

Co naprawdę czeka pieszych, rowerzystów, kierowców i lokalne firmy w trakcie budowy tunelu?

Opracowanie przygotowane w ramach Inicjatywy Mieszkańców Bezpieczne Puszczykowo

W [poprzednim materiale](#) sprawdziliśmy, ile naprawdę trwa budowa tunelu pod torami - i pokazaliśmy, że „6 lat zamknięcia przejazdu” to straszak bez pokrycia w faktach. Ten tekst jest jego **kontynuacją i rozszerzeniem**. Odpowiadamy w nim na argument, który wciąż wraca w dyskusji: że przez cały czas budowy „**nie będzie się dało przedostać na drugą stronę**”, a same prace zamienią miasto w „**armagedon**”. Sprawdzamy, ile w tym prawdy - co naprawdę dzieje się w trakcie takich inwestycji i jak przebiegały one w innych miejscowościach.

Zebraliśmy doświadczenia kilkunastu polskich budów tuneli i wiaduktów, które powstały w miejsce przejazdów kolejowo-drogowych, i poukładaliśmy je tak, jak naprawdę wyglądają utrudnienia - **osobno dla każdej grupy**: pieszych i pasażerów kolei, rowerzystów, kierowców oraz właścicieli okolicznych firm. Na końcu pokazujemy, czego miasto może i powinno zażądać od wykonawcy.

NAJWAŻNIEJSZE W JEDNYM AKAPICIE

Budowa tunelu nie oznacza, że wschodnia i zachodnia część Puszczykowa zostaną od siebie odcięte „na lata”. Przy porównywalnych inwestycjach **piesi przechodzili przez tory przez całą budowę** - a w bliźniaczej Kobylnicy i sąsiedniej Mosinie weszli do gotowego tunelu jeszcze **przed samochodami**. Dla aut przejazd jest zamykany, ale zawsze z objazdem, a realne pełne zamknięcie bywa krótkie (w Kobylnicy - około 4,5 miesiąca). Co najważniejsze: **plan ruchu na czas budowy (tzw. czasowa organizacja ruchu) powstaje jeszcze przed rozpoczęciem prac**, musi zostać zatwierdzony przez Starostę Poznańskiego i jest jawny - mieszkańcy mogą go poznać i zaopiniować.

Piesi i pasażerowie kolei

W SKRÓCIE

W Kobylnicy ruch pieszzy przez tory utrzymano przez całą budowę, a do nowego tunelu mieszkańcy weszli **3 tygodnie przed samochodami**. W Mosinie - na tej samej linii 271 - przez ponad rok działało wyznaczone tymczasowe przejście, a piesi skorzystali z tunelu wcześniej niż kierowcy. To

jednak nie dzieje się „samo”: są też budowy (Sulejówek, Teresin), gdzie pieszych kierowano na objazd, dlatego utrzymanie przejścia trzeba wpisać w wymaganiach. Pociągi przy tym kursują, a stacja Puszczykówko pozostaje dostępna.

Najbliższy nam przykład to **Kobylnica** pod Swarzędzem - niemal bliźniaczy projekt (krótki tunel, dwa pasy, chodnik i ścieżka rowerowa, ta sama formuła „zaprojektuj i wybuduj”, to samo finansowanie z udziałem powiatu poznańskiego). Tamtejszy przejazd dla samochodów zamknięto dopiero na finał budowy, ale **ruch pieszy przez tory utrzymano nieprzerwanie**. Co więcej, gdy tunel był gotowy, **najpierw wpuszczono do niego pieszych i rowerzystów (30 listopada 2023), a samochody dopiero trzy tygodnie później** (21 grudnia 2023). Kolejność „piesi pierwsi” potwierdziły zarówno gmina, jak i [Portal Samorządowy](#).

Drugi przykład jest jeszcze bliżej - to **Mosina na ul. Śremskiej, na tej samej linii kolejowej 271**. Mimo że była to budowa wyjątkowo długa (zerwano umowę z pierwszym wykonawcą), gmina zadbała o pieszych: od sierpnia 2016 r. działało dedykowane **tymczasowe przejście przez tory między ul. Czwartaków a Torową**, z którego korzystano przez około 14 miesięcy, a do nowego tunelu piesi weszli **18 dni przed samochodami**. Przejście dla pieszych przez cały czas prac gmina wynegocjowała z koleją [jeszcze przed rozpoczęciem budowy](#).

A pasażerowie kolei? Tunel na ul. Dworcowej powstanie tuż przy **stacji Puszczykówko**, więc to ważne pytanie. Tu wiadomość jest dobra: **pociągi będą kursować, a stacja Puszczykówko pozostanie dostępna** mimo utrudnień. Utrzymanie ruchu pociągów jest dla zarządcy kolei priorytetem - w trakcie takich budów pociągi **zwykle jeżdżą** (po jednym lub po obu torach, czasem dzięki tymczasowemu bajpasowi torowemu), a dojście na perony rozwiązuje się prowizorycznymi chodnikami i tymczasowymi przejściami. W warszawskiej Wesołej, gdzie tunel także powstaje przy przystanku, zaplanowano nawet [tymczasowy peron i tymczasowe przejście w poziomie szyn](#), a docelowo windy z wyjściem wprost na perony. Trzeba uczciwie dodać, że w newralgicznych etapach (np. przebudowy układu torów) bywają okresy z **autobusową komunikacją zastępczą** za część pociągów - tak było w Sulejówku.

Nie ma sensu zamiatać pod dywan drugiej strony medalu: zdarzają się budowy, gdzie pieszych zamykano razem z samochodami i kierowano na sąsiednie przejście (Sulejówek, Teresin). Wniosek jest więc prosty - **utrzymanie przejścia dla pieszych jest osiągalne i częste, ale trzeba je zapisać w wymaganiach dla wykonawcy**. Jak pokazujemy niżej, akurat w tym mamy realne narzędzia.

Rowerzyści

W SKRÓCIE

W trakcie budowy rowerzysta najczęściej przeprowadzi rower przez tymczasowe przejście - tak jak pieszy. W rozwiązaniu docelowym tunel ma mieć wydzieloną ścieżkę rowerową i chodnik, więc po budowie przejedzie się płynnie, bez schodów i bez zsiadania. To duża poprawa wobec dzisiejszego stania pod rogatkami.

W czasie prac rowerzyści korzystają z tych samych tymczasowych przejść co piesi - jeśli przejście jest oznakowane „dla pieszych”, przez tory trzeba rower przeprowadzić. W Kobylnicy rowerzyści weszli do tunelu razem z pieszymi, jeszcze przed samochodami.

Najważniejsze jest jednak to, co zostaje **na stałe**. Tunel drogowy - w odróżnieniu od kładki - z założenia ma **wydzieloną ścieżkę rowerową i chodnik**. Tak jest w Kobylnicy, Mosinie, Teresinie czy Zielonce; rowerzysta przejeżdża „bez schodów i bez prowadzenia roweru”. Dla porównania: tam, gdzie zamiast tunelu buduje się samą kładkę dla pieszych (jak na jednej z ulic w Łodzi), [rowerzysta musi rower prowadzić](#). W Puszczykowie mówimy o tunelu - czyli o rozwiązaniu, które rowerzystom realnie poprawia codzienność.

Kierowcy

W SKRÓCIE

Dla samochodów przejazd będzie utrudniony, a w kluczowej fazie zamknięty - ale zawsze z objazdem, nie „na głucho”. W bliźniaczej Kobylnicy pełne zamknięcie dla aut trwało tylko około 4,5 miesiąca z około 15 miesięcy całej budowy. Naturalne kierunki objazdu w Puszczykowie to istniejące przejazdy na **ul. Mocka i ul. Wczasowej**. To wydłużenie trasy, nie odcięcie.

Wbrew obiegowej opinii przejazd dla samochodów nie musi być zamknięty „na głucho” przez całą budowę. Na pewno będzie **utrudniony** - bywa zwężony, jednokierunkowy albo poprowadzony tymczasowym śladem - a w fazie, gdy w osi drogi powstaje sam tunel, na pewien czas zamknięty. Ale nawet wtedy „zamknięty” nie znaczy „odcięty”: **zawsze wyznacza się wówczas objazd** na sąsiedni przejazd.

