

CORAZ  
LEPSZA

WARSZAWA

DZIĘKI TWOIM OPINIOM

ZAŁĄCZNIK NR 4 DO  
RAPORTU Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH  
kwiecień 2020

## Jakie autobusy po otwarciu metra na Wole?

Warszawa, 7 kwietnia 2020

### Odpowiedzi na otrzymane postulaty wg linii i wg tematu zebrane w ramach konsultacji społecznych do planowanego układu komunikacyjnego po uruchomieniu trzech stacji linii metra M2 na Woli

linia	zgłoszony postulat	rozstrzygnięcie wraz z uzasadnieniem
8	<ul style="list-style-type: none"><li>przywrócenie kursowania linii</li></ul>	Obecnie nie ma w planach przywrócenia kursowania linii 8, która realizowała połączenie ciągu ul. Wolskiej z Alejami Jerozolimskimi. Relacja połączenia tego obszaru Woli ze Śródmieściem została zastąpiona w 2015 r. przez linię 11 w połączeniu z innymi liniami (m.in. M2, 10, 24).
10	<ul style="list-style-type: none"><li>utrzymanie trasy linii 10 przez al. Solidarności</li><li>utrudniony dojazd z Bemowa do przystanków wzdłuż al. Jana Pawła II</li><li>brak bezpośredniego dojazdu z Woli-Ratusz do centrum</li></ul>	Wycofanie linii 10 z odcinka ul. Prostej oraz ul. Kasprzaka i skierowanie jej przez al. Solidarności do al. Jana Pawła II było rozwiązaniem czasowym wynikającym z budowy wentylatorni szlakowej pomiędzy stacjami „Rondo Daszyńskiego” i „Płocka”. W momencie ponownego dopuszczenia tego odcinka torowiska do ruchu przywrócono trasę podstawową linii. Dojazd z obszaru Bemowa i Woli do przystanków w ciągu al. Jana Pawła II będzie utrzymany na takim poziomie jak poprzednio, czyli za pomocą linii tramwajowych (10, 13, 20, 23, 26) oraz autobusowych

linia	zgłoszony postulat	rozstrzygnięcie wraz z uzasadnieniem
		<p>(109, 171, 190) do węzłów przesiadkowych przy rondzie ONZ lub Kinie Femina, gdzie można się przesiąść na linie tramwajowe kursujące ciągiem al. Jana Pawła II z wysoką częstotliwością. Nie ma możliwości zapewnienia każdemu przystankowi bezpośredniego połączenia z każdym kluczowym punktem miasta (gdzie każdy pasażer ma inny cel podróży i inny punkt jest kluczowy), dlatego też część relacji musi być realizowanych z przesiadką, a aby uciążliwości przesiadania byłyby jak najmniejsze, należy zapewnić wysoką częstotliwość kursowania linii na obu ciągach, dzięki czemu cały układ komunikacyjny pracuje efektywniej.</p>
<p><b>11</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>wydłużenie trasy do pl. Narutowicza</li> </ul>	<p>Na obecnym etapie nie ma możliwości wydłużenia trasy linii 11 od ronda Daszyńskiego do pl. Narutowicza ze względu na brak relacji skrętnych na rondzie Daszyńskiego. Alternatywne skierowanie linii 11 przez skrzyżowanie ul. Okopowej z al. Solidarności (Kercelak) spowodowałoby, że tramwaje linii 10 i 11 obsługujące tę samą grupę pasażerów odjeżdżałyby przy rondzie Daszyńskiego z różnych przystanków, a takie rozbijanie oferty powoduje nieefektywne wykorzystanie środków transportu i dalszej perspektywie doprowadziłoby do przeciążenia linii 10 i osłabienia linii 11, ponieważ dojście ze stacji metra do przystanku tej drugiej linii byłoby mniej wygodne.</p> <p>Tramwaje Warszawskie planują obecnie przebudowę węzła torowego na rondzie Daszyńskiego i odbudowanie działających do 2010 r. relacji skrętnych południe-zachód oraz północ-zachód. Dodatkowo planowane jest również wybudowanie relacji północ-wschód. Dwie ostatnie z tych relacji będą wykorzystywane jedynie w przypadku awarii lub remontów i konieczności wprowadzenia tras objazdowych. Natomiast relacja południe-zachód (czyli od pl. Zawiszy w stronę Bemowa) ma być wykorzystywana w ruchu liniowym. Dodatkowo planowane jest wybudowanie dodatkowego toru tramwajowego umożliwiającego zawracanie tramwajów dwukierunkowych w ul. Towarowej przy pl. Zawiszy. Planowane jest przedłużenie tam linii 11, aby oprócz dowożenia do stacji metra i kompleksów biurowców w rejonie ronda Daszyńskiego mogła dowozić pasażerów również do pl. Zawiszy, skąd jest możliwe kontynuowanie podróży w wielu kierunkach.</p>
<p><b>13</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>przywrócenie trasy przez ul. Obozową</li> <li>zbyt mała liczba kursów z Młynowa do Centrum</li> </ul>	<p>Skierowanie linii 13 przez ul. Wolską, z jednoczesnym wycofaniem linii z ul. Obozowej wynikało z konieczności wzmocnienia linii 26 na intensywnie rozbudowujących się Odolanach. Jednocześnie na trasie Nowe Bemowo - pl. Narutowicza została uruchomiona linia 44 kursująca w godzinach szczytu, ponieważ poza godzinami szczytu nie występują problemy z przepełnionymi tramwajami na ciągu ul. Obozowej.</p> <p>Wraz z wyłączeniem ruchu tramwajowego w ciągu ul. Prostej i koniecznością skierowania linii 10 i 11 (a następnie 28) przez skrzyżowanie al. Solidarności z ul. Okopową (Kercelak) konieczne było nieznaczne ograniczenie liczby tramwajów przejeżdżających przez odcinek al. Solidarności od ul. Młynarskiej do ul. Okopowej. Większa liczba tramwajów mogłaby powodować przeciążenie sieci zasilającej tramwaje w energię, co skutkowałoby częstszym wstrzymywaniem ruchu tramwajowego, na którym oparta jest</p>

linia	zgłoszony postulat	rozstrzygnięcie wraz z uzasadnieniem
		<p>obsługa znacznej części Woli i Bemowa. W związku z tym linia 44 została zastąpiona przez pojedyncze kursy skrócone linii 24, obecnie kurujące z częstotliwością co 16 minut (pomiędzy co drugim kursem na trasie podstawowej).</p> <p>Dodatkowym utrudnieniem są ograniczenia energetyczne na trasie do Boernerowa (linia 20), gdzie nie ma możliwości kierowania we wszystkich kursach największych tramwajów, ale działania nad eliminacją tego problemu są już prowadzone przez Tramwaje Warszawskie.</p> <p>Obecnie nie planujemy skierowania linii 13 w ul. Obozową. Natomiast spodziewamy się zmiany zachowania części pasażerów z linii tramwajowych kursujących ciągiem ul. Obozowej, dla których dojazd do metra będzie atrakcyjniejszy - te osoby będą do stacji metra „księcia Janusza”, „Młynów” oraz „Płocka” dochodziły na piechotę, bądź korzystały z połączeń autobusowych na ciągach poprzecznych do ul. Obozowej (linie 184, 197 i 284 w ul. Ciołka, linie 129, 149 i 201 w ul. Deotymy, linie 186 i 414 w al. Prymasa Tysiąclecia, linie 103, 106 i 136 w ul. Płockiej). W przypadku, gdy oferta tramwajowa w ciągu ul. Obozowej w dalszym ciągu będzie niewystarczająca przeanalizujemy możliwość zwiększenia liczby kursów skróconych linii 24.</p>
24	<ul style="list-style-type: none"> <li>zwiększenie częstotliwości kursowania linii</li> </ul>	<p>Obecnie nie planujemy zwiększania częstotliwości kursowania linii 24. Natomiast spodziewamy się zmiany zachowania części pasażerów z linii tramwajowych kursujących ciągiem ul. Obozowej, dla których dojazd do metra będzie atrakcyjniejszy - te osoby będą do stacji metra „księcia Janusza”, „Młynów” oraz „Płocka” dochodziły na piechotę, bądź korzystały z połączeń autobusowych na ciągach poprzecznych do ul. Obozowej (linie 184, 197 i 284 w ul. Ciołka, linie 129, 149 i 201 w ul. Deotymy, linie 186 i 414 w al. Prymasa Tysiąclecia, linie 103, 106 i 136 w ul. Płockiej). W przypadku, gdy oferta tramwajowa w ciągu ul. Obozowej w dalszym ciągu będzie niewystarczająca przeanalizujemy możliwość zwiększenia liczby kursów skróconych linii 24.</p>
28	<ul style="list-style-type: none"> <li>postulat wydłużenia linii na Bemowo</li> </ul>	<p>Wycofanie linii 28 z Bemowa jest związane bezpośrednio z budową stacji metra przy ratuszu dzielnicy Bemowo i koniecznością wyłączenia ruchu tramwajowego w ul. Górczewskiej wraz z pętlą tramwajową „Os. Górczewska”. Wyłączenie to potrwa jeszcze około dwóch lat - do momentu odtworzenia skrzyżowania ul. Górczewskiej z ul. Powstańców Śląskich. Jednocześnie przywrócony został ruch tramwajów w ciągu ul. Prostej i konieczne było przywrócenie linii 10 i 11.</p> <p>Optymalny byłby wariant ze skierowaniem linii 28 do zawrotki przy rondzie Daszyńskiego, ale wymagałoby to zaangażowania większej liczby tramwajów dwukierunkowych, których miasto posiada ograniczoną liczbę, a które są niezbędne do funkcjonowania innych niezwykle ważnych połączeń w układzie komunikacyjnym - przede wszystkim linii 2 oraz 31. Ponadto, linia o długiej trasie jest w większym stopniu narażona na utrudnienia i opóźnienia, a to mogłoby mieć bezpośrednie przełożenie na funkcjonowanie krańca przy rondzie Daszyńskiego i funkcjonowanie linii 10. Alternatywnie, rozważano również skierowanie linii 28 do pętli Koło, jednakże wymagałoby to zaangażowania większej</p>

linia	zgłoszony postulat	rozstrzygnięcie wraz z uzasadnieniem
		<p>liczby tramwajów, co jest obecnie niemożliwe. Skierowanie linii do pętli Nowe Bemowo również wymagałoby dalszych zmian z linią 35, ponieważ obie linie nie zmieściłyby się na jednym torze, z którego można wyjechać w kierunku Bielan.</p> <p>Rozumiemy, że obecne rozwiązanie jest niedogodne dla części pasażerów i gdy tylko nadarzy się okazja do zmniejszenia tych utrudnień, zostaną one wprowadzone.</p>
102	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak bezpośredniego dojazdu z Grochowa na Powiśle</li> <li>• brak bezpośredniego dojazdu z Grochowa na Trakt Królewski</li> <li>• brak bezpośredniego dojazdu z Grochowa do Śródmieścia</li> <li>• skierowanie linii do stacji Centrum Nauki Kopernik</li> <li>• skierowanie linii do stacji Stadion Narodowy</li> <li>• zbyt niska częstotliwość kursowania</li> </ul>	<p>Propozycja ograniczenia funkcji linii do roli połączenia lokalnego o charakterze socjalnym na obszarze dzielnicy Praga-Południe była pochodną innych zmian oraz dążeniem do oparcia układu komunikacyjnego o sieć częstych połączeń z ograniczeniem ich liczby, a zatem zerwaniem części najmniej wykorzystywanych połączeń bezpośrednich. Nie ma możliwości zapewnienia każdemu przystankowi bezpośredniego połączenia z każdym kluczowym punktem miasta (gdzie każdy pasażer ma inny cel podróży i inny punkt jest kluczowy), dlatego też część relacji musi być realizowanych z przesiadką, a aby uciążliwości przesiadania byłyby jak najmniejsze, należy zapewnić wysoką częstotliwość kursowania linii na obu ciągach, dzięki czemu cały układ komunikacyjny pracuje efektywniej.</p> <p>Wśród postulatów zgłaszanych podczas konsultacji społecznych często przewijała się niezbędność utrzymania bezpośredniego połączenia Pragi-Południe z różnymi celami podróży w Śródmieściu (Centrum Nauki Kopernik, Powiśle, Trakt Królewski, kampus Uniwersytetu Warszawskiego, ciąg ul. Królewskiej). Alternatywnie część postulatów dotyczyło dowiązania trasy linii 102 do najbliższych stacji metra (Stadion Narodowy lub Centrum Nauki Kopernik).</p> <p>Wobec pojawiających się głosów linia 102 została niejako odpięta od reszty zmian i jedyna zmiana dotyczy wycofania z Woli, gdzie zostanie zastąpiona przez nową linię 106, której podstawową rolę będzie zapewnienie obsługi na ciągu ul. Grzybowskiej oraz na Powiślu. Od skrzyżowania ul. Królewskiej z ul. Grzybowską linia zostanie skierowana przez pl. Grzybowski do krańca przy ul. Emilii Plater (przed dawnym pawilonem handlowym Emilia). Linie nie będzie wydłużana do Dw. Centralnego, ponieważ utrudnienia w tej ulicy, jakie obserwujemy na liniach 117, 171 oraz 507 skłaniają nas do maksymalnego ograniczenia liczby pojazdów poruszających się tą ulicą.</p> <p>Częstotliwość kursowania linii 102 pozostaje bez zmian, co 20 minut w dni powszednie oraz co 30 minut w weekendy. Bazując na dotychczasowych pomiarach wykorzystania linii na trasie Praga-Południe - Śródmieście będzie to częstotliwość wystarczająca do zaspokojenia potrzeb na trasie tej linii.</p>
102	<ul style="list-style-type: none"> <li>• autorska propozycja trasy linii (MJN)</li> </ul>	<p>W ramach konsultacji społecznych swoją propozycję korekty trasy linii 102 przygotowało stowarzyszenie „Miasto Jest Nasze”. Utworzono stronę internetową <a href="http://linia.102.waw.pl">linia.102.waw.pl</a>, na której przedstawiono koncepcję oraz zbierano podpisy. W jej ramach zebrano ponad 1400 podpisów. Zaproponowana trasa linii: PKP OLSZYŃKA GROCHOWSKA - Chłopickiego - Szaserów - Wiatraczna - Chrzanowskiego - Podskarbińska - Międzyborska (powrót: Grenadierów) - al. Waszyngtona -</p>

