

ATY/III/1/5/09/TK

Warszawa, 26.01.2009 r.

według rozdzielnika**Dotyczy trasy tramwajowej w projektowanej alei Tysiąclecia**

W związku z informacjami dotyczącymi rezygnacji z zabezpieczenia rezerwy pod trasę tramwajową w ciągu projektowanej alei Tysiąclecia SISKOM - Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji wyraża poparcie dla przygotowania rezerwy pod trasę tramwajową na odcinku Kawęczyńska – Rondo Żaba w ramach prowadzonych przez firmę Transprojekt Gdański prac projektowych. Naszym zdaniem podjęcie decyzji o rezygnacji z zabezpieczenia rezerwy pod trasę tramwajową jest decyzją krótkowzroczną, która ogranicza rozwój miasta i może doprowadzić do marnowania publicznych pieniędzy.

Uzasadnienie

1. Obecnie zdecydowana większość relacji lokalnych i międzydzielnicowych na Pradze odbywa się ciągiem Targowa – Grochowska – 11 Listopada. Jest on krańcowo przeciążony, podobnie jak trasa tramwajowa w ciągu tych ulic. Nie znajdujemy zrozumienia dla faktu, że planuje się budowę dwóch ciągów drogowych (aleja Tysiąclecia oraz Obwodnica Śródmieścia), ignorując zupełnie rozwój sieci tramwajowej. Jest to sprzeczne z deklarowaną przez Urząd Miasta polityką zrównoważonego rozwoju komunikacji.
2. Prawobrzeżna Warszawa dysponuje obecnie jednym węzłem przesiadkowym przy Dworcu Wileńskim, którego przepustowość została wyczerpana. Szereg planowanych inwestycji: centralny odcinek II linii metra, modernizacja Trasy W-Z i linii tramwajowej w ciągu alei Zielenieckiej

i ulicy Targowej nie poprawi, a wręcz pogorszy sytuację komunikacyjną w tym rejonie. Atrakcyjne ciągi komunikacyjne spowodują zwiększenie liczby ich użytkowników. W związku z tym stworzenie alternatywy dla ominięcia rejonu Dworca Wileńskiego jest w naszej opinii absolutną koniecznością. Bez linii tramwajowej w ciągu alei Tysiąclecia jest to niemożliwe.

3. Systematycznie pojawiają się propozycje przebudowy ulicy Targowej w deptak, na którym piesi mogą swobodnie przechodzić przez torowisko tramwajowe w dowolnym miejscu. Oczywistym jest, że wymusi to ograniczenie liczby i prędkości kursów. Dlatego budowa równoległej linii w ciągu alei Tysiąclecia jest konieczna.
4. Sieć tramwajowa na Pradze posiada obecnie tylko jedno połączenie z północy na południe. W związku z tym układ jest niezwykle wrażliwy na wszelkie zakłócenia w ruchu codziennym. Z kolei niewielkie awarie lub wypadki doprowadzają do całkowitego paraliżu i wymuszają objazdy prowadzone przez lewobrzeżną Warszawę, co jest zupełnie nieefektywne pod względem czasowym, ruchowym i ekonomicznym. Wystarczy podać dwa przykłady:
 - a) objazd ciągu ulicy Targowej na odcinku od alei Zielenieckiej do alei „Solidarności”, wymaga jazdy przez: aleję Zieleniecką, Aleje Jerozolimskie, ulicę Okopową, Trasę W-Z, most Śląsko – Dąbrowski;
 - b) wypadek lub awaria na ulicy Kijowskiej powoduje odcięcie zajezdni tramwajowej przy Kawęczyńskiej (w tym około 20% taboru) - zajezdnia ta ma kluczowe znaczenie dla projektu EURO 2012 i prawdopodobnie otrzyma znaczną część taboru z kontraktu na 186 wagonów niskopodłogowych.

Realizacja alei Tysiąclecia rozwiązuje zarówno problem ulicy Targowej jak i zajezdni przy Kawęczyńskiej, gdyż powstanie drugi wyjazd z bazy Tramwajów Warszawskich.