Najlepiej pokazuje to **Kobylnica**: przejazd był czynny dla aut przez większość prac (od lutego 2023 jako jednokierunkowy), a całkowicie zamknięto go dopiero na finałowe połączenie - **na około 4,5 miesiąca** (od sierpnia do grudnia 2023). To pokazuje, jak duże znaczenie ma sposób prowadzenia robót. Bywa też dłużej - kilkanaście miesięcy - a w skrajnych przypadkach

(Mosina, Września) zamknięcie ciągnęło się latami, ale, jak pisaliśmy w [poprzednim artykule](#), z powodów pozatechnicznych: upadłości lub zerwania umowy z wykonawcą. Uczciwie dodajmy, że harmonogram potrafi się przeciągnąć (we Wrześni jedno z zamknięć trwało dłużej, niż zapowiadano) - dlatego nie obiecujemy konkretnej liczby miesięcy. Metoda budowy nie jest jeszcze przesądzona: inwestycja ma być realizowana w formule „**zaprojektuj i wybuduj**”, więc to, jak długo i w jakich etapach droga będzie zamknięta, dopiero powstanie na desce projektanta - i właśnie dlatego można o to zabiegać.

Warto też wiedzieć, że „**tunel gotowy**” to **jeszcze nie „można jechać”** - po udostępnieniu przejazdu trwają zwykle prace wykończeniowe przy drogach i rondach. Ale działa to również na naszą korzyść: ruch lokalny puszcza się zwykle **zanim** skończą się wszystkie prace wokół (tak było w Kobylnicy, Kostrzynie i Mosinie).

A jak będzie w Puszczykowie? **Oczywistymi kierunkami objazdu są istniejące przejazdy na ul. Mocka i ul. Wczasowej** - odległości każdy mieszkaniec zna z codzienności. Na konsultacjach pojawił się też wątek tymczasowego przywrócenia przejazdu w ciągu ul. 3 Maja, ale projektant wymienił to jedynie jako **teoretyczną możliwość**, a nie konkretne rozwiązanie (przypomnijmy, że stały przejazd na 3 Maja zlikwidowano przy modernizacji linii w latach 2013-2016).

Właściciele okolicznych firm

W SKRÓCIE

Dojazd i dojście do lokali da się utrzymać przez całą budowę - i tak było w innych miastach. W Puszczykowie jedynym punktem, który zniknie, jest sklep Żabka (w budynku przeznaczonym do wyburzenia, na terenie kolei). Pozostałe firmy mają działać przez cały czas budowy, a w ramach Inicjatywy powstał już pomysł, by aplikacja **przejazd.puszczykowo.org** podpowiadała, jak do nich dotrzeć mimo chwilowych zamknięć.

Okres budowy tunelu faktycznie wymaga od okolicznych przedsiębiorców pewnej elastyczności - i tego nie ukrywamy. Pokazują to inne miasta: w Łodzi, gdzie pod tory budowano tunel kolei dużych prędkości, przedsiębiorcy [otwarcie skarżyli się](#) - ale, co znamienne, najczęściej **nie na samą budowę, lecz na to, że nikt ich w porę nie uprzedził**. W Mosinie firmy „za torami” poniosły w trakcie prac straty, a po otwarciu tunelu stały się - jak podsumowano lokalnie - „głównymi beneficjentami tej inwestycji”.

Jednocześnie dojazd i dojście do lokali da się utrzymać i zwykle się to robi - przez tymczasowe jezdnie, wyłączenie zakazów dla dojeżdżających do posesji i czytelne oznakowanie. W

Puszczkowie sytuacja jest o tyle korzystna, że **jedynym punktem, który w ramach inwestycji zniknie, jest sklep Żabka** - mieści się on w budynku przeznaczonym do wyburzenia, stojącym na terenie należącym do kolei. **Pozostałe firmy mają funkcjonować przez całą budowę.**

I tu dochodzimy do rzeczy, którą możemy zrobić sami, jako społeczność. W ramach Inicjatywy „Bezpieczne Puszczkowo” pojawił się już pomysł, by **aplikację przejazd.puszczkowo.org na czas budowy rozszerzyć** tak, aby podpowiadała, jak - przy aktualnych zamknięciach i objazdach - najłatwiej dotrzeć do poszczególnych lokali. To bezpośrednia odpowiedź na to, co najbardziej zaszkodziło przedsiębiorcom w Łodzi: brak informacji. Do tego dochodzi zwykła, sąsiedzka rzecz - świadome „kupuj lokalnie” przez te kilkanaście miesięcy.

