

Załącznik nr 1 – Raport z konsultacji społecznych

Szczegółowy raport z konsultacji społecznych projektu Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Pruszkowa na lata 2021-2027

Lp.	Treść opinii		Odniesienie do planu	Sposób uwzględnienia
	uwaga/propozycja zmian	uzasadnienie we wniosku		
1	Dopiero w ostatnim czasie nadrobiono zaległości – następował sukcesywny wzrost liczby połączeń i intensywności ich obsługi...	Jakie zaległości nadrobiono – transport rozbudowywany został zgodnie ze zwiększającą się zabudową, w poprzednich akapitach jest napisane że Miasto jest na 316 pod względem wielkości.	str. 4	Uwagę uwzględniono Przeredagowano zakwestionowany fragment
2	...przejawem w miastach jest udział publicznego transportu zbiorowego w przewozach na poziomie 25-50%.	A jaki jest teraz? W Pruszkowie.	str. 5	Uwagi nie uwzględniono Podział zadań przewozowych w Pruszkowie określony został na podstawie ostatnich badań z 2018 r., które opisano w podrozdziale 6.1. Nowszymi wynikami badań gmina nie dysponuje
3	Według stanu na dzień 31 grudnia 2020 r., miasto Pruszków zamieszkiwały 62 623 osoby. Pod koniec 2000 r. liczba ludności wynosiła 54 331 osoby, a zatem w ciągu 20 lat nastąpił jej wzrost o 15,3%, co stanowi wartość bardzo dużą, radykalnie różniącą się od trendów krajowych.	Raczej do trendów lokalnych a nie krajowych – odniósł bym się do miast z wianuszka Warszawskiego dla porównania ile mają mieszkańców jakie mają połączenia itd.	str. 49	Uwagę uwzględniono częściowo Jest to rozdział diagnostyczny opisujący stan obecny obszaru objętego pruszkowską komunikacją miejską – całą aglomerację warszawską obejmują inne plany transportowe

Lp.	Treść opinii		Odniesienie do planu	Sposób uwzględnienia
	uwaga/propozycja zmian	uzasadnienie we wniosku		
4	Gminę miejsko-wiejską Ożarów Mazowiecki, według stanu na dzień 31 grudnia 2020 r. zamieszkiwało 26 151 osób. Na koniec 2000 r. wielkość populacji gminy wynosiła 20 432 osób osoby, co oznacza wzrost aż o 28,0% w ciągu ostatnich 20 lat. Aktualnie na obszarze gminy obserwowany jest dodatni przyrost naturalny (około 0,4%) oraz dodatnie salda migracji zewnętrznych i wewnętrznych, przy czym te ostatnie charakteryzuje bardzo wysoka skala, wynikająca m.in. z faktu, że do gminy Ożarów Mazowiecki przeprowadzają się zarówno dotychczasowi mieszkańcy Warszawy, jak i osoby migrujące z innych obszarów Polski – zazwyczaj znajdujący zatrudnienie w stolicy, ale jednocześnie chcący mieszkać poza jej granicami, aczkolwiek możliwie blisko. Gmina Ożarów Mazowiecki, z licznymi obszarami ekstensywnej zabudowy jednorodzinnej bardzo dobrze wpisuje się w te oczekiwania, dlatego prognozy GUS dotyczące liczby mieszkańców zakładają jej dalszy wzrost – do 26 453 osób w 2030 r.	Czyli relatywnie Pruszków przyrastał 2x wolniej od 2000 roku od Michałowic czy Ożarowa	str. 49	Uwaga o charakterze zapytania-opinii, niewymagająca zmian w tekście Wyjaśnienie: tak przedstawiają to prognozy GUS
5	Tab. 1. Liczba ludności gmin obsługiwanych pruszkowską komunikacją miejską w 2000 r. i w 2020 r. oraz prognoza GUS na 2030 r.	Ne rozumiem to są dane o ilości mieszkańców a nie ilości osób obsługiwanych komunikacją?	str. 51	Uwaga o charakterze zapytania-opinii, niewymagająca zmian w tekście Wyjaśnienie: dane prezentują liczbę wszystkich mieszkańców poszczególnych miast i gmin obsługiwanych pruszkowską komunikacją miejską, w dalszej części tekstu jest to opisane
6	W Pruszkowie statystycznie 38% zawieranych związków małżeńskich kończy się rozwodem. W przeliczeniu na 1 tys. mieszkańców, zarówno liczby zawieranych małżeństw, jak i ich rozpadów, nie odbiegają znacząco od średnich wartości dla kraju.	Może wpływać na transport?	str. 52	Uwagę uwzględniono Tekst usunięto

Lp.	Treść opinii		Odniesienie do planu	Sposób uwzględnienia
	uwaga/propozycja zmian	uzasadnienie we wniosku		
7	Liczbę samochodów osobowych zarejestrowanych w Pruszkowie w latach 2010-2019 oraz jej prognozę do 2030 r., przedstawiono na rysunku 1.	Skoro wzrost ma charakter constans to nie ma efektu wdrożenia polityki transportu zbiorowego na tym wykresie. Pomimo wdrożenia planu transportowego ilość samochodów i tak będzie wzrastać – jaki sens ma w takim razie rozbudowywanie transportu w tej perspektywie? Krzywa ani nie rośnie wolniej ani nie załamuje się w żadnym momencie. Proszę przemyśleć prezentowanie tych danych.	str. 54	Uwagę uwzględniono Dodano komentarz
8	Polityka realizowana obecnie na szczeblu krajowym spowodowała wzrost obciążeń dla budżetów samorządów, które dodatkowo ponoszą negatywne konsekwencje pandemii, jakimi są np. spadki wpływów z podatków lokalnych.	To jest takie ... nie do końca udowodnione, powiedziałbym raczej że prowadzona polityka jest przyczyną zmiany struktury wpływów z podatków. Decyzje centralne typu Nowy ład mają dużo bardziej ingerujący skutek niż efekt Covid ...	str. 55	Uwagę uwzględniono Tekst preredagowano
9	Pruszkowska komunikacja miejska jest bezpłatna dla większości pasażerów, zatem ogólnokrajowa tendencja spadku wskaźników odpłatności usług, dotyczy jej w bardzo niewielkim stopniu. Odnotowywany spadek przychodów jest jednak rezultatem zmniejszenia wielkości popytu, a więc mniejszych przewozów, co nawet przy komunikacji bezpłatnej dla pasażerów, wywołuje wątpliwości odnośnie celowości utrzymywania oferty przewozowej na poziomie ilościowym sprzed pandemii.	Co to znaczy? Darmowe przejazdy nie są darmowe – ludzie płacą za nie z BU gminy z ich podatków. Pojęcie darmowej komunikacji miejskiej jest nietrafione ... – komunikacja jest nadal płatna i to w jeszcze w rozumieniu takim że większość płaci za mniejszość – bo z komunikacji korzysta x % populacji a płacą za nią wszyscy, podobnie jest w przypadku dotacji do SKM czy ZTM autobus na przykład.	str. 55	Uwaga o charakterze zapytania-opinii, niewymagająca zmian w tekście Wyjaśnienie: w treści podkreślono, że komunikacja miejska jest bezpłatna dla większości pasażerów. Nie napisano, że jest „darmowa”. W przypadku komunikacji miejskiej, niemającej wsparcia do działalności eksploatacyjnej np. z FRPA jest oczywistym, że koszty jej funkcjonowania ponosi budżet organizatora – dokładnie to wyjaśniono w dalszej części planu
10	Tab. 15. Lokalizacja ważniejszych obiektów handlowych w Pruszkowie – stan na 30 września 2021 r.	A biedronki Lidle itp.?	str. 75	Uwagę uwzględniono Dopisano mniejsze obiekty handlowe – dyskonty spożywcze