5. Stowarzyszenie wnioskowało i będzie zabiegać w przyszłości o wprowadzenie rezerwy tramwajowej w ciąg Obwodnicy Śródmieścia na odcinku rondo Wiatraczna – Rieczna. Po odrzuceniu z powodów ekonomicznych propozycji wprowadzenia rezerwy pod linię tramwajową w ciągu projektowanej Obwodnicy Śródmiejskiej (ulica Wiatraczna, Rieczna, docelowo kontynuacja w ulicy Nowo-Trockiej do ulicy Budowlanej) jedyną rozsądną alternatywą jest ciąg projektowanej alei Tysiąclecia.
6. Przygotowanie rezerwy pod tramwaj w pasie dzielącym jezdnie na etapie budowy jezdni pozwoli w łatwy i tani sposób w ciągu kilku lat zrealizować tam linię tramwajową na odcinku pomiędzy Grochowską, a węzłem Żaba.
7. Udowodniono, że istnienie sprawnej komunikacji zbiorowej wzdłuż ciągów drogowych korzystnie wpływa na funkcjonowanie i swobodę ruchu samochodowego na tych ciągach – jest to tzw. paradoks Downsa – Thomsona. Wynika z niego, że na obszarach zurbanizowanych realną poprawę warunków ruchu uzyskuje się na ciągach drogowych, wzdłuż których funkcjonuje sprawy system komunikacji szynowej. Istnienie tramwaju w ciągu całej alei Tysiąclecia poprawi warunki ruchu dla samochodów zarówno w alei Tysiąclecia jak i w ciągu Obwodnicy

Śródmiejskiej. Pragniemy również zauważyć, że obecnie na dużym fragmencie obwodnicy Śródmieścia (Towarowa – Okopowa – Słonimskiego – Starzyńskiego) istnieje już komunikacja szynowa przewożąca znaczne potoki pasażerskie.

8. Aleja Tysiąclecia, oprócz alternatywy dla ulicy Targowej w połączeniach międzydzielnicowych, ma na celu uporządkowanie i stymulację obszaru między ulicą Grochowską i ulicą Starzyńskiego. Miastotwórcza rola ciągu komunikacyjnego będzie znacznie wzmocniona przez linię tramwajową. Pozwoli ona na lepszą obsługę mieszkańców, pracowników oraz klientów obiektów usługowych. Wobec braku komunikacji zbiorowej należy się spodziewać problemów z miejscami do parkowania. Ewentualne wykorzystanie autobusów w żadnym wypadku nie będzie tak samo efektywne jak linii tramwajowej ze względu na korki i inne utrudnienia komunikacyjne.
9. Budowa linii tramwajowej w alei Tysiąclecia pozwoli na połączenie Bródna (największe praskie osiedle), Dworca Wschodniego oraz Gocławia (drugie największe praskie osiedle), co dopełni rolę Dworca Wschodniego jako przyszłego węzła przesiadkowego. W rejonie przewidziana jest stacja metra, dworzec PKS, parking „Parkuj i Jedź”.
10. Jest faktem, że najbardziej efektywny jest rusztowy system linii tramwajowych, pozbawiony relacji skrzętnych na skrzyżowaniach. Zbudowanie wyłącznie odcinka Grochowska – Kijowska (Kawęczyńska) uniemożliwi wprowadzenie rusztowej marszrutyzacji linii tramwajowych, ponieważ brak kontynuacji linii będzie wymuszał relacje skrzętne tramwajów. Skutkuje to dużymi stratami czasu w ruchu na skrzyżowaniach ze względu na wprowadzenie dodatkowych faz sygnalizacji świetlnej. Takie rozwiązanie praktycznie uniemożliwia wprowadzenie w tym miejscu tzw. „szybkiego tramwaju” oraz zmniejszy przepustowość skrzyżowania Kijowska – al. Tysiąclecia również dla użytkowników samochodów. Powstanie jedynie południowego odcinka al. Tysiąclecia, poprawi skomunikowanie zajezdni Praga, ale nie da oczekiwanej funkcjonalności. Jakikolwiek remont, przebudowa, czy wypadek na skrzyżowaniu Tysiąclecia - Kijowska nadal odcina tę zajezdnię od sieci tramwajowej. Zbudowanie całości trasy zapewni dostęp do zajezdni Praga z dwóch kierunków.
11. Ciąg trasy tramwajowej w al. Tysiąclecia będzie mógł być powiązany z odnogą trasy tramwajowej w ul. Stalowej, gdzie można docelowo wytworzyć dodatkowy węzeł przesiadkowy przy projektowanych stacji metra Szwedzka, stacji Radzymińska na linii kolejowej nr 9 (E65) i stacji Naczelnikowska na linii kolejowej nr 21. Powiązanie z węzłem Żaba zwiększy potencjał dwóch mostowych tras tramwajowych: istniejącej na moście Gdańskim i projektowanej na moście Krasińskiego. Umożliwi to elastyczną marszrutyzację tras tramwajów lub dogodne przesiadki w przypadku wprowadzenia systemu rusztowego, podniesie też w sposób znaczący redundancję systemu tramwajowego Warszawy.
12. Jest dla nas niezrozumiałe, że po słusznej decyzji rezygnacji z budowy mało rentownych, skrajnych, odcinków II linii metra w perspektywie finansowania 2007 - 2015 (realny termin oddania tych odcinków do ruchu - rok 2020) nie zaproponowano w zamian szybszych w realizacji

