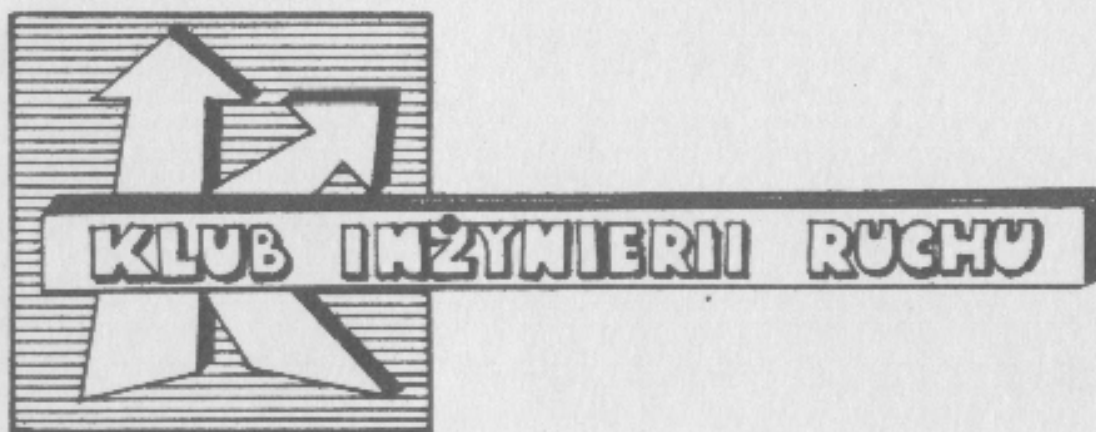




INFORMACJA

NR **17**

czerwiec 1993

ZAMYKAMY PEWIEN ETAP DZIAŁALNOŚCI KLIR

Uchwaliliśmy Statut i rozpoczęliśmy procedurę rejestracji

Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu

W ten sposób zamykamy prawie czteroletni okres istnienia grupy nieformalnej (liczącej ostatnio ponad 100 osób), której podstawa istnienia i działalności były:

- wspólne cele,
- dobra wola i
- zaangażowanie

osób, które wbrew okolicznościom i ogólnemu zniechęceniu starały się (i to skutecznie) robić coś pożytecznego w naszej branży. Najwyżej ceniona była jednak atmosfera Klubu.

Jednym z głównych postulatów członków założycieli Stowarzyszenia KLIR była konieczność zachowania tej atmosfery. Tradycje i doświadczenia minionych 4 lat powinny być wykorzystane w pełni w przyszłym działaniu Klubu w jego nowej formie. Jeżeli będziemy szanować dotychczasową atmosferę i tradycje, dbać o opinię na jaką zaskładał Klub dotychczasowa działalność, to jako oficjalnie zarejestrowane stowarzyszenie będziemy mogli osiągnąć znacznie więcej niż jako grupa nieformalna.

Takiego zdania było 65 osób, które jako pierwsze wyraziły formalnie wolę założenia Stowarzyszenia. Przy czym jeszcze przed pewien czas nie zamykamy listy członków założycieli KLIR.

Sprawy formalne, niezbędne do ustalenia po zarejestrowaniu Stowarzyszenia będziemy rozstrzygać w czasie walnego zebrania we wrześniu przy okazji Zjazdu Drogowców Miejskich w Rzeszowie.

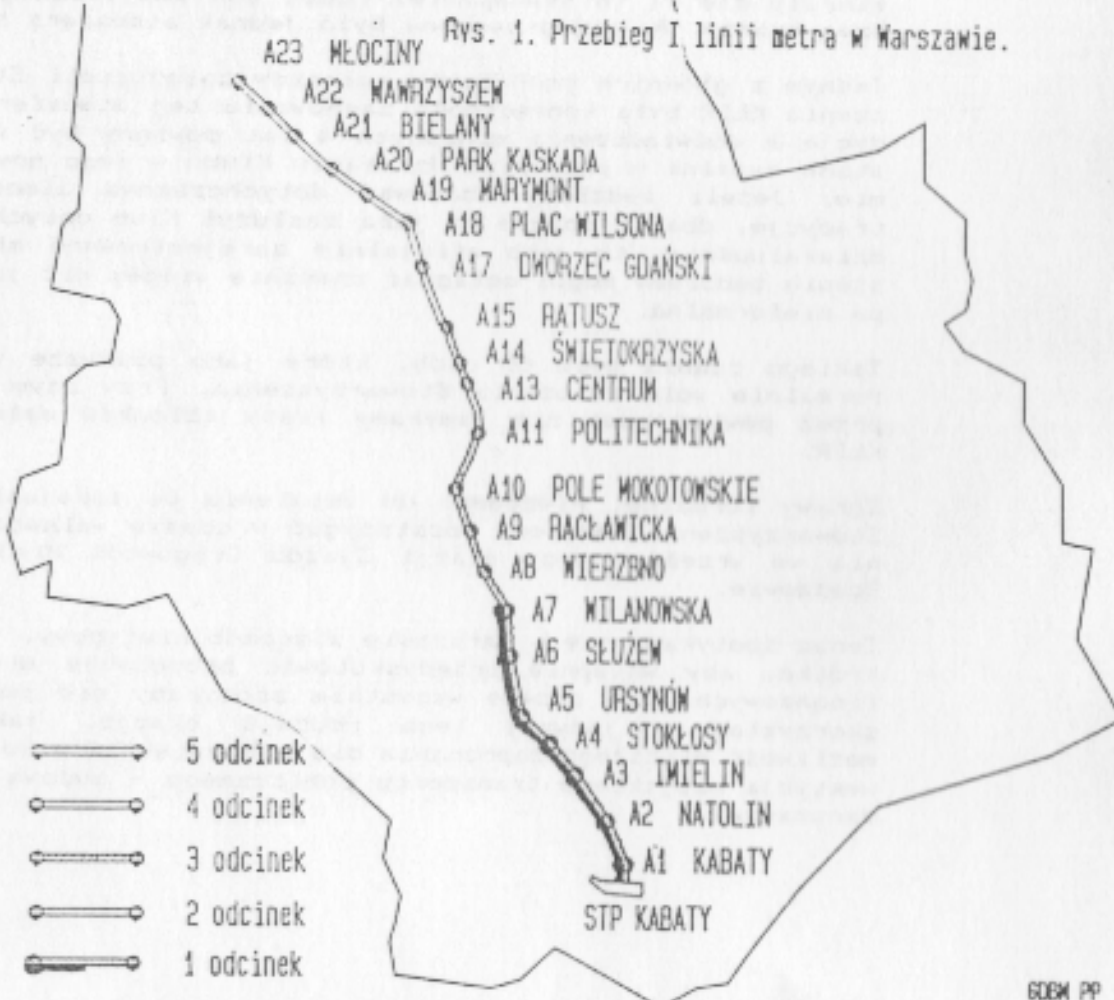
Teraz spotykamy się w Warszawie w sposób nietypowy, tylko na krótko, aby wstępnie przedyskutować propozycje uregulowań finansowych. Ale przede wszystkim spotykamy się po to aby skorzystać z jedynej tego rodzaju okazji, jaką jest możliwość bliższego zapoznania się z największą w Polsce inwestycją miejskiego transportu publicznego - budowa metra w Warszawie.