linia	zgłoszony postulat	rozstrzygnięcie wraz z uzasadnieniem
		<p>Międzynarodowa - Zwycięzców - Wał Miedzeszyński - most Poniatowskiego - Wioślarska - Ludna - Solec - Dobra - Tamka - Kopernika - Świętokrzyska - Nowy Świat - Krakowskie Przedmieście - Królewska - pl. Grzybowski - Emilii Plater - EMILII PLATER. Propozycja zmiany trasy nie uwzględniała ograniczeń infrastrukturalnych niemożliwych do zrealizowania w zakładanym terminie uruchomienia metra:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wybudowanie pary przystanków w rejonie skrzyżowania ul. Chrzanowskiego z ul. Podskarbińską,</li> <li>• dopuszczenie skrętu w lewo z al. Waszyngtona w ul. Międzynarodową wraz z budową przystanku w ul. Międzynarodowej,</li> <li>• zmiana organizacji ruchu w ul. Międzynarodowej, polegająca na uporządkowaniu parkowania - zwłaszcza eliminacji nielegalnego parkowania równoległego wzdłuż zatok do parkowania skośnego wzdłuż ulicy</li> <li>• przebudowa ronda na skrzyżowaniu ul. Międzynarodowej z ul. Zwycięzców ze względu na parametry ronda uniemożliwiające skręt autobusów w prawo oraz budowa pary przystanków w układzie za skrzyżowaniem</li> <li>• budowa przystanków w rejonie skrzyżowania ul. Zwycięzców z ul. Wał Miedzeszyński.</li> </ul> <p>Zaproponowana częstotliwość kursowania linii: co 12 minut w godzinach szczytu oraz co 15 minut poza godzinami szczytu i w weekendy. Przy czym stowarzyszenie zakładało, że możliwe jest uzyskanie powyższej częstotliwości kursowania przy wykorzystaniu autobusów obecnie kursujących na linii 106 (6 w dni powszednie, 4 w weekendy). Wdrażany ostatecznie wariant trasy linii 102 zakłada czas przejazdu 72 minuty - bez postojów oraz bez wydłużenia trasy na obszarze Kamionka, Saskiej Kępy i Powiśla, co jest dowodem na to, że założenie jest niemożliwe do spełnienia.</p> <p>Propozycja została również przeanalizowana za pomocą oprogramowania VISUM, gdzie stwierdzono znaczny odpływ pasażerów z linii 102 w momencie styku z trasą tramwajową w ciągu al. Waszyngtona, żeby uniknąć przez pasażerów kluczenia po Saskiej Kępie. Obsługę Saskiej Kępy w obecnej formie uważamy za wystarczającą, a propozycja wymaga poniesienia kosztów, które mogą być niewspółmierne do korzyści (np. likwidacja kilkudziesięciu miejsc parkingowych w ul. Międzynarodowej). Ostatecznie napelnienie linii na przekroju Wisły, mimo wzrostu częstotliwości z 3 do 5 kursów na godzinę, spadło z ok. 80 do ok. 10 osób w ciągu godziny.</p>
102	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak dojazdu z Powiśla na Trakt Królewski</li> <li>• brak dojazdu z Woli na ul. Grzybowską i ul. Królewską</li> </ul>	<p>Połączenie Powiśla z Traktem Królewskim oraz Woli/Młynowa z ciągiem ul. Grzybowskiej będzie realizowane za pomocną linii 106 kursującej na trasie: BROWARNA - Karowa - Dobra (powrót: Lipowa - Browarna) - Tamka - Kopernika - Świętokrzyska - Krakowskie Przedmieście - Królewska - Grzybowska - Siedmiogrodzka - Skierniewicka - Kasprzaka - Płocka (powrót: Wolska - Skierniewicka) - MŁYNÓW. Linia będzie kursowała z częstotliwością co 10 minut w godzinach szczytu, co 12 minut poza godzinami szczytu oraz co 15 minut w weekendy.</p>

linia	zgłoszony postulat	rozstrzygnięcie wraz z uzasadnieniem
102	<ul style="list-style-type: none"> <li>propozycja połączenia linii z linią 135</li> </ul>	Na tę chwilę nie przewidujemy takiego połączenia. Propozycja zmiany układu linii na Pradze-Południe będzie przedmiotem odrębnego opracowania.
103	<ul style="list-style-type: none"> <li>uruchomienie linii z ul. Powązkowskiej na ul. Redutową</li> </ul>	Nie ma możliwości zapewnienia każdemu przystankowi bezpośredniego połączenia z każdym kluczowym punktem miasta (gdzie każdy pasażer ma inny cel podróży i inny punkt jest kluczowy), dlatego też część relacji musi być realizowanych z przesiadką - w tym wypadku z linii 103/122/180 na linię 197 w rejonie skrzyżowania Rudnickiego/Kochanowskiego.
103	<ul style="list-style-type: none"> <li>wniosek o usprawnienie kursowania linii 103</li> </ul>	Ze względu na fakt, że cała trasa linii 103 przebiega ulicami, na których nie ma wyznaczonych priorytetów dla komunikacji miejskiej (np. wydzielonych pasów dla autobusów), nie ma możliwości stworzenia rozkładu jazdy uwzględniającego wszystkie występujące na trasie utrudnienia. Przyczyną tego jest również losowy charakter ruchu pojazdów (każdego dnia przejazd tego samego odcinka zajmuje inną wartość czasu), na co wpływ ma wiele czynników - przede wszystkim warunki atmosferyczne oraz oddziaływanie zdarzeń losowych na cały układ drogowy (np. kolizje i wypadki). W takim wypadku jedyną możliwością działania jest korekta czasów przejazdu (do tych najbardziej powtarzalnych wartości) oraz zaplanowanie odpowiednio długich czasów postoju na pętlach, aby unikać tzw. opóźnień wtórnych (odjazdu z pętli już z opóźnieniem).
105	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak bezpośredniego dojazdu do Traktu Królewskiego</li> <li>brak bezpośredniego dojazdu na Uniwersytet</li> <li>brak bezpośredniego dojazdu na ciąg ul. Grzybowskiej</li> <li>brak bezpośredniego dojazdu na Powiśle</li> <li>utrudniony dojazd z Ursusa na ciąg ul. Grzybowskiej</li> </ul>	Nie ma możliwości zapewnienia każdemu przystankowi bezpośredniego połączenia z każdym kluczowym punktem miasta (gdzie każdy pasażer ma inny cel podróży i inny punkt jest kluczowy), dlatego też część relacji musi być realizowanych z przesiadką - w tym wypadku z linii 105 na linię M2 na rondzie Daszyńskiego. Z analiz wykorzystania linii 105 obserwowaliśmy coraz bardziej pogłębiającą się dysproporcję wykorzystania linii pomiędzy odcinkiem dowozowym do metra i zagłębienia biurowego przy rondzie Daszyńskiego i na dalszym odcinku w kierunku Powiśla - w ostatnim okresie podróż linią 105 za rondem Daszyńskiego wykonywało mniej niż 10% pasażerów linii dojeżdżających do ronda Daszyńskiego. Stąd pojawiająca się coraz większa liczba kursów na trasie skróconej i zmniejszanie częstotliwości kursowania na dalszym odcinku trasy.
105	<ul style="list-style-type: none"> <li>Brak przesiadki pomiędzy liniami 105 i 106</li> </ul>	Analizowaliśmy korektę trasy linii 106 polegającą na skierowaniu linii w obu kierunkach na trasę: Płocka - Kasprzaka - Prosta - Towarowa - Grzybowska, jednakże na obecnym etapie postanowiliśmy odstąpić od wdrażania takiej trasy. Wiązałoby się to z konieczności wycofania linii 106 z ul. Siedmiogrodzkiej, a co za tym idzie zerwie lokalne połączenie licznie wykorzystywane przez uczniów dojeżdżających do liceum im. Sowińskiego z rejonu Młynowa.
105	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zbyt niska częstotliwość kursowania linii</li> </ul>	W naszej opinii zaproponowana częstotliwość kursowania będzie wystarczająca. Oczywiście w przypadku obserwowania przepełnienia linii będziemy, w miarę posiadanych środków, zwiększać częstotliwość kursowania tej linii lub innych linii o podobnym przebiegu.

linia	zgłoszony postulat	rozstrzygnięcie wraz z uzasadnieniem
105	<ul style="list-style-type: none"> <li>uruchomienie linii E-6 w celu odciążenia linii 105</li> <li>uruchomienie linii pospiesznej/ekspresowej z Bemowa do Centrum</li> </ul>	Nie planujemy uruchamiania połączeń przyspieszonych/ekspresowych pomiędzy Bemowem i Śródmieściem, ponieważ ze względu na zmieniającą się strukturę miasta (rozbudowa osiedla Odolany) takie połączenia nie miałyby co omijać. Przykładowo przy uruchomieniu linii E-5 w marcu 2015 r. w ciągu miesiąca otrzymaliśmy postulaty o uruchomienie wszystkich przystanków na trasie, co finalnie znalazło odzwierciedlenie w przekształceniu linii E-5 w kolejne kursy skrócone linii 105 obsługujące wszystkie przystanki na trasie.
105	<ul style="list-style-type: none"> <li>zbyt mała liczba autobusów przy ul. Synów Pułku</li> </ul>	Obsługa autobusami rejonu przystanku Synów Pułku odbywa się w kierunkach, który nie realizują połączenia tramwajowe.
105	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak bezpośredniego dojazdu z ul. Kasprzaka do Centrum</li> </ul>	Bezpośrednie połączenie ciągu ul. Kasprzaka z Centrum jest realizowane przez linię tramwajową 10 oraz linię autobusową 109.
105	<ul style="list-style-type: none"> <li>poprawa połączenia Odolan z Alejami Jerozolimskimi</li> </ul>	Brak informacji o pożądanym odcinku Alej Jerozolimskich. Dojazd z Odolan do każdego punktu zlokalizowanego wzdłuż Alej jest możliwy bezpośrednio lub z maksymalnie jedną przesiadką.
105	<ul style="list-style-type: none"> <li>postulat wydłużenia linii do Dw. Centralnego</li> </ul>	Na obecną chwilę nie planujemy realizacji takiego postulatu. Połączenie z części trasy linii 105 jest realizowane przez linię 10.
106	<ul style="list-style-type: none"> <li>linia dubluje trasę M2</li> </ul>	Rolą linii 106 jest zapewnienie komunikacji na ciągu ul. Grzybowskiej, który jest oddalony od trasy linii metra o ok. 400-500 m, a także pełni rolę linii dowożącej pasażerów z Powiśla i Młynowa do stacji metra.
106	<ul style="list-style-type: none"> <li>postulat wydłużenia linii do pętli KOŁO</li> </ul>	Nie planujemy wydłużania linii autobusowej wzdłuż trasy tramwajowej w ul. Obozowej.
109	<ul style="list-style-type: none"> <li>skierowanie części kursów na Nowe Bemowo</li> <li>skierowanie linii na Nowe Bemowo</li> </ul>	Kierowanie wybranych kursów linii kursującej rzadko nie ma sensu - takie rozwiązanie będzie nieczytelne dla pasażerów, szczególnie przy występowaniu opóźnień, gdy na przykład kurs do krańca Os. Górczewska będzie przyjeżdżał o godzinie, o której powinien być do krańca Nowe Bemowo. Połączenie ciągu ul. Górczewskiej oraz Śródmieścia z Nowym Bemowem będzie zapewniała linia 171.
109	<ul style="list-style-type: none"> <li>zbyt niska częstotliwość kursowania</li> </ul>	W naszej opinii zaproponowana ostatecznie częstotliwość kursowania linii (15 minut w godzinach szczytu oraz 20 minut w pozostałych porach) będzie wystarczająca. Będziemy obserwować zapotrzebowanie na przewozy w autobusach tej linii.
109	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak bezpośredniego dojazdu z Młynowa do Szpitala Wolskiego</li> </ul>	Połączenie jest realizowane przez linię 103.
109	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak bezpośredniego dojazdu do Centrum</li> <li>brak bezpośredniego dojazdu z Odolan do Centrum</li> </ul>	Połączenie jest realizowane przez linię 10.
109	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak bezpośredniego dojazdu z ul. Skierniewickiej do Dw. Centralnego</li> </ul>	Połączenie jest realizowane przez linie 10 i 109.

linia	zgłoszony postulat	rozstrzygnięcie wraz z uzasadnieniem
109	<ul style="list-style-type: none"> <li>postulat przywrócenia linii 109 na trasę sprzed budowy M2</li> </ul>	Trasa linii 109 sprzed budowy metra była planowana tak, aby można ją było w przyszłości zastąpić linią M2, co systematycznie następuje.
109	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak bezpośredniego dojazdu z ul. Skierniewickiej do Wola Parku</li> </ul>	Nie ma możliwości zapewnienia każdemu przystankowi bezpośredniego połączenia z każdym kluczowym punktem miasta (gdzie każdy pasażer ma inny cel podróży i inny punkt jest kluczowy), dlatego też część relacji musi być realizowanych z przesiadką - w tym wypadku z linii M2 na linie kursujące wzdłuż ul. Górczewskiej (109, 154, 171, 190, 523, 714, 719 i 729) na przystanku Metro Księcia Janusza.
109	<ul style="list-style-type: none"> <li>zbyt niska częstotliwość kursowania na odcinku Os. Górczewska - metro</li> </ul>	Połączenie to, oprócz linii 109, będzie realizowane również przez linie 149, 154, 714, 719 i 729, dając łącznie 21 kursów w godzinie szczytu. Obecnie jest to 14 kursów.
109	<ul style="list-style-type: none"> <li>propozycja wydłużenia linii 109 do Starego Bemowa</li> <li>propozycja wydłużenia linii 109 do Starego Bemowa, ze skróceniem 154 do P+R al. Krakowska - Dw. Zachodni i wydłużeniem 149 do Groty - Dw. Zachodni</li> </ul>	Nie ma możliwości wydłużenia linii 109 do pętli Stare Bemowo bez wycofania z tej pętli innej linii (ze względu na ograniczone miejsce na pętli). Z uwagi na linie obecnie kursujące do pętli Stare Bemowo obecnie nie ma też takiej potrzeby. Projekt obejmujący korektę tras linii 109, 149 i 154 poddamy dalszej analizie, jednakże nie przewidujemy jego realizacji w tym etapie zmian. Widzimy potrzebę korekt w obrębie linii 154, która ma długą trasę, jest narażona na liczne utrudnienia i charakteryzuje się odcinkowym wykorzystaniem, jednak kluczowym odcinkiem jej trasy jest połączenie Ochoty z Wolą i zaproponowane miejsce „rozcięcia” byłoby bardzo niefortunne.
109	<ul style="list-style-type: none"> <li>wydłużenie linii 109 na Torwar</li> </ul>	Postulat zrealizowany.
112	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak bezpośredniego dojazdu z Jelonek na Żoliborz</li> <li>brak bezpośredniego dojazdu z Jelonek na Bielany</li> <li>brak bezpośredniego dojazdu z Jelonek do CH Bemowo</li> <li>brak bezpośredniego dojazdu z Jelonek na Żerań</li> <li>brak bezpośredniego dojazdu z Bemowa na Targówek</li> <li>brak bezpośredniego dojazdu z Bemowa na Bielany</li> <li>brak bezpośredniego dojazdu z Bemowa na Pragę</li> <li>brak bezpośredniego dojazdu z Bemowa na Bródno</li> <li>brak bezpośredniego dojazdu z Bemowa do Marek</li> <li>brak bezpośredniego dojazdu z Bemowa na Żerań</li> <li>brak bezpośredniego dojazdu z Bemowa na Żoliborz</li> <li>brak bezpośredniego dojazdu z Bielany na Bemowo</li> <li>brak bezpośredniego dojazdu z Bemowa na Karolin</li> <li>negatywna opinia o skróceniu trasy linii 112</li> </ul>	Ze względu na mnogość postulatów dotyczących pozostawienia obecnej trasy linii 112 ze względu na realizację wielu połączeń międzypodzielnicowych, podjęliśmy decyzję o pozostawieniu linii 112 bez zmian. Część tych bezpośrednich relacji zostanie z czasem zastąpiona przez linię M2, wobec czego nie wykluczamy dyskusji nad trasą linii 112 przy uruchamianiu kolejnych odcinków drugiej linii metra. Ze względu na pozostawienie linii 112 bez zmian, nie ma możliwości uruchomienia linii 271.

