

Konsultacje społeczne w sprawie **Polityki Parkingowej** **oraz Strefy Płatnego Parkowania** **w Płocku**

raport z przebiegu spotkania

14 września 2015, godzina 16.30

Płock, wrzesień 2015

Dnia 1 września 2015 roku w Dom Darmstadt, Stary Rynek 8 w godzinach 16.30 –19.20, odbyło się spotkanie konsultacyjne przedstawiciele Władz Miasta z osobami prowadzącymi działalność gospodarczą i zainteresowanymi kwestiami polityki parkingowej, w tym jednym z jej elementów, tj. możliwością wprowadzenia strefy płatnego parkowania (dalej SPP) jako jednego z elementów polityki parkingowej.

Celem spotkania było:

- przekazanie informacji na temat głównych założeń „Polityki parkingowej” dla miasta Płocka,
- poznanie opinii, wątpliwości i sugestii obywateli co do założeń Polityki parkingowej oraz wstępnej propozycji SPP,
- wypracowanie wspólnie z interesariuszami wytycznych zmian do konsultowanego dokumentu „Polityki parkingowej”.

W spotkaniu udział wzięło 23 przedstawicieli różnych grup interesariuszy, których lista stanowi załącznik do raportu i zawiera dane 15 uczestników (poza wymienionymi udział wzięło jeszcze 8 osób, które nie wpisały się na listę (w tym przedstawiciele UM Płocka) Podczas spotkania reprezentowani byli przedstawiciele następujących grup interesariuszy:

- mieszkańców oraz osoby pracujące centrum Płocka – 2 osoby,
- przedsiębiorców - 7 osób,
- NGO – sów - 1 osoba,
- Mediów – 3 media,
- Rady Miasta - 1 osoba,
- Urzędu Miasta – 6 osób, w tym m.in. Z-ca Prezydent Miasta Jacek Terebus, Dyrektor Wydziału Rozwoju i Polityki Gospodarczej Miasta Aneta Pomianowska oraz Kierownik w/w wydziału Piotr Niestuchowski, (na liście są 2 osoby).

W spotkaniu brał także zewnętrzny ekspert ds. polityki parkingowej Pan Jacek Theim z firmy Biuro Inżynierii Transportu z Poznania (dalej BIT).

Moderatorem spotkania był Rafał Janowicz przedstawiciel firmy Brand Experience (zewnętrzny ekspert ds. konsultacji).

Przebieg spotkania był rejestrowany o czym uczestnicy spotkania zostali powiadomieni.

Czas trwania spotkania 2 godziny 39 minut.

Przebieg spotkania był następujący:

1. Spotkanie otworzył Z-ca Prezydent Miasta Pan Jacek Terebus, który przedstawił cele rozpoczynającego się procesu konsultacji.

W trakcie swojego wystąpienia wskazał, że celem rozpoczynającego się procesu konsultacji, które mają trwać od 29 czerwca do końca grudnia 2015 jest:

- a. przekazanie wszystkim zainteresowanym informacje na temat:
 - głównych założeń „Polityki parkingowej” dla miasta Płocka,
 - wstępnej koncepcji Strefy Płatnego Parkowania (SPP) w Płocku,
- b. zebranie opinii, wątpliwości i sugestii interesariuszy (mieszkańców, przedsiębiorców, instytucji, NGO-sów, etc.) co do założeń Polityki parkingowej oraz wstępnej propozycji SPP (w tym określenie silnych i słabych stron, pól korekt i poprawy w prezentowanych założeniach),
- c. wspólne z interesariuszami wypracowanie optymalnego kształtu polityki parkingowej i ewentualnego kształtu SPP (o ile znajdzie ona akceptację mieszkańców). W tym m.in.
 - ustalenie czy Płocczanie zaakceptują wprowadzenie strefy jako elementu polityki parkingowej?
 - w sytuacji akceptacji dla SPP ustalenie i wspólne zaprojektowanie z obywatelami m.in.: jak mają wyglądać strefy płatnego parkowania? Mają być tylko na starówce, czy także w centrum? Jak ma funkcjonować SPP? Jak kształtować system opłat w SPP – ile powinna wynosić opłata za parkowanie? Kto będzie musiał ją ponieść?, etc.

Z-ca Prezydenta wskazał, że:

- na tym etapie konsultacji ważne jest aby dyskutować czy zapisy polityki parkingowej są zgodne z oczekiwaniami mieszkańców,
- wskazywać co jest dobrym rozwiązaniem, a co nie,
- sugerować korekty i zmiany,
- Zarząd miasta rekomenduje wprowadzenie SPP, bowiem widzi w tym jeden z elementów poprawy sytuacji parkingowej. Przedstawicielom Urzędu Miasta zależy jednak na tym, aby Rada Miasta przed podjęciem decyzji poznała opinie mieszkańców i dlatego organizowane są konsultacje,
- proces konsultacji będzie prowadzony różnymi metodami (spotkania konsultacyjne, zbieranie opinii przez internet, ilościowe badania reprezentatywne i inne formy w razie zgłaszanych potrzeb społecznych).

2. Moderator spotkania przedstawił:

- a. wstępnie zdiagnozowane główne grupy interesariuszy (grupy interesariuszy które organizatorzy planują m.in. zaprosić do udziału w konsultacjach):
- mieszkańcy (mieszkańcy strefy, pracownicy w strefie, mieszkańcy Płocka spoza strefy),
 - Rady Osiedli
 - podmioty gospodarcze (przedsiębiorcy w strefie, przedsiębiorcy Płocka spoza strefy),
 - goście spoza strefy (przyjezdni spoza miasta)
 - turyści
 - NGO-sy
 - instytucje i urzędy
 - media

- b. ramowy plan procesu konsultacji, który przedstawia się w następujący sposób:

Lp.	Zakres działań	wg kalendarza
1	Pierwsze spotkanie 29.06 - informacyjne	29.06
2	Przygotowanie skróconej wersji informacji nt polityki parkingowej i projektu SPP	
3	Zawieszenie prezentacji projektu SPP na stronie www Urzędu i BIP	lipiec
4	Informacje dla mediów	
5	Mapowanie interesariuszy	
6	Umieszczenie materiałów do konsultacji na stronie www Płocka - konsultacje internetowe część I : ankieta do zgłaszania uwag i wniosków (od 8.09.) , adres: parkowanie@plock.eu	sierpień
7	Spotkania konsultacyjne – „Obywatelskie budowanie „Polityki parkingowej [w tym założeń SPP]	02.09-20.09
	spotkanie I z Radami Osiedli	3 września
	spotkanie II	7 września
	spotkanie III	14 września
8	Czas na modyfikację Polityki parkingowej i wariantów SPP	21 – 25.02.10
9	Spotkanie w formie debaty deliberatywnej dla wszystkich zainteresowanych interesariuszy	1.10
10	Ilościowe badania społeczne - 400 interesariuszy (mieszkańców z terenu planowanej strefy, mieszkańców spoza strefy, przedsiębiorców z planowanej strefy, przedsiębiorców spoza strefy)	9.10 - 3.11
11	Konsultacje internetowe część II	9.10 - 3.11
12	Poinformowanie o wynikach konsultacji, zmianach w projekcie i decyzjach oraz dalszym planie działań	do 9.11
13	Przedłożenie wypracowanych materiałów Radzie Miasta Płocka wraz z wynikami konsultacji społecznych	11/12.2015

- c. plan spotkania konsultacyjne dnia 14.09. 2015
- d. zasady debaty podczas spotkania.

3. Następnie prezentację wygłosili:

- a. **Pan Piotr Niesłuchowski**, Kierownik Referatu Strategii i Planowania Wydział Rozwoju i Polityki Gospodarczej Miasta przedstawił prezentację „**Zapotrzebowanie na miejsca parkingowe na terenie miasta Płocka na tle realizacji polityki parkingowej miasta Płocka**” (załącznik nr 2 do raport).
- b. **Pan Jacek Theim z firmy BIT** przedstawił prezentację „**Parkowanie – doświadczenia miast**” (załącznik nr 3 do raport).

4. Po zakończeniu w/w prezentacji nastąpiła kluczowa część spotkania konsultacyjnego przeznaczona na pytania, wnioski, postulaty wobec przedstawionych przez przedstawicieli UM Płocka założeń Polityki parkingowej oraz wstępnego planu wprowadzenia SPP jako elementu tej polityk.

Dyskusja była burzliwa i trwała 1 godzinę i 16 minut, a uczestnicy spotkania chętnie się wypowiadali.

Poniżej prezentujemy zapisz przebiegu części spotkania „Pytań i odpowiedzi”

W transkrypcji „W” oznaczono wypowiedzi uczestników zadających pytania, składających wnioski, a „O” odpowiedzi organizatorów. Niestety w zapisie mogą się pojawić braki danych co do tożsamości osób wypowiadających (bowiem nie wszyscy się przedstawiali) oraz zniekształcenia nazwiska (bowiem nagrania czasami są niewyraźne, a zapisy na liście obecności częściowo nieczytelne).

W1: Dzień dobry, Zenon) Wiśniewski. Wierzę, że władzom miasta nie chodzi po prostu o przystłowiowy skok na kasę parkujących kierowców. Strefy płatnego parkowania mają na celu uspokojenie ruchu samochodowego i zwiększają (fragment niezrozumiały) pozostałych środków transportu. Powiedział to poseł Platformy Obywatelskiej, który krytykował pomysł wprowadzenia płatnych parkingów. Nie pomnę w jakim mieście, bo to nie ma znaczenia. A poseł ma podobno zawsze rację. I, tak chciałem rozpocząć tę naszą dzisiejszą dyskusję. Jestem tutaj dzisiaj na tym spotkaniu, gdyż przeczytałem bardzo uważnie to, co pisała Gazeta Wyborcza, z którą nie zawsze się zgadzam. Napisała mianowicie coś takiego: mieszkańcy płaciliby roczny abonament w wysokości 30 złotych za pierwsze auto i 60 złotych za drugie. W związku z tym, wszyscy mieszkańcy Płocka, chciałem się zapytać czy to jest prawda, czy nie prawda. Bo jeśli tak, to wprowadzając płatne strefy parkingowe w mieście Płocku można przemyścić dodatkowo do budżetu miasta kolejne środki finansowe o bardzo dużej skali. Pozwoliłem sobie w ten sposób zajrzeć do budżetu miasta Płocka. Jako były członek zarządu miasta Płocka, zawsze zaczynamy od tych dokumentów, które są, jakby, najważniejsze dla każdego. I w dziale dziewięćsetnym, gospodarka komunalna i ochrona środowiska, pisze: (fragment niezrozumiały) opłat, popieranych przez jednostki samorządu terytorialne. Plan jest na półrocze, 21 milionów, wykonane jest 7.5 miliona. Czyli widzimy, że czegoś brakuje. Z tego, co wiem, budżet miasta Płocka został zmodyfikowany 22 września tego roku. W dziale siedemsetnym, gospodarka mieszkaniowa: dotacje celowe na budownictwo Państwowe, inwestycje, zakupy inwestycyjne administracji rządowej oraz inne zadania zlecone przez powiat, plan: 7 milionów. I mogę tak jeszcze długo opowiadać to, co jest napisane w budżecie miasta Płocka, ale chyba nie to jest celem dzisiejszych konsultacji społecznych. Natomiast, jak widzę grzywny i mandaty i inne kary pieniężne dla osób fizycznych na półrocze jest zrealizowane, plan 106 tysięcy złotych, a wykonane jest 108. Rozumiem, że jak ten plan Państwa wejdzie w życie, to kary będą znakomicie większe, niż w tej chwili. Zainteresowały mnie w budżecie miasta jeszcze dwie pozycje: podatek dochodowy od osób

prawnych, plan 25 milionów, a wykonanie 6 milionów i podatek dochodowy od osób fizycznych - 122 miliony, a wykonanie 55 milionów. Pan prezydent...

M: Brak powiązania. Jak byśmy mogli koncentrować się...

W1: Nie musi mi pan odpowiedzieć, ja to wytłumaczę. Pan prezydent powiedział jedną rzecz: nie jest celem pozyskanie środków finansowych z tytułu płatnych stref parkowania. Panie prezydencie, to jaki jest cel? Jaki jest cel, i teraz, korzystając z okazji, może, panie prezydencie, warto się zastanowić nad tym, bo, pamiętam, w roku 1999, jako ówczesny członek zarządu miasta Płocka i członek Rady Miasta, wprowadziliśmy płatne strefy parkingowe, z których się szybko wycofaliśmy. Bardzo się szybko wycofaliśmy. I, czy Państwo też się z tego nie wycofają, tym bardziej, że, zacytuję tu jeszcze słowa prezesa Stowarzyszenia Tumska, pana Roszkowskiego: Pamiętam, jaka była obietnica Andrzeja Nowakowskiego, kandydata na prezydenta miasta. Mówił wtedy, że strefy płatnego parkowania nie będzie. I to są, i wiele takich innych wypowiedzi, panie prezydencie. Ja rozumiem, że pan jest nowym prezydentem całkiem. (fragment niezrozumiały). Jest pan po prostu urzędnikiem. I chciałem się zapytać, co spowodowało to, że nastąpiła zmiana zdania wypowiedzianego przez prezydenta miasta Płocka? To jest kolejna rzecz. proszę bardzo.

M: Panie prezydencie, dwa pytania, z tego co zrozumiałem, główne padły. Jeżeli pan będzie uprzejmy się odnieść.

O: Tak, tak, już sekundkę. Drodzy Państwo, odpowiadając na pana pytanie, tak jak powiedziałem na wstępie: absolutnie nie chodzi o skok na kasę. Zaznaczamy, i to jest też odpowiedź związana z drugim pana pytaniem, odnośnie tego, dlaczego pan prezydent zmienił zdanie. Przede wszystkim dlatego, że chcielibyśmy wprowadzić politykę parkingową, normatyw parkingowy i te wszystkie zasady, które z tego dokumentu wynikają. Zmieniają się uwarunkowania, zmieniły się uwarunkowania jeśli chodzi o ten czas, kiedy pan powiedział, że wprowadziliście strefy parkowania, później się z nich wycofaliście. Tak naprawdę, nie widzimy innej drogi do zapanowania nad ruchem w śródmieściu. Nad tymi głosami, które zgłaszają mieszkańcy, że trudno jest przejść z wózkiem, trudno jest spacerować po chodnikach, trudno zaparkować auto, że trudno, myślę teraz o przedsiębiorcach, o restauratorach że Starego Rynku. Nie korzystają z ich restauracji płocczanie, bo nie mają gdzie zaparkować, nie korzystają z usług na Nowym Rynku czy w innych punktach handlowych mieszkańcy. Jadą do galerii, właśnie dlatego, że nie mogą się zatrzymać. I to jest odpowiedź na pana pytanie. To nie jest skok na kasę, to jest próba uporządkowania polityki parkingowej. To, co pan odczytał, dokument, dział 900, to jest sprawozdanie za pierwsze półrocze, naturalne... Nie wiem czy mnie pan słucha... Chciałbym, żeby pan posłuchał. Jeśli chodzi o ten dokument, tutaj przywołał pan dział 900, odczytał pan dokument, sprawozdanie, tak naprawdę, z wykonania budżetu. Ale on, no, jak rozumiem, nie odnosi się do tych stref parkowania. Natomiast, jeszcze raz podkreślam, uspokojenie ruchu w śródmieściu, wymuszenie rotacji pojazdów. Bo co dzięki strefie uzyskujemy? Wprowadzenie tych, czy to będzie czas 30, 45, 55 minut, to będzie efektem naszych rozmów, ma właśnie spowodować to, na co w tej chwili mieszkańcy narzekają. Ja

oczywiście powiem że swojego punktu widzenia, który dla Państwa nie musi być zupełnie wiążący, ja nie skorzystam, choć całe życie wychowałem się w ścisłym centrum, nie korzystam z usług, że sklepów, z targowiska, tylko dlatego, że nie mogę tutaj zaparkować po pracy, że nie mogę podjechać. Wprowadzenie rotacji pojazdów, z resztą, tu nawet w sobotę ciężko zaparkować, w okolicy targowiska, wprowadzenie rotacji pojazdów ma wymusić, znaczy, wprowadzenie stref parkowania ma wymusić tę naturalną rotację pojazdów. Znaczy, ktoś, kto przyjeżdżał, na przykład, do centrum na osiem godzin do pracy i przyjeżdżał tylko w tym celu, bo zaznaczam, to co powiedziałem na początku i chciałbym to podkreślić: nie chodzi skomplikowanie sprawy czy życia mieszkańców. Tu chodzi o to, aby pewną rotację wymusić. Ktoś, kto przyjeżdża i pracuje autem, bo musi odwieźć dzieci, do przedszkola, do szkoły, wiadomo, że nim przyjedzie. Ale w sytuacji, w której ktoś porusza się nim tylko i wyłącznie dla wygody, być może przesiądzie się do komunikacji miejskiej i tych ulic, na przykład koło Sienkiewicza, Kolegialnej i kolejnych ulicach, bo mówimy o pasach dróg, tam gdzie strefy parkowania wprowadzimy. Tam, być może, będzie można znaleźć wolne miejsca. Pan mi pokazuje...

W1: Płacimy jako Polacy i mieszkańcy tego miasta bardzo dużo podatków w różnym kształcie, prawda? Ale dobrze, trzy pytania szybkie: kiedy przebijecie ulicę Misjonarską? Bo jak pan pamięta w '99, kiedyś był taki program rozwoju, udroźnienia miasta Płocka i ulica 3 Maja i Misjonarska miały być ulicami jednokierunkowymi. Gdzie powstaną (fragment niezrozumiały) wielopoziomowe i poziomowe, bo tutaj, jak słusznie panowie pokazaliście, byłoby...

(Głos z sali: Upominam się o głos w tej chwili, ale to w sposób krytyczny, bo, naprawdę...)

M: Już zaraz. Pan poda trzecie pytanie i rozpoczniemy...

W1: Była taka sytuacja, że było drzewo pokazane na problemie, ale jak garaż wielopoziomowy miał być budowany w Płocku, to się okazało, że zarząd miasta wybrał wtedy takie miejsce, w którym rośło drzewo, które było zabytkiem. I, panie prezydencie, w jaki sposób, bo, wie pan, ktoś kto zbuduje te parkingi, będzie pobierał z tego tytułu opłaty. I, może taki prosty wniosek, przekazać, jeśli już powstaną, te strefy płatnego parkowania, na przykład, spółce gminnej komunikacji miejskiej, a w zamian za to niech mieszkańcy Płocka (fragment niezrozumiały) z opłat za bilety). Dziękuję.

M: Dziękuję bardzo. Ja rozumiem, że tu był głos do ad rem, więc...

(Głosy z sali, niezrozumiałe)

W2: Dzień dobry Państwu, Andrzej Majkowski, reprezentuję pracowników...

(Głosy z sali, niezrozumiałe)

W2:... mieszkańców Płocka. Również jestem członkiem Stowarzyszenia Tumska i zabiegam o głos w imieniu tego Stowarzyszenia. Ja cały czas chciałem, na początku dyskusji, wrócić do podstawowego tematu, żebyśmy odpowiedzieli sobie na pierwsze pytanie: czy chcemy płatnych stref parkowania? Dlaczego? Dlatego że w tej chwili roznosiliśmy plakaty, mamy plakat 'Nie! Płatnym strefom parkowania', przez piątek, sobota i niedziela. I zdecydowana większość osób prowadzących działalność, bo dzisiaj mamy spotkanie dla osób prowadzących działalność, jest przeciwna płatnym strefom parkowania. Panie prezydencie, to jest nie prawda, co pan mówi, to jest demagogia, że na Starym Rynku wszyscy chcą płatnych parkingów. Proszę wyjść teraz, jakby pan miał chwilę czasu czy po, jak pan wyjdzie do restauracji Presto, jest ten plakat wywieszony, w następnej kawiarni jest ten plakat wywieszony i w restauracji chińskiej China Town, na rogu, jest ten plakat wywieszony. Nie mieliśmy czasu, żeby po prostu porozmawiać tutaj, zapoznać z sytuacją, skonsultować się jeszcze z innymi podmiotami, ale zdecydowana większość... Ja jeszcze wrócę do tego, że przeprowadzam konsultacje w sprawie płatnych parkingów od czterech lat. Rozmawiamy z ludźmi, z mieszkańcami, i jeszcze raz podkreślam, zdecydowana większość jest przeciwna. Ja uważam, że ta dyskusja to jest zabieg marketingowy, socjotechniczny, który ma na celu opinii publicznej, społecznej, pokazać, że Urząd Miasta rozmawia ze społeczeństwem. a tak naprawdę, decyzja została już podjęta, Państwo organizują te spotkania, żeby zmniejszyć skutki społeczne wprowadzenia tej decyzji. Ja powiem panu jeszcze jedno: z prezydentem Nowakowskim odbyliśmy kilka spotkań, on przy nas, a było nas kilkanaście osób, obiecał nam, że nie będzie płatnych stref parkowania. Obiecał nam.

(Głos z sali: Kiedy to było?)

W2: To było cztery czy pięć, przed końcem tej kadencji. A teraz proszę Państwa, proszę Państwa, co się dzieje? My głosujemy za człowiekiem, który deklaruje, że nie wprowadza, bo ja głosowałem na niego, i on wymusił na nas, (fragment niezrozumiały), on delikatnie nie powiedział, ale głosujcie na mnie, nie będzie tych płatnych stref parkowania. Co się okazuje? Nagle, następny człowiek, bo pan wiceprezydent od niedawna jest wiceprezydentem, jest nowy człowiek, jest nowa decyzja, zmieniła się sytuacja, zmienił się ruch. A tak naprawdę, słuchajcie, co mamy uporządkować? Ustawodawstwo co do parkowania jest, my mamy uporządkowaną sprawę, co do parkowania, prawną, my mamy strefę parkowania, możemy wyznaczać, możemy konsekwencje egzekwować: złe lub dobre zaparkowanie - tu nie ma co porządkować. Następną sprawą, proszę Państwa, następną sprawą.

(Głosy z sali, niezrozumiałe)

Głos z sali: Trzy minuty się skończyły)

W2: Nie, chwileczkę, Ale bardzo ważna sprawa. Nasi klienci, pracownicy centrum miasta są również. Jeszcze chwilę. Są również naszymi klientami. My w centrum miasta mamy rynek wewnętrzny, to znaczy: te osoby, które samochodem przyjeżdżają, również robią zakupy w centrum miasta, również korzystają z usług. I też proszę zwrócić uwagę, wprowadzenie płatnych parkingów spowoduje exodus wielu w tej części miasta. My się pozbedziemy tego rynku wewnętrznego. Przez co, rozpoczną się pustostany, wpływy z podatków, to jest 25 złotych rocznie z powierzchni, zmaleją, ceny nieruchomości spadnie, i tak dalej, i tak dalej. Ja chcę zwrócić uwagę, płatne strefy parkowania to jest rewolucja, która spowoduje wymieranie centrum, a chcemy go ożywić. Także uważam, że , jeszcze raz apeluję do wszystkich, żeby przemyśleli sprawę. Tych, którzy chcą tych płatnych stref parkowania, bo uważam, że to zabije centrum. Jeszcze, jeszcze raz panie prezydencie, proszę wyjść i zobaczyć jakie stanowisko zajmują restauracje. Niech pan nie mówi, że wszyscy chcą...

(Głosy z sali, niezrozumiałe)

M: Proszę Państwa, szanujemy innych, tak?

W2: Także, proszę wyjść, zobaczyć, plakaty wiszą, żeby... Dziękuję.

M: Następni chętni czekają, proszę to uszanować. Proszę bardzo, pan się zgłosił.

W3: W tej chwili to muszę zrezygnować, bo po tak długim wywodzie, to nie ma...

(Głos z sali: Dobra, to ja mogę...)

M: Proszę Państwa, to nie jest tak, jak tutaj zostało przedstawione, że chcemy limitować, ale każdy z Państwa następne trzy minuty dostanie, ale zwróćcie uwagę: są osoby i to tu widać teraz, chcą się wypowiedzieć, według mnie, więc nie zagadujemy reszty. Proszę bardzo.

W4: Paweł Stefański. Odpowiadając panu Majkowskiemu, pan prezydent prowadził akcję wyborczą. Obietnice wyborcze składa się po to, żeby wygrywać wybory, nie po to, żeby je realizować. To jest z obojętnie jakiej partii. To jest po pierwsze. Po drugie, dosyć tej demagogii! Ja, na przykład, uważam inaczej. Twierdzę, że taki bałagan, nie chcę używać słów szorstkich, bardach, bajzel i tak dalej, jak teraz jest, tak dalej być nie może. A to, co cię panu wydaje, że panu i tak dalej. Panie, pan po prostu nie ma pojęcia jak funkcjonuje rynek, świat i tak dalej. Ja ostro mówię po to, żeby dotarło. Pan może mówić za siebie, a poza tym, opowiadanie o tych plakatach... Proszę pana, pan robi, a tutaj trzeba merytorycznie, na temat. Nie o plakatach. Pan se robi plakaty, a tutaj merytorycznie. I to jest wszystko w tej sprawie.