Członkowie KLIF będą mogli dowiedzieć się:

CO JUŻ ZROBIONO I
CO JESZCZE TRZEBA ZROBIĆ
ABY NA STAŁE
A NIE TYLKO PRÓBNIE

RUSZYŁO WARSZAWSKIE METRO

Poniżej zamieszczamy najważniejsze informacje o stanie bieżącego i perspektyw budowy I linii metra w Warszawie, zredagowane dla potrzeb KLIF na podstawie materiału opracowanego przez Generalną Dyрекcję Budowy Metra na posiedzenie wyjazdowe Komisji Technicznej Rady Warszawy w dn. 2 czerwca 1993r. Jest to więc najbardziej aktualna informacja o warszawskim metrze pochodząca z pierwszej ręki. Takiej jakości materiały to jak wiadomo jedna z tradycji Klubu Inżynierii Ruchu.



A. Charakterystyka linii.

Trasa I pierwszej linii metra została zaprojektowana w sposób zapewniający obsługę największych potoków pasażerskich i korytarzy intensywnej zabudowy. Łączy ona ze Śródmieściem dwie inne wielkie dzielnice Warszawy: Mokotów i Żoliborz. Przebieg trasy I linii metra z zaznaczonymi stacjami pokazano na rys. 1. Podstawowe dane techniczne tej trasy:

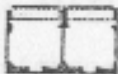
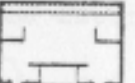
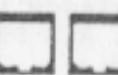
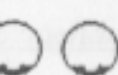
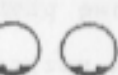
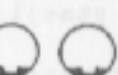
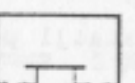
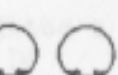
a/długość trasy.....	22.2 km
b/liczba stacji.....	23(21)*
c/średnia odległość między stacjami.....	1000.9 m
d/docelowa częstotliwość kursowania.....	90 s
e/prędkość komunikacyjna.....	36 km/h

* Ze względów technologicznych czasowo odroczono budowę dwóch stacji A12-PL.KONSTYTUCJI, A16-MURANÓW.

B. Stan zaawansowania robót

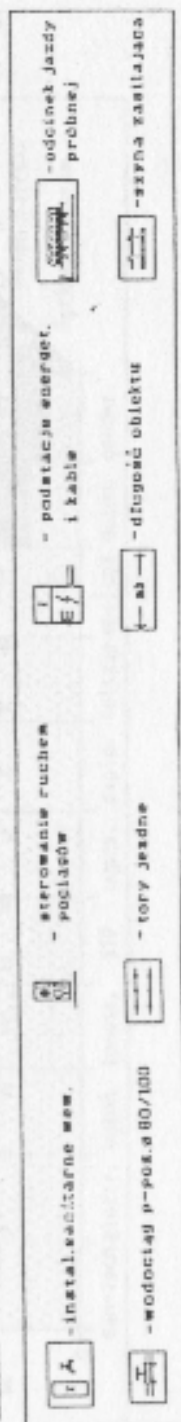
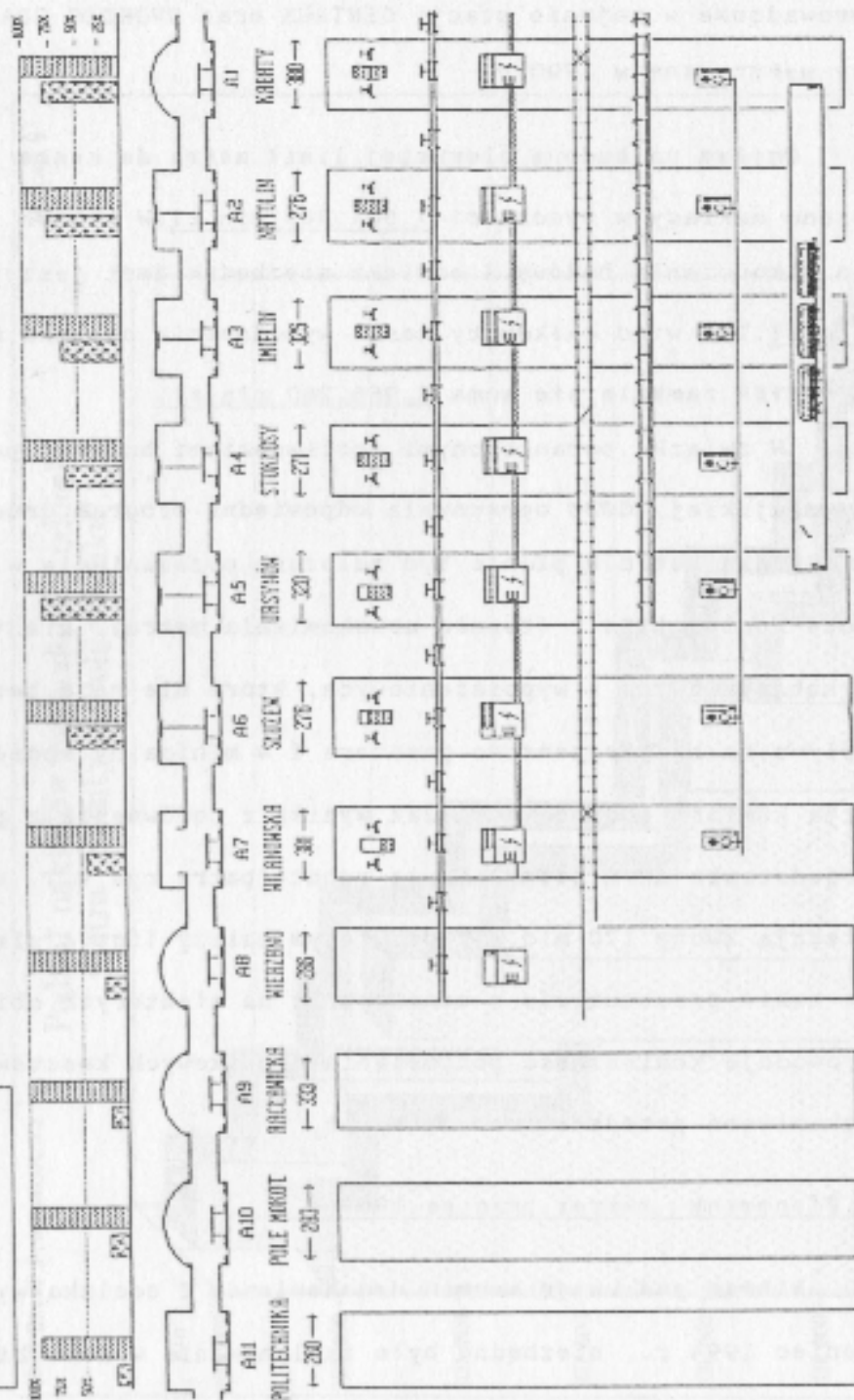
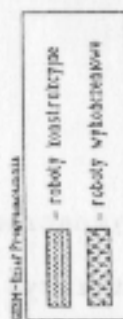
Budowę pierwszego odcinka od stacji KABATY do stacji POLITECHNIKA rozpoczęto w 1983 r. Obejmuje on 22 obiekty na linii metra (11 stacji, 10 tuneli szlakowych i odcinek dojazdowy) oraz Stację Techniczno-Postojową Kabaty (przekroje stacji tego odcinka wraz z podstawowymi danymi technicznymi stacji pokazano na rys. 2). Łączna długość budowanego odcinka wynosi 11.8 km. W chwili obecnej wykonano już 95% całości prac konstrukcyjnych, trwają intensywne prace wykończeniowe i wyposażeniowe. Stan zaawansowania poszczególnych rodzajów robót przedstawiono na rys. 3.