linia	zgłoszony postulat	rozstrzygnięcie wraz z uzasadnieniem
	<ul style="list-style-type: none"> <li>gorsza oferta połączeń między Bemowem a Bielanami</li> <li>konieczność dodatkowych przesiadek</li> </ul>	
112	<ul style="list-style-type: none"> <li>wydłużenie 112 do Ursusa lub na Włochy</li> </ul>	W naszej opinii trasa linii 112 już obecnie ze względu na swoją długość charakteryzuje się bardzo dużą nieregularnością, w szczególności ze względu na utrudnienia na trasie S8. Na tym etapie nie przewidujemy więc dalszego wydłużania trasy tej linii. Dla Ursusa oraz Włoch będziemy planowali inny sposób obsługi połączenia z Bemowem i linią metra.
112	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak linii omijających centrum</li> </ul>	Temat nie związany z przedmiotem konsultacji społecznych.
112	<ul style="list-style-type: none"> <li>postulat skierowania linii przez ul. Wrocławską</li> <li>postulat wydłużenia linii 112 do Starego Bemowa</li> </ul>	Na chwilę obecną nie planujemy kierowania linii 112 przez ul. Wrocławską. Nie ma możliwości skierowania linii 112 do pętli Stare Bemowo bez wycofania z tej pętli innej linii (ze względu na ograniczone miejsce na pętli). Ponadto, skutkowałoby to koniecznością korekt tras linii 122 oraz 220.
112	<ul style="list-style-type: none"> <li>Propozycja uruchomienia śluzy świetlnej na ul. Człuchowskiej przy Hali Wola (priorytet dla autobusów)</li> </ul>	Przeanalizujemy możliwość poprawy przepustowości skrzyżowania ul. Człuchowskiej z ul. Powstańców Śląskich.
122	<ul style="list-style-type: none"> <li>Czy brak wzmianki o linii w projekcie oznacza likwidację linii?</li> </ul>	Nie, brak wzmianki o linii w projekcie oznacza, że jej trasa i częstotliwość kursowania pozostają bez zmian.
122	<ul style="list-style-type: none"> <li>Propozycja wydłużenia trasy linii do stacji M2</li> </ul>	Połączenie Nowego Bemowa ze stacją metra będzie realizowane przez linie 171, 184 i 284, a połączenie Starego Bemowa ze stacją metra będzie realizowane przez linie 149 i 154. W naszej opinii oferta na tych osiedlach oraz na ciągu ul. Górczewskiej będzie wystarczająca. Nie planujemy wydłużenia trasy linii 122 do metra.
114	<ul style="list-style-type: none"> <li>Propozycja skierowania linii z Młocin prosto ul. Kasprówicza do Reymonta, a następnie ul. Broniewskiego (wycofanie z ul. Conrada)</li> </ul>	Jedną z podstawowych ról linii 114 jest zapewnienie dowozu mieszkańców Chomiczówki do stacji metra Młociny. Wycofanie linii z tego odcinka spowodowałoby znaczny odpływ pasażerów, a tym samym podważyłoby sens utrzymywania linii na terenie Biel. Nie planujemy takiej korekty trasy.
114	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat zwiększenia częstotliwości kursowania pomiędzy metrem i Chomiczówką</li> </ul>	Korekty układu tras na Żoliborzu i Biel. Będą przedmiotem odrębnego opracowania. Będziemy starali się zapewnić realizację postulatu w ramach tego projektu.
114	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat zwiększenia częstotliwości kursowania między Chomiczówką, a Bródnem</li> </ul>	Korekty układu tras na Żoliborzu i Biel. Będą przedmiotem odrębnego opracowania.
122	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat skierowania od przystanku Piastów Śląskich do przystanku Radiowa prosto (z pominięciem ul. Żołnierzy Wyklętych i ul. Wrocławskiej)</li> </ul>	Postulat niezwiązany z przedmiotem konsultacji społecznych. Negatywnie rozpatrujemy postulat korekty trasy linii 122 na obszarze Nowego Bemowa.
122	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat skierowania od Powstańców Śląskich trasą linii 112 do pętli Karolin (z wycofaniem ze Starego Bemowa i ul. Kaliskiego)</li> </ul>	Odstąpiono od zmiany trasy linii 112, wobec czego postulat pozostawiamy bez rozpatrzenia.

linia	zgłoszony postulat	rozstrzygnięcie wraz z uzasadnieniem
129	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat zwiększenia częstotliwości kursowania linii</li> </ul>	<p>Na podstawie obserwacji dotychczasowego wykorzystania linii i jej roli w układzie komunikacyjnym, nie zakładamy zwiększenia częstotliwości kursowania linii. Na ciągu ul. Deotymy linia zostanie wzmocniona dodatkowo przez linie 149 oraz (jednokierunkowo) 201.</p>
129	<ul style="list-style-type: none"> <li>Propozycja zamiany tras linii 129 i 184 pomiędzy ulicami Ciołka i Deotymy</li> </ul>	<p>Zaproponowany układ tras jest wynikiem lokalizacji stacji metra. Trasa linii 184 musi przebiegać przez skrzyżowanie ul. Ciołka z ul. Górczewską ponieważ rolą tej linii będzie m.in. dowożenie mieszkańców Nowego Bemowa do najbliższej stacji metra. Ideą projektu jest zebranie oferty komunikacyjnej osiedla Koło na jednym ciągu zlokalizowanym w środku osiedla - stąd wybór ciągu ul. Ciołka. W finalnym projekcie linię 184 dodatkowo wzmocniono linią 284, ale trasa tych linii pomiędzy stacją metra, a Nowym Bemowem jest nierozzerwalna, ponieważ linie te będą stanowiły wspólną ofertę.</p>
135	<ul style="list-style-type: none"> <li>niepункtualne kursowanie autobusów linii 135</li> </ul>	<p>Postulat niezwiązany z przedmiotem konsultacji społecznych. Ze względu na fakt, że większość trasy linii 135 przebiega ulicami, na których nie ma wyznaczonych priorytetów dla komunikacji miejskiej (np. wydzielonych pasów dla autobusów), nie ma możliwości stworzenia rozkładu jazdy uwzględniającego wszystkie występujące na trasie utrudnienia. Przyczyną tego jest również losowy charakter ruchu pojazdów (każdego dnia przejazd tego samego odcinka może zająć inną wartość czasu), na co wpływ ma wiele czynników - przede wszystkim warunki atmosferyczne oraz oddziaływanie zdarzeń losowych na cały układ drogowy (np. kolizje i wypadki). W takim wypadku jedyną możliwością działania jest korekta czasów przejazdu (do tych najbardziej powtarzalnych wartości) oraz zaplanowanie odpowiednio długich czasów postoju na pętlach, aby unikać tzw. opóźnień wtórnych (odjazdu z pętli już z opóźnieniem).</p>
135	<ul style="list-style-type: none"> <li>propozycja połączenia linii 102 ze 135</li> </ul>	<p>Na tę chwilę nie ma możliwości zakręcowania kolejnej linii na pętli WITOLIN. Propozycje dotyczące korekty linii na obszarze Pragi-Południe będą przedmiotem odrębnego opracowania.</p>
136	<ul style="list-style-type: none"> <li>zbyt niska częstotliwość i regularność kursowania linii 136</li> </ul>	<p>Ze względu na fakt, że cała trasa linii 136 przebiega ulicami, na których nie ma wyznaczonych priorytetów dla komunikacji miejskiej (np. wydzielonych pasów dla autobusów), nie ma możliwości stworzenia rozkładu jazdy uwzględniającego wszystkie występujące na trasie utrudnienia. Przyczyną tego jest również losowy charakter ruchu pojazdów (każdego dnia przejazd tego samego odcinka może zająć inną wartość czasu), na co wpływ ma wiele czynników - przede wszystkim warunki atmosferyczne oraz oddziaływanie zdarzeń losowych na cały układ drogowy (np. kolizje i wypadki). W takim wypadku jedyną możliwością działania jest korekta czasów przejazdu (do tych najbardziej powtarzalnych wartości) oraz zaplanowanie odpowiednio długich czasów postoju na pętlach, aby unikać tzw. opóźnień wtórnych (odjazdu z pętli już z opóźnieniem). Ostatnie narzędzie, ze względu na bardzo ograniczoną pojemność pętli autobusowej Młynów jest obecnie niemożliwe do wykorzystania - sytuacja ulegnie poprawie w momencie wybudowania nowej pętli przy ul. Ostroroga.</p>

linia	zgłoszony postulat	rozstrzygnięcie wraz z uzasadnieniem
136	<ul style="list-style-type: none"> <li>na obecnej trasie autobusy linii 136 nie stoją w korku</li> <li>postulat utrzymania dotychczasowej trasy linii 136</li> </ul>	Na obecną chwilę przewidujemy przywrócenie trasy linii sprzed budowy metra. Będziemy analizowali wykorzystanie linii na ciągu al. Prymasa Tysiąclecia oraz rozwój zabudowy mieszkaniowej na obszarze Młynowa i Czystego. Utrzymanie objazdowej trasy wymaga również inwestycji w infrastrukturę przystankową w rejonie skrzyżowania ul. Kasprzaka z ul. Płocką.
136	<ul style="list-style-type: none"> <li>postulat skierowania linii 136 przez metro Księcia Janusza</li> <li>postulat bezpośredniego dojazdu z Parku Moczydło na Ochotę</li> </ul>	Nie przewidujemy wycofania linii 136 z obszaru Młynowa. Ponadto, nie ma możliwości zakręcania linii dojeżdżającej do stacji metra Księcia Janusza od strony wschodniej - krańce KOŁO oraz ZNANA nie są w stanie przyjąć linii 136, która wymaga bardzo długiej krawędzi postojowej, aby niwelować opóźnienia zgromadzone na długiej trasie. Postulat bezpośredniego dojazdu z Parku Moczydło na Ochotę jest realizowany przez linie 184 i 523.
136	<ul style="list-style-type: none"> <li>postulat skierowania trasy linii przez przystanek Grzymały-Sokołowskiego</li> <li>Brak dojazdu z Ochoty do przystanku przy Szczęśliwickiej 36</li> </ul>	Ze względu na bardzo duże wykorzystanie linii na trasie Wola - Mokotów, nie planujemy skierowania linii przez ul. Szczęśliwicką, ponieważ doprowadziłoby to do wydłużenia czasu podróży wielu pasażerom. Połączenie z przystankiem Grzymały-Sokołowskiego, z obszaru Ochoty jest realizowane przez linie 154 oraz 172.
145	<ul style="list-style-type: none"> <li>Protest przeciwko skierowania linii przez Metro Trocka</li> </ul>	Obecnie nie mamy takich planów.
149	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat zwiększenia częstotliwości kursowania linii 149</li> </ul>	Uważamy, że zaproponowana częstotliwość kursowania linii 149 będzie wystarczająca dla potrzeb. Będziemy obserwować zapotrzebowanie na przewozy autobusami tej linii.
149	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat wydłużenia linii 149 do Starych Babic</li> </ul>	Postulat wymaga współpracy z gminą Stare Babice, która musiałaby partycypować w kosztach funkcjonowania. Przedstawimy im taką propozycję, jednakże ze względu na dość okrężną trasę linii względem innych połączeń na trasie Stare Babice - ciąg ul. Górczewskiej zapewniających łączną częstotliwość kursowania co 10 minut w godzinach szczytu, nie spodziewamy się atrakcyjności takiego połączenia.
149	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat wydłużenia linii od stacji metra Księcia Janusza do krańca Koło</li> <li>Postulat wysłużenia linii do PKP Młynów z obsługą przystanku Park Moczydło</li> </ul>	Ze względu na postulaty mieszkańców Koła, linia została skierowana przez ul. Deotymy na Koło, wobec czego nie ma możliwości realizacji tego postulat.
149	<ul style="list-style-type: none"> <li>Propozycja wydłużenia trasy od stacji metra Księcia Janusza do pętli Znana</li> </ul>	Ze względu na postulaty mieszkańców Koła, linia została skierowana przez ul. Deotymy na Koło, wobec czego nie ma możliwości realizacji tego postulat.
149	<ul style="list-style-type: none"> <li>Propozycja skierowania linii przez ul. Człuchowską wraz ze skierowaniem linii 271 przez Lazurową do Górczewskiej</li> </ul>	Ze względu na pozostawienie obecnej trasy linii 112, a tym samym odstąpienie od uruchomienia linii 271, nie ma możliwości realizowania tego postulat.
149	<ul style="list-style-type: none"> <li>Propozycja skierowania trasy przez ul. Dywizjonu 303 wraz z uruchomieniem przystanku Os. Zielony Staw</li> </ul>	Nie planujemy kierowania autobusów przez ul. Dywizjonu 303. Ulica ta wymagałaby znacznej ingerencji w infrastrukturę - budowa przystanków w rejonie skrzyżowania z ul. Lazurową, przy przystankach os. Zielony Staw, w rejonie skrzyżowania z ul. Powstańców Śląskich oraz przebudowa progów

linia	zgłoszony postulat	rozstrzygnięcie wraz z uzasadnieniem
		zwalniających na progi wyspowe.
149	<ul style="list-style-type: none"> <li>Czy wydłużenie trasy do metra Księcia Janusza będzie tymczasowe?</li> </ul>	Tak. Założeniem było wydłużenie linii do najbliższej stacji metra. Wraz z oddawaniem do eksploatacji kolejnych stacji metra zakładane jest skracanie linii i finalnie powrót na obecną trasę do pętli os. Górczewska, czyli do najbliższej stacji metra.
149	<ul style="list-style-type: none"> <li>Propozycja połączenia linii 149 i 201 na trasie Groty - Nowe Bemowo</li> </ul>	Ze względu na ograniczenia infrastrukturalne (przejazd ulicami Pieniążka i Osmańczyka) linię 201 mogą obecnie obsługiwać wyłącznie najmniejsze autobusy o długości 9 metrów. Ponieważ linia 149 ma pełnić również rolę dowozówki do metra na ciągu ul. Górczewskiej 9 metrowe autobusy byłby za małe. Dlatego nie planujemy obecnie takiego rozwiązania.
154	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat skrócenia linii do pętli Koło (zamiast na Bemowo)</li> <li>Postulat skierowania części kursów na Nowe Bemowo</li> </ul>	Na chwilę obecną nie planujemy korekty trasy linii 154 na obszarze Woli oraz Bemowa.
154	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat skierowania linii na Groty (w zastępstwie linia 149 do Starego Bemowa)</li> </ul>	Ze względu na brak możliwości realizowania postojów na pętli Groty, nie ma możliwości skierowania linii 154 na Groty. Linia ma zbyt długą trasę, narażoną na utrudnienia, by nie mieć postoju na jednym z krańców.
154	<ul style="list-style-type: none"> <li>Czy autobusy linii 154 będą mieć wspólny przystanek z innymi liniami przy Osiedlu Górczewska?</li> </ul>	Wszystkie linie kursujące z pętli Os. Górczewska w stronę metra, z wyjątkiem linii 109, która będzie zaczynała tutaj trasę, będą miały wspólny przystanek, aby ułatwić dojazd w kierunku centrum (metra). Jednocześnie informujemy, że funkcjonująca obecnie pętla autobusowa (stan na kwiecień 2020) ulegnie czasowej likwidacji w związku z postępem prowadzonych prac budowlanych. Tym samym układ przystanków ulegnie jeszcze zmianie.
154	<ul style="list-style-type: none"> <li>Obawa o zbyt niską częstotliwość kursowania linii na ul. Redutowej</li> <li>Postulat regularnych dojazdów autobusów linii 154 i 197 z ul. Redutowej do M2</li> <li>Postulat zwiększenia częstotliwości kursowania 154 i 197</li> </ul>	Ciąg ul. Redutowej będą obsługiwały linie 154 (co 15 minut) oraz linia 197 (co 7-8 minut). W miarę możliwości rozkłady tych linii będą skoordynowane ze sobą. Dodatkowo ul. Redutowa będzie również obsługiwana linią 167.
154	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat ułatwienia dojazdu z Odolan na Górczewską</li> </ul>	Dojazd z Odolan na ul. Górczewską zostanie zachowany – będzie możliwy liniami 109, 154 i 184 (z przystanku Ordon), z Reduty Wolskiej autobusami linii 154 i 197 natomiast z przystanków Fort Wola oraz Sowińskiego (w jednym kierunku) autobusami linii 197.
154	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat utrzymania bezpośredniego połączenia z Monte Cassino do Dworca Zachodniego</li> </ul>	Bezpośredni dojazd z przystanku Monte Cassino zostanie zachowany w postaci linii 184.
154	<ul style="list-style-type: none"> <li>Propozycja skierowania linii 154 przez ul. Wolską do Powstańców Śląskich</li> <li>Postulat ułatwienia dojazdu z Odolan do ciągu Żwirki i Wigury</li> <li>Propozycja zmiany trasy linii 154 przez Wolską i Ciepłownię Wola - dojazd z Zachodnich Odolan na ul. Żwirki i Wigury</li> </ul>	Nie przewidujemy prowadzenia linii autobusowych wzdłuż trasy tramwajowej w ciągu ul. Wolskiej - ul. Połczyńskiej - ul. Powstańców Śląskich.