M: Dobrze, dziękuję bardzo. Czy ktoś z Państwa chce się odnieść?

O: Może jeszcze Państwo, ja mam spisane te pytania.

M: To momencik, bo pan jeszcze chciał ad rem, z tego co pamiętam, do którejś z poprzednich wypowiedzi. Potem damy się wypowiedzieć miastu.

W5: Dzień dobry, Waldemar (nazwisko niezrozumiałe), postaram się krótko. Tak ad rem to wypowiedzi pana Wiśniewskiego, który domagał się budowy, czy spełnienia obietnic budowy wielopoziomowych parkingów. Ja chciałem przypomnieć jedną rzecz: nikt nigdy nie policzył dokładnie ile to ma kosztować i kto ma za to zapłacić. Ja chciałem wyraźnie jedną rzecz przypomnieć: w naszym mieście mamy około 120 tysięcy mieszkańców i około 45 tysięcy samochodów.

O: 68 chyba, tak?

O: 65.

W5: Tak, ale mówimy o samochodach osobowych.

O: Osobowych, 65 tysięcy.

W5: I mówmy o tej realnej statystyce, a nie tego, co tam, po uszach tak jest, niewykreślone z ewidencji. W materiale, który był przez Państwa prezentowany, to, o ile dobrze pamiętam, było to około 35 tysięcy pojazdów. Co to oznacza? To oznacza, w dużym skrócie, jeżeli co drugi mieszkaniec Płocka, dorosły, samochodu nie posiada i nie korzysta w związku z tym parkingów. Jednocześnie, każdy z tych mieszkańców, który samochodu nie posiada i nie korzysta z tych parkingów, płaci dzisiaj za te parkingi, bo one są budowane, utrzymywane ze środków wspólnych. W związku z powyższym, nie istnieje coś takiego jak darmowy parking. Wszyscy za to płacimy, podkreślam, również ci, którzy nigdy nie mogą z nich skorzystać i również ci, którzy, w szczególnych przypadkach, po prostu nie mogą sobie wygodnie przejść chodnikiem. W związku z powyższym, taka teza: przestrzeń miejska nie należy tylko do jednej grupy osób, wąskiej grupy osób, nie można realizować interesów jakieś jednej grupy osób. Jeżeli można, to tyle na dzisiaj.

M: Dziękuję bardzo. Myślę, że już sporo pytań i też padło, więc proszę bardzo.

O: Nie spotkałem się z żadnymi badaniami, które faktycznie by dawały taką korelację, że wprowadzenie strefy płatnego parkowania, tak naprawdę, powoduje pustoszenie centrów miast czy degradację. No oczywiście, można powiedzieć, że te procesy następują jak gdyby niezależnie też. Są także wynikiem zarówno braku miejsc parkingowych, jak i opłat za miejsca parkingowe. Także, to są rzeczy, powiedzmy, niezależne. Można powiedzieć, że w wielu miastach, gdzie te strefy płatnego parkowania wprowadzono czy, gdzie ograniczono ruch samochodowy w centrum, one tak naprawdę odżyły i dopiero centra miast stały się bardziej atrakcyjne. Także, przykład można tutaj spokojnie pokazywać w jedną i w drugą stronę. Natomiast, znamienne jest, proszę Państwa, to, że, nie wiem czy Państwo wiecie, ale płatność za

parkowanie pojawiła się po raz pierwszy w latach 30 ubiegłego wieku w Ameryce po to, by chronić sklepy, amerykańskie sklepy, przed którymi parkowały samochody niezwiązane z zakupami. Czyli, ktoś przyjeżdżał, parkował, szedł do pracy, szedł w inną stronę i zupełnie nie korzystał z tego sklepu, który tam organizował przed swoim budynkiem miejsca parkingowe. I właśnie z tego typu celach, pojawiło się pierwsze płatne parkowanie na świecie. Także, nie obawiałbym się raczej, że handel upadnie.

O: Jeszcze może pan i ja się odniosę, dobrze, do...

M: Dobrze, tutaj jeszcze było kilka pytań i wniosków. Nie ma żadnego problemu.

W6: (Imię i nazwisko niezrozumiałe), osoba prowadząca działalność gospodarczą na terenie starówki, centrum miasta ponad dwadzieścia lat. Ad vocem tu do pana, że w Stanach, tak, jak najbardziej w 35 roku, w Oklahomie. I właśnie w tym celu jak pan powiedział, potem były za wysokie opłaty, zmniejszono, efekt się wyrównał - nie zaszkodziło to niczemu i nikomu. Wyobraźmy sobie taką hipotetyczną sytuację: przyjeżdża przed lokal, przed witryną staje wóz, zastania ten sklep na całe osiem godzin, zostaje wyłączony z ruchu. Tutaj nie będziemy dyskutować, co oznacza to dla tego kupca, co ten sklep prowadzi, ale nie do tego zmierzam. Przede wszystkim, to jestem rozczarowany frekwencją, bo spodziewałem się, że jeżeli większość nie chce tych parkingów, to się pojawi. Czyli, skoro tej większości tu nie, bo jej nie widzę, to ta większość chyba jest za, bardziej niż przeciw. Skoro ta część tutaj przyszła i swoje zdanie powiedziała. Będę musiał tutaj powtórzyć chyba trochę tego, co powiedziałem na ostatnim spotkaniu, bo to jest chyba dość istotne. Ja jako osoba prowadząca działalność gospodarczą, jako kupiec, który funkcjonuje w tej części miasta, jestem jak najbardziej za strefą płatnego parkowania. tylko, prowadzoną logicznie i z otwartą, jakby, zasadą pobierania opłat. Czyli, bezwzględnie, tak jak mówiłem na pierwszym spotkaniu, pierwsza godzina darmowa. dlatego, żeby wprowadzić, tak jak pan tutaj wspominał, tak zwane rotacyjne miejsca parkowania: podjeżdżamy, załatwiamy swoją sprawę, usługę czy zakup w sklepie, odjeżdżamy, nie płacimy. Jeżeli ktoś chce te rzeczy załatwiać dwie, trzy, cztery godziny w ciągu dnia, wtedy musi ponieść tą opłatę, jest to jakby automatycznie wynikające z tego, z tej sytuacji. To jakby jedno. Drugie, oczywiście, przestrzeganie konsekwentne tych opłat, czyli nadzór nad ich pobieraniem. Rzecz trzecia, brak, totalny brak karnetów dla masy urzędniczej miasta Płocka, żeby ta grupa nie została uprzywilejowana tanimi karnetami i nadal te samochody będą stały. Z mojego najbliższego otoczenia, gdzie pracuję, mogę podać takie przykłady, jak Urząd Skarbowy, Służba Celna, banki, gdzie te auta stoją wciąż od godziny 7:30 do godziny 15:30, po czym automatycznie ta ulica pustoszeje. Osoba przejeżdżająca w godzinach szczytu nie skorzysta z żadnej usługi, bo, po prostu, są te miejsca zablokowane. Po godzinie 16:30, 17, bardzo proszę, w każdej chwili można zaparkować i pewne swoje rzeczy załatwić na mieście. I tutaj, ad vocem do pana Andrzeja, panie Andrzeju, pan chyba nie zauważył, że już żeśmy zrezygnowali z obwoźnego handlu w samochodach, także, nic tu nam nie opustoszeje na terenie Starego Miasta, bo nie handlujemy w samochodach, tylko w sklepach. Dziękuję.

M: Dziękuję bardzo. I jeszcze pan się zgłosił, grzecznie czeka, więc pozwolę sobie przekazać mikrofon i wtedy...

W7: Kazimierz Bańkowski (?), przedsiębiorca z Nowego Rynku. Chciałbym zwrócić uwagę, że przedsiębiorcy, którzy działają na ulicy Królewieckiej, na Nowym Rynku, podpisywali się pod petycją, żeby znieść strefy płatnego parkowania, ponieważ to utrudnia handel i cały czas prowadzi do braku klientów. dziękuję.

M: Dziękuję bardzo.

O: Dziękuję bardzo, rzeczywiście kilka pytań padło teraz. Ja się najpierw odniosę, panie Andrzeju, do pana wypowiedzi. I rzeczywiście, ja też muszę powtórzyć coś, o czym rozmawialiśmy już na spotkaniu w Książnicy i na spotkaniu dwa miesiące temu. Pan zarzuca nam pewną demagogię, a to przecież, panie Andrzeju, pan był kilkakrotnie z różnymi kupcami, którzy prowadzą tę działalność na Nowym Rynku. Nie wrócił pan z tymi ludźmi jeszcze raz, bo zrozumieli, co chcieliśmy przekazać, jaki mamy zamiar. To znaczy, strefa ma wymusić rotację pojazdów. Pamięta pan obecność razem z panem pani z antypodkowy, z TSSu... Ta dyskusja się kończyła bardzo szybko i pan wraca teraz sam. Ja wiem, że to jest słowo przeciwko słowu. My nic nie przeforsowaliśmy jeszcze, o tym czy strefa będzie czy nie, zdecyduje Rada Miasta. Odpowiadając, po raz kolejny, na pytanie, dlaczego nie pytamy czy mieszkańcy chcą strefy, czy nie, odpowiem pytaniem, mogłoby paść pytanie w ankiecie: czy każdy z Państwa chce nowy samochód. Zawsze odpowiecie Państwo 'tak. Czy chcecie być Państwo zdrowi, odpowiecie, że chcecie być. Nie chcemy takiego pytania, chcemy wydiskutować z państwem najlepszą formułę, aby tego handlu, to co powiedziałem na początku, nie zabić i aby poprawić komfort mieszkańców tego miasta. Nie patrzymy tylko przez pryzmat, który pan prezentuje, tego, że zabijemy Tumską. Może zastanówmy się nad tym w jaki sposób ta Tumska i handel w centrum miasta nie powinna umrzeć. Bo dlaczego z ust pana nie pada, jako przedsiębiorcy, na przykład, postulat taki, żeby na terenie Nowego Rynku czy starówki pracować do 19, 20. Być może podniesie to koszty, ale zastanówmy się...

(Głos z sali: Próbowaliśmy kilka razy)

O: Dlatego cieszę się za te głosy, też te głosy, które padły. Teraz pan, panie Dariuszu, nie powiedział, ale rzeczywiście w czerwcu rozmawialiśmy, być może skrócenie strefy: nie do godziny 18, a o godzinę krócej, do 16:30. Tak, aby po pracy, jeśli ktoś chce załatwić sprawę, nie jechał do galerii, tylko załatwił do w centrum właśnie. Kolejna rzecz, bardzo ważna. Pan mówi, że reprezentuje pan głos tych osób. Na tym terenie działa Rada Mieszkańców Osiedla Stare Miasto, na terenie strefy działają trzy rady Osiedla. Odbyliśmy takie spotkanie z radami Osiedla, z przedstawicielami Rad Osiedli i oni są zainteresowani i nastawieni pozytywnie do strefy. Chcą tej strefy, bo dla nich to też wprowadza pewne komplikacje. Padły ciekawe pytania, które warto teraz też przytoczyć: co w takim razie z terenami spółdzielni, z parkingów urządzonych przez wspólnoty, i tak dalej, i tak dalej. One nie będą podległy płatnej strefie. W związku z tym, abonament dla mieszkańca w wysokości 30 złotych rocznie to jest ten koszt, naszym zdaniem bardzo niski, korelując to z innymi miastami, to co zaproponowały i co

obowiązuje z innymi miastami, jest do zaakceptowania. Rozmawialiśmy na poprzednim spotkaniu, że nie mieliśmy oferty dla drugiego auta, zastanawiamy się czy to drugie auto w rodzinie nie powinno być na poziomie 60 złotych, a to będziemy jeszcze z państwem dyskutować. Państwo będziecie mieli czas wypowiedzieć czy w tej ankiecie, która w tej chwili jest wywieszona w Urzędzie Miasta, żeby napisać jaki koszt drugiego auta jest do zaakceptowania. Ale zaznaczam, z tego terenu, o którym pan mówi, rady Osiedla wypowiedziały się pozytywnie, bo tu nie chodzi tylko i wyłącznie o parkujących, chodzi też o tych mieszkańców, dla których auta czasami stanowią duże utrudnienie. I teraz, przechodząc do pana pytań, odnośnie przebiecia ulicy 3 Maja, programu udroźnienia miasta czy garaży wielkopoziomowych. Otóż....

