



Urząd Miasta Stołecznego Warszawy

Biuro Funduszy Europejskich i Polityki Rozwoju

Plac Defilad 1, 00-901 Warszawa, PKiN, XIX p., tel. 22 443 07 50, 22 443 07 51, faks 22 443 07 98

adres do korespondencji: Aleje Jerozolimskie 44, 00-024 Warszawa

Sekretariat.BFEIPR@um.warszawa.pl, um.warszawa.pl

Warszawa, 7 października 2026

FE-WPM.7243.2.2026.MWL

Dotyczy: lokalizacji stacji G10 „Wiślicka”

Szanowna Pani,

dziękuję za zabranie głosu w sprawie lokalizacji stacji metra M4 „Wiślicka”.

Uprzejmie informuję, że planowany przebieg linii M4, łączący m.in. Służewiec i Rakowiec ze Starą Ochotą i dalej zachodnią częścią Śródmieścia, wraz z zaproponowaną lokalizacją przystanków, znajduje uzasadnienie w analizach komunikacyjnych, urbanistycznych, środowiskowych i ekonomicznych przeprowadzonych przez miasto w ramach Studium rozwoju systemu metra w Warszawie z 2023 roku. Obecnie realizowane prace przedprojektowe dla IV linii metra prowadzone są w oparciu założenia wyżej wymienionego Studium. Wykonawca prac przedprojektowych miał za zadanie dokonanie szczegółowej analizy trasy IV linii metra opisanej w Studium, obejmującej w szczególności lokalizację obiektów – usytuowanie w terenie, potencjalne miejsca kolizyjne lub wymagające szczególnego potraktowania, przy uwzględnieniu istniejących obiektów budowlanych i budynków oraz istniejącej infrastruktury. Efekt tych prac został zawarty w Projekcie koncepcyjnym – Raporcie wstępnym, którego treść dostępna jest na stronie internetowej Metra Warszawskiego pod linkiem <https://metro.waw.pl/metro-warszawskie/linia-m4/prace-przedprojektowe>.

Zwracam uwagę, że planowana stacja G10 „Wiślicka” będzie znajdować się na zachodnim krańcu Parku im. Zastawa Malickiego, w bezpośrednim sąsiedztwie skrzyżowania ulic Pawińskiego i Wiślickiej. Zagospodarowanie terenu po zakończeniu budowy stacji jest każdorazowo odtwarzane z zachowaniem dotychczasowego charakteru danego miejsca, niekiedy również z uwzględnieniem rozwiązań, które dodatkowo poprawią jakość i estetykę odbudowywanej przestrzeni, np. dosadzenie drzew, budowa chodnika. Stacja będzie pełnić funkcję nie tylko obsługi pobliskich osiedli mieszkaniowych, dając szansę dojazdu do węzłów komunikacyjnych – m.in. przy ul. Żwirki i Wigury czy przy skrzyżowaniu ulic Grójeckiej, Bitwy Warszawskiej 1920 r. oraz Stefana Banacha, ale również da możliwość przesiadki do i z komunikacji autobusowej.

Informuję również, że wytrasowanie tego odcinka linii M4 wiązało się z ustaleniem kolejnych relacji, jakie mają być przez nią realizowane. Przede wszystkim naszym celem było doprowadzenie tej linii do skrzyżowania ulic Grójeckiej oraz Bitwy Warszawskiej 1920 r.

Miejsce przecięcia tych ciągów można uznać za centrum transportowe Ochoty - geometrycznie znajduje się ono w środku dzielnicy, ponadto krzyżuje się w nim podstawowa oś komunikacyjna i oś pasa zabudowy (ul. Grójecka) oraz ważny dla transportu zbiorowego poprzeczny ciąg Bitwy Warszawskiej 1920 r. – Banacha. W niedalekiej przyszłości kursować zaczęły też ważna międzydzielnicowa trasa tramwajowa łącząca Wolę, Ochotę i Mokotów. Kolejnym celem było powiązanie linii M4 ze Służewcem poprzez rejon stacji kolejowej Żwirki i Wigury (możliwa przesiadka do linii kolejowej Warszawa-Radom oraz do komunikacji autobusowej w ciągu ul. Żwirki i Wigury) oraz Rondo Unii Europejskiej i następnie przecięcie jej z linią M1 (w rejonie al. Wilanowskiej). Związana z tym była konieczność „zagięcia trasy”. Ustalenie stacji metra w miejscu styku z linią kolejową, a następnie w ciągu ul. Marynarskiej i Al. Wilanowskiej, zdeterminowało przebieg linii M4 również pomiędzy stacjami Bitwy Warszawskiej 1920 r. i Żwirki i Wigury, który musiał zostać wytyczony przez wnętrze Rakowca.

Lokalizację stacji pośredniej (G10 „Wiślicka”) pomiędzy określonymi już stacjami wytypowano, kierując się zidentyfikowaną dostępnością przestrzenną oraz dążeniem do przecięcia ciągu komunikacji autobusowej. Należało mieć jednak na uwadze, że dostępność terenowa na potrzeby stacji na terenie Rakowca jest znacznie ograniczona w związku z gęstą zabudową. Dlatego niemożliwe byłoby usytuowanie stacji równo w połowie odległości między ustalonymi wcześniej stacjami Bitwy Warszawskiej 1920 r. i Żwirki i Wigury. Z kolei zlokalizowanie kolejnej stacji metra na przecięciu z ul. Racławicką byłoby w danej sytuacji niezasadne. Wynika to z faktu, że odległość między taką stacją a już ustaloną lokalizacją stacji metra Żwirki i Wigury stałaby się zbyt krótka. Analogicznie zbyt krótki dystans dzieliłby stację przy ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r. oraz przy ul. Księcia Trojdena. Należy tutaj podkreślić, że budowa trasy metra o tak niewielkich łukach poziomych nie jest technicznie możliwa. Z kolei w kwestii dostępności metra od strony zachodniej i wschodniej należy nadmienić, że obszary położone wokół ul. Grójeckiej i ul. Stefana Banacha (również wymienione przez Panią szpitale i instytucje) będą miały zapewniony atrakcyjny dojazd do innej stacji metra – G11 „Bitwy Warszawskiej 1920 r.” za pomocą często kursujących linii tramwajowych (w tym w ramach planowanej linii na odcinku pętla Banacha – św. Andrzeja Boboli).

Z wyrazami szacunku

Waldemar Lasek
Zastępca dyrektora
Biuro Funduszy Europejskich i Polityki Rozwoju
7 października 2026

(dokument podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym)