

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

raport z przebiegu spotkania

29 czerwca 2015, godzina 17.30

Płock, lipiec 2015

Dnia 29 czerwca 2015 roku w siedzibie Urzędu Miasta Płocka odbyło się spotkanie konsultacyjne przedstawicieli Władz miasta z osobami zainteresowanymi kwestiami polityki parkingowej oraz jednym z jej elementów, tj. możliwością wprowadzenia strefy płatnego parkowania (dalej SPP) jako jednego z elementów polityki parkingowej.

Celem spotkania było: zainauguowanie procesu konsultacji społecznych w sprawie Polityki Parkingowej oraz Strefy Płatnego Parkowania w Płocku.

W spotkaniu udział wzięło 32 przedstawicieli różnych grup interesariuszy.

Podczas spotkania reprezentowani byli przedstawiciele następujących grup interesariuszy:

- mieszkańców – 6 osób,
- przedsiębiorców - 6 osób,
- NGO – sów - 1 osoba,
- Rad Osiedli – 1 osoba,
- Mediów – 2 media,
- Rady Miasta - 4 osoby,
- Urzędu Miasta – 6 osób, w tym m.in. Z-ca Prezydent Miasta Jacek Terebus, Sekretarz Miasta Krzysztof Krakowski, Dyrektor Wydziału Rozwoju i Polityki Gospodarczej Miasta Aneta Pomianowska oraz Kierownik w/w wydziału Piotr Niestuchowski, (na liście są tylko 2 osoby):
- Inne grupy – 2 osoby,
- zewnętrzny ekspert ds. polityki parkingowej Pan Jacek Theim z firmy Biuro Inżynierii Transportu z Poznania (dalej BIT).

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

Przebieg spotkania był rejestrowany o czym uczestnicy spotkania zostali powiadomieni.

Czas trwania spotkania 3 godziny 16 minut.

Przebieg spotkania był następujący:

1. Spotkania 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 ponosić?, etc.

Z-ca Prezydenta wskazał, że proces konsultacji:

- dopiero się rozpoczyna
- że ma być wieloetapowy
- będą 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. wstępny plan procesu konsultacji, który przedstawia się w następujący sposób:



- c. plan spotkania konsultacyjne dnia 29.06. 2015
- d. zasady debaty podczas spotkania.

3. Następnie:

- a. Pan Jacek Theim z firmy BIT przedstawił prezentację „Parkowanie – doświadczenia miast (załącznik nr 2 do raport).
- b. Pan Piotr Niestuchowski, 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).

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, trwała ponad 2 godziny, a uczestnicy spotkania chętnie się wypowiadali.

Poniżej prezentujemy zapis przebiegu części spotkania „Pytań i odpowiedzi”

W transkrypcji „W” oznaczono wypowiedzi uczestników zadających pytania, składających wnioski, a „O” odpowiedzi organizatorów.

W 1. Większość osób zna mnie, nazywam się Paweł Stefański, jestem mieszkańcem Płocka, reprezentuję mieszkańców, a przede wszystkim zdrowy rozsądek. No i chciałbym się skupić na tym aspekcie sprawy. Więc tak, ja oczywiście z dużym szacunkiem odnoszę się do tych badań, które pan Piotr Niestuchowski przedstawił, intuicyjnie tak samo postrzegam problem. Chciałbym zestawić dwie rzeczy, z pierwszej prezentacji, chciałbym porównać pierwszą prezentację z drugą. O ile zgadzam się z celami, mocnymi stronami, słabymi, tam oczywiście słabych stron nie dostrzegam. To co zauważyłem, bo za dużo było drobiazgów i nie wszystko jestem w stanie przypomnieć sobie. Mianowicie były takie plansze gdzie były 3 typy parkowania zestawione w różnych kolorach, niebieski, czerwony, zielony. Z tego wypada, że sumarycznie to się tak mniej więcej utrzymuje przez cały czas bardzo wysoko. Intuicyjnie i z badań wynika, że się to utrzymuje bardzo wysoko, po prostu **w tym mieście nie da się żyć normalnie, bo te samochody przeszkadzają**. Ja teraz postawię 3 tezy, nie wiem, może się z tego 4 zrobić. Po **pierwsze nie ma obowiązku przyjeżdżania do pracy samochodem, do szkoły, do urzędu**. Ponieważ nie ma obowiązku, to **musi być alternatywa - komunikacja miejska**. Ona będzie wtedy jeśli zastosuje się politykę kija i marchewki, to znaczy że po **prostu bardzo wysokie opłaty za parkowanie, dwa restrykcyjne egzekwowanie naruszania ograniczeń** i to jest co od lat przynajmniej 5 rozmawiam o tym z tą ekipą, niestety w jedną stronę to jest przekaz, przynajmniej do niedawna tak było. **Dalej ta strefa** analizowana, przynajmniej ta stara część miasta. Ja bym do tego jeszcze **włączył strefy przycmentarne i koło ZOO a także nad Wisłą** gdzie brak egzekwowania przepisów powoduje, że żyć się nam nie da. **I ostatnia sprawa, taka strategia, jak się do tego zabierać, restrykcyjnie, liberalnie czy neutralnie. Do tej pory było nie wiem, liberalnie i neutralnie. Efektów to żadnych nie przyniosło**. Ja powiem w swoim stylu. Efekty są takie jakie daje przyzwyczajanie kartofli do okopywania - nic z tego nie wynika. To tyle dziękuję, to tyle z takich ogólnych uwag.

Moderator - Dziękuję bardzo za przestrzeganie reżimu czasowego. Czy któryś z państwa ekspertów chce się ustosunkować do wypowiedzi?

W 2. Dzień dobry Państwu, Wioletta Kulpa, radna miasta Płocka. To taka może na wstępie dygresja **po co my się tu w ogóle spotkaliśmy. Z artykułów prasowych**, może panowie nie jesteście świadomi tego, **wyczytaliśmy, że SPP w mieście Płocku są przesądzone**, pan prezydent się wypowiadał, że SPP są przesądzone. **O ile wiem decyzja o wprowadzeniu SPP należy do rady** miasta chyba, że pan prezydent sobie to wprowadzi znów zarządzeniem...

O: Zastępca Prezydenta - Mogę odpowiedzieć na to pytanie teraz. ? Nie wiem czy pani słuchała tego wstępu, który przed chwilą robiłem, zanim panowie eksperci zaczęli się wypowiadać. Jeśli czytała pani artykuł, to zauważyła pani, że pojawił się wpis, że strefy są przesądzone, a za chwilę pojawił się komentarz, że decyduje rada miasta. Bo to rada miasta decyduje. I ja w tym wstępie do powiedziałem. Po co się spotykamy? Spotykamy się po to, żeby ten problem, zdiagnozowany problem parkowania w centrum miasta wspólnie rozwiązać. Państwo radni będziecie decydować o tym, czy SPP wprowadzimy, a zamysłem naszym było żeby konsultacje w tej sprawie były takimi modelowymi konsultacjami. I stąd eksperci z naszej strony i stąd to spotkanie otwierające przed wakacjami i stąd wyprzedzając państwa pytania przygotowane materiały, które za chwilę wszystkie dostaniecie państwo na skrzynkę.

W3. Wioletta Kulpa, radna miasta Płocka: No właśnie bo mi pan wtrącił...

Moderator - Przyjmijmy tak, państwo zadają pytania, państwo odpowiadacie. Żeby nie było takiego ping-ponga.

O: Zastępca Prezydenta - -Odpowiadając tak...

Wioletta Kulpa, radna miasta Płocka: Ale już się do tego przyzwyczailiśmy...

O: Zastępca Prezydenta - Odpowiadając tak, nie jest przesądzone, państwo będziecie mogli to zmienić, natomiast chcielibyśmy zaserwować państwu cały ogląd rzeczywistości jak ma ona wyglądać.

Moderator - Kropka, pani pytanie i potem odpowiedzi. Widzę pan się zgłosił.

W4. Wioletta Kulpa, radna miasta Płocka : Zasadnicze pytanie jest takie, **dlaczego się tutaj spotkaliśmy, nie jak, kiedy, gdzie, tylko musimy odpowiedzieć sobie na pytanie czy musimy wprowadzać SPP w mieście Płocku. Drugim pytaniem będzie ustalenie granic, ceny, i tak dalej i tak dalej.** Natomiast odnosząc się do tych materiałów, które zostały nam przedstawione, mała prośba **do pana Jacka Thiema**. Pan nam przedłożył dane, związane z efektywnością wprowadzania strefy. I tam są dane, taka **gwiazdka była z 1999 roku, prosiłabym, żeby to uaktualnić**. Bo z tego co rozumiem my jako miasto płacimy za przygotowanie tych materiałów, to prosiłabym, żeby one były w miarę aktualne. A teraz przejdę **do prezentacji pana Piotra Niestuchowskiego**. Pan umieścił **13 slajd**, to była akumulacja stref. I tam było napisane **A1, B2, B1 i tak dalej, prosiłabym, że jeśli państwo będziecie przysyłać materiały, żeby nam uzupełnić te informacje o to, co obejmują te strefy. 15 slajd tak samo, kwartały 2, 12, też proszę o uzupełnienie**. Skutki wprowadzenia strefy, widzicie państwo u nas jest taki problem, bo trzeba troszeczkę poznać specyfikę miasta Płocka. Nie jesteśmy dużym miastem i

ubywa nam w zastraszającym tempie mieszkańców Płocka. Zresztą te dane, że ubyło nam tak naprawdę ilości samochodów, bo w 2008 były ich 68 tysięcy samochodów a później już mamy spadek do 64 tysięcy, 66 tysięcy. I teraz jest taka...

(głos z sali) Znaczący tak nam przedstawił pan Piotr Niestuchowski, ja wierzę w to, co nam pan Piotr przedstawia. W związku z tym trzeba powiedzieć jedno, na ul. Królewieckiej funkcjonuje centrum handlowe, baza i sklepiki, które funkcjonują. I teraz mówicie państwo, że **ulica Tumska, która powinna być szklaną ulicą Płocka zamarta**. Nie ma ulicy Tumskiej, tam powinny funkcjonować sklepy, powinna tętnić życiem. Niestety tego nie ma, **wprowadzenie SPP wprowadza nam kolejny element destrukcyjny ul. Królewieckiej, gdzie mieszkańcy Płocka nie będą przyjeżdżać w SPP, żeby kupić pietruszkę, jabłko i inne warzywa, bo pojadą do innych sklepów, do Lidla, Biedronki, sklepów gdzie mamy oczywiście zagraniczny kapitał i tam są miejsca bezpłatne**. I tak samo galerie handlowe, które nie wprowadzają płatnych stref parkowania w podziemiach. To jest kolejna kwestia. Druga, ja **starabym się jednak wyeliminować ten argument**, o którym mówicie państwo tak łatwo, i tutaj proszę pana Piotra Niestuchowskiego, żeby nam przedstawił te ostatnie **slajdy, które opowiadały nam o tym kto jest za, kto jest przeciw za 1 złotym, dwoma i tak dalej i tak dalej, na jakiej grupie w ogóle, i te 36 i 37%, które się wypowiadało, że jest zdecydowanie za wprowadzeniem nie miało problemu z parkowaniem. Jaka to była grupa respondentów, to też chcielibyśmy wiedzieć**. W związku z tym kończąc już moją wypowiedź, aczkolwiek nie ostatnią mam nadzieję, **nie do końca zgodzę się z tym, że mieszkańcy Płocka przesiadą się do transportu publicznego**. Ponieważ mają inne sprawy do załatwienia również po godzinach pracy, odbiór dziecka z przedszkola, żłobka i inne opłaty. W związku z tym nie do końca zgodzę się, że jak są SPP, to przesiadamy się do transportu publicznego i załatwiamy temat. To na razie tyle.

Moderator - Dziękuję bardzo, rozumiem, że pan Piotr wywołany do odpowiedzi skomentuje i pan Jacek Thiem.

O: Jacek Thiem - Pierwsza kwestia, faktycznie tam były dane z 1999 roku, natomiast one tam zostały umieszczone celowo, jakbyśmy mogli to sprawdzić, tam było zapisane konkretnie dlaczego zostały zamieszczone. Bo w tym roku w Warszawie wprowadzono strefę płatnego parkowania i tam było po prostu porównanie, co się stało przed wprowadzeniem strefy i po wprowadzeniu strefy. Ja może nie dopowiedziałem tego, więc przepraszam, faktycznie powinienem zwrócić uwagę na to, że to są stare dane, ale celowo umieszczone faktycznie w tym miejscu. Jeśli chodzi zaś o kwestię tę pierwszą, o czym powinniśmy mówić, no to proszę państwa oczywiście nikt nie zmusza państwa do zażycia lekarstwa, tu nikt chorego do tego nie zmusi więc tak naprawdę to państwo zadecydujecie czy strefę wprowadzać czy nie w Płocku. Natomiast nie demonizowałbym tak naprawdę wpływu strefy na tak zwany mały handel, bo tak naprawdę w momencie, gdy parkowanie jest notoryczne i ciągłe parkowanie osób, które przyjeżdżają do pracy do strefy i zajmują miejsca parkingowe to i tak, tak naprawdę nikt nie przyjeżdża, żeby kupować pietruszkę, bo po prostu nie ma gdzie zaparkować, wygodniej jest jechać do marketu. To są różne podejścia. Zgadzam się, że

podróż do centrum będzie kosztowniejsza, zgadzam się, to oczywiście trzeba się z tym liczyć.

O: Piotr Niestuchowski - Tam w mojej prezentacji były pokazane mapki i obszary poszczególne, na pewno będzie je sobie można odnaleźć, myślę, że udostępnimy państwu tę prezentację, te osoby, które podały adresy też oczywiście będą mogły to otrzymać. To jest oczywiście inauguracja i wstęp do naszych rozmów dlatego też przepraszam za tę ilość informacji, starałem się dość szybko przez nie przejść, żeby nie zmęczyć państwa zbyt długim siedzeniem. Dlatego jeśli dostaną to państwo na maila to będą mogli państwo sobie tę informację spokojnie przeglądać. Natomiast co do ilości badanych osób, tam były 1243 osoby przebadane także to jest bardzo duża grupa respondentów, około 70% to są mieszkańcy Płocka, pozostałe osoby to osoby, które przyjeżdżają tutaj do naszego miasta. Także mojej odpowiedzi to tyle.