(Głos z sali: I darmowych biletów komunikacji)

O: I darmowych biletów komunikacji, mam to zapisane. Jeśli chodzi o przebiecie Misjonarskiej, realizujemy program udraźniania ulic. Widzicie Państwo te przebudowywane kolejne skrzyżowania, to jest kwota przeszło 30 milionów złotych, które zostały na same skrzyżowania wydatkowane. I dochodzimy do pewnej granicy, gdzie należy zastanowić się czy kolejne przebudowy skrzyżowań, udraźnianie ciągów komunikacyjnych w centrum, to jest taki kierunek, czy teraz nie popracować, na przykład, nad automatyką, oświetleniem ulicznym, które te potoki ruchu będzie sterowane. Misjonarska, rzeczywiście, gdzieś w planach miasta była, ona cały czas przejawia się. Po drodze do przebiecia tej Misjonarskiej stoi cały czas kamienica, która jest w rękach prywatnych, niewykupiona. Stąd to rozwiązanie nie jest zrealizowane, ale gdzieś z tyłu głowy takie rozwiązanie też mamy, aby tę Misjonarską przebić. Natomiast, na tę chwilę skupiliśmy się na tych ciągach, które powodują znaczne utrudnienia. Za chwilę, do końca roku, będzie wykonana ulica 1 Maja, tam też Państwo zobaczycie, że to nie jest działanie w kierunku, żeby zbudować arterie w centrum miasta, ale żeby ten ruch usprawnić, bo wiele głosów od mieszkańców mówi o tym, że korki, które się na 1 Maja tworzą, no, nie pozwalają tam żyć, chodzić mieszkać. Z uwagi na ciągle wolno poruszające się samochody, czy, w zasadzie, notoryczny korek od godzin porannych do popołudniowych. Dlatego taki program udroźnienia miasta realizujemy, z tymże skupiliśmy się na tych ciągach istotnych, poprzedzonych, przede wszystkim, badaniami ruchu, bo to z badań ruchu wynikały te skrzyżowania, które poddaliśmy przebudowie. Garaże wielopoziomowe... No, wie pan co, ja nie znam miasta, które by wybudowało garaż wielkopoziomowy i go oddało do bezpłatnego korzystania. Nie znam takiego miasta.

(Głos z sali: Spółka Rynex miała realizować galerię handlową z podziemnym parkingiem.)

O: Okej, ale nie znam takiego miasta, w którym wybudowano by wielkopoziomowy garaż i oddano go do używania bezpłatnie. Dlatego, że kwota... (głosy z sali, niezrozumiałe) Jeśli mogę dokończyć. Kwota za garaż wielopoziomowy na jedno stanowisko, to jest bardzo wysoka kwota na jedno stanowisko. Dla podziemnego parkingu, gdyby to był tylko garaż, to jest 100 tysięcy złotych, a dla wielopoziomowego 50 tysięcy. To są koszty, które, tak na prawdę, jeżeli byśmy taki parking wybudowali, na

pewno pojawiłby się szlaban, gdzie pobieralibyśmy opłatę. Ale co by to spowodowało? bo to jest ciekawe pytanie. Ja kiedyś przystuchiwałem się takiej dyskusji na konferencji na temat transportu: w Czechach wybudowano (fragment niezrozumiały), jedno z miast wybudowało parking wielopoziomowy, efekt jest taki, że parking jest pusty, bo tylko za niego pobierano opłatę, a kierowcy parkują nadal gdzie mogą czy to jest zieleniec, czy miejsce parkingowe, czy to jest chodnik, bo nikt na ten parking nie wjeżdża. Stąd parking wielopoziomowy, nie wiem. Pomysłem na strefę i to co w polityce parkingowej też jest, była budowa parkingów na obrzeżach strefy. I, być może, jeśli strefę byśmy wprowadzili, jeśli ona by zafunkcjonowała, na obrzeżach strefy taki parking będziemy realizować. Chociażby parking dla autobusów na dole czy parkingi na granicach strefy. Ale też, za coś trzeba te parkingi budować. Jesteśmy na etapie zastanawiania się czy to będzie z wpływów z tej strefy, czy nie. Pewnie nie, bo w wielu miastach, wprowadzenie tej strefy, ta strefa się finansuje w 80%, 20% trzeba dołożyć. Natomiast, wartością dodaną, tą, która wszyscy podkreślają jest właśnie uporządkowanie tego ruchu i zapanowanie nad wszędzie parkującymi pojazdami. I trzecia rzecz, przekazanie do komunikacji miejskiej, to jest jakiś pomysł, tak, żebyśmy, na przykład, zarządzanie w strefie oddali komunikacji miejskiej i z tego tytułu, nie wiem... Opłaty musi pobierać gmina, ale czy byśmy przekazali prowadzenie i nadzorowanie strefy do spółki komunikacji miejskiej, czy... No, być może jest to jakaś formuła, jakiś głos w dyskusji. Tego głosu, taki głos jeszcze nie padł, żeby, na przykład, ktoś, kto się przesiądzie nie uiszczał opłaty, znaczy, no, miał darmową komunikację. Jest to jakiś głos w dyskusji, który będziemy analizować.

W8: Ile miejsc parkingowych powstanie?

O: Ile miejsc parkingowych powstanie docelowo? Wiecie Państwo, zastanawialiśmy się nad tym czy najpierw wybudować...

W8: Ale to już jest wyliczone, proszę podać.

O: Ale w jakiej kwestii? Jak wprowadzimy strefy parkowania? Wie pan, jak zdecydujemy się na wprowadzenie płatnej strefy parkowania, to jest tutaj pan pełnomocnik do spraw transportu, zrobimy, wówczas, bo wówczas będzie wdrożona nowa organizacja ruchu na Starym Mieście.

W8: Ile jest planowanych miejsc?

O: Nie odpowiem panu na to pytanie.

M: Pan się zgłosił jako kolejny...

O: Z racji tego, że chodzi o kwestię uporządkowania, dopiero po konsultacjach będziemy wiedzieć jaki zakres będzie miała strefa, bo to nie jest powiedziane, że ten zakres, który my proponujemy, Państwo zaakceptujecie, być może rozszerzycie go, być może go zawężycie. To jest jedna rzecz, a jeżeli chodzi o inną rzecz, również jednym z wariantów, jaki rozpatrywaliśmy, to również była, na przykład, jakiś upust, mniejsza kwota do zapłacenia dla kogoś, kto posiada bilet miesięczny, kartę 3+ posiada, kartę Seniora, zniżka na tej opłacie za samochód... Ale to jest wszystko kwestia dyskusji, jaką

chcemy z państwem przeprowadzić. Z tymże, ja powiem Państwu jedna rzecz, do tej pory wszyscy Państwo, którzy mają inne zdanie niż to, które mamy my, czyli inni mieszkańcy Płocka co do płatnych stref parkowania, nie wnoszą nam żadnych propozycji. To są tylko i wyłącznie krytykowanie płatnych stref parkowania, a ja proponuję, żebyście Państwo zaproponowali nam chociaż jakieś rozwiązanie, które uważacie Państwo jest słuszne do wprowadzenia. czyli na przykład zniżki dla tych, którzy posiadają tę kartę abonamentową komunikacji miejskiej, przykładowo. Powiem tu jeszcze jedna rzecz, a propos budowy parkingów. Jest również taka możliwość, żeby strefę wprowadzić przy udziale partnera prywatnego, z tymże też to się wiąże również z tym, że możemy obowiązek wybudowania parkingów na obrzeżach strefy przerzucić na partnera prywatnego. Ale, to będzie się równało również z tym, że partner prywatny na pewno pobierał będzie za to opłaty, ponieważ musi mu się zwrócić cała inwestycja. Czyli tych różnych aspektów, można tu, bardzo wiele. To nie jest tak, że tylko my chcemy wprowadzić i czerpać zyski. Zysków na pewno z tego nie będzie.

O: W ramach uzupełnienia chciałbym jeszcze powiedzieć, cieszę się za to pytanie, ponieważ w polityce parkingowej mamy wskazane parkingi strategiczne w analizie urbanistyczno-architektonicznej, która została zrealizowana na potrzebę Urzędu Miasta Płocka. Jest podane takich 8 lokalizacji. Jest to: plac Narutowicza, Kościuszki, Plac Obrońców Warszawy, Sienkiewicza, Bielska, Okrzei, Kazimierza Wielkiego i również Nowy Rynek, o którym pan mówił. Zwiększenie do 500 miejsc pojemności, także, jak najbardziej jest to w tych analizach pokazane.

W9: Czyli 500 miejsc, tak?

(Głosy z sali: Na tych placach? Proszę pana, to było konkretne pytanie...

Głosy z sali, niezrozumiałe)

M: Przepraszam bardzo, pan się zgłosił przed panem.

(Głos z sali: A pani się nie przedstawiła jeszcze.)

O: Aneta Pomianowska - Molak.

W9: Dzień dobry, witam, Michał Kublik. Ja prowadzę, działam gospodarczo na Starym Mieście od kilkunastu lat. Ja mam takie pytanie do eksperta, który się wypowiadał, i do Urzędu Miasta. Do eksperta: czy znane są panu przypadki, gdzie wprowadzono czasowo testowe płatne strefy parkowania i co wynikało z tego później i czy Urząd Miasta w swoich analizach i planach w ogóle przewidział coś takiego, jak wprowadzenie 3-miesięcznego okresu testowego, w celu sprawdzenia na żywym mechanizmie jak to może funkcjonować. Czy jest to planowane, czy w ogóle, takie coś może mieć miejsce?

M: Bardzo dziękuję za rzeczowe pytanie. Wywołany ekspert, proszę o odpowiedź.

O: Były tego typu rozwiązania, aczkolwiek, nie dotyczyły bezpośrednio stref płatnego parkowania, tylko dotyczyły ograniczenia ruchu ciężarowego i ruchu samochodów w mieście, to rozwiązania zachodnie. I tam faktycznie to trwało rok, dwa, a po tym roku, dwóch na nowo konsultacje, ankiety, pytano mieszkańców czy chcą tego. Mieszkańcy, którzy się do tego przyzwyczaili i to już zaczęło funkcjonować, odpowiedzieli, że tak i wprowadzono też zmiany już na stałe. Natomiast, w drugą stronę tego typu rozwiązania, w Warszawie, gdzie testowo czy częściowo zamknięto strefy płatnego parkowania na parę miesięcy, nie pamiętam na ile. Zamknięto i pod koniec tego okresu już ludzie wręcz walczyli, żeby z powrotem wprowadzić strefy płatnego parkowania. No bo, ci ludzie się już przyzwyczaili, że ta strefa jest, że są te opłaty, ale jednocześnie mają to miejsce parkingowe, mogą gdzieś zaparkować. W momencie, gdzie strefa parkowania przestała funkcjonować, wrócono do sytuacji, gdzie wszyscy parkowali gdzie bądź. (fragment niezrozumiały)

M: Chciałbym prosić, żebyśmy zadali teraz dwa pytania jeszcze, potem, żebyśmy popracowali w grupach.

W10: Panie prezydencie, ja tu chcę powiedzieć jeszcze, bo zarzucił mi pan, że ja tu z kimś przychodzę, nie przychodzę.

(Głos z sali: No, ale przecież pan był!)

