

Działania przeciwników budowy tunelu w ciągu ul. Dworcowej (styczeń – kwiecień 2026)

Opracowanie przygotowane w ramach Inicjatywy Mieszkańców Bezpieczne Puszczykowo

Konsultacje społeczne przeprowadzone 28 stycznia 2026 r. w sprawie koncepcji budowy tunelu pod linią kolejową nr 271 w ciągu ul. Dworcowej zakończyły się jednoznacznym wynikiem - spośród blisko 600 osób, które wyraziły swoją opinię, **75% opowiedziało się za budową tunelu** w tej lokalizacji. Mimo dużej mobilizacji przeciwników inwestycji, wynik konsultacji dał miastu zielone światło do dalszego prowadzenia procesu aplikacyjnego o dofinansowanie z programu PKP PLK „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych”.

Grupa osób niezadowolonych z tego wyniku podjęła w ciągu kolejnych czterech miesięcy szereg skoordynowanych działań mających na celu zablokowanie inwestycji - składając pisma, wnioski i skargi do wielu instytucji jednocześnie. W niniejszym artykule podsumowujemy wszystkie znane nam działania, opierając się wyłącznie na dokumentach pozyskanych w trybie dostępu do informacji publicznej, oficjalnych orzeczeniach, nagraniach z posiedzeń komisji Rady Miasta oraz wypowiedziach publicznych.

W SKRÓCIE

- **Pisma do PKP PLK** (od 26.01.2026) - pisma kierowane do PKP PLK, których odpowiedzi są następnie cytowane na forum publicznym w sposób wyrwany z kontekstu, tworząc fałszywy obraz „gotowej alternatywy” oferowanej przez PKP.
- **Petycja do burmistrza** (28.01.2026) - żądanie wstrzymania procedury i przeniesienia tunelu w inną lokalizację. Komisja KSWiP nie głosowała - uznała sprawę za leżącą w kompetencjach burmistrza.
- **Wniosek do RDOŚ** (28.01.2026) - żądanie ustanowienia form ochrony przyrody przy ul. Dworcowej. RDOŚ przekazał sprawę do miasta jako organu właściwego. **Koszt dla budżetu: 30 000 zł na wymuszoną ekspertyzę dendrologiczną.**
- **Skarga do WSA** (4.02.2026) - zaskarżenie zarządzenia o konsultacjach. Sąd odrzucił skargę - zarządzenie jest aktem opiniotwórczym, nie narusza interesu prawnego.
- **Wniosek do wojewody** (16.03.2026) - kwestionowanie prawidłowości konsultacji. Wojewoda przekazał sprawę do Rady Miasta jako organu właściwego.

- **Wnioski do Konserwatora Zabytków, RPO, PFRON** - próby zaangażowania kolejnych instytucji, o których wiemy pośrednio z dokumentów i wypowiedzi publicznych.
- **Ogłoszenie w aptece** - zbieranie podpisów przeciwko tunelowi w oparciu o nieprawdziwe twierdzenia. Apteka usunęła ogłoszenie.

Żadne z tych działań nie osiągnęło deklarowanego celu - konsultacje pozostają w mocy, a wniosek miasta o dofinansowanie z programu PKP PLK jest nadal rozpatrywany. Angażują jednak czas i środki publiczne, a ich rzeczywiste konsekwencje - gdyby doprowadziły do zablokowania tunelu - byłyby dla Puszczykowa daleko poważniejsze niż sugerują to ich autorzy. [Więcej w podsumowaniu →](#)

1. Pisma do PKP PLK S.A.

Chronologia: wniosek o informację publiczną z 26 stycznia 2026 r. → odpowiedź PKP PLK z 4 lutego 2026 r. → kolejne pisma kierowane do PKP PLK w bliżej nieokreślonych terminach.

26 stycznia 2026 roku - dwa dni przed spotkaniem konsultacyjnym w sprawie koncepcji tunelu - do Centrali PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. wpłynął wniosek o udostępnienie informacji publicznej dotyczącej budowy tunelu w Puszczykowie. Wniosek zawierał siedem pytań, dotyczących m.in. treści korespondencji między miastem a PKP PLK, kategorii przejazdu, wytycznych projektowych, uzgodnień koncepcji oraz złożenia wniosku o dofinansowanie.

PKP PLK odpowiedziało 4 lutego 2026 r., przekazując następujące informacje:

- przejazd na ul. Dworcowej (km 149,617 linii nr 271) jest przejazdem **kategorii A**,
- koncepcja budowy tunelu jest **aktualnie uzgadniana** z PKP PLK,
- do odpowiedzi załączono dwa pisma techniczne skierowane wcześniej przez PKP PLK do pełnomocnika Gminy Puszczykowo: z 18 września 2025 r. oraz z 22 stycznia 2026 r.

Co wynika z pism technicznych PKP PLK

Oba pisma - zawierające łącznie ponad 40 szczegółowych punktów - to standardowe wytyczne techniczne, jakie PKP PLK wydaje samorządom przygotowującym budowę tuneli pod liniami kolejowymi. Dotyczą m.in. minimalnych odległości konstrukcji od torów, ochrony sieci trakcyjnej, zabezpieczeń przeciwpożarowych, organizacji ruchu kolejowego w trakcie budowy czy wymagań dotyczących odwodnienia.