I LINIA METRA - ODCINEK I DO STACJI POLITECHNIKA

schematy konstrukcji peronów stacji	długości stacji mb	schematy konstrukcji szlaków	długości szlaków mb
B1  Tory Odst. Kabaty	214 380	B1 	332
B2  Natolin	276	B2 	837
B3  Imielin	325	B3 	866
B4  Stokłosy	271	B4 	783
B5  Orsyzów	320	B5 	567
B6  Służew	276	B6 	871
B7  Tory Odst. Wilanowska	360 381	B7 	441
B8  Wierzbno	286	B8 	664
B9  Racławicka	333	B9 	761
B10  Pole Mokot.	283	B10 	813
B11  Tory Odst. Politechnika	259 260	B11 	585
RAZEM STACJE	4.234	RAZEM SZLAKI	7.511
Razem I odcinek do B11	11.845	Opr.GDEM-Udział Programowania	

Stan zaawansowania budowy I linii metro.

(wg stanu na 1.05.1993)



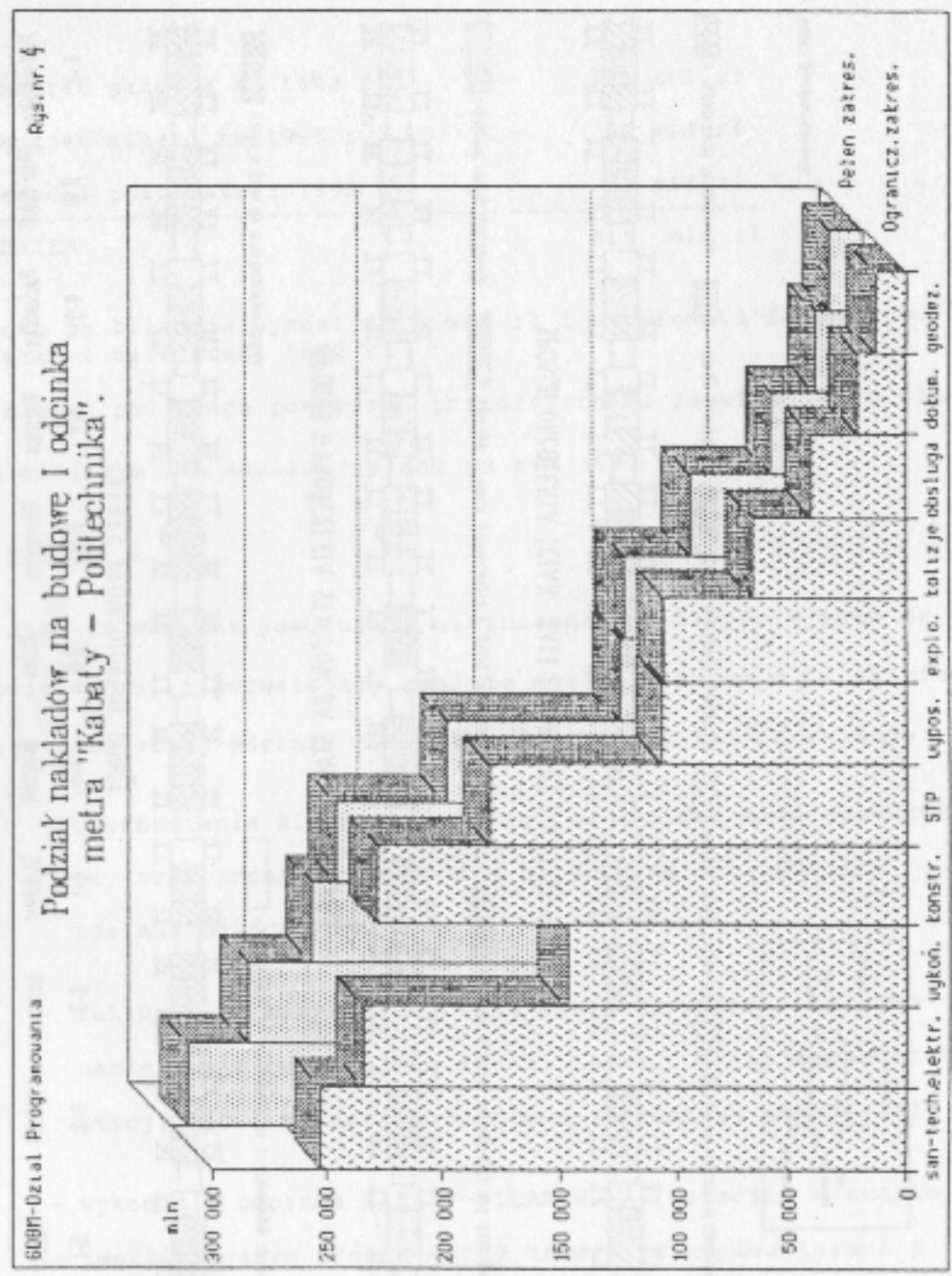
Na odcinku od stacji POLITECHNIKA do stacji MŁOCINY prace prowadzone w rejonie stacji CENTRUM oraz DWORZEC GDAŃSKI zostały wstrzymane w 1990 r.

Ogółem na budowę pierwszej linii metra do końca 1992 poniesiono nakłady w wysokości 7.504.260 mln zł (w cenach 1992 r.). Do zakończenia budowy I odcinka niezbędne jest jeszcze 1.562.000 mln zł. Tak więc całkowity koszt wybudowania odcinka KABATY-POLITECHNIKA zamknie się sumą 9.066.260 mln zł.

