

PROTOKÓŁ NR XLII/09 Z OBRAD XLII SESJI RADY MIASTA PŁOCKA ODBYTEJ W DNIU 27 października 2009 roku

Sesja rozpoczęła się o godz.10¹⁰, a zakończyła o godz.16²⁰.

Obrady Sesji nagrywane są na mini discach.

Ilość Radnych	- 25
Obecnych	- 25
Nieobecni	- 0
Osób zaproszonych	- 132
Obecnych	- 66

Listy obecności stanowią **załączniki nr 1, 2, 3, 4, 5 i 6** do niniejszego protokołu.

Ad. pkt 1

Otwarcia obrad XLII Sesji Rady Miasta Płocka dokonał Przewodniczący Rady Miasta Płocka Pan **Tomasz Korga**. Powitał przybyłych na obrady i stwierdził quorum do podejmowania prawomocnych decyzji.

Projekt porządku obrad XLII Sesji Rady Miasta Płocka przedstawiał się następująco:

- 1/ Otwarcie obrad XLII Sesji Rady Miasta Płocka.
- 2/ Wybór Komisji Uchwał i Wniosków.
- 3/ Problemy parkingowe miasta Płocka z uwzględnieniem m.in. informacji od Spółdzielni Mieszkaniowych, perspektywy nowych miejsc parkingowych przy remontowanych ulicach, parkingi budowane przez miasto i spółki gminne.
- 4/ Ocena realizacji uchwały Rady Miasta Płocka o współpracy ze szkołami wyższymi.
- 5/ Przyjęcie protokołu z obrad XLI Sesji Rady Miasta Płocka z dnia 29 września 2009 r.
- 6/ Podjęcie uchwał w sprawach:

Etap I – dyskusja i zgłaszanie wniosków

1. przyjęcia „Studium transportowego i bezpieczeństwa transportu w mieście Płocku” (druk nr

- 613),
2. zmian w Budżecie Miasta Płocka na 2009 rok (druk nr 623),
 3. wyrażenia zgody na zawarcie umów na okres przekraczający rok budżetowy (druk nr 619),
 4. zmieniająca uchwałę w sprawie utworzenia rachunków dochodów własnych przez jednostki budżetowe miasta Płocka (druk nr 622),
 5. pozbawienia ulicy Pocztowa dotychczasowej kategorii drogi powiatowej i zaliczenia jej do kategorii dróg gminnych (druk nr 609),
 6. pozbawienia ulic Harcerska i Raczkowizna dotychczasowej kategorii drogi powiatowej i zaliczenia jej do kategorii dróg gminnych (druk nr 610),
 7. wydzierżawienia gruntu stanowiącego własność Gminy- Miasto Płock przy ul. Nałkowskiej w Płocku (druk nr 612),
 8. zmiany dokumentu pn. „Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Płocka - Aktualizacja na lata 2007–2013” (druk nr 614),
 9. ustalenia przedmiotu, zakresu oraz zasad udzielania dotacji celowych na prace konserwatorskie, restauratorskie i roboty budowlane przy zabytku nieruchomym wpisanym do rejestru zabytków, znajdującym się na terenie miasta Płocka (druk nr 615),
 10. trybu udzielania i rozliczania dotacji dla przedszkoli, szkół i placówek oświatowych prowadzonych na terenie miasta Płock przez inne niż miasto Płock osoby prawne lub fizyczne oraz trybu i zakresu kontroli prawidłowości ich wykorzystania (druk nr 616),
 11. określenia liczby nowych licencji na wykonywanie transportu drogowego taksówkami na terenie Miasta Płocka przeznaczonych do wydania w 2010 roku (druk nr 618),
 12. określenia wysokości stawek podatku od nieruchomości (druk nr 620),
 13. zwolnień od podatku od nieruchomości (druk nr 621),
 14. skargi Pana Jana Szalkowskiego na uchwałę Rady Miasta Płocka (druk nr 611).

Etap II – głosowanie nad zgłoszonymi wnioskami i projektami uchwał

- 7/ Sprawozdanie Prezydenta Miasta Płocka z pracy między Sesjami Rady Miasta Płocka.
- 8/ Sprawozdanie Przewodniczącego Rady Miasta Płocka z pracy między Sesjami Rady Miasta Płocka.
- 9/ Interpelacje i zapytania radnych.
- 10/ Odpowiedzi na interpelacje.
- 11/ Sprawy różne.
- 12/ Zamknięcie obrad XLII Sesji Rady Miasta Płocka.

Pan **Tomasz Korga** Przewodniczący Rady Miasta Płocka zwrócił uwagę, iż radni będą debatować w ppkt. 13 nad projektem uchwały w sprawie zwolnień od podatku od nieruchomości pomieszczonym na druku 621a, a nie na druku nr 621.

Ad. pkt 2

Do składu Komisji Uchwał i Wniosków zostali zaproponowani: Pani radna Grażyna Cieślik (zgłoszenia dokonała Pani radna Wioletta Kulpa), Pan radny Tomasz Maliszewski (zgłoszenia dokonała Pani radna Elżbieta Gapińska). Zgłoszeni radni wyrazili zgodę na kandydowanie do składu Komisji Uchwał i Wniosków. W wyniku jednogłosego głosowania Komisja Uchwał i Wniosków została powołana w proponowanym składzie (za- 23, 0-przeciw, 0-wstrzymujących).

Komisja Uchwał i Wniosków :

- **Pani radna Grażyna Cieślik**
- **Pan radny Tomasz Maliszewski**

Pan radny **Piotr Nowicki** powiedział: „Panie Przewodniczący! Wysoka Rado! Panie Prezydencie! Chciałbym zgłosić taki wniosek, abyśmy z porządku obrad wykreślili pkt. 11 dotyczący określenia liczby nowych licencji na wykonywanie transportu drogowego taksówkami na terenie miasta Płocka przeznaczonych do wydania w 2010 roku. Sytuacja prawna jest taka, że Rada Miasta musi podjąć decyzję dotyczącą ilości licencji w mieście Płocku do 30 listopada każdego roku. W związku z tym mamy jeszcze okres jednego miesiąca czasu na to, aby tą decyzję można było podjąć. Czyli moglibyśmy swobodnie tą decyzję podjąć na sesji Rady Miasta w listopadzie. Dlaczego zgłaszamy taki wniosek - ponieważ sytuacja związana z taksówkami w naszym mieście jest jakby dość skomplikowana, dlatego iż musimy tutaj rozważyć interes grupy zawodowej taksówkarzy, którzy kierują taksówkami i mieszkańców miasta Płocka. Jest jeszcze dodatkowy podmiot, który funkcjonuje na rynku naszym, czyli to są korporacje taksówkarskie i jakby tutaj interesy tych wszystkich trzech grup są jakby rozbieżne. W związku z tym, że niedawno lokalne zrzeszenie transportu prywatnego i de facto tak jakby związek zawodowy taksówkarzy wybrał nowe władze i reprezentuje rzeczywiście interes tej grupy zawodowej, to chciałbym Państwu powiedzieć, że ten związek zawodowy jest jakby przeciwko tej uchwale Rady Miasta, która jest przedkładana w druku w formie uchwały. Chciałbym się tutaj też troszeczkę odnieść do historii. Mianowicie ta decyzja Rady Miasta Płocka, która miała na celu uwolnienie stawki i zniesienie tych

granic, gdzie zmieniane są stawki za jazdę taksówką, ona jakby się nie sprawdziła i de facto ona nie służy ani mieszkańcom miasta Płocka, ani nie służy też środowisku taksówkarzy, czyli tych ludzi, którzy siedzą w samochodach za kółkiem i ciężko pracują. Natomiast ona służy tylko jednej grupie, czyli właścicielom korporacji taksówkowych. W związku z tym powinniśmy, moim zdaniem, dokładnie wysłuchać argumentów grupy, która de facto wykonuje ten zawód, czyli taksówkarzy. Poprzednio jakby ulegliśmy sugestiom korporacji i na tym źle wyszli i mieszkańcy miasta Płocka i taksówkarze. W związku z tym wnoszę, aby ta uchwała została przesunięta na następną sesję, dlatego, żebyśmy my jako radni, mogli szczegółowo zapoznać się z argumentami związku zawodowego. Ja to tak mówię: związek zawodowy. To się nazywa zrzeszenie. Ale de facto jest to związek zawodowy taksówkarzy w Płocku. Dziękuję bardzo.”

Pan radny **Wiesław Kossakowski** powiedział: „Panie Przewodniczący! Panie Prezydencie! Szanowna Rado! Gwoli wyjaśnienia. Kiedy kilka miesięcy temu Komisja Gospodarki Komunalnej miała okazję gościć i przedstawiciele korporacji i przedstawiciele zrzeszenia i dyskutowała na temat uwolnienia stref i uwolnienia cen, jednym z warunków, które wtedy żeśmy dyskutowali i który żeśmy postawili, było że zwiększymy liczbę, nie drastycznie, ale zwiększymy liczbę ilości taksówek, które będą mogły po naszym mieście kursować. I w tej chwili akurat uzyskaliśmy na ostatniej komisji informację, że 28 osób znów zdało egzamin, czekają na licencję. A myślę, że ci z Państwa, którzy poruszają się taryfami chociażby od przypadku do przypadku zauważyli, że cena jednak z punktu tego samego, którym jedziemy, do tego samego punktu i pojedziemy drugi, trzeci raz w jakimś tam odstępie czasu, po prostu wzrosła o jakąś tam może niedużą, ale jednak kwotę wzrosła. I myślę, że jedynym wyjściem i takim bardzo słusznym, jest podjęcie przez Radę Miasta Płocka uchwały o zwiększeniu liczby koncesji, które Ratusz wydaje. Będzie to z korzyścią i dla taksówkarzy, ale będzie z korzyścią też szczególnie dla tych osób, które z taryf korzystają, żeby ta cena wróciła do poprzedniej, która była na początku roku. Dziękuję.”

Pani radna **Wioletta Kulpa** powiedziała: „Panie Przewodniczący! Pan radny Nowicki troszeczkę nie do końca mówi tak jak było rzeczywiście. Znaczący były rzeczywiście spotkania z korporacjami, to o czym wspominał Pan Przewodniczący Komisji Gospodarki Komunalnej. Były spotkania zarówno z przedstawicielami korporacji, jak i z przedstawicielami zrzeszenia. I zarówno jedni, jak i drudzy, prosili o uwolnienie cen. Bo argument był taki – dlaczego miasto, czy Rada Miasta, ma narzucać ceny prywatnym przedsiębiorcom. Bo to jest prywatny przedsiębiorca, który prowadzi zrzeszenie, czy prowadzi korporację, w której pracują taksówkarze. W związku z tym,

dlaczego my narzucamy ceny górne dla taksówkarzy, a nie narzucamy na przykład ceny chleba w sklepie prywatnym, bo tego nie robimy, nie mamy do tego prawa. W związku z tym na tyle, żeby być sprawiedliwym, zrobiliśmy to, co zrobiliśmy, czyli uwolniliśmy de facto ceny. Tylko że nie do końca zgadzam się z argumentacją, w tej chwili, zrzeszenia, bo Pan pominął ten fakt, że zmieniły się władze w zrzeszeniu transportu prywatnego, czyli de facto tak, jak mniemam, poprzednie władze mówiły zupełnie coś innego i obecne władze też mają inne zdanie. Tylko pytanie, co się stanie, gdy na przykład za pół roku znowu się zmienią władze zrzeszenia, czyli co - będziemy wracać do innych decyzji, będziemy znów dyktowani tym, co nam narzuca władza Zrzeszenia Transportu Prywatnego? Natomiast to, co się w tej chwili zadziało, to dla mnie jest troszeczkę kuriozum. Bo jeśli zrzeszenie, tak jak Pan twierdzi, jest związkiem zawodowym, to związkowi zawodowemu powinno zależeć na tym, żeby było jak najwięcej miejsc pracy. A zwiększenie licencji to co to jest, Panie radny? – To jest właśnie zwiększenie etatów. Czyli więcej taksówkarzy może podjąć pracę w tym zawodzie. A nie jest to tak, tak mnie się wydaje, bardzo popularne, że na przykład, nie wiem, za miesiąc będziemy mieli 1000 taksówkarzy, którzy zechcą znowu wyrobić sobie licencję. Nie. To ma jakiś systematyczny, jakiś spokojny wzrost licencji. Tak, jak Pan radny zresztą określił, jest to 28 kolejnych osób, które zrobiły te licencje, mogą pracować w tym zawodzie. Ale niestety nie mogą, ponieważ mamy określony limit wydania tych licencji i w związku z tym nie mogą znaleźć zatrudnienia w tym zawodzie, w którym się właśnie kształcili do tej pory. Natomiast mam inne daleko idące również propozycje, bo generalnie zrobiła się pewna dowolność w naszym mieście Płocku i korporacje same sobie narzucają strefy. Znaczą klient wsiadając do taksówki ma świadomość, ile zapłaci za zamknięcie drzwi i ma świadomość, ile zapłaci za 1 km, bo to jest naklejone na szybie samochodu od strony zewnętrznej i tak powinno to być. Natomiast nie ma świadomości do końca, gdzie zaczyna się druga strefa, bo jest pewna dowolność wśród korporacji. I tutaj, wydaje mi się, jest to krok, który w pewnym stopniu uderzył w mieszkańców Płocka i to mi się bardzo nie podoba. I mam daleko idącą propozycję, żeby generalnie miasto, bo tak jak dowiadaliśmy się na Komisji zarówno Gospodarki Komunalnej, jak i Skarbu, Pan Kierownik udzielił nam informacji, że możemy stworzyć uchwałę, która będzie określała miasto jako jedną strefę. Nie będzie już drugiej, trzeciej strefy. Będzie tylko jedna strefa w całym mieście Płocku. I wydaje mi się, że w tym kierunku powinniśmy pójść, a nie ograniczać coś. Dziękuję.”

Pan radny **Piotr Nowicki** powiedział: „W związku z tym, że głosy tutaj z lewej i z prawej są zdecydowanie przeciw pomysłowi, żebyśmy na ten temat dyskutowali dalej na komisjach, co mnie

bardzo dziwi, bo skoro koleżanka chce zgłaszać wniosek [...], będzie Pani tutaj zgłaszała daleko idące jakieś postulaty, to w tym momencie, i jakiś program, to na pewno radni powinni się z tym dokładnie zapoznać, a już na pewno środowiska, do których to będzie skierowane. Natomiast zdając sobie sprawę, że *Nec Hercules contra plures*, w związku z tym ja bym proponował, że z powodu tego, iż na sali są ludzie, którzy wykonują ten zawód ciężko i muszą iść do pracy, po prostu, żeby zarobić po prostu ciężko pieniądze, w związku z tym, jeżeli mój wniosek pierwszy upadnie, to prosiłbym, żeby punkt pt.: określenie liczby nowych licencji na wykonywanie transportu drogowego, żeby go przenieść do punktu 1 ze względu na to, że po prostu są mieszkańcy miasta Płocka, którzy nie mogą tracić czasu, bo muszą iść pracować, żeby zarobić pieniądze.”

Pan **Tomasz Korga** Przewodniczący Rady Miasta Płocka poddał pod głosowanie wnioski zgłoszone przez Pana radnego Piotra Nowickiego:

1. *wniosek w sprawie zdjęcia z porządku obrad projektu uchwały określenia liczby nowych licencji na wykonywanie transportu drogowego taksówkami na terenie Miasta Płocka przeznaczonych do wydania w 2010 roku (druk nr 618)*

Za wnioskiem głosowało 5 radnych, przeciw – 14, 6 – wstrzymało się od głosu. Wniosek nie został przyjęty.

2. *wniosek dotyczący przeniesienia do ppkt. 1 w pkt. 6 projektu uchwały w sprawie określenia liczby nowych licencji na wykonywanie transportu drogowego taksówkami na terenie Miasta Płocka przeznaczonych do wydania w 2010 roku (druk nr 618)*

Za wnioskiem głosowało 15 radnych, przeciw – 9, 1 – wstrzymał się od głosu. Wniosek został przyjęty.

Po wprowadzeniu zmian porządek obrad XLII Sesji Rady Miasta Płocka przedstawiał się następująco:

- 1/ Otwarcie obrad XLII Sesji Rady Miasta Płocka.
- 2/ Wybór Komisji Uchwał i Wniosków.
- 3/ Problemy parkingowe miasta Płocka z uwzględnieniem m.in. informacji od Spółdzielni Mieszkaniowych, perspektywy nowych miejsc parkingowych przy remontowanych ulicach, parkingi budowane przez miasto i spółki gminne.
- 4/ Ocena realizacji uchwały Rady Miasta Płocka o współpracy ze szkołami wyższymi.
- 5/ Przyjęcie protokołu z obrad XLI Sesji Rady Miasta Płocka z dnia 29 września 2009 r.
- 6/ Podjęcie uchwał w sprawach:

Etap I – dyskusja i zgłaszanie wniosków

1. określenia liczby nowych licencji na wykonywanie transportu drogowego taksówkami na

- terenie Miasta Płocka przeznaczonych do wydania w 2010 roku (druk nr 618),
2. przyjęcia „Studium transportowego i bezpieczeństwa transportu w mieście Płocku” (druk nr 613),
 3. zmian w Budżecie Miasta Płocka na 2009 rok (druk nr 623),
 4. wyrażenia zgody na zawarcie umów na okres przekraczający rok budżetowy (druk nr 619),
 5. zmieniająca uchwałę w sprawie utworzenia rachunków dochodów własnych przez jednostki budżetowe miasta Płocka (druk nr 622),
 6. pozbawienia ulicy Pocztowa dotychczasowej kategorii drogi powiatowej i zaliczenia jej do kategorii dróg gminnych (druk nr 609),
 7. pozbawienia ulic Harcerska i Raczkowizna dotychczasowej kategorii drogi powiatowej i zaliczenia jej do kategorii dróg gminnych (druk nr 610),
 8. wydzierżawienia gruntu stanowiącego własność Gminy- Miasto Płock przy ul. Nałkowskiej w Płocku (druk nr 612),
 9. zmiany dokumentu pn. „Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Płocka - Aktualizacja na lata 2007–2013” (druk nr 614),
 10. ustalenia przedmiotu, zakresu oraz zasad udzielania dotacji celowych na prace konserwatorskie, restauratorskie i roboty budowlane przy zabytku nieruchomym wpisanym do rejestru zabytków, znajdującym się na terenie miasta Płocka (druk nr 615),
 11. trybu udzielania i rozliczania dotacji dla przedszkoli, szkół i placówek oświatowych prowadzonych na terenie miasta Płock przez inne niż miasto Płock osoby prawne lub fizyczne oraz trybu i zakresu kontroli prawidłowości ich wykorzystania (druk nr 616),
 12. określenia wysokości stawek podatku od nieruchomości (druk nr 620),
 13. zwolnień od podatku od nieruchomości (druk nr 621a),
 14. skargi Pana Jana Szalkowskiego na uchwałę Rady Miasta Płocka (druk nr 611).

Etap II – głosowanie nad zgłoszonymi wnioskami i projektami uchwał

- 7/ Sprawozdanie Prezydenta Miasta Płocka z pracy między Sesjami Rady Miasta Płocka.
- 8/ Sprawozdanie Przewodniczącego Rady Miasta Płocka z pracy między Sesjami Rady Miasta Płocka.
- 9/ Interpelacje i zapytania radnych.
- 10/ Odpowiedzi na interpelacje.
- 11/ Sprawy różne.
- 12/ Zamknięcie obrad XLII Sesji Rady Miasta Płocka.

Ad. pkt 3

Materiał pisemny: *Problemy parkingowe miasta Płocka z uwzględnieniem m.in. informacji od Spółdzielni Mieszkaniowych, perspektywy nowych miejsc parkingowych przy remontowanych ulicach, parkingi budowane przez miasto i spółki gminne* stanowi **załącznik nr 7** do niniejszego protokołu.

Pani radna **Elżbieta Gapińska** powiedziała: „Szanowny Panie Przewodniczący! Panie Prezydencie! Wysoka Rado! Dostaliśmy materiał, w którym mamy przeanalizowaną politykę parkingową miasta i założenia do tej polityki parkingowej na lata przyszłe. Powiem szczerze, że czytając ten materiał mam bardzo, bardzo mieszane uczucia. Uważam, że tak naprawdę, gdybyśmy przeanalizowali to bardzo szczegółowo i dokładnie, to tak naprawdę nie widzę jakiejś wspólnej polityki parkingowej, jeśli chodzi o nasze miasto, zarówno tej realizowanej obecnie, jak i planu na lata przyszłe. Powiem tak, oczywiście miasto Płock we wszystkich spotkaniach, które mieliśmy na komisjach merytorycznych, cały czas zasłania się tym, że nie realizuje może w sposób właściwy miejsc parkingowych na terenie miasta Płocka, ponieważ twierdzi, że nie jest to zadanie własne gminy. Ja odbyłam taką rozmowę na temat konkretnych miejsc parkingowych z Panią Dyrektorem MZD – z Panią Małgorzatą Witczewską. Pofatygowałam się właśnie kiedyś tam półtora miesiąca temu do Pani Dyrektora i rozmawiałyśmy na ten temat. Mamy zupełnie inne podejście, ja bym powiedziała, że fundamentalnie inne, jeśli chodzi o politykę parkingową miasta Płocka. Otóż, proszę Państwa, dla mnie wszystko, co dotyczy mieszkańców tego miasta, powinno być zadaniem własnym gminy. Czyli naszym celem jest zapewnienie mieszkańcom miasta jak najbardziej komfortowych warunków życia w każdym aspekcie tego życia, czyli również jeśli chodzi o politykę parkingową. W mieście polityka parkingowa, moim zdaniem, w ogóle w tym momencie nie jest realizowana. Jedynym sposobem realizacji tej polityki to jest tak: wyrzucenie parkingów z centrum miasta realizowane przy pomocy Straży Miejskiej, która dość skutecznie karze mandatami i zakłada blokady mieszkańcom naszego miasta w miejscach, w których oni po prostu próbują gdziekolwiek zaparkować swój pojazd. Podam przykład taki, który mi się nasuwa i o którym bardzo mocno z Panią Dyrektorem się nie zgadzałam w dyskusji z nią. Mianowicie – ulica Bielska vis a vis poczty, tej głównej poczty w mieście. Otóż podejście miasta jest takie, że jest to poczta państwowa, naszym obowiązkiem nie jest zapewnienie miejsc parkingowych. Wskazywałam Pani Dyrektorem MZD tą stronę drugą chodnika, gdzie można by było wytyczyć zatoczki parkingowe. Ja mówię o ulicy Bielskiej, tej stronie chodnika, gdzie dotyka to do miejskiego targowiska. Pani

Dyrektor twierdziła, że spowodowałoby to problem z włączaniem się do ruchu, bo tam jest dosyć duży ruch, i w związku z tym, żeby nie hamować tego ruchu, to nie ma odpowiedniej ilości miejsc parkingowych. Czyli ja rozumiem, że cele, czy zadania, które realizuje Poczta Główna, nie są jakby dla naszych mieszkańców, tylko nie wiadomo dla kogo, czyli nie musimy się o te miejsca parkingowe dla naszych mieszkańców martwić. Jak Państwo wiecie, tam są bodajże dwa lub trzy miejsca parkingowe i to jest niewystarczające, szczególnie w okresie, kiedy jest natężony ruch, czyli w godzinach, kiedy ludzie wychodzą po prostu z pracy i potrzebują różne sprawy na tej poczcie załatwić. Takich miejsc jest więcej. Zauważyłam też, że Straż Miejska robi sobie jakby nieustające źródło otrzymywania mandatów w miejscach, w których właśnie nie ma tych miejsc parkingowych, a nasi mieszkańcy w jakiś sposób, jak przemieszczają się pojazdami mechanicznymi, to muszą je zaparkować. Ja mówię o centrum miasta, gdzie jest, jak Państwo wiecie, poza galeriami, które mają miejsca parkingowe, gdzie jest najwięcej sklepów. I na przykład notorycznie, proszę Państwa, są zakładane blokady na koła na ulicy Królewieckiej, albo w okolicach tej ulicy. Notorycznie Straż Miejska tam karze naszych mieszkańców mandatami. Więc ja uważam, że jeżeli chcemy zbierać mandaty, a nie taki cel, moim zdaniem, jest działania Straży Miejskiej w Płocku, to są działania, moim zdaniem, wypaczone, to powinniśmy zapewnić mieszkańcom jakieś miejsca parkingowe. Tych miejsc jest po prostu za mało. Wszyscy o tym doskonale wiemy. Teraz, proszę Państwa, ja powiem tak, że jak ta polityka wygląda na przyszłość, to również mamy przykład, jeśli chodzi o planowanie parkingu na ulicy Kościuszki. Ostatnio Państwo wiedzieliście, przetoczyła się cała informacja w mediach płockich na temat tego, że nie wiem, czy inwestor, czy projektant, nie przewidział, że właśnie w miejscu, gdzie będzie projektowany ten parking, znajduje się drzewo, które albo by trzeba było usunąć, albo jakoś je po prostu zaplanować w miejscu, gdzie ten parking ma powstać. I tak zrobiono projekt. Okazało się, że drzewa wyciąć się nie da, bo jest to drzewo zabytkowe. W związku z tym mamy następny problem. Ja się zastanawiam, czy ktoś nie myśli jak robi te projekty, czy ktoś się w ogóle nad tym zastanawia, czy ktoś myśli na dwa tygodnie do przodu przynajmniej, żeby wiedzieć, co w tym mieście należy zmienić. I następna sprawa. To, co czytałam również w artykułach tutaj naszej lokalnej prasy te, prawda, informacje, które przekazywała również Pani Dyrektor MZD, która twierdziła, że żeby zapewnić właściwą ilość miejsc do parkowania, to właściwie tak naprawdę nasi mieszkańcy musieliby się przesiąść w komunikację masową. Ja powiem tak. Ja chciałabym zapytać, ile osób tutaj obecnych na sali korzysta z tej tzw. komunikacji masowej. Czy Panowie Prezydenci do Ratusza przyjeżdżają komunikacją masową? Czy Pani Dyrektor jeździ komunikacją masową? I czy większość mieszkańców, czy większość osób obecnych tutaj na sali, korzysta z tej

tw. komunikacji masowej? Oczywiście ja rozumiem tą ideę fix Pana Prezydenta - cały czas ten tramwaj, który ma nam zmienić i poprawić nasze warunki tutaj zatłoczenia ulic miejskich przez nasze pojazdy. Proszę Państwa, to że będzie tych pojazdów więcej, można było przewidzieć. To, że mamy ich dużo, że jest 1,2 pojazdu na jedno gospodarstwo domowe, to też można było wcześniej przewidzieć. Są przygotowywane studia takie uwarunkowań związane z bogactwem danych miast. I przecież my wiemy w tej chwili, że Płock jest uznawany przynajmniej, jest jednym z najbogatszych miast w Polsce. Średnia na mieszkańca to jest prawie 4 tys.zł. 3,8 tys. zł. W związku z czym wiadomo było, że naszych mieszkańców na pewno będzie bardziej stać na to, żeby kupić sobie takie pojazdy mechaniczne, niż mieszkańców innych miast. Stąd też trzeba było to przewidzieć. Mówiliśmy wielokrotnie Panu Prezydentowi, że być może można by było wspomóc komunikację miejską. Może trzeba by było zrobić coś, co już w Warszawie. Warszawa w tej chwili zaplanowała tzw. bus pasy, czyli te specjalne pasy dla szybkiego ruchu dla komunikacji miejskiej. Nie wiem. W każdym razie, Panie Prezydencie, powiem szczerze, jak to czytam, to widzę, że nadal próbuje się przerzucić wszystkie działania związane właśnie z zapewnieniem miejsc parkingowych w mieście na spółdzielnie mieszkaniowe, pojedynczych mieszkańców. Zresztą takie było podejście tutaj również Pani Dyrektor na to, żeby sobie każdy we własnym zakresie jakoś tam postarał się te miejsca parkingowe zapewnić. Czy w centrum miasta również? Takie jest moje pytanie. Dziękuję.”

Pan **Dariusz Zawidzki** Zastępca Prezydenta Miasta Płocka powiedział: „Panie Przewodniczący! Wysoka Rado! Powiedzmy, że jestem współautorem tego materiału, bo to różne komórki robiły. Ale ja sobie pozwolę odpowiedzieć Pani radnej na pytanie. W centrum miasta również. A to dlatego, że nie możemy wymyślać sobie zadań własnych gminy. Bo to ładnie brzmi, że to, co należy się mieszkańcom, powinno być zadaniem własnym gminy. Ale niestety ograniczają nas ustawy. I organizacją miejsc parkingowych powinien się zająć organizator danego przedsięwzięcia. Czyli jeżeli brakuje miejsc parkingowych w okolicach galerii, sklepów, różnych butików, tak naprawdę ten, kto działalność tam prowadzi, powinien tymi miejscami się zająć. To nie wszędzie oczywiście się uda. I po ostatnim cyklu spotkań Pana Prezydenta naszego z mieszkańcami różnych dzielnic, oczywiście ten problem jest bardzo istotny, zgłaszały ten problem również spółdzielnie, że brakuje miejsc parkingowych. Nie dziwne, że brakuje, jak proszę Państwa w Płocku 128 tys. niecałe mieszkańców, a 111 tys. pojazdów zarejestrowanych. Wielki problem oczywiście również z transportem, ale tych osobowych jest na pewno ponad 90 tys. Więc mówimy o poważnej sprawie. [...] To jest, tak naprawdę, przyrost ostatnich lat. Nie było tak świetliście

zawsze, ale teraz widać, że jednak portfele są zasobne, ludzie mają co najmniej jeden samochód w rodzinie, jak nie więcej. Więc należy zmodyfikować politykę parkingową, albo ubrać ją jeszcze w pewien program parkingowy, który naszym zdaniem, powinien zmierzać do tego, że gdzie biznes, gdzie komercja, tam powinny powstawać za pieniądze komercyjne, czyli biznesu, miejsca parkingowe, dodatkowe oczywiście. To też różnymi parametrami przecież jest w poszczególnych przepisach prawa określone. Natomiast tam, gdzie są mieszkania, gdzie domy, gdzie spółdzielnie, gdzie rejon spółdzielni mieszkaniowych, na spółdzielniach w blokowiskach, ten problem jest chyba największy, gdzie wieczorem naprawdę ktoś przyjeżdżający z pracy nie ma gdzie zaparkować i to jest szukanie miejsca trochę na chodniku, trochę na trawie. My to dostrzegamy i proponujemy taki program dla właśnie administratorów spółdzielni mieszkaniowych, gdzie wspólnie zaangażujemy się w zorganizowanie nowych miejsc parkingowych poprzez udział kapitałowy miasta na skutek porozumienia, lub jakiś inny wkład. To zależy od tego, czy spółdzielnia dysponuje terenem, czy też nie. Bywa, że na ogólnie pojętym terenie w administracji spółdzielni znajdują się jakieś części ziemi miasta. Więc w zależności od tego, jak sytuacja będzie tego wymagała, to na pewno należy wejść w ten problem, próbować go rozwiązywać. Ale na pewno nie możemy doprowadzić do takiej komercyjnej bez troski, że ktoś prowadzi handel, robi pieniądze, a my za pieniądze podatników będziemy z kolei organizować mu miejsca parkingowe. Więc chodzi o to. My się generalnie zgadzamy tutaj. Ten problem, który poruszyła Pani radna, jest oczywiście dużym problemem i należy sobie z nim poradzić, ale w części tej, która nie dotyczy bezpośrednio komercji, tak, czy prowadzonego biznesu. Czyli spółdzielnie mieszkaniowe, osiedla mieszkaniowe, tam powinniśmy zadbać o to, żeby łatwo było zaparkować. Poza tym, że oczywiście w tym opracowaniu wskazujemy budowę w centrum miasta innych lokalizacji parkingów piętrowych, które mamy nadzieję, że w jakiś sposób sprawę załatwią. Oczywiście jest, że w ramach działań realizowanych przez Miejski Zarząd Dróg, czyli przy przebudowie ulic, również tam, gdzie tylko się da, będziemy wygospodarowywać nowe miejsca parkingowe. To tyle. Dziękuję.”

Pani radna **Elżbieta Gapińska** powiedziała: „Panie Prezydencie, ja bym jeszcze tylko chciała zapytać, jaki jest problem ze zorganizowaniem miejsc parkingowych przy Poczcie Głównej na ulicy Bielskiej po drugiej stronie. Tam jest bardzo szeroki chodnik. Może mi Pan powiedzieć, jaki jest problem?”

Pan **Dariusz Zawidzki** Zastępca Prezydenta Miasta Płocka powiedział: „Problem jest taki, że jesteśmy w centrum i każdy kolejny wjazd, wyjazd samochodu z nowo zorganizowanych

miejsc parkingowych, oddziałuje bezpośrednio w strumień ruchu, czyli oddziałuje również na skrzyżowanie największe w mieście, jakie w sumie jest. Być może należałoby się ponownie nad tym zastanowić, bo problem w centrum narasta. Ale generalnie tutaj jest taka odpowiedź, że pomijam fakt, że tam działa instytucja, która mogłaby zorganizować sobie, wybudować nawet parkingi, ale już podchodząc w ten sposób taki bardzo prospołecznie, na co nie wiem, czy byśmy uzyskali opinię prawną, żeby zorganizować parkingi akurat na potrzeby poczty, to musimy wiedzieć, że jesteśmy w tym fragmencie miasta bardzo newralgicznym, gdzie praktycznie każde włączenie do ruchu, bo rozumiem, że Pani mówi o czymś, co będzie się z pasem drogowym łączyło, tak, o zatokach, czyli poszerzeniu, tak?”

Pani radna **Elżbieta Gapińska** powiedziała: „Panie Prezydencie, mówię o tym - naprzeciwko poczty jest dosyć szeroki chodnik. Tam naprawdę można by zrobić zatoczki na to, żeby samochody parkowały.”

Pan **Dariusz Zawidzki** Zastępca Prezydenta Miasta Płocka zapytał: „Kosztom chodnika, rozumiem?”

Pani radna **Elżbieta Gapińska** powiedziała: „Częściowo kosztem chodnika, bo on jest bardzo szeroki.”

Pan **Dariusz Zawidzki** Zastępca Prezydenta Miasta Płocka powiedział: „To znaczy, jeżeli byśmy organizowali miejsca parkingowe, to one całkowicie musiałyby się schować w istniejący chodnik i będziemy mieli problem komunikacji pieszej. Nie, on nie jest na tyle szeroki, żeby później zostało jego 1 m na przejście dla pieszych. To są te problemy, tak naprawdę, umiejscowienia i tego, że się ściskamy. Trzeba budować parkingi wielopoziomowe, albo w ogóle jakiegokolwiek parkingi. I w tych okolicach, jak tu Pani radna przeczytała w materiale, będzie w ulicy Kobylińskiego budowany parking tymczasowy, duży zresztą. Więc ja myślę, że wówczas rozwiąże to problem również parkowania interesantów do poczty. Przejść te kilkadziesiąt, czy 100, czy 200 nawet metrów, to nic takiego. Dziękuję.”

