

# RAPORT z dnia 11.06.2019 r.

## z konsultacji z mieszkańcami Miasta Opola projektu uchwały:

Rady Miasta Opola w sprawie:

- 1) określenia strefy cen (stawki taryfowe) obowiązującej przy przewozie osób i ładunków taksówkami,
- 2) ustalenia cen maksymalnych obowiązujących przy przewozie osób taksówkami na terenie Miasta Opola,
- 3) obowiązku ukończenia szkolenia zakończonym egzaminem dla przedsiębiorców osobiście wykonujących przewozy drogowe taksówką na terenie miasta Opola lub kierowców przez nich zatrudnionych,
- 4) przepisów porządkowych związanych z przewozem osób i bagażu taksówkami osobowymi na terenie miasta Opola,

zwane dalej: „projektami uchwał”.

Konsultacje odbyły się na podstawie:

1. Uchwały nr 1267/18 Rady Miasta Opola z dnia 30 sierpnia 2018 r. w sprawie określenia zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami Miasta Opola (Dz. Urz. Woj. Opol. z 2018 r. poz. 2442), zmienionej uchwałą Uchwała nr LXVII/1267/18 Rady Miasta Opola z dnia 30 sierpnia 2018 r. w sprawie określenia zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami Miasta Opola (Dz. Urz. Woj. Opol. z 2019 r. poz. 1618).
2. Zarządzenia Nr OR-I.0050.277.2019 Prezydenta Miasta Opola z dnia 8 maja 2019 r. w sprawie rozpoczęcia konsultacji z mieszkańcami Miasta Opola.

Konsultacje poprzedzono akcją informacyjną, w której wykorzystano następujące kanały informacyjne:

1. Oficjalny serwis internetowy Urzędu Miasta Opola,
2. Fanpage Miasta Opola na Facebook,
3. Konferencję prasową zorganizowaną w siedzibie Centrum Dialogu Obywatelskiego.

Konsultacje przeprowadzono w dniach od 9 maja 2019 r. do 23 maja 2019 r. w następujących formach konsultacyjnych:

- 1) zgłaszanie opinii w formie pisemnej na adres Urząd Miasta Opola Rynek-Ratusz, 45-015 Opole
- 2) elektroniczne przekazywanie opinii na adres: [wt@um.opole.pl](mailto:wt@um.opole.pl);
- 3) punkt konsultacyjny, zorganizowany w Wydziale Transportu Urzędu Miasta Opola, ul. Piastowska 17, pok. 12, 45-081 Opole, w czasie pracy Urzędu, tj. od poniedziałku do środy w godzinach 7:30 – 15:30, w czwartki w godzinach 7:30 – 17:00, w piątki w godzinach 7:30 – 14:00, w każdy dzień roboczy do dnia 23 maja 2019 r.

Podczas konsultacji zgłoszono następujące uwagi:

1. W trakcie konsultacji w punkcie konsultacyjnym nie zgłoszono żadnych uwag.
2. Uwagi zgłoszone drogą pisemną oraz elektroniczną:

Lp.	Zgłaszający	Uwagi	Sposób rozstrzygnięcia
1	mieszkaniec Opola	W związku z ogłoszonymi konsultacjami określonych w Zarządzeniu nr OR-I.0050.277.2019 Prezydenta Miasta Opola pragnę wyrazić opinię w sprawie proponowanych stref taryfowych dla taksówek. Zgodnie z tą propozycją dzielnica Opola- Chmielowice została zakreślona jako strefa II. Nie zgadzam się na takie rozwiązanie w świetle nieprecyzyjnych, niejasnych przesłanek dla takiego postępowania, które w prezentowanym kształcie ma charakter dyskryminacyjny. Kiedy przyjrzeć się opublikowanej mapie w strefie I znajdują się mieszkańcy dzielnic takich jak Grotowice, Czarnowasy czy też Winów, które znajdują w podobnej albo nawet dalszej odległości od centrum. Jeżeli natomiast nie decydowała odległość to jakie dodatkowe kryteria decydowały o	<b>Nie uwzględniono</b>  Merytorycznym kryterium podziału miasta na strefy nie jest odległość od centrum miasta, ale gęstość zaludnienia na danym obszarze miasta, która jest odwrotnie proporcjonalna do prawdopodobieństwa że taksówkarz w drodze powrotnej znajdzie nowego pasażera. Czym mniejsza