Co miasto może wynegocjować z wykonawcą

W SKRÓCIE

Plan organizacji ruchu na czas budowy **powstaje jeszcze przed startem prac**, musi go zatwierdzić Starosta Poznański (ul. Dworcowa to droga powiatowa) i jest **jawny**. Ten sam Starosta zatwierdzał plan w Kobylnicy - a w jego rysunku wprost zaznaczono ciąg dla pieszych. Mieszkańcy mogą plan zobaczyć i zgłosić uwagi - to realny, lokalny punkt odniesienia.

To może być najważniejsza wiadomość całego tekstu. Ul. Dworcowa jest **drogą powiatową** (nr 2495P), więc jej gospodarzem jest **powiat poznański** - przez Zarząd Dróg Powiatowych - a nie samo Miasto Puszczkowo. Każde zamknięcie i objazd na czas budowy wprowadza się na podstawie **projektu czasowej organizacji ruchu** - dokumentu, który powstaje **jeszcze przed rozpoczęciem prac**. Przygotowuje go projektant, opiniuje policja, a **zatwierdza go Starosta Poznański** jako organ zarządzający ruchem na drogach powiatowych ([art. 10 ust. 5 Prawa o ruchu drogowym](#)); ponieważ Puszczkowo nie jest miastem na prawach powiatu, nie robi tego burmistrz.

Sam projektant na styczniowych konsultacjach zapewniał zresztą, że utrzymanie przejścia dla pieszych to wymóg **częsty i prosty do wyegzekwowania**, a ruch samochodowy - co potwierdzają przykłady - nie jest całkowicie wyłączany. Że to nie tylko deklaracja, pokazuje **Kobylnica - leżąca w tym samym powiecie poznańskim**, na drodze powiatowej, przy tym samym Staroście jako organie zatwierdzającym. Projekt organizacji ruchu na czas tamtej budowy jest [publicznie dostępny](#) - i w jego legendzie figuruje wprost **„projektowany ciąg pieszy”**. Innymi słowy: w bliźniaczej inwestycji, u tego samego urzędnika, przejście dla pieszych zaplanowano czarno na białym.

Ważne jest też to, że taki projekt to **informacja publiczna** - potwierdził to wyrok sądu administracyjnego. Mieszkańcy Puszczykowa będą więc mogli plan **zobaczyć i zaopiniować** jeszcze przed wejściem prac, zwracając się do Zarządu Dróg Powiatowych w Poznaniu lub Starostwa.

A jaka jest w tym wszystkim rola Miasta Puszczykowa? Skoro to nie jego droga, Miasto **nie wydaje wykonawcy poleceń** - ale jego siła jest realna i konkretna. Jako **współfinansujący inwestycję** (ok. 38% kosztów, czyli 16,9 mln zł) i wnioskodawca jest stroną **porozumienia** z PKP PLK i powiatem, więc może negocjować jego warunki i **wpisać wymagania do dokumentacji przetargowej oraz umowy** z wykonawcą (inwestycja idzie w formule „zaprojektuj i wybuduj”). Może też zgłaszać uwagi do jawnego projektu organizacji ruchu i naciskać na powiat - który tu akurat jest po stronie inwestycji. Że to działa, najlepiej pokazuje **Mosina**: ul. Śremska również była drogą powiatową, a mimo to gmina - nie będąc jej zarządcą - w negocjacjach z PKP PLK wywalczyła utrzymanie bezpiecznego przejścia dla pieszych na czas budowy.

Wymagania, o które w tej inwestycji warto zabiegać:

- **utrzymanie przejścia dla pieszych przez tory przez cały czas robót** (precedens Mosiny i Kobylnicy);
- **zachowanie dojścia do obu peronów** stacji Puszczykówko, a w razie zamknięć torów - sprawną komunikację zastępczą;
- **jak najkrótszą fazę pełnego zamknięcia** dla aut i wczesne otwarcie tunelu dla ruchu lokalnego (metoda budowy dopiero powstanie - to pole do nacisku);
- **ciągły dojazd i dojście do każdego lokalu i posesji** oraz czytelne oznakowanie „czynne mimo prac”;
- **wyprzedzające, konkretne informowanie** mieszkańców i przedsiębiorców o terminach zamknięć;
- **twarde kary umowne za opóźnienia** oraz mechanizm bezpośrednich płatności podwykonawcom, by jeden słaby wykonawca nie zatrzymał budowy (gorzka lekcja Wrześni).

