

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

raport z przebiegu spotkania

7 września 2015, godzina 16.30

Płock, wrzesień 2015

Dnia 7 września 2015 roku w Książnicy Płockiej przy ul. Kościuszki 6 w godzinach 16.30 – 19.20 odbyło się spotkanie konsultacyjne przedstawicieli Władz Miasta Płocka z osobami zainteresowanymi kwestiami polityki parkingowej oraz jednym z jej elementów, tj. możliwością wprowadzenia strefy płatnego parkowania (dalej SPP).

Celem spotkania było:

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

W spotkaniu udział wzięło 35 przedstawicieli różnych grup interesariuszy, których lista stanowi załącznik do raportu i zawiera dane 31 uczestników spotkania (poza wymienionymi na niej osobami udział w spotkaniu wzięły jeszcze 3 osoby, które nie wpisały się na listę, w tym przedstawiciele UM Płocka). Podczas spotkania reprezentowani byli przedstawiciele następujących grup interesariuszy:

- mieszkańców Płocka (10 osób) oraz osób pracujących w centrum Płocka (2 osoby),
- przedsiębiorców - 2 osoby,
- NGO –ów - 5 osób,
- Rad Osiedli – 1 osoba,
- Mediów – 3 przedstawiciele,
- Rady Miasta - 3 osoby,
- Urzędu Miasta – 9 osób, w tym m.in. Prezydent Miasta Andrzej Nowakowski, Z-ca Prezydent Miasta Jacek Terebus, Dyrektor Wydziału Rozwoju i Polityki Gospodarczej Miasta Aneta Pomianowska oraz Kierownik w/w wydziału Piotr Niestuchowski, (poza wyżej wymienionymi na liście jest 6 osób).

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

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

Przebieg spotkania był rejestrowany o czym uczestnicy spotkania zostali powiadomieni.

Czas trwania spotkania 2 godziny 41 minut.

Przebieg spotkania był następujący:

1. Spotkanie otworzył Z-ca Prezydent Miasta Pan Jacek Terebus, który przedstawił cele rozpoczynającego się procesu konsultacji. W trakcie swojego wystąpienia wskazał, że celem rozpoczynających się konsultacji (które trwają od 29 czerwca do końca grudnia 2015) jest:
  - a. przekazanie wszystkim zainteresowanym informacji 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 Płoczczanie 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? czy mają być tylko na starówce, czy także w centrum? jak ma funkcjonować SPP? jak ma się kształtować system opłat w SPP – ile powinna wynosić opłata za parkowanie? kto będzie musiał ją ponosić?, etc.

Z-ca Prezydenta wskazał, że:

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

## 2. Moderator spotkania przedstawił:

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

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

c. plan spotkania konsultacyjnego dnia 7.09. 2015

d. zasady debaty podczas spotkania.

## 3. Następnie:

- a. Pan Piotr Niestuchowski, Kierownik Referatu Strategii i Planowania Wydziału 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 raportu).
- b. Pan Jacek Theim z firmy BIT przedstawił prezentację „Parkowanie – doświadczenia miast” (załącznik nr 3 do raportu).

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 blisko 2 godziny, a uczestnicy spotkania chętnie się wypowiadali. Poniżej prezentujemy zapis (transkrypcję) przebiegu tej części spotkania.

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

W1: Paweł Stefański, reprezentuję Forum Dialogu Miejskiego, a zatem zdrowy rozsądek. Ja tutaj w tych dwóch prezentacjach wyłowilem dwie, kilka tez, ale ja chciałbym je skondensować i tak dalej. Po pierwsze, coś co funkcjonuje już od lat 60 na świecie, a w Europie od lat siedemdziesiątych... Da się to zawrzeć w hasło: Miasta są dla ludzi, nie dla samochodów, autorem jest duński urbanista, architekt Jan Gehl. Dwa: wszędzie tam, gdzie to zostało wprowadzone; a: Kopenhaga, Helsinki, ale też kilka innych miast, tu zaraz wrócę do niektórych z nich, jakość życia wyraźnie wzrosła. Polega to na tym, krótko mówiąc, na ograniczeniu ruchu pojazdów w mieście. W związku z tym powinniśmy sobie postawić to jako zadanie i problem pierwszy, a polityka parkingowa to jest rzecz wtórna w stosunku do tego. Więc, tenże Jan Gehl w latach siedemdziesiątych zaczął w Europie to... w Kopenhadze i osiągnął takie wyniki, że został zaproszony do uporządkowania tej sprawy, pomocy w uporządkowaniu tej sprawy w Melbourne. Tam się już na początku lat osiemdziesiątych zaczęło się tym zajmować, a od osiemdziesiątego piątego ostro to wystartowało. Dzisiaj po trzydziestu latach to jest zupełnie inne miasto. Z takich miast, gdzie... powinniśmy skąd też czerpać wzory, ja... Nawet była dobra okazja po temu. Pan Prezydent wystąpił tam, za bardzo duże pieniądze, swojego specjalnego wysłannika, który do dzisiaj nie złożył sprawozdania z tego wyjazdu. Myślę o takim wyjeździe do Kurytyby, gdzie człowiek o polskich korzeniach, nasz rodak, że Zgierza, z Łodzi, Jaime Lerner był w latach siedemdziesiąt... został w siedemdziesiątym drugim roku burmistrzem i w siedem, i to był architekt z wykształcenia, urbanista, także wiedział co robi. W tym mieście, w ciągu trzech i pół dnia, po kilkumiesięcznej dyskusji, wyeliminował ruch samochodowy ze śródmieścia. To miasto Kurytyba jest wzorem jak za, jak wiecie, za małe pieniądze można zorganizować rozsądne rozwiązania. Tam jeszcze jest polityka, że tak powiem, gospodarki odpadami, ale to jest inna sprawa. No, ja mógłbym więcej takich przykładów i tak dalej. Najpierw, postawmy sobie miejsce, obraliśmy dostępność do samo... samochodów do środka, do śródmieścia, zwłaszcza starej części, to co zostało nazwane strefą pierwszą. Drugie, odpowiedzmy se na pytania: czy jest obowiązek dojeżdżania do szkoły, do urzędu, do sądu... Dla mnie to założenia, że urząd, że przepraszam, że sąd w nowej lokalizacji ma mieć miejsce pod parking dwieście osób to jest chore. To jest chore. To jest przyzwyczajony kartofel do hodowania. Dobra, jeszcze ostatni rzecz, bo ja... Będę chciał później zabrać jeszcze głos, ale tutaj zwrócę uwagę jeszcze jedno: pewne założenie tej polityki parkingowej, że po trzech godzinach jest taniej. Dokąd to prowadzi? Nic za darmo na początku, a potem tylko drożej. Tak to jest sens po prostu odzwyczaić kartofle od okopywania. Dziękuję bardzo.

M: Dziękuję bardzo. Czy któryś z Państwa ekspertów się chce odnieść? Tak, proszę bardzo, a ja wędruję z mikrofonem.

O: Znaczy, to jest wymóg ustawowy, niestety, nie można przejść tego, żeby zwiększać w nieskończoność te stawki. Tak w Polsce jest, w polskim prawie, że przez pierwsze trzy godziny stawki mogą rosnąć, o, bodajże, o dziesięć procent w każdej godzinie. Natomiast, po trzech godzinach muszą wrócić do tej stawki początkowej, czyli tutaj trzech złotych. To jest rzecz, z którą jest, eksperci walczą cały czas, ale nie przejdziemy tego. To jest niestety wymóg prawny. Ja jestem specjalistą od, akurat od komunikacji, nie od urbanistyki, natomiast też znam pracę pana Gehla. I on zwraca uwagę na bardzo ważną rzecz, że bez tej przestrzeni miejskiej, którą zabierają samochody, tak naprawdę więzy społeczne, proszę państwa, ulegają rozkładowi. Ludzie nie mają gdzie się spotkać, nie mają gdzie porozmawiać, nie mają gdzie żyć tak naprawdę. I to myślę, że wszystkie miasta w tym kierunku w tej chwili idą, może zbyt wolno, ale... ale idą.

M: Proszę bardzo.

W2: Nazywam się Paweł Mieszkowicz, jestem, jak większość z Państwa wie, wielokrotnym (?) mieszkańcem tego miasta od urodzenia. Jestem pod wrażeniem prezentacji, jakie zostały tutaj dokonane. Za właściwe uważam przymierzenie się do tego, aby wyznaczyć strefy płatnego parkowania. Nie jestem, co prawda, specjalistą, ale uważam, że zarząd miasta w sposób taki uważny podchodzi do tego tematu. To co było prezentowane, ja, człowiek no o niskim IQ i przeciętnej inteligencji, doskonale zrozumiałem, więc będzie to zrozumiałe też dla innych płocczan. Natomiast, brakuje mi tutaj jednego. Po pierwsze, była mowa o pieniądzach, czyli ile będzie za pierwszą godzinę, za drugą... Nie zrozumiałem, proszę wybaczyć, może by Pan mi odpowiedział, te trzydzieści złotych to rocznie czy miesięcznie tam?

O: Rocznie, rocznie...

W2: Rocznie. No to uciłam, żeby przed swoim domem. Niedoprecyzowane jest, jak żona też ma samochód, to możemy dwa miejsca sobie wykupić?

O: Nie, nie ma takiej opcji.

W2: Acha, nie ma takiej opcji, rozumiem. Czyli to się jeden sprzeda. Natomiast, nie ma mowy o pieniądzach, ile trzeba wyłożyć, żeby strefy płatnego parkowania wprowadzić w mieście Płock. Ponieważ przygotowanie idą pełna para, jest bardzo dobrze opracowany harmonogram. Ile to będzie miasto, czyli w konsekwencji mieszkańców, kosztowało? I te opracowania, i uporządkowanie parkingów, no bo, żeby zrobić strefy płatnego parkowania, to trzeba je wyznaczyć, prawda? I tutaj od razu następne pytanie: czy przewidywane są parkometry w postaci jakichś tam urządzeń, do których będzie się wrzucać pieniędzy i wyskoczy bilet, który położy się następnie pod szybę, czy też będzie to taki system, jak jest na przykład w Białym Stoku, gdzie w kiosku, w knajpie, w aptece można kupić taki bilecik, samemu zakreślić godzinę, dzień, strefę i też wrzucić. Różnica polega na tym, że to drugie nie wymaga inwestycji, a przypuszczam, że takie parkometry to jednak, nie zależnie od tego w jakim są standardzie, to trochę kosztują. Ile będzie kosztowało, i ile przewiduje się ludzi do sprawdzania tych parkometrów? Czyli, ile to nas na wstępie będzie kosztować, a potem, wiadomo, jak się zainwestuje, to liczy się na zyski. Czyli, jaki okres przewiduje się na to, że to przedsięwzięcie się zamortyzuje i potem, ile my wszyscy, i jako miasto, i jako mieszkańcy tego miasta, zarobimy na całym tym przedsięwzięciu... po prostu finansowo. Coś za coś. Czyli, po prostu, ile w przyszłości,



po jakim okresie czasu sprawa się zamortyzuje i ile wpływu da to do budżetu miasta? Dziękuję bardzo.

M: Dziękuję bardzo, perfekcyjnie trzy minuty. Tam było kilka pytań, proszę o odpowiedź.

O: Drodzy państwo, bardzo dziękuję za te pytania, bardzo ważne pytania. Na stronie internetowej to co dziś powiedzieliśmy o 30 złotych za pierwsze auto, myśmy na spotkaniu z przedstawicielami rad osiedli dyskutowali o tym, przedstawiali taką formułę, że być może drugie auto w rodzinie, które jest... drugie auto, które jest zarejestrowane pod danym adresem, przypisane do kierowcy, będzie kosztowało na przykład 60 złotych, 90 złotych. Dla porównania powiem...

(Głos z sali): A jak rodzina przyjedzie?

O: Dla porównania powiem, że... Dla porównania powiem, że...

(Głosy z sali)

M: Proszę państwa, zgłaszajmy się.

O: Dla porównania powiem, że są to bardzo dobre stawki, dlatego że w innych miastach, stutysięcznikach, te kwoty za pierwsze auto zaczynają się od sześćdziesięciu pięciu, siedemdziesięciu złotych. Dlatego jest to bardzo konkurencyjna stawka dla mieszkańców Płocka. Drugie też bardzo ważne pytanie, które Pan zadał, jeśli chodzi o formę finansowania. Na wstępie chciałbym powiedzieć, i to też gdzieś w mailach w czasie tych dwóch miesięcy wakacji, gdzie się nie widywaliśmy, takie pytania dostawaliśmy na maila. Pytania z komentarzem, że najprawdopodobniej miasto chce na tym zarobić. Otóż, drodzy Państwo, stanowczo podkreślamy i zaznaczamy jedna bardzo ważną rzecz. Tak jak na wstępie powiedziałem, konsultujemy z Państwem, przede wszystkim, dokument, który nazywa się "Polityka Parkingowa", strefa parkowania jest pewna pochodną rzeczą. I tutaj nie zawsze ten zysk czy zarobek jest najistotniejszy. Tu chodzi o to, aby tak na prawdę uporządkować i odpowiedzieć na to zapotrzebowania, które mieszkańcy do nas zgłaszają. Więc te finansowe...