linia	zgłoszony postulat	rozstrzygnięcie wraz z uzasadnieniem
154	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postulat zwiększenia częstotliwości kursowania</li> <li>• Postulat zwiększenia częstotliwości kursowania linii 154 - np. do częstotliwości do 7,5/10 minut w godzinach szczytu</li> <li>• Postulat zmiany obsługi linii 154 na pojazdy wielkopojemne</li> </ul>	Przeanalizujemy możliwości zwiększenia częstotliwości kursowania linii. Nie ma możliwości skierowania do obsługi linii 154 autobusów wielkopojemnych, ze względu na parametry skreću z al. Krakowskiej w ul. 1 Sierpnia.
154	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postulat zachowania dogodnej przesiadki między liniami 154 i 167</li> <li>• Propozycja korekty trasy linii 154 w rejonie ul. Elekcyjnej/Wolskiej w celu przesiadki do 167</li> <li>• Postulat utrzymania połączenia Redutowej z Ochotą</li> </ul>	Trasa linii 167 ostatecznie nie ulegnie zmianie – tym samym wciąż będzie możliwa dogodna przesiadka między autobusami linii 154 i 167 np. na ul. Redutowej. Obie linie umożliwią dojazd z tej części Woli na Ochotę.
154	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zasygnalizowanie problemu z funkcjonowaniem linii 154 na starej trasie</li> </ul>	Rozwiązanie problemów z funkcjonowaniem linii 154 wymaga głębszej przebudowy układu komunikacyjnego na obszarze Ochoty oraz wschodniej części Włoch. Będzie to przedmiotem analiz ZTM w przyszłości.
155	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Likwidacja linii to brak bezpośredniego dojazdu z ul. Pustola do centrum</li> <li>• Brak dojazdu z ul. Redutowej do centrum</li> <li>• Brak bezpośredniego dojazdu z Jana Olbrachta do centrum</li> </ul>	Już obecnie dojazd z tych rejonów do centrum wymaga przesiadki – po wprowadzeniu zmian będzie to możliwe na stacji metra Księcia Janusza lub przy Reducie Wolskiej.
155	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brak dojazdu z ul. Jana Olbrachta na ul. Redutową (szkoły)</li> <li>• Brak linii z ul. Jana Olbrachta do ul. Wolskiej</li> <li>• Brak dojazdu z ul. Jana Olbrachta do Reduty Wolskiej</li> <li>• Postulat utrzymania połączenia ul. Jana Olbrachta z ul. Redutową i ul. Wolską</li> <li>• Brak bezpośredniego dojazdu ze Znanej na ul. Redutową</li> <li>• Brak dojazdu z Jana Olbrachta do tramwajów przy ul. Wolskiej</li> <li>• Zbyt mała liczba kursów na ul. Redutowej</li> </ul>	Dojazd z ul. Jana Olbrachta na ul. Redutową zostanie zachowany w postaci linii 167. Przez ul. Redutową będą kursować autobusy linii 154, 167 i 197.
155	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brak linii z ul. Olbrachta na ul. Leszno</li> </ul>	Już obecnie dojazd w tej relacji wymaga przesiadki (podobnie jak w wiele innych miejsc). Po zmianach dojazd będzie możliwy z przesiadką w rejonie stacji metra Księcia Janusza lub między autobusami i tramwajami przy Reducie Wolskiej (z dojściem pieszym z przystanku Zajezdnia Wola).
155	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Negatywna opinia o likwidacji linii 155</li> <li>• Likwidacja linii to brak dojazdu gdziekolwiek</li> <li>• Brak dojazdu ze Znanej na bliską Wołę</li> <li>• Postulat utrzymania kursowania linii 155</li> <li>• Postulat utrzymania kursowania linii 155 na Znaną</li> </ul>	Rolą linii 155 było zapewnienie dojazdu rejonu ul. Znanej oraz ul. Redutowej do najbliższej stacji metra. W związku z wydłużeniem linii metra, dojazd do najbliższej stacji metra zostanie zapewniony przez linie 284 (z ul. Jana Olbrachta) oraz 154 i 197 (z ul. Redutowej).

linia	zgłoszony postulat	rozstrzygnięcie wraz z uzasadnieniem
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Negatywna opinia o propozycji likwidacji linii 155</li> </ul>	
155	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat połączenia 155 i 255 - dojazd do tramwajów i M2</li> <li>Propozycja likwidacji linii 255 z jednoczesnym pozostawieniem linii 155 na nowej trasie: RONDO DASZYŃSKIEGO - Kasprzaka - Ordon - Jana Kazimierza - Hubalczyków - Wolska - Redutowa - Jana Olbrachta - ZNANA</li> </ul>	Dojazd z rejonu ul. Jana Olbrachta do tramwajów będzie realizowany za pośrednictwem linii 167, a do metra za pośrednictwem linii 284. Połączenie linii 155 oraz 255 jest niemożliwe do zrealizowania z następujących powodów - brak skrzyżowania w lewo z ul. Wolskiej w ul. Hubalczyków - konieczność przejazdu przez pętlę Cm. Wolski. Co więcej, na pętli Znana nie będzie możliwości zakręcania trzeciej linii autobusowej, a na rondzie Daszyńskiego również nie ma możliwości realizacji postojów - organizacyjnie linia musiałaby mieć wyznaczone miejsce na postój gdzieś na trasie.
155	<ul style="list-style-type: none"> <li>Autorska propozycja nowej linii 205 w miejsce 155: METRO KSIĘCIA JANUSZA - Jana Olbrachta - Stroma (powrót: Boznańskiej) - Człuchowska - Sowińskiego - Pustola - Redutowa - Wolska - Sowińskiego - Jana Kazimierza - Ordon - STAŃCZYKA</li> </ul>	<p>Obecnie nie ma żadnych możliwości realizacji takiej trasy, ze względu na niedostosowanie infrastruktury drogowej, a w przypadku ul. Człuchowskiej nawet jej braku. Ze względu na klasę drogi, większość tych zadań jest w kompetencjach Urzędu Dzielnicy Wola. Aby zrealizować takie połączenie niezbędne jest:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>w ul. Stromej (na odcinku od ul. Strąkowej do ul. Człuchowskiej): wprowadzenie ruchu jednokierunkowego,</li> <li>w ul. Boznańskiej (na odcinku od ul. Człuchowskiej do ul. Strąkowej): wprowadzenie ruchu jednokierunkowego oraz przebudowa progów zwalniających na progi wyspowe,</li> <li>w ul. Człuchowskiej (na odcinku od ul. Stromej do ul. Sowińskiego): przebudowa progów zwalniających na progi wyspowe, wprowadzenie całkowitego zakazu parkowania wzdłuż ulicy, budowa fragmentu ulicy o długości ok. 150 m,</li> <li>w ul. Sowińskiego (na odcinku od ul. Człuchowskiej do ul. Pustola): poszerzenie jezdni ulicy na odcinku od ul. Człuchowskiej do ul. Szulborskiej (zalecane to minimum 6,5 m), przebudowa progów zwalniających na progi wyspowe,</li> <li>w ul. Pustola (na odcinku od ul. Sowińskiego do ul. Redutowej): przebudowa progów zwalniających na progi wyspowe, wprowadzenie całkowitego zakazu parkowania wzdłuż ulicy</li> <li>w ul. Ordon (od końca nawierzchni asfaltowej do końca ulicy): remont nawierzchni ulicy,</li> <li>budowa infrastruktury przystankowej - około 10 sztuk</li> </ul>
155	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat zmiany charakteru przystanku Zajezdnia Redutowa na stały</li> </ul>	Przeprowadzimy pomiary wykorzystania przystanku po wdrożeniu zmian i na ich podstawie podejmiemy decyzję o ewentualnej zmianie charakteru przystanku.
155	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat utrzymania połączenia ul. Redutowej i Ronda Daszyńskiego</li> <li>Brak dojazdu ze Znanej do ronda Daszyńskiego</li> </ul>	Rolą linii 155 było zapewnienie dojazdu rejonu ul. Znanej oraz ul. Redutowej do najbliższej stacji metra. W związku z wydłużeniem linii metra, dojazd do najbliższej stacji metra zostanie zapewniony przez linie 284 (z ul. Jana Olbrachta) oraz 154 i 197 (z ul. Redutowej).
155	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zapytanie o możliwość przywrócenia linii 155 na Solec</li> </ul>	Nie przewidujemy przywrócenia linii 155 na obszarze Powiśla.

linia	zgłoszony postulat	rozstrzygnięcie wraz z uzasadnieniem
155	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak bezpośredniego dojazdu z ul. Jana Olbrachta do Szpitala Wolskiego</li> </ul>	Nie ma możliwości zapewnienia każdemu przystankowi bezpośredniego połączenia z każdym kluczowym punktem miasta (gdzie każdy pasażer ma inny cel podróży i inny punkt jest kluczowy), dlatego też część relacji musi być realizowanych z przesiadką - w tym wypadku z linii 167 na linią 105 na przystanku Ordon lub PKP Wola (Kasprzaka).
157	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postulat ułatwienia dojazdu z Ochoty do M2: na Placu Zawiszy prowadzić ul. Towarową i potem ul. Prosta (tu przystanek i bezpośrednia przesiadka do metra) do ul. Żelaznej (powrót na obecną część trasy)</li> </ul>	Nie planujemy realizacji takiego postulatu za pomocą linii autobusowej, pomijając występujące utrudnienia w ul. Towarowej (w szczególności w godzinach popołudniowych w kierunku pl. Zawiszy) oraz brak skrzyżowania z ul. Prostej w ul. Żelazną. Połączenie takie jest realizowane za pomocą linii tramwajowej 1.
159	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brak bezpośredniego połączenia między Śródmieściem, a Wolą i Bemowem</li> <li>• Propozycja zmiany trasy: 159 EC SIEKIERKI - Gołkowska- Czerniakowska – Łazienkowska – Myśliwiecka- Górnośląska – Piękna – Krucza – Królewska – Grzybowska – Siedmiogrodzka – Skierniewicka - Kasprzaka – Płocka – Obozowa – WAWRZYSZEWSKA – Ostroroga – Płocka.</li> <li>• Propozycja przywrócenia trasy przez ul. Ciołka - sprzed budowy M2</li> </ul>	Nie planujemy zmiany trasy linii 159 w ramach tego projektu. Połączenie Śródmieścia z Wolą realizuje linia M2.
162	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postulat zwiększenia częstotliwości kursowania linii 162 w przypadku wycofania linii 171 z Powiśla</li> </ul>	Linia 171 nie zostanie wycofana z Powiśla i Solca. Aby zapewnić dotychczasową liczbę kursów do centrum, trasa linii 109 zostanie wydłużona do Torwaru.
162	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Propozycja zmiany trasy: 162 SPARTAŃSKA – Woronicza – Odyńca – Puławska – Dolna – Chełmska – Czerniakowska – Szwoleżerów – Myśliwiecka - Rozbrat – dalej stała trasą do PL. HALLERA (niezwykle potrzebne połączenie, żadnej alternatywy obecnie, bardzo słabo skomunikowane Powiśle)</li> </ul>	Nie planujemy zmiany trasy linii 162 w ramach tego projektu.
167	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Propozycja skierowania linii 167 przez ul. Redutową</li> <li>• Postulat utrzymania obecnej trasy linii 167</li> <li>• Utrata połączenia ul. Olbrachta z Redutową</li> <li>• Postulat utrzymania kursowania linii 167 przez ul. Redutową</li> <li>• Negatywna opinia o propozycji zmiany trasy linii 167</li> <li>• Utrudniony dojazd z ul. Redutowej na al. Niepodległości</li> <li>• Trasa przez ul. Górczewską i ul. Elekcyjną to wydłużony czas przejazdu</li> </ul>	Po przeanalizowaniu wniosków złożonych w trakcie konsultacji, podjęto decyzję o utrzymaniu obowiązującej od 2016 roku trasy linii 167, tj. z pętli Znana przez ul. Redutową i dalej na Siekierki.