i rentowniejszych inwestycji w postaci rozwoju sieci połączeń tramwajowych na tych samych obszarach. Za niewielką część sumy przewidzianej w budżecie na skrajne odcinki metra, do roku 2015 można rozwinąć bardzo dobrze funkcjonujący układ sieci linii tramwajowych. Poprawi on warunki podróżowania na dużym obszarze, zarówno pasażerom komunikacji publicznej, jak i kierowcom indywidualnym. Linie te po zbudowaniu II i III linii metra będą umożliwiały szybki dowóz do stacji metra.

13. Rezygnacja z przygotowania rezerwy pod linię tramwajową na całej długości al. Tysiąclecia będzie działaniem sprzecznym z obowiązującą Strategią Rozwoju Warszawy do roku 2020, oraz obowiązującą Polityką Transportową m.st. Warszawy, jak i projektem Polityki Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego m.st. Warszawy na lata 2007 - 2015, które zakładają rozwój i uprzywilejowanie komunikacji publicznej w obszarze centralnym miasta z jednoczesnym prowadzeniem działań ograniczających ruch samochodowych. W kontekście postępującej, ekstensywnej suburbanizacji zewnętrznych dzielnic i gmin ościennych, wymagającej bardzo dużej liczby taboru do obsługi, jest bardzo ważnym, by jak najwięcej podróży w ścisłym centrum odbywało się komunikacją zbiorową. Paradoksalnie obserwujemy niezrozumiały opór przy uwzględnianiu potrzeb transportu zbiorowego (tj. rezerwowaniu terenu pod torowiska i wprowadzania priorytetów) w nowoprojektowanych ciągach drogowych w centralnej części Warszawy.
14. Pragniemy również przypomnieć, że według obowiązującego Programu Ochrony Powietrza w aglomeracji Warszawskiej, do realizacji którego m.st. Warszawa jest zobligowana, jednym ze wskazanych w tym programie kierunków działań prowadzących do obniżenia poziomu zanieczyszczeń powietrza pochodzących z tzw. emisji niskiej ze źródeł liniowych jest właśnie rozwój komunikacji tramwajowej.
15. Odnosząc się do zarzutu, że powyższa inwestycja nie jest uwzględniona w Studium pragniemy zwrócić uwagę, że SUIKZP m. st. Warszawy rzeczywiście nie zawiera dosłownie wyartykułowanej potrzeby realizacji wskazanej inwestycji, lecz zarazem nie zamyka drogi przed realizacją inwestycji tramwajowych. Wskazuje na to następujący fragment Studium: *„Ponadto przewiduje się możliwość lokalizowania innych niż wymienione powyżej tras tramwajowych, dla których opracowania studialne wykażą, iż jest to uzasadnione ruchowo i ekonomicznie.”*¹
16. Odnosząc się do kwestii niskich prognozowanych potoków pasażerskich pragniemy zauważyć, że analiza, na którą powołują się przeciwnicy tramwaju na północnym odcinku trasy nie dotyczyła jej jako takiej, a odcinka południowego wraz z trasą na Gocław. W związku z tym została przeprowadzona mniej dokładnie i nie uwzględniono w niej m.in. wszystkich właściwych zmian w układzie komunikacji zbiorowej, które byłyby możliwe i konieczne po powstaniu takiego połączenia.