Pan radny **Artur Jaroszewski** Wiceprzewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Panie Przewodniczący! Panowie Prezydenci! Szanowni Państwo! W nawiązaniu do tego materiału, który otrzymaliśmy od Panów Prezydentów, chciałbym zwrócić uwagę na jeszcze jeden aspekt, którego w

tym materiale, według mnie, zabrakło. Jednym z istotnych elementów polityki parkingowej każdego większego miasta jest tzw. płatna strefa parkowania, czy też strefy parkowania. Różne nazewnictwo w różnych miastach. W przedmiotowym materiale praktycznie jednym zdaniem stwierdzamy, że na dzień dzisiejszy czegoś takiego w Płocku nie ma, co oczywiście jest prawdą. Mam pytanie do Pana Prezydenta - jakie są nasze plany jako miasta w tej materii, ponieważ w materiale czytamy o różnych planach dotyczących konkretnych inwestycji parkingowych? Wydaje mi się, że również odniesienie do tego typu zamierzenia, o ile tylko je rozważamy, powinno się w materiale znaleźć. I jeżeli coś takiego planujemy w bliższej, bądź dalszej perspektywie czasowej, chciałbym tutaj poznać założenia strefy płatnego parkowania w mieście Płocku. Dziękuję.”

Pan radny **Grzegorz Lewicki** powiedział: „Panie Przewodniczący! Panowie Prezydenci! Wysoka Rado! Chciałem jeszcze wrócić do tego parkingu przy ulicy Bielskiej. Ja już pytałem na komisji, bo twierdzą również, że nie ma w Płocku polityki parkingowej żadnej, bo gdyby ta polityka była, to miałyby jakieś założenia, albo zasady. Natomiast tutaj to ja uważam, że ta polityka oparta jest na jakimś nieznanym mi lobby, albo widzi mi się. Bo jak można zabronić parkowania na ulicy Bielskiej, gdzie jest chodnik 5 m szerokości, pojazd osobowy ma 2 m szerokości, a zostaje 3 m? Niech zostanie 2,5 m. Ttu trudno mówić. Prawo o ruchu drogowym mówi, że musi być pas dla pieszych minimum 1,5 m. Tam spokojnie jest 1,5 m. W związku z tym bez żadnego problemu, jeżeli nie będzie jakichś dodatkowych subiektywnych przesłanek, można zezwolić. Natomiast do czego zmierzam. Jeżeli to jest zagrożenie dla ruchu, to proszę mi powiedzieć, jakie zagrożenie dla ruchu jest naprzeciwko Galerii Wisła, gdzie są parkingi z dwóch stron? Co tam się dzieje zobaczcie. I nikomu to nie przeszkadza. Kolejna rzecz - naprzeciwko Auchan jeden pas ruchu. Mówię – my naprawdę chyba mamy bardzo dobrą sytuację komunikacyjną w mieście, skoro jeden pas ruchu przy Auchan jest przeznaczony na parkowanie. Myślę o Al. Jana Pawła II tu od strony PKO. Tam jeden pas ruchu jest tylko do parkowania samochodów. Czy naprawdę my mamy takie dobre rozwiązania komunikacyjne? Bo wydaje mi się, że mamy je żałosne. A druga sprawa, to nawiązuję do wypowiedzi Pana Prezydenta Zawadzkiego i chciałem się odnieść do słów Pana Prezydenta, który powiedział, że każdy biznes niech buduje dla siebie parkingi, dla swoich klientów, spółdzielnie mieszkaniowe niech budują parkingi dla swoich mieszkańców. Wobec tego ja mam, Panie Prezydencie, pytanie – a kto ma wybudować parking dla mieszkańców miasta Płocka, którzy są interesantami Ratusza? Kto ma wybudować dla nich parking? Może wywieśmy tabliczkę, że interesanci Ratusza obowiązani są do zgłaszania się środkami komunikacji miejskiej. Jeżeli każdy ma robić dla swojej sfery działania, to mówię, kto dla 126 mieszkańców miasta zrobi parking? Czy

ten parking to jest tylko dla pracowników? Mnie się wydaje, że tu pokutuje stara zasada, że to urząd jest dla obywatela, a nie obywatele dla urzędu. Dlatego prosiłbym o ustosunkowanie się do tej sprawy. Dziękuję.”

Pan radny **Stanisław Kwiatkowski** Wiceprzewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Ja bym chciał, żeby Pan Prezydent odniósł się do pkt. 7 tej informacji, która jest nam załączona w tym punkcie. Chodzi mi o dokładne sprecyzowanie realizacji tego punktu. Chodzi mi o parkingi przed Wojewódzkim Szpitalem. Wiem, że to zadanie jest obiecane do realizacji przynajmniej od 20 lat. Powtarzam – od 20 lat. Natomiast w ostatniej kadencji miało być zrobione, zgodnie z obietnicą Pana Prezydenta, w 2009 roku. 2009 roku pozostało około 70 dni. W związku z tym, Panie Prezydencie, czy jest to tylko znów założenie, przed szpitalem zakłada się wybudowanie 270, tu jak Pan pisze 273 miejsca parkingowe w nieoznaczonym terminie, czy zgodnie z obietnicą w 2009 roku wybuduje się ten parking, czy ewentualnie rozpocznie się te miejsca parkingowe? Przecież to, co się dzieje przed szpitalem, na co zwracam uwagę może nie na każdej sesji, ale systematycznie o to proszę, proszę żeby poprawić miejsca parkingowe przed szpitalem dla mieszkańców miasta Płocka. Oni tam nie jadą na zakupy. I to pozostaje bez echa tyle lat. 20 lat i ta władza, ten Prezydent, nie umiecie tego załatwić, naprawdę. Chcę powiedzieć, że jako dyrektor szpitala ja tam zorganizowałem 300 miejsc parkingowych na terenie tam, gdzie można wcisnąć. Natomiast przed szpitalem właściwie ten parking istnieje. Ten parking istnieje, bo ludzie w tym błocie, w tej chwili w błocie, na trawnikach, na krawężnikach parkują, bo chcą, podwożą chorych, albo siebie przywożą. W związku z tym bardzo proszę o sprecyzowanie pkt. 7. Jeżeli da się ułożyć kalendarz, to bardzo proszę, bo znowu odsuwanie w daleką przyszłość robienia tych parkingów, jest po prostu kpina. Dziękuję.”

Pan radny **Piotr Nowicki** powiedział: „Ja rozumiem, że ktoś będzie odpowiadał na pytania Pana radnego Kwiatkowskiego i w związku z tym prosiłbym też o takie drobne poszerzenie tej informacji w kwestii drogi, która miała być prowadzona obok ogródków działkowych, które tam są. I mam taką informację, że jednak ta droga ma przejść poprzez obszar ogródków działkowych i ten parking, który miał być tam zlokalizowany, gdzie miał być, ma być w jakiś sposób przesunięty. Jakby Pan Prezydent Kolczyński był uprzejmy słówko szepnąć w tej sprawie.”

Pan **Dariusz Zawidzki** Zastępca Prezydenta Miasta Płocka powiedział: „Może najpierw odpowiem Panu radnemu Lewickiemu. Generalnie chodnik w ulicy Bielskiej nie jest jedynym

problemem, bo oczywiście miejsce dla pieszych trzeba zostawić, zresztą dla wielkiego strumienia, bo ludzie jednak podążają tam chociażby na targowisko. Drodzy Państwo, w ulicy Bielskiej, nawet kiedy skręcamy z ulicy Bielskiej do ulicy Królewieckiej, to już za naszym samochodem ustawia się strumień aut, który blokuje skrzyżowanie. Jeżeli w tej chwili byśmy wygospodarowali jeszcze parkingi w chodniku, to każdy pojazd zatrzymywałby cały strumień, czyli praktycznie ulica Bielska byłaby zablokowana. To jest to najważniejsze. Ponadto chciałbym zwrócić uwagę, że urząd to nie jest kolejny biznes i nie działa komercyjnie, więc oczywiście, jeżeli byłyby takie miejsca, to pewnie należałoby z pieniędzy podatników wybudować tutaj jakiegokolwiek parkingi. Natomiast jeszcze dodatkowo chciałbym powiedzieć, że niedługo będzie łatwiej interesantom, również urzędowi, jak i w ogóle bywalcom starówki, dlatego że jak Państwo wyczytaliście, jest inicjatywa wybudowania parkingu piętrowego na ulicy Kościuszki. Natomiast, jeśli chodzi o ulicę Czwartaków, istotnie w momencie, kiedy powstała już galeria, to ta ulica się potwornie zatłoczyła, oczywiście na skutek komercyjny. Ale chodziło o to, że wielka liczba osób odwiedzających galerię jednak nie wjeżdżała na ten parking. Zostawali tam dłużej. I swojego czasu było tak, że parkować można było darmowo przez 2 godziny. Myśmy interweniowali w galerii. Teraz ten parking już jest otwarty na 4 godziny bezpłatnie. Może jest trochę lepiej, ale pojawia się jeszcze oczywiście ten strumień pojazdów, który wyjeżdża z osiedla TBS-ów. I tam lada dzień będzie już budowane przebicie osiedla, tego dużego osiedla na Czwartaków w ul. Jana Pawła od strony wschodniej. Tak sobie próbujemy poradzić doraźnie z problemem zatłoczenia ulicy Czwartaków. Ale docelowo, oczywiście, o czy Pan radny wie, projektuje się przebudowanie w ogóle tego kwartału, czyli ulicy Czwartaków pomiędzy Jana Pawła z jednej strony, z drugiej strony, wraz z przebudową skrzyżowania. Myślę, że wtedy już będzie sprawniej ruch wyglądał na ulicy Czwartaków. Jeszcze tutaj Pan radny mówił o płatnych strefach parkowania. Ja powiedziałem, że polityka parkingowa zmieniana kilka miesięcy temu wymaga kolejnej zmiany, co widzimy już bardzo. Mówię, zresztą są to wnioski z konsultacji społecznych prowadzonych przez Pana Prezydenta, więc ta polityka będzie zmieniana. Dzisiaj, proszę Państwa, nie rozmawiamy o polityce parkingowej, tylko staraliśmy się zdefiniować tematykę, zdefiniować problem. I taki był temat. I to próbowaliśmy zrobić. Natomiast, jeżeli są jakieś wnioski do tej zmiany uchwały o polityce parkingowej, między innymi te płatne strefy parkowania, to bardzo proszę. Myślę, że będzie otwarta dyskusja jeszcze na ten temat na komisjach.”

Pan radny **Artur Jaroszewski** Wiceprzewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Panie Przewodniczący! Panie Prezydencie! Szanowni Państwo! Nie zadałbym pytania, Panie Prezydencie,

dotyczącego płatnej strefy parkowania zapewne, gdyby nie fakt, że w porządku obrad dzisiejszej sesji mamy jeszcze jeden punkt bardzo istotny, a mianowicie *Studium*. I właśnie tam są zapisy również dotyczące strefy płatnego parkowania i chciałbym usłyszeć od Pana Prezydenta, wolałbym teraz, bo to jest chyba dobre miejsce na ten temat, a nie za godzinę, czy Pan zgadza się, Panie Prezydencie, z zapisami dotyczącymi płatnych stref parkowania, które w tymże *Studium* znajdują się?”

Pan **Mirosław Milewski** Prezydent Miasta Płocka powiedział: „Panie Przewodniczący! Wysoka Rado! Szanowni Państwo! Generalnie jest wielkim postępowaniem, że za chwilę po dyskusji, być może po jakichś zmianach, przyjmimy studium transportowe dla miasta Płocka. Natomiast ja osobiście jestem gorącym zwolennikiem dotychczasowej sytuacji, jeśli chodzi o płatne miejsca parkowania w Płocku. Nie sądzę, aby było dobrym rozwiązaniem, aby przyczyniło się wprowadzenie płatnych miejsc w obrębie starego miasta do efektów bardziej funkcjonalnego postrzegania miasta jako miejsca zwiększającego liczbę miejsc parkingowych, tudzież do lepszej płynności ruchu na starym mieście. Państwo Radni oczywiście mogą mieć na temat inne zdanie. Myślę, że będzie na ten temat w następnym punkcie programu duża dyskusja. Być może zakończy się jakimiś wnioskami. Tu jakby jest kwestia otwarta. Mówię tylko, że jestem zwolennikiem bezpłatnych miejsc postojowych w mieście Płocku. Dziękuję.”

Pan radny **Artur Jaroszewski** Wiceprzewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Ja przepraszam, jeszcze tylko ad vocem. O tyle, Panie Prezydencie, zaskoczył mnie Pan, dlatego że w materiale, który właśnie Pan wnosi na sesję pt. *Studium*, ten 700-stronicowy materiał zawiera, między innymi, plany utworzenia płatnej strefy parkowania, więc tutaj widzę bardzo dużą sprzeczność. Ale dziękuję. Również w następnym punkcie powrócę do tego tematu.”

Pan radny **Grzegorz Lewicki** powiedział: „Najpierw nawiążę do wypowiedzi Pana Prezydenta Milewskiego. Panie Prezydencie, chcemy przyciągnąć turystów do miasta. Gdzie oni mają zaparkować w obrębie starego miasta? Ja naprawdę jestem pełen szacunku dla mieszkańców, dla ludzi tam pracujących, ale jeżeli przyjadą turyści do Płocka, gdzie oni mogą w obrębie starego miasta zaparkować? Nie mają miejsca do parkowania. To jest pierwsze pytanie, to znaczy pierwsze moje pytanie. I pytanie do Pana Zawadzkiego. Nie ustosunkował się Pan do mojej sugestii co z miejscami parkingowymi dla petentów Urzędu Miasta. Czy naprawdę nie można na terenie parkingu wyznaczyć pięciu czy sześciu miejsc z kamerą, gdzie będzie wolno do 30 minut

parkować? Niech ci mieszkańcy, którzy przyjadą, mają gdzie, mówię, jeżeli 30 za dużo, ja nie wiem, ile tysięcy mieszkańców przyjeżdża dziennie, którzy mają różne sprawy do załatwienia w Ratuszu. Podejrzewam, że ich jest kilkaset, może nawet kilka tysięcy. Wszyscy ci ludzie nie przyjadą autobusem. Im tam zajmuje to 10-15 minut czasu, prawda, bo złożą dokumenty w dziale, gdzie te dokumenty się składa i odjeżdżają. I czy naprawdę byłoby to takie trudne zainstalowanie pięciu, czy ośmiu, nie wiem ile miejsc będziemy w stanie wygospodarować, żeby, jak mówię, mieszkańcy miasta, interesanci, mieli gdzie parkować, bo to dla nich jest ten Ratusz. To z ich podatków znaczna część nas tu funkcjonuje. Proszę o uwzględnienie tego i proszę o odpowiedź.”

Pan **Tomasz Kolczyński** Zastępca Prezydenta Miasta Płocka powiedział: „Jeśli chodzi o pytanie Pana Przewodniczącego Kwiatkowskiego na temat inwestycji: przebudowa i budowa ulicy Medycznej, chciałbym w kilku zdaniach udzielić informacji na jakim etapie jest obecnie ta inwestycja. Chciałbym tylko przypomnieć, że obejmuje ta inwestycja zakres od ronda w ulicy Dobrzyńskiej, przebudowę całej ulicy Medycznej, połączenie ulicy Medycznej ze Szpitalną, i to jest jakby odpowiedź też dla Pana radnego Nowickiego, pomiędzy istniejącą zabudową, częściowo na naszym gruncie gminnym, częściowo na kilku, kilkunastu działkach z Ogrodu Działkowego „Goździk”. Ten ogród działkowy „Goździk” się nazywa. Jest to po wielu spotkaniach uzgodniona wersja przebiegu tego połączenia ulicy Medycznej ze Szpitalną. W tej chwili prace projektowe, można powiedzieć, zmierzają ku końcowi. Powstaną dwa parkingi. Jeden na około 50-60 miejsc parkingowych, który będzie w bezpośrednim sąsiedztwie nowego przebiecia ulicy Medycznej w stronę Szpitalnej, czyli skręcając z Medycznej zaraz po lewej stronie ta wolna, która jest, będzie taki parking ogólnodostępny, publiczny, który będzie nadal na terenach miasta. Do dyspozycji oczywiście też, jeśli komuś będzie z takiej odległości chciało się przejść do szpitala, to oczywiście też i dostępny dla osób, które chciałyby pozostawić ten samochód i przejść się do szpitala, ale również dla korzystających z ogrodu działkowego, jak i z sąsiednich bloków mieszkańcy będą mogli też z tego parkingu korzystać. I drugi ten, o którym tutaj przede wszystkim mówił Pan Przewodniczący Kwiatkowski, jakby najważniejszy dla normalnego funkcjonowania Wojewódzkiego Szpitala, ten na tym terenie, który jest bezpośrednio przy tych przychodniach przy szpitalu. Ale żeby wybudować ten parking najpierw musi być zrealizowane przebicie ulicy Medycznej do Szpitalnej, dlatego obecny przebieg ulicy Medycznej przez tą część, która będzie przeznaczona pod ten bardzo duży parking, po prostu po skosie przecina przyszły ten teren parkingowy. Żeby go wyłączyć, tą część ulicy Medycznej z użytkowania, musi być wykonane to przebicie, którego mam nadzieję, że zostanie rozpoczęta realizacja tego przebiecia w przyszłym

roku. To tyle można na dzisiaj powiedzieć. Oczywiście trwają jeszcze uzgodnienia z różnymi gestorami. Na przykład ostatnio są intensywne rozmowy z gazownią, mówiąc tak ogólnie, na temat umieszczonego, znajdującego się w ulicy Medycznej gazociągu. Kwestia kto, na przykład, ma ponieść koszty przebudowy tego gazociągu. Na razie mamy rozbieżne stanowiska. My uważamy, że to gazownia. Gazownia uważa, że my. Mam nadzieję, że do jakiegoś wspólnego zdania dojdziemy w tej kwestii. Dziękuję.”

Pan radny **Stanisław Kwiatkowski** Wiceprzewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Czyli rozumiem, że parkingu przez następne lata nie będzie. Czyli dwadzieścia kilka lat będziemy czekać na ten parking. Bo jeżeli to jest stadium projektowania, to rozumiem doszła teraz gazownia. Wiem, że na Komisji Społecznej poinformowano mnie, na ostatnim posiedzeniu komisji, że prace nad jakimś mini parkingiem mają się rozpocząć w listopadzie. Rozumiem, że ta opcja jest już nieaktualna i czekamy na pełną dokumentację i pełne zadanie inwestycyjne. To, Panie Prezydencie, dołożę pytanie. Wiem, że ta inwestycja miała być robiona wspólnie w porozumieniu z Samorządem Województwa Mazowieckiego, bo tam w części jest naruszenie drogi wojewódzkiej. W związku z tym, czy jest szansa w ogóle na tą inwestycję? Czy to nie jest odwlekanie tej inwestycji po to, żeby tylko ona istniała jak gdyby wirtualnie, ponieważ wiemy, jakie ma kłopoty finansowe Samorząd Województwa Mazowieckiego? I czy ta inwestycja w ogóle ma sens, żeby była w części inwestowana z Samorządu Województwa Mazowieckiego, w części z samorządu Miasta Płocka? Chyba, że całość na siebie weźmie samorząd Miasta Płocka, to okay.”

Pan **Tomasz Kolczyński** Zastępca Prezydenta Miasta Płocka powiedział: „Panie Przewodniczący! Wysoka Rado! Jeśli chodzi o harmonogram działań, to oczywiście jest planowane ogłoszenie przetargu na ten mniejszy parking. Jak środki pozwolą, nawet jeszcze w tym roku, bo dokumentacja na ten parking będzie wcześniej, niż pozostałe. To nie jest tak, że będziemy czekać na ostateczne rozstrzygnięcie, na przykład z tą gazownią, jak sprawa tego istniejącego gazociągu w tej starej części ulicy Medycznej. To oczywiście nie będzie nam przeszkadzało w rozpoczęciu realizacji tego mniejszego parkingu.”

Pan radny **Stanisław Kwiatkowski** Wiceprzewodniczący Rady Miasta Płocka zapytał: „Czyli w tym roku rozpoczną się prace?”

Pan **Tomasz Kolczyński** Zastępca Prezydenta Miasta Płocka powiedział: „To znaczy

ogłoszony przetarg. Jeśli środki finansowe na to pozwolą, może być ogłoszony przetarg. Jeśli chodzi o Urząd Marszałkowski, w stosownym czasie złożyliśmy już dawno temu komplet dokumentów. Zresztą Pan Przewodniczący miał też pewien swój udział w tej sprawie, ponieważ raz wysłane gdzieś tam się zagubiły, wysyłaliśmy po raz kolejny. Ja osobiście też byłem w Warszawie z pracownikami i zawoziliśmy komplet dokumentów. Jest to wszystko w odpowiednim departamencie, który się zajmuje zadaniami inwestycyjnymi. Oczywiście, że zawsze jest to ryzyko, że kłopoty finansowe, jakie mają samorządy, mogą spowodować, że nie wszystko się w ramach tej współpracy między samorządami uda zrealizować, ale będziemy nadal prosić Urząd Marszałkowski, żeby współfinansował to zadanie. W końcu jest to ulica, droga o kategorii wojewódzkiej. Dziękuję.”

Pani radna **Beata Szczytniewska** zapytała: „Panie Prezydencie, czy projekt drugiej nitki w zasobach MTBS-u spowoduje likwidację miejsc parkingowych dla mieszkańców w tym rejonie? Czy ten projekt jest sporządzony, że choćby jedno miejsce parkingowe zostanie zlikwidowane?”

Pan **Mirosław Milewski** Prezydent Miasta Płocka powiedział: „Panie Przewodniczący! Wysoka Rado! Szanowni Państwo! Chciałabym odpowiedzieć już tak w miarę precyzyjnie Panu radnemu Lewickiemu, mam nadzieję, że teraz będzie zadowolony i usatysfakcjonowany, jeśli chodzi o to, jakie są plany dotyczące obsługi Urzędu Miasta. Otóż tutaj trzy elementy są brane pod uwagę. Po pierwsze – duży parking przy ulicy Kościuszki, który również będzie służył osobom chcącym skorzystać z usług Urzędu Miasta Płocka. Druga sprawa to jest przeniesienie części, powtarzam jeszcze raz – części Biura Obsługi Klienta, czy też innych filii oddziałów Urzędu Miasta na wschodnią część miasta Płocka, o tym już mówiliśmy, do galerii, co w jakimś stopniu, pewnie nie w bardzo dużym, ale w jakimś stopniu odciążą również miejsca parkingowe wokół Ratusza. I trzecia sprawa to jest ulica Zduńska i jakby pewne zamierzenia, o których ja wiem, inwestycyjne inwestora prywatnego, który zamierza budować po drugiej stronie ulicy Zduńskiej naprzeciwko Ratusza, zabudować ten kwartał, dziś otwarty, parkingiem podziemnym na jednej kondygnacji. To są takie elementy, które już wkrótce, mam nadzieję, że za półtora roku, wszystkie będą uruchomione. Niektóre za dwa, trzy miesiące. Można rzeczywiście się zastanowić, jakie efekty byłyby tej propozycji, które Pan sugeruje, żeby wyznaczyć jakąś ilość miejsc postojowych na pół godziny, na godzinę. Taki eksperyment, o ile się nie mylę, już był tutaj przed, czy jest nawet. I niestety efekty tego eksperymentu nie są najlepsze. Doprowadzają do różnego rodzaju spięć, konfliktów, Straż Miejska i znowu te same argumenty. Ale być może gdzieś tam w systemie

zamkniętym taki eksperyment dałby lepsze skutki. To, jeśli chodzi o obsługę Urzędu Miasta Płocka. Oczywiście są jeszcze inne pomysły, na przykład zabudowanie całego Placu Narutowicza z jednym dużym parkingiem podziemnym pod placem. To są oczywiście ogromne koszty inwestycyjne, ale takie pomysły gdzieś są. Nie przybierają one na razie realnych aspektów do realizacji dlatego, że dziś mamy problemy ze zbilansowaniem się dotychczasowych, już podjętych działań inwestycyjnych, a to byłoby ogromne wyzwanie inwestycyjne rzędu kilkudziesięciu milionów złotych. I jeszcze krótko o turystach, którzy przyjeżdżają do naszego miasta. Ruch turystyczny, który jakby jest obsługiwany przez autokary i organizowane są duże grupy turystów, myślimy, że ten dotychczasowy ruch z jakimś pewnym wyprzedzeniem może być obsługiwany takim systemem, iż miejsca wysiadania i wsiadania do autokaru były zorganizowane na Placu Obrońców Warszawy wzdłuż nowo projektowanego parku, czy ogrodu, nieważne jak to zwał. Natomiast docelowo, tak jak to zresztą jest wskazane w działaniach eksperckich, na ulicy Rybaki autokary miałyby swoje stałe miejsce postojowe. Jest tam sugestia również o pewnym docelowym parkingu dla turystów, dla autokarów szczególnie, na ulicy Rybaki, ale pod warunkiem, że będzie zorganizowany bardzo szybki transport na górę na skarpę w formie kolejki, bądź jakiejś innej szybkiej zorganizowanej możliwości przemieszczania się osób tutaj na górę do centrum miasta. Natomiast dla pojazdów osobowych również parking przy ulicy Kościuszki, który, przypomnę, będzie liczył ponad 300 miejsc postojowych, będzie do tego celu również służył i mam nadzieję, że w bardzo dużym stopniu zaspokoi aktualne potrzeby. Jeśli chodzi o miejsca płatne, będzie jeszcze o tym mowa w dalszej części dzisiejszej sesji. Natomiast materiał pod nazwą *Studium transportowe* jest materiałem eksperckim. I ja osobiście nie chciałem ingerować w materiał ekspercki, w wizję fachowców, jeśli chodzi o rozwiązania komunikacyjne, w tym spojrzenie na parkingowe rzeczy naszego miasta. Takie jest moje po prostu zdanie. [...] Jest tutaj między nami jakaś rozbieżność. Dobrze, że są w ogóle rozbieżności, bo dzięki temu można rozmawiać rzeczowo i dochodzić do jak najlepszych rozwiązań. Dziękuję.”

Pan radny **Piotr Nowicki** powiedział: „Ja tylko takie krótkie pytanie do Pana Prezydenta Kolczyńskiego. Troszeczkę może się to nie wiąże z tematem dokładnie miejsc parkingowych, ale z ulicą Medyczną. Ja, Panie Prezydencie, otrzymałem taką informację, że około miesiąca temu odbyło się spotkanie mieszkańców tych budynków, które są na ulicy Medycznej. Tam im obiecano, że ta droga jednak zostanie odsunięta od ich budynków. I oni żyją w takim przeświadczeniu, że ta droga zostanie przesunięta i to jakby zostanie zrobione kosztem tych ogródków działkowych, które znajdują się obok. Jakby Pan mógł to skomentować, bardzo bym prosił o dwa zdania, po prostu.”

Pan **Tomasz Kolczyński** Zastępca Prezydenta Miasta Płocka powiedział: „To znaczy nie wiem, o jakim spotkaniu Pan radny mówi. Miesiąc temu?”

Pan radny **Piotr Nowicki** powiedział: „Okolo miesiąca.”

Pan **Tomasz Kolczyński** Zastępca Prezydenta Miasta Płocka powiedział: „To znaczy ja okolo miesiąca temu to pewnie nie uczestniczyłem w takim spotkaniu. Więc takie spotkanie miałem oczywiście z przedstawicielami wspólnot, ale wcześniej. W tym rejonie tych budynków droga będzie przebiegała po ogródkach działkowych. Dosłownie taki nieznaczny skrawek jednej z tych działek będzie, bo po prostu nie da się takich gzygzaków, wywijasów różnych robić na drogach, po prostu z przebiegu tej trasy wynika, że mały trójkąt będzie ujęty, znaczy będzie musiał być przeznaczony pod tą drogę. Rozmawialiśmy o zabezpieczeniach, jak ochrona środowiska, czy ewentualnie ekrany, czy zieleń izolacyjna. To wszystko, moim zdaniem, te perspektywy, które przedstawiłem, i możliwości współdziałania przy tym zadaniu, w moim odczuciu jakby rozwiąły wątpliwości. Pewnie nie do końca i pewnie nie wszystkich do końca. „Goździk” zaakceptował ten przebieg.”

Pan radny **Piotr Szpakowicz** powiedział: „Ja mam pytanie do Pana Prezydenta, bo nie było tego tematu poruszanego w opracowaniu – czy miasto planuje budowę nowego parkingu dla ZOO? Wiemy, że został w tym roku rozbudowany parking przy ulicy Warszawskiej, ale potrzeby są zdecydowanie większe. I drugie pytanie – czy były rozmowy ze spółdzielniami mieszkaniowymi w celu ustawiania znaków *teren zamieszkania*, w takich miejscach gdzie koliduje. Chodzi mi o to, aby Straż Miejska i Policja mogła interweniować w celu złego parkowania samochodów, dojazdu służb miejskich, pogotowia, policji, itp.”

Pan **Dariusz Zawidzki** Zastępca Prezydenta Miasta Płocka powiedział: „W kwestii rozmów ze spółdzielniami ja znam jeden taki przypadek interwencji spółdzielni, gdzie pomagaliśmy. Natomiast, jeżeli spółdzielnie odczuwają takie problemy, rzeczywiście bardzo realne, że należałoby uruchomić służby interwencyjne w przypadku zastawiania dróg awaryjnych, to rozumiem, że będą się zgłaszały. Jako takiej akcji nie podejmowaliśmy, tylko po prostu interweniujemy na skutek kontaktu spółdzielni z miastem. Jeśli można, to ja bym chciał jeszcze w odniesieniu do Pani radnej Szczytniewskiej, chciałem rozszyfrować pytanie, czy budowa drugiej nitki w MTBS-ach to Pani radna ma na myśli: budowa drugiej nitki od banku do Czwartków, bo

taka jest planowana, czy przebicie z osiedla do Jana Pawła, czy też przebudowę ulicy Czwartaków i tam chodzi o te miejsca parkingowe?”

Pani radna **Beata Szczytniewska** powiedziała: „Chodzi o przebicie z MTBS-ów na ul. Jana Pawła, to o czym pisałam w interpelacji ponad rok temu i Pan Prezydent mówił, że już projekt jest przygotowany. Chodzi mi o to, aby mieszkańcy, którzy zamieszkują MTBS-y i zawożą swoje dzieci do Przedszkola nr 4 nie mieli tylko jednego wyjazdu na ulicę Czwartaków, tylko aby również było przebicie na ulicę Jana Pawła.”

Pan **Dariusz Zawidzki** Zastępca Prezydenta Miasta Płocka powiedział: „Nie, ale to ja o tym Pani radna wcześniej mówiłem, a Pani pytanie było, czy będą miejsca parkingowe zredukowane.”

Pani radna **Beata Szczytniewska** powiedziała: „Tak. Czy ten projekt, bo projekt, z tego co wiem, to już jest, czy nie spowoduje likwidacji miejsc parkingowych w tym rejonie?”

Pan **Dariusz Zawidzki** Zastępca Prezydenta Miasta Płocka powiedział: „Nie, nie zlikwiduje, dlatego, że to przebicie to praktycznie odcinek 10 metrów, przebicie przez chodnik, więc tam nie likwidujemy miejsc parkingowych, jeśli chodzi o osiedlowe miejsca parkingowe, to nie. Również przebudowa ulicy Czwartaków nie zakłada eliminowania żadnych miejsc, tych które są na dzisiaj wygospodarowane. Dziękuję.”

Pan **Mirosław Milewski** Prezydent Miasta Płocka powiedział: „Panie Przewodniczący! Wysoka Rado! Szanowni Państwo! Jeszcze pytanie o ogród zoologiczny. Rozwój parkingów jest jakby wprost proporcjonalny z rozwojem ogrodu zoologicznego o 4 ha, które kilka lat temu dokupiliśmy, w ten sposób, że na górze będzie zorganizowanych kilkadziesiąt miejsc parkingowych, tyle jest możliwe. Dokładnie określi to projekt. Nie chcę mówić, czy to będzie 50, czy 60, czy 80, w tej chwili. Natomiast na dole za PTW będą musiały być, jako że tam będzie również drugie wejście do ogrodu zoologicznego, zorganizowane będą musiały być miejsca parkingowe. Oczywiście tu będzie ich o wiele, o wiele mniej, w tym, jak sądzę, myślę, kilka miejsc na autokary, gdyż z tamtej strony też mogą być zorganizowane wycieczki. Natomiast, generalnie, docelowo parking przy ul. Rybaki w okolicach amfiteatru będzie służył również tym celom rekreacyjnym po nabrzeżu wiślanym. Przy czym oczywiście trzeba tutaj pomyśleć o

zorganizowaniu jakiegoś ciekawego transportu, przynajmniej w sezonie letnim, by niekoniecznie sobie piechotą chodzić taki długi odcinek drogi. Ale takie są jakby propozycje, jeśli chodzi o obsługę terenów ogrodu i terenów nowego wejścia do ogrodu zoologicznego od strony Wisły. Dziękuję.”

Pan radny **Piotr Nowicki** powiedział: „Dostałem taką informację, Panie Prezydencie Kolczyński, że jest duży protest jednak w ogródkach działkowych i że tutaj na auli w czwartek ma się odbyć spotkanie w tej sprawie. Czy Pan coś wie na temat temat? Bo na słupach ogłoszeniowych w tym rejonie miasta są takie ogłoszenia. Dostałem właśnie taką informację, dlatego musiałem wyjść. Czy Pan coś wie na ten temat, czy Państwo się orientujecie?”

Pan **Tomasz Kolczyński** Zastępca Prezydenta Miasta Płocka powiedział: „Przepraszam za chwilę taką niepewności, ale tydzień mnie nie było w urzędzie, a jeszcze trochę mnie nie będzie też. Jeśli chodzi o to spotkanie, to będą klasyczne konsultacje społeczne, które projektant musi odbyć, tak jak niedawno się odbyły w sprawie budowy Granicznej, czy budowy wiaduktu, wiadukto – tunelu w ciągu Al. Piłsudskiego. Więc to będą takie konsultacje. Oczywiście niewykluczone, że będą tam też i osoby, które będą miały odmienne zdanie. Bo, proszę Państwa, to że jest zgoda, jest uzgodnienie, są notatki odpowiednie spisane, ale też i były osoby, które niezadowolone wyszły z tego spotkania i powiedziały, że się z tym nie zgadzają, bo ich to osobiście jakby dotyka, że jakaś działka będzie musiała być zlikwidowana. Ale ogród działkowy powiedział, że nie będzie jakby tutaj przeszkodą do rozwoju miasta. Więc są pewne rezerwy też w ogrodzie działkowym, są rotacje tych działek i już wewnątrz padły deklaracje, że sobie to wyregulują, zostaną przekazane inne działki w zamian tych, które ci działkowcy utracą na rzecz tej drogi.”