Wynika z nich jednoznacznie, że **PKP PLK aktywnie współpracuje z miastem nad koncepcją tunelu** - formułuje warunki techniczne, zgłasza uwagi do projektu i oczekuje przedłożenia dokumentacji technicznej do uzgodnienia. Jest to normalna procedura uzgodnieniowa, jaką PKP PLK prowadzi z każdym samorządem ubiegającym się o budowę bezkolizyjnego przejścia pod torami.

Jednocześnie z pism tych wynika istotna informacja dotycząca przyszłości linii kolejowej nr 271 w rejonie Puszczykowa. PKP PLK wskazuje, że linia ma zostać rozbudowana z układu dwutorowego do **układu czterotorowego**, a w kilometrze **149,132** (rejon ul. Kosynierów Miłosławskich / ul. 3 Maja) planowane jest rozwiązanie bezkolizyjne. Jednocześnie przejazd w km 149,617 (ul. Dworcowa) ma zostać zlikwidowany w przypadku zakwalifikowania zadania do programu „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych”. Niezależnie od tego, w ramach rewitalizacji linii kolejowej nr 369 (Śrem-Czempiń) i przywrócenia funkcji stacji Puszczykówko, PKP PLK rozważa przekwalifikowanie tego przejazdu z kategorii A na B.

To rozróżnienie - między tym, co PKP PLK planuje w bliżej nieokreślonej przyszłości w ramach rozbudowy linii nr 271, a tym, co miasto może zrealizować teraz dzięki dostępnemu programowi dofinansowania - jest kluczowe dla zrozumienia dalszej części tego artykułu.

„PKP sfinansuje tunel w innej lokalizacji” - manipulacja bez pokrycia w dokumentach

Na posiedzeniu Komisji Skarg, Wniosków i Petycji 24 kwietnia 2026 r. jedna z przeciwniczek budowy tunelu powołała się na pismo z PKP PLK datowane na 10 kwietnia 2026 r., twierdząc:

„Ja sama w trybie dostępu do informacji publicznej pozyskałam informację ze strony PKP, że możliwe jest jednak zrealizowanie inwestycji przez samo PKP w innym rejonie. PKP nam to sfinansuje i w związku z tym będzie zmiana kategorii przejazdu z litery A na literę B.”

Chwilę później dodała:

„Pismo z 10 kwietnia 2026 roku, także uzyskane z PKP. Cytuję: «Jeżeli budowa wiaduktu nie zostanie zakwalifikowana do programu pod nazwą Poprawa bezpieczeństwa, czyli ta, o którym mówimy, to w ramach dostosowania Puszczykówka do funkcji stacji na skrzyżowaniu linii kolejowej nr 271 i ulicy Dworcowej pozostanie przejazd kolejowo-drogowy, ale w kategorii B.»”

Pismo to - według naszych informacji - **nie trafiło do miasta**. W odpowiedzi na nasz wniosek o informację publiczną PKP PLK w piśmie z 3 czerwca 2026 r. jednoznacznie wyjaśniło kontekst tych twierdzeń:

- **Zmiana kategorii na B nie jest automatyczna** - PKP PLK wprost stwierdza, że „potencjalne niezakwalifikowanie zadania (...) nie skutkuje automatyczną zmianą kategorii przejazdu z A na B". Zmiana kategorii jest uzależniona od rozstrzygnięć w ramach innych projektów realizowanych przez Spółkę (rewitalizacja linii 369 Śrem-Czempiń, przywrócenie funkcji stacji Puszczykówko) i jest każdorazowo analizowana w oparciu o obowiązujące przepisy. Twierdzenie mieszkanki, że brak dofinansowania tunelu automatycznie oznacza zmianę kategorii na B, jest więc fałszywe.
- **„PKP nam to sfinansuje"** - z żadnego dostępnego dokumentu nie wynika, by PKP PLK deklarowało samodzielne sfinansowanie tunelu w innej lokalizacji. Planowane rozwiązanie bezkolizyjne w km 149,132 jest elementem długofalowych planów strategicznych PKP PLK dotyczących modernizacji linii nr 271 - bez określonego harmonogramu i bez jakiegokolwiek zobowiązania finansowego.
- **„Możliwe jest zrealizowanie inwestycji w innym rejonie"** - największym niedopowiedzeniem jest fakt, że nie jest znany horyzont czasowy takiego scenariusza. Strategia Rozwoju PKP PLK przewiduje rozbudowę linii 271, ale jej realizacja zależy od decyzji na szczeblu krajowym i od dostępności wielomiliardowego finansowania. Tymczasem program „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych", z którego tunel na Dworcowej ma być współfinansowany, jest dostępny **teraz** - a wyniki naboru mają być ogłoszone na przełomie sierpnia i września 2026 r.

Sekretarz Miasta Maciej Dettlaff odniósł się do tych twierdzeń na posiedzeniu komisji, prostując nieścisłości.

Kontekst

Pisma kierowane do PKP PLK mają podwójny cel. Po pierwsze - podważenie wyników konsultacji społecznych, poprzez zaprezentowanie bezpośrednio spółce kolejowej głosów sprzeciwu wobec inwestycji. Po drugie - próbę wpłynięcia na przebieg konkursu o dofinansowanie poprzez podważanie zasadności samej inwestycji w oczach podmiotu oceniającego wnioski.

