



Opracowanie Masterplanu dla przestrzeni miejskich w centrum Wrocławia

BADANIE PRZEPROWADZONE PRZEZ



SPIS TREŚCI



I. WSTĘP 3-6

CEL3-4

METODOLOGIA BADAŃ4-6

II. WYNIKI BADAŃ JAKOŚCIOWYCH – KIERUNEK

DZIAŁAŃ 7-28

PROBLEMY – WŁAŚCICIELE/MANAGEROWIE7-12

STRATEGIE RADZENIA SOBIE Z PROBLEMAMI –
WŁAŚCICIELE/MANAGEROWIE.....12-13

REKOMENDACJE – WŁAŚCICIELE/MANAGEROWIE13-16

WNIOSKI – WŁAŚCICIELE/MANAGEROWIE16-20

PROBLEMY – KURIERZY20-23

STRATEGIE RADZENIA SOBIE Z PROBLEMAMI – KURIERZY
.....23-24

REKOMENDACJE – KURIERZY.....24-26

WNIOSKI – KURIERZY.....26-28

III. ANEKS..... 29-114

SCENARIUSZ FGI.....29-30

TRANSKRYPCJE FGI30-94

SCENARIUSZ IDI..... 95

TRANSKRYPCJE IDI95-114

I. WSTĘP

Projekt został przeprowadzony w celu ustalenia Masterplanu dla przestrzeni miejskich w centrum Wrocławia.

Masterplan wskazywać będzie możliwości przekształceń przestrzeni publicznych w obrębie Centrum. W szczególności dotyczyć ma to ulic, które są kluczowe dla polepszenia dostępności pieszej i rowerowej, a także te które posiadają potencjał rozwoju handlu i gastronomii w przestrzeni ulicznej lub wzbogacenia o zielen. Wiąże się to tym samym z tworzeniem przestrzeni bezpiecznych, komfortowych oraz elastycznych w aranżacji, których funkcjonowanie łatwo zaadaptować do zmieniających się form aktywności społecznej w przestrzeniach publicznych, sposobów prowadzenia działalności biznesowej, czy aktualnej sytuacji epidemicznej. Komponentem dodatkowym jest analiza możliwości ograniczenia ruchu samochodowego (szczególnie w odniesieniu do rządowych planów dotyczących wprowadzania stref czystego transportu), wprowadzenie zielono-niebieskiej infrastruktury, w tym w szczególności zieleni wysokiej służącej adaptacji do zmian klimatu, zieleni towarzyszącej oraz zorganizowanie bardziej efektywnego pod kątem przestrzennym oraz funkcjonalnym systemu dostaw.

Dokument rozpoczyna się od wyjaśnienia celu badania oraz przedstawienia metodologii przeprowadzonych badań. W raporcie zaprezentowane są również wyniki badania jakościowego oraz wnioski i rekomendacje. Ponadto na końcu umieszczone zostały transkrypcje w wywiadów FGI i IDI.

Realizacja terenowa badania została zrealizowana za pomocą dwóch jakościowych technik badawczych: **trzech indywidualnych wywiadów pogłębionych** oraz

czterech **zogniskowanych wywiadów grupowych** FGI, a cały projekt został podzielony na III etapy:

I ETAP – FAZA OPERACJONALIZACJI. Faza ta to etap, w którym zespół projektowy zapewnił realizację przyjętych celów badawczych.

II ETAP – FAZA TERENOWA. Faza terenowa to etap gromadzenia danych za pomocą zaproponowanych metod i technik badawczych.

III ETAP – FAZA ANALITYCZNA. Faza analityczna to analiza danych, które zostały zebrane w fazie terenowej. Zgromadzone dane zostały poddane interpretacji i na tej podstawie opracowany został raport zawierający wnioski i rekomendacje, wykresy i tablice statystyczne szczegółowo opisujące poszczególne obszary badawcze. Ostatni etap to przekazanie zamawiającemu wszystkich powstałych w trakcie badania materiałów.

W celu zapewnienia jak najwyższej jakości zebranego materiału badawczego przez cały okres trwania badania pieczę nad projektem sprawował koordynator.

CEL

Celem wywiadów było zebranie informacji z zakresu:

- dostępnych form obsługi towarowej z wykorzystaniem dostępnych na rynku rozwiązań, które są oferowane przez profesjonalnych dostawców, w tym ze szczególnym uwzględnieniem innowacyjnych i ekologicznych form dostaw (np. rowerem cargo),
- obecnej obsługi towarowej podmiotów gospodarczych zlokalizowanych na obszarze przedmiotowego badania, w szczególności: sposobu dostaw, okien dostaw, czasu trwania dostawy, miejsca dostaw, częstotliwości dostaw,

średniej wielkości i ciężaru dostawy, obecnych problemów z obsługą, które wynikają z usytuowania działalności w Centrum,

- otwarcia ww. podmiotów na różne sposoby regulacji obsługi towarowej, w tym możliwości obsługi dostaw rowerem cargo, wykorzystywania kopert postojowych organizowanych w ulicach, a dedykowanych wyłącznie obsłudze towarowej, reorganizacji formy dostaw (dostawy w ramach zorganizowanych mikrocentrów konsolidacyjnych - MMC);

METODOLOGIA BADAŃ

Badanie zostało przeprowadzone zgodnie z procedurami metodologicznymi i jest ono zgodne z koncepcją triangulacji. Według Normana K. Denzina (2012) można rozróżnić cztery typy triangulacji: danych, badaczy, teorii i metod. Triangulacja metodologiczna, która została zastosowana w projekcie, polegała na użyciu dwóch metod badawczych, przez co zwiększona została obiektywność badań co pozwoliło na całościowe przebadanie opisanych problemów badawczych. Zgodnie z zasadami triangulacji metodologicznej przeprowadzone zostały **badania jakościowe** w postaci zogniskowanych wywiadów grupowych (FGI online) oraz indywidualnych wywiadów pogłębionych (IDI online)

Badania jakościowe to takie, które koncentrują się na głębszej analizie danego zjawiska. W badaniach jakościowych nie stosuje się zatem pomiaru ilościowego, lecz techniki mające na celu wydobyć wiedzę od osób badanych.

Badania jakościowe mają na celu uzyskanie informacji, opinii i wiedzy na dany temat bez ograniczania respondenta. W badaniach ilościowych zazwyczaj

respondent wskazuje jedną z zaproponowanych w kwestionariuszu odpowiedzi, natomiast w badaniach jakościowych odpowiedzi uzyskiwane są od samych osób badanych, bez wcześniejszego zakładania, jakie wyjaśnienia i opinie zostaną zadeklarowane. Dzięki temu badania jakościowe umożliwiają dotarcie do nietypowych, nowych, nieprzewidzianych danych, a także pozwalają spojrzeć na analizowane zagadnienia z innej perspektywy.

Zogniskowany wywiad grupowy (FGI) to swobodna dyskusja grupy rozmówców na dany temat, prowadzona przez moderatora i odbywająca się zgodnie z przygotowanym wcześniej scenariuszem. W przeciwieństwie do **indywidualnych wywiadów swobodnych (IDI)**, w których występuje relacja moderator – rozmówca.

Realizacja zarówno zogniskowanych wywiadów grupowych (FGI) jak i indywidualnych wywiadów swobodnych (IDI) ma na celu rozpoznanie problemów trudnych do uchwycenia w badaniu ilościowym. Wywiady realizowane były przez doświadczonych i przeszkolonych moderatorów, którzy mając umiejętność kierowania rozmową, sterowali nią w odpowiedni sposób. W badaniach jakościowych moderator miał możliwość dopytania rozmówce o kwestie, które wydały się szczególnie wartościowe dla realizacji celów badawczych, co dodatkowo zwiększyło jakość i wartość uzyskanego materiału badawczego. Wywiady to bardziej szczegółowe niż inne techniki zbierania danych, przez co podnoszą wartość badania, a także stanowią solidną podstawę do formułowania wniosków i praktycznych rekomendacji. Podczas wywiadów rozmówcy niejednokrotnie poruszali kwestie ważne z punktu widzenia realizacji celów badania. Ponadto w badaniach FGI zadaniem moderatora oprócz ukierunkowywania

rozmowy, by nie odbiegać od omawianego tematu, było kontrolowanie zachodzących procesów oraz pilnowanie, by każdy badany miał szansę zabrać głos, oraz dbałość o podtrzymywanie uwagi i zainteresowania respondentów. Jedną z największych zalet wywiadu grupowego jest wykorzystanie interakcji grupowych – wypowiedź jednej osoby często generuje wypowiedź drugiej, istnieje zatem możliwość zajmowania stanowisk stojących do siebie w opozycji, wspólnego tworzenia pomysłów, konfrontowania różnych punktów widzenia. Przebieg rozmów został zarejestrowany, a następnie poddany transkrypcji oraz analizie jakościowej. Ze względu na ograniczenia epidemiczne badanie zostało przeprowadzone za pomocą platformy on-line. Organizacja i przeprowadzenie wywiadów FGI oraz IDI odbyło się w sposób gwarantujący rozmówcom optymalne warunki do swobodnej rozmowy zgodnie z ich czasowymi preferencjami.

W badaniach jakościowych najczęściej stosowaną metodą doboru próby jest dobór celowy. Polega on na subiektywnym, świadomym i kontrolowanym wyborze respondentów pod względem ich cech społeczno-demograficznych.

Zrealizowane badania jakościowe koncentrowały się na zapewnieniu maksymalnej zmienności w próbie pozwalającej na uchwycenie zmienności i różnorodności w obrębie pola badawczego. W związku z powyższym do badania zostali zaproszeni przedstawiciele różnych branż. W badaniu zostały przeprowadzone **trzy zdalne pogłębione wywiady indywidualne (ITI)** z reprezentantami firm kurierskich, którzy zajmują się organizacją i ulepszaniem procesu dostaw. Po dwa ogniskowe wywiady grupowe z:

- **dwa FGI** z właścicielami lub managerami, którzy prowadzą działalność gospodarczą w rejonie

Starego Miasta (na obszarze rozciągającym się od Rynku do ulic: Kazimierza Wielkiego, Piaskowej, Nowy Świat i Grodzkiej włącznie). W badaniu łącznie udział wzięło 12 osób i reprezentowali następujące branże: handlową, gastronomiczną, usługową oraz rozrywkową

- **dwa FGI** z właścicielami lub managerami, którzy prowadzą działalność gospodarczą na pozostałej części obszaru objętego opracowaniem tj. obszaru ograniczonego od strony zachodniej i południowej fosą miejską, od strony wschodniej fosą miejską oraz aleją Juliusza Słowackiego, wzdłuż Parku Słowackiego do Mostu Pokoju, od strony północnej rzeką Odrą (Rys. 1). W badaniu łącznie udział wzięło 13 osób i reprezentowali następujące branże: handlową, gastronomiczną, usługową oraz rozrywkową

Rysunek 1



Na każdym etapie badań podkreślany był aspekt dotyczący anonimowości oraz informacje o celu badania. Przed przystąpieniem do badania zostało zorganizowane szkolenie on-line dla rekrutów i moderatorów, w którym zostały poruszone wszystkie najważniejsze informacje dotyczące rzetelnego prowadzenia badań, a przed szkoleniem wysłane zostały materiały: narzędzie badawcze, formatka do rekrutacji respondentów oraz

instrukcja realizacji badania. Ponadto w trakcie realizacji projektu systematycznie i bieżąco monitorowano pracy osób zaangażowanych w badanie. W trakcie trwania realizacji terenowej koordynator projektu był odpowiedzialny za stałe kontrolowanie procesu zbierania danych, nadzorowania pracy moderatorów oraz prowadzenia badania zgodnie z najwyższymi procedurami metodologicznymi.

II. WYNIKI BADAŃ JAKOŚCIOWYCH – KIERUNEK DZIAŁAŃ



PROBLEMY – WŁAŚCICIELE/MANAGEROWIE

Rozmówcy podczas grupowych wywiadów, wskazywali na podobny charakter napotykanych na co dzień problemów. Częstotliwość dostaw, w zależności od rodzaju prowadzonej działalności waha się od kilkudziesięciu w ciągu jednego dnia do jednego razu na dwa tygodnie. Najwięcej dostaw realizowanych jest dla gastronomi oraz dla wielkopłaszczyznowych lokali usługowych. Niektóre z lokali gastronomicznych mają około 2000 dostaw w przeciągu miesiąca, a ogólna masa rozładunku sięga nawet 80 ton. Badani deklarowali regularne korzystanie z usług kurierskich, zarówno nadając jak i odbierając przesyłki.

Rozmówcy wskazywali, iż natężenie dostaw wymaga czasu i pracy przy rozładunku, a często wielkogabarytowe dostawy są niemożliwe do zrealizowania do godziny 9:00. Ponadto kumulacja wielu dostaw w tym samym czasie (do 9:00), przy jednoczesnym braku pracowników, którzy mogliby przyjąć te dostawy w jednym czasie nawarstwia się z problemem z parkowaniem przez dostawców, kontrahentów, co stwarza niebezpieczne sytuacje na drodze. Gros rozmówców zwróciła również uwagę na zalegające palety, skrzynki po dostawach w sklepie, które utrudniają codzienne funkcjonowanie ze względu na niedużą powierzchnie sklepów.

Bo ja w tym momencie mam rano czterech pracowników, którzy równolegle przyjmują cztery różne dostawy, ale nie mogę mieć tych pracowników 40, żeby mi przyjęli dostawy po prostu zaplanowane na cały dzień do godziny 9, bo tak mogą dojechać dostawcy.

(...)dostawcy nawet nie mogą dojechać, ponieważ chociażby z Łodzi dostawca z odzieżą jedzie po wielu punktach po drodze i gdzieś tam ląduje u nas o godzinie 13 czy 14 i my dokonujemy wyboru konfekcji odzieżowej z samochodu, bo tak to po prostu wygląda. To nie odbywa się przez 10 minut, czy 15 minut. Taki wybór tego, co będziemy sprzedawać przez najbliższy miesiąc, dwa, czy trzy, odbywa się przez godzinę, półtorej, więc ten dostawca u nas musi mieć możliwość zaparkowania.

(...) jednak zazwyczaj parkują tak chyba pół legalnie, mówiąc najprościej, bo na tym skrzyżowaniu Łaciarskiej z Oławską. Różnie, z lewej, z prawej, z przodu, z tyłu. Trochę taka partyzantka, można powiedzieć. Ale ci sami goście jeżdżą od wielu lat, więc wiedzą jak po prostu się tam poruszać.

Problemem dodatkowym jest też to, że ciężko zaparkować w okolicy rynku nie płacąc za parking, więc często dostawcy kombinują jak mogą. Właśnie zastawiają, gdzieś stawiają na rogu i to też stwarza niebezpieczeństwo, jeśli chodzi o ruch cały.

(...) bo jeszcze jest też taki jeden aspekt bezpieczeństwa, gdyż w momencie, kiedy trzy, a nawet czasami cztery busy stoją na skrzyżowaniu Łaciarskiej i Oławskiej one praktycznie z każdej strony obstawiają tą ulicę. Dochodzi tam jeszcze do przemieszczania się pieszych. Nawet w zeszłym

tygodniu byłem świadkiem, jak auto gościa stuknęło przy przechodzeniu. Jest bardzo ograniczona widoczność, stwarza to zagrożenie. Raz, pomogłoby to uregulować te kwestie dostaw w jednym punkcie, wiadomo, gdzie ma stanąć, jest bezpieczniej i właśnie dwa, bezpieczniej by było też. Tutaj prosimy się trochę też o tragedię w tym. Jeszcze też w kontekście tych rowerów, mamy dość dużo teraz na drogach i tych hulajnóg elektrycznych i innych wynalazków. Tutaj bardzo ważne by było jak one miałyby się poruszać właśnie. Czy jakimiś tymi ścieżkami rowerowymi, czy drogą normalną, czy jak.

Te regulacje po prostu dezorganizują nam system dostaw. Tak? Zarządca oczekuje dostaw realizowanych w strefie ścisłego centrum do godziny 9. Zrobiłem sobie takie podsumowanie, my w miesiącu marcu, w miesiącu pandemicznym, który, można powiedzieć, jest nieporównywalny z każdym jakimkolwiek innym poprzednim marcem, mieliśmy 1200 dostaw. Normalnie marzec to jest pewnie jakieś 2 tysiące dostaw, więc sobie łatwo można policzyć, że to jest naszych własnych dostaw kilkadziesiąt dziennie. Są też jeszcze nasi najemcy, którzy funkcjonują tutaj w [nazwa firmy], więc można dodać jeszcze co najmniej kilkanaście, czy kilkadziesiąt dostaw, które oni realizują. Proszę mi powiedzieć, tak logistycznie i matematycznie, jak mamy te dostawy zrealizować do godziny 9?

(...) jest masakra po prostu. Wyścig z czasem, wyścig ze strażą miejską i z innymi instytucjami.

(...) czasami nie zdążymy po prostu wyłożyć tej dostawy i to właśnie leży cały czas na magazynie. Nie

ma miejsca, cały czas burdel i właśnie o to bardziej chodzi.

U mnie problem polega na tym, ja później muszę zdać te wszystkie nośniki paletowe, te kosze chłodnicze, muszę zdać je z powrotem do firmy, a to okno czasowe nas na tyle ogranicza, że ja nie jestem po prostu w stanie jakby rozładować całego tego towaru i do 9:00, czy do godziny gdzieś 10:00 oddać im z powrotem wszystkie nośniki. Ja muszę je później, jeśli się nie wyrobię w czasie, przechowywać je na sklepie. A sklep mam na tyle niestety mały, że ja po prostu zwyczajnie nie mam gdzie tego przechowywać. Więc mówię, na tyle nas ogranicza to okno czasowe, że ja przeważnie do 9:00 przyjeżdża kierowca po wszystkie nośniki, ale nie jestem w stanie mu nawet połowy oddać. Nie wyrabiamy się po prostu w czasie, jest to duże utrudnienie dla nas.

Kolejną grupą problemów okazała się konieczność jazdy „naokoło”, oraz w przypadku niezdążenia przed 9:00 dostawy (nawet te ciężkie gabarytowo) realizowane są „na rękach” przez spóźniających się dostawców. Często towarzyszy temu blokada ulic i ruchu przez dostawców rozładowujących towar w innych miejscach przy i na rynku. W niektórych przypadkach przedsiębiorcy liczyli się z koniecznością czekania do następnego dnia na dostawę.

(...) tak naprawdę problem robi się taki, że dostawcy bardzo często blokują trasę. Bardzo często jest sytuacja taka, że oni po prostu stają na drodze, bo nie mają gdzie stanąć i gdzie się po prostu rozładować. Tutaj, tak jak pani Ania mówiła, otwarcie jakby tego wjazdu od strony Bruskiej czy od Gepperta bardzo ułatwi, ale też powiem w kwestii tej godziny 9 dla

samej płyty rynku, bo restauracje zaczynają funkcjonować o godzinie 12 i często tak naprawdę na siłę właściciele muszą postawić ludzi do pracy na godzinę 8.30, 9, żeby ktoś odebrał ten towar.

U nas najczęściej kurier blokuje wjazd na nasze podwórko, jest tam brama, którą po prostu zastawia na chwilę tak, żeby dostarczyć. Jesteśmy na parterze, więc to jest szybka akcja i najczęściej to miejsce wykorzystują na tymczasowy parking.

(...) niektórzy dostawcy do nas, żeby dojechać mogli do nas dojechać dopiero po godzinie 14, 15, więc z tym jest chyba największy problem, jeżeli chodzi o dostawy. I niekiedy jak mamy coś na szybko zamówionego rano, to dopiero może przyjechać następnego dnia.

Oczywiście problematyka wychodzi wtedy, kiedy na przykład jakichś dostawca się spóźni i nie ukrywam, wtedy są problemy. Wiadomo, nie jest to od nas zależne, ale wtedy rzeczywiście bywają takie problemy, że na przykład beczki z piwem, które też ważą po 60-70 kilogramów zdarzało się, że musieli dostawcy nosić na przykład gdzieś już a Placu Solnego albo od strony ulicy Odrzańskiej, tak się też zdarzało.

(...) na restaurację na pewno wpływa, bo są daleko, bo muszą spod naszego budynku, z Placu Wolności, tutaj na Narodowe Forum Muzyki iść w kierunku, nieraz widzę, że biegną, Włodkowica z naszego hotelu, bo nie ma bezpośrednio dojścia tam.

Wrzucenie przez drzwi do lokalu, bo nie ma dostępu od tyłu, nie ma z tyłu wejścia, tylko z przodu, jak mamy okienko musimy otwierać drzwi i musimy wrzucać towar przodem(...) od Świdnickiej.

(...) tutaj też problemem są nasze boczne małe wąskie uliczki, przy których parkują samochody z lewej strony i prawej strony i jakkolwiek większy samochód dostawczy ma problem w ogóle z przejechaniem tą ulicą. Już nie mówiąc o dojechaniu do docelowego punktu, wykonania przystanku i rozpakowania zawartości, to jest największy problem chyba.

Muszą po prostu łamać umyślnie zasady ruchu drogowego, bo po prostu nie ma dla nich miejsca

(...) dostawca, który do nas przyjeżdża, nie ma za bardzo gdzie zaparkować, ponieważ mój sklep mieści się praktycznie przy samej ulicy i jest tam jedynie wąski chodnik dla przechodniów, musiałby stanąć na placu po drugiej stronie ulicy.

Często też dojazd dostawców z innych miast i ich popołudniowy przyjazd, jest utrudniony lub niemożliwy do zrealizowania.

Mamy głównego dostawcę firmę z Poznania logistyczną i gdzieś na trasie jak coś się wydarzy i nie zdąży przyjechać do godziny 10, to już mamy problem. Dopiero może przyjechać na następny dzień. Jak towaru brakuje, to tak samo i my tracimy. Tak to wygląda. Do godziny 10 jest możliwość dostarczenia towaru, ale firma główna przyjeżdża z Poznania, kierowca wyjeżdża rano, na trasie różne rzeczy się dzieją. Może zepsuć się samochód, który musi szybko przeładować, albo gdzieś jakichś wypadek, korek i wtedy kierowca niestety musi wracać do Poznania, bo nie jest w stanie do nas podjechać z towarem.

(...) dostawcy nawet nie mogą dojechać, ponieważ chociażby z Łodzi dostawca z odzieżą jedzie po wielu punktach po drodze i gdzieś tam ląduje u nas o godzinie 13 czy 14 i my dokonujemy wyboru konfekcji

odzieżowej z samochodu, bo tak to po prostu wygląda. To nie odbywa się przez 10 minut, czy 15 minut. Taki wybór tego, co będziemy sprzedawać przez najbliższy miesiąc, dwa, czy trzy, odbywa się przez godzinę, półtorej, więc ten dostawca u nas musi mieć możliwość zaparkowania.

Dla części rozmówców problem stanowią częste eventy i festyny na rynku wstrzymujące ruch i utrudniające dojazd.

(...) często gęsto są jakieś organizowane eventy, festyny, gdzie ten ruch, jak to się mówi, zostaje wstrzymany i też musimy, jak to się mówi kolokwialnie, brzydko mówiąc, kombinować i różnymi sposobami ten towar jakoś dowieźć do naszej restauracji i jednocześnie hotelu, zapewnić wyżywienie gości hotelowych i gości restauracyjnych, więc nie jest do końca kolorowo.

Też zdarzało się, że nasi pracownicy musieli też chodzić tam i te beczki sami przynosić, bo na przykład rzeczywiście był jarmark, czy inne eventy organizowane we Wrocławiu, więc jakby bywają utrudnienia.

Rozmówcy krytycznie wyrażali się również na temat cen. Cena wynajmu i tak oddalonych od miejsca wykonywania usług kopert wynosi 3200 zł/miesiąc. Również opłaty za parking dla sprzedawców, pracowników ocenili jako zbyt wysokie– 80 zł dziennie, 600 zł prywatnie blisko rynku. Większość przedsiębiorców wskazała również na problemy z miejscem parkingowym dla sprzedawców i pracowników.

Tutaj o ile część osób pracujących u nas w restauracji to są pracownicy z Wrocławia i oni faktycznie radzą

sobie z tym dojazdem komunikacją miejską Wrocławia. Dla mnie dojazd wiąże się z taką kombinacją, bo teraz za cały dzień parkingu musiałbym zapłacić 80 złotych dziennie, więc to jest parkowanie po jakichś podwórkach, właśnie gdzieś tam z tyłu.

Średnio dookoła rynku te parkingu, które są prywatne to jest koszt 600 złotych miesięcznie i tutaj jest to bardzo duży problem.

(...) jeżeli chodzi o dostawy, w sensie, same dostawy, to nie ma problemu. Zawsze te dostawy są rano między 6 a 7. Gorzej jest z odbiorem nośników, na których jest towar przywożony, czyli palety, skrzynie i tak dalej, bo nie zawsze się wyrabiamy tak, żeby ten towar rozładować i żeby te wszystkie skrzynie były puste, żeby kierowca mógł zabrać je. Czasami przyjedzie o 8, czasami po 8 i niestety odjedzie pusty z racji tego, że nie zdążymy tego rozładować.(...) Nie zawsze jest możliwość rozładowania tego. Później już nie przyjedzie i te palety, to wszystko zalega na sklepie. Jest to uciążliwe, bo [FIRMA] z reguły są małymi sklepami i mają ograniczoną powierzchnię do przechowywania tego typu.

Dla nas Problemem jest też parkowanie swoich samochodów na Ruska na tym odcinku. Ja akurat przychodzę do pracy na 7:00, przyjeżdżam, to wtedy nie ma problemu. Ale koledzy, którzy przyjeżdżają na 8:00, no to już się muszą naścinać. A wiadomo, że niestety stawki za parkowanie na miejscach płatnych są takie, że gdybyśmy chcieli normalnie 8 godzin opłacić, to chyba pół pensji by poszło. To jest duża uciążliwość dla nas. No ale nic, jesteśmy w rynku.

(...) problem to jest to, że mamy bardzo mały parking dla pracowników. Tam się mieści kilka aut i tutaj niestety właśnie przepisy są, jakie są, bo opłacić trzeba miejsce parkingowe, każdy z pracowników musi, to nie jest tak, że mamy za darmo, żeby nie było że pracujemy w państwowej instytucji i mamy to za darmo, płacimy za to. To jest dosłownie parking na kilka samochodów.

Rozmówcy zwrócili uwagę również na liczne mandaty straży miejskiej po wyznaczonych godzinach oraz problem z gabarytami aut dostawczych, które nie mieszczą się w kopertach, co czasem skutkuje również mandatem. Odholowywanie pojazdów dostawców, serwisantów przez straż miejską, a z drugiej strony brak interwencji ze strony straży miejskiej podczas parkowania na opłaconej kopercie przez osoby nieuprawnione jest również częstym zjawiskiem.

(...) nieraz koło pana xxx widziałem, jak stała straż miejska i wklejała mandaty dostawcom czy kurierom. Jakby to jest taki normatyw już, to jakby nic nowego. U nas taka sytuacja też się zdarzyła kilka razy, bo zaparkował kierowca na przykład na ulicy Odrzańskiej, nasi pracownicy wyszli po towar, bo oczywiście nie było możliwości wjazdu na rynek i też dostał mandat, więc też takie sytuacje miały miejsce.

koperty są na tyle małe, że te auta się po prostu nie mieszczą, bo to są auta do 3,5 ton, to są te busy albo auta właśnie z taką małą windą.

(...) to jest takim pośpiechu robione, jak najszybciej rzucić, żeby po prostu kurier nie dostał mandatu. Wtedy auto parkuje dosłownie na jezdni, jeśli ktoś się pojawi na ulicy Łaciarskiej, skrzyżowanie Łaciarskiej z Ułarską są miejsca wyznaczone na samochody

elektryczne, ale po prostu tam trzeba stanąć, bo on nie ma innej możliwości, gdzie postawić auto, szybko rzucam po prostu paletę, dojeżdżamy do mnie do lokalu, kurier zostawia paletę już sobie sam wyładuję, żeby po prostu nie narażać kuriera.

Na ulicy Oławskiej po prostu nie mają zapewnionego miejsca, gdzie mogą postawić dogodnie swoje samochody. Stoją wówczas, blokując, że tak powiem, deptak, czy od strony ulicy Szewskiej jest, czy na ulicy Łaciarskiej. I też dużo kurierów skarży mi się, że po prostu dostawa musi być jak najszybciej zrealizowana, bo zaraz przyjdzie straż miejska, zaraz będą wlepiane mandaty, więc po prostu uważam, że największym problemem, według mnie, mojego punktu, opiera się na tym, że po prostu kurier nie ma gdzie zostawić swojego samochodu.

Problemem bywa również długi czas dostaw spowodowany potrzebą sprawdzenia towaru (ilości, jakości, terminów ważności), trwa czasem nawet kilkadziesiąt minut.

(...) jeżeli przyjeżdża taka dostawa nabiałowa na przykład, przyjmujemy, że to jest 80, 100 pozycji, to taką paletę trzeba po prostu rozpaletować, przeliczyć te pozycje, czy się wszystko na nich zgadza, sprawdzić terminy przydatności, więc taka dostawa trwa naprawdę wiele minut. W przypadku dostaw kiedy przyjeżdża dostawca z nowym asortymentem, który musi zaprezentować.

Niektórym przedsiębiorcom doskwiera również brak możliwości zaparkowania aut przez serwisantów (naprawa klimatyzacji, sprzętów, wind), bywający szczególnie odczuwalny podczas awarii, ponieważ planowe prace odbywają się przed 9:00.

To są serwisanci związani z obsługą klimatyzacji, windy, czy też chłodnictwa i oni również sygnalizują problemy związane z dojazdem i z biciem rekordów przez straż miejską w dobiegnięciu do takiego samochodu, który stoi akurat w miejscu niewłaściwym po godzinie 9. To są sytuacje, które z jednej strony też planujemy, bo jeżeli są to jakieś przeglądy, które wynikają z harmonogramu, to my jesteśmy w stanie sobie poradzić. Natomiast jeżeli winda się zawiesi to jest jasne, że po prostu musi przyjechać autoryzowany serwis szybko i tą sytuację rozwiązać.

Kilkoro z rozmówców poruszyło również problem obecności szczurów na parkingach w podwórkach.

(...) restaurację, którą mieliśmy na ulicy Świdnickiej, to tam Największym problemem były chyba szczury moim zdaniem, od podwórka.

Te szczury chodzące po tych autach, psie budy, parkowanie właśnie w takich podwórkach to jest jakby standard w tym momencie.

STRATEGIE RADZENIA SOBIE Z PROBLEMAMI – WŁAŚCICIELE/MANAGEROWIE

Przedsiębiorcy działający w badanych branżach posiadają zróżnicowane doświadczenie w prowadzeniu działalności w ścisłym centrum Wrocławia. Niektóre z lokali swoją tradycję kultywują już od 120 lat, niektóre działają od 15, 20 lat, a niekiedy od 1 roku lub 2 lat. Stąd też każda z firm wypracowała własne strategie radzenia sobie z występującymi problemami.

Dłużsi stażem bywalcy Rynku często korzystają z uprzejmości „sąsiadów” i wjeżdżają od podwórka, realizując dostawy „od tyłu”, „ślimakiem”;

(...) nasz jakby dostawca zawsze pojawia się od strony Łaciarskiej, czyli od biurowca, a w biurowcu również jest wicekonsulat Węgier, który ma zawsze przez portiera zaklepane miejsce parkingowe, więc chociażby przez to możliwość parkingu na ten czas jest ułatwiona, bo zawsze to miejsce jest, ponieważ czeka na kogoś innego(...)W związku z czym, to jest taka, powiedzmy, wewnętrzna przysługa, wewnętrzne wykorzystanie tego

Od tyłu mamy dojazd bezpośredni i to się też wiąże z korkami na Kazimierza Wielkiego, bo mamy od Kazimierza za hotelem [nazwa firmy] wjazd bezpośrednio do hotelu. Wiadomo, jeszcze raz utrudnienia, brak lewoskrętu. Czekamy cały czas. Ale mam wszelakich dostawców. Nawet mogą powiedzieć od leków, od wszystkiego, do ochrony. Wszystko się dzieje w miarę od tyłu.