Pan **Dariusz Zawidzki** Zastępca Prezydenta Miasta Płocka powiedział: „Jedno zdanie tylko dopowiedzi. Nie chciałem być posądzony, że czegoś specjalnie nie dopowiedziałem. Bo Pani radna, ja tu powiedziałem na pytanie, czy będzie istniała konieczność likwidacji miejsc parkingowych na osiedlu w związku z tym przebiegiem do Jana Pawła. Nie. Natomiast znaczy tam czegoś takiego nie przewidujemy. Natomiast na pewno odbędzie się to kosztem zlikwidowania kilku miejsc parkingowych w pasie drogowych Jana Pawła, bo trzeba będzie tym wyjazdem jakoś nawiązać do ulicy. Więc tam są miejsca i trzeba będzie niestety z kilku zrezygnować. Dziękuję.”

Pani radna **Beata Szczytniewska** zapytała: „To mam pytanie w takim razie, czy

mieszkańcy, którzy korzystają z przychodni *Rodzina* będą mieli gdzie zostawić swoje samochody? Czy to chodzi o ten pas właśnie, te parkingi przy przychodni *Rodzina*? Te będą zlikwidowane?”

Pan **Dariusz Zawidzki** Zastępca Prezydenta Miasta Płocka powiedział: „Jest to w tym rejonie oddziaływania. Niedaleko jest również przychodnia. Ale, Pani radna, musi Pani zdecydować, czy przebiecie jest ważniejsze, czy te kilka miejsc parkingowych. Inaczej tego się nie da. Tam niestety miejsc parkingowych w powietrzu nie da się wygospodarować.”

Pani radna **Beata Szczytniewska** powiedziała: „Ale nie wyobrażam sobie, aby zostały wszystkie te miejsca parkingowe zlikwidowane. Prosiłabym, aby jednak zostawić parę miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych, które podjeżdżają pod przychodnię i dla rodziców z małym dziećmi. Także jednak proszę o pozostawienie kilku miejsc.”

Pan **Tomasz Korga** Przewodniczący Rady Miasta Płocka zapytał: „Ale czy to nie są zbyt szczegółowe pytania teraz, Pani radna?”

Pan **Dariusz Zawidzki** Zastępca Prezydenta Miasta Płocka powiedział: „Oczywiście, że się przychylimy do wniosku Pani radnej.”

Pan **Tomasz Korga** Przewodniczący Rady Miasta Płocka poddał pod głosowanie materiał *Problemy parkingowe miasta Płocka z uwzględnieniem m.in. informacji od Spółdzielni Mieszkaniowych, perspektywy nowych miejsc parkingowych przy remontowanych ulicach, parkingi budowane przez miasto i spółki gminne*. Za przyjęciem głosowało 12 radnych, 10 – przeciw, 1 – wstrzymał się od głosu.

Ad. pkt 4

Materiał pisemny pt.: *Ocena realizacji uchwały Rady Miasta Płocka o współpracy ze szkołami wyższymi* stanowi **załącznik nr 8** do niniejszego protokołu.

Pan prof. nzw. dr hab. inż. **Roman Marcinkowski** Prodziekan ds. Ogólnych Wydziału Budownictwa, Mechaniki i Petrochemii Politechniki Warszawskiej Szkoły Nauk Technicznych i Społecznych w Płocku powiedział: „Panie Przewodniczący! Panie Prezydencie! Szanowni

Państwo! Otóż ja mam króciutkie wyjaśnienie i część merytoryczną. Pan Prorektor Politechniki Warszawskiej prof. Jacek Kijewski niestety nie mógł tutaj przybyć na sesję Rady Miasta ze względu na trudności komunikacyjne w Warszawie. Nie w Płocku, a w Warszawie. Utknął w korku i dlatego ja tutaj jestem i reprezentuję Pana Profesora jako Prodziekan ds. Ogólnych Wydziału Budownictwa, Mechaniki i Petrochemii. Proszę Państwa, ja króciutko chciałbym powiedzieć na temat współpracy. Otóż jesteśmy w scenerii społeczności Płocka już od 43 lat. Rozwijamy ofertę kształcenia. Mamy studia myślę, że bardzo użyteczne dla Płocka i dla regionu. Kształcimy przecież w budownictwie, w inżynierii środowiska, kształcimy w technologiach chemicznych, kształcimy w mechanice i budowie maszyn, mamy całą ofertę studiów podyplomowych. A więc to wszystko służy na pewno w Płocku i myślę, że możemy stwierdzić, iż jesteśmy użyteczni, użyteczni dla Płocka. Odczuwamy przyjazność Miasta, Rady Miasta Płocka w naszej działalności. Wysoko sobie cenimy wspieranie nas finansowo przez realizację niektórych ambitnych zadań. Już coraz więcej mamy takich ładnych tabliczek, że coś zostało zrobione z dotacji, z Państwa życzliwości. Także bardzo, bardzo dziękujemy za tę wymierną pomoc. Dziękujemy za różnego rodzaju konkursy tak dla studentów, jak i dla pracowników dydaktyczno – naukowych. Dziękujemy za żywe kontakty władz Płocka z nami, zawsze mamy przyjemność gościć Państwa w naszych progach, jesteśmy tym bardzo zaszczytzeni, za stworzenie warunków do autentycznego ruchu studenckiego, bo tutaj raz przynajmniej w roku miasto tętni życiem studenckim i za to bardzo Panie Prezydencie i Wysokiej Radzie dziękujemy. Pragniemy podtrzymywać te wszystkie formy współpracy. Uważam, że nawet powinniśmy je nieco rozwijać, bo są ku temu możliwości, ponieważ mamy możliwości wykorzystania naszych zasobów intelektualnych i lokalowych w odniesieniu do różnego rodzaju konferencji, sympozjów, seminariów, kształcenia ustawicznego. Chcemy się po prostu otwierać na mieszkańców Płocka. Chcemy być bardziej widoczni. Chociaż przyznam się, że również mamy tego typu trudności, jak Państwo tutaj poruszaliście, bo gdybyśmy zobaczyli na nasz parking przed Politechniką Warszawską, to w tej chwili połowa trawnika jest zajęta przez samochody. A to dlaczego? – Dlatego, że przybyło samochodów. Naraz sami zdziwiliśmy się, że w tym roku po prostu nasz parking nie wystarcza do zaparkowania wszystkich pojazdów, którymi przybywają studenci, pracownicy naszej uczelni. Mamy po prostu trudności z infrastrukturą z tą, którą widać, infrastrukturą komunikacyjną, infrastrukturą tą parkingową, bo ta nas dotyczy, infrastrukturą budynku. Stąd jeszcze raz wielkie dzięki za wszystko to, co Państwo robicie dla Politechniki Warszawskiej. Oczywiście to są nasze problemy. I jednocześnie prośba o przychyłność na dalsze lata. Dziękuję bardzo.”

Pan doc. dr **Jan Kalinowski** Prorektor ds. Studenckich i Nauczania w Państwowej Wyższej Szkole Zawodowej w Płocku powiedział: „Panie Przewodniczący! Panowie Prezydenci! Wysoka Rado! W ubiegłym roku z tego miejsca, w tym samym prawie czasie, prosiłem Wysoką Radę o bardziej przyjazne spojrzenie na Państwową Wyższą Szkołę Zawodową w Płocku. Dziś mogę powiedzieć, że ta współpraca, to spojrzenie, okazało się nie tylko przyjazne, ale zostało scementowane w postaci faktycznej współpracy, współpracy na wielu płaszczyznach. Ja nie będę w tej chwili wymieniał, bo tu kolega z Politechniki próbował powiedzieć o tych obszarach. To jest bardzo złożony obszar tej współpracy. Ja dziękuję nie tylko za pomoc finansową, ale również za kwestie organizacyjne, pomoc studentom, samorządowi studenckiemu. I z drugiej strony mogę powiedzieć, że my będziemy również starali się pomagać tym instytucjom, jednostkom wewnętrznym miasta w realizacji ich zadań, z naszej strony. Chociażby tak, jak stało się to w sobotę, kiedy nasi studenci obsługiwali, czy też uczestniczyli w jury międzynarodowego konkursu filmowego. W imieniu prof. Jacka Grzywacza Rektora, w swoim własnym, władz, dziękuję za ten rok i myślę, że kolejne lata zaowocują kolejnymi pomysłami dotyczącymi współpracy. W celu wyjaśnienia radnym, w jakim stanie jest uczelnia, powiem, że w tej chwili mamy około 3 .000 studentów, z czego na pierwszy rok akademicki przyjęliśmy 1.147. A więc poziom naboru na pierwszy rok jest zbliżony do naprawdę renomowanych ośrodków akademickich w Polsce. Naszym teraz zadaniem jest rozwój, nie tylko materialny, bo tutaj już są pewne działania podjęte, ale co mnie bardzo interesuje, rozwój w zakresie kultury i jakości kształcenia. Na to w tej chwili będę starał się zwracać uwagę. Jeszcze raz dziękuję bardzo.”

Pan **Tomasz Korga** Przewodniczący Rady Miasta Płocka poddał pod głosowanie materiał *Ocena realizacji uchwały Rady Miasta Płocka o współpracy ze szkołami wyższymi*. Za przyjęciem głosowało 18 radnych, 0 – przeciw, 1 – wstrzymał się od głosu.

Ad. pkt 5

Protokół z obrad XLI Sesji Rady Miasta Płocka z dnia 29 września 2009 roku został przyjęty w wyniku głosowania. Za przyjęciem protokołu głosowało 19 radnych, 0 -przeciw, 1-wstrzymał się od głosu.

Ad. pkt 6

Etap I – dyskusja i zgłaszanie wniosków

Projekty uchwał w sprawach:

- 1. określenia liczby nowych licencji na wykonywanie transportu drogowego taksówkami na terenie Miasta Płocka przeznaczonych do wydania w 2010 roku (druk nr 618)**

Pan radny **Piotr Nowicki** poprosił o wprowadzenie do tematu. Zwrócił się także o udzielenie głosu przedstawicielom Zrzeszenia Transportu Prywatnego.

Pani **Krystyna Kowalewska** Sekretarz Miasta Płocka powiedziała: „Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo! Więc uchwała, którą przedkładamy Państwu, projekt uchwały, dotyczy określenia liczby nowych licencji na wykonywanie transportu drogowego taksówkami na terenie Miasta Płocka przeznaczonych do wydania w 2010 roku. I skąd to się bierze. Bierze się to stąd, iż ustawa o transporcie drogowym nakłada na rady gmin obowiązek określenia na kolejny rok licencji, liczby licencji na wykonywanie właśnie transportu drogowego taksówką, oczywiście po zasięgnięciu opinii zrzeszenia, osób, czyli taksówkarzy zrzeszonych w organizacji, a także miejskiego rzecznika konsumentów. To znaczy jest też to określone, że musi się to odbyć w terminie do 30 listopada. Gdybyśmy tej uchwały nie podjęli w tymże właśnie terminie, w następnym roku obowiązywałby limit taki, jaki byłby na koniec, czyli na 31 grudnia tegoż roku. Przez lat kilka, nie wiem, sześć, może więcej, nie pamiętam, ten limit się nie zmieniał, pozostawał na tym samym poziomie. I w związku z podjęciem wiosną uchwały takiej o tym, iż zostały zniesione ceny za taryfy, w związku z tym wtedy już również były głosy Państwa Radnych, ażeby jakby następstwem było też zniesienie limitu. Zniesienie limitu nie jest możliwe. Możliwe jest jedynie, ustawa tak mówi, określenie limitu. I w związku z tym, aby zadośćuczynić oczekiwaniom Państwa Radnych, czyli jakby zniesienie limitu, postanowiliśmy wprowadzić taki dość wysoki limit, ażeby Państwo, którzy będą chcieli wykonywać zawód taksówkarza, nie musieli oczekiwać w długiej kolejce, tak jak to się działo jeszcze do niedawna, tylko po zdaniu egzaminu mogli po załatwieniu wszelkich formalności przystąpić do realizacji zawodu, który chcieliby wykonywać. Stąd też właśnie nasza propozycja taka, a nie inna, czyli 100 nowych licencji na wykonywanie

transportu drogowego. Zasięgnęliśmy, tak jak mówiłam, opinii zrzeszenia, które oczywiście wydało negatywną opinię. Natomiast Miejski Rzecznik Konsumentów zaopiniował pozytywnie naszą propozycję uchwały. Dziękuję bardzo.”

Pan **Tomasz Korga** Przewodniczący Rady Miasta Płocka poddał pod głosowanie wniosek dotyczący udzielenia głosu przedstawicielom Zrzeszenia Transportu Prywatnego w Płocku. W wyniku jednomyślnego głosowania (20 głosów za) Rada Miasta Płocka wniosek przyjęła.

Pan **Marcin Kamiński** przedstawiciel Zrzeszenia Transportu Prywatnego w Płocku powiedział: „Dzień Dobry Państwu! Nazywam się Marcin Kamiński i od dwóch lat wykonuję zawód taksówkarza i od niedawna zostałem powołany na człowieka, który będzie zajmował się interesem taksówkarzy. Jest to Zrzeszenie Transportu Prywatnego w Płocku. Do tej pory zrzeszenie istniało bardzo, bardzo dużo czasu, ale to zrzeszenie, z którym Państwo rozmawiali, tak naprawdę nie zrzeszało żadnej taksówki. Ono istniało, bo istniało. To zrzeszenie reaktywowaliśmy. W tej chwili zrzeszamy ponad ponad 300 taksówek. Pozostali to są starzy taksówkarze, którzy na razie nie chcą się zrzeszyć, bo chcą zobaczyć jakieś efekty naszej pracy. Powiedzieli, że jeżeli będziecie coś robić, będziemy wiedzieć, że zrobicie coś dla nas, my będziemy należeć do waszego zrzeszenia. I tak się stało. 300 dało nam szansę. Tych 200 jeszcze czeka. W tej chwili w Płocku mamy 565 licencji. I teraz tak, jeżeli w nowym roku zostaną uruchomione nowe licencje, a na ostatnim egzaminie zdało 28 osób, jest chętnych na przyjęcie na taksówkę, i przy założeniu, że taksówkarz chciałby zrobić w miesiącu 400 kursów, to proszę pomnożyć ilość nowych taksówek razy 400 kursów, czy na pewno będą ci klienci, by oni mogli pracować, czy oni będą robić te zlecenia. Bo w tej chwili rynek taksówek wygląda tak, że jedno zlecenie robi się na godzinę lub na dwie, czyli co dwie godziny jedno zlecenie. Każdy nowy kierowca spowoduje, że ta częstotliwość kursów jeszcze bardziej spadnie, a w związku z przybyciem nowych taksówek nie przybędzie klientów. Nagle nie pojawi się w mieście 1000 turystów, czy kolejnych klientów dla nas. Teraz dzieląc liczbę mieszkańców na ilość taksówek, to przypada mniej więcej 230 osób na jedną taksówkę, łącznie z noworodkami, licząc po prostu każdego mieszkańca. Po podniesieniu limitu o przynajmniej 100 taksówek będzie wypadało tak, że na jedną taksówkę nie będzie wypadało nawet 200 mieszkańców. I dlatego my jesteśmy przeciwni powoływaniu nowych 100 licencji, bo nie ma pracy dla obecnych w tej chwili taksówkarzy. Dochodzi do tego, że po prostu taksówkarz w Płocku to już nie jest tylko taksówkarz, tylko jest to człowiek pracujący na etacie w jakiejś firmie i po godzinach wykonujący zawód taksówkarza. Taksówkarzy typowo utrzymujących się z tego jest już bardzo mało. I ja

jeszcze jestem osobą utrzymującą się z taksówki, ale nie powiem, złożyłem już CV do kilku firm. Jak będę miał tylko możliwość, to odstawiam taksówkę ze względu, że nie mam możliwości, już prawie, związania końca z końcem. Dlatego jesteśmy przeciwni. Drugim argumentem, dlaczego tak jest, to jest – w Płocku mamy 114 miejsc postojowych. Postojów jest bardzo mało. Czyli przypada 2/10 samochodu na jedno miejsce postojowe. Wraz z uruchomieniem nowych licencji chcielibyśmy, żeby pojawiły się nowe postoje. Jeżeli te postoje się pojawią, to nie ma problemu. Jeżeli będzie możliwość, że ci nowi taksówkarze będą mieli możliwość utrzymać się z tego, niech się pojawią. Bo w tej chwili z postojami w Płocku jest tak, że jest kolejka do kolejki do postoju. Dziś zacząłem pracę za 15 minut 7.00 i na byłym dworcu przy ul. Jachowicza nie było dla mnie miejsca. Przyjechałem i musiałem odjechać w całkowicie inne miejsce, bo nie było dla mnie miejsca. Czyli, jeżeli ja będę sobie stał gdzieś z boku w krzakach, to żaden klient do mnie nie przyjdzie. Ja nie mam wtedy możliwości zarabiania i utrzymania się. A cała sprawa jest poważną z tego względu, że klienci zostawiają w taksówkach miesięcznie ponad 2 mln zł. I to trzeba o tym pomyśleć, bo w tej chwili w związku z brakiem pracy dla nas, z brakiem tego klienta, dochodzi do różnych zjawisk oszustwa przez kierowców, bo oni chcą zarobić, więc oszukują klientów. Pojawiają się tacy taksówkarze. I nie jest to zdrowe i dla tych, co się z tego utrzymują taksówkarzy i dla klienta. Dlatego my jesteśmy przeciwni. I tak naprawdę, żeby to funkcjonowało w Płocku, żeby taksówkarz mógł powiedzieć, że idzie się z tego utrzymać i wyżyć i żeby ta jakość tego rosła, czyli w samochodzie czysto, żeby był to w miarę samochód młody, odmładzany, bo w tej chwili ci, co się z tego utrzymują jeżdżą starymi rzęchami, nie ma co ukrywać, a te piękne samochody, które pojawiają się na postoju, to są pracownicy Orlenu, czy emerytowani policjanci, czy wojskowi. Bo tacy też są taksówkarzami. Na taksówce także pojawiają się policjanci, którzy są w czynnej służbie, czyli tuż po pracy odwieszają mundur i wsiadają do taksówki i w taksówce spędzają tyle samo godzin, co ja. Nie wiem, co tu jeszcze powiedzieć. Naprawdę zwracamy się z prośbą do Wysokiej Rady, aby przemyślała temat odłożenia głosowania na temat nowych licencji na ostatnią sesję, która odbędzie się w listopadzie, abyśmy mieli czas przedyskutować jeszcze z poszczególnymi radnymi i podać kolejne argumenty, aby liczba taksówek w 2010 roku się nie zwiększyła. To chyba na razie tyle. Dziękuję.”

Pan **Mirosław Milewski** Prezydent Miasta Płocka powiedział: „Panie Przewodniczący! Wysoka Rado! Szanowni Państwo! Bardzo krótko chciałbym w jednym zdaniu odnieść się do słów, które przed chwilą usłyszeliśmy, w drugim zaś przedstawić, może od tego zacznę, intencje, które nami kierowały. Otóż Drodzy Państwo, Pani Sekretarz już wyjaśniła, dlaczego były intencje

przedstawienia tej uchwały. Ja chciałbym tylko w nawiązaniu do słów przedstawiciela płockich taksówkarzy jakby pozastanawiać się troszkę nad filozofią dojścia do prowadzenia takiej, a nie innej działalności gospodarczej, czy limitować jako miasto prowadzenie działalności gospodarczej, czy też nie. Otóż ja wychodzę z założenia i to nie jest wcale jakieś skrajnie liberalne założenie, że tam, gdzie limitujemy, tam musi być bardzo, ale to bardzo poważne uzasadnienie ograniczania różnymi sposobami, to może być liczba licencji, albo bardzo inne równie ciekawe, czy trudne ograniczenia do prowadzenia działalności gospodarczej. W mojej ocenie nie zachodzi dziś taka potrzeba, aby prowadzenie zawodu taksówkarza limitować jakimikolwiek ograniczeniami. Takie tendencje są zresztą generalnie w niemalże całej Polsce. Odchodzi się od ustanawiania stawek początkowych, maksymalnych, odchodzi się od ograniczania stref w danym mieście, jest jedna strefa, odchodzi się również od ograniczania liczby taksówek w danym mieście. Nie wiem, czy we wszystkich, ale w zdecydowanej większości miast polskich, jest bardzo duży zapas miejsc na licencje tak, żeby każdy, kto spełnia odpowiednie kryteria, kto zda egzaminy, kto dysponuje odpowiednim sprzętem do świadczenia takich, a nie innych usług, mógł te usługi prowadzić. I z takiego punktu widzenia wyszliśmy przy tym projekcie uchwały proponując 100 nowych licencji, tak aby każdy, kto zechce w przyszłym roku wykonywać ten zawód, miał takie możliwości. To jest jakby podstawowa zasada swobody prowadzenia działalności gospodarczej. I to jest jedna sprawa. Drugą sprawą jest natomiast kwestia miejsc prowadzenia tej działalności, to co Pan zasugerował. I tutaj oczywiście, że jest wiele do zrobienia na podstawie rozmów, propozycji, oceny i analizy tych propozycji. Ja sobie przypominam ostatnią polemikę prasową dotyczącą możliwości parkowania przed dworcem PKP – PKS. Myśmy długo się nad tym zastanawiali. Za chwilę środowisko taksówkarzy otrzyma taką propozycję specjalnego miejsca w najbliższej możliwej, powtarzam jeszcze raz, możliwej okolicy dworca PKP- PKS, aby takie miejsce znaleźć, aby takie usługi świadczyć. I każde inne jest oczywiście do dyskusji i analizy. Tutaj jest oczywiście pełna otwartość. Nie wszędzie można zorganizować, z oczywistych względów, takie miejsca postojowe, ale tam, gdzie jest to tylko możliwe, z różnych punktów widzenia z całą pewnością będziemy rozmawiać, dyskutować, żeby tych miejsc było więcej. To jest oczywiste i co do tego też nie ma, co do kierunku działania, nie ma między nami jakiegoś istotnego sporu. Dziękuję bardzo.”

2. przyjęcia „Studium transportowego i bezpieczeństwa transportu w mieście Płocku” (druk nr 613)

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. powiedział: „Panie Przewodniczący! Panowie Prezydenci! Wysoka Rado! Proszę Państwa tak, jak już tutaj właściwie było przedstawione w pewnym sensie, dokument jakim jest *Studium transportowe i bezpieczeństwa transportu w mieście Płocku* jest bardzo obszernym dokumentem. Dlatego moja prezentacja, jak gdyby, została ograniczona do dwóch części. Jedna to będzie pewne omówienie dokumentu tak, żeby Państwo mogli cały zakres tego dokumentu poznać, a druga część to przedstawienie podstawowych wniosków, które z tego dokumentu płyną. *Studium transportowe i bezpieczeństwa transportu w mieście Płocku* zostało zorganizowane w siedmiu zeszytach. Podobno zawierają one 700 stron. Ja nawet nie liczyłem tego, przyznam się. Poszczególne zeszyty jak gdyby odpowiadają poszczególnym etapom prac. Także na początku są to kompleksowe badania ruchu, później analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego, model ruchu komputerowy, diagnoza systemu transportowego. Po diagnozie przechodzimy oczywiście do prognoz, prognoz ruchowych w tym przypadku. [...] Proponujemy koncepcję zintegrowanego programu rozwoju systemu transportowego miasta Płocka. Na koniec wykonywana jest prognoza oddziaływania na środowisko, która jest jak gdyby obligatoryjnie wykonywana. Jeśli chodzi o ten pierwszy zeszyt, czyli *Kompleksowe badania ruchu*, był to cały zestaw, cały szereg różnego rodzaju pomiarów, które mają odpowiedzieć na pytanie, jaki ten transport w Płocku jest. Są to pomiary tak duże w zakresie i tak różnorodne, żeby można było faktycznie podejść do pewnych rzeczy globalnie dla całego miasta, a nie tylko miejscowo w poszczególnych elementach. Kompleksowe badania ruchu zawierały w takim wypadku pomiary natężeń ruchu drogowego, pomiary napełnień w transporcie, czyli liczby pasażerów w transporcie zbiorowym, badania ankietowe, które zostały przeprowadzone w gospodarstwach domowych mieszkańców Płocka, a dotyczyły właśnie zachowań komunikacyjnych mieszkańców Płocka, badania ankietowe ruchu zewnętrznego, czyli przybyszy, głównie przybyszy do Płocka, turystów, ale nie tylko, przy czym były to badania zarówno na kordonie drogowym, czyli dotyczyły kierowców pojazdów, jak i również badania na dworcach, dotyczyły pasażerów komunikacji zbiorowej. Poza tym jeszcze było szereg innych pomiarów, jak na przykład pomiary ruchu pieszego, których już nie będę tutaj omawiał. Wyniki tych pomiarów pozwalają nam nie tylko na ocenę pewnych globalnych zależności, które występują w transporcie w Płocku, ale pozwalają nam także na realizację kolejnych etapów tego opracowania, a także opracowań takich, których jeszcze w Płocku nie ma, a które będą w przyszłości

prawdopodobnie przez Państwa robione. Wyniki kbr-ów więc pozwalają na przykład na budowę modelu ruchu, ale pozwalają także na przykład na wykonywanie studium wykonalności dla projektów unijnych, czy są także wykorzystywane na przykład do studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Nasze badania oparte były o model ruchu. Jest to metoda w tej chwili jedyna, jaką praktycznie znamy, najnowocześniejsza metoda, można powiedzieć, choć znana już od szeregu lat, natomiast na ta skalę chyba w Płocku pierwszy raz wprowadzona. Dla całego miasta został stworzony komputerowy model odwzorowujący zarówno układ drogowy, jak i układ komunikacji zbiorowej, a także zbudowane pewne zależności, czyli tak naprawdę informacje: skąd, dokąd i czym mieszkańcy Płocka i przyjezdni podróżują. Ten model tak, jak mówię, także jest potrzebny do innych opracowań, takich jak chociażby studia wykonalności. Prognozy ruchu, proszę Państwa, zostały wykonane właśnie za pomocą tego modelu. Pozwala to na pewne obiektywne spojrzenie, porównywanie poszczególnych wariantów głównie pod względem ruchowym, co prawda, natomiast faktycznie potrafimy spojrzeć na to obiektywnie. Nie dotyczy to tylko poszczególnego elementu, który badamy, czyli obwodnicy, czy jakiejś nowej ulicy, ale badamy przede wszystkim wpływ tego elementu na cały układ, na cały system transportowy. *Koncepcja zintegrowanego programu rozwoju systemu transportowego* jest jak gdyby tą podstawową częścią opracowania. Tam faktycznie zawarliśmy to wszystko, co wynikało z badań. Jest ona oczywiście podstawą badań dalszych studiów planistycznych, planów inwestycyjnych, studiów ekonomicznych, o czym już mówiłem, a przede wszystkim wszystkich działań, które miasto podejmuje właśnie w tej sferze transportu, także tych działań, które Państwo na przykład dzisiaj poruszali, a więc kwestii parkowania, chociażby, i polityki parkingowej. *Prognoza oddziaływania na środowisko* jakby obligatoryjnie w trakcie wykonywania opracowania została ta prognoza wymuszona na nas. Została ona oczywiście zgodnie z wymogami ustawowymi wykonana. Także wykonana została analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego. Obejmowała ona lata 2004-2007. Jest ona także elementem diagnozy. Teraz może przejdę już do omawiania wyników i pewnych wniosków wynikających ze studiów. Dynamiczny wzrost motoryzacji, proszę Państwa, to było przed chwilą nawet poruszane. Przysłuchując się Państwa dyskusji i Pani radna i Prezydent tutaj podawali pewne wskaźniki, w jaki sposób przyrasta motoryzacja w Płocku. Ona faktycznie przyrasta bardzo dynamicznie. Bodajże od roku 2001 do 2007, w którym mniej więcej posiadaliśmy dane, wskaźnik motoryzacji wzrósł dwukrotnie, proszę Państwa, czyli podwoiła się liczba samochodów. Stąd też wynikają pewne Państwa problemy. Problemy z parkowaniem są oczywistym przełożeniem ilości samochodów w mieście Płocku. Ale także problemy, które wynikają z zatłoczeniem komunikacyjnym, a co jest równie niewłaściwe, to także z niskim

stosunkowo udziałem komunikacji zbiorowej, czyli komunikacji autobusowej głównie w Płocku. Brak obwodnic i prowadzenie uciążliwego ruchu samochodów ciężkich praktycznie przez centrum Płocka jest wyraźną wadą układu komunikacyjnego. W momencie, gdy my prace wykonywaliśmy, jeszcze ta druga przeprawa mostowa, ona była co prawda już otwarta, ale nie był jeszcze otwarty dostęp do niej praktycznie. Dzisiaj już przejechaliśmy tym nowym odcinkiem i przejechaliśmy przez nową przeprawę mostową, natomiast nie zmienia to postaci rzeczy, że nadal ten ruch zewnętrzny głównie, ten ruch ciężkich pojazdów, jest prowadzony praktycznie z powrotem do centrum miasta. Krytyczne elementy takie jak przejazdy kolejowe, czy mosty, mosty nawet dwa, które są tak naprawdę z uwagi na to, że ruch w dużej mierze skupia się na starym moście, stąd bierze się też to, że są one krytycznymi elementami. To znaczy Al. Kilińskiego na przykład jako dostęp do przeprawy mostowej, to jest krytyczny element. Może nie sam most, ale praktycznie dostęp do niego. Natomiast przejazdy kolejowe, tutaj badaliśmy zamknięcia przejazdów kolejowych, proszę Państwa, to jest w ciągu doby zamknięty przejazd na ul. Słonecznej był przez 1,36 ha. Wydaje się, że to jest w sumie niedużo, bo jest to zaledwie nawet mniej, niż 10%, prawda. Natomiast co jest niebezpieczne to to, że największe okresy zamknięcia występowały w godzinach szczytu, co odwzorowuje się oczywiście na warunkach jazdy. Natomiast nie można powiedzieć, że wszystkie rzeczy są negatywne, jeżeli chodzi o system transportowy. Na pewno dość dobry standard dróg, ulic głównych. Tutaj nie mówię o standardzie technicznym typu równość nawierzchni. Chodzi o to, że tak naprawdę, ulice główne mają dosyć dużą rezerwę terenu, są one dosyć szerokie i pozwalają ewentualnie na dalszą rozbudowę, czy jakieś poprawki. Mały udział ruchu tranzytowego. Ruch zewnętrzny w Płocku jest dosyć duży, natomiast tranzytowy jest w tym przypadku mały, proszę Państwa, około 8%. To jest bardzo mała liczba ruchu tranzytowego. Także ten ruch zewnętrzny jest głównie związany z Płockiem. To z tego pewne rzeczy wynikają. To są przyjezdni do was. I tak naprawdę nie da się ich, jak gdyby, wypchnąć poza miasto. Oni zawsze będą próbowali przyjechać, dotrzeć do Płocka. Dobrze rozwinięta sieć komunikacji autobusowej. Ja nie mówię tu o standardach tej komunikacji autobusowej, tylko praktycznie o łącznej długości linii autobusowej, która jest gdzieś ponad 600 km. Sprawia to, że praktycznie ta komunikacja autobusowa dociera prawie do wszystkich obszarów miasta, można wręcz powiedzieć, że do wszystkich obszarów miasta. Natomiast standardy są jej dosyć niskie. Znaczny udział przewozów towarowych koleją. To jest, mówię, to jest znowu rzecz obosieczna. Z jednej strony mówiliśmy przed chwilą, że często zamykane są przejazdy kolejowe, ale z drugiej strony, proszę Państwa, gdybyśmy wyobrazili sobie te przewozy, które by zostały prowadzone cysternami przez miasto, sytuacja byłaby jeszcze gorsza. Jeśli chodzi o prognozy – prognozy wzrostu, tak jak tutaj też było to

mówione, że [...] są to właśnie te rzeczy przez ekspertów analizowane, proszę Państwa, najbardziej obawiamy się wzrostu ruchu zewnętrznego. Jeżeli chodzi o wzrost ruchu wewnętrznego mieszkańców Płocka, to z uwagi na to, że wszelkie prognozy demograficzne wskazują, że społeczeństwo Płocka będzie na tym samym poziomie lub minimalnie mniejsze, poza tym to społeczeństwo będzie się w pewien sposób starzeć, to sprawia, że ruch wewnętrzny samych mieszkańców pozostaje mniej więcej na tym samym poziomie. [...] On tak naprawdę w niewielkim stopniu, jeśli chodzi o ruch towarowy to delikatnie wzrasta, komunikacja zbiorowa jest mniej więcej na tym samym poziomie, lekki spadek ruchu samochodowego i tak przy założeniu, że będzie wzrastać motoryzacja w Płocku. Natomiast dynamiczny, proszę Państwa [...] jest wzrost ruchu zewnętrznego. Płock będzie atrakcyjny. Poza tym poprzez rozwój układów drogowych poza Płockiem będzie jak gdyby stawał się coraz bardziej dostępny i to powoduje, że tak naprawdę ten ruch zewnętrzny będzie bardzo wyraźnie wzrastał. Natomiast ruch mieszkańców Płocka może utrzymywać się na tym samym poziomie. Także tutaj jest ważny element tego, że następuje pewne przesiedlenie w dużych miastach mieszkańców w strefę pozamiejską, do gmin sąsiednich. W tym momencie to także jest traktowane, że jest to ruch zewnętrzny. Stąd także bierze się ten dynamiczny wzrost ruchu zewnętrznego. Przebadano, proszę Państwo, bardzo dużo wariantów. Ja nie będę ich tutaj omawiał wszystkich, ponieważ nie starczyłoby nam na to czasu. Dwanaście wariantów układu obwodnic. Sześć wariantów wewnętrznego układu ulic. Siedem wariantów sieci transportu publicznego. Niektóre warianty Państwo znacie. Z innymi mieliście okazję zapoznać się pierwszy raz. Odzwierciedlono właśnie, tak jak mówiłem przed chwilą, uwarunkowania zewnętrzne, a więc budowę autostrad, budowę wielkiej obwodnicy Mazowsza, tego typu inwestycje. Badano także zmiany w wyborze środków transportu przez mieszkańców Płocka. Jeśli chodzi o koncepcję, jej jak gdyby taki algorytm, to w jaki sposób proces powstawania, jak Państwo zauważą, był on konsultowany, można powiedzieć, na różnych etapach powstawania tej koncepcji. A więc tak naprawdę, pierwsze konsultacje, jakie prowadziliśmy, to w momencie, kiedy próbowaliśmy stworzyć założenia do polityki transportowej. Następnie ta polityka transportowa plus analizy ruchowe stały się, jak gdyby, zaczątkiem koncepcji zintegrowanego programu rozwoju systemu transportowego. Ona była także konsultowana na szeregu spotkaniach tutaj w urzędzie. Następnie projekt tej koncepcji został jak gdyby poddany prognozie oddziaływania na środowisko i również w konsultacjach społecznych. Także można powiedzieć, że na różnych etapach była koncepcja konsultowana. Koncepcja jak gdyby opiera się na założeniach do polityki transportowej. Proszę Państwa, faktycznie nie mają Państwo jeszcze w tej chwili polityki transportowej. Mam nadzieję, że między innymi dzięki temu dokumentowi to się szybko zmieni. Taki dokument jest wam potrzebny.