Lp.	Treść opinii		Odniesienie do planu	Sposób uwzględnienia
	uwaga/propozycja zmian	uzasadnienie we wniosku		
11	Tab. 17. Sprzedaż biletów pruszkowskiej komunikacji miejskiej w latach 2017-2020	Ciekawe dane. Czy to się sumuje? W sensie normalne szt + ulgowe szt = np. 2019 rok 538 412 osób ... proszę o wyjaśnienie?	str. 84	Uwaga o charakterze zapytania-opinii, niewymagająca zmian w tekście Wyjaśnienie: dane w tabeli przedstawiają liczbę sprzedanych biletów, która obrazuje część popytu na usługi komunikacji miejskiej w Pruszkowie. Dane się sumują: bilety jednorazowe i miesięczne ilustrują sumę rocznej liczby sprzedanych biletów – do takiej sprawozdawczości został zobowiązany operator
12	Tab. 18. Pruszkowska Karta Mieszkańca i Pruszkowska Karta Dużej Rodziny – wydania w latach 2016-2020	Spadek ilości wydanych kart. Wydawanych jest ich z roku na rok coraz mniej – dlaczego? Nasyce nie jest tu argumentem bo ma je 33% populacji Pruszkowa – może mniej bo nie wiemy ile z 2016 roku już nie mieszka w Pruszkowie. Karty nie mają terminu ważności więc ... dane do dyskusji.	str. 85	Uwaga o charakterze zapytania-opinii, niewymagająca zmian w tekście Wyjaśnienie: Pruszkowskie Karty Mieszkańca mają termin ważności 3 lat. Dopiero pod koniec 2021 r. rozpoczęto sprawdzanie ważności kart, a przy okazji – kampanię informacyjną mającą na celu zbudowanie świadomości mieszkańców o konieczności wymiany/przedłużenia ważności PKM
13	Tab. 19. Trasy linii pruszkowskiej komunikacji miejskiej – stan na 30 września 2021 r.	Czy analiza uwzględnia znany które mają nastąpić w okresie późniejszym? Proszę zaktualizować ciągi komunikacyjne planowe zgodnie z inwestycjami drogowymi na lata przyszłe – Nowożytnierska, Chopina Kościuszki, Grunwaldzka etc.	str. 90	Uwagi nie uwzględniono Wskazane miejsce to rozdział poświęcony diagnozie stanu obecnego. Zamierzenia i plany opisano w innych miejscach dokumentu

Lp.	Treść opinii		Odniesienie do planu	Sposób uwzględnienia
	uwaga/propozycja zmian	uzasadnienie we wniosku		
14	Tab. 24. Finansowanie usług pruszkowskiej komunikacji miejskiej w latach 2017-2020 oraz plan na 2021 r.	Ogromny wzrost nakładów wydatków bieżących czy koresponduje z zakładanym ulepszeniem szybkości dojazdu i ilości osób korzystających z komunikacji	str. 105	<p>Uwaga o charakterze zapytania-opinii, niewymagająca zmian w tekście</p> <p>Wyjaśnienie: wzrost nakładów bieżących spowodował bardzo duże zmiany w jakości transportu zbiorowego w Pruszkowie</p> <p>Od 1 lipca 2021 r. wraz z rozpoczęciem obowiązywania obecnej umowy z operatorem, uruchomiono nową linię 7 oraz zwiększono częstotliwość kursów na większości pozostałych linii, co przełożyło się na wzrost liczby pasażerów</p> <p>Bardzo duży wpływ na popyt mają bezpłatne przejazdy dla mieszkańców Pruszkowa posiadających Pruszkowską Kartę Mieszkańca</p> <p>Warto zaznaczyć, że ostatni opisany okres finansowania usług obejmuje pandemię COVID-19, która w znaczący sposób ograniczyła liczbę podróży autobusami komunikacji miejskiej</p> <p>Pomimo tego, obserwowane jest stopniowe coraz większe zainteresowanie transportem publicznym w Pruszkowie</p>
15	Tab. 25. Ocena realizacji postulatów przewozowych w transporcie publicznym w Pruszkowie i zalecenia dotyczące ich poprawy	Do przeanalizowania – czy to znaczy że nie ma co poprawiać skoro oceny są wysokie?	str. 113	<p>Uwaga o charakterze zapytania-opinii, niewymagająca zmian w tekście</p> <p>Wyjaśnienie: pomimo wysokich ocen stopnia realizacji niektórych postulatów przewozowych, w tekście wskazano określone działania w okresie planowania – wymieniono je w dalszej części planu</p>