		<p>tym? Takie działania są wymierzone przeciwko mieszkańcom najbardziej oddalonych miejsc w Opolu. Proszę spróbować późnym wieczorem dostać się bezpiecznie w okolice ulicy Ślicznej. Oddalony przystanek autobusowy, na który częstotliwość komunikacji miejskiej w połączeniu z centrum pozwala na jeden w ciągu godziny a nocą ich brak, nieoświetlona droga publiczna na całej swej długości (mimo, że jej długość przekracza wiele ulic dobrze oświetlonych w Opolu) sprawia, że dla osoby niezmotoryzowanej taksówki są jedynym bezpiecznym środkiem transportu. Mieszkają tutaj rodziny z małymi dziećmi. Zatem naliczanie według propozycji podwójnej stawki jest wymierzone w tych, którzy są najstarsi. Przejazd do lekarza, powrót z imprezy kulturalnej (np. noc muzeów, noc kultury). Dzielnica Chmielowice została włączona na mocy woli Prezydenta Miasta Opola a nie na mocy woli mieszkańców. Zatem proszę o potraktowanie mieszkańców Chmielowic nie jako kategorii B obywateli miasta Opola, choćby z tego powodu, że wskazane granice są niczym nieuzasadnione i powodują rażące dysproporcje (dla porównania odległość z Centrum do Grotowice i Chmielowic oraz przyłączenie jednych do strefy I a drugich do strefy II). Proszę o nie podejmowanie działań dyskryminujących mieszkańców Opola. .</p>	<p>gęstość zaludnienia tym większe prawdopodobieństwo, że taksówkarz będzie wracał bez pasażera, a więc nie będzie miał przychodu za przejazd na tym odcinku. Jest to merytoryczny parametr powodujący, że taksówkarzom się nie opłaca świadczyć usług, a Miastu zależy na tym, aby usługi te były świadczone na wysokim poziomie.</p>
2	mieszkaniec Opola	<p>Moja uwaga dotyczy wyznaczonej strefy taxi. Proszę o włączenie terenów znajdujących się w granicach administracyjnych miasta tj. dzielnicy Sławice, Wrzoski, Czarnowąsy. Odległość od centrum miasta do tych dzielnic jest mniejsza niż do Grotowic czy Metalchemu, a mimo to nie zostały włączone strefy pierwszej.</p>	<p><b>Nie uwzględniono</b></p> <p>Merytorycznym kryterium podziału miasta na strefy nie jest odległość od centrum miasta, ale gęstość zaludnienia na danym obszarze miasta, która jest odwrotnie proporcjonalna do prawdopodobieństwa że taksówkarz w drodze powrotnej znajdzie nowego pasażera. Czym mniejsza gęstość zaludnienia tym większe prawdopodobieństwo, że taksówkarz będzie wracał bez pasażera, a więc nie będzie miał przychodu za przejazd na tym odcinku. Jest to merytoryczny parametr powodujący, że taksówkarzom się nie opłaca świadczyć usług, a Miastu zależy na tym, aby usługi te były świadczone na wysokim poziomie.</p>
3	mieszkaniec Opola	<p>W dużych miastach strefy są ogromne i stawki niższe przez co więcej ludzi korzysta z taksówek. Taksówkarze wciąż mentalnie są w latach 80. To oni mają zacząć się dostosowywać i zmieniać a nie my dla nich. Najchętniej jeździliby z rynku na zaodrze i osiedle AK.</p> <p>Wprowadzenie stref zrzuci mieszkańców włączonych do Opola poza Opole - znów będą mieli jak kiedyś.</p> <p>Usztywnianie stawek i egzamin to ograniczenia w konkurencyjności rynku i jego elastyczności. Powinno się znieść egzamin skoro i tak licencję trzeba mieć.</p> <p>Podziałowi miasta stanowcze nie.</p>	<p><b>Nie uwzględniono</b></p> <p>Merytorycznym kryterium podziału miasta na strefy nie jest odległość od centrum miasta, ale gęstość zaludnienia na danym obszarze miasta, która jest odwrotnie proporcjonalna do prawdopodobieństwa że taksówkarz w drodze powrotnej znajdzie nowego pasażera. Czym mniejsza gęstość zaludnienia tym</p>