Potrzebny jest wam dla szeregu działań. Po prostu na przykład dla uzyskania środków z Unii Europejskiej wymagane jest posiadanie polityki transportowej i działania zgodne z tą polityką. Naszym celem głównym, jaki był przy tworzeniu tych założeń polityki transportowej, było to, aby polityka, rozwój układu, był zgodny z ideą zrównoważonego rozwoju, czyli tak naprawdę był dopasowany do działań, które obowiązują w większości miast europejskich w tej chwili, jeżeli nie we wszystkich. Zasada polityki opiera się tak naprawdę o strefowanie dostępu, standardów poszczególnych segmentów transportu w różnych obszarach miasta. I tak, na przykład, mamy tutaj trzy obszary, wydzieliliśmy trzy obszary. Pierwszy to jest obszar ścisłego centrum. Rysunki są przedstawione na planszach. Ja nie mam tutaj na prezentacji rysunków. Natomiast jest to faktycznie obszar już tego ścisłego, można powiedzieć, starego miasta i części centralnej. Przy czym polityka, jaką prowadzimy dla tego obszaru, jaką zaproponowaliśmy dla tego obszaru centralnego, jest taka, że dla segmentu ruchu pieszego i rowerowego wprowadzamy wręcz uprzywilejowanie, czyli staramy się zapewnić im jak najwyższe standardy. Dla transportu zbiorowego nie wprowadzamy ograniczeń. To znaczy chcemy, żeby faktycznie jak największa liczba podróży do obszaru centralnego odbywała się komunikacją zbiorową, a więc dostęp transportu zbiorowego do tego obszaru nie powinien być w żaden sposób ograniczony. Natomiast widzimy możliwość stosowania ograniczeń dla transportu indywidualnego, czyli transportu samochodowego. Te zresztą ograniczenia Państwo już dzisiaj częściowo także stosujecie. Bądź co bądź chociażby rynek miasta jest zamknięty dla samochodów. Dzisiaj to, o czym mówiliśmy, występuje faktycznie deficyt miejsc parkingowych w centrum i ten deficyt, proszę Państwa, w pewnych przypadkach jest też dosyć korzystny, ponieważ tak naprawdę on wymusza korzystanie z transportu zbiorowego. Oczywiście, żeby wymusić korzystanie z transportu publicznego, należy zwiększyć także jego atrakcyjność. On nie może być taki, jak jest w dniu dzisiejszym. Jeżeli chodzi o strefę B, to jest strefa, w której lokujemy główne osiedla mieszkaniowe. I tutaj w zakresie ruchu pieszego i rowerowego proponujemy po prostu ochronę tego ruchu przed pozostałymi segmentami transportu, zwłaszcza przed transportem samochodowym, czyli tak naprawdę pozostawienie tych minimalnych standardów, które powinny pozostawić. Jeżeli chodzi o transport zbiorowy, tu właśnie proponujemy z kolei uprzywilejowanie tego transportu. Generalnie rzecz biorąc chodzi o to, żeby tam, gdzie ruch jest generowany, czyli w miejscu zamieszkania mieszkańców Płocka, był jak najlepszy dostęp komunikacji zbiorowej. Jeżeli chodzi o ruch samochodowy to zakładamy, że będzie zwiększona swoboda, ale nie powinna się ona odbywać kosztem transportu zbiorowego, czy ruchu pieszego i rowerowego. Pozostałe obszary, czyli obszary poza dużymi osiedlami mieszkaniowymi, tutaj w zakresie ruchu rowerowego, pieszego i transportu zbiorowego wymaga się spełnienia

określonych standardów. Natomiast zakłada się swobodę, jeśli chodzi o ruch samochodowy. Tam właśnie powinny być realizowane podróże samochodowe. Co z tej polityki już wynika, jeśli chodzi o plan rozwoju układu drogowego. Przede wszystkim, proszę Państwa, układ obwodnic, który faktycznie znajduje się głównie w obszarach strefy C, czyli w tej strefie, gdzie zakładaliśmy swobodę ruchu samochodowego. Dlatego ten układ tam został zlokalizowany i zapewnia on swobodne przemieszczanie się samochodów. Jego standardy zapewniają swobodne przemieszczanie się samochodów w strefie C. Druga rzecz to jest ta, o czym mówiłem, czyli pewne ograniczenia dla ruchu samochodowego w ścisłym centrum. Proszę zauważyć, że układ ulic głównych kończymy, jak gdyby na ulicy Chopina, Gwardii Ludowej, Spółdzielczej. Wewnątrz tego obszaru zakładamy, że będą się znajdowały tylko ulice klasy zbiorczej. To nie oznacza, proszę Państwa, że dzisiejsze ulice jak gdyby będziemy redukować, będziemy tam zawężać pasy, natomiast tak naprawdę jest to działanie planistyczne, które pozwala na przykład później lokować przy tych ulicach miejsca parkingowe, zamiast zapewniania płynności ruchu w tych ulicach. Zakłada się oczywiście likwidację miejsc krytycznych w układzie. Trzy mosty już powinny te miejsca krytyczne związane z mostami jak gdyby zlikwidować. Zakładaliśmy także wybudowanie wiaduktu w ciągu ulicy Wyszogrodzkiej. Rozwój pozostałych ulic, czyli ulic lokalnych i zbiorczych, powinien być dopasowany, tak naprawdę, do dostępu do nowych terenów inwestycyjnych, które planuje się w mieście. Jeśli chodzi o wyniki, jakie uzyskaliśmy przy tego typu planach, proszę, jak widać ta grubość kreski oznacza potok samochodowy. Jak widać układ obwodnic bardzo dobrze pracuje, przynosi dużą ilość ruchu. Pozostaje nam niestety dosyć duża liczba ruchu samochodowego w centrum miasta, ale proszę Państwa, tego się już nie da stąd praktycznie wyprowadzić. To jest to, co musi wjechać do miasta. I w tym momencie i tak jest to dosyć dobrze ukierunkowane, ponieważ w dużej mierze wykorzystuje to, co proponujemy, czyli taką obwodnicę wewnątrzmijską. W mniejszym stopniu już przynosi się na ulice w samym centrum miasta. Jeśli chodzi o koncepcję rozwoju systemu transportu zbiorowego, tutaj wprowadzamy pewne pojęcie szybkiego transportu zbiorowego i korytarzy szybkiego transportu zbiorowego. Proszę Państwa to może być tak, jak Państwo macie już zaawansowane prace nad tramwajem w Płocku, to jak najbardziej oczywiście tramwaj spełnia tego typu wymagania, czyli szybkiego środka transportu zbiorowego, ale zdajemy sobie sprawę, że rozwój tego układu w dalszych latach powoduje to, że tramwaj, być może rozbudowa dalej układu tramwajowego może być kłopotliwa chociażby ze względów technicznych, czy finansowych i zakładamy, że może być to na przykład rozbudowa dalej o system BRT, czyli to jest system autobusu, szybkiego autobusu. Nie należy tego równoważnie traktować, jak autobus pospieszny. To jest autobus często przystosowany do przewozu dużej ilości pasażerów, na

wydzielonych pasach autobusowych, na wydzielonych przestrzeniach, które faktycznie zapewniają mu w miarę bezkolizyjny przejazd. Te rozwiązania oczywiście także zostały poddane badaniom ruchowym. Tutaj w tym przypadku potoków pasażerskich. Potoki pasażerskie faktycznie koncentrują się na tych trasach wyznaczonych dla nas pod szybki transport zbiorowy. Proszę zauważyć, że znacznie wzrasta w prognozach, jako że jest to prognoza na 2033 rok, znacznie wzrasta także potok pasażerski z lewobrzeżnej części Płocka, co jest tutaj o tyle istotne, że należy myśleć o tym także, żeby w przyszłości tam została przeprowadzona trasa szybkiego środka transportu. Jeśli chodzi o wnioski, takie ogólne wnioski, to proszę Państwa, tak jak mówiłem już, koncepcja zintegrowanego programu rozwoju systemu transportowego miasta Płocka jest zgodna ogólnie z tendencjami, z dokumentami, które są, w tej chwili obowiązują w Unii Europejskiej. Nie proponujemy Państwu tutaj jakiejś dramatycznej rewolucji, czyli zupełnie nowych podejść na spojrzenie komunikacji zbiorowej. Uważamy, że te plany, które Państwo już wcześniej mieli i jak gdyby je realizowali, wymagają jedynie uporządkowania i spojrzenia takiego systemowego, w którym faktycznie widzimy w pierwszym rzędzie ten transport zbiorowy, a komunikację indywidualną tak, ale właśnie w tych strefach podmiejskich tam, gdzie ona spokojnie może się rozwijać. Jest to koncepcja, która jest, można powiedzieć, realna do zrealizowania. To nie są wymysły typu idee fix, gdzie byśmy nie mogli tych rzeczy zrealizować. Na planszach zostały zresztą zaprezentowane pewne pomysły, które mieliśmy tam, gdzie zgłaszano nam wątpliwości, że dana ulica się nie zmieści, czy dane rozwiązanie nie jest możliwe do wykonania. My pokazaliśmy, że można po prostu zmieniając jak gdyby podejście, będąc bardziej elastycznym, można te rzeczy rozwiązać. Pokazano także właśnie kolejność etapowania i kolejność wdrożenia. Koncepcja jest, proszę Państwa, tak naprawdę dokumentem planistycznym, a więc jej horyzont jest określany przez nas na 2033 rok, a więc bardzo odległy, natomiast pokazaliśmy, które elementy można zrobić szybciej, które elementy można wprowadzić już i które będą zdawały egzamin. 23 lata, tak jak mówię, faktycznie jest to okres, w którym ta koncepcja miałaby szansę zostać zrealizowana i myślę, że zrealizowany układ według takiej koncepcji, proszę Państwa, sprawiałby, że byłibyście pod względem transportowym faktycznie miastem europejskim, faktycznie miastem jednym z lepszych, można powiedzieć, w tym przypadku w Polsce, ponieważ tak naprawdę większość miast polskich ma te same problemy, czyli tak naprawdę także dąży do tego, żeby wzorować się na miastach takich, jak Wiedeń, czy inne miasta europejskie, gdzie już od pewnego czasu faktycznie stawia się na komunikację zbiorową, na ruch pieszy, czy rowerowy. Ja dziękuję Państwu za uwagę. Oczywiście będę do dyspozycji.”

(wypowiedzi Pana Jacka Thiem towarzyszyła prezentacja)

Pan **Tomasz Kolczyński** Zastępca Prezydenta Miasta Płocka zgłosił autopoprawkę do projektu uchwały pomieszczonego na roku nr 613 - w § 1 po punkcie 7 dodaje się punkty 8, 9 i 10 o treści:

8) *"Koncepcja zintegrowanego programu rozwoju systemu transportowego miasta Płocka", jako plansza Nr 1,*

9) *"Koncepcja rozwoju systemu transportowego miasta – rozkład dobowych potoków samochodowych w roku 2033", jako plansza nr 2,*

10) *"Kierunki rozwoju systemu transportu zbiorowego w mieście Płocku oraz rysunki uzupełniające", jako plansza nr 3.*

Dotychczasową treść ostatniego wiersza w § 1 zastępuje się treścią: "które stanowią załączniki Nr 2, Nr 3, Nr 4, Nr 5, Nr 6, Nr 7, Nr 8, Nr 9 i Nr 10 do niniejszej uchwały."

(autopoprawka stanowi **załącznik nr 9** do niniejszego protokołu)

Pan radny **Piotr Nowicki** powiedział: „Ja mam pierwsze pytanie co do przeprowadzonych badań. Jakby mógł Pan powiedzieć, w jaki sposób były prowadzone badania natężenia ruchu i jak długo zbieraliście Państwo dane, w jaki sposób one oddają stan rzeczywisty. To jest pierwsza sprawa. Druga sprawa to chciałbym wrócić do tej mapy, na której były pokazane obwodnice miasta Płocka, był pokazany też węzeł boryszewski. Czyli ja bym chciał, żeby Pan skomentował kwestię taką, czy usytuowanie węzła boryszewskiego w tej lokalizacji, która jest, jest rozwiązaniem słusznym, czy też ona nie jest rozwiązaniem słusznym, dlatego że jakby mieszkańcy miasta Płocka z Podolszyc i z tej części miasta jakby będą mieli pod górkę troszeczkę, żeby do tego miasta się mogli dostać. Najpierw będą musieli jechać na północ, później będą musieli jechać dopiero do miasta. Na tej mapie, która jest tam schowana i ona jest pierwsza, nasuwa się taka koncepcja, że ta jakby mała obwodnica miasta Płocka, jej przebieg, jest przerwany właśnie tym odjazdem w stronę, jakby Pan mógł to pokazać, to byśmy wszyscy wiedzieli o czym ja mówię... [...]. Widzimy, że jedziemy nowym mostem, prawda i teraz tutaj się robi taki trójkąt, odjazd, nie wiadomo, dlaczego nie jest pociągnięta ta obwodnica miasta Płocka. To jest obszar lotniska. W dawnych czasach była projektowana tamtędy obwodnica miasta Płocka. Z tego zrezygnowano. Jakby się w sposób naturalny narzuca, żeby tamtędy pojechać. Proszę zwrócić uwagę, że mieszkańcy Podolszyc, tak jak mówiłem, najpierw będą musieli pojechać na północ, by dostać się do północno – zachodniej obwodnicy miasta Płocka i dopiero, żeby dojechać do Orlenu, a jak wiemy, natężenie tego ruchu chyba jest bardzo duże. Następna sprawa, którą tutaj mam napisaną, to jest, proszę Pana, polityka transportowa – Unia Europejska, napisałem sobie, brak dotacji. Czy myśli Pan, że to, że nie mieliśmy tej polityki, to niestety nie dostawaliśmy dotacji ze źródeł zewnętrznych dla tych

inwestycji drogowych, które były planowane? Następna sprawa, proszę Pana, to jest wyjazd do Warszawy. Jak Państwo to widzicie? Kwestia dojechania do miejscowości Słupno, Pan kojarzy? [...] I tutaj, widzi Pan, tutaj mieszkańcy miasta Płocka mają bardzo poważny problem, bo my walczyliśmy o to, żeby ta droga była dwupasmowa, chociaż do Słupna, i żeby można było ten ruch rozładować, te korki, które tam są. W tej chwili to korki są. Naprawdę trwają kilkanaście, kilkadziesiąt minut. Ludzie wykonują najróżnorodniejsze manewry, żeby tam nie stać. One to są, mniej więcej, te korki, w obszarze od Słupna aż do Stanisławówki, czyli do samego centrum miasta Płocka. Nie mówię, że one są takie długie, tylko że tam się w tym obszarze pojawiają. Przydałaby się tutaj ulica dwupasmowa. I tutaj następna sprawa, o której też powiem. Powiem szczerze tutaj ten materiał mnie zaskoczył i też dlatego mam pytanie, jak Państwo badaliście te natężenia i te potoki, bo to muszę powiedzieć, że mnie to zadziwiła ta informacja. Na jednym z tych, chyba nawet ta mapa pokazuje sytuację, która będzie w momencie, kiedy będzie tak: będzie autostrada A 1 i będzie węzeł Kutno, rozumiem, będzie, proszę Pana, obwodnica Gostynina, bo ona za chwilę rzeczywiście będzie. I wie Pan, ja mam takie przeświadczenie, że ruch tranzytowy w mieście Płocku z tego też powodu diametralnie, jeszcze więcej wzrośnie. Natomiast z waszych badań wynika, że ruch zewnętrzny, czyli rozumiem tranzytowy, wynosi na ten czas, po tych wszystkich operacjach - 8%. To znaczy ja tak zrozumiałem.”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. powiedział: „Istniejący.”

Pan radny **Piotr Nowicki** powiedział: „Istniejący wynosi 8%, a może się on zmieni. I widzi Pan i tutaj by mnie interesowało, jak to będzie, jakie są przewidywania po tym, jak ludzie do swojej świadomości wprowadzą nową trasę mostową, wszyscy kierowcy w Polsce, to po pierwsze, bo to do tej pory nikt o tym prawie nie wie, ale pomału się będą dowiadywać. W związku z tym ten ruch będzie rósł. I te 8% mnie bardzo interesuje. Ale Pan powiedział rzecz, która mnie najbardziej ucieszyła, muszę powiedzieć, że istnieje możliwość rozbudowy ulicy Jachowicza. Myśmy zawsze mieli takie informacje, że jest pewien kłopot. Pan kojarzy – to jest ta główna arteria Podolszyce-Orlen. W związku z tym już chyba doszliśmy do takiego czasu, że należałoby ten pas zieleni zlikwidować i tym pasem zieleni albo puścić szybki, broń Boże tramwaj, tylko jakiś autobus, bo na pewno powinien być ten obszar zieleni... znaczy trudno mówić o zieleni w momencie, kiedy tam są topole, powinien być on udostępniony dla jeżdżących. I w związku z tym, że wy po tych wszystkich manewrach, przy tych wszystkich marzeniach, które my jako płocczanie mamy, czyli północna

obwodnica miasta Płocka, północno – zachodnia obwodnica miasta Płocka, przewidujecie jednak w swoim opracowaniu, że główna, największa koncentracja ruchu będzie przez centrum miasta. W związku z tym nasuwa się potrzeba generalnego rozwiązania tego problemu. Jedyne generalne rozwiązanie tego problemu to jest niestety usunięcie terenu pasa zielonego i zrobienie tam dodatkowych dwóch, albo trzech nawet pasów drogi. I teraz przejdę do takich drobiazgów. Mianowicie to jest, proszę Pana, ulica Misjonarska i Gradowskiego. To są takie uliczki, proszę Pana, którymi można byłoby połączyć ulicę Jachowicza ulicami prostopadłymi. Tak, jak jest ulica 1 Maja to obok można zrobić następną ulicę, to byłaby ulica Misjonarska, i następna to byłaby ulica Gradowskiego. I to wszystko zmieściłoby się na odcinku pomiędzy, powiedzmy, Petropolem, żeby Panu to przybliżyć, hotelem tym, który nie działa, i Stanisławówką, czyli kościołem w mieście. Czy takie rozwiązania są istotne i potrzebne do tego, żeby ten ruch lokalny w śródmieściu w jakiś sposób usprawnić, a mam na myśli usprawnienie poprzez zrobienie tych ulic ulicami jednokierunkowymi. Czy takie Państwo też rzeczy badaliście?”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. Powiedział: „[...] Pierwsza rzecz to była sprawa tych obwodnic i tego węzła. Proszę Państwa, przede wszystkim system obwodnic ma za zadanie przeniesienie ruchu zewnętrznego i ruchu tranzytowego. A więc tak naprawdę mówienie, że system obwodnic będzie działał bezpośrednio na mieszkańców Podolszyc, chociażby, być może w pewnym sensie tak, pewna część tak, ale przede wszystkim przez to, że zostanie zdjęty ruch z układu tych ulic wewnętrznych, to znaczy ten ruch zewnętrzny, który dzisiaj idzie ...”

Pan radny **Piotr Nowicki** powiedział: „Proszę Pana, przepraszam, że wejdę w słowo. Wszystko my wiemy, rozumiemy. Tylko ja mam pytanie do Pana zupełnie inne. Pan zobaczy na tą trasę i Pan popatrzy. Naturalnym wydaje się pociągnięcie tej kreseczki. Dlaczego tego nie można zrobić?”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. powiedział: „Tak, było takie coś badane, ale tak jak mówię, tutaj kwestia tego, co zawarliśmy w koncepcji jest kwestią pewnych konsultacji. Także ze względów ruchowych zostało przez nas zbadane tego typu połączenie. Natomiast są to także kwestie techniczne, które w tym momencie żeśmy konsultowali i z tego punktu widzenia zdecydowaliśmy się na nie przedstawianie takich połączeń już w gotowej koncepcji.”

Pan radny **Piotr Nowicki** powiedział: „Jeszcze przepraszam, tylko wejść Panu w słowo. [...] Widzi Pan, pod tą obwodnicą, pod tym trójkątem, jest taka jedna pętelka – to są Podolszyce Północne, pod spodem są Podolszyce Południowe. Niech Pan zwróci uwagę, że ludzie, którzy tam mieszkają, a jest to około 30 tys. ludzi, oni w ogóle w żaden sposób nie mogą skorzystać z tych naszych obwodnic. Oczywiście mogą skorzystać, najpierw pojedą w kierunku na Gdańsk, a później sobie z powrotem znowu zakręcą w kierunku do Płocka. Przecież to jest bez sensu zupełnie. Ci ludzie nie będą mieli naturalnej motywacji, żeby jechać tymi obwodnicami bezpośrednio z tych Podolszyc w kierunku Orlen. A na Orlen myślę, że ten ruch jest dość duży. Dlaczego nie możemy wykonać tego prostego odcinka, który kosztuje drobne pieniądze i wtedy ci ludzie by po prostu tamtędy pojechali?”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. powiedział: „Właśnie dlatego, że podobno nie kosztuje drobnych pieniędzy. To są problemy techniczne. Tak, jak mówiłem, ruchowo badaliśmy takie rzeczy. Faktycznie jest oczywiste, że w momencie, kiedy mamy takie dwa punkty, proszę Państwa, to próbuje się je połączyć jak najbliższym połączeniem. Natomiast połączenie, to nie jest tylko kwestia tego, że prowadzi się drogę w polu, ale to jest też kwestia tego, jak rozwiązuje się elementy, które są jak gdyby na styku tych połączeń, nic nie mówiąc, że proszę Państwa, my jak gdyby tą sytuację, czyli kształt tej obwodnicy, zastaliśmy już, prawda. My już ją, jak gdyby mieliśmy. I w tym momencie jedyna możliwość jej, którą zresztą przebadaliśmy, to była stworzenia dróg zbiorczych, klasy zbiorczej między tymi dwoma obwodnicami. Badaliśmy ze względów ruchowych, tak jak mówię, to wychodzi nie najgorzej, natomiast jeżeli chodzi o względy techniczne, o których, jak gdyby konsultowaliśmy, ponieważ to opracowanie nie miało na celu badania szczegółów technicznych, tutaj są spore problemy faktycznie z zachowaniem, jak gdyby odpowiednich standardów na obwodnicach. Jeszcze raz tutaj powtórzę, że tak naprawdę układ obwodnic, podstawowy zysk dla miasta z układu obwodnic, to jest obsługa ruchu zewnętrznego i tranzytowego. On nie idzie z Podolszyc. Bo tak naprawdę możemy sobie wyobrazić, że mieszkańcy Podolszyc będą dojeżdżali do pracy, prawda, do zakładu Orlen, i taki jest sposób naturalny, można by powiedzieć, że ta obwodnica w ten sposób naturalnie by mogła funkcjonować, proszę Państwa. Tylko, że tak naprawdę, mieszkańcy z Podolszyc równie dobrze będą mogli dojechać w tym momencie przez centrum, ponieważ ten ruch zewnętrzny jak gdyby z centrum zostanie zdjęty. Więc oni będą woleli często korzystać z dotychczasowych ulic, niż korzystać z obwodnic, które faktycznie mają ograniczenia dostępu z racji swojej klasy technicznej. Jeżeli klasa techniczna obwodnicy jest

wyższa i faktycznie chcemy, żeby ruch na niej był płynny, to w tym momencie niestety ograniczamy jej dostęp do poszczególnych terenów. Następne pytanie dotyczyło tutaj”

Pan radny **Piotr Nowicki** powiedział: „...ulicy Jachowicza i zlikwidowania pasów zielni.”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. powiedział: „Ulica Jachowicza to tutaj ja nie powiedziałem, że zakładamy rozbudowę ulicy Jachowicza...”

Pan radny **Piotr Nowicki** powiedział: „Powiedział Pan, że istnieją możliwości.”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. Powiedział: „Powiedziałem, że na głównych ulicach, w tym także na Jachowicza, jest dosyć szeroki pas terenu. To się zgadza. Natomiast proszę zauważyć, że wyraźnie powiedzieliśmy, że powyżej, jak gdyby do środka, do centrum dochodząc o tej tzw. obwodnicy wewnątrzmięskiej, wszystkie ulice mają przez nas obniżoną jak gdyby klasę. A więc w tym momencie bez sensu jest trochę obniżanie klasy Jachowicza do zbiorczej, a rozbudowa jej jak gdyby o następne pasy ruchu. Można to wykorzystać, rozbudowę chociażby właśnie pod usprawnienie komunikacji zbiorowej, czy na przykład kwestie parkowania. Proszę zauważyć, że do tego miejsca, czyli idąc od granicy miasta w stronę ulicy Chopina, to do Chopina tak naprawdę zakładamy, że tutaj będą wysokie standardy, czyli ulica główna. Czyli tak naprawdę wiadukt nad torami. Być może nawet rozbudowa. Zakładaliśmy także tą rozbudowę w kierunku Warszawy. To już jest wtedy ulica Wyszogrodzka, prawda. Natomiast także proszę zauważyć, że w tym docelowym układzie obwodnica Płocka zostaje wyciągnięta, jak gdyby nowy jest przebieg drogi krajowej...”

Pan radny **Piotr Nowicki** powiedział: „Przepraszam, wie Pan co, bo tutaj dopiero coś zrozumiałem. [...] Rozumiem, że ulica Chopina i te wszystkie uliczki tam do Kostrogaju, staną się uliczkami, jakby obwodnicą miasta. Wie Pan, to ciężko to nam płocczanom sobie wyobrazić ze względów technicznych. Tam to dopiero są problemy, żeby te ulice poszerzyć do takiego standardu, jak Pan mówi. Natomiast najmniejszy problem, tak na moje oko, to jest jednak z ulicą Jachowicza, żeby z nią zrobić porządek [...]”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. powiedział: „To znaczy, jeśli chodzi o te standardy, to właśnie dlatego mówiłem o tych rozwiązaniach, które żeśmy przedstawili, bo tego typu wątpliwości, jak Pan radny, pojawiły się już wcześniej, oczywiście na etapie konsultacji. Zaproponowaliśmy rozwiązania. I tutaj nie ma jak gdyby jakiejś sprzeczności. Tutaj to nie są też takiego typu rozwiązania, Panie radny, że to będą ulice dwa razy po dwie jezdnie z trzema, czterema pasami. Często pozostaje to właściwie jedna jezdnia. Tylko, że zapewnia się na niej płynniejszy ruch, niż jest to dzisiaj. I tak naprawdę ten układ ulic głównych, ta obwodnica wewnątrzmijska ma stanowić pewną alternatywę, żebyśmy właśnie nie rozbudowywali Al.Kilińskiego, czy Jachowicza w jakiś nieskończony sposób. Bo tak naprawdę my możemy dzisiaj rozbudować o jeden pas i za parę lat przy tym wzroście, który tutaj pokazywałem, ruchu tak naprawdę ten pas będzie za mało i będziemy ciągle go rozbudowywać. A gdzie miejsca dla pieszych, gdzie miejsca dla parkowania, a gdzie miejsca dla komunikacji zbiorowej? Tak naprawdę chodzi nam o to, żeby na tych ulicach jeździło jak najmniej samochodów. My staramy się to w drugą stronę ograniczyć, to znaczy nie na siłę zmuszanie ludzi, że nie jedźcie, bo to się nigdy nie sprawdza. Można co najwyżej zamknąć daną ulicę i na tym koniec. Natomiast w momencie, kiedy ulica jest otwarta, to ludzie zawsze nią pojadą, bo mają taką potrzebę. Natomiast dając alternatywy dla tej ulicy jesteśmy w stanie jak gdyby ten ruch trochę z niej ściągnąć, trochę ograniczyć go. Ludzie mają w tym momencie możliwość, kierowcy mają możliwość skorzystania z alternatywnych tras, czy z komunikacji zbiorowej, w tym przypadku tej linii tramwajowej wzdłuż ulicy. Także to jest tego typu myślenie. My nie staramy się w tym obszarze zwiększyć pojemności komunikacyjnej, czyli rozbudowywać tego wszystkiego. Staramy się utrzymać pewien poziom ruchu w tym obszarze centralnym, który zapewni z jednej strony w miarę swobodny przejazd. Oczywiście, że to nie będzie nigdy tak, że to będzie przejazd zupełnie swobodny. A jednocześnie będzie dostęp do tego obszaru. Ludzie ci, którzy muszą, którzy chcą, przyjadą do tego obszaru i oni przyjadą w miarę swobodnie. Natomiast nie proponujemy tutaj faktycznie jakichś daleko idących rozbudów tych ulic, z wyjątkiem komunikacji zbiorowej, gdzie widzimy faktycznie potrzebę jak największego dostępu, jak najlepszych standardów dostępu do centrum. [...]”

Pan radny **Piotr Nowicki** powiedział: „Ale wie Pan co, to jest nielogiczne, co Pan mówi, że względu na to, że przed chwilą Pan nam pokazał mapę, gdzie ma Pan natężenie ruchu. Ulica Jachowicza jest taka gruba w kolorze niebieskim. W związku z tym, jeżeli Pan zaplanował, że tą drogą będzie tak gigantyczny ruch, to znaczy, że powinien Pan też przewidzieć, co my jako mieszkańcy, jako miasto, powinniśmy zrobić, żeby tam płynnie przejechać. To jest pierwsza

sprawa. A druga sprawa, wie Pan, jakieś mam takie dziwne konotacje, że jak słyszę o transporcie zbiorowym, to mi się to akurat z tyłu głowy zapala takie światełko i słyszę słowo: tramwaj, tramwaj, tramwaj, tramwaj i jakby znaleźć usprawiedliwienie dla tego tramwaju. Ten materiał absolutnie nie pokazuje usprawiedliwienia dla tramwaju. Ten materiał może pokazywać jedynie pokazanie BRW czy tam jakoś to się nazywa, czy BRT, czyli szybka kolej miejska na kołach, czyli jakiś autobus, wyznaczone pasy, itd. To w jakiś sposób załatwia sprawę. Natomiast ja powiem w ten sposób. Jeżeli rozmawiamy o polityce transportowej miasta Płocka i ja widzę to, co widzę, i ja widzę, że jedna obwodnica nie jest złączona z drugą obwodnicą w obszarze miasta, tylko w innej gminie, bo to węzeł boryszewski, który Pan ma na tej mapie, nie wiem, w której wersji Pan ma, to już jest nie w naszej gminie, to wie Pan, to mnie to dziwi. Jeżeli Pan pokazuje na poprzednim dokumencie, że główny transport idzie jednak Jachowicza, to w tym momencie rozumiem, że coś musimy zrobić z Jachowicza, bo ci ludzie już w tej chwili stoją od Petropolu hen, hen, hen do Zakładu Energetycznego. I w związku z tym my powinniśmy mieć jakiś program naprawy tej sytuacji. W związku z tym czekamy na propozycje. Wie Pan, ja czytałem w Gazecie Wyborczej, tak przerzuciłem to, żeby zrobić ulicę jakoś z dwóch pasów trzy pasy. Fajny pomysł, tylko wie Pan, na ile to załatwia temat. Na pewno trochę załatwia. Ale to załatwia temat na chwilę, natomiast my musimy rozmawiać tu o strategicznych rozwiązaniach komunikacyjnych dla tego miasta. Dlatego też pytam się, dlaczego obwodnica powiedzmy większa miasta Płocka, nie jest dookoła miasta, tylko jedzie do Gminy Radzanowo, dlaczego ulica, która jest ulicą Chopina, staje się nagle jakąś arterią, kiedy my nie możemy tam zrobić arterii, bo tam jest tyle domów, że po prostu nie ma takiej możliwości. Chyba, że tak, jak w Radziwiu chce się robić drogi dwupasmowe ludziom metr pod oknami. To w tym momencie takie rozwiązanie jest możliwe, ale przecież społeczeństwo tego nie kupi i nie zaakceptuje.”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. powiedział: „Przede wszystkim tak, jak już mówiłem, to nie są rzeczy niemożliwe, bo zostały wszystkie zanalizowane, przynajmniej jeżeli chodzi o tą wewnętrzną obwodnicę miasta, bo to jest pewien pomysł, może niezupełnie nowy, bo on już funkcjonował jakiś czas temu w Płocku. Natomiast faktycznie jest to pewna zmiana w stosunku do koncepcji ostatniej, jaka była w Płocku. Także my żeśmy szczegółowo przeanalizowali ten przebieg obwodnicy. I w tych standardach, w których tutaj proponujemy Państwu, jest to oczywiście możliwe. Druga rzecz, powiedział Pan główny potok idzie ulicą Jachowicza, ale nie widział Pan, jaki dzisiaj idzie potok ulicą Jachowicza. Bo to, co Panu pokazałem, to była prognoza, tak naprawdę. Proszę mi wierzyć, że tam następuje

spadek w stosunku do dzisiaj, samochodów, by my z całego obszaru centralnego, jak gdyby te samochody poprzez układ obwodnic i pewne ograniczenia właśnie standardów tych ulic, jak gdyby wyssamy i uzyskujemy spadek potoków samochodowych wewnątrz wewnętrznej obwodnicy. Natomiast fakt jest faktem, że do obszaru centralnego prowadzą dwie ulice, tak naprawdę, wewnątrz, w wewnętrznej obwodnicy, a więc w tym momencie między nie się rozłoży ruch i to jest oczywiste. Natomiast tak jak mówię w prognozie ten ruch jest trochę mniejszy, niż w dniu dzisiejszym, a więc tak naprawdę powinien nastąpić jednak mimo wszystko, powinna nastąpić pewna poprawa. Jeśli chodzi, proszę Państwa, o tą kwestię komunikacji zbiorowej, to jest tak, że my jak gdyby mówimy o szybkim środku transportu, prawda. I Państwo macie już zaawansowane prace, bo żeśmy widzieli różnego typu analizy. Analizowaliśmy także prace nad tramwajem, więc jak gdyby zaakceptowaliśmy to i myślę, że to jest słuszna droga, że faktycznie macie Państwo tą determinację i chcecie Państwo ten tramwaj wprowadzić. I jest to słuszna droga. Należy poprawiać komunikację zbiorową, natomiast nie trzeba jej oczywiście opierać tylko i wyłącznie na tramwaju. Mogą być to rozwiązania mieszane. Może być to faktycznie tramwaj uzupełniony przez ten szybki autobus tak, jak mówię. To jest stosowane na świecie i tak naprawdę wspaniale się sprawdza.”