(głos z sali, nieczytelne)

W5. Sławomir Roszkowski prezes Stowarzyszenia Tumska. Ja sądzę już po pierwszych wypowiedziach, że panowie, którzy **prowadzili badania zbyt mało znają specyfikę miasta Płocka.**

Stare miasto Płock zaczyna wracać do życia, jest coraz więcej czynnych sklepów, miejsc usługowych. Nie możemy popełnić błędu wprowadzając strefy i pozbawić ich z możliwości korzystania z bezpłatnych miejsc parkingowych. Po raz kolejny przegramy miejsce z dużymi gabarytowymi galeriami. Nam chodzi o to, aby centrum Płocka, aby centrum Starego Miasta żyło, funkcjonowało. Natomiast z samych badań wynika, że każdy kto ma zapłacić za parking zastanawia się czy ma przyjechać czy nie. Płatne miejsca parkingowe pozbawią Stare Miasto tętniącego życia, pozbawią przyjeżdżających klientów, bo każdy woli przyjechać tam, gdzie te miejsca parkingowe są bezpłatne. Dlatego też proponuję w przypadku wprowadzenia parkomatów, dwie pierwsze godziny bezpłatne, jest to wystarczający czas na odwiedzenie zakupów i zwiedzenie Starego Miasta. Musimy też zwrócić uwagę, że nie możemy porównywać specyfiki miasta Płocka do Krakowa, Poznania czy innych dużych aglomeracji, gdzie są to rzeczywiście miejsca atrakcyjne, które wypracowały swoim wielowiekowym, Płock też jest oczywiście wielowiekowym miastem, ale wypracowały sobie turystów i atrakcje. Natomiast my jeśli zdobędziemy tych wszystkich, którzy za cenę miejsc parkingowych będą chcieli odwiedzić miasto Płock, możemy zrobić te miejsca parkingowe płatne. I jeśli mogę, to mam jeszcze pytanie do pana Piotra. Czy przy tych badaniach brano pod uwagę, i ilości czasu spędzanych przez użytkowników pojazdów mechanicznych, także brano pod uwagę parking Urzędu Miasta Płocka, który jest tutaj za naszym urzędem. I czy przy wprowadzeniu SPP- to już pytanie do pana Jacka - brano także pod uwagę wszystkie istniejące na Starym Mieście parkingi, które tu są, czyli na przykład parking przed UMP, czy brano pod uwagę, że też one tu są. Bo rzeczą oczywistą jest, że parking, który jest przy UMP, jest zasadniczo wypełniany od 8 do 15, przez pracowników. Bo też tu było stwierdzone, że 80% miejsc wykorzystywanych długoterminowo to są miejsca wykorzystywane przez pracowników przyjeżdżających do pracy. Dlatego głównym tematem, należałoby się nad tym zastanowić, jest też

stworzenie miejsca parkingowego dla tych którzy dojeżdżają do pracy w tej strefie, poza strefą Starego Miasta. I to by na pewno rozwiązało nam w dużym stopniu problem miejsc parkingowych. Myślę, że czas już się skończył.

Moderator - Tak, dziękuję, perfekcyjne trzymanie limitu czasu. Najpierw odpowiedź, bo pan Jacek i pan Piotr został wywołany, więc proszę o udzielenie odpowiedzi.

O: Piotr Niestuchowski - Tak, parking ten też objęty był badaniem rotacji. Badaniem rotacji objęte były wszystkie parkingi, które są ogólnie dostępne. Również to parkowanie przy krawężnikowe, co było wyselekcjonowane oddzielnie.

O: Jacek Thiem - Przedstawiłem także pomysł Wiednia, gdzie te 15 minut było za darmo, akurat te 15 min było po to, żeby załatwić sprawę, zostawić rzeczy w hotelu, zawieźć bagaże, krótkie zakupy w sklepach, tego typu sprawy można był załatwić. I tutaj w Płocku też można się zastanowić czy jest do rozważenia taka potrzeba czy faktycznie będzie potrzebne to bezpłatne parkowanie krótkotrwałe, faktycznie po to, żeby funkcjonował handel. Proszę państwa nadal wydaje mi się, że o wiele gorszą rzeczą jest jeśli tego miejsca parkowania w ogóle nie mamy dla handlu, jeżeli wszystkie miejsca parkingowe są zajęte, to nieważne czy my będziemy parkować płatnie czy bezpłatnie, bo tak naprawdę nie przyjedziemy do sklepu, bo będziemy mieli za daleko do niego. Natomiast pomysł jest ciekawy, na pewno należałoby go rozważyć. Dalej była jeszcze kwestia tego, o ile pamiętam, czy braliśmy pod uwagę inne parkingi przy strefie, ja akurat nie projektowałem SPP w Płocku, wiem, że jest to różnie w różnych miastach. Różnie jest też interpretowane niestety orzecznictwo prawne, ponieważ tak naprawdę w SPP powinno się parkować w miejscach wyznaczonych. Czyli tak naprawdę wprowadzenie SPP powinno się wiązać z uporządkowaniem przestrzeni miejskiej, wyznaczeniem miejsc do parkowania i tam się parkuje. Wszystko co jest poza tymi miejscami jest nielegalnym parkowaniem podlegającym karze, opłacie karnej, mandatowi. Natomiast no są też inne interpretacje tego przepisu, uważa się, że strefa, jej wyznaczenie odbywa się między znakami "początek" i "koniec" SPP i wtedy wszystkie parkingi jak gdyby są objęte koniecznością parkowania. W Polsce funkcjonuje to raczej tak, w tych miastach, które znamy, że są to wyznaczone miejsca, na których po prostu obowiązuje strefa parkowania.

W6. Dzień dobry państwu, Andrzej Majkowski ja reprezentuję pracowników, pracodawców i mieszkańców centrum miasta Płocka i może wróć tutaj trochę do początków. Bo my w 2011 roku prywatnie zajmujemy się badaniem problemu płatnego parkowania w Płocku i **co jakiś czas rozmawiamy z mieszkańcami, pracownikami i pracodawcami w Płocku, szczególnie dotyczy to ulicy Nowy Rynek, Królewiecka, Tumska, i z naszych badań, ja mam to zgromadzone na przestrzeni 3-4 lat, mam prawie 1000 podpisów ludzi, którzy zdecydowanie są przeciwni płatnym parkingom w centrum miasta.** Ja może odniosę się teraz do dyskusji. No więc pierwsza sprawa dotyczy wprowadzania miejsc parkingowych płatnych w większych miastach, w Warszawie. Te miejsca wprowadzane były w latach 90-tych, kiedy nie było tak naprawdę centrów handlowych, które powstawały później, w latach 2000, w związku z tym inna był filozofia, rzeczywiście nie budziło to żadnych sprzeciwów społecznych i ludzie

rzeczywiście zgadzali się z tym ograniczeniem ilości miejsc, że parkowanie jest parkowaniem płatnym. Natomiast sytuacja przez te lata diametralnie się zmieniła. Na przykład przez te lata w Płocku, Płock jest mniejszym miastem niż Warszawa, niż Wiedeń, dlatego tak porównywanie nie jest dla mnie jasne zupełnie. I sytuacja się tak zmieniła, że powstało bardzo dużo centrów handlowych, mamy 4 duże galerie, markety wielkie ogromne z setkami bezpłatnych miejsc parkingowych. I chcę wrócić tutaj **do przykładu Galerii Wisła, pierwsza galeria w Płocku, która wprowadziła płatne miejsce, tam było tak, że pierwsze 2 godziny były bezpłatne, natomiast kolejna godzina, tam była niewielka opłata chyba rzędu 2 złotych czy może nawet 1,5 zł.** Spowodowało to wprowadzenie, w ogóle wprowadzenie jakichkolwiek miejsc parkingowych płatnych, spowodowało to, że tam nie przyjeżdżali klienci. W **efekcie po 3 miesiącach Galeria Wisła wywiesiła olbrzymie transparenty**, które kosztowały kilkanaście tysięcy złotych, to było kilka lat temu, i te transparenty wisały na elewacji, olbrzymie litery, **że już nie mamy płatnych parkingów.** To przez rok wisił proszę państwa. Ja obserwowałem tę sytuację. **Czyli w kontekście Płocka nie ma uzasadnienia dla płatnych parkingów.** Ja cały czas obserwuję, pracuję od 20-30 lat w centrum, i obserwujemy, że ruch z centrum przenosi się do tych galerii handlowych do supermarketów, do tych obiektów wielkopowierzchniowych. W związku z czym **wprowadzenie płatnych parkingów w centrum do będzie gwóźdź do trumny i to doprowadzi do opustoszenia centrum.** Następna sprawa, bardzo poważna sprawa, spadek cen nieruchomości, lokali użytkowych, ja podejrzewam, że ceny spadną o 67%, bo atrakcyjność tych lokali dla najemcy, dla sprzedającego będzie dużo mniejsza, bo powstanie problem z dodatkowymi opłatami związanymi z parkowaniem. Następnie, filozofia podejścia do parkowania w Płocku. Rzeczywiście to co państwo prezentują **to dotyczy przede wszystkim strefy wokół UM, wokół sądu, to są rzeczywiście instytucje, w Płocku nie ma alternatywy, nie ma dwóch urzędów miasta i jak mi się nie podoba to pojedę tam i tam.** Natomiast jeśli chodzi o sferę usług i handlu, klient może wybierać, albo jedzie do galerii, albo jedzie do centrum. Jeśli będzie miał jakiegokolwiek przeszkody, to nie przyjedzie do centrum. **Dlatego ja apeluję**, tutaj do wszystkich państwa zgromadzonych, o **poparcie bezpłatnych stref parkowania w centrum i jeszcze chcę dodać, że od 2-3 lat, nie ma problemu parkowania na ulicy Nowy Rynek/Królewiecka.** Dlatego, że tak naprawdę już o godzinie 14-15 pustoszeją te ulice. Ten problem występuje może przy urzędzie, może przy sądzie, ale tak naprawdę ulica Królewiecka/Tumska ten problem już przestaje występować. **Gdyby warsztaty, które zorganizowane zostały przez prezydenta 3 czy 4 lata temu, doszły do, wnioski by zostały wyciągnięte i został uporządkowany parking (nieczytelne) w ogóle centrum miasta, u nas Królewiecka, Nowy Rynek, nie byłoby żadnego problemu z parkowaniem.** Już go nie ma, już on tylko sporadycznie występuje, gdy jest ciepło i w godzinach między 12-14. Poza tym nie ma problemu parkowania przy ulicy Królewiecka/Nowy Rynek. **No Tumska jest nieprzejezdna.** Dziękuję bardzo i przepraszam za przeciągnięcie czasu, chciałbym jeszcze dużo mówić, bo mam jeszcze wiele do powiedzenia.

Moderator - Tutaj pani się zgłaszała.

W7. Iwona Krajewska, radna miasta Płocka. Proszę państwa no słuchałam tutaj pana wypowiedzi i ja znowu ze swojej strony chciałabym powiedzieć. Bardzo bym chciała pojechać na ulicę Królewiecką do godziny 15, zrobić zakupy na Rynku. Bardzo bym chciała. Bardzo bym chciała kupić wspaniałe owoce, wspaniałe warzywa, które tam można kupić. I niestety nie, nie proszę pana, tam nie ma szans zaparkować do godziny 15 samochodu. Krąży się w tą i z powrotem, jeżdżę naokoło... Bardzo bym chciała i dlatego uważam, że **wprowadzenie SPP z ograniczonym czasem, że na przykład do godziny mamy bezpłatny ten czas, i ja mam możliwość zaparkować samochód, załatwić swoją sprawę, zrobić zakupy i wrócić.** Taka jest moja opinia.

Głos z sali: Czy pan prezydent może chciałby się odnieść do tego?

O: Zastępca Prezydenta - Czy ja mogę krótko odnieść się do tych kilku wypowiedzi? Szanowni państwo to jest taka prośba, żebyśmy pewnych rzeczy nie przesądzali. Będziemy starali się przez te kilka miesięcy słuchać i dopiero wtedy będziemy podejmować wspólnie decyzje. Natomiast bardzo ważny głos, absolutnie Tumska nie może umrzeć. I to nie może odbyć się w taki sposób, że Tumska miałaby umrzeć. Będziemy proponować formy wprowadzenie SPP. Dziś tak jak powiedzieliśmy, jest pewne spotkanie otwierające. Wydyskutujemy wspólnie które tereny, ja teraz patrzę na pana, żeby mi pan jeśli mówię za długo zabierał głos, ale dyskutujemy czy rzeczywiście ten głos o rotacji pojazdów i to co powiedziała pani radna, że ludzie mają potrzebę, załatwić sprawę, zabrać dziecko gdzieś, może ten pierwszy okres, który być może wydyskutujemy w tej dyskusji, może jakiś okres 30, 45, 50 minut nie wiem strzelam teraz, jeśli będzie do godziny bezpłatny, to może będzie ten czas, że zaparkować gdzieś w okolicach tego Rynku, w rejonie Królewieckiej. Z tym głosem też się nie zgadzam. Rzeczywiście Królewiecka, Nowy Rynek jest fatalnie zaparkowana właśnie w tych godzinach. Wychodząc nawet z urzędu, z pracy, o tej 15.30, co oczywiście mi się nie zdarza, ale podjeżdżając tam sporadycznie, jest problem z zaparkowaniem. Ba, mało tego, jest problem, żeby na ulicy Królewieckiej zaparkować w sobotę, gdzie tę strefę planujemy żeby była bezpłatna. Absolutnie nie chcemy niczego narzucać. Chcemy dyskutować. Tumska bezapelacyjnie nie może umrzeć. Strefy parkowania nie mogą być powodem do tego, żeby ulica Tumska umarła. Natomiast kształt, to będzie poparte jeszcze badaniami. Będziemy, pan wyświeślał, w pierwszym etapie szerokie konsultacje, tu jest państwa dzisiaj garstka, ale szerokie badanie internetowe. Na stronie internetowej będziecie państwo mogli zostawić swoje dane, na tej podstawie zbudujemy swoją bazę i będziemy dyskutować razem, a potem, to co zaproponowali eksperci, badanie na miarodajnej grupie mieszkańców, przedsiębiorców, to wspólnie sobie dookreślimy.

W8. To znaczy, ja chciałbym krótko w dwóch, może trzech kwestiach. Po pierwsze, widzę, że **ustaliła się pewna praktyka, która jest dobra. Jest pewna wąska teza i są głosy za i przeciw.** Druga sprawa to taka szersza. Na świecie obowiązuje polityka i uświadomiono sobie to pod koniec lat 60-tych w USA, ale w Europie też. **Miasta są dla**

ludzi, a nie dla samochodów. I w związku z tym teraz zauważono, że **w miastach się daje lepiej żyć, gdy eliminuje się z centrów ruch samochodowy.** Strefy zamknięte, albo ograniczone, krótko mówiąc stosowana jest polityka kija i marchewki. **Kijem są bardzo wysokie opłaty, ograniczenia, utrudnienia i tak dalej, a zachętą jest przyjazne miasto, komunikacja publiczna itd.** I na koniec, nigdzie **nie jest powiedziane**, i panowie eksperci to mogą potwierdzić, że **wprowadzenie stref obniżyło, usunęło życie z jakiejś ulicy, strefy. Przeciwnie, wszystkie najciekawsze, najatrakcyjniejsze strefy miejskie są wolne od samochodów.** To tyle.

Moderator - Dziękuję bardzo. Proszę przekazać drugiemu panu mikrofon.

W9. Jacek Ambroziak, jestem urzędnikiem UMP, a jednocześnie lub przede wszystkim mieszkańcem osiedla Kolegialna. I poza godzinami pracy poruszając się pieszo, przemieszczam się po tych rejonach, o których tu państwo tyle mówicie. I co ja mogę dodać do tej dyskusji - na pewno trzeba zwrócić uwagę, że sposób parkowania np. na ul. Królewieckiej na odcinku od ul. Tumskiej do 1 Maja, sposób taki, że tych samochodów się więcej mieści, bo różne osoby, np. inni mieszkańcy przyjeżdżają na Rynek, to **powoduje trudności z przejściem chodnikiem, bo samochody parkują pod kątem, żeby się ich więcej zmieściło natomiast nikt nie myśli z tych parkujących o tym, że nie tylko samochody na tej ulicy powinny być ale też ruch pieszy, czyli mieszkańców, którzy mieszkają w tym obrębie, a często do mnie dzwonią z prośbą o interwencję matki z wózkami, które po prostu poruszają się ulicami Królewiecką, gdzie parkują samochody, i one po prostu muszą omijać te samochody przez zjechanie na ulicę.** Też w tej dyskusji trzeba zwrócić uwagę, że jeżeli pan mówi, że nie ma problemu z parkowaniem na ul. Królewieckiej, że może wynika to też z tego, że **ludzie, którzy chodzą na nogach nie mają jaką tą ulicą przejść, przeciskając się między parkującymi samochodami.** Dziękuję.

Moderator - Dziękuję, kolejny pan.