Lp.	Treść opinii		Odniesienie do planu	Sposób uwzględnienia
	uwaga/propozycja zmian	uzasadnienie we wniosku		
16	8. Pożądaný standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	Ciekawe. Pytanie jak ma nastąpić ewaluacja poziomu realizacji postulatu i w którym momencie?	str. 128	Uwaga o charakterze zapytania-opinii, niewymagająca zmian w tekście Wyjaśnienie: monitorowanie realizacji planu transportowego opisano w rozdziale 12 – w dalszej części planu
17	Zakładając, że w mieście wielkości Pruszkowa, w godzinach szczytu wykorzystanie autobusu w kursie wynosi 30 osób oraz że w jednym samochodzie osobowym podróżuje średnio tylko 1,1 osoby, można założyć, że na jeden kurs autobusu przypada przejazd aż 27 samochodów osobowych. Przy większych napełnieniach lub ...	Ważne ale informacja trochę ogólna – nie na wszystkich 7 liniach jest 30 os w autobusach. I biorąc pod uwagę że są tam os małoletnie i nie mające prawa jazdy stwierdzenie bardzo optymistyczne – pytanie czy nie za bardzo.	str. 136	Uwaga o charakterze zapytania-opinii, niewymagająca zmian w tekście Wyjaśnienie: jest to czysto statystyczne zobrazowanie wpływu wykorzystania pojazdów komunikacji miejskiej i motoryzacji indywidualnej na natężenie ruchu drogowego w mieście
18	Dla dalszego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Pruszkowie istotne będzie poddanie analizie zmian w ofercie przewozowej – polegających na ewentualnym zwiększeniu liczby kursów na wybranych liniach oraz objęciu obsługą komunikacyjną nowych obszarów miasta, m.in. poprzez uruchomienie w 2022 r. nowych linii obsługiwanych autobusami elektrycznymi.	a kto zapłaci ? Sugestie wzrostu nakładów? Nie można uzależniać od wielkości BU tylko raczej od opłacalności ponoszenia wydatków. Autobusy elektryczne są drogie w utrzymaniu jakby nie było i wymagają większych nakładów na eksploatację.	str. 138	Uwaga o charakterze zapytania-opinii, niewymagająca zmian w tekście Wyjaśnienie: nakłady na uruchomienie przewozów na nowej linii obsługiwanej autobusami elektrycznymi zostały oszacowane już na etapie formułowania dokumentacji aplikacyjnej projektu z dofinansowaniem ze wewnętrznym
19	Monitorowanie realizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Pruszkowa	jakie to wskaźniki? I kto prowadzić będzie ewaluację?	str. 152	Uwagę uwzględniono Dopisano wskaźniki i podmioty odpowiedzialne za ewaluację
20	Skupiska najintensywniejszej zabudowy wielorodzinnej – w centrum miasta oraz w osiedlach: Staszica (cz. A i cz. B) i Przy Pałacu, zlokalizowane są pomiędzy liniami kolejowymi, w strefie akceptowalnego w mniejszych miastach dojścia pieszego. Z tej przyczyny w Pruszkowie dość długo nie funkcjonowała komunikacja miejska.	Osiedle przy pałacu nie ma nic wspólnego z nie uruchamianiem komunikacji	str. 4	Uwagę uwzględniono Tekst skorygowano

Lp.	Treść opinii		Odniesienie do planu	Sposób uwzględnienia
	uwaga/propozycja zmian	uzasadnienie we wniosku		
21	Pierwsze połączenie, w postaci linii 214 uruchomionej przez MZK Warszawa, łączącej osiedle Nowa Wieś ze Żbikowem, uruchomiono dopiero w styczniu 1981 r. Linie tę w 1984 r. wydłużono z jednej strony do Ożarowa Mazowieckiego, a z drugiej do miejscowości Kanie, przy czym od 1985 r. funkcjonowała pod numerem 714.	Ograniczył bym się tylko do linii 714	str. 4	Uwagi nie uwzględniono Linia 214 była pierwszym połączeniem komunikacji miejskiej na terenie miasta Pruszkowa, dlatego warto o nim wspomnieć w rysie historycznym
22	... sieć pruszkowskiej komunikacji miejskiej zaczęła być obsługiwana 15 autobusami, kursującymi na 9 liniach.	Zmienił bym kolejność – najpierw ilość linii, później ilość autobusów	str. 4	Uwagę uwzględniono Przeredagowano zgodnie z sugestią
23	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Pruszkowa na lata 2021-2027 dotyczy wyłącznie usług przewozowych, których organizatorem jest Gmina Miasto Pruszków. Połączenia organizowane przez inne jednostki samorządu terytorialnego, takie jak np. obsługująca m.in. Pruszków linia nocna N85 – organizowana przez Zarząd Transportu Miejskiego w ramach sieci Warszawskiego Transportu Publicznego – są przedmiotem planów transportowych innych jednostek (o ile, ze względu na kryterium demograficzne, są one zobligowane do sporządzenia planów).	Ale powinna być uwzględniona w planie	str. 7	Uwagę uwzględniono W różnych miejscach dokumentu dopisano informację o linii N85
24	Przedmiotowo zakres planu transportowego obejmuje:	Było wcześniej na str. 7	str. 8	Uwagi nie uwzględniono Zakres przedmiotowy planu nie został wcześniej wymieniony w dokumencie
25	... oraz chaotyczna urbanizacja doprowadziły ...	Czy nie za ostro?	str. 20	Uwagi nie uwzględniono Zakwestionowany fragment jest cytatem z projektu Umowy Partnerstwa
26	Sytuację pogarsza obecnie promowanie samochodu osobowego jako bezpiecznego środka transportu w sytuacji występowania zagrożenia epidemiologicznego.	Wyrzucił bym „obecnie”	str. 21	Uwagę uwzględniono Przeredagowano zgodnie z sugestią