Pan radny **Artur Jaroszewski** Wiceprzewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Panie Przewodniczący! Panowie Prezydenci! Szanowni Państwo! Mam również kilka pytań do Państwa autorów tego opracowania. Żeby nasz dialog może był bardziej czytelny, będę pojedynczo zadawał, z prośbą o pojedyncze odpowiedzi. Pierwsze pytanie takiej bardziej natury ogólnej – czy i jakie wytyczne otrzymaliście Państwo od Pana Prezydenta, czy też od pracowników Urzędu Miasta, przystępując do realizacji tego studium?”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracownie Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. powiedział: „Można powiedzieć, że otrzymaliśmy wszystkie opracowania, które były do tej chwili, co jest zresztą wymagane w tego typu pracach. Czyli tak naprawdę opieraliśmy się na tych opracowaniach, które do tego momentu, momentu naszej realizacji, zostały w Płocku wykonane. Natomiast poza tym nie przypominam sobie żadnych innych wytycznych.”

Pan radny **Artur Jaroszewski** Wiceprzewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „W jakiejś mierze można powiedzieć, że z tego materiału przebijają dotychczasowe opracowania, więc nie dziwię się, że tak jest. Kolejne pytanie – dlaczego w materiale, który nazywa się *Studium transportowe i bezpieczeństwa transportu w mieście Płocku* i liczy, jak Pan zauważył, ponad 700

stron, jest tak mało treści dotyczącej transportu kolejowego, który dla mieszkańców Płocka z problematyką bezpieczeństwa transportu kojarzy się chyba jeszcze bardziej, niż transport drogowy?”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. powiedział: „Wynika to z jednej strony faktycznie z problemów komunikacyjnych, które głównie jakby, słyszeliśmy zresztą tutaj w dyskusji, są związane z ruchem samochodowym. Natomiast z drugiej strony faktycznie tego typu opracowanie, wy nie jesteście węzłem komunikacji kolejowej, gdzie na pewno byłoby to w większym stopniu poruszane, tutaj głównym problemem komunikacji kolejowej dla Płocka, to jest z jednej strony utrzymanie tego ruchu towarowego, o którym mówiłem, z Orlenem, być może faktycznie skierowanie go w innym kierunku, co zresztą proponujemy, żeby faktycznie lobbować na tą rozbudowę magistrali kolejowej, żeby miasto lobbowało. Z drugiej strony z pewnym utrzymaniem przewozów pasażerskich, mimo wszystko, które są w Płocku. Bo trudno, żeby rezygnować z czegoś, co przez lata było, nawet, jeżeli to dzisiaj jeszcze kuleje. Wiemy, że kolej zakłada pewne jednak modernizacje, także modernizacje linii kolejowej tutaj przez Płock.”

Pan radny **Artur Jaroszewski** Wiceprzewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Pokusiliście się Państwo w swoim opracowaniu o dwanaście wariantów podstawowych drogowych. Każdy z nich zawiera jeszcze jakieś tam podwarianty, czyli z tego się praktycznie chyba kilkadziesiąt wariantów docelowych możliwych nam pojawiło. Kolejne pytanie mi się rodzi w nawiązaniu do sieci kolejowej. Dlaczego nie pokusiliście się Państwo o przynajmniej kilka wariantów alternatywnych dla dzisiejszego przebiegu drogi kolejowej na odcinku miejskim, czyli na tle odcinka około 10 – kilometrowego.”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. powiedział: „Znaczący ja powiem tak. My oczywiście analizowaliśmy. Tutaj nie ma analizy, jak gdyby to, o czym Pan mówił, czyli o tych wariantach drogowych, zewnętrznych. To jest analiza ruchowa. Tutaj analiza kolejowa jak gdyby nie ma w ogóle żadnego znaczenia, ponieważ ją należy przeprowadzać w odniesieniu do całego kraju, albo przynajmniej województwa, nie dla samego Płocka. Natomiast oczywiście analizowaliśmy wszystkie dotychczasowe pomysły, które były na przeniesienie linii kolejowej, czy jej przykrycie i stwierdziliśmy, że najlepszym rozwiązaniem jednak jest lobbing i walczenie o to, żeby magistralę kolejową doprowadzić jak

gdyby od północy Płocka. I tego typu rozwiązanie tutaj. Faktycznie nie ma analizy, bo ta analiza byłaby kwestią techniczną. To byłoby zupełnie inne opracowanie. To o czym Pan mówi, czyli szukanie jak gdyby alternatywnych dróg dla kolei, dla prowadzenia kolei, to jest już szczegółowa analiza techniczna lokalizacji takich linii kolejowych. Także to naprawdę nie było jak gdyby przedmiotem tutaj.”

Pan radny **Artur Jaroszewski** Wiceprzewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Ja bardzo żałuję, że tego typu przynajmniej kilkuwariantowe opracowanie, czy też zarys opracowania, nie pojawił się w Państwa bardzo obszernym dokumencie. W treści studium sugerujecie Państwo zakrojony na szeroką skalę lobbing dotyczący transportu kolejowego w Płocku. Nawiązujecie Państwo do powstającego na etapie tworzenia tego studium w Ministerstwie Infrastruktury masterplanu dla transportu kolejowego w Polsce do roku 2030. Czy sugerowaliście Państwo Panu Prezydentowi wystąpienie do Ministerstwa Infrastruktury w ramach konsultowanego planu z jakimiś propozycjami?”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. powiedział: „O ile pamiętam to w momencie, kiedy koncepcja została jak gdyby przekazana tutaj do miasta, to tam już etap konsultacji był zakończony, o ile pamiętam. Trudno mi tutaj dokładnie to Państwu powiedzieć. Natomiast na pewno nie sugerowaliśmy w inny sposób, niż to co jest zapisane w studium.”

Pan radny **Artur Jaroszewski** Wiceprzewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „A czy macie Państwo informacje, czy Płock występował w jakikolwiek sposób do Ministerstwa Infrastruktury na etapie tworzenia tego planu z jakimiś sugestiami, propozycjami?”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. powiedział: „Nie mam tutaj żadnej wiedzy na ten temat.”

Pan radny **Artur Jaroszewski** Wiceprzewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „A jeżeli nie, to według Pana to był błąd, czy też nie?”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. powiedział: „Trudno mi oceniać tutaj działania polityczne Płocka, proszę Państwa.

Na pewno tak jak mówię jest to jeszcze możliwe, można nadal lobbować i można nadal walczyć o to, żeby faktycznie tą magistralę dla Płocka uzyskać. Z tego co wiem w ogóle rodzą się nowe pomysły także w tej chwili, jeżeli chodzi o Ministerstwo Infrastruktury co do przebiegu tych linii kolejowych głównych, magistralnych, także myślę, że cały czas ta sprawa nie jest zamknięta i że Państwo o to walczyście. I bardzo życzę Państwu, żebyście faktycznie to wywalczyli.”

Pan radny **Artur Jaroszewski** Wiceprzewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Dla mnie nie ulega wątpliwości, wie Pan, że właśnie przyjęcie tego typu dokumentu, często z pomysłami niekoniecznie, które uda nam się zrealizować, ale pomysłami, które zmuszą nas, czy ukierunkują nas na jakieś próby realizacji poszukiwania rozwiązań transportowych dzisiaj nie istniejących, jeżeli nie będziemy mieć tego zapisu w swoim wewnętrznym, płockim, lokalnym dokumencie, to nikt tego za nas nie zrobi. Nie zrobi tego za nas Minister Infrastruktury. Nie zrobi za nas tego Sejmik Samorządowy. To jest oczywiste. Inicjatywy muszą wychodzić stąd. Dlatego raz jeszcze uważam, że to właśnie w tym dokumencie powinny być zawarte nasze nawet jak najbardziej fantazyjne plany, ale plany, których przynajmniej część, mam nadzieję, w ciągu 20 – 30 lat nam, bądź naszym następcom, uda się zrealizować. Dlatego też z żalem i niepokojem przyjąłem fakt, że w tak obszernym dokumencie po problematyce kolejowej prześlizgnięto się. Powiem więcej – problematyka kolejowa zajmuje w tym dokumencie mniej miejsca, niż problematyka transportu wodnego, co z punktu widzenia bezpieczeństwa transportu przebiegającego przez miasto Płock jest według mnie abstrakcją. Jeszcze jedno pytanie. W załączniku nr 5, który nazywa się *Koncepcja zintegrowanego programu rozwoju systemu transportowego miasta Płocka*, na stronie 19 piszecie Państwo o potrzebie likwidacji wąskich gardeł, czyli budowie bezkolizyjnych skrzyżowań dróg z linią kolejową. Czy może mi Pan powiedzieć, jakie wąskie gardła mieliście Państwo na myśli? Czyli jakie skrzyżowania?”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. powiedział: „Przede wszystkim to było skrzyżowanie linii kolejowej na ulicy Wyszogrodzkiej tam, gdzie jest zresztą, z tego co wiemy, planowany wiadukt. Jest to jak gdyby największy potok samochodowy i tutaj największe straty cały czas odnotowujemy. Poza tym tak jak mówię pozostałe jak gdyby skrzyżowania, które żeśmy analizowali, oczywiście każde skrzyżowanie, proszę Państwa, w momencie, gdy wiadukt się wybuduje, to rozwiązuje pewnego typu problemy. Natomiast należy zauważyć, że planowane obwodnice Płocka nie mają tych kolizji, jak gdyby, z układem kolejowym, czyli te kolizje są po prostu rozwiązane przestrzennie, nie ma

jednopoziomowych przejazdów. A więc w tym momencie pewne rzeczy zostają jak gdyby, jako że to jest dokument planistyczny, my nie możemy zaproponować wiaduktu w momencie, gdy wiemy, że docelowo ten wiadukt nie będzie spełniał swojej roli, to znaczy, że będzie dosyć kosztowny, a mało efektywny.”

Pan radny **Artur Jaroszewski** Wiceprzewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Ale jako fachowcy jesteście Państwo chyba w stanie tych kilka wąskich gardel sprecyzować. I zapewne pomylił się Pan przed chwileczką mówiąc, że miał Pan na myśli przede wszystkim wiadukt nad ulicą Wyszogrodzką. Zapewne to jest też wąskie gardło. Ale ten podstawowy, to jest wiadukt nad Al. Piłsudskiego.”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. powiedział: „Na Piłsudskiego, tak, przepraszam. To była pomyłka.”

Pan radny **Artur Jaroszewski** Wiceprzewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Aczkolwiek wydaje mi się, i pewnie większości płocczan, że wiadukt nad ulicą Wyszogrodzką to jest również ewentualnie... może inaczej – skrzyżowanie trasy kolejowej z ulicą Wyszogrodzką jest kolejnym wąskim gardłem. Ale zapewne też zgodzi się Pan ze mną, iż przynajmniej jeszcze dwa bardzo wąskie gardła, to jest skrzyżowanie transportu kolejowego z ulicą Otolińską, to jest ta wylotówka na Płońsk w chwili obecnej, i z ulicą Bielską – wylotówka na Ciechanów, Glinojec. Jeżeli tak, a kiwa Pan głową, więc zgadzamy się w tej materii. I pewnie w tej materii zgadzają się w zdecydowanej większości mieszkańcy Płocka. Czy wiadomo Państwu, iż Płock w chwili obecnej przystępuje do modernizacji po kilkudziesięciu latach oczekiwania ulicy Otolińskiej, która to ulica krzyżuje się transportem kolejowym?”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. powiedział: „To znaczy ja powiem tak. W tym momencie, kiedy faktycznie mieliśmy prace, wykonywaliśmy prace projektowe, czy te prace studialne, oczywiście mieliśmy sygnał. Natomiast jak Pan zauważył, że to jest teraz temat, który tak naprawdę do mnie od pewnego czasu te sygnały z Płocka mniej docierają, ponieważ temat został jak gdyby oddany, zakończony kilka miesięcy temu, także nie mamy wiedzy, że przystąpili Państwo faktycznie do prac.”

Pan radny **Artur Jaroszewski** Wiceprzewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „To znaczy mieliście Państwo, o ile nam wiadomo, dostęp do Wieloletniego Planu Inwestycyjnego, a tam modernizacja tej ulicy była przewidziana. Zresztą jest ona na dzień dzisiejszy przewidywana na lata 2010 – 2012, a więc jeszcze teoretycznie, gdyby była dobra wola i chęć, byłaby możliwość przystąpienia do modernizacji tej trasy z uwzględnieniem przejazdu wiaduktem nad koleją w tym miejscu.”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. powiedział: „To znaczy w tym sensie oczywiście miałem, tak jak mówię, informację miałem, że takie działania są planowane. Natomiast to jest ta odpowiedź, którą Panu także już wcześniej udzieliłem, że studium jako takie, jest dokumentem planistycznym, a więc jest robione na ten rok 2033, gdzie zakładamy, że faktycznie funkcjonuje obwodnica Płocka i w tym momencie, jak gdyby ta większość problemów związanych z tym ruchem kolejowym zostanie rozwiązana. Druga rzecz, którą mówiłem, to także mówiłem, że my zakładamy, że jednak Państwo będziecie walczyli o tą magistralę kolejową, o przedłużenie tej magistrali kolejowej. A proszę zauważyć, że to także rozwiązuje pewien szereg problemów związanych właśnie z tym ruchem kolejowym. To co pokazywałem, dzisiaj jest jeden, można przyjąć właściwie, że dla wszystkich przejazdów to obowiązuje, że ta 1,30 ha w ciągu doby to jest zamknięcie na tych ulicach. I naprawdę w momencie, kiedy byłaby oddana magistrala, to nawet przy tym gdyby linia kolejowa tutaj przez Płock została, to na pewno ruch towarowy, czy ruch nawet ten pasażerski, będzie mniejszy tutaj. A więc, tak naprawdę, nie będą to już tego typu problemy dla miasta, jakie stanowią dzisiaj.”

Pan radny **Artur Jaroszewski** Wiceprzewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Ja z przykrością konstatuję jednak, że moje pierwsze pytanie było chyba kluczowym. Powiem tak. Materiał obszerny. Napracowaliście się Państwo sporo, zwłaszcza na etapie zapewne badań natężenia ruchu to było bardzo pracochłonne. Natomiast tak na dobrą sprawę z przykrością stwierdzam, że Państwo w tym ogromnie dużym, ponad 700-stronicowym studium, nie wnieśliście nowego strategicznego pomysłu na rozwiązania komunikacyjne w Płocku. Państwo skumulowaliście zbitki różnych programów istniejących w Płocku na dzień dzisiejszy, ale według mnie skrawka Ameryki Państwo nie odkryliście w tym dokumencie.”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. powiedział: „Proszę Państwa przede wszystkim tak naprawdę dzisiaj tak się

projektuje. Nie ma czegoś takiego, jak odkrywanie Ameryki w systemach transportowych. Tak naprawdę ta Ameryka została przez nas odkryta i zaproponowana, tylko Państwo jak gdyby jej cały czas nie widzicie. To jest kwestia tego spojrzenia na sam system transportowy. My Państwu pokazujemy, że w pierwszej mierze idzie ta komunikacja zbiorowa, żeby jak najbardziej ograniczyć chęć korzystania mieszkańców miasta z komunikacji indywidualnej, z samochodowej. Nie chodzi tutaj o to, żeby narzucić komuś, że ma nie korzystać z samochodu, bo tego się nie da. Natomiast chodzi o to, żeby mieszkańcy Płocka mieli też wreszcie alternatywę, bo oni często dzisiaj nie mają tej alternatywy. Jeżeli ktoś ma czekać pół godziny na autobus, który właściwie tam nie wiadomo jak długo jeszcze pojedzie, bo także stanie w korkach, w zatorach drogowych i tak naprawdę jeszcze, żeby dojechać tam, gdzie chce, musiałby się ten człowiek przesiąść, to on woli jednak wybrać ten samochód, nawet jeżeli stoi w tych wszystkich zatorach, które dzisiaj Państwo macie. My proponujemy Państwu spojrzenie na ten problem w taki sposób, że stawiamy w dużej mierze na komunikację zbiorową, staramy się ją jak najbardziej rozwijać jako alternatywny środek transportu, nie mówiąc, że samochody teraz zupełnie zostawimy, że już nie będziemy nic tutaj rozwijać. Będziemy nadal rozwijać układ drogowy. To głównie chodziło o ten układ obwodnicowy. I, proszę Państwa, damy alternatywę mieszkańcom, żeby oni sami wybrali, którym środkiem transportu chcą podróżować. Główne problemy, które się dzisiaj w systemach transportowych tworzą, to jest właśnie ta niemożliwość wybrania alternatyw przez mieszkańców dużych miast. Oni nie mają tak naprawdę zbyt dobrych alternatyw, jeśli chodzi o komunikację zbiorową i są zmuszeni do tego, żeby jeździć samochodem. Jeżeli są zmuszeni, to przyrost samochodów, bogacenie się społeczeństwa automatycznie odzwierciedla się przez to, że tego ruchu jest coraz więcej. I tak naprawdę wszelkie rozwiązania, które my będziemy proponować, zostaną bardzo szybko skonsumowane. Czyli rozbudowa ulicy Jachowicza zostaje momentalnie skonsumowana. Budowa wiaduktów nad linią kolejową też zostanie bardzo szybko skonsumowana, bo te samochody przejadą, owszem, nad wiaduktami, ale na skrzyżowaniach najbliższych się zatrzymają i będą powodowały zatory. Dlatego proponuje się dzisiaj tak naprawdę, wszystkie miasta i na całym świecie proponują bardzo intensywny rozwój komunikacji zbiorowej, aby dać alternatywę – jeżeli już stoisz człowieku w tych korkach, w tym zatorze, to może jeźdź tą komunikacją zbiorową, która faktycznie ma poniesiona standardy, ona nie jest wrażliwa na zatory drogowe i weź się przesiądź. To jest tego typu działanie, które proponuje się wszędzie i my także Państwu tutaj proponujemy. I to jest właśnie to odkrywanie Ameryki, które faktycznie dokonuje się we wszystkich miastach europejskich w tej chwili i nie wymyśliliśmy tutaj nic takiego bardzo odkrywczego. Natomiast jest to podstawowa teza tego studium, jest to podstawowe, jak gdyby obrócenie. Reszta, zgadza się, że

to są rozwiązania, które często Państwo już tutaj mieli, ale to jest także, proszę Państwa, bardzo dobre, bo możliwości realizacyjne takich rozwiązań już były kiedyś sprawdzone. Często zostały zarezerwowane tereny pod tego typu obiekty. Dysponujecie Państwo wiedzą o tych rozwiązaniach, mieszkańcy wiedzą o tym i my także możemy do tego podchodzić bezpiecznie. Zaproponowanie jakiegoś dzisiaj nowego przebiegu linii, zupełnie niespotykanego przebiegu linii kolejowej przez Płock, wiązałoby się z tym, że ja bym musiał podjąć decyzję faktycznie, czy to technicznie da się zrealizować, bo to jest główny problem. To jest główny problem, jeżeli chodzi o linię kolejową, czyli techniczna możliwość zrealizowania takiej inwestycji i kosztowa. To jest także problem. Więc dlatego korzystamy w dużej mierze z tego, co już Państwo kiedyś brali pod uwagę.”

Pan radny **Artur Jaroszewski** Wiceprzewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Jeszcze tylko jedno zdanie powiem. Ma Pan rację, że tu może, że jeżeli nie miał Pan tego w zleceniu, nie była to Pana rola. Natomiast bez wątplenia jest to rola miasta. Nikt inny za nas tego nie zrobi. Ja będę miał oczywiście jeszcze później, jeżeli Pan Przewodniczący pozwoli, kilka zdań komentarza, ale to już nie będą bezpośrednio pytania do Pana, dlatego dziękuję bardzo.”

Pani radna **Elżbieta Gapińska** powiedziała: „Ja powrócę do pytania mojego kolegi klubowego Pana Przewodniczącego Jaroszewskiego i zapytam Pana tak – proszę o rozwinięcie tej informacji bardziej szczegółowo, mianowicie interesuje mnie taka kwestia, jakie wytyczne w sprawie tego studium otrzymał Pan konkretnie z Urzędu Miasta Płocka. Interesuje mnie kwestia tej linii tramwajowej w budowie. Czy to jest Państwa analiza, że rzeczywiście jest to potrzebna inwestycja, czy też było takie zalecenie Urzędu Miasta Płocka, żeby jakby tą linię tramwajową w tą Państwa analizę, to Państwa studium wpisać. To po pierwsze. Drugie pytanie jest takie – co Pan wie na temat zaawansowania tej inwestycji? Pytanie może jest kuriozalne, ale w moim przekonaniu nie jest, ponieważ ja próbowałam na ten temat się dowiedzieć na ostatnich posiedzeniach komisji od Pana - między pytałam Pana Pełnomocnika ds. Inwestycji Drogowych Pana Hancyka, który tłumaczył mi, że to jest bardzo zaawansowana inwestycja, podobnie jak Pan, natomiast żadnych konkretów nie potrafi powiedzieć. Wie Pan, skoro nie możemy się tego dowiedzieć od naszego Pana Prezydenta, to może od Pana się czegoś dowiemy. To jest po drugie. Po trzecie – czy rzeczywiście w Pana przekonaniu komunikacja zbiorowa z jedną tramwaju, prawda, bo Pan chyba, jeżeli Pan oglądał jakieś studium, to Pan wie, jak to ma wyglądać, rzeczywiście jest rozwiązaniem alternatywnym w stosunku do komunikacji tymi środkami – samochodami. Czy rzeczywiście to pozwoli nam na rozwiązanie tego problemu, to o czym Pan mówi, że musimy wprowadzić jakąś

komunikację zbiorową, która zastąpi tą komunikację indywidualną? Czy to jest dla Pana naprawdę super rozwiązanie? I jak Pan analizował ten problem, to czy Pan wziął pod uwagę, że przy tej jednej nitce, czy rzeczywiście ile osób, które mieszkają na przykład na Podolszycach Północ, czy Południe, korzystałoby z takiego transportu, zważywszy na fakt, że mieliby jednak dosyć duży odcinek drogi do przemieszczenia się, żeby skorzystać z tej komunikacji. Dziękuję.”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. powiedział: „Już odpowiem na wszystkie rzeczy. Jeżeli chodzi o wytyczne, to już to mówiłem. Poza wytycznymi, które wynikają ze specyfikacji i z umowy podpisanej między nami a miastem i poza materiałami, które otrzymaliśmy faktycznie od miasta w trakcie wykonywania, czy przed wykonywaniem prac, żadnych wytycznych tutaj skierowanych nie mieliśmy. Mieliśmy zostawioną wolną rękę. Zresztą nie pozwolilibyśmy sobie, proszę Państwa, na to żeby ktoś nam tutaj narzucał, jak gdyby, swój punkt widzenia. Jeśli chodzi o tą linię tramwajową, proszę Pani, dysponowaliśmy, w trakcie studium wykonalności to było, studium wykonalności tej linii, wykonaną przez kolegów naszych z Gdańska, których bardzo dobrze znamy i wiemy, że wykonują te rzeczy profesjonalnie. Zresztą konsultowaliśmy niektóre elementy z nimi w trakcie wykonywania tych prac. Także tutaj na tym głównie się opieraliśmy, na tym dokumencie. Wiem, że w międzyczasie także była przeprowadzona ankieta wśród mieszkańców miasta. To akurat wiem z prasy, proszę Państwa. Nic więcej tutaj, niż Państwo, nie mogę powiedzieć. Natomiast nasze badania faktycznie także te rzeczy, które Pani mówiła uwzględniały. To znaczy uwzględnialiśmy także dostępność do tej komunikacji i to były wykonane badania ruchowe i bardzo solidnie, można powiedzieć, bo one już były nawet wykonane na wyższym etapie niż ten, który obowiązywał w studium wykonalności. Ja nie mówię, że ten jeden tor to jest rzecz, która nas zadowala, którą faktycznie ten tramwaj by miał jeździć. My zakładamy tam w studium faktycznie, że te korytarze szybkiego transportu będą miały odpowiednią częstotliwość kursowania i szybkość, proszę Pani. Natomiast my zakładamy także, że to będzie uzupełnione lub rozbudowane. To znaczy linia tramwajowa może zostać rozbudowana, natomiast generalnie cały układ musi być i tak rozbudowany, przy czym zakładamy, że łatwiej jest Państwu na przykład wprowadzić system typu BRT w ulicę Sienkiewicza chociażby, niż tramwaj, bo tramwaj tam jest trudniej wprowadzić, to jest oczywistą sprawą, chociażby kwestia trakcji i tego typu rzeczy. Natomiast my faktycznie tego typu wytyczne tam daliśmy. Także widzimy to w ten sposób, że tramwaj to jest pierwszy element, natomiast dalej może być to rozbudowywane faktycznie o system komunikacji szybkiej, komunikacji autobusowej, przy czym mówię to jest system BRT, czyli system taki, który cechuje

się wydzieleniem od ruchu samochodowego prawie takim samym, jak tramwaj, pojemnością pojazdów prawie taką samą, a często nawet przekraczających całą pojemność tramwajowych i szybkością kursowania również taką, jak tramwaj. Jedyne co, to z reguły nie jest na prąd, tylko jest to faktycznie albo gazowe, albo na benzynę zasilanie.”

Pan radny **Stanisław Kwiatkowski** Wiceprzewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „To znaczy ja mam bardziej takie głębsze pytanie. Chodzi mi o to, czy w całej diagnozie, którą wzięliście do programów transportowych miasta, nie zwróciliście uwagę, czy nie przyszło wam tak na myśl, że w przeszłości i teraz popełnialiśmy błędy w zakresie zrównoważonego rozwoju miasta. Chodzi mi o to, że w tej chwili w Płocku jest następująca sytuacja. Z Płocka jedziemy na Podolszyce, albo inaczej od rana weźmy: Podolszyce jadą do Płocka do pracy, później wracają, a centrum Płocka [...] jedzie na Podolszyce po zakupy, bo tam jest całe w tej chwili centrum zaopatrzenia. A zostaliśmy z tą jedną drogą, która łączy obydwie aglomeracje. Tam już jest ponad 30 tys. mieszkańców. I tutaj czy nie należałoby zwrócić uwagi, żeby to planowanie zrównoważonego rozwoju miasta jak gdyby dopasowywać, nie wiem, pewnie teraz trzeba by było, do jakiegoś, do ograniczenia tych problemów transportowych miasta. I drugie moje pytanie. Cały czas zastanawia mnie te 8% ruchu tranzytowego przez Płock. I Pan tutaj stwierdził w swoim jednym, jak gdyby w swoim fragmencie wypowiedzi, że te obwodnice są budowane praktycznie dla ruchu tranzytowego, czyli praktycznie dla tych 8%. A czy brane było pod uwagę to właśnie natężenie ruchu? W moim odczuciu bym to podzielił na trzy takie płaszczyzny. Jest ten ruch tranzytowy, to nie ulega wątpliwości. W moim odczuciu na pewno jest jego więcej. Jest ruch tego przemieszczania się, właśnie to, co przed chwilą mówiłem. Ale jest i ruch ten zewnętrzny, który przyjeżdża do Płocka do szpitali, do urzędów, do sklepów, który w pewnej chwili później odjeżdża. Czy te fragmenty zostały wzięte pod uwagę? I musi Pan wiedzieć, na pewno Pan wie, badając tak dokładnie programy Płocka, że Płock jest, nie wiem, myślę, że w dziesiątce najbogatszych miast w Polsce i trudno będzie zmusić mieszkańców do przesiadania się do transportu zbiorowego, gdzie każdy ma dobry samochód i będzie chciał nawet przy tej klimatyzacji posiedzieć sobie w korku, a będzie jechał własnym. I jeszcze jeden problem, taki może przewrotny, ale czy nie, ponieważ odległość między Winiarami, a Borowiczkami pewno jest około 20 km, czy nie wpadliście na pomysł, żeby uruchomić jakiś transport, wykorzystać siły natury, czyli rzekę Wisłę? Dziękuję bardzo.”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski

& Krych sp.j. powiedział: „Zacznę może od tego drugiego problemu. Te 8% to był faktycznie ruch tranzytowy w stanie istniejącym, nie ruch zewnętrzny. Ten ruch zewnętrzny, to zresztą było przedstawiane na którymś slajdzie, on gwałtownie rósł, proszę Państwa, w tym także rośnie ruch tranzytowy. Natomiast obwodnica jest oczywiście dla ruchu zewnętrznego i tranzytowego. Ona w mniejszym stopniu, ten układ obwodnic, działa na ruch wewnętrzny mieszkańców. Tak jest w każdym mieście. Po to na przykład te rozwiązania obwodnic wewnątrz. Tak, tylko proszę zauważyć, że to co ja nazywam ruchem zewnętrznym to jest to co dokładnie znajduje się za granicami miasta Płocka, administracyjnymi granicami. Państwo często, zresztą ja się także łapię często na tym, że mieszkając pod Poznaniem uważam, że ja jeżdżę po Poznaniu samochodem. Tak naprawdę ja jeżdżę w ruchu zewnętrznym i oczywiście ja bym mógł korzystać z obwodnicy zewnętrznej Poznania. Natomiast jeżeli mówimy o mieszkańcach Płocka faktycznie mieszkających wewnątrz tego układu obwodnicowego, to raczej oni nie będą korzystać z układu obwodnicowego, może sporadycznie. Natomiast jeśli chodzi o tą obawę, że mieszkańcy Płocka są bogaci i nie będą jeździli tramwajem, proszę Państwa, czy autobusem BRT, te tramwaje to są tak eleganckie pojazdy w tej chwili, że naprawdę przyjemnie się nimi jeździ. A proszę mi wierzyć, że mieszkańcy Wiednia są być może nawet bogatsi, na pewno są bogatsi, natomiast faktycznie tam następuje, to jest jedno z niewielu miast w Europie, gdzie następuje faktycznie zatrzymanie, wręcz nawet przesiadanie się mieszkańców z powrotem do komunikacji zbiorowej. Czyli zatrzymano proces jak gdyby odchodzenia potoków pasażerskich z komunikacji zbiorowej. Jeśli chodzi o ten zrównoważony rozwój faktycznie wszystkie miasta w Polsce, zresztą nie tylko w Polsce, na całym świecie takie problemy powstawały, przecież rozrastanie się peryferiów to jest ogólnoswiatowy trend, który coraz trudniej jest opanować i w tej chwili faktycznie wprowadza się tego typu rozwiązania, że próbuje się lokalnie tworzyć, zaspokajać potrzeby transportowe, a więc lokalnie wprowadza się centra handlowe, lokalnie buduje się nowe miejsca pracy, tak jak w najmniejszych obszarach, żeby podróże nie musiały odbywać się na dużych przestrzeniach, żeby jak gdyby ograniczyć przestrzeń, na której odbywają się podróże i tutaj także to nastąpiło. My pewne zapisy w studium jak gdyby zawarliśmy. Chodziło także o lewobrzeżną część Płocka, a także te elementy, które są tutaj jak gdyby po prawej części. Też mówiliśmy o pewnych przekształceniach przestrzennych po to, żeby właśnie minimalizować potrzebę podróży. Jeżeli chodzi o ruch ten wodny, to było to faktycznie opracowane. Tak naprawdę główne znaczenie tej żeglugi śródlądowej to jest przewóz towarów jak by nie było nadal w Polsce. To znaczy w Polsce to jest w ogóle szczątkowa rzecz i można powiedzieć, że w ogóle nie ma znaczenia. Natomiast w Europie to jest tak, że to jest faktycznie przewóz, transport towarów głównie. I jeśli chodzi o inny ruch pasażerski to jest głównie ruch

turystyczny. Być może można by spróbować jakieś studium faktycznie podjąć, czy da się w Płocku drogą wodną prowadzić transport pasażerski. Natomiast tutaj naturalne przeszkody typu: wysokie skarpy na prawym brzegu, są jednak pewnym ograniczeniem, które zawsze będzie was tutaj w jakiś sposób trzymało.”

Pani radna **Elżbieta Gapińska** powiedziała: „Ja jeszcze do Pana mam taką prośbę o odpowiedź tak lub nie na moje pytanie. [...] Jeszcze raz wrócę do tej linii tramwajowej i pytanie moje brzmi następująco – ja rozumiem, zrozumiałam z Pana wypowiedzi, że sama linia tramwajowa nie rozwiąże komunikacji masowej. Tak czy nie?”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. powiedział: „Tak.”

Pani radna **Elżbieta Gapińska** powiedziała: „Dobrze. I drugie pytanie mam takie – jakie alternatywne rozwiązanie widzi Pan, gdybyśmy na przykład jako miasto nie zdecydowali się budować linii tramwajowej?”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. powiedział: „Ja myślę, proszę Państwa, że jednak to BRT jest cały czas jakimś rozwiązaniem, które można w pewien sposób preferować i można o tym rozmawiać. Natomiast proszę pamiętać, że zależy nam na tym, żeby rozwiązania w komunikacji zbiorowej były w jak najwyższych standardach, żeby to faktycznie stanowiło alternatywę dla samochodów. Wygodniej jest naprawdę wsiąść do samochodu i pojechać, niż wsiąść do autobusu, który jest często brudny, nieprzyjemnie się do niego wsiada, proszę Państwa. Jeżeli zdecydowalibyście Państwo na zastosowanie na przykład BRT, to ono także będzie drogie, ono także będzie kosztowne. Bo żeby uzyskać standardy wymagane takie, jakie standardy zapewnia tramwaj, to BRT także będzie wymagało zakupienia nowych autobusów, nie tych, które Państwo posiadacie i nie te, które są z reguły dostępne w ofercie autobusowej w kraju czy nawet poza granicą. To są osobne jak gdyby środki transportu, osobne autobusy, które często potrafią po 200 osób faktycznie przewozić. Mają obniżoną podłogę w całym pojeździe i jeszcze na dodatek mają dużą powierzchnię drzwi. Czyli tak naprawdę mają wszystkie te zalety, które ma tramwaj, ale są mniej więcej tak samo kosztowne jak tramwaj. Więc tak naprawdę w tym momencie my oczywiście nie mówimy w tym opracowaniu, że to musi być koniecznie tramwaj i nic więcej, natomiast zakładamy faktycznie to, że dobrym

rozwiązaniem będzie to, żeby zacząć od tramwaju, a rozbudowywać to o komunikację autobusową. To także ma pewne inne skutki. Proszę Państwa chociażby to, że korzystacie Państwo z trakcji elektrycznej do zasilania komunikacji publicznej, a nie jak gdyby generujemy kolejne spaliny, które na pewno zapewni nam autobus. My rozwiązujemy to pod względem transportowym.”