linia	zgłoszony postulat	rozstrzygnięcie wraz z uzasadnieniem
167	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postulat przywrócenia trasy linii 167 sprzed budowy M2 pod ul. Górczewską</li> <li>• Postulat skierowania linii 167 na Nowe Bemowo</li> <li>• Postulat przywrócenia trasy linii 167 sprzed budowy M2 pod ul. Górczewską</li> <li>• Postulat przywrócenia linii 167 na ul. Deotymy</li> </ul>	Połączenie zostało zastąpione przez linię 184. Nie planujemy przywrócenia trasy linii 167 na północ od ul. Górczewskiej.
167	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postulat przywrócenia połączenia Górczewskiej z Nowym Bemowem (167)</li> </ul>	W zastępstwie za linię 167 z Nowego Bemowa na ul. Górczewską przez ul. Dywizjonu 303 kursuje linia 184, a po wprowadzeniu kompletu zmian dojazd umożliwią również autobusy linii 284. Dodatkowo dojazd między tymi dwoma rejonami miasta umożliwią np. linia 171.
167	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postulat zmiany charakteru przystanku Zajezdnia Redutowa na stały</li> </ul>	Przeprowadzimy pomiary wykorzystania przystanku po wdrożeniu zmian i na ich podstawie podejmiemy decyzję o ewentualnej zmianie charakteru przystanku.
167	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postulat utrzymania linii 167 lub 184 na ul. Deotymy - dojazd z Obozowej na Ochotę</li> <li>• Postulat połączenia Deotymy z Ochotą</li> </ul>	Zaproponowany układ tras jest wynikiem lokalizacji stacji metra. Trasa linii 184 musi przebiegać przez skrzyżowanie ul. Ciołka z ul. Górczewską ponieważ rolą tej linii będzie dowożenie mieszkańców Nowego Bemowa do najbliższej stacji metra. Ideą projektu jest zebranie oferty komunikacyjnej osiedla Koło na jednym ciągu zlokalizowanym w środku osiedla - stąd wybór ciągu ul. Ciołka, który jest w odległości od 200 do 300 metrów od ul. Deotymy.
167	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postulat ułatwienia dojazdu lub przesiadki w drodze z Woli na Mokotów</li> <li>• Brak bezpośredniego dojazdu z Mokotowa na Wolę</li> </ul>	Nie ma możliwości zapewnienia każdemu przystankowi bezpośredniego połączenia z każdym kluczowym punktem miasta (gdzie każdy pasażer ma inny cel podróży i inny punkt jest kluczowy), dlatego też część relacji musi być realizowanych z przesiadką. Bezpośrednie połączenia Mokotowa i Woli są i w dalszym ciągu będą realizowane przez linie 136 oraz 167.
171	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zbyt niska częstotliwość kursowania 171</li> </ul>	Zaproponowana w projekcie częstotliwość kursowania (7,5/10/10) miała na celu utworzenie częstego połączenia Nowego Bemowa z metrem. Na skutek przeprowadzonych dyskusji i analiz w miejsce często kursującej linii 171 zostanie uruchomiona linia 284, której odjazdy będą skoordynowane z autobusami linii 184. Na Powiśle, w celu zapewnienia obecnego poziomu oferty w dojeździe do Centrum zostanie dodatkowo skierowana linia 109.
171	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postulat utrzymania trasy 171 do ronda Daszyńskiego</li> </ul>	Dojazd z Solca i Powiśla do ronda Daszyńskiego zostanie zachowany poprzez wydłużenie linii 109 do pętli przy Torwarze. Natomiast dojazd z ul. Górczewskiej do ronda Daszyńskiego będzie możliwy metrem.
171	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Negatywna opinia o propozycji skrócenia trasy linii 171</li> <li>• Linia 171 nie powinna zostać skrócona</li> <li>• Zaproponowane zmiany to brak bezpośredniego dojazdu do centrum</li> <li>• Postulat przywrócenia poprzedniej trasy linii 171</li> </ul>	Po przeanalizowaniu wniosków złożonych w trakcie konsultacji, podjęto decyzję o przywróceniu istniejącej do 2016 r. trasy linii 171 z Bemowa i Woli przez centrum (tj. przez ul. Górczewską, Leszno, aleję Solidarności, pl. Bankowy i ul. Marszałkowską) do pętli Torwar.

linia	zgłoszony postulat	rozstrzygnięcie wraz z uzasadnieniem
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postulat utrzymania linii 171 na obecnej trasie</li> <li>• Brak dojazdu do północnego Śródmieścia</li> <li>• Zmniejszenie częstotliwości połączeń między Wolą a Trasą WZ</li> <li>• Postulaty braku zmian</li> <li>• Postulat przywrócenia 171 na trasę sprzed budowy M2</li> </ul>	
171	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brak dojazdu z Solca i Powiśla do M2 pomimo wydłużenia 517</li> <li>• Linia 517 nie dowiezie do M2</li> <li>• Linia 517 kursowałaby na Solec zbyt rzadko</li> </ul>	Ze względu na decyzję o przywróceniu trasy linii 171 sprzed budowy metra oraz korektę trasy linii 109, postulat został zrealizowany. Jednocześnie, na podstawie prowadzonych pomiarów wykorzystania linii 171, uważamy że linia o częstotliwości kursowania co 10 minut w godzinach szczytu oraz co 15 minut w pozostałych porach w zupełności wystarczyłaby do obsługi odcinka trasy z Powiśla do Centrum.
171	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Propozycja wariantowych kursów linii 171 (od strony Bemowa do metra i/lub z Powiśla do centrum)</li> </ul>	Rozważaliśmy wprowadzenie takiego rozwiązania, aczkolwiek ma ono wady wynikające z trudności utrzymania regularności kursowania na wspólnym odcinku. Ostatecznie ciężar dojazdu z Nowego Bemowa do stacji Księcia Janusza został przeniesiony na linie 184 i 284, a wzmocnienie na Powiślu będzie się odbywało za pomocą linii 109.
171	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Propozycja trasy linii 171 pl. Bankowy - Chomiczówka</li> </ul>	Postulat zostanie zrealizowany poprzez utrzymanie kursowania linii 171 na trasie sprzed budowy metra, czyli na Powiśle przez pl. Bankowy.
171	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brak bezpośredniego dojazdu z Bemowa na Solec</li> <li>• Utrudniony dojazd z Odolan na Torwar</li> <li>• Postulat utrzymania połączenia Odolan z pl. 3 Krzyży/Powiślem,</li> <li>• Brak bezpośredniego dojazdu z Bemowa na Powiśle</li> <li>• Brak bezpośredniego dojazdu z Bemowa na Solec</li> <li>• Brak bezpośredniego dojazdu z Woli na Powiśle</li> <li>• Brak dojazdu z Powiśla i Solca na Wolę</li> <li>• Brak bezpośredniego dojazdu z Bemowa do centrum</li> <li>• Brak bezpośredniego dojazdu z Woli do przystanku Centrum</li> <li>• Brak bezpośredniego dojazdu z Chomiczówki do centrum</li> <li>• Brak bezpośredniego dojazdu z Chomiczówki na Wolę</li> <li>• Brak bezpośredniego dojazdu z Woli i Bemowa do pl.Trzech Krzyży</li> <li>• Brak dojazdu z Dolnego Mokotowa do Wola Park</li> <li>• Brak bezpośredniego dojazdu z Solca do Wola Parku</li> <li>• Zaproponowane zmiany to brak bezpośredniego dojazdu do centrum</li> <li>• Postulat utrzymania dojazdu z Odolan do centrum</li> </ul>	Po przeanalizowaniu wniosków złożonych w trakcie konsultacji, podjęto decyzję o przywróceniu istniejącej do 2016 r. trasy linii 171 z Bemowa i Woli przez centrum (tj. przez ul. Górczewską, Leszno, al. Solidarności, pl. Bankowy i ul. Marszałkowską) do pętli Torwar. Bezpośredni dojazd z Odolan do centrum i na Powiśle oraz Solec umożliwi wydłużona do Torwaru linia 109. Jednocześnie przypominamy, że bezpośredni dojazd z Bemowa do centrum umożliwiają również linie tramwajowe oraz linia metra M2.

linia	zgłoszony postulat	rozstrzygnięcie wraz z uzasadnieniem
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brak bezpośredniego dojazdu z Odolan na ciąg ul. Królewskiej</li> <li>• Utrata bezpośredniego dojazdu z ul. Wrocławskiej do centrum</li> <li>• Brak bezpośredniego dojazdu z ul. Górczewskiej do centrum</li> <li>• Brak dojazdu z Nowego Bemowa do centrum</li> <li>• Brak bezpośredniego dojazdu autobusem z Nowego Bemowa do centrum</li> <li>• Brak bezpośredniego dojazdu na Torwar</li> <li>• Konieczność wielokrotnych przesiadek przy jeździe z Bemowa na Solec</li> <li>• Postulat utrzymania bezpośredniego dojazdu na Torwar</li> <li>• Skrócenie trasy to konieczność dodatkowej przesiadki</li> </ul>	
171	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postulat utrzymania połączenia ul. Kasprzaka i Bemowa</li> </ul>	Dojazd między ul. Kasprzaka i Bemowem będzie zachowany tramwajami linii 10 i 11 oraz autobusami linii 109, której obecna trasa zostanie uznana za stałą (z wydłużeniem do pętli przy Torwarze).
171	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postulat uruchomienia połączenia między Odolanami, a ul. Książęcą i Rozbrat</li> </ul>	Postulat zostanie zrealizowany poprzez wydłużenie trasy linii 109 do pętli Torwar.
171	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postulat utrzymania dojazdu z Odolan do centrum</li> <li>• Postulat polepszenia oferty komunikacyjnej na Odolanach (ul. Wolska)</li> <li>• Zmiana trasy to utrata połączenia Odolan z Południowym Śródmieściem i Powiślem</li> </ul>	Postulat zostanie zrealizowany poprzez utrzymanie dotychczasowej (objazdowej) trasy linii 109 wraz z wydłużeniem jej przez przystanek Centrum do Torwaru.
171	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zbyt mała liczba połączeń z przystanku Ordon do centrum</li> <li>• Postulat zwiększenia częstotliwości kursowania na Odolanach</li> </ul>	Rekompensatą za zmianę trasy linii 171 oraz 190, a także zmniejszoną częstotliwość kursowania linii 109 jest zwiększenie częstotliwości kursowania linii 105 z 18 do 22,5 kursów w ciągu godziny szczytu. Jednocześnie część z nich będą to kursy zaczynające od przystanku Fort Wola, a więc służące przede wszystkim pasażerom Odolan, bez pasażerów z poprzedniego odcinka trasy.
171	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brak bezpośredniego dojazdu z Chomiczówki do dworca kolejowego</li> </ul>	Podstawowa trasa linii 171 biegnie przez pl. Bankowy i znajdujący się w pewnym oddaleniu od Dworca Centralnego przystanek Centrum. Bezpośredni dojazd z Chomiczówki do dworca kolejowego jest wciąż możliwy autobusami linii 184 (z przystanków Al. Reymonta, Conrada) oraz tramwajami linii 33 (z przystanku Aspekt). Natomiast dojazd z przesiadką umożliwiają inne linie kursujące przez ul. Conrada, np. 114 lub 180.
171	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dojazd z Bemowa do Dworca Centralnego będzie wymagało przesiadki</li> <li>• Uwagi o popularności dojazdu z Woli do Dw. Centralnego</li> </ul>	Dojazd z Bemowa do Dworca Centralnego jest możliwy tramwajami linii 10 oraz 24 (funkcjonuje poziome dojsię z przystanków w Alejach Jerozolimskich przy ul. Emilii Plater) oraz będzie możliwe autobusami linii 109, której trasa zostanie wydłużona do Torwaru.

linia	zgłoszony postulat	rozstrzygnięcie wraz z uzasadnieniem
171	<ul style="list-style-type: none"> <li>Brak bezpośredniego dojazdu z ul. Dywizjonu 303 do centrum</li> </ul>	Z ul. Dywizjonu 303 dojazd do centrum jest nieustannie możliwy bezpośrednimi liniami tramwajowymi. Będzie również możliwy autobusami linii 171, której trasa do centrum przez ul. Powstańców Śląskich i Górczewską zostanie zachowana.
171	<ul style="list-style-type: none"> <li>Brak dojazdu z Dywizjonu 303 na ul. Orдона</li> </ul>	Dojazd będzie zapewniony, ale nie bezpośrednio. Nie ma możliwości zapewnienia każdemu przystankowi bezpośredniego połączenia z każdym kluczowym punktem miasta (gdzie każdy pasażer ma inny cel podróży i inny punkt jest kluczowy), dlatego też część relacji musi być realizowanych z przesiadką. Połączenie Dywizjonu 303 z ul. Orдона są i w dalszym ciągu będą realizowane przez linię 171 z przesiadką na linii 109 i 154 na ciągu ul. Górczewskiej lub linię 20 z przesiadką na linię 184 w rejonie Koła.
171	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat zachowania autobusowego połączenia Górczewskiej z centrum</li> <li>Zbyt mała liczba linii autobusowych na ul. Górczewskiej i Lesznie</li> </ul>	Postulat zostanie zrealizowany poprzez utrzymanie kursowania linii 171 przez centrum (przez pl. Bankowy) oraz poprzez utrzymanie kursowania linii 109 na dotychczasowej, objazdowej trasie.
171	<ul style="list-style-type: none"> <li>M2 nie zastąpi linii 171 w dojeździe z Solca do centrum</li> <li>M2 nie zastąpi linii 171 w dojeździe na dworce, centrum na Solec</li> </ul>	Po przeanalizowaniu wniosków złożonych w trakcie konsultacji, podjęto decyzję o przywróceniu istniejącej do 2016 r. trasy linii 171 z Bemowa i Woli przez centrum (tj. przez ul. Górczewską, Leszno, aleję Solidarności, pl. Bankowy i ul. Marszałkowską) do pętli Torwar. Bezpośredni dojazd z centrum i Dworca Centralnego na Powiśle oraz Solec umożliwi wydłużona do Torwaru linia 109.
171	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat wydłużenia linii 171 z metra Księcia Janusza do pętli Esperanto</li> </ul>	Po przeanalizowaniu wniosków złożonych w trakcie konsultacji, podjęto decyzję o przywróceniu istniejącej do 2016 r. trasy linii 171 z Bemowa i Woli przez centrum (tj. przez ul. Górczewską, Leszno, aleję Solidarności, pl. Bankowy i ul. Marszałkowską) do pętli Torwar. Wobec czego postulat pozostawiamy bez rozpatrzenia, aczkolwiek prawdopodobnie został spełniony.
177	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat zwiększenia częstotliwości kursowania linii</li> <li>Postulat polepszenia jakości obsługi nowych osiedli w północnym Ursusie</li> <li>Postulat połączenia nowych osiedli w Ursusie z linią M2</li> </ul>	Postulat niezwiązany z projektem będącym przedmiotem konsultacji społecznych. Układ komunikacyjny związany z rozbudową osiedli na pofabrycznych terenach Ursusa będzie przedmiotem odrębnego opracowania. Będzie on również obejmował połączenie z linią M2, obecnie zapewniane linią 197.
178	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zbyt niska częstotliwość kursowania – dojazd do M2 z Alej Jerozolimskich i Ursusa</li> <li>postulat polepszenia dojazdu ze Szczęśliwic i RZS do M2 i ronda Daszyńskiego - propozycja wydłużenia kursów linii do Młynowa</li> <li>postulat linii z Woli/Bemowa na Aleje Jerozolimskie (zachodnie)</li> </ul>	Dojazd z Ursusa do M2 oprócz linii 178 zapewniają linie 197 czy 517. Podaż w takiej relacji jest obecnie wystarczająca. Z ciągu Alej Jerozolimskich na Wolę, w tym do linii metra M2 realizuje linia 178 w kursach podstawowych i skróconych. Będziemy obserwować zapotrzebowanie na przewozy w tej relacji. Połączenie Szczęśliwic i Ronda Zesłańców Syberyjskich z linią metra M2 realizują dodatkowo linie 186 czy 414.
184	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat o przywrócenie poprzedniej trasy linii 184 przez Jelonki (przez przystanek Ciepłownia Wola).</li> </ul>	Nie przewidujemy przywrócenia trasy linii 184 przez przystanek Ciepłownia Wola. Po uruchomieniu linii 11 oraz pozostawieniu linii 184 bez zmiany trasy obserwowaliśmy ciągły odpływ pasażerów z linii