W10. Marcin Flakiewicz radny Płocka. Tak, jeżeli chodzi o odniesieni się do pana Stefańskiego, **to ja całkowicie zgadzam się do metody marchewka i kij**, z tym, że ona odnosiłaby się do tych miast, które tutaj padały, Warszawa, Wiedeń, Berlin, ale czy Płock? Jeżeli chodzi o to, czy centrum miasta powinno być dla osób, dla pieszych, a nie dla samochodów, to jak najbardziej tak. **Mi by się marzyło centrum miasta, na którym nie byłoby wymalowanych pasów dla pieszych, bo każdy mógłby przejść ulicą w dowolnym miejscu. To samochód czułby się tak naprawdę intruzem, a nie pieszy czy rowerzysta.** Ale o czym my tutaj mówimy, mówimy o parkowaniu w Płocku. I co to tutaj powiedział pan Jacek Ambroziak, ja się z panem zgadzam panie Jacku, ale **może byśmy poszukali miejsc parkingowych i gdzie je można stworzyć, a nie te, które są i tak naprawdę nakładać na nie dodatkowe podatki na mieszkańców. I ja się pytam, co te miejsca parkingowe mają wniesić?** Jako radny się pytam. Dodatkowe wpływy z podatków za te miejsca parkingowe? Bo jeżeli chodzi o miejsca parkingowe, to doskonale pan pamięta kto złożył interpelację, żeby na ulicy Kwiatka wydzielić tę lewą część jezdni i przeznaczyć ją pod miejsca parkingowe. Dzięki temu udało się kilka

miejsz parkingowych uzyskać. Może trzeba by było w tę stronę pójść, żeby zastanowić się, gdzie jeszcze miejsca parkingowe wydzielić. Pan prezydent, no pewno, że nie ma pan gdzie zaparkować przy ul. Królewieckiej, bo ja bardzo bym prosił, żeby pan wjechał na parking przy Antypodkowie, gdzie ostatnio moja koleżanka, która przyjechała z Poznania, powiedziała, czy wy się nie wstydzie parkingów w centrum miasta, na którym ona by urwała zawieszenie. A ile tam jest miejsc do wykorzystania! Nie mamy, gdzie parkować w centrum. Pewno, że nie mamy, jeżeli najcenniejsza, bo miejsca parkingowe w centrum jest bardzo cenione, jest najbardziej cenione pod względem kosztów, to przestrzeń, która najwięcej kosztuje. Tylko jeżeli tę przestrzeń publiczną w miejscu parkingu udostępniamy na wesołe miasteczko? Panie prezydencie, chyba coś nie tak. I teraz odpowiedzmy sobie na jeszcze jedno pytanie. Każdy z nas tu pewno przyjechał tu samochodem, na pewno większość. I jeśli porównujemy teraz Warszawę, Wiedeń. Jeżeli zaparkujemy nawet na płatnej strefie parkowania, to liczymy się z tym, że jeszcze pół km będziemy musieli przejść z miejsca, gdzie zostawiliśmy samochód do miejsca docelowego, żeby załatwić swoją sprawę. Ja wielokrotnie przyjeżdżam na sesję, we wtorek o godzinie 10-tej. Jestem z reguły za 15 dziesiąta, kiedy pełno urzędników, pełno dyrektorów, pełno ludzi jest tutaj. Ja nigdy w życiu na przykład nie zaparkowałem na ul. Norbertańskiej przy ZOO, żeby tu na pieszo przyjść. Z reguły najdalsze miejsce to jest sklep przy Okrzei, PSS, to jest 100 metrów od ratusza. **Więc ja uważam, że nie jest problemem, żeby kłaść kolejne podatki na mieszkańców, żeby płacili za te miejsca parkingowe, ale jest kwestią znaleźć dodatkowe miejsca, chociażby wydzielając dodatkowe pasy, a te które są, naprawdę udrożnić, a nie nakładać podatki.** Bo co ja się jeszcze, jeszcze jedno pytanie: **co chcemy przez te miejsca parkingowe płatne uzyskać? Wzrost, zwiększenie wpływów do budżetu? Rotację samochodów? Zwiększenie obciążenia komunikacją miejską? Co chce autor uzyskać?**

Moderator - I tutaj znak zapytania, bo sporo zostało powiedziane. Kto z państwa chce zabrać głos, ja rozumiem, że wywołany prezydent chce się ustosunkować. Potem pan, potem państwo tam z tyłu, panią pamiętam.

O: Zastępca Prezydenta - Panie radny Marcinie, ja mam tylko taką prośbę. To są konsultacje społeczne. Nie traktujmy ich jako, nie zamieniamy ich jako sesję rady miasta, nie traktujmy tego jako moment politycznej dyskusji, bo akurat ktoś z państwa zobaczy, że pan o to zabiega. Rozmawiamy spokojnie, to jest spotkanie otwierające. Jeszcze nie powiedzieliśmy jak ta strefa ma wyglądać. Absolutnie odpieram pana argument, że ta strefa ma zwiększyć wpływ do budżetu, bo mieliśmy okazję z panami ekspertami dzisiaj dyskutować, że w wielu przypadkach do strefy miasta dopłacają. I panowie to potwierdzają. I jeśli ona nie jest właściwie zaplanowana. Ja nie mówię o tym, że nie mogę znaleźć miejsca na Zwierzynieckiej i pojadę na Nowy Rynek. Tak ma pan rację, ale są takie dni, że nawet na Nowym Rynku jest trudno zaparkować, w związku z czym dyskutujemy o tym, w sposób bardziej spokojny. Pierwsze otwierające spotkanie, konsultacje społeczne są po to, żebyśmy... ale jeśli mogę...

W11. Marcin Flakiewicz - Panie prezydencie, pan zwrócił uwagę jak ta strefa ma wyglądać, po to są te konsultacje tak. A wie pan jakie pan powinien zadać pytanie: czy ta strefa ma być wprowadzona, tak? Bo przecież pan powiedział, że jeszcze to nie jest przesądzone.

O: Zastępca Prezydenta - Panie radny, panie radny...

Marcin Flakiewicz - A pan już mówi jak to ma być wprowadzone.

O: Zastępca Prezydenta - Panie radny rozmawialiśmy już o tym. Nie jest przesądzone.

O: Zastępca Prezydenta - Ja chciałbym najpierw odpowiedzieć. Być może pan tego nie widział. Pan Piotr w swojej prezentacji pokazywał dlaczego ta strefa miałyby być wprowadzona. Dlaczego proponujemy strefę. Akurat pan wyszedł wtedy, kiedy mówiliśmy o liczbie pojazdów, które opuszczają miasto i które tu przyjeżdżają...

W związku z czym to był dobry slajd, kolejny, w którym pan Piotr w kilku punktach wymienił dlaczego chcemy tę strefę. I proszę zobaczyć. Natomiast co do tego ekonomicznego aspektu, panowie eksperci zawsze mogą się odnieść, że nie zawsze przynosi to efekt. Wszystkie te argumenty, dla których tę strefę chcielibyśmy wprowadzić były dyskutowane. A ja pana panie Rafale, jeśli mogę prosić o tę dyskusję...

Moderator - Znaczący, nie chciałbym wchodzić tutaj jako strona. W prezentacji, którą ja robiłem, jest tam pytanie i możemy ją wyświetlić, pytanie pierwsze, które jest tam postawione. Czy wprowadzać strefę. Jest tam wpisane. Ja takie zadanie dostałem, jako jeden z celów konsultacji. Natomiast, jeżeli będzie o czym rozmawiać, to zapytajmy jaką. Logika konsultacji jest taka, możemy to wyświetlić, żeby zamknąć dyskusję.

O: Jacek Thiem - Panie radny, żeby wiedzieć z czego rezygnujemy, musimy wiedzieć, znać to, z czego rezygnujemy. Czyli tak naprawdę, jeśli dziś nie wiemy jak ta strefa ma wyglądać, to chodzi o to, żeby w konsultacjach ustalić jak ma wyglądać strefa, a później zdecydujemy. Może faktycznie zrezygnujemy z tej strefy. Jeżeli państwo uznacie, że nie macie problemów z parkowaniem to jest wspaniale. Ja mam trochę inny temat na to jak jest w Płocku, jeżdżę tutaj od 2008 roku do Płocka, prawie co roku i za każdym razem mam właściwie problemy z zaparkowaniem samochodem tutaj w centrum. Może uważacie, że to jest dobry standard, że nie trzeba wprowadzać strefy. Natomiast przede wszystkim osiągniemy pewien konsensus do tego, jak ona miałyby wyglądać. Jeżeli byśmy ją chcieli, a jak nie będziemy chcieli, to wtedy ją odrzucimy. I jeszcze jedna rzecz, która tutaj bardzo często jest podnoszona, że w Wiedniu, w Warszawie, że w Poznaniu, proszę państwa, strefy powstają w Mosinie, powstają w Kościanie, powstają w małych miastach, które są o wiele mniejsze od Płocka, w miastach, które są wielkości Płocka, funkcjonują one w różnych warunkach i w różnych wielkościach miastach.

Moderator - Proszę państwa sporo chętnych do głosu, ja tu na śmierć zapomniałem o panu, który tu grzecznie czeka, potem państwo, potem pani, najpierw pan, bo się jeszcze nie wypowiedział i potem powtórka, dobrze?

O: Artur Kras, Rada Miasta Płocka. Ja mam pytania do pana Piotra. Co najmniej taki istotny element, żeby **pan uaktualnił dane, bo z tego co ja się orientowałem na dzisiaj to mamy powyżej 75 tysięcy samochodów osobowych w Płocku**, ale to taka dygresja. Ale chodzi mi o coś innego. Bardzo dobrze, że stało się, że są te konsultacje i moje pytanie zmierza w tym kierunku: **co jest podstawowym i najważniejszym celem wprowadzenia tych stref**. Bo ja rozumiem to, dla mnie najważniejszym celem wprowadzenia tej strefy jest **zwiększenie dostępności UM dla interesantów, powiększenie pojazdów na ul. Tumskiej, co będzie skutkowało zwiększeniem się ilości klientów w sklepach przy ul. Tumskiej**. To samo przy ul. Królewieckiej, też zgadzam się z poprzednikami, że próbowałem tam wiele razy kupić pietruszkę i nie udało się tam zatrzymać o godzinie 9 rano. Dlatego też ja bym proponował, żeby się zastanowić jeszcze nad innymi rozwiązaniami i nawiązuję do tego, co pan przed chwilą powiedział, też się interesowałem strefami płatnymi i bezpłatnymi. **I jest taki pomysł jak bezpłatne strefy ograniczonego parkowania**, one mają powszechne zastosowanie we wschodnich Niemczech, a ostatnio takie małe miasteczko Śmigiel zlikwidowało bezpłatną strefę parkowania i wprowadziło strefę ograniczonego bezpłatnego parkowania. Drugie większe miasto Mińsk Mazowiecki tak samo. Natomiast myślę, że bardzo interesującym przykładem, też dla nas, nad którym warto by się było pochylić jest przykład Berlina, gdzie zastosowano hybrydowy system. Tam są płatne strefy parkowania, bez tych 15 minut, ale są też bezpłatne strefy **ograniczonego parkowania np. do 1 godziny**. Oczywiście z wyznaczeniem na informatorach, na mapach, takich właśnie stref. Dla każdego, co mu pasuje. Oczywiście zależy nam na dużej rotacji, wyznaczamy inne strefy, gdzie może ta rotacja będzie mniejsza, ale za to mniej kosztowna. Także tyle z mojej strony.

O: Jacek Thiem - Jeśli chodzi faktycznie o te strefy ograniczonego parkowania, one funkcjonują na całym świecie. Z reguły nie dotyczą centrów miast, ale trzeba mieć na uwadze to, że taka strefa faktycznie ogranicza wszystkim to parkowanie, można zaparkować do 2 godzin, później trzeba samochód usunąć. Tak naprawdę gdybyśmy chcieli parkować na dłużej i byli skłonni za to zapłacić, to jest nam to uniemożliwiane. My płacimy od razu mandat, karę, że zostawiliśmy samochód w takiej strefie. Natomiast faktycznie takie rozwiązanie funkcjonuje, ono jest w wielu miejscach stosowane i myślę, że jest tutaj także do rozważenia u państwa no.

O: Piotr Niestuchowski - Jeszcze chciałbym odpowiedzieć odnośnie ilości pojazdów, to faktycznie ilość pojazdów to jest większa, natomiast to, co pokazywałem, to była ilość samochodów osobowych. 2013 rok mam dane, no więc tam było 66 tysięcy, kwestia z jakich źródeł komunikacyjnych korzystamy, Pan pewnie z Wydziału Komunikacji.

O: Zastępca Prezydenta - Dla rozluźnienia atmosfery powiem tylko tyle, że pan Piotr roczniki statystyczne umie na pamięć.

W12. Małgorzata Hejke, mieszkanka i przedsiębiorca z Płocka. Mieszkam przy Królewieckiej i prowadzę działalność przy Nowym Rynku. Chciałabym powiedzieć na temat Królewieckiej. Jest targowisko i nie ma problemu z zaparkowaniem, jest problem w godzinach szczytu, co jest normalne w każdym dużym mieście, również jeśli chodzi o **plac, Nowy Rynek. Były robione badania, sama widziałam kilka lat temu, chodzili państwo badali i spisywali samochody. W tej chwili tych samochodów jest o wiele mniej i można by bez problemu znaleźć nowe miejsca parkingowe. Jeśli by miasto wyremontowało plac na przeciwko Antypodkowy, to naprawdę by nie był problemu z parkowaniem.** Tam są dziury, tam sobie ludzie niszczą samochody (dyskusja między uczestnikami, nieczytelna). To na razie tyle, dziękuję.

W13. Jacek Zieleniewski, osiedle Kolegialna. Chciałem się podzielić króciutko takimi spostrzeżeniami. **Osiedle Kolegialna to jest 11 tysięcy ludzi**, ja już to mówiłem, ale w tym kontekście to nie padło. 11 tysięcy ludzi na km kwadratowym. **I te zamierzenia dotyczą ludzi, którzy mieszkają albo w tej strefie albo bezpośrednio w sąsiedztwie tej strefy.** Pytanie do pana **jak ta polityka wpłynie na życie codzienne tych mieszkańców, którzy tam mają swoją sypialnię.** Przez Śródmieście prowadzą główne szlaki tranzytowe miasta Płocka. W studium, pan Piotr nie pokazał tej mapy, **ale w założeniach w studium jest jednokierunkowy ruch ulicą Sienkiewicza z ścieżką rowerową i to samo dotyczy ulicy Kolegialna, też ścieżka rowerowa i spowolnienie ruchu. Jakby intencją wszystkich na całym świecie jest ograniczenie ruchu w Śródmieściu.** Jeszcze raz pytanie do pana jak w tym kontekście cokolwiek tu byśmy nie zrobili, są różne za i przeciw, ja zdania nie mam, czy są bezpłatne dwie godziny, żeby miasto żyło, czy inna koncepcja funkcjonowania. Jeśli chodzi jeszcze o takie praktyczne rzeczy co widzieliśmy tutaj. Ja bym państwu proponował, żebyśmy wyjeżdżając z urzędu po tym spotkaniu przejechali się **ul. Królewiecką i ul. 3 Maja i spróbujcie zaparkować gdzieś na 3 Maja. Jeśli ktoś z państwa znajdzie dwa miejsca parkingowe na odcinku od 1 Maja do Kilińskiego stawiam wódkę. Czyli to co padło, że nie ma problemu nocnego parkowania w Śródmieściu nie jest zgodne z prawdą.** I jeszcze jedna rzecz. **Mieszkańcy mają przywilej wjazdu do Śródmieścia, ale nie prawo.** To nie jest prawo, ale przywilej. Dziękuję.