O: Szanowni Państwo, tym bardziej, jeszcze raz powtórzę, że tak jak powiedział... Nie chodzi o to, żeby w tym momencie mieszkańcy miasta wpłacali coś do budżetu i później otrzymywali cokolwiek w zamian, tak? Nie tędy droga, bo to jest rzeczywiście, koszty będziemy musieli ponieść my. Ewentualnie, ewentualnie (niezrozumiały fragment), który będzie to instalować. Co do kosztów samych, co pan zadał pytanie odnośnie tego, ile będzie to miasto kosztowało. Drodzy państwo, wszystko zależy. Po to się spotykamy, jaką formułę, jaki zakres strefy, płatnej strefy parkowania wyznaczymy. Absolutnie nie chodzi o to, aby tworzyć, jak pan tutaj powiedział, patologię, tylko chodzi o to, żeby uszyć tę strefę na miarę. I też bardzo ważny głos, który pan Paweł poruszył w swoim wystąpieniu: kwestia wyłączenia, no chociażby samego starego miasta. Otóż, drodzy państwo, my nie jesteśmy pierwszym miastem, w którym strefa jest wprowadzana. Stąd czerpiemy z tych wzorów, które w Polsce czy w Europie były wprowadzone. Ograniczenie strefy tylko do ścisłego centrum: to wprowadza patologię, bo zaraz za granicą tego ścisłego centrum kierowcy znajdują miejsce, gdzie mogą parkować i wtedy zaczyna robić się pewien, pewna patologia. Wtedy to jest patologia. Stąd, jeśli chodzi o strefę parkowania, należy ją tak zaplanować i to co państwo widziecie ot jest efekt wypracowany przez ekspertów w ten zakres, który możliwie

poruszamy. Co do kwoty, ile by to miasto kosztowało, taką kwotę podamy państwu na koniec naszych konsultacji, jak zakroimy sobie zasięg strefy, ustalimy stawki, bo w tej chwili jest to przedwczesne szacowanie. Natomiast rozważamy również model partnerstwa prywatnego, tak w miastach się, w miastach Polski również się dzieje. Że strefa parkowania jest przedmiotem przetargu, wygrywa prywatny partner i to on jest odpowiedzialny za montaż, utrzymanie, konserwację parkometrów i pobieranie opłat. Teraz, kontrola. Może to być controlling, albo przez takiego partnera, którego wyłonimy, bo zakładam, że to jest jeden z pomysłów, albo drugi z pomysłów, wtedy kiedy controlling przez służby miejskie: czy to przez straż miejską, czy w innej postaci. Takie warianty też bierzemy pod uwagę. Co do parkometrów i co do tego, w jaki sposób będzie można tę strefę parkowania... To jest dobry pomysł, żeby kupić to w kiosku. Czerpiemy też przykłady z innych miast. Warszawa, wszystkie nowe parkometry, które dostawia, są parkometrami, które umożliwiają przez smartfona, dla tych którzy się w tym poruszają, dokupienie, przedłużenie swojego czasu, kiedy auto jest zaparkowane, ale też formułę szeroką, czyli do kierowców będziemy to sukcesywnie ustawiać. Dziękuję bardzo.

M: Dziękuję bardzo. Pamiętam, pan się zgłosił trzeci.

W3: Dzień dobry, moje nazwisko (fragment niezrozumiały). Chciałem się zapytać po prostu, ja jestem osobą prywatną, (fragment niezrozumiały). I ja mam taką prośbę, jeżeli państwo chcecie, żeby mieszkańcy Płocka przesiedli się do komunikacji miejskiej, na rowery, to też dobrym rozwiązaniem jest, żeby wszystkie instytucje: szkoły, urzędy, miały takie rzeczy jak stojaki na rowery. Moim zdaniem, to w pierwszym stopniu zadba o przesiadanie się, ułatwienie sytuacji na drogach, niż płatna strefa parkowania. Dziękuję.

M: Dziękuję uprzejmie.

O: Odnosząc się bardzo szybko do tego pytania, osoby niepełnosprawne, będą miejsca w strefie, koperty wyznaczone dla osób niepełnosprawnych parkowanie będzie oczywiście za darmo. W zakresie tych stojaków, bardzo dobre pytanie, rozważamy to. Równoległe z wprowadzeniem strefy będą takie stojaki znajdowały się w miejscach przy szkołach, przy sądach, przy miejscach publicznych, przy urzędach, przy tych miejscach, gdzie można będzie oczywiście taki rower zostawić. No to tak w skrócie.

M: Proszę bardzo.

W4: Dzień dobry państwu, ja się nazywam Andrzej Majkowski, reprezentuję mieszkańców zamieszkujących w śródmieściu, w starym mieście, ulice Nowy Rynek i Tumską, reprezentuję również, jestem członkiem Stowarzyszenia Tumską i reprezentuję również pogląd tego Stowarzyszenia. I ja już podkreślałem tutaj wielokrotnie, że my, mieszkańcy, przedsiębiorcy, którzy mieszkamy w centrum, jesteśmy przeciwni wprowadzaniu płatnych parkingów w Płocku. Z wielu powodów...

(Głosy na sali, oklaski)

W4: Z wielu powodów. Uważamy, że... Proszę państwa, ja tak może zacznę od początku. Przyjechałem tutaj o 16:30, na Kościuszki. Było co najmniej 50 wolnych miejsc parkingowych. Uważamy, że nie ma problemu w centrum z miejscami parkingowymi. Na pewno te problemy występują w okolicach Urzędu Miasta i w okolicach Sądu, czyli



przy instytucjach państwowych. Zwróćcie państwo uwagę, że parking płatny przy Urzędzie Miasta jest zawsze pusty, pozostałe miejsca są zajęte. Cena odgrywa decydującą rolę. My uważamy, że w obecnej sytuacji wprowadzenie płatnych parkingów pogorszy funkcjonowanie firm prywatnych, dlatego że konkurujemy z firmami, z innymi punktami usługowymi i galeriami, które mają bardzo dużo bezpłatnych parkingów. Ja podam przykład: jeżeli chodzi o Auchan, które znajduje się w centrum Podolszyc, ono ma bezpłatny parking. Oczywiście, państwo powiecie, że to jest parking prywatny, ale została ta sprawa załatwiona za wcześniejszych prezydentów i ten parking oni mają prywatny do swojej dyspozycji w centrum miasta. dziś pozostałe galerie musiały budować parkingi podziemne, czyli polityka przestrzenna... Bo polityka, oczywiście, parkingowa wiąże się z tą polityką przestrzenną. W tym czasie polityka przestrzenna prezentowana przez Urząd Miasta pozwoliła im na wykonanie parkingów do obsługi klientów, i są to parkingi bezpłatne. Ja uważam, że zarząd miasta zastosował tutaj zabieg socjotechniczny, proszę państwa, w konsultacjach społecznych, moim zdaniem, powinniśmy zacząć od tego czy w ogóle chcemy płatnych parkingów. Natomiast, proszę zwrócić uwagę, to jest drugie czy trzecie spotkanie konsultacji społecznych i my już wiemy, że musimy płacić. Jak jesteśmy wyprowadzani w pole. Ja chcę zwrócić uwagę, podkreślić, że jesteśmy przeciwni płatnym parkingom, dlatego że to spowoduje, po pierwsze: ograniczenie ruchu i zwiększy ilość klientów przyjeżdżających do centrum, oczywiście pogorszy to sytuację mieszkańców. Jak tu pan zauważył, drugi samochód już będzie płatny, ale ktoś do pana przyjedzie, będzie musiał płacić za ten parking. Następna sprawa, jeżeli będzie pan chciał sprzedać mieszkanie, założymy, to będzie problem. Kto od pana kupi mieszkanie, no może pan nie, ale ktoś będzie chciał sprzedać, i już pan ma z tego parkometru, już jest problem. To samo jest z lokalami użytkowymi, więc jeszcze raz chcę podkreślić... My przygotowujemy akcję plakatową, będą wywieszone w wielu punktach usługowych, w sklepach, w mieszkaniach plakaty przeciw. Kilkaś plakatów. Więc, jeszcze raz, reprezentuję co najmniej czterysta, kilkaś osób, mieszkańców, przedsiębiorców oraz Stowarzyszenie Tumska: jesteśmy zdecydowanie przeciwni płatnym parkingom w centrum miasta. Dziękuję.

M: Dziękuję bardzo. Jest jakaś chęć odpowiedzi, proszę bardzo.

O: Proszę państwa, nie słyszałem przynajmniej o żadnych badaniach wiarygodnych, które wprowadzałyby zależność między strefą płatnego parkowania, a wzrostem czy spadkiem cen nieruchomości w centrach miasta. Generalnie rzecz biorąc, strefy płatnego parkowania uatrakcyjnijają obszar, a więc, tak naprawdę, jeżelibyśmy mieli się tego czepiać, to będziemy mówić, że raczej zwiększają atrakcyjność i ceny nieruchomości. Jeżeli chodzi o kwestię klientów: po to są właśnie wprowadzone strefy, po to Poznań, Wrocław, Warszawa, inne miasta, wprowadzały strefy płatnego parkowania, ponieważ klienci, którzy chcieli przyjechać do handlu i zakupy jakiegokolwiek zrobić w centrum miasta, po prostu nie mieli takiej możliwości, parkowały tam samochody pracowników, tak. Czyli w godzinach, kiedy chcemy wykonać jakieś tam zakupy, parkują pracownicy, którzy przyjechali tam do pracy i zostawiają samochody na cały dzień. Także, proszę państwa, raczej bym nie obawiał się, że tych kwestii tego, że atrakcyjność miasta się pogorszy, tak, że centrum miasta czy warunki dla mieszkańców się pogorszą. Raczej bym wskazał na to, że, no po prostu, niektóre podróże będą płatne.

(Głosy z sali, niezrozumiałe)

M: proszę nie mijajmy kolejki, teraz... Jeszcze któryś z państwa?

W5: Ja jestem starym mieszkańcem Płocka, tu się urodziłem...

(Głos z sali: A jakie to ma znaczenie?)

W5: I mam nadzieję, że tutaj w Płocku zakończę swoje życie. I to co się dzieje w Płocku w ostatnim czasie, za rządów pana Nowakowskiego, to jest jedna wielka patologia. I ta patologia się pomnaża. Niedawno mieliśmy wybory, oczywiście, na prezydenta Płocka i znowu zadziałał stary schemat: kolesie poparli pana Nowakowskiego, bez względu na to, co robi, jak robi, i tak dalej. A teraz są dalsze kroki: podwyżki wody były, zaraz! Podwyżki wody były niedawno, były podwyżki wody? Kiedy? po wyborach, tak, kiedy już się wszystko załatwiło, tak. Kiedy dało się stanowiska kolesiom i partyjniactwo dalej rządzi.

M: Bardzo przepraszam, proszę Pana, polityka parkingowa...

W5: Następny etap to jest w tej chwili patologia jaka jest dotycząca w tej chwili płatnego parkowania. Płatne parkowanie to jest następna patologia tego miasta i jego zarządu, którzy wymyślają głupoty, żeby ściągnąć kasę z ludzi, nie patrzą na to jak wygląda miasto Płock, że się wyludnia, centrum miasta się wyludnia, w centrum Płocka nie ma już mieszkańców!

M: Wszyscy słyszymy, nie musimy krzyczeć

W5: Nie ma już mieszkańców, to jest coś, co jest w ogóle skandalem na miasto takie jak Płock, które liczy sto tysięcy. Miasto Płock to jest jedna wielka ruina, budynki są w tej chwili zaniedbane, młody Płock jest miastem brudnym, zaniedbanym, śmierdzącym. I proszę się najpierw za to zabrać, a nie za parkowanie! Parkowanie w tej chwili nie wchodzi w żadnej, w ogóle, możliwości, dlatego że nikt do Płocka już nie chce przyjeżdżać, nikt nie chce tu stawiać samochodu, a jeżeli jeszcze będzie płatne parkowanie, to już tu nikt nie przyjedzie. A jak ktośkolwiek zawita, to tylko przypadkowo, żeby zobaczyć jak Płock popada w ruinę. Tak to wygląda. Dlaczego inne miasta dają w tej chwili możliwości, żeby centrum było piękne i przyciągało turystów. Natomiast Płock, co? Nic nie robi w tym kierunku! Ruina goni ruinę! To jest jedna wielka patologia! I proszę się wreszcie wziąć za tą patologię, bo ludzie wreszcie rozliczą za tą patologię.

M: proszę państwa...

W5: Jeszcze następny jest...!

M: proszę pana, apeluję jednak o pewne...

W5: Oczywiście!

M: ... powściągnięcie emocji.

W5: To co się dzieje w Płocku to jest skandal! Wielki skandal! Inne miasta w tej chwili dają możliwości, że komunikacja jest w tej chwili bezpłatna. Żory, na Dolnym Śląsku Lublin, tak samo, żeby było bardzo bezpiecznie i ruch komunikacyjny był do centrum miasta, a my co robimy? Szukamy następnej kasy! Żeby co? Na stadionie Wisły

pobudować? Boisko pod balonem! Żeby dziesięciu panów w garniturkach sobie pobięgało na boisku i miało atrakcje z tego, tak? Na to mają być te pieniądze!

M: Apeluję jednak do Pana o zachowanie pewnych...

W5: Ja zachowuję!

M: ...szacunku do ludzi.

W5: Ja wiem co jest! I to już balon jest, jest tak w tej chwili, tak nabrzmiały, że trzeba żeby wreszcie pękł. I żeby się wszyscy dowiedzieli jak jest w mieście Płock.

M: Na sali są też inni ludzie.

W5: bo tu już nikt nie chce przyjeżdżać do tego miasta! To jest karygodne, co się dzieje!

M: I tutaj chyba trzy minuty minęły, więc zapraszam do następnego...

W5: Dobra, masz panie i trzymaj pan tego balona.

M: Bardzo dziękuję za recenzję, każdy ma prawo do emocji...

W5: Oczywiście! Czas prawdę powiedzieć w oczy!

M: Dziękuję bardzo. Czy któryś z panów chce się wypowiedzieć?

O: Za chwilę.

M: Tak. Tu był pan w kolejności, proszę uprzejmie.

W6: (Nazwisko niezrozumiałe) Mieszkaniec Płocka, od zawsze, i od zawsze też człowiek, który prowadzi tutaj działalność gospodarczą w rejonie starego miasta. W poprzedniej kadencji miałem, na pewno wielu z państwa pamięta, że byłem radnym tego miasta i byłem też jednym z pomysłodawców stworzenia stref parkingowych. Znacnie mnie z tego, że nie zawsze zgadzam się z urzędnikami, ale akurat w tej kwestii muszę się zgodzić. Jako stary praktyk, który pracuje na starym mieście w handlu i usługach dwadzieścia pięć lat, chciałbym tylko postawić jedno pytanie: czemu mają służyć te strefy parkowania? Czy mają służyć temu, żeby zasilić budżet miasta, czy mają pomóc zdynamizować ruch w obrębie starego miasta, jak i centrum ścisłego i umilić, uwygodnić życie mieszkańcom? (głosy z sali, fragment niezrozumiały) Widzę dzisiaj dużą szansę w miejscach parkingowych, aby zdynamizować handel, usługi na starym mieście. Dlaczego? Bo gro samochodów, które parkują są po prostu zwykłymi zawałidrogami. One przyjeżdżają, blokują ulice (fragment niezrozumiały) przez osiem godzin w największych godzinach szczytu. Niestety tak jest. I teraz, jak najbardziej, strefy płatnego parkowania. Tylko polityka opłat musi być przyjazna. Nie możecie państwo rozdać tysiąca kartoników tysiącu urzędnikom, pracownikom urzędów skarbowych, banków, innych instytucji, używane będą stale. To mają być rotacyjne miejsca parkingowe. Dlatego, zdanie moje, i zdanie wielu osób, z którymi rozmawiam, zarówno właścicieli sklepów, jak i lokali, które są wynajmowane przez nich, pierwsza godzina musi być gratis, albo naprawdę za małą opłatą. Dlatego, żeby ta pierwsza godzina była rotacyjna. Dlaczego? Krótki przykład, załóżmy, że ktoś prowadzi zakład fryzjerski,

jest to fryzjer męski, który pobiera za swoje usługi 10 złotych. Jeżeli państwo dorzucicie dwa złote czy dwa pięćdziesiąt, automatycznie ta usługa jest dwadzieścia pięć procent droższa, ale w przeciągu trzydziestu, czterdziestu minut, on tą swoją usługę wykona i jego klient nie poniesie dodatkowego kosztu. Ale jaki będzie plus? Plus będzie taki, że podjedzie swobodnie, zaparkuje i skorzysta z tej usługi. Nie będzie musiał jechać do galerii, szukać tam wolnego miejsca, zrobi to w centrum. Tak jest na przykład z ulicą Kolegialną, gdzie sznury samochodów jadące z petrochemii jadą i się nie zatrzymują, pracownicy Orlenu nie korzystają ze sklepów w centrum, dlaczego? Prozaiczny przykład: nie mogli zaparkować. Dlaczego? Bo właściciele sklepów stoją od rana do wieczora, pracownicy sklepów stoją od rana do wieczora. Sami nie rozumieją tego, że blokują swoje miejsca pracy, miejsca parkingowe, z których skorzystaliby ich potencjalni klienci. I to jest duża szansa na to, by zdynamizować ten ruch w tej części miasta. I właśnie jak najwięcej parkingów, jak najwięcej miejsc płatnych, tylko naprawdę logicznie wprowadzonych. Nie ma, panie prezydencie, że urzędnicy stoją za pięć złotych przez cały rok. Absolutnie. Pozwolę sobie przedstawić jeszcze jeden wniosek. Bardzo złe porównanie: Helsinki, Wrocław, Poznań, może Bydgoszcz, to jest w miarę dobre porównanie.