linia	zgłoszony postulat	rozstrzygnięcie wraz z uzasadnieniem
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brak bezpośredniego połączenia Jelonek z Dworcem Zachodnim.</li> <li>• Postulat przywrócenia trasy linii 184 przez Bemowo-Ratusz</li> <li>• Postulat ułatwienia przejazdu między Halą Wola a Dw. Zachodnim</li> <li>• Brak połączenia Odolan z Dworcem Zachodnim</li> </ul>	autobusowej, co skutkowało koniecznością zmniejszenia częstotliwości kursowania. Nie ma możliwości zapewnienia każdemu przystankowi bezpośredniego połączenia z każdym kluczowym punktem miasta (gdzie każdy pasażer ma inny cel podróży i inny punkt jest kluczowy), dlatego też część relacji musi być realizowanych z przesiadką.
<b>184</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Negatywna opinia o zmianie tras linii z ul. Deotymy na ul. Ciołka</li> <li>• Postulat utrzymania kursowania linii 184 przez ul. Deotymy</li> <li>• Linia 184 umożliwia dojazd do placówek edukacyjnych przy ul. Deotymy</li> <li>• Negatywna opinia o propozycji zmiany trasy linii 184</li> </ul>	Zaproponowany układ tras jest wynikiem lokalizacji stacji metra. Trasa linii 184 musi przebiegać przez skrzyżowanie ul. Ciołka z ul. Górczewską ponieważ rolą tej linii będzie dowożenie mieszkańców Nowego Bemowa do najbliższej stacji metra. Ideą projektu jest zebranie oferty komunikacyjnej osiedla Koło na jednym ciągu zlokalizowanym w środku osiedla - stąd wybór ciągu ul. Ciołka, który jest w odległości od 200 do 300 metrów od ul. Deotymy. Na ul. Deotymy oprócz linii 129 zostaną dodatkowo skierowane linie 149 oraz (w jednym kierunku) 201.
<b>186</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zbyt niska częstotliwość kursowania linii 186</li> </ul>	Postulat spoza obszaru będącego przedmiotem konsultacji społecznych. Będziemy analizować wykorzystania linii oraz możliwości zwiększenia częstotliwości kursowania linii.
<b>189</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konieczność poprawy dojazdu z Bemowa na Służewiec</li> <li>• Zbyt niska częstotliwość kursowania</li> </ul>	Postulat spoza obszaru będącego przedmiotem konsultacji społecznych. Będziemy analizować wykorzystania linii oraz możliwości zwiększenia częstotliwości kursowania linii. Mamy świadomość problemów z funkcjonowaniem linii 189 (nieregularność kursowania oraz przepełnienia), jednakże zwiększenie częstotliwości kursowania linii wymaga skierowania znacznej liczby dodatkowych wozów - np. aby zwiększyć częstotliwość kursowania w godzinach szczytu do 4 minut wymaga zaangażowania dodatkowych 10 autobusów. Również trasa linii nie daje praktycznie żadnych możliwości poprawy funkcjonowania linii - poza odcinkiem ul. Łopuszańskiej oraz ul. Marynarskiej nie ma możliwości wyznaczenia priorytetu dla autobusów w postaci wydzielonych pasów.
<b>190</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zbyt niska częstotliwość kursowania</li> <li>• Postulat zwiększenia częstotliwości kursowania</li> <li>• Zbyt mało linii autobusowych na ul. Górczewskiej</li> </ul>	Uważamy, że zaproponowana częstotliwość kursowania linii 190 jest wystarczająca. Dodatkowo, na ciągu ul. Górczewskiej pozostanie linia 171. Będziemy monitorować zapotrzebowanie na przewozy autobusami tej linii.
<b>190</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pozytywna opinia o propozycji zmian</li> </ul>	
<b>190</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brak bezpośredniego dojazdu z ul. Kasprzaka na pl. Bankowy</li> <li>• Postulat uruchomienia linii na obecnej trasie 190 - połączenie Odolan z pl. Bankowym i Dw. Wileńskim</li> <li>• Postulat utrzymania obecnej trasy</li> </ul>	Nie ma możliwości zapewnienia każdemu przystankowi bezpośredniego połączenia z każdym kluczowym punktem miasta (gdzie każdy pasażer ma inny cel podróży i inny punkt jest kluczowy), dlatego też część relacji musi być realizowanych z przesiadką. Połączenie można zrealizować za pomocą linii kursujących w poprzek do ul. Kasprzaka (103 i 106, linie tramwajowe na ul. Okopowej) do tramwajów kursujących w ciągu ul. Wolskiej i al. Solidarności.

linia	zgłoszony postulat	rozstrzygnięcie wraz z uzasadnieniem
190	<ul style="list-style-type: none"> <li>Propozycja skierowania autobusów linii "na wprost" ul. Górczewską, a w zamian zwiększenie częstotliwości kursowania linii 271 na ul. Człuchowskiej</li> </ul>	Postulat niemożliwy do zrealizowania. W związku z pozostawieniem linii 112, linia 271 nie zostanie uruchomiona.
190	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat lepszego skomunikowania ul. Batalionów Chłopskich z M2</li> </ul>	Będziemy analizowali możliwość poprawy połączenia, jednakże w związku z pozostawieniem linii 112 i wynikającym z tego odstąpieniem od uruchomienia linii 271 będzie to postulat trudny do zrealizowania.
197	<ul style="list-style-type: none"> <li>Negatywna opinia o zmianie tras linii z ul. Deotymy na ul. Ciołka</li> <li>Postulat utrzymania kursowania linii 197 przez ul. Deotymy</li> </ul>	Zaproponowany układ tras jest wynikiem lokalizacji stacji metra. Trasa linii 197 musi przebiegać przez skrzyżowanie ul. Ciołka z ul. Górczewską ponieważ rolą tej linii będzie dowożenie mieszkańców Nowego Bemowa do najbliższej stacji metra. Ideą projektu jest zebranie oferty komunikacyjnej osiedla Koło na jednym ciągu zlokalizowanym w środku osiedla - stąd wybór ciągu ul. Ciołka, który jest w odległości od 200 do 300 metrów od ul. Deotymy. Na ul. Deotymy oprócz linii 129 zostaną dodatkowo skierowane linie 149 oraz (w jednym kierunku) 201.
197	<ul style="list-style-type: none"> <li>Brak przystanku Sowińskiego dla 197 i 397 to utrudniony dojazd do żłobków i przedszkoli na Kole</li> <li>Postulat obsługi przystanku Sowińskiego</li> </ul>	Linie 197 będzie, jak dotychczas, korzystała z przystanku SOWIŃSKIEGO w kierunku ul. Redutowej. Podtrzymujemy nasze dotychczasowe stanowisko, że korzystanie z przystanku w przeciwnym kierunku przez linie dojeżdżające od strony skrzyżowania ul. Wolskiej z ul. Redutową jest niemożliwe, a wykonanie tego manewru niebezpieczne. Uruchomienie tego przystanku będzie możliwe w momencie przebudowy skrzyżowania ul. Wolskiej z ul. Kasprzaka i ul. Redutową wraz z przeniesieniem torowiska tramwajowego do zagłębienia w miejsce jezdni ul. Kasprzaka.
197	<ul style="list-style-type: none"> <li>Negatywna opinia o wycofaniu autobusów linii z przystanku Magiera i Fort Bema</li> </ul>	Nie było planów skrócenia tej linii poprzez wycofanie z północnego odcinka trasy. Zostanie zachowane połączenie Bielaniec (m.in. przystanku Magiera) z Fortem Bema i ul. Górczewską (stacja linii M2), a dalej z Ursusem.
197	<ul style="list-style-type: none"> <li>Propozycja skierowania trasy prosto ul. Księcia Janusza do stacji M2 zamiast ul. Ciołka (albo 201, albo 197)</li> </ul>	Nie planujemy wprowadzenia autobusów w ul. Księcia Janusza. Postulat rozpatrzony negatywnie.
197	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat zwiększenia częstotliwości kursowania</li> </ul>	Na chwilę obecną nie planujemy zwiększenia częstotliwości kursowania linii 197. Przeprowadziliśmy przejazd komisyjny autobusem przegubowym po planowanej trasie linii 397 i uzyskaliśmy od operatorów informację które elementy infrastruktury drogowej wymagają korekty, aby możliwe było puszczenie tą trasą autobusów przegubowych. Najważniejszym z nich jest przebudowa ronda na skrzyżowaniu ul. Obrońców Tobruku z ul. Widawską - będziemy współpracować z Urzędem Dzielnicy Bemowo nad rozwiązaniem tego problemu.
197	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat lepszego skomunikowania rozkładów jazdy linii 103, 197/397 na przystanku Gen. Maczka</li> </ul>	Postaramy się w miarę możliwości zrealizować ten postulat poza godzinami szczytu, kiedy częstotliwości kursowania linii są zbieżne. W godzinach szczytu jest to niemożliwe ze względu na rozbieżne częstotliwości kursowania.

linia	zgłoszony postulat	rozstrzygnięcie wraz z uzasadnieniem
201	<ul style="list-style-type: none"> <li>Linia 201 to za mało do obsługi osiedli przy ul. Jana Olbrachta i Znanej w kierunku M2</li> </ul>	Postulat zrealizowany. Zamiast linii 201 zostanie skierowana linia 284 obsługiwana autobusami przegubowymi.
201	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat kursowania linii 201 w weekendy przez ul. Rodła</li> </ul>	Zgodnie z prowadzonymi przez ZTM obserwacjami linia na ul. Żołnierzy Wyklętych ma minimalne wykorzystanie. Ofertę linii 122 oraz 171 uważamy za w zupełności wystarczającą.
201	<ul style="list-style-type: none"> <li>Propozycja skierowania trasy prosto ul. Księcia Janusza do stacji M2 zamiast ul. Ciołka (albo 201, albo 197)</li> </ul>	Nie planujemy wprowadzenia autobusów w ul. Księcia Janusza. Postulat rozpatrzony negatywnie.
201	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat wydłużenia trasy do pętli Chomiczówka</li> </ul>	Obecnie nie przewidujemy realizacji takiego postulatu. Linia 201 pełni również rolę linii dowożącej uczniów z rejonu Fortu Bema do szkół na Nowym Bemowie (przystanki Rodła i Nowe Bemowo).
201	<ul style="list-style-type: none"> <li>Propozycja połączenia linii 149 i 201 na trasie Groty – Nowe Bemowo (aby nie mnożyć linii krańcujących przy Metrze Księcia Janusza)</li> </ul>	Ze względu na ograniczenia infrastrukturalne (przejazd ulicami Pieniążka i Osmańczyka) linię 201 mogą obecnie obsługiwać wyłącznie najmniejsze autobusy o długości 9 metrów. Ponieważ linia 149 ma pełnić również rolę dowozówki do metra na ciągu ul. Górczewskiej 9 metrowe autobusy byłby za małe. Dlatego nie planujemy obecnie takiego rozwiązania.
203	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat zwiększenia częstotliwości kursowania w godzinach wieczornych (odcinek metro-Chomiczówka)</li> <li>Postulat zwiększenia częstotliwości kursowania w dni wolne od pracy (odcinek metro-Chomiczówka)</li> <li>Postulat zwiększenia częstotliwości kursowania linii do 10 minut</li> </ul>	Korekty układu tras na Żoliborzu i Bielanych będą przedmiotem odrębnego opracowania. Będziemy starali się zapewnić realizację postulatu w ramach tego projektu.
249	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat wydłużenia linii 249 do stacji Księcia Janusza</li> </ul>	Nie planujemy rozszerzać obecnej roli linii 249. Jednocześnie informujemy, że w ramach budowy ostatniego odcinka linii metra i wynikających z tego zmian w organizacji ruchu, niewykluczone będzie długotrwałe zawieszenie kursowania linii.
255	<ul style="list-style-type: none"> <li>Propozycja skierowania linii 255 przez ul. Bema/Kolejową</li> </ul>	Ze względu na kompletnie nieprzewidywalny czas przejazdu na wyjeździe z ul. Bema do ul. Kasprzaka (obserwowany w początkowym okresie funkcjonowania linii 921 - nawet do 30 minut w godzinach popołudniowego szczytu) nie planujemy takiej korekty trasy linii 255.
255	<ul style="list-style-type: none"> <li>Uwagi o zbyt niskiej częstotliwości kursowania linii 255 (zwłaszcza w szczycie)</li> <li>Uwagi o niewłaściwym kursowaniu linii 255 (opóźnienia)</li> </ul>	Obserwujemy problemy z przepełnieniem linii 255 w pojedynczych kursach w godzinach porannego szczytu. Nieregularność kursowania i występowanie opóźnień wynika przede wszystkim z utrudnień występujących w rejonie skrzyżowania ul. Kasprzaka z ul. Ordona. Linia będzie kursowała regularnie w momencie, gdy będzie miała wydzielony pas dla autobusów, co w przypadku skrzyżowania z ul. Kasprzaka w ul. Ordona lub na ul. Jana Kazimierza jest po prostu niemożliwe.
255	<ul style="list-style-type: none"> <li>Propozycja likwidacji linii 255 z jednoczesnym pozostawieniem linii 155 na nowej trasie: RONDO DASZYŃSKIEGO - Kasprzaka - Ordona - Jana Kazimierza - Hubalczyków - Wolska - Redutowa - Jana Olbrachta - ZNANA</li> </ul>	Dojazd z rejonu ul. Jana Olbrachta do tramwajów będzie realizowany za pośrednictwem linii 167, a do metra za pośrednictwem linii 284. Połączenie linii 155 oraz 255 jest niemożliwe do zrealizowania z następujących powodów - brak skrzyżowania w lewo z ul. Wolskiej w ul. Hubalczyków - konieczność przejazdu przez pętlę Cm. Wolski. Co więcej, na pętli Znana nie będzie możliwości zakręcenia trzeciej linii

linia	zgłoszony postulat	rozstrzygnięcie wraz z uzasadnieniem
		autobusowej, a na rondzie Daszyńskiego również nie ma możliwości realizacji postojów - organizacyjnie linia musiałaby mieć wyznaczone miejsce na postój gdzieś na trasie.
255	<ul style="list-style-type: none"> <li>Propozycja wydłużenia do krańca Browarna - zachowanie dojazdu z Woli na ul. Grzybowską i Królewską</li> <li>Postulat wydłużenia trasy linii 255 do ulicy Emilii Plater (tak jak podczas zamknięcia stacji metra Rondo Daszyńskiego).</li> </ul>	Nie planujemy wydłużania linii 255 w głąb Śródmieścia.
271	<ul style="list-style-type: none"> <li>Linia 271 będzie oferować zbyt długi czas dojazdu do M2 i niepotrzebnie rozbije potok na dwie stacje (Księcia Janusza i Rondo Daszyńskiego)</li> </ul>	Postulat zrealizowany. Linia 271 nie zostanie uruchomiona w związku z pozostawieniem bez zmiany trasy linii 112, a częstotliwość kursowania linii 105 w godzinach porannego szczytu została zwiększona z 5 do 4 minut.
271	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat trasy linii 271 przez Batalionów Chłopskich</li> <li>Niedostateczna liczba kursów z Batalionów Chłopskich do M2</li> </ul>	Linia 271 nie zostanie uruchomiona w związku z pozostawieniem bez zmiany trasy linii 112. Brak możliwości realizacji postulatu.
271	<ul style="list-style-type: none"> <li>Propozycja skierowania linii 271 na Nowe Bemowo</li> </ul>	Postulat zrealizowany - trasa linii 112 pozostanie bez zmian, a linia 271 nie zostanie uruchomiona.
271	<ul style="list-style-type: none"> <li>Propozycja uruchomienia śluzy świetlnej na ul. Człuchowskiej przy Hali Wola (priorytet dla autobusów)</li> </ul>	Przeanalizujemy możliwość poprawy przepustowości skrzyżowania ul. Człuchowskiej z ul. Powstańców Śląskich.
271	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat wydłużenia linii 271 do Ursusa</li> </ul>	Linia 271 nie zostanie uruchomiona w związku z pozostawieniem bez zmiany trasy linii 112. Brak możliwości realizacji postulatu. Układ komunikacyjny związany z rozbudową osiedli na pofabrycznych terenach Ursusa będzie przedmiotem odrębnego opracowania. Będzie on również obejmował połączenie z linią M2.
331	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat wydłużenia godzin kursowania linii w stronę Lotniska Chopina (ułatwienie powrotu z Mokotowa w okolice przystanku Poloneza 02)</li> </ul>	Postulat spoza obszaru projektu poddane konsultacjom społecznym. Obserwowane wykorzystanie linii 331 na odcinku pomiędzy lotniskiem i ciągiem ul. Poleczki wskazują na nadmierną podaż miejsc na tym odcinku, oferowaną również przez linię 148.
397	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pozytywna opinia dla propozycji zmiany dla linii 397</li> </ul>	
397	<ul style="list-style-type: none"> <li>Propozycja skierowania trasy prosto ul. Księcia Janusza do stacji M2 zamiast ul. Ciołka (albo 201, albo 197/397)</li> </ul>	Nie planujemy wprowadzenia autobusów w ul. Księcia Janusza. Postulat rozpatrzony negatywnie.
397	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat lepszej koordynacji rozkładów jazdy linii 103, 197/397 na przystanku Gen. Maczka</li> </ul>	Postaramy się w miarę możliwości zrealizować ten postulat poza godzinami szczytu, kiedy częstotliwości kursowania linii są zbieżne. W godzinach szczytu jest to niemożliwe ze względu na rozbieżne częstotliwości kursowania.
401	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat uruchomienia przystanku Orzechowa dla linii 401</li> </ul>	Postulat spoza obszaru projektu poddane konsultacjom społecznym.
412	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat uruchomienia przystanku Szwedzka dla linii 412/512 lub zwiększenie częstotliwości kursowania linii 120</li> </ul>	Postulat spoza obszaru projektu poddane konsultacjom społecznym.