			większe prawdopodobieństwo, że taksówkarz będzie wracał bez pasażera, a więc nie będzie miał przychodu za przejazd na tym odcinku. Jest to merytoryczny parametr powodujący, że taksówkarzom się nie opłaca świadczyć usług, a Miastu zależy na tym, aby usługi te były świadczone na wysokim poziomie.
4	mieszkaniec Opola	Wyznaczenie końca I strefy taxi w Chmielowicach i Żerkowicach na rzece Prószkowie jest chyba nieracjonalne, a może i złośliwe. Do granicy miasta od tych miejsc jest kilkaset metrów.	<p><b>Nie uwzględniono</b></p> <p>Merytorycznym kryterium podziału miasta na strefy nie jest odległość od centrum miasta, ale gęstość zaludnienia na danym obszarze miasta, która jest odwrotnie proporcjonalna do prawdopodobieństwa że taksówkarz w drodze powrotnej znajdzie nowego pasażera. Czym mniejsza gęstość zaludnienia tym większe prawdopodobieństwo, że taksówkarz będzie wracał bez pasażera, a więc nie będzie miał przychodu za przejazd na tym odcinku. Jest to merytoryczny parametr powodujący, że taksówkarzom się nie opłaca świadczyć usług, a Miastu zależy na tym, aby usługi te były świadczone na wysokim poziomie.</p>
5	mieszkaniec Opola	<p>W związku z ZARZĄDZENIEM NR OR-I.0050.277.2019 PREZYDENTA MIASTA OPOLA z dnia 8 maja 2019 r. w sprawie rozpoczęcia konsultacji z mieszkańcami Miasta Opola w sprawie niżej wymienionych projektów uchwał:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. w sprawie określenia strefy cen (stawki taryfowe) obowiązującej przy przewozie osób i ładunków taksówkami</li> <li>2. sprawie ustalenia cen maksymalnych obowiązujących przy przewozie osób taksówkami na terenie Miasta Opola</li> </ol> <p>Wyrażam sprzeciw proponowanemu podziałowi Opola na dwie strefy taryfowe a co za tym idzie dwie różne ceny urzędowe za przewozy taksówkami.</p> <p>Podział ten jest wysoce niesprawiedliwy i dzielący wszystkich mieszkańców jednego miasta na dwie grupy.</p> <p>Nieznane mi powody spowodowały podział mieszkańców jednego miasta na grupę która ma płacić więcej za przewóz taksówką i grupę mieszkańców mającą płacić mniej za przewóz.</p> <p>Niezrozumiałe są granice stref. Jeżeli północna granica strefy I kończy się na Małej Panwi po wschodniej stronie Odry, to powinna być kontynuowana po zachodniej stronie Odry i powinna obejmować całe Sławice.</p> <p>Część mieszkańców z terenów dawnych Chmielowic, Żerkowic, Czarnowas a także wszyscy mieszkańcy Winowa i Krzanowic będą uprzywilejowani w stosunku do pozostałych mieszkańców</p>	<p><b>Nie uwzględniono</b></p> <p>Merytorycznym kryterium podziału miasta na strefy nie jest odległość od centrum miasta, ale gęstość zaludnienia na danym obszarze miasta, która jest odwrotnie proporcjonalna do prawdopodobieństwa że taksówkarz w drodze powrotnej znajdzie nowego pasażera. Czym mniejsza gęstość zaludnienia tym większe prawdopodobieństwo, że taksówkarz będzie wracał bez pasażera, a więc nie będzie miał przychodu za przejazd na tym odcinku. Jest to merytoryczny parametr powodujący, że taksówkarzom się nie</p>

		<p>przyłączonych terenów, mogąc korzystać z niższych cen za przewozy taksówkami.</p> <p>Odległości do centrum Opola np. z dzielnicy Sławice są zbliżone do odległości do centrum z dzielnicy Chmielowice czy Winów.</p> <p>Nasuwa się myśl, że granice te zostały ustalone tak aby były korzystne dla osób kluczowych lub ważnych dla Urzędu Miasta a mieszkających w danych dzielnicach, które zostały objęte strefą I.</p> <p>Przed przyłączeniem do Opola wyliczano przyszłym mieszkańcom miasta korzyści wynikające z przyłączenia. Jedną z nich była właśnie jedna strefa dla taksówek w obrębie granic administracyjnych Opola.</p> <p>Obawiam się, że wkrótce ktoś wpadnie na pomysł powrotu do dwóch stref cenowych dla autobusów MZK w stosunku do terenów przyłączonych lub ze względów ekonomicznych wyższych cen za wodę, wywóz śmieci itp. Koszyk korzyści z przyłączenia do Opola będzie się kurczył.</p> <p>Niestety ceny podatku od nieruchomości, w zależności od położenia względem centrum miasta nie będą zróżnicowane.</p> <p>Powinno się traktować równo wszystkich mieszkańców z terenów przyłączonych do Opola.</p> <p>Aby uniknąć dzielenia mieszkańców na „gorszych i lepszych” należy wprowadzić jednolitą stawkę cen urzędowych dla całego Opola – to rozwiązanie nie podzieli społeczeństwa a konkurencja i tak wyreguluje rzeczywiste ceny.</p>	<p>opłaca świadczyć usług, a Miastu zależy na tym, aby usługi te były świadczone na wysokim poziomie.</p>
6	mieszkaniec Opola	<p>Nie zgadzam się na podział Opola na strefę I i II i związane z tym dwie różne stawki za przewóz taksówkami. Całe miasto powinno mieć jedną strefę.</p>	<p><b>Nie uwzględniono</b></p> <p>Merytorycznym kryterium podziału miasta na strefy nie jest odległość od centrum miasta, ale gęstość zaludnienia na danym obszarze miasta, która jest odwrotnie proporcjonalna do prawdopodobieństwa że taksówkarz w drodze powrotnej znajdzie nowego pasażera. Czym mniejsza gęstość zaludnienia tym większe prawdopodobieństwo, że taksówkarz będzie wracał bez pasażera, a więc nie będzie miał przychodu za przejazd na tym odcinku. Jest to merytoryczny parametr powodujący, że taksówkarzom się nie opłaca świadczyć usług, a Miastu zależy na tym, aby usługi te były świadczone na wysokim poziomie.</p>
7	przedstawiciel środowisk przewoźników taksówkowych	<p>Taksówkarz z 25 letnim stażem. Chciałbym z korzystać z okazji konsultacji w sprawie transportu osobowego jako taxi osobowe i odnieść się do czterech punktów z uchwały Rady Miasta.</p> <p>1.STREFY: powinny być lecz na zasadzie kompromisu przesunięte co daje pomniejszenie kwoty do zapłaty przez klienta, ale jednocześnie powoduje opłacalność takiej usługi. Z doświadczenia dodam, że kursy ZA tzw. miasto w 90% na umowę.</p> <p>2.USTALENIE STAWEK MAKSYMALNYCH: dobrze, ale nie mogą być to stawki zrobione pod taksówkarzy na emeryturach mundurowych czy tzw. weekendowych /bo gdzieś pracują /, bo ta</p>	<p><b>Uwzględniono w całości odnośnie pkt 1 i 4</b></p> <p><b>W części dot. pkt 2-3 nie uwzględniono</b></p> <p>Ad. 2. Uwaga nie została uwzględniona. Przed ustaleniem wysokości zaproponowanych stawek została sporządzona analiza</p>