(Głos z sali: Chojnice!)

W6: Bo Płock, niestety nie oszukujmy się, nie jest miastem turystycznym i, jak zablokujemy centrum, pozbawimy je miejsc parkingowych, to (fragment niezrozumiały) nie obsłużą tych sklepów i tego handlu. Tu muszą być miejsca rotacyjne dla tych klientów tych sklepów, żeby się coś, po prostu, zaczęło dziać. I w tym upatruję bardzo dużą szansę. Ale tak jak mówię: przyjazny system opłat i zero traktowania ulgowo masy urzędniczej. Znaczą, przepraszam, ale takie są dla mnie (fragment niezrozumiały).

M: Dziękuję bardzo za rzeczową wypowiedź.

O: Dziękuję bardzo za ten głos. Rzeczywiście, panie Dariuszu, nie zawsze się zgadzaliśmy, cieszę się, że tym razem się zgadzamy i, zarówno w pierwszej kwestii dotyczącej, może nie masa urzędnicza - urzędnicy, którzy także powinni być przyjaźni i otwarci na mieszkańców, rzeczywiście, tu nie będą mieli żadnych preferencji - to po pierwsze. Po drugie, w przypadku tej kwestii, o której pan powiedział, odnośnie darmowej pierwszej godziny. Nie mówimy dzisiaj, że to jest godzina, nie mówimy, że to jest pół godziny, być może to będzie 45 minut. No nie wiem, jak pani redaktor tutaj jedna czy druga, czy to wystarczy na fryzjera, czterdzieści pięć minut, no mi wystarczy spokojnie.

(Głos z sali: Na męskiego tak.)

O: Rzeczywiście, bez najmniejszego problemu. Natomiast, rzeczywiście - zgoda, jeśli chodzi o drugi aspekt: w stu procentach. Czyli, po pierwsze, że przyjazne, wymuszające rotację. My mówimy tutaj o, w ogóle, kwestii uporządkowania ruchu. Kwestia czy on będzie bardziej dynamiczny, czy mniej dynamiczny, ale ma być uporządkowany. Dzisiaj, odniosę się do tego co powiedział pan wcześniej, nie ma płatnych stref parkowania, a pan widzi Płock w ruinie. Ja do końca nie wiem, gdzie pan widzi Płock w ruinie, ale dzisiaj nie ma płatnych stref parkowania, a pan taki Płock widzi. Więc, jak rozumiem, tutaj niewiele może się zmienić, bo już jest on, według pana, w ruinie. Według nad nie jest w ruinie, dynamicznie się rozwija, chcemy, żeby rozwijał się jeszcze dynamiczniej, jeszcze lepiej: i to zarówno żeby był przyjazny dla swoich mieszkańców, i

to zarówno tych, którzy są właścicielami sklepów, tych którzy w nich pracują i tych, którzy robią w nich zakupy, także dla turystów. I tyle, dziękuję bardzo.

M: Dziękuję bardzo, pan się zgłosił.

W7: Tak stanę... Jakbym nie stanął, to ktoś będzie z tyłu. Bogusław Osiecki, Towarzystwo Miłośników Radziwia. Piętnaście minut bezpłatne. W Łławie nie ma bezpłatnego czasu, nie ma. Natomiast, pierwsze pół godziny, godzina - 50 groszy. Wrzucam, no i ileś tam jest, no bo pytanie, jak sprawdzić to 15 minut bezpłatnego? W Łławie obserwowałem, bo znane mi jest to miasto, jak oni chodzą często i sprawdzają... Nie da się... Chyba, że pan już od razu odpowie.

O: Odpowiem od razu. Tak, dlatego że, drodzy państwo, mówimy o 15 minutowej propozycji, którą złożyliśmy dwa miesiące temu. Ja myślę, że to będzie czas, który gdzieś wspólnie wynegocjujemy, pamiętając, że druga godzina musi być o 25% wyższa niż pierwsza. Stąd, czy to będzie trzydzieści, czy czterdzieści pięć minut, wspólnie zdecydujemy jaki okres będzie bezpłatny. Jeśli to będzie 59 minut, to ta minuta ostatni musi kosztować taką kwotę, aby następna kosztowała tu około 3 złote. To jest rzecz, którą trzeba przedyskutować, ale zdaje się, że ten okres pomiędzy 15, a 45 minut będzie takim okresem, który nas wspólnie pogodzi. a co do tego, co pan powiedział, od razu powiem, bo na to jest metoda. Proszę pamiętać, że w strefie będzie można zaparkować te 45 minut za darmo, powiedzmy. Na razie... czy od tych 15, które są tu wskazane, też będzie pobrać bilet. Te parkometry są urządzeniami na tyle inteligentnymi, że one będą rozpoznawały czy numer rejestracyjny wprowadzony parkuje w strefie drugi, trzeci, czwarty czy piąty raz. On może w strefie zaparkować w strefie raz na ten czas bezpłatny, w tych trzydziestu, czterdziestu pięciu minutach, w zależności jak to przedyskutujemy. Stąd, pobieramy bilet, jest pierwsze trzydzieści minut bezpłatne, kolejny raz numer wprowadzamy i już parkometry między sobą sygnalizują, się kontaktują i w strefie to auto nie może drugi raz już stanąć za darmo. Dziękuję bardzo.

W7: To, jestem trochę przestraszony. W Łławie się nie wklepuje numeru rejestracyjnego, czyli ta ochrona danych, ja nie wiem, jakoś tak...

O: W Warszawie się wklepuje.

W7: Ale powtarzam, że mi się podoba w Łławie, że 50 groszy płacę. Najniższa opłata to jest takie jakby, nie mówię, że nic, bo to też jest pieniądz, ale swoje coś tam robi. Następnie, proszę państwa, chodzi o to, żeby, jeśli nie mogę czy kosztuje samochód, mogę w inny sposób, czyli na przykład rowerem, ale zapytam o to: gdybym chciał, a mam hulajnogę, się poruszać po chodniku, czy jak właśnie mam się poruszać? To są składane hulajnogi, czy na rolkach. W jaki sposób panowie eksperci widzą to poruszanie się na rolkach, czy na hulajnogach, czy rowerach czasami po chodniku. Po mieście, jeśli chodzi o nawierzchnię, też od razu powiem, bo nie po każdej nawierzchni da się jeździć. Teraz następny temat to jest Radziwie, gdzie, no, nie ma tych stref i nie będzie, natomiast, tam są mieszkańcy, są jakieś ulice i przy przebudowie, niestety bardzo fatalnie spowodowane przebudowa, na etapie projektowania, ulicy Zielonej. Tam się zacznie, że nie będą gdzie mieli parkować, bo nie ma chodników. Chodzi o to, żeby na etapie projektowania zastanawiać się, nawet w takiej dzielnicy jak Radziwie, nad miejscami parkingowymi. Tam, mamy pewne propozycje, tylko żebyście z nami rozmawiali, bo na razie z nami nie rozmawiacie. Parkowanie autobusów w innych, poza



centrum - w porządku. No, eliminacja ruchu towarowego. No jakoś nie słyszę, żeby już ostatecznie zapadła decyzja taka czy inna, że nie będzie tych hal magazynowych. Bo, przybędzie nam mnóstwo ciężkiego sprzętu na drodze krajowej w Radziwiu, zablokuje Radziwie. Dziękuję.

M: Dziękuję bardzo, również za dyscyplinę czasową. Czy któreś z państwa się chce odnieść?

O: Ja myślę, że, sugerowałbym abyśmy dziś mówili o sprawach parkowania, o polityce parkingowej, niekoniecznie o, panie Bogusławie, jeśli chodzi o rozmowę na temat hal - jest miejsce, więc dyskutujmy o sprawach parkowania w dniu dzisiejszym.

W7: A co do wrotek i hulajnogi?

O: Rolki i hulajnoga nie są zdefiniowane w ustawie o ruchu drogowym. Nie ma nawierzchni, są ścieżki rowerowe, które są przeznaczone dla tego typu pojazdów i na nich też nie powinno się poruszać ani hulajnogą, ani rolkami. Jeżeli ktoś chce, to jest jako pieszy definiowany, czyli tam gdzie jest chodnik.

W7: Po chodniku, tak?

O: Po chodniku można. W sposób bezpieczny.

W7: A jakby kostka (fragment niezrozumiały)?

O: To już jest kwestia techniczna nawierzchni, jeżeli to jest sport, to...

(fragment niezrozumiały)

W8: Anna Lewandowska. Ja mam tylko króciutkie pytanie: czy będą jakieś abonamenty dla ludzi, którzy pracują w centrum i jakiej wysokości?

O: Na tą chwilę takich abonamentów nie przewidujemy. Oczywiście będziemy dyskutować, ale to się odnosi też do tego, co powiedział wcześniej pan Dariusz odnośnie pewnych kartów i pewnego, no niejasnego może ich rozdawania. Będzie ustalona strefa, będzie trzeba zapłacić za to parkowanie, natomiast to też od państwa będzie wynikało. Takie wnioski, w ciągu dwóch miesięcy, o karty do nas nie wpłynęły.

M: W części wspólnej chodzi właśnie o wypracowanie, wypracowanie wspólne takich zasad. proszę zgłaszać własne wnioski.

O: Przepraszam, jeszcze się odniosę do tego, co Pani powiedziała. Z reguły w strefach płatnego parkowania istnieje możliwość wykupienia koperty, tak. To w większości stref płatnego parkowania zarządcy dróg sprzedają koperty. Oczywiście koszty takich kopert są bardzo wysokie i tylko niektóre instytucje godzą się na to, by dla swoich pracowników czy klientów wykupić takie koperty. One są jak gdyby niezależne, natomiast wprowadzanie, tak naprawdę, abonamentu dla pracowników, kłóci się trochę z ideą samej strefy, tak? My chcemy, żeby pracownicy jednak przyjeżdżali czy komunikacją zbiorową, czy rowerem, czy przychodzili pieszo, czy na wrotkach!



W8: Witam państwa, ja się nazywam Oskar Roszkowski, jestem mieszkańcem i jednocześnie jestem członkiem Stowarzyszenia Tumska. Pierwszą taką sprawą, chciałem się odnieść tutaj do slajdów pana Niestuchowskiego, odnośnie tego, jeżeli dobrze zauważyłem, to tylko 30% aut, są to auta stojące powyżej 3 godzin, powyżej 8 godzin. Rozmawiamy w tej chwili o rotacji tylko 30% aut. Nie wiem, czy dobrze to zauważyłem, jakby państwo to zweryfikowali, to byłbym wdzięczny. To jest jedna sprawa, jeżeli rozmawiamy o rotacji 30%, no to, to chyba nie bardzo jest ta dyskusja. Dalej, co ze strefami, które nie są objęte, które graniczą ze strefami płatnego parkowania? Tam będzie się to wszystko kumulowało, ludzie będą tam parkować, tam się robi bardzo tłoczno i będzie tam ten problem. A jeżeli w tamtych miejscach chcą państwo pobudować jakieś wielkogabarytowe parkingi, to czemu tego nie zrobić na terenie centrum miasta? Kolejna sprawa... Skoro państwo twierdzą, że strefy płatnego parkowania uatrakcyjnijają miasto, to wprowadźmy je w całym mieście, to całe miasto będziemy mieli dużo atrakcyjniejsze.

(oklaski, głos z sali: I to jest bardzo słuszna koncepcja!)

W8: Mogę tutaj podsunąć też takie rozwiązanie odnośnie tego, że mamy duży problem wtedy, kiedy są otwarte Urzędy Miasta. Na przeciwko Urzędu Miasta na starym mieście jest parking, dosyć duży, tam pewno kosztuje jedyne 50 złotych, stoi on w większości pusty. Moja taka propozycja: zaoferować te 50 złotych więcej urzędnikom, niech parkują na tym parkingu i wtedy nie będziemy mieli tak dużego problemu z parkowaniem, dosyć niedużym kosztem. Dziękuję bardzo.

M: Dziękuję bardzo.

O: Co do wniosków ze slajdów, które pokazywałem. Te trzydzieści procent, o których pan mówi, to jest w wyniku badania w całym okresie dnia, ponieważ badanie było przeprowadzane od godziny 7 do godziny 18. Jak państwo tutaj na sali stwierdzają w tych godzinach popołudniowych nie ma problemu z parkowaniem pojazdów, więc jakby te puste strefy wpływają na to, że, to co pokazywałem, że szczytem akumulacji jest 80%, a te puste godziny popołudniowe, czy od 7 rano, w których można zaparkować - one powodują to, że w ogólnym bilansie jest inny rozkład. Także, to jest odpowiedź na pytanie odnośnie 30%. Co do granic stref, no tak jak najbardziej, zdajemy sobie sprawę z tego, że być może akumulacja będzie następowała zaraz przy granicy stref. To też jakby już przy zlecaniu badań wskazywaliśmy wykonawcom, w jaki sposób zabezpieczyć się przed tym, żeby te parkowanie pojazdów nie odbywało się tam w jakiś dramatyczny sposób. Także, pewne rozwiązania zostały zaproponowane, też możemy o nich porozmawiać. Strefa w całym mieście, no cóż, ja tutaj...