linia	zgłoszony postulat	rozstrzygnięcie wraz z uzasadnieniem
501	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postulat przywrócenia 501 na trasę sprzed budowy M2.</li> <li>• Brak 501 to utrudniony dojazd z Woli na Stegny</li> <li>• postulat przywrócenia trasy linii do przystanku Płocka-Szpital</li> <li>• negatywna opinia o braku linii przyspieszonych na Jelonkach</li> </ul>	Nie planujemy przywrócenia linii 501 na Wolę i Bemowo. Nie widzimy uzasadnienia dla kierowania linii przyspieszonych na trasy, na których i tak obecnie trzeba by uruchomić wszystkie przystanki.
506	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brak przyspieszonej linii z Lazurowej i Połczyńskiej do centrum</li> <li>• Brak linii przyspieszonych na Bemowie</li> <li>• Brak szybkiego połączenia ul. Człuchowskiej z centrum miasta</li> <li>• Postulat przywrócenia trasy linii 506 z obsługą przystanku przy ul. Synów Pułku</li> </ul>	Nie planujemy uruchamiania połączeń przyspieszonych/ekspresowych pomiędzy Bemowem i Śródmieściem, ponieważ ze względu na zmieniającą się strukturę miasta (rozbudowa osiedla Odolany) takie połączenia nie miałyby co omijać. Przykładowo przy uruchomieniu linii E-5 w marcu 2015 r. w ciągu miesiąca otrzymaliśmy postulaty o uruchomienie wszystkich przystanków na trasie, co finalnie znalazło odzwierciedlenie w przekształceniu linii E-5 w kolejne kursy skrócone linii 105 obsługujące wszystkie przystanki na trasie.
506	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postulat przywrócenia kursowania linii 506 - dojazd z Bemowa na Pragę</li> </ul>	Postulat jest realizowany przez linię 112, której trasa nie ulega zmianie, a w przyszłości będzie realizowany przez linię M2.
512	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postulat uruchomienia przystanku Szwedzka dla linii 412/512 lub zwiększenie częstotliwości kursowania linii 120</li> </ul>	Postulat spoza obszaru projektu poddane konsultacjom społecznym.
517	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Autorska propozycja przebiegu trasy linii 517 na Powiśle i Solcu - od Al. Jerozolimskich przez ul. Nowy Świat, Świętokrzyska, Tamka, Dobra, Solec, Ludna, Rozbrat</li> <li>• Autorska propozycja nowych tras z Torwaru do M2 i centrum (Torwar-metro Centrum Nauki Kopernik i Torwar - Emilii Plater/Marszałkowska/metro Świętokrzyska)</li> </ul>	Ze względu na przywrócenie trasy linii 171 sprzed budowy metra (przez pl. Bankowy) oraz wydłużeniu na Powiśle trasy linii 109, linia 517 pozostaje bez zmian.
517	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Negatywna opinia o propozycji wydłużenia linii 517</li> </ul>	Ze względu na przywrócenie trasy linii 171 sprzed budowy metra (przez pl. Bankowy) oraz wydłużeniu na Powiśle trasy linii 109, linia 517 pozostaje bez zmian.
517	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postulat wydłużenia linii 517 z Torwaru do stadionu Narodowego</li> </ul>	Ze względu na przywrócenie trasy linii 171 sprzed budowy metra (przez pl. Bankowy) oraz wydłużeniu na Powiśle trasy linii 109, linia 517 pozostaje bez zmian.
520	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Skrócenie 520 to utrata dojazdu z Tł. na Wolę (biurowce); postulat wydłużenia linii w okolice al. Solidarności</li> <li>• Bezpośrednie połączenie z centrum i Pragę-Południe</li> <li>• Postulat utrzymania trasy linii 520 przynajmniej do Metra Świętokrzyska</li> <li>• Brak bezpośredniego połączenia z pl. Bankowego na Trasę Łazienkowską</li> <li>• Po skróceniu linii 520 utrudniony dojazd z Woli na Pragę-Południe</li> </ul>	W ramach konsultacji społecznych podjęto decyzję po przywróceniu trasy linii 171 sprzed budowy metra (przez ul. Górczewską, al. Solidarności oraz pl. Bankowy), a także wydłużeniu trasy linii 520 do pl. Bankowego, co spełnia większą część tych postulatów.

linia	zgłoszony postulat	rozstrzygnięcie wraz z uzasadnieniem
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postulat utrzymania linii 520 na ul. Leszno</li> <li>• Skrócenie linii 520 do Centrum to brak przesiadki do M2 i utrudniony dojazd do pl. Bankowego</li> <li>• Postulat wydłużenia 520 do Kercelaka lub Esperanto</li> <li>• Brak bezpośredniego dojazdu Przyczółka Grochowskiego na bliską Wolę</li> <li>• Skrócenie linii 520 to brak bezpośredniego dojazdu z Woli na Goctaw i Saską Kępę</li> </ul>	
520	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brak bezpośredniego dojazdu z Woli do Marysina</li> <li>• Brak bezpośredniego dojazdu z Woli do Międzyzlesia</li> <li>• Brak dojazdu z bliskiej Woli na Pragę-Południe i do Wawra</li> </ul>	Nie ma możliwości zapewnienia każdemu przystankowi bezpośredniego połączenia z każdym kluczowym punktem miasta (gdzie każdy pasażer ma inny cel podróży i inny punkt jest kluczowy), dlatego też część relacji musi być realizowanych z przesiadką. Szczególnie, gdy dotyczy to tak odległych obszarów miasta.
520	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postulat przywrócenia linii 520 do Znanej</li> <li>• Negatywna opinia o propozycji skrócenia linii 520</li> </ul>	Nie planujemy przywrócenia linii 520 do ul. Znanej. Połączenie ze Śródmieściem będzie realizowane za pomocą linii 167 i przesiadki na np. na linie tramwajowe w kierunku Centrum lub linii 284 i przesiadki do linii metra.
520	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postulat uruchomienia linii ze Znanej na pl. Bankowy</li> <li>• Postulat utrzymania bezpośredniej linii ze Znanej do centrum</li> <li>• Brak dojazdu z Płockiej-Szpital na Antka Rozpylacza</li> <li>• Zbyt mała liczba kursów z Płockiej-Szpital do pl. Bankowego</li> </ul>	Nie ma możliwości zapewnienia każdemu przystankowi bezpośredniego połączenia z każdym kluczowym punktem miasta (gdzie każdy pasażer ma inny cel podróży i inny punkt jest kluczowy), dlatego też część relacji musi być realizowanych z przesiadką. Szczególnie, gdy dotyczy to tak odległych obszarów miasta -
520	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alternatywny postulat utrzymania kursowania linii 520 na Wolę - co najmniej do Kercelaka, a może do Cm. Wolskiego, może do Młynowa lub na Koło</li> <li>• Propozycja skierowania linii E-2 i 520 do pętli Młynów</li> </ul>	Na żadnym z wymienionych krańców nie ma możliwości zakończenia trasy dodatkowej linii o tak wysokiej częstotliwości kursowania jak linia 520. Jednocześnie przywrócona zostaje trasa linii 171 sprzed budowy metra - przez ul. Górczewską, al. Solidarności, pl. Bankowy i ul. Marszałkowską.
520	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Linia 520 dowoziła z Woli do centrum</li> <li>• Brak bezpośredniego dojazdu z Woli-Ratusz do centrum</li> <li>• Brak dojazdu z okolic Kercelaka do centrum</li> <li>• Brak dojazdu z Górczewskiej na Elektoralną</li> <li>• Brak dojazdu z ul. Górczewskiej do przystanku metro Świętokrzyska</li> <li>• Zbyt mała liczba kursów z Górczewskiej do centrum</li> <li>• Linia 520 z Kercelaka nie będzie zastąpiona przez metro</li> </ul>	Postulat zrealizowany poprzez przywrócenie trasy linii 171 sprzed budowy metra - przez ul. Górczewską, al. Solidarności, pl. Bankowy i ul. Marszałkowską.
523	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postulat zwiększenia częstotliwości linii 523 na odcinku Stare Bemowo-M2</li> </ul>	Będziemy obserwowali wykorzystanie linii w początkowym okresie funkcjonowania docelowego układu linii i będziemy reagować, gdyby występowały problemy z przepełnieniem linii.

linia	zgłoszony postulat	rozstrzygnięcie wraz z uzasadnieniem
523	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat uruchomienia przystanku Dywizjonu 303 na żądanie dla linii 523</li> <li>Postulat uruchomienia przystanku Kazubów dla linii 523 na żądanie</li> </ul>	Na trasie linii zostanie uruchomiony przystanek KAZUBÓW, jako znajdujący się w rejonie intensywniejszej zabudowy mieszkaniowej.
523	<ul style="list-style-type: none"> <li>Propozycja zmiany trasy linii 523 przez Wolską i Ciepłownię Wola</li> </ul>	Nie przewidujemy takiej korekty trasy.
523	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zbyt niska częstotliwość kursowania linii 523</li> </ul>	Będziemy analizować wykorzystania linii oraz możliwości zwiększenia częstotliwości kursowania linii. Mamy świadomość problemów z funkcjonowaniem linii 523 (przepełnienia), jednakże zwiększenie częstotliwości kursowania linii wymaga skierowania znacznej liczby dodatkowych wozów.
527	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat przywrócenia linii łączącej Wolę z Białotką</li> </ul>	Nie przewidujemy przywrócenia linii 527 na trasę obowiązującą do czasu otwarcia metra na Targówku. Większość trasy linii została przejęta przez linię 160, która na odcinku za pl. Bankowy jest wykorzystywana przez pojedynczych pasażerów, co świadczy o przewidywanym bardzo niskim wykorzystaniu takiego połączenia.
712	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat zwiększenia częstotliwości kursowania oraz linii nocnej do Starych Babic</li> </ul>	Postulat zależny od Urzędu Gminy Stare Babice. Skierujemy zapytanie.
713	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat zwiększenia częstotliwości kursowania - szczególnie w weekendy</li> </ul>	Postulat zależny od Urzędu Gminy Ożarów Mazowiecki. Skierujemy zapytanie.
713	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat wydłużenia trasy do metro Księcia Janusza (unikanie przesiadek)</li> <li>Postulat by jedna linia autobusowa dojeżdżała z Ożarowa Mazowieckiego do metra lub ratusza na Bemowie</li> </ul>	Nie planujemy wydłużania linii na terenie miasta.
714	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat zwiększenia częstotliwości kursowania</li> </ul>	Postulat zależny od Urzędu Gminy Stare Babice. Skierujemy zapytanie.
714	<ul style="list-style-type: none"> <li>Propozycja zmiany trasy - z Rynku w Starych Babicach ulicą Sienkiewicza do Lipkowa</li> </ul>	Postulat zależny od Urzędu Gminy Stare Babice. Skierujemy zapytanie.
714	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prośba, aby linie podmiejskie w kierunku Starych Babic zatrzymywały się w pobliżu ronda koło ul. Ogrodniczej</li> </ul>	Postulat zależny od Urzędu Gminy Stare Babice oraz Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich. Przekażemy taki postulat.
714	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dlaczego wydłużenie to rozwiązanie tymczasowe i na jaki okres będzie obowiązywać?</li> </ul>	Linia będzie skracana wraz z wydłużaniem linii metra. Docelowo linia znowu będzie kończyć na os. Górczewska, gdy będzie tam już stacja metra.
714	<ul style="list-style-type: none"> <li>Propozycja wydłużenia do pętli Koło przez ul. Deotymy</li> </ul>	Ponieważ jest to rozwiązanie tymczasowe - linia będzie skracana wraz z wydłużaniem linii metra i docelowo linia znowu będzie kończyć na os. Górczewska, gdy będzie tam już stacja metra - nie chcemy za jej pomocą realizować rozwiązań docelowych.

linia	zgłoszony postulat	rozstrzygnięcie wraz z uzasadnieniem
719	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat zwiększenia częstotliwości kursowania</li> </ul>	Postulat zależny od Urzędów Gmin Stare Babice oraz Leszno. Skierujemy zapytanie.
719	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pochwała wydłużenia linii do M2</li> </ul>	
719	<ul style="list-style-type: none"> <li>Propozycja wydłużenia do pętli Koło przez ul. Deotymy</li> </ul>	Ponieważ jest to rozwiązanie tymczasowe - linia będzie skracana wraz z wydłużaniem linii metra i docelowo linia znowu będzie kończyć na os. Górczewska, gdy będzie tam już stacja metra - nie chcemy za jej pomocą realizować rozwiązań docelowych.
729	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat zwiększenia częstotliwości kursowania</li> </ul>	Postulat zależny od Urzędów Gmin Stare Babice oraz Leszno. Skierujemy zapytanie.
729	<ul style="list-style-type: none"> <li>Propozycja wydłużenia do pętli Koło przez ul. Deotymy</li> </ul>	Ponieważ jest to rozwiązanie tymczasowe - linia będzie skracana wraz z wydłużaniem linii metra i docelowo linia znowu będzie kończyć na os. Górczewska, gdy będzie tam już stacja metra - nie chcemy za jej pomocą realizować rozwiązań docelowych.
743	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat zwiększenia częstotliwości kursowania</li> </ul>	Postulat zależny od Urzędu Gminy Ożarów Mazowiecki. Skierujemy zapytanie, ale pewne rozwiązanie zostało już zastosowane od 1 marca 2020 r.
743	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat wydłużenia trasy 743 do M2</li> </ul>	Nie planujemy takiego rozwiązania już na tym etapie, gdy trasa linii dojeżdża niemalże do ul. Połczyńskiej i miałyby wracać do ul. Górczewskiej. Do rozważanie w momencie wybudowania ul. Nowocłużowskiej (przedłużenie ul. Człuchowskiej do skrzyżowania ul. Szeligowskiej z ul. Rayskiego.
E-2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Negatywna opinia o propozycji zmiany trasy linii E-2</li> <li>Brak bezpośredniego dojazdu z Bemowa na Solec i do Łazienek</li> <li>Utrudniony dojazd z Bemowa na Mokotów i Wilanów</li> <li>Brak bezpośredniego dojazdu z Bemowa do Wilanowa</li> <li>Utrudniony dojazd z Woli na Mokotów i do Wilanowa</li> <li>Postulat utrzymania linii E-2 przynajmniej do ronda Kercelak</li> <li>Skrócone E-2 to utrudniony i wydłużony dojazd z Wilanowa na bliską Wolę</li> <li>Postulat wydłużenia linii E-2 do Os. Górczewska</li> <li>Brak bezpośredniego dojazdu z Woli do Wilanowa</li> </ul>	Połączenie Bemowa ze Śródmieściem (w tym z Traktem Królewskim) będzie realizowane przez połączenie z przesiadką do wydłużonej trasy linii metra. Połączenia te zapewniają także tramwaje. Dodatkowo do pl. Bankowego skierowana została linia 171 (oprócz linii 190).
E-2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat ekspresowego połączenia Nowego Bemowa z M2</li> </ul>	Połączenie ekspresowe nie miałyby co omijać. Dojazd z Nowego Bemowa do metra został oparty o linie 184 i 284, które jadą najkrótszą trasą. Z kolei rolę szybkiego połączenia przejmuje linia metra M2.
L29	<ul style="list-style-type: none"> <li>propozycja wydłużenia linii 719 do Kampinosu wraz z likwidacją linii L29</li> </ul>	Postulat zależny od Urzędów Gminy Leszno oraz Kampinos. Skierujemy zapytanie.
N52	<ul style="list-style-type: none"> <li>propozycja by ostatni kurs rozpoczynał się pół godziny wcześniej, aby lepiej wykorzystać nocną lukę w kursowaniu linii</li> </ul>	Postulat spoza projektu poddanego konsultacjom społecznym. Przeanalizujemy postulat i w przypadku zasadności przy najbliższej korekcie rozkładu spróbujemy go wdrożyć.