Część rozmówców stawia na negocjacje ze strażą miejską oraz ekspresowe tempo realizowania dostaw, z nadzieją na brak kontroli ze strony straży miejskiej

(...) ta dostawa jest taka na takich wariackich papierach trochę, bo to jest szybkie wyrzucenia, ciach, ciach, ciach, żeby jak najszybciej po prostu wyjechać, żeby nie trafić na strażnika miejskiego.

Rozwiązaniem na problemy z parkingiem jest rezygnowanie z dojazdów samochodami do miejsc pracy lub parkowanie pracowników z tyłu, od strony podwórek – zdarza się również udostępnianie miejsc parkingowych hotelu potrzebującym pracownikom (w pandemii).

Jak gości hotelowych oczywiście nie ma, okres ten pandemiczny, wiadomo, hotele były pozamykane, a

nasza restauracja i tak działała w tych czasach trudnych, to w pierwszej kolejności mogli nasi pracownicy, cały sztab pracowniczy, parkować, więc ten parking automatycznie rozwiązuje naszym pracownikom ten problem, że nie trzeba gdzieś parkować na uliczkach i płacić, jak to państwo wspomnieli, krocie za to, żeby przyjechać autem do rynku i płacić 80 złotych dziennie

Niektórzy decydują się również na samodzielne dostarczanie zamówionego towaru, lub wynajęcie „chłopca na posyłki”.

Każdy z nas musi pojechać po prostu wybrać towar na giełdę i tyle. Ewentualnie jak coś, to wysyłamy, jeśli klient sobie zażyczy, to albo każdy z nas ma swojego chłopca na posyłki, czyli leci z bukietem w dane miejsce, bądź też sami jeździmy.

Część przedsiębiorców postawiła na zmniejszenie liczby dostaw i koncentrowanie zamówień u jednego dostawcy oraz parkowanie poza rynkiem i dowożenie potrzebnego towaru.

To są też dostawcy, którzy wjeżdżają busami po prostu, więc są w stanie zaparkować przy Ofiar Oświęcimskich i ten kawałek już przelecieć się. Mają wózki, więc przeważnie przywożą tymi wózkami.

REKOMENDACJE – WŁAŚCICIELE/MANAGEROWIE

Właściciele i managerowie korzystając z własnych obserwacji, praktyk i doświadczeń zaproponowali szereg rozwiązań ułatwiających, w ich opinii funkcjonowanie ich działalności w ścisłym centrum Wrocławia.

Wszyscy z rozmówców zaakcentowali potrzebę wydłużonego czasu „okna dostaw” oraz stworzenie

drugiego okna dostaw – najlepiej w godzinach popołudniowych .

Natomiast tak bardziej realnie, to tutaj sądzę, że zrobienie drugiego okienka w godzinach południowych, tam powiedzmy po 15, może do 17, coś takiego mogłoby znacznie pomóc, bo prawdę mówiąc to współczuję gastronomii, jeśli zamawia towar, towar przychodzi o 8, 9 rano, praca po 17, 15, to są straszne rozbieżności. Chyba drugie okienko na ten moment, plus te wyznaczone koperty, żeby przynajmniej jedno, dwa i tutaj też jakiś wzór matematyczny zrobić, policzyć ile jest w danym promieniu lokali, ile mają dostaw. Zebrać dane chociażby jak tutaj, że będzie, powiedzmy, 100 dostaw w tygodniu w tym rejonie na te 10 lokali, to już przynajmniej wiemy, z czym możemy się tutaj mierzyć. Czy jedno miejsce wystarczy, czy dwa. Zebrać informacje, stworzyć jakieś takie centrum informacji kto, ile ma. Oczywiście na ile ci przedsiębiorcy będą chcieli te informacje podawać, na ile będzie możliwość, ale można by zrobić wtedy jakąś ulgę podatkową, czy coś, wejść w ten system i to uporządkować.

My przede wszystkim potrzebujemy dłuższy czas tego okna dostaw, w którym nie będzie nam przeszkadzała straż miejska. Ja myślę, że dosyć dobitnie mówiłem o charakterze naszej działalności, jakby przez działania miasta zaczynamy być coraz bardziej zmuszani do tego aby gdzieś zacząć szukać miejsca innego na naszą działalność. Jesteśmy jednym z największych podmiotów, które zatrudniają ludzi tutaj w rynku. My zatrudniamy ponad setkę osób. Nasi najemcy to jest pewnie i drugie tyle, więc ten rynek on musi żyć i musi, muszą być realne zmiany.

Wydłużenie tego okna czasowego, że można byłoby bezpiecznie i bez jakichś tam scysji ze strażą czy policją po prostu wjechać na rynek.

Jedynym moim pomysłem na tą chwilę jest po prostu rozszerzenie tego okna czasowego, tak do 12:00, żebym ja mogła spokojnie te wszystkie należniki oddać kierowcy, żeby ten kierowca mógł spokojnie wjechać na ten plac, nie martwić się, że zaraz go będzie Straż Miejska ścigała. Już nie mówię o utworzeniu jakieś kopert, bo myślę, że nas jest po prostu w centrum miasta zbyt dużo, żeby takie koperty utwarzać dla nas, ale żeby po prostu rozszerzyć te okna czasowe, żebyśmy mogli sobie spokojnie pracować, a nie walczyć z czasem.

Większa część rozmówców uważa, że w przypadku osób prowadzących działalność powinny zostać zniesione mandaty za nieprzepisowy wjazd do centrum ze strony straży miejskiej, lub chociaż większa wyrozumiałość przy ich wystawianiu.

Również podejście straży miejskiej do takich, nazwijmy to, incydentów, gdzie ktoś przyjedzie, powinny być bardziej elastyczne. To nie jest tak, że ktoś sobie tutaj po prostu wymyślił, że przyjedzie i będzie okupował wjazd do rynku, bo mu się tak podoba. Nikt tego tutaj złośliwie nie robi.

(...) dla mnie najważniejsze jest to, żeby faktycznie miasto nie przeszkadzało, a w pomocy, to nie wiem, poprosić straż miejską, żeby nie zwracała aż tak uwagi na dostawców, bo dostawcy nie przyjeżdżają dlatego, bo im się tak chce. Im po prostu tak się stało czasowo, pękła opona, logistycznie się wysypali i my po prostu potrzebujemy, żeby nam w tym nie przeszkadzać, w kwestii dostaw.

Miejsca postojowe muszą być jakieś wydzielone, nie może być tak, że się blokuje, ktoś dzwoni i kurier musi biec, żeby przeparkować. To utrudnia. I troszeczkę większa elastyczność jakby ze strony władz miejskich, straży miejskiej. Jeżeli jest nagła jakaś sytuacja, że trzeba wjechać, dostarczyć coś na szybko, zajmuje to 2, 3 minuty, to żeby wpuścić to auto, jak jest taka możliwość, na rynku nie ma za dużo ludzi, rozładować i żeby ono wyjechało. Troszeczkę elastyczności, moim zdaniem.

Badani wskazali jako propozycje rozwiązań na czasowe przepustki, vouchery dla dostawców, hurtowni i możliwość wjazdu dostawców całą dobę, w ramach ich potrzeb w oparciu o identyfikatory oraz większą niż proponowana liczba kopert dla dostawców.

Na jednej ulicy przynajmniej z 5 czy 6 kopert by musiało być. Tak, żeby w godzinach, które są najbardziej oblegane, żeby dostawcy mieli taką możliwość wjechać. To nie jest tak, że to tylko na rynek tutaj przyjeżdżają i parkują w tym miejscu, tylko przyjeżdżają też na okoliczne ulice i parkują po prostu w konkretnych miejscach, gdzie wiedzą, że mogą sobie pozwolić zastawić auto, bo nikt ich tam nie ruszy. Znaczy dla mnie, moim zdaniem to nie będzie sprawdzony pomysł.

(...) jakieś zezwolenie ekstra na dostawy takie wrażliwe, że tak powiem (...) jakaś przepustka na konkretne auto, na konkretny adres chociażby. Na konkretną trasę. To nie chodzi o to, żeby hulać tam całą dobę i jeździć gdzie się chce i kiedy się chce, ale jakieś takie przepustki. Uważam, że powinna być możliwość choćby nawet odpłatnie, niech miasto bierze za ten karnet, czy jak to tam nazwać, czy

przepustkę, pieniądze. Oczywiście w rozsądnej cenie. Ale żeby po prostu była możliwość obejścia tych restrykcji. Legalnego obejścia, a nie partyzantki.

(...) pozwolenia, które mogłyby być dla oznakowanych samochodów, przeznaczone oczywiście w godzinach, moim zdaniem, wydłużonych, ale nie wieczornych, bo też będzie to na pewno kolidowało z całym wizerunkiem rynku przede wszystkim, jeżeli będą dostawcy jeździli po rynku o godzinie 16, gdzie się zaczyna już ten największy boom taki turystyczny. Jeżeli by były jakieś pozwolenia przedłużające wjazd pod lokal do godziny, przykładowo, nie wiem, 14-15, podejrzewam, że to by już bardzo ułatwiło sprawę w funkcjonowaniu wielu przedsiębiorstw, restauracji

Inni poszli o krok dalej i zasugerowali całkowite wyłączenie starego miasta, rynku z ruchu samochodowego, z możliwością wjazdu tylko dla mieszkańców i dostawców.

Te wszystkie pomysły, które pan przedstawił są dla mnie absurdalne. Z mojego punktu widzenia to zda sprawy i będzie jakimś dla nas większym rozwiązaniem. Dla mnie jedyne rozwiązanie jakie jest, według mnie, nie każdy się musi z tym zdaniem zgodzić, zrobić tak jak w Krakowie jest zrobione. Stare miasto czy rynek po prostu wyłączyć z ruchu miejskiego, zakaz wjazdu samochodów, tylko i wyłącznie mieszkańcy, którzy mieszkają w rynku i w drugiej kolejności wszyscy zaopatrzeniowcy.

(...) gdyby takie rozwiązania, jak w wielu europejskich miastach było wprowadzone ifo rynku samochodami i w najbliższych okolicach mogliby się poruszać tylko i wyłącznie mieszkańcy, którzy mają odpowiednie

urzędowe zezwolenia na to, to byłoby też łatwiej z dostawami. Myślę, że dostawcy mieliby więcej miejsca, żeby i obsłużyć nawet 2-3 lokale, które się znajdują obok siebie, bo po prostu mieliby gdzie stanąć.

Większa część rozmówców opowiedziała się kategorycznie za brakiem wzrostu kosztów dostaw.

Miasto powinno umożliwić dostawy realizowane do podmiotów, które są zarejestrowane, które prowadzą działalność w rynku. Jakby nie mam wielkich oczekiwań wobec miasta, oby tylko nam nie przeszkadzali.

Wiadomo jakie czasy są 100 zł, ale jak się przeliczy na rok, to już gorzej. Więc jeżeli miasto chce udogadniać, to niech udogadnia, ale nie podwyższa ja bym był za tym bardziej.

Pozostali sugerowali inne rozwiązania, na przykład wprowadzenie jednej stałej opłaty dla wszystkich.

Wokół jest dużo lokali, abonament 100 zł miesięcznie to jest taka normalna, tak jak to wygląda na osiedlach zamkniętych, gdzie ludzie mają szlabany, bramki, 3 piloty do bram i tam płacą 100 zł miesięcznie taki abonament, żeby wjeżdżać i mieć miejsca parkingowe na osiedlu, na takiej podobnej zasadzie powinno być to rozwiązanie.

Wszyscy zasugerowali potrzebę zwiększenia liczby miejsc dla dostawców i rozplanowanie ich w większych od siebie odległościach.

Przede wszystkim jakieś wyznaczone miejsca dla dostawców, bo wystarczyłoby w strategicznych punktach trochę takich miejsc zrobić oddzielonych,

osobne odległości i tak naprawdę problem dostaw by się mocno tutaj zmniejszył.

Jako sposób sterowania ruchem w centrum wskazano propozycję zarządzanie miejską „aplikacją”.

Jeszcze jakieś zarządzanie tym wszystkim, jakaś wrocławska aplikacja dla wszystkich. Na pewno miasto. Miasto, czy jakaś spółka należąca do miasta.

Padł również pomysł na utworzenie miejsc dla dostawców i kurierów z zabezpieczeniem sterowanym pilotem.

Żeby była taka blokada, żyjemy w takich czasach, że można jakieś siłownik coś co się otwiera, dojeżdża bezpośrednio rower i ma sobie czujnik, ta blokada opada i tyle. I wtedy każdy by kupował abonament sobie na to., Że może korzystać z czegoś takiego (...)Pilota, czujnik w samochodzie, nie wiem, czujnik koło zderzaka w samochodzie, podjeżdża i to się automatycznie rozkłada.

też osobiście na przykład, jak mamy wjazd do nas na podwórko, ten wjazd jest zablokowany słupkiem, rzeczywiście opuszcza się go pilotem i tutaj osoba postronna nie wjedzie. Takie miejsca blokowane, które przez jakieś dostawców mogą być odblokowane tylko na ich życzenie rzeczywiście ma sens i też sens miało by to, że to miejsce mogą odblokować osoby, jakiejś godziny, czy o czasowy po prostu, żeby taka blokada później w godzinach popołudniowych opadała, żeby ktoś mógł sobie normalnie stanąć.

WNIOSKI – WŁAŚCICIELE/MANAGEROWIE

- Branża

gastronomiczna

zwraca baczność

uwagę na warunki

przewożenia towarów, ze względu na specyfikę zamawianych produktów;

Jak mam czas i jak moi ludzie mają czas, jak najbardziej zwracamy uwagę, zwłaszcza gastronomiczny. Czyli temperatura i w czym jest przewożone to jedzenie i nawet wpisujemy temperatury wyrzykowo, czy to się zgadza i patrzymy na magazyny, mamy też rekomendowanych dostawców.

- Właściciele punktów zdają sobie sprawę z ograniczeń miejsca w jakim się znajdują, ale liczą na wsparcie miasta, bo niejednokrotnie czują się wizytówką miasta i płacą wyższy czynsz za miejsce w ścisłym centrum miasta;
- Dostawy gabarytowo (wielkościowo, wagowo) i ilościowo są z reguły duże i częste, co wiąże się z dodatkowym nakładem czasu przyjęcia dostawy i oddelegowania pracownika w punkcie usługowym - handlowym, a tym samym wydłużenia czasu postoju dostawcy;
- Specyfika dostarczanych produktów wyklucza użycie proponowanych form dostawy takich jak np. rower cargo – towary potrzebują chłodni i są w zbyt dużych ilościach;
- Specyfika zamówień również często wyklucza udział pośredników w realizacji zamówień, w przypadku kwiaciarzy nieodłącznym elementem jest ich osobista

CONCLUSION



obecność na giełdzie (celem weryfikacji świeżości kupowanego towaru; wyboru kwiatów itp.);

- Rezerwacje kopert online sprawdziłyby się w opinii rozmówców tylko przy planowych pracach, np. serwisowych, ale nie w sytuacjach nagłych, nieplanowanych;

(...) system online (...) raczej się nie sprawdzi przede wszystkim dlatego, że mamy duże korki we Wrocławiu i ciężko jest wycyrklować dostawy na daną godzinę, bo mogę się umówić z dostawcą, żeby był na tej kopercie zarezerwowanej na przykład o 8:30, a będzie coś się na mieście działo i ta rezerwacja odpada i koperta jest zablokowana, bo drugi dostawca nie wie, czy może na niej stanąć, czy jest zarezerwowana dla kogoś.

- Branże gastronomiczne przyjmujące najwięcej dostaw, mają codziennie wielkogabarytowe dostawy, jednak nie da się ich szczegółowo zaplanować - ich częstotliwość uzależniona jest od pory roku, dnia tygodnia i pogody;

Jeżeli chodzi o sam rynek wrocławski, to można powiedzieć szczerze, że lokale gastronomiczne są głównym odbiorcą dostaw tak naprawdę. Najwięcej do nich przyjeżdża i codziennie, więc trzeba wziąć pod uwagę specyfikę tej branży, że nie da się zaplanować zejścia. Nie da się zaplanować ruchu tego, ile będziemy musieli zamówić i w jakich ilościach. To musi być w jakichś sposób elastycznie też organizowane. Nie da się zaplanować, że będzie 10 dostaw w ciągu tygodnia o takich i takich gabarytach. Nie da się tego zaplanować w gastronomii.

- Konieczność polepszenia relacji ze strażą miejską;

- Podwyższenie kosztów dostaw odbiłoby się na konsumentach;

Ja nie ponoszę kosztów związanych z dostarczaniem tego towaru, ale jeżeli by to miało, nie wiem, jakoś radykalnie miałyby wzrosnąć te koszty, to oczywiście za to będzie towar droższy. Za to zapłaci klient, nie ja.

- Rozmówcy z branż gastronomicznych krytycznie wypowiadają się na temat proponowanych rozwiązań ze strony Urzędu Miasta np. specyfika dostarczanych produktów wyklucza użycie proponowanych form dostawy takich jak np. rower cargo – towary potrzebują chłodni i są w zbyt dużych ilościach;

Takie skonsolidowane magazyny, że się dojeżdża bliżej centrum i tak dalej. Według mnie to nie zda większego egzaminu, bo wtedy wszyscy dostawcy musieli by się dostosować do kogoś innego. Trochę tego nie widzę. Ciężko jest to wytłumaczyć słowami też, ale wtedy dostawcy musieliby się kontaktować z kolejnymi, też przewożenie, kombinowanie, tak jest jakby z pierwszej ręki, więc jakby tego trochę nie widzę.

U mnie to w ogóle nie, oczywiście, że nie. Takie centra na obrzeżach to nie, bo już samochód się zaparkuje w tym centrum głównym i dojeżdża do mnie, a po co ten towar przerzucać jeszcze dwa czy trzy razy zanim on do mnie trafi? Bez sensu.

Może niech miasto w takim razie dopłaca nam do dostaw. Poruszamy się w granicach absurdu. My chcemy działać w warunkach rynkowych w sensie takich, że kupując towar sprzedajemy go i na tym zarabiamy, jesteśmy w stanie się utrzymać, zbilansować na tym miejscu. Jakiegolwiek wytrącenie powodujące, że nasi dostawcy płacą za wjazd do

rynku, płacą mandaty, powoduje to, że za chwilę pewnie nas albo kogoś innego tutaj braknie, bo sam osobiście znam takie podmioty, które się po prostu wyprowadziły stąd, bo koszty funkcjonowania były zbyt duże.

Absurdalne czasami jest to, że mimo tego parkingowego ktoś wjedzie na naszą kopertę i znika. Straż miejska się tym zupełnie nie interesuje jak ktoś stoi na naszej kopercie, za którą my płacimy do miasta pieniądze, straż miejska nie chce interweniować. Ona najchętniej interweniuje jak ktoś stanie pół metra przed tą kopertą i realizuje do nas dostawę.

To według mnie to jest koncepcja bardzo utopijna, bo 15 minut to jest niewiele. Ciężko to skoordynować z faktycznym położeniem, lokalizacją dostawcy, więc myślę, że bardzo często to by było przestrzelone w jedną albo w drugą stronę czasowo i wydaje mi się, że też tych potencjalnych miejsc na tego typu koperty jest za mało względem do popytu po prostu. Lokali jest za dużo

A co w przypadku jak dostawca będzie 17 minut na tej kopercie, to co wtedy? Ten drugi każde mu zejść, dochodzi do rękoczynów, dzwoni po policję, co się dzieje? To też jakby ciężko jest wyegzekwować ten czas, a w rynku to jest też tak naprawdę jeden skręt źle i jesteśmy już 3 minuty później, tam gdzie mieliśmy być. Ktoś tam źle wjedzie, czy coś. Podpisuję się, to jest bardzo utopijne według mnie rozwiązanie z tym. Zwłaszcza 15 minut okienko w rynku.

Mając obok swojej restauracji 10 czy 12 innych restauracji na tej samej ścianie i wiem jak wygląda ulica obok, która w godzinach pomiędzy 10 a 12 po prostu dostawca za dostawcą stoi, to nie wyobrażam

sobie tego po prostu. To byłaby wiecznie kłótnia o dane miejsce, bo więcej niż jedno czy dwa miejsca by nie zrobili, a na rynku byłoby takich miejsc potrzebnych od groma.

Moim zdaniem chyba rowery Cargo chyba się za bardzo nie sprawdzą, bo mają za małą pojemność, jeżeli chodzi o dostawę tutaj. Więc czasami, żeby jedną dostawę mieć, to musiało by przyjechać pięć rowerów razem, żeby jedną dostawę zrealizować.

Ja chcę to widzieć, jak ktoś mnie popchnie. Głupie to jest jak na mnie. A kto będzie dźwigał, w sensie kto będzie kierował rowerem, ja? Jak ja chcę zrobić dostawę na 100 000 zł, to wynajmuję rower i sama se pcham, czy jak?

Ja też myślę, że rowery Cargo nie zdały egzaminu. Sam jeden worek mąki waży 25 kg. Jak ja zamawiam tonę, czy 1,5 tony mąki, sobie nie wyobrażam 100 takich rowerów, czy 50. I 50 rowerów zajęłoby więcej miejsca, niż jeden duży samochód dostawczy.

- Rozmówcy z branż usługowych, rzadko korzystający z usług kurierów i dostawców przychylnie wypowiadają się o propozycjach rozwiązań;

Przy takich gabarytach przesyłek jak my dostajemy i wysyłamy to potrafię sobie to wyobrazić. Nawet może nie na zasadzie jakiegoś kolejnego centrum budynku, ale chociażby takie proste rozwiązanie, przyjeżdża samochód dostawczy, który parkuje właśnie na takiej kopercie i od niego ci rowerzyści, o których rozmawialiśmy, przyjmują, nie wiem, 10 takich rowerzystów przejmują te mniejsze paczki, rozwozi je po rynku i okolicach. Coś takiego jest realne, powiedzmy, ale to tylko przy takich mniejszych dostawach jak u nas. Natomiast tak jak tu u Państwa,

w sumie, to zupełnie nierealne w przypadku, ale dla mnie jak najbardziej tak.

- Propozycja rozwiązań (rower cargo) ma sezonowy charakter i nie sprawdzi się podczas niekorzystnych warunków atmosferycznych;

Z tym że to widzę problem w ogóle z tymi rowerami, chodzi o sezonowość. Bo jeżeli przyjdzie taka zima, jak była w tym roku, to miesiąc, czy dwa, mimo dobrych chęci, byłoby to wszystko wycięte zużycia. To by musiało być tylko jako taka dokładka, nie jedyny środek transportu po to, żeby właśnie zastąpić czymś, kiedy warunki nie pozwalają.

- Rozmówcy poddają wątpliwości szybkość, jakość i koszty dostaw realizowanych przez centra logistyczne;

Też kwestia tego, jakby to zajmowało czasowo. Na przykład jak mamy zamówienie dzisiaj, sobie dzwonimy, że potrzebujemy 50 kg polędwicy wołowej na jutro jeżeli czas by się dostawy nie zmienił, to jak najbardziej jestem za. Ale jeżeli to by miało wydłużyć czas, bo podejrzewam, że zanim to od producenta dojdzie do pierwszego centrum logistycznego, z drugiego przetrucą do trzeciego i dopiero do nas, no to może się ta dostawa wydłużyć.

Pomysł może jest dobry, ale też uważam, że nierealny przede wszystkim, że wtedy wszyscy przedsiębiorcy z centrum musieliby korzystać z tego jednego centrum logistycznego. Czyli jak ktoś ma swojego dostawcę, to dostawca musi to najpierw zawieźć do tego centrum logistycznego i to centrum logistyczne dopiero dostarcza towar nam, tak? Czyli mamy dostawcę za jakąś kwotę dostawę, ale jak pójdzie do centrum logistycznego, tam trzeba opłacić kolejnych ludzi,

kolejnego pracownika, który dostarczy nam ten towar i koszt idą w górę. Więc uważam, że to nie ma najmniejszego sensu.

- Rozmówcy obawiają się braku możliwości monitorowania przesyłki w mikrocentrach i braku odpowiedzialności dostawców przy zagubieniu lub uszkodzeniu;

Natomiast gdyby to miało iść przez kilku pośredników, to też bym się obawiała tego, że na którymś etapie ta moja dostawa gdzieś zniknie i nie będzie wiadomo gdzie. Dwa, że będzie przerzucanie odpowiedzialności (...) w tym momencie nie możemy udowodnić, na którym etapie paczka uległa zniszczeniu. Bo kurier ten ostatni będzie się wypierał, że on taką paczkę dostał. ten poprzednik z samochodu powie, że on dostał taką z samochodu i co?

Niektóre produkty potrzebują chłodzi, niektóre produkty potrzebują specjalnych warunków przechowywania, wilgotność i tak dalej. Ja bym się bardziej obawiał o jakość ostatecznego produktu, który by do mnie dotarł.

- Liczba kopert do parkowania powinna być podyktowana dogłębną analizą liczebności lokali użytkowych w danych lokalizacjach i możliwościami najbliższego do nich dotarcia;

(...) na przykład na ulicy Oławskiej, w okolicy powiedzmy po jednym miejscu na każdej ulicy sąsiadującej, Szewska, Łaciarska, Biskupia byłoby okej. Ale na przykład na placu Solnym, nie wyobrażam sobie, żeby było tylko takie jedno miejsce dostępne i obsługiwało wszystkich dookoła.

- Wzrost kosztów dostaw powinien być uzależniony indywidualnie od skali dostaw danego przedsiębiorstwa;

Tutaj też jest ciężko gdybać odnośnie podwyższenia cen, bo rzeczywiście dla jednych 100 zł to może być nic, a dla innych, prowadzących jakiś mniejszy lokal, który korzysta z dostaw przykładowo raz w tygodniu, 100 zł to już jest 25 zł na tydzień, więc to może być dla nich dużo. Więc to jest kwestia Moim zdaniem indywidualnego rozpatrzenia na wielkość przedsiębiorstwa.

- Widoczna jest rRozbieżność w funkcjonowaniu sektora publicznego i prywatnego

Czyli my mamy swoje miejsce i bez pośpiechu, jakakolwiek ilość, czas trwania przyjmowania na tych dostaw jest bez jakichś tam ograniczeń, ale to też nie jest spowodowane tym, że mamy miejsce i mamy swoje procedury. Oprócz parkingu, który dzierżawi my, też jest możliwość pojechania sobie pod boczne wejście przy Panoramie, więc tutaj tak jak panie, nie mamy z tym stresu i nie goni nas czas. Jak wielkie są te paczki, gabaryty, to spokojnie wszystko możemy przetransportować do budynku.

PROBLEMY – KURIERZY

Opinie
kurierów
umożliwiły



sformułowanie problemów, które sygnalizowane były już podczas wywiadów grupowych z managerami i właścicielami przedsiębiorstw znajdujących się w centrum.

Po godzinie 9:00 lub z powodu braku możliwości dojazdu kurierzy muszą liczyć się z koniecznością noszenia paczek.

Natomiast nie ma wtedy możliwości wyjazdu samochodem, więc jest to praca, no ręczna, tak. Nie podjeżdżamy autem, tylko parkuje tam kurier w wyznaczonej strefie, no i idzie już potem niestety wszystko musimy doręczać ręcznie.

(...) bramy wjazdowe na te podwórka są tak wąskie, że kurier nie jest w stanie wjechać, a na przykład z ulicy do miejsca wyładowania towaru musi na przykład paczki nosić. Jeżeli to jest jedna paczka, jakaś lekka, ryza papieru, bo też można sobie zamówić, to jest okej, ale gorzej, jeżeli to się ja przykład okazuje, że ktoś tych ryz zamówił 8, 10, 20 nie. No i na przykład ten kurier na tym wózeku te 200 kilo na przykład łącznie musi gdzieś tam przetransportować przez nierówny chodnik, krawężnik, podwórko, kolejny krawężnik, kolejne podwórko. W podwórku między samochodami nie może przejechać, więc musi to wszystko przenieść, no to to jest jak najbardziej utrudnienie, jeśli chodzi o tą starą sieć Wrocławia

Kurierzy zwrócili uwagę na fakt, iż brak możliwości dojazdu do centrum po 9:00 skutkuje spóźnieniami, niezadowoleniem klientów, zostawianiem paczek pod innymi adresami i tym samym spadkiem jakości usług.

No zaczynają się kombinacje, tak. Doręczania gdzieś, zmiany adresów, doręczanie po jakiś tam punktach, po sąsiadach, po punktach partnerskich. No jest to kombinacja i jakby nie było, no to ta satysfakcja klienta z naszych usług maleje, co potem wpływa na późniejszy nasz rozwój, tak. No, bo jak klient nie jest zadowolony, to nie wybiera naszej firmy, tylko

wybiera firmę inną, która ewentualnie jest w stanie się dostawać czy tam inny system doręczenia przesyłek.

(...) naprawdę jakbyśmy zakazali klientom całkowitego wysyłania jakichkolwiek przysyłek po godzinie 10-tej rano, to ktoś, kto zaczyna pracę i otwiera firmę w godzinach ósma-dziesiąta tak naprawdę nie ma czasu na przygotowanie czegokolwiek i te przesyłki może jakimś cudem będą w stanie być odebrane prze kuriera dla następnego po tym całym dniu już jest nierealne w jechanie do Centrum Miasta i zrealizowanie tych zleceń.

Wszyscy z rozmówców zaakcentowali niesprzyjające warunki drogowe: wąskie, jednokierunkowe ulice, brak parkingów, blokowanie ulic i zastawianie innych, ogródki piwne, stłuczki, słupki blokujące wjazd.

Uliczki, brak miejsc parkingowych, brak przede wszystkich wyznaczonych miejsc dla dostawców, bo takich miejsc we Wrocławiu praktycznie nie ma, a jeżeli są no to zazwyczaj pozostawiane i nie przez dostawców. No przede wszystkim strefy jednokierunkowe, uliczki jednokierunkowe. No przy zabudowach tych zabytkowych, to najczęściej nie ma miejsc parkingowych. No, co mogę powiedzieć więcej. Przede wszystkim trudność w jeździe, tak. Jeździmy autami dostawczymi, auta są duże, więc musimy się przeciskać, niejednokrotnie gdzieś ktoś kogoś zarysuje, ktoś kogoś zastawi

Kurierzy blokują deptaki, kurierzy blokują tak naprawdę miejsca parkingowe służb, blokują ulice często, uniemożliwiają tak naprawdę normalne funkcjonowanie Centrum Miasta, choćby ze względu na to, że faktycznie nie mają możliwości

zaparkowania tego auta w jakimkolwiek miejscu, bo nie ma tych miejsc wyznaczonych.

Więc tu jest największy problem, jak chodzi o wielkość uliczek, ciasnotę i brak miejsc parkingowych

(...) jeśli chodzi o ścisłe Centrum, to wiadomo dużo częściej zdarzają się różnego rodzaju obcierki, słupki powyginane i tym podobne, co generuje koszty dla firmy.

Jak powiem, że ze dwa razy w miesiącu się zdarzy, jakaś obcierka, wygięty słupek jakiś miejski albo rozcięta opona o krawężnik lub o coś takiego, to myślę, że nie skłamię. Dokładnej statystyki nie znam, bo jakby nie prowadzę tego, ale średnio dwa razy w miesiącu się zdarza, że gdzieś jest jakiś problem, mówię albo z rozwaloną oponą o jakiś krawężnik albo gdzieś jakieś obtarty nasz samochód, jakiś słupek, jakieś lusterko gdzieś złożone w innym samochodzie. Bo wiadomo najczęściej są to duże samochody, bo to dostawcze busy, więc one są szerokie, a ludzie parkują, jak parkują, bo przecież Smart się zmieści, to jak już jedzie bus, to już jest problem.