W związku ograniczonymi możliwościami budżetu państwa i kasy miejskiej, GDBM opracowała odpowiedni program uruchomienia I odcinka metra. W planie tym założono przesunięcie w czasie, poza koniec 1994 r (termin uruchomienia metra), niektórych prac wykończeniowych i wyposażeniowych, które nie mają bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo pasażera i w minimalny sposób ograniczają komfort podróżowania. Jak wynika z porównania z planem przedstawiającym pełny zakres robót (patrz rys.4), oszczędności sięgają kwoty 170 mld zł, przy czym należy liczyć się z faktem, że takie przesunięcie w czasie prac na niektórych obiektach, spowoduje konieczność poniesienia dodatkowych kosztów. Zakres ograniczeń przedstawiono na rys.5

C. Planowany zakres prac na 1993 r.

Biorąc pod uwagę termin uruchomienia I odcinka wyznaczony na koniec 1994 r., niezbędne było zaplanowanie w roku bieżącym maksimum robót podstawowych, tak aby w roku przyszłym wykonywać już tylko prace wykończeniowe, wyposażeniowe i rozruchowe. Jednocześnie z drugiej strony możliwości planistyczne ograniczone były wyso-

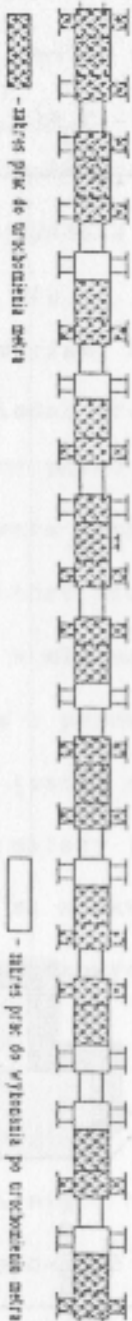


PROPONOWANE ZAKRESY OGRANICZENIA ROBÓT WYKONCZENIOWYCH.

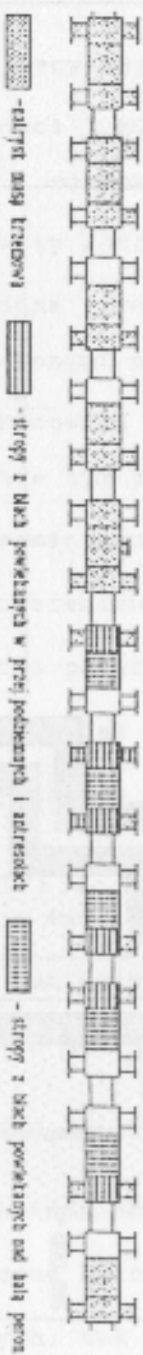


Półkole	Pole Niskol.	Rudowiczka	Nierżyno	Wielomieszka	Ścinów	Brzyków	Szabłowy	Imielin	Natolin	Kańdy
A-II	A-10	A-9	A-8	A-7	A-6	A-5	A-4	A-3	A-2	A-1

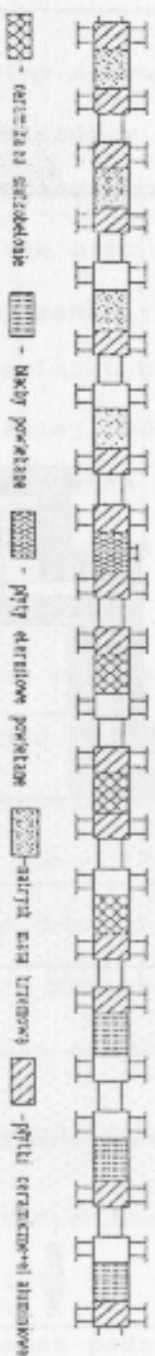
ZAKRES PROWADZONYCH ROBÓT



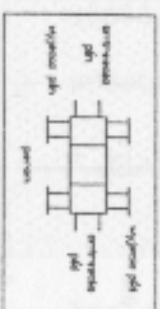
SPÓSOB WYKONCZENIA STROPÓW NA STACJACH METRA



SPÓSOB OBCIĄŻENIA ŚCIAN HALI PERONOWEJ I ANTRESOL



LEGENDA - Główny Projektant



kością przyznanych w 1993 r. funduszy. W momencie konstruowania planu środki na które można było liczyć przedstawiały się następująco: 9

- budżet państwa na 1993 r.	-	500 mld zł
- budżet miasta na 1993 r.	-	50 mld zł
- środki pozostałe z 1992 r.	-	65 mld zł *
RAZEM		615 mld zł

* kwota po bilansie wynosi 80.9 mld zł i uwzględnia saldo zobowiązań i należności 1992 r.

Biorąc pod uwagę powyższe, przedłożono do zatwierdzenia władzom miejskim dwa warianty planu na rok 1993 r:

Wariant I

Jest to wariant powodujący nieznaczne ograniczenie prac na budowie metra i pozwalający realnie myśleć o oddaniu do eksploatacji pierwszego odcinka w końcu 1994 r. Plan ten przewiduje:

- Uruchomienie Al. Niepodległości na odcinku Batorego-Odynca, oraz przekazanie 20 mld zł WDDM na odtworzenie odcinka Odynca-Domaniewska
- zakończenie wszystkich robót konstrukcyjnych, tj. wykonanie wyjść na stacjach A8-A11 (oprócz wyjść zachodnich stacji A10 i wyjścia południowo-zachodniego stacji A11)
- wykonanie odcinka KABATY-WILANOWSKA (7stacji) w stanie umożliwiającym próbne jazdy taboru po obydwu torach z możliwością nawrotu na torach odstawczych stacji A7.
- Możliwość przejazdu po torze wschodnim taboru metra o

własnym napędzie do stacji A11 - POLITECHNIKA. Fakt posiadania takiego toru w znakomity sposób ułatwi transport materiałów i urządzeń dla budowy odcinka A8-A11.

- zakończenie wszystkich prac konstrukcyjnych w ob. nr 1 STP Kabaty, a także prac wykończeniowych w nawie nr 1 tego obiektu. Wykonanie głowicy torowej.

Skonstruowany na tych założeniach plan zamknął się sumą 729 130 mln zł. Planowany w/g tego wariantu stan budowy odcinka na koniec 1993 r. pokazano na rys. 6.