Trzeba zachować realizm - samorząd nie ma nieograniczonej siły nacisku na wykonawcę. Ale akurat **plan ruchu na samej drodze zatwierdza Starosta Poznański** - organ lokalny i jawny, w którym głos mieszkańców naprawdę się liczy.

Wnioski

W SKRÓCIE

Utrudnienia będą realne i odczuwalne, ale ograniczone w czasie i różne dla różnych grup. Wizja „trzech lat całkowitego odcięcia” nie ma pokrycia w doświadczeniach z porównywalnych inwestycji. To, jak dotkliwa będzie budowa, zależy w dużej mierze od tego, czego miasto zażąda - a tu mieszkańcy mają realny głos.

1. **Ruch pieszy i pasażerski zwykle pozostaje otwarty.** W Kobylnicy i Mosinie przejście przez tory działało przez całą budowę, a do tunelu piesi weszli przed samochodami. Trzeba o to zadbać w wymaganiach - i mamy do tego narzędzia.
2. **Rowerzyści w trakcie budowy są traktowani jak piesi, a docelowo zyskują** wydzieloną ścieżkę w tunelu - realną poprawę wobec dzisiejszych rogatek.
3. **Dla kierowców przejazd zostaje zamknięty, ale z objazdem.** Pełne zamknięcie bywa krótkie (Kobylnica ~4,5 miesiąca), a naturalne objazdy w Puszczykowie to przejazdy na Mocka i Wczasowej. Metoda budowy nie jest jeszcze przesądzona - można zabiegać o jej skrócenie.
4. **Lokalne firmy przejściowo odczują budowę, ale przez nią nie znikną** - z wyjątkiem Żabki w budynku do wyburzenia. Dojazd da się utrzymać, a „Bezpieczne Puszczykowo” może również realnie pomóc dzięki aplikacji przejazd.puszczykowo.org.
5. **Plan ruchu powstaje przed budową i zatwierdza go Starosta Poznański** (ul. Dworcowa to droga powiatowa) - jest jawny i można go zaopiniować. To realny, lokalny punkt, w którym głos mieszkańców się liczy.

Budowa tunelu będzie wiązać się z utrudnieniami - nie udajemy, że ich nie ma. Ale są one **ograniczone w czasie, różne dla różnych grup i w dużej mierze do wynegocjowania** - a nie wieloletnim „odcięciem” jednej części miasta od drugiej, którym straszą przeciwnicy inwestycji. Najwięcej zależy od tego, czego jako miasto zażądamy na etapie umowy i projektu organizacji ruchu. I to jest dokładnie ten moment, w którym warto być aktywnym.

Źródła

Inwestycja i kontekst lokalny

1. „Przejazd zamknięty na 6 lat? Ile naprawdę trwają takie inwestycje” - poprzedni materiał Inicjatywy. <https://puszczykowo.org/ile-trwa-budowa-tunelu/>

Kobylnica (gm. Swarzędz, powiat poznański) - bliźniaczy przypadek

2. Rysunek projektu czasowej organizacji ruchu (PCOR) dla budowy w ciągu drogi powiatowej 2407P - legenda zawiera „proj. ciąg pieszy” (UMiG Swarzędz).
http://swarzedz.pl/fileadmin/Pliki_info/REFERAT_PROMOCJI/kobylnica_23.03.23.pdf
3. „Budowa tunelu w Kobylnicy koło Poznania na finiszu. Piesi przetestują go pierwsi”, Portal Samorządowy, 29.11.2023.
<https://www.portalsamorzadowy.pl/inwestycje/budowa-tunelu-w-kobylnicy-koło-poznania-na-finiszu-piesi-przetestuja-go-pierwsi,507281.html>
4. „Bezpieczniej i sprawniej w Kobylnicy - jest nowy tunel pod torami”, PKP PLK, 21.12.2023. <https://www.plk-sa.pl/o-spolce/biuro-prasowe/informacje-prasowe/szczegoly/bezpieczniej-i-sprawniej-w-kobylnicy-jest-nowy-tunel-pod-torami-9149>

Mosina, ul. Śremska (linia 271)