(...) też przyjeżdżają samochody ciężarowe, blokują na przykład ulice na pół godziny, bo ona musi rozładować towar. Dla naszego kuriera pół godziny, to jest powiedzmy, nie wiem 10 paczek doręczonych. Więc to automatycznie też komplikuje to sprawę kurierowi, który mógłby dostarczyć 10 paczek, a stoi za śmieciarką, za jakimś samochodem obsługujący sklep, który musi wyładować na przykład towar.

(...) blokowania ulic, to są standardem, tak. Od prywatnych osób, które przyjechały na 5 minut do knajpy po coś i dają dalej i zablokują samochodem, do

nie wiem rikszy, wózków, koni zaprzęgowych, które jadą furmanką i Pan pokazuje komuś tam Miasto, nie. To dla naszego kuriera, to już jest problem, bo on ma tam za chwilę odbiór i jak się na niego spóźni to będzie kara.

Utrudnienie przede wszystkim z szerokością uliczek, wystające różnego rodzaju banery reklamowe, fasady budynków, wąskie chodniki, brak miejsc parkingowych. Rynek, sam rynek, gdzie też ciężko na niego wjechać, to to jest tak naprawdę głównie utrudnienie, jeśli chodzi o ścisłe Centrum

Do tego dochodzą ogródki piwne pewnego rodzaju poustawiane gdzieś tam na chodniki. Kurierzy czasami też, nawet nie oni obcierają kogoś, tylko wystarczy, że on zaparkuje gdzieś przy drodze i ktoś wyjeżdżając gdzieś go obetrze i jedzie dalej, tak. Tutaj jest jakby duży problem z tymi obcierkami, no uliczki przede wszystkim są wąskie, chodniki są wąskie, więc nie ma gdzie uciec na ten chodnik, jeżeli gdzieś tam się mijają dwa samochody, no to ten samochód fizycznie nie ma gdzie uciec, więc oponą uderza w krawężnik, krzywi felgę, powietrze schodzi, opona do wyrzucenia dużym obciążeniem w tej chwili jest wprowadzanie dodatkowych słupków, które blokują możliwość zmieszczenia się auta, wyminięcie się aut, ewentualnie chwilowego postoju aut na poboczu, w celu rozładowania jakiś większych przesyłek paletowych, czegokolwiek. Tak de facto kurier stojąc na takiej wąskiej uliczce, opuszczając windę w dół, musi zatrzymać cały ruch, wyładować paletę z towarem, przewieźć ją paleciakiem na pobocze, odjechać autem, w cudowny sposób znaleźć miejsce, gdzie będzie mógł zaparkować, wrócić do klienta,

podpisać odbiór towaru i gdzieś powiedzmy sobie z tym paleciakiem powędrować kilkadziesiąt, kilkaset metrów dalej w celu dotarcia do samochodu, który cudownie udało się zaparkować. I te wąskie uliczki uniemożliwiają tak naprawdę schowanie się na poboczu, uniemożliwiają wyminięcie się aut, a tak naprawdę prowokują do tego, żeby po prostu nie obsłużyć klienta i nie dać możliwości tak naprawdę klientowi do tego, żeby był w stanie mieć po prostu tą usługę zrealizowaną

Liczne stłuczki przekładają się również na wzrost kosztów związanych z naprawą aut.

Bo dla nas, jakby najgorsze są te obcierki, te uszkodzone samochody, bo to jest dla nas duży koszt.

Kurierzy borykają się również z problemem składania na nich skarg do przełożonych oraz czasem utratą kontraktów.

(...) taka osoba poszkodowana czy zastawiona przez kuriera składa skargę. No i tutaj już jest, no niemiło się robi po prostu.

(...) wszelkie odstępstwa, od jakości tej usługi niestety kończą się reklamacją i niestety też chwilami kończą się zerwaniem umowy.

Specyfika dostaw przy Rynku skutkuje często nieczynnymi biurami, oraz niezastawianiem klientów w domach.

(...)ludzie zamawiają dużo przesyłek do pracy. Na przykład są sklepy, które zaczynają pracę o godzinie 10-tej, a kurier już na przykład zaczyna pracę tam w tym rejonie o godzinie 9-tej. I on jest pod tym punktem, pod tym adresem, ta firma jest zamknięta.

Manager zajmujący się również zatrudnianiem kurierów w firmie wskazał na problem związany z brak chętnych do pracy w centrum, a co za tym idzie koniecznością wyższej płacy.

(...) wśród kierowców, jeżeli się szuka kogoś do Miasta, to wiadomo, że raczej nie ma lasu rąk, tylko musimy kogoś delikatnie zmusić do tego, no każdy woli jeździć po osiedlach, gdzieś tam po reszcie Miasta, gdzie jest dużo miejsca parkingowego i mają wygodnie, a nie jechać do Centrum, gdzie zaparkuje auto na środku ulicy, żeby wyrzucić paczkę i ma od razu milion klaksonów za sobą, bo zablokował ruch, nie. Bo tutaj też trzeba troszeczkę więcej pieniędzy dać

(...) mamy tam nie wiem godzinę w plecy, zanim kurier zmieni oponę, o ile ją zmieni, no bo wszyscy trąbią. Dlatego mówię tutaj ścisłe centrum, to nie jest rejon o którym ludzie mówią, o ja chcę jechać, bo tam będzie fajnie, nie. To jest raczej rejon, dlatego ja muszę znowu tam jechać?

Kurierzy borykają się również z niedziałającymi w centrum systemami nawigacyjnymi z powodu licznych remontów i zmian w organizacji ruchu.

Przede wszystkim wszelkie firmy kurierskie w tej chwili korzystają z wszelkich nowinek technicznych, odnośnie oprogramowania, które wspomaga planowanie tras na danych obszarach. Tutaj niestety to oprogramowanie nie ma miejsca bytu, choćby z tego względu, że w Centrum Miasta wszelkie nawigacje mają problem z poruszaniem się po uliczkach. Jest wiele ulic zamkniętych, jest wiele obszarów wyłączonych z ruchu, jest brak możliwości pozostawienia samochodu w miejscach, w których należałoby je zostawić, ale niestety nie ma tych

miejs, nie ma tych obszarów wyznaczonych dla dostawców.

Wszyscy badani wskazali również otrzymywane mandaty jako negatywną konsekwencję starań o wykonywanie własnych obowiązków zawodowych i dostaw na czas.

Tak samo nie stosując się do przepisów ruchu drogowego otrzymują za to upomnienia, mandaty.

STRATEGIE RADZENIA SOBIE Z PROBLEMAMI – KURIERZY

Kurierzy pracujący w ścisłym centrum starają się znajdować rozwiązania ułatwiające im codzienną pracę.

Jedną ze strategii jest parkowanie jak najbliżej wskazanych adresów.

(...) przesyłki doręczamy do 31 i pół kilogramów, więc siłą rzeczy musieliśmy podjechać, jak najbliżej wskazanego adresu, żeby ta przesyłkę dostarczyć, tak.

Planując pracę rozpoczynają ją od ścisłego centrum.

No planujemy przede wszystkim, żeby doręczyć przesyłki w pierwszej kolejności, w strefach, które są objęte zakazem, a dopiero później planujemy sobie całą resztę trasy. Tak to mniej więcej na chwilę obecną wygląda.

Po godzinie 9:00 większość z kurierów decyduje się na parkowanie jak najbliżej centrum i rozwożenie paczek wózkiem.

(...) zostawiać na obrzeżach tej strefy samochód i te przesyłki roznosić ręcznie.(...) Pakuje paczki na wózek i tym wózkiem jeździ po prostu po tej strefie wyłączonej z ruchu.

(...) jeżeli te strefy, które są strefami zamkniętymi, można obsługiwać z ulic sąsiednich, tak już ścisłe Centrum już sam rynek niestety, no nie da się go obsłużyć zostawiając auto kilkaset metrów od tego miejsca i przewożąc, transportować towar na wózkach do tych miejsc (...)Kurierzy dowożą przesyłki wózkami, starają się gdzieś tam ukryć auta po uliczkach, obok.

Część z kurierów decyduje się na telefonowanie do klientów z prośbą o wyjście i odbiór paczki, aby skrócić czas dostawy do minimum.

(...) chodzi też o Centrum, to trzeba pamiętać, że kurier, jeżeli wykonuje usługę, na przykład telefonowania, to bardzo często telefonuje w sprawie takiej konkretnej, żeby ktoś na przykład wyszedł na chodnik już.

Również odgórna, specjalna organizacja czasu pracy w centrum miasta przez kurierów optymalizuje czas i koszt dostaw.

No może będziemy rozmawiać, żeby te ścisłe Centrum podzielić bardziej. Żeby powiedzmy była połowa ścisłego Centrum i połowa jakiegoś innego rejonu, żeby ten kurier nie obsługiwał całego jednego, tylko na przykład sobie ten rynek podzielić na 4, czterech kurierów, którzy obsługują jeszcze okoliczne gdzieś tam rejony, zahaczamy też o rynek.

Jest to strefa, która jest obsługiwana przez kurierów, którzy są specjalnie wyselekcjonowani przez firmę kurierską. Mają zmienione godziny pracy, ze względu na krótką tak naprawdę strefę, jeżeli chodzi o czas dostaw w ścisłym Centrum. Niestety przesyłki muszą być sortowane specjalnie na tą strefę dużo szybciej przez magazyn. Kurierzy są wypuszczani w krótkich

odstępach czasu, ale jak najszybciej z terminala, tak żeby byli w stanie zdążyć z tymi dostawami i żeby byli w stanie obsłużyć tak naprawdę naszych klientów przez zamknięciem tego ścisłego Centrum.

REKOMENDACJE – KURIERZY

W propozycjach rozwiązań i ulepszeń pracy w perspektywie kurierów znalazły się poniższe pomysły i rekomendacje.

Konieczność zakupu dodatkowo płatnej opcji gwarantowanej dostawy do 9:00.

W ścisłym Centrum, czyli na przykład rynek, taka usługa jak najbardziej będzie dodatkowo płatna. No, bo mamy doręczenie do 9-tej, więc jeżeli firma chce taką mieć stuprocentową gwarancję, że do 9 ją dostanie, to będzie dodatkowa opłata.

Abonamenty, przepustki dla kurierów (dedykowane numerom rejestracyjnym i autom, nie imienne)

Urząd Miasta wystawił nam jakieś przepustki, ewentualnie jakieś takie możliwości parkingowe, tak. Że możemy parkować sobie w miejscach wyznaczonych, tylko dla kurierów, ewentualnie mieć jakieś abonamenty na miejsca parkingowe. No, bo nie oszukujemy się kurierzy, jak parkuję w strefie płatnego parkowania, to też taki bilet musimy mieć, bo jak nie to dostajemy mandat, tak. Więc tutaj, jeżeli na przykład Miasto by się przychyliło na rzecz kurierów i albo nas zwolniło kompletnie z opłaty parkingowej

(...) firma kurierska by pisała do Urzędu Miasta numer rejestracyjny, imię i nazwisko kuriera, który obsługuje tą strefę, dostałby taką przepustkę na przykład, możliwość wjazdu do rynku, poza wyznaczonym godzinami.

Brak opłat za parkingi.

Ewentualnie na przykład możliwości parkowania w miejscach płatnego parkowania bez możliwości czy tam bez naliczania opłat, tak.

Wydłużone okno dostaw, w tym dla samochodów elektrycznych.

(...) dla aut elektrycznych, dla dostawców. Tak, wtedy cały dzień. Albo na przykład nie wiem, do godziny 14-tej

(...) zostać to wydłużone o przynajmniej godzinę albo musiałyby zostać wyznaczone dodatkowe miejsca parkingowe wokół strefy zamkniętej lub musiałyby zostać wprowadzone jakiekolwiek okienko, które umożliwiałoby również odbiór tych przesyłek od klientów w momencie, kiedy klient zleca odbiór przesyłek kurierskich. Czyli musiałyby to być godziny popołudniowe, przynajmniej jedna godzina taka, która pozwala na realizację tych zleceń od klienta (...) Także jakiekolwiek jedno godzinne okienko w trakcie dnia ułatwiłoby tutaj sprawę i zorganizowałoby tak naprawdę bazę kurierów.

Zwiększona liczba kopert dedykowana dostawcom, w tym kurierom w godzinach 5-17.

(...) wydaje mi się, że jakby w ścisłym Centrum, chociaż jedna taka koperta na ulicę byłaby gdzieś na początku czy na końcu, to w zupełności by wystarczyło.

Wprowadzenie przynajmniej po jednym, do dwóch miejscach parkingowych na każdej, bądź co drugiej sąsiadującej ulicy w celu umożliwienia tych dostaw (...) wystarczy przejść ulicą i takie miejsce można wyznaczyć na każdej z ulic, przynajmniej po jednym miejscu i każde z tych miejsc jest pomocne.

(...) żeby było tego więcej. Bo teraz jest na palcach jednej ręki licząc tych miejsc. A niestety, nie tylko kurierzy z nich korzystają, tylko też dostawcy i do restauracji i do sklepów, więc tego jest stanowczo za mało.

Założmy od godziny 5-tej do 16-tej. Tak, jak się zaczynają dostawy i do sklepów i do restauracji. Potem firmy kurierskie, to wydaje mi się, że 5-16 bądź 5-15 to byłoby takie optymalne.

Żeby ten kurier przyjechał, była tabliczka, parkuje auto, nie blokuje ruchu, to to by było duże ułatwienie, nie. (...) mówię tak do godziny 16-tej, 17-tej myślę, że maks by miało to działać. Po godzinie 17-tej normalnie to mogą być miejsca parkingowe dla każdego, nie.

Wprowadzenie dostaw rowerowych dla mniejszych gabarytowo przesyłek.

(...) trzeba będzie pójść w te rowery jednak, tak. Czyi dalej zostawić jednego kuriera gabarytowego tak zwanego, który będzie woził duże przesyłki i to by było bardzo fajne. Czyli przywozi duże przesyłki, duże odbiory robi, a niestety mniejsi kurierzy z dokumentami jeżdżą na rowerach, nawet jak nie Cargo, to typowo takimi plecakowymi, że tam w plecak wrzuca sobie 4-5 przesyłek i rozwozi znowu, wraca, 4-5 przesyłek rozwozi, myślę, że dla nas to byłoby najlepsze rozwiązanie.

Straż miejska i policja pilnująca użytkowania kopert przez uprawnione pojazdy.

Więc myślę, że przede wszystkim straż miejska musiałyby to pilnować, tak jak innych miejsc parkingowych. Tak, jak pilnują parkomatów czy

człowiek zapłacił czy nie zapłacił. Tak samo myślę, że by tutaj było, nie. Jakież osoby przy okazji chodzące tam zgłaszające. No, bo innej możliwości nie mamy. Kłódki, bramy, szlabany to jest utrudnienie dla kierowcy, każde takie położenie takie słupka, rozłożenie, wjechanie, wyjechanie to dla niego też marnowanie czasu, więc to odpada całkowicie. No myślę, że najszybciej po prostu zwykła koperta i mandat, nie.

WNIOSKI – KURIERZY

Kurierzy pozytywnie wypowiadają się o propozycji wprowadzenia dostaw rowerami cargo, jednak zwracają uwagę na ograniczenia gabarytowe przesyłek, ryzyko kradzieży, rabunku oraz ograniczenia spowodowane warunkami atmosferycznymi, prezencją dostawcy i problemami z utrzymaniem kosztów miejsca parkingowego roweru.

(...) nie oszukujmy się w taki rower nie wejdzie tych przesyłek dużo. Dodatkowo jest niebezpieczeństwo kradzieży no, bo ten rower wchodząc pod dany adres musimy zostawić na zewnątrz i istnieje ryzyko kradzieży.

Przede wszystkim, warunki atmosferyczne, tak. Bo w momencie dostawy samochodem nie przejmujemy się czy jest 30- ści stopni na dworze, minus 30-ści czy pada deszcz. Przesyłki są cały czas przykryta, nie ma możliwości, żeby te przesyłki zamokły czy cokolwiek się z nimi stało. W takim rowerze istnieje ryzyko, tak. Przede wszystkim kurier jest narażony na te warunki atmosferyczne, no cięższa praca od razu.

(...) o ile samochód może nie jest super bezpieczny, ale mimo wszystko zamyka się go na klucz, blacha chroni te przesyłki i dzięki temu przynajmniej mamy trochę

pewności, że to nie zginie. O tyle taki rower, no nie jest żadnym problemem. Tylko podchodzi dwóch dorosłych mężczyzn, bierze rower i po prostu z nim odchodzi. Nawet zabezpieczenie, jakiś tam łańcuch czy coś, nie jest problemem. Sami wiemy, ile rowerów ginie w Polsce, a jeżeli widzimy rower z przesyłkami w środku i mamy wizję, że nie wiadomo ile pieniędzy i na pewno to jest coś wartościowego, no to ludzie niestety mogą się na to połaścić.

(...) kurierzy mają przesyłki z pobraniami. Czyli na przykład ma przy sobie, nie wiem 5 tysięcy, 4 tysiące, 8 tysięcy. Tyl ma kurier, osoba stojąca z boku wyobraża sobie, że przecież, jak on cały dzień jeździ to on tam ma z 50 tysięcy. No napaść na kuriera, w efekcie rabunkowym, też już były niejednokrotnie. O tyle o ile jest w samochodzie kurier jest w stanie sobie gdzieś tam w schowkach pochować.

(...) pojemność tego roweru jest bardzo mała, dwa zabezpieczenie przesyłek jest no dość ograniczona.

Nie ma możliwości zabezpieczenie tego typu sprzętu przez kradzież. Zawsze ktoś może w prosty sposób przejąć, przechwycić albo przesyłki albo dane osobowe (...) Niestety warunki pogodowe, warunki te, które mamy nie sprzyjają w Centrum Miasta do organizowania transportu tego typu środkami. Choćby ze względu na bardzo ograniczoną pojemność tych rowerów Cargo.

(...) jednak posadzić kogoś na rower, gdzie na dworze jest plus 40 stopni albo odwrotnie minus 5, pada śnieg, pada deszcz i trzeba pedałowac teraz z tymi paczkami. Z drugiej strony reprezentując jakąś tam firmę, jaką świadczymy usługi, to też raczej nie jest

ładnie, kiedy kurier przychodzi, nie wiem upieprzony błotem, za przeproszeniem i staje przed taką osobą, tu proszę podpisać.

Kurierzy narażeni na niebezpieczeństwo podczas jazdy rowerem oraz utrudnienia spowodowane specyfiką centrum Wrocławia.

Te rowery niestety są bardzo długie, są bardzo ciężkie. Nie są dostosowane do poruszania się nawet po tej charakterystyce zabudowań w Centrum. Są tam kostki brukowe, które są bardzo śliskie podczas jakichkolwiek opadów deszczu, śniegu. Waga tego roweru i dość wysoko umieszczony środek ciężkości ze względu na dodatkowe przesyłki zapakowane na ten rower uniemożliwia skuteczne manewrowanie tym rowerem po uliczkach, które no niestety w większej części są uliczkami pokrytymi kostką brukową, która jak wiemy jest bardzo śliska. Jest to po prostu niebezpieczne.

Nieekonomiczne jest zatrudnianie rowerowych kurierów tylko do nielicznych, małogabarytowych przesyłek.

Wszystko to, co jest przesyłką kopertową jest realne do rozwożenia po Centrum, wszystko to, co jest powyżej, niestety jest nierealne. Tych przesyłek kopertowych jest naprawdę bardzo niewiele w Centrum wysyłanie kuriera z ośmioma, dziesięcioma kopertami na cały dzień pracy rowerem do Centrum Miasta jest bardzo nieekonomiczne.

Kurierzy negatywnie oceniają centra logistyczne w centrum, akcentując iż wiązałoby się to z dodatkowymi przeładunkami, a tym samym stratą czasu i niższymi zarobkami

(...) kurier musiałby się łąadować do naszego Centrum, potem jechać do tego mniejszego Centrum, tam znowu się przeładowywać, przepakowywać, co się wiąże z czasem. A my mamy płacone od dostawy, więc tak naprawdę zależy nam, żeby doręczyć, jak najwięcej przesyłek w ciągu dnia, a jednak takiej jazdy z jednego punktu do drugiego tam przeładowywanie się, to wiąże się z czasem, tak. Tracimy czas na dostawy.

Bo tak naprawdę robiąc jakikolwiek terminal przeładunkowy i wprowadzanie jakichkolwiek micro centrów logistycznych mija się z celem, jest to dodatkowy czas tak naprawdę dodatkowy problem. Bo nie jesteśmy w stanie stwierdzić, kiedy dokładnie przyjadą te transporty, ile czasu będzie trwał rozładunek i jaki będzie volumen przesyłek na dany dzień. Czy będziemy musieli skorzystać z takiego micro Centrum czy nie.

Trendem w logistyce jest 24 godzinne wydłużenie czasu dostawy paczek do centrali logistycznych, stąd też powstają one poza miastem.

(...) większość firm kurierskich przenosi się na obrzeża Miasta, ponieważ we Wrocławiu obowiązują godziny dla aut ciężarowych, a na obrzeżach tych zakazów godzinowych nie ma, tak. Więc wszystkie firmy kurierskie uciekają na obrzeża Miast, żeby jednak ciężarówki miały łatwiejszy dostęp, dojazd. I żeby mogły dojeżdżać o każdej porze dnia i nocy.

Kurierzy obsługujący ściśle centrum miasta nie korzystają wcale lub w minimalnym stopniu z samochodów elektrycznych ze względu na niski zasięg aut oraz wysokie ceny utrzymania i zakupu.

Samochody elektryczne są bardzo drogie (...) No mówię, przede wszystkim ten zasięg, podejrzewam. Zasięg jest znikomy w tych autach.

Kupno samochodu elektrycznego nowego, już nie mówię o używanym, bo to używane elektryczne, nie wiadomo, jak bateria 130 tysięcy.

Koszty pracownika, kolejną rzeczą jest koszt samochodu, zakupu samochodu czyli tu kupujemy jednego busa, który jest serwisowany i jeden człowiek nim jeździ, tu musimy kupić dwa auta, dwa auta serwisować, dwa ubezpieczenia zapłacić.

Jako firma kurierska sprostaliśmy temu i wprowadziliśmy samochody elektryczne do Centrum. Niestety one jeszcze mają pewne swoje ograniczenia, choćby ze względu na brak ładowarek w Centrum Miasta, brak możliwości doładowania akumulatorów elektrycznych, tak zwanych ładowarek szybkich. I niestety zasięg tych samochodów z ładownością do trzy i pół tony jest jeszcze w tej chwili niewielki. W ramach użytkowania tego samochodu, niestety jeszcze te zasięgi, one się przekształcają w kierunku 50-ciu, 60-ciu, 70-ciu procent tych które były na samym początku użytkowania tych samochodów. To tak naprawdę też ogranicza możliwości transportu wewnątrz rynku, tylko jedynie samochodami elektrycznymi. Myślę, że postawienie bezpłatnych ładowarek dla transportu wewnątrz Centrum mogłoby tą sprawę troszkę poprawić.

Wysoki koszt uruchomienia centrum logistycznego w opinii kurierów.

No myślę, że 200 tysięcy to jest tak leciutko, nie. Jakbyśmy chcieli coś takiego wprowadzić.

Kurierzy implementując propozycje rozwiązań musieliby podwyższyć ceny usług, a tym samym obarczyć klientów wyższymi kosztami dostaw

(...) niestety koszt tej usługi musiałby być troszkę wyższy.

III. ANEKS

SCENARIUSZ FGI - OPRACOWANIE MASTERPLANU

DLA PRZESTRZENI MIEJSKICH W CENTRUM

Wprowadzenie

- Powitanie, podziękowanie za przyjęcie propozycji udziału w badaniu
- Przedstawienie się moderatora
- Przedstawienie tematu i celu spotkania

Celem dzisiejszego spotkania jest poznanie Państwa opinii nad opracowanie Masterplanu dla przestrzeni miejskich w centrum (zwanego dalej Masterplanem). Masterplan ma wskazać kierunki i możliwości przekształceń terenów ulic i przestrzeni miejskich w zakresie technicznym, przestrzennym oraz organizacyjnym – uwzględniając priorytety funkcjonalne wskazane dla tego obszaru w dokumentach strategicznych Wrocławia, potrzebę odnowy (renesansu) ulic w centrum oraz zwiększenia odporności i pobudzenia żywotności przestrzeni publicznych w zmieniających się warunkach gospodarczych i klimatycznych. Przekazanie grafiki - granica obszaru objętego opracowaniem Masterplanu



- Wyjaśnienie potrzeby rejestracji dyskusji
- Przedstawienie uczestników, krótkie opowiadanie o sobie (czym osoba się zajmuje)

Właściciele, menedżerowie prowadzący działalność w ramach obszaru

Analiza obecnej sytuacji systemu dostaw

- Czy aktualne regulacje wprowadzone przez zarządcę dróg wpływają na organizację Państwa dostaw?
- Jak Państwo oceniają owe regulacje?
- Jakie są Państwa oczekiwania w kwestii regulacji wprowadzonych przez zarządcę dróg?
- Czy wiecie Państwo jakie zmiany planuje wprowadzić zarządca dróg? (jeżeli tak) Co o nich sądzicie? Jakie inne zmiany należałoby wprowadzić?
- Jakie są sposoby dostawy do podmiotów gospodarczych (pojazdy, założenia, okna czasowe, terminy itd.)?
- Jakie są czasy trwania dostaw, czy jest to uzależnione od pory dnia, jaki to ma związek m.in. z wielkością dostawy oraz miejscem dostawy? Jakie są częstotliwości dostaw poszczególnych typów?
- Jaka jest średnia wielkość i ciężar przeciętnej dostawy?
- Jakie są problemy wynikające z lokalizacji podmiotu gospodarczego w centrum miasta?
- Czy podmioty korzystają z usług kurierów czy z dostaw organizowanych w inny sposób lub we własnym zakresie? Uzasadnienie wyboru. Czym spowodowany jest taki wybór (lokalizacja, przyzwyczajenie itp.)

Możliwość wprowadzenia nowego systemu dostaw

- Czy zwracają Państwo uwagę czym przyjeżdża towar? Czy ma to dla Państwa znaczenie?
- Czy podmioty gospodarcze są gotowe i są w stanie zaakceptować ewentualną zmianę systemu dostaw?
- Jakie warunki musiałby zostać spełnione? Jakich towarów mogłoby to dotyczyć?
 - Czy rowery cargo wchodzą w grę w przypadku organizacji dostaw? jeśli nie to dlaczego?
 - Czy dedykowane koperty byłyby wystarczające w obszarze centrum? Jeśli nie to dlaczego?
 - Czy mikrocentra konsolidacyjne wpływają w jakikolwiek sposób na organizację pracy / dostaw danego podmiotu gospodarczego? Jeśli nie to dlaczego?

Proszę pokazać grafiki – wysyłam w załączniku

4. Jakie są warunki przy ewentualnych zmianach systemu dostaw? *(W pytaniu chodzi o ewentualne uwarunkowania związane ze zmianą systemu dostaw pod kątem ich wielkości, wymagań związanych np. z odpowiednią temperaturą itd. W niektórych przypadkach dostawy muszą spełniać określone warunki, np. być piętrowane na paletach, co determinuje sposób dostawy i np. czas rozładunku. Może zdarzyć się, że podmioty gospodarcze nie mają dodatkowych warunków i system dostaw jest dowolny).* Czy podmiot gospodarczy ma warunki dotyczące tego, jak wygląda dostawa? Czy np. w większości dostawy muszą być realizowane w odpowiedniej temperaturze, piętrowane na paletach itd. czy jest to dowolne i system, który będzie realizował dostawy nie ma dla podmiotu gospodarczego znaczenia?
5. Czy podwyższenie kosztów dostaw wynikające ze zmiany sposobu realizacji dostaw są akceptowalne? Jakie są granice? Jakiego wsparcia oczekujecie Państwo, aby zaakceptować podwyżkę kosztów dostaw?
6. Czy miasto powinno zapewniać możliwości alternatywnego systemu dostaw do centrum? W jakiej formie? Na jakich warunkach?
7. Czy rozmówcy chcieliby coś dodać? Czy są jeszcze jakieś uwarunkowania bądź elementy związane z ewentualnymi zmianami w systemie dostaw, które należałoby poruszyć?

TRANSKRYPCJE FGI

TRANSKRYPCJA FGI 01/19.05.21

Ja reprezentuję pracownię doradczo-badawczą Edbad z Łodzi, ale na zlecenie gminy Wrocław z siedzibą przy Nowym Targu we Wrocławiu realizujemy badanie dotyczące planu obsługi towarowej centrum miasta Wrocław, które jest wykonywane w ramach dokumentu pod nazwą Masterplan dla przestrzeni miejskich w centrum Wrocławia. Badania mają na celu określenie obecnej obsługi towarowej podmiotów gospodarczych, czyli właśnie między innymi państwa tutaj firm, zlokalizowanych na terenie obszaru badania. Naszym obszarem badania jest cały, państwo pracujecie w rynku, więc łatwo będzie wam to sobie wyobrazić. Jeżeli chodzi o obszar, o którym będziemy rozmawiać, to jest ścisły rynek i najbliższe obrzeża rynku. Obszar ograniczają nam od strony południowej

fosa miejska oraz aleje tutaj Juliusza Słowackiego, wzdłuż Parku Słowackiego, jest Panorama Racławicka i Most Pokoju i tutaj jest Odra. Wzdłuż Odry, jak mamy tutaj wzdłuż rynku. Czyli to jest ten obszar, o którym my będziemy rozmawiać. Szanowni państwo, tyle ode mnie. Ja mam taką gorącą prośbę, żebyście państwo teraz, każdy z was, za moment powiedział mi coś o sobie. Ja tylko od razu chcę powiedzieć, że cała nasza rozmowa, nasza dyskusja jest nagrywana, natomiast absolutnie badanie jest zupełnie anonimowe i poufne. Co to znaczy? Musimy rejestrować to spotkanie, ponieważ ja takich spotkań będę prowadził cztery, na każdym będzie po 7 osób i ciężko będzie mi po prostu wszystko zapamiętać, co państwo do mnie mówicie. Ja potem na spokojnie będę mógł sobie usiąść i odsłuchać jeszcze raz nasze spotkanie i spisać po prostu taką transkrypcję z tego spotkania. Natomiast zapewniam, że wszystkie uzyskane informacje zostaną potraktowane jako zbiorcze i wykorzystanie wyłącznie do celów naukowych. W żaden sposób państwo nie będziecie potem mogli być zidentyfikowani jakby ze swoimi wypowiedziami. Nigdzie nie będziemy państwa cytować z imienia i nazwiska, jak również nie będziemy wymieniać nazwy firm, przedsiębiorstw, instytucji, które państwo reprezentujecie. Dobrze, to taką rundkę, kto mi się po kolei wyświetla, jakbyście państwo mogli troszeczkę, króciutko o sobie powiedzieć. Czym się państwo zajmujecie, krótkie takie przedstawienie, żebyśmy się lepiej poznali. Pan Piotr [nazwisko] jest tutaj pierwszy, to zapraszam panie Piotrze. I nie widzę pana.

- R1A: Widzi mnie pan?

Nie, teraz to już mi pan zupełnie uciekł. Nie mam pana.

- R1A: Bo my jesteśmy tu we dwójkę.

To krótko o sobie, czym się państwo zajmujecie, kogo reprezentujecie?

- Z tej strony Piotr [nazwisko] [Firma] Wrocław, obok mnie siedzi prezes zarządu, ja jestem dyrektorem handlowym. Czy pan mnie słyszy? Czy państwo mnie słyszycie? Ja pana widzę, ale pana nie słyszę teraz. Myślę, że to jakaś sprawa techniczna po pana... Z tej strony Piotr [nazwisko], dom handlowy. Tak, coś tam się sprzęga u pana. Czy pan mnie teraz słyszy i widzi? Tak, idealnie i teraz proszę mówić.

- To zacznę po raz trzeci, mam nadzieję, że tym razem się uda. Piotr [nazwisko] z tej strony. Ja jestem

dyrektorem handlowym i pełnomocnikiem zarządu w spółdzielni [firma], która prowadzi [nazwa firmy] na wrocławskim rynku. Obok mnie siedzi pan Jerzy Kraśniewski, prezes zarządu spółdzielni. Kilka słów o naszej firmie. Firma mieści się w samym rynku. Budynek domu handlowego jest około 8 tysięcy metrów kwadratowych. Prowadzimy handel na trzech kondygnacjach, własny plus handel naszych najemców, którym wynajmujemy powierzchnie handlowe. Mamy również najemców, którym wynajmujemy powierzchnie biurowe i to jest kilkanaście firm. To tak w skrócie. Panie prezesie, coś do uzupełnienia?

- R1B: Firma, jako [nazwa] istnieje od 1904 roku praktycznie nieprzerwanie.

To króciutko jeszcze kolejną osobę poproszę, żeby przedstawiła siebie i swoją firmę, którą reprezentuje. Panie Patryku, pan Patryk [nazwisko] mi tutaj kolejny wyskakuje.

- R2: Dzień dobry, witam. Słuchać?
Słuchać.

- R2: Ja reprezentuję gastronomię. Ja reprezentuję [nazwa firmy] na Placu Solnym. Już to nie jest sama płyta rynku, ale tutaj obok. My tak naprawdę działamy od 2 lat na tej płycie tego ścisłego starego miasta i tak naprawdę tyle z mojej strony.

Pani Aniu, jako przedstawicielka tutaj kwiaciarek, coś o sobie i o pani działalności.

- R3: Witam wszystkich. Rzeczywiście tak, jestem przedstawicielką kwiaciarek z Placu Solnego. W zawodzie pracuję od 23 lat. Coraz gorzej jest, ale przemę do przodu.

To zaraz będziemy o tym gorzej rozmawiali sobie w trakcie dyskusji. Potem mamy pana Rafała z Dworu Polskiego.

- R4: Dzień dobry, Rafał kłania się z tej strony. Reprezentuję branżę gastronomiczną, jak pan tu wspominał. Restauracja [nazwa firmy], Rynek [numer]. Bardzo miło mi.

Drugi pan Rafał, który reprezentuje restaurację [nazwa firmy].

- R5: Zgadza się. Już pan tak naprawdę większość powiedział. Reprezentuję gastronomię, reprezentuję [nazwa firmy]. Jest to restauracja, która jest na rynku dobre 20 lat. Tyle pokrótce.

Czy jest z nami pan Dominik? Halo? Dzień dobry panie Dominiku, teraz dopiero pana widzimy. Pan Dominik [nazwisko]. Coś o sobie i o swojej działalności

poprosimy. Nie słyszymy pana w ogóle. Panie Dominiku, może proszę się spróbować wylogować i zalogować jeszcze raz. My jakby przejdziemy do dyskusji, a proszę się do nas dołączyć jakoś w trakcie, żeby już nie zabierać zbyt dużo czasu. Drodzy państwo, to zaczynamy. Ja mam taką gorącą prośbę, ponieważ tak jak mówiłem, spotkanie jest rejestrowane, my potem będziemy musieli spisać sobie wszystkie państwa wypowiedzi, więc bardzo bym prosił, żebyście państwo nie mówili jeden przez drugiego, żeby potem było łatwo. Zwłaszcza, że to jest połączenie internetowe, jakie jest każdy teraz chyba widzi, że są cały czas jakieś problemy. To tak jak byśmy mogli mówić po kolei może. Żeby było prościej, to ja będę tutaj wywoływał państwa do wypowiedzi. Chciałbym najpierw przeanalizować z państwem obecną sytuację systemu dostaw do państwa firm, do państwa instytucji. Czy aktualne regulacje wprowadzone przez zarządcę dróg wpływają na organizację państwa dostaw? I prosiłbym może, żeby [nazwa firmy] zaczął. Panie Piotrze, panie Jerzy.

- R1A: Jest jasne, że regulacje wpływają na... My się słyszymy?

- R3: Strasznie źle słysząc.

Coś jest z połączeniem u państwa, bo strasznie wolno głos dochodzi.

- R1A: Teraz jest lepiej?

Teraz troszkę lepiej, czyli jeszcze raz panie Piotrze.

- R1A: Czy teraz mnie słysząc?

Troszkę lepiej, ale jakby strasznie późno dochodzi głos. Teraz może.

- R1A: Spróbuję mówić, natomiast gdyby...
Teraz jest super.

- R1A: Teraz mnie słysząc?

Teraz bardzo dobrze. Czy aktualne regulacje wprowadzone przez zarządcę dróg wpływają na organizację państwa dostaw?

- R1A: Oczywiście te regulacje wpływają, ponieważ my prowadząc biznes w taki bardzo szeroki sposób, myślę tutaj o charakterze handlu, który my prowadzimy, ponieważ ten handel jest oparty, zarówno, jeżeli chodzi o artykuły spożywcze, jak i przemysłowe, co wymaga zgoda zupełnie innych sposobów dostaw. Te regulacje wpływają na naszą działalność, wynika to z tego, że część dostaw są to...

Panie Piotrze, momencik, bo coś znowu strasznie przerywa panu głos. O matko.

- R1A: Natomiast część z racji w przypadku artykułów... Ja pana dobrze słyszę.

To teraz my też pana już dobrze słyszymy.

- R1A: Mówiłem krótko o sprawach artykułów spożywczych, natomiast w przypadku nie wiem czy mnie słyszać. Halo, halo?

A czy te regulacje wprowadzone przez zarządcę dróg wpływają na organizację dostaw? Pani Aniu, pani mnie słyszy?

- R1A: Może zrobmy w ten sposób...

Halo? Czy my się słyszymy?

- R4: Ja pana słyszę, nie wiem, czy pan mnie słyszy.

Nie wiem, coś mi zniknęło pan.

- R1A: Pytanie było do pani Ani, czy było pytanie do nas?

Panie Piotrze, jeszcze proszę skończyć te dostawy, bo strasznie u pana coś jest z połączeniem po prostu, bo reszta jakby działa, a tutaj u pana bardzo wolno głos dochodzi i nie do końca rozumiemy, co pan mówił. Wspomniał pan o tych dostawach spożywczych, jakby pan mógł jeszcze raz tylko powtórzyć króciutko o co chodzi, jak to wpływa.

- R1A: Dostawy spożywcze to są produkty świeże, to są owoce, warzywa, nabiał.

Ale jak te regulacje wprowadzone przez zarządcę dróg wpływają właśnie na organizację właśnie tych dostaw spożywczych?

- R1A: Te regulacje po prostu dezorganizują nam system dostaw. Tak? Zarządca oczekuje dostaw realizowanych w strefie ścisłego centrum do godziny 9. Zrobiłem sobie takie podsumowanie, my w miesiącu marcu, w miesiącu pandemicznym, który, można powiedzieć, jest nieporównywalny z każdym jakimkolwiek innym poprzednim marcem, mieliśmy 1200 dostaw. Normalnie marzec to jest pewnie jakieś 2 tysiące dostaw, więc sobie łatwo można policzyć, że to jest naszych własnych dostaw kilkadziesiąt dziennie. Są też jeszcze nasi najemcy, którzy funkcjonują tutaj w [nazwa firmy], więc można dodać jeszcze co najmniej kilkanaście, czy kilkadziesiąt dostaw, które oni realizują. Proszę mi powiedzieć, tak logistycznie i matematycznie, jak mamy te dostawy zrealizować do godziny 9?

Będziemy właśnie o tym zaraz rozmawia i dlatego też to spotkanie.

- R1A: Żebyśmy mieli taki punkt wyjściowy, to jeszcze państwu jakby uświadomię, że średnio taka dostawa to jest jakieś 30-40 kilogramów. Jak sobie łatwo można policzyć, to my potrzebujemy w normalnym miesiącu około 80 ton towaru. Tak, żeby sobie każdy uzmysłowił jaka to jest masa, jaki to jest wolumen i czym mamy to dowieźć. Towaru bardzo zróżnicowanego, bo z jednej strony jest to porcelana, z drugiej strony są to mrożonki i lody. Z jednej strony są to owoce, warzywa, z drugiej strony jest to świeże mięso.

To jeżeli chodzi o [nazwa firmy]. Pani Aniu, a jak u pani te regulacje przez zarządcę przeznaczone wpływają na organizację dostaw, jeżeli chodzi o kwiaty na Solnym?

- R3: Mieliśmy mieć otwierany na przykład na Solnym wjazd od strony Gepperta. Nie jest to czynione, musimy przejeżdżać obok Feniksu. Później zrobić kółko i wyjechać stamtąd. Także w tej chwili, jeżeli będzie jeszcze jarmark nie ma możliwości przejechania. Do godziny 9 też nie zawsze mogą się wyrobić, bo nie zawsze dojadą na odpowiednią godzinę na giełdę, bądź też kwiaty na giełdzie nie dojeżdżają na piątą, tylko przyjeżdżają później, więc ja mam później transportowanie wszystkiego w rękach. To też gdyby było wydłużone czas, żebyśmy mogła dostarczyć kwiaty, bądź też gdyby był otwierany wjazd na Solnym od strony Gepperta, czy od strony Ruskiej, byłoby super.

Właśnie zaraz o tych oczekiwaniach państwa będziemy rozmawiać. Jeszcze proszę mi powiedzieć, a jak te regulacje wpływają na panów pracę? Panie Rafale, [nazwa firmy].

- R4: Z tego, co słyszę u moich przedmówców, to chyba mamy troszeczkę ułatwioną sprawę, jeżeli chodzi o Dwór Polski z tego tytułu, że my mamy bezpośredni dostęp do naszej restauracji od ulicy Kiełbaśniczej, gdzie mamy w połowie ulicy Kiełbaśniczej wjazd. Tam taki można powiedzieć zagospodarowany prywatny teren przez nas, gdzie mamy parking, jak to się mówi, dla pracowników, dla gości hotelowych i dodatkowo mamy wjazd na tak zwany ślimak, gdzie bezpośrednio ci więksi dostawcy, z większymi asortymentami mogą do nas bezpośrednio się, w łatwiejszy sposób niż u pozostałych wcześniejszych przedmówców, dostać. Aczkolwiek też są, wiadomo, jakieś tam czasami małe niuanse, trudności, bo wiadomo, rynek tętni życiem.

Często gęsto są jakieś organizowane eventy, festyny, gdzie ten ruch, jak to się mówi, zostaje wstrzymany i też musimy, jak to się mówi kolokwialnie, brzydko mówiąc, kombinować i różnymi sposobami ten towar jakoś dowieść do naszej restauracji i jednocześnie hotelu, zapewnić wyżywienie gości hotelowych i gości restauracyjnych, więc nie jest do końca kolorowo. Ale generalnie państwo, którzy się przede mną wypowiadali, macie troszeczkę bardziej utrudnione zadanie niż my na chwilę obecną.

Panie Rafale, restauracja [nazwa firmy], jak to u was wygląda?

- R5: Ja to określę w ten sposób, my jesteśmy, że tak powiem, sąsiadującą restauracją z [nazwa firmy]. Tak jak pan Rafał wspomniał, rzeczywiście zdarzały się sytuacje, w których nawet był nam w pewien sposób udostępniany ten ślimak, o którym pan Rafał wspomniał, o strony Kiełbaśniczej. Oczywiście to było, jakby to określić, tak, że samochód stawał przy samym wjeździe, można powiedzieć i gdzieś tam te towary starał się do nas, jakby to tak określić, donieść. Generalnie rzecz biorąc my dość sporą część towarów zamawiamy w tych ramach czasowych, o których tutaj pan Piotr [nazwisko] wspomniał, czyli do tej godziny 9. Niestety porównywalnie, jeżeli chodzi o ilość asortymentu, który dojeżdża do, tutaj jak pan Piotr wspomniał, do pana Piotra, jak do nas, to są ogromne różnice, bo to jakby skala tego jest dużo mniejsza, tak to określę. Oczywiście problematyka wychodzi wtedy, kiedy na przykład jakichś dostawca się spóźni i nie ukrywam, wtedy są problemy. Wiadomo, nie jest to od nas zależne, ale wtedy rzeczywiście bywają takie problemy, że na przykład beczki z piwem, które też ważą po 60-70 kilogramów zdarzało się, że musieli dostawcy nosić na przykład gdzieś już a Placu Solnego albo od strony ulicy Odrzańskiej, tak się też zdarzało. Też zdarzało się, że nasi pracownicy musieli też chodzić tam i te beczki sami przynosić, bo na przykład rzeczywiście był jarmark, czy inne eventy organizowane we Wrocławiu, więc jakby bywają utrudnienia, ale też jak pan Rafał wspomniał z [nazwa firmy] też tak jest, że u nas to trochę wygląda to inaczej. Skala jest tego dużo mniejsza i bywają przypadki takie dosyć skrajne, nie będę ukrywał, ale w większości staramy się zachować te ramy czasowe, na takiej zasadzie.

Panie Patryku? Pan Patryk Klimek. Jak to jest u pana?

- R2: Na Placu Solnym też mamy to gdzieś w miarę ułatwione, z tym, że my tutaj nie mamy tych ram czasowych na Placu Solnym, bo tutaj ta droga jest

przejezdna przez cały czas. W związku z czym tak naprawdę problem robi się taki, że dostawcy bardzo często blokują trasę. Bardzo często jest sytuacja taka, że oni po prostu stają na drodze, bo nie mają gdzie stanąć i gdzie się po prostu rozładować. Tutaj, tak jak pani Ania mówiła, otwarcie jakby tego wjazdu od strony Bruskiej czy od Gepperta bardzo ułatwi, ale też powiem w kwestii tej godziny 9 dla samej płyty rynku, bo restauracje zaczynają funkcjonować o godzinie 12 i często tak naprawdę na siłę właściciele muszą postawić ludzi do pracy na godzinę 8.30, 9, żeby ktoś odebrał ten towar. Często jest tak, że tak naprawdę kuchnia potrzebuje 2 godziny wcześniej zacząć pracę, w związku z czym gdzieś tam ta godzina 10 mocno by pomogła właścicielom.

Teraz chciałem jeszcze zapytać jakie są, już troszeczkę poruszyliście ten wątek, państwa oczekiwania w kwestii regulacji wprowadzonych przez zarządcę dróg? Czy wiele w ogóle jakie zmiany planuje wprowadzić zarządca dróg?

- R3: Nie.
- R1A: Na tą chwilę nie.
- Nie. (wszyscy)

A jakie oczekiwania mielibyście państwo wobec tych regulacji? [nazwa firmy], pani Piotrze.

- R1A: My z racji naszej specyfiki, to o czym też wspomniał pan prezes, my kontynuujemy tradycję kupiecką domu handlowego, która ma już niemal 120 lat. Do tego miejsca zawsze docierały dostawy i to miejsce charakteryzowało się zawsze tym i charakteryzuje się nadal, że ten asortyment, który jest u nas dostępny jest bardzo szeroki. Wiąże się to też właśnie z tym, że nasi dostawcy są bardzo specyficzni. To nie jest jeden magazyn centralny, z którego przyjeżdża wymieszana paleta towaru, która zaspokaja nasze potrzeby.
- R1B: Jak Biedronka czy Żabka.
- R1A: Jeden dostawca dostarcza do nas nabiał, inny dostarcza do nas przykładowo soki, wody i napoje, a inny dostawca dostarcza do nas pieczywo, a kolejny dostawca dostarcza alkohol. W związku z tym ci dostawcy nie mogą dojechać do nas do godziny 9, nawet nie mogą do nas dojechać do godziny 10. Jeszcze raz podkreślę, my w tym miejscu nie otwarliśmy się wczoraj i oczekujemy się rozepchania łokciami. My tutaj jesteśmy od wielu lat, w związku z tym te zmiany, które planuje zarządca powinny uwzględniać sytuację bieżącą, a nie wymuszać na nas generowanie dodatkowych kosztów w tak szczególnie trudnym okresie. Bo ja w tym momencie

mam rano czterech pracowników, którzy równolegle przyjmują cztery różne dostawy, ale nie mogę mieć tych pracowników 40, żeby mi przyjęli dostawy po prostu zaplanowane na cały dzień do godziny 9, bo tak mogą dojechać dostawcy. Ci dostawcy nawet nie mogą dojechać, ponieważ chociażby z Łodzi dostawca z odzieżą jedzie po wielu punktach po drodze i gdzieś tam ląduje u nas o godzinie 13 czy 14 i my dokonujemy wyboru konfekcji odzieżowej z samochodu, bo tak to po prostu wygląda. To nie odbywa się przez 10 minut, czy 15 minut. Taki wybór tego, co będziemy sprzedawać przez najbliższy miesiąc, dwa, czy trzy, odbywa się przez godzinę, półtorej, więc ten dostawca u nas musi mieć możliwość zaparkowania. Powiem więcej, my na ulicy Kurzy Targ, to jest ta ulica pomiędzy ulicą Szewską a płytą rynku, to jest ta krótsza ulica, wynajmujemy od miasta dwie koperty na samochody dostawcze. Do tej pory za te dwie koperty płaciliśmy, w zeszłym roku, 1600 złotych.

- R1B: Miesięcznie.

- R1A: Miesięcznie, tak. Od 1 stycznia mamy podwyżkę. Chcecie państwo wiedzieć, ile płacimy za te dwie koperty dla naszych dostawców? 3200 złotych.

- R1B: Miesięcznie.

O mamó.

- R1A: I to jest koszt, który musimy ponosić miesiąc w miesiąc. Proszę sobie wyobrazić, ile my musimy jogurcików sprzedać. Sprzedać, nie mówię, żeby uzyskać z nich marżę. Ile my musimy tych jogurcików sprzedać, żeby zarobić na te 3200 złotych, które nas miasto kasuje miesiąc w miesiąc? A my inaczej nie możemy zrobić dostaw.

Panie Piotrze, bo mam takie pytanie. Jak to się odbywa jak ci dostawcy się spóźniają? Mamy okno czasowe do 9 i co jak jednak przyjeżdża dostawca o 13?

- R1A: A później się prosimy straży miejskiej, żeby nie karała naszych dostawców.

- R4: Dokładnie.

- R1A: Bo ci dostawcy później przez swoich szefów dzwonią do mnie z informacją, że dzisiaj pan dostał 200 złotych mandatu i on już więcej nie chce przyjeżdżać do nas z dostawami.

Chciałem teraz wszystkich państwa po kolei zapytać, jakie są sposoby dostawy do waszych firm, które reprezentujecie? Jakie pojazdy przyjeżdżają, jakie są założenia, właśnie jakie są terminy tych dostaw? Pan już dosyć dużo, panie Piotrze, powiedział o tym, ale jakby

pan tak już mógł dokończyć ten wątek dostaw. Czyli to jest kilkadziesiąt dostaw dziennie?

- R1A: Tak, to jest kilkadziesiąt dostaw dziennie. Samochody są to głównie samochody dostawcze lekkie, czyli takie do 3,5 tony. Kilka dostaw mamy realizowanych w większych samochodach. Są to samochody chłodnie, są to samochody mroźnie, są to samochody po prostu dostawcze. Tego typu. Nie mamy dostaw lżejszymi samochodami niż te, które wymieniałem, niż tymi pojazdami. I nasi dostawcy w części są z Wrocławia, natomiast myślę, że ponad 60 procent to są dostawcy spoza Wrocławia, którzy dojeżdżają tutaj do nas realizując dostawy po kolei w innych miejscach po drodze.

Panie Patryku, a jak to u pana wygląda?

- R2: Ale to bardziej te ramy czasowe to my sobie sami musimy ustawiać, ze względu na to, że nie mamy dostępu od tyłu, nie mamy takiego zaplecza od tyłu, więc tutaj ze względu na jakieś tam obostrzenia tego nie ma. My się staramy te dostawy realizować, jeszcze sprzed czasów pandemii, to realizowaliśmy je w godzinach 10, 11. Teraz trochę zmieniliśmy godziny funkcjonowania, w związku z czym te dostawy są w godzinach popołudniowych i tutaj już się zaczynają problemy właśnie ze strony straży miejskiej, bo jeszcze o ile w tych godzinach 10, 11 było OK, teraz już nie jest OK. Już godzina 14 nie zwracają na to uwagi, że to jest dostawca. A koperty są na tyle małe, że te auta się po prostu nie mieszczą, bo to są auta do 3,5 ton, to są te busy albo auta właśnie z taką małą windą. I tutaj jest bardzo ciasno, bo tutaj ten Plac Solnym a ten parking, ale najczęściej próbujemy zaparkować od strony Guinnessa. Ten wjazd na Plac Solny od strony Rudzkiej. Jednak tutaj też stoi ten słupek, tutaj do tego słupka po prostu auta dojeżdżają i próbują w ten sposób się wyładować. I ta dostawa jest taka na takich wariackich papierach trochę, bo to jest szybkie wyrzucenie, ciach, ciach, ciach, żeby jak najszybciej po prostu wyjechać, żeby nie trafić na strażnika miejskiego.

A jak to wygląda w restauracji [nazwa firmy]?

- R4: Tak jak już wspominałem na początku, że jesteśmy chyba w dosyć komfortowej sytuacji z tego tytułu, że my mamy bezpośredni wjazd nie centralnie od strony rynku, fontanny, tylko tymi zakamarkami z postaci ulicy Kiełbaśniczej i my tak naprawdę w ogóle się tych ramówek czasowych nie trzymamy.

Ale ile jest takich dostaw dziennie?

- R4: Wiadomo, że jeżeli chodzi o taki towar, który najbardziej schodzi, alkohol, napoje, to jest tak dość ciężko powiedzieć, bo to może być nawet codziennie po jednym razie. Jakies takie większa zamówienia w postaci mięs, warzyw, to jest na przykład co drugi, co trzeci dzień w tygodniu.

Ale średnio jedna, dwie dostawy dziennie?

- R4: Tak. Średnio są dwie dostawy dziennie, więc tak to u nas wygląda. Tym bardziej, że mamy spółkę na tyle rozwiniętą, spółka Admi, gastronomiczno-hotelarska. Mamy u siebie w firmie zatrudnionych kierowców, którzy bezpośrednio po dany towar jeżdżą i mało kiedy korzystamy z firm zewnętrznych, które nam dostarczają towar.

A jak to w restauracji [nazwa firmy] wygląda panie Rafale?

- R5: Generalnie rzecz biorąc my jako tako mieścimy się w ramach czasowych, jeżeli chodzi o zamówienia te opóźnienia, które tam wynikają, to wiadomo, że bywają po tych ramach czasowych i to też, jak wspomniałem, to też jak pan Patryk Powiedział z [nazwa firmy], ja też nieraz koło pana Patryka widziałem, jak stała straż miejska i wklejała mandaty dostawcom czy kurierom. Jakby to jest taki normatyw już, to jakby nic nowego. U nas taka sytuacja też się zdarzyła kilka razy, bo zaparkował kierowca na przykład na ulicy Odrzańskiej, nasi pracownicy wyszli po towar, bo oczywiście nie było możliwości wjazdu na rynek i też dostał mandat, więc też takie sytuacje miały miejsce. Auta jakie do nas przyjeżdżają, to też są takie raczej samochody do 3,5 tony. Dostawcze. Zdarzają się większe samochody jak przywożą piwo, to się zdarza, że rzeczywiście tak jest, że te samochody są troszeczkę większe. Ilość dostaw u nas? Bardzo ciężko jest to tak określić jednoznacznie, bo też zależy od zejścia towaru, zależy jaki ma okres gastronomi, to zależy też, czy mamy sezon, czy mamy sezon zimowy. Ciężko jest to ocenić. Myślę, że uśredniając jest około dwóch, do trzech dostaw dziennie.

Pani Aniu, a jak te dostawy wyglądają w kwiaciarni na Solnym?

- R3: Na Solnym jest 16 stoisk. My poruszamy się najczęściej osobówkami, suwami, raczej małymi autami. Także mówię, tak jak ja mam stoisko numer jeden, jestem bezpośrednio przy rynku. Przejście przez cały Solny z towarem na rękach to jest troszeczkę ciężko. Nie mamy też miejsca, bo mamy malutkie te kwiaciarnie. W jednym domku mieszczą

się cztery stoiska, więc naprawdę to są malutkie pomieszczenia, więc nie ma miejsca na wózek, czy coś takiego, żeby mieć na stanie. Po prostu większość z nas woli wjechać od rynku autem, wypakować się i odjechać jak najszybciej.

- R5: Najwygodniej tak jest.

Jakie są czasy trwania tych dostaw?

- R3: Codziennie jeździmy po kwiaty. Zależy to oczywiście od zejścia. Ale jeżeli jest 16 stoisk, 16 właścicieli, my się nie zgadujemy, nie przywozi jeden drugiemu. Chociaż czasami się tak zdarza. Ale mówię, są dostawy codziennie, także ja na przykład codziennie przejeżdżam przez rynek.

Ale w tych godzinach dozwolonych?

- R3: Zdarza się, że jestem nawet koło godziny 10, bo czekam aż mi przyjedzie na przykład ktoś z Częstochowy i przywiezie tulipany.

I co wtedy?

- R3: Wtedy liczę się z mandatem, ale najczęściej mam o tyle dobrze, że nasi strażnicy, że tak powiem, są mili i uprzejmi. Najczęściej jest to tylko ostrzeżenie.

A jak właśnie te czasy trwania dostaw wyglądają, Panie Piotrze, panie Jerzy, u was tutaj w [nazwa firmy] Czy te czasy trwania są uzależnione od pory dnia, od wielkości tej dostawy, czy od rodzaju towaru, który dostarczany jest do sklepu?

- R1A: [niezrozumiałe 00:34:24]
- R3: Znowu słabo was słychać.
- R1A: Jeżeli przyjeżdża taka dostawa nabiłowa na przykład, przyjmujemy, że to jest 80, 100 pozycji, to taką paletę trzeba po prostu rozpaletować, przeliczyć te pozycje, czy się wszystko na nich zgadza, sprawdzić terminy przydatności, więc taka dostawa trwa naprawdę wiele minut. W przypadku dostaw kiedy przyjeżdża dostawca z nowym asortymentem, który musi zaprezentować. Halo? Dalej nie usłyszałem. Mógłby pan powtórzyć?

Ale wy to sprawdzacie przy kierowcy, te terminy przydatności i to wszystko?

- R1A: Terminy przydatności sprawdzają pracownicy, zamówienie, jeżeli chodzi o ilości, bo może być zapakowane, a może tego towaru nie być i później jest problem z reklamacją, ponieważ dostawca stwierdzi, ale ja wam to zapakowałem na paletę, a myśmy przeliczyli, że dwóch pozycji na palecie nie ma.

To przy jakiego typu dostawach, jakiego towaru, te dostawy trwają najdłużej, że kierowca najdłużej spędza

czasu u państwa przy dostawie? Panie Piotrze znowu coś się dzieje, słyszy mnie pan?

- R1A: Z jednej to są te dostawy, które są dostawami...
Ja pana bardzo dobrze słyszę, czy pan mnie słyszy?
Teraz tak, bardzo proszę.

- R1A: Można powiedzieć, że jest to w jakiś sposób porównywalne, tylko charakter tych dostaw jest inny. Artykuły spożywcze w zależności od wielkości dostawcy, który dostarcza do nas specyficzny produkt i ta dostawa, nie trzeba szybko przeliczyć, nie trzeba całej palety rozbierać na poszczególne pozycje asortymentowe, to jest to czas 5, 10 minut. Jeżeli jest to dostawa, która jest zapaletowana, trzeba tę paletę rozpakować, przeliczyć cały towar, to jest kilkadziesiąt minut i to jest, można powiedzieć, że taki średni czas przyjęcia tego towaru.

Panie Piotrze, panie Jerzy, a jaka jest średnia wielkość i ciężar takiej przeciętnej dostawy do [nazwa firmy]?

- R1A: Już o tym mówiłem. Wiadomo, że można tutaj wyciągnąć wnioski różne natomiast, jeżeli w tym marcu mieliśmy około 50 ton, to jest taki parametr, który jest dosyć taki, jest precyzyjny.

Panie Piotrze, stop, nic znowu nie słysząc.

- R1A: Natomiast, są takie dostawy, które ważą po kilka kilogramów. Są takie dostawy, które składają się z kilku palet, z kilkuset kilogramów. To jest kolejny przykład.
- R3: Ja bym proponowała, żeby pan przeszedł na prywatny, bo nic nie słysząc.
- R1A: To jest tona. Ale te paczki również ważą swoje.

Panie Piotrze, coś się dzieje z pana połączeniem.

- R1A: Czy było słysząc te informacje dotyczące wagi i ciężaru?

No właśnie nie.

- R1A: Teraz słysząc?

Teraz was słysząc bardzo dobrze, ale wcześniej nic nie można było zrozumieć, co pan mówił o tej ciężkości. Coś u panów jest z łączem.

- R1A: Nic w tej sytuacji już nie zrobimy, tym bardziej, że za chwilę dobiegamy do końca czasu tego naszego spotkania. Ja chciałem państwu przybliżyć. Jeżeli paleta piwa w puszcze to jest 1512 puszek pół litrowych, więc można przyjąć, że to jest około 780 kilogramów, taka paleta waży. Za chwilę zrobi się ciepło, tych palet przyjmujemy codziennie po kilka. Natomiast są też mniejsze dostawy, które wynikają

ze specyficznego asortymentu, którym handlujemy, gdzie jest kilka pozycji.

Panie Patryku, a jak to wygląda u was? Czas trwania takiej dostawy, czy jest od czegoś uzależniony? Od wielkości, pory roku, jaka jest średnia wielkość takiej dostawy, ciężar przeciętnej takiej dostawy?

- R2: To tak naprawdę wszystko zależy od zejścia, bo my tutaj, jednak gastronomia jest mocno uzależniona od tego jaki był ruch. Po weekendowe zamówienia zazwyczaj są są większe i ten czas dostawy trwa więcej.

Moment, panie Patryku, nic nie słysząc. Jeszcze raz.

- R2: Teraz może będzie lepiej?

Tak, teraz proszę.

- R2: Jakby urywało, to proszę powiedzieć, przełączę się na inne łącze. U nas ten czas dostawy to jest jakieś 15 minut, takiej powweekendowej dostawy. Gdzieś już tak bliżej, te środkowe, czyli wtorek, środa, czwartek, to staramy się wyrobić w przeciągu 5, 10 minut i przed weekendem, wiadomo, te dostawy też są większe i tutaj to jest 15 minut. Średnio dziennie dostaw mamy jakieś trzy, pięć, do siedmiu, jeżeli bar robi zaopatrzenie też, jeżeli chodzi o alkohol.

A restauracja [nazwa firmy], jak to wygląda?

- R4: Myślę, że ciężko mi to tak naprawdę sprecyzować i określić, bo jak już wspomniałem wcześniej my mamy dosyć to tak wszystko mądrze rozwiązane, rozstrzygnięte, że mamy zatrudnionych magazynierów, mamy zatrudnione też osoby fizyczne, które się zajmują przyjmowaniem tego towaru i rozładowaniem tych samochodów, więc to tak na chwilę obecną tak naprawdę nie siedzę w tym na co dzień. Aczkolwiek mówię, te zamówienia mamy dwa razy w ciągu dnia. Tak jak wspomnieli panowie Patryk i Rafał, że to też w zależności od tego jaka jest pora roku, jaki jest sezon, czy to jest zimowy, to są mniejsze zamówienia. Okres letni, wiadomo, tym się rządzi, że są większe zamówienia. To tak ciężko mi sprecyzować tak naprawdę, ile to trwa. Wiadomo, że w lecie to przychodzi, napoje chłodzące, alkohole w hektolitrach, a w zimie to już troszeczkę w litrach, więc tak to wygląda.

Czy w restauracji [nazwa firmy] będzie podobnie panie Rafale?