Referencje:

- [Odpowiedź PKP PLK S.A. z 4 lutego 2026 r. \(sygn. IBZ2.0293.80.2026.c\) na wniosek o informację publiczną - wraz z załącznikami \(pisma nr IZ16IOSA.2133.239.2025.JZ z 18.09.2025 r. oraz IZ16IOSA.2133.239.2025.JZ.2 z 22.01.2026 r.\)](#)
- [Nagranie z posiedzenia Komisji Skarg, Wniosków i Petycji z 16 marca 2026 r.](#) - Biuletyn Informacji Publicznej Miasta Puszczykowa

- [Relacja z posiedzenia Komisji Skarg, Wniosków i Petycji - 24 kwietnia 2026](#) - puszczykowo.org
-

2. Petycja do burmistrza

Chronologia: złożenie 28 stycznia 2026 r. → rozpatrzenie na KSWiP 16 marca i 24 kwietnia 2026 r.

28 stycznia 2026 roku - w dniu spotkania konsultacyjnego - do Burmistrza Miasta Puszczykowa wpłynęła petycja „w sprawie sprzeciwu wobec budowy tunelu drogowego w ciągu ul. Dworcowej w Puszczykowie”. Pod petycją złożono łącznie 106 podpisów, przy czym dokładna liczba sygnatariuszy jest trudna do ustalenia, ponieważ niektóre osoby podpisywały więcej niż jeden egzemplarz dokumentu. Petycja została opublikowana w [Biuletynie Informacji Publicznej Miasta Puszczykowa](#).

Kopie petycji wysłano do wiadomości Rady Miasta Puszczykowa, Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., Wielkopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Poznaniu oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu.

Co zawiera petycja

Dokument powołuje się na osiem aktów prawnych - od Konstytucji RP, przez ustawę o petycjach, po ustawy o ochronie zabytków, ochronie przyrody, planowaniu przestrzennym i udostępnianiu informacji o środowisku. Zarzuty podzielone są na kilka bloków tematycznych.

Petycja wskazuje, że ul. Dworcowa stanowi „jeden z najstarszych i najbardziej czytelnych historycznych ciągów urbanistycznych Puszczykowa” z zabytkowym dworcem z 1911 roku, wpisanym do rejestru zabytków. Autorzy argumentują, że budowa tunelu doprowadzi do degradacji tego otoczenia - m.in. poprzez mury oporowe, ekrany akustyczne i wycinkę drzew.

Petycja zarzuca również wprowadzenie dodatkowego ruchu tranzytowego, co jest nieoparte żadnymi analizami, a w kontekście straszenia mieszkańców TIR-ami - co miało w trakcie konsultacji miejsce wielokrotnie - jest zwyczajnie fałszywe. Szczegółowa weryfikacja tego twierdzenia: [„Ogłoszenie w aptece - weryfikacja twierdzeń”](#).

Autorzy zarzucają ponadto, że koncepcja nie była poprzedzona analizą wariantową, że konsultacje odbyły się w formie „jednego spotkania informacyjnego” i nie pozwoliły na merytoryczną dyskusję, a mieszkańcom nie przedstawiono pełnych danych o kosztach ani

alternatywnych rozwiązaniach. Podnoszą też argument o degradacji ruchu pieszego - że projektowane trasy piesze będą dłuższe i mniej czytelne niż obecne, a dojście do dworca straci bezpośredniość.

Czego żąda petycja

Postulaty petycji można streścić w czterech punktach:

1. **Wstrzymanie procedury** w obecnym kształcie.
2. **Przeprowadzenie analizy wariantowej** - w szczególności lokalizacji skrzyżowania bezkolizyjnego „w innych miejscach (dworzec Puszczykowo, ul. 3 Maja, ul. Mocka)\".
3. **Rozważenie etapowania inwestycji** - etap I: automatyzacja przejazdu i budowa przejścia pieszo-rowerowego, etap II: tunel w innej lokalizacji.
4. **Zaniechanie lokalizacji tunelu na ul. Dworcowej.**

Wszystkie postulowane alternatywne rozwiązania zostały przeanalizowane w osobnym artykule: [„Tunel na ul. Dworcowej - dlaczego nie ma realnej alternatywy?\"](#). Warto zatrzymać się przy postulat „automatyzacji przejazdu” (etap I) - czyli montażu rogatek automatycznych w miejsce obsługi dróżnika. Na przejeździe, przez który dziennie przejeżdża 120-160 pociągów - a wraz z planowaną rozbudową linii do czterech torów i prędkością do 250 km/h ma ich być jeszcze więcej i jeszcze szybciej - automatyczne rogatki bez nadzoru dróżnika oznaczałyby pogorszenie bezpieczeństwa, a nie jego poprawę. Z kolei postulat przeniesienia bezkolizyjnego przejścia w inną lokalizację oznaczałby przekierowanie ruchu z drogi powiatowej (ul. Dworcowej) na pozostałe ulice - 3 Maja, Kosynierów Miłosławskich, Wspólną i Moniuszki. [Więcej o tej wizji w podsumowaniu →](#)

Rozpatrzenie petycji

Petycja trafiła do Komisji Skarg, Wniosków i Petycji Rady Miasta Puszczykowa. Na posiedzeniu **16 marca 2026 r.** komisja przeprowadziła obszerną dyskusję z udziałem przeciwników tunelu, ale nie przystąpiła do głosowania. Przewodnicząca komisji Barbara Kamińska-Piwosz stwierdziła, że „materia poruszana w tej petycji jest materią władną burmistrzowi” i że komisja „nie widzi możliwości głosowania co do przyjęcia tych petycji za zasadne lub uznania ich za niezasadne, bo to jest poza zakresem kompetencji” komisji. Na tym posiedzeniu głos zabierali wyłącznie przeciwnicy budowy tunelu.