O: Jacek Thiem - Wypowiem się. Jeśli chodzi o mieszkańców mieszkających w SPP w większości stref jest to rozwiązane w ten sposób, że mieszkańcy mają bardzo niskie abonamenty wydawane, dzięki czemu mogą korzystać ze SPP za niewielką opłatą albo symboliczną. Natomiast tutaj po to są konsultacje, żeby takie rzeczy określić. Jeśli chodzi o kwestie tego jak to wpłynie tutaj na mieszkańców Płocka, mieszkańców, którzy będą w SPP, to może ja dam taki przykład, że w większości SPP, w których je wprowadzono, jeżeli dzisiaj badamy mieszkańców tych stref, to oni są zdecydowanie rękami i nogami podpisują się za SPP i nie chcą, żeby im je likwidować tak naprawdę, bo oni mają konkretny zysk, bo ich zyskiem jest to, że to oni mają udogodnienia w parkowaniu, oni mają uporządkowane parkowanie właśnie w swojej przestrzeni. To co zostało słusznie zauważone, tak naprawdę SPP i SOP także w pewien sposób porządkuje kwestie parkowania. To nie znaczy tak naprawdę, że trzeba wyznaczyć miejsca do parkowania, wyremontować je czy wykonać kolejne prace. To nic nam nie pomoże,

jeżeli tego nie kontrolujemy w pewien sposób. Ten plac, który za chwilę państwo wyremontujecie on się za chwilę zapełni. On się zapełni parkującymi pojazdami, osobami, które będą przyjeżdżać na ten plac i kolejne miejsca parkingowe będą potrzebne za chwilę, bo następni ludzie staną na chodnikach, trawnikach i będą przeszkadzać mieszkańcom Śródmieścia, żeby oni mogli funkcjonować. Natomiast strefy tego typu mają to do siebie, że co jakiś czas są kontrolowane. Idzie kontroler i on wyłapuje od razu nielegalne parkowanie, on wyłapuje to, że jest coś nie tak w tej strefie i reaguje.

O: Dyrektor Wydział Rozwoju i Polityki Gospodarczej Miasta Aneta Pomianowska. Ja może powiem jedno słowo odnośnie tego placu, który był wspominany. Ten plac to nie jest parking, to jest działka budowlana będąca własnością spółki i tak jak Państwo wszyscy wiecie we wrześniu ogłaszamy konkurs na zagospodarowanie tego terenu i to nie będzie parking tak jak to teraz wygląda. Jeżeli będzie parking to będzie parking podziemny i na pewno nie będzie to miejsce do parkowania.

W14. Daria Domostawska radna Miasta Płocka, ale równocześnie fizjoterapeuta, na co dzień pracuję z pacjentami niepełnosprawnymi i stąd mój głos w dyskusji. Chciałam tylko zasygnalizować, że te osoby niepełnosprawne stanowią bardzo dużą grupę Płoczczan i chciałabym poznać tak naprawdę opinię panów ekspertów, jak wygląda sytuacja osób niepełnosprawnych w SPP. Czy preferowane są takie zachowania, żeby osoby niepełnosprawne mogłyby być zupełnie zwolnione z opłat, bo dla nas niektóre czynności mogą się wydawać prostymi, elementarnymi rzeczami, które zajmują 10-15 minut, ale dla osób niepełnosprawnych jest to z reguły bardzo, bardzo duży czas. Także dziękuję serdecznie.

O: Jacek Thiem - Proszę państwa, analizując tutaj te materiały przed spotkaniem natrafiłem na takie zestawienie, że na 6000 miejsc parkingowych 71 miejsc dla osób niepełnosprawnych. Czyli trochę ponad 1% miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych. W dobrych standardach przyjmuje się, że jest to około 10% miejsc i proszę państwa, oczywiście, że porządkowanie strefy wiąże się między innymi z tym, że wyznacza się miejsca parkingowe dla osób niepełnosprawnych, natomiast kwestia tego jak to ma funkcjonować, to też jest kwestia konsultacji. W wielu strefach kwestia płatnego parkowania to są albo zniżki albo specjalne karty, gdzie osoby niepełnosprawne mogą parkować na tych miejscach za darmo.

W15. Jerzy Skarżyński, Stary Rynek. Właściwie centrum Starego Miasta. Drodzy państwo, bo my tu sobie gadu gadu cały czas, a ja mam tutaj ze sobą taką teczuszkę, którą mogę pokazać wszystkim, którzy będą zainteresowani o problemie i tutaj mam pytanie do pana Jacka Ambroziaka. Drodzy państwo, od 4 lat państwo debatujecie i pan również na temat usprawnienia ruchu drogowego w rejonie Starego Miasta i co? Dostałem ostatnie pismo, że to będzie 4 kwartał 2014 roku i się zdenerwowałem, bo jestem człowiekiem impulsywnym i wtedy pan mi napisał, że jak radni uchwalą jakiś

tam budżet to będą pieniądze. Proszę państwa, my tu sobie gadu gadu, a ja jestem za tym jako mieszkaniec Starego Miasta, **żeby jednak ucywilizować to i wprowadzić SPP, przynajmniej na ulicy Piekarskiej** i wtedy by się okazało, że ona jest całkowicie pusta. A dlaczego? I znowu będę niepopularny, bo państwo urzędnikowstwo jak ich nazywam jeździ sobie jak chce i gdzie chce. I teraz pani dyrektor i pan prezydent znają temat i znają problem. Bo ma powstać, o ile powstanie, duża inwestycja na ulicy Piekarskiej. Dziś jest budowane Sanktuarium Miłosierdzia Bożego, rozbudowa Piekarskiej 5 i Stary Rynek 10 tutaj od oficyny, potężny budynek, który może powstać z kilkudziesięcioma miejscami parkingowymi. Jak państwo sobie wyobrażacie tutaj te parkowanie dzisiaj godzina 7 zaczyna się życie w UMP i zaczyna się problem z parkowaniem. No my dzisiaj jako mieszkańcy jeszcze się po podwórkach chowamy, bo nie mamy tych samochodów, samochodów na ul. Piekarskiej jest chyba tylko 5. Proszę zobaczyć ja dzisiaj policzyłem i mamy ich 45 pomimo tego, że siostry zajęły kawałek chodnika i nie mogły tam parkować inne samochody, z 10 czy 15. To taki temat jest, jeśli ktoś chce z państwa skorzystać, to zobaczcie proszę, od 2012 roku mieszkańcy ciągle monitują, piszą, proszą, błagają, mają spotkania z panem prezydentem aktualnym, poprzedników też staraliśmy się tutaj zarazić i co? I nic. I tak chciałbym to tutaj podsumować.

Moderator - Dziękuję. Czy ktoś z panów chce się ustosunkować?

O: Zastępca Prezydenta - Panie Jerzy myśmy chyba o tym z panem nie rozmawiali, ja z panem nie rozmawiałem na ten temat (wymiana zdań nieczytelna). Oczywiście bardzo duży problem Piekarskiej, rozbudowa Sanktuarium, ta inwestycja, kolejny inwestor, który się rozbudowuje. Polityka parkingowa mówi też o normatywie parkingowym. Czyli obowiązku, w którym na inwestora nakładamy konieczność zapewnienia tych miejsc parkingowych. **Między innymi po to chcemy z państwem dyskutować, chcielibyśmy ten normatyw zmienić**, w taki sposób, żeby te problemy wszystkie rozwiązać.

W16. Jerzy Skarżyński (kontynuuje) Dzisiaj oni występują o jedno miejsce parkingowe na mieszkanie i proszę sobie wyobrazić, gdzie teraz znaleźć jeszcze 70 miejsc parkingowych, o które występuje na ul. Piekarskiej ta nowa inwestycja. No proszę państwa to jest szaleństwo. No dzisiaj 45 samochodów na tej maleńkiej uliczce, gdzie jest znak, zakaz, i pytam się pana Wochowskiego, a pan Wochowski wysła o 23 patrol i patrol stoi pod domem, a ja się śmieję "i co chłopcy tu robicie, po co tu stoicie", o 23 dwa samochody i karetka.

Moderator - Dziękuję, mamy barwny obraz sytuacji. Pan się zgłaszał, proszę bardzo.

W17. Waldemar Ejrys, jestem mieszkańcem Płocka, dokładnie Skarpy, ale chciałem trochę powiedzieć o centrum, bo jest mi bliskie. Po pierwsze, jestem trochę zdziwiony, że nasza dyskusja schodzi na taki wąski temat jak SPP, SPP i parkingi, parkingi. **SPP to nie powinien być pomysł rozpatrywany samodzielnie, to powinno być coś co powinno być elementem spójnej polityki parkingowej miasta.** I to było zaznaczone przez któregoś z prelegentów, ale państwo nie pociągnęli tego tematu.

O: Zastępca Prezydenta - Przez pana Jacka Thiema...

Waldemar Ejdyś:.. Dokładnie. I tego się nie da, nie powinno i nie wolno rozpatrywać zapominając o reszcie, czyli w jaki sposób chcemy, żeby miasto funkcjonowało i żeby transport w mieście funkcjonował. I jeśli powiążemy taką strefę płatnego parkowania z poważną, bardzo poważną, z poważnym wzmocnieniem alternatyw, innych alternatyw, żeby można się było po mieście poruszać innymi sposobami niż tylko samochodem. Na świecie można poruszać się pieszo, rowerem, komunikacją publiczną. Ja jestem zdania, że **najłatwiejszym i najszybszym sposobem, żeby coś załatwić i coś zmienić jest komunikacja publiczna. To jest najtańsze, najszybsze i to można zrobić w pół roku i jeżeli te dwie części połączymy, to może się okazać, że tych chętnych do przyjeżdżania do centrum może się okazać trochę mniej.** Jeżeli w tej chwili z podziału modalnego w Płocku wynika, że tylko 30% jeździ transportem publicznym a 70% samochodami, więc jeśli byśmy mieli proporcję 60 do 40 to jest już zupełnie inny punkt startu. To jest raz. Dwa, powinniśmy też pamiętać i to zostało trochę poruszone, ale chciałbym to jeszcze podkreślić, że **parkingi są elementem czegoś takiego jak ekonomia miasta.** I jeżeli chcemy coś rozbudowywać, część z państwa tutaj, jakby lansuje tezę, że wypada powiększyć liczbę parkingów, to musimy sobie zdawać sprawę, że **przestrzeń w mieście nie jest nieograniczona, to jest raz, a koszt dobudowania czegoś tam, w domyśle parkingu, w obszarze zurbanizowanym jest niesłychanie wysoki. I łatwo można dojść do wniosku, że nas na to nie stać i podkreślimy to.** Nie stać nas na to Nie to, że my chcemy lub nie chcemy. Nas na to nie stać. Jeśli ktoś nie wierzy, to ja poproszę o analizy ekonomiczne, to bardzo szybko wychodzi, to po prostu jest niewykonalne finansowe. W związku z czym następne pytanie: **czy SPP i po co? Istotny jest cel. Celem ma być jak sądzę ułatwienie dostępu do centrum miasta.** Nie tak jak to niektórzy z państwa postrzegają, że to ma być utrudnienie, celem ma być ułatwienie dostępu do centrum miasta. Jeżeli się to poprawnie przeprowadzi to taki będzie skutek. Poprawny cel wprowadzenia SPP jest taki, jaki został zastosowany w tych miastach, gdzie to działa, a w większości miast to działa dobrze lub bardzo dobrze. I w większości miast to są różne rozwiązania. W takich miastach jak Płock, to prawdopodobnie wystarczy wprowadzić **niezbyt wysoką opłatę godzinową za to progresywną, za to wysoką opłatę karną za niewniesienie tej opłaty i to prawdopodobnie uwolni mniej więcej połowę miejsc parkingowych,** bo z tych wykresów prezentowanych w prezentacji wynikało bardzo dokładnie, że około połowa miejsc parkingowych jest zajmowana przez osoby parkujące przez cały dzień w związku z czym zaraz może się okazać, że problemu miejsc parkingowych w centrum miasta Płocka po prostu, zwyczajnie, nie ma. I ostaną rzecz, którą chciałbym dopowiedzieć i poprosić, żeby nie zapomnieć o tym, to jest taka rzecz, którą ja **nazywam "enklawami". To są takie miejsca, które są wyłączone z polityki miasta, bo najczęściej należą do Skarbu Państwa, to są tereny na przykład przy ZUSie, przy Urzędzie Skarbowym, w którym byłem w Płocku. Tam to już miejsc dla mieszkańców już nie ma w ogóle. 100% miejsc parkingowych jest zajętych przez pracowników.** Wypadałoby więc znaleźć metodę na to, żeby miasto mogło oddziaływać na takie jednostki administracji państwowej, które są niezależne od miasta, żeby jednak tam interesy obywateli były respektowane. I ja chciałbym tutaj jeszcze jedną rzecz podkreślić, no uważam, że przy

poprawnym wprowadzeniu tej strefy interes osób prowadzących **małe interesy w centrum miasta nie powinien być naruszony i to jest naprawdę ważne**, ale chyba jest to dużo łatwiejsze niż wszyscy uważają, że jest. Tyle.

Moderator - Dziękuję uprzejmie, czy któryś z panów się odniesie.

O: Jacek Thiem - Ja dziękuję bardzo za zwrócenie uwagi na te alternatywne środki transportu, ja faktycznie na początku starałem się państwu zarekomendować, natomiast ta dyskusja nie poszła w tym kierunku. Trzeba też zauważyć, że tzw polityka mobilności jest wspierana przez UE i na tę działalność państwo znajdziecie dofinansowanie i środki na to, żeby rozwijać faktycznie alternatywne środki transportu, natomiast na budowę parkingów, raczej bardzo wątpliwe. Dziękuję.

O: Piotr Niestuchowski - Chciałem się jeszcze ustosunkować, w polityce transportowej jak najbardziej to jest ta sfera, którą się zajmujemy. W mojej prezentacji też odnosiłem się do ruchu pieszego, do ruchu rowerowego, że ukierunkowujemy się na ułatwianie takiego transportu, również wsparcie transportu zbiorowego jest jednym z naszych priorytetów. Dlatego to równoważenie, to również pokazanie ruchu transportowego autokarami, również pokazanie ruchu samochodów ciężarowych i parkowanie ich w rejonach miasta, oczywiście bardziej przemysłowych, to też jest element tej polityki parkingowej.

W18. Proszę państwa ja jeszcze raz, Andrzej Majkowski, jeszcze raz przypomnę, ja reprezentuję pracowników, pracodawców i mieszkańców centrum miasta, chodzi o ulice Nowy Rynek, Królewiecka, Tumaska i mam już zgromadzone tysiąc podpisów ludzi przeciwnych płatnym parkingom. Proszę państwa, ja tutaj chciałbym się odnieść ponieważ pan powiedział, że w mniejszych miejscowościach powstały płatne parkingi i jest ok. Jest ok, oczywiście, ponieważ nie ma dużych centrów handlowych i jedyna sfera usług i tak znajduje się w centrum. W takim kontekście moglibyśmy wprowadzać te płatne parkingi. A w ogóle chciałbym jeszcze uporządkować tę naszą dyskusję, na co chcę zwrócić uwagę. **Zdecydowanie ceny nieruchomości spadną w centrum po wprowadzeniu SPP, ze względu na to, że będzie trudniejszy dostęp do mieszkań, do lokali użytkowych, do wszystkiego.** I jeszcze jeden taki postulat, proszę państwa o uporządkowanie tej dyskusji i rozpoczęcie referendum czy tych konsultacji i byśmy rozwiązali ten problem pierwszy: **czy mieszkańcy chcą płatnych stref parkowania.** Bo gdybyśmy się na tym od początku skupili, to byśmy wiedzieli czy możemy dalej, no nie możemy budować domu od dachu, musimy zacząć od fundamentów. Czyli zacząć od odpowiedzi na pierwsze podstawowe pytanie, bo czasu mamy już mało, jest ósma, czas leci, każdy z nas jest zmęczony, ja wstałem o 6 rano, chcielibyśmy pójść do domu, ja pracuję od rana do wieczora, i gorąca prośba sprawdźmy najpierw czy mieszkańcy chcą płatnych parkingów w centrum Płocka. **Jeżeli okaże się, że chcą, to dyskutujmy,** jak je wprowadzić, jakie strefy zrobić. **Bo jeżeli okaże się, że nie chcą, to niepotrzebnie tracimy nasz czas, energię naszą,** no każdy z nas ma, no ja oczywiście oprócz tego, że uczestniczę w tej dyskusji to pracuję, także dziękuję bardzo. Chciałbym, żebyśmy spełnili ten pierwszy postulat. Czy chcemy płatnych parkingów w centrum Płocka.