- R5: Wie pan co, tak, będzie podobnie. Jeżeli chodzi o ciężar tych dostaw, generalnie jeżeli chodzi o ciężar dostaw mięsa czy warzyw, to to raczej nie jest jakiś tam duży problem. Myślę, że większym problemem

są alkohole, a dokładnie będzie to piwo, bo ja zamawiam piwo w dużych beczkach, bo to są co najmniej siedemdziesięciolitrowe beczki, więc to jest troszeczkę ciężaru. Aczkolwiek dostawcy mają swoje podstawowe wózki, którymi starają się tam wjechać do środka. I alkohole w kartonach. To założmy tych dostaw kartonów jest trzy razy w tygodniu, ciężko liczyć wagę jednego kartony, być może z 20 kilogramów jest tych kartonów, może koło 15 na dostawę, także tak to się prezentuje.

Pani Aniu, a jak to wygląda w przypadku kwiaciarni? Czas trwania takiej dostawy, czy też wielkości są uzależnione od czegoś?

- R3: Dostawy są uzależnione przede wszystkim od świąt. Jeżeli mamy dzień matki, Walentynki.
- R2: Nauczyciela.
- R3: Nauczyciela to kiepsko teraz, umówmy się, ale ogólnie rzecz biorąc wtedy mamy więcej kwiatów i częstsze się. Przyznam się, że przed takimi świętami jak teraz jesteśmy na przykład, przed Dniem Matki, to staram się jechać nawet dwa razy dziennie po kwiaty, żeby zatowarować po prostu kwiaciarnię. Też nie mamy żadnego zaplecza.

Rano jedzie pani na tą giełdę, z tego, co zrozumiałem i później jeszcze raz pani zatowarowuje? Czy to są dwa razy rano?

- R3: Nie, nie, rano biorę cały towar rozładuje i zasuwam z powrotem, żeby do godziny 9 jeszcze się wyrobić.

Jakie są w ogóle problemy, ja bym chciał zacząć od [nazwa firmy], wynikające z lokalizacji podmiotu gospodarczego w centrum miasta? Czy to tylko te dostawy i problem z tymi oknami czasowymi, czy są jeszcze jakieś inne problemy właśnie wynikające z lokalizacji państwa działalności w centrum miasta, w rynku?

- R1A: My z racji jakby charakteru firmy, która zarządza całym tym kompleksem budynków, które są domem handlowym mamy również wizyty chociażby serwisantów. To są serwisanci związani z obsługą klimatyzacji, windy, czy też chłodnictwa i oni również sygnalizują problemy związane z dojazdem i z biciem rekordów przez straż miejską w dobiegnięciu do takiego samochodu, który stoi akurat w miejscu niewłaściwym po godzinie 9. To są sytuacje, które z jednej strony też planujemy, bo jeżeli są to jakieś przeglądy, które wynikają z harmonogramu, to my jesteśmy w stanie sobie poradzić. Natomiast jeżeli winda się zawiesi to jest jasne, że po prostu musi

przyjechać autoryzowany serwis szybko i tą sytuację rozwiązać.

- R1B: Czy awarie urządzeń chłodniczych na przykład.
- R1A: Dokładnie to jest ten sam przykład i to auto musi po prostu zaparkować nawet, jeżeli nie ma wolnych miejsc, jeżeli są zajęte przez naszych dostawców, więc takie sytuacje w planowaniu miejsc dostępu dla tego typu służb powinny być już gdzieś tam w głowach urzędników miejskich, którzy myślą na ten temat.

A czy pozostali państwo macie jakieś właśnie problemy, które wynikają z lokalizacji waszej działalności, waszej firmy, w centrum miasta, w samym rynku? Poza tym problemem z dostawami?

- R3: Miejsca parkingowe.
- R2: Tak, miejsca parkingowe.

Proszę pani Aniu.

- R3: Mówię, 16 stoisk, z czego jeżeli musimy gdzieś postawić auto mamy bardzo często kłopot ze znalezieniem.

Miejsca parkingowego. Panie Patryku, też?

- R2: Tak.
- R3: My normalnie musimy płacić za parking. Nikt nam nic nie daje za darmo.

Panie Patryku, zgadza się pan, że miejsca parkingowe?

- R2: Tak, zgadzam się. Tutaj o ile część osób pracujących u nas w restauracji to są pracownicy z Wrocławia i oni faktycznie radzą sobie z tym dojazdem komunikacją miejską Wrocławia. Dla mnie dojazd wiąże się z taką kombinacją, bo teraz za cały dzień parkingu musiałbym zapłacić 80 złotych dziennie, więc to jest parkowanie po jakichś podwórkach, właśnie gdzieś tam z tyłu.
- R3: Borykanie się ze szczurami.
- R2: Tak. Te szczury chodzące po tych autach, psie budy, parkowanie właśnie w takich podwórkach to jest jakby standard w tym momencie. Średnio dookoła rynku te parkingu, które są prywatne to jest koszt 600 złotych miesięcznie i tutaj jest to bardzo duży problem, jak pan Piotr tutaj ma z [nazwa firmy], tutaj urząd miasta narysował kopertę, to taki duży problem, bo myślę, że kwestię mogłoby rozwiązać, nie wiem, jedno miejsce parkingowe na jedną firmę w jakiejś tam cenie niższej. Bo to naprawdę by mocno mogło pomóc przedsiębiorcom, którzy mają kogoś spoza Wrocławia.

Pan Rafał jeden i pan Rafał dwa, czy tutaj jakieś problemy poza? Już mamy miejsca parkingowe, oczywiście problem z dostawami. Czy jeszcze jakieś

problemy przychodzą panom do głowy wynikające właśnie z lokalizacji waszych działalności w centrum miasta?

- R5: Prawdę powiedziawszy to, co tutaj państwo wspomnieli wcześniej to jest chyba według mnie największy problem, moim zdaniem, tak mi się wydaje. I to jest tak samo jak pan Piotr wspominał o kwestii jakichkolwiek serwisów. Tak samo mamy klimatyzację, tak samo mamy lodówki, chłodnie i tak dalej. Zdarzało się, że serwisanci musieli do nas wbiegać i naprawiać jakieś rzeczy, bo na przykład zaparkowali na miejscu dla inwalidów, albo na miejscu dla aut elektrycznych, albo na miejscach do tego nieprzeznaczonych. Też bywały nieraz odholowania, były mandaty, różne rzeczy się działy. To co też wspominał pan Patryk względem pracowników, bo tu rzeczywiście jak ktoś jest z Wrocławia, to jeszcze może sobie jakoś tam poradzić, ale ludzie dojeżdżający? Bardzo ciężka jest to sprawa, tak to określe. I nie ukrywam, pracując tam, to jest chyba największy taki problem, który mi przychodzi teraz do głowy, tak jest według mojego zdania.

Zanim przejdziemy już do nowych rozwiązań, to jeszcze chciałem tak króciutko, żeby każdy z państwa mi powiedział, czy państwo korzystacie z usług kurierów, czy z dostaw organizowanych w jakichś inny sposób lub we własnym zakresie i dlaczego to jest taki wybór? Panie Piotrze, panie Jerzy, jak to wygląda? Tak już podsumowując, bo panowie już mówili. Pan już nam opowiedział trochę o tych dostawach. To są tylko kurierzy?

- R1B: Praktycznie mamy wizytę wszystkich firm kurierskich obecnych na rynku, bo to są dostawy nie tylko samochodami, ale też małe dostawy realizowane są przez firmy kurierskie. Także my nadajemy przez firmy kurierskie bardzo dużo przesyłek na przykład do klientów i tak dalej, zamówienia pocztowe. Praktycznie rzecz biorąc codziennie są firmy kurierskie. Te firmy kurierskie nie mogą się ograniczyć do określonych godzin, bo to nie sposób grafików tej pracy zaplanować. One liczą na przychylność straży miejskiej, bo nie mają innego wyjścia, bo inaczej w ogóle nie funkcjonowałby ten obszar miast dla firm kurierskich.

A jak to wygląda panie Patryku u was?

- R2: My próbujemy sobie radzić w różne sposoby. Oczywiście korzystamy z kurierów, też mamy przesyłki, które przychodzą do nas kurierami, tutaj

też różne firmy. Mamy dostawców i mamy też swojego kierowcę, który zaopatrza w owoce, warzywa, w takie świeże rzeczy, więc tutaj jakby każdy ten obszar jest poruszony przez nas.

A jak to wygląda w [nazwa firmy]? Pan wspominał panie Rafale, że macie swoich tylko własnych, wewnętrznych dostawców?

- R4: Dokładnie tak. Mamy swoich zaopatrzeniowców, swoich dostawców. Chyba że jest jakaś nagle sytuacja, to jest od wielkiego dzwona, że gdzieś tam korzystamy z usług kurierskich. Ale wracając do wcześniejszego tematu, który państwo zakończyliście, odnośnie parkowania. My, jako restauracja Dwór Polski, cały kompleks gastronomiczno-hotelarski, jesteśmy dość w tej dobrej, komfortowej sytuacji, jeżeli chodzi o parkowanie, bo mamy tam od ulicy Kiełbaśniczej swój taki wewnętrzny parking i wiadomo, on jest w pierwszej kolejności udostępniany pod kątem gości hotelowych. Jak goście hotelowych oczywiście nie ma, okres ten pandemiczny, wiadomo, hotele były pozamykane, a nasza restauracja i tak działała w tych czasach trudnych, to w pierwszej kolejności mogą nasi pracownicy, cały sztab pracowniczy, parkować, więc ten parking automatycznie rozwiązuje naszym pracownikom ten problem, że nie trzeba gdzieś parkować na uliczkach i płacić, jak to państwo wspomnieli, krocie za to, żeby przyjechać autem do rynku i płacić 80 złotych dziennie. Mówię, my jesteśmy też w tej dobrej sytuacji, że ten parking mimo wszystko jakoś tam dostępny dla nas jest.

Panie Rafale, ale ja chcę wrócić do tych dostaw. Dlaczego akurat korzystacie z usług swoich dostawców, czym to jest spowodowane?

- R4: To jest spowodowane tym, że to jest duży po prostu kompleks gastronomiczno-hotelarski. Oprócz tego mamy jeszcze inne restauracje, chociażby [nazwa firmy] na Placu Solnym. To jest jedna z większych spółek, [nazwa firmy] się nazywa, która ma pod sobą sporo tych obiektów i tych, jak to można nazwać, firm i stawiamy na swoich pracowników. Ci pracownicy u nas pracują na co dzień, więc nie musimy kombinować i załatwiać każdą jakąś błahą sprawę odnośnie jakiegoś tam, nie wiem, serwisu, jak tu państwo wspomnieli, czy jakiegokolwiek zamówienia większego, mniejszego, mamy odpowiedni sztab ludzi, którzy na bieżąco to wszystko analizują i tym wszystkim się po prostu zajmują. Jest tak, jak można powiedzieć, na zlecenie.

A restauracja [nazwa firmy]? Panie Rafale tak szybko. Kurierzy?

- R5: Jeżeli chodzi o kurierów u nas rzeczywiście nie ma dużo dostaw ze strony firm kurierskich. U nas większość tych dostaw jest po prostu z firm. Zamawiamy u danej firmy produkt i ta firma go nam dostarcza jakby we własnym zakresie, ale nie korzysta z usług firm kurierskich. Nie będę tu wymieniał, bo to raczej jakby nie ma większego znaczenia. Jest tylko jedna, dwie rzeczy praktycznie, które przyjeżdżają. To są niektóre wybrane alkohole i wino. To rzeczywiście dostarczane są przez firmy kurierskie i w takich oczywiście samochodach, tak jak pan pytał wcześniej, takich tych 3,5 tonowych.

Ale te pozostałe to są wasi wewnętrzni kierowcy?

- R5: Nie, to nie są wewnętrzni. To jest, jakby to panu powiedzieć, jest firma, która na przykład, nie wiem, zajmuje się sprzedażą, można tak to nazwać, założmy jakichś tam produktów spożywczych. Założmy mięsa i tak dalej.

Czyli przedstawiciele poszczególnych.

- R5: Tak, na takiej zasadzie.

A pani Aniu, u was jak to wygląda? Wszyscy po prostu dowozicie swoimi autami?

- R3: Mamy swoje własne autka i każdy przyjeżdża ze swoim towarem.

Nie korzystacie z kurierów, dostawców, dlaczego?

- Bo nam się nie opłaca. Każdy z nas musi pojechać po prostu wybrać towar na giełdę i tyle. Ewentualnie jak coś, to wysyłamy, jeśli klient sobie zażyczy, to albo każdy z nas ma swojego chłopca na posyłki, czyli leci z bukietem w dane miejsce, bądź też sami jeździmy.

Ja chciałem teraz porozmawiać jeszcze na koniec o możliwości wprowadzenia nowego systemu dostaw. Zaczę teraz od Feniksu. Czy zwracacie państwo uwagę, to już wiemy, że tak, ale czym przyjeżdża towar i czy ma to dla was znaczenie, czym ten towar jest do państwa dostarczany?

- R1A: Oczywiście...

Panie Piotrze, coś strasznie przerwał. Halo?

- R1A: [niezrozumiałe 00:57:45]

Panie Piotrze, stop, bo nic i tak nie słuchać. Jeszcze raz spróbujemy. Słyszysz mnie pan teraz dobrze?

- R1A: [niezrozumiałe 00:58:15 – 00:58:33] dostaw i pewien procent dostawców, którzy dostarczali do nas bardzo niewiele. Halo?

Jesteśmy.

- R1A: Słyszę państwa wyśmienicie, natomiast jak zaczynam mówić, to robi się jakiś problem. Teraz słyszać?

Teraz idealnie pana słyszać, to tak szybko zanim się coś zdąży zepsuć. Czy ma dla was znaczenie czym przyjeżdża towar?

- R1A: Halo?

Panie Piotrze?

- R1A: Halo?

Teraz słyszać pana bardzo dobrze.

- R1A: Teraz Pana słyszać dopiero.

Bardzo państwu dziękuję w ogóle za cierpliwość. Niestety takie czasy.

- R1A: Wracając do tematu.

Bardzo proszę.

- R1A: Ma dla nas znaczenie, bo to wynika chociażby z przepisów, też zwracamy uwagę na temperatury, w jakich są przewożone towary wrażliwe, te chłodzone, bo obligują nas do tego przepisy prawa. Znowu mamy jakiś kłopot.

Nie, spokojnie, proszę mówić.

- R1A: I swego czasu też podjęliśmy taką decyzję dotyczącą koncentracji zamówień o jednego dostawcy.

- R1B: Zmniejszenie ilości dostawców.

- R1A: Tak. To spowodowało też to, że kupujemy więcej produktów u jednego dostawcy unikając tego właśnie spiętrzenia samochodowego tego okresu, żeby zachować charakter naszej działalności musimy mieć po prostu duży portfel dostawców. Musimy mieć szeroki asortyment.

A jak u pozostałych państwa jest?

- R1B: To są mroźnie, to są chłodnie. Artykuły spożywcze muszą mieć odpowiednie warunki do transportu. To są wymagania sanepidu.

A jak w pozostałych przypadkach, czy państwo zwracacie uwagę na to, czym przyjeżdża do was towar?

- R3: Ja mam swoje auto.

Pani Ania ma swoje auto, ale tutaj u panów w restauracjach jak to jest? Panie Patryku?

- R2: Przepraszam, dostałem bardzo ocharzan przez SMS-a przed chwilą.

Czy zwraca pan uwagę czym przyjeżdża do pana towar?

- R3: Zaciął nam się.

Teraz pan się zaciął panie Patryku.

- R2: Tak. To wygląda tak, że zwracamy na to uwagę. Wróciłem chyba, jest lepiej?

Jest, proszę.

- R2: U nas sprawa wygląda tak, że zwracamy na to bardzo dużą uwagę z tego względu, że my pracujemy na produktach świeżych i tutaj tak, mięso, nabiał, ryby, to wszystko tutaj przyjeżdża na chłodniach. My tutaj nie przekraczamy tej wagi 3,5 tony. Te pojazdy są maksymalnie do 3,5 tony. Czasami przy dużej przesyłce kurierskiej zdarza się, że te auta są większe, ale to są takie sporadyczne zamówienia. Gdzieś tam domówienie porcelany, domówienie szkieł, sztućców, takich rzeczy. I raczej to są te pojazdy typu chłodnia, chłodnio-mroźnia. W tą stronę. U nas dostawca warzyw też wiezie chłodnią.

Pan Rafał jeden, pan Rafał dwa. Czy panowie zwracacie uwagę na to, jakie to są samochody i czym przyjeżdża towar i czy ma to dla was znacznie też?

- R5: Ja mogę dokładnie potwierdzić, co powiedział pan Patryk. Jakby identyczna sprawa jest u nas. Tak samo przy dostawach większych jak porcelana, czy jakieś zatowarowanie takie typowo do pracy, to rzeczywiście są dostawy większe, ale same tutaj, wiadomo, mroźnie, chłodnie, to jest podstawa, jakby jest to normalne. Ale nie wiem też pani Kamilo, czy pan pyta dokładnie o pojazd, czy chodzi panu o kwestię, jaki to jest rodzaj pojazdu?

Rodzaj pojazdu. Czy to ma dla was znaczenie? Ale właśnie o to mi chodziło. Czyli ma znaczenie to, że to musi być na przykład chłodnia, mroźnia w przypadku produktów spożywczych.

- R5: Oczywiście.

Tak samo jak tutaj do [nazwa firmy], jak już panowie mówili.

- R5: Tak, jak najbardziej, to jest oczywiste, że tak jest. **Teraz chciałem zapytać właśnie, czy państwo, jako podmioty gospodarcze jesteście gotowi zaakceptować i czy bylibyście w stanie zaakceptować ewentualne zmiany w systemie dostaw i jakie warunki musiałby być spełnione? Jakich towarów mogłyby dotyczyć te zmiany warunków w systemie dostaw do rynku, do was?**

- R4: To ja zacznę, krótko, zwięźle, na temat.

Proszę bardzo.

- R4: My generalnie nie przywiązujemy do tego wagi, bo mamy odpowiedni sztab ludzi, odpowiedni sztab właśnie tych zaopatrzeniowców, magazynierów, kierowców, ludzi zatrudnionych pod kątem tychże właśnie rzeczy w postaci zamówień, dostaw, zakupów, więc dla nas to jest, można powiedzieć, firma działająca w firmie. Nie korzystamy z zewnętrznych jakichś usług odnośnie, jeżeli chodzi o dostawców, zaopatrzeniowców, bo sami jesteśmy sobie wystarczająco na tyle zgranym zespołem, że my o takie szczegóły, detale, po prostu dbamy.

To ja może jeszcze inaczej zadam to pytanie, bo wcześniej było takie pytanie o państwa oczekiwania w kwestii regulacji tych wprowadzonych przez zarządcę dróg. Panie Piotrze, panie Jerzy, panów poproszę. Jakie warunki miałby spędzić tutaj zarządca, żebyście państwo byli zadowoleni z systemu dostaw do was, w ogóle z tych całych procedur dostaw?

- R1A: My przede wszystkim potrzebujemy dłuższy czas tego okna dostaw, w którym nie będzie nam przeszkadzała straż miejska. Ja myślę, że dosyć dobitnie mówiłem o charakterze naszej działalności, jakby przez działania miasta zaczynamy być coraz bardziej zmuszani do tego aby gdzieś zacząć szukać miejsca innego na naszą działalność. Jesteśmy jednym z największych podmiotów, które zatrudniają ludzi tutaj w rynku. My zatrudniamy ponad setkę osób. Nasi najemcy to jest pewnie i drugie tyle, więc ten rynek on musi żyć i musi, muszą być realne zmiany. Póki co zmiany skupiają się tylko na tym, aby nasi dostawcy [niezrozumiałe 01:06:37] bądź też innymi [niezrozumiałe 01:06:41] czasami po prostu absurdałne te pomysły.

Panie Piotrze, panie Jerzy, bo tak mówimy o tym wydłużeniu tego okna czasowego, co znaczy wydłużyć okno czasowe? Jakby trzeba było to wydłużyć, żebyście państwo byli zadowoleni? Zwłaszcza, że tych dostaw macie kilkadziesiąt o różnych porach.

- R1B: To jest bardziej złożona kwestia, bo tak jak koledzy mówili, to jest rynek, wjazd na płytę rynku to są limity czasowe, to jest okno czasowe. Natomiast wprowadzanie i pomysł zatrzymania się, bo my mamy od ulicy Szewskiej, wjazd ten towarowy, natomiast wjazd od strony rynku i ten towar, i teraz, żeby być zgodnie z literą prawą. Wydłużenie wjazdu na na płytę rynku nie załatwia sprawy. Natomiast my mówimy jednoznacznie, wyładowania...
- R1A: To powinny być takie vouchery, które nasi dostawcy, hurtownicy, ale nie tylko nasi, mówimy tutaj o dostawcach chociażby warzyw, czy wędlin do

gastronomii, przecież to nie chodzi o to, żeby chmara samochodów dostawczych z hurtowni jeździła tutaj po rynku. Taki dostawca mógłby wystąpić do miasta o taką przepustkę czasową. I u nas zdarzają się takie sytuacje, że dostawca przyjeżdża po autostradzie, a on ma na powrót, do domu 600 kilometrów, to w tym momencie nie wróci i nie przyjedzie na drugi dzień, tylko po prostu przyjechać. Czasowo ma problemy. Gastronomia ma też podobne problemy związane chociażby z tym, że czasami to piwo przyjeżdża o godzinie 16 czy 17 po raz drugi, więc wtedy powinni mieć możliwość dojechania w takiej sytuacji. A nie, że jest otwarte do godziny 9, a później to po prostu strzelamy z łuku do tego, kto się zbliża.

Droży państwo, bo nie chciałbym tutaj przedłużać, umówiliśmy się tam czasowo. Ja wysłałem do wszystkich państwa grafiki różne i zdjęcia mailem, żebyście państwo sobie to wszystko przejrzyli. Tam były takie propozycje jakby rozwiązań. Były grafiki mikro centrum logistycznego. To może być wykorzystanie do obsługi centrum miasta. Chodzi o ten sam schemat, który państwo widzieliście. Powinien być wystarczający biorąc pod uwagę fakt, że każdy magazyn logistyczny wygląda mniej więcej podobnie. Chodzi tutaj o taki schemat, w którym towary są dowożone pojazdami ciężkimi lub pociągami do centrum logistycznego, później przeładowane na mniejsze pojazdy i te pojazdy dowożą to albo do kolejnego centrum logistycznego jeszcze mniejszego, już właśnie gdzieś bliżej centrum miasta i stamtąd albo bezpośrednio do państwa jako do odbiorców, jednak tutaj bardzo istotny jest fakt jakimi środkami transportu te towary byłyby dowożone. Czy na przykład pojazdy elektryczne albo niskoemisyjne, czy też rowery cargo. I właśnie o tych rowerach też. widzieliście państwo zdjęcia tych rowerów, to jest jakby kolejne rozwiązanie. I teraz tak, przykłady takich firm jak DHL albo GLS, właśnie one są przygotowane do takich działań. W Krakowie już działa między innymi system takiego roweru cargo. I ten system też działa na zasadzie darmowej wypożyczalni rowerów. Jeśli ktoś chciałby sobie dowieźć do centrum towary rowerem, oczywiście należy wcześniej się zarejestrować, spełnić warunki wynajmu, jest to jakby dofinansowane ze środków Unii Europejskiej. I jeszcze mamy te koperty dla dostawców. Też było tam kilka takich zdjęć, państwo dostaliście, że względu na obowiązujące przepisy prawne, to są przykłady z naszego jakby podwórka. To są propozycje z Warszawy i z Gdyni. I to jest tak, że powstałyby takie koperty, które byłyby

zarezerwowane na przykład online. To by był system rezerwacji kopert online ze względu na to, że państwo by sobie rezerwowali taką kopertę na konkretny czas, na przykład na godzinę 8, do godziny 8.15-8.20 i ta koperta byłaby tylko wtedy dla waszego dostawcy. On by sobie tam podjechał, rozładował towar. Wiadomo, że to by nie mogło trwać dłużej pewnie niż 15-20 minut. Rezerwowane byłby przez firmę w dostępnych oknach czasowych właśnie te koperty. Dzięki temu jest gwarancja dostępności danego miejsca, na przykład w oknie czasowym 8.15-8.30. Wtedy ja wiem, że ta koperta jest dla mnie, na przykład dla [nazwa firmy]. Przez to firmy mogą lepiej sobie planować dostawy w centrach miast. I teraz pytanie do państwa, to są jakby trzy takie propozycje, co wy na to? Panie Piotrze, panie Jerzy.

- R1B: My de facto, to jest, jakby to powiedzieć, myśmy już to przeżyli. To znaczy mamy dwie koperty parkingowe, ale żeby one funkcjonowały przy takiej presji firm wszelkiego, to nie mówię o osobach, tylko mówię o presji firm, która tu funkcjonuje, my musimy pilnować tych kopert cały czas. To trzeba zderzyć te, powiedzmy, wyobraźcie sobie przeładunek przy 200 dostawcach artykułów spożywczych i około 120 dostawcach artykułów przemysłowych, że będą gdzieś tam przyjeżdżać z Polski, przeładowywać i robić zbiorcze dostawy.
- R1A: Kto za to zapłaci?
- R1B: Kto za ten czas zapłaci? To jest, powiem szczerze, absurdalne. Oczywiście korzystamy z rowerów, ale mamy rowery, dwa rowery do firm, które także zaopatrują, rozwozimy, ale to jest tutaj w obrębie starego miasta. Nasi pracownicy na takich rowerach towarowych dowożą [niezrozumiałe 01:14:12]

Halo?

- R1B: W większym zakresie. Natomiast dosyć absurdalny jest to pomysł, żeby ktoś z Białegostoku...
- R1A: Czy nas słyszać?

Tak, teraz dobrze.

- R1B: To jest absurdalny pomysł.
- R1A: Zaraz się pewnie uspokoi.

Zaraz się pewnie uspokoi. Panowie, czy rowery cargo w ogóle wchodzi w grę w przypadku organizacji waszych dostaw?

- R1B: Absolutnie nie
 - R1A: Dla nas zupełnie nie. Czy pan nas słyszy teraz?
- Teraz tak.**

- R1A: Jak pan sobie wyobraża dostawę mrożonek czy lodów? Jak planujący, tych mrożonek rowerem cargo, co na to sanepid w przypadku dostawy świeżego mięsa takim rowerem? Dla mnie jest to absurdalne.

A czy takie mikro centra konsolidacyjne miałyby wpływ może w jakikolwiek sposób na organizację waszej pracy, dostaw?

- R1A: Mamy podpisane umowy z dostawcami. Głównie są to firmy polskie, zlokalizowane tutaj na dolnym, które mają swój tabor i tym taborom do nas ten towar dowożą. Nie widzę tutaj jakby możliwości jakiejś płaszczyzny na działania.
- R1B: Poza tym trzeba odebrać i [niezrozumiałe 01:16:16] Np jeśli mówimy o odbiorze towaru. To musiałby w tym takim centrum na stałe być nasz pracownik, który by odbierał, rozliczał ten towar. To nie są paczki.

Pytam nadal panów z [nazwa firmy]. Czy te dedykowane koperty byłby wystarczające na przykład dla was w obszarze centrum? Gdybyście mogli sobie te koperty sobie opłacać online, wynajmować tylko na czas dostawy, a nie płacić tak jak do tej pory za dwie koperty tyle pieniędzy miesięcznie.

- R1A: Ale ja już to powiedziałem.

Przerwało, to może jeszcze raz bardzo bym prosił.

- R1B: My do tych dwóch kopert musimy dodać etat osoby, która ich pilnuje. Przy takiej presji firm, które chcą dostarczać.
- R1A: Absurdalne czasami jest to, że mimo tego parkingowego ktoś wjedzie na naszą kopertę i znika. Straż miejska się tym zupełnie nie interesuje jak ktoś stoi na naszej kopercie, za którą my płacimy do miasta pieniądze, straż miejska nie chce interweniować. Ona najchętniej interweniuje jak ktoś stanie pół metra przed tą kopertą i realizuje do nas dostawę.
- R2: Dokładnie.
- R1A: Przecież teraz za chwilę będzie otwarty jarmark. W trakcie ostatniego jarmarku człowiek zaparkował sobie przez cały miesiąc na naszych kopertach samochodem dostawczym i on z tego samochodu dostawczego traktował sobie jako miejsce magazynowe, wychodził po towar i przenosił towar do swojej budki jarmarkowej i powiedział, że ma to gdzieś.
- R1B: Straż również miała to...

- R1A: W tym samym miejscu. [niezrozumiałe 01:18:00] Wie pan co, to jest tak, że papier [niezrozumiałe 01:18:37].

Coś znowu przerwało. Panie Piotrze, bo mi chodzi o to, czy taka koperta dedykowana na dostawy, którą byście wtedy mogli sobie wynajmować tylko wtedy, kiedy jest wam potrzebna, rezerwować online taką kopertę, nie musielibyście płacić za te swoje. Czy to w ogóle nie sprawdzałoby się, bo wy musicie mieć cały czas dostęp?

- R1A: Wie pan co, to się w ogóle nie sprawdzi, bo ja rozumiem, że papier przyjmie wszystko i pewne takie szczytne cele zderzą się za chwilę z rzeczywistością. Ja osoby, które planują te zmiany z całego serca zapraszam do nas nawet na te 8 godzin. Niech zobaczą jak funkcjonuje to życie tutaj dokładnie w tym miejscu, bo planować pewne rzeczy z klimatyzowanego biura w zderzeniu z rzeczywistością, z tym realizmem, to po prostu się zupełnie nie sprawdzi. Zapraszam, dostawy od godziny 5 rano, ilu jest dostawców, jak to wygląda, co ci dostawcy potrzebują, jak daleko muszą ten towar transportować z samochodu do miejsca przyjmowania towaru u nas, gdzie muszą zaparkować, w jaki sposób mogą tutaj dojechać i co się wiąże z ryzykiem za chwilę spotkania ze strażą miejską. Także mam taki pomysł, serdecznie zapraszamy do nas.

Panie Patryku, a te rozwiązania, o których wspominaliśmy i te wszystkie materiały, które wysłałem, czy coś by się u was sprawdziło?

- R2: Myślę, że te koperty by mocno pomogły, jeżeli chodzi o Plac Solny. Tak na szybko sobie teraz policzyłem, na Placu Solnym mamy około 10-12 lokali gastronomicznych. Myślę, że kwestia rezerwacji online, tutaj by się troszkę do rozjechało z tego względu, że często jest tak, że korzystamy z tych samych dostawców, którzy po prostu by stanęli na jednym miejscu. Jeżeli by, powiedzmy, to miejsce było jedno, to ten jeden dostawca iks staje na tym miejscu i ono wskakuje sobie 8 punktów, to jest super. Ale mamy jeszcze, powiedzmy, 6 innych, którzy też gdzieś muszą stanąć.

To jest pytanie również do państwa, czyli na takim Solnym jedna koperta by nie wystarczyła.

- R2: Nie. Zdecydowanie nie. Myślę, że cztery mogłyby nas poratować. Ja wiem, że też mówię dużo, bo to jest dużo, cztery koperty, cztery miejsca parkingowe. Aczkolwiek na Placu Solnym są takie miejsca. Kiedyś z drugiej strony były normalne miejsca parkingowe,

teraz zostały zrobione stanowiska na motocykle, co też bardzo szanuję, bo faktycznie te motocykle miały zawsze problem i musiały zajmować albo całe miejsca parkingowe, co było bez sensu. Ale teraz jakby rozmawiamy o kwestiach dostaw i takie komfortu dla tych dostawców i też dla nas. Wydaje mi się, że te cztery koperty bardzo by usprawniły po pierwsze ruch. Ruch, który jest non stop blokowany przez tych dostawców, czyli dostawcy po prostu gdzieś muszą stanąć. Oni po prostu muszą to roznieść. I faktycznie robią tak, że jeżeli stanie w jednym miejscu, to stara się po prostu nie ruszać tego auta, tylko on po prostu bierze dostawę i jedzie z tą dostawą do punktu A, punktu B, punktu C, punktu D. I myślę, że tutaj moglibyśmy te auta schować z tego pasa drogi i to by nam bardzo pomogło. Centra logistyczne nie, bo my tutaj pracujemy jednak na tych produktach, jest to mięso, jest to nabiał, są ryby i to wszystko gdzieś tam potrzebuje tej chłodni. Tutaj też kwestie sanitarne.

