

Od Białołęki do Wilanowa w pełni autonomicznie – plany dla M4

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: środa, 03, grudzień 2025 08:11

Mateusz Jabłoński

Odśłony: 505

Stolica rozwija plany dotyczące kolejnych odcinków podziemnej kolei. Na czwartkowym (27.11.2025 r.) spotkaniu z dziennikarzami Prezydent Warszawy – Rafał Trzaskowski poinformował, że projektowana linia M4, która ma liczyć około 26 kilometrów, stanie się jedną z najważniejszych inwestycji transportowych w najbliższych dekadach. Według założeń będzie to odcinek obsługujący dziewięć dzielnic, łączący Białołękę z Wilanowem i wyposażony w 23 różne stacje. Choć harmonogram rozpoczęcia prac nie został jeszcze ostatecznie ustalony, wiadomo, że pierwsze roboty mają być prowadzone od północnej części miasta.

Nowa linia ma funkcjonować całkowicie autonomicznie, co oznacza, że pociągi będą sterowane przez zaawansowany system, bez udziału maszynistów. Automatyka ma odpowiadać m.in. za obserwację torowiska, dobór prędkości i reakcję na nieprzewidziane sytuacje, co jak podkreślają władze miasta pozwoli poprawić częstotliwość kursowania i zmniejszyć zużycie energii.

Prezydent Warszawy zwracał uwagę podczas spotkania z mediami, że kluczową rolę w realizacji tej inwestycji odegra kwestia finansowania. Wyjaśniał, że bez środków unijnych lub zaangażowania rządu, budżet miasta nie będzie w stanie samodzielnie udźwignąć równoległej budowy linii M3, M4 i M5. Przypominał jednocześnie, że prace nad linią M3 są już w toku i zgodnie z planem powinny wejść w etap realizacji w 2028 roku.

Odnosząc się do nowej trasy, prezydent informował, że eksperci zalecają rozpoczęcie budowy od Białołęki i stopniowe kierowanie prac na południe. Jak podkreślał, linia M4 ma pełnić rolę głównej osi komunikacyjnej Warszawy, co wymaga nie tylko nowoczesnych rozwiązań technologicznych, ale także ujęcia jej w szeroki, strategiczny planowanie rozwoju całej sieci metra. Zaznaczał, że system metra nie jest tworzony wyłącznie na potrzeby stołecznych mieszkańców, lecz jego funkcjonowanie ma odciążać ruch w całej aglomeracji i zapewnić wygodne połączenia dla osób dojeżdżających spoza centrum.

Prezes Metra Warszawskiego - Jerzy Lejk podkreślał z kolei, że linia M4 ma spajać różne obszary miejskie i stanowić element integrujący transport kolejowy z komunikacją miejską. Zapowiedział, że piąta linia będzie oferowała liczne stacje przesiadkowe zarówno między liniami metra, jak i pomiędzy metrem a koleją. Wskazywał również na planowane przejście z dotychczasowego systemu automatyzacji GoA2 na poziom GoA4, w którym niemal wszystkie kwestie związane z bezpieczeństwem i prowadzeniem pociągów przejmie technologia.

Dyrektor odpowiedzialny za inwestycje w Metrze Warszawskim - Karol Kalwarczyk, przedstawił z kolei koncepcję rozmieszczenia trzech typów stacji, które znajdują się na linii M4. Najczęściej projektowana ma być stacja typu A — kompaktowa, z wyspowym peronem i schodami mieszczącymi się w obrysie konstrukcji. Węzły o większym natężeniu ruchu mają otrzymać stacje typu B, zapewniające pasażerom szersze perony i sprawne rozprowadzenie potoków podróży. Natomiast lokalizacje o największym obciążeniu — m.in. w punktach przesiadkowych — będą obsługiwane przez stacje typu C, wyposażone w perony boczne umożliwiające lepszą separację ruchu.

Wciąż nie wiadomo, kiedy rozpoczną się pierwsze prace budowlane. Miasto prowadzi już badania i analizy geologiczne, a ich wyniki mają być podstawą do stworzenia projektu koncepcyjnego i później dokumentacji budowlanej. Pełniejszy obraz kosztów i możliwości realizacji ma być znany w 2027 roku, kiedy, jak zapowiadają przedstawiciele miasta, będzie można precyzyjnie określić, w której części lat trzydziestych inwestycja może ruszyć.

Od Białoleki do Wilanowa w pełni autonomicznie – plany dla M4

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: środa, 03, grudzień 2025 08:11

Mateusz Jabłoński

Odsłony: 505

Planowana trasa M4 obejmuje 23 stacje, rozmieszczone od Białoleki po Wilanów, z licznymi punktami przesiadkowymi do innych linii metra i kolei. Zakłada się m.in. budowę stacji przesiadkowych z linią M1 na Wilanowskiej, z linią M2 na Marymoncie i Rondzie Daszyńskiego, a także z linią M3 na Żwirki i Wigury. Ostateczny kształt inwestycji będzie znany po zakończeniu prac planistycznych, ale już teraz wiadomo, że M4 ma stać się jednym z najważniejszych elementów przyszłej, zintegrowanej sieci transportu publicznego w stolicy.