		<p>grupa ludzi nie ponosi tak dużych kosztów jak taksówkarze, którzy żyją tylko z taksówki osobowej. Kiedyś przelicznik był liczony tak: STARTOWE to 1,5 litra etyliny czyli ok. 8 zł, a 1km to 11litr etyliny czyli ok. 5,50 zł, a godzina postoju to 10 litów etyliny czyli ok 55zł. Dam jeszcze jeden przykład: w Łodzi w 2014roku Rada Miasta przeliczyła STARTOWE 0,9 zł tj. km służbowy pojazdu powyżej 1600cm3 razy 10=9zł natomiast 1km = 0.9 razy 4 w zaokrągleniu do pełnej złotówki = 4zł, a godzina postoju to 0,9 razy 60 = 54zł.</p> <p>Propozycja kolegów jak i moja to na dzień dzisiejszy: STARTOWE 8zł * km 4zł * godzina postoju 60zł są to nasze propozycje stawek maksymalnych, a życie i tak to weryfikuje zniżkami dla klientów ponieważ punkt 1 regulaminu: Klient ma prawo wyboru taksówki.</p> <p>3. EGZAMINY Z TOPOGRAFI MIASTA: z opinii klientów to podstawa wykonywania tego zawodu bo żaden GPS nie zastąpi po prostu myślenia oraz najkrótszego dotarcia do celu... klienci narzekają, że ich co niektórzy /nowi/ okrężnymi ulicami chcą wozić i mówią, że bliżej. I uważamy, że taka sytuacja jest zła dla klientów m. Opola jak i dla gości.</p> <p>4. PRZEWÓZ OSÓB I BAGAŻU: podstawy określają przepisy porządkowe a co ponad zawsze można się umówić z klientem np: jeden bierze pieska, a inny nie bo wozi swoją rodzinę, która ma uczulenie. przykładów jest bardzo dużo. Dziękuję.</p>	<p>cen maksymalnych w innych dużych miastach Polski. Ponadto wysłuchano także oczekiwania przedstawicieli środowiska taksówkarzy, zaprezentowanych w czasie spotkania z Prezydentem Miasta. Ostateczna wysokość proponowanych stawek jest wypadkową wszystkich zebranych informacji.</p> <p>Ad. 3. W związku z podpisaniem w dniu 3 czerwca 2019 r. przez Prezydenta RP ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, której przepisy wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2020 r., bezzasadnym jest ustanawianie regulacji, które za pół roku będą musiały zostać uchylone. Dlatego rezygnuje się z przedkładania projektu uchwały w sprawie obowiązku ukończenia szkolenia zakończonego egzaminem dla przedsiębiorców osobiście wykonujących przewozy drogowe taksówką na terenie miasta Opola lub kierowców przez nich zatrudnionych pod obrady Rady Miasta.</p>
8	mieszkaniec Opola	<p>Pragniemy się wypowiedzieć w sprawie przewozu osób i ładunków taksówkami. Uważamy, że w Opolu powinna obowiązywać jednolita stawka za przewóz osób i ładunków na terenie całego Opola. W dobie dostępu do systemów nawigacji, nie jest konieczne zdawanie egzaminu z topografii miasta by zostać taksówkarzem.</p>	<p><b>Uwzględniono w części dotyczącej wprowadzenia egzaminów.</b></p> <p>Merytorycznym kryterium podziału miasta na strefy nie jest odległość od centrum miasta, ale gęstość zaludnienia na danym obszarze miasta, która jest odwrotnie proporcjonalna do prawdopodobieństwa, że taksówkarz w drodze powrotnej znajdzie nowego pasażera. Czym mniejsza gęstość zaludnienia tym większe prawdopodobieństwo, że taksówkarz będzie wracał bez pasażera, a więc nie będzie miał przychodu za</p>

