiedztwie czynnej linii kolejowej. Koszty są również porównywalne — dla przykładu tunel pieszo-rowerowy w Białymstoku (164 m długości) kosztował ponad 50 mln zł, czyli więcej niż szacunkowy koszt planowanego tunelu drogowego na ul. Dworcowej.

Przede wszystkim jednak takie rozwiązanie nie rozwiązuje głównego problemu — korków samochodowych przy zamkniętych rogatek. Program PKP PLK „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych” finansowany jest kwotą 861 mln zł i dotyczy wyłącznie likwidacji przejazdów drogowych, nie budowy infrastruktury pieszej. Szanse na dofinansowanie tunelu pieszo-rowerowego z tego programu są zerowe.

#### Źródła:

- [Tunel pieszo-rowerowy w Białymstoku za ponad 50 mln zł — Współczesna](#)
- [861 mln zł na budowę dwupoziomowych skrzyżowań kolejowo-drogowych — gov.pl](#)

### 4. Rogatki automatyczne

Przejazd na ul. Dworcowej jest przejazdem kategorii A — jedynej kategorii, w której ruch drogowy musi być kierowany przez uprawnionych pracowników kolei. Kategorie przejazdów kolejowych określa Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych

skrzyżowań linii kolejowych z drogami (Dz.U.2025.1105). Na ul. Dworcowej droga publiczna przecina więcej niż trzy tory, co determinuje kategorię A. PKP PLK S.A. wielokrotnie odmawiało zmiany kategorii tego przejazdu — miasto występowało w tej sprawie co najmniej sześciokrotnie, a w styczniu 2025 r. odmówił również Minister Infrastruktury w odpowiedzi na interpelację posła Bartosza Zawieja.

Nawet gdyby hipotetycznie udało się przekwalifikować przejazd, przy obecnym natężeniu ruchu automatyzacja rodziłaby poważne zagrożenie. Ze stacji Puszczykowo odjeżdża dziennie ok. 65 pociągów pasażerskich, do czego dochodzą pociągi dalekobieżne PKP Intercity przejeżdżające z prędkością do 160 km/h oraz coraz liczniejsze w ciągu dnia składy towarowe — łącznie szacunkowo ponad 100 przejazdów na dobę. Już dziś w jednym cyklu zamknięcia rogatki potrafi przejechać 3–5 składów, a czas oczekiwania wynoszący 20 minut to codzienność — nikogo nie dziwi jednak zamknięcia trwające 30–40 minut. Przy systemie automatycznym rogatki zamykałyby się na krótko przed przejazdem pociągu, co przy tak dużej częstotliwości oznacza znacznie większe ryzyko utknięcia samochodów, rowerzystów czy osób niepełnosprawnych pomiędzy zamkniętymi rogatkami. W skali kraju na przejazdach kolejowych dochodzi do ok. 15 takich sytuacji dziennie — w 2024 r. odnotowano 163 wypadki i 49 ofiar śmiertelnych.

Co istotne, ruch na linii nr 271 będzie narastał, a nie malał. Jest to linia międzynarodowa E59, wpisana na listę Transeuropejskich Sieci Transportowych, zmodernizowana za 1,7 mld zł z docelową prędkością 200 km/h. Od czerwca 2026 r. planowane jest uruchomienie nowych połączeń regionalnych — 20 par pociągów Wrocław–Rawicz i 10 par Wrocław–Leszno. Automatyzacja przejazdu na ul. Dworcowej nie jest rozwiązaniem — jest receptą na tragedię.

#### **Źródła:**

- [PKP PLK nie zmieniają kategorii przejazdu w Puszczykowie — Kolejowy Portal](#)
- [Pracujący też stoją pod szlabanem — Gazeta Mosińsko-Puszczykowska](#)
- [Fatalne statystyki wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych w 2024 r. — NaKolei.pl](#)
- [Nowe połączenia regionalne Wrocław–Rawicz/Leszno — Rynek Kolejowy](#)

## **5. Tunel lub wiadukt kolejowy**

Propozycja poprowadzenia torów kolejowych tunelem lub wiaduktem — czyli przebudowy samej linii kolejowej, a nie drogi — to inwestycja o skali liczonej w miliardach złotych,

wymagająca zmiany niwelety kilku kilometrów torów wraz z sieciami trakcyjnymi, sygnalizacją, peronami i całą infrastrukturą towarzyszącą. Jest to wyłączna domena zarządcy infrastruktury kolejowej i budżetu państwa, całkowicie poza możliwościami finansowymi i decyzyjnymi jakiegokolwiek samorządu gminnego w Polsce.

Dla porównania: sam tunel kolejowy koło Limanowej (3,75 km) kosztował 750 mln zł, a budowa całego 12,5-km odcinka linii — 1,9 mld zł. Projekt Podłęże–Piekiełko, obejmujący budowę nowej linii i modernizację istniejącej, pochłonie łącznie 17 mld zł. Sam fakt, że przebudowa linii kolejowej pojawia się w dyskusji jako „alternatywa” dla tunelu za 40 mln zł, dobrze ilustruje, jak oderwana od realiów potrafi być debata z przeciwnikami inwestycji.

#### **Źródła:**

- [Najdłuższy tunel w Polsce za 17 mld zł — Gazeta Prawna](#)
- [Tunel i estakada Tymbark–Limanowa — PKP PLK](#)

## **6. Tunel na ul. Mocka (Mosina)**

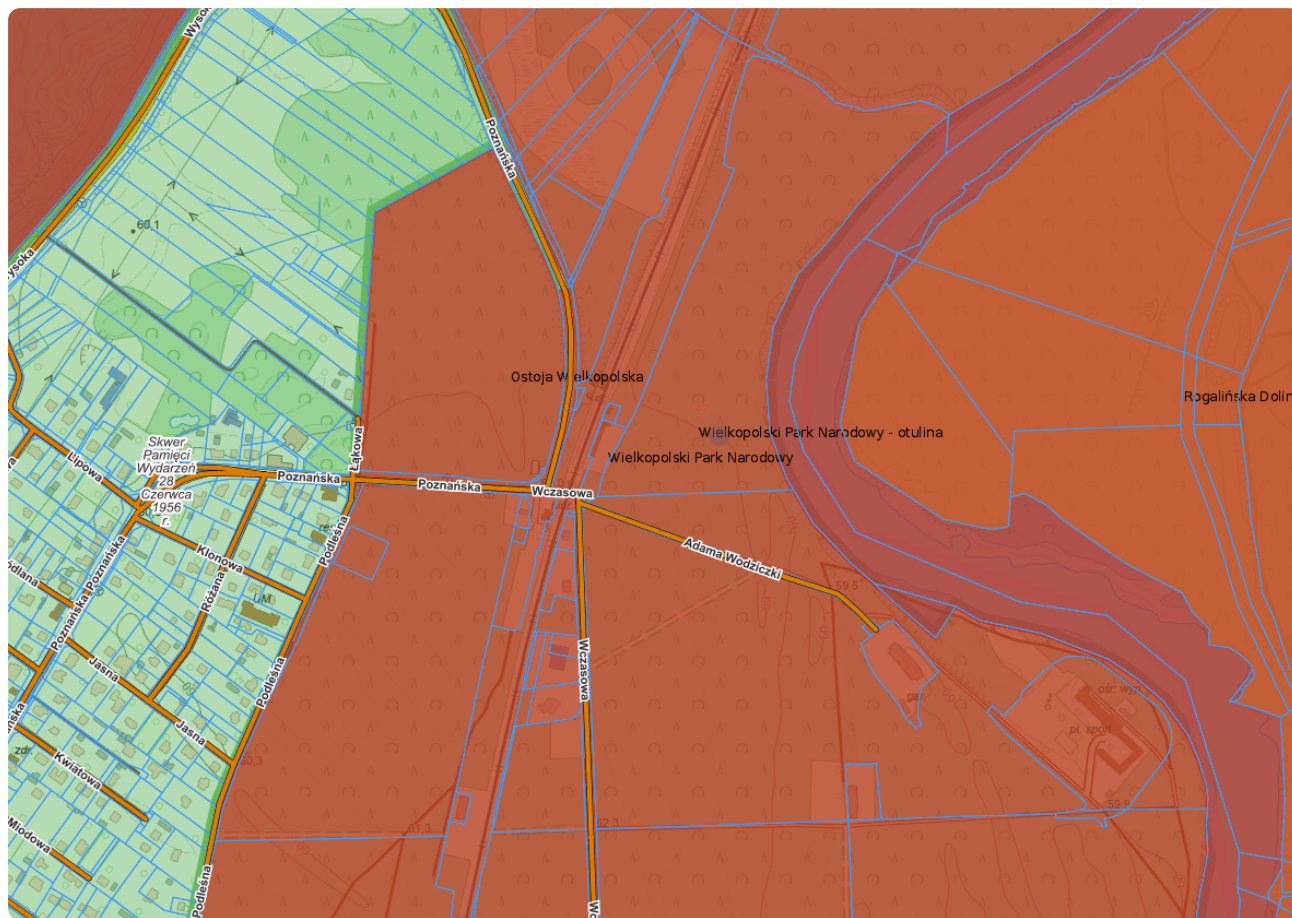
Przejazd w ciągu ul. Mocka leży na terenie gminy Mosina, a nie miasta Puszczykowa. Puszczykowo nie ma żadnej możliwości prawnej ani organizacyjnej, by ingerować w plany inwestycyjne sąsiedniej gminy. Przejazd na ul. Mocka (droga wojewódzka 441) jest już wyposażony w roгатki automatyczne, a gmina Mosina ma już tunel pod torami w ciągu ul. Śremskiej, wybudowany przy okazji modernizacji linii 271.