W10: Tak, tak. Pierwsza sprawa: bardzo gorąco proszę, żeby po spotkaniu znalazł pan dosłownie 5 minut czasu i przejechał ulicą Królewiecką, popatrz pan sobie po witrynach, ulicą Nowy Rynek, która w prawie w każdym sklepie, w punkcie usługowym, jest wywieszony ten plakat. Jest to wypowiedź, panie prezydencie niech pan spojrzy, halo, halo. W prawie każdym sklepie na ulicy Królewieckiej, Nowy Rynek, szeroko rozumiany, nawet mówię tutaj, na ulicy Grodzkiej. Proszę mi nie zarzucać, ludzie, którzy są przedsiębiorcami, nie mają często czasu. To są ludzie prowadzący działalność jednoosobową i, na przykład, muszą pozostać do godziny 18. Godziny spotkań są ustalone na godzinę 16:30, w związku z tym, zazwyczaj ludzie w centrum pracują do 18, 18:30. I to jest tak ustawione, że oni niestety nie mogą wziąć udziału w tej dyskusji. Ja ich tutaj reprezentuję, liczę, że się wypowiem, ja staram się, oczywiście, każdego informować. Każdy deklaruje, że przyjdzie i zawsze znajduje czas. To jest pierwsza sprawa. Druga sprawa: jeszcze raz chcę podkreślić, że płatne strefy parkowania nawet dla pracowników spowodują, że stracimy swój rynek wewnętrzny w centrum. Następna sprawa: przerzucenie ludzi do komunikacji miejskiej spowoduje większą liczbę autobusów komunikacji miejskiej. zwróćcie Państwo uwagę, że w rejonach przystanków szczególnie największa uciążliwość hałasowa występuje od samochodów ciężarowych lub autobusów, bo one ruszają. To jest bardzo uciążliwe dla mieszkańców. W związku z tym, wygenerowanie dodatkowego ruchu autobusów powoduje też

nieciekawe konsekwencje dla mieszkańców, szczególnie ulicy Kolegialnej lub Sienkiewicza, tam gdzie te autobusy przemieszczają się, łącznie z flekami w starym budynku, dlatego że duże samochody zapelnione emitują drgania i to wpływa na jakość tych budynków. Także, cały czas podkreślam, jeszcze raz, że panie prezydencie, pan bardzo ładnie mówi, ale to wszystko, co pan mówi nie trzyma się prawdy i często nie jest tak jak powinno być. To są często takie zabiegi marketingowe.

M: Dziękuję bardzo. Proszę Państwa, w naszej dyskusji, taki mamy program, więc teraz chciałbym go zrealizować. W naszej dyskusji pojawiła...

O: Ja się zgłaszam jeszcze.

M: Dobrze, dobrze.

O: Chciałbym uzupełnić jeszcze jedna informację. Pan zadał precyzyjne pytanie dotyczące miejsc. W polityce parkingowej mamy taki zapis, że we wszystkich strefach, które są tutaj podane, w których badano rotację pojazdów. Z tymże, są to wzięte zarówno te miejsca, które znajdują się w pasie drogi publicznej, ale także te które znajdują się w parkingach osiedlowych. To suma tych pojazdów daje nam konkretną ilość pojazdów. To, ile będzie w strefie parkowania, to co mówiła pani dyrektor, zależy, po pierwsze: od organizacji ruchu przygotowanej przez pełnomocnika do spraw transportu, tak aby to parkowanie było bezpieczne. Teraz często mamy sytuację, w której, na przykład, na ulicy Sienkiewicza czy Kolegialnej, auta parkują prostopadle, blokując zupełnie przejście chodnikiem. W niektórych miejscach, rzeczywiście, uda się parking prostopadle zorganizować, w zdecydowanej większości będzie to parkowanie skośne lub równoległe. Ale to wszystko, w zależności od tego jaki teren obejmujemy strefą, będzie wynikało z tej organizacji ruchu. Postaram się, żebyśmy taką przybliżoną wartość na jednym z następnych spotkań Państwu podali. To raz, druga rzecz. Pana pytanie, czy przewidujemy jakiś okres testowy. Wie pan, no w przypadku, gdybyśmy wybierali jakiegoś partnera prywatnego, to nie byłoby trudno. Okres ustawy przygotować. Dlatego ten pomysł jest aktualny. Z tymże, strefy parkowania, gdzie prowadzi miejska spółka. Otóż, nie wyobrażam sobie sytuacji, żeby wprowadzili na 3, 5 miesięcy płatne parkowanie, a potem będziemy z tych parkometrów rezygnować, no bo to są pieniądze publiczne wyrzucone w błoto. Natomiast, to jest jedyna forma, jeśli chodzi o tego typu parkometry, urządzenia, aby te opłaty właściwie pobierać i tą strefą właściwie zarządzać. Ale rzeczywiście, zastanawiamy się, w jaki sposób ją wprowadzać. To nie jest tak, że od dnia 1 stycznia powstanie zakres strefy i to już jest niezmiennie. Będziemy reagować na to, co będziecie mówili Państwo, będziemy się przyglądać w jaki sposób zachowują się kierowcy. I to będzie kwestia (fragment niezrozumiały). dziękuję bardzo.

O: Jeszcze w ramach uzupełnienia do tego. Pan Majkowski wspominał o autobusach, no szczerze mówiąc, z pana wypowiedzi ja zrozumiałem, że pan jest w ogóle przeciwny autobusom dowożącym mieszkańców. Czy dobrze pana zrozumiałem i pan chce likwidacji komunikacji miejskiej?

(Głos z sali: Pan mówił o hałasie autobusów.)

O: Ale ja rozumiem, hałas autobusów może być w tych autobusach, które są przestarzałe. Natomiast, mając świadomość, że część tych autobusów nie jest przystosowana do tych norm, które w chwili obecnej są do spełnienia, planujemy w planie gospodarki zakup nowego taboru autobusowego, które będą spełniały bieżące normy, zarówno emisji spalin, jak i hałasu. I to są nowe pojazdy, które, mamy dosyć dużą ilość, tam około 50 pojazdów, zarówno w dwóch zadaniach inwestycyjnych. I to jest coś, co unowocześni przestrzeń miasta. Dziękuję bardzo.

M: Proszę Państwa, widzę.

W11: Ja tylko, już bez mikrofonu, króciutko powiem. Ja zwracałem uwagę...

(Głos z sali: Panie, ale to jest króciutko? Jak pan mówi, że pan zwracał, powiedz pan, co pan chce powiedzieć, a nie, że pan mówi!)

W11: Nowe autobusy, proszę mi wierzyć, generują bardzo duży hałas i duże drgania. Nawet nowe autobusy, niech pan przejdzie....

5. Praca w grupach.

Po zakończeniu sesji pytań i odpowiedzi uczestnicy spotkania konsultacyjnego zostali poproszeni o podzielenie się na zespoły i wspólną pracę nad wybranymi zagadnieniami Polityki parkingowej dotyczącymi propozycji wprowadzenia strefy płatnego parkowania. Niestety ze względu na późną porę i deklarowane zmęczenie nie wszyscy obecni chcieli zaangażować się we wspólną pracę.

M: Dobrze, doprecyzował pan. Proszę Państwa, propozycja jest teraz taka. Na sali pojawili się, słyszeliśmy wszyscy, grono przeciwników pomysłu strefy, grono zwolenników. Ale też, pojawiły się osoby, które mówią 'okej, porozmawiajmy o tym, jak to ewentualnie ma wyglądać, tak, żeby było pożyteczne dla nas'. Takie odpowiedzi wynotowałem, przynajmniej w głowie. Proszę Państwa, jako, że jesteśmy trzecim już spotkaniem, wiele argumentów się powiela, więc chciałbym teraz prosić. No, pan jest chyba liderem grupy przeciwników, tak, społecznym liderem, ja to podkreślałem. Więc, prosiłbym osoby, które chciałyby zrobić taką listę uzasadnienia, dlaczego strefa nie powinna zaistnieć, żeby usiadły na 20 minut z panem i wylistowały punkt po punkcie takie argumenty. Powiem dlaczego to jest takie ważne, proszę Państwa. Przy badaniach... Przepraszam bardzo, mogę? Potem będziecie panowie pytali o to. Przy badaniach, które mają zostać przeprowadzone, chcemy ludziom przedstawić Państwa argumentację. Ja nie chciałbym jej tworzyć zupełnie sam, bo powiecie, że coś zmanipulowałem. Więc, myślę, że najlepiej taką listę, którą badany płocczanin, wylosowany do badania, fajnie, żebyście Państwo mogli spisać w równoważnikach zdań. Ci, którzy powiedzieli z Państwa 'widzimy pozytywne strefy', żeby zrobili taką listę

'za' strefą. I to jest dwie grupy, jest nas mniej więcej 21 osób na sali. Dwie grupy, prosiłbym z Państwa, żebyście wzięli propozycję, która jest strefy, żebyście ją przeczytali, i zaproponowali wszystkie, nie oceniamy tego czy one są sensowne, czy nie, ale zaproponowali korekty tego dokumentu. Bo po to są konsultacje. Łatwo się uprawia pochwałę lub krytykę, ale dużo trudniej jest wprowadzać konstruktywne zmiany, więc taka jest propozycja i taki jest plan naszego spotkania na dzisiaj.

W12: Czy moglibyśmy zrobić to w ten sposób, że podałyby pan nam maila. Bo ja panu powiem dlaczego: ja od godziny 7 pracuję, więc godzina już 19 dochodzi, więc to jest 12 godzin, nie? I muszę być w pracy, w domu, mam pewne obowiązki i tak dalej... (fragment niezrozumiały). Najchętniej bym przestał mailem te sprawy, do pana...

M: Podaliśmy maila na stronie internetowej, gdzie można zgłaszać wszystkie informacje. Natomiast, taka jest nasza propozycja. Próbujemy ją od dwóch spotkań przeforsować. Jeżeli Państwo nie zostaniecie i nie będziecie chcieli wziąć udziału w warsztacie, natomiast, taka jest nasza propozycja i takie uzasadnienie. Ci z Państwa, którzy że chcą, zostaną. Jeżeli by się okazało, że część z Państwa nie skorzysta z tej propozycji, to ja mam jeszcze jeden apel, do wszystkich, przeciwników, zwolenników i niezdecydowanych, na stronach miasta można zgłosić przez internet te uwagi, można pobrać kwestionariusz do zgłaszania uwag w mieście, dla tych, którzy nie lubią internetu, są tacy ludzie w końcu. Ale, zachęćcie tych wszystkich, którzy chcą się wypowiedzieć, żeby się wypowiedzieli. Ja mogę Państwu jedno gwarantować, jeżeli dostanę taki materiał, to go rzetelnie sprawozdam. To nie chodzi o to, żeby być za i przeciw, tylko, żeby szukać rozwiązania.

(Głos z sali: Ja jestem (niezrozumiały))

Głos z sali: Panie, ale dosyć tego reklamowania jednego stanowiska!

Przekrzykiwanie, niezrozumiały)

M: Nie krzyczymy. proszę Państwa... Dobrze,

(Głos z sali: May kilkaset polubień, lajków...), słyszeliśmy już to. Proszę Państwa, czy ktoś że chce pracować nad zmodyfikowaniem projektu strefy. Są takie osoby, które usiądą i przez 20 minut przeczytają półtorej strony i naniosą swoje uwagi? Zapraszam pana... Jeżeli ktoś będzie chciał to zrobić, to usiądzie z panem. Mam nadzieję, że jednak takie osoby będą, i konstruktywnie popracuje. To jest pierwsza strona, tu druga. Czy są jakieś osoby, które usiąda w grupie, która spíše przeciw, takie słabe strony wprowadzenia strefy?

(Głos z sali: No, bardzo dużo, bardzo...

Głos z sali: Panie, to spisz pan i nie gadaj.)

M: Znaczy, ja powiem tak. Chodzi o to, żeby stworzyć taką listę, którą można przedstawić ludziom. Ludzie się nie znają na strefie i nie chodzi o detale, tylko główne tezy. Są takie osoby czy nie ma? Nie widzę... Czy są jakieś osoby, które usiądą...

(Głos z sali: Dobrze, ja napiszę, napiszę.)

M: Nie, nie, to w grupie chciałbym, żeby to się stało. Czy są takie osoby, które 'za' strefą napiszą argumentację? Okej, dobrze, proszę Państwa, ci, którzy że chcą jednak popracować warsztatowo, z panem tam z tyłu usiądą i po prostu zweryfikują dokument. Ci, którzy są za tym 'przeciw' tu. Jeżeli Państwo nie że chcecie tego zrobić, to, tak naprawdę, mamy dwadzieścia minut na wykonanie tej pracy i potem prezentacja wyników grup. To super, ja zapraszam, mam tu kartki, żeby nie ograniczać Państwa. Ja bardzo zachęcam Państwa przedsiębiorców, żebyście usiedli przy tym stoliku, jak zmodyfikować ewentualnie pomysł, jeżeli uważacie, że to ma jakiś sens. Bo to jest szansa na przekazanie własnego punktu widzenia w taki (fragment niezrozumiały) sposób. Nie chciałbym, żeby pan został sam tam z tyłu przy tej pracy.