Lp.	Treść opinii		Odniesienie do planu	Sposób uwzględnienia
	uwaga/propozycja zmian	uzasadnienie we wniosku		
27	... poprzez wymaganie od operatorów nowoczesnego taboru w specyfikacji przetargowej.	To jest priorytet a nie zakup taboru	str. 36	<p>Uwagi nie uwzględniono</p> <p>Zakwestionowany fragment przywołano z innego dokumentu – pn. „Plan zrównoważonej mobilności dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego” w rozdziale poświęconym dokumentom strategicznym w zakresie rozwoju transportu w województwie mazowieckim</p> <p>Ponadto, każdy organizator podchodzi do zakupu taboru indywidualnie. Może realizować zakupy pojazdów samodzielnie, jak w przypadku autobusów elektrycznych dla Pruszkowa lub wprowadzić wymóg zainwestowania w nowoczesne zero- albo niskiemisyjne autobusy przez operatora do specyfikacji przetargowej</p> <p>W planie dla warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego zostały przedstawione obie możliwości</p>
28	... przez ponad 2,5 mln osób. Jest to największa polska aglomeracja.	Coś mało...	str. 45	<p>Uwagę uwzględniono</p> <p>Skorygowano liczbę mieszkańców</p>
29	... prowadząca m.in. przez Piastów, Pruszków, Podkowę Leśną, Grodzisk Mazowiecki i Żyrardów;	Tak chyba nie do końca	str. 45	<p>Uwagę uwzględniono</p> <p>Doprecyzowano, że droga wojewódzka nr 719 prowadzi skrajem Piastowa</p>
30	W granicach Pruszkowa na trasie WKD znajdują się trzy przystanki: Malichy, Tworki i Pruszków WKD. Przystanek Pruszków WKD oddalony jest w linii prostej od stacji kolejowej Pruszków o 1,5 km.	Też już było	str. 46	<p>Uwagę uwzględniono</p> <p>Wyliminowano powtórzenie</p>
31	... dodatkowo ponoszą negatywne konsekwencje pandemii, jakimi są np. spadki wpływów z podatków lokalnych.	Wg danych z realizacji budżetu u nas był wzrost	str. 55	<p>Uwagę uwzględniono</p> <p>Przeredagowano tekst</p>

Lp.	Treść opinii		Odniesienie do planu	Sposób uwzględnienia
	uwaga/propozycja zmian	uzasadnienie we wniosku		
32	... przychodów ze sprzedaży biletów nawet o 70-75% ...	To chyba nas nie do końca dotyczy z uwagi na „prawie” darmową komunikację	str. 55	Uwagi nie uwzględniono Zakwestionowany został zapis w podrozdziale opisującym trend ogólnopolski Sytuację w Pruszkowie opisano dalej – w 3. akapicie w tym samym podrozdziale
33	... spadek realnej wartości pieniądza i wzrost inflacji, względnie uatrakcyjniająco kosztowo podróże własnym samochodem osobowym.	Część rzeczy o Covid-19 to takie bajki, brakuje mi natomiast uwagi na spadek punktualności z uwagi na korkowanie głównych arterii komunikacyjnych, którymi porusza się transport publiczny	str. 56	Uwagę uwzględniono Dopisano, pomimo że podrozdział dotyczy czynników społecznych, a o kongestii drogowej jest mowa w wielu innych miejscach dokumentu
34	Rozwój cywilizacji od niemal dwóch wieków stał się bardzo intensywny. Można przyjąć, że początkiem trwającej po dzień dzisiejszy tendencji industrializacji życia, była rewolucja przemysłowa XIX w. W jej rezultacie miasta ...	Bajdurzenie	str. 63	Uwagę uwzględniono Tekst preredagowano – skonkretyzowano
35	Pruszków nie posiada własnej spółki przewozowej, usługi operatora kontraktuje w trybie przetargu nieograniczonego. Wg stanu na dzień 30 września 2021 r., usługi przewozowe ...	O tym też była już mowa	str. 66	Uwagę uwzględniono Wylimitowano powtórzenie
36	... w tym m.in. rozbudowa dróg dla rowerów, zachęcająca do ich wykorzystywania w codziennych podróżach.	Tak nie skromnie wspomnę o strefach płatnego parkowania	str. 67	Uwagę uwzględniono Dodano postulowaną treść
37	budowę buspasów utrudnia z kolei charakter zabudowy Pruszkowa (wąskie uliczki i gęsta zabudowa wzdłuż skrajni jezdni)...	Może trzeba pomyśleć o wyłączeniu fragmentów ulic z ruchu samochodowego na rzecz transportu zbiorowego	str. 69	Uwagę uwzględniono Dodano postulowaną treść
38	Skrzyżowanie szynowo-drogowe z ważną arterią, jaką stanowi al. Wojska Polskiego, wskazuje się jako jedną z największych przeszkód w uruchomieniu przewozów pasażerskich na linii 512.	Nie tylko. Jest jeszcze skrzyżowanie z ul. Powstańców i wyjazd straży PSP	str. 70	Uwagę uwzględniono Dodano postulowaną treść

Lp.	Treść opinii		Odniesienie do planu	Sposób uwzględnienia
	uwaga/propozycja zmian	uzasadnienie we wniosku		
39	Rozbudowująca się infrastruktura rowerowa pozwoliła na uruchomienie systemu Pruszkowskiego Roweru Miejskiego, który od 2018 r. jest kompatybilny z Warszawskim Rowerem Publicznym Veturilo.	Brak skomunikowania z Piastowem	str. 70	Uwagę uwzględniono Dodano postulowaną treść
40	Łączna liczba osób uprawnionych do bezpłatnych przejazdów pruszkowską komunikacją miejską na podstawie obu rodzajów kart wyniosła 21 175, czyli 33,8% liczby mieszkańców miasta. Oprócz bezpłatnych przejazdów, karty upoważniają do zniżek w usługach podmiotów, które uczestniczą w programie.	Błędne założenie, zakładając, że karta jest ważna 3 lata. A co z młodzieżą od lat 7?	str. 85	Uwaga o charakterze zapytania-opinii, niewymagająca zmian w tekście Wyjaśnienie: Pruszkowskie Karty Mieszkańca mają termin ważności 3 lat. Dopiero pod koniec 2021 r. rozpoczęto sprawdzanie ważności kart, a przy okazji – kampanię informacyjną mającą na celu zbudowanie świadomości mieszkańców o konieczności wymiany/przedłużenia ważności PKM
41	Popyt na usługi pruszkowskiej komunikacji miejskiej będzie się kształtował pod wpływem następujących czynników: <ul style="list-style-type: none"> • liczby mieszkańców Pruszkowa i miejscowości w gminach ościennych, objętych połączeniami pruszkowskiej komunikacji miejskiej; • liczby samochodów osobowych; 	Ten wskaźnik jest dość „niebezpieczny”. Duża ilość samochodów w stosunku do ilości miejsc parkingowych może w niektórych miejscach doprowadzić do blokowania możliwości przejazdu komunikacji miejskiej	str. 86	Uwagę uwzględniono Przeredagowano zgodnie z sugestią
42	... przewieziono 1,373 mln pasażerów, przy wykonanej pracy eksploatacyjnej 670,4 tys. wozokilometrów, co oznacza tylko 2,05 pasażerów na 1 wozokilometr. W 2019 r. zwiększono pracę eksploatacyjną do 769,1 tys. wozokilometrów i przewieziono 1,655 mln pasażerów. Liczba pasażerów na 1 wozokilometr wzrosła do 2,15.	Efektywność, ekonomia	str. 86	Uwagę uwzględniono Przeredagowano, podkreślając zgodnie z sugestią
43	... – planowane jest okresowe nieznaczne wydłużenie trasy linii 2, do ogrodów działkowych w Komorowie.	Rozumiem, że w okresie wiosenno-letnim	str. 92	Uwagę uwzględniono Doprecyzowano zgodnie z sugestią