Na kolejnym posiedzeniu komisji - **24 kwietnia 2026 r.** - sytuacja wyglądała już inaczej. Na sali było zauważalnie więcej osób popierających budowę tunelu, w tym przedstawiciele inicjatywy

Bezpieczne Puszczykowo. Komisja głosowała nad powiązaną kwestią - uznała większością głosów, że ponad dwudziestoletnia uchwała z 2005 r. regulująca zasady prowadzenia konsultacji społecznych wymaga aktualizacji. Nie miało to jednak wpływu na ważność konsultacji w sprawie tunelu - te odbyły się zgodnie z obowiązującym prawem, co potwierdza również [postanowienie WSA w Poznaniu](#) (o którym piszemy w sekcji 4).

Referencje:

- [Petycja - Biuletyn Informacji Publicznej Miasta Puszczykowa](#)
 - [Nagrania z posiedzeń komisji Rady Miasta Puszczykowa](#) - BIP
 - [Relacja z posiedzenia KSWiP - 24 kwietnia 2026](#) - puszczykowo.org
 - [Tunel na ul. Dworcowej - dlaczego nie ma realnej alternatywy?](#) - puszczykowo.org
 - [Ogłoszenie w aptece - weryfikacja twierdzeń](#) - puszczykowo.org
-

3. Wniosek do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska

Chronologia: wniosek z 28 stycznia 2026 r. → odpowiedź RDOŚ z 18 lutego 2026 r. → zabezpieczenie środków na ekspertyzę (kwiecień 2026 r.)

Tego samego dnia, w którym złożono petycję do burmistrza, do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu wpłynął wniosek o ustanowienie form ochrony przyrody dla drzewostanu i zieleni położonych wokół zabytkowego dworca kolejowego Puszczykówko. Wniosek zawierał cztery żądania:

1. Ustanowienie pomników przyrody dla najcenniejszych drzew wzdłuż ul. Dworcowej oraz wokół budynku dworca.
2. Utworzenie zespołu przyrodniczo-krajobrazowego obejmującego kompleks zieleni historycznie powiązanej z dworcem.
3. Utworzenie użytku ekologicznego obejmującego ciąg zieleni wzdłuż ul. Dworcowej oraz zadrzewienie po obu stronach torów kolejowych.
4. Wstrzymanie wszelkich prac mogących naruszyć zieleni do czasu wydania decyzji.

W uzasadnieniu autorka wniosku powoływała się na wartość przyrodniczą i krajobrazową terenu, znaczenie kulturowe i historyczne dworca, sąsiedztwo z Wielkopolskim Parkiem Narodowym oraz potrzebę ochrony „zielonego charakteru” Puszczykowa. Do wniosku załączono opracowanie urbanistyczne (autorstwa Anny Krenz, architektki) zawierające m.in.

wizualizacje rzekomego wpływu tunelu na otoczenie dworca oraz analizy tras pieszych. Warto zaznaczyć, że przedstawione wizualizacje nie są elementem dokumentacji projektowej tunelu - są fotomontażami przygotowanymi na potrzeby tego wniosku, ilustrującymi z góry przyjętą tezę o degradacji przestrzeni.

Odpowiedź RDOŚ

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu odpowiedział pismem z 18 lutego 2026 r., w którym **przekazał sprawę według właściwości do Burmistrza Miasta Puszczykowa.**

Uzasadnienie jest jednoznaczne: RDOŚ nie jest organem właściwym do ustanawiania, zmieniania ani znoszenia form ochrony przyrody takich jak pomniki przyrody, użytki ekologiczne czy zespoły przyrodniczo-krajobrazowe. Zgodnie z art. 44 ust. 1 i 3a ustawy o ochronie przyrody, kompetencje te należą do rady gminy - a projekty uchwał w tym zakresie przygotowuje burmistrz. RDOŚ przekazał wniosek na podstawie art. 65 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego.

Innymi słowy - wniosek trafił do organu, który nie miał kompetencji, by go rozpatrzyć. Właściwym adresatem od początku był Burmistrz Puszczykowa.

Konsekwencje dla miasta

Mimo że wniosek trafił pod niewłaściwy adres, jego złożenie uruchomiło po stronie miasta obowiązek merytorycznego rozpatrzenia sprawy. Na posiedzeniu Komisji Budżetu i Rozwoju Miasta 27 kwietnia 2026 r. sekretarz miasta poinformował, że konieczne jest wykonanie analizy dendrologiczno-przyrodniczej obejmującej całą ul. Dworcową na długości planowanego tunelu. Na ten cel zabezpieczono w budżecie **30 tysięcy złotych**. Jedna z radnych zapytała wprost: „Chodzi właśnie, żeby nie budować tunelu, tak?”

Komisja Budżetu i Rozwoju Miasta - 27 kwietnia 2026 - fragment dyskusji o ekspertyzie dendrologicznej

Ekspertyza jest w przygotowaniu i będzie rozpatrywana przez Radę Miasta.

Argumenty przyrodnicze w kontekście tego, co postulują autorzy

Troska o zieleń i przyrodę w Puszczykowie jest zrozumiała i uzasadniona - to miasto, które swoją tożsamość buduje w dużej mierze na relacji z naturą. Trudno jednak nie zauważyć, że argumenty przyrodnicze podniesione we wniosku do RDOŚ pozostają w sprzeczności z tym, co ci sami przeciwnicy postulują jako alternatywę.