Moderator - Dziękuję uprzejmie, pan prezydent. Potem pani i potem pan.

O: Zastępca Prezydenta - Ja może szybko poproszę pana moderatora o uzupełnienie tego, panie Rafale. Bo być może gdybyśmy postawili akcent w ten sposób, bo pan mówi, żebyśmy postawili pytanie "czy chcemy". Jeśli postawimy pytanie "czy chcemy" to nie damy sobie możliwości sformułowania odpowiedzi na pytanie, w jaki sposób chcielibyśmy poprawić życie w mieście. Dlatego przychylam się do postulatu, w którym te konsultacje będą elementem takim, w którym coś wypracujemy, w którym może państwo coś zaproponujecie, może ustalimy abonamenty, może zobaczymy, które strefy nie będą objęte, a które będą objęte dalej. Wypracujemy coś, a dopiero potem pytajmy, jak będziemy mieli coś gotowe, jakiś dokument, "czy". Żebyśmy nie wylali dziecka z kąpielą. Bo pytanie "czy", bez wskazania, co my tak naprawdę chcemy jest pytaniem bezpodstawnym. Te konsultacje, nas w sensie mieszkańców, nic nie kosztują, zrobmy to. Te cenne głosy, które tutaj padły, pan Waldemar odnosił się do pana Jacka, do studium, w którym mówimy tym, że w mieście jest (nieczytelne), że ulica Kolegialna czy ul. Kwiatka miałyby być jednokierunkowa i jeszcze ze ścieżką. Bez wprowadzenia płatnych stref parkowania, bez uregulowania polityki parkingowej nie jesteśmy w stanie tego zrobić. To są zapisy, które będą zapisami pustymi. Bo studium należy czytać łącznie z tymi dokumentami i załącznikami, z którymi zostało ono wyprodukowane. Więc panie Andrzeju, ja bardzo proszę, będziemy o tym dyskutować, nikt tego jeszcze nie przesądził. Decyzję podejmie rada miasta, po drugie, wskaźmy jakąś formułę i wtedy zapytajmy.

O: Piotr Niestuchowski - W ramach uzupełnienia chciałbym jeszcze dodać, że nie można postawić pytania czy chcemy zmusić do płacenia mieszkańców, żeby pozostawiali tutaj samochody. Dzisiaj wpłynęło do mnie pismo, też jako postulat, żeby zlikwidować piaskownicę przy budynku mieszkalnym po to, żeby powiększyć to jako przestrzeń do parkowania pojazdów. Jeżeli byśmy tak zadali pytanie mieszkańcom, żeby odpowiedzieli czy chcą likwidacji placów zabaw, terenów zielonych, po to, żeby umożliwić parkowanie, to myślę, że też znalazłoby się dużo głosów sprzeciwu.

Moderator - Ja tylko, bo zostałem wywołany metodologicznie. I chciałem zwrócić uwagę na jedno. Problem parkowania i polityki parkingowej jest dla zwykłego mieszkańca dość trudny. To proste pozornie pytanie jest łatwo zadać "czy chcesz strefy czy nie". Natomiast dobra praktyka konsultacji, oprócz tego pytania należy dostarczyć mieszkańcom wiedzy na temat za i przeciw, rzetelną i obiektywną wiedzę na temat tego rozwiązania. I ja, przynajmniej moja rekomendacja jest tak, żeby zostawić pełen czas na dyskurs publiczny, na wzajemne pokazywanie argumentów "za" i "przeciw", tu prośba do mediów, żeby włączyły się w ten proces informowania, i pokazywały te stanowiska, tak żeby kiedy zadane będzie pytanie o te za i przeciw, żeby każdy mieszkaniec zainteresowany tematem miał możliwość widzenia tych możliwych punktów widzenia, żeby ocenił to mając pełniejszą wiedzę. Tak przynajmniej mówi praktyka konsultacji społecznych nie tylko w Polsce, bo my się uczymy tego procesu, a w wielu dojrzałych krajach te procesy są długie, wnikliwe, wręcz obligatoryjne dla władz. To tylko tyle w odpowiedzi, bo czułem się trochę wywołany, także proszę bardzo teraz...

W19. Wioleta Kulpa, Radna Miasta Płocka: Dziękuję bardzo, ale cieszę się, że nawiązał pan ze mną kontakt wzrokowy. Panie prezydencie powiem panu tak. **Miejsca parkowania, czy jak państwo twierdzicie, brak miejsc parkowania to jest pikuś w stosunku do tego, jakie miasto ma problemy.** Czyli poziom bezrobocia i zmniejszająca się ilość mieszkańców. Jeśli pan Niestuchowski jest specjalistą w dziedzinie statystyki to, dzienniki statystyczne mówią ciągle, że mamy 121 tysięcy mieszkańców. Rocznik statystyczny. Natomiast jak pamiętam państwo nam przedstawiać na podstawie podatku śmieciowego, jest teraz około 100 tysięcy mieszkańców. Czyli drastycznie nam ubywa mieszkańców Płocka. **Czyli państwo myślicie, że zachęcimy tych mieszkańców wprowadzając SPP? To będzie zachęta dla tych mieszkańców, żeby pozostali w Płocku?** To będzie zachęta dla tych ludzi, którzy prowadzą działalność gospodarczą, dla ludzi na Królewieckiej, dla ludzi na 3 Maja, którzy rzeczywiście, tak jak pan Jacek mówił nie mają gdzie zaparkować, ale to nie jest wynik tego, że tam parkują pracownicy. Bo tam jest migracja. Wieczorem parkują mieszkańcy, a w ciągu dnia pracownicy MOPu i innych instytucji, które mają tam siedzibę w pobliżu. W związku z tym z całą stanowczością odpowiadam, że mamy poważniejsze problemy w mieście Płocku niż wprowadzanie płatnej strefy parkowania. W porównaniu do tych głosów, które oczywiście ja szanuję, dotyczące uporządkowania parkowania w mieście Płocku, ale ja zauważam w mieście dużo poważniejsze problemy, z którymi powinniśmy poradzić sobie. Natomiast państwo mam wrażenie unikacie trochę tego, staracie się stosować taką metodę zrzucania trochę tego, ja bym chciała skończyć, ja chyba jeszcze mam czas...

W20. Ale mówimy o temacie. Ale czy my nie rozmawiamy o tym, czy wprowadzać czy nie wprowadzać. No to jest zasadnicze pytanie. Ja zadaję pytanie czy pan prezydent nie widzi innych tematów niż wprowadzanie płatnych stref parkowania, bo ja uważam, że są inne, poważniejsze w mieście Płocku. Pan radny Artur był łaskaw powiedzieć, że ma problem w sobotę z parkowaniem na ulicy Nowy Rynek. Ja powiem tak. Ja w sobotę nie mam nigdy problemów z zaparkowaniem, nawet o godzinie 9 rano, bo powiedziałabym ci Artur tak, ja mam problem rano z zaparkowaniem przy ul. Rembielińskiego. Tam jest problem, bo tam jest targowisko. Ale mam nadzieję, że przy Rembielińskiego nie będziecie państwo wprowadzać strefy płatnego parkowania. Nowy Rynek. (nieczytelne) **Ale czy to jest problem by zaparkować jakieś 50 metrów, na placu Nowy Rynek? Jeśli chodzi o te konsultacje, bo państwu szarżujecie, że jest garstka ludzi. Kiedy ogłoszenie poszło? Ja czytałam na stronie internetowej, że w czwartek się ogłoszenie ukazało. Czy państwo jak organizujecie konsultacje, bo teraz tak, wszystko pójdzie w internet, pójdzie w konsultacje e-mailowe i będziemy czekać na spływające ankiety, ale ja wolę konsultacje tu, na żywo, bo wtedy możemy wymienić sobie informacje, a nie jakieś proste, łatwe pytanie czy jesteście "za" czy "przeciw". To nie jest konsultacja w moim przekonaniu. Ja bym wolała takie spotkania z mieszkańcami Płocka na osiedlach, nie tylko w ratuszu. Wyjdźcie państwo na ulicę, wyjdźcie państwo do ludzi i zorganizujcie te spotkania bliżej ludzi, tam gdzie oni są, tam gdzie są te problemy. Pójdźcie do tych kupców do Targopolu, porozmawiajcie z tymi**

ludźmi, porozmawiajcie z tymi tysiącami osób, które podpisały się pod petycją, które nie chcą tych płatnych stref parkowania, pójdźcie do tych ludzi...

W21. Głos - Jaki jest koszt analizy, jeszcze chciałbym wiedzieć.

Moderator - Dziękuję bardzo, to bardzo cenne uwagi co do sposobu organizacji, także dziękuję bardzo.

W22. Szanowni Państwo, Krzysztof Krakowski UMP, ja chciałbym trochę tak odnieść się do wypowiedzi pani radnej, rzeczywiście miasto Płock ma wiele problemów, ale chciałbym stopniować to, na co mamy wpływ i na co nie mamy. Ja oczywiście jako ojciec trójki dzieci bardzo walczę z problemem demograficznym miasta Płocka, zaważyłem i myślę, że mogę powiedzieć, że chciałbym to miasto zmieniać tak, żeby życie w nim tak się zmieniło, żeby miasto się nie wyludniało i życie było po prostu łatwiejsze. Pani radna, bo jak mam, kiedy zaparkować, kiedy dowożę syna do szkoły muzycznej, przy ulicy Kolegialnej, która nie jest w centrum miasta i mam problem z tym, żeby wysadzić dziecko, już nie mówię o tym, żeby dziecko wysadzić i dać mu instrument, z którym ono musi iść później do szkoły muzycznej to dla mnie jako mieszkańca jest to rzeczywisty problem. I **chciałbym mieć chociaż możliwość zaparkowania tam na 10-15 min i wrócenia po dziecko po półtorej godzinie zajęć.** Także może skupmy się na tym problemie, o którym rozmawiamy. Rozmawiamy ad rem, co do rzeczy, natomiast co do innych problemów, nikt nie kwestionuje, że one nie istnieją, ale myślę, że dzisiaj po prostu powinniśmy skupić się na kwestii tego czy możemy dojechać do centrum miasta i tego czy możemy to centrum miasta, dla siebie, dla naszych rodzin, rzeczywiście wykorzystać. Dziękuję.

O: Zastępca Prezydenta - Ja bym chciał dopowiedzieć jeszcze. Pani radna, wielokrotnie rozmawiamy podczas różnych konsultacji i akurat ta forma konsultacji, którą proponujemy przewiduje wiele form rozmów z mieszkańcami. Nie daliście państwo nam, ja nie będę wchodził w kłótnie, bo nie chcę, żebyśmy się sprzeczali, apeluję do państwa i cieszę się, że są media, nie ubierajmy tego w dyskusję polityczną. Pani radna, bo tak jak kiedyś ktoś powiedział, dla wierzącego mamy 1000 argumentów na istnienie Boga, a dla niewierzącego żadnego. I tak właśnie jest z panią. Próbujemy otworzyć dyskusję, rozpocząć konsultacje. Mówi pani o formule zaproszenia. Pojawiła się ta formuła w zeszłym tygodniu, napisały o tym media wczoraj, inne media wcześniej, pojawiła się ta informacja na stronie internetowej, pani jako radna słyszała, że takie konsultacje będą. Okej, ale dyskutowaliśmy na sesji rady miasta i słyszała pani, że będą takie konsultacje. Gdyby była pani zainteresowana, to mogłaby się pani zapytać, informacje poszły. No nie pani radna...

O: Zastępca Prezydenta - Chciałbym jeszcze tylko dwa słowa zakończenia, to nie są żadne osobiste przytyki. To jest tak jak pan sekretarz powiedział, tych problemów jest dużo, dotykamy je, staramy się całą masę rozwiązać na innej płaszczyźnie. Ja bym bardzo prosił o spokojną dyskusję i nieprovokowanie tego typu rzeczy. A jeszcze jedną rzecz tylko dopowiem, państwo radni, pani radna też, opowiedzieli się za dokumentem jakim jest studium, studium kierunkowe, którym jednym z postulatów na końcu były płatne strefy parkowania. Ale przypomnę pani rok 2009, w którym w przypadku

tramwaju, jednym z pani postulatów były płatne strefy parkowania i tam akurat pani głosowała.

Moderator - Proponuję jednak przyjąć taką perspektywę. Rok 2015, , ale myślę, że przyszłość jest ważniejsza, nawet nie teraźniejszość, ale przyszłość. Ja tylko odniosę się metodycznie. Bardzo mnie cieszy ta pani propozycja, żeby to rozpędkować, bardzo pożądane jest, żeby na przykład radni, organizowali obywatelskie konsultacje, żeby przekazywali tę wiedzę. Obywatelskość polega na tym w konsultacjach, że nie wynajmuje się tylko ekspertów z zewnątrz, ale społeczność angażuje się w konsultacje, tak przynajmniej jest na świecie, my się tego jako Polacy musimy uczyć. Jeszcze konkretne pytanie ile kosztowała analiza?

O: Zastępca Prezydenta - Panie Piotrze, 80 tysięcy za politykę parkingową zapłaciliśmy? Bodajże tak (nieczytelne).

O: Piotr Niestuchowski - To była kwestia badań, które były realizowane w terenie, bezpośrednio przez ankieterów, to była kwestia związana z badaniami rotacji, pomiarami zajętości, elementami, które zostały wypracowane w tym zakresie. W tym momencie jesteśmy na etapie kształtowania tej polityki parkingowej i będziemy ją procedować. Państwo też postulują, by jak najszerszej te konsultacje odbywały się, także to też musimy dopasować do naszych możliwości finansowych, i kwestia jest jak daleko będziemy przeprowadzać poszczególne badania. To jest spotkanie inauguracyjne, ono ma na celu zapoznanie się z opinią mieszkańców, zapoznanie się z tą tematyką, głos państwa radnych jest dla nas wskazówką o tym jak powinniśmy postępować, myślę, że te wszystkie elementy weźmiemy pod uwagę, no i to wiadomo, że jeżeli będziemy więcej swoich realizacji, czy projektów, czy konsultacji społecznych, które trzeba będzie przeprowadzić w różny sposób, to na pewno pewne koszty trzeba będzie ponieść. I wtedy będę mógł pani radnej odpowiedzieć, jeżeli to już będzie ukształtowane.

W23. Ad vocem tylko, państwo radni, ja nie wiem czy, już niewiele zostało, ja chciałabym tylko wyrazić swoją opinię i mam nadzieję, że będą to podzielać pozostali państwo radni, ja jestem zdziwiona, że my nie wiemy ile wydamy za analizę.

O: Zastępca Prezydenta - Ale proszę taką informacją nie żonglować. Polityka parkingowa przekazałem...

80 tysięcy. Ale nie wiemy ile jeszcze wydamy panie prezydencie.