Wariant II

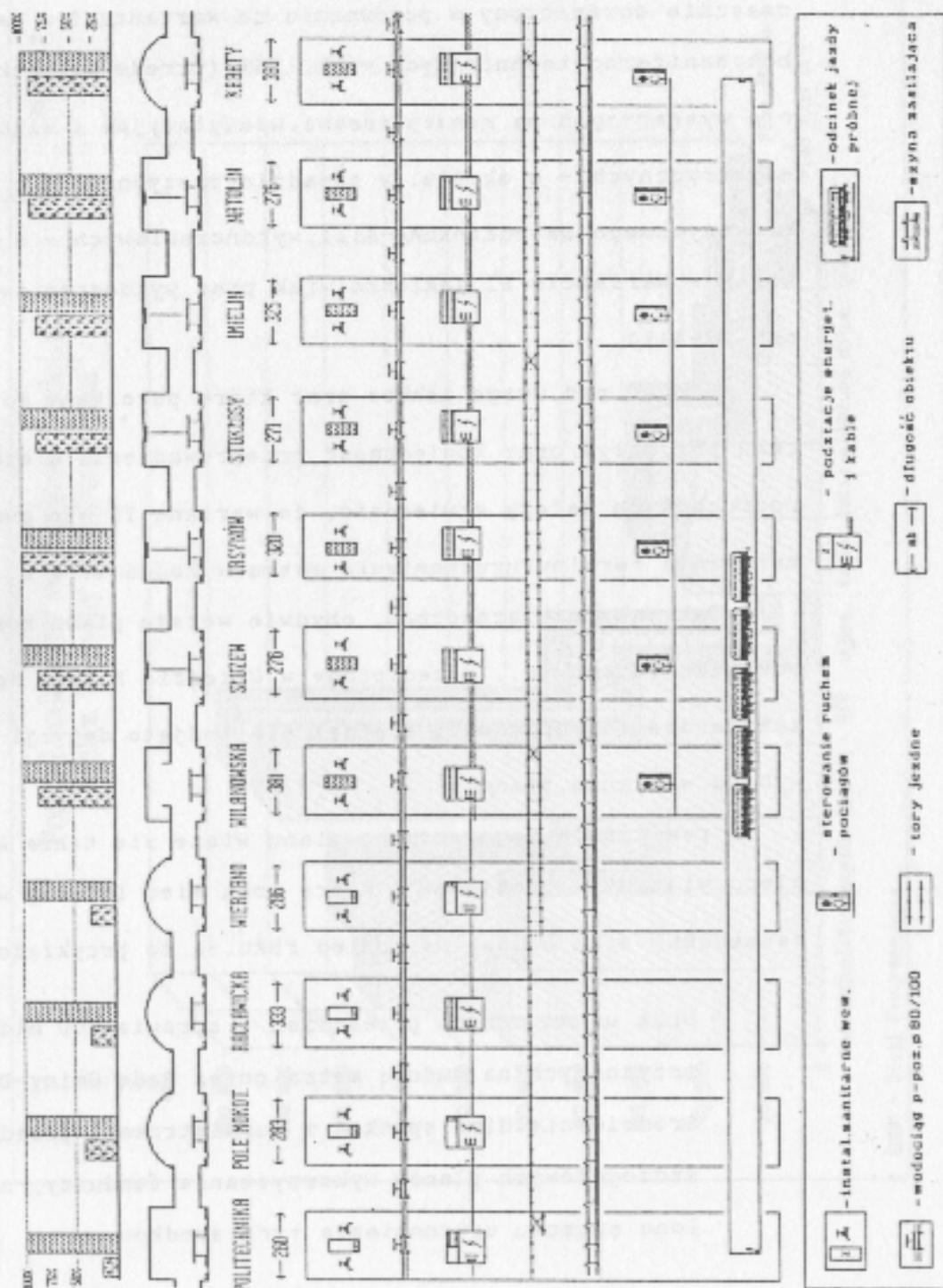
Jest to plan wyznaczony rozmiarami środków przyznanych przez budżet państwa i miejski. Zgodnie tym, można było liczyć na ok. 615 mld zł. Plan zamknął się sumą 614 752 mln zł. Ograniczone środki pozwolą na:

- udrożnienie wschodniej jezdni Al. Niepodległości na odcinku Batorego-Odynca, oraz przekazanie 20 mld zł WDDM na odtworzenie odcinka Odynca-Domaniewska,
- zakończenie wszystkich prac konstrukcyjnych na budowie odcinka A8-A11 (oprócz wyjść zachodnich stacji A10 i wyjścia południowo-zachodniego stacji A11)
- uruchomienie w ograniczonym zakresie jazd próbnych na odcinku A1-A7
- doprowadzenie toru wschodniego do stacji A10 (bez trzeciej szyny, zasilania i komory rozjazdowej)
- zakończenie konstrukcji ob. nr. 1 STP Kabaty.

Przewidywany stan zaawansowania budowy I linii metra na koniec 1993r.

ZBR-InstProgrem-001

▨ - roboty łasztynkowe
▨ - roboty wyładunkowe



Przy porównaniu tych dwóch wariantów można posłużyć się wykresem przedstawionym na rys.7. Jak widać wariant II planu jest znacznie ograniczony w porównaniu do wariantu I w zakresie robót: sanitarno-technicznych - ok. 25% (przede wszystkim środków nie wystarczyło na roboty torowe, wentylacyjne i schody ruchome), elektrycznych - o ok. 30%, (w zasadzie zrezygnowano z wyposażenia elektrycznego na odcinku A8-A11), wykończeniowych - o ok. 40% (brak w wariantcie II jakichkolwiek prac wykończeniowych na odcinku A8-A11).

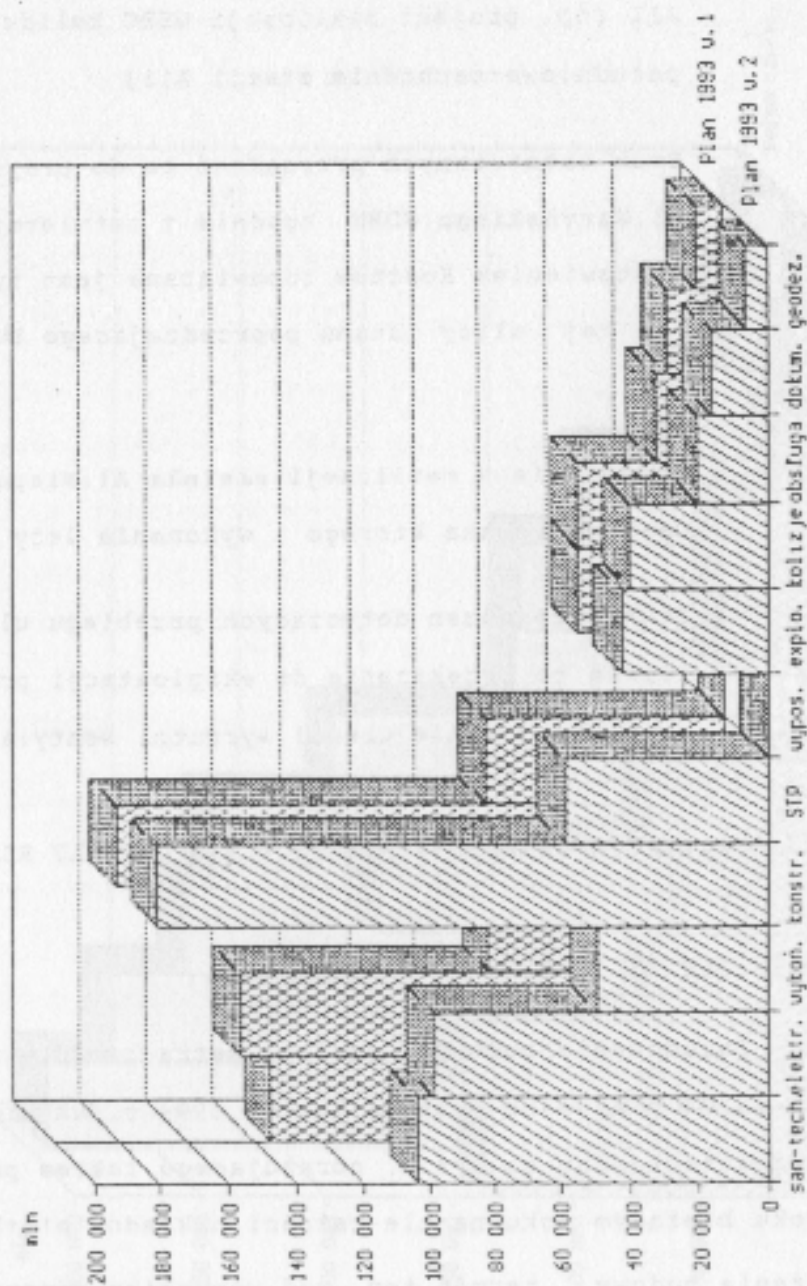
Biorąc pod uwagę zakres prac które pozostaną do wykonania w roku przyszłym oraz konieczność przeprowadzenia niezbędnych prac rozruchowych należy stwierdzić, że wariant II nie gwarantuje dotrzymania terminu uruchomienia metra w końcu 1994 r.