linia	zgłoszony postulat	rozstrzygnięcie wraz z uzasadnieniem
	713 i równo rozłożyć odjazdy – co półtorej godziny	
inne	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat poprawy jakości obsługi ul. Chrzanowskiego</li> </ul>	Propozycja zmiany układu linii na Pradze-Południe będzie przedmiotem odrębnego opracowania.
inne	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat wytyczenia buspasa na al. Prymasa Tysiąclecia</li> </ul>	Aktualnie prowadzone są analizy nad wdrożeniem pasów dla autobusów w ciągu al. Prymasa Tysiąclecia.
inne	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat polepszenia dojazdu z Odolan na lotnisko</li> </ul>	Na chwilę obecną połączenie takie jest realizowane przez linię 105 z przesiadką do linii S3 na stacji PKP WOLA (w przypadku lotniska Chopina) oraz przez linię 10 z przesiadką do linii KML na stacji Dw. Centralny (w przypadku lotniska w Modlinie). Zwracamy jednocześnie uwagę, że kształtowanie układu komunikacyjnego opiera się na zapewnieniu połączeń realizowanych codziennie (do pracy, do szkoły), a nie incydentalnie.
inne	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat polepszenia dojazdu z Ursusa do M2</li> </ul>	Postulat niezwiązany z projektem będącym przedmiotem konsultacji społecznych. Układ komunikacyjny związany z rozbudową osiedli na pofabrycznych terenach Ursusa będzie przedmiotem odrębnego opracowania. Będzie on również obejmował połączenie z linią M2.
inne	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat utrzymania funkcjonowania przystanku Monte Casino 51</li> </ul>	Będziemy dążyć do pozostawienia obecnego układu przystanków na ul. Elekcyjnej. Jednocześnie organizacja ruchu na ulicy będzie się zmieniać, ponieważ nie będzie już ona pełniła głównego korytarza autobusowego dla zamkniętej ul. Górczewskiej.
inne	<ul style="list-style-type: none"> <li>postulat uruchomienia bezpośredniej linii z Woli na Służewiec: Metro Księcia Janusza - Redutowa - Wolska - Połczyńska - Dźwigowa - Chrobrego - Kleszczowa - Łopuszańska - Hynka - Marynarska - Wołoska - Domaniewska - Metro Wilanowska / Wierzbno LUB Metro Księcia Janusza - Redutowa - Wolska - Kasprzaka - Prymasa Tysiąclecia - Al. Jerozolimskie - Łopuszańska - Hynka - Marynarska - Wołoska - Domaniewska - Metro Wilanowska / Wierzbno</li> </ul>	Z Woli na Służewiec kursuje linia 136, a z Bemowa na Służewiec linia 189. Staramy się zwiększyć częstotliwość kursowania tych linii w ramach posiadanych środków.
inne	<ul style="list-style-type: none"> <li>postulaty poprawienia oferty komunikacji miejskiej w rejonie ul. Posąg 7 Panien (nowe osiedla)</li> </ul>	Postulat niezwiązany z projektem będącym przedmiotem konsultacji społecznych. Układ komunikacyjny związany z rozbudową osiedli na pofabrycznych terenach Ursusa będzie przedmiotem odrębnego opracowania. Będzie on również obejmował połączenie z linią M2.
inne	<ul style="list-style-type: none"> <li>zbyt mała liczba autobusów przy ul. Synów Pułku (tylko 189 i rzadkie 129)</li> </ul>	Obsługa autobusami rejonu przystanku Synów Pułku odbywa się w kierunkach, który nie realizują połączenia tramwajowe.
inne	<ul style="list-style-type: none"> <li>W kwestii proponowanych zmian po otwarciu trzech nowych stacji metra na Woli, proszę o rozważenie przy tej okazji</li> </ul>	<p>Część propozycji zawartych w projekcie zostało zrealizowanych, chociaż w inny sposób:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Na chwilę obecną pozostawiamy trasę linii 154 bez zmian, ze względu na konieczność głębszych</li> </ul>

linia	zgłoszony postulat	rozstrzygnięcie wraz z uzasadnieniem
	<p>skomasowania linii 154 i 167. Proponuję likwidację linii 154 z jednoczesnym wydłużeniem trasy linii 167: SIEKIERKI- SANKTUARIUM - Gwintowa - Gościńiec - Bartycka - Czerniakowska - Gagarina - Spacerowa - Goworka - Puławska - Rakowiecka - al. Niepodległości - Wawelska - Grójecka - Bitwy Warszawskiej 1920 r. - al. Prymasa Tysiąclecia - Kasprzaka - Ordon - Wolska - Redutowa - Jana Olbrachta - Górczewska - Lazurowa - Kaliskiego - STARE BEMOWO.</p> <p>W zastępstwie linii 154 na Ochocie i linii 167 w rejonie pętli ZNANA proponuję:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. zmianę trasy linii 141: P+R AL. KRAKOWSKA - al. Krakowska - Komitetu Obrony Robotników - Żwirki i Wigury - Raclawicka - ... -WITOLIN,</li> <li>2. zwiększenie częstotliwości linii 228 wraz wydłużeniem jej trasy od ul. Żwirki i Wigury przez nowowybudowany odcinek ul. Woronicza i dalej ul. Racjonalizacji - Konstruktorską - Suwak - Domaniewską - do METRA WILANOWSKA,</li> <li>3. zwiększenie częstotliwości linii 184, która po otwarciu nowych stacji M2 na Woli będzie stanowiła dla mieszkańców Nowego Bemowa lepszą ofertę dowozu do stacji METRO KSIĘCIA JANUSZA niż linia 171. Tym samym proponuję zamianę częstotliwości i tras w rejonie ul. Żołnierzy Wyklętych linii 171 i 184: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) 171: CHOMICZÓWKA – Conrada – Powstańców Śląskich – Wrocławska – Radiowa – Powstańców Śląskich – Górczewska – METRO KSIĘCIA JANUSZA</li> <li>b) 184: METRO MŁOCINY – Kasprowicza – al. Reymonta – Powstańców Śląskich – Piastów Śląskich – Żołnierzy Wyklętych –Wrocławska – Radiowa – Dywizjonu 303 – Obozowa – Ciołka – Górczewska – Elekcyjna – Ordon – Kasprzaka – al. Prymasa Tysiąclecia – Aleje Jerozolimskie – Grzymały-Sokołowskiego – Szczęśliwicka – SZCZĘŚLIWICE,</li> </ol> </li> <li>4. skierowanie do pętli ZNANA nowej linii 271: KAROLIN – Połczyńska – Lazurowa – Człuchowska – Powstańców Śląskich –</li> </ol>	<p>analiz obejmujących dzielnicę Ochota i części dzielnicy Włochy. Dostrzegamy potencjał propozycji przejścia odcinka trasy linii 154 przez linię 167 i będziemy go analizować przy opracowywaniu zmian związanych z oddawaniem kolejnych odcinków metra na Woli i Bemowie.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Przełożenie ciężaru połączenia Nowego Bemowa z metrem z linii 171 na linię 184 zostało zrealizowane poprzez uruchomienie dodatkowej linii 284.</li> <li>• Połączenie linii 155 oraz 255 jest niemożliwe do zrealizowania z następujących powodów - brak skrzyżowania z ul. Wolskiej w ul. Hubalczyków - konieczność przejazdu przez pętlę Cm. Wolski. Co więcej, na pętli ZNANA nie będzie możliwości zakrańcowania trzeciej linii autobusowej, a na rondzie Daszyńskiego również nie ma możliwości realizacji postojów - organizacyjnie linia musiałaby mieć wyznaczone miejsce na postój gdzieś na trasie.</li> </ul>

linia	zgłoszony postulat	rozstrzygnięcie wraz z uzasadnieniem
	<p>Górczewska – Jana Olbrachta – ZNANA</p> <p>5. likwidację linii 255 z jednoczesnym pozostawieniem linii 155 na nowej trasie: RONDO DASZYŃSKIEGO - Kasprzaka - Ordon - Jana Kazimierza - Hubalczyków - Wolska - Redutowa - Jana Olbrachta - ZNANA. Ta ostatnia propozycja spowodowałaby polepszenie dowozu do tramwajów i autobusów kursujących ulica Wolską zarówno dla mieszkańców okolic pętli ZNANA (w proponowanym przez ZTM projekcie linia 167 dowoziłaby do tramwajów na ul. Wolskiej naokoło, tzn. ulicami Jana Olbrachta - Górczewską - Elekcyjną), jak również mieszkańców osiedli zlokalizowanych przy ul. Jana Kazimierza. W przypadku mieszkańców ul. Jana Kazimierza byłaby to:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dogodniejsza przesiadka w zespole przystankowym "Sowińskiego" niż "Fort Wola" - więcej linii tramwajowych, ponieważ na tym samym przystanku zatrzymują się tu wszystkie linie tramwajowe kursujące ul. Wolską;</li> <li>- umożliwienie sprawnego dojazdu do zespołu przystankowego "Sowińskiego" w ramach tzw. przeciwpotoku ulicznego powodującego poranny jednokierunkowy zator na ulicy Jana Kazimierza i ul. Ordon.</li> </ul>	
<b>inne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prośba o uwzględnienie osiedli na Chrzanowie podczas tworzenia nowych rozkładów jazdy.</li> </ul>	
<b>inne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Po zmianach problem z dojazdem do szkół przy ul. Deotymy</li> <li>• Postulat zwiększenia liczby linii na Deotymy.</li> </ul>	Do obsługi ul. Deotymy skierowano dodatkowo linie 149 oraz 201.
<b>inne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• postulat linii z Lazurowej do M2 przez Osiedle Górczewska</li> <li>• brak dojazdu z całego ciągu Lazurowej do M2</li> <li>• niedostateczna liczba kursów z Batalionów Chłopskich do M2</li> <li>• Postulat poprawy dojazdu z Batalionów Chłopskich do M2 (190 to za mało)</li> </ul>	Pojawiająca się propozycja korekty trasy linii 271 (skierowanie przez ul. Lazurowej do ul. Górczewskiej) byłaby pewnym spełnieniem postulatów. Jednak ze względu na pozostawienie obecnej trasy linii 112, a tym samym odstąpieniem od uruchomienia linii 271, nie ma możliwości realizacji postulatów.
<b>inne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• postulat położenia nacisku na informację o pozytywnych aspektach zmian</li> </ul>	
<b>inne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak linii dojazdowej z Obozowej do M2</li> </ul>	Z rejonu skrzyżowania z ul. Ciołka i ul. ks. Janusza - linie 184, 197 i 284. Z rejonu skrzyżowania z ul. Deotymy - linie 129, 149 i 201. Z rejonu skrzyżowania z al. Prymasa Tysiąclecia - linie 186 i 414. Z rejonu

linia	zgłoszony postulat	rozstrzygnięcie wraz z uzasadnieniem
inne	<ul style="list-style-type: none"> <li>negatywna opinia o możliwości wprowadzenia zmian od razu po uruchomieniu nowych stacji M2 - bez sprawdzenia co wybiorą pasażerowie</li> </ul>	<p>skrzyżowania z ul. Płocką - linie 103, 106 i 136.</p> <p>Ze względu na równoczesne uruchomienie metra oraz otwarcie fragmentu ul. Górczewskiej, pozostawienie układu komunikacyjnego bez żadnych zmian nie jest możliwe. Ostatecznie, ze względu na trwający stan epidemii wdrożono wyłączenie części zmian, bezpośrednio związanych z ul. Górczewską, a pozostałe zmiany będą wdrożone w późniejszym terminie.</p>
inne	<ul style="list-style-type: none"> <li>pytanie o połączenie Klaudyna z Nowym Bemowem</li> </ul>	<p>Na chwilę obecną takie połączenie jest realizowane przez linię L-6 z przesiadką na Starym Bemowie do linii 122 lub 220.</p>
inne	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pytanie o możliwość obsługi przystanku Park Moczydło przez linie z Osiedla Górczewska</li> </ul>	<p>W ostatecznym projekcie dotyczy to wyłącznie linii podmiejskich (714, 719 i 729). Równocześnie utrzymano kursowania linii 171 wzdłuż ul. Górczewskiej, a linia 149 będzie realizowała takie połączenie.</p>
inne	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postulat bezpośredniego dojazdu z Woli na Służewiec</li> </ul>	<p>Postulat jest realizowany przez linię 136 oraz czasowo również przez linię S3.</p>
inne	<ul style="list-style-type: none"> <li>postulat odejścia od zmian na trasach 171, E-2, 167, 112 i 109</li> </ul>	<p>Rozpatrzone pozytywnie w przypadku linii 112, 167 i 171, częściowo pozytywnie w przypadku linii 109, negatywnie w przypadku linii E-2.</p>
inne	<ul style="list-style-type: none"> <li>Co będzie, gdy metro się popsuje?</li> </ul>	<p>Nie dostosowujemy układu komunikacyjnego do sytuacji awaryjnych, tak samo jak nie trzyma się w domu zapasowej pralki, lodówki, czy telewizora na wypadek awarii pierwszego urządzenia. Przede wszystkim ze względu na koszty. W przypadku awarii uruchamiana jest doraźnie komunikacja zastępcza, a układ pozostałych linii jest dostosowywany do bieżącej sytuacji. Utrzymanie „kopii zapasowej” linii M2 w postaci linii autobusowej na powierzchni wymagałoby zaangażowania kilkudziesięciu dodatkowych autobusów.</p>

Opracowali: Michał Piwowarski, dział PPO-2  
Łukasz Filipczak, dział FA