			<p>przejazd na tym odcinku. Jest to merytoryczny parametr powodujący, że taksówkarzom się nie opłaca świadczyć usług, a Miastu zależy na tym, aby usługi te były świadczone na wysokim poziomie.</p> <p>W związku z podpisaniem w dniu 3 czerwca 2019 r. przez Prezydenta RP ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, której przepisy wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2020 r., bezzasadnym jest ustanawianie regulacji, które za pół roku będą musiały zostać uchylone. Dlatego rezygnuje się z przedkładania projektu uchwały w sprawie obowiązku ukończenia szkolenia zakończonego egzaminem dla przedsiębiorców osobiście wykonujących przewozy drogowe taksówką na terenie miasta Opola lub kierowców przez nich zatrudnionych pod obrady Rady Miasta.</p>
9	Przewodniczący Zarządu Rady Dzielnicy Wrzoski	<p>W związku z prowadzonymi konsultacjami do projektu uchwały w sprawie określenia strefy cen (stawki taryfowe) obowiązującej przy przewozie osób i ładunków taksówkami, przesyłam w załączeniu uwagę z prośbą o jej uwzględnienie.</p> <p>Propozycje i uwagi do dokumentu:</p> <p>1. Par. 2. Projektu Uchwały Istniejący zapis:</p> <p>Pierwsza strefa cen (stawka taryfowa) obejmuje obszar znajdujący się w poniższych granicach. Zaczyna się na moście w ciągu obwodnicy Czarnowasów nad rzeką Małą Panew, dalej biegnie wzdłuż tej rzeki w kierunku wschodnim, aż do granicy miasta z gminą Łubniany, a następnie granicy miasta z gminą Turawa do odcinka na którym granica miasta łączy się z drogą krajową nr 46 (obwodnica północna). Dalej pierwsza strefa cen (stawka taryfowa) biegnie zgodnie z granicą miasta z gminą Turawa, aż do ponownego przecięcia się granicy miasta z drogą krajową nr 46 (obwodnica północna). Następnie biegnie drogą krajową nr 46 (obwodnica północna) do granicy miasta z gminą Chrzastowice i ponownie zaczyna bieć drogą krajową nr 46 (obwodnica północna) od granicy miasta z gminą Chrzastowice, aż do ronda Jerzego Szczakiela na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 46 (obwodnica północna) z ul. Strzelecką, dalej w kierunku północno-zachodnim ul. Strzelecką, aż do skrzyżowania z ul. Groszowicką. Następnie ulicą Groszowicką, aż do przejazdu kolejowego, potem w kierunku południowowschodnim wzdłuż linii kolejowej nr 132, aż do granicy miasta z gminą Tarnów Opolski. Następnie granica strefy przebiega wzdłuż granicy miasta, aż do ul. Żelaznej i dalej w kierunku zachodnim do granicy miasta na rzece Odrze. Następnie wzdłuż granicy miasta, aż do Potoku Prószkowskiego. Dalej na północ wzdłuż Potoku</p>	<p><b>Nie uwzględniono</b></p> <p>Merytorycznym kryterium podziału miasta na strefy nie jest odległość od centrum miasta, ale gęstość zaludnienia na danym obszarze miasta, która jest odwrotnie proporcjonalna do prawdopodobieństwa że taksówkarz w drodze powrotnej znajdzie nowego pasażera. Czym mniejsza gęstość zaludnienia tym większe prawdopodobieństwo, że taksówkarz będzie wracał bez pasażera, a więc nie będzie miał przychodu za przejazd na tym odcinku. Jest to merytoryczny parametr powodujący, że taksówkarzom się nie opłaca świadczyć usług, a Miastu zależy na tym, aby usługi te były świadczone na wysokim poziomie.</p>

Prószkowskiego, aż do drogi krajowej nr 46 (obwodnica północna). Następnie wzdłuż drogi krajowej nr 46 (obwodnica północna), która na odcinku od skrzyżowania z ul. Partyzancką i Opolską nosi nazwę ul. Powstańców Warszawskich, dalej w kierunku wschodnim, aż do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 454 (obwodnica Czarnowasów), a dalej w kierunku północnym drogą wojewódzką nr 454 (obwodnica Czarnowasów), aż do mostu na rzece Mała Panew,