O: Zastępca Prezydenta - Pani radna, jaką formułę przyjmujemy. Zaproponowali panowie formułę w slajdzie pierwszym kilka aspektów, na które się zdecydujemy. Mamy zapłaconą umowę podstawową natomiast, na którą się zdecydujemy w zależności od tego, tyle będzie kosztować. Ale jeśli będziemy tę dyskusję sprowadzać do tego "ile zapłacimy" to za chwilę każdą dyskusję wyrzucimy, tak jak to było z pani argumentami. Zaprośiliśmy ekspertów po to, żeby nie było sytuacji, bo gdybyśmy my to prowadzili, pani radny by nam zarzucała, że urzędnicy nie są w stanie tego przygotować. Po to są eksperci. W zależności od tego jak szeroko przedyskutujemy te kwestie, w jaki sposób

chcemy te konsultacje przeprowadzić, tyle zapłacimy. Jest umowa podstawowa podpisana, natomiast nie powiem teraz z głowy ile. Wspomnieliśmy o badaniach na grupie reprezentatywnej, myślimy o badaniach bezpośrednich. Dlaczego? Żeby uniknąć sytuacji, że ktoś się zgłasza i mówi, że zebrał 1000 podpisów. **Na badaniach bezpośrednich, które będą rejestrowane, nagrywane np. zaprosimy grupę 600 osób z różnych środowisk, nie wiem czy 1000 osób, jaką wynegocjujemy.** Ale będzie to formuła reprezentatywna, taka, która da możliwość.

Moderator - Dziękuję bardzo. Taka była kolejność, pan, pan, a potem pan.

W24. Sławomir Roszkowski, Stowarzyszenie Tumskia. Rozmawiamy na temat, czy strefy mają być płatne-bezpłatne. Pan tutaj wskazał myślę doskonałe rozwiązanie, jeszcze za poprzedniej kadencji, **czyli strefy ograniczone bezpłatnego parkowania.** Mówił o tym pan Artur. Przecież **to jest bardzo proste rozwiązanie, bo z wyników, z analiz wynika, że 80% problemy leży w samochodach, które parkują powyżej 3 godzin, czy powyżej 2 godzin. Jeżeli zrobimy SOP rozwiąże nam to problem. Jest to najtańszy problem, bo przecież sam ekspert, pan Jacek Thiem, powiedział, że płatne miejsca nie zrobią nam więcej miejsc. Czyli to czy będą to płatne miejsca, czy bezpłatne nie będzie tych miejsc więcej. Natomiast płatne, to co powiedział pan Artur robi to, że tylko budżet będzie miał więcej.** Natomiast nie robi nam tego. Myślę, że to jest doskonałe rozwiązanie, żebyśmy wprowadzili ograniczone, bezpłatne miejsca parkowania. Jestem jak najbardziej za tym, popieram pana Artura i może wspólnymi siłami będzie to najprostsze rozwiązanie.

Moderator - Dziękuję bardzo za oddanie głosu. Proszę bardzo.

O: Jacek Thiem - To jedno z rozwiązań oczywiście, no tak jak mówiłem, można rozważać różne rozwiązania. Natomiast zwrócę uwagę na to, że niezależnie czy będą to płatne czy bezpłatne miejsca, będziemy dalej utrzymywać ten cały aparat kontrolny. Inaczej to nie ma sensu. Jeżeli będziemy mieli tylko kwestię bezpłatnych miejsc ograniczonego postoju my i tak będziemy musieli to kontrolować...

W25. Sławomir Roszkowski - Ale to jest najtańsze rozwiązanie.

O: Jacek Thiem - To znaczy nie wiem czy to jest najtańsze, nie powiedziałbym. To znaczy koszty pewnie są podobne jak strefy, natomiast faktycznie nie ma wpływów z tych miejsc parkingowych, natomiast jest to na pewno jedna z tych alternatyw, które należy rozważyć.

Sławomir Roszkowski - Skoro wydaliśmy 80 tysięcy na same propozycje, stwierdzenie, napisy na znakach "ograniczone miejsce parkowania" jest o wiele tańsze, jak sądzić w strefie Starego Miasta.

O: Jacek Thiem - Nie, praktycznie tak samo musimy to uporządkować i robimy to samo, co ze strefą płatnego parkowania. To się nazywa teraz SOP, są nadal wyznaczone miejsca, my wprowadzamy odpowiednie bilety na przykład, takie jak zrobione na przykład w Niemczech czy Austrii, gdzie są odpowiednie bilety, gdzie trzeba zaznaczyć kiedy się przyjechało. Można zaznaczyć podobno w Niemczech tak, że można napisać na kartce i wstawić za szybę, no może można iść w ten sposób. Natomiast w Austrii są to odpowiednie bilety, które się zostawia i to jest kontrolowane. To jest tak jak w SPP. Idą kontrolerzy, sprawdzają, chociaż tutaj w tym przypadku chyba musiałaby to robić Straż Miejska a nie kontrolerzy. O ile SPP może być przez firmę zewnętrzną, przez kontrolerów prowadzona, o tyle sprawdzenie nielegalnego parkowania może być sprawdzona tylko przez Straż Miejską albo Policję.

Moderator - Proszę bardzo - pan.

W26. Jeszcze raz Waldemar Ejdyś (nieczytelne). Ja może będę trochę przynudzał państwu moje wystąpienie, ale zacząłem od tego, że **polityka parkingowa nie powinna być rozpatrywana jako działalnie samodzielne. To powinna być część polityki miasta.** I pani radna tutaj bardzo mocno mnie zainspirowała pewnym stwierdzeniem, że mamy większe problemy w Płocku od parkingów i pewnie ma rację, tylko ja chciałbym zaznaczyć jedną rzecz. To co powiedziała pani, że w Płocku ubywa ludności to, cytując klasyka, za Kisielcem, to nie jest kryzys, to jest rezultat. To jest rezultat braku pewnej polityki, która sprowadziła centrum miasta do takiej roli miejsca, gdzie jest mnóstwo pojazdów, ale ludzie mają bardzo ograniczone miejsce do życia. W związku z powyższym ludzie się z Płocka bardzo chętnie i często wyprowadzają. I trzeba temu jakoś przeciwdziałać. I **podniesienie jakości życia w centrum miasta ma zapobiec po prostu utracie mieszkańców.** To jest raz. I dwa, **na świecie wszystko jest jasne, SPP nie powstały rok temu, dwa lata temu, dziesięć lat temu, ani trzydzieści lat temu. To jest sprawdzone w wielu krajach i wszystko jest jasne.** Strefa działa wtedy kiedy jest poprawnie zaprojektowana w stosunku do wielkości problemu i wielkości miasta, a w Płocku wystarczą tak naprawdę niskie opłaty za godzinę, wysokie kary za brak wniesienia opłat, bardzo niskie, wręcz **szcątkowe opłaty abonamentowe dla mieszkańców za pierwszy samochód w rodzinie, bo tak to się na świecie robi. Pierwszy w rodzinie samochód to jest szcątkowa opłata 10, 20, 30 zł za miesiąc, i stosunkowo wysokie abonamenty dla osób, które przyjeżdżają z innych dzielnic i chciałyby tutaj parkować przez cały dzień. W Polsce to się stosuje 200-400 zł.** To naprawdę jest wszystko na świecie sprawdzone, niczego nie trzeba wymyślać, tylko po prostu zastosować to, co gdzie indziej działa. Przy okazji zastosować to, co robią Niemcy, czy na przykład Szwajcarzy, nigdy nikt tam nie wprowadził SPP jako działania samodzielnego. Proszę państwa **kraje o wiele bogatsze o nas ładują dużo pieniędzy w to, żeby komunikacja publiczna była na wysokim poziomie.** I to też trzeba w Płocku zrobić. Tyle.

Moderator - Dziękuję bardzo. Proszę państwa mam prośbę, żeby nie powtarzać już po raz kolejny wniosków, bo się już zrobiło późno. Więc liczę na nowe, aktualne głosy wnoszące nowe treści. Pan był.

W27. Jerzy Skarżyński. Ja tylko chciałbym jeszcze chwileczkę powiedzieć dlaczego się wyludnia Starówka i Stary Rynek miasta. My się boimy poza innymi jak to się mówi cudami na patyku, że możemy mieć problem z opłatami dla mieszkańców. Powiem tak, ja bym się tego nie bał, gdyby to było jasno postawione. Oprę się na takim piśmie, które wysłałem i potem dostałem na nie odpowiedź. Jak to jest. Ja zadałem to pytanie tak, ile osób poza mieszkańcami ul. Piekarskiej dostało zgodę na wjazd i przejazd przez ul. Piekarską. I wymieniam, od którego budynku. Jakie kryteria stosowane są przy wydaniu takich zezwoleń i kto je wydaje. Czy osoby, które otrzymały zgodę na przejazd ulicą Piekarską uzyskały również zgodę na przejazd terenem zielonym, trawnik. Państwo wiecie o czym ja cały czas mówię. Ile z tych osób otrzymały zgody na wjazd pod zakaz, to są pracownicy UMP. I co, dostałem odpowiedź, że w jednym roku wydano tam 53 zezwolenia przejazdu pomimo zakazu pod znaki i wtedy w ciągu jednego roku, to jest pismo z 2013 roku, 19 pracowników UMP. Ciekawe i czy dlaczego będziemy my mieszkańcy tak traktowani. Czy też będziemy mieli takie względy i ktoś będzie wydawał sobie furteczką takie zezwolenia, bo ktoś będzie miał przejechać, ktoś będzie miał zaparkować itd. To nie jest tylko prztyczek do pracowników UMP, ale również prokuratury, sądu itd, itd.

Moderator - Ja rozumiem, a moim obowiązkiem jest napisać raport z tych konsultacji i muszę dobrze zrozumieć intencję pana wypowiedzi.

Jerzy Skarżyński - Intencja jest taka, że...

Moderator - **Żeby nie było za dużo wyjątków.**

Jerzy Skarżyński - Tak, a praktycznie taka, żeby były jasno określone te reguły brzegowe.

Moderator - Dziękuję bardzo, chciałem zrozumieć. Pan się zgłaszał proszę bardzo.

W28. Marcin Flakiewicz. Ja rozumiem, że my tu trochę dyskutujemy jak ktoś ma problem, jeżeli chce podjechać po marchewkę, ale edukacja jest edukacją. Ja widzę, że czasem płocczanie mieszkają 200 metrów dalej, a jeżdżą samochodami i zajmują te miejsca, ale to nie jest temat na tę dyskusję. Pan prezydent powiedział, że nie dyskutujemy na temat "czy wprowadzić strefę parkowania", tylko pierwszym pytaniem jest "jakie strefy parkowania wprowadzić". I dopiero jak będziemy mieli dookreślone jakie to będą strefy, to dopiero podejmiemy decyzję czy je wprowadzamy. Rozumiem. Więc dziś się pytam: jakie? I proszę mi nie wyświetlać slajdów, ile jest w Płocku samochodów, tylko proszę mi wyświetlić **slajd z propozycją strefy. Konkretnie z granicami. Druga kwestia, jakie będą opłaty w tych strefach, ile będzie płatne za pierwszą godzinę, jakie były symulacje, analizy, jakie to będą wpływy do budżetu, jakie opłaty będą dla mieszkańców.** Oczekiwałem takich informacji. Następnie, nie po to zadaję pytania, żeby niektórych spotęgować do zadawania pytań i odpowiedzi, ja się bardzo cieszę, że to sami mieszkańcy odpowiadają państwu, co w tej analizie

powinno być. Bo jak ja zadaję pytanie, to oczekiwałbym odpowiedzi od państwa przygotowujących tę analizę, ewentualnie od pana wiceprezydenta. A takiej odpowiedzi na przykład udzielił pan Skarżyński, który powiedział, że **wprowadzi się higienę parkowania na ulicy Piekarskiej. I takiej odpowiedzi oczekiwałbym od państwa, jeżeli chodzi o przygotowanie tej analizy.** Całkowicie zgadzam się z panem Zieleniewskim, państwo mówiliście o problemach parkowania w dzień przy urzędach. A pan Zieleniewski poruszył pewną kwestię, parkowanie po południu w strefie bliskiej Starego Miasta, tak naprawdę wśród mieszkańców, którzy tam mieszkają. Czyli wraca problem dostępności parkingów i ilości parkingów. Pani mówiła o zagospodarowaniu placu. Jak najbardziej tak. Tylko pytanie, żeby ta analiza uwzględniała również, że jeżeli będzie zagospodarowanie placu w tym roku, to przybędzie na przykład 200 miejsc parkingowych w parkingach podziemnych. Na przykład, żebym ja też taką informację uzyskał tutaj. Pan Ejdyś, ja się całkowicie zgadzam z panem Ejdysem, **należy wprowadzić zachętę do korzystania na przykład z komunikacji miejskiej, poprzez na przykład większy komfort podróży, może nie tyle wprowadzenie ścieżek rowerowych, ale na przykład gdybyśmy wprowadzili bus pasy na całej ulicy Kwiatka, na całej ulicy Kolegialnej, na całej ulicy Sienkiewicza.** Jeżeli mieszkańcy byliby na przykład zauważyli, że autobusem są na przykład w stanie przejechać szybciej, dotrzeć do pracy, dotrzeć na zakupy, a drugi pas zachować tylko dla pojazdów osobowych i ci ludzie by się męczyli stojąc w tych samochodach, wtedy może więcej osób korzystałoby z autobusów, tym samym mniejsza ilość samochodów spowodowałaby mniejszą liczbę na parkingach. Co nie znaczy, że te parkingi mają być płatne. Ja tylko ponawiam swoje pytanie ze wstępu, jeżeli to mają być konsultacje rzeczowe i merytoryczne, to bardzo proszę, ażeby wyświetlono nam slajd jakie były rozważane strefy, **w jakich ulicach, jakie opłaty dla mieszkańców, jakie to jest przypuszczalne zmniejszenie ruchu samochodowego, czy rotacja ruchu samochodowego, jaka ma być przez to uzyskana, jakie mają być wpływy do budżetu, no chciałbym to wiedzieć, bo to są jakieś proponowane. No dobrze, mamy strefę S1. A czy m się różni strefa S1 od S2 jeżeli chodzi o opłaty? (cisza) Czy już była ta analiz robione, bo jest ważne. Bo teraz, jeżeli będziemy wiedzieli, że te opłaty wynoszą 5zł za godzinę, to dalej pytanie, w strefie S1 mamy 5 zł, czy chcemy płatnych miejsc parkowania.** To jest pytanie drugie jak rozumiem: czy chcemy płatnych miejsc parkowania. Więc określmy poszczególne, przedstawcie nam co to są za strefy, jakie to są strefy, przedstawcie nam to państwo, przedstawcie koszty powstania tych stref, różne warianty, o których mówił tutaj pan Kras. Jak mówił pan, tutaj, pierwszy prelegent, pan Jacek, również rozważał możliwość czasowego zwolnienia z opłat, więc myślę, że to wszystko zostało już w tej analizie ujęte i zostało przygotowane.

Moderator - Bardzo dziękuję za wskazania.