Lp.	Treść opinii		Odniesienie do planu	Sposób uwzględnienia
	uwaga/propozycja zmian	uzasadnienie we wniosku		
44	Połączenia północnej i południowej części miasta komunikacją miejską wytrasowane zostały w większości wiaduktem nad torami kolejowymi w ciągu ul. Poznańskiej (droga wojewódzka nr 718). Z trasy tej korzystały autobusy linii: 4, 6 i 7.	Te linie jeżdżą przez wiadukt. Czy to nie wydłuży im czasu przejazdu. Może trzeba puścić do Waryńskiego jedną z nich	str. 93	Uwagi nie uwzględniono Skrócenie którejkolwiek z ww. linii do ul. Waryńskiego, spowodowałoby odcięcie obsługiwanych nimi części miasta z centrum (u. Prusa). Postulowane rozwiązanie już funkcjonowało w przeszłości: do połowy 2020 r. linia 4 kończyła trasę na ul. Waryńskiego, a jej wydłużenie do centrum – do WKD Pruszków, było skutkiem licznych postulatów pasażerów i mieszkańców
45	bezpłatną dla pasażerów linię, której trasa rozpoczynać ma się i kończyć na budowanej w ramach projektu nowej pętli na os. Staszica. Jak już wcześniej wspomniano, w związku z możliwymi zmianami w organizacji ruchu, w sferze ustaleń są jeszcze szczegóły trasy, nowe połączenie ma jednak obsługiwać m.in. os. Staszica, nową zabudowę wielorodzinną przy ul. Pogodnej, Targowisko Miejskie, kolejowy przystanek osobowy Pruszków WKD oraz rejon Urzędu Miasta Pruszkowa i zlokalizowanych w jego sąsiedztwie bloków, łącząc te wszystkie miejsca ze stacją kolejową Pruszków.	Też już było	str. 102	Uwagę uwzględniono Wylimitowano powtórzenie

Lp.	Treść opinii		Odniesienie do planu	Sposób uwzględnienia
	uwaga/propozycja zmian	uzasadnienie we wniosku		
46	Ponadto, przy ulicach Korczaka i Broniewskiego nie ma pętli nawrotowych dla autobusów komunikacji miejskiej na granicy Pruszkowa i Piastowa, zatem dojazd do ronda na skrzyżowaniu ulic Warszawskiej i al. Wojska Polskiego, można uznać za uzasadniony również uwarunkowaniami techniczno-ruchowymi.	A jak pojawi się rondo po wybudowaniu wiaduktu na Grunwaldzkiej, to co wtedy?	str. 103	Uwaga o charakterze zapytania-opinii, niewymagająca zmian w tekście Wyjaśnienie: po wybudowaniu ronda w ciągu ul. Grunwaldzkiej powstanie możliwość skrócenia tras, ale obecne rozwiązanie – obsługa także krótkiego odcinka w Piastowie – jest optymalne z punktu widzenia mieszkańców Bąków Nie tylko mieszkańcy tej części Pruszkowa podróżują autobusami pruszkowskiej komunikacji miejskiej do Piastowa w celu przesiadki na autobusy linii 716 i 717 ZTM w Warszawie
47	Z zestawienia w tabeli 24 wynika, że zdecydowaną większość wydatków budżetowych na funkcjonowanie komunikacji miejskiej (planowane 92,8% w 2021 r.) pokrywa budżet Pruszkowa.	A co w przypadku zmiany struktury dochodu miasta i wzrostu wydatków bieżących?	str. 105	Uwaga o charakterze zapytania-opinii, niewymagająca zmian w tekście Wyjaśnienie: tabela dotyczy wydatków już poniesionych i planowanych do końca 2021 r.
48	przebudowy przejść dla pieszych (ulice: Chopina, Ewy i al. Niepodległości);	Raczej doświetlenie	str. 107	Uwagi nie uwzględniono Przywołane zadanie z opisywanego projektu inwestycyjnego miało w nazwie słowo „przebudowa”
49	przebudowy przejść dla pieszych w ulicach Chopina i Drzymały	Raczej doświetlenie	str. 107	Uwagi nie uwzględniono Przywołane zadanie z opisywanego projektu inwestycyjnego miało w nazwie słowo „przebudowa”

Lp.	Treść opinii		Odniesienie do planu	Sposób uwzględnienia
	uwaga/propozycja zmian	uzasadnienie we wniosku		
50	Komunikacja miejska, w tym szczególnie tabor, infrastruktura przystankowa i informacja dla pasażerów, stanowi dobrze widoczną wizytówkę miasta dla osób odwiedzających Pruszków i powinna być traktowana także jako element marketingu miasta.	..i być jednolita oraz dostosowana dla osób niepełnosprawnych (dostępność)	str. 113	Uwagi nie uwzględniono Tekstu nie wprowadzono ze względu na zamiar uniknięcia powtórzeń (zakwestionowanych w innych uwagach), gdyż zagadnieniu preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu wynikającym z potrzeb osób niepełnosprawnych poświęcono cały podrozdział 6.3
51	... posiadaczom kart miejskich.	Pruszkowska Karta Mieszkańca (karta miejska jest na ZTM)	str. 122	Uwagę uwzględniono Doprecyzowano zapis, dodając także posiadaczy Pruszkowskiej Karty Dużej Rodziny
52	Wg stanu na dzień 30 września 2021 r., usługi operatora pruszkowskiej komunikacji miejskiej – przewozy na 9 liniach usługi użyteczności publicznej – świadczyło konsorcjum PKS w Gostyninie sp. z o.o. i PKS w Grodzisku Mazowieckim sp. z o.o. Przewozy realizowane były na podstawie umowy obowiązującej od 1 lipca 2020 r. przez okres 4 lat, tj. do 30 czerwca 2024 r. Wykonawca został wyłoniony w wyniku przeprowadzonego postępowania o zamówienie publiczne w trybie przetargu nieograniczonego.	n-ty raz	str. 124	Uwagi nie uwzględniono Powtórzenie wyeliminowano modyfikując inne fragmenty dokumentu