Proponowany zapis:

Pierwsza strefa cen (stawka taryfowa) obejmuje obszar znajdujący się w poniższych granicach. Zaczyna się na moście w ciągu obwodnicy Czarnowasów nad rzeką Małą Panew, dalej biegnie wzdłuż tej rzeki w kierunku wschodnim, aż do granicy miasta z gminą Łubniany, a następnie granicy miasta z gminą Turawa do odcinka na którym granica miasta łączy się z drogą krajową nr 46 (obwodnica północna). Dalej pierwsza strefa cen (stawka taryfowa) biegnie zgodnie z granicą miasta z gminą Turawa, aż do ponownego przecięcia się granicy miasta z drogą krajową nr 46 (obwodnica północna). Następnie biegnie drogą krajową nr 46 (obwodnica północna) do granicy miasta z gminą Chrzastowice i ponownie zaczyna bieć drogą krajową nr 46 (obwodnica północna) od granicy miasta z gminą Chrzastowice, aż do ronda Jerzego Szczakiela na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 46 (obwodnica północna) z ul. Strzelecką, dalej w kierunku północno-zachodnim ul. Strzelecką, aż do skrzyżowania z ul. Groszowicką. Następnie ulicą Groszowicką, aż do przejazdu kolejowego, potem w kierunku południowowschodnim wzdłuż linii kolejowej nr 132, aż do granicy miasta z gminą Tarnów Opolski. Następnie granica strefy przebiega wzdłuż granicy miasta, aż do ul. Żelaznej i dalej w kierunku zachodnim do granicy miasta na rzece Odrze. Następnie wzdłuż granicy miasta, aż do Potoku Prószkowskiego, Dalej na północ wzdłuż Potoku Prószkowskiego, aż do drogi wojewódzkiej 414, dalej wzdłuż ul. Wrocławskiej aż do skrzyżowania z drogą nr 46 (obwodnica północna). Następnie wzdłuż drogi krajowej nr 46 (obwodnica północna), która na odcinku od skrzyżowania z ul. Partyzancką i Opolską nosi nazwę ul. Powstańców Warszawskich, dalej w kierunku wschodnim, aż do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 454 (obwodnica Czarnowasów), a dalej w kierunku północnym drogą wojewódzką nr 454 (obwodnica Czarnowasów), aż do mostu na rzece Mała Panew.

Uzasadnienie:

Z uzasadnienia do projektu uchwały wynika, że w związku ze zmianą granic administracyjnych miasta Opola należy uregulować kwestie stref cenowych. Nie sposób się z tym nie zgodzić, gdyż obecnie taksówkarze dowolnie decydują o sposobie rozliczenia z Klientem dla nowo włączonych do miasta dzielnic. Część z nich chcąc pozyskać Klienta informuje, iż na terenie nowych dzielnic stosuje 1 taryfę. Pokazuje to możliwość rynku na obsługę mieszkańców nowych dzielnic na zasadach jak dla „starego Opola” bez uszczerbku dla prowadzonego biznesu. Należy nadmienić, że jest to jedna z korporacji działających w mieście, a nie taksówkarz prowadzący jednoosobową działalność, co mogło by przesądzać o jednostkowym przypadku takiego postępowania.

Nie znajduję w związku z powyższym uzasadnienia do wydzielenia z pierwszej strefy zamieszkałych obszarów nowych dzielnic. Jako mieszkaniec dzielnicy Wrzoski, jak i Przewodniczący Zarządu Rady Dzielnicy Wrzoski, wnoszę o zmianę zapisu w przedstawionym projekcie uchwały w odniesieniu do granic strefy 1.

Z uzasadnienia wynika również, że przewóz osób do nowych dzielnic Opola wpływa na koszt przewozu taksówkami, co jest