Wniosek mówi o ochronie drzew i zieleni przy ul. Dworcowej - drodze powiatowej biegnącej w sąsiedztwie dworca i kościoła, gdzie wśród pozostałej zabudowy dominują lokale usługowe: lodziarnie, apteka, sklepy, poczta, zakłady produkcyjne. Jednocześnie autorzy petycji (złożonej tego samego dnia) postulują przeniesienie ruchu samochodowego na ul. 3 Maja i Kosynierów Miłosławskich - ulice przebiegające przez jedno z najgęściej zabudowanych osiedli mieszkaniowych w Puszczykowie, a dalej w teren leśny należący do otuliny Wielkopolskiego Parku Narodowego. W [analizie alternatywnych rozwiązań](#) opisywaliśmy, że to właśnie wycinka drzew i ingerencja w tereny zielone były głównym powodem, dla którego mieszkańcy ul. 3 Maja i okolic odrzucili tę koncepcję już w latach 2017-2018.

Podobnie z argumentem o spalinach i jakości powietrza, który pojawia się zarówno w petycji, jak i we wniosku do RDOŚ. Obecny stan - setki samochodów stojących na zamkniętym na długie godziny każdego dnia przejeździe - jest głównym źródłem emisji spalin na ul. Dworcowej. Tunel ten problem likwiduje, bo eliminuje korki. Brak tunelu oznacza, że samochody będą stały i dymiły dalej - tyle że z roku na rok dłużej, bo liczba pociągów na linii nr 271 rośnie.

Referencje:

- [Wniosek do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska z 28 stycznia 2026 r.](#) - o ustanowienie form ochrony przyrody dla drzewostanu wokół dworca
 - [Pismo RDOŚ z 18 lutego 2026 r. \(sygn. WGZ.600.16.2026.KS.1\)](#) - przekazujące wniosek o ustanowienie form ochrony przyrody do Burmistrza Miasta Puszczykowa
 - [Nagranie z posiedzenia Komisji Budżetu i Rozwoju Miasta z 27 kwietnia 2026 r.](#) - BIP
 - [Fragment nagrania Komisji Budżetu i Rozwoju Miasta z 27 kwietnia 2026 r. dot. ekspertyzy dendrologicznej](#)
 - [Tunel na ul. Dworcowej - dlaczego nie ma realnej alternatywy?](#) - puszczykowo.org
-

4. Skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego

Chronologia: skarga z 4 lutego 2026 r. → postanowienie WSA z 14 kwietnia 2026 r.

4 lutego 2026 roku - dzień przed upływem terminu składania wniosków o dofinansowanie w programie PKP PLK - do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu wpłynęła skarga na zarządzenie Burmistrza Miasta Puszczykowa z 5 stycznia 2026 r. w przedmiocie przeprowadzenia konsultacji społecznych na temat koncepcji tunelu pod linią kolejową nr 271.

Czego dotyczyła skarga

Skarżąca - współwłaścicielka nieruchomości w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji, prowadząca w tym miejscu działalność gospodarczą - wniosła o stwierdzenie nieważności zarządzenia, wstrzymanie jego wykonania i zasądzenie kosztów postępowania. Zarzuty dotyczyły czterech kwestii:

- wydanie zarządzenia bez podstawy prawnej - zdaniem skarżącej Rada Miasta nie zakwalifikowała sprawy tunelu jako „sprawy ważnej” w rozumieniu art. 5a ustawy o samorządzie gminnym,
- ograniczenie kręgu osób uprawnionych do udziału w konsultacjach wyłącznie do osób stale zamieszkujących w Puszczykowie i posiadających czynne prawo wyborcze,
- naruszenie wymogów uchwały z 2005 r. regulującej zasady prowadzenia konsultacji - m.in. brak określenia skutków projektowanego rozstrzygnięcia, zasięgu terytorialnego i treści pytań,
- naruszenie wolności wypowiedzi i dostępności - skarżąca wskazywała, że złamała nogę i poruszała się na wózku inwalidzkim, przez co nie mogła uczestniczyć w spotkaniu konsultacyjnym, które odbyło się w małej sali, w której nie zmieścili się wszyscy zainteresowani. Zarzucała też brak możliwości anonimowego składania opinii.

Rozstrzygnięcie sądu

Wojewódzki Sąd Administracyjny w Poznaniu postanowieniem z 14 kwietnia 2026 r. (sygn. II SA/Po 220/26) **odrzucał skargę**.

Sąd nie badał merytorycznie zarzutów skargi, ponieważ stwierdził, że nie została spełniona podstawowa przesłanka dopuszczalności - **naruszenie interesu prawnego skarżącej**.

Uzasadnienie WSA jest w tej kwestii jednoznaczne:

Zaskarżone zarządzenie o przeprowadzeniu konsultacji społecznych jest aktem „o charakterze wyłącznie opiniotwórczym, który swoimi uregulowaniami nie wprowadza wiążących zmian prawnych, oddziałujących bezpośrednio i realnie na sytuację prawną jednostek”. Zarządzenie nie jest aktem rozpoczynającym inwestycję - co najwyżej, po uzyskaniu akceptacji społecznej, zapowiada dopiero w przyszłości zgłoszenie projektu do naboru PKP PLK. Konsultacje społeczne nie tworzą norm prawa materialnego i nie przesądzają o realizacji inwestycji - są jedynie narzędziem poznania opinii mieszkańców.

Sąd odniósł się również do argumentu o niedostępności konsultacji. Wskazał, że fakt złamania nogi przez skarżącą „nie stanowi o naruszeniu jej interesu prawnego przez wydane zarządzenie” - skarżąca nie uczestniczyła w spotkaniu z powodu stanu zdrowia, a nie z powodu treści zarządzenia. Zarządzenie umożliwiało składanie opinii drogą mailową, listowną i elektroniczną. Co do braku anonimowości - sąd zauważył, że skarżąca sama „wykazała się determinacją i odwagą w zgłaszaniu osobiście własnego stanowiska”, co czyni ten zarzut bezprzedmiotowym.

Pełna treść postanowienia wraz z uzasadnieniem jest dostępna w [Centralnej Bazie Orzeczeń Sądów Administracyjnych](#).

Znaczenie dla procesu inwestycyjnego

Postanowienie WSA potwierdza to, co od początku wskazywał urząd miasta - zarządzenie o konsultacjach jest aktem porządkowym, a nie decyzją administracyjną. Konsultacje miały na celu poznanie opinii mieszkańców, co jest wymogiem regulaminu programu PKP PLK. Swoją opinię wyraziło blisko 600 osób, z czego 75% opowiedziało się za budową tunelu. Skarga do WSA nie wstrzymała tego procesu, ale angażowała zasoby miasta w postępowanie sądowe w momencie, w którym trwała procedura aplikacyjna o dofinansowanie.

Referencje:

- [Postanowienie WSA w Poznaniu z 14 kwietnia 2026 r., sygn. II SA/Po 220/26](#) - Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych
 - [Relacja z posiedzenia KSWiP - 24 kwietnia 2026](#) - puszczykowo.org
-

5. Wniosek do wojewody

Chronologia: zawiadomienie do burmistrza z 3 lutego 2026 r. → odpowiedź burmistrza z 2 marca 2026 r. → wniosek do wojewody z 16 marca 2026 r. → przekazanie do Rady Miasta 19 marca 2026 r.

3 lutego 2026 roku - kilka dni po spotkaniu konsultacyjnym - do Burmistrza Miasta Puszczykowa wpłynęło zawiadomienie o rzekomych nieprawidłowościach w przebiegu konsultacji społecznych dotyczących budowy tunelu. Autorka zawiadomienia kwestionowała prawidłowość procedury konsultacyjnej, podnosząc zarzuty zbliżone do tych, które znalazły się w petycji i w skardze do WSA - m.in. ograniczenie kręgu uczestników, brak anonimowości, niedostępność dla osób z niepełnosprawnościami oraz brak pełnej informacji o alternatywnych rozwiązaniach.

Burmistrz odpowiedział na zawiadomienie 2 marca 2026 r., przedstawiając szczegółowe stanowisko w sprawie przebiegu konsultacji.

Eskalacja do wojewody

Nie będąc usatysfakcjonowana odpowiedzią burmistrza, autorka skierowała 16 marca 2026 r. wniosek do Wojewody Wielkopolskiego o zbadanie prawidłowości przebiegu konsultacji społecznych. Do wniosku załączyła - jako dowody - zarówno swoje wcześniejsze zawiadomienie do burmistrza z 3 lutego, jak i odpowiedź burmistrza z 2 marca.

Wniosek do wojewody powtarzał w dużej mierze wcześniejsze zarzuty i odwoływał się m.in. do przepisów o dostępności oraz RODO.

Rozstrzygnięcie wojewody

Wojewoda Wielkopolski (Dyrektor Wydziału Kontroli, Prawnego i Nadzoru - Marta Nowak) **przekazał wniosek według właściwości do Rady Miasta Puszczykowa** na podstawie art. 243 Kodeksu postępowania administracyjnego. Pismo o przekazaniu datowane jest na 19 marca 2026 r.

Podobnie jak w przypadku wniosku do RDOŚ (sekcja 3), wniosek trafił do organu, który nie był właściwy do jego rozpatrzenia. Zgodnie z art. 243 KPA, jeżeli organ, do którego wniesiono wniosek, nie jest właściwy do jego rozpatrzenia, obowiązany jest w ciągu siedmiu dni przekazać go właściwemu organowi - co wojewoda uczynił, kierując sprawę do Rady Miasta.

Rozpatrzenie przez komisję

Wniosek trafił na posiedzenie Komisji Skarg, Wniosków i Petycji 24 kwietnia 2026 r., gdzie był omawiany w ramach szerszej dyskusji o konsultacjach społecznych. Autorka wniosku nie była obecna na posiedzeniu.

Referencje:

- [Pismo Wojewody Wielkopolskiego z 19 marca 2026 r. o przekazaniu wniosku do Rady Miasta Puszczykowa wraz z wnioskiem z 16.03.2026 r. i załącznikami](#) (zawiadomienie z 3.02.2026 r. i odpowiedź burmistrza z 2.03.2026 r.)
 - [Nagrania z posiedzeń Komisji Skarg, Wniosków i Petycji z 16 marca i 24 kwietnia 2026 r.](#) - BIP
-

6. Inne instytucje - RPO, PFRON, Konserwator Zabytków

Poza opisanymi wyżej działaniami, przeciwnicy budowy tunelu zwracali się również do innych instytucji. Nie dysponujemy treścią tych pism - wiemy o nich pośrednio, z innych dokumentów i wypowiedzi publicznych.

Z wniosku do Wojewody Wielkopolskiego (sekcja 5) wynika, że jego autorka deklarowała zwrócenie się do Rzecznika Praw Obywatelskich z prośbą o analizę sprawy oraz zamierzała skontaktować się z Państwowym Funduszem Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych. Nie wiemy, czy te pisma zostały faktycznie wysłane ani czy instytucje te podjęły jakiegokolwiek działania.