Nawet gdyby hipotetycznie tunel na ul. Mocka powstał, nie rozwiązałby kluczowego problemu — podziału komunikacyjnego wewnątrz Puszczykowa. Tory kolejowe dzielą miasto na dwie części, a jedynym przejazdem łączącym je w centrum jest przejazd na ul. Dworcowej, przy dworcu kolejowym obsługującym tysiące osób dziennie. Drugi tunel w obrębie gminy Mosina tego nie zmieni.

#### **Źródła:**

- [PLK otworzyła w Mosinie nowy tunel pod torami — Kurier Kolejowy](#)

## 7. Tunel na ul. Wczasowej



*Ul. Wczasowa przebiega przez teren Wielkopolskiego Parku Narodowego (źródło: geoportal.gov.pl)*

Ulica Wczasowa przebiega przez teren Wielkopolskiego Parku Narodowego, który pokrywa się z dwoma obszarami Natura 2000: Specjalnym Obszarem Ochrony Siedlisk „Ostoja Wielkopolska” (PLH300010) oraz Obszarem Specjalnej Ochrony Ptaków „Ostoja Rogalińska” (PLB300017). Oznacza to potrójne ograniczenie środowiskowe — jakiegokolwiek inwestycje budowlane w tym rejonie wymagałyby nie tylko zgody dyrekcji parku narodowego, ale również oceny oddziaływania na obszary Natura 2000.

Przejazd na ul. Wczasowej został już zmodernizowany — jest wyposażony w roгатki automatyczne oraz przejście podziemne dla pieszych i jest dobrze dostosowany do aktualnego natężenia ruchu, które i tak jest nasilone przez kierowców próbujących ominąć zamknięte roгатki na Dworcowej. Tymczasem natężenie ruchu na ul. Dworcowej wynika z tego, że jest to skrzyżowanie głównej drogi z linią kolejową w dziewięciotysięcznym mieście. Dworcowa łączy dwa gęsto zaludnione obszary: po jednej stronie torów znajdują się dwie szkoły, liceum, policja

i infrastruktura usługowa, po drugiej — szpital powiatowy, straż pożarna, kościół i tereny rekreacyjne nad Wartą.

Budowa tunelu na ul. Wczasowej w niczym nie poprawiłaby tej sytuacji — miasto nadal byłoby rozdarte na pół przez linię kolejową. Dodatkowo wiązałyby się z opisaną wyżej ingerencją w tereny chronione oraz z rozebraniem dobrze funkcjonującego przejazdu automatycznego z przejściem podziemnym. A wszystko to po to, żeby mieszkańcy musieli nadrabiać dziesiątki kilometrów, próbując załatwić codzienne sprawy. Dla przykładu: trasa ze szpitala powiatowego do Szkoły Podstawowej nr 2 przez ul. Dworcową to 2,3 km — przez ul. Wczasową: 7,2 km.

### Źródła:

- [Ortofotomapa — geoportal.gov.pl](https://geoportal.gov.pl)
- [Natura 2000 — Wielkopolski Park Narodowy](#)

## Podsumowanie

Każda z wymienionych opcji jest albo niemożliwa do realizacji z przyczyn prawnych i finansowych, albo nie rozwiązuje zasadniczego problemu komunikacyjnego Puszczykowa — podziału miasta na dwie części przez ruchliwą linię kolejową nr 271.

**Tunel na ul. Dworcowej to jedyna opcja, która jednocześnie likwiduje niebezpieczny przejazd kolejowy kategorii A, rozwiązuje problem korków, zapewnia bezpieczne przejście dla pieszych, rowerzystów i kierowców — a przede wszystkim ma realne źródło finansowania, w którym zdecydowaną większość kosztów poniosą PKP PLK S.A. i Powiat Poznański.**

Dyskusja o alternatywnych rozwiązaniach jest zrozumiała i naturalna, ale powinna być merytoryczna i opierać się na faktach. Niniejsze opracowanie jest dokumentem otwartym i będzie aktualizowane wraz z pojawieniem się nowych informacji i ustaleń — jeżeli czegoś w nim brakuje, coś wymaga doprecyzowania lub sprostowania, albo pominęliśmy jakieś alternatywne rozwiązanie, prosimy o kontakt: [bezpiecznepuszczykowo@gmail.com](mailto:bezpiecznepuszczykowo@gmail.com).