

PRZESŁANKI OSIĄGNIĘCIA SUKCESU PRZY WDRAŻANIU SYSTEMÓW DOSTAW ŁADUNKÓW W MIASTACH (REFLEKSJE NA TLE DISKUSJI)

Autor uczestniczył jako Ekspert w III Forum Mobilności zorganizowanym w ramach realizacji projektu Caravel/Civitas II. Odbyło się ono w Urzędzie Miasta Krakowa w dniu 17 września br. Było ono poświęcone prezentacji prowadzonych prac z zakresu logistyki miejskiej i wymianie poglądów na ten temat. Artykuł powstał jako refleksja po dyskusji o systemach dostaw ładunków do centrum Krakowa.

Systemy dostaw ładunków w miastach – czy istnieją powody wdrażania?²

W ostatnich kilku dekadach nastąpił znaczący wzrost zapotrzebowania na przewóz towarów (nazywanych w tym artykule również ładunkami) w miastach, wzrosły także oczekiwania i ambicje wszystkich podmiotów zaangażowanych w partycypacji w korzyściach, jakie daje dostępność towarów. Zainteresowani są praktycznie wszyscy; bezpośrednio korzyści (lub ich brak) odczuwają dostawcy, pośrednicy w dostawach oraz odbiorcy ładunków (detaliści), klienci – nabywcy oraz (pośrednio) użytkownicy dróg². Zmiany te podyktowane są rosnącą konsumpcją z jednej strony i wzrostem świadomości konsumenckiej i obywatelskiej z drugiej strony.

Warto przyjrzeć się prognozom gospodarczym (tablica 1). Podstawowym źródłem wzrostu gospodarczego po stronie popytowej staną się inwestycje i spożycie krajowe. Zgodnie z prognozami makroekonomicznymi tempo wzrostu konsumpcji prywatnej będzie w Polsce nieco wolniejsze od wzrostu produktu krajowego brutto wynosząc średnio 2,9% w latach 2005–2006 i 5,0% w okresach 2007–2013 i 2014–2020. W latach 2005–2006 inwestycje będą rosły średniorocznie w tempie 6,8%, w latach 2007–2013 – 8,2%, zaś w okresie 2014–2020 ich wzrost ustabilizuje się na poziomie 4,7%.

¹ Prof. nadzw. dr hab. inż., Akademia Ekonomiczna w Katowicach i Wyższa Szkoła Bankowa w Poznaniu, szofityse@ae.katowice.pl.

² Do nich zaliczam również władze samorządowe, mimo że ich przedstawiciele znajdujemy w wyszczególnionych uprzednio grupach. Jednak we wdrażaniu projektów stanowią oni wyodrębnionego istotnego partnera.

Tablica 1

Prognoza wzrostu konsumpcji i inwestycji (w %)			
Lata	2005–2006	2007–2013	2014–2020
Konsumpcja	2,9	5,0	5,0
Inwestycje	6,8	8,2	4,7

Źródło: Prognoza makroekonomiczna DAE MGIP.

Miasto Kraków, dzięki swojej historii, zabytkom, dogodnemu położeniu, jest dużą atrakcją turystyczną o zasięgu krajowym i międzynarodowym. Szacuje się, że w 2005 r. odwiedziło Kraków 7,1 mln osób, czyli o ok. 0,7 mln więcej niż rok wcześniej. Jako główne cele przyjazdów do Krakowa można wyróżnić: zwiedzanie zabytków, wypoczynek, oraz odwiedziny krewnych lub znajomych. Średnie wydatki poniesione przez turystów w Krakowie wyniosły: 201 zł dla gości krajowych (tj. o 33,7% mniej niż rok wcześniej) i 629 zł dla zagranicznych, (czyli o 17,9% mniej niż w roku ubiegłym). W porównaniu z rokiem poprzednim zwiększył się udział wydatków najniższych (do 50 zł), średnich (301–500 zł) i najwyższych (2001–10 000 zł i powyżej 10 000 zł). W sumie należy stwierdzić, że goście wydatkowali w Krakowie w 2005 r. kwoty wyższe niż rok wcześniej.³ Po stronie popytu na potrzeby konsumpcyjne w Krakowie (szczególnie w obrębie jego centrum) istnieje bardzo wysoki potencjał. Po stronie podaży mamy do czynienia z olbrzymią liczbą punktów jego zaspokajania – sklepy, punkty gastronomiczne, placówki hotelowe i in. To one, chcąc sprostać zapotrzebowaniu klientów, znając swoje możliwości finansowe, lokalowe i wymogi w zakresie pożądanego standardów obsługi są generatorem licznych, często nieskoordynowanych przewozów ładunków. Drogi wypełnione samochodami, ciężarówkami, autobusami do granic przepustowości, chodniki pełne przechodniów, nieodczony hałas i powietrze szare od unoszącego się smogu – oto co coraz silniej można zaobserwować w mieście. Występowanie kongestii jest problemem natury ekonomicznej, ponieważ przeszkadza rozwojowi biznesu w obszarach dotkniętych kongestią i obniża jakość życia mieszkańców.

³ Raport o stanie miasta 2005.

Miasto, które chce się rozwijać i odnieść sukces gospodarczy, musi umieć stworzyć swoim mieszkańcom dobre warunki życia. Wyższa jakość życia w mieście powoduje, że ludzie chętniej decydują się w nim mieszkać i pracować, poszukiwani specjaliści odrzucają oferty przeniesienia się do innych ośrodków krajowych lub zagranicznych, a inwestorzy chętniej podejmują decyzję o ulokowaniu tu swojej działalności. Na jakość życia składa się wiele elementów, w tym również uciążliwości związane z występowaniem kongestii. Łączna ocena Kapitału Jakości Życia⁴ w Krakowie wg badań *PricewaterhouseCoopers* z marca 2007r. jest wysoka. Miasto ma wprawdzie spore problemy w zakresie stanu środowiska naturalnego (zwłaszcza zanieczyszczenia powietrza) i na tle innych porównywanych miast radzi sobie przeciętnie w zakresie poczucia bezpieczeństwa, natomiast wypada dobrze w dziedzinie dostępu do dobrej jakości opieki zdrowotnej oraz znakomicie w sferze edukacji (wskaźniki w obu tych dziedzinach należą do najwyższych wśród 7 badanych miast⁵). Przy średnim poziomie dla 7 miast równym 100 Kapitał Jakości Życia w Krakowie wynosi 102.⁶ Nie ulega wątpliwości, że poprawa stanu środowiska naturalnego powinna leżeć w centrum strategicznych działań miasta. Potrzebne są również działania na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa. Wszystkie wymienione zjawiska i przesłanki ich kształtowania się w przyszłości wymuszają na władzach miasta podejmowanie właściwych działań.

Skoro zapotrzebowanie na przewozy towarów rośnie, a perspektywy miasta związane są również z ciągłym zaspokajaniem potrzeb przewozowych, to należy zakładać, że uciążliwość transportu dla użytkowników miast będzie się stopniowo zwiększała. Jak wynika z prowadzonych badań, intensywność ruchu samochodów lokuje się nieco poniżej średniej dla 7 miast (928 samochodów na km², wobec 1017 średnio). Zatem nie należy dziwić się, że współcześnie, mimo wielu narzekań na korki czy pozostawione na chodnikach samochody, generalnie na ocenę jakości życia w mieście problematyka transportu nie miała większego wpływu.

Zadane na początku pytanie może mieć dwie odpowiedzi. Jedna – teoretyczna, mówiąca o tym, że wzrost zapotrzebowania na ładunki może być zaspokojony poprzez ekstensywny rozwój sieci transportowej (co w przypadku miast jest mało prawdopodobnym scenariuszem) lub (i) poprzez zintensyfikowane wykorzystanie istniejącej sieci i potencjału przewozowego. Takie działania są prowadzone w wielu państwach Europy, a także w Polsce. Powstaje więc dylemat jak organizować dostawy ładunków w miastach, by z jednej strony przewozy ładunków i procesy ładunkowe nie utrudniały życia w mieście, a z drugiej strony by w rezultacie dostaw ładunki były przedstawiane do dyspozycji

odbiorców zgodnie ze znaną zasadą logistyczną „7R” (inaczej „7W”). Rozwiązaniem w tej sytuacji jest tworzenie systemów dostaw ładunków w miastach⁷. Druga praktyczna odpowiedź, czy tworzenie dostaw ładunków w Krakowie jest *już uzasadnione* takim stopniem ich dolegliwości, który spowoduje, że wydatkowanie funduszy miejskich na ten cel (zatem odstąpienie od realizacji innych zadań wskutek ograniczenia wielkości tych funduszy) będzie przyjęte z aprobatą przez użytkowników miast.

Kiedy należy wdrażać systemy dostaw w mieście?

Należy wdrażać we właściwym czasie – tak brzmi prosta odpowiedź. Problem polega na określeniu kiedy ten czas następuje. Zazwyczaj dolegliwości spowodowane dostawami dla którejś ze stron stają się istotną barierą rozwoju lub przyczyną poczucia tak obniżonego poziomu życia w mieście, że uciążliwości te mogą być powodem opuszczenia miasta. Mówimy wówczas, że *już najwyższy czas* coś zrobić. *Ale to już jest za późno*. Zatem obserwując określone symptomy, które można uznać za przesłanki podjęcia decyzji o działaniach w zakresie tworzenia systemów dostaw w miastach, powinniśmy postępować wyprzedzająco. Jakie symptomy można brać pod uwagę, co można mierzyć?

Na całym świecie problematyka dostaw w miastach jest wiązana z jej wpływem na poziom kongestii, ale już w mniejszym stopniu z hałasem i uciążliwościami prac załadunkowo–wyładunkowych. Zatem proponuję, by główną przesłanką do rozpoczęcia prac nad wdrażaniem systemu dostaw, były pomiary kongestii. Muszą być dokonywane, a zjawisko analizowane, przy pomocy mierników. Liczba mierników zastosowanych do szacowania poziomu kongestii powinna być ograniczana do ilości, która pozwoli na efektywne zarządzanie i podejmowanie decyzji. Zastosowane mierniki powinny odpowiadać na pytania:

- ile osób i pojazdów użytkuje system?
- gdzie i kiedy występują opóźnienia lub nieprzyjemne warunki drogowe?
- jak często występują opóźnienia i nieprzyjemne warunki drogowe?
- jakie mają nasilenie?
- jakie są powody powstania opóźnień i nieprzyjemnych warunków?
- czy jesteśmy w stanie zmierzyć efekty wprowadzanych ulepszeń dotyczących opóźnień i nieprzyjemnych warunków?

⁴ Który można w przybliżeniu porównać do indeksu jakości życia w mieście – przyjęte przez *PricewaterhouseCooper* uproszczenia w zestawie badanych wskaźników cząstkowych nie mają w niniejszych rozważaniach istotnego wpływu na wnioskowanie.

⁵ Gdańsk, Katowice, Kraków, Łódź, Wrocław, Poznań i Warszawa brały udział w omawianym badaniu.

⁶ <http://miasta.gazeta.pl/krakow/1,78948,3965891.html>

⁷ Systemy dostaw ładunków w mieście to zbiory zadań funkcjonalnych, które współcześnie obejmują: operacje ośrodka dostaw, kształtowanie polityki w zakresie składowania zapasów, realizowanie dostaw, jak również infrastrukturę niezbędną do wykonania tych zadań. System umożliwia zarządzanie przepływami ładunków w mieście. System dostaw ładunków w mieście wpływa na system przemieszczania ładunków, determinując jego formę i jest związany bezpośrednio z zarządzaniem przepływami w mieście. Składa się ze skoordynowanych w działaniu podmiotów transportowych oraz podmiotów zajmujących się operacjami z ładunkami, takimi jak przeładunek, magazynowanie, rozwiązywanie problemów opakowania, kompletowanie przesyłek, etykietowanie (magazyny, centra dystrybucji) (por. J. Szoltysek: *Podstawy logistyki miejskiej*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, 2007).

Mierniki są najczęściej opisywane za pomocą miar wejścia, wyjścia oraz miar wyników. Miary wejścia dotyczą środków zaangażowanych w programy ulepszeń, miary wyjścia dotyczą zazwyczaj następstw wprowadzonych ulepszeń, natomiast miary wyników dotyczą relacji pomiędzy zastosowanymi technikami, a wcześniej określonymi celami⁸. Pierwsze pomiary kongestii zaczęto stosować ponad pięćdziesiąt lat temu, sprowadzając je do charakterystyk:

- operacyjnych przepływu ruchu takich jak: prędkość, opóźnienia i globalne czasy podróży,
- opisujących stosunek natężenia ruchu do pojemności uwzględniających aktualne dane na temat pojemności systemu i natężeń ruchu,
- opisujących swobodny przepływ, które uwzględniły ilość pojazdów jak i czas występujących ograniczeń w swobodnym przepływie.

Muszą być skonstruowane odpowiednie zestawy mierników. Jest to zadanie dla planistów instytucji odpowiedzialnych za wdrażanie polityki transportowej w miastach. Jeżeli bowiem transport jest czynnikiem doprowadzającym do wzrostu ekonomicznego rozwoju, wpływa na jakość środowiska przyrodniczego i wpływa na postrzeganie pojęcia jakości życia mieszkańców, to organy decyzyjne powinny określić jak wydajność systemu w czasie odnosi się do kondycji gospodarczej. Tablica 2 ilustruje szereg mierników wydajności. Mierniki te powiązane są z celami, które w wielu przypadkach są częścią strategii transportowych. Należy pamiętać o jednym – zastosowanie zbyt dużej ilości mierników dotyczących jednego celu może okazać się nieefektywne z punktu widzenia procesów decyzyjnych⁹.

Analiza zawartości tablicy 2 wskazuje na to, że proponowany zestaw mierników dotyczy wszystkich przemieszczeń, zarówno osób jak i ładunków. Tak się dzieje dlatego, że przepływy osób i ładunków w miastach należy rozpatrywać i organizować wspólnie, traktując je jako nierozdzielalną całość. Spoglądając na nie z logistycznego punktu widzenia (upraszczając, mając na uwadze możliwą integrację w określonych warunkach i z ustalonymi celami) działania w mieście mogą sprowadzać się do usprawniania procesów przemieszczania osób oraz ładunków, zazwyczaj poprzez integrowanie rozproszonych przewozów – oddzielnie ładunków i osób. Jest to pierwsza płaszczyzna integracji. Drugą

⁸ Dla przykładu przedstawić można miary, które mogą być zastosowane podczas zabiegów fizycznego zwiększania pojemności systemu – miary wejścia – może być to ilość zastosowanych materiałów budowlanych, miary wyjścia – mogą określać ilość dodanych kilometrów pasa ruchu, miary wyników – może przejawiać się w mierzeniu czasu o jaki udało się skrócić opróżnienia. Miarami preferowanymi są miary wyników ponieważ bezpośrednio odnoszą się do postawionych celów i założeń. Z reguły są one także trudniejsze do zdefiniowania i zmierzenia. W procesie podejmowania decyzji odnośnie rodzaju zastosowanych miar ważne jest, czy zbierane dane i sposób ich gromadzenia umożliwi dokładne zmierzenie problemu, tak aby pozyskane informacje stały się pomocnym narzędziem do podejmowania decyzji.

⁹ U.S. Department of Transportation – Federal Highway Administration „Freeway Management and Operations Handbook” http://www.ops.fhwa.dot.gov/freeway-mgmt/freeway_mgmt_handbook/chapter4_01.htm#4-1

Mierniki wydajności infrastruktury transportowej

Dostępność	<ul style="list-style-type: none"> – przeciętny czas podróży do miejsca przeznaczenia, – przeciętna długość podróży, – procent zaangażowanych miejsc z dala o x kilometrów od głównych dróg, – ilość mostów o prześwicie wynoszącym x metrów,
Mobilność	<ul style="list-style-type: none"> – czas dojazdu do miejsca przeznaczenia, – ilość kilometrów przejechanych w warunkach kongestii, – rozmiar strat czasu powstałych w wyniku opóźnień, – stosunek poziomu natężenia ruchu do pojemności systemu, – ilość godzin spędzonych na przejazd per capita, – ilość pojazdogodzin przypadających na podróż, – stopień, w jaki uczestnicy ruchu polegają na niezawodnym czasie podróży, – opóźnienie przypadające na tonokilometr, – ilość osobogodzin per capita, – ilość godzin podróży przypadająca na osobę, – ilość podróży pasażerskich na gospodarstwo domowe,
Rozwój gospodarczy	<ul style="list-style-type: none"> – koszt ekonomiczny wypadków, – koszt ekonomiczny strat czasu, – procent handlu hurtowego i detalicznego obsługiwane przez przewóz niepodlegający ograniczeniom wagowym,
Jakość życia	<ul style="list-style-type: none"> – straty czasu wynikłe z powodu zaistnienia opóźnień, – liczba wypadków przypadająca na pojazdokilometr lub osobokilometr podróży,
	<ul style="list-style-type: none"> – wyobrażenia i postrzegania uczestników ruchu na temat bezpieczeństwa i jakości podróży, – przeciętna liczba godzin spędzona na dojazdach, – procent populacji narażony na zagrożenia hałasem powyżej dostępnego progu,
Zasobochłonność i zagrożenia środowiska	<ul style="list-style-type: none"> – stopień zanieczyszczenia, – liczba dni o wskaźnikach zanieczyszczenia powietrza powyżej dopuszczalnych norm, – zużycie paliwa przypadające na osobokilometr lub pojazdokilometr podróży, – ilość wypadków powiązanych z odpadami niebezpiecznymi,
Bezpieczeństwo	<ul style="list-style-type: none"> – ilość wypadków na pojazdokilometr, rok, podróż, tonokilometr oraz per capita, – ilość obszarów, miejsc o podwyższonym stopniu zagrożenia wypadkami, – czas reakcji na incydenty, wypadki i zdarzenia drogowe – wskaźnik ryzykowności wypadków, – sposób postrzegania bezpieczeństwa przez klientów, – procent dróg z nawierzchnią o pożądanych parametrach, – ilość nieszczęśliwych wypadków spowodowanych przez złą konstrukcję,
Wydajność operacyjna (w obrębie system i organizacyjna)	<ul style="list-style-type: none"> – koszt serwisu systemu transportowego, – stosunek osiągniętych kosztów do efektów, – przeciętny koszt poniesiony w związku z wybudowaniem każdego dodatkowego kilometra trasy, – czas podróży do miejsca przeznaczenia, – przeciętna prędkość, – procent projektów zrealizowanych z powodzeniem, – stosunek natężenia ruchu do pojemności, – koszt przewozu na tonokilometr, – zadowolenie klienta,
Utrzymanie systemu	<ul style="list-style-type: none"> – procent pojazdokilometrów na drogach o niedostatecznej jakości podróży, – procent dróg i mostów poniżej standardowych charakterystyk, – żywotność obsługi, – koszty utrzymania, – współczynnik szorstkości dla chodników,

Źródło: U.S. Department of Transportation – Federal Highway Administration „Freeway Management and Operations Handbook”

plaszczyzną jest integracja zarządzania przepływami, docelowo integrowanymi w obszarze przemieszczania osób oraz w obszarze przemieszczania ładunków. Za takim podejściem przemawia wiele przesłanek:

- W obszarze miejskim współistnieją oba rodzaje wymienionych przemieszczeń – osób i ładunków. Nagromadzenie w tym samym czasie potrzeb związanych z tymi przemieszczaniami powoduje kongestię oraz spory o prawo pierwszeństwa do przemieszczania się w warunkach ograniczonej przepustowości elementów infrastruktury.
- Oba rodzaje przemieszczeń są dokonywane w obrębie wspólnej infrastruktury liniowej transportu, co może być przesłanką poszukiwania możliwości wspólnego zarządzania tymi przemieszczeniami.
- Przewozy ładunków są podatne na wszelkiego rodzaju oddziaływania ze strony organizatora przewozu, gdyż w procesie transportu ładunki w stosunku do tegoż organizatora są pasywne – poddawane jego woli. Przemieszczania osób są mniej podatne na oddziaływania organizatorów, gdyż podróże (piesze lub środkami transportu) są związane z autonomicznymi decyzjami poszczególnych osób, zaś sposób podejmowania decyzji o przemieszczeniach nie zawsze jest racjonalny. Dlatego nie można integrować przepływów osób z przepływami ładunków, ale można nimi w zintegrowany sposób zarządzać.

Pierwszym etapem planowania zmian w przepływach osób i ładunków w miastach winno być ustalenie systemu mierników i ich wielkości, obecnych oraz docelowych.

W tym etapie należy również rozpoznać hierarchie potrzeb mieszkańców, bowiem budowanie systemów dostaw ładunków w mieście (angażujących zazwyczaj znaczne środki finansowe) w sytuacji, gdy zdaniem większości mieszkańców należy skupić się na zapewnieniu bezpieczeństwa w komunikacji (np. budowa przejść podziemnych czy skrzyżowań o ruchu okrężnym, sygnalizacji świetlnej, wzmożona kontrola w okolicach szkół i innych miejsc gromadzenia się młodzieży, zwiększenie bezpieczeństwa w środkach komunikacji publicznej) może spotkać się z brakiem poparcia i sprzeciwem społecznym, co z kolei wpłynie na odczuwalną jakość życia w mieście. O ile jednak (a taki stan nie został dotychczas stwierdzony w badaniach w polskich miastach¹⁰) mieszkańcy uznają za konieczne ograniczanie dostępu samochodów ciężarowych do ruchu w mieście, wówczas należy przystąpić do etapu drugiego.

Etap drugi polega na zbadaniu opinii o istniejącym i docelowym systemie przemieszczeń. Opinię należy zasięgnąć u wszystkich partycypantów wymienionych w pierwszym akapicie tego artykułu. O co pytać? O informacje przydatne do ustalenia sytuacji obecnej i docelowej zgodnie z ustalonymi miernikami, o chęć i możliwości ewentualnych ustępstw, o możliwość współpracy z konkurentami w myśl zasad kooperacji. W tym etapie należy również dokonać rzetelnej i w miarę pełnej inwentaryzacji nadawców i odbiorców ładunków, przewoźników, wielkości związanych z pracą przewozową, strukturą ładunków i częstotliwością dostaw. Do istotnych elementów badania należy rozpoznanie możliwości składowania i większego angażowania środków w zapasy. Na tym etapie badań warto zaproponować możliwość skorzystania z wiedzy konsultantów – ekspertów. Ważne, by byli to eksperci bezstronni, umiejący w sposób otwarty (publicznie) wyważać racje różnych stron. Należy bowiem pamiętać, że wdrażane rozwiązania są zawsze wyrazem kompromisu.