Osobnym wątkiem są wnioski do Wielkopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Jak wynika z [wypowiedzi konserwatora Jacka Maleszki dla Radia Poznań](#), sam zabytkowy dworzec kolejowy Puszczykówko jest już wpisany do rejestru zabytków i zgodnie z koncepcją przedstawioną przez miasto ma pozostać na swoim miejscu. Przeciwnicy budowy tunelu wnioskują jednak o wpisanie do rejestru zabytków całej okolicy dworca - co w praktyce uniemożliwiłoby prowadzenie jakichkolwiek prac budowlanych w tym rejonie. Konserwator Maleszka wskazał, że jeden z takich wniosków został wycofany po konsultacjach, ale kolejne muszą zostać przeanalizowane.

Referencje:

- [Wniosek do Wojewody Wielkopolskiego z 16 marca 2026 r.](#) - wzmianki o RPO i PFRON

- [Wypowiedź Jacka Maleszki, Wielkopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków - Radio Poznań](#)
-

7. Ogłoszenie w aptece

W aptece znajdującej się w sąsiedztwie planowanej inwestycji pojawiło się ogłoszenie zachęcające mieszkańców do podpisywania się przeciwko budowie tunelu. Ogłoszenie zawierało szereg twierdzeń na temat planowanej inwestycji - część z nich była nieprawdziwa lub wprowadzająca w błąd. Szczegółową weryfikację każdego z tych twierdzeń przedstawiliśmy w artykule „[Ogłoszenie w aptece - weryfikacja twierdzeń](#)”.

Apteka usunęła już ogłoszenie i nie zbiera podpisów.

Podsumowanie - schemat działań i ich konsekwencje

Trzy osie ataku

Analizując opisane powyżej działania, można wyróżnić trzy główne kierunki, w których działają przeciwnicy budowy tunelu.

Pierwszy to podważanie ważności i wyniku konsultacji społecznych. Służy temu skarga do WSA, zawiadomienie do burmistrza, wnioski do wojewody - wszystkie kwestionujące procedurę konsultacyjną. Cel jest jasny: gdyby udało się podważyć konsultacje, miasto straciłoby szansę na udział w konkursie o dofinansowanie z programu PKP PLK „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych”, w którym przeprowadzenie konsultacji społecznych jest jednym z warunków formalnych. Jak dotąd, żaden z tych kroków nie odniósł skutku - WSA odrzucił skargę, zarówno RDOŚ, jak i wojewoda przekazali sprawę do miasta jako organu właściwego, a Komisja Skarg, Wniosków i Petycji na posiedzeniu 24 kwietnia 2026 r. uznała wprawdzie, że uchwała o konsultacjach z 2005 roku zasługuje na aktualizację, ale nie podważyło to ważności przeprowadzonych konsultacji - oświadczenie burmistrza o akceptacji społecznej pozostaje w mocy.

Drugi to angażowanie instytucji, które mogłyby zablokować samą możliwość budowy tunelu w tej lokalizacji. Wnioski do RDOŚ o ustanowienie form ochrony przyrody i do Konserwatora Zabytków o rozszerzenie wpisu do rejestru zabytków na całą okolicę dworca -

oba mają na celu stworzenie przeszkód prawnych uniemożliwiających realizację inwestycji. Wniosek do RDOŚ - podobnie jak inne pisma, w których instytucje zostały wykorzystane jako pośrednicy - byłby procesowany dokładnie tak samo, gdyby od razu trafił do właściwego adresata. Poskutkowało jednak tym, że miasto zostało zmuszone do rozważenia wydatku 30 000 złotych na ekspertyzę dendrologiczną obejmującą wszystkie drzewa przy ul. Dworcowej na odcinku od przejazdu do ul. Nadwarciańskiej. Środki te - które mogłyby zostać przeznaczone na inne inwestycje miejskie - zostały zabezpieczone na ostatnim posiedzeniu Komisji Budżetu i Rozwoju Miasta.

Trzeci to dezinformacja mieszkańców w kwestii możliwych rozwiązań alternatywnych.

Najlepszym przykładem jest ogłoszenie wywieszone w aptece, zawierające szereg zweryfikowanych przez nas nieprawdziwych twierdzeń, oraz prawdopodobnie zmanipulowany cytat z korespondencji z PKP PLK, przedstawiony na posiedzeniu komisji jako dowód na to, że PKP „sfinansuje inwestycję w innym rejonie” i zmieni kategorię przejazdu.

Koszty tych działań

Wszystkie te wektory angażują niezliczone godziny pracy pracowników sektora budżetowego - nie tylko w urzędzie miasta, ale w każdej z zaangażowanych instytucji: RDOŚ, Urzędzie Wojewódzkim, Wojewódzkim Sądzie Administracyjnym, biurze Konserwatora Zabytków, Centrali PKP PLK. Jak widać na przykładzie wniosku do RDOŚ i konieczności przeprowadzenia ekspertyzy dendrologicznej wszystkich drzew na odcinku od przejazdu do ul. Nadwarciańskiej, koszty nie ograniczają się do czasu pracy urzędników - obciążają bezpośrednio budżet miasta. 30 000 złotych zabezpieczonych na tę ekspertyzę to środki, które realnie mogłyby zostać przeznaczone na inne pilne potrzeby Puszczykowa.

Do czego to prowadzi - scenariusz forsowany przez przeciwników

Żeby zrozumieć, do czego faktycznie dążą przeciwnicy budowy tunelu, trzeba zestawić ich postulaty z planami PKP PLK dotyczącymi linii kolejowej nr 271.