1 Źródło: SUIKZP m. st. Warszawy – Kierunki Zagospodarowania Przestrzennego; XVI.A.2. „System tramwajowy” s. 143

17. Założono także bardzo optymistyczny harmonogram realizacji II linii metra, nie uwzględniający wniosku m.st. Warszawy do Ministerstwa Rozwoju Regionalnego o wycofanie odcinków wybiegowych z dofinansowania z Programu Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 - 2013 (15), finansowanie tej inwestycji w kolejnej perspektywie finansowej z środków UE jest również wysoce wątpliwe z powodu prawdopodobnego braku rekomendacji JASPERS wynikającej z niskiej rentowności odcinków skrajnych II linii metra.
18. Analiza nie zakładała wzrostu zapotrzebowania na transport związany z rewitalizacją i reurbanizacją tego obszaru oraz ze wzrostem atrakcyjności biznesowej wynikającymi z poprawy dostępności tego obszaru, jak i nowymi miejscami pracy i mieszkaniami, które tu powstaną. Nie uwzględniono toczących się prac przy modyfikacji planów zagospodarowania przestrzennego obszaru obsługiwanego linią tramwajową w ciągu al. Tysiąclecia, zakładającego zwiększenie intensywności zabudowy, w tym powstanie biurowców i centrów handlowych w okolicy Dworca Wschodniego oraz Narodowego Centrum Sportu.
19. Nie uwzględniono realizacji innych tras tramwajowych, mogących dać efekt synergii dla trasy w al. Tysiąclecia, przede wszystkim wydłużenia tramwaju w ciągu ul. Krasińskiego w rejon CH Targówek (zapisanego w Studium) i dalej w kierunku Białołęki czy przedłużenia trasy tramwajowej z Gocławka w rejon węzła Marsa - Płowiecka. Jednocześnie analizy przeprowadzono zakładając wydłużenie trasy metra na Gocław.
20. Nie uwzględniono zmian podziału zadań przewozowych, jakie będą występować w związku ze wzrostem atrakcyjności komunikacji publicznej, wynikającej ze zwiększenia jej uprzywilejowania w ruchu, poprawy punktualności i bezpieczeństwa, wprowadzenia wspólnego biletu, rozwoju peryferyjnych parkingów „Parkuj i Jedź” oraz wymiany taboru.
21. Opieranie się na tej, zrobionej „przy okazji” analizie może mieć wyłącznie rolę pomocniczą i wymaga traktowania jako minimalnej wartości potoków możliwych do osiągnięcia. Warto zwrócić uwagę, że ok. 1200 - 1800 pasażerów w godzinie szczytu, w bardziej obciążonym kierunku, odpowiada liczbie ok. 850 - 1300 pojazdów (przy napełnieniu 1,4 os/pojazd). Jest to natężenie ruchu trudne do przeniesienia przez odpowiadający pojedynczy pas ruchu ulicy klasy zbiorczej (Z), wyposażonej w typowe, kolizyjne skrzyżowania. Płyne stąd wniosek, że nawet przy tych zaniżonych wielkościach, realizacja trasy tramwajowej poprawia efektywność wykorzystania przekroju ulicznego, liczonej jako liczba przewiezionych pasażerów w przeliczeniu na metr szerokości trasy. Z uwagi na fakt, że natężenie ruchu tramwajów byłoby - w przypadku spełnienia się obecnych prognoz - niezbyt duże, możliwe byłoby nadanie im bardzo wysokiego poziomu priorytetów z ograniczonym wpływem na sprawność ruchu samochodów.
22. Odnosząc się do kwestii koniecznych dodatkowych wyburzeń. Trasa Tysiąclecia do 2006 roku była przewidywana do realizacji w klasie technicznej głównej ruchu przyspieszonego (GP), ponieważ tym śladem miała przebiegać praska część Obwodnicy Śródmiejskiej. Wiązało się to z rezerwowaniem pasa drogowego znacznej szerokości. W związku z utrzymywaniem rezerwy

pod drogę, w tym pasie nie wznoszono nowych trwałych obiektów budowlanych, a istniejące były remontowane tylko w niewielkim zakresie, co skutkowało pogorszeniem ich stanu technicznego i spadkiem wartości. Po obniżeniu klasy alei Tysiąclecia do zbiorczej (Z), nawet po dodaniu dodatkowego torowiska, pas drogowy nie powinien przekroczyć rezerwy terenowej sprzed 2006.