O: Piotr Nieśluchowski - Znaczy tak, jak najbardziej zastanawialiśmy się w jaki sposób kształtować, tu eksperci wskazywali, w mojej prezentacji w tekście też jest, odnoszę się do cennika, który był przedstawiany. Także wariantem preferencyjnym jest odwołanie się do cennika biletu jednorazowego i jego wartości, czyli u nas jest 2,8 zł, i to jest ten wariant, którzy eksperci sugerują, że powinno się uwzględnić przy wyznaczeniu opłaty

godzinowej. To w jaki sposób jest kształtowana cena odpłatnego parkowania reguluje odpowiednie rozporządzenie i jest tam mowa o progresywności stawki. Czyli kolejna, następna godzina powinna wzrastać o jakąś wartość procentową i to jest materiał do rozmów i do dyskusji. Czy będziemy ten wariant progresywny mocno realizować, bo progresywność ma wyeliminować te długotrwałe parkowanie, tak? Kwestia zwolnienia w jakiejś części opłat z parkowanie to jest też przedmiot tych konsultacji. Dlatego on jest rozłożony w takim czasie, że chcemy tak naprawdę poznać jakie jest oczekiwanie społeczne. Jeżeli ustalimy na bardzo niskim pułapie odpłatność w tej strefie parkowania, to wiadomo, że będą niższe dochody z tej strefy i być może będziemy musieli dotować z budżetu miasta powstanie tej strefy specjalną, celową dopłatą. No nie ma w tym momencie określonej jednej wartości, którą moglibyśmy tutaj przytoczyć. Na pewno byśmy chcieli, żeby mieszkańcy mieli preferencje i to jest też tutaj odpowiedź na to co pani radna Wioletta Kulpa mówiła o kwestii ilości mieszkańców tutaj, bo jeżeli mieszkańcy będą mieli specjalne preferencje, to być może poziom zameldowania w strefie zwiększy się. I tych mieszkańców będziemy mieli ujawnionych więcej do pokazania się. Bo wiadomo, że jeżeli jest opłata przy śmieciach wyliczana w stosunku do osoby, no to być może jest tendencja do tego, to tylko moje przypuszczenie, żeby nie pokazywać pełnego składu osobowego rodziny. Ja już nie weryfikuję tego, nie zajmuję się tym...

W29. Aneta Pomianowska - Molak: **Dodatkowo rodziny z kartą 3+ mogłyby mieć dodatkowe zniżki**, to jest to co powiedział pan Piotr. Może być taka sytuacja, że wtenczas mogłyby być jakieś zniżki na tych parkometrach...

Moderator - Mam prośbę, nie naraz.

W30. Aneta Pomianowska - Molak: Szanowni państwo, nie powiedzieliśmy o tym, ale pierwsze konsultacje **wstępne przeprowadziliśmy z Płocką Radą Gospodarczą**. Państwo, którzy nie wiecie, tam zasiadają przy prezydencie prezesi i właściciele największych firm z Płocka. Zapytaliśmy o SPP i o dziwo powiedzieli, że nie wyobrażają sobie jak miasto może funkcjonować bez płatnych stref. Płatne strefy powinny być wprowadzone w mieście po pierwsze. Po drugie, jeśli chodzi o czas zwolnienie z opłaty, to nie powinna być godzina, ale maksymalnie do pół godziny. To było pierwsze spotkanie z przedsiębiorcami. (jakiś głos) Być może, być może, ale oni też patrzą pod kątem tego, co mówił pan Majkowski, że umrze przez to przedsiębiorczość, że biznes przez to umrze. Powiedzieli - nic bardziej mylnego.

W31. Wioleta Kulpa, Radna Miasta Płocka:- Czy dobrze usłyszeliśmy, że **miasto planuje dopłaty z budżetu miasta?**

O: Piotr Niestuchowski - Powiedziałem tylko, że jeżeli pułap cenowy za godzinę parkowania będzie na niskim poziomie, to wiadomo, że będą niskie wpływy. Organizacja strefy pociąga za sobą pewne odpłatności, musi być funkcjonowanie Biura Strefy, musi być prowadzone kontrolowanie czy te opłaty są wnoszone, także ogólny bilans jest uzależniony od tego jaka będzie ta stawka tak naprawdę.

W32. Wioleta Kulpa, Radna Miasta Płocka: Jeszcze, to znaczy tak. Idąc prosto, **mieszkańcy, którzy nawet nie posiadają samochodów, nigdy nie korzystali z tych SPP dołożą się do płatnych stref parkowania**, ponieważ będzie dopłata z budżetu miasta od wszystkich mieszkańców Płocka.

O: Zastępca Prezydenta - Jeżeli idąc prosto, nic takiego na tej sali nie padło, nie będziemy z państwem, ale pani radna, rozmawiamy w taki sposób, państwo zadajecie dużo pytań, odnośnie ceny, kwoty. Tu pewne slajdy się pokazały. Umówmy się w ten sposób, że za chwilę tę całą politykę parkingową dostaniecie na maile, będzie wisiąca na stronie internetowej, przeczytacie ten dokument, bo dzisiaj otwieramy dyskusję. Nie wyobrażam sobie tego w ten sposób, że dzisiaj podczas tego spotkania, że byśmy wyszli i powiedzieli, że w pierwszej godzinie 3, albo 2,8 zł, bo państwo byście powiedzieli, że w ogóle nie konsultujemy niczego. Próbujemy dzisiaj państwu przedstawić dokument pod nazwą "Polityka parkingowa", z którego wynikają SPP. Wysokość będziemy ustalać w trakcie tych konsultacji. Jak byście śledzili państwo slajdy, to był slajd, gdzie kierowca, nie są oni też reprezentatywną grupą, mówili oni w 60% przy złotówce. Przy 2 złotych już tego nie podnosili. Ale to było tylko i wyłącznie badanie skierowane do kierowców. Będziemy podczas tych konsultacji robić analizy, pytać się szeroko mieszkańców, każdy będzie mógł się wypowiedzieć, taką ankietę złożyć, wypełnić i taką informację podać. I wtedy dopiero ustalimy takie wysokości. Co do pomysłu pana Artura Krasa. Nikt nie powiedział z nas, że nie znajdują się w tych strefach parkowania tereny wyłączone, zwolnione z opłaty. Tego nikt nie powiedział. Będziemy o tym dyskutować. Proponuję, żeby przeczytać ten dokument i przy kolejnych okazjach dyskutować. Być może państwo będziecie mieli swoje pomysły. Może pomysł pana Artura będzie takim pomysłem obywatelskim, który też będziemy rozpatrywać w całości, co do wprowadzenia strefy. Bo nie ma mowy panie radny, co pan w tej chwili powiedział, ja nie wyobrażam sobie miasta, w którym my nałożymy ludziom tylko dlatego, że mają się przesiąść do autobusu, bo pan byłby tym pierwszym, który by to negocjował. Że wymalujemy im jeden pas, który byłby dla autobusu, jeden dla komunikacji, a drugi dla rowerów. Ja sobie tego nie wyobrażam w taki sposób. Natomiast obydwaj, mam wrażenie, że mówimy o jednym. Dążymy do uporządkowania ruchu w mieście, w tym ruchu w tym Śródmieściu ścisłym, w tym do uporządkowania tej całej polityki.

W33. Marcin Flakiewicz - Jak pan panie prezydencie to sobie wyobraża, bo takie pasy to się nazywają bus-pasy i obowiązują na przykład od 7 do 18. Nie o bus-pasach chciałem, bo padło tu takie pytanie tylko, już o pieniążkach nie dyskutujemy ile by to miało kosztować. **Dlaczego jest podział na takie strefy, S1, S2. I jakie są tam rotacje w wydzielonych strefach. Dlaczego został wydzielony szpital jak widzę, parking przed szpitalem został wydzielony.** Nie ma go w żadnej strefie.

O: Piotr Niestuchowski - Taka jest propozycja według ekspertów.

Marcin Flakiewicz : No i dlaczego? Chciałbym poznać tę ideę ekspertów.

Marcin Flakiewicz: Bo jakieś konkrety byśmy chcieli ustalić dzisiaj na tych konsultacjach.

Moderator: Jeżeli mogę mieć pewną propozycję. Myślę, że poruszył pan wiele bardzo ważnych rzeczy, które niewątpliwie powinny być przekazane mieszkańcom w trakcie konsultacji. Ja tylko będę wspierał proces konsultowania. Spotykamy się i będziemy mieć nadzieję spotykali się po to, żeby wypracować optymalne rozwiązanie dla wszystkich mieszkańców i interesariuszy. Zaczynamy tę dyskusję, dokumenty zostaną umieszczone na stronie internetowej i wyłożone do wglądu, bo nie wszyscy lubią, korzystają z internetu i taka jest moja rekomendacja, żeby one były udostępnione. Bo internet daje możliwość dużego zasięgu, ale jak ktoś nie lubi internetu, to sobie może przyjść, przeczytać, obejrzeć, wypożyczyć kopię, to nie jest problem. Po pewnym czasie, bo zostawiamy sobie ten czas na zapoznanie się z tym dokumentem, ja go nie czytałem, ale ma pewnie ze 100 stron, albo i więcej lekko licząc jak znam polityki parkingowe i transportowe. To ci co chcą przeczytać czytają. Dodatkowo przygotujemy taki skrót: co się tam powinno znaleźć, to o co państwo pytali, co powinno być w tej prezentacji, która jest pewnym wyjątkiem, tak. Myślę, że minimum miesiąc zostawimy na zapoznanie się z tym dokumentem. Ja zwrócę uwagę, że nikt nie powiedział, że to będzie przez internet, bo przynajmniej wstępnie rozmawiamy, wstępnie podkreślam, metodologia nie jest zamknięta, ja to mówiłem na początku, żeby to było 3-5 spotkań, jeśli będzie potrzebne więcej. Miasto ma jakiś budżet na to. On nie jest z gumy, państwo słusznie pytacie ile takie konsultacje kosztują. Dzisiaj nie ustaliliśmy tej kwoty, bo nie wiemy jaki będzie ostateczny kształt. On zostanie upubliczniony niezależnie od kwoty. Ja ze swojej strony mogę zapewnić, że ja nie wpiszę w umowę warunku handlowego kwota jest tajna, bo nigdy tego nie robię, po prostu. Prawo handlowe ma różne zastrzeżenia, ale ja tego nigdy nie robię. I teraz mam prośbę olbrzymią, bo jest już 20.30, zgłosiła się jeszcze jedna osoba, która jeszcze nie zabierała głosu i chciałbym, żeby zabrała głos i się wypowiedziała, potem jeszcze jedna osoba, która się zgłosiła. Jeżeli dalej będziemy chcieli iść, to oczywiście tak, natomiast zmierzajmy do podsumowania.

W34. Moje nazwisko Małgorzata Rochowicz-Kwiatkowska, ja reprezentuję **spółkę Targpol, czyli tych kupców na targowisku pomiędzy ul. Królewiecką a Jachowicza i powtórzę tutaj może 3 zdania, które państwo usłyszeliście na sesji rady miasta, bo to jest dość ważne. Ponad 3 lata temu spotkaliśmy się z panem prezydentem w temacie właśnie płatnych parkingów, wówczas pan prezydent przy wielu świadkach obiecał nam, że dopóki on będzie prezydentem miasta Płocka, to płatnych parkingów nie będzie. A ta wypowiedź została podyktowana między innymi faktem takim, że my kupując grunt od gminy w 2007 roku, który wcześniej zagospodarowaliśmy pawilonami, musieliśmy zaciągnąć potężny kredyt bankowy i ten kredyt dalej spłacamy.** I wówczas pan prezydent odniósł się również do tego. No nie wiemy co się stało w międzyczasie, że ta decyzja została zmieniona i jeżeli wychodzi, że nie chodzi tutaj o pieniądze do budżetu, skoro tak państwo twierdzą, no to tak w zasadzie nie wiemy o co. Nasze miasto jest miastem średniej wielkości, być może w innych miastach w Polsce są SPP w centrum, natomiast nie ma chyba drugiego takiego miasta w Polsce, gdzie w centrum miasta byłoby targowisko plus do tego całe zaplecze sklepów typu tiger, teesesy, i

pojedyncze jeszcze sklepy. Więc nie bardzo możemy się z kimkolwiek porównywać. Centrum miasta mówimy, a wszyscy wiemy, że centrum miasta dawno już zostało przeniesione na Podolszyce, tam jest prawdziwe centrum rozrywki i handlu. A my tutaj tak naprawdę od wielu lat walczymy o przetrwanie. Jeden z panów powiedział, że rzeczywiście jest troszkę lepiej niż było to kilka lat temu, ale jeżeli wprowadzimy stricte płatne parkingi od pierwszej do ostatniej godziny, to wiercie mi państwo, że my z powrotem będziemy mogli się zamykać i likwidować tę działalność. **A u nas na samym rynku jest ponad 100 pawilonów, czyli ponad 100 rodzin, które się z tego utrzymują. No to jeżeli mówimy o ułatwieniu do centrum, to przecież te parkingi możemy rozpatrywać różne opcje, a przede wszystkim również taką, jak ktoś to powiedział, że w Niemczech jest również tak, że będzie to strefa ograniczonego bezpłatnego parkowania. Dla nas jest to jedyne właściwie dopuszczalne rozwiązanie możliwe do udźwignięcia.** Poza tym też, czy te SPP, które miałyby być stworzone, one dają gwarancję 100%, że te miejsca na parkingach będą dostępne dla ludzi. I skoro mówimy tutaj o ułatwieniu dostępu do centrum, to mam taką propozycję, ułatwmy również dostęp do Rynku Miejskiego na Rembielińskiego, bo nam bardzo robi konkurencję, tam też wprowadźmy SPP i ułatwmy dostęp do naszych hipermarketów, mamy przecież 8 Biedronek w Płocku, wprowadźmy również na tych parkingach przy hipermarketach wszędzie SPP i będziemy mieć prawie równe warunki działalności, bo jeszcze nie będą równe, bo inaczej płacimy podatki jak wszyscy wiemy. Dziękuję bardzo.

W35. Jeszcze jedno słowo, bardzo poproszę to poprzednie przeźrocze, jakby był pan uprzejmy. Czerwony taki zakres Śródmieście Płocka, Stare Śródmieście, bo w studium mamy jeszcze Nowe Śródmieście, widać, że to sformułowanie nie wygrało próby czasu, bo jest chybione, to co mamy tzw szerokie Śródmieście wspomagające centrum. Ale do rzeczy. **Podzielili państwo to na, to do eksperta pytanie, S1, S2, S3, S4, S5, S6, a w obrębie Śródmieścia, po prawej stronie, górny róg, ja przepraszam, wróć do tego, tu mieszka 5000 ludzi. Osiedle Kolegialna. I teraz jak pan wyobraża sobie funkcjonowanie tego osiedla jeżeli wszyscy zatrzymają samochody przed strefami płatnymi, a tam już teraz nie ma gdzie zaparkować. Jak te 5000 ludzi będzie funkcjonować przy tym rozkładzie stref parkingowych.** Do eksperta pytanie.

O: Jacek Thiem - Ja nie jestem autorem tego opracowania i tak naprawdę nie jestem w stanie odpowiedzieć na to pytanie, bo tak naprawdę nie znam czym się kierowali eksperci dzieląc ten obszar, natomiast wiem, że tak naprawdę obszar SPP się dzieli i prowadzi się zróżnicowaną politykę w różnych strefach właśnie między innymi dlatego, żeby łagodzić konflikty na granicach strefy. Żeby nie wychodzić od wysokich stref parkowania do sytuacji, w której od razu parkowanie jest bezpłatne, bo wtedy faktycznie kierowcy stają tam, gdzie jest bezpłatne. Natomiast jeśli przechodzimy tak, że najpierw mamy wysokie ceny parkowania, później mamy niższe, a później bezpłatne, to łagodzi się chociażby te konflikty. Poza tym te konflikty są tak naprawdę kwestią tego jak poprowadzi się granicę SPP i myślę, że to też jest kwestia dyskusji i konsultacji społecznych.

W36. Prośba jeszcze raz o komentarz do tego konkretnego przypadku na podstawie pana wiedzy. Osiedle 5000 ludzi. Pan spojrz na to i pan wie. Przecież to się zatka wszystko.