W efekcie powstały dwie grupy:

- a. jednak ok. 6 osób) – opracowała katalog wad / słabych stron wprowadzenia SPP jako elementu polityki parkingowej,**
- b. druga – złożona z dwóch osób – wprowadzała korekty do poddawanego konsultacjom opisu zasad funkcjonowania SPP.**

Po zakończeniu pracy przedstawiciele każdej z grup zreferowali wyniki swojej pracy, co prezentujemy poniżej w formie zapisu przebiegu prezentacji oraz jako skany efektów pracy (załącznik nr 4).

M: Dobrze, proszę Państwa, obie grupy, jest nas kilka osób. Ci którzy chcieli zostać, zostali, za co Państwu serdecznie dziękuję. Jako, że , no mamy efekt pracy, bardzo mały. W trakcie nawet powstał problem czy to ma sens. Doświadczenie mówi, że ma, ale możecie nie wierzyć w moje doświadczenie. Mam prośbę, zapraszam. Pierwsza grupa spisała najważniejsze argumenty przeciwko wprowadzeniu strefy, jako elementu polityki parkingowej.

W13: Dziękuję bardzo za głos, bo nie mogłam doprosić się. Mam nadzieję, że nadrobimy pierwszego października. Panie prezydencie, nie dla płatnych stref parkowania, dlaczego? Ponieważ jest to dodatkowy podatek, który, po raz kolejny, obciąża naszych płocczan, a niestety, doskonale wiemy, jaka jest sytuacja naszych mieszkańców. To, że Państwo przedstawicie nam statystyki, że jest około 126 tysięcy mieszkańców, to jest, w moim przekonaniu, kpienie sobie z tego, co się dzieje w naszym mieście, ponieważ w Łodzi mieszka (fragment niezrozumiały). Nie widzą perspektyw w naszym mieście i wiemy doskonale o tym, że być może statystyki mówią co innego, a rzeczywistość jest taka, jaka jest, że nam ubywa mieszkańców Płocka. Nie ma miejsc pracy, nie ma perspektyw rozwoju i niestety, wprowadzenie kolejnego podatku, tak jak to uczyniliście Państwo niedawno podwyższając cenę wody i ścieków o 20%, spowoduje coraz mniejszą atrakcyjność pozostawania w naszym mieście. Kolejne, łamanie zasady sprawiedliwości społecznej, czyli centrum miasta, szczególnie jego mieszkańcy i ci, którzy będą chcieli dokonywać tutaj zakupów, korzystać usług

lokalnych przedsiębiorców, którzy tu płacą podatki, a nie za granicą, spowoduje, że będzie to odbierane jako dyskryminacja. Bo, ja podaję wielokrotnie przykład, tutaj na tym pierwszym spotkaniu, że Państwo uważacie, że jest, przedstawicie ten problem, jako dużą, problematyczną sytuację zaparkowania przy ulicy Królewieckiej czy przy Nowym Rynku, żeby pójść na rynek przy ulicy Królewieckiej. ale ja powiem tak: w sobotę, panie prezydencie, niech pan spróbuje zaparkować przy Rembielińskiego. Ja życzę powodzenia. Ja szybciej znajdę miejsce tutaj, niż przy rynku na Rembielińskiego. Kolejne, miasto już raz było w płatnej strefie parkowania, za prezydenta (niezrozumiałe nazwisko) i ja byłam jedna z tych radnych, która w 2003 roku podjęła decyzję o tym, żeby wystąpić z tej płatnej strefy parkowania. I powiem panu jedno, mieliśmy to w programie wyborczym, jako Prawo i Sprawiedliwość wtedy, i ludzie to przyjęli bardzo dobrze. Tak samo, jak częściowe obniżenie biletów, bo pamiętam, że wtedy też bilety komunikacji miejskiej były podwyższane. I jeszcze jedno, panie prezydencie, dwa razy do tej samej wody się nie wchodzi. Muszę to powiedzieć, bo nie miałam okazji. Rozumiem, że pan może tłumaczyć, że perspektywa tego miasta od 2002 roku, czyli pierwszego, w którym wprowadzono te płatne strefy parkowania, no, rzeczywiście się zmieniła. Ale, panie prezydencie, od 2014 roku, od wyborów samorządowych, minęło około 9 miesięcy. Co się w ciągu 9 miesięcy stało, że pana przełożony, prezydent Nowakowski, zmienił zdanie? Szkoda, że nie ma pani redaktor Olgi Depiec, bo ona była jedna z tych, która, mówię o Gazecie Wyborczej, prowadzili debatę wszystkich kandydatów na prezydenta w hotelu Herman na ulicy Sienkiewicza. I, proszę Państwa, ci, którzy nie uczestniczyli w tej debacie, powiem na czym ona polegała: kandydaci na prezydenta mieli tabliczkę, z jednej strony 'tak', z drugiej 'nie'. Padło pytanie: czy jesteście za wprowadzeniem płatnych stref parkowania, pan prezydent ochoczo podniósł do góry tabliczkę 'nie'. Co się stało w ciągu 9 miesięcy? Rozumiem, że może się dziecko urodzić, ale co się stało że zmianą decyzji u pana prezydenta? Kolejne: ożywienie ulicy Tumskiej. cały czas Państwo podkreślacie o tym, że miasto powinno to sobie postawić jako nadrzędny cel, ożywienie ulicy Tumskiej. Tymczasem, wprowadzając płatne strefy parkowania, to dla pana eksperta, to jest troszeczkę inaczej, niż to, co pan podkreślał wcześniej w swojej wypowiedzi. Pan powiedział, że nie zna pan przypadku, kiedy płatne strefy parkowania w innych miastach spowodowałyby degradację handlu. proszę pana, my z degradacją handlu na ulicy Tumskiej borykamy się od bardzo wielu lat. My nie jesteśmy ulicą Szeroką, Piotrkowską czy Nowym Światem. Nie zaliczamy się do tych dużych miast. Tutaj, prześmiewczo, ale niestety tak było, było to nazwane ulicą Bankową, bo tylko banki się tutaj lokowały przy ulicy Tumskiej.

M: Rozumiem, że wniosek jest taki, że wprowadzenie strefy...

W13: Nie zrealizuje naszego zamierzenia, że chcieliśmy ożywić ulicę Tumską. Kolejna rzecz, likwidacja wewnętrznego runku centrum miasta. Pracownik przyjeżdżający do pracy, oczywiście, może być ten zarzut, że każdy oddzielnie przychodzi i brudzi powietrze, tak, bo jeden pracownik przyjeżdża tylko do pracy swoim samochodem. Ale trzeba wziąć pod uwagę również fakt, że ten pracownik przyjeżdżający do pracy, po pracy załatwia również inne sprawy: kupując coś czy korzystając z usług lokalnych

przedsiębiorców. czyli, to nie jest tylko przyjazd do pracy, pusty przejazd, ale również odbiera dziecko ze żłobka, z przedszkola i robi zakupy w centrum miasta. Kolejna rzecz: wprowadzenie płatnych stref parkowania spowoduje wyludnienie i brak klientów dla lokalnych przedsiębiorców i kupców. To jest powiązane niejako z tym poprzednim punktem. Zmniejszenie wpływu z tytułu podatku od nieruchomości, poprzez, między innymi, likwidację działalności. Łamanie obietnic prezydenta Nowakowskiego w sprawie wprowadzenia płatnych stref parkowania, o tym mówiłam. Działanie wbrew opinii większości pracodawców, pracowników, wszystkich płocczan. Pan prezydent może przedstawiać opinię, że ma wiedzę, że coś zbadał. Ja nie wiem, panie Pawle, czy pan prezydent coś badał. Ja mam inną wiedzę i chciałabym... No dobrze, każde z nas ma prawo mieć inną wiedzę, szanujmy się panie Pawle. Powstawanie antagonizmów pomiędzy służbami miejskimi, a użytkownikami samochodów. Chodzi mi o generalnie, pilnowanie czy skończył się czas parkowania i tak dalej. Wprowadzenie płatnych stref parkowania spowoduje, że działalność gospodarcza będzie przenosiła się do innych miejsc w Płocku, gdzie parkingi są bezpłatne, a centrum miasta powoli będzie handlową pustynią. I mało tego, te samochody parkujących klientów przeniosą się do sklepów wielkopowierzchniowych czy sklepów generalnie, gdzie podatki nie zostają w Polsce. Wzrost bezrobocia w skutek zamykania działalności gospodarczej. to jest naturalne, musimy się z tym liczyć. I mało tego, panie prezydencie, to są rodzinne działalności. Też trzeba na to zwrócić uwagę. Wzrost innych opłat w budżecie miasta z tytułu mandatów i holowań, co jest z tym związane, a niestety, dodatkowe podatki są bardzo negatywnie odbierane przez mieszkańców Płocka. Akurat, tym wzrostem podatków w budżecie miasta bym się nie szczyliła. Dziękuję bardzo.

M: dziękuję uprzejmie i oddaję panu... Tu dwie osoby pracowały, tak?

W14: Tak, dwie osoby. Ja nie będę czytał. Że tak powiem, argumenty i sugestie jak skorygować. To chciałem powiedzieć, to co usłyszałem od pani (nazwisko niezrozumiałe) krótko: nie wchodzi się do tej samej wody, tak! Uptęnięto bardzo dużo wody, to nie jest ta sama Wisła, nie ta sama wody, nie te same czasy, inna sytuacja. Przybyło samochodów, nie da się żyć. Ja jestem, że tak powiem, sprawcą, większości mandatów, opłat za holowanie za niewłaściwe parkowanie.

M: Tu kropka.

W14: W tym mieście. Natomiast, jeszcze jedna sprawa: odnośnie tych obietnic wyborczych. Jeszcze raz powiem, obietnice wyborcze nie są do realizowania, one są do wygrywania wyborów. Dotyczy to każdej partii, trzeba to wiedzieć.

M: Proszę się skoncentrować na zadaniu ponownie.

W14: A poza tym... Wiec, ja mam dokument wielopunktowy, więc, po prostu będę mówił do którego punktu. Mianowicie, odnoszę się do punktu czwartego, to jest godziny płatnej strefy parkowania. Proponujemy, żeby to było od 7 do 16, ponieważ w Płocku zaczyna się praca zwykle o 7:30 i chodzi o to, żeby już wcześniej była opłata, bo tu ktoś przyjedzie i postawi i będzie stał. Punkt 5: od 16 do 7 dnia następnego, a także w soboty i niedziele i dni świąteczne parkowanie bezpłatne. Wykreślić taki pomysł, bo to oznacza, stan obecny, odzwyczajenia ludzi od korzystania ze strefy i z jej zasad. Punkt 7 i 8, akceptuje się zaproponowane stawki na okres próbny. Potem powinny być stawki rynkowe i regulowane równowagą popyt, podaź z celem około 20% dostępnych miejsc parkingowych w strefie parkowania w tych godzinach od 7 do 16. Akt 9: bezpłatne pierwsze 45 minut, reszta według ustawy w okresie próbnym. Po okresie próbnym, według zasad rynkowych określonych komentarzem do punktu 7 i 8. Punkt 11: żadnych propozycji, znaczy, akceptujemy bez uwag. Punkt 12: akceptujemy, ale z daleko idącym sprawdzaniem legalności uprawnień do parkowania na tych kopertach, Krótko mówiąc, obecnie jest to bardzo nadużywane i nikt tego nie egzekwuje. Akt 13: a kto będzie sprawdzał, egzekwował i zwalczał nadużycia przez te służby? To jest taka sytuacja, jaka ma miejsce obecnie. Akt 14: okej, ale z kontrolą i zwalczaniem nadużyć. Akt 15: zaproponowana opłata 50 złotych to jest śmiech, tyle trzeba zapłacić za pozostawienie samochodu na parkingu, gdzie się płaci, niestrzeżonym. Opłata się powinna zaczynać od co najmniej 300 złotych, żeby była karą i żeby motywowała i stymulowała stosowanie się do regulaminu. To znaczy, do rzeczy, to tyle. dziękuję.

M: Członek zespołu jeszcze coś chciał dopowiedzieć, proszę bardzo. dziękuję.