Lp.	Treść opinii		Odniesienie do planu	Sposób uwzględnienia
	uwaga/propozycja zmian	uzasadnienie we wniosku		
53	Skoro mieszkańcy preferują połączenia bezpośrednie pomiędzy różnymi dzielnicami miasta (nie chcą się przesiadać), to żeby zaspokoić ich oczekiwania, należy w danej sieci komunikacyjnej utrzymywać względnie wysoką liczbę linii. Ograniczenia budżetowe nie pozwalają z kolei, jak życzyliby sobie tego mieszkańcy, na funkcjonowanie każdej z tych linii z bardzo wysoką częstotliwością.	Trzeba się na coś zdecydować: albo łączymy dzielnice albo wyznaczamy pkt przesiadkowe. Utrzymanie dużej ilości linii autobusowych może mieć negatywny wydźwięk ekonomiczny	str. 148	<p>Uwaga o charakterze zapytania-opinii, niewymagająca zmian w tekście</p> <p>Wyjaśnienie: obecny model obsługi komunikacyjnej preferuje połączenia bezpośrednie</p> <p>W Pruszkowie od 2013 r. funkcjonował model dowożenia mieszkańców wyłącznie do Dworca PKP, który miał pełnić funkcję węzła przesiadkowego</p> <p>Model ten nie sprawdził się, a krótkie linie w relacji z danej części miasta do Dworca PKP, charakteryzowała z reguły bardzo niewielka liczba pasażerów – dotyczyło to zwłaszcza połączeń z takich części miasta jak: Gąsin, Bąki i Malichy</p> <p>Obecny model zapewnienia bezpośrednie połączenia najważniejszych źródeł oraz celów ruchu w mieście i to rozwiązanie sprawdza się</p>
54	Jedynym sposobem wyjścia naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców jest pełna koordynacja rozkładów jazdy wszystkich linii w skali sieci komunikacyjnej – w oparciu o wspólną częstotliwość modułową. Zasadzie tej często przeciwstawiana jest konieczność dopasowywania kursów do indywidualnych oczekiwań mieszkańców, zgłaszanych władzom publicznym lub bezpośrednio konstruktorowi oferty przewozowej w danej sieci komunikacyjnej.	Będzie trudne z uwagi na korki w pewnych częściach miasta	str. 148	<p>Uwaga o charakterze zapytania-opinii, niewymagająca zmian w tekście</p> <p>Wyjaśnienie: częstotliwość modułowa ma na celu wspólną koordynację rozkładów jazdy, zapewniającą wysoką łączną częstotliwość kursowania autobusów na wspólnych ciągach obsługiwanych przez kilka linii</p> <p>Rozwiązanie to sprawdza się także w warunkach kongestii – opóźnienia dotyczą w niej większości połączeń, a nie tylko wybranych linii</p>

Lp.	Treść opinii		Odniesienie do planu	Sposób uwzględnienia
	uwaga/propozycja zmian	uzasadnienie we wniosku		
55	Należy zarówno likwidować kursy (linie) skrajnie nierentowne, jak i rozwijać ofertę osłabiającą wysoką rentowność określonych połączeń, ponieważ w dłuższym okresie rentowność ta z reguły przyciąga konkurencję (przede wszystkim w postaci motoryzacji indywidualnej).	Co należy przez to rozumieć? Przecież chodzi o skomunikowanie oddalonych dzielnic z centrum?	str. 148	Uwaga o charakterze zapytania-opinii, niewymagająca zmian w tekście Wyjaśnienie: jest to ogólna zasada projektowa – nie ma sensu utrzymywanie połączeń w relacjach i porach, gdy nie ma żadnych pasażerów, w procesie optymalizacji taką podaż usług należy przesunąć w miejsca lub pory o najlepszym wykorzystaniu – w celu poprawy standardów
56	-	Warto czytelnie podzielić materiał na część ogólną, analizę stanu obecnego (łącznie z 2021) i plan na lata 2022-2027. Obecnie widzę tu problem z oddzieleniem możliwości od planów działania	-	Uwagi nie uwzględniono Przyjęta koncepcja i struktura dokumentu, zgodne są z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, w której tematyce tej poświęcono cały rozdział oraz z rozporządzeniem wykonawczym do tej ustawy
57	-	Skoro mowa o planie, fajnie byłoby uzupełnić projekt o proponowany harmonogram na lata których dotyczy opracowanie	-	Uwagi nie uwzględniono Szczegółowe określenie dat poszczególnych zadań nie jest możliwe do wprowadzenia w planie z uwagi na różne uwarunkowania, np. możliwość uzyskania finansowania zewnętrznego, prace projektowe i uzgodnienia, wykupy gruntów itp. Niemożliwe jest również określenie konkretnych dat wykonania zadań, co do których nie zapadły jeszcze decyzje o przystąpieniu do fazy realizacji