O: Ja bym chciał się odnieść jeszcze do (fragment niezrozumiały). Bo nie wiem czy się do końca rozumiemy w zakresie płatnej strefy parkowania, tej strefy o której powiedzieliśmy i pewnych granicach, bo, pamiętajcie państwo, to w tych dokumentach o polityce parkingowej jest zapisane. My, patrząc na stare miasto, o właśnie... Obejmujemy strefa ten czerwony zakres, ale proszę pamiętać, że parkingi wewnątrz tych osiedli, na których strefa będzie wprowadzona, czyli parkingi spółdzielnie, wszędzie tutaj gdzie auta parkują, będą bezpłatne. My mówimy o strefie parkowania na ulicy, w ramach drogi publicznej, w ramach pasa drogowego. Nie mówimy o strefie parkowania, że wchodzimy w podwórka, w parkingi osiedlowe przygotowane przez spółdzielnie na ich terenie, tylko o strefy publiczne. Mówimy o porządkowaniu ruchu samochodów, ale w ramach dróg publicznych. W związku z

czym, w tym zakresie ta kumulacja, o której pan powiedział, na granicach stref nie powinna występować. Jeśli przyjęlibyśmy tylko stare miasto, jak to w którejś z propozycji padło, rzeczywiście prawdopodobnie tutaj, taka jest praktyka w innych miastach, handlowcy, ludzie, którzy pracują, mieszkają na granicy tych stref, proszą o kolejne rozszerzenie. Objęcie całego miasta? Nie ma takiej potrzeby. Dlatego że, jeśli mówimy o terenach osiedlowych, czy spółdzielni, my w te tereny nie ingerujemy. Mówimy o porządkowaniu ruchu w zakresie dróg publicznych. To trochę tak jak z rewitalizacją: nie obejmujemy całego miasta, tylko wskazujemy ten teren najbardziej zdegradowany. w przypadku stref parkowania jest podobnie. Regulujemy tę część miasta, w której to parkowanie rzeczywiście występuje.

O: Trzydzieści procent to jest nie 'tylko', tylko 'aż', proszę pana. Bo to 30%, to oznacza, że te 30%, tylko tych 30% kierowców blokują miejsca parkingowe. To jest normalne. To co zostało przedstawione, to jest do liczby wszystkich parkowań, czyli pozostałe 70% nie blokują tak dużo miejsc. Tylko w znacznie mniejszym stopniu blokują te miejsca parkingowe te 70%, niż te 30%, które stoi tam przez wiele godzin. No i to jest sytuacja notoryczna, która faktycznie występuje tam, gdzie nie ma strefy. Jeśli chodzi o rozszerzenie strefy na całe miasto. Tak, są już takie miasta, i to duże miasta europejskie, które ograniczają swoje obszary dla parkowania. Oczywiście, nie strefą, nie da się wszędzie wprowadzić płatności za parkowanie, ale uporządkowanie i ograniczenie parkowania występuje często na całych obszarach, na przykład w Berlinie, niedaleko nas. Jest praktycznie na całym obszarze uporządkowane parkowanie właśnie przez strefy ograniczonego parkowania.

W10: Artur Kras, radny miasta Płocka. Ja chciałem wrócić właśnie do Berlina, o którym mówiłem w czerwcu na naszym spotkaniu, a teraz bliżej: Mińsk Mazowiecki. Otóż, uważam, że w ramach polityki parkingowej powinniśmy zdefiniować strefy, gdzie życzymy sobie, aby była duża rotacja, natomiast wprowadzenie płatnych parkometrów w tych strefach nie powoduje zwiększenia rotacji, bo są kierowcy, których stać ich na to, żeby zapłacić 10 czy 15 złotych, i tak zablokują na cały dzień to miejsce. W związku z tym, w Mińsku Mazowieckim wprowadzono ułatwienie wygodne, mianowicie: wyznaczono miejsca, gdzie jest strefa, bezpłatna strefa ograniczonego postoju. Na przykład przy dworcu, przy urzędzie, przy urzędzie skarbowym, gdzie, choćby człowiek chciał, to i tak dłużej niż godzinę stać nie może. Natomiast na znacznej części obszaru miasta wprowadzono strefę płatnego parkowania, gdzie ci którzy mają takie życzenie, mogą stać nawet cały dzień. I zresztą podobnie jest w Berlinie, że są strefy parkowania do godziny, do sześciu godzin, do 24 godzin. Ja bym proponował, żebyśmy może wprowadzili wariant mieszany, taki jak w Berlinie. Wyznaczamy strefy, gdzie zależy nam na tym, aby zwiększyć rotację, ale też strefy, gdzie, na przykład w pobliżu Urzędu Miasta, można postawić samochód na osiem godzin. Dziękuję bardzo.

(Głosy z sali, niezrozumiałe)

M: Dziękuję bardzo. Czy któryś z państwa się chce odnieść? Tu jeszcze... Mówiłem na początku, te osoby, które się jeszcze nie zgłaszały mają pierwszeństwo.

(Głos z sali: Temu panu odstępuję swój czas!)

W11: Dzień dobry, Waldemar Janicki. Ja postaram się mówić na tyle krótko, żeby się zmieścić w tych trzech minutach, ale zacząć chciałem od rzeczy podstawowej.

Mówimy tutaj dzisiaj o takim wąskim zagadnieniu, czyli o strefach parkowania. Ja bym chciał się upomnieć o jedną rzecz, o której ktoś dzisiaj przede mną chyba tutaj już upominał, że w ogóle nie powinniśmy mówić o tym, jako o działaniu samodzielnym, tylko o tym, że naszym celem jest jakieś przekształcenie przestrzeni miejskiej w takim kierunku, żeby ta przestrzeń była bardziej przyjazna mieszkańcom, przyjezdnym i tak dalej. I jednym z elementów, jednym z elementów, nie jedynym, i wcale nie najważniejszym, jest wprowadzenie takiego rozwiązania, które wymusi rotację pojazdów na parkingach i (fragment niezrozumiały) trochę zmniejszy ruch w śródmieściu. W związku z tym, taki apel, żebyśmy patrzyli na to jako część pewnego większego programu. Ja bym bardzo chętnie o tym większym programie coś chciał usłyszeć, tym bardziej, że mówi się dużo o rewitalizacji na przykład śródmieścia czy starego miasta. To jest pierwsza rzecz. Po drugie, jeżeli ustalimy, że celem ma być wywołanie rotacji i polepszenie dostępu do starego miasta i osiedli przyległych, to w tym momencie powstaje pytanie: dlaczego w materiale, którzy państwo dzisiaj zaproponowali, w materiale dosyć ciekawym, jest jakaś tam propozycja ceny za godzinę, skąd ona się wzięła? Kto to policzył? I czego ma dowodzić? Bo jest tylko jedna metoda ustalania, właściwa metoda ustalania stawki godzinowej za parkowanie. Otóż, celem ma być, i tak się w publikacjach promuje, celem ma być to, żeby w godzinach szczytu gdzieś w okolicach 20% miejsc parkowania było wolne. W związku z tym jest tylko jedna metoda ustalenia stawki: wprowadzamy jakąś stawkę - badamy. Jeżeli mamy więcej miejsc wolnych, to po prostu podwyższamy stawkę, jeżeli mamy mniej, to po prostu ją podwyższamy. Z góry zakładając, że te 2,50 to jest stawka właściwa, no to jest trochę takie kłopotliwe. Następna rzecz: z czym to się wiąże? Wiąże się to z tym, że, jeżeli będziemy dążyli do wyboru operatora prywatnego wybranego w drodze przetargu, mamy tutaj pewnego rodzaju niebezpieczeństwo, że, jeżeli określimy cenę, która okaże się za wysoka, a częścią tej ceny będzie przychód tego operatora, to możemy mieć kłopoty później, konkretnie rada miasta, może mieć kłopoty prawne, gdyby chciała tę opłatę obniżyć. Ja jestem głęboko przekonany, że ta opłata powinna być dla Płocka niższa. Podam powód, otóż, w Warszawie jest to 3 złote, a takie średni przychód podatkowy mieszkańca Warszawy to jest 170% przychodu mieszkańca Płocka. W związku z tym, jakieś proporcje tutaj powinny być. I ostatnia rzecz, o którą bym chciał poprosić, żeby zwrócić uwagę, bo mi się wydaje, że tu popełniono jakiś tam błąd, drobny, a może i grubszy. To są parkingi dla (fragment niezrozumiały). Otóż, zdaje się, że wyznaczono, albo jest plan wyznaczenia parkingu, na obszarze Nowego Rynku i obszarze Kwiatka. (fragment niezrozumiały) z powodu braku przestrzeni odpowiedniej. Natomiast, jeżeli chodzi o Nowy Rynek, to, ja niektórym tutaj nie muszę tłumaczyć, że jak słyszę, że coś nowego ma powstać na Nowym Rynku, to troszeczkę mi się nóż w kieszeni otwiera, a to już jest najtagodniejsza sentencja, którą mogę w tej chwili powiedzieć. W związku z tym, pytanie czy nie powinniśmy bardziej patrzeć na cele. Ostatnia kwestia, ostatnią kwestią jest to, że sugerowany tak zwany wariant C, tak zwany 'aktywny', mówi o tym, że powinno się wzmacniać alternatywy w stosunku do dotarcia do centrum samochodem. Właśnie, czy możemy coś o tym więcej usłyszeć, bo wiemy tylko, że strefa ewentualnie może powstać i wiemy, że musimy za nią zapłacić, wiemy jaka stawka godzinowa, ale o tych alternatywach ani słowa. O konkretnych działaniach.

M: Dziękuję bardzo.

O: W kilku zdaniach chciałbym się odnieść, panie Waldemarze. To właśnie jest tak, że ta strefa jest elementem szerszej strefy. Nie po to mówimy o rewitalizacji, nie po to spotykamy się na konsultacjach, żeby te dwa elementy oddzielić. Za chwilę będziemy

mówić pewnie o polityce gospodarczej, mówić o tym jak ożywić ulicę Tumską, więc to są wszystkie te elementy, które oddzielnie konsultujemy, bo nie sposób na tych spotkaniach mówić szeroko. Co do ceny, trzeba przyjąć jakąś stawkę referencyjną. Eksperti sugerowali nam, abyśmy przyjęli, tak jak to było w innych miastach, przyjmuje się stawkę jednorazowego biletu komunikacji. Ceny za pierwszą godzinę ustala oczywiście Rada Miasta. rzeczywiście, istnieje takie ryzyko, w przypadku partnera prywatnego, że to może być problemem pewnym, aczkolwiek, po to są negocjacje, po to są ustalenia w umowie, że my tą cenę możemy oczywiście obniżyć. Odpowiadając trochę na pytanie, które zadał pan Paweł, pamiętajmy, że tu musi być gdzieś złoty środek. Schodząc z ceny w pewnym momencie możemy doprowadzić do tego, że zachwiejemy tą różnicę między tym, ile do tej strefy dopłacamy i tak byśmy... Nie chce tego nazywać opłacalnością, bo tak jak powiedziałem, odpowiadając na pytanie pana Tadeusza, chodzi nam o wymuszenie rotacji pojazdów, o uporządkowanie ruchu wewnątrz strefy, a przede wszystkim o to, aby każdy, kto chce się zatrzymać, zrobić zakupy, każdy kto chce skorzystać z usług w centrum, miał do tego prawo, mógł tam miejsce znaleźć. Stąd te wszystkie głosy, które państwo mówicie, tak jak pan powiedział, są rejestrowane. Na następnym spotkaniu będziemy proponować państwu, tak jak to było teraz: proponowaliśmy kolejną przymiarkę i w jaki sposób ona ma być skrojona. Natomiast z tą ceną, referencyjne odniesienie musieliśmy założyć, a totalne koszty, ile strefa będzie nas kosztować, ile będzie kosztowało jej utrzymanie, jaki ewentualnie, czy będzie przychód, będziemy się to starali określić. Wtedy skroimy na miarę. Dziękuję bardzo.

O: Jeszcze dla uzupełnienia chciałem odpowiedzieć, dlaczego te 2,50. No, dlatego że w badaniu referencyjnym (głosy z sali, niezrozumiały fragment). Eksperti przekonywali, żeby było 2,80, natomiast zaproponowaliśmy jako wariant do konsultacji 2,50. Co do wysokości stawki, Warszawa faktycznie ma 3 złote, ale Warszawa dlatego ma 3 złote, ponieważ ustawa ustaliła górną granicę i te duże miasta apelują do Ministerstwa, żeby zdecydowanie podnieść stawkę, żeby to nie było 3 złote, tylko zdecydowanie wyżej, ponieważ (fragment niezrozumiały) ta rotacja nie następuje w taki sposób, jak właśnie SPP ma działać. Natomiast (głosy z sali, fragment niezrozumiały).

M: Dobrze, momencik, po kolei. Pan z tytu czekał. Proszę.

W12: Piotr Tolik, rada mieszkańców osiedla Kolegialna. Panie Prezydencie, w zeszłym tygodniu wspólnie z Radą Stare Miasto mieliśmy spotkanie i właściwie cieszę się, że do wspólnego stanowiska jakby popierającego ten wniosek z Radą Stare Miasto doszliśmy. Natomiast, też się cieszę, bo takie sugestie był nasze, by z tych stref parkowania wyłączyć obszary, na których są wyłącznie budynki mieszkalne, gdzie nie ma usług, nie ma instytucji, ale widzę, jak z resztą pan to też powiedział, że jakby ten wniosek mieszkańców będzie spełniony. Dziękuję.

M: Dziękuję bardzo. Pan się zgłaszał, jeżeli dobrze pamiętam i jeszcze nie zabierał głosu.

W13: Krzysztof Wiśniewski. Ja mam takie pytanko, bo ja tu nie widzę żadnych konkretnych, także chciałbym o konkrety się spytać. Co z samochodami przy ulicy Kościuszki, Królewieckiej przy Rynku? Bo tam nie można przejść. Jeżeli ktoś idzie z dzieckiem, to stoją samochody w ten sposób, że nie miniesz. Całą drogę przy Rynku, można iść nawet pół godziny i jakoś to wolniutko idzie. I druga sprawa: ulica Traugutta, nie przejdiesz chodnikiem. Można chodzić tylko jezdnią. Kiedy będzie ta ulica Traugutta naprawiona?



M: Dziękuję bardzo.