		nie logiczne. Im dłuższa trasa pokonywana przez taksówkarza, tym większy zarobek. Wykonując kilka krótkich kursów w mieście, może mieć często problem z uzyskaniem takiego samego dochodu (przychód-koszty), jak w przypadku jednorazowego kursu na odcinku 10-12 km.	
10	przedstawiciel korporacji taksówkowej	<p>Związek Przewoźników Osobowych OPOLANIE w związku z Zarządzeniem NR OR1.0050.277.2019 PREZYDENTA MIASTA OPOLA z dnia 8 maja 2019 r. w sprawie rozpoczęcia konsultacji z mieszkańcami Miasta Opola, pragnie odnieść się do projektów uchwał miasta w sprawie :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 .Uchwała 2 strefy taxi w Opolu</li> <li>2.Uchwała ceny maksymalne za przewóz taksówką</li> <li>3 .Uchwała w sprawie przepisów porządkowych taxi</li> <li>4.Uchwała w sprawie egzaminów dla taksówkarzy</li> </ol> <p>Ad.1 Związek jak najbardziej przychyła się do tego projektu uchwały, zostały w niej zawarte dobrze sprecyzowane rozgraniczenie dzielnic w których będzie obowiązywać strefa 2. Jest to o tyle ważne, że kierowcy i pasażerowie taksówki będą wiedzieli w którym momencie zmienia się naliczanie na taksometrze. Jak widać projekt zakłada, iż pierwsza strefa taxi obowiązuje w najbardziej zaludnionym terenie miasta Opola co przekłada się z ilością zleceń z tych terenów. Dla naszych członków, którzy prowadzą działalność gospodarczą opierających się o przepisy prawa określające dwie strefy jest to bardzo ważna informacja, gdyż z ekonomicznego punktu widzenia opłacalne są tylko kursy na pierwszej taryfie w strefie dość gęsto zaludnionej. Druga strefa taxi pokrywa się z terenem luźniej zaludnionym i znacznie dalej położonym od centrum miasta .</p> <p>Ad 2. Ustalone ceny w stawkach maksymalnych są na dobrym poziomie, choć opłata czasowa mogła by wynosić 50 zł. Trzeba się tylko zastanowić czy ustalone progi zakładają inflacje.</p> <p>Ad 3. Uchwała ta bardzo dobrze opisuje przepisy taksówkowe. Powinny być jeszcze zapisane kary czy mandaty jakie grożą za nie przestrzeganie przepisów odnośnie numerów bocznych i oklejenia kogutów § 16. 1 i kto te kary może nakładać, z obecnego stanu rzeczy, po rozmowie ze spotkanymi strażnikami miejskimi wynika, iż nie wiedzą oni, że mają prawo do nakładania mandatów za brak numeru bocznego taksówki posiadającej licencje miasta Opola. Proponujemy jeszcze by wprowadzić w przepisach porządkowych taxi identyfikator taksówkarza. Identyfikator powinien być umieszczony w widocznym miejscu, powinien zawierać zdjęcie, nr licencji, nr rejestracyjny pojazdu, nr boczny, dane osobowe. Dzięki identyfikatorowi pasażer może mieć pewność, że kierowca ma stosowną licencję i spełnia wszystkie wymagania do wykonywania przewozów. Podobnie jak identyfikator, licencja jest udzielana na określony pojazd i obszar. W załączniku dołączam wzory z innych miast obowiązujące. Wprowadzenie takich identyfikatorów zlikwiduje szarą strefę w zatrudnieniu kierowców. Uchwała ta jest bardzo potrzebna naszemu środowisku, gdyż znacząco podniesie jakość świadczonych usług w Opolu, a trzeba pamiętać iż miasto Opole powiększyło się i nastąpiła również zmiana nazw ulic w mieście.</p>	<p><b>Uwzględniono w całości odnośnie pkt 1.</b></p> <p><b>Nie uwzględniono w części dot. pkt 2-3.</b></p> <p>Ad. 2. Uwaga nie została uwzględniona, ponieważ zaproponowana w projekcie uchwały cena maksymalna za czas oczekiwania na pasażera wynika z analizy poziomu cen maksymalnych w innych dużych miastach w Polsce.</p> <p>Ad. 3. Uwaga do ewentualnego wdrożenia w przyszłości.</p>
11	mieszkaniec Opola	<p>Piszę do Państwa w sprawie konsultacji społecznych i mam nadzieję, że mój e-mail zostanie on przeczytany. Jestem mieszkanką Sławic od 6 lat i chociaż byłam zwolenniczką powiększenia miasta Opola to teraz mam nieco odmienne zdanie.</p>	<p><b>Nie uwzględniono</b></p> <p>Merytorycznym kryterium podziału miasta na strefy</p>