W15: dziękuję panu za głos, ja tu może jeszcze parę słów dodam odnośnie tego, że jesteśmy za parkingami. Na pewno wiele osób że mną się zgodzi, że tak źle w płockim handlu, w płockich usługach, w tej części miasta jeszcze nie było. Mimo tego, że są te miejsca parkingowe bezpłatne, każdy może wjechać, zostawić podjechać, nie jest super i nie jest ekstra. możemy sobie tutaj deliberować, co jest przyczyną, większą lub mniejszą, takiej, a nie innej sytuacji. Podjąłbym tą próbę działania, wprowadzenia tych stref parkingowych, dlatego jestem za, ponieważ uważam, że jest to ostatni element, który nam zdynamizuje jakkolwiek ruch w handlu i usługach w tej części miasta. Niestety, mamy rynek bardzo wygodnego klienta. Proszę zobaczyć na ulice, które są wyłączone z ruchu, na ulice, które są jednokierunkowe. Tam, Niestety, usługi i handel umierają, od lat umierają nieodwracalnie. Natomiast, tam, gdzie mamy jeszcze ulice dwukierunkowe, gdzie jeszcze możemy zaparkować i podjechać, tam jeszcze się ten handel i te usługi tlą. Nie wiem, ile Państwo, którzy tutaj przede mną siedzą i taka tyradę przeciw wypisali, ile oni godzin przepracowali i jakie mają doświadczenie, nie będę z tym dyskutował, ale uważam, że dla próby ożywienia ruchu, poprawienia sytuacji kupców i usługodawców, tą próbę bym podjął. Dziękuję bardzo.

M: Dziękuję bardzo. Jako, że nie było grupy za, pozwoliłem dodać tutaj ten głos.

W16: proszę Państwa, ja tutaj chcę podkreślić jeszcze raz, żeby to było zrozumiałe. Ja od czterech lat, systematycznie, rozmawiam z ludźmi, z pracownikami, pracodawcami, mieszkańcami, przy wolnych chwilach przeprowadzamy, i wszyscy, może nie wszyscy, przepraszam, bo wszyscy nie, ale zdecydowana większość przeciwna jest płatnym strefom parkowania. I to nie tylko ja, z resztą tu koledzy, pani Małgosia również, jesteśmy jakąś grupą. To, że nie ma nas aż tak dużo, jeszcze raz chce podkreślić, to wynika z godzin rozpoczęcia się... Poza tym, jeszcze raz, panie prezydencie, gorąca prośba, żeby pan poświęcił chociaż 5 minut. Jak pana prosiłem na rozmowę, nigdy pan nie przyszedł do nas, żeby z ludźmi porozmawiać. Bo chyba nie ma czasu, obowiązki, ale niech pan przejedzie ulicami i ten plakat, który ja mam tutaj, żeby pan zobaczył, ile firm działających w centrum jest przeciwna, wypowiada się: nie dla płatnych stref parkowania. Także, dziękuję bardzo.

M: Trzeci raz to samo. Państwo mówiliście, że jesteście zmęczeni, ja też chcę, żebyście już...

W17: (fragment niezrozumiały) Przepraszam najmocniej, ja nie byłem w stanie uczestniczyć w pracach tej grupy 'za', ale chciałem parę słów podsumowania. proszę Państwa, to czy strefy płatne parkowania mają być, czy nie mają być, to nie jest kwestia głosowania demokratycznego, ponieważ... Niektóre rzeczy wymagają po prostu wiedzy fachowej i jak rozumiem, Państwo starali się tutaj z niej korzystać. Ta wiedza fachowa musi wyływać z pewnego założenia, najpierw trzeba sobie odpowiedzieć: jakie mamy założenie urbanistyczne dla całego miasta, jak w ramach tych założeń urbanistycznych ma wyglądać śródmieście i stare miasto. I dopiero z tego powinien wynikać następny krok: czy mamy tam ograniczać ilość samochodów parkujących, czy nie. Następna rzecz: chciałem przypomnieć, bo może część osób nie zauważyła tego, że prognozy są takie, że liczba pojazdów będących w ruchu ma się w następnych latach nadal zwiększać. W związku z tym, skoro dzisiaj już nam brakuje tych miejsc parkingowych, to ten deficyt będzie coraz większy. Albo będziemy musieli zlikwidować część przestrzeni miejskiej, jakieś trawniki, wyburzyć parę budynków i dobudowywać tam parkingi, albo ograniczymy dostęp pojazdów do pewnych stref, co nie znaczy, że mamy dostęp ludziom ograniczać. I tutaj jeszcze raz, apel, bo ja zauważyłem, że gdzieś tam była rozważana rola komunikacji publicznej, ale ten wątek nie został pociągnięty. To się tak mocno wiąże, że bez tego drugiego elementu, który ma stworzyć alternatywę sposobu poruszania się na starym mieście czy w ogóle w centrum miasta. To same strefy parkingowe tu chyba raczej pozytywnego efektu nie przyniosą. żeby podsumować wszystko, to jeszcze chciałem powiedzieć jedna rzecz: strefy płatnego parkowania nie są naszym plockim pomysłem ani polskim pomysłem. My jesteśmy w na tyle szczęśliwej sytuacji, że wszystkie procesy, które u nas przebiegają, czyli: wzrost ilości samochodów, wzrost zatłoczenia, przebiegają u nas mniej więcej 40, 50 lat po krajach, które te procesy przechodziły jako pierwsze. To znaczy, krajach Europy Zachodniej. I z tych wniosków, które tam wyciągnięto, możemy czerpać. W związku z tym, nie powinniśmy już chyba w tym momencie uporczywie iść taką drogą, że dobudowujemy parkingi, dobudowujemy drogi, ponieważ, jak sądzę, dla większości z Państwa jest jasne, że kraje Europy zachodniej z tej drogi się wycofały jakieś 20 lat

temu, bo była ona nieskuteczna. To jest taka zwyczajna wiedza fachowa, którą należy tutaj zastosować i tyle. I to jest argument za, moim zdaniem.

(Głos z sali: Pan Majkowski proponuje drogę tam, skąd wszyscy już wracają!)

(Głosy z sali, niezrozumiałe)

W18: dziękuję, ja jeszcze raz włączę się do dyskusji. Jak będziemy tę opłatę przedstawiać jako dodatkowy podatek, haracz, to wiadomo, że będzie to się odbijało negatywnie (fragment niezrozumiały), panie prezydencie, w formie takiej, że to ma pomóc, polepszyć, zdynamizować, a nie karać. Bo my nie kažemy. Weźmy teraz pod uwagę 50% populacji płocczan, którzy nie jeżdżą samochodami: oni też chcą spokojnie chodzić po chodnikach, przejechać na rowerze, przeprowadzić wózek i chcą spokojnie wyjść do sklepu. Dlaczego? Bo wielokrotnie zdarza się tak, że wejścia do sklepu są zastawione źle parkującymi samochodami, po prostu uniemożliwiając normalną komunikację klienta i punktu handlowego.

M: Dziękuję bardzo.

O: dziękuję za te głosy. W naturalny sposób jestem zwolennikiem strefy, bo to Państwu proponujemy. Natomiast, ten głos, który podniósł pan Darek. Rzeczywiście, jeśli będziemy to przedstawiać jako podatek, haracz, to absolutnie nigdy opłata za parkowanie w Płocku nie zaistnieje. Jeśli rozmowy, o tych kupcach, o tych mieszkańcach, wie pan, ja też mam znajomych w tych miejscach, o których pan mówi, jeśli rozmowy będą zaczynać się na zasadzie, że chcemy was opodatkować, dodatkowe pieniądze do budżetu ściągnąć, to od razu ta rozmowa będzie położona. Stąd, ja w tym miejscu chciałbym do Państwa zaapelować, abyśmy naprawdę zostawili politykę na boku, a rozmawiali merytorycznie. Dziękuję za te głosy, które są głosami merytorycznymi, które mówią o tym, żebyśmy dyskutowali, bo po to tu jesteśmy. I, na pytanie, dlaczego pan prezydent Nowakowski zmienił zdanie, ja myślę, że pani uzyska odpowiedź od niego, ponieważ obydwoje jesteście politykami, ja tym politykiem nie jestem. Ja bym chciał wypracować taką formułę, którą wszyscy mieszkańcy przyjmą, po to tu jesteśmy. Mówiła pani o tym, że powinniśmy przepytąć wszystkich mieszkańców, którzy chcą. Przed dzisiejszym spotkaniem wyszło ponad 800 maili, 100 smsów z Urzędu Miasta, do ludzi, którzy zgłosili się i maile do wszystkich, których spotykamy, którzy są zainteresowani. To jest szeroki zasięg, to jest kwestia tego, w jaki sposób każdy z nas, mieszkańców, tę obywatelskość traktuje. I, ja przytoczę inny przykład spotkań, LP, jak pani zapewne pamięta, w konsultacjach społecznych o LP, w ankiecie, którą, na ankietę odpowiedział 2% mieszkańców. Czy to też oznacza, że LP mamy nie realizować? Nie, to oznacza, że LP musimy realizować. Fajnie, że coraz więcej mieszkańców jest zainteresowanych, być może następnym razem nie będzie to 2%, a 4, 5, 6%. Czy to w przypadku LP, czy to w przypadku stref parkowania, czy to w przypadku (fragment niezrozumiały), wszyscy się tego uczymy. Natomiast, nikogo na siłę tu nie ściągniemy. Stąd, dobrze pani też wie i dlatego są te argumenty polityczne, że procesów rewitalizacyjnych czy procesów związanych z partycypacją społeczną, nie przeprowadza się zmianami. Ożywienie Tumskiej? Ileś pomysłów mamy. Zaczynamy

je wprowadzać, w zakresie stylizacji, w zakresie wprowadzania firm na Tumską, kolejnych robót. To nie jest miejsce, wiem, to nie jest miejsce na tę dyskusję, ale bardzo Państwa proszę, abyśmy dyskutowali rzeczywiście merytorycznie nad tym, co istotne. Jeśli będziecie Państwo przedstawiać, że zabijemy to miasto, mieszkańców, przemysł, przedsiębiorczość czy ulicę Tumską, to oczywiście... Wszystko zależy od tego, w jaki sposób przedstawicie. Natomiast, dyskutujemy, żeby wypracować najlepszą możliwą formułę. dziękuję.

M: Dziękuję.

W19: Panie prezydencie, nie zgodzę się z dwoma rzeczami, które bardzo pan źle powiedział, bo stawia nas na nierównych poziomach. Bo pan zarzuca osobom, które miały opracować, z resztą na wniosek pana prowadzącego, bo pracujemy w warsztatach, argumenty za i przeciw. Jeśli pan nam zarzuca, jako stronie, która miała przygotować argumenty na 'przeciw', że są to argumenty polityczne, nie merytoryczne. Jeśli pan jeszcze we mnie bije, traktując mnie jako polityka tutaj przy wszystkich Państwa obecnych, to jest pan nie fair, bo pan stawia się na pozycji prezydenta, a mnie stawia na pozycji, no, zgłosiła sobie jakieś argumenty, bo jest przeciw, to nie są merytoryczne. Kurczę, jesteśmy w warsztatach, mamy prawo wyrażać swoje opinie, prawda? Nie traktujemy się na dwóch równych poziomach. Mało tego, to był nasz argument, że społu, to nie są moje tylko argumenty, my pracowaliśmy w zespole. Że to jest podatek, bo jeśli pan nie chce mówić o rzeczach po imieniu, no to chyba nie dojdziemy do jakiegoś porozumienia, bo jak pan mi za chwilę każe powiedzieć, że podwyżka wody to jest tylko darowizna dla wodociągów, którą my przekazujemy, no to jest nie fair.

O: To jest polityka właśnie.

W19: Nie. Chcemy rozmawiać otwartym komunikatem, bo to jest kolejne opodatkowanie, oczywiście, kolejna opłata osób, które korzystają z tych środków, mówię o samochodach. Tak samo jak bilety komunikacji miejskiej, bilety kupują tylko ci, co korzystają z tej komunikacji miejskiej, a nie ci, którzy jeżdżą tylko i wyłącznie samochodem. Aczkolwiek, przy komunikacji miejskiej jest inna sytuacja, bo robimy dopłaty do komunikacji, które wszyscy mieszkańcy się dokładają. I jeszcze rzecz. Wie pan co, chcę powiedzieć jedno. Pan zarzuca, że Państwo wysłaliście tyle maili, tyle smsów, że jest tak mało osób. A może, panie prezydencie, pan się zapyta, bo mnie to też od jakiegoś czasu intryguje, dlaczego jest taki mały udział osób, chociażby w budżetach obywatelskich i innych przedsięwzięciach, które są przez Państwa organizowane. może oni nie wierzą do końca w realizację pewnych przedsięwzięć, bo jak Państwo macie niezrealizowaną jeszcze pierwszą edycję budżetu obywatelskiego, to coś jest nie tak. A jeśli rzeczywiście jest to tak, że przychodzimy na warsztaty czy dyskusję, a decyzja jest już podjęta, to o czym mamy dyskutować.