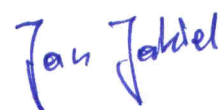
23. Kwestię mieszkań komunalnych w pasie przyszłej drogi uważamy obecnie za najpoważniejsze ze zidentyfikowanych przez nas zagrożeń dla nowych inwestycji liniowych w Warszawie, ponieważ nie istnieje specustawa pozwalająca eksmitować użytkownika mieszkania komunalnego bez przedstawienia mu lokalu alternatywnego, który on zaakceptuje. Ze zdziwieniem stwierdzamy, że miasto planując liczne inwestycje liniowe, nie wdrożyło ogólnomiejskiego programu budowy mieszkań dla osób, które będą musiały się wyprowadzić z zajmowanych lokali komunalnych w wyniku prowadzenia nowych inwestycji. Problem ten jest spychany na poszczególne dzielnice, które sobie z nim nie radzą. Kwestia mieszkań komunalnych kolidujących z planowanymi inwestycjami musi zostać rozwiązana systemowo, inaczej żadna z planowanych inwestycji nie zostanie zrealizowana planowo.
24. Istnienie kolizji z budynkiem komunalnym nie może być powodem rezygnacji z potrzebnych rozwiązań komunikacyjnych, a w szczególności przekreślać możliwości rozwoju uprzywilejowanej komunikacji publicznej na obszarze centralnym miasta w sytuacji, gdy dany korytarz transportowy jest dopiero tworzony. Możliwe, że część budynków, które nie będą w ostrej kolizji z planowaną trasą, a których konieczność wyburzenia wynika jedynie z nie zachowania standardów środowiskowych, uda się zachować, zmieniając sposób ich użytkowania z mieszkalnego na biurowy lub usługowy. Mogą się tam znaleźć nowe punkty obsługi mieszkańca, biura Urzędu Miasta, świetlice środowiskowe, itp.
25. Odnosząc się do argumentu o rezygnacji z trasy tramwajowej ze względu na chęć uniknięcia opóźnienia w przygotowaniu inwestycji i jej realizacji przed EURO 2012 uważamy, że taki argument nie ma racjonalnych podstaw. Doświadczenia z dotychczas przygotowywanych inwestycji w żadnym stopniu nie uprawniają do zakładania tak optymistycznego kalendarza realizacji inwestycji, a tylko taki daje cię szansy na realizację al. Tysiąclecia przed EURO 2012. Zarówno uwarunkowania prawne, w których musi poruszać się urzędnik miasta, jak i sprawność sądownictwa administracyjnego nie zmieniły się na tyle, aby można było oczekiwać znacznego przyspieszenia procedur administracyjnych związanych z przygotowywaniem inwestycji. Dotychczasowe doświadczenia ZDM lub ZMID, np. budowa Węzła Marsa, poszerzanie ulic Powstańców Śląskich, Wołoskiej czy przetarg na Most Północny i pierwszy przetarg na II linię metra nakazują urealnić tę prognozę. W naszej ocenie, żadna z przygotowywanych inwestycji, tzw. priorytetów na EURO 2012, która na chwilę obecną nie ma prawomocnej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie ma szans powstać przed EURO 2012, w szczególności nie powstaną Trasa Świętokrzyska czy al. Tysiąclecia. Nawet w przypadku Mostu Północnego nie mamy odwagi stwierdzić ze 100% pewnością, że zostanie on skończony

przed EURO 2012. Zakładanie tak optymistycznego scenariusza i próba realizacji serii inwestycji „za wszelką cenę” może skończyć się sytuacją, w której w czasie EURO 2012 będziemy mieć w okolicy stadionu narodowego kilka niedokończonych inwestycji i dodatkowe utrudnienia w ruchu z tym związane.