		<p>Nie za bardzo jestem w stanie zrozumieć dlaczego ja jako mieszkanka Sławic mam być w 2 strefie? Argument, że Pan taksówkarz nie złapie klienta w drodze powrotnej jest trochę nietrafiony. Bo jeżeli zamówię kurs z centrum miasta na Metalchem to zapłacę jako 1 strefa, a jak zamówię kurs z centrum miasta do Sławic to zapłacę jako druga strefa. Pomijam fakt że do Sławic bliżej ale prawdopodobieństwo, że Pan taksówkarz złapie klienta jest takie samo a poza tym szczerze powiedziawszy nawet w Sławicach nie ma postoju taksówek więc nie ma się nawet Pan taksówkarz gdzie ustawić. Nikt z Państwa z urzędu nie wziął pod uwagę, że my jako mieszkańcy przyłączonych terenów już płacimy za to, że mieszkamy w mieście - wzrosły opłaty za ubezpieczenia komunikacyjne i pozostałe ze względu na lokalizację, a o tym to nikt nie pamięta. Skoro lobby taksówkarskie twierdzi, że im się nie opłaca to niech poniosą ceny za usługi. Poza tym z podziału na strefy korzystają firmy kurierskie i dlaczego ja mam płacić drożej za dostawę z miasta Opole do Sławic niż mieszkańcy Metalchemu ??? Uważam, że jak się przyjęło się nas do miasta to trzeba ponosić tego konsekwencje a nie po fakcie nas karać, za to że mieszkamy na nowo przyłączonych terenach.</p>	<p>nie jest odległość od centrum miasta, ale gęstość zaludnienia na danym obszarze miasta, która jest odwrotnie proporcjonalna do prawdopodobieństwa że taksówkarz w drodze powrotnej znajdzie nowego pasażera. Czym mniejsza gęstość zaludnienia tym większe prawdopodobieństwo, że taksówkarz będzie wracał bez pasażera, a więc nie będzie miał przychodu za przejazd na tym odcinku. Jest to merytoryczny parametr powodujący, że taksówkarzom się nie opłaca świadczyć usług, a Miastu zależy na tym, aby usługi te były świadczone na wysokim poziomie.</p>
12	przedstawiciel korporacji taksówkowej	Wyrażamy zgodę na proponowane strefy pozamiejskie ustalone na spotkaniu z Panią PREZYDENT.	<b>Uwzględniono w całości</b>
13	Rada Dzielnicy Sławice z poparciem 449 mieszkańców dzielnicy	<p>Stanowisko Dzielnicy Sławice w przedmiocie 2 projektów uchwał.</p> <p>Rada Dzielnicy Sławice, popiera stanowisko mieszkańców Dzielnicy Sławice w sprawie proponowanych projektów uchwał dotyczących:</p> <p>1 ) określenia strefy cen (stawki taryfowe) obowiązującej przy przewozie osób i ładunków taksówkami,</p> <p>2) ustalenia cen maksymalnych obowiązujących przy przewozie osób taksówkami na terenie Miasta Opola,</p> <p>Zdaniem mieszkańców dzielnicy proponowany podział na strefy oraz ustalone stawki dyskryminują mieszkańców II strefy, w której to w większości znalazły się tereny przyłączone do Opola w 2017 roku. Uważamy, że stawki, które zostały zaproponowane w uchwale są zbyt wysokie i nieadekwatne do wielkości miasta. Stawki te ustalone zostały na poziomie stolicy kraju — gdzie zarobki mieszkańców są dużo wyższe niż w Opolu. Ponadto w wielu dużo większych od Opola miastach w naszym kraju np. Wrocławiu obowiązuje jedna strefa miejska dla przewozu osób taksówkami.</p>	<p><b>Nie uwzględniono</b></p> <p>Merytorycznym kryterium podziału miasta na strefy nie jest odległość od centrum miasta, ale gęstość zaludnienia na danym obszarze miasta, która jest odwrotnie proporcjonalna do prawdopodobieństwa że taksówkarz w drodze powrotnej znajdzie nowego pasażera. Czym mniejsza gęstość zaludnienia tym większe prawdopodobieństwo, że taksówkarz będzie wracał bez pasażera, a więc nie będzie miał przychodu za przejazd na tym odcinku. Jest to merytoryczny parametr powodujący, że taksówkarzom się nie opłaca świadczyć usług, a Miastu zależy na tym, aby usługi te były świadczone na wysokim poziomie.</p>

Zgodnie z § 17 Uchwały nr LXVII/1267/18 Miasta Opola z dnia 30 sierpnia 2018 r. w sprawie określenia zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami Miasta Opola (Dz. Urz. Woj. Opolskiego z 2018 r. poz. 2442), zmienionej uchwałą Uchwała nr LXVII/1267/18 Rady Miasta Opola z dnia 30 sierpnia 2018 r. w sprawie określenia zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami Miasta Opola (Dz. Urz. Woj. Opol. z 2019 r. poz. 1618) niniejszy raport podlega publikacji w Biuletynie Informacji Publicznej oraz w oficjalnym

serwisie internetowym i na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Opola, a także jest niezwłocznie przekazywany do wiadomości Radzie Miasta, radom dzielnic, Młodzieżowej Radzie Miasta, Radzie Seniorów Miasta oraz Opolskiej Radzie Działalności Pożytku publicznego, chyba, że powszechnie obowiązujące przepisy stanowią inaczej.

Zatwierdzam:

  
Małgorzata Stechnicka  
Zastępca Prezydenta Miasta

Prezydent Miasta Opola

GŁÓWNY SPECJALISTA

  
Leszek Pałosz

Naczelnik Wydziału  
Transportu

  
Tomasz Zawadzki