Etap trzeci polega na stworzeniu koncepcji systemu dostaw i pozyskaniu dobrowolnego akcesu wszystkich partycypantów. Projektując systemy dostaw ładunków w miastach musimy mieć na uwadze przede wszystkim efektywne wykorzystanie istniejącej sieci dróg oraz redukcję negatywnego oddziaływania na środowisko. Spełniając te przesłanki zostanie zrealizowany cel nadrzędny, jakim jest zaspokojenie potrzeb użytkowników miast odczuwany jako poprawa jakości życia w mieście. Pozyskanie dobrowolnego akcesu to warunek *sine qua non* powodzenia we wdrażaniu projektu. Pozyskanie akcesu nie polega na wyrażeniu zgody, lecz na aktywnym współdziałaniu, w tym dzieleniu ryzyka i profitów. Na myśl przychodzi zasada partnerstwa publicznego – prywatnego. Tylko w takim układzie każdy partycypant jest w stanie akceptować ustępstwa oraz aktywnie współdziałać w celu osiągnięcia wspólnego celu zamiast sprzeciwiać się czy też powstrzymywać od działania w momentach niekorzystnych dla siebie.

Etap czwarty polega na wdrażaniu projektu, jego monitoringu i ciągłym usprawnianiu.

Czy Kraków potrzebuje systemu dostaw ładunków do centrum miasta?

Odpowiedź na to pytanie nie jest prosta. Postaram się przeprowadzić rozumowanie zgodnie z filozofią postępowania zaprezentowaną powyżej. *Etap pierwszy* – co wiemy o sytuacji transportowej Krakowa w aspekcie oceny jakości życia w mieście? Na stronie 27 cytowanego uprzednio raportu czytamy: „Sytuacja Krakowa w zakresie transportu jest dość dobra. Bliska średniej jest gęstość sieci drogowej oraz liczba miejsc w transporcie publicznym w przeliczeniu na 1000 mieszkańców), natomiast liczba samochodów w przeliczeniu na 1000 mieszkańców odstaje od przeciętnej dla 7 badanych miast. Szczególna uciążliwość ruchu samochodowego w Krakowie, zwłaszcza w centrum, wiąże się z typem zabudowy miasta oraz intensywnością prowadzonych w ostatnim czasie zadań inwestycyjnych i remontowych. Kraków ma dobre bezpośrednie połączenia lotnicze

¹⁰ W Krakowie przeprowadzono badanie internetowe, aby potwierdzić to, że na Rynku panuje zbyt wielki ruch samochodowy. Mieszkańcy i turyści mogli wskazać najbardziej ich zdaniem dogodne godziny dla wjazdu aut dostawczych. Zbieranie głosów już się zakończyło. Dziewięciu na dziesięciu internautów opowiedziało się za większym ograniczeniem ruchu na Rynku. Dwie trzecie uważa obecny stan rzeczy za uciążliwy, a ponad połowa ankietowanych chce, by pojazdy zaopatrzenia mogły wjeżdżać na Rynek dopiero po godzinie 22. Jednak ankieta skonstruowana w celu potwierdzenia wcześniej ustalonej opinii nie może być traktowana jako obiektywna.

ze światem oraz dość dobre bezpośrednie połączenia kolejowe z pozostałymi miastami Polski. Przy średnim poziomie dla 7 miast równym 100, KTI w zakresie transportu dla Krakowa wynosi 106.”

Zatem należałoby rozpoznać dokładniej kwestie związane z preferencjami użytkowników (wśród nich w zasadzie w głównej mierze zbadać opinie mieszkańców, turystów i przedsiębiorców, jak również przewoźników i dostawców) w zakresie kierunków pożądaných zmian, pozwalających na większą satysfakcję z życia w mieście w obszarze związanym z przemieszczaniem (się i ładunków). Badania internetowe przeprowadzone w Krakowie (o których mowa w przypisie 10) mogą być jedynie przesłanką do podejmowania decyzji. Nie można negocjować ich wartości, ale wątpliwości nasuwają się po zapoznaniu się z celem tych badań sugerujących przeznaczenie: „*Aby potwierdzić to, że na Ryнку panuje zbyt wielki ruch samochodowy, kilka tygodni temu ogłoszono internetową ankietę, w której mieszkańcy i turyści mogli wskazać najbardziej ich zdaniem dogodne godziny dla wjazdu aut dostawczych*”¹¹. Wątpliwości potwierdzają dyskusje, z jakimi można zapoznać się na stronach internetowych. Znajdujemy tu wiele sprzeciwów wobec ograniczania wjazdów na Rynek Główny i wiele słów poparcia, ale też mnóstwo wyrażanych wątpliwości. Doskonale koncepcję badań oddaje jeden z dyskutantów pisząc: *Na koniec sugeruję, aby podejmujący decyzję sami dokonali kilku obserwacji, wczuli się w „skórę” turysty, zaopatrzeniowca czy inwalidy, skonsultowali temat z ludźmi od turystyki i dopiero podjęli decyzję...*”.