5. „Rusza budowa wiaduktu kolejowego na ul. Śremskiej w Mosinie” (m.in. wynegocjowane przejście dla pieszych na cały czas prac), Gazeta Mosińsko-Puszczykowska, 2014. <https://www.gazeta-mosina.pl/2014/rusza-budowa-wiaduktu-kolejowego-na-ul-sremskiej-w-mosinie/>
6. „Tunel na Śremskiej w Mosinie otwarty!”, Gazeta Mosińsko-Puszczykowska, 2017.
<https://www.gazeta-mosina.pl/2017/tunel-na-sremskiej-otwarty/>
7. „O tym, jak tunel w Mosinie budowano” (m.in. sytuacja przedsiębiorców), Czas Mosiny.
<https://czasmosiny2.pl/o-tym-tunel-mosinie-budowano/>

Sulejówek, Teresin, Warszawa-Wesoła, Rembertów (komunikacja zastępcza, perony, rowerzyści)

8. „Wesoła wiadomość dla Wesołej: rusza budowa tunelu pod torami na Praskiego Pułku" (tymczasowy peron, przejście, windy), PKP PLK, 10.04.2025. <https://www.plk-sa.pl/o-spolce/biuro-prasowe/informacje-prasowe/szczegoly/wesola-wiadomosc-dla-wesolej-rusza-budowa-tunelu-pod-torami-na-praskiego-pulku-10635>
9. „Sulejówek. Budowa tunelu pod torami, prawie dwa miesiące bez pociągów SKM" (komunikacja zastępcza), TVN Warszawa, 16.10.2024. <https://tvn24.pl/tvnwarszawa/okolice/sulejowek-budowa-tunelu-pod-torami-prawie-dwa-miesiace-bez-pociagow-skm-st8137892>
10. „Mazowsze: Tunel pod torami połączył Teresin z Paprotnią" (budowa przy utrzymaniu ruchu kolejowego), PKP PLK, 18.08.2025. <https://www.plk-sa.pl/o-spolce/biuro-prasowe/informacje-prasowe/szczegoly/mazowsze-tunel-pod-torami-polaczyl-teresin-z-paprotnia-10169>
11. „Rozpoczyna się budowa tunelu w Rembertowie - zmiany w ruchu" (tymczasowe chodniki do stacji, dojazd do posesji), Urząd Dzielnicy Rembertów, 2026. <https://rembertow.um.warszawa.pl/-/tunel-zmiany-w-ruchu-11-marca-2026>

Łódź - przedsiębiorcy i rowerzyści

12. „W centrum miasta budują tunel dla kolei dużych prędkości. Mieszkańcy czują się odcięci", Spider's Web, 04.04.2025. <https://spidersweb.pl/2025/04/lodz-tunel-kolei-duzych-predkosci-centrum-protesty.html>
13. „Łódź: Kładka, tunel i wiadukt przez tory na Widzewie. Co zmieni się dla rowerzystów?", TransInfo/Infobike, 10.02.2026. <https://transinfo.pl/infobike/lodz-kladka-tunel-i-wiadukt-przez-tory-widzewie-co-zmieni-sie-dla-rowerzystow/>

Podstawa prawna i nadzór nad organizacją ruchu

14. Art. 10 ustawy Prawo o ruchu drogowym (organy zarządzające ruchem; ust. 5 - starosta na drogach powiatowych). <https://lexlege.pl/prawo-o-ruchu-drogowym/art-10/>
15. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 23.09.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach (t.j. Dz.U. 2017 poz. 784). <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20170000784>

16. „Zatwierdzanie projektów organizacji ruchu na drogach powiatowych i gminnych” - Starosta Poznański (BIP Powiatu Poznańskiego).

<https://www.bip.powiat.poznan.pl/2273,wd-08-zatwierdzenie-projektu-stalej-organizacji-ruchu-na-drogach-publicznych-powiatowych-i-gminnych>

17. „Projekt organizacji ruchu jest informacją publiczną - wyrok WSA” (II SAB/Rz 158/21).

<https://wartowiedziec.pl/komunikacja-i-transport/63178-projekt-organizacji-ruchu-jest-informacja-publiczna-wyrok-wsa>

Materiał opracowany przez Inicjatywę Mieszkańców „Bezpieczne Puszczykowo” na podstawie ogólnodostępnych źródeł dotyczących budów porównywalnych tuneli pod liniami kolejowymi w Polsce oraz przepisów o organizacji ruchu. Stan źródła: czerwiec 2026.

Wersja 2 (zaktualizowano: 13. października 2026, pierwsza publikacja: 3. czerwca 2026) · puszczykowo.org