Tak jak już zaznaczono, obydwie wersje planu zostały, na początku lutego br., przedłożone w Urzędzie Miasta do wyboru i zatwierdzenia, do chwili obecnej nie podjęto decyzji w sprawie wyboru wariantu planu.

Z realizacją tegorocznego planu wiąże się także kilka innych nierozwiązanych problemów, które mogą mieć istotny wpływ na ostateczny stan budowy na koniec roku. Są to przykładowo:

- brak ostatecznych przesądzeń w sprawie 200 mld zł przyznanych na budowę metra przez Radę Gminy-Dzielnicy Śródmieście. Mimo spotkań z Burmistrzem i przedstawienia szczegółowych planów wykorzystania funduszy, nie ustalono sposobu uruchomienia tych środków.
- nie zatwierdzony do chwili obecnej preliminarz kosztów utrzymania GDBM oraz niewyjaśniona kwestia finansowania

Podział nakładów na budowę I odcinka
metra "Kąbaty - Politechnika"



GDBH - Dział Programowania

prac rozruchowych

- brak zatwierdzenia planu realizacyjnego dla budowy stacji A11 (np. projekt realizacji USBC koliduje z wyjściem południowo-zachodnim stacji A11)
- Brak ostatecznych przesądzeń co do przyszłego kształtu ul. Waryńskiego. GDBM zgodnie z zatwierdzonym Zbiorczym Zestawieniem Kosztów zobowiązana jest tylko do odtworzenia tej ulicy stanu poprzedzającego budowę stacji A11.
- Opóźnienia w realizacji odcinka A1. Niepodległości Odynca-Domaniewska którego , wykonanie leży w gestii WDDM
- Brak przesądzeń dotyczących przebiegu ul. KEN - uniemożliwia to przekazanie do eksploatacji przyłączy wod.-kan. oraz usytuowanie części wyrzutni wentylacyjnych

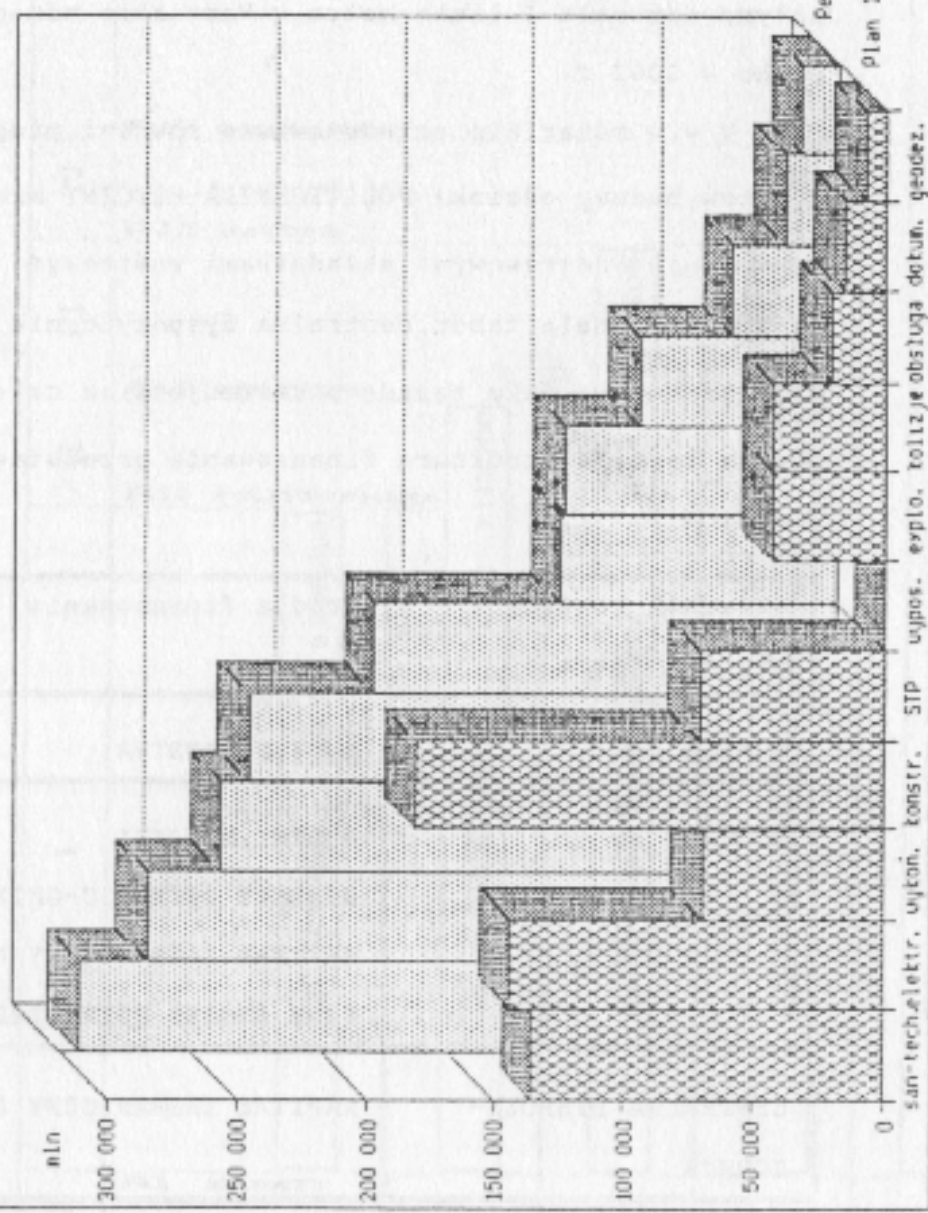
II. REALIZACJA USTALEŃ WYNIKAJĄCYCH Z UCHWAŁY RADY NR 13/93r

A. Dalsze perspektywy rozwoju metra.

Zakończenie budowy I odcinka metra zgodnie z uchwałą Rady Nr 13/93 planowane jest na koniec 1994 r. Jak widać z wykresu przedstawionego na rys. 8, obrazującego zakres prac planowanych w roku bieżącym roku na tle całości nakładów niezbędnych do zakończenia budowy , termin ten, pod warunkiem odpowiedniego finansowania budowy, jest realny.

Z materiału przygotowanego dla KERM dotyczącego perspektyw dalszej budowy metra wynika, że całość prac związanych z uruchomieniem I linii metra na odcinku POLITECHNIKA-MŁOCINY należy wy-

Podział nakładów na budowę I odcinka metra "Kabaty - Politechnika".



kończąc w ciągu 10 lat. Propozycyjny harmonogram prac związanych z oddawaniem do eksploatacji poszczególnych odcinków metra pokazany został na rys. 9. Jak widać z przedstawionego harmonogramu prace na stacji CENTRUM należałoby rozpocząć już w roku przyszłym, zaś cała I linia metra w Warszawie oddana zostałaby do ruchu w 2003 r.