26. Żadna z do tej pory przygotowywanych miejskich inwestycji drogowych nie toczyła się optymistycznym scenariuszem i zgodnie z harmonogramem. Pozbawiona racjonalnych podstaw nadzieja na skończenie inwestycji przed ważnym wydarzeniem nie może legitymować do podejmowania złych i krótkowzrocznych decyzji prowadzących do powstania buble inwestycyjnych, które są niemożliwe lub bardzo kosztowne do naprawienia, co pokazał przykład Ronda Zesłańców Syberyjskich.
27. W kwestii oceny opłacalności i kosztów inwestycji realizowanych ze środków publicznych nie można kierować się krótkookresową perspektywą i doraźnymi oszczędnościami. W przypadku potrzeby realizacji linii tramwajowej w perspektywie 10 lat na całej długości al. Tysiąclecia, potwierdzonej stosownymi analizami, ponowne wytyczenie trasy tramwajowej w tym korytarzu będzie wiązało się z koniecznością wyburzeń budynków i kompleksową przebudową już istniejącej jezdni oraz infrastruktury podziemnej. Koszt ekonomiczne i społeczne takiego działania z pewnością będą większe niż przygotowanie rezerwy w ramach obecnie przygotowywanej inwestycji drogowej.
28. Argument o znaczącym skomplikowaniu węzła „Żaba”, spowodowanym realizacją trasy tramwajowej, jest dalece przedwczesny. Sam węzeł wymaga poważnych analiz z uwagi na złożoność i liczbę już prowadzonych w nim tras tramwajowych i relacji w ruchu samochodowym, a jego kształt i funkcjonalność nie zostały przesądzone. Naszym zdaniem wymaga on wprowadzenia bezkolizyjnych relacji, najistotniejszej w ciągu Obwodnicy Śródmieścia, następnie w ciągu Obwodnica Pragi - Odrowąża, a także „zagospodarowania” istniejących estakad w ciągu Szwedzka – Starzyńskiego. W tak usprawniony układ węzła można włączyć trasę tramwajową z alei Tysiąclecia do istniejącej trasy w ul. 11 listopada, a nawet przedłużyć ją do ul. Starzyńskiego z minimalnym wpływem na warunki ruchu w samym węźle (patrz załączniki).
29. Rozwój systemu transportowego prawobrzeżnej części miasta jest szansą na samoistną rewitalizację zaniedbanej Pragi. Uzyskanie dobrych podstaw dla tego procesu, w tym sprawnej sieci komunikacji szynowej wzdłuż planowanej siatki głównych ulic, spowoduje w ciągu najbliższych lat przekształcenie zniszczonej tkanki miasta w tętniącą życiem i przyjazną dla wszystkich. Nie należy też zapominać o bardzo dużym potencjale pobliskich terenów Targówka Przemysłowego, których rozwój jest zatrzymany z powodu ograniczonej dostępności komunikacyjnej, co ulegnie zmianie po zbudowaniu Obwodnicy śródmiejskiej i trasy Świętokrzyskiej wraz z trasą tramwajową do Ząbek.

Mamy nadzieję, że rozważenie tak obszernego uzasadnienia skłoni władze miasta do zmiany decyzji w tym zakresie.

Z poważaniem,
Prezes SISKOM



mgr inż. Jan Jakiel

Sprawę prowadzi:

Jan Jakiel, email: jakiel@siskom.waw.pl

Załączniki:

- 1) Proponowane rozwiązania węzła „Żaba” – warianty 1, 1a i 2.

Otrzymują:

- 1) **Pani Hanna Gronkiewicz – Waltz**
Prezydent m.st. Warszawy
pl. Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa
- 2) **Rada m.st. Warszawy**
Pl. Defilad 1, 00-110 Warszawa
- 3) **Pani Anna Piotrowska**
Dyrektor Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych
ul. Chmielna 120, 00-801 Warszawa
- 4) **Pan Mieczysław Reksins**
Dyrektor Biura Drogownictwa i Komunikacji m.st. Warszawy
ul. Solec 48, 00-683 Warszawa
- 5) **Pan Wiesław Witek**
Dyrektor Biura Koordynacji Inwestycji i Remontów w Pasie Drogowym
ul. Marszałkowska 77/79, 00-099 Warszawa
- 6) **Pan Leszek Ruta**
Dyrektor ZTM Warszawa
ul. Senatorska 37, 00-099 Warszawa
- 7) **Pan Krzysztof Karos**
Prezes Zarządu Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.
ul. Siedmiogrodzka 20, 01-232 Warszawa
- 8) **Pani Jolanta Koczorowska**
Burmistrz Dzielnicy Praga Północ
ul. ks. Ignacego Kłopotowskiego 15, 03-708 Warszawa
- 9) **Rada Dzielnicy Praga Północ**

ul. ks. Ignacego Kłopotowskiego 15, 03-708 Warszawa

10) Pan Tomasz Kucharski

Burmistrz Dzielnicy Praga Południe

ul. Grochowska 274, 03-841 Warszawa

11) Rada Dzielnicy Praga Południe

ul. Grochowska 274, 03-841 Warszawa

12) Pan Grzegorz Zawistowski

Burmistrz Dzielnicy Targówek

ul. Ludwika Kondratowicza 20, 00-983 Warszawa

13) Rada Dzielnicy Targówek

ul. Ludwika Kondratowicza 20, 00-983 Warszawa

14) Pan Robert Perkowski

Burmistrz Miasta Ząbki

ul. Wojska Polskiego 10, 05-091 Ząbki

15) Transprojekt Gdański

Pracownia projektowa w Warszawie

Aleje Jerozolimskie 94, 00-807 Warszawa

16) Media