Czyli w związku z tym rowery cargo też jakby u was nie zdałyby egzaminu?

- R2: Tak. Te rowery cargo myślę, że przy takich rzeczach suchych, ale tutaj nie mamy jakby w naszym gronie, w którym jesteśmy teraz tutaj, nikt nie korzysta tylko z produktów suchych. Pani Ania, kwiaty, to tutaj kwiaty potrzebują jakiejś tam wody, one też nie mogą leżeć.
- R3: Odpada.

No właśnie, a pani Aniu, dla pani jakie rozwiązanie?

- R3: Rozmawialiśmy akurat i złożyliśmy pismo do Urzędu Miasta właśnie odnośnie tych miejsc, które są zajęte przez motory, bo prosimy właśnie miasto o to, żeby nam udostępniły te miejsca, żebyśmy my, jako kwiaciarze, będziemy się wymieniać po prostu. Oczywiście odpłatnie. Po prostu, żebyśmy mieli gdzie postawić swoje auta.

A czy gdyby takie rowery cargo funkcjonowały, to na przykład mogłoby być to rozwiązanie na dostawę dla was?

- R3: Nie, zupełnie. Każdy kwiat jedzie w innej temperaturze. Nawet jeżeli zimą, jak ja miałabym to zrobić? Jak jadę na giełdę spod domu i przywożę bezpośrednio z giełdy na Solny.

Ale na przykład kurier przywoziłby pani z giełdy takie kwiaty, potem przesadzałby się na rower cargo i dojeżdżał do pani w rynku obojętnie o której godzinie.

- R3: Też ciężko ze względu na to, że to bym musiała jeszcze jemu zapłacić. Druga rzecz to jest to, że ja

muszę być i tak bezpośrednio na giełdzie, bo ja wybieram towar.

Rozumiem. A takie mikro centra konsolidacyjne? Gdzieś by było na przykład takie centrum zorganizowane, gdzie kwiaty można by było przewozić rano bliżej centrum i potem z tego centrum do pani, to też nie zda egzaminu?

- R3: Nie, to nie, absolutnie.
Panie Rafale, restauracja [nazwa firmy], jakie z tych rozwiązań? Bo pan mówi, że macie swój wewnętrzny parking, czy w ogóle coś z tych propozycji by pana zainteresowało?

- R4: Te wszystkie pomysły, które pan przedstawił są dla mnie absurdalne. Z mojego punktu widzenia to zda sprawy i będzie jakimś dla nas większym rozwiązaniem. Dla mnie jedyne rozwiązanie jakie jest, według mnie, nie każdy się musi z tym zdaniem zgodzić, zrobić tak jak w Krakowie jest zrobione. Stare miasto czy rynek po prostu wyłączyć z ruchu miejskiego, zakaz wjazdu samochodów, tylko i wyłącznie mieszkańcy, którzy mieszkają w rynku i w drugiej kolejności wszyscy zaopatrzeniowcy. Czyli zaopatrzeniowcy, którzy zaopatrują restauracje, różnego rodzaju sklepy, Żabki, tak jak tu panią Anię, kwaciarnie, czy duży sklep [nazwa firmy], który dla mnie, według mnie, to jest wizytówka miasta. To jest dla mnie po prostu absurdalne...

Ale jak? Wtedy ci dostawcy mogliby, chodzi o to, żeby oni mieli dostępność i możliwość wjazdu przez cały dzień?

- R4: Całą dobę, dokładnie. Mają wizytówki, identyfikatory, pod dany adres podjeżdżają bez żadnego ale, rozładowują się wtedy, kiedy mają na to czas, kiedy potrzebują. Wiadomo, że możemy coś zaplanować, a są różnego rodzaju przeciwności losu, że się człowiek nawet nie zmieści w czasie i opóźnienie następuje i co on robi, jak on się spóźni 5, 10 minut jadąc, tak jak tu pani Ania wspomniała, nie wiem, gdzieś tam z łodzi z towarem. I co, ma wracać do Łodzi z powrotem? Ja powiedziałem, dla mnie rozwiązanie jest takie, już jest od kilku lat planowane zamknąć całkowicie rynek, okolice rynku, typu przybrzeżne uliczki, z ruchu całkowitego samochodowego. Wjazd tylko mają mieszkańcy na zasadzie właśnie zameldowania i dostawcy i to byłby problem rozwiązany.

Panie Rafale, restauracja [nazwa firmy] z tych propozycji?

- R5: Ja powiem tak, jeżeli chodzi o tą pierwszą kwestię, zrozumiała jest całkowicie, tylko że jakby wydaje mi się, że jest trochę problematyczna w logistyce, moim zdaniem.

Ale mówimy o rowerach cargo?

- R5: Nie, ja mówię teraz o tym, co pan powiedział, takie skonsolidowane magazyny, że się dojeżdża bliżej centrum i tak dalej. Według mnie to nie zda większego egzaminu, bo wtedy wszyscy dostawcy musieli by się dostosować do kogoś innego. Trochę tego nie widzę. Ciężko jest to wytłumaczyć słowami też, ale wtedy dostawcy musieliby się kontaktować z kolejnymi, też przewożenie, kombinowanie, tak jest jakby z pierwszej ręki, więc jakby tego trochę nie widzę. Jeżeli chodzi o rowery, to w ogóle, po pierwsze, zmienić prawo, bo niestety nie wiem, myślę, że państwo wiedzą, że po płycie rynku nie wolno jeździć rowerem, więc jakby to jest druga strona medalu, bo tam chyba od 5 czy 6 rano niestety jest zakaz jazdy rowerem po rynku, także trzeba będzie też dodatkowo to zmienić. U nas w restauracji nie ma to w ogóle racji bytu, bo nie mam dostaw, które te rowery mogłyby zaspokoić. A trzecia kwestia, jeśli chodzi o te koperty, może by to zdało egzamin, ale nie u nas. U nas by to zdało egzamin w momencie, kiedy by nam brakło jakiegoś produktu, albo tak, jak mówiłem, przyjechałby jakiś serwisant, to tak, to rzeczywiście może by zdało egzamin na jakiś tam chwilowy...

I wtedy można by było na konkretną godzinę zarezerwować sobie taką kopertę na 15 minut.

- R5: Powiedzmy, że miałyby to rację bytu, ale to tylko naprawdę w wyjątkowych sytuacjach. Nie byłoby to na pewno nic takiego, że byłoby to codziennie, bądź dwa razy dziennie. Byłoby to wybiórczo raz na dwa, trzy tygodnie. Tutaj to jest dla mnie takie zastosowanie trochę niezbyt.

Już kończąc, bo się troszkę przeciągnęło przez to nasze połączenie.

- R1A: Ja mogę się tylko odnieść do dyskusji?

Bardzo proszę panie Piotrze.

- R1A: Tutaj padła taka propozycja, żeby zamknąć rynek dla osób tak naprawdę z zewnątrz. Dla nas to jest śmieszne. Niech sobie pan wyobrazi w jaki sposób klient przyjeżdża po tą przysłowiową porcelanę do nas, jesteśmy jednym już chyba z dwóch, czy trzech sklepów, które we Wrocławiu zostały z porcelaną, takich nie sieciowych. Poza tym jest wiele takich przypadków, gdzie osoby, które

mieszkają poza, nie są zameldowane w rynku, mają tutaj swoje firmy, swoje miejsca parkingowe i w jaki sposób oni mogą tutaj dojechać? Jest też gros osób, których ten pomysł jakby wyłącza z możliwości dojechania tutaj do centrum, zobaczenia miasta. Nie tylko jest komunikacja miejska, ale trudno mi sobie wyobrazić, że zamkniemy tutaj centrum miasta dla osób postronnych i będą mogli tylko wjeżdżać mieszkańcy i dostawcy. Są też nasi klienci, którzy dojeżdżają tutaj.

Panie Piotrze, to już na koniec chciałem państwa zapytać, a zacznę od [nazwa firmy], czy podwyższenie kosztów dostaw wynikające ze zmiany realizacji...

- R1B: Nie należy zapominać o turystach. Ruch turystyczny wymaga, nie wiem, czy mnie słyszać?

Tak.

- R1B: Autokar zajeżdża, wyrzuca turystów, którzy zwykle zjeżdżają na rynek lub w innym miejscu. Miasto nie zadbało o to, żeby [niezrozumiałe 01:32:15] starego miasta.

Halo?

- R1A: Czy nas było słyszać?

Tak. I teraz panie Piotrze, panie Jerzy, czy podwyższenie kosztów dostaw wynikające ze zmiany sposobu realizacji dostaw są w ogóle akceptowalne?

- R1A: Nie są akceptowalne. Jednoznacznie. Ani dla nas, ani dla naszych dostawców.

A jakiego wsparcia oczekujecie, aby zaakceptować podwyżkę kosztów dostaw?

- R1A: Wie pan co, może niech miasto w takim razie dopłaca nam do dostaw. Poruszamy się w granicach absurdu. My chcemy działać w warunkach rynkowych w sensie takich, że kupując towar sprzedajemy go i na tym zarabiamy, jesteśmy w stanie się utrzymać, zbilansować na tym miejscu. Jakikolwiek wytrącenie powodujące, że nasi dostawcy płacą za wjazd do rynku, płacą mandaty, powoduje to, że za chwilę pewnie nas albo kogoś innego tutaj braknie, bo sam osobiście znam takie podmioty, które się po prostu wyprowadziły stąd, bo koszty funkcjonowania były zbyt duże.

To w takim razie jeszcze panie Piotrze ostatnie pytanie, czy miasto powinno zapewnić możliwość alternatywnego systemu dostaw do centrum? W jakiej formie, na jakich warunkach?

- R1A: Nie rozumiem tego stwierdzenia miasto powinno zapewnić alternatywny system dostaw.

Miasto powinno umożliwić dostawy realizowane do podmiotów, które są zarejestrowane, które prowadzą działalność w rynku. Jakby nie mam wielkich oczekiwań wobec miasta, oby tylko nam nie przeszkadzali.

Czyli podsumowując już na koniec, co? Wydłużyć okno czasowe, czy po prostu cały dzień powinna być możliwość?

- R1A: Z naszej strony, wiadomo, każdy gdzieś tam realizuje to pod kątem działalności, którą sam osobiście prowadzi. Dla nas wydłużenie tego okna to jest rzecz kluczowa. Drugi element, wspomniałem o tych przepustkach dla dostawców, które powinny funkcjonować, bo taki dostawca naprawdę on tutaj nie obrał sobie centrum miasta dla przyjemności dojeżdżania, tylko po prostu on musi wykonać pewną pracę. Dziś jest u nas o godzinie 8 rano, ale jutro będzie o godzinie 12, bo tak się po prostu wydarzyło. Te rzeczy trzeba przewidywać. Na pewno trzeba też rozwiązać sytuację związaną z dojazdami takimi nieprzewidywalnymi. Takimi jak serwisanci. Są dostępne dla nich miejsca rano, w południe, wieczorem, czasem i nawet w nocy. Również podejście straży miejskiej do takich, nazwijmy to, incydentów, gdzie ktoś przyjedzie, powinny być bardziej elastyczne. To nie jest tak, że ktoś sobie tutaj po prostu wymyślił, że przyjedzie i będzie okupował wjazd do rynku, bo mu się tak podoba. Nikt tego tutaj złośliwie nie robi.

Dziękuję bardzo. Czy podwyższenie kosztów dostaw wynikające ze zmiany sposobu realizacji są akceptowalne dla pana, panie Patryku?

- R2: Nie. Jakby też nie są akceptowalne. Z tego względu, że same koszty prowadzenia działalności w rynku już są wyższe niż koszty prowadzenie takiego samego przedsięwzięcia, nie wiem, pół kilometra dalej. Dodatkowo to też jest trudniejsze. Ja wiem, oczywiście, tutaj ten stosunek kosztów do przychodu jest inny, ale dla mnie najważniejsze jest to, żeby faktycznie miasto nie przeszkadzało, a w pomocy, to nie wiem, poprosić straż miejską, żeby nie zwracała aż tak uwagi na dostawców, bo dostawcy nie przyjeżdżają dlatego, bo im się tak chce. Im po prostu tak się stało czasowo, pękła opona, logistycznie się wysypali i my po prostu potrzebujemy, żeby nam w tym nie przeszkadzać, w kwestii dostaw.

Panie Rafale, restauracja [nazwa firmy]? Halo? Nie ma z nami pana Rafała. Panie Rafale, [nazwa firmy].

- R5: Ja chyba powielę te słowa, co pan Piotr i pan Patryk. Tutaj chyba by było najprostsze rozwiązanie, moim zdaniem, trochę takiego, że tak powiem bardzo kolokwialnie, takiego luzu zrobić, żeby to jakby miało ręce i nogi. Mogą być przedłużone te ramy czasowe, trochę też podejście człowieka do człowieka, że rzeczywiście, tak jak pan Patryk wspominał, że są sytuacje wybiórcze różne, zdarza się, że się dostawca spóźni, różnie to w życiu bywa niestety i żeby to było trochę bardziej akceptowalne, było takie bardziej, jak to się mówi, może w pewnym sensie z przymrużeniem oka, ale może też w pewnym sensie zrobione konkretnie i prawnie. Jakby nie wiem, trochę jest dla mnie głupotą, że się wkleja dostawcom, którzy są Bogu ducha winni, mandaty. Jakby to dla mnie jest trochę żart. Tak samo kurierom, którzy dostarczają paczki. Rozumiem jakby kurier miał zostawić samochód, nie wiem, pod rynną i do rynku paczkę nosić. Jest to trochę abstrakcja, więc trochę powielam słowa panów, którzy się wcześniej wypowiadali, bo moim zdaniem to jest chyba najlepsze rozwiązanie.

Pani Aniu?

- R3: Dla mnie najlepsze byłyby właśnie przepustki, żeby każdy jak coś, to mógł wrzucić za szybę i normalnie wjechać i czas. Dużo dłuższy.

Ale w sensie mówimy o tym oknie czasowym, tak?

- R3: Mówię o oknie czasowym, owszem, musi być wydłużone i o przepustkach, bo mówię, czasami jest tak, że nie tylko ja mogę wjechać.

Czy podwyższenie tych kosztów dostaw wynikające ze zmiany sposobu realizacji?

- R3: Ja sama dostarczam, więc tutaj nie.

Nie jest akceptowalne.

- R3: Mnie to nie dotyczy się.

To było moje ostatnie pytanie. Bardzo dziękuję państwu za pomoc. Dziękuję, wszystkiego dobrego żyję. I mam nadzieję, że wszystko ruszy już po odmrożeniu tej pandemii.

TRANSKRYPCJA FGI 02/19.05.21

Na początku może powiem o co chodzi. Ja nazywam się Kamil [NAZWISKO]. Reprezentuję pracownię doradczo-badawczą Edbad z Łodzi i na zlecenie gminy Wrocław z siedzibą przy placu Nowy Targ przeprowadzamy właśnie takie badanie dotyczące planu obsługi towarowej centrum miasta we Wrocławiu, które jest

wykonywane w ramach dokumentu pod nazwą master plan dla przestrzeni miejskich w centrum Wrocławia. Badania, to są takie spotkania, jak państwo widziecie, online z racji pandemii. Odbędą się cztery. Mają na celu określenie obecnej obsługi towarowej podmiotów gospodarczych zlokalizowanych na terenie obszarów badania. Ponieważ wszyscy państwo pracujecie w rynku, więc ja tak tylko wytłumaczę jaki to jest obszar. Od strony zachodniej i południowej otoczony jest fosą miejską, potem jest Aleja Juliusza Słowackiego, wzdłuż Parku Słowackiego, to tam Panorama Raławicka plus Most Pokoju i tu jak Ostrów Tumski, Odra, nam zamyka ten obszar. Czyli ściśle centrum, rynek i takie najbliższe okolice rynku. I teraz tak, badanie ma na celu określenie podmiotów gospodarczych zlokalizowanych na terenie obszaru badania obecnej obsługi towarowej. O co chodzi? Między innymi sposobu dostaw okien, czasu trwania tych dostaw, obecnych problemów z obsługą i tak dalej. Ewentualnie otwarcia państwa, czyli podmiotów gospodarczych na różne sposoby regulacji obsługi towarowej w przyszłości, w tym możliwości obsługi dostaw, na przykład rowerem cargo, o czym będziemy sobie za chwilę rozmawiać, czy też wykorzystania kopert postojowych, albo reorganizacji całego systemu dostaw. To tyle, jeżeli chodzi o mnie, natomiast chciałbym państwa poinformować, że badanie jest rejestrowane, jest nagrywane, ale spokojnie, nigdzie państwo się nie zobaczycie na Tik Toku, ani na żadnym YouTube. Nagrywamy to tylko po to, ponieważ tak, jak wspomniałem, takich spotkań organizujemy cztery. Ja je wszystkie prowadzę. Niestety nie sposób jest, żebym wszystkie państwa wypowiedzi zapamiętał. Potem na spokojnie, po spotkaniu, będę mógł sobie odtworzyć nasze spotkanie i spisać sobie transkrypcję z tego spotkania, żeby żadne państwa wypowiedzi nie umknęły. Bardzo ważna i istotna rzecz jest taka, że nie ma tutaj dzisiaj ani dobrych ani złych odpowiedzi. Wszystkie państwa przemyślenia i wszystkie państwa opinie są dla nas bardzo ważne. Ja natomiast zapewniam państwu, że wszystkie uzyskane informacje zostaną potraktowane jako zbiorcze i wykorzystanie wyłącznie do celów naukowych. Badanie jest zupełnie anonimowe i poufne. Nigdzie nie będziemy państwa cytować z imienia i nazwiska. Nie będziemy również nigdzie w raporcie podawać państwa firmę, w której pracujecie, czy też nazwę firmy. Tak więc jest to zupełnie anonimowe. Proszę się nie bać swoich odpowiedzi. I teraz tak, żebyśmy się troszeczkę lepiej

poznali. Ja wiem, bo ja z państwem rozmawiałem przez telefon, ale żeby każdy z państwa mógł króciutko o sobie coś powiedzieć, czym się państwo zajmujecie, jaką firmę reprezentujecie. Ja może zacznę według tutaj mojej kolejności. Panie Tomaszu zapraszam.

- R1: Witam serdecznie. Tomasz [NAZWISKO]. Pracuję w firmie związanej z telefonami komórkowymi [FIRMA] przy ulicy Łaciarskiej. W zasadzie to tyle. Mamy trzy punkty w samym rynku, w różnych miejscach, więc tak z kilku jakby też perspektyw możemy do tematu podejść. Chwilę też tam jestem, bo blisko 6 czy 7 lat, więc na przestrzeni czasu też można pewnymi spostrzeżeniami się podzielić.

Pan Paweł, czyli pan tutaj nam się wyświetla jako Mieszko. Panie Pawle.

- R2: Witam. Paweł [NAZWISKO]. Od 16 lat pracuje we wrocławskim rynku, obecnie w restauracji [NAZWA RESTAURACJI]. Jestem tam kierownikiem zmiany. W zasadzie tyle.

Pan Jarek.

- R3: Jarek [NAZWISKO]. Prowadzę [FIRMA] na Oławskiej. Trwa to już ponad rok.

Sosenka, czyli pani Katarzyna.

- R4: Ja od prawie 5 lat pracuję w [FIRMA], czyli w klubie jazzowym na [ULICA]. Teraz już jako menedżerka wykonawcza. Wcześniej jako kelnerka, szefowa sali.

Pani Patrycja.

- R5: Ja pracuję od prawie 5 lat w restauracji [FIRMA]. Na wrocławskim rynku.

I pan Waldemar.

- R6: Agencja [NAZWA]. Eventy głównie. Biuro na Nożowniczej, około 10 lat w tej lokalizacji.

Drodzy państwo, tak jak mówiłem, będziemy rozmawiać głównie o dostawach i teraz tak, proszę mi powiedzieć, czy aktualne regulacje wprowadzone przez zarządcę dróg wpływają na organizację państwa dostaw, jeżeli takowe są? Panie Tomaszu?

- R1: Raczej nie. Tutaj głównie z usług DPD i DHL korzystamy i na przestrzeni lat to są cały czas ci sami kurierzy. Oni już mają jakby swoje sztuczki, metody, wiedzą gdzie i jak stanąć, kiedy otwieramy. Także tak naprawdę nie czujemy zmiany w ostatnim czasie, czy w ogóle zmian. Tak naprawdę zawsze też po otwarciu już ten kurier jest, bo też zna nasze schematy. Sama dostawa trwa chwilę, bo to jest

jedna paczka różnych gabarytów. Czasami metr, półtora, na metr, półtora, więc to też nie wymaga jakiegoś dużego czasu czy zaangażowania, żeby ją dostarczyć.

A w jakich godzinach najczęściej te paczki docierają?

- R1: Po godzinie 10. Pomiędzy 10 a 12. Jednak tak 80 procent do 11 się zjawia. I jednak zazwyczaj parkują tak chyba pół legalnie, mówiąc najprościej, bo na tym skrzyżowaniu Łaciarskiej z Oławską. Różnie, z lewej, z prawej, z przodu, z tyłu. Trochę taka partyzantka, można powiedzieć. Ale ci sami goście jeżdżą od wielu lat, więc wiedzą jak po prostu się tam poruszać.

Ja rozumiem. Czyli tak jak pan mówi, to jest partyzantka, nie do końca jest to zgodne z przepisami obowiązującymi, tak?

- R1: Nie jestem na pewno autorytetem w przypadku tych przepisów.

Ja nie mówię tutaj o panu, mi chodzi o dostawców.

- R1: Raczej to jest na zasadzie wypracowanego patentu, bym też to tak jeszcze naukowo powiedział. Wątpię aby można było stawiać w okolicach skrzyżowań, w odległości metra, czy wręcz na skrzyżowaniu tym wjazdowym, więc tutaj myślę, że to jest coś, co mogłoby być uregulowane, mogłoby być dla jakieś miejsca specjalne przeznaczone stricte na dostawę. Jeśli na przykład stanie jakieś auto osobowe w tym miejscu, to ten dostawca ma już problem, już musi jakoś tam kombinować i szukać.

A panie Pawle, jak to wygląda, jeżeli chodzi o restaurację Fredrę?

- R2: Restauracja jest na samym środku.

Ale czy te regulacje wprowadzone przez zarządcę dróg wpływają na organizację państwa dostaw? Czyli te okna czasowe?

- R2: Tak, restauracja jest w samym centrum. Zaplecze mamy od Sukiennic, więc siłą rzeczy, żeby dostarczyć towar trzeba wjechać na sam rynek. Do samego środka. Jest określona godzina, do której można wjeżdżać i jeżeli się dostawca spóźni, nie zdąży, to wożenie towaru, beczek z piwem, worków z ziemniakami, a zamawiamy często na świeżo, żeby ten towar był też świeży, po godzinie 9 czy 10 to już jest kłopotliwe.

A do której ten dostawca może legalnie przywieźć pod samą restaurację?

- R2: Jeśli się dobrze orientuję to do 9 na rynek można wjechać autem.

- R5: Do 9, potwierdzam.

I jak pan ocenia te regulacje?

- R2: Stanowczo za mało, bo jeżeli otwieramy kuchnię o 8, żeby przygotować produkcję na cały dzień, to między 8 a 9 jest możliwość tylko dostarczenie towaru całego, a zamawiamy wszystko na świeżo, tak jak mówiłem, z racji tego, żeby jedzenie było też świeże. Przy dużym ruchu jest problem.

Panie Jarku, a jak te regulacje wprowadzone przez zarządcę dróg wpływają na organizację pana dostaw do [FIRMA]?

- R3: U mnie, jeżeli chodzi o dostawy, w sensie, same dostawy, to nie ma problemu. Zawsze te dostawy są rano między 6 a 7. Gorzej jest z odbiorem nośników, na których jest towar przywożony, czyli palety, skrzynie i tak dalej, bo nie zawsze się wyrabiamy tak, żeby ten towar rozładować i żeby te wszystkie skrzynie były puste, żeby kierowca mógł zabrać je. Czasami przyjedzie o 8, czasami po 8 i niestety odjedzie pusty z racji tego, że nie zdążymy tego rozładować.

Ale to też chodzi o to, że on ma czas do 9?

- R3: Tak, że on ma czas do 9, żeby wjechać. Nie zawsze jest możliwość rozładowania tego. Później już nie przyjedzie i te palety, to wszystko zalega na sklepie. Jest to uciążliwe, bo [FIRMA] z reguły są małymi sklepami i mają ograniczoną powierzchnię do przechowywania tego typu...

Materiałów, tych nośników. Pani Katarzyno, jak to wygląda w Vertigo?

- R4: Raczej nie przysparza nam to problemu, ale myślę, że też przez to, że nasz jakby dostawca zawsze pojawia się od strony Łaciarskiej, czyli od biurowca, a w biurowcu również jest wicekonsulat Węgier, który ma zawsze przez portiera zaklepane miejsce parkingowe, więc chociażby przez to możliwość parkingu na ten czas jest ułatwiona, bo zawsze to miejsce jest, ponieważ czeka na kogoś innego. Tak to, żeby ten bufor czasowy komuś sprawiał problem, to raczej nie docierały do mnie tego typu informacje.

Ale teraz tak, to miejsce parkingowe, z którego korzysta wasz dostawca to jakby pożyczacie sobie tak na własną rękę tak od kogoś innego, czy macie jakąś tam umowę?

- R4: Nie do końca, dlatego, że [FIRMA] podchodzi pod spółkę, pod którą podchodzi wynajem powierzchni przez konsult. W związku z czym, to jest taka, powiedzmy, wewnętrzna przysługa, wewnętrzne

wykorzystanie tego. To wiadomo, trwa chwilę, więc jakby nie ma z tym problemu.

Pani Patrycyjo, [FIRMA], jeżeli chodzi o te regulacje, które wprowadził zarządca dróg, czy to wpływa na waszą organizację dostaw?

- R5: Z jednej strony tak, z jednej strony nie. Tak, dlatego, że mamy dostawców, którzy wjeżdżają dużymi autami, potrzebują wjechać dużymi autami na rynek i wtedy faktycznie jest problem, że oni po godzinie 9 nie wjadą. Ale też mamy takich dostawców, którzy wjeżdżają małymi busami i są w stanie się zmieścić, czy na Ofiar Oświęcimskich, czy na pobliskich gdzieś tam parkingach, ale to i tak jest zawsze wolna partyzantka. Nie ma czegoś takiego jak miejsce dla dostawcy. Po prostu stoją, zastawiają innych, albo blokują w ogóle drogę, bo nie ma możliwości po prostu wjechania. Czasami nawet z Placu Solnego były do nas dostarczane dostawy. Po prostu latali chłopacy z kuchni razem z dostawcą i przenosili wszystko.

Panie Waldemarze, a jak to wygląda w pana sytuacji?

- R6: Nie odczuliśmy jakoś negatywnie tych zmian. U nas najczęściej kurier blokuje wjazd na nasze podwórko, jest tam brama, którą po prostu zastawia na chwilę tak, żeby dostarczyć. Jesteśmy na parterze, więc to jest szybka akcja i najczęściej to miejsce wykorzystują na tymczasowy parking.

A jakie są państwa oczekiwania w kwestii regulacji wprowadzonych przez zarządcę dróg? Zacznę może od pani Patrycji.

- R5: Ciężko jest tak naprawdę powiedzieć. Generalnie rezygnujemy z bardzo wielu miejsc parkingowych ogólnie w rynku kosztem likwidacji zupełnie zastawienia tych słupkami, a tak naprawdę moglibyśmy te miejsca przeznaczyć właśnie chociażby na miejsca postojowe dla dostawców.

A jakie oczekiwania miałby pan, panie Jarku, od zarządcy?

- R3: Jeżeli chodzi o mnie, to na pewno wydłużenie tego okna, kiedy można byłoby tam wjeżdżać bez na przykład mandatu od straży miejskiej.

Panie Pawle, a pan jakie by miał oczekiwania w kwestii regulacji tych wprowadzonych przez zarządcę?

- R2: Podobnie jak przedmówcy, troszeczkę dłuższe to okno. Miejsca postojowe muszą być jakieś wydzielone, nie może być tak, że się blokuje, ktoś dzwoni i kurier musi biec, żeby przeparkować. To utrudnia. I troszeczkę większa elastyczność jakby ze

strony władz miejskich, straży miejskiej. Jeżeli jest nagła jakaś sytuacja, że trzeba wjechać, dostarczyć coś na szybko, zajmuje to 2, 3 minuty, to żeby wpuścić to auto, jak jest taka możliwość, na rynku nie ma za dużo ludzi, rozładować i żeby ono wyjechało. Troszeczkę elastyczności, moim zdaniem.

Panie Tomku?

- R1: Tutaj specjalnie prochu nie da się na nowo wymyślić. Przede wszystkim jakieś wyznaczone miejsca dla dostawców, bo wystarczyłoby w strategicznych punktach trochę takich miejsc zrobić oddzielonych, osobne odległości i tak naprawdę problem dostaw by się mocno tutaj zmniejszył. Plus ten odbiór. My osobiście nie odczuwamy, gdyż nasze paczki, to przeważnie towar taki typowo półkowy, my pod tym nie mamy jakby żadnych palet, nośników, czy jakichś większych gabarytowo śmieci do pozbycia się, więc ten odbiór nas nie dotyczy, ale tutaj myślę, że też do tej godziny 10 spokojnie mogłoby to funkcjonować.

Pani Kasiu?

- R4: Moja opinia jest najbliższa opinii pana Pawła, bo właśnie jakby elastyczność. W sensie, dużo rzeczy może się zdarzyć, sytuacji losowych, a tak wąskie okno po prostu często uniemożliwia jakby legalne manewrowanie i powinno to faktycznie być elastyczniejsze i takie bardziej ludzkie po prostu.

A czy słyszeliście państwo, czy wiecie, jakie zmiany w ogóle planuje wprowadzić zarządca dróg, jeżeli chodzi o dostawy do rynku?

- Nie. (wszyscy)
- R3: Ja nie słyszałem o żadnych.

Nikt z państwa nie słyszał o żadnych zmianach, które się szykują?

- R4: Nie.

A proszę mi powiedzieć, jakie są sposoby dostaw do waszych jakby działalności, do waszych firm? Jakie to pojazdy, jakie są założenia, jakie okna czasowe, jakie terminy, ile tych dostaw na przykład w ciągu dnia? Panie Tomku, jak to wygląda u pana?

- R1: Zazwyczaj, jak wspominałem, dostarczają do nas kurierzy DPD albo DHL, więc to są, bym powiedział, takie busy większe. Kilka razy w tygodniu do godziny 11. Myślę, że te busy chyba nie podchodzą pod te wszelkie ustawy, bo wjeżdżają po tej godzinie dość swobodnie do rynku, plus parkują właśnie tam w okolicach tego skrzyżowania Oławskiej z Łaciarską. Na tej zasadzie trochę partyzanckiej.

Ale nie podchodzą pod te przepisy, co pan ma na myśli?

- R1: Skoro tam koło 11, 12 te busy DHL, DPD stoją notorycznie i to nie jest w wyjątkowe dni, tylko cały czas, to zakładam, że chyba tak nie łamią tych obostrzeń, tylko może są mniejsze gabarytowo i dlatego się nie łapią pod tych większych dostawców.

Panie Pawle, a jak to wygląda z dostawami u pana?

Jakie są sposoby dostawy do pana, do restauracji?

- R2: Dostarcza do nas kilku różnych dostawców. Zazwyczaj są to takie większe busy albo półciężarówki. Także auta dosyć spore.

A jak często ma pan takie dostawy w ciągu na przykład dnia? Czy to jest w ogóle uzależnione od pory dnia?

- R2: Uzależnione jest od pory dnia, bo tylko wtedy można wjechać na rynek, kiedy jest możliwość, więc to jest uzależnione od tego przede wszystkim.

Czyli wszystkie dostawy przyjeżdżają do pana rano?

- R2: Tak. Między 8 a 9. Wtedy się robi naprawdę kocioł.

I to są jakiego rodzaju dostawy?

- R2: Przyjeżdża wszystko. Od warzyw, przez mięso, po beczki z piwem.

Panie Jarku, a u pana jakie to są dostawy? Jak przyjeżdżają, jakie pojazdy?

- R3: Są pojazdy w zależności od tego jak duża jest dostawa. To są albo takie dostawcze do 3,5 tony albo powyżej. W zależności właśnie od tego, jak duża jest to dostawa i jest to dostawa jedna w ciągu dnia. Czasami dwie. Tych dostaw mam na ten moment co drugi dzień, czyli trzy razy w tygodniu, ale będzie to teraz pewnie zmienione, także te dostawy będą codziennie.

Pani Kasiu, a jak u pani wygląda ta sprawa dostaw?

- R4: U nas wszystkie dostawy również odbywają się rano. Tylko u nas sytuacja jest dosyć specyficzna, ponieważ jak normalnie może działać klub, to otwiera się o 18 dla gości. W związku z czym u nas też dużą rolę odgrywa właśnie portier. I to, że współpracujemy zawsze w tych samych dostawcami, ponieważ oni również dostarczają i mięso i owoce i warzywa. I oni po prostu przez portiera są wpuszczani na dół do lokalu i wszystko zanoszą do lodówek, co jest dosyć specyficzną współpracą, ale przynajmniej nikt nie musi tam fizycznie od tego rana być.

Bo o której otwieracie normalnie lokal? Pracownicy pojawiają się o której godzinie?

- R4: Pracownicy o 17. W sensie, jak tak naprawdę działamy normalnie, że tak powiem. W sezonie, gdy jest ogródek, to tam jest od 12, ale tak czy siak, to dostawy mamy wcześniej.

Właśnie. Czyli do tej 9 rano, jak jest to okno czasowe, ale macie rozwiązane to przy pomocy współpracy z portierem, tak?

- R4: Tak.

Pani Patrycjjo, a jak wyglądają dostawy u pani, jak często te dostawy są?

- R5: Na razie dostawy mamy codziennie praktycznie, włącznie z niedzielą nam się nawet zdarzają kilka razy dziennie w zależności od tego tak naprawdę co zamawiamy i na kiedy zamawiamy. Dlatego może po weekendzie zawsze jest gdzieś tam większa ilość dostaw, ale rozpiętość czasowa jest bardzo różna. Mięsa, jako że wjeżdżają właśnie większym busem, nawet ciężarówką, bym powiedziała, to musimy być przed godziną 9, bo inaczej się nie da dogadać z dostawcą, żeby wjechał w jakichś późniejszych godzinach, bo nie ma możliwości po prostu podjechania pod restaurację, to wykorzystujemy wtedy po prostu osoby z biura albo sprzątające, które nam odbierają tę dostawę. My sami zaczynamy pracę dopiero w godzinach 11, 12.

Pani Patrycjjo, jaka jest częstotliwość, jeszcze raz, tych dostaw poszczególnych typów?

- R5: Przeważnie mamy od 3 do 4 dostaw dziennie. Od godziny 8 rano, przyjeżdża mięso, do nawet godziny 18 w alkoholu.

I co później się dzieje z tymi dostawami, jeżeli to już jest po tym oknie czasowym?

- R5: To są też dostawcy, którzy wjeżdżają busami po prostu, więc są w stanie zaparkować przy Ofiar Oświęcimskich i ten kawałek już przelecieć się. Mają wózki, więc przeważnie przywożą tymi wózkami.

A panie Waldemarze, jak u pana to wygląda, bo pan ma tutaj zupełnie inny działania?

- R6: Ze względu na branżę to nie są takie ilości jak u pozostałych państwa. Są to mniejsze ilości i nie takie gabaryty. Od, powiedzmy, kopert do kilku kartonów, które prawie, że wózkami ręcznymi dowożą. Są dni, że nie ma żadnej dostawy, są dni, że dwóch kurierów, powiedzmy, się pojawia. W zależności od sytuacji.

Jeżeli chodzi o tą częstotliwość dostaw pan Jarek mówił, że to jest trzy razy w tygodniu, tu pani Patrycjjo, pan Waldek. Pani Kasiu, a do [FIRMA] jaka jest częstotliwość tych dostaw? To jest codziennie?

- R4: Zależy co. Warzywa raczej codziennie, maks co dwa dni. Powiedziałabym, że jest między jedną, a trzema dostawami dziennie, ale to też nie jest reguła.

Panie Pawle? Jaka jest częstotliwość dostaw?

- R2: Dostawy są praktycznie codziennie. Za wyłączeniem, bodajże, niedzieli. Problemem dodatkowym jest też to, że ciężko zaparkować w okolicy rynku nie płacąc za parking, więc często dostawcy kombinują jak mogą. Właśnie zastawiają, gdzieś stawiają na rogu i to też stwarza niebezpieczeństwo, jeśli chodzi o ruch cały.

Blokują.

- R2: Bo płacić za miejsce parkingowe, żeby wyładować się z towarem, to też nikomu się nie opłaca.

Panie Tomku, a u pana jaka jest częstotliwość tych dostaw?

- R1: 2-4 w tygodniu. Coś takiego.

To chciałbym jeszcze zapytać każdego z państwa o taką średnią wielkość, ciężar takiej przeciętnej dostawy i jaki jest czas trwania takich dostaw? Panie Tomku.

- R1: U mnie dość szybko to się odbywa. Gabarytowo to jest jakieś półtorej na metr może, kwadraciki takie, paczki z towarem. Tak naprawdę kurier na wózku wywozi, zrzuca z wózka i wychodzi. Trwa to wszystko moment. Z tym że jak zaparkuje sobie na tym skrzyżowaniu Łaciarskiej z Oławską, to ma tak naprawdę trzy metry, dwa i pół czasami, więc to jest dosłownie chwila. I zrzuca też tak naprawdę wszystkie paczki naraz, bo jakby z różnych hurtowni jedna firma dowozi, więc to też jest dość ułatwienie.

Panie Pawle, a jak długo trwają dostawy u pana i jaka jest średnia taka wielkość, ciężar takiej przeciętnej dostawy?

- R2: Zazwyczaj tak do 15 minut każdy dostawca się wyrabia. Wiadomo, że też ma kilka innych punktów, żeby to obwieść. Z tym, że jeżeli chodzi o ciężar, to to jest różnie. Jeżeli przyjeżdża z pralni to jest kilkanaście kilogramów, a jeżeli przyjeżdża dostawa z piwem to potrafi to być i pół tony, więc rozpiętość jest duża.

Ale czas trwania średni jest taki sam?

- R2: Do 15 minut zazwyczaj się wszystko udaje rozładować.

Panie Jarku, a jak to wygląda u pana?

- R3: U mnie, jeżeli chodzi o czas to tak koło 15, góra 20 minut w zależności od tego jaki towar przywiózł,

bo jeżeli chodzi o mrozonki to mają na samochodzie takie kontenery mroźnicze, z których musi po prostu wyładować to, co ja zamawiałem, co jest dla mnie. Tak samo chodzi o chłodnię. Też są takie kontenery chłodnicze, w których musi wyjąć te skrzynie wszystkie. Ale jeżeli chodzi o same palety, to to jest, ja wiem, taka paleta ile waży? Zależy też z czym. Teraz głównie schodzą napoje, piwa i tak dalej, więc to są palety ciężkie, ale nie potrafię powiedzieć jak ciężkie, ile kilogramów.

A ile takich palet przy dostawie dojeżdża do pana?

- R3: To tak 2, 3 palety.

Pani Katarzyno, a jak wygląda dostawa u was? Jak długo trwa, jeżeli chodzi o wielkość, ciężar tej dostawy?

- R4: Na pewno trwa odrobinę dłużej niż te 15 minut przez ten proces zejścia na sam dół, wrócenia i tak dalej. Myślę, że trwa to do pół godziny. I gabaryty, tak jak mówił pan Paweł, różne. Czasem przyjeżdża po prostu niewielka skrzynka ze świeżymi warzywami czy ziołami, a czasem przyjeżdża na przykład 120 butelek wódki. Także jest to różnie.

Pani Patrycjjo, jak to wygląda u was?

- R5: Porównywalnie tutaj właśnie jak pani Katarzyna i pan Paweł. My w głównej mierze zamawiamy z takich cięższych rzeczy to właśnie pralnia, piwo, butle z gazem, czy mięso. To są naprawdę dosyć wysokie ilości, jeżeli chodzi o wagę. Ale rozpiętość czasowa nie jest tutaj taka duża. 10, 15 minut to jest maksimum jak są dostawcy u nas, jak rozpakowują towar. To idzie w miarę szybko.

Panie Waldemarze, a u pana?

- R6: U nas zdecydowanie szybciej i paczki mniejsze, tak jak wspomniałem, od kopert do, powiedzmy, jakichś paczek, które kurier weźmie w ręce i przyniesie nam to, więc jeśli zaparkuje w bramie, to dla niego to są pewnie 2 minuty. Czasem się zdarza, że tych paczek jest więcej, więc wtedy na wózku musi przewieźć, to wtedy maks 10 minut. Ale to rzadko. Głównie to są takie rzeczy, które kurier sam z samochodu daje przenieść.

I pan wspominał, że tam kurier ma możliwość zaparkowania w bramie takiej wjazdowej do was.

- R6: Tak, ma możliwość, najczęściej tam parkują, chociaż to jest nielegalne, ale jest najbliżej i nie blokuje miejsc, powiedzmy w ten sposób.

Tutaj już państwo mówicie, że kurierzy, ale czy wszyscy państwo korzystacie z usług kurierów, czy z dostaw organizowanych w jakichś inny sposób lub we własnym

zakresie? Jak to wygląda? Może zaczniemy od pana Pawła.

- R2: I kurierzy i dostawcy, powiedzmy, z jakiejś hurtowni albo bezpośrednio od producenta. Jest różnorodność, że tak powiem.

Ale od czego to zależy? Dlaczego raz kurier, raz dostawca? Od producenta? Jak to rozwiązywane?

- R2: W zasadzie tak. Albo jest od producenta, albo jest z hurtowni jakiś transport wydzielony. Ewentualnie niektóre firmy same korzystają z kurierów. Na przykład zamawiamy wino z jednej firmy, która wysyła do nas przez DPD.

Czyli jakby to nie jest zależne od Was?

- R2: Przyjeżdża kurierem.

Czyli to nie zależy od was, tylko od waszego dostawcy, jak sobie to rozwiąże?

- R2: Tak.

Panie Jarku, a jak to jest w przypadku [FIRAMA]? Czy korzystacie państwo z usług kurierów, czy to są dostawy organizowane we własnym jakby zakresie? Jak to wygląda?

- R3: Takim głównym dostawcą to jest [FIRMA, ale z racji tego, że [FIRMA] to też punkt pocztowy, więc przesyłki kurierskie jak najbardziej. Kurierzy też przyjeżdżają.

Czyli te dostawy do [FIRMA] odbywają się rano, z tego, co pan mówił, a oprócz tego odwiedzają was kurierzy i jak często?

- R3: To tak dwa, trzy razy dziennie są.

Ale w różnych godzinach?

- R3: W różnych godzinach.

I jak sobie radzą z parkowaniem, z przekazywaniem tych paczek?

- R3: Tak jak już tutaj mówił pan Tomek, że to też taka samowolka, że tam najczęściej stają przy Oławska, Łaciarska, tam na rogu. Tam po prostu, gdzie jest miejsce.

Panie Tomku, a jak to wygląda u pana? To są kurierzy tylko, czy też macie jakichś wewnętrznych własnych dostawców, sami decydujecie?

- R1: 90 procent to są kurierzy, którzy już są wybrani przez hurtownie, z którymi współpracujemy. Natomiast mamy też własnego pracownika, który, jeśli jest możliwość na terenie Wrocławia uzyskania jakichś części, głównie serwisowych, to jest w stanie

też się poruszać. Głównie za pomocą MPK w tym momencie.

A dlaczego tak?

- R1: Szybkość, najłatwiej też tak jest. Zamówienie w hurtowni na miejscu części, powiedzmy, serwisowych, czekanie na gościa, który od nich to weźmie, do nas przywiezie, trwa kilka godzin. Czasami na drugi dzień dostajemy. W momencie, jak potrzebujemy coś na cito, to w ciągu godziny jesteśmy w stanie to sobie zorganizować.

Pani Kasiu, jeżeli chodzi o tych dostawców, to jak to wygląda?

- R4: Jest różnie, ale to jest zupełnie niezależne od nas. My na etapie składania zamówienia w danej hurtowni nie wiemy, jak to będzie rozwiązane. Także to zależy od firmy po prostu.

W której zamawiacie, to oni decydują jak jest to dostarczane. A pani Patrycja?

- R5: Dokładnie tak samo. W większości są to raczej prywatni dostawcy, ale zdarzają się kurierzy DPD. Między innymi jak zamawiamy jakieś akcesoria do restauracji, typu szkło, jakieś lodówki, tego typu rzeczy, bo różne rzeczy potrzebujemy, ale mamy też dostawców, którzy dowożą jedzenie na przykład, więc pytanie, czy o takich dostawcach też mówimy?

Też. Czyli jak to jest, to są wasi dostawcy?

- R5: W tym momencie już nie, bo była chwila, kiedy mieliśmy swoich dostawców, w tym momencie korzystamy głównie Uber, Głodny i tym podobnie. Oni też jeżdżą autami.

Panie Waldku, a jak u pana?

- R6: U nas wyłącznie kurierzy. Różne firmy, ale wyłącznie kurierzy.

Droży państwo, czy zwracacie uwagę na to, czym do was przyjeżdża taki towar? Czy ma to dla was w ogóle znaczenie, jaki to jest samochód, jakiego rodzaju? Panie Jarku.

- R3: Szczerze mówiąc to nigdy się nie zastanawiałem nad tym. Nie ma to dla mnie znaczenia.

Panie Pawle?

- R2: Nie, nam zależy, żeby towar był dostarczony sprawnie i w całości i szybko.

Panie Tomku?

- R1: Identycznie. Liczy się, żeby towar był na punkcie, a czym to dojedzie, to już jest kwestia drugorzędna. I żeby był oczywiście cały.

A czy dla pani, pani Kasiu, ma to znaczenie czym przyjeżdża towar? Zwraca pani na to uwagę?

- R4: Nie. Przez to, że my jesteśmy pod ziemią, to my tak naprawdę rzadko kiedy widzimy dostawcę, czy jego samochód.

Pani Patrycjusz?

- R5: Dla nas ma znaczenie, jeżeli zamawiamy warzywa czy owoce, czy ryby chociażby, czyli produkty, które powinny być przechowywane w konkretnej temperaturze, typu od 1 do 4 stopni, to tak, to musi być konkretne auto, które nam to przewiezie.

Czyli takie auto-chłodnia.

- R5: Dokładnie.

Panie Waldku, a jak jest u pana, czy to ma znaczenie?

- R6: Nie, zupełnie nie ma znaczenia. Nawet tak jak tutaj ktoś powiedział, w ogóle nie widzę samochodu, nie wiem czym on podjeżdża. Po prostu towar ma być dostarczony lub zabrany. W jaki sposób to już sprawa kuriera.

A proszę mi powiedzieć, czy państwo jesteście gotowi, bylibyście w stanie zaakceptować jakieś ewentualne zmiany systemu dostaw do waszych punktów na rynku? Jakby takie zmiany miały wyglądać?

- R3: Zależy jaki byłby ten system, co by to miało oznaczać w praktyce.
- R1: Zależy jakie zmiany.

To jakieś propozycje, żeby lepiej wam się te dostawy przyjmowało, żeby wam się lepiej pracowało, żeby dostawcy bezpiecznie mogli przyjeżdżać. To słucham, propozycje takich zmian, które dla państwa byłyby najbardziej wygodne, praktyczne.

- R3: Wydłużenie tego okna czasowego, że można byłoby bezpiecznie i bez jakichś tam scysji ze strażą czy policją po prostu wjechać na rynek.

Panie Pawle?

- R2: To w zasadzie rozmawialiśmy o tym na samym początku. Czas dostaw, miejsca parkingowe, elastyczność służb miejskich. To są takie główne problemy, które przeszkadzają w dostawach na rynek.

Drodzy państwo. Wszyscy państwo dostaliście ode mnie na maila takie materiały, grafiki różne, zdjęcia i różne grafiki takich centrów logistycznych. Ja powiem o co chodzi. Były takie grafiki przedstawiające mikro centrum logistyczne, które może być wykorzystane do obsługi centrum miasta. Jeżeli chodzi o sam schemat, to

każdy magazyn logistyczny w zasadzie wygląda mniej więcej podobnie. Tutaj bardziej chodzi o schemat, w którym towary są dowożone pojazdami ciężkimi lub pociągami na przykład do centrum logistycznego, a stamtąd później przeładowane na mniejsze pojazdy i te pojazdy dowożą to albo do kolejnego centrum logistycznego w mieście, gdzieś bliżej centrum, bliżej was, albo bezpośrednio już potem z tego centrum dowożone do was. Jednak tutaj najistotniejszym jest fakt, jakimi środkami transportu te towary byłyby dowożone. Czyli na przykład jakieś pojazdy elektryczne, czy niskoemisyjne albo rowery cargo. To są te takie grafiki, które państwo ode mnie dostaliście, jeżeli chodzi o takie centra logistyczne. Potem były również koperty dla dostawców ze względu na obowiązujące nas przepisy prawne. Przykłady z naszego podwórka. Tam mieliście państwo takie przykłady z Warszawy i z Gdyni. To ma być taka koperta dla dostawców, która by była na przykład rezerwowana systemem online. Czyli byłyby takie specjalne koperty umiejscowione gdzieś w rynku, być może przy państwa lokalach, gdzie na przykład online można by było sobie zarezerwować takie okno czasowe, na przykład 8.15-8.20 rezerwuję taką kopertę i ja wiem, że ta koperta jest wtedy tylko dla mnie i dla mojego dostawcy. Ten dostawca przyjeżdża, bez problemu wyładuje towar, nie bojąc się, że zaraz go gdzieś tam złapie straż miejska albo że zablokuje na przykład ruch, uniemożliwi ruch w rynku, czy jakoś tam zagrozi bezpieczeństwu pieszych, czy innych pojazdów. Takie koperty byłyby rezerwowane przez firmę właśnie w dostępnych oknach czasowych. Dzięki temu jest gwarancja dostępności tego danego miejsca w takim konkretnym oknie czasowym, na jakim państwu na przykład zależy. To jest takie drugie rozwiązanie. I również były tam zdjęcia takich rowerów cargo. Obejrzelście państwo te materiały, mam nadzieję, dotarły do państwa. I z kolei te rowery cargo, tam były przykłady firm takich jak DHL albo GSL, oni akurat teraz korzystają z takich rozwiązań. W Krakowie już działa taki system rowerów cargo i ten system działa również na zasadzie darmowej wypożyczalni rowerów, jeśli ktoś chciałby dowieźć sobie do centrum towary na przykład rowerem. Oczywiście należy wcześniej się zarejestrować, spełnić pewne warunki wynajmu. To są takie propozycje. I teraz tak, czy rowery cargo w ogóle wchodzi w grę w przypadku organizacji dostaw dla pana, na przykład, panie Tomasz?

- R1: Nie wierzę za bardzo w to rozwiązanie patrząc głównie na gabaryty tych miejsc, gdzie można zapakować te paczki. To jest praktycznie jedna, dwie paczki, tu już nie zmieści się nic więcej. Taki dostawca musiałby po jednym kursie zaraz wracać do centrum logistycznego i znowu się tam pakować. Ponadto w naszym klimacie, gdzie tutaj o 10 rano świeci słońce, 18 i leje deszcz, to też rowery uważam za takie fajne w teorii, ale w praktyce dość mało skuteczne dla mnie.
- R5: Niepraktyczne.

Panie Tomaszu, ale to jak duże te dostawy pan ma?

- R1: No półtorej, to są takie paczki z towarami, opakowania do telefonów, czy jakieś inne gabaryty. Ciężkie takie specjalnie nie jest, ale trochę to przestrzeni zajmuje.

I nie zmieści się do takiego roweru cargo?

- R1: Jedna, powiedzmy, dwie paczki się zmieszczą. Nieraz jak na dwa, trzy punkty przychodzą, to każdy dostaje po paczce i tutaj już więcej nic nie wejdzie do tego. A my też nie mamy tych dostaw dużych. To tak jak padały jakieś tematy 500 kilogramów, pół tony piwa... [śmiech]

Do pana Pawła. Panie Pawle, a jak u was by te rowery cargo zdały egzamin?

- R2: Nie ma takiej możliwości. Nie widzę możliwości załadowania nawet jednej beczki pięćdziesięciolitrowej, a zamawiamy czasem po dziesięć.

Czyli absolutnie. A jakieś inne? Bo tu mówimy o piwie, o beczkach piwa, a czy jakieś inne produkty mogłyby być dostarczone?

- R2: Rozmawialiśmy, że dostawa jest bardziej po stronie tej osoby, która dostarcza do nas towar, więc to ona musiałby sobie zaplanować czym chce dostarczyć to.

Ale czy z tych towarów, które pan otrzymuje w tych dostawach byłaby taka możliwość, że jakiś rodzaj produktów można by było dostarczać do was takim rowerem cargo?

- R2: Jakieś drobne rzeczy, które domawiamy, bo się akurat skończyły, to tak.

Na przykład?

- R2: Powiedzmy, że skończy się sałata na kuchni, trzeba ją dowieźć. Zamawiamy, przywożą.

Czyli naprawdę taka drobnica.

- R2: Tak, bo takie dostawy codzienne to są naprawdę duże i ciężkie. Rower? Nie ma możliwości. Sam rowerem jeżdżę dosyć dużo, nie da się.

Panie Jarku, a dostawa do [FIRMA] rowerem cargo?

- R3: To w ogóle bez sensu, ja współczuję takiemu kurierowi, który musiałby przewieźć trzy palety z wodą czy piwem. Nie, to w ogóle nie wchodzi w rachubę coś takiego.

I nic do [FIRMA] nie mogłoby dojechać takim rowerem?

- R3: Raczej nie. Tak jak już mówiłem wcześniej, do [FIRMA] jak zamawiamy, to zamawiamy, że są te dwie, trzy palety. Nawet lekkich rzeczy, to on i tak nie zapakuje tego na rower.

Pani Kasiu, a do [FIRMA] takie rozwiązanie jak rower cargo?

- R4: Ja myślę, że generalnie dla gastronomii to jest zupełnie niepraktyczne rozwiązanie. Nie ma racji bytu po prostu.

Ale dlaczego? Jakie warunki muszą być spełnione, żeby ta dostawa do was dotarła? Bo rozumiem, że to nie jest tak u was, jak w gastronomii, że jest to dowolne, że dostawca sobie wybiera rower i przyjeżdża. Jakież warunki muszą być spełnione, prawda?

- R4: Tak, to jest o czym mówiła pani Patrycja. Pewne produkty muszą być w obiegu chłodniczym, więc jakby tutaj już dyskwalifikuje to rower, plus to jest po prostu za małe.

Czyli też te wasze dostawy codzienne po prostu nie zmieściłyby się w takim rowerze.

- R4: Tak.

Pani Patrycjjo, potwierdza pani?

- R5: Potwierdzam. Ja rozumiem, że można tym przewieźć. Kurier musiałby jeździć na 10 czy ileś razy, ale my na tą dostawę też musimy poświęcić czas, żeby sprawdzić. Nie wyobrażam sobie, że on, czyli kurier, jedzie w jedno miejsce, odbiera tą dostawę, przywozi do nas i jest ta dostawa, powiedzmy, w jednej trzeciej części i tak co chwilę jeździ i wraca, a my musimy poświęcać uwagę, żeby wszystko sprawdzić. Nie ma takiej opcji. A większość dostaw w gastronomii jest po prostu ciężka i nie wyobrażam sobie, tak jak mówił pan Paweł, my też zamawiamy po pięć, po sześć kegow pięćdziesięciolitrowych i taki rowerzysta miałby z tym jechać. Nie ma opcji.

Panie Waldemarze, a może u pana by się sprawdził taki rower cargo?

- R6: Nie, u nas jeśli chodzi o gabaryty przesyłek, to jak najbardziej, to jest dobre rozwiązanie. W teorii fajnie takie ekologiczne, ale w praktyce przy gabarytach tych rowerów, które tam widziałem na tych grafikach, ciężarze, bo też jakieś paczki muszą przewieźć i stanie dróg, chociażby może myślę, gdzie mamy biuro, to przypuszczam, że po tygodniu takiej jazdy takim rowerem po tej ulicy, to generalnie kurier musiałby sobie kupić nowy. Wątpię, żeby on wytrzymał tą kostkę, która tam jest, z obciążeniem. Także w praktyce jakoś trudno mi sobie to wyobrazić we Wrocławiu.

Ale to tylko ze względu na drogi?

- R6: Tak, poza tym to całkiem fajny pomysł. Tak jak mówię, przy gabarytach naszych przesyłek to jak najbardziej fajny pomysł. Wjedzie, nawet nie będzie musiał zastawiać bramy wjazdowej, bo wjedzie przez zwykłą furtkę tym rowerem i nie będzie problemu, bo on nikogo nie zastawi, więc jeżeli chodzi o gabaryty przesyłek, to jak najbardziej. Poza tym ekologia. Plusy ma, ale w praktyce jakoś przy tych gabarytach tego roweru to też będzie jeździł jezdnią, blokował samochody jadące za nim, bo jednak takim dużym, ciężkim rowerem szybko nie pojedzie. Na chodnik zdecydowanie za duże, więc jakoś tak, nie wiem, w praktyce ciężko sobie to wyobrazić, żeby jakoś to tak funkcjonowało.
- R1: Ładnie to wygląda na obrazku.
- R6: Bardzo fajne w sumie.

Dobrze, to teraz chciałbym właśnie te dedykowane koperty. Czy byłyby wystarczające w obszarze centrum dla państwa? Czyli to jest koperta specjalnie przeznaczona dla dostawców. Tak jak państwo widzieliście na tych zdjęciach. Z informacją, że to jest tylko dla dostawców i w odpowiednich godzinach i tylko taki i taki czas mogą tam spędzić. I taka koperta na przykład byłaby rezerwowana przez państwa online. Macie pewność, że w tym i w tym oknie czasowym, na które sobie zarezerwowaliście, ten dostawca bez żadnych problemów, bez uciekania przed na przykład strażą miejską, czy bez obawy przed mandatem może sobie zaparkować i rozładować towar. Czy to by mogło być dobrym rozwiązaniem panie Tomaszu?

- R1: Tak, zdecydowanie, bo jeszcze jest też taki jeden aspekt bezpieczeństwa, gdyż w momencie, kiedy trzy, a nawet czasami cztery busy stoją na skrzyżowaniu Łaciarskiej i Oławskiej one praktycznie z każdej strony obstawiają tą ulicę. Dochodzi tam jeszcze do przemieszczania się pieszych. Nawet w

zeszłym tygodniu byłem świadkiem, jak auto gościa stuknęło przy przechodzeniu. Jest bardzo ograniczona widoczność, stwarza to zagrożenie. Raz, pomogłoby to uregulować te kwestie dostaw w jednym punkcie, wiadomo, gdzie ma stanąć, jest bezpieczniej i właśnie dwa, bezpieczniej by było też. Tutaj prosimy się trochę też o tragedię w tym. Jeszcze też w kontekście tych rowerów, mamy dość dużo teraz na drogach i tych hulajnóg elektrycznych i innych wynalazków. Tutaj bardzo ważne by było jak one miałyby się poruszać właśnie. Czy jakimiś tymi ścieżkami rowerowymi, czy drogą normalną, czy jak.

A jak pana zdaniem mogłyby się poruszać po rynku?

- R1: Tutaj stawiam znak zapytania, bo to też uważam, że powinno być uregulowane, żeby nie dochodziło później do jakichś tam właśnie stłuczek.

Ja tutaj pytam o jakiś pomysł. Jakieś rozwiązanie pana.

- R1: Albo jakieś wytyczone właśnie też ścieżki, stricte, że mają jeździć po ścieżkach rowerowych, albo jakieś podobne rozwiązanie, bo jeśli by to zadziałało, to zakładam, że zamiast jednego busa byłoby pewnie z pięciu takich kurierów, żeby to też w miarę jakoś mniej więcej wolumen przerzucić. Także jest kilka dodatkowych jeszcze kwestii, ale jest duży ruch w rynku i są momenty, gdzie jest dość niebezpiecznie i to przy skrzyżowaniu właśnie Łaciarskiej z Oławską.

Czyli w pana przypadku takie dedykowane koperty byłyby rozwiązaniem dobrym?

- R1: Tak, uważam, że tak. Dobrym i bezpiecznym.
- Panie Jarku, a jak u pana, jak pan widzi taki pomysł dedykowanych kopert dla dostawców?**

- R3: Generalnie takie koperty jak najbardziej, fajna rzecz, ale jeżeli chodzi o mnie, czy one by się sprawdziły? Nie wiem. To też zależy, gdzie byłyby te koperty umiejscowione, te miejsca parkingowe, bo jeżeli gdzieś znowu tu na rogu Łaciarskiej, tak jak u mnie Łaciarska, Oławska, to OK, ale jeżeli gdzieś, nie wiem, nie widzę jakoś tak kuriera, tego kierowcy, który dyga trzy ulice paletę z wodą. A jeżeli by to było gdzieś blisko to jak najbardziej, ale ile by tam było tych kopert.

Ale jak blisko by to musiało być pana sklepu, żeby to zdało egzamin?

- R3: Jak najbliżej. 50 metrów od sklepu, powiedzmy.
- Pani Katarzyno, jeżeli chodzi o [FIRMA], czy tutaj by się sprawdziły takie koperty?**

- R4: Dla mnie nie jest jasne, to restauracja miałyby ten termin, w sensie tą kopertę rezerwować online, czy dostawca?

Ja tutaj nie mam tego sprecyzowanego. Załóżmy, że to państwo byście musieli sobie taką rezerwować kopertę, to jakby to wyglądało?

- R4: To według mnie to jest koncepcja bardzo utopijna, bo 15 minut to jest niewiele. Ciężko to skoordynować z faktycznym położeniem, lokalizacją dostawcy, więc myślę, że bardzo często to by było przestrzelone w jedną albo w drugą stronę czasowo i wydaje mi się, że też tych potencjalnych miejsc na tego typu koperty jest za mało względem do popytu po prostu. Lokali jest za dużo.

Czyli ile by na przykład takich kopert musiało powstać tam w państwa rejonie, obszarze, żeby to spełniło w ogóle swoją funkcję?

- R1: Tu trzeba by podzielić jakoś, oszacować liczbę lokali i jakoś strategicznie policzyć, żeby było tam powiedzmy średni dojazd do koperty 50-75 metrów, czy coś takiego. Ale to trzeba by mieć danych więcej, ile lokali i ile ulic i jak to rozmieścić.

Pani Kasiu, bo pani jeszcze wspomniała tutaj o jednej istotnej rzeczy. Chciałem dopytać. Czyli, jeśli by to miał lokal rezerwować takie okno czasowe, na taką kopertę, to jest ryzyko, bo tak jak pani mówi, że przestrzelić w jedną, w drugą stronę. Czyli pani rezerwuje, założmy, ja to tak zrozumiałem, tylko proszę powiedzieć, czy dobrze, na 8 rano pani rezerwuje kopertę, a coś się stało i kurier przyjeżdża 15 po, czy 20 i już ten czas minął. Tego się pani obawia?