O: Nie jest podjęta. Teraz to pani kłamie. Gdzie jest podjęta decyzja? Pani przewodnicząca.

W19: Ja odnoszę takie wrażenie.

O: Nie. To jest właśnie to politykowanie, o którym powiedziałem.

M: Okej, każde z Państwa...

W20: Ja jeszcze chce poprzeć moją przedmówczynię. Uważam, że decyzja jest podjęta, bo, słuchajcie Państwo, ja próbowałem się dostać do pana prezydenta Nowakowskiego już jakieś 3, 4 miesiące temu, kiedy (głosy z sali, fragment niezrozumiały). I powiedział: proszę pana, i tak parkingi płatne będą. Także, to były jego słowa. Ja byłem sam, co prawda, no, słowo przeciwko słowu, ale mówię szczerze – tak było. W związku z czym, ja od razu wiedziałem, że jest to tutaj zabieg socjotechniczny, ta cała nasza tutaj rozmowa. I dlatego, popieram panią, dlatego nie ma ludzi. Ludzie, jak ja rozmawiam z ludźmi, to ludzie wątpią w to, że my jesteśmy w stanie coś zmienić. I to jest prawda. Natomiast, niestety, wprowadzenie dodatkowych opłat jest dodatkowym podatkiem, dla ludzi przebywających tutaj, jest to dodatkowa opłata. Dlatego, jest to fajnie określone, i tu nie ma się czego wstydzić. Ja uważam, że to jest podatek, może nazwana jako opłata parkingowa (fragment niezrozumiały).

M: Okej, wyjaśniliście Państwo znaczenie tego, co chcieliście powiedzieć. Pan się zgłosił.

W21: dziękuję bardzo. Odnośnie, czy mamy do czynienia z podatkiem czy z opłatą. Drodzy Państwo, podatek jest to rzecz, która obowiązuje 100% społeczeństwa, natomiast opłata, jest to opłata, którą uiszcza każdy dobrowolnie.

(Głosy z sali, niezrozumiały)

W21: Wróćę do swojej wypowiedzi. Jeżeli chcemy skorzystać z miejsca parkingowego w płatnej strefie, jest to opłata, a nie podatek. Możemy zaparkować auto poza strefą i wtedy nie uiszczamy tego podatku, pseudo, oczywiście, to tak ad vocem. Wracając do (fragment niezrozumiały). Ja odwołuję się cały czas do swojej praktyki, z codziennego mojego życia i muszę Państwu powiedzieć, że od wielu miesięcy korzystam z płatnego parkingu, za który miesięcznie uiszczam pewną kwotę. Odstawiam samochód, udaję się do swojego miejsca pracy, nie stoi moje auto bezpośrednio na ulicy, nie blokuje miejsca parkingowego, ale, niestety, za to ponoszę jakąś opłatę. I nie traktuję tego jako podatek. Płacę to komuś, kto wynajmuje ten parking, ten ktoś płaci dalej, jakieś podatki od tego tytułu, ale jest to już związane z jego działalnością gospodarczą. I tutaj jeszcze, nawiązując do wcześniejszych postulatów Państwa, którzy są przeciwko: weźcie Państwo pod uwagę, że jest dużo prywatnych placów na terenie starego miasta. Jeśli urząd skalkuluje opłaty za parkowanie na wysokim poziomie, wierzę Państwo mi, że przybędzie miejsc pracy w tej części miasta. Naprawdę przybędzie.

M: dziękuję bardzo, jeszcze pan się zgłosił.

W22: Podjechanie blisko miejsca, gdzie chciałbym coś załatwić jest luksusem. Za luksus trzeba płacić, a wychodząc na przeciwko postulatowi pana Majkowskiego, że powinno być za darmo, ja też chciałbym za darmo, tylko niech to będzie. Jak jest dobro rzadkie, to nie może być za darmo. Złota w każdej kałuży się nie wygrzebie, to samo z diamentami, z futrami i z kawiozem. Dobra rzadkie kosztują. Miejsc do parkowania w Płocku nie ma, muszą kosztować. Jak będą za darmo, to ich nie będzie.

M: dziękuję bardzo. proszę Państwa...

(Głos z sali: Można jeszcze?)

M: Oczywiście.

W23: Jeżeli można, jeszcze ostatnie zdanie. Ja chciałbym taką ideologiczną kwestię poruszyć, zabrzmiało groźnie. proszę Państwa, co to jest bezpłatna usługa, bezpłatne miejsce parkingowe, bezpłatna ulica, i tak dalej. Chciałbym zwrócić uwagę na temat bezpłatności, którą sobie obliczyłem. Otóż, proszę Państwa, ja przyjechałem tutaj samochodem. Pewnie większość z Państwa też. Z prostych obliczeń wynikających z analizy budżetu miasta wynika, że rocznie wydajemy na rozbudowę i utrzymanie dróg około 90 milionów złotych, jak sobie to podzielimy przez ilość rocznie odbywanych podróży po mieście... Takie dane są. To oznacza, że jedno wejście, jednego pasażera na terenie miasta do samochodu, kosztuje miasto, wszystkich podatników, 2 złote. To a propos bezpłatności. Tyle płacimy po prostu w podatkach. Teraz, jeżeli chodzi o bezpłatne parkingi. Ja chciałem jeszcze raz przypomnieć to, co powiedziałem wcześniej: w Płocku jest około 120 tysięcy osób, około 100 tysięcy dorosłych, około 50 tysięcy samochodów, co druga osoba samochodu nie posiada, ale ponosi te same koszty utrzymania tych miejsc parkingowych, czyli następuje proste zjawisko płacenia jednych za drugie. Tu nie może być tak wtedy, kiedy tych miejsc parkingowych zaczyna brakować, musi być wprowadzona zasada po prostu taka, że korzystający płaci, a nie wszyscy za niego.

(Głosy z sali, niezrozumiałe)

M: Dziękuję, mam tylko prośbę. Ja wiem, że atrakcyjne jest powtarzanie tez, to jest takie działanie... Ale, wnosimy nowe.

W24: Tak, ja nie będę nic powtarzał. Chciałem tylko taki obrazek z życia przytoczyć, dlaczego te strefy parkingowe powinny być. W poprzedniej kadencji byłem radnym tego miasta, miałem parę razy taką sytuację, że w okolicach mojego miejsca zamieszkania zaparkował samochód dość niebezpiecznie wyglądający, bo (fragment niezrozumiały). Praktycznie, no, przy wejściu do mojego mieszkania, bo mam wejście z chodnika, bezpośrednio. Mimo moich wielu odwiedzin w straży miejskiej, poruszaniu sprawy na komisjach, mimo tego, że ten samochód stał miesiąc, ponad miesiąc, nie można go było w żaden sposób usunąć, bo nie było takiej możliwości. W momencie,

kiedy będą płatne miejsca parkingowe, będzie to można zrobić. Więc, to wróci także bezpieczeństwo, dla mnie i dla przechodzących tam osób. To auto stojące miesiąc w słońcu było zwykłą bombą i zwykłym zagrożeniem dla mieszkańców, jak i przechodniów. Także, jest to kolejny argument za tym, że powinniśmy być za płatnymi strefami. A poza tym, proszę Państwa, Płock jest jedynym miastem, gdzie możemy sobie zostawić auto na 5 dni, pod urzędem miasta, pod kamerą, pojechać sobie na wycieczkę, wrócić, i jeszcze mieć pretensje do urzędu, do straży, że nasz samochód nie został przypilnowany. To jest kuriozum skali światowej, drodzy Państwo, kuriozum.

W25: Ja odnośnie tutaj... Ja też mam lokal na ulicy Królewieckiej, miałem to samo, ale to jest jednostkowa sprawa. Zdarzają się takie rzeczy raz na 10 lat. Miałem to samo, wezwaliśmy policję, no, zdarzają się, są to uciążliwe sprawy, ale takie rzeczy się wszędzie zdarzają, są to wyjątki, nie? Także, trudno tutaj podawać to za przykład. Generalnie jest rotacja i, jeżeli jakiś samochody parkują dłużej, to jest pomijane, to jest procent, może maksymalnie 2.

M: Dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś chce zabrać głos? Nie widzę.

W26: Ostatnie zdanie. Pan Majkowski stwierdził, że jest rotacja, ja tą rotację stwierdziłem dzisiaj osobiście o godzinie 9 na ulicy Kolegialnej... 3/4 miejsc były zajętych, to wskazuje, że to były miejsca zajęte przez pracowników, godzina 9, 9:30. Więc, o tej porze nic nie można załatwić na Kolegialnej, można tylko przyjechać do pracy. No, to tak wygląda nasza rotacja.

W27: Nasze ulice powoli też zamieniają się w komisy samochodowe, proszę na to zwrócić uwagę.

M: proszę Państwa, nowych głosów nie widzę, było sporo powtórzeń, ale to jest natura konsultacji. Bardzo wam dziękuję za wysiłek i poświęcony czas, szczególnie, że niektórzy z Państwa są tu po raz kolejny. Ponowię prośbę i apel, żebyście na stronę internetową, gdzie jest ankieta, na której się można wypowiedzieć, zachęcali do wejścia tam wszystkich, których możecie, bo to jest miejsce, gdzie bez ograniczeń czasu, godzin, można po prostu podać swoją opinię. Bardzo do tego zapraszamy. Następne spotkanie, w trochę innej formule, będzie 1 października, data jest na stronie urzędu. Serdecznie zapraszam. Wtedy Urząd Miasta przedstawi zmodyfikowaną wersję projektu polityki parkingowej po pierwszej fazie konsultacji. Bardzo Państwu dziękuję za wszystkie głosy: za, przeciw, pomiędzy. Życzę miłego wieczoru, do zobaczenia.

NIE DLA PŁATNYCH STREF PARKOWANIA

- 1) Dodatkowy podatek
- 2) tworzenie dosadny sporeśniedlićsa' sporeśniedlićsa' (centrum miasta dyskusyjnie).
- 3) Miasto już raz w 2003 wycofało się z płatnych stref (2x o tej samej chwili się nie wchodzi)
- 4) Ograniczenie ul. Tureckiej - taki miasto stanowi cel, upomoc. płatnych stref spowoduje odwrócenie efektu
- 5) Likwidacja rynku wewnątrz centrum miasta - pracownik przyjeżdżający do pracy jest również klientem sklepu i punktu usługowych
- 6) Wprowadzenie płatnych stref spowoduje wycofanie się z miasta klientów oraz lokalnych przedsiębiorców i sklepów
- 7) Zwiększenie natężenia z tytułu z podatkami od nieruchomości -

likwidacja działalności

- 8) zamknięcie obiektów przez Morsko-
ńskiego ul. wprowadzenie stref
parkowania
- 9) Działanie wobec ~~Wiel~~ opłat
wielkości przedsiębiorców, pracowników,
współwłaścicieli stacjon
- 10) Powstanie centrum usług
starości miejskiej, a użytkownik
samochodów
- 11) ~~Spowod.~~ wprowadzenie stref
parkowania spowoduje, że działalność
gospodarczą będzie przenosić się
do innych miejsc w Płocku
gdzie parkują się przedsiębiorcy, a
centrum miasta powoli będzie
bardziej pustym
- 12) Wzrost bezrobocia wskutek
zamykania działalności gospod.
- 13) Wzrost innych opłat w budownictwie
miasta, z tytułu nieruchomości
budowlanych, co doprowadzi do
niechęci mieszkańców

Proponuję zmianę do zasad funkcyjnego PSP w Płocku

ad 4: od 7⁰⁰ ÷ 16⁰⁰

ad 5: od 16⁰⁰ ÷ 7⁰⁰ + wolne niedziela
dla systemu BEZPIECZNOŚCI

ad 6 — wykreski tego projektu
to są same same obrazy
i wykresy.

ad 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000

ad 1) tabelka, dla Biura
wzrostu i wagi w okresie
zobowiązania, po okresie próby
na zasadach w pkt 7 i 8

od 11 - OK

od 12 - OK ale z dołku 10kg
egz. znowu w lepkim
wprawa

od 13. a lito jakie? sprawdź
przewod i wolność nadwycia

od 14. OK ale to kontrola i
wolnością nadwycia.

od 15. optate 50-20 to
smiesz, aby zmniejszyć
musi być reguła 20-300.

50-20 plan 18 za porównanie
semichod na cały dzień na
podłazę platformy.

14/09/15 J. Kubiński
A. Kubiński