Pani radna **Elżbieta Gapińska** powiedziała: „To wobec tego jeszcze mam do Pana dwa króciutkie pytania. A mianowicie chciałby zapytać, czy jesteśmy jedynym miastem, dla którego Państwo przygotowawaliście takie studium? Jeżeli są jakieś inne, to proszę powiedzieć jeszcze jakie miasta. To po pierwsze. Po drugie proszę mi wskazać, w którym mieście w Polsce, bo jak Pan przygotowuje w ogóle, Pan się tą tematyką interesuje, to Pan powinien wiedzieć, które miasto w Polsce będzie budowało w najbliższym czasie linię tramwajową. Dziękuję.”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracownie Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. powiedział: „Zacznę od drugiego pytania. Nie słyszałem, żeby w jakimkolwiek innym mieście oprócz Płocka wprowadzono nowy układ tramwajowy. Natomiast rozbudowa układu szynowego tak naprawdę występuje we wszystkich tych miastach, które go posiadają. Czyli powstają plany, czy wręcz już są oddawane z roku na rok nowe odcinki tramwajowe. Ten system Państwo się doskonale orientujecie, to co wy, Państwo, tutaj jak gdyby preferujecie i takie odnieśliśmy wrażenie, że to jest preferowane, ten system jest w ogóle unikatowy w Polsce. To jest oczywiste. To jest rzecz, której w Polsce nie ma. Natomiast ten system dobrze sprawdza się faktycznie w miastach francuskich, czy włoskich, i on funkcjonuje. [...] Dla jakich miast robiliśmy. Proszę Pani, biuro wykonuje już studia tego typu transportowe od co najmniej 17 lat, z tego, co ja pracuję w naszym biurze. W międzyczasie wykonywaliśmy dla właściwie wszystkich dużych w Polsce, czyli i dla Warszawy i dla Poznania, dla Krakowa. W tej chwili pracujemy w Sosnowcu. Robimy takie studium, jak wasze, tylko że większe w zakresie, można powiedzieć. Dla Szczecina. Mnóstwo jest tych miast. Naprawdę trudno mi jest powiedzieć. Proszę spojrzeć na naszą stronę internetową www.bitpoznan.com.pl. Tam są faktycznie nasz prace. Zorientuje się Pani, że tego typu studia, jak tutaj dla Płocka, właściwie co roku mamy ambicje, żeby wykonać jedno takie plus szereg mniejszych, prawda. Także myślę można powiedzieć, że doświadczenie w tym mamy.”

Pan radny **Grzegorz Lewicki** powiedział: „Panie inżynierze zostało Panu zlecone ambitne zadanie. Zadanie, które może spowodować, że jak Pana poprzednik przejdzie Pan do historii, albo też będzie się o Panu źle mówiło. Nie wiem, czy Panu wiadomo, ale obecny układ architektoniczny

i komunikacyjny miasta został stworzony ponad 200 lat temu przez ówczesnego delegowanego przez zaborcę pruskiego architekta Schmidta, który opracował główny układ komunikacyjny miasta, który do tej pory służy. Ulice: Tumska, Królewiecka, Kolegialna, Sienkiewicza, Kościuszki, to są ulice zaprojektowane przez tegoż architekta. Były też obwodnice zaprojektowane. Tymi obwodnicami były: ulica Kilińskiego, która miała być ulicą dwupasmową od momentu projektu i ulica Al.Jachowicza dwupasmowa. To była ówczesna obwodnica. Służyło to 200 lat miastu Płockowi. W wyniku ostatniego 10-lecia burzliwego rozwoju motoryzacji nie wystarcza to. Stąd zadanie, jakie Panu zlecono. Patrzę na nowy plan obwodnic i wie Pan co nie wiem jak Panu, ale mnie ta obwodnica, którą Pan zaprojektował, to przypomina hełm rzymskiego legionisty. Proszę spojrzeć. Tym bardziej z czym się kojarzy obwodnica - obwodnica ma to do siebie, że ma zazwyczaj coś, co w mniejszym lub w większym stopniu przypomina koło lub okrąg, prawda, elipsę i tego typu i zamyka miasto dookoła tym pierścieniem. Natomiast tutaj jest tylko jedna część. Stąd nasuwa mi się pytanie, dlaczego to jest taki układ. I w tym momencie chciałem Pana zapytać o taką rzecz. Miejscowy inżynier swego czasu złożył taki projekt, który obejmował całe miasto i to jest tak, moim zdaniem, naturalne. Nie wiem, czy Pan to otrzymał, czy nie. Nie wiem na ile Pan to próbował wykorzystać. Ale jaka jest rzeczywistość. Czy to Berliner Ring ma wokół miasta obwodnice, czy to Antwerpen Ring, czy jak to się ładnie mówi London Orbital, wszyscy mają te obwodnice dookoła. Zapewne Pan wie, nie wiem, bo tak o tym nie mówimy, ale obwodnica to nie jest tylko po to, żeby rozwiązać ruch tranzytowy. To jest po to, żeby jak szybciej z centrum miasta wyjechać w dowolnym momencie po to, żeby dotrzeć do określonego punktu. I tu w tej obwodnicy tego mi brakuje, bo jest tylko taka jak gdyby jedna część, a ta druga, skoro jesteśmy po stronie Radziwia, a może udałoby się tam coś dokomponować, żeby to była klasyczna obwodnica. Kolejne pytanie, jakie chciałem Panu zadać w związku z tym projektem, to jest takie. Ma Pan świadomość tego, czym jest Orlen. Mówię z całym przekonaniem, że obecne szlaki komunikacyjne nie gwarantują bezpieczeństwa ewakuacji mieszkańców miasta w sytuacji zamachu terrorystycznego, czy jakiegoś innego zdarzenia. Na pewno nie gwarantują. Nie wiem, czy to leży na sercu władzom miasta mniej, więcej, ale jest to istotny problem. I chciałem Pana zapytać, ile Pan to w swoich założeniach, w jakim stopniu Pan to wziął pod uwagę. Jeszcze kolejna rzecz, która mi się tu nasunęła, to jest taka. Mam do Pana pytanie. Pana poprzednik, jak robił plany i urbanistykę miasta Płocka nie wiem, czy przewidywał, ale służyła ona 200 lat. Na ile Pan ocenia swoje projekty? Na ile będą mogły być odpowiednie do rozwoju miasta? Dziękuję.”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski

& Krych sp.j. powiedział: „Jeśli chodzi o tą kwestię retrospektywną, to jeden z pierwszych rozdziałów dotyczących diagnozy, którą żeśmy dali, jest właśnie jak gdyby takim historycznym przedstawieniem rozwoju układu drogowego Płocka, układu komunikacyjnego. Także zdołaliśmy się z tym zapoznać. Zresztą za każdym razem się zapoznajemy, kiedy stajemy przed nowym wyzwaniem. Czyli najpierw dowiadujemy się, w jaki sposób historycznie układ się kształtował, jakie są pomysły. Z tego też wynika druga rzecz, to o czym Pan mówił. Tak jak mówiłem w naturalny sposób wydawałoby się, że obwodnica powinna być okrągła. Co prawda zdarzają się obwodnice prostokątne, kwadratowe i zupełnie inne. To nie jest tak, że wszystkie obwodnice są okrągłe. Natomiast proszę zauważyć, że tak jak już tam przedstawiłem Państwu i to zresztą mówiłem kilkakrotnie, my ja gdyby tutaj uwzględniamy pewne rzeczy, które w międzyczasie wykonano. I projekty obwodnic my jak gdyby już mieliśmy narysowane. W tym momencie mogliśmy tylko je generalnie dopasowywać do tego, co zaproponowaliśmy. Można by było dzisiaj zmienić kształt obwodnicy tej idącej z południa na północ, natomiast Państwo już ją mają budowaną tak naprawdę i w dużej części, co prawda nie w części północnej, ale w południowej. A w południowej też by można było szukać innego rozwiązania, lepszego być może dla miasta. Natomiast to jest sztuka kompromisu, którą zawsze się zawiera. Zawsze generalne dyrekcje i ci, którzy zarządzają tym ruchem zewnętrznym, będą dążyli do tego, żeby mieszkańcy dużych miast nie wjeżdżali na ich obwodnice i im będzie zależało na tym, żeby ta obwodnica w jak najmniejszym stopniu była wykorzystywana. Państwa oczywiście jest zadaniem to, żeby ona, ta obwodnica, dawała wam jak największe korzyści. I tak jak tutaj już gdzieś kilka razy powtarzałem, obwodnica daje korzyści dzięki temu, że ruch zewnętrzny zostaje dobrze jak gdyby oddzielony od ruchu wewnętrznego, czyli mieszkańcy Płocka dzisiaj muszą właśnie jeździć na Kilińskiego, czy na Jachowicza razem z tymi wszystkimi TIR-ami, które wożą materiały do ORLEN-u. Natomiast w przyszłości ten ruch zostanie skierowany na obwodnice i on będzie tam. I to akurat można spokojnie zagwarantować. To może miasto, czy zarządca drogi zagwarantować, że tamtędy będzie prowadzony ruch chociażby tych materiałów niebezpiecznych. Na ile oceniam. Proszę Państwa my wykonujemy dzisiaj tylko na te 20, na te 30 lat te studia. I ja Państwu nie dam gwarancji, co będzie dalej, ponieważ dynamika dzisiaj transportu, a dynamika ta, która była faktycznie 200 lat temu, to są dwie różne rzeczy, dzisiaj tak naprawdę nie wiemy. To, co Państwu przedstawiałem, w ciągu dosłownie 6 lat podwoiła wam się liczba samochodów w Płocku. Kto wie, co będzie za następne 6 lat? Generalnie zakłada się, że następuje pewien poziom napełnienia. My żeśmy go założyli na poziomie 700 czy 740, teraz nie pamiętam, pojazdów na 1000 mieszkańców, pojazdów osobowych. To jest taki standard, który jest w większości miast europejskich. Wyższe są generalnie w miastach

amerykańskich. Natomiast tak naprawdę nie wiemy, co będzie. Być może faktycznie ten wskaźnik motoryzacji będzie znacznie wyższy, a być może, czego chyba nikomu zresztą nie życzę, nadejdzie jeszcze kryzys i będzie mniejszy standard motoryzacji. Także trudno nam dzisiaj na większy okres czasu prognozować, niż na te 20 lat, 25, 30 lat góra się prognozuje system transportowy. Ja mam nadzieję, że ten system wystarczy na wiele dłużej. To jest oczywiste. Natomiast trudno mi, wie Pan, prognozować dalej, co będzie, bo to jest tak dynamicznie zmieniająca się dziedzina, że naprawdę dalej przypominałoby to wróżenie, a nie jakieś naukowe podejście.”

Pan radny **Grzegorz Lewicki** powiedział: „Jeszcze pytanie dotyczące bezpieczeństwa i strona południowa, bo to jest taka niepełna obwodnica.”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. powiedział: „Tak. Były rozważane także wśród tych dwunastu wariantów, które opowiadałem, były rozważane warianty po stronie z obwodnicą Radziwia i po stronie tej południowej. My generalnie widzieliśmy potrzebę tego typu, natomiast ta obwodnica jak gdyby jest najslabiej reprezentowana. Ten fragment on ma jak gdyby najmniejsze ekonomiczne uzasadnienie. Tam najmniej samochodów jeździ. I w tym momencie my tylko zapisaliśmy w studium, że tam należy w przyszłości dążyć do tego, żeby jednak tam obwodnicę zamknąć. Natomiast nie proponowaliśmy tutaj wyrysowywać jej w koncepcji.”

Pan radny **Grzegorz Lewicki** powiedział: „Kwestia bezpieczeństwa.”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. powiedział: „Kwestia bezpieczeństwa. Tak jak mówię była ona rozpatrywana tylko pod względem przewozu tych towarów niebezpiecznych. My jako studium transportowe jak gdyby nie zajmujemy się kwestią ewakuacji, bo to są rzeczy, które tak naprawdę muszą rozwiązać działy zarządzania kryzysowego i oni się tym zajmują. My zajmujemy się transportem jednak mimo wszystko w sytuacjach w miarę powszednich.”

Pan radny **Piotr Nowicki** powiedział: „Wie Pan co, ja takie krótkie pytanie mam do Pana, które wcześniej zadałem, ale nie uzyskałem odpowiedzi. W jaki sposób były prowadzone badania? Powiedzmy ma Pan węzeł Wyszogrodzka – ile czasu, kto stoi, jak mierzy, itd.?”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski

& Krych sp.j. powiedział: „Jeśli chodzi o badania to, proszę Państwa, były one zgodnie zresztą ze specyfikacją tego opracowania, bo one były generalnie wyspecyfikowane te badania. Natomiast dotyczyły praktycznie wszystkich środków transportu, czyli komunikacji samochodowej i publicznej i różnego typu komunikacji publicznej. Były wykonane badania na kordonie miejskim, jak także badania [...] w 28 punktach wewnątrz miasta. To są pomiary, typowo pomiary natężeń. Plus dodatkowo badane były zmienności tego ruchu jak gdyby w przedziale czasu. To jest oczywiste, że studium jest ograniczone. My wykonujemy do momentu, tam mieliśmy bodajże 4 miesiące na wykonanie studium. Także tutaj posłużyliśmy się jak gdyby badaniami z zapisu z kamer z wideodetekcji do pomiarów tych takich ciągłych, żeby można było określić zarówno, jak to się zmienia w ciągu tygodnia, jak to się zmienia w dzień powszedni, w okresie wakacyjnym, czy w okresie pozawakacyjnym. Poza tym tak jak mówię były badania 500 gospodarstw domowych, które odwiedzili ankieterzy i pytali szczegółowo o zachowania komunikacyjne mieszkańców Płocka. To jest typowo takie standardowe badanie, które wykonuje się, aby zbudować model ruchu, gdzie faktycznie pyta się także o ilości podróży, o to skąd, dokąd, z jakiej motywacji jest to wykonane. Były także ankiety na wylotach, właściwie we wszystkich dużych wylotach drogowych z miasta. Były ankiety pojazdów wyjeżdżających. Były ankiety na dworcu PKP i PKS osób, które badały. I na podstawie tego, proszę Pana, jest budowany tzw. model ruchu, komputerowy model ruchu. I on najwięcej informacji nam później udziela, ponieważ to pozwala faktycznie na sprawdzenie nie tylko poszczególnych elementów, czyli tego na przykład jakie są straty czasu na danym obiekcie, czy jakie potoki w tej chwili przemieszczają się po danym obiekcie, ale także pozwala nam to na prognozy i na zbadanie, co będzie w momencie, kiedy dobuduje się następny most, gdy zamknie się któryś z mostów. To wszystko można badać przy pomocy komputera, modelu ruchu i tak to było zbadane.”

Pan radny **Piotr Nowicki** powiedział: „Nie wiem, mi chodzi po prostu o taką sprawę, o czysto techniczną, czy to było w ten sposób, że na przykład na tej Wyszogrodzkiej ustawiliście te kamery i one pracowały jeden dzień, czy tydzień, czy miesiąc. Jak to wyglądało?”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. powiedział: „Tak jak mówię, to zależy od punktu. Te 28 punktów to było jednodniowe. Natomiast na dwóch czy trzech chyba, trzech punktach było to robione w dłuższym okresie. To był tydzień bodajże i potem powtórzone kilka dni w okresie wakacyjnym.”

Pan radny **Piotr Nowicki** powiedział: „Wie Pan, bo ja analizując, to chyba w części

pierwszej, w załączniku numer 1, tam były te przedstawione wyniki z tych badań, wychodziło mi z tego, że wy właśnie tak jak Pan mówi, robiliście to w tych 28 punktach w ciągu jednego dnia. Wydaje mi się, że te wyniki mogą być niemiarodajne. Ale to może mi się wydaje.”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. powiedział: „Nie, ja wytłumaczę. Zawsze i tak schodzimy do praktycznie albo godziny szczytu, albo doby. Bo i tak, i tak, dla takiego wykonuje się jak gdyby wszelkie analizy. Nie ma jak gdyby innej możliwości. Natomiast tak jak mówię, była badana na trzech chyba punktach ta zmienność w dłuższym okresie po to, żeby mniej więcej stwierdzić, czy badanie w danym dniu jest miarodajne. Jeżeli nie, to my w tym momencie odpowiednio zwiększamy jak gdyby wartości, które zostają, które są wynikami badania.”

Pan radny **Piotr Nowicki** powiedział: „Czyli to nie są wartości empiryczne, tylko to są po prostu jakieś takie modele, które Państwo stosujecie.”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. powiedział: „Tak, to jest pewne połączenie z jednej strony wartości empirycznych i przetworzenie ich już.”

Pan radny **Piotr Nowicki** powiedział: „A co Pan może powiedzieć na temat tego problemu, który ja tu poruszałem - Misjonarska i Graniczna.”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. powiedział: „Tak mogę, oczywiście. My żeśmy także badali. O ile pamiętam chyba było w ogóle zbadano to przebicie. I w jednym studium, czy to było zapisane, nie pamiętam, w koncepcji bodajże to już było zapisane, że tego typu połączenie jest wymagane, ale ono jest wymagane nie ze względów tak jak Pan podał - zwiększenia pojemności, bo tak zrozumiałem Pana wypowiedź. Tu chodziło generalnie o to, że żeby móc zorganizować ruch w samym centrum, chociażby na przykład zmienić organizację ruchu, dodatkowe ulice są bardzo wskazane. Tak, my też zakładaliśmy tam ruch jednokierunkowy, o ile pamiętam. I to jest w studium. Jest chyba przedstawione to. Tak, na pewno.”

Pan radny **Piotr Nowicki** powiedział: „A teraz chciałbym wrócić jeszcze to tego - do tych

8%, wie Pan. Załóżmy, że mówimy o ruchu tranzytowym, mówimy o ruchu zewnętrznym, czyli ci, którzy dojeżdżają do miasta Płocka, żeby tutaj przyjechać do pracy, albo jakąś sprawę załatwić i mówimy o ruchu wewnętrznym, czyli w obszarze miasta. [...] Zsumujmy ruch ciężarowy z ruchem osobowym, itd., itd. I w związku z tym na przykład na czas przed oddaniem de facto drugiej przeprawy mostowej, czyli oddania tego ostatniego odcinka łączącego most z drogą 60, to macie Państwo jakieś wyniki? I teraz wasze prognozy na przykład na rok 2020, jak to będzie się kształtowało?”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. powiedział: „To znaczy było oczywiście badanie. I tak jak mówię, to zakładaliśmy nie tylko badanie tej przeprawy mostowej.”

Pan radny **Piotr Nowicki** powiedział: „Nie. Żebyśmy się dobrze zrozumieli. Ja rozumiem, że wyście zbadali. I wy nic nie zakładacie, tylko badacie. Badacie, jaki był ruch na przykład na dzień 30 marca 2009. W rozkładzie procentowym, jakby Pan mógł przedstawić i odnieść się do tych samych zagadnień w roku 2020. Projekcję jaką macie na ten rok?”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. powiedział: „Wie Pan co, po pierwsze nie jestem w stanie w tej chwili wydobyc takiej informacji. Ona została gdzieś zapisana w tym studium i być może można to uzyskać. Zresztą pokazywałem Państwu wykres, który dotyczył prognozy i tam było wyraźnie widać, w jaki sposób wzrasta ruch zewnętrzny, w jaki sposób utrzymuje się ruch wewnętrzny. Natomiast to nie jest tak, że za każdym razem my badając każdy obiekt, czyli w tym momencie akurat tą nową przeprawę mostową, my podajemy pełen zakres wyników, mimo że one tak naprawdę są uzyskane, ponieważ tak jak mówię zresztą zauważono tutaj słusznie, że tych wariantów było kilkadziesiąt, czy tam nawet więcej. Więc w tym momencie to nie ma jak gdyby, zresztą nie ma to w tym momencie takiego znaczenia. Ja się odniosę jeszcze do tego, co Pan tutaj faktycznie mówił. My faktycznie uwzględniliśmy to, że jest obwodnica, ta wielka obwodnica Mazowska, że są autostrady. To my tego nie możemy wariantować. My nie zakładamy, że może powstaną, może nie powstaną, bo tak naprawdę takich rzeczy się nie wariantuje z zewnątrz, ponieważ to opracowanie rozrosłoby się już w ogóle do niebotycznych rozmiarów i przecież tych wariantów, o ile my określiliśmy 12 podstawowych wariantów układu obwodnicowego Płocka, to tyle wariantów rozbudowy sieci krajowej można by w nieskończoność mnożyć i byłoby ich bardzo dużo. Więc my po prostu

posłużyliśmy się tutaj, co jest oficjalnie na stronach Ministerstwa Infrastruktury i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych, gdzie oni zakładają pewnego typu pewne przedsięwzięcia w określonych przedziałach czasowych i one zostały określone. I faktycznie tak jak Pan mówi, to jest faktycznie wzrost ruchu, w tym również ruchu tranzytowego przez Płock. To było przedstawione na tym wykresie. Tam najbardziej rośnie ten ruch zewnętrzny, w tym również ruch tranzytowy. Także, że zostało to jak gdyby uwzględnione. Natomiast mówię, to odnosi się w dużej mierze do tego układu obwodnic, bo on ma przenieść ten ruch zewnętrzny i ruch tranzytowy.”

Pani radna **Elżbieta Gapińska** powiedziała: „Ja jeszcze chciałabym zadać Panu dwa pytania. Po pierwsze doprecyzuję tutaj o jaki dokument tutaj mojemu koledze klubowemu chodziło. Otóż kiedyś z taką koncepcją rozwoju tego studium w mieście zgłosił się do nas, wszystkim radnym taką koncepcję przedstawił, jeden z inżynierów płockich Pan Wyřebkowski. Mieliśmy taką okazję zapoznać się z tym. Czy Pan w ogóle otrzymał taką koncepcję? Czy Pan się z tym zapoznał? Czy Pan to widział?”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. powiedział: „Czy to chodziło o taką koncepcję, gdzie był na przykład projekt wisłostrady, coś takiego, tak? Dostaliśmy to. My niektóre elementy zresztą faktycznie badaliśmy. To tak jak mówię. Ten łącznik na przykład, który był tam zaproponowany między obwodnicami, o którym tutaj rozmawialiśmy i wszyscy Państwo tutaj do tego wracacie, był badany. I ja mówiłem, ten łącznik nie wychodzi ze względów ruchowych źle, bo on nie może wyjść źle ze względów ruchowych. To jest naturalne, że obwodnica w momencie, kiedy jest ona okrągła, to [...] ma najlepsze analizy ruchowe. Natomiast co się tyczy tych pomysłów z wisłostradą to przyznam, że nie badaliśmy. Uznaliśmy, że to jest raczej niezgodne z tymi założeniami, to znaczy to jest na pewno niezgodne z tymi założeniami, które poczyniliśmy dla polityki transportowej. I w tym momencie nie było w ogóle przedmiotu tego badania.”

Pani radna **Elżbieta Gapińska** powiedziała: „To znaczy powiem tak. Mam takie wrażenie, że w opracowaniu tej swojej koncepcji kierowali się Państwo mniej taką pracą stricte koncepcyjną, tylko bardziej wytycznymi Urzędu Miasta Płocka. I przy całym szacunku dla istnienia Państwa firmy i tak długich może tych opracowań i wielu może opracowań, bo tak jak mówię nie mam orientacji, jak wiele Państwo tego zrobiliście, powiem szczerze, że ten dokument niestety, ale nie do końca spełnia moje oczekiwania. Myślę, że tak samo pewnie wielu radnych tutaj obecnych na sali.

Może przyczyną właśnie jest to, że za bardzo się Państwo się kierowaliście tymi wytycznymi, które tutaj Pan Prezydent Miasta Płocka Państwu przekazał.”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. powiedział: „To znaczy ja może powiem od razu. Proszę Państwa, to jest sztuka faktycznie kompromisu projektowanie takich układów, tak jak i projektowanie drogi. To, co wcześniej Państwo powiedzieli, że z jednej strony ulica Medyczna idzie po działkach, z drugiej strony zbyt blisko mieszkańców, ktoś by chciał mieć parking przy tej ulicy, a ktoś inny z kolei chciałby, żeby ona była przejezdna. To jest zawsze wiele różnych punktów spojrzenia i wiele różnych jak gdyby argumentów, które my musimy wziąć pod uwagę. My tutaj nie zaniedbaliśmy tego typu rzeczy, które Państwo tutaj wskazujecie. To badania, jeżeli Państwo się wczytacie w to studium, zostały przeprowadzone i one często wychodzą nawet pozytywnie, tylko że, mówię, zostały odrzucone z punktu widzenia na przykład na wiadome nam problemy techniczne. I w tym momencie stwierdziliśmy, że można je zastąpić innym rozwiązaniem. Także tak jak mówię jest to pewnego typu kompromis. Natomiast proszę nie mówić tak, że my tutaj dostaliśmy wytyczne jak gdyby z Urzędu Miasta, bo tak naprawdę mówię - ja zbyt dużo robię tych studiów transportowych w różnych miastach, żebym generalnie przyjmował wytyczne od urzędu miasta. Zatrudnia się nas jako ekspertów, jako fachowców i my mamy dać odpowiedź na nurtujące pytania.”

Pani radna **Elżbieta Gapińska** powiedziała: „To jeśli tak jest jak Pan mówi, to czemu nie znalazły się te elementy, o które tutaj pytał kolega Przewodniczący Pan Jaroszewski, jeśli chodzi o to studium, o linię kolejową, jeśli chodzi tak samo o tą linię tramwajową. Tu Pan nam naprawdę nie przedstawił żadnego alternatywnego rozwiązania, a Pan się skupił tylko na tym, co Panu sugerował Urząd Miasta Płocka. Ja Panu to zarzucam, że Pan tak naprawdę nie pomyślał, jak rozwiązać te kwestie inaczej. Dziękuję.”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. powiedział: „Gdyby Pani wczytała się w to opracowanie, to by Pani zauważyła, że było aż 7 różnych rozwiązań, 7 różnych wariantów komunikacji zbiorowej, też wariant zakładający, że nie ma tramwajów w Płocku. Tak naprawdę ja mówię - to jest kwestia tego, że my naprawdę badaliśmy różne warianty. Nie zawsze można przyjąć wariant, który wychodzi najlepiej ruchowo, czy najlepiej z uwagi na przewozy, czy też wariant, który nawet wychodzi najlepiej ekonomicznie. Nie zawsze się wybiera ten wariant, który w danym badaniu wyszedł najlepiej, ponieważ jest szereg

argumentów przeciw, które jak gdyby niwelują zyski, które uzyskaliśmy. Także proszę naprawdę przeczytać to opracowanie i zobaczyć, że my te rzeczy, o których Pani mówi i te obwodnice i te kwestie tramwaju, my żeśmy to wszystko w tym opracowaniu zawarli. To, że ja tutaj nie przedstawiłem wszystkich, to naprawdę musiałbym je - to opracowanie - przedstawiać przez parę godzin, żebyśmy mieli możliwość faktycznie to wszystko obejrzeć.”

Pan radny **Jerzy Seweryniak** powiedział: „Ja mam pytanie, Panie inżynierze. Wszystko dobrze. Obwodnice będą budowane. I czy studium transportowe przewidziało budowę nowego mostu tak, aby wyprowadzić tabor poza miasto? Dziękuję bardzo.”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. powiedział: „Tak jak mówiłem, proszę Państwa, w studium znalazło się to, że preferujemy jednak przeciągnięcie magistrali kolejowej, która tak naprawdę ma most w zupełnie innym miejscu, nie w Płocku. [...] Poza tym rozwiązania techniczne, takie szczegółowe dotyczące mostów na przykład, one tutaj w studium nie są badane.”

Pan radny **Artur Jaroszewski** Wiceprzewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Panie Przewodniczący! Panie Prezydencie! Szanowni Państwo! [...] To już nie będą pytania do Pana. Takie moje jeszcze krótkie może podsumowania jako jednego pewnie z nielicznych płocczan, którzy przebrnęli przez te 700 stron. Panie Prezydencie, na konsultacjach społecznych, o których tutaj dzisiaj kilkakrotnie parę osób wspomniano, odniósł się Pan między innymi do realizacji trzeciego mostu. O ile się nie mylę bodajże na spotkaniu na Podolszyczach Północnych powiedział Pan, że za realne widzi Pan przystąpienie do realizacji tegoż mostu za 5 lat. Wywołało to uśmiechy na twarzach wielu tam obecnych mieszkańców. Ale ja mam nadzieję, że była to Pana przemyślana wypowiedź. I stąd wydaje mi się jak najbardziej na miejscu pytanie, czy zapadło w płockim Ratuszu, czy ten most, o którego realizacji w tak krótkim czasie możemy marzyć, czy ten most będzie mostem w wersji drogowej, czy drogowo – kolejowej. Zarówno na tej sali jak i na komisjach w ciągu ostatnich 3 lat ja słyszałem kilka razy odpowiedzi, że cały czas jest rozważana kwestia, czy to będzie most drogowy, czy też drogowo – kolejowy. Więc chciałbym uzyskać informacje, czy decyzja w tej materii zapadła, czy też nie. I czy nie wydaje się Panu, Panie Prezydencie, właśnie jak najbardziej racjonalne, że przy opracowaniu tego typu dokumentu warto było pokusić się o dodatkowe zlecenie fachowcom możliwych wariantów, które służyłyby być może za, według mnie nie za 5 lat, ale może za 20, za 30 lat, lepszej komunikacji naszego miasta. Kolejna kwestia w

formie podsumowania, po której już prześlizgnąłem się wcześniej. Jeżeli przystępujemy do opracowania dokumentu, który w tytule nazywa się *Studium transportowe i bezpieczeństwo transportu w mieście Płocku*, to nie ulega dla mnie wątpliwości, że transport kolejowy substancji niebezpiecznych przez centrum miasta powinien być jednym z istotnych elementów tego opracowania. Niestety tak nie ma. W tym dokumencie nie jesteśmy w stanie wyczytać, jakie ilości i jakich substancji niebezpiecznych przez centrum naszego miasta przejeżdża. Może wywołać uśmiech to pytanie z mojej strony, na twarzach niektórych z Państwa, ale jeżeli przeczytalibyście Państwo ten dokument, tam na kilkudziesięciu stronach między innymi drobiazgowo analizowane są różnego rodzaju wypadki, czy też stłuczki, czy też zdarzenia losowe na terenie miasta Płocka. Widocznie tego typu opracowania powinny zawierać tego typu rzeczy. Ale wydaje mi się jak najbardziej właściwe również odniesienie się w tego typu dokumencie do tego, co jest rzeczywistym zagrożeniem transportowym, istotnym z punktu widzenia przewozu towarów niebezpiecznych przez nasze miasto. Na komisji bardzo zasmuciła mnie pasywna postawa Pana Dyrektora Wydziału Architektury Urzędu Miasta Płocka w tematyce szukania rozwiązań poprawiających sytuację transportu kolejowego w mieście Płocku. Na moje pytania o rozważania dotyczące trzeciego mostu i koncepcji jego wersji, czy to będzie most drogowy, kolejowy, czy też drogowo – kolejowy, uzyskałem smutną odpowiedź, że nikt w Ratuszu tym się nie zajmował i nie zajmuje. W tym momencie na komisji skończyłem dyskusję, bo chyba nie było sensu tym bardziej, że byłem odsyłany w tym momencie do Ministerstwa Infrastruktury, czy też do PKP. A ja cały czas powtarzam, że rozwiązanie pewnych problemów, nawet takich bardzo poważnych i bardzo kosztownych, musimy inicjować w tym mieście. Jeżeli my nie wpisujemy ambitnych, nieraz fantazyjnych planów, do dokumentów, które powstają w Płocku, to nikt w Warszawie, ani na szczęblu Sejmiku się tym nie będzie przejmował. Może od razu konkretne pytanie też zadam, Panie Prezydencie, o którym wcześniej mówiłem, a mianowicie konsultacje masterplanu dla transportu kolejowego w Polsce do roku 2030. Z informacji, które uzyskałem na komisji i dzisiaj chyba Pan mi potwierdził wynika, że nikt w Płocku nie konsultował, żadnych opinii, żadnych uwag do tego planu nie wnosił. Jeżeli tak – dlaczego? W materiale, który mamy, między innymi Państwo autorzy przedstawiają analizę SWOT, czyli analizę słabych i mocnych stron, szans i zagrożeń dzisiaj istniejącego układu komunikacyjnego miasta Płocka. I tutaj pozwolę sobie odnieść się do dwóch fragmentów. A mianowicie jako mocną stroną autorzy podają brak w Płocku dróg o charakterze tranzytowym. Powiem szczerze, że mnie to bardzo, bardzo zaskoczyło, ponieważ dla mnie trasa nr 60 na odcinku Gostynin – Płock – Głinojeck jest jak najbardziej na dzień dzisiejszy fragmentem trasy tranzytowej, oczywiście na linii chociażby Niemcy – państwa przybałtyckie plus Białoruś.