O: Odnosząc się do ulicy Królewieckiej oczywiście musimy pamiętać, że wraz z wprowadzeniem strefy będą uporządkowane miejsca postojowe. One będą wyznaczone. Przygotowana zostanie na to pewnie organizacja ruchu, która usankcjonuje albo parkowanie prostopadłe, równoległe, bądź skośne, ale tak, aby tym chodnikiem można było przejść, bo o to też chodzi. Bo nie można, ma pan rację. Co do Traugutta, no nie jest objęta strefą, to jest, jak gdyby, dyskusja nie na dzisiaj. Strefa tam nie sięga, jeśli państwo ją przyjmiecie, może będzie rozszerzona na kolejny zakres. Dziękuję bardzo.

W14: Ja jeszcze raz proszę państwa, zgadzam się tutaj z niektórymi przedmówcami, że my mamy trochę bałaganu w mieście i, oczywiście, widzę tutaj, że bałagan bezdyskusyjny w ogóle związany z tymi dyskusjami, konsultacjami społecznymi. Ja już zwracałem uwagę na to, że powinniśmy w ogóle zacząć konsultacje o parkingach od zapytania mieszkańców i pracowników, pracodawców, ludzi odwiedzających centrum czy w ogóle chcą strefy płatnego parkowania. I gdybyśmy uporządkowali to nasze spotkanie i tą dyskusję... Zwracam się do pana prezydenta i do zarządu, żeby zacząć, mamy początek konsultacji, zaprzestańmy rozmawiać o cenach, o czymkolwiek, bo szkoda naszego czasu. Odpowiedzmy sobie na proste pierwsze pytanie, zrobmy referendum, mini-referendum, ale odpowiedzmy sobie na pierwsze, podstawowe to pytanie: czy my chcemy płatnych stref parkowania? Jeżeli większość ludzi opowie się, że tak, mieszkańców, pracowników, pracodawców, ludzi odwiedzających centrum, to wtedy dyskutujemy o płatnych parkingach i o stawkach. Ja uważam, że tam główne te konsultacje są bardzo nieuporządkowane. Jest totalny bałagan i ja uważam, że jest to zabieg socjotechniczny zarządu, który z góry chce już wprowadzić płatne parkingi. Te konsultacje są po to, żeby wprowadzono te płatne parkingi, strefy płatnego parkowania. A więc, ja bym proponował uporządkować całą sprawę podejmowania decyzji, czyli zacząć, pierwsze pytanie: czy chcemy stref płatnego parkowania. Skoro tyle pieniędzy jest przeznaczonych na te konsultacje, państwa czas, pieniądze za to są płacone, macie państwo pensje. Ja przychodzę społecznie i walczę o swoje, oczywiście, ale jestem bardzo prawdziwy, naturalny. Państwo dostajecie wszyscy za to pieniądze jak jesteście tutaj: pan, pan, pan, pani, pani, więc, za ten czas, który poświęcacie nam tutaj. Ja nie, ja nie dostaję, ja walczę cały czas, o to żeby tych stref nie było. A więc zacznijmy od początku, czy chcemy stref płatnego parkowania?

(Głosy z sali: tak chcemy. Nie chcemy.)

(Fragment niezrozumiały)

(Głos z sali: Następne pieniądze dla, dla tych... Dla prezesów spółek, co?)

(Fragment niezrozumiały)

O: Jeśli mogę, chce pan, panie Dariuszu, teraz?

(Głos z sali: Za nieróbstwo?)

W15: Pozwolę sobie tutaj raz jeszcze zabrać głos. Ja nie jestem tutaj społecznie, ja jestem tutaj bardzo prywatnie. Jestem przedsiębiorcą, który prowadzi aktualnie cztery punkty handlowe na terenie starego miasta, jestem właścicielem trzech punktów, z których dwa stoją puste, nie wynajmują się. I taki to jest na razie obraz naszego centrum. Zatrudniam w tych punktach 10 osób, którym niestety nie mogę wytłumaczyć,

w żaden sposób, żeby nie parkowały swoich samochodów przed moim punktem handlowym. Jediną metodą, żeby wymóc na nich cokolwiek jest to, żeby wprowadzić płatne miejsca parkingowe. I to nie ulega najmniejszej dyskusji. I teraz tak, jeśli chodzi o te opłaty. Ja bym nie chciał, żeby te opłaty dynamizowały całą dyskusję i cały tryb wprowadzania stref parkingowych. Dlaczego? Bo uważam, że w pierwszej części całego programu czy wpływ z tych opłat będzie większy, czy mniejszy, nie ma to najmniejszego znaczenia. Chodzi przede wszystkim o to, żeby zdynamizować centrum i stare miasto, bo zarówno są tutaj lokale, których właścicielem jest i gmina, i prywatni właściciele. Pozwólmy tym ludziom swobodnie pracować, uważam, że jest to tutaj duża szansa na zdynamizowanie handlu i usług. Tym ludziom będzie się łatwiej pracowało, będzie im się łatwiej płaciło podatki od nieruchomości do gminy, bo sądzę, że są dość spore zaległości, i tutaj możliwość wprowadzenia większej dynamiki w tym całym ruchu, w tym całym handlu, jest to jedyna możliwość zdynamizowania tej części miasta. Bo, jakoś ściągnięcie tabunów turystów się nie udało do Płocka i ono się chyba już nie uda, więc spróbujemy chociaż ten rynek wewnętrzny podnieść w jakiś sposób, a jedynie, uważam, tylko większymi cenami, konkurencyjnymi na przykład do dużych galerii, ale przy pomocy miejsc parkingowych. Dlatego mój apel, apel wielu moich znajomych i ludzi, którzy trudnią się handlem i usługami: logiczny cykl opłat, pierwsza godzina rotacyjna darmowa, i obserwacja tego, co się będzie dalej działo. Zawsze można te parkingi zlikwidować, ceny podwoić, pomniejszyć, ale trzeba przyjąć pierwszy etap bardzo swobodny i przyzwyczajania wszystkich do tego, że to jest. A odblokowanie miejsc parkingowych będzie naprawdę, według mnie, jako praktyka, nie wiem jak to badania naukowe na ten temat mówią, uważam, że będzie to naprawdę bardzo, bardzo dobrym posunięciem. Tylko, jeden apel, jeszcze raz go powtórzę, (fragment niezrozumiały), bo te miejsca muszą być naprawdę rotacyjne i ten cały cykl musi przynieść efekt, a jeżeli go zablokujemy rozdawnictwem karnetowym i nadal te samochody pracowników tych urzędów będą stały, no to wtedy nie będzie najmniejszego. Dziękuję bardzo.

M: Dziękuję bardzo. Pozwolę sobie, tu pani, panie jeszcze się nie wypowiedała.

W15: Dzień dobry państwu, nazywam się Kwiatkowska Małgorzata. Poproszę o ciszę. Reprezentuję targowisko między (nazwy dwóch ulic, niezrozumiałe). I tak w zasadzie muszę państwu powiedzieć, przysłuchując się tej dzisiejszej dyskusji, to takie nasunęły mi się, może nie wnioski, nie jakieś pomysły, tylko... Ponieważ, mam wrażenie, że decyzja w zasadzie o już zapadła. Państwo sądzicie, że te strefy nie są jeszcze zatwierdzone, że jeszcze wszystko może się zdarzyć, czyli rozumiem, że może nie być pięciu stref, tylko mogą być trzy strefy. Nie wiem, to (fragment niezrozumiały). Chociaż mówi się już o konkretach, czyli o pieniądzach, więc to tak wygląda, że te konsultacje to są takie w zasadzie, żebyśmy my się może lepiej poczuli. Pan mówi wiele tutaj o badaniach przeprowadzanych. Były takie, pan z, który zajmuje się organizacją... A czy były takie badania przeprowadzane naszego koła wszystkich hipermarketów, w każdym mieście, są tak wielkie bezpłatne parkingi. No przecież, gdyby one nie były potrzebne, to by nie był budowane, prawda? Teraz, poruszany temat, spędzania czasu takiego w mieście, w centrum miasta. Pożytecznego, przyjemnego spędzania czasu. Więc, ja tu postuluję, ja jako reprezentant naszych kupców, wybudujemy, założymy, właściwie, na tym placu po jednej i po drugiej stronie antypodkowy jakiś kawałek ładnego parku po prostu, a w podziemiach tego parku wybudujemy parkingi podziemne. I na tej zasadzie, tutaj pan mówił o tym parkowaniu hybrydowym, że jest to wariant mieszany, zrobimy ten parking podziemny, powiedzmy, bezpłatny, a miejsca naziemne wszystkie zrobimy jako płatne strefy parkowania. Jest tutaj, są jakieś rozwiązania możliwe, a nie tylko przyjęcie, że



wszystko ma być płatne i koniec i piętnaście minut na otarcie łez, gdzie godzina to jest minimum, godzina niepłatna, to jest minimum, naprawdę, żeby cokolwiek załatwić. I na zakończenie chciałam powiedzieć, że jak państwo chodzie po mieście, może czasem bywacie też na naszym rynku, to prawie cała druga alejka, tak zwana, jest już zamknięta, ludzie zostawiają klucze, oddają, (fragment niezrozumiały), odchodzą, bo nie są w stanie zapracować na ten czynsz, nawet nie mówiąc o zysku. I nie chciałabym tutaj źle wróżyć, ale coraz częściej takie toczą się rozmowy, jak państwo chodzie, to widzicie, że grają w karty nasi chłopcy, bo nie ma klientów w ogóle. Więc chciałabym, żeby za dwa lata, jak skończymy spłacać kredyt za zakup gruntu, żeby nie okazało się, że wówczas będziemy zmuszeni wystawić ten grunt do sprzedaży po prostu, bo ci którzy zostaną utrzymać całości kosztów: podatków wszelkiego typu, do budżetu miasta. To są strasznie wysokie opłaty. I nic, już taki po prostu pesymizm mnie ogarnął... A, jeszcze rozmawialiśmy kiedyś, że na tym placu mogłoby być, na przykład, fontannę, jakiś mini-McDonald, żeby przyciągnąć rodziny z dziećmi, tego typu rzeczy. Dziękuję.

M: Dziękuję bardzo. Tak!

O: Ja bym się chciał odnieść, zwłaszcza do tej wypowiedzi pana Andrzeja, ponieważ dyskutujemy o tym nie pierwszy raz. Taka jest rola konsultacji i bardzo bym prosił, aby pan starał się w każdym momencie zrozumieć po co tu wszyscy jesteśmy. To nie jest tak, że znamy się na wszystkim. Dlatego państwa pytamy, dlatego zaprosiliśmy konsultantów. A co do tego manipulowania, to dobrze pan wie, że zadane pytanie: czy chcesz nowy samochód, każdy odpowie tak. Czy chcesz strefy parkowania, bez poznania, w jaki sposób ona ma być zaplanowana, każdy odpowie, że nie chce. Po to to robimy, po to spotkanie dzisiaj, po to spotkanie w czerwcu i kolejne, abyśmy, uwzględniając państwa głosy, wynegocjowali w jaki sposób ta strefa ma się odbywać. Przypominam, był pan z różnymi przedstawicielami, z tymi osobami u nas na spotkaniu, u mnie w wydziale i drugi raz pan z tymi samymi osobami nie wrócił, bo te osoby przekonały się, że wprowadzenie rotacji pojazdów rzeczywiście, ci kupcy o których pan mówi, wprowadzenie rotacji pojazdów zapewni, że ktoś, do PSS-u, do antypodkowy, czy na targowisko podjedzie. W związku z czym, to tak odnosząc się do pana pytania, co do chaosu pewnego na konsultacjach: wyświetliliśmy jaki jest program, to co państwu zamieściliśmy na stronie, ja też odsyłam pana do tej strony internetowej, pan sam na spotkaniach że mną mówił, że będzie to śledził. Przecież tam jest napisane, co proponujemy. Proponujemy cztery warianty i o te cztery warianty będziemy mieszkańców pytać i dyskutować, który z nich przyjąć. W związku z czym, absolutnie nie zgadzam się z pana zarzutami o pewnej manipulacji. Odbiliśmy spotkanie z przedstawicielami osiedli, odbędziemy spotkanie z targowiskiem, odbędziemy spotkanie z przedsiębiorcami, którzy prowadzą działalność w strefie. Te wszystkie rzeczy są zaplanowane, po kolei będą się odbywać.

O: Szanowni państwo, ja tylko zdanie, bo ja rozumiem przede wszystkim obawę pań. Nie tylko z reszta, ale rozumiem bardzo dobrze. Pana również. To jest, jak pan słusznie powiedział, pana osobisty interes. Pana mogę tylko uspokoić, że przynajmniej ja i akurat wiceprezydent, pani dyrektor, pan kierownik są tutaj wręcz poza godzinami własnej pracy. Tutaj nikt, przynajmniej jeśli chodzi o mnie, o wiceprezydenta, nie odbiera żadnych nadgodzin, jesteśmy tutaj, bo uważamy, że warto z państwem rozmawiać, bo nie jest tak, że wiemy najlepiej, chcemy, jeśli są jakieś obawy, te obawy rozwiązać. I w tym momencie, to co pani powiedziała, pani prezes, dzisiaj sytuacja jest trudna. My mówimy: jest trudna, ponieważ nie ma gdzie zaparkować na Królewieckiej, nie ma. Na Majakowicz też nie ma gdzie zaparkować, że ktoś, kto chciałby, tak jak pan tutaj

powiedział, jadąc z Orlenu zatrzymać się, zrobić zakupy, nie ma gdzie zaparkować. Po prostu. A mógłby, jadąc z Jachowicza, zaparkować w tym momencie, zatrzymać się, zrobić zakupy, wejść... Nie ma dzisiaj takiej możliwości.