Z pism technicznych PKP PLK (z 18 września 2025 r., 22 stycznia 2026 r. oraz 3 czerwca 2026 r.) wynika, że linia nr 271 na odcinku przebiegającym przez Puszczykowo będzie sukcesywnie rozbudowywana. PKP PLK planuje rozbudowę z obecnego układu dwutorowego do **układu czterotorowego**, z docelową prędkością pociągów do **250 km/h**. W ramach tej rozbudowy w kilometrze 149,132 (rejon skrzyżowania ul. Kosynierów Miłosławskich i ul. 3 Maja) planowane jest rozwiązanie bezkolizyjne. Jednocześnie przejazd na ul. Dworcowej w km 149,617 - jedyny czynny przejazd kolejowo-drogowy na terenie Puszczykowa - ma zostać zlikwidowany w przypadku realizacji tunelu w ramach programu „Poprawa bezpieczeństwa”, a w przypadku

niezakwalifikowania - rozważane jest przekwalifikowanie na kategorię B w ramach odrębnych projektów (rewitalizacja linii 369 i przywrócenie funkcji stacji Puszczykówko).

Kluczowe jest to, co PKP PLK wyraźnie podkreśla w piśmie z 3 czerwca 2026 r.:

niezakwalifikowanie do programu nie skutkuje automatyczną zmianą kategorii przejazdu z A na B. Zmiana kategorii to odrębny proces, uzależniony od rozstrzygnięć w ramach innych projektów i wymagający kompleksowej oceny bezpieczeństwa. Twierdzenie przeciwników, że brak tunelu automatycznie oznacza rogatki automatyczne, jest więc manipulacją.

O zmianie kategorii przejazdu trzeba przede wszystkim rozmawiać w kontekście systematycznie zwiększanej liczby przejeżdżających pociągów, planowanej rozbudowy linii do czterech torów oraz docelowej prędkości do 250 km/h. Przejazd w poziomie szyn - niezależnie od kategorii - nie jest żadnym rozwiązaniem na linii kolejowej o takich parametrach.

Wśród postulatów pojawiających się w dyskusji publicznej znalazła się również całkowita likwidacja przejazdu na Dworcowej i przekierowanie ruchu na ul. Kosynierów Miłosławskich i 3 Maja. Gdyby ten scenariusz - lub scenariusz forsowany przez bierność - został zrealizowany, konsekwencje dla Puszczykowa wyglądałyby następująco:

W najlepszym wypadku - przez kolejne lata utrzymanie obecnej sytuacji, czyli setki samochodów stojących na zamkniętym na długie godziny każdego dnia przejeździe. Następnie - w bliżej nieokreślonym momencie - ewentualna zmiana kategorii przejazdu z A na B. Nie jest nawet pewne, czy oznaczałaby faktyczny montaż rogatek automatycznych - PKP PLK wprost wskazuje, że dobór kategorii i urządzeń zabezpieczenia ruchu „nie ma charakteru automatycznego, lecz wynika z kompleksowej oceny bezpieczeństwa”. Jeśli jednak rogatki automatyczne zostałyby rzeczywiście zainstalowane - choćby przejściowo - na przejeździe, przez który dziennie przejeżdża 120-160 pociągów, a ma przejeżdżać jeszcze więcej i jeszcze szybciej, to scenariusz skrajnie niebezpieczny - nieporównywalnie bardziej niż obecna sytuacja z obsługą dróżnika.

Docelowo - całkowita likwidacja przejazdu w poziomie szyn na ul. Dworcowej i budowa rozwiązania bezkolizyjnego w km 149,132, czyli na wysokości skrzyżowania ul. Kosynierów Miłosławskich i ul. 3 Maja. Ul. Dworcowa stałaby się podwójnie ślepą ulicą - zamkniętą po obu stronach torów. Cały ruch z tej głównej arterii komunikacyjnej miasta zostałby przekierowany na ulice Kosynierów Miłosławskich, 3 Maja, Wspólną i Moniuszki - przez jedno z najgęściej zabudowanych osiedli mieszkaniowych w Puszczykowie. Ul. Dworcowa miałaby się za to stać - w wizji osób próbujących zablokować budowę tunelu - „deptakiem”.



Skutkiem realizacji tego scenariusza byłoby skazanie mieszkańców Puszczykowa na dalsze lata oczekiwania przy zamkniętych rogatek, a następnie - na trwałe pogorszenie sytuacji komunikacyjnej miasta. Cały ruch z głównej arterii zostałby przekierowany w gęsto zabudowane osiedle mieszkaniowe i w teren leśny należący do otuliny Wielkopolskiego Parku Narodowego. Warto o tym pamiętać, gdy ci sami autorzy powołują się na ochronę zieleni i spokój mieszkańców.

Co dalej

Opisane w tym artykule działania nie wyczerpują arsenału środków, po które sięgają przeciwnicy budowy tunelu. Już teraz publicznie zapowiadają kolejne pisma i obstrukcję administracyjną na dalszych etapach procesu inwestycyjnego. Można się spodziewać, że będą instrumentalnie posługiwać się wszelkimi dostępnymi procedurami i instytucjami, by opóźnić lub blokować inwestycję - niezależnie od jej poparcia wyrażonego przez 75% uczestników konsultacji społecznych.

Będziemy informować o dalszym rozwoju sytuacji.

*Wersja 2 (zaktualizowano: 3. czerwca 2026, pierwsza publikacja: 6. maja 2026) ·
puszczykowo.org*