Państwo być może w ramach swoich badań nie zauważyliście tych TIR-ów, czy samochodów z rejestracjami estońskimi, litewskimi, łotewskimi, czy białoruskimi. My widzimy je bardzo często, praktycznie nagminnie, sznurami przejeżdżające przez Płock. Również zdziwiło mnie to, iż jako mocną stronę w analizie SWOT przedstawiliście Państwo brak wąskich gardeł na przeprawach mostowych. W mojej ocenie cała stara przeprawa mostowa, czyli most Piłsudskiego, przepraszam, Aleja Kilińskiego, to tak na dobrą sprawę jest jedno długie kilometrowe wąskie gardło naszego miasta. Temat od którego zacząłem dzisiejsze wystąpienie parę godzin temu, a mianowicie strefy płatnego parkowania w mieście Płocku. Pan Prezydent jednoznacznie wypowiedział swoje zdanie na ten temat, a mianowicie swój sprzeciw przeciwko tworzeniu tego typu stref. Natomiast w tymże opracowaniu, jak zapewne Państwo wiecie, albo przynajmniej jak możecie Państwo dowiedzieć się z załącznika nr 5, na str. 18 możemy wyczytać plan wprowadzenia strefy płatnego parkowania z jednoczesnym dosyć szczegółowym sprecyzowaniem tego planu na stronach 31 i 32. I powiem, że właśnie to sprecyzowanie jest dla mnie novum, chociaż wydaje mi się, że bardzo uważnie czytałem dotychczasowe różne opracowania na temat ograniczenia ruchu drogowego w centrum miasta Płocka, a mianowicie wyczytałem tam takie dwie rzeczy, rzeczy które sugeruję, żebyście Państwo również spokojnie kiedyś przeczytali. A mianowicie w nawiązaniu do projektu budowy nowego parkingu przy ulicy Sienkiewicza, który według tego opracowania ma przynieść dodatkowych 87 miejsc parkingowych, sugeruje się jednocześnie likwidację miejsc postojowych po obu stronach ulicy Sienkiewicza między ulicą Bielską i Tumską i likwidację 68 miejsc parkingowych. Czyli można powiedzieć, że 87 miejsc parkingowych mamy stworzyć w parkingu przy ulicy Sienkiewicza, a jednocześnie bardzo zbliżoną ilość miejsc skasować w ulicy Sienkiewicza. Szczerze powiem, jest to dla mnie niezrozumiałe. I jest to chyba pierwszy dokument, w którym spotykam się z tego typu danymi. Podobnie sytuacja dotyczy na str. 32 utworzenia parkingu przy ulicy Kościuszki. Jak wiemy, po ograniczeniu (casus dąb) pojemności tego parkingu, będzie tam około 300 miejsc parkingowych, a jednocześnie możemy w powiązaniu z budową tego parkingu informacje o planowanej jednoczesnej likwidacji miejsc postojowych na ulicach, i tutaj: Kolegialna, Kościuszki, Pl. Narutowicza, Teatralna. Łącznie 220 miejsc. Więc znowu powiem szczerze, że jest to dla mnie coś zupełnie nowego, a jednocześnie w jakiejś mierze kompensującego. Powstaje 300 miejsc parkingowych, a jednocześnie likwidujemy 220. Zwłaszcza proszę sobie wyobrazić likwidację miejsc postojowych wzdłuż ulicy Kolegialnej. Do tej pory mamy ich 77. Dla mnie jest to nielogiczne. I na zakończenie smutna konkluzja. Na komisji próbowaliśmy oszacować z Panią Dyrektorem oraz z Panem Dyrektorem, ile osób w Płocku przeczytało w całości studium, o którym dzisiaj mówimy. Wyszło nam kilka osób. To naprawdę smutna konkluzja. W

mojej ocenie w Płocku żyje i pracuje wiele osób, które mogłyby w sposób jak najbardziej fachowy wnieść dużo ciekawego i twórczego do tego typu opracowania. W szczególności mam tu na myśli kadre płockich uczelni, których między innymi przedstawiciele dzisiaj gościliśmy i którzy mówili o bardzo dobrej współpracy z miastem Płockiem oraz między innymi różnych fachowych stowarzyszeń. Na myśl przychodzi mi przede wszystkim Płocki Oddział NOT, ale nie tylko. Szkoda, że nie postarano się o to, aby uwagi i opinie tych fachowców znalazły się, czy też może inaczej – dotarły do twórców studium na etapie jego tworzenia. I chyba tą smutną konkluzją zakończę dzisiejsze swoje przemówienie. Dziękuję.”

Pan mgr inż. **Jacek Thiem** z Biura Inżynierii Transportu Pracowni Projektowe Cejrowski & Krych sp.j. powiedział: „Wyjaśnienia dotyczące tej analizy. Jeśli chodzi o mosty, to nie jest tu mowa o dostępie do mostów. To podałem w prezentacji, że jest to faktycznie punkt krytyczny, czyli dostęp do mostu. Natomiast na dzień dzisiejszy ruch przechodzący przez te mosty dwa, które są w Płocku, jest zdecydowanie mniejszy, niż te mosty mogą przejąć. Mosty jako takie. Czyli one nie są punktem krytycznym, tylko punktem krytycznym są dojazdy do mostu. I tu się z Panem zgodzę, że faktycznie ulica Kilińskiego chociażby - całkowicie zapchana. Natomiast drugi fragment tej analizy SWOT [...] - trasa tranzytowa. Ja tutaj mówię - to jest faktycznie na podstawie porównań, proszę Państwa, z innymi miastami, gdzie faktycznie ten ruch tranzytowy jest rzędu 10, 15, 20% często ruchu zewnętrznego. Te 8% ruchu, które faktycznie wyszło z badania, to jest dokładna wartość, wartość pomierzona, nie wyliczona w jakiś sposób. Ona po prostu świadczy o tym, że faktycznie ten ruch tranzytowy nie jest duży, a więc trasy tranzytowe na razie nie są jeszcze jakimś problemem. Będą problemem w momencie, kiedy faktycznie rozbudujemy tą obwodnicę, wielką obwodnicę Mazowsza, bo to jest faktycznie ruch tranzytowy w tym momencie. Być może, gdy powstaną autostrady i dojazdy tak, że na przykład chociażby do Warszawy będą się odbywały przez Płock. Natomiast na dzień dzisiejszy to jest jakiś plus, że te 8% tylko jest ruchu tranzytowego. Co się tyczy tych miejsc parkingowych, faktycznie nasza jak gdyby strategia tutaj jest oczywista. I to nie jest tak, że to jest tylko strategia wymyślona dla Płocka. Taką strategię stosują właściwie wszystkie miasta, które budują dzisiaj parkingi w centrum. Co prawda jest to faktycznie tak jak mówię powiązane ze strefą płatnego parkowania. Miasta, które mają strefy płatnego parkowania budując parkingi kubaturowe likwidują miejsca wokół tych parkingów. Chodzi nie tylko o to, żeby uporządkować teren, żeby można było wprowadzić miejsce dla pieszych, żeby można było ustawić ławeczki i zasadzić zieleń. Ale chodzi przede wszystkim także o to, że inwestorzy, którzy budują te parkingi, muszą dostać z powrotem pieniądze za to. Jeżeli zaraz

za wjazdem do parkingów będziemy mieli bezpłatne miejsca parkingowe, to oni nigdy nie uzyskają pieniędzy z tego. Dziękuję.”

Pan **Tomasz Korga** Przewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Dziękuję Panu, Panie inżynierze, dziękuję także całemu zespołowi i proszę podziękować także kolegom z Gdańska. [...]”

Pan **Mirosław Milewski** Prezydent Miasta Płocka powiedział: „Panie Przewodniczący! Wysoka Rado! Szanowni Państwo! Drodzy autorzy tego opracowania! Otóż ja nie będę próbował podsumowywać, jedynie jakąś taką krótką refleksją z tej dyskusji podzielę się. Otóż dla mnie to studium, które dziś omawiamy, nad którym dyskutujemy w różnych aspektach, jest pewnego rodzaju zewnętrznym, po pierwsze, eksperckim spojrzeniem na to, co jest obecnie w Płocku i to, jak powinniśmy rozwijać system transportowy w różnych kierunkach. Zależało nam bardzo na takim eksperckim spojrzeniu spoza Płocka, żebyśmy nie byli tutaj jakby ukierunkowani na różnego rodzaju naleciałości nasze, na przyzwyczajenia, na te rzeczy, z którymi żyjemy na co dzień. I dlatego może nie było tych wytycznych. Ja się bardzo cieszę, że nadajemy tutaj na tych samych falach akurat w tej kwestii, że nie było wytycznych po to, żeby poznać opinie osób z zewnątrz, osób, które niejedno takie studium transportowe wykonały i w związku z tym mają, co zresztą myślę mieliśmy okazję się przekonać po tych odpowiedziach, po tych prezentacjach, bardzo szeroką, bardzo taką uniwersalną wiedzę na temat różnych sposobów rozwiązania transportowego w miastach. Sądzę, że generalnie taką wskazówkę co do kierunków otrzymaliśmy. Oczywiście tutaj możemy dyskutować nad poszczególnymi elementami zawartymi w tym bardzo bogatym opracowaniu. Nie wiem, czy za 2, 3 lata niektórych z tych elementów nie trzeba będzie zmieniać, bo życie pokazało coś innego. Być może tak, ale generalnie wiemy w jakim kierunku się tutaj poruszać. Możemy się nie zgadzać na przykład na płatne strefy. Bo to rzeczywiście tak funkcjonuje, jak Pan mówi. Jeśli by miasto wybudowało kilka, kilkanaście parkingów płatnych na terenie miasta, to mogłoby nie pobierać z tego tytułu pożytków, ale to byłoby wbrew całej koncepcji. Natomiast jeśli chcemy te parkingi wybudować z pomocą inwestorów prywatnych w formie, nie wiem, partnerstwa publiczno – prywatnego, czy jakichś innych, wówczas musimy postępować tak jak to jest we wskazówkach w studium, czyli ograniczać bezpłatne miejsca parkowania. W różny sposób ograniczać. Nie ma tutaj innego rozwiązania. Dlatego ja osobiście nieco różnię się od rekomendacji Panów w tej kwestii, od rekomendacji Panów, którzy takie zalecenia podali, jakie są w tym studium i nie podlegały one żadnej tutaj cenzurze. Generalnie wydaje mi się, że mamy pewien dokument,

który jest w kwestii realności wykonywania w obszarze zakreślonym przez opracowanie dość prawdopodobny. Trudno powiedzieć na ile, czy na 100%, czy na 80%, ale on jest dość prawdopodobny. Natomiast ci, którzy spodziewali się, że będziemy abstrahować od obecnej rzeczywistości i zamówimy takie opracowanie, które wymyśli nam cuda - wianki, nie wiadomo jakie inne czteropoziomowe opracowania, na pewno się zawiedli. Ale ja osobiście przed niesprawdzonymi nowinkami, też doświadczenie nauczyło nas wszystkich chyba, że powinniśmy systematycznie rozwijać tam, gdzie to jest możliwe, w możliwie dostępnych rozwiązaniach technologicznych, funkcjonalnych, obecny układ komunikacyjny taki jaki mamy. Perspektywy w związku z tym realizacji tego przedsięwzięcia wydają się dość duże. Dlatego ja bardzo serdecznie chciałbym podziękować za to opracowanie, za tą współpracę wielomiesięczną, troszkę dłuższą, niż to zakładał projekt, ale dlatego, że dyskutowaliśmy na temat różnych rozwiązań. Bardzo dziękuję Panom. Bardzo dziękuję również, choć nie ma go dzisiaj na naszym spotkaniu, konsultantowi ze strony Urzędu Miasta Płocka, dziękuję Panu Profesorowi Tomaszowi Szczuraszakowi za to, że reprezentował miasto również w tym przedsięwzięciu. Chciałem jeszcze dodać odpowiadając na pytania, nie oceniając, nie czuję się uprawniony, żeby oceniać tutaj ekspertów, będziemy się zastanawiać, jak realizować te wskazania, w jakim przedziale czasowym, jakimi środkami dysponując, o jakie środki może nie lobbować, bo za to grozi tutaj wykluczenie, ale promować jakies rozwiązania do również dofinansowania z różnych innych źródeł zewnętrznych, nie mam na myśli budżetu miasta Płocka. Natomiast jeśli chodzi o trzeci most, absolutnie nie jest jeszcze tutaj sprawa rozstrzygnięta. To nie jest ten etap i to nie jest etap tego, że życzylibyśmy sobie czegoś. Jeśli wyjdziemy z takiego podejścia życzeniowego, to rzeczywiście życzeń może być bardzo dużo, marzeń niespełnionych również i zawodów jeszcze więcej. Natomiast to jest kwestia możliwości i potencjału, które tak naprawdę są poza miastem w przypadku trzeciego mostu. Bo zarówno jak wiecie, most jest poza granicami miasta, a więc finansowanie budowy trzeciego mostu to jest budżet państwa poprzez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Obecnie tak i nie zanosi się, że będzie to w jakikolwiek inny sposób zmieniane w najbliższej perspektywie. Chyba, że czegoś nie wiem. Po drugie to jest też kwestia możliwości i potencjału takich firm, jak PKP i PKN Orlen, dlatego że zależy nam przede wszystkim na przeniesieniu ruchu kolejowego z tej firmy i do tej firmy. I oczywiście rozmowy trzeba absolutnie prowadzić i w pewnym momencie zdecydować, czy są możliwości realizacyjne akurat w tym kierunku wyprowadzenia ruchu kolejowego. Panowie wskazywali tutaj na nieco inne rozwiązania w kierunku północnym do Sierpca. I oczywiście jako ruch pasażerski wrócenie do centralnej magistrali kolejowej, do tego odcinka północnego, co rzeczywiście było w latach 70-

tych, o ile się nie mylę, ale bardzo dobrym rozwiązaniem. Niestety rząd Polski, abstrahując od tego jaki, zrezygnował na razie z tego rozwiązania. Szkoda, wielka szkoda, bo byłoby to dobre rozwiązanie docelowe. Ale w tym roku otrzymaliśmy pewną informację i zainteresowaliśmy się nią, informację dotyczącą koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, realizowanej przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, która w części, bardzo poważnej części, dotyczyła w pewnych projektach naszego miasta. A mianowicie w linii kolejowej dużych prędkości na trasie Warszawa – Bydgoszcz, dalej do Szczecina, bardzo ciekawa koncepcja, którą oczywiście wszystkie miasta na trasie zaakceptowały i będziemy tutaj promować jak najszybsze uruchomienie tej inwestycji. Druga to jest trasa chyba klasy ekspresowej o ile się nie mylę, trasa drogowa, również łącząca te same miasta: Warszawę, Bydgoszcz i dalej do Szczecina. Mówiło tam się jeszcze o drodze wodnej, ale to jakby już nie będę mówił o tramwaju wodnym, bo Pani radna już by nie zdzierżyła tego, jeśli byłby jeszcze jeden tramwaj lansowany. Natomiast myśmy uczestniczyli w spotkaniu konsultacyjnym w tej sprawie. Pozyskaliśmy dodatkową wiedzę. Stosowne pisma już wystosowaliśmy do Ministerstwa Rozwoju sugerując, jeśli chodzi o drogę klasy S, nieco inne rozwiązanie, jeśli chodzi o przebieg w okolicach Płocka. Ale rozumiem, że to jest rozpoczęcie dyskusji na temat zamienienia projektu koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju już w koncepcję. Oczywiście daty, które tutaj były: rok 2022- 33, to jest główny powód, dla którego trzeba promować tam, gdzie tylko jest możliwe, takie właśnie przedsięwzięcie. W związku z tym nie pozostajemy jakby bierni, ja chciałem tylko to powiedzieć, również w takich bardzo długofalowych działaniach i uczestniczenia w tych działaniach, w zasadzie uzgodnieniach pewnych rzeczy docelowych. Także jeszcze raz, Drodzy Państwo, bardzo serdecznie dziękuję za tą dyskusję, za tą debatę. Mam nadzieję, że w tym zakresie zrobiliśmy tutaj dość duży krok do przodu, ale trzeba zrobić w sensie realizacyjnym jeszcze, nie wiem, kilkadziesiąt, kilkaset, żeby osiągnąć efekty, które tutaj są zawarte. Dziękuję bardzo.”

W obradach została ogłoszona przerwa od godz. 14²⁵ do godz. 15²⁵. Obrady zostały wznowione o godz. 15³².

3. zmian w Budżecie Miasta Płocka na 2009 rok (druk nr 623)

Pani **Barbara Szurgocińska** Skarbnik Miasta Płocka zgłosiła autopoprawkę do projektu uchwały pomieszczonego na druku nr 623. (autopoprawka stanowi **załącznik nr 9** do niniejszego protokołu)

4. wyrażenia zgody na zawarcie umów na okres przekraczający rok budżetowy (druk nr 619)

Pani **Barbara Szurgocińska** Skarbnik Miasta Płocka zgłosiła autopoprawkę do projektu uchwały pomieszczonego na druku nr 619 – w § 1 po wyrazach: *Wyraża się zgodę na zawarcie*, wykreślić wyraz: *przez*.

5. zmieniająca uchwałę w sprawie utworzenia rachunków dochodów własnych przez jednostki budżetowe miasta Płocka (druk nr 622)

Nie zgłoszono uwag i wniosków do projektu uchwały pomieszczonego na druku nr 622.

6. pozbawienia ulicy Poczтова dotychczasowej kategorii drogi powiatowej i zaliczenia jej do kategorii dróg gminnych (druk nr 609)

Nie zgłoszono uwag i wniosków do projektu uchwały pomieszczonego na druku nr 609.

7. pozbawienia ulic Harcerska i Raczkowizna dotychczasowej kategorii drogi powiatowej i zaliczenia jej do kategorii dróg gminnych (druk nr 610)

Nie zgłoszono uwag i wniosków do projektu uchwały pomieszczonego na druku nr 610.

8. wydzierżawienia gruntu stanowiącego własność Gminy- Miasto Płock przy ul. Nałkowskiej w Płocku (druk nr 612)

Nie zgłoszono uwag i wniosków do projektu uchwały pomieszczonego na druku nr 612.

9. zmiany dokumentu pn. „Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Płocka - Aktualizacja na lata 2007–2013” (druk nr 614)

Nie zgłoszono uwag i wniosków do projektu uchwały pomieszczonego na druku nr 614.

10. ustalenia przedmiotu, zakresu oraz zasad udzielania dotacji celowych na prace konserwatorskie, restauratorskie i roboty budowlane przy zabytku nieruchomym wpisanym do rejestru zabytków, znajdującym się na terenie miasta Płocka (druk nr 615)

Nie zgłoszono uwag i wniosków do projektu uchwały pomieszczonego na druku nr 615.

11. trybu udzielania i rozliczania dotacji dla przedszkoli, szkół i placówek oświatowych prowadzonych na terenie miasta Płock przez inne niż miasto Płock osoby prawne lub fizyczne oraz trybu i zakresu kontroli prawidłowości ich wykorzystania (druk nr 616)

Pan **Piotr Kubera** Zastępca Prezydenta Miasta Płocka zgłosił autopoprawki do projektu uchwały pomieszczonego na druku nr 616 – w załączniku nr 1 do *Regulaminu ustalającego tryb udzielania i rozliczania dotacji*, w części III w pkt. 1 w tabeli A/ wyraz *umarkowanym* zastąpić wyrazem *umiarkowanym*, w tabeli B/ wyraz *upośledzonych* zastąpić wyrazem *upośledzonych*, w pkt. 2 w tabeli A/ wyraz *umarkowanym* zastąpić wyrazem *umiarkowanym*, w tabeli B/ wyraz *upośledzonych* zastąpić wyrazem *upośledzonych*, a załączniku nr 2 do *Regulaminu ustalającego tryb udzielania i rozliczania dotacji*, w pierwszej tabeli wyraz *umarkowanym* zastąpić wyrazem *umiarkowanym*, w drugiej tabeli wyraz *upośledzonych* zastąpić wyrazem *upośledzonych*.

12. określenia wysokości stawek podatku od nieruchomości (druk nr 620)

Nie zgłoszono uwag i wniosków do projektu uchwały pomieszczonego na druku nr 620.

13. zwolnień od podatku od nieruchomości (druk nr 621a)

Pan radny **Artur Jaroszewski** Wiceprzewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Panie Przewodniczący! Panie Prezydencie! Szanowni Państwo! Ja bym prosił może ze dwa, trzy zdania wprowadzenia na czym polega różnica - *621a*, a *621*.”

Pani **Barbara Szurgocińska** Skarbnik Miasta Płocka powiedziała: „Jeżeli chodzi o różnice to tak, w § 1 pkt 1 jest bez zmian, 2 punkt jest bez zmian, 3 – proponujemy wykreślić po wyrazie *szpitala – za wyjątkiem budynków lub ich części zajętych na prowadzenie innej działalności gospodarczej*, i w punkcie 4 jest bez zmian, w 5 drugie zdanie od dołu: *z wyjątkiem części tych budynków, gruntów i budowli zajętych na prowadzenie działalności gospodarczej*. Za to wprowadziliśmy ten dodatkowy punkt nr 2 *Zwolnienie o którym mowa w ust. 1 nie obejmuje nieruchomości lub ich części związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej*. Po prostu taka mała korekta. Dziękuję.”

Pan radny **Stanisław Kwiatkowski** Wiceprzewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Może Pani bardziej sprecyzować ten punkt odnośnie szpitali, bo rzeczywiście nie doczytałem.”

Pani **Barbara Szurgocińska** Skarbnik Miasta Płocka powiedziała: „*Budynki lub ich części zajęte na potrzeby prowadzenia szpitala*. I kropka będzie. Pierwsza wersja była jeszcze rozszerzona – za wyjątkiem budynków lub ich części zajętych na prowadzenie innej działalności gospodarczej. Chodzi tu o to, że w przypadku wynajęcia pomieszczeń w jakimś szpitalu na inną działalność to po prostu ona będzie podlegała opodatkowaniu, a tak to nie.”

Pan radny **Stanisław Kwiatkowski** Wiceprzewodniczący Rady Miasta Płocka zapytał: „Czyli cały szpital, rozumiem?”

Pani **Barbara Szurgocińska** Skarbnik Miasta Płocka powiedziała: „Tak.”

Pan **Tomasz Korga** Przewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Dokładnie. Jeżeli go nie wydzierżawisz, części chociaż, przynajmniej. Będziesz wydzierżawiał?”

Pan radny **Stanisław Kwiatkowski** Wiceprzewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Nie mogę wydzierżawić szpitala i prowadzić tam usług medycznych, ponieważ korzystam z dotacji Unii Europejskiej.”

Pan **Tomasz Korga** Przewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „To mamy temat zamknięty, tak, Panie Przewodniczący.”

Pan radny **Stanisław Kwiatkowski** Wiceprzewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Ale jeszcze wróćę do tego. 621a ma wpis: *budynki lub ich części zajęte na potrzeby prowadzenia szpitala za wyjątkiem budynków w innej części zajętych na prowadzenie innej działalności gospodarczej.*”

Pan **Tomasz Korga** Przewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „To właśnie to czytała Pani Skarbnik.”

Pan radny **Stanisław Kwiatkowski** Wiceprzewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Ale to samo było w poprzedniej uchwale 621. Tak samo taki sam był zapis.”

Pani **Barbara Szurgocińska** Skarbnik Miasta Płocka powiedziała: „Ale teraz jest skrócone zdanie do: *szpitala* i przeniesione do pkt. 2.”

14. skargi Pana Jana Szalkowskiego na uchwałę Rady Miasta Płocka (druk nr 611)

Nie zgłoszono uwag i wniosków do projektu uchwały pomieszczonego na druku nr 611.

Etap II – głosowanie nad zgłoszonymi wnioskami i projektami uchwał

Głosowanie nad projektami uchwał w sprawach:

1. określenia liczby nowych licencji na wykonywanie transportu drogowego taksówkami na terenie Miasta Płocka przeznaczonych do wydania w 2010 roku (druk nr 618)

Pod głosowanie został poddany projekt uchwały pomieszczonego na druku nr 618.

Wynik głosowania:

za - 16

przeciw - 5

wstrzymujące - 4

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

UCHWAŁA NR 593/XLII/09 Rady Miasta Płocka z dnia 27 października 2009 roku w sprawie określenia liczby nowych licencji na wykonywanie transportu drogowego taksówkami na terenie Miasta Płocka przeznaczonych do wydania w 2010 roku stanowi załącznik nr 10 do niniejszego protokołu.

2. przyjęcia „Studium transportowego i bezpieczeństwa transportu w mieście Płocku” (druk nr 613)

Pod głosowanie został poddany projekt uchwały pomieszczony na druku nr 613 (z autopoprawką).

Wynik głosowania:

za - 13

przeciw - 5

wstrzymujące - 7

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

UCHWAŁA NR 594/XLII/09 Rady Miasta Płocka z dnia 27 października 2009 roku w sprawie przyjęcia „Studium transportowego i bezpieczeństwa transportu w mieście Płocku” stanowi załącznik nr 11 do niniejszego protokołu.

3. zmian w Budżecie Miasta Płocka na 2009 rok (druk nr 623)

Pod głosowanie został poddany projekt uchwały pomieszczony na druku nr 623 (z autopoprawką).

Wynik głosowania:

za - 16

przeciw - 2

wstrzymujące - 6

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

UCHWAŁA NR 595/XLII/09 Rady Miasta Płocka z dnia 27 października 2009 roku w sprawie zmian w Budżecie Miasta Płocka na 2009 rok stanowi załącznik nr 12 do niniejszego protokołu.

4. wyrażenia zgody na zawarcie umów na okres przekraczający rok budżetowy (druk nr 619)

Pod głosowanie został poddany projekt uchwały pomieszczony na druku nr 619 (z autopoprawką).

Wynik głosowania:

za - 23

przeciw - 1

wstrzymujące - 1

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

UCHWAŁA NR 596/XLII/09 Rady Miasta Płocka z dnia 27 października 2009 roku w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie umów na okres przekraczający rok budżetowy stanowi załącznik nr 13 do niniejszego protokołu.

5.zmieniająca uchwałę w sprawie utworzenia rachunków dochodów własnych przez jednostki budżetowe miasta Płocka (druk nr 622)

Pod głosowanie został poddany projekt uchwały pomieszczony na druku nr 622.

Wynik głosowania:

za - 23

przeciw - 0

wstrzymujące - 2

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

UCHWAŁA NR 597/XLII/09 Rady Miasta Płocka z dnia 27 października 2009 roku zmieniająca uchwałę w sprawie utworzenia rachunków dochodów własnych przez jednostki budżetowe miasta Płocka stanowi załącznik nr 14 do niniejszego protokołu.

6. pozbawienia ulicy Pocztowa dotychczasowej kategorii drogi powiatowej i zaliczenia jej do kategorii dróg gminnych (druk nr 609)

Pod głosowanie został poddany projekt uchwały pomieszczony na druku nr 609.

Wynik głosowania:

za - 24

przeciw - 0

wstrzymujące - 1

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

UCHWAŁA NR 598/XLII/09 Rady Miasta Płocka z dnia 27 października 2009 roku w sprawie pozbawienia ulicy Pocztowa dotychczasowej kategorii drogi powiatowej i zaliczenia jej do kategorii dróg gminnych stanowi załącznik nr 15 do niniejszego protokołu.

7. pozbawienia ulic Harcerska i Raczkowizna dotychczasowej kategorii drogi powiatowej i zaliczenia jej do kategorii dróg gminnych (druk nr 610)

Pod głosowanie został poddany projekt uchwały pomieszczony na druku nr 610.

Wynik głosowania:

za - 24

przeciw - 0

wstrzymujące - 1

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

UCHWAŁA NR 599/XLII/09 Rady Miasta Płocka z dnia 27 października 2009 roku w sprawie pozbawienia ulic Harcerska i Raczkowizna dotychczasowej kategorii drogi powiatowej i zaliczenia jej do kategorii dróg gminnych stanowi załącznik nr 16 do niniejszego protokołu.

8. wydzierżawienia gruntu stanowiącego własność Gminy- Miasto Płock przy ul. Nałkowskiej w Płocku (druk nr 612)

Pod głosowanie został poddany projekt uchwały pomieszczony na druku nr 612.

Wynik głosowania:

za - 21

przeciw - 0

wstrzymujące - 4

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

UCHWAŁA NR 600/XLII/09 Rady Miasta Płocka z dnia 27 października 2009 roku w sprawie wydzierżawienia gruntu stanowiącego własność Gminy- Miasto Płock przy ul. Nałkowskiej w Płocku stanowi załącznik nr 17 do niniejszego protokołu.

9. zmiany dokumentu pn. „Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Płocka - Aktualizacja na lata 2007–2013” (druk nr 614)

Pod głosowanie został poddany projekt uchwały pomieszczony na druku nr 614.

Wynik głosowania:

za - 20

przeciw - 0

wstrzymujące - 5

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

UCHWAŁA NR 601/XLII/09 Rady Miasta Płocka z dnia 27 października 2009 roku w sprawie zmiany dokumentu pn. „Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Płocka - Aktualizacja na lata 2007–2013” stanowi załącznik nr 18 do niniejszego protokołu.

10. ustalenia przedmiotu, zakresu oraz zasad udzielania dotacji celowych na prace konserwatorskie, restauratorskie i roboty budowlane przy zabytku nieruchomym wpisanym do rejestru zabytków, znajdującym się na terenie miasta Płocka (druk nr 615)

Pod głosowanie został poddany projekt uchwały pomieszczony na druku nr 615.

Wynik głosowania:

za - 22

przeciw - 0

wstrzymujące - 3

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

UCHWAŁA NR 602/XLII/09 Rady Miasta Płocka z dnia 27 października 2009 roku w sprawie ustalenia przedmiotu, zakresu oraz zasad udzielania dotacji celowych na prace konserwatorskie, restauratorskie i roboty budowlane przy zabytku nieruchomym wpisanym do rejestru zabytków, znajdującym się na terenie miasta Płocka stanowi załącznik nr 19 do niniejszego protokołu.

11. trybu udzielania i rozliczania dotacji dla przedszkoli, szkół i placówek oświatowych prowadzonych na terenie miasta Płock przez inne niż miasto Płock osoby prawne lub fizyczne oraz trybu i zakresu kontroli prawidłowości ich wykorzystania (druk nr 616)

Pod głosowanie został poddany projekt uchwały pomieszczony na druku nr 616 (z autopoprawką).

Wynik głosowania:

za - 24

przeciw - 0

wstrzymujące - 1

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

UCHWAŁA NR 603/XLII/09 Rady Miasta Płocka z dnia 27 października 2009 roku w sprawie trybu udzielania i rozliczania dotacji dla przedszkoli, szkół i placówek

oświatowych prowadzonych na terenie miasta Płock przez inne niż miasto Płock osoby prawne lub fizyczne oraz trybu i zakresu kontroli prawidłowości ich wykorzystania stanowi załącznik nr 20 do niniejszego protokołu.

12. określenia wysokości stawek podatku od nieruchomości (druk nr 620)

Pod głosowanie został poddany projekt uchwały pomieszczony na druku nr 620.

Wynik głosowania:

za - 16

przeciw - 5

wstrzymujące - 3

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

UCHWAŁA NR 604/XLII/09 Rady Miasta Płocka z dnia 27 października 2009 roku w sprawie określenia wysokości stawek podatku od nieruchomości stanowi załącznik nr 21 do niniejszego protokołu.

13. zwolnień od podatku od nieruchomości (druk nr 621a)

Pod głosowanie został poddany projekt uchwały pomieszczony na druku nr 621a.

Wynik głosowania:

za - 21

przeciw - 0

wstrzymujące - 3

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

UCHWAŁA NR 605/XLII/09 Rady Miasta Płocka z dnia 27 października 2009 roku w sprawie zwolnień od podatku od nieruchomości stanowi załącznik nr 22 do niniejszego protokołu.

14. skargi Pana Jana Szalkowskiego na uchwałę Rady Miasta Płocka (druk nr 611)

Pod głosowanie został poddany projekt uchwały pomieszczony na druku nr 611.

Wynik głosowania:

za - 16

przeciw - 2

wstrzymujące - 5

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

UCHWAŁA NR 606/XLII/09 Rady Miasta Płocka z dnia 27 października 2009 roku w sprawie skargi Pana Jana Szalkowskiego na uchwałę Rady Miasta Płocka stanowi załącznik nr 23 do niniejszego protokołu.

Ad. pkt 7

Pan **Mirosław Milewski** Prezydent Miasta Płocka przedstawił sprawozdanie z pracy między Sesjami Rady Miasta Płocka. Poinformował:

- odbyło się 6 spotkań z mieszkańcami osiedli w ramach konsultacji społecznych,
- odbyły się inauguracje roków akademickich (Pan Mirosław Milewski Prezydent Miasta Płocka brał udział w inauguracji roku akademickiego w Państwowej Wyższej Szkole Zawodowej w Płocku, w Politechnice Warszawskiej, w Szkole Wyższej im. Pawła Włodkowica),
Pan Prezydent powiedział: „[...] Podczas jednej z inauguracji była taka dość miła uroczystość dla naszego miasta, a mianowicie informacja, iż nasz wniosek, który złożyliśmy niestandardowo w sprawie zakwalifikowania przebudowy ulicy Otolińskiej do projektów kluczowych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego został pozytywnie zaopiniowany i dostaniemy w tym zakresie dofinansowanie blisko 20 mln zł. To jest ulica Otolińska, ale również ulica Targowa, jako że kanalizacja musi być z ulicy Otolińskiej odprowadzona do ulicy Bielskiej w związku z tym cała ulica Targowa będzie przebudowana. Bardzo ważny projekt drogowy dla naszego miasta.[...]”
- podsumowano rok w spółkach z zarządami miejskich spółek,
- Pan Mirosław Milewski Prezydent Miasta Płocka spotkał się z dziećmi z dwóch klas 2 ze Szkoły Podstawowej nr 23,
- trwają cykliczne warsztaty z młodzieżą liceów ogólnokształcących pod nazwą *Z URZĘDEM NA TY*,
- w Dzień Edukacji Narodowej Prezydent Miasta spotkał się w Specjalnym Ośrodku Szkolno – Wychowawczym nr 2 z nauczycielami, pedagogami, pracownikami oświaty,
- Pan Mirosław Milewski Prezydent Miasta Płocka wraz z Panem Piotrem Kubera Zastępcą Prezydenta Miasta Płocka brał udział w X spotkaniu osób niepełnosprawnych i ich środowisk,
- w ramach programu Unii Europejskiej organizowanym przez Związek Gmin Regionu Płockiego Prezydent Miasta Płocka brał udział w szkoleniu we Włoszech,
- Prezydent Miasta brał udział w posiedzeniu Zarządu Związku Miast Polskich, które odbyło się w

Częstochowie,

- Prezydent Miasta brał udział w uroczystości związanej z odsłonięciem pamiątkowej tablicy poświęconej pamięci Dariusza Stolarskiego – znanego działacza opozycji w Płocku, który zginął w niewyjaśnionych do dziś okolicznościach,
- Pan Tomasz Kolczyński Zastępca Prezydenta Miasta Płocka brał udział:
 - w uroczystym ślubowaniu klas 1 szkół o profilu wojskowym w Płockim Uniwersytecie Ludowym, które odbyło się na Starym Rynku (w uroczystości brał udział również Pan Piotr Kubera Zastępca Prezydenta Miasta Płocka),
 - w uroczystościach związanych z 80-leciem przybycia Salezjanów do Płocka, które odbyły się w płockiej Stanisławówce,
 - w XIV edycji Płockich Targów Pracy,
 - w uroczystych obchodach Dnia św. Huberta, które odbyły się na os. Podolszyce,
- Pan Dariusz Zawidzki Zastępca Prezydenta Miasta Płocka brał udział:
 - wraz z Panem Piotrem Kubera Zastępcą Prezydenta Miasta Płocka w uroczystych obchodach z okazji obalenia muru berlińskiego i zjednoczenia Niemiec (udział w towarzyskim meczu w piłce nożnej reprezentacji burmistrzów Polski i Niemiec),
 - w spotkaniu w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w okolicach Szkoły Podstawowej nr 20 przy ulicy Korczaka,
- Pan Piotr Kubera Zastępca Zastępca Prezydenta Miasta Płocka brał udział:
 - w inauguracji roku akademickiego w Wyższym Seminarium Duchownym,
 - w otwarciu wystawy *Józef Chełmoński 150 lat później* Zbigniewa Twardowskiego w Ratuszu,
 - w uroczystościach z okazji Dnia Edukacji Narodowej, które miały miejsce w sali koncertowej Państwowej Szkole Muzycznej w Płocku,
 - w posiedzeniu Rady Sportu,
 - w Międzynarodowym Kongresie Infrastruktury Sportowej w Spale,
 - w konferencji dyrektorów placówek oświatowych,
- w omawianym okresie radni złożyli 25 interpelacji (7 podczas sesji Rady Miasta Płocka, 18 między sesjami Rady Miasta Płocka; dotychczas udzielono odpowiedzi na 10 interpelacji; od początku kadencji radni złożyli 1330 interpelacji),
- radni otrzymali do skrytek pisemną informację o stanie zaawansowania strategicznych inwestycji drogowych (Pan **Mirosław Milewski** Prezydent powiedział m.in.: „[...] Chciałbym zwrócić

uwagę tylko na oddanie do użytku zasadniczej części IV odcinka dróg dojazdowych do mostu oraz z dwóch rzeczy, które pozostały do wykonania, czyli tzw. wiadukt na ulicy Browarnej i osuwająca się skarpa – wiadukt został już zakończony i został zgłoszony do odbioru. Trwają w tej chwili procedury odbiorowe i dopuszczenia do ruchu. Mam nadzieję, że w ciągu najbliższych dni, tygodni, będzie i ten fragment IV odcinka dopuszczony do ruchu [....].”)