Lp.	Treść opinii		Odniesienie do planu	Sposób uwzględnienia
	uwaga/propozycja zmian	uzasadnienie we wniosku		
58	-	Proszę o bardziej szczegółowe rozwinięcie ewentualnego wdrożenia systemu ITS w Pruszkowie (obecnie, oprócz części ogólnej, w dokumencie jest tylko wzmianka na s.151). Zważywszy, że zastosowanie systemu ITS pozwala na wzrost przepustowości ciągów drogowych o 20-30%, ma to chyba znaczenie, zwłaszcza w kontekście niektórych dyskusyjnych inwestycji.	-	Uwagi nie uwzględniono Korzyści z systemów opisane są kilku miejscach, a w części planistycznej wzmiankowane są te zamierzenia inwestycyjne dotyczące publicznego transportu zbiorowego, odnośnie realizacji których zapadły odpowiednie decyzje lub ich realizacja jest na etapie planowania
59	Aktualne założenia perspektywy finansowej Unii Europejskiej dla horyzontu finansowego 2014-2020 ...	Proszę o zweryfikowanie fragmentu „Aktualne założenia perspektywy finansowej Unii Europejskiej dla horyzontu finansowego 2014-2020 ... itd. (strona 17), wydaje się że to kopia z poprzednich projektów która wymaga komentarza lub usunięcia bo to założenia sprzed lat	str. 17	Uwagę uwzględniono Zakwestionowane zapisy usunięto
60	Polska może być największym beneficjentem Funduszu Sprawiedliwej Transformacji pod warunkiem opracowania terytorialnych planów sprawiedliwej transformacji. Szansę na wsparcie z Funduszu mają województwa: śląskie, dolnośląskie, wielkopolskie. Polska zabiega również o to, aby z pomocy mogły korzystać także województwa: lubelskie, łódzkie i małopolskie	Proszę o weryfikację fragmentu "Polska może być największym beneficjentem Funduszu Sprawiedliwej Transformacji pod warunkiem opracowania terytorialnych planów sprawiedliwej transformacji. Szansę na wsparcie z Funduszu mają województwa: śląskie, dolnośląskie, wielkopolskie. Polska zabiega również o to, aby z pomocy mogły korzystać także województwa: lubelskie, łódzkie i małopolskie" (strona 19) wg mnie ta część ma sens tylko dla innych regionów geograficznych i tu jest zbędna	str. 19	Uwagę uwzględniono Zakwestionowane zapisy usunięto

Lp.	Treść opinii		Odniesienie do planu	Sposób uwzględnienia
	uwaga/propozycja zmian	uzasadnienie we wniosku		
61	Tab. 1. Liczba ludności gmin obsługiwanych pruszkowską komunikacją miejską w 2000 r. i w 2020 r. oraz prognoza GUS na 2030 r.	Proszę o zmianę opisu tabeli 1 (strona 51). "Liczba ludności gmin obsługiwanych pruszkowską komunikacją miejską w 2000 r. i w 2020 r. oraz prognoza GUS na 2030" bo komunikacja miejska zdecydowanie nie obsługuje tych 60 czy 70 tys. ludzi	str. 51	Uwagi nie uwzględniono Przywołane dane prezentują liczbę wszystkich mieszkańców poszczególnych miast i gmin obsługiwanych pruszkowską komunikacją miejską, co dokładnie opisano w dalszej części tekstu, wskazując również na miejscowości obsługiwane pruszkowską komunikacją miejską Inwentaryzacja łącznej liczby ludności jednostek samorządu terytorialnego obsługiwanych komunikacją organizowaną przez samorząd Pruszkowa jest wymagana przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – m.in. dla określenia zobowiązania do opracowywania planu transportowego itp.
62	Do uwarunkowań mających bezpośredni wpływ na publiczny transport zbiorowy w Pruszkowie i pozostałych gmin	Proszę o rzeczowe, liczbowe argumenty na ile "Do uwarunkowań mających bezpośredni wpływ na publiczny transport zbiorowy w Pruszkowie i pozostałych gmin" (strona 56) miała wpływ pandemia a na ile brak danych o liczbie pasażerów w kontekście darmowych przejazdów dla większości użytkowników komunikacji miejskiej	str. 56	Uwagi nie uwzględniono Organizator i operator nie dysponują danymi ani też wynikami badań, które umożliwiłyby zawarcie w treści postulowanych liczbowych argumentów
63	-	Moim zdaniem warto uzupełnić analizę o dane o dobowym ruchu pasażerskim na naszych dworcach, chyba ich w tym dokumencie nie ma, kolej te dane udostępnia, pamiętając o przerwie wynikającej z remontu linii kolejowej	-	Uwagę uwzględniono Dane uzupełniono
64	-	Skoro wymienia się ponad 100 obiektów miejskich które są potencjalnym celem podróży (w tym 66 placówek oświatowych publicznych lub niepublicznych) to dziwi mniejszy brak mapy dla tych lokalizacji	-	Uwagę uwzględniono Opracowano plan miasta z obiektami

Lp.	Treść opinii		Odniesienie do planu	Sposób uwzględnienia
	uwaga/propozycja zmian	uzasadnienie we wniosku		
65	-	<p>Kluczowym opiniom brakuje miary, żeby zweryfikować opinię "Wszystkie stacje i przystanki kolejowe w obszarze działania pruszkowskiej komunikacji miejskiej są z nią dobrze skomunikowane. [...] autobusy zapewniają dogodnie połączenia z koleją" (strona 69) od specjalisty oczekiwałabym konkretnej miary, co to oznacza „dobrze” w minutach czekania na pociąg (10 minut? 30 minut?). Mój przykład: w godzinach 10-15 w dni powszednie z dworca PKP pociąg do Warszawy jedzie 21 razy ale mogę do dworca dojechać komunikacją miejską w tym czasie tylko 7 razy (mniej więcej co 3 kwadransy). Proszę o zastosowanie tych miar.</p>	-	<p>Uwagi nie uwzględniono</p> <p>Stwierdzenie ogólne co do zasady jest poprawne</p> <p>W najważniejszej relacji, z os. Staszica do Dworca PKP, kursy autobusów odbywają się w godzinach szczytów przewozowych nie rzadziej niż co 7-8 minut, a w godzinach międzyszczytowych – nie rzadziej niż co 10 minut, zapewniają więc równowagę w stosunku do liczby połączeń kolejowych</p> <p>Analiza intensywności skomunikowania każdej z relacji nie jest przedmiotem dokumentu kierunkowego, jakim jest plan transportowy, tylko opartego na wynikach badań wielkości popytu dokumentu operacyjnego, jak np. koncepcja optymalizacji eksploatacyjnej</p> <p>Plan zakłada rytmiczne wykonywanie badań wielkości popytu przy wykorzystaniu zliczarek pasażerów zainstalowanych w pojazdach</p> <p>Intensywność oferty transportu publicznego jest wypadkową oczekiwań mieszkańców, możliwości budżetu miasta oraz przyjętej polityki transportowej</p> <p>Poprawę skomunikowania z Warszawą zapewniło uruchomienie od 10 stycznia 2022 r. nowej linii autobusowej 817 ZTM w Warszawie z os. Staszica do Dworca Zachodniego w Warszawie, współfinansowane przez Miasto Pruszków</p>