W w/w materiale przedstawiono również propozycję podziału kosztów budowy odcinka POLITECHNIKA-MŁOCINY między źródłami finansowania. Podstawowymi składnikami kosztowymi systemu metra są: stacje, tunele, tabor, centralna dyspozytornia i stacja techniczno postojowa. Jako zasadę obowiązującą na całej linii zaproponowana została struktura finansowania przedstawiona w tabelicy 1:

Tablica 1.

Składnik kosztów systemu metra	Źródła finansowania
TUNELE	BUDŻET PAŃSTWA
STACJE	BUDŻET MIEJSKI BUDŻETY DZIELNIC-GMIN KAPITAŁ ZAGRANICZNY LUB KRAJOWY INNE ŚRODKI POZABUDŻETOWE
CENTRALNA DYSPOZYTORNIA	KAPITAŁ ZAGRANICZNY LUB KRAJOWY
STACJA TECHNICZNO-POSTOJOWA	BUDŻET MIEJSKI
TABOR METRA	BUDŻET PAŃSTWA

SCHEMATYCZNY HARMONOGRAM REALIZACJI ODCINKÓW I LINII METRA.

ODCINKI	I	II	III	IV	V
	A1 KARATY	A11 POLITECHNIKA	A13 CENTRUM	A15 NATUSZ	A17 DWUBAŃSKI
1994r.	nie u..., 9.066.260				A125 MEDCINY
1995r.	nie u..., 1.149.700				
1998r.	nie u..., 1.759.500				
2000r.	nie u..., 1.113.900				
2003r.	nie u..., 3.147.700				

Rys nr. 9

18 Zgodnie z zaproponowaną strukturą finansowania budowy metra, podział nakładów między budżetem państwa i innymi źródłami finansowania przedstawiono w tabelicy 2.

Tabela 2.

ROK	BUDŻET PAŃSTWA mln zł	INNE ŹRÓDŁA FINANSOWE Budżet miejski, dzielni- cowy, kapitał zagranic- zny i krajowy, funda- cje, spółki, konsorcja	RAZEM mln zł
1994	153 600	149 600	303 200
1995	458 200	317 200	775 400
1996	493 400	454 800	948 200
1997	355 500	494 500	850 000
1998	339 300	524 200	863 500
1999	374 200	485 300	859 500
2000	443 600	358 000	801 600
2001	393 800	375 000	678 800
2002	365 000	352 600	717 600
2003	365 000	243 700	608 700
OGÓŁEM	3 651 500	3 755 000	7 406 500

B. Projekt organizacji eksploatacji i rozwoju metra.

Generalna Dyrekcja Budowy Metra w Warszawie została powołana w 1983 r., jako jednostka pełniąca funkcję inwestora, generalnego realizatora inwestycji i organizatora eksploatacji metra. W miarę postępu prac budowlanych, a także w związku ze zmianą sytuacji politycznej i gospodarczej kraju, zmieniał się zakres działania i forma organizacyjno-prawna GDBM. W chwili obecnej GDBM jest jednostką organizacyjną Związku Dzielnic-Gmin Warszawy nie posiadającą osobowości prawnej. Działa na podstawie Uchwały Nr 157/92 Zarządu Związku Dzielnic-Gmin Warszawy z dnia 25 lutego 1992 r w sprawie udzielenia pełnomocnictwa Dyrektorowi Generalnej Dyrekcji Budowy Metra w Warszawie. Nie jest więc jednostką prowadzącą działalność gospodarczą i jej zakres działania jest ograniczony. Będąc organem kontrolnym podlega jednocześnie nadzorowi poszczególnych wydziałów Urzędu Miasta.

Jak widać system organizacyjno-prawny GDBM nie jest jasny i czytelny. Biorąc pod uwagę przyszłe zmiany w zakresie działania związane z planowanym oddaniem I odcinka, konieczne jest przyjęcie nowego modelu organizacyjno-prawnego.

Zgodnie z Uchwałą Rady Nr 13/93 do 30 czerwca 1993 maja zostać przedstawione propozycje dotyczące przyszłej organizacji eksploatacji i rozwoju metra. W chwili obecnej trwają jeszcze prace nad ostatecznym kształtem przygotowywanego materiału, jednakże już w tej chwili można podać zasadnicze tezy tego opracowania.

Jeżeli chodzi umiejscowienie metra w organizacji komunikacji miejskiej, to proponuje się aby współdziałało z Zarządem Transportu Miejskiego na identycznych zasadach jak wszyscy pozostali przewoźnicy.

Kolejnym problemem poruszonym w opracowaniu była organizacja metra w kontekście dwóch jego podstawowych funkcji: eksploatacyjnej i inwestycyjnej. Rozważane były 3 warianty:

- połączenie obydwu tych funkcji w ramach jednej jednostki organizacyjnej,
- rozdzielenie funkcji, a tym samym powstanie dwóch samodzielnych firm,
- utrzymanie jednostki zajmującej się eksploatacją i budową metra, zakładając jej podział w trakcie eksploatacji

Po szczegółowej analizie wszystkich wariantów, najbardziej elastycznym i odpowiadającym potrzebie chwili wydaje się być wariant III, w którym obie funkcje: inwestora i eksploatatora będą realizowane w jednej strukturze organizacyjnej, zachowując ich nieodzowną samodzielność. Zaletą tego wariantu jest wzajemna korelacja i jednolitość służb wykonujących zadania eksploatacyjne i inwestorskie, a jednocześnie możliwość bezbolesnego rozdzielenia eksploatacji od wykonawstwa, gdy zostanie uruchomiona cała linia metra lub jej najistotniejsza część.

W dalszej części opracowania zaproponowane trzy możliwe formy organizacyjno-prawne metra:

- Jednoosobowa Spółka z o.o. Związku Dzielnic-Gmin

- Przedsiębiorstwo Komunalne Użyteczności Publicznej
(Ustawa wprowadzająca pojęcie Przedsiębiorstwa Komunalnego Użyteczności Publicznej jest jeszcze do tej pory nie Uchwalona)

- Jednostka Budżetowa

W ostatniej części opracowania przedstawiono proponowany schemat organizacyjny, w którym wyróżniono następujące piony:

1. Pion Eksploatacji odpowiedzialny za:

- rozruch i utrzymanie urządzeń technicznych linii
- organizację ruchu i obsługę pasażerów
- utrzymanie i konserwację taboru

2. Pion Inwestycji prowadzący sprawy:

- planowania inwestycji i remontów
- nadzoru inwestorskiego

3. Pion Ekonomiczno-Finansowy - wspólny dla obydwu w/w pionów prowadzący sprawy handlowe, ekonomiczno-finansowe i administracyjne zarówno inwestycji jak i eksploatacji.

Przewiduje się, że w chwili uruchomienia I odcinka zatrudnienie wyniesie ponad 800 osób, w tym; w pionie eksploatacji - 700, pionie ekonomiczno finansowym - 75, pionie inwestycji - 40.