(Głosy z sali, niezrozumiałe)

O: Bo ktoś, kto podjechał, zostawił auto właściciel albo pracownik, zostawił samochód, zostawił go na cały dzień. Już nie wspominając o tych, którzy zostawiają i wyjeżdżają na cały tydzień. Tak też się zdarza. Więc, w tym momencie chcemy rotacyjnie do zmienić, chcemy to zreorganizować. I tutaj nie zgadzam się absolutnie z faktem, że powinniśmy najpierw postawić pytanie: ma być strefa czy ma jej nie być. Sensowniejsze i bardziej odpowiedzialne i bardziej uczciwe jest pytanie o to czy, jeśli ma być, to jaka ma być. Rozmawiamy ze sobą! Bo dzisiaj sytuacja już na targowisku jest bardzo trudna i my, te działania, które podejmujemy, robimy po to, żeby ją poprawić, nie po to, żeby ją pogorszyć. Oczywiście, przekonujemy się, tylko, że jeśli nic nie będziemy robić, to od tego poprawi się ta sytuacja? Absolutnie nie! Dzisiaj, prawda, nie wiemy do końca, tak na dobrą sprawę, jak zmieni się także ruch, jeśli chodzi o miasto, zwłaszcza centrum miasta, bo to z ruchem o różnych aspektach... I to nie tylko na tym spotkaniu, też na osiedlach. W sytuacji, w której będzie już cała reszta obwodnicy, w tym momencie, być może, warto będzie wówczas, po pewnej analizie zrobić, że Sieniewicza i Kolegialna, bo takie wnioski pojawiły się na jednej z Rad Osiedl, żeby były tylko po jednym pasie ruchu dla samochodów i autobusów i żeby to był ruch rowerowy w tym momencie. Bo wtedy się to spokojnie zmieści, i wtedy rzeczywiście, centrum także w dużej mierze odetchnie, jeśli chodzi o samochody, ale oł jeszcze jest przed nami. Dzisiaj mówimy nieco szerzej, być może jeszcze nie w 100% konkretnie, ale słuchając państwa. I tutaj, powtórzę jeszcze raz, chciałbym, żeby pani potraktowała tą dyskusję i te wyzwania o których mówimy, jako szansę na dalszy rozwój targu, a nie jako utrudnianie, bo dzisiaj jest trudna sytuacja, więc zastanawiamy się, to jest jeden z elementów, jak ją zmienić na lepsze. Pani mówi o rzeczach, które trudno (fragment niezrozumiały). Nie chciałbym, przy całym szacunku dla McDonalda, żeby McDonald był na tym placu. Raczej myślimy o innych instytucjach, rzeczywiście, co chowają parking pod ziemię. Ale to są wszystkie koszty, potężne koszty. Dziękuję bardzo.

W16: Paweł Stefański, jeszcze raz. Ja tak trochę... To samo środowisko, mówię o handlowcach, a zupełnie inna optyka sprawy. Pan Skubiszewski jest za, państwo są nie, a cel jest taki sam: podnieść obroty, uatrakcyjnić miasto. Więc, w ramach tutaj postulowanych przez pana Majkowskiego porządkowania chaosu i tego czyszczenia sprzed pola, rozumiem, że jest pan, panie prezydencie, namawiany na zorganizowanie referendum: za parkowaniem czy nie. Ja proponuję, żeby dopisać jeszcze dwa pytania: czy chcesz być bogaty? czy chcesz być zdrowy i piękny i szczęśliwy? I od razu mogę podać wynik. Panie Majkowski, to jest zwykła demagogia.

M: Każdy ma prawo do własnej opinii.

(Głosy z sali, niezrozumiałe)

W16: A teraz chciałbym się jeszcze odnieść do tego, co zostało podniesione też przez pana Skubiszewskiego. Mianowicie, czy wracając z Orlenu... Ja wrócę do tego, co powiedziałem na początku: czy oni muszą wracać tak wszyscy masowo, czy nie można by pomyśleć, żeby tak zorganizować ten ruch, żeby im się... Po prostu powiesić i marchewkę, ale i kijem. czyli, krótko mówiąc, żeby oni się przesiedli jednak do

komunikacji miejskiej, na która miasto łoży duże pieniądze, żeby trudniej było korzystać z samochodu, żeby raczej mieli interes jeżdżenia autobusami komunikacji miejskiej. I tutaj taki jeszcze jeden moment jest: układ miasta komunikacyjny, jest specyficzny, układ drogowy jest specyficzny i, na razie, jakoś tak, powiedzmy, ułatwia jeżdżenie, niepotrzebne, przez starą część miasta, z drugiej strony nie utrudnia, chociaż miejmy nadzieję, że to się zmieni. Gdyby na przykład, gdyby namówić Orlen i zorganizował wysoko płatną strefę parkowania tam pod Orlenem, od razu ilość tych samochodów zmalałaby, jakość życia miasta by się podniosła. I wtedy może ktoś jadąc autobusem albo samochodem, do czego nie namawiam, zatrzymałby się, bo miałby gdzie się zatrzymać. A jak będzie za darmo, to się nie zatrzyma, bo ja się nie zatrzymuję.

(Głos z sali: No i widzi pan, to jest demagogia, bo jak (fragment niezrozumiały) to na pewno się nie zatrzyma.)

W16: Ja się nie zatrzymuję, w każdym razie.

M: Zmierzamy do kropki.

W16: I ostatnia rzecz, to o czym mówił pan Skubiszewski: te karnety. Znaczą tak, szkoły, Machowianka, urząd, sądy i panie prezydencie, ten plac dla sądu, to też jest, wie pan, że tak powiem, wyjdzie na przeciwko polityki parkowania bez opłat.

(Głosy z sali, niezrozumiałe)

W17: Krzysztof Laskowski, ja jestem mieszkańcem i reprezentuję siebie, jako mieszkańca. Ja mam pytanie, bo nie widzę tutaj mieszkańców, którzy by zabierali głos, którzy są zainteresowani tym. Prawdopodobnie nie wiedzą. Ja dowiedziałem się o tym będąc na działce, tylko przez to, że żona akurat pracuje w tej bibliotece, że takie spotkanie jest. Ja pytam, wszyscy mówią o mieszkańcach, o interesie mieszkańców i tak dalej. Mieszkańców tu nie ma.

(Głosy z sali, niezrozumiałe)

W17: Tu są tylko przedstawiciele organizacji jakichś, przedsiębiorców, i tak dalej. Ja pytam się, w jaki sposób, prosty, zwykły mieszkaniowiec tych dzielnic, które tu pięknie zostały zakrojone na tym planie, nieczytelnym notabene, mają się dowiedzieć o takim spotkaniu i przyjść na nie, i przedstawić swoje problemy, propozycje, co ich gryzie, co ich nurtuje w związku z (fragment niezrozumiały). A to pana, nie wiem, pan jest jakimś kierownikiem w tym urzędzie, tak? Stwierdzenie, że nie przewiduje się, i taki uśmiech szyderczy, drugiego samochodu. Wie pan, ja mam być karany za to, że tu mieszkam? No wie pan, przede wszystkim troszeczkę szacunku dla ludzi, którzy tu mieszkają, płacą podatki na pana pensję. Więc bardzo bym chciał zapytać, w jaki sposób będzie rozpropagowane drugie spotkanie, które tam ma być. Jak mieszkańcy tych stref, które będą objęte tym płatnym parkowaniem zostaną powiadomieni o kolejnym spotkaniu? To jest moje główne, zasadnicze pytanie, bo organizacje, ludzie, którzy prowadzą biznesy jakieś, nas, mieszkańców, naprawdę. Ja chce wiedzieć jak ja będę parkował i ludzie, rodzina, która do mnie przyjedzie, jak to będzie się odbywało? I dlaczego, na przykład, to miejsce jest wyznaczone, a nie, na przykład, sto metrów dalej, gdzie jest piękny parking (fragment niezrozumiały).

M: Dziękuję bardzo.

O: Jeżeli można powiedzieć, to chciałem zwrócić uwagę, że ta moja prezentacja, wiem, że była dosyć szybko zaprezentowana. Natomiast, też z uwagi na ograniczenia czasowe, które są. Staramy się być transparentni w każdym zakresie. To o czym mówimy w zakresie konsultacji, który jest, jest to szeroko powiedziane, zarówno w mediach. Ja mam nadzieję, że z mediów Pan korzysta. Tu są przedstawiciele mediów i oni akurat, w swoich publikacjach również zamieszczają te informacje. My, poprzez stronę internetową, informujemy zarówno o aktualnościach, jak facebook, jak plakaty, które zostały na mieście rozwieszone, tutaj też w strefie centralnej. W jaki sposób inny pan ma propozycje, żeby dotrzeć, to ja bym to wykorzystywał. Na pierwszym spotkaniu, na który przyszli uczestnicy, poprosiliśmy o to, żeby każdy pozostawił swój adres e-mail. Każda osoba, która pozostawiła swój adres e-mail dostała informację...

(Głos z sali: Ja nie wytrzymam, przepraszam...)

O: Pan nie zostawił maila, dlatego nie dostał pan na maila. (fragment niezrozumiały)  
Ale zapraszam do mnie, mogę panu pokazać.

(Głos z sali, niezrozumiały)

O: Tak? Cieszę się, że Pan o tym mówi, bo staram się wysyłać korektę, staram się informować w jaki tylko sposób jest to możliwe. Również informacja o tym była przekazywana przez telewizję lokalną. Nie wiem czy pan ma taki dostęp... Jeżeli pan ma jakiś sposób, o którym chciałby mi pan powiedzieć, jak miałbym poinformować czy mieszkańców, czy przedsiębiorców, czy inne osoby, zapraszam do złożenia na maila [parkowanie@plock.eu](mailto:parkowanie@plock.eu) albo [piotr.niestuchowski@plock.eu](mailto:piotr.niestuchowski@plock.eu). Proszę mi wierzyć, skorzystam z metody, jeśli będzie w zakresie finansowym naszego urzędu.

(Głos z sali, niesłyszalny)

M: Drugi samochód jeszcze.

O: Drugi samochód, to jest kwestia funkcjonowania...

O: Starłem się odnieść do tego pytania, może pan nie usłyszał. Podczas rozmów z przedstawicielami rad osiedli mówiliśmy o tym, że drugi samochód to będzie opłata wyższa, 60 złotych, na przykład, za drugi samochód. Natomiast, będąc przy głosie, co ważne. Drodzy państwo, to też argument a propos gości, kogoś kto przyjeżdża. Pamiętajmy, że strefy w weekend są bezpłatne, tak to wygląda w każdym mieście. I dyskutowaliśmy też na wniosek Rady Osiedla mieszkańców Stare Miasto, dyskutowaliśmy o tym, że być może, strefa nie do 18, a do 17. Jak nałożymy na to, że 30/40 minut bezpłatne, to proszę zobaczyć, że ktoś, kto korzysta ze strefy po tej godzinie 16, jak wróci z pracy, zostawi samochód, nie uiszcza opłaty. W związku z czym, to rzeczywiście w tym pierwszym podejściu było mówione o pierwszym samochodzie. Rozmawiamy z państwem po to, żeby określić, jakie będą sumy dla kolejnego. W uzupełnieniu, rzeczywiście prosiliśmy, są tutaj pracownicy komunikacji społecznej, wydziału Urzędu Miasta Płocka. I podjęli tę akcję, rozwieszali plakaty, informowali w citylightach, w autobusach, wszędzie tam, gdzie to możliwe. Wie pan, to może też jest pewne zainteresowanie mieszkańców. Na warsztaty LP, które robiliśmy dla konkretnych osiedli, odbywały się cały zeszły tydzień, przychodziło po 10-15 osób, tych najbardziej zainteresowanych. Mimo że ta informacja do osiedli, do rad osiedli, do przyklejenia w



budynkach wielorodzinnych była przekazana. No, to jest być może kwestia zainteresowania.

O: Natomiast, ja też odnoszę się do...

(głosy z sali, niezrozumiałe)

W17: Wie pan, możemy się... Ja akurat mieszkam na Warszawskiej, tu na końcu tej strefy, która tutaj będzie. Pan mówi, że to będzie bezpłatne w weekendy. Ale ja jestem zainteresowany, żeby to było płatne w weekendy, bo tam jest w weekendy...

O: A to też jest cenny głos.

W17: Kolejna sprawa. Pan mówi, że podajecie linkiem, na swojej stronie, i tak dalej. Czy pan myśli, że mój sąsiad, który ma siedemdziesiąt-kilka lat wchodzi na wasze strony jakieś czy coś, korzysta, nie wiem, z... Ja proponuję się przejść od tego miejsca do końca wyznaczonej strefy parkowania i, rozumiem, że to już jest wyznaczone, tak, bo tak... Czy gdziekolwiek znajdziemy jakąkolwiek informację o tym, że takie spotkanie się odbywa? Możemy się przejść po tym spotkaniu, do końca - nie zobaczymy tego na pewno. Więc, jakieś takie, takie informacje dla mieszkańców w mediach, o jakich mediach mówimy?

O: Radio, gazety...

W17: Pan myśli, że ktoś teraz kupuje gazety? No proszę pana...

(Głosy z sali, niezrozumiałe)

O: Czyli, jak rozumiem, proponuje pan, żeby prezydent, ewentualnie urzędnicy, pukali od domu do domu i informowali, że takie spotkanie jest. No bo, jeśli poprzez plakaty...

(Głosy z sali, niezrozumiałe)

O: Do spółdzielni była informacja. Ale być może, rzeczywiście, jest jakieś wyjście, to co pan powiedział, tylko kwestia miejsca, gdzie można poprawić. Natomiast, zwracam uwagę, być może poprawimy konkretną komunikację, bo to jest kwestia, dzisiaj nie mówimy... Nie chciałbym, żeby dyskusja zeszła z głównego nurtu na to jak powiadamiać, ale bierzemy pod uwagę to co pan powiedział. Dobrze, bierzemy to pod uwagę, postaramy się o następnym spotkaniu z większą dbałością jeszcze poinformować mieszkańców. Natomiast, tylko jeszcze odniosę się do... Nie chciałbym polemizować na ten temat. Tylko też proszę o jedną rzecz, żeby uniknąć sytuacji, w której pan interpretuje, że oto pan kierownik czy pan dyrektor, albo ktoś, uśmiechnął się szyderczo. Nieprawda. Tutaj to, że my odpowiadamy, proszę nie nadinterpretowywać w tym momencie gestów, uśmiechów... Jest to po prostu informacja, mało tego, informacja, o której wcześniej mówił pan prezydent. Mówił, że to jest jeszcze kwestia nieustalona, że jest propozycja: pierwszy samochód 30 złotych za abonament, drugi samochód 60, więc tutaj jeszcze to, dyskutujemy nad tym.

(Głos z sali: Ja tu tylko podam...)

M: proszę podać propozycję.

W17: Panie prezydencie, pan ma taka spółkę jak MTBS, która administruje, nie wiem, bodajże 3/4 tego terenu i...

O: Nie na starym mieście, nieprawda.

(Głosy z sali, niezrozumiałe)

W17: Kolejna spółka. Wchodzą w grę dwie spółki, tak? Do każdej z tych spółek przychodzą sprzątaczkę, które, nie ma problemu, żeby wzięły ogłoszenie do klatek w każdym bloku: 100% mieszkańców wie.

O: Dobrze, przyjmujemy to. Dobrze.

M: Dziękuję bardzo, kolejny pan, trzy minuty.