O: Jacek Thiem - Proszę państwa zatka się przede wszystkim w godzinach wtedy, kiedy tych ludzi nie ma w domach, bo są w pracy. Bo strefa tak naprawdę funkcjonuje w godzinach pracy. A więc tak naprawdę poza tymi godzinami, gdy państwo już wracają do domu, to samochody powinny się stamtąd zabrać, uwolnić. Natomiast nie zmienia to postaci rzeczy, że faktycznie to co pan mówi to jest problem. Bo strefa mieszkalna na granicy SPP zawsze ma pewien problem związany z nadmiarem tego parkowania bezpłatnego, ludzi, którzy chcą tego płatnego uniknąć. Rozwiązuje się to w różny sposób, tak jak mówiłem, najlepiej jest to rozwiązać po prostu mądrze prowadząc granice SPP. Jeżeli tego się nie da, bo tak jest, bo taka jest struktura miasta, że gdzieś musi być poprowadzona granica, a zaraz obok mamy osiedla mieszkaniowe, to staramy się je zabezpieczyć przed nielegalnym parkowaniem. Wtedy zezwala się mieszkańcom na przykład na zamknięcie swoich parkingów albo stosuje się inne rozwiązania. W ostateczności można wprowadzić tam również płatne parkowanie z pewnymi udogodnieniami dla mieszkańców.

O: Piotr Niestuchowski - W ramach uzupełnienia tylko powiem, że faktycznie podział stref na takie podstrefy wynikał z wariantowania tych stref, czyli po pierwsze, nie muszą one być wszystkie naraz wprowadzone. Po drugie tak naprawdę można łączyć te strefy w ramach funkcjonowania całych podstref. Także według ekspertów strefa S1, S2 i S4 powinna być obłożona tym najwyższym wskaźnikiem ceny, natomiast w pozostałej części, tam gdzie jest Osiedle Kolegialne, czyli S3 i S5 powinna być to druga strefa. Natomiast część Osiedla Kolegialna, która nie jest tutaj objęta płatnym parkowaniem wynikała z tego, że ta strefa jest bardziej homogeniczna, jest tam tylko funkcja mieszkaniowa i inne funkcje nie zostały wykształcone tak jak to generalnie w śródmieściach jest definiowane. No wiadomo, że tu funkcjonują obiekty usługowe w jednym budynku, ale one mają zapewnione miejsca parkingowe na parkingach obok (głos z sali - nieczytelne). Właśnie o tym mówię, musimy rozgraniczyć, że pewne zapotrzebowanie na parkowanie pojazdów jest realizowane w granicach działek właścicieli. Tak jak tutaj panie mówiły, że jest ileś sklepów Biedronka, także tutaj jest parkowanie na terenie, który jest własnością sklepu. I my tutaj, nawet jak byśmy chcieli, to nie możemy wprowadzić stref parkowania, bo mówimy o terenach publicznych.

W37. Andrzej Majkowski - To ja chciałbym tutaj zwrócić uwagę, że jednak fakt, żeby pan zwrócił uwagę, bo pan jednak nie czuje tematu, że jednak dostęp do usługi, zakupu towarów w sklepie Biedronka jest bezpłatny a u nas będzie płatny. To jest różnica, bo pan tutaj, ja tutaj chciałem zwrócić na jedną rzecz uwagę, bardzo ważna sprawa. Pan prezydent jest bardzo inteligentnym człowiekiem i wprowadził, proszę bardzo, ile mają kosztować parkingi, i jakie mają być strefy parkowania. Natomiast nie odpowiedzieliśmy sobie w ogóle na pytanie czy chcemy tych stref parkowania płatnych. I to jest zabieg socjotechniczny fantastyczny, jest inteligentnym człowiekiem,

że my już rozmawiamy w tej chwili o cenach! Proszę państwa ja bym wrócił i gorąco prosił, żebyśmy zakończyli tę dyskusję i wrócili do tego z pytaniem czy w ogóle chcemy parkingi płatne w Płocku, czy w ogóle są nam potrzebne. Bo zobaczcie, rodzą się problemy, będzie ich coraz więcej. Odpowiedzmy sobie na podstawowe pytanie i nie czarujmy się, bo się czarujemy cały czas na tym spotkaniu. Ja bym odpowiedział na pytanie: czy chcemy płatnych parkingów w Płocku. Jeżeli chcemy, to dyskutujmy. Jeżeli nie chcemy to nie ma wydatków na badania, nie ma wydatków na konsultacje. Proszę państwa wydatki zostały poniesione, dziesiątki tysięcy złotych na warsztaty związane z placem Nowy Rynek. Nic z tego nie wyszło. Teraz może być podobnie. Ja bym chciał, żebyśmy już teraz odpowiedzieli sobie na pytanie, czy my chcemy płatnych parkingów w Płocku, żeby zdecydowana większość ludzi wypowiedziała się. I dopiero ruszmy, uporządkujmy to wszystko. Dopiero zastanowiłbym się ile i czy jest sens wprowadzać. A jeśli już wprowadzimy, to wprowadzamy SOP, ale szczególnie przed UMP i przy sądzie, bo tu są potrzebne. Nam one nie są potrzebne. Także dziękuję bardzo.

O: Piotr Niestuchowski Powiem jeszcze z tego punktu widzenia, to co przedstawiałem, to były tak naprawdę badania, które wynikały z przeprowadzanych rozmów z mieszkańcami miasta i użytkownikami tej strefy, którzy kierują samochodami. To jeden argument. Drugi, szczerze mówiąc, w badaniach wychodzi, że w rejonie Nowego Rynku i Królewieckiej to parkowanie jest długotrwałe. Ono jest definiowane jako 3-godzinne. Poziom zapełnienia parkingu na Nowym Rynku definiowany jest na 81%, także to jest prawie zapełnienie całkowite, a w ramach ulicy Królewieckiej to jest ponad 90%. Także tam żaden mieszkaniec nie może dojechać i skorzystać tak naprawdę z usług firm, tam się znajdujących. Ja jako urzędnik mogę powiedzieć, że jeśli przychodzę do urzędu na piechotę, to do Targpolu wejdę po drodze do domu i zrobię tam zakupy. Jeżeli jestem samochodem, to nie mam możliwości skorzystania z usług firm tam się znajdujących, tam nie ma gdzie zaparkować. Z drugiej strony powiem tak, ja jestem urzędnikiem i też czasami przyjeżdżam samochodem do pracy i dla mnie to jest koszt mojego budżetu domowego. Ale zdaję sobie sprawę, że ta przestrzeń nie jest zawłaszczona przeze mnie i przez moich kolegów urzędników, a my jako urząd miasta nie możemy oddziaływać na to, żeby urzędnicy nie parkowali w mieście. Tak samo jak do placówek usługowych też użytkownicy mogą dojechać samochodami i nie rozróżniamy podmiotowości.

Moderator - Dziękuję bardzo. Dwie osoby się zgłosiły.

W38. Marcin Flakiewicz: Dobrze, jeżeli można tak, to ja doskonale rozumiem pana pytanie, żeby zacząć od tego czy w ogóle wprowadzamy, **ale z drugiej strony konsultacje polegają na tym, że w pierwszej kolejności określimy strefę i odpłatność i na tej podstawie zadamy pytanie czy ewentualnie pewne zmiany wprowadzimy, na przykład, że pierwsze pół godziny bezpłatne. I tak sporządzony projekt wówczas poddamy pod pytanie czy tego chcesz. I jeśli dobrze zrozumiałem intencję prezydenta, że w pierwszej kolejności konsultacje społeczne nam coś wypracują i będzie pytanie czy tego chcesz, bo dzisiaj nie wiemy czy będzie 3 złote czy złotówka. I**

w związku z tym, bo ja nie lubię uczestniczyć w dyskusji, która trwa 2 lub 3 godziny i nic nie wnosi, więc chciałbym złożyć taki nazwijmy to wniosek, choć pan sekretarz powiedział, że to nie sesja, ale na przykład taki wniosek, że w tej polityce miejsc parkingowych był taki zapis i wtedy mieszkańcy powiedzą tak czy nie. I że każde pozyskane środki z tych opłat, nieważne w jakiej one będą wysokości, bo teraz to jest nie ta dyskusja, będzie przeznaczone specjalne subkonto i pieniądze pozyskane z tych opłat będą przeznaczone tylko i wyłącznie na drogi, chodniki, ścieżki rowerowe i tak dalej.

O: Zastępca Prezydenta - Bardzo się cieszę, że się zgadzamy.

W39. I żeby był taki zapis jako propozycja.

O: Zastępca Prezydenta - Wniosek jest przyjęty, wniosek jest zanotowany i chcielibyśmy, bo do tego jeszcze nie dotarliśmy, tego nie powiedzieliśmy na końcu, jeśli już ta strefa będzie powodowała wpływy do budżetu, to...

Moderator - Proszę państwa, prośba, nie przerywajmy sobie.

O: Zastępca Prezydenta - Jeśli będą jakieś wpływy do budżetu to będziemy je przeznaczać na układ drogowy, komunikację, ścieżki rowerowe, miejsca parkingowe, nie mówiliśmy jeszcze o tym. Prawdopodobnie w ramach kolejnego elementu SPP, będą kolejne parkingi, które będziemy budować. Na to będą przeznaczone te pieniądze.

Moderator - Nie ścigajmy się, myślimy, żeby rozwiązać problem i wypracować dobre rozwiązania.

O: Piotr Niestuchowski - Oczywiście pan prezydent mówi o nadwyżce, bo strefa też kosztuje.

W40. (???) Ja bym tylko jedną rzecz chciał powiedzieć i myślę, że większość osób tu obecnych, tego dokumentu, który tu za chwilę będzie upubliczniony nie zna. My rozmawiamy o czymś co każdy ma jakieś wyobrażenie jak to by mogło wyglądać i dopiero potem zadawać pytania. Do szczegółowych zapisów tego dokumentu, który będzie na stronie internetowej czy w urzędzie będzie go można przeczytać.

Moderator - Nie widzę więcej zgłoszeń, więc przyjmijmy, że to jest ostatni głos, proszę bardzo.

O: Artur Kras, mam jeszcze jedno pytanie do tego dokumentu, **czy właśnie w ramach tego dokumentu, bo nie znam go jeszcze, zostały przeprowadzone działania komplementarne celem zwiększenia miejsc parkingowych na skutek zmiany**

organizacji ruchu na terenie Starego Miasta. Bo ja tu widzę ogromne rezerwy, na przykład wprowadzenie jednokierunkowego ruchu na ulicy Zduńskiej, jednokierunkowego ruchu na ulicy Jerozolimskiej i na Synagogalnej. I wtedy wygospodarujemy jeszcze kilkadziesiąt miejsc parkingowych niewielkim nakładem środków. I komplementarnie łącząc to z tymi strefami czy płatnymi czy bezpłatnymi, to jeszcze zdecydujemy, poprawiamy jakość korzystania przez mieszkańców z centrum Starego Miasta. Dziękuję.

O: Zastępca Prezydenta - Panie radny wniosek zanotowany, przyjęty jeśli mogę tak powiedzieć. To jest właśnie to, co mówią też mieszkańcy, to nie jest strefa dla samej strefy. To jest po to, żeby móc te elementy, o których pan powiedział w inny sposób zaplanować, być może wprowadzić inną organizację ruchu, wygenerować miejsca na ścieżkę rowerową i poprowadzić ją w jezdni. To są elementy, które będą kolejnym krokiem czyli znowu nie rozpatrujemy strefy jako strefy samej w sobie, tylko odnosimy ją do innych dokumentów takich jak kierunki rozwoju miasta, jak studium transportowe i tak dalej. Dziękuję.

W41. Marcin Flakiewicz - Panie prezydencie **jak byśmy się wzięli do pracy nad tym dokumentem, przedstawili go w ciągu miesiąca do półtora** (głos z sali - są wakacje), no ja wiem, że są wakacje to co, to przepraszam, żebyśmy konsultacje intensywnie zrobili, to **może byśmy to pod referendum, co będzie 6 września to podłączyli i wrzucili dodatkowo jedno pytanie i rozstrzygniemy wtedy temat ogólnomiejski, niech się wypowiedzą mieszkańcy Płocka czy chcą, czy nie chcą,** tylko, żeby wiedzieli co.

O: Zastępca Prezydenta - No właśnie, wracamy do tego...

W42. Marcin Flakiewicz - I teraz pytanie czy państwo zdążycie, ja rozumiem, że są wakacje, no ale to wakacje są w szkole.

Moderator - Dobrze. Na to pytanie o referendum nie odpowiem. Ale w między czasie ustaliłem, że za 2 tygodnie dokument w wersji całkowitej i skróconej, bo to jest 150 stron skomplikowanego języka zostanie zawieszony na stronie, macie państwo piękną zakładkę "konsultacje społeczne" na stronie miasta Płock plock.eu po lewej stronie bullet "konsultacje społeczne" i tam będzie komplet informacji dotyczący dokumentu konsultowanego, dalszej propozycji przebiegu konsultacji, jeśli zostanie on ustalony, dat przebiegu tych konsultacji. Więc tam proszę, żebyście nie tylko państwo, ale zachęcali również współmieszkańców, bo każdy przekazany kontakt, pomimo tego, że są media na sali, że wiesz się różne ogłoszenia, to każdy z nas może wpłynąć i zainteresować współobywateli. Mówię to jako osoba prowadząca wiele konsultacji społecznych i wiem, że taka polityka szeptana jest ważna. I tutaj padło takie konkretne metodyczne pytania dlaczego w wakacje, jeśli się robi badania, to się ich nie robi. Ponieważ, możecie sięgnąć do literatury albo mi uwierzyć. Bo w wakacje jest inna struktura populacji ze względu na wyjazdy i te badania są mniej reprezentatywne. Zostałem

zaproszony do tego procesu, więc w tym procesie chcę zadbać o to, że jeśli mówię, że ma być reprezentatywne, to będzie reprezentatywne. Państwo możecie potem zdecydować czy to ma być mniej lub bardziej reprezentatywne. Proszę państwo, jeśli nie ma głosów, serdecznie wam dziękuję za poświęcony czas, postaram się przebieg dyskusji sprawozdać bardzo rzetelnie, to będzie też na stronie internetowej zamieszone, żeby wszyscy, którzy się tym tematem zainteresują widzieli jakie są za i przeciw i tak dalej. I to też ma wnieść głos do dyskusji. Zapraszam, żeby to też nie było nasze ostatnie spotkanie, ale początek wspólnej drogi do odpowiedzi na pytanie: czy, a jeżeli tak, albo nie, bo jak nie, to nie ma o czym gadać. A jeżeli byłoby "tak" obywatelskie, no to jak. I nie mówimy tylko o SPP, na co mocno zwrócę uwagę, ale również o polityce parkingowej, tam jest sporo zapisów dotyczących mieszkańców. Ta pierwsza część spotkań ma wspólnie wypracować najbardziej rekomendowane rozwiązania. Po każdym takim spotkaniu powstają pomysły, które można skonstruować w rekomendacje, nie wiem w dwóch, trzech wariantach, to państwo już zgłosiliście przecież cztery. (głosy z sali - nieczytelne) Planujemy to na kolejnych spotkaniach, żeby o tych konkretnych mówić, jeżeli to szczególnie dotyczy mieszkańców danej strefy. Żeby się spotkać z mieszkańcami danej strefy. I przedsiębiorcami. Dobrze, proszę państwa, to jest bardzo dobry wniosek, za 2 tygodnie na stronie zapoznajcie się i zapraszam na kolejne spotkania, jeśli pan pyta o dalszy ciąg. To jest pierwsze spotkanie. Dziękuję wam serdecznie, życzę miłego wieczoru.

Do widzenia. Spotkanie się zakończyło .