III. Tabor metra

Do obsługi całej I linii metra niezbędnych jest 160 wagonów. Rozmowy n/t dostaw taboru rozpoczęły się w 1991 od akcji

22 ofertowej zorganizowanej przez GDBM. W wyniku analizy nadesłanych propozycji wybrano 5 najlepszych pod względem technicznym i eksploatacyjnym. Jesienią 1991 całość spraw związanych z zakupem taboru dla metra warszawskiego przejął Pełnomocnik Rządu d/s Budowy Metra. W wyniku jego decyzji do dalszych rozmów wybrane zostało konsorcjum AEG-WSK Mielec.

W chwili obecnej toczą się rozmowy przedkontraktowe Ministerstwa Przemysłu i Handlu z konsorcjum AEG na temat dostawy 80 wagonów dla odcinka KABATY-POLITECHNIKA. Pierwsze dostawy taboru spodziewane są, zgodnie z negocjowanym kontraktem, w I kwartale 1995 r., zaś minimum parku wagonowego niezbędne do obsługi I odcinka - 32 pojazdy (8 pociągów 4-wagonowych), osiągnięte zostanie dopiero na początku 1996 roku. W związku z powyższym należy liczyć się z koniecznością wypożyczenia na okres 1,5-2 lat wagonów które kursowałyby do czasu dostawy wystarczającej liczby nowych wagonów.

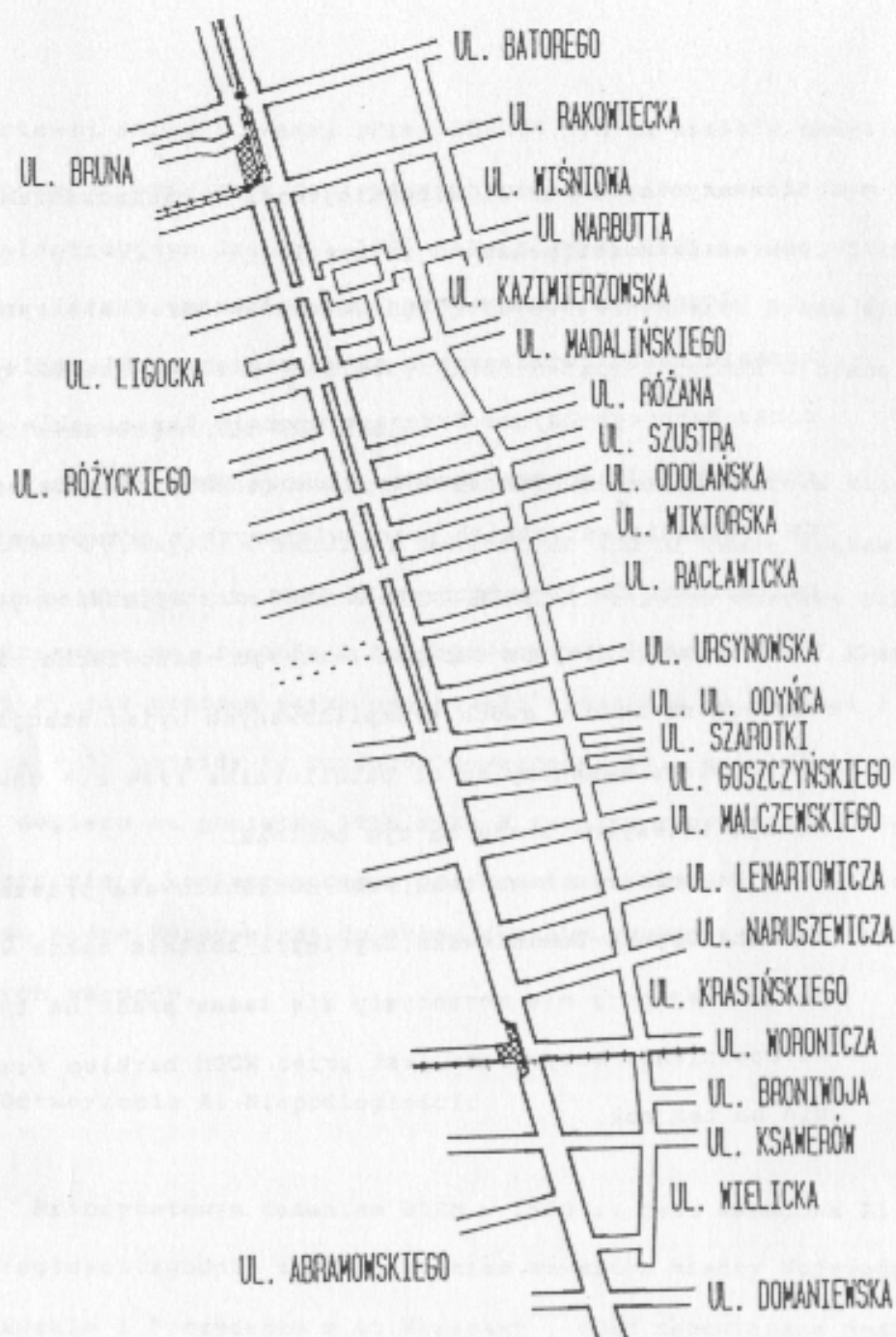
IV. Odtworzenie Al. Niepodległości.

Priorytetowym zadaniem GDBM w 1993 r. jest odbudowa Al. Niepodległości. Zgodnie z porozumieniem zawartym między Wojewodą warszawskim i Prezydentem m.st. Warszawy, GDBM zobowiązana jest do odtworzenia ulicy w jej nowym kształcie na odcinku od ul. Batorego do ul. Odyńca, zaś odcinek od ul. Odyńca do ul. Domaniewskiej odtwarzać będzie Wojewódzka Dyrekcja Dróg i Mostów przy czym GDBM partycypuje w kosztach w wysokości 20 mld zł.

Schematyczny obraz Al.Niepodległości z zaznaczeniem zakresu odpowiedzialności pokazano na rys.10

Zgodnie planem w marcu br. ogłoszony został przetarg na wykonanie robót związanych z odtworzeniem Al.Niepodległości na odcinku Batorego-Odyńca.Przetarg wygrało Warszawskie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych.Zgodnie z umową WPRD zobowiązane jest do wykonania wszystkich prac związanych z odtworzeniem Al.Niepodległości do 31 października 1993 r., wyjątkiem jest fragment jezdni zachodniej na odcinku Batorego -Rakowiecka, który ze względu na budowę dwóch skomplikowanych wyjść stacji A10 może być dopiero wykonany do 31 października 1994 r.W chwili obecnej trwają intensywne prace na tym odcinku.

Na początku tego roku WDDM zorganizowała przetarg na budowę odcinka Odyńca-Domaniewska.Zwycięzcą zostało także WPRD.Niestety jak do tej pory nie rozpoczęły się żadne prace na tym odcinku.Opóźnienie motywowane jest przez WDDM brakiem funduszy w planie na ten rok.



- ==== Odcinek realizowany przez GDBM.
- ==== Odcinek realizowany przez WDDM.
- ▨ Odcinki gotowe w 1994 r.
- +—+—+— Linie tramwajowe.

Rys. 10. Odtworzenie Alei Niepodległości.