W18: Ja jeszcze chcę wrócić, panie prezydencie, niech pan zwróci uwagę: taka logika wypowiedzi. Powiedział pan, żeby ludzie mieli gdzie się zatrzymać jadąc, wracając z Orlenu, żeby mogli zrobić zakupy. Nie, ale było, żeby ludzie wracając z Orlenu mogli zatrzymać się i zrobić zakupy. Ja podkreślałem, wielokrotnie, żeby osoby, które przyjeżdżają do pracy do centrum też mogły te samochody bezpłatnie parkować, dlaczego? Dlatego, że po pracy załatwiają wiele różnych sprawunków. Często są to matki z dziećmi, często są to matki, które muszą zrobić zakupy, a potem odebrać dzieci z przedszkola, czyli, proszę zwrócić uwagę, jaka jest logika. Logika myślenia jest taka... Każdy z nas myśli, musi pojechać do pracy samochodem, po pracy...

(Głos z sali: Nie ma przymusu jazdy do pracy samochodem!)

W18: Musimy po pracy załatwić jakieś sprawunki, mamy różne obowiązki, nie zarabiamy dużo. Dla nas, w centrum opłata 3 złote za godzinę to jest bardzo wysoka cena. Ja chcę podkreślić, obiad kosztuje 10 złotych w centrum, gdzie sprzedaje się w takim barze Konsumat, w centrum. No, powiedzmy, 10 złotych. Tam się sprzedaje 500-1000 obiadów. Jeżeli wprowadzimy opłatę parkingową 3 złote - 13 złotych już kosztuje obiad. Fryzjer kosztuje 10 złotych, opłata parkingowa 3 złote. W przypadku kobiety to będą dwie godziny, to już jest 16 złotych. I tak dalej, koszty nam rosną, dostępność do usług maleje. Jeszcze chcę raz podkreślić, ceny mieszkań spadają. Problem z mieszkaniem, że sprzedaż mieszkań jest bardzo duży, ponieważ nie ma nabywców. Ktoś kto chce się przenieść ze strefy, z centrum będzie miał wielki problem. Bo kto będzie chciał kupić mieszkanie, gdzie jest obowiązek płatnego parkowania i dodatkowe wymogi obciążające tego mieszkańca. I tutaj ja popieram mojego przedmówcę, bardzo słuszna uwaga, uważam, że bardzo słabo rozpropagowane spotkanie i zgadzam się w 100% z panem. Także, chce tutaj poprzeć mojego przedmówcę, jako mieszkańca.

M: Dziękuję bardzo.

(Głos z sali: Do mnie pan prezydent zadzwonił chyba, no, dlatego tu jestem.)

W19: proszę państwa, Jerzy Skarżyski. Ja tak troszeczkę wrzucę...

(Głos z sali: Dzień dobry panu.)



W19: Ten cały problem tego, że to społeczeństwo nasze jest bardzo leniwe i nie interesuje się tym, co się dzieje w tymże centrum miasta. Ja wiem, że będą głosy (fragment niezrozumiały). Skarżyński jest dobrze poinformowany, też nie zawsze poinformowany, ale jednak wiemy co się dzieje. Ludzie po prostu nie chcą przychodzić na to. Ale w czym jest problem? Nie dlatego, że są leniwi, może nie wiedzą. Ja powiem teraz coś, może, no, przykrego dla wszystkich: bo ludzie nie wierzą, że się nas słucha. I to jest smutne. To jest jedna rzecz. Druga, proszę państwa, mieszkamy, wiadomo gdzie, na (nazwa ulicy, niezrozumiała). Tam jest znak: wjazd mogą mieć tylko sześć, siedem samochodów, tam pisze. Proszę dzisiaj pójść zobaczyć gdzie można tam zaparkować. To, że... Ja dziękuję panu prezydentowi, że od kilku lat mnie już nie ścigacie z tego parkingu, jak pan zaczął być prezydentem, a poprzednicy mnie ścigali. Ja nie miałem gdzie zaparkować, proszę mi uwierzyć. Nie miałem. Ja musiałem mieć samochód, żeby (fragment niezrozumiały), ale to nieważne. Dzisiaj mówi się, że ktoś do mnie przyjedzie. Przyjeżdża córka, w różnych dniach przyjeżdża. Stoi strażnik i się pyta do kogo, ona mówi. A dlaczego pani tu chce wjechać? Do rodziców (fragment niezrozumiały). Natomiast, proszę mi powiedzieć dlaczego urzędnicy ratuszowi, którzy tutaj są na tej sali parkują tam bezczelnie, a ja pytam się... To jest teren prywatny, ale znak mi mówi, że na tym terenie prywatnym, który jest wymieniony, a nie jest wymieniony, parkuje trzydzieści, czterdzieści samochodów. Nie można się nigdzie zatrzymać. Sanktuarium Miłosierdzia Bożego się rozbudowuje, wystarczyłoby na wprost naszego domu przejście dla pieszych. Panie prezydencie, proszę iść zobaczyć, mam spisywać urzędników? Mam pokazywać te osoby na szpilkach, które tam parkują? Tam nie można parkować, a jak pobuduje się ten, nie daj boże, apartamentowiec, co będziemy tam robić?

O: Panie Jerzy...

W19: Ja wiem, ja mówię cały czas!

O: Polityka parkingowa. Dążymy do tego...

W19: Ale to jest polityka parkingowa!

(Głosy z sali, niezrozumiałe)

W19: Urzędnicy ratuszowi! Parkują tam że trzydzieści samochodów, polityka parkingowa.

O: Panie Jerzy, jak pan dobrze wie, jak rozmawiał pan z panem pełnomocnikiem, który jest obecny tutaj na sali. W ramach polityki przygotowujemy też organizacje ruchu dla starego miasta i dla wszystkich...

W19: Ja mam nadzieję, bo...

O: I dla wszystkich osiedli. Stąd, będzie to wyregulowane tak, żeby to co pan przed chwilą powiedział, żeby nie było dopuszczone parkowanie na, w tych miejscach, gdzie one są niedozwolone. Ta polityka, nie mówimy na dzisiejszym spotkaniu o normatywie parkingowym, wszystko ma nad doprowadzić do tego, żeby zaprowadzić przede wszystkim porządek. To jest główny (słowo niezrozumiałe).

(Głos z sali: A główny i odpowiedzialny za parkowanie sam parkuje tam, gdzie nie wolno! Włochowski Andrzej, komenda straży miejskiej. Są dowody rzeczowe!)

W19: Jeszcze jedna rzecz, mówi pan, że nie będzie. Ja mam nadzieję, że takich nie będzie, że nie będą jakieś tam zezwolenia. Ja swego czasu zapytałem zarządu i pana pełnomocnika i odpowiedział mi ile to, w ciągu tam miesiąca czy dwóch, czy roku wydano zezwoleń jazdy. Tak to.

(Głos z sali: Wochowski!)

W19: Dziękuję bardzo.

M: Dziękuję bardzo. Pan jeszcze.

W20: Chciałem dorzucić tutaj parę uwag do dyskusji, jaka się wywiązała. Są jakby dwie grupy: jedna jest za tym, żeby najpierw poddać swoistemu referendum to czy w ogóle wprowadzać strefy płatnego parkowania czy nie. Ja myślę, że miasto, realizując jakiś zakładany pomysł, wykonało swoje zadanie na razie w sposób prawidłowy. To znaczy, jest bardzo dobrze przygotowany materiał, konieczność wprowadzenia tej strefy też widzę jako obywatel, a jeżdżę po całej Polsce i też, jeśli chcę coś załatwić w jakimś innym centrum, to muszę zapłacić. No taka jest kolej rzeczy, w takim świecie żyjemy. I po prostu, zaczynanie jakiejkolwiek działalności zarządu miasta od poddawania pod referendum jakiegokolwiek pomysłu uważam za nieestosowne. Natomiast, uzyskałem troszkę odpowiedzi na swoje pytania. Natomiast, nie uzyskałem od pana prezydenta Jacka (fragment niezrozumiały). Nie uzyskałem odpowiedzi podstawowej. Nie wierzę, i proszę mi wierzyć, że szczerze nie wierzę, że tak wybitni pracownicy miasta i zarządzający tym miastem ludzie nie mają rozeznania finansowego ile to miasto będzie kosztować, obojętnie czy będzie jedna, dwie, cztery, czy pięć stref parkowania. W opracowaniu nie zauważyłem podanych... W innych miastach, z tego co zauważyłem, najmniej we Wrocławiu jest 1200 miejsc płatne.

O: 2800.

W20: 1200.

O: We Wrocławiu 2800.

W20: A może (fragment niezrozumiały). W każdym bądź razie, w naszym opracowaniu, które tutaj obejrzelismy, nie było przewidywanych tych, wyliczenia tych miejsc. To jest jedna rzecz, która mi się nasunęła. I, przecież, państwo przygotowując tak wielką pracę, bo to jest na prawdę wprowadzenie pewnej rewolucji w mieście. Przygotowanie płatnych stref parkowania. Obojętnie czy zlecicie to komuś w drodze przetargu i wykonanie fizyczne, uporządkowanie przy okazji, co jest konieczne: uporządkowanie miejsc parkingowych w Płocku jest konieczne, co do tego nie ma żadnych wątpliwości. Obojętnie czy zlecicie to komuś, to musieliście przeanalizować koszty. I bardzo proszę o odpowiedź, jakie korzyści miastu... Ja nie jestem przeciwnikiem, żeby miasto nie zarabiało, nawet na własnych mieszkańcach i na przyjezdnych gościach. ale jaki będzie wynik finansowy tej olbrzymiej operacji, jaką miasto chce przeprowadzić? Ja wiem, że pan prezydent odpowie mi w tej chwili: proszę pana, to w zależności od przyjętej wersji, zgadzam się z panem. Ale szacunki musiały być wykonane, bo każdy, jesteście pewnego rodzaju biznesmenami, bo zarządzacie olbrzymimi pieniędzmi i

rzadzicie tym miastem dysponując naszymi pieniędzmi. Więc, musicie się spodziewać albo strat, albo zysków. I chciałem to usłyszeć, jakiego rzędu kwoty wchodzi w grę, raz - przy samym zainwestowaniu w całe to przedsięwzięcie, dwa - po jakimś tam okresie, jakie to przyniesie zyski, bądź straty. Ja też nie miałbym nic przeciwko temu, jeżeli będzie nam się lepiej żyło jako płocczanom, a miasto będzie chciało do tego dołożyć. Większość mieszkańców zgodzi się na to, żeby nawet było to na koncie strat dla miasta, ale życie będzie przyjemne. dziękuję bardzo.

M: Dziękuję bardzo. Rozumiem, że wywołany...

O: Bardzo krótko, w odpowiedzi. Tak jak powiedziałem, oczywiście miał pan rację, koszty będą zależne od tego, który wariant przyjmiemy. W miastach stutysięcznikach, jeśli chodzi o uzbrojenie, czyli wybudowanie strefy i wpływy z niej - pokrywają od 70 do 100% funkcjonowania strefy. Coraz więcej miast mówi o tym, że wprowadzenie stref zapewnia im, że tak powiem, strefa się spłaca.

W20: W kwotach bezwzględnych?

O: W kwotach bezwzględnych wolalbym się nie wypowiadać, dlatego że dyskutujemy nad wariantami. Tak naprawdę, odnośnie tego wariantu, ta cena może być bardzo różna. Będziemy oscylować przy takim wariantcie, w którym miasto, no, nie będzie musiało dopłacać.

O: Na pewno nie chcemy jako miasto dopłacać, ale też, jeszcze raz powtórzę, wprowadzenie tej strefy nie ma na celu obciążenia mieszkańców dodatkową opłatą. Czyli tu nie chodzi o to, żeby jak najwyższa kwota była, tylko, przede wszystkim, ideą jest ta, to zdynamizowanie i uporządkowanie, nie tylko stref parkowania, ale także ruchu w centrum. Natomiast, mamy świadomość, że to, panie Pawle, będzie bardzo, może nie skomplikowane, ale ma wiele różnych aspektów. No na przykład, rzeczywiście istnienie płatnych stref parkowania sprawi, zakładamy, wzrost, na przykład, osób, które będą się poruszały komunikacją miejską, a tym samym wpływy z biletów powinny wzrosnąć. A więc to też ma taki aspekt. Może nie jest najważniejszy, nie jest kluczowy, ale także na wynikach komunikacji miejskiej, a tym samym może na dopłacie ze strony do miasta do komunikacji miejskiej, będzie to miało też wpływ. Dzisiaj nie potrafimy jeszcze powiedzieć jaki, bo to się dopiero okaże, ale na pewno istotny, w pewnym stopniu. A co za tym idzie, także będziemy mogli, na przykład, modernizować komunikację miejską. Bo, to co już w tej chwili robimy, to jest, w porównaniu z tym, co było pięć lat temu, duża zmiana, ale jeszcze należałoby, około 1/4 taboru wymienionego, kolejne 3/4 jeszcze czeka na wymienienie. Natomiast, tu chcemy posiłkować się środkami unijnymi, mając ten wkład własny. Więc, to nie jest taka łatwa, bo nie chcemy dopłacać do tego, o czym (fragment niezrozumiały). Dziękuję.

M: Dziękuję bardzo. proszę państwa, mamy tu jeszcze jakieś nowe pytania, idee i tezy... Prosiłbym tylko, żeby już nie powtarzać tego, co zostało powiedziane, no bo to już zostanie zanotowane.

W21: (fragment niezrozumiały), jak państwo chyba zauważyli, jestem w zasadzie za, z małym przeciw, ale jedna rzecz mi jeszcze umknęła. Może nie mi, tylko autorom tego opracowania. Otóż, będąc za, jestem również przeciw o tyle, że słuchałem dosyć dokładnie pana Andrzeja Majkowskiego, z którym się, z resztą, dosyć dobrze znamy i z reguły mamy podobne zdanie na różne tematy, a dzisiaj zupełnie odmienne. Ale ja

rozumiem jedną argumentację osób prowadzących różne działalności gospodarcze gdzieś tam w okolicach, na przykład, Nowego Rynku. Chodzi o pewnego rodzaju aspekt konkurencji. I otóż, chciałem spytać, czy w fazie diagnozy celowo, czy przez nieuwagę pominięto kwestię tego, co się dzieje na Podolszycach. Otóż, tam teoretycznie problemu parkingowego nie ma, za wyjątkiem jednego miejsca. Jest ulica Czwartaków, która jest wykorzystywana w dniu dzisiejszym w sposób zupełnie sprzeczny z założeniami tej ulicy, bo wzdłuż całej tej ulicy jest ogólnodostępny parking, który, jakby wzmacnia rolę, czy pozycję, (fragment niezrozumiały). I tutaj apel, jeżeli robimy strefę parkingową w centrum, to jedynym wyjątkiem, poza centrum, powinien być ten ciąg ulica czwartaków na całej, no może nie całej, na długości, no wiadomo jakiej. Przy czym, tam też powinny być bardzo silne preferencje dla mieszkańców, ponieważ ta ulica w założeniu urbanistycznym miała być wewnętrzną ulicą dla mieszkańców, a w tej chwili pełni rolę ulicy dojazdowej do galerii, to jest raz. Niestety również, te miejsca parkingowe, które tam są, są, niemalże w całości, w ciągu dnia zajęte przez, powiedzmy, gości galerii. Przy czym, byłby to taki element zachowywania równowagi między tym, co się dzieje w centrum, a tym co się dzieje w galeriach.