Lp.	Treść opinii		Odniesienie do planu	Sposób uwzględnienia
	uwaga/propozycja zmian	uzasadnienie we wniosku		
66	-	<p>Pominięto niektóre istotne informacje, opinia na s. 98: „Na podstawie wykazujących wysoki trend wzrostowy zmian w wielkości sprzedaży biletów w latach 2017-2019 oraz danych z systemu zliczania pasażerów, funkcjonującego od lipca 2021 r., można stwierdzić, że obecny zakres oferty przewozowej, w tym wielkość podaży usług przewozowych, są względnie dobrze dostosowane do występującego popytu i zapewniają wysoką intensywność obsługi”. Wg mojej wiedzy duży skok sprzedaży biletów wynika z uruchomienia a potem likwidacji komunikacji zastępczej (ZB i ZP) która częściowo zastąpiła komunikację miejską w połączeniach z Warszawą (o czym w dokumencie ani słowa), po drugie, o ile się nie mylę, nie ma na razie danych z systemu zliczania pasażerów (dokument ich nie przytacza i chyba nadal na nie czekamy, tak?). Na jakiej zatem podstawie wyciągnięto te wnioski?</p>	-	<p>Uwaga o charakterze zapytania-opinii, niewymagająca zmian w tekście</p> <p>Wyjaśnienie: wzrost sprzedaży biletów w 2019 r. był skutkiem zwiększenia podaży usług</p> <p>W tym czasie została przeprowadzona pierwsza duża korekta połączeń, przy której zwiększona została częstotliwość kursowania autobusów linii 6, wprowadzono nową trasę linii 5 oraz nastąpiło zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów w soboty i niedzielę</p> <p>Autobusy linii ZP i ZB funkcjonowały przez rok wyłącznie jako komunikacja zastępcza zamiast pociągów, dlatego nie ma uzasadnienia przywoływanie ich jako istotnego elementu wzrostu intensywności obsługi komunikacji miejskiej w Pruszkowie</p> <p>W czasie remontu linii kolejowej 447 oferta komunikacji miejskiej uległa zmianie i została dostosowana do komunikacji zastępczej, a także dowozu do alternatywnych linii kolejowych</p> <p>Ocena podaży jako względnie dobrze dostosowanej do występującego popytu ma charakter ekspercki, gdyż dane ze zliczarek pasażerów dopiero będą przekazywane organizatorowi</p>

Lp.	Treść opinii		Odniesienie do planu	Sposób uwzględnienia
	uwaga/propozycja zmian	uzasadnienie we wniosku		
67	-	Inna ocena na każdej stronie „względnie dobrze dostosowane” jak wyżej (na s. 98) a „wysoki standard usług komunikacyjnych sieci połączeń” już na następnej stronie (s.99) Sugerowałabym jednak powściągliwość bo jak mamy ten wysoki standard, to warto wiedzieć jak on się wyraża w minutach czekania w miejscu X, w zimie czy w deszczu, zważywszy, że tylko 37,4% wyposażono w wiaty. Chyba trzeba zweryfikować te opinie.	-	<p>Uwagi nie uwzględniono</p> <p>Standard usług komunikacji miejskiej nie wyraża się wyłącznie w liczbie minut oczekiwania na autobus danej linii na każdym możliwym przystanku – jest to jedynie jeden ze wskaźników oceny</p> <p>Standard wyznacza całokształt oferty przewozowej, w tym sposób zaspokajania najważniejszych postulatów przewozowych zgłaszanych pod adresem komunikacji miejskiej</p> <p>W sytuacji braku badań preferencji transportowych na reprezentatywnej próbie mieszkańców miasta, oceny standardu dokonano metodą ekspercką</p> <p>Plan zakłada realizację takich badań w przyszłości</p>
68	-	Warto zlikwidować powtórzenia typu na stronie 99 i na stronie 102 ten sam cudowny tekst „równy, atrakcyjny dla pasażerów stały takt częstotliwości, a jej uruchomienie ma stanowić wartość dodaną dla już funkcjonujących połączeń” itd., trochę to kompromitujące.	-	<p>Uwagę uwzględniono częściowo</p> <p>Powtórzenia w tekście usunięto</p> <p>Uruchomienie nowej linii obsługiwanej autobusami elektrycznymi w takcie 20-minutowym, jak to zaplanowano wstępnie w dokumentacji aplikacyjnej, przy pozostałych liniach w takcie 15-minutowym, nie zapewniłoby efektu koordynacji – nie byłoby to możliwe matematycznie</p> <p>Z tego powodu podkreślono konieczność ujednolicenia standardów częstotliwości na nowej i już funkcjonujących liniach</p>

Lp.	Treść opinii		Odniesienie do planu	Sposób uwzględnienia
	uwaga/propozycja zmian	uzasadnienie we wniosku		
69	-	Niektóre przekazy sprawiają wrażenie jakby były skierowane do dzieci, np „Rozkład jazdy, obejmujący trasę, przystanki i godziny odjazdów, jest bowiem podstawowym elementem oferty przewozowej, determinującym jakość usług” lub “Koszt jednostkowy wozokilometra jest tym niższy, im niższy jest poziom wymienionych kosztów” i wiele podobnych.	-	<p>Uwagi nie uwzględniono</p> <p>Przywołane frazy – jako zalecenia planistyczne – zawarte są w podręcznikach akademickich ekonomiki transportu miejskiego, np. pod redakcją prof. Olgierda Wyszomirskiego z Uniwersytetu Gdańskiego, których wykonawca planu transportowego jest współautorem</p> <p>Praktyka dowodzi, że przekazy te nie są truizmem: bardzo często pojawiają się postulaty, których ewentualna realizacja skutkowałaby przyrostem liczby pojazdów w ruchu, ale zaangażowanych tylko w wąskich przedziałach czasowych itp.</p> <p>Postulat optymalizacji wykorzystania pojazdów w ruchu wychodzi naprzeciw likwidacji niedogodności wskazanych w innej uwadze tego samego autora, w której zwrócono uwagę na uciążliwość przesiadek na pociągi do Warszawy w godzinach międzyszczytowych, czyli w porze mniejszego niż maksymalne zaangażowania pojazdów</p>