Etap drugi – szczegółowe badania. Z informacji przekazanych w trakcie III Forum Mobilności Projektu Caravel/Civitas, które odbyło się w Urzędzie Miasta Krakowa 17 września br. Wynika, że prowadzone są badania w zakresie inwentaryzacji odbiorców i struktury odbiorów. W trakcie dyskusji wskazane zostały kierunki dalszych badań, jakie zdaniem dyskutantów są niezbędne by spróbować stworzyć dokładną mapę dostaw śródmiejskich. Wyniki badań pozwolą na rozpoczęcie dyskusji, a zatem etap III. W chwili obecnej w warunkach Krakowa trudno przesądzać o konieczności tworzenia systemów dostaw śródmiejskich – prawdopodobnie system taki trzeba będzie w przyszłości stworzyć. Konfiguracja systemu zawsze jest dostosowywana do konkretnych warunków i zazwyczaj jest pochodną jednego z trzech wariantów:

1. Odbiory ładunków nie są koordynowane logistycznie według szacunków ¼ odbiorców w miastach europejskich otrzymuje dostawy nie koordynowane logistycznie.
2. Odbiory ładunków są koordynowane logistycznie przez dostawców bądź centra logistyczne i umożliwiają koordynowanie dostaw do wielu odbiorców, optymalizowanie wykorzystania taboru oraz tras przewozu, harmonogramowanie dostaw.
3. Odbiorcy ładunków logistycznie koordynują dostawy – zazwyczaj tak postępują sieci sprzedaży, które są zainteresowane dostawami na określony czas.

Najczęściej spotykanym jest system obsługi miasta w zakresie dostaw przez miejskie centra logistyczne, zwane czasami miejskimi terminalami logistycznymi. Takie centrum służy do dekonsolidacji dużych partii ładunków i kompletacji dostaw mniejszych, adresowanych do poszczególnych odbiorców. Zazwyczaj miejskie centra logistyczne są sytuowane na obrzeżach miast, dokąd dostęp komunikacyjny jest znacznie uproszczony. Są one rozmieszczone obok stacji kolejowych z łatwym dostępem do dróg tranzytowych. Na obecnym etapie jest jeszcze za wcześnie na dyskusję nad koniecznością tworzenia takich centrów logistycznych w Krakowie. Charakterystyczny głos w dyskusji internetowej: „*Centra logistyczne – kolejna utopia. Kto zapłaci za magazyny? za transport? za przenoszenie dostaw i wszelkie kwestie związane z logistyką? może magistrat? skoro od turystów pobiera opłatę miejscową?!!!*” potwierdza, że koncepcja ta nie została we właściwy sposób zaprezentowana i uargumentowana.

Zamiast podsumowania

Nie ma w Europie takiego miasta, w którym władze i mieszkańcy, przedsiębiorcy i firmy transportowe mogłyby jednym głosem chwalić swoje rozwiązania. Dlatego obserwując działania, podejmowane w Krakowie należy z uznaniem przyklasnąć inicjatywie tworzenia systemu dostaw i wspierać ją swoją wiedzą i doświadczeniem, by móc wskazać skuteczne rozwiązanie problemu, który niebawem może być elementem znacznie utrudniającym prawidłowe funkcjonowanie miasta, zajmującego szczególnie miejsce w Polsce oraz w Europie.

¹¹ <http://miasta.gazeta.pl/krakow/1,35821,4110757.html>