Pan **Mirosław Milewski** Prezydent Miasta Płocka przedstawił informację na temat analizy oświadczeń majątkowych złożonych w 2009 roku. Powiedział: „[...] Zgodnie z odpowiednimi przepisami ustawy o samorządzie gminnym dzisiaj przedkładał informację z analizy oświadczeń majątkowych osób zobowiązanych do ich złożenia. Oświadczenia takie wraz z kopią zeznania o wysokości osiągniętego dochodu w roku podatkowym za rok poprzedni zobowiązane były złożyć w 2 egzemplarzach w terminie do 30 kwietnia br. następujące osoby: Zastępcy Prezydenta, Sekretarz Miasta, Skarbnik Miasta, kierownicy jednostek organizacyjnych, osoby zarządzające i członkowie organów zarządzających gminnymi osobami prawnymi oraz osoby wydające decyzje administracyjne w imieniu Prezydent Miasta. Oświadczenia dotyczą majątku odrębnego oraz majątku objętego małżeńską wspólnością majątkową w/w osób i zawierają informacje o zasobach pieniężnych, nieruchomościach, udziałach i akcjach w spółkach handlowych oraz o nabyciu od Skarbu Państwa, innej osoby państwowej prawnej, jednostek samorządu terytorialnego, ich związków lub od komunalnej osoby prawnej mienia, które podlegało zbyciu w drodze przetargu, a także dane o prowadzeniu działalności gospodarczej oraz dotyczące zajmowania stanowisk w spółkach prawa handlowego. Oświadczenia dotyczą również dochodów osiąganych z tytułu zatrudnienia, lub innej działalności zarobkowej, lub zajęć, z podaniem kwot uzyskiwanych z każdego tytułu, mieniu ruchomym o wartości powyżej 10 tys. oraz zobowiązaniach pieniężnych o wartości powyżej 10 tys. zł, w tym zaciągniętych kredytach i pożyczkach oraz warunkach na jakich zostały udzielone. Zobowiązanych do złożenia oświadczeń do 30 kwietnia było 168 osób. Poddano ponadto analizie 28 oświadczeń złożonych w 2008 roku, w tym złożone jako pierwsze - w terminie 30 dni od dnia powołania, zatrudnienia lub otrzymania upoważnienia do wydawania decyzji oraz składane w dniu odwołania ze stanowiska. 10 oświadczeń zbadano, złożonych w 2009 roku, w tym złożone jako pierwsze w terminie również 30 dni od dnia powołania, zatrudnienia, lub otrzymania upoważnienia do wydawania decyzji oraz składane w dniu odwołania ze stanowiska. To się wiąże z przyjęciami do pracy w trakcie roku, bądź zwolnieniami z pracy. Została dokonana analiza i porównanie treści analizowanych oświadczeń majątkowych oraz załączonych kopii zeznań o wysokości osiągniętego dochodu w roku podatkowym z treścią uprzednio złożonych oświadczeń majątkowych oraz dołączonymi do nich kopiami zeznań o wysokości

osiągniętego dochodu w roku podatkowym. W wyniku analizy nie stwierdzono podstawy do wystąpienia do Dyrektora Urzędu Kontroli Skarbowej o kontrolę oświadczeń majątkowych. Ponadto z dokonanej analizy wynika, co następuje:

1. Pani Stanisława Gałka - była Dyrektorem Miejskiego Przedszkola nr 17 nie złożyła oświadczeń majątkowych na dzień 31 grudnia oraz na dzień ustania stosunku pracy 24 stycznia. W stosunku do byłej Pani Dyrektora nie zastosowano sankcji ze względu na brak uregulowań ustawodawcy wobec osób, z którymi ustał stosunek pracy.
2. W oświadczeniu majątkowym złożonym przez Pana Mariusza Michalskiego - Dyrektora G8 stwierdzono naruszenie zakazu z art. 4 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ograniczeniu prowadzenia działalności gospodarczej. W toku postępowania wyjaśniającego, a zwłaszcza na podstawie szczegółowych wyjaśnień osoby zainteresowanej stwierdzono, iż obecnie nie zachodzą już podstawy do zastosowania sankcji wobec Pana Mariusza Michalskiego.

W 206 poddanych analizie oświadczeniach majątkowych zostały stwierdzone następujące nieprawidłowości, i tu kilka podstawowych kategorii:

- brak określenia przynależności poszczególnych składników majątkowych dochodów i zobowiązań do majątku odrębnego i majątku objętego małżeńską wspólnością majątkową - 43 uchybienia,
- brak informacji o działce zabudowanej domem – 8,
- brak innych informacji dotyczących nieruchomości, mieszkań – 11,
- brak treści poszczególnych punktów oświadczenia majątkowego – 18 błędów,
- rozbieżności dochodów z załączonym zeznaniem o wysokości osiągniętego dochodu w roku podatkowym za 2008 rok - 26,
- brak określenia zdarzenia, w związku z którym zaciągnięto zobowiązanie oraz stanu zadłużenia - 18,
- inne, np. daty, nazwiska rodowego, miejsca, funkcji, zatrudnienia – 9,
- brak druku PIT lub załączników dodatkowych – 9,
- brak 1 egzemplarza oświadczenia majątkowego – 4.

W związku z nieprawidłowościami stwierdzonymi w analizowanych oświadczeniach majątkowych, zostały podjęte następujące działania. Osoby u których stwierdzono nieprawidłowości zostały zobowiązane do złożenia pisemnego oświadczenia dotyczącego nie zamieszczenia wymaganych informacji w oświadczeniach majątkowych. Wszystkie osoby złożyły informacje wyjaśniające. Ponadto informuję, iż:

1. złożone oświadczenia majątkowe oraz oświadczenia wyjaśniające stanowiące integralną część oświadczeń majątkowych zostały przekazane do analizy do właściwych urzędów skarbowych,

2. informacje jawne zawarte w oświadczeniach majątkowych oraz w oświadczeniach wyjaśniających zostały udostępnione w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Płocka.

I ostatnia krótka informacja, że do chwili sporządzenia niniejszej informacji zostało złożonych jeszcze 10 oświadczeń przez następujące osoby: Pana Andrzeja Drąga, Marcina Jeżewskiego, Tadeusza Rutkowskiego, Anetę Chełminiak, Violetę Góralską, Janusza Matusiaka, Grażynę Kalaszczyńską, Iwonę Załęską, Dariusza Kusiaka, Beatę Poprawę. Oświadczenia te wynikają z podjęcia stosunku pracy, bądź ustania stosunku pracy już w tym roku po wymaganej dacie złożenia oświadczenia. I z uwagi na okres powstania tego zobowiązania, aktualnie są one poddawane analizie, a wyniki analizy zostaną przedstawione w roku 2010. Bardzo dziękuję.”

(Informacja Prezydenta Miasta Płocka z analizy oświadczeń majątkowych złożonych w 2009 r. stanowi załącznik nr 24 do niniejszego protokołu)

Ad. pkt 8

Pan **Tomasz Korga** Przewodniczący Rady Miasta Płocka złożył sprawozdanie z pracy między sesjami. Poinformował, iż brał udział:

- w uroczystym ślubowaniu klas 1 liceum i gimnazjum Płockiego Uniwersytetu Ludowego,
- w inauguracji roku akademickiego w Państwowej Wyższej Szkole Zawodowej w Płocku,
- w inauguracji roku akademickiego w Wyższym Seminarium Duchownym,
- w finale VII edycji konkursu „*Księga nad Księgami*” – *Recytujemy Biblię*,
- w koncercie Płockiej Orkiestry Symfonicznej,
- w uroczystościach poświęconych pamięci Dariusza Stolarskiego,
- w pracach komisji Rady Miasta Płocka, w przyjęciach interesantów.

Pan **Tomasz Korga** Przewodniczący Rady Miasta poinformował, iż sprawozdanie z rozpatrzonej korespondencji jest do wglądu. (sprawozdanie stanowi **załącznik nr 25** do niniejszego protokołu)

Pan **Tomasz Korga** Przewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „[...] Jeżeli chodzi o rozliczenia Państwa były oczywiście sprawdzone, a podstawowy błąd jaki Państwo popełniacie – nie są wypełniane wszystkie rubryki w Państwa drukach. Innych błędów nie stwierdziliśmy.”

(Informacja na temat złożonych oświadczeń majątkowych Radnych Rady Miasta Płocka stanowi

załącznik nr 26 do niniejszego protokołu).

Ad. pkt 9 i 10

Pani radna **Wioletta Kulpa** powiedziała: „Panie Przewodniczący, jeśli Pan stwierdza w informacji dotyczącej oświadczeń złożonych przez radnych, że niektórzy radni niewłaściwie wypełnili oświadczenia majątkowe nie stosując słów „nie dotyczy” oraz nie określili innych dochodów, a wydaje mi się, że jakby obowiązkiem radnego jest określenie wszystkich dochodów ze stosunku pracy, z Rady Miasta, pełnienia funkcji radnego, jak i innych przychodów, a z tego, co wiem niektórzy radni nie umieścili tych dochodów, w związku z tym jakie Pan wyciąga konsekwencje w stosunku do tych radnych, którzy nie wypełniają powierzonych obowiązków? Bo Pan Prezydent mówił o wyciągnięciu konsekwencji.”

Pan **Tomasz Korga** Przewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Będę rozmawiał z Panem mecenasem, jakie wyciągnąć wnioski.”

Pani radna **Wioletta Kulpa** zapytała: „A czy do tej pory Pan mecenas nie określił, jakie mogą być konsekwencje z tego tytułu [...]?”

Pan **Tomasz Korga** Przewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Nie ustaliliśmy jeszcze szczegółów.”

Pani radna **Wioletta Kulpa** powiedziała: „Panie Przewodniczący, obowiązek składania oświadczeń minął już dosyć dawno. W związku z tym Pan mecenas chyba miał sporo czasu, żeby zastanowić się nad tym.”

Pan **Tomasz Korga** Przewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Ale przyznaję, że nie ustaliliśmy szczegółów.”

Pani radna **Wioletta Kulpa** zapytała: „A kiedy możemy dowiedzieć się, jakie konsekwencje będą ciążyć na radnych, którzy nie dopełnili obowiązku ustawowego?”

Pan **Tomasz Korga** Przewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „W ciągu tygodnia.”

Pani radna **Wioletta Kulpa** powiedziała: „Dziękuję.”

Pan radny **Artur Jaroszewski** Wiceprzewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Panie Przewodniczący, w tej samej materii. Czy zainteresowani zostali powiadomieni?”

Pan **Tomasz Korga** Przewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Nie, jeszcze nie.”

Pani radna **Elżbieta Podwójci – Wiechecka** powiedziała: „Ja mam pytanie. Wiem, że zgłosił się do Ratusza do Urzędu Miasta Bank Żywności. Chodziło o to, żeby Ratusz po prostu, Urząd Miasta, wskazał jakieś lokale, gdzie można by było przechowywać żywność dla wielu setek ludzi potrzebujących. Czy zostały podjęte w tej materii i w tej sprawie jakieś czynności, czy coś się dzieje, bo to, co wiem, to niedługo nie będą ci ludzie gdzie mieli przechowywać po prostu darów, a z tego korzystają i różne stowarzyszenia i emeryci, renciści, ludzie ubodzy. To, co ja wiem, a może jest inaczej. Po prostu dlatego pytam.”

Pan **Piotr Kubera** Zastępca Prezydenta Miasta Płocka powiedział: „[...] Znamy sytuację Banku Żywności. I faktycznie umowa Banku Żywności w Duninowie na magazyn została wypowiedziana. Nie jest łatwo znaleźć pomieszczenia, które by spełniały wymagania Banku Żywności. W bodajże ubiegłym tygodniu znaleźliśmy jedno potencjalne miejsce. Jest to była stołówka, nie wiem jak nazwać, ZOMOwska chyba, gdzieś na ulicy Zglenickiego. Miał się udać tam Zarząd Banku Żywności. Mieli obejrzeć ten budynek, czy spełnia wymagania takie, żeby przechowywać tam żywność. Oni z chłodnią nie będą mieli problemów, ponieważ mają taką chłodnię dużą, przenośną. To chyba była jakaś naczepa do ciężarówki, ale tutaj te szybko psujące się artykuły mogą być przechowywane. Natomiast jest kwestia oceny, ile trzeba włożyć pieniędzy, żeby doprowadzić do użytku ten budynek i czy on w ogóle spełnia wymagania. Czekamy na sygnał ze strony Banku Żywności. Jeżeli nie, będziemy dalej szukali. Nie jest to łatwe.”

Następujący radny złożyli interpelacje na piśmie:

1/ Pani radna **Beata Szczytniewska** złożyła następujące interpelacje:

- dot. opłat za wywóz śmieci (załącznik nr 27 do niniejszego protokołu)

Treść interpelacji

Dotyczy nieracjonalnego pobierania opłat przez Mazowiecką Spółdzielnię Mieszkaniową za wywóz śmieci.

Uzasadnienie

Mieszkańcy spółdzielni skarżą się na decyzję podjętą przez Prezesa (Zarząd) o naliczaniu opłat za wywóz śmieci biorąc pod uwagę metry mieszkania , a nie osoby zamieszkujące w danym mieszkaniu.

Przykładowo: osoba posiadająca 60metrowe mieszkanie i mieszkająca sama w tym mieszkaniu płaci więcej za wywóz śmieci od osoby, która zajmuje 50 metrowe mieszkanie i mieszka z 3 bądź 4 osobową rodziną.

Takie zarządzenie jest krzywdzące dla wielu lokatorów tej spółdzielni.

Czy metry wytwarzają w tym przypadku śmieci czy mieszkańcy?

Proszę o interwencję w tej sprawie i zwrócenie uwagi na ten problem.

- dot. budowy przedszkola wraz ze żłobkiem (załącznik nr 28 do niniejszego protokołu)

Treść interpelacji

Dotyczy : Budowy nowego przedszkola wraz z żłobkiem na osiedlu Podolszyce - Południe.

Uzasadnienie

W związku z informacjami przekazywanymi przez pana prezydenta na Konsultacjach Społecznych z mieszkańcami, iż została już ustalona lokalizacja nowego przedszkola na osiedlu Podolszyce -Południe, proszę o szczegółowe informacje w zakresie:

projektu(czy został już zlecony projekt)

daty rozpoczęcia budowy przedszkola

daty zakończenia budowy i odbioru

wielkość działki przeznaczonej pod budowę.

- dot. dekoracji świątecznych w mieście (załącznik nr 29 do niniejszego protokołu)

Treść interpelacji

Dotyczy : Rozmieszczania dekoracji świątecznych w mieście Płocku.

Uzasadnienie

Proszę o informacje czy dekoracje świąteczne w tym roku zostaną rozmieszczone na osiedlu Podolszyce -Południe i Podolszyce –Północ w miejscach najczęściej używanych przez mieszkańców?

W szczególności moje zapytanie dotyczy Pasażu Paderewskiego.

2/ Pan radny **Wiesław Kossakowski** złożył następujące interpelacje:

- dot. montażu kamerek internetowych w płockim ogrodzie zoologicznym (załącznik nr 30 do niniejszego protokołu)

Treść interpelacji

Przedmiot, temat interpelacji: montażu kamerek internetowych w płockim ogrodzie zoologicznym

Uzasadnienie interpelacji: W kilku ogrodach zoologicznych w Polsce m.in. w Warszawie oraz wielu na świecie funkcjonują komórki internetowe, gdzie internauci mogą obejrzeć niektóre zwierzęta na żywo.

Jest to bardzo korzystna forma reklamy takiego ogrodu zoologicznego. Jestem przekonany, że w naszym ZOO coś podobnego powinno funkcjonować. Dlatego proszę o realizację mojego wniosku, a pieniądze powinny być zarezerwowane w budżecie 2010 r.

Wnioski, ewentualne źródła finansowania: -

Załączniki: -

Informacje o dotychczasowych próbach i sposobach załatwienia interpelacji: -

- dot. lokalnego pieniądza (załącznik nr 31 do niniejszego protokołu)

Treść interpelacji

Przedmiot, temat interpelacji: Wiele miast w Polsce z okazji rocznic, czy ważnych dla tych miast wydarzeń wykonuje lokalny pieniądz, o różnych nazwach.

Uważam, że Pan Prezydent powinien rozważyć by w związku z letnią akcją „Płock festiwalowy”

taki lokalny pieniądź został wykonany. Jego nazwę powinni ustalić sami płocczanie.

Uzasadnienie interpelacji:

1. Załączam ulotkę małego miasteczka Spały, które wykonało taki okolicznościowy pieniądź, łącznie z opisem i zasadami funkcjonowania – obrotu tym lokalnym środkiem płatniczym.

Wnioski, ewentualne źródła finansowania: -

Załączniki: -

Informacje o dotychczasowych próbach i sposobach załatwienia interpelacji: -

3/ Pan radny **Tomasz Maliszewski** złożył następujące interpelacje:

- dot. miejsca znajdującego się za pomnikiem 13 Straconych (załącznik nr 32 do niniejszego protokołu)

Treść interpelacji

Przedmiot, temat interpelacji:

Dotyczy planu zagospodarowania miejsca znajdującego się za pomnikiem 13 Straconych.

Uzasadnienie interpelacji:

Zwracam się z prośbą o udzielenie informacji na temat planu wykorzystania miejsca znajdującego się za pomnikiem 13 Straconych.

Obecnie teren ten służy do celów parkingowych.

Wnioski, ewentualne źródła finansowania: .-

Załączniki: -

Informacje o dotychczasowych próbach i sposobach załatwienia interpelacji: -

- dot. szczepień (załącznik nr 33 do niniejszego protokołu)

Treść interpelacji

Przedmiot, temat interpelacji:

Dotyczy profilaktycznych szczepień przeciwko grypie dla płocczan 65 lat i powyżej.

Uzasadnienie interpelacji:

Zwracam się z prośbą o wyjaśnienie problemów związanych z dostępnością szczepienia przeciwko grypie wykonywanego w ramach profilaktycznej akcji programów zdrowotnych finansowanych z budżetu miasta Płocka. W NZOZ „Płocki NZOZ” Przychodnia ul. Reja 15 w pierwszej kolejności wykonywane były szczepienia dla pacjentów należących do w/w placówki. Powyższe kryterium nie

zostało zapisane w ulotce promocyjnej wydanej przez UMP. W związku z tym wielu pacjentów spełniających wymogi programu nie zostało zaszczepionych. Ponadto proszę o informację na temat powodu nieodpowiedniego zabezpieczenia ilości szczepionek dla osób w wieku 65 lat i powyżej.

Wnioski, ewentualne źródła finansowania: .-

Załączniki: -

Informacje o dotychczasowych próbach i sposobach załatwienia interpelacji: -

- dot. zmiany organizacji ruchu (załącznik nr 34 do niniejszego protokołu)

Treść interpelacji

Przedmiot, temat interpelacji:

Dotyczy zmiany organizacji ruchu przy ul.Kwiatka w celu zwiększenia miejsc parkingowych dla mieszkańców oraz właścicieli lokali użytkowych.

Uzasadnienie interpelacji:

Na prośbę użytkowników kamienic przy ul. Kwiatka zwracam się z prośbą o rozważenie zmiany organizacji ruchu tj. umieszczenie zakazu wjazdu od strony placu 13 Straconych w kierunku ul. Bielskiej (obecnie ruch dwukierunkowy uniemożliwia parkowanie) oraz usunięcie zakazu postoju po prawej stronie przy kamienicy nr 29. Powyższe rozwiązanie zwiększy liczbę miejsc parkingowych.

Wnioski, ewentualne źródła finansowania: .-

Załączniki: -

Informacje o dotychczasowych próbach i sposobach załatwienia interpelacji: -

4/ Pan radny **Jerzy Seweryniak** złożył następujące interpelacje:

- dot. skrzyżowania na ul.Browarnej (**załącznik nr 35** do niniejszego protokołu)

Treść interpelacji

Przedmiot, temat interpelacji: Do Prezydenta Miasta Płocka.

W związku z budową IV odcinka dróg dojazdowych zaprojektowano skrzyżowanie na ul. Browarnej, które nie spełnia zadowolenia użytkowników drogi (zakaz skrętu w Browarną).

Prośba moja o zmianie organizacji ruchu i postawienia znaku informującego o wyjeździe na ul. Browarną do 3,5 tony (i pojazdy lokalne).

Uzasadnienie interpelacji: -

Wnioski, ewentualne źródła finansowania: .-

Załączniki: -

Informacje o dotychczasowych próbach i sposobach załatwienia interpelacji: -

- dot. dojazdu z ul. Włóściany na rondo ul. Łąckiej (załącznik nr 36 do niniejszego protokołu)

Treść interpelacji

Przedmiot, temat interpelacji: Do Prezydenta Miasta Płocka.

W związku z budową IV odcinka dróg dojazdowych nie zaplanowano dojazdu z ul. Włóściany na rondo ul. Łąckiej.

Mieszkańcy proszą Pana Prezydenta aby z ul. Włóściany uwzględniono wjazd na rondo ul. Łąckiej.

W załączeniu przekazuję prośbę mieszkańców ul. Włóściany.

Uzasadnienie interpelacji: -

Wnioski, ewentualne źródła finansowania: .-

Załączniki: -

Informacje o dotychczasowych próbach i sposobach załatwienia interpelacji: -

5/ Pani radna **Elżbieta Podwójci – Wiechecka** złożyła następujące interpelacje:

- dot. pomieszczeń dla Banku Żywności (załącznik nr 37 do niniejszego protokołu)

Treść interpelacji

Przedmiot, temat interpelacji:

- dotyczy pomieszczeń dla Banku Żywności w Płocku,

czy Urząd Miasta podjął jakieś działania w kwestii udostępnienia tej organizacji pomieszczeń do przechowywania żywności

Uzasadnienie interpelacji: -

Bank Żywności zwrócił si o pomoc we wskazaniu i udostępnieniu pomieszczeń do przechowywania żywności dla emerytów i ludzi biednych, ludzi korzystających z tej formy pomocy jest kilka tysięcy - z Płocka jak i okolic.

Wnioski, ewentualne źródła finansowania: .-

Załączniki: -

Informacje o dotychczasowych próbach i sposobach załatwienia interpelacji: -

- dot. oświetlenia przejścia dla pieszych (załącznik nr 38 do niniejszego protokołu)

Treść interpelacji

Przedmiot, temat interpelacji:

- dotyczy oświetlenia przejścia dla pieszych na rondzie na ul. Armii Krajowej

Uzasadnienie interpelacji: -

Z przejścia tego korzystają dorośli, dzieci i młodzież idące do szkoły, jest to przejście niebezpieczne szczególnie jesienią i zimą. Mieszkańcy a w szczególności rodzice dzieci proszą o oświetlenia tych pasów w celu zwiększenia bezpieczeństwa.

Wnioski, ewentualne źródła finansowania: .-

Załączniki: -

Informacje o dotychczasowych próbach i sposobach załatwienia interpelacji: -

- dot. budynku wolnostojącego przy ul. Kilińskiego 2 (załącznik nr 39 do niniejszego protokołu)

Treść interpelacji

Przedmiot, temat interpelacji:

dotyczy budynku wolnostojącego przy ul. Kilińskiego 2

Uzasadnienie interpelacji: -

- przy ul. Kilińskiego 2 stoi mały budynek (kiedyś mieścił się tam zakład pogrzebowy).

W chwili obecnej zbierają się tam bezdomni, rozwydrzona młodzież – co staje się niebezpieczne dla ludzi tam przechodzących czy obok mieszkających.

Czy nie można tego obiektu zburzyć, czy jest to własność Miasta czy prywatna. Proszę o podjęcie właściwych decyzji.

Wnioski, ewentualne źródła finansowania: .-

Załączniki: -

Informacje o dotychczasowych próbach i sposobach załatwienia interpelacji: -

Ad. pkt 11

Pan **Dariusz Zawidzki** Zastępca Prezydenta Miasta Płocka powiedział: „Panie Przewodniczący! Wysoka Rado! W *Sprawach różnych* mieliśmy zawsze się tłumaczyć z aportów. Więc w kwestii wniesienia na razie, czyli w sprawie zasad wnoszenia, cofania i zbywania udziałów i akcji przez Prezydenta Miasta Płocka w spółkach informujemy o wniesieniu do następujących spółek prawa handlowego. Otóż do Agencji Rewitalizacji Starówki dokonano wkładu niepieniężnego (aportu) w postaci nieruchomości. Podwyższono kapitał zakładowy o kwotę 805.000,00 zł poprzez ustanowienie 1.610 nowych udziałów o wartości 500,00 zł. Kapitał zakładowy spółki po podwyższeniu wynosi 23.500.500,00 zł i dzieli się na 47.001 udziałów o wartości 500,00 zł każdy. W podwyższonym kapitale wszystkie udziały objął wspólnik Gmina Płock. Jak mówiłem, był to wkład niepieniężny - część nieruchomości, która przylega bezpośrednio do nieruchomości na której stoi budynek z kolei należący do ARS-u. On po prostu w swoim obrysie wchodził na drugą działkę, więc jakby uregulowanie prawa własności w ten sposób nastąpiło.

Wodociągi Płockie. Podwyższono kapitał zakładowy o kwotę 2.353.000,00 zł. Ustanowiono 2.353 nowe udziały o wartości 1.000,00 zł każdy. Kapitał zakładowy spółki wynosi w tej chwili 135.018.000,00 zł. Dzieli się na 135.018 udziałów o wartości 1.000,00 zł każdy. Wszystkie udziały oczywiście objął dotychczasowy wspólnik. Udziały w podwyższonym kapitale zostały pokryte wkładem pieniężnym pochodzącym ze środków zabezpieczonych w budżecie miasta na rok 2009 z przeznaczeniem na realizację zadań inwestycyjnych, czyli budowa wodociągu zasilającego Budy i Tokary – to jest 250.000,00 zł, przepięcie do sieci miejskiej i kanalizacji sanitarnej z terenu oczyszczalni ścieków w Górach – 103.000,00 zł oraz na opracowanie dokumentacji technicznej zadania: rozdział kanalizacji ogólnospławnej na deszczową i sanitarną w centrum miasta Płocka – 2.000.000,00 zł.

To jest informacja o wniesieniach, a teraz rozliczenie tych, które były wniesione i poprzednio Państwo mieliście o tym informację. Więc uchwałą z 2 marca 2009 Zgromadzenia Wspólników 4.000.000,00 zł przeznaczone na Komunikację Miejską. Chodziło o realizację odnowy taboru autobusowego poprzez zakup autobusów miejskich. Plus jeszcze kwoty 1.160.000,00 zł, z czego 460.000,00 zł na realizację odnowy taboru autobusowego poprzez zakup autobusów miejskich oraz 700.000,00 zł na zakup autobusu do przewozów dalekobieżnych. Udziały zostały pokryte wkładem pieniężnym, jak powiedziałem, pochodzącym ze środków zabezpieczonych w budżecie na rok 2009. Zrealizowano je w następujący sposób. Zakupiono 4 sztuki autobusów miejskich o długości 11, 5 do 12 m za kwotę 3.407.216,00 zł, jeden autobus miejski przegubowy na kwotę 1.250.500,00 zł, zakupiono autokar za

kwotę 699.060,00 zł. Różnica tutaj powstała 196.776,00 zł i ta różnica została sfinansowana ze środków własnych spółki.

Wodociąg Płockie. Więc uchwałą Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników 3.000.000,00 zł podniesiono kapitał na realizację inwestycji: budowa kanalizacji sanitarnej na terenie osiedla Borowiczki i Parcele, jest to kontynuacja zadania z roku poprzedniego, oraz 5.000.000,00 zł, z czego 3.000.000,00 zł na realizację zadania inwestycyjnego budowa kanalizacji sanitarnej na terenie os. Borowiczki i Parcele, oraz 2.000.000,00 zł na opracowanie dokumentacji technicznej zadania: rozdział kanalizacji ogólnospławnej na deszczową i sanitarną w centrum miasta Płocka. Udziały zostały pokryte wkładem pieniężnym, oczywiście pochodzącym z budżetu miasta Płocka. I tak nakłady inwestycyjne związane z robotami budowlano – montażowymi na zadanie: budowa kanalizacji sanitarnej na terenie osiedli Borowiczki i Parcele wyniosły w 2009 roku 6.379.750,89 zł netto, z czego wykonawcy zapłacono kwotę 5.585.991,83 netto. Pozostała należność dotyczy faktury na kwotę 793.759,06 netto z terminem płatności 17 listopada 2009. Od początku realizacji inwestycji łączne nakłady wynosiły 16.278.299,23 zł, co stanowi już 85,7% zaawansowania finansowego wartości inwestycyjnej wynikającej z kontraktu na roboty budowlano – montażowe. W ramach tej kwoty wykonano 16.106 mb bieżących kanalizacji sanitarnej. Dodatkowo od 2008 roku spółka ponosi nakłady związane z pełnieniem roli inżyniera kontraktu dla tego zadania. To jest nakłady rzędu 246.146,86 zł netto, z czego 115.098,41 zł dotyczy nakładów zaewidencjonowanych w roku 2009. Środki w wysokości 2.000.000,00 zł na opracowanie dokumentacji technicznej, chodzi o rozdział kanalizacji ogólnospławnej, zostaną wykorzystane w I kwartale 2010. Wynika to z harmonogramu. Dziękuję.”

Pan radny **Stanisław Kwiatkowski** Wiceprzewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Ja mam jedno pytanie do Pana Prezydenta – jaką kwotę podatku VAT zapłacono od tych podwyższeń kapitału i od tych dotacji celowych?”

Pan **Dariusz Zawidzki** Zastępca Prezydenta Miasta Płocka powiedział: „Jeśli chodzi o kwotę, to chętnie odpowiem, jak Pan radny już po sesji zostanie, pójdziemy do mnie, to mam kalkulator, obliczę to. O kwotę pytał Pan radny. Więc 22% należałoby odliczyć od sumy gotówki przekazanej.”

Pan radny **Stanisław Kwiatkowski** Wiceprzewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „To może pytanie inne – czy odprowadzono podatek VAT, nie chodzi o wielkość kwoty, czy odprowadzono podatek w związku z przekazaniem z racji celowych do Komunikacji Miejskiej, tam jest około 5 czy 5,5 mln, i do Wodociągów. Czy od tych kwot odprowadzono należny podatek VAT? Odpuśćmy kwoty.”

Pan **Dariusz Zawidzki** Zastępca Prezydenta Miasta Płocka powiedział: „W tej chwili należałoby sobie odpowiedzieć, jak się kształtuje relacja pomiędzy podatkiem VAT naliczonym, a należnym w spółce. Ja takiej odpowiedzi nie mam. Podejrzewam, że i Prezes w tej chwili nie potrafiłby odpowiedzieć. Należałoby zapytać księgową, czy odliczyła, ile odliczyła. Ja po prostu nie odpowiem tutaj wprost Panu radnemu. Spółka ma prawo oczywiście do odliczania VAT-u, jak każdy inny podmiot gospodarczy.”

Pan radny **Stanisław Kwiatkowski** Wiceprzewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Chodzi o miasto.”

Pan **Dariusz Zawidzki** Zastępca Prezydenta Miasta Płocka powiedział: „Nie, miasto nie płaci. Pani Skarbnik tu raczej odpowie.”

Pan radny **Stanisław Kwiatkowski** Wiceprzewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Od tego powinno się odprowadzić podatek VAT, jeżeli to ma wpływ, a miało to wpływ na ceny biletów komunikacji miejskiej, jeżeli miało to na ceny wody w Wodociągach. Jeżeli to miało wpływ te dotacje, na te sprawy, należy odprowadzić należny podatek VAT w wysokości 22%. Taka jest interpretacja urzędu skarbowego.”

Pan **Dariusz Zawidzki** Zastępca Prezydenta Miasta Płocka zapytał: „Budżet ma odprowadzić?”

Pan radny **Stanisław Kwiatkowski** Wiceprzewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Tak. Budżet.”

Pan **Dariusz Zawidzki** Zastępca Prezydenta Miasta Płocka powiedział: „Pani Skarbnik pewnie odpowie, ale nie sądzę, aby tak miało być.”

Pani **Barbara Szurgocińska** Skarbnik Miasta Płocka powiedziała: „Proszę Państwa my dopłacamy do biletów, ale ulgowych, nie do całej masy biletów. I ta pozycja po prostu nie jest opodatkowana. Nie jest, naprawdę.”

Ad. pkt 12

Pan **Tomasz Korga** Przewodniczący Rady Miasta Płocka zamknął obrady XLII Sesji Rady Miasta Płocka.

Na tym protokół zakończono i podpisano.-

Protokołowała

Sekretarz Sesji
Rady Miasta Płocka

Przewodniczący
Rady Miasta Płocka

Jolanta Kozera

Paweł Kolczyński

Tomasz Korga