M: Dziękuję bardzo. Ktoś... Pan się zgłosił.

W22: Ja tylko chciałem przypomnieć, że (fragment niezrozumiały).

O: Tak, ja też o tym pamiętam, za chwilę o tym opowiem. Ale może jeszcze, tam pan Dariusz zgłaszał się.

W23: (fragment niezrozumiały). W sytuacji, kiedy powstaną miejsca parkingowe. No właśnie, i tu jest następny plus dla kupców centrum, powiedzmy, że są to jakby dwa niezależne organizmy gospodarcze. I teraz, tutaj krótka odpowiedź na pytanie pana, którego tutaj nie ma, który nie może przejść Królewiecką. W momencie wprowadzenia miejsc parkingowych, automatycznie (słowo niezrozumiałe) samochody z tymi drobnymi kupcami i następnie, ta pani z Targpolu, której już nie ma, wtedy dla Targpolu jest straszną przestrzeń do wykazania się: zabierzcie tych, którzy nie mają płacić za te pięć godzin parkowania z tym towarem na Królewieckiej, na wasz teren. I tu macie ogromne pole do działania. Ja mógłbym tutaj jeszcze kilkanaście tutaj wymienić różnego rodzaju drobnych i grubszych przykładów, gdzie, naprawdę, dłuższe parkowanie pewnym osobom się nie będzie opłacało, a naprawdę pewnym osobom wyjdzie to na dobre. Tylko, bardzo proszę o tą pierwszą godzinę minimalnej opłaty, tylko po prostu ją darować, tak? Dziękuję bardzo.

M: Dziękuję.

O: Czy ja już mogę się odnieść, czy jeszcze pan...?

M: Tutaj jeszcze skumulujemy głosy i potem...

W24: Ja, jeżeli...

O: Dał się pan przekonać.

W24: Chciałem zwrócić uwagę, że rozmawiamy o parkingach w tej chwili i obawiam się, że może nastąpić w przeprowadzeniu tych parkingów (fragment niezrozumiały), większości mieszkańców i przedsiębiorców. I, proszę państwa, chcę zwrócić uwagę na

to, jak został wybudowany nowy wjazd do strefy parkingowej przy Auchan. Jest totalny bałagan. czyli proszę zwrócić uwagę, że na państwa przygotowania i na państwa badania trzeba patrzeć z przymrużeniem oka, ponieważ, proszę zwrócić uwagę, już budowany projekt wprowadził totalny bałagan przy wjeździe na strefę parkingową tam przy Auchan. Tam jest w ogóle problem z wjazdem, z zakręceniem, porządku w ogóle... na tej strefie. Więc, jest to dla mnie, jest to totalny bałagan, (fragment niezrozumiały). Proszę zwrócić uwagę, jest to nowa inwestycja, zrobiona bardzo szybko, a moim zdaniem bardzo źle wykonana.

O: Odpowiadając...

O: Dziękujemy, że dotyczy to rzeczywiście kwestii, na temat której dyskutujemy.

O: Teren prywatny, nie podlega jurysdykcji Zarządu Dróg. Zjazd, rzeczywiście, który uzgodniliśmy z (niezrozumiały fragment) Przygockim, miał na celu odciążenie ulicy... Poprawy bezpieczeństwa na skrzyżowaniu, i tak się stało. W przypadku terenu prywatnego, to jest rzecz, którą zaplanowało sobie Auchan, myślę, że w niedługim czasie doczekamy się zmiany tego rozwiązania, bo dla samego Auchan jest to...

O: Dokładnie, to jest ich problem.

O: Ale to jest ich problem, bo to jest prywatna część. Ale, odpowiadając na pytanie, pana Waldemara odnośnie tej kwestii związanej z alternatywami. Otóż, pan doskonale (fragment niezrozumiały), jednym z nich jest plan ludności miejskiej, wpisujący się w plan gospodarki (fragment niezrozumiały). Ten plan zakłada budowę ścieżek rowerowych, w przyszłości, być może, organizacji ruchu, pokażemy to... (fragment niezrozumiały) To, o czym mówił pan prezydent, to znaczy, na przykład, przeznaczenie jednego pasa dla rowerów, ale dla tej gospodarki, planu ludności miejskiej, zakłada również zwiększenie roli komunikacji miejskiej. To też nie jest dyskusja na tą chwilę, ale takie działania alternatywne będziemy podejmować. Musimy osiągnąć wskaźniki w ramach planu gospodarki (fragment niezrozumiały), który został przyjęty. Wszystkie te działania, tu odpowiadając też na pytanie jednego z panów, odnośnie szerokich działań. To jest szeroki zakres podejmowanych przez prób. Zarówno, gospodarki (fragment niezrozumiały), mobilność miejską, rewitalizację, czyli te działania związane ze strefą parkowania, jak państwo widzicie, wpisują się w szersze działania, w szerszą strategię miasta. Co do pobocznic, no, wprowadźmy strefy, (fragment niezrozumiały). Ja myślę, że to co powiedział pan Dariusz, to jest pewna naturalna rzecz, która się stanie. To się też obserwuje w innych miastach. To znaczy, porządkowanie tej strefy, to co zrobił (fragment niezrozumiały), nie wiem jak się zachowa. Pamiętajmy, (głosy z sali, fragment niezrozumiały). Dajmy sobie ten czas, żeby przyjrzeć się w jaki sposób ta strefa będzie kształtowana. I będzie oddziaływać.

M: Dziękuję bardzo. Tu jeszcze pan się zgłosił.

W25: Oskar Roszkowski. Jestem mieszkańcem (fragment niezrozumiały). Taki jeszcze jeden mały apel, jeżeli już, ja jestem całkowicie przeciwny wprowadzeniu płatnych stref parkowania, jeżeli już, to raczej hybrydowe. Ewentualnie, jeżeli te strefy, to z dosłownie takimi symbolicznymi pierwszymi godzinami, tak? Żeby ten obrót był dosyć duży. żeby ludzie mogli przyjechać za nieduże pieniądze na tą godzinę, dwie i zrobić te zakupy. Jeszcze taki mały apel, jeżeli te strefy już powstaną, to żeby urząd nie zrobił w pewnym



momencie tak, że wszystkie parkingi przy urzędach zagrozi sobie bramą i robi je dla siebie, dla swoich pracowników, urzędników... Taki mały apel, tak na przyszłość.

O: Nie ma takiej opcji. Na pewno takiego ruchu nie zrobimy, będziemy państwa informować o tym na bieżąco.

M: Rozumiem. To krótkie pytanie, co je usłyszałem...

W26: Krótkie pytanie. W prezentacji było sprawa egzekwowania, przestrzegania przepisów. Ja się pytam pana prezydenta Nowakowskiego, dlaczego, jakie są przeszkody, żeby teraz egzekwowano przepisy ruchu drogowego, które w gruncie rzeczy stwarzają ten problem, albo wyostwiają ten problem, że nie można przejść, że... parkowania. Co straż miejska innego ma do roboty? Dlaczego nie szlifują bruku i nie egzekwują, tylko działają na wezwanie. Na wezwanie! ten problem jest permanentny i przez cały dzień, a trzeba ich wzywać. To jest ich powinność: egzekwować. To wszystko.

M: Pan krótko, dziękuję.

O: Dziękuję. Pana Stefańskiego sympatia do Straży Miejskiej jest znana. Być może uzasadniona nawet. Natomiast, rzeczywiście, pełna zgoda, bez względu na to czy strefy płatnego parkowania będą wprowadzone, czy nie, Straż Miejska jest po to, aby egzekwować porządek w tym zakresie.

M: Myślę, że ostatnie pytanie...

W27: Ja sobie pozwolę jeszcze małą uwagę odnośnie długości godziny parkowania, bo, z tego co obserwuję, to godzina 15:30, 16, teoretycznie te miejsca pustoszeją, bo, tak jak wspomniałem na początku naszej dyskusji, w większości są zajmowane przez pracowników urzędów, banków, i tym podobnych instytucji. I, gdybyśmy mogli to, no nie wiem, zrobić to półtorej godziny, tak do godziny 18, kiedy te strefy jeszcze funkcjonują, nie sądzę, żeby nam się udało przedłużyć godziny pracy strefy do 18, 19, żeby jak najdłużej... Znaczą, żeby ten moment darmowego parkowania wydłużyć maksymalnie, więc ten czas opłat, powiedzmy od godziny 8 do 16, 16:30 (fragment niezrozumiały).

O: Jest to jak najbardziej uzasadniony wniosek.

W27: Jeszcze jedna uwaga, (fragment niezrozumiały) w kierunku pana wiceprezydenta skierować. Z tymi opłatami, bardzo ostrożnie. Jest mnóstwo miejsc, na przykład w okół Królewieckiej, Sienkiewicza, które tylko czekają i które się uaktywnią, zdynamizują prywatne parkingi. Także, nie (fragment niezrozumiały). To wszystko wyrówna i na pewno Urząd Miasta nie będzie w stanie tego pobudować. Wiadomo, ta pierwsza godzina jest godziną najbardziej istotną. Jeżeli następne godziny będą nawet droższe niż w innych miastach, jeżeli można tu stać, che mieć trochę komfortu, zapłaci. Natomiast, ta pierwsza godzina powinna być swobodna dla każdego, tak, żebyśmy tutaj, no, nie kategoryzowali (fragment niezrozumiały).

O: Dobrze, dziękujemy za ten jakże słuszny głos. My cały czas wahamy się, może nie 15, czy gdzieś 45, być może godzina. Natomiast, ten głos, także, jeżeli chodzi o godzinę nie 18, a 16:30, na przykład, też chyba wydaje się być bardzo racjonalnie uzasadniony. Chyba możemy podziękować państwu za dzisiejsze spotkanie. Ja ze swojej strony



chciałem bardzo podziękować za dzisiejsze konsultacje, za obecność, na pewno także tym przedstawicielom urzędów, instytucji, stowarzyszeń, przedsiębiorcom, ale także mieszkańcom, którzy dowiedzieli się od swojej żony czy z radia, gdziekolwiek, i przyszli na dzisiejsze spotkanie. Także, bardzo, bardzo dziękuję za dzisiejsze konsultacje.

M: Dziękuję bardzo. proszę państwa, spotkania mają to do siebie, że niezależnie jaką salę byśmy wynajęli, to pewnie byłaby mała, bo Płock jest dużym miastem po prostu. Więc od jutra wystartuje ankieta internetowa, która pozwala zgłosić wszystkie uwagi do projektu polityki parkingowej. Nie tylko do strefy, ale do innych zapisów polityki parkingowej, które mogą wpływać na państwa życie. Na przykład, dzisiaj nikt nie zapytał o normatyw parkingowy, co mnie... W innych miastach mocno o to pytano, a to wpływa na każdego, kto buduje nowy budynek.

W28: Przepraszam, zapytam jeszcze o ten Wrocław, jaka była frekwencja w tym referendum?

O: 10%.

W28: czyli pomijamy sprawę.

(Głos z sali: Nie, nie pomijamy. Głosy z sali, niezrozumiałe)

M: Proszę państwa...

(Głos z sali: O wiele lepsza konsultacja niż w Płocku!)

M: proszę państwa, zaczynamy drogę konsultacyjną. Za tydzień kolejne spotkanie. Jakby pan mógł, panie Piotrze, wyświetlić w prezentacji harmonogram tych spotkań, żeby państwo... O, tutaj, minął pan. Za tydzień, 14, się spotykamy. Spotkanie, Dom Damstad, 16:30. Jak, że diagnoza wstępna pokazała, że problem jest dla przedsiębiorców bardzo istotny, więc, przynajmniej wstępnie, założono, że ten temat przedsiębiorczości i problemów przedsiębiorców ma być tam omówiony. I, kolejne spotkanie 1 października, otwarte dla wszystkich, oczywiście, jak zwykle. Ten czas, to odsunięcie spotkań, ma też pozwolić zrobić coraz większą komunikację. Każdy, kto organizuje konsultacje ma z tym problem/ Zobaczcie państwo, diagnoza profesora Czaplińskiego dotyczy wszystkich. To jest nie tylko Płock. Zobaczcie, ile procent Polaków uczestniczy w konsultacjach. Dostępne za darmo, w internecie, można mnie sprawdzić. Ja państwa zapraszam do przekazania, i bardzo o to proszę, jako współprowadzący te konsultacje, do przekazania informacji o konsultacjach: i spotkaniach i w internecie, wszystkim mieszkańcom, wszystkim waszym znajomym. Tu chodzi o to, żeby jak najwięcej z was się wypowiedziało. Na stronie urzędu jest zakładka 'konsultacje społeczne', tam jest zakładka 'polityka parkingowa' i tam są wszystkie informacje. Od jutra będzie tam również aktywna ankieta.

W29: Czy moglibyśmy, w razie czego, zaprezentować jakieś tam fotografie, zdjęcia, żeby obrazowo przedstawić, jako przeciwnicy...

O: Ale z datami, zdjęcia z datami.

M: Powiem tak, ja nie jestem specjalistą od ujawniania wizerunku osób, które są na tej sali. Zwrócę państwu tylko uwagę, że ja nie mam ze swoim wizerunkiem problemu, więc

ja mogę powiedzieć, że mnie sfotografowaliście, możecie mnie pokazywać. Czy ktoś na sali ma z tym problem...

(Głos z sali: Nie ma problemu i niech pan stworzy tę stronę internetową swoją. Na pewno może pan wszelkie zdjęcia na swojej stronie internetowej, uruchomi pan, dokładnie, nie ma najmniejszego problemu.

Głos z sali, niezrozumiały.

Głos z sali: To proszę zorganizować spotkanie. Jak najbardziej, skoro je pan zorganizuje, zaprosi nas, na pewno przyjdziemy.

Głosy z sali: Chodzi o spotkanie na 16:30, na spotkaniu chcę pokazać zdjęcia, chcę zaprezentować coś na tablicy, tak jak państwo. Z tą prezentacją.

Głosy z sali, niezrozumiałe)

M: Proszę państwa, zapraszam bardzo mocno na stronę internetową, zachęcajcie do wyrażenia opinii, zapraszajcie znajomych. Dziękuję wam za poświęcony czas. Do widzenia.