- R4: Tak. I to też kwestia po prostu komunikacji z tymi dostawcami, bo jeśli to by było tak, że dostawca mówi, zróbcie mi tą rezerwację na 8 rano, to powiedzmy, że to już po jego stronie jest wina, że on się pojawił 20 po albo za 10. Ale w sytuacji, w której to nie byłaby jasna komunikacja, wiadomo, że to zależy od dostawców i od lokali i jakby jak to po prostu przebiega, to wydaje mi się, powiedzmy, że dostajemy informację, że kurier, w sensie dostawca, będzie między jakąś godziną a jakąś, a po drodze okazuje się, że musi gdzieś na cito coś dowieźć innego albo coś zapomniał, musi zawrócić. W sensie, wydaje mi się, że ciężko byłoby to odnieść do realiów po prostu i do sytuacji kryzysowych.

A czy rozwiązaniem dobrym by było, gdyby to dostawca rezerwował taką kopertę jadąc do państwa?

- R4: Wydaje mi się, że mogłoby być lepszym, bo dostawca wie jaką jedzie trasą, po prostu wie jak jedzie.
- R3: Ale to też by było chyba trzeba z jakim wyprzedzeniem by trzeba było rezerwować tą kopertę.

Czyli taka informacja też byłaby istotna dla państwa, tak?

- R3: Wydaje mi się, że tak. Ale to też zależy od tego, jakie byłoby zagęszczenie tych lokali, ilu byłoby użytkowników. Potencjalnych użytkowników tej koperty.
- R1: A co w przypadku jak dostawca będzie 17 minut na tej kopercie, to co wtedy? Ten drugi każde mu zejść, dochodzi do rękoczynów, dzwoni po policję, co się dzieje? To też jakby ciężko jest wyegzekwować ten czas, a w rynku to jest też tak naprawdę jeden skręt źle i jesteśmy już 3 minuty później, tam gdzie mieliśmy być. Ktoś tam źle wjedzie, czy coś. Podpisuję się, to jest bardzo utopijne według mnie rozwiązanie z tym. Zwłaszcza 15 minut okienko w rynku.

Pani Patrycj, co pani sądzi o takiej kopercie dedykowanej dla dostawców?

- R5: Mając obok swojej restauracji 10 czy 12 innych restauracji na tej samej ścianie i wiem jak wygląda ulica obok, która w godzinach pomiędzy 10 a 12 po prostu dostawca za dostawcą stoi, to nie wyobrażam sobie tego po prostu. To byłaby wiecznie kłótnia o dane miejsce, bo więcej niż jedno czy dwa miejsca by nie zrobili, a na rynku byłoby takich miejsc potrzebnych od groma.

A skąd przypuszczenie, że nie zrobiliby więcej właśnie? A ile takich kopert powinno być, żeby to wszystko zdało egzamin?

- R5: Na jednej ulicy przynajmniej z 5 czy 6 kopert by musiało być. Tak, żeby w godzinach, które są najbardziej oblegane, żeby dostawcy mieli taką możliwość wjechać. To nie jest tak, że to tylko na rynek tutaj przyjeżdżają i parkują w tym miejscu, tylko przyjeżdżają też na okoliczne ulice i parkują po prostu w konkretnych miejscach, gdzie wiedzą, że mogą sobie pozwolić zastawić auto, bo nikt ich tam nie ruszy. Znaczą dla mnie, moim zdaniem to nie będzie sprawdzony pomysł.

Panie Waldemarze, a co pan sądzi o takim rozwiązaniu jak dedykowane koperty dla dostawców?

- R6: Podobnie jak w przypadku rowerów. W teorii bardzo fajny pomysł, gdyby to działało, to OK, ale w

praktyce tego nie widzę, bo raz, że właśnie, to już zostało wspomniane, konflikt między różnymi kurierami, dostawcami, opóźnienia i tak dalej, kto miałby to egzekwować, a dwa, typowe polskie podejście. Jakiś przysłowiowy Janusz czy Seba akurat potrzebuje zaparkować, bo spieszy mu się. Zaparkuje na takiej kopercie i kto mu coś zrobi? Czy w tym mieście ktoś straż miejską widział w ostatnich latach, żeby chodziła, coś interweniowała, czy coś?

- R1: Tak.
- R3: Widzimy, widzimy.
- R6: Ja nie widzę.
- R1: Na Łaciarskiej na tych zielonych dla eko i w tych blokach jest.
- R6: To jedyne miejsce w mieście, a tak poza tym, to po prostu z lupą szukać.

Właśnie, to co by trzeba było zrobić? Dobry tutaj poruszył pan wątek, panie Waldku. Właśnie, jeżeli chodzi o te koperty i one są dedykowane dla dostawców, robimy sobie rezerwację. Jakie państwo macie pomysły właśnie na to, żeby egzekwować, żeby ten dostawca faktycznie jak ma wykupione takie okienko, nie wiem, 8-8.15, żeby mu nikt tego miejsca nie zablokował?

- R6: Właśnie straż miejska, nie wiem, jakiś monitoring w takich miejscach i jakaś szybka reakcja z konkretnym mandatem. Inaczej to przecież każdy robi co chce.
- R1: Nawet jeśli, to powiedzmy, że tam jedno przesunięcie o kwadrans i każda kolejna dostawa jest też przesunięta i to już cała kaskada się robi. Nie do ogarnięcia.
- R6: Jeszcze jakieś zarządzanie tym wszystkim, jakaś wrocławska aplikacja dla wszystkich.

Kto by miał tym zarządzać? Jak państwo to widzieć?

- R6: Na pewno miasto. Miasto, czy jakaś spółka należąca do miasta.
- R1: Jakiś organ odpowiedzialny właśnie. Kolejny.

Właśnie jakieś takie pomysły, żeby to na przykład było sprawnie egzekwowane, to jakie macie państwo pomysły?

- R6: Jeśli sprawnie, to tylko straż miejska. Chyba w prawie nie jest dopuszczone, żeby ktoś właśnie poza strażą czy policją egzekwował tego typu sprawy.
- R1: Z tym, że znowu straż miejska założy blokadę i miejsce jest wykluczone z użytku i nie funkcjonuje i kolejni co rezerwowali i wszystko się sypie. Holować to? Przecież to się nie kalkuluje, to się nie da.

- R4: Miał dostawca przyjechać na 8 rano, miejsce jest zajęte po prostu przez kogoś i nawet jeśli jest straż miejska, to co? Nie wiadomo, gdzie jest właściciel tego samochodu, kiedy on wróci. Jakby nawet doraźne reakcje straży miejskiej nie sprawiają, że natychmiastowo jakby za pstryknięciem palca problem się rozwiązuje.
- Konkretny mandat w takiej sytuacji. Następnym razem może taki człowiek pomyśli.

Tak, panie Jarku?

- R3: Mówię, że ta sama osoba jak dostanie mandat, to już może nie stanie na tym miejscu, ale w zamian tego są kolejne, na pewno 2-3 osoby, które staną.
- R6: Ale to kwestia przyzwyczajenia. Każdy dostanie kilka razy w miesiącu mandat, to może się po miesiącu nauczyć.

Ale rozumiem, że państwa obawy są takie, że przyjeżdża kurier, państwo macie to okienko na 8 rano, a ktoś sobie po prostu stanął, straż miejska dała blokadę i teraz nie wiadomo ile trzeba czekać aż ten ktoś wróci, zanim straż przyjedzie, zdejmie blokadę. Blokuje to cały dalszy już system rezerwacji.

- R6: Tak, czy nawet opóźnienie jakiejś dostawy, ktoś właśnie ma piętnastominutowe okienko, sama dostawa się przedłuża o 5 minut, czyli kolejny dostawca jest przesunięty i to się wszystko tam, domino sypie przez cały dzień.

Ale czy rozwiązaniem tutaj byłoby na przykład zwiększenie ilości takich kopert dedykowanych dla dostawców w jednym miejscu? Że tych kopert byłoby kilka, tak, żeby ta rotacja cały czas była i żeby właśnie zapobiec w razie czego takiej sytuacji, że ktoś sobie stanął bezprawnie i zablokował miejsce? Czy to jest rozwiązanie?

- R6: Im więcej, tym większe bezpieczeństwo, że...
- R3: Że któraś będzie wolna, ale żeby taką kopertę zrobić, takie miejsce, to trzeba zabrać inne miejsce.
- R5: I zabieramy to przede wszystkim mieszkańcom.
- R3: No właśnie.
- R1: Albo klientom potencjalnym, bo jeszcze jest inna kwestia.
- R5: no właśnie.
- R1: Na przykład dostać się na skrzyżowanie w okolice Łaciarskiej i Oławskiej, u nas niemożliwe jest, żeby klient w okolicy zaparkował. Niektórzy muszą w Dominikańskiej Galerii parkować i do nas podejść, bo nie ma po prostu możliwości takiego miejsca.

- R2: Z jakiej ilości miejsc parkingowych płatnych, z których jest wpływ do budżetu, miasto będzie chciało zrezygnować?

Dobrze, to jeszcze teraz chciałem poruszyć wątek mikro centra konsolidacyjne. Czy to by wpływało w jakikolwiek sposób na organizację pracy czy też dostaw dla państwa, dla państwa działalności? To takie mikro centrum, które gdzieś by było bliżej centrum tego rynku całego, czyli jedzie sobie dostawa duża gdzieś do centrum logistycznego, stamtąd znowu jedzie do mniejszego centrum i z tego mniejszego centrum jedzie do państwa. Czy to jest rozwiązanie? Panie Tomku?

- R1: Według mnie nic tutaj nie zmienia, bo za jednym zamachem i tak dostajemy ten towar, co mieliśmy dostać i osoba musi wjechać do rynku, tak jak musiała. Nie ma raczej możliwości, żeby w bliskiej odległości od rynku takie centrum powstało, więc tak czy inaczej będzie jakaś trasa do pokonania. Tworzymy tylko kolejny podmiot po drodze, który trzeba utrzymać i prowadzić i zasiląć.

Panie Pawle, a pan co sądzi o takim mikro centrum logistycznym?

- R2: Specyfika naszych branż jest taka, że to raczej nie jest możliwe od dużej ilości dostawców przechowywać to wszystko w jednym centrum, z którego się dowiezie do nas. Tak jak mówił pan wcześniej i tak ten dostawca musi wjechać na rynek w jakichś określonych godzinach.

Panie Jarku, a jak u pana takie mikro centrum?

- R3: U mnie to w ogóle nie, oczywiście, że nie. Takie centra na obrzeżach to nie, bo już samochód się zaparkuje w tym centrum głównym i dojeżdża do mnie, a po co ten towar przerzucać jeszcze dwa czy trzy razy zanim on do mnie trafi? Bez sensu.

Pani Kasiu, co pani sądzi o takim centrum konsolidacyjnym?

- R4: Też nie bardzo widzę w tym sens. Zwłaszcza, że w przypadku gastronomii zamawianie świeżych produktów może to powodować jakieś straty na jakości. Zwłaszcza jeśli chodzi o owoce i warzywa.

Ale czym by były spowodowane te straty?

- R4: Samym takim fizycznym procesem przenoszenia i przerzucania tego więcej niż jest to potrzebne, czyli z punktu A do punktu B.

Pani Patrycjjo, pani się z tym zgodzi?

- R5: Tak. Generalnie to jest cały czas ten sam temat, że musimy mieć w takim miejscu zapewnione

odpowiednie warunki do przechowywania danych produktów, a potem i tak dostawca, który będzie to dostarczał również musi mieć, tak jak już wcześniej wspominałam, chociażby chłodziń, aby te produkty przewieźć w odpowiedniej temperaturze. To dotyczy większości produktów. To są nabiały, to są mięsa. Tego naprawdę jest dużo. Już zapominając tak naprawdę o warzywach i owocach. Logistycznie moim zdaniem ciężko by było to.

Panie Waldku, a co pan sądzi o takich mikro centrach konsolidacyjnych?

- R6: Przy takich gabarytach przesyłek jak my dostajemy i wysyłamy to potrafię sobie to wyobrazić. Nawet może nie na zasadzie jakiegoś kolejnego centrum budynku, ale chociażby takie proste rozwiązanie, przyjeżdża samochód dostawczy, który parkuje właśnie na takiej kopercie i od niego ci rowerzyści, o których rozmawialiśmy, przyjmują, nie wiem, 10 takich rowerzystów przejmują te mniejsze paczki, rozwozi je po rynku i okolicach. Coś takiego jest realne, powiedzmy, ale to tylko przy takich mniejszych dostawach jak u nas. Natomiast tak jak tu u Państwa, w sumie, to zupełnie nierealne w przypadku, ale dla mnie jak najbardziej tak.

To teraz chciałem poruszyć temat, jeżeli chodzi o koszty. Czy w ogóle podwyższenie kosztów dostaw wynikające ze zmiany sposobu realizacji tych dostaw są dla państwa akceptowalne? Panie Tomaszu.

- R1: Przy zamówieniach, które robimy koszty dostawy ponosi hurtownia i my tych kosztów nie ponosimy.

A jakby to wyglądało, gdyby ta hurtownia musiała ponieść takie koszty w związku ze zmianami w systemie dostaw do państwa?

- R1: Byśmy mocno negocjowali, bo już trochę z nimi współpracujemy i jest kilka różnych hurtowni. Byśmy szukali jakichś oszczędności. Wiadomo, że każdy chce wydawać mniej. Zwłaszcza w czasach jakie mamy teraz. Jeśli w pewnym momencie koszty byłyby zbyt wysokie, zaczęłoby się to jakoś kalkulować na sprzedaż, zarobek, to byśmy szukali rozwiązań tańszych. Mieliśmy, powiedzmy, quasi podobną sytuację z jednym z kurierów, bo czasami też wysyłamy paczki. Mieliśmy DHL-a przez wiele lat, ale w pewnym momencie cena za paczkę oscylowała w granicach 25-30 złotych, co w ogóle było absurdem. Korzystamy teraz chyba z Poczty Polskiej, gdzie to jest 15 złotych, więc tak naprawdę dążymy zawsze do jakichś oszczędności. Natomiast te koszta

przede wszystkim jakie by miały być? To jest to kluczowe pytanie.

Jakie są granice takich kosztów akceptowalne? Albo ewentualnie, jakiego wsparcia by pan oczekiwał aby zaakceptować taką podwyżkę kosztów dostaw? Nie wiem, od miasta na przykład, od gminy, zarząd dróg.

- R1: Ciężko mi tak naprawdę powiedzieć. Nigdy nad tematem kosztów dostaw się nie zastanawiałem, gdyż tak jak wspomniałem, jest bezpłatny. Na pewno trzeba by to było uwzględnić w jakichś tam kosztach prowadzenia działalności. Jakies rabaty czynszowe, czy coś. Ciężko mi naprawdę tutaj się ustosunkować. Nigdy się nad tym nie zastanawiałem na dłuższą metę.

Panie Pawle, a pan co sądzi, jakby pan do tego podszedł? Podwyższenie kosztów dostaw wynikające ze zmiany sposobu realizacji tych dostaw?

- R2: Dla mnie to jest bez sensu, bo już ustaliliśmy, że i tak dostawca będzie musiał wjechać na rynek, więc tworzenie dodatkowego łańcuszka dostaw, gdzie większość towarów zamawia się albo od producenta albo z hurtowni, żeby właśnie ten koszt był jak najmniejszy, nie ma sensu. To jest tworzenie dodatkowych kosztów, które są całkowicie zbędne.

Panie Jarku, co pan sądzi?

- R3: Ja nie ponoszę kosztów związanych z dostarczaniem tego towaru, ale jeżeli by to miało, nie wiem, jakoś radykalnie miałyby wzrosnąć te koszty, to oczywiście za to będzie towar droższy. Za to zapłaci klient, nie ja.

Czyli obawa przed tym, że?

- R3: Że, no po prostu towar będzie droższy przy zakupie.

Pani Katarzyno?

- R4: My również nie płacimy za dostawy z hurtowni, więc też ciężko mi się ustosunkować, ale tak, gdybyśmy mieli płacić, to na pewno ten koszt byłby w jakiś sposób ukryty. Tak, że ponosiłby go gość lokalu. W jakimś stopniu na pewno, bo też ciężko mi stwierdzić, jakie to by były wysokości tych opłat. Ale raczej by się to odbiło na konsumencie.

Czy byliby państwo w stanie zaakceptować takie podwyższenie kosztów dostaw, gdyby te całe działania ułatwiły te dostawy dla państwa?

- R1: Ja prawdę mówiąc nie wierzę w koszty dostaw. Jest tyle hurtowni na rynku, tyle różnych kurierów. Jeśli by doszło do jakichś takich zmian, że hurtownia

by zaczęła nas obarczać jakimiś kosztami dostaw i tu mówię, nie wiem, 50, 100 złotych za jednorazowe, to byśmy szukali po prostu innych rozwiązań.

Jakich na przykład?

- R1: Innych hurtowni, innych dostawców, innych źródeł. Jest tego naprawdę multum na rynku. Przynajmniej w branży, w której my tutaj działamy. I sami bierzemy z kilku, jak nie nawet kilkunastu hurtowni różnego rodzaju, część towaru A z jednej, towar B z drugiej i tak dalej. Nie wierzę, żeby doszło do takiej sytuacji, żeby jakaś hurtownia wyszła z jakąś taką, powiedzmy, propozycją, że koszty jakiejś dostawy będą. Z tego też powodu jakby ciężko mi dyskutować na ten temat.

Pani Patrycjjo, a co pani sądzi?

- R5: No nie, uważam, że generalnie tak samo byśmy szukali po prostu alternatywnych rozwiązań. Już w tym momencie gdzieś tam szukamy w momencie, gdy znacząco ceny są podnoszone na produktach sezonowych, więc szukamy różnych rozwiązań, więc w momencie, gdyby dostawcy jeszcze dodatkowo obarczali nas takimi kosztami... Tym bardziej, że dostawcy już narzucają nam minima logistyczne, jakie musimy spełniać, aby te dostawy do nas dotarły, więc w tym momencie mijałoby się to z celem tak naprawdę.

Panie Waldemarze, a pan co sądzi o takim rozwiązaniu?

- R6: Zdecydowanie wolę płacić mniej niż więcej. Przy takich kosztach, nie wiem, jakiś niewielki wzrost być może, ale generalnie moim zdaniem to jest w kwestii dogadania się firm kurierskich z miastem na przykład. Dopasowania takiego rozwiązania, które firmom kurierskim czy kurierom ułatwi po prostu pracę, a miasto niech w tym pomoże, bez przerzucania tego na klientów.

Ale miasto miałyby w tym pomóc w jaki sposób?

- R6: Chociażby właśnie, nie wiem, te koperty czy jakieś ułatwienia dla tych rowerów transportowych. Też właśnie czy te punktu przeładunkowe, powiedzmy, z ciężarówek.

Ja jeszcze chciałem zapytać o jedną rzecz, bo tutaj większość z państwa mówiła podczas tego spotkania, żeby wydłużyć okno to czasowe na dostawy. Co znaczy wydłużyć? Czy to wystarczy godzina dłużej, dwie, czy to miałyby być tak, żeby możliwość doręczania tych wszystkich towarów, dostaw do państwa lokali miałyby być przez cały dzień, przez całą dobę? Jak państwo to widziecie? Panie Pawle?

- R2: Wydłużyć, wiadomo, że jeżeli restauracje działają, powiedzmy, tam od 11, 12, 13, to do tego czasu już musimy i tak mieć te wszystkie towary dostarczone. Moim zdaniem też ta elastyczność, że jeżeli będzie potrzebna dostawa późniejsza, coś dowieźć jeszcze, to żeby tutaj były jakieś możliwości. A tak to później jest blokada i nie ma wjazdu na rynek, nie ma żadnego dostępu. Trzeba wszystko ręcznie gdzieś przerzucać.

Ale jak to rozwiązać?

- Ciężko mówić o godzinach, po prostu. Na pewno do 9 to jest bardzo krótko.

Czyli w pana przypadku do 11 ratuje sytuację?

- 11, 12. Wolny, taki swobodny wjazd, tak. Ale później też, żeby była ta możliwość jeszcze.

Właśnie, ale jak to rozwiązać później. W sensie, chodzi mi o to, że jak? Jakie rozwiązania prawne?

- R2: W jakiś sposób można stwierdzić, czy ktoś dostarcza, czy chce zaparkować na rynku, jeżeli ma list przewozowy, dowód dostawy, czy coś, do konkretnego miejsca, to ta straż miejska, która tam nie wpuszcza, mogłaby też wpuścić.

Czyli na takiej podstawie.

- R2: Jest możliwość, żeby wjechać na rynek, tylko trzeba stosowne pozwolenie zdobyć, a to wiadomo trwa.

Na jakiej podstawie, żeby to było sprawne i szybkie, można by było, jak pan to widzi? Potrzebuje pan dostawę jednak 15, 16, czegoś zabrakło, jadą te kegi z piwem i co? Jak to rozwiązać, żeby bez problemu można było wjechać? Czyli co, zwykły list przewozowy, czy po prostu informacja?

- R2: Myślę, że wystarczy dowód dostawy do konkretnego miejsca. Auto wjeżdża, wyjeżdża. Wiadomo, jeżeli jest jakaś impreza masowa na rynku, czy coś się takiego dzieje, że nie da się tam w ogóle wjechać autem, to nie wjedzie. Ale tak w normalny dzień, dlaczego nie?

Panie Jarku, pan też wspomniał o tym wydłużeniu godzin tego okna czasowego. To jak by to miało wyglądać?

- R3: U mnie byłoby dobrze, gdyby to okno czasowe było przedłużone do godziny 10. I to już by mnie satysfakcjonowało.

A dlaczego wystarczy panu do 10?

- R3: Tak, wystarczy mi, dlatego, że do tej godziny teoretycznie powinienem uporać się z dostawą, żebym mógł przyjechać i odebrać nośniki. Te skrzynie, palety i tak dalej.

Czyli jakby druga wizyta kuriera, dostawcy po to.

- R3: Tak, bo jedna jest dostawa rano gdzie kierowca przyjeżdża i przywozi towar, a drugi raz przyjeżdża już ktoś inny, odbiera palety i nośniki.

I tutaj brakuje tego czasu.

- R3: Tak, tutaj tak, brakuje tego czasu żeby się uporać z dostawą.

Pani Patrycja?

- R5: To właśnie ja tak sobie pomyślałam teraz jeszcze, taki inny temat mi trochę wyszedł w głowie. Proszę sobie wyobrazić, jako że jesteśmy bezpośrednio na samym rynku, ten rok był specyficzny, 2020, więc nie odbywał się jarmark bożonarodzeniowy, aczkolwiek prawdopodobnie w tym roku będzie i w poprzednich latach również był. Ja to widziałam na własne oczy ile tutaj dostawców wjeżdża i ile wjeżdża aut dosyć dużych, typu busy, a ile jeszcze parkuje właśnie w miejscach tutaj okolicznych. I to nie jest do ogarnięcia. I jarmark trwa nie jeden dzień, nie dwa, a trwa miesiąc, jak nie ponad. Tutaj nie da się takim sytuacjom zaradzić.

- R1: Teraz też coś rozkładają w rynku, więc za chwilę będziemy mieli przedsmak tego.

- R5: Tak, świętojański. I oni też się muszą wyrobić do godziny 9. Co prawda pewnie im też takie wydłużenie czasu pomogło, ale skoro jarmark się otwiera o godzinie 10, to miasto nie ma możliwości udzielenia pozwolenia po prostu na coś takiego. I wszyscy ci dostawcy parkują właśnie na okolicznych miejscach, na okolicznych uliczkach, przy Placu Solnym, przy Ofiar Oświęcimskich, czy ulic Oławska wspomniana już wcześniej. Tutaj nie ma dobrego rozwiązania w tej sytuacji.

Dobrze, a czy miasto powinno zapewnić państwu jakieś możliwości alternatywnego systemu dostaw do centrum, niż to, które jest obecne? To już tak podsumowując ostatnie pytanie, taka rundka, jakbyśmy sobie mogli tak chwilę pomarzyć, jakby to mogło wyglądać, żeby wszyscy z państwa byli zadowoleni i żeby kurierzy, dostawcy również byli zadowoleni i też bez obaw te towary do państwa dostarczali? To tak w jaki sposób miasto mogłoby wam pomóc? Panie Tomasz.

- R1: Tak całkiem utopijnie?

Spróbujmy.

- R1: Mamy już nowoczesne rozwiązania, za kilka lat jakieś drony, miasto przejmuje praktycznie jakby zagospodarowanie działalności w rynku, bo jednak ktoś te podatki płaci. Podatki, czynsze, opłaty za działalność, zwłaszcza prowadzoną w rynku, małe, niskie nie są. Jakby miasto przejęło na siebie obowiązek, może to złe słowo, ale przejęło obowiązek jednak dostaw. Ktoś dostarcza właśnie do tego, powiedzmy, takiego centrum i później od tego centrum miasto samo się martwi, gdzie parkuje, samo się martwi o dostawy. Dostajemy tylko towar i to jest istotne, o godzinie, o której chcemy, jaki chcemy, pod drzwi. Natomiast tak bardziej realnie, to tutaj sądzę, że zrobienie drugiego okienka w godzinach południowych, tam powiedzmy po 15, może do 17, coś takiego mogłoby znacznie pomóc, bo prawdę mówiąc to współczuję gastronomii, jeśli zamawia towar, towar przychodzi o 8, 9 rano, praca po 17, 15, to są straszne rozbieżności. Chyba drugie okienko na ten moment, plus te wyznaczone koperty, żeby przynajmniej jedno, dwa i tutaj też jakiś wzór matematyczny zrobić, policzyć ile jest w danym promieniu lokali, ile mają dostaw. Zebrać dane chociażby jak tutaj, że będzie, powiedzmy, 100 dostaw w tygodniu w tym rejonie na te 10 lokali, to już przynajmniej wiemy, z czym możemy się tutaj mierzyć. Czy jedno miejsce wystarczy, czy dwa. Zebrać informacje, stworzyć jakieś takie centrum informacji kto, ile ma. Oczywiście na ile ci przedsiębiorcy będą chcieli te informacje podawać, na ile będzie możliwość, ale można by zrobić wtedy jakąś ulgę podatkową, czy coś, wejść w ten system i to uporządkować.

Panie Pawle?

- R2: Jeżeli chodzi o sam rynek wrocławski, to można powiedzieć szczerze, że lokale gastronomiczne są głównym odbiorcą dostaw tak naprawdę. Najwięcej do nich przyjeżdża i codziennie, więc trzeba wziąć pod uwagę specyfikę tej branży, że nie da się zaplanować zejścia. Nie da się zaplanować ruchu tego, ile będziemy musieli zamówić i w jakich ilościach. To musi być w jakichś sposób elastycznie też organizowane. Nie da się zaplanować, że będzie 10 dostaw w ciągu tygodnia o takich i takich gabarytach. Nie da się tego zaplanować w gastronomii.

Od czego to jest uzależnione?

- R2: Od ruchu, od zejścia.
- R5: Od pogody.

- R2: Nie mamy na to wpływu ile osób przyjdzie i ile zje. A wszystko musi być na świeżo. To nie jest towar, który można zeszkładować. Nie da się mięsa, warzyw, owoców zeszkładować i czekać. Musi być na świeżo.

Panie Pawle, a takie rozwiązanie jak zaproponował pan Tomek, że na przykład takie drugie okno czasowe po południu byłoby dobrym rozwiązaniem dla gastronomii?

- R2: Na pewno byłoby wygodne. Czy rozwiązałyby cały problem? Nie sądzę, ale byłoby wygodne.

Pani Kasiu, a co pani sądzi? Jakie marzenia, żeby było idealnie?

- R4: Zburzyć rynek i zbudować od nowa.

Bardziej realnie poproszę.

- R4: Z takich rozsądnych rzeczy, to połączyć to. W sensie, i wydłużyć to poranne okno i dodać to popołudniowe.

Koperty takie, o których rozmawialiśmy, dedykowane też by tutaj miały zastosowanie?

- R4: Ja średnio wierzę w ten pomysł, więc nie uwzględniam go w swojej wizji.

Panie Jarku?

- R1: Bez żadnych rezerwacji te koperty oczywiście. Takie do 15 minut od postoju, bo te rezerwacje to nie ma szans żadnych online.
- R2: Klepsydra piętnastominutowa.
- R1: Albo się wysuwa taki ten po 15 minutach i podnosi auto.

Panie Jarku, rozwiązania idealne?

- R3: Dla mnie idealnym rozwiązaniem by było wydłużenie tego okna czasowego, żeby ono było po prostu dłuższe. W moim przypadku do 10 mi wystarcza, ale tak właśnie jak w samym rynku, w samym ścisłym rynku, to wiadomo, że w gastronomii to wiadomo, że to się tak nie da, że oni się tak nie uporają z tym, że właśnie przydałoby się takie drugie okno czasowe po południu.

Pani Patrycjjo?

- R5: Tak, właśnie uważam, że takie drugie okno w okolicy godziny pomiędzy 17 a, powiedzmy, 20 czy 21, kiedy ludzie jeszcze tak nie wychodzą czasami na miasto. Teraz mamy inną specyfikę trochę, inaczej to wszystko wygląda niż wcześniej, bo był ten czas, że w okolicy godziny 20, 21, tutaj się rynek zapełniał. Teraz jest troszeczkę odwrotnie i ten rynek gdzieś tam w okolicach tych godzin pustoszeje. Aczkolwiek drugie okno na pewno byłoby pomocne, ale uważam

też, że miasto w sytuacji, gdy może pozwolić sobie na likwidację miejsc parkingowych tutaj w okolicy i stawia różne słupki, blokady i tym podobne rzeczy aby nie parkować i nie zajmować tych miejsc, można by było te miejsca przeznaczyć chociażby dla dostawców. Pewnie nie wszystkim by to ułatwiło sytuację, ale dla niektórych na pewno to rozwiązanie przyniosłoby jakieś tam pozytywne efekty.

Czyli w tym miejscu takie koperty typowo dedykowane dostawcom?

- R5: Te miejsca są po prostu teraz zastawione bez sensu słupkami. Tam nie może nikt zaparkować, gdzie wcześniej mieściło się 6 aut, a w tym momencie nie zaparkuje ani jedno. Mogliśmy te miejsca spokojnie mieć przeznaczone chociażby dla dostawców.

Panie Waldemarze?

- R6: Biorąc pod uwagę lokalizację naszego biura, to jakieś tam drastyczne zmiany nie są potrzebne. Nasza brama jest dostępna 24 na dobę, 7 dni w tygodniu i jeśli kurier nic nie znajdzie, to zawsze może z niej skorzystać. Natomiast taka koperta, jeśli by to działało gdzieś w pobliżu, to na pewno by było jakąś pomocą dla kuriera.

Ale rozumiem, że w pana przypadku jakieś specjalnie drugie okno czasowe nie ma tutaj większego znaczenie.

- R6: Zawsze tam jest miejsce, gdzie kurier znajdzie miejsce na kilka minut, żeby zaparkować.

Szanowni państwo, ostatnia szansa, żeby coś dodać. Czy są jeszcze jakieś uwarunkowania bądź jakieś elementy związane z ewentualnymi zmianami w systemie dostaw, które należałoby poruszyć, które gdzieś przysły państwu do głowy, a nie było możliwości albo nie pojawił się taki wątek podczas naszej rozmowy?

- R1: Mi się tylko to bezpieczeństwo jeszcze po głowie obija, bo mówię, w zeszłym tygodniu widziałem jak jeden gościu stuknął drugiego i nieraz jest tak, że nawet przejść jest ciężko przez to właśnie, że te busy obstawiają praktycznie całe skrzyżowanie. Ograniczone pole widzenia jest bardzo.

Tutaj mówimy Łaciarska z Oławską.

- R1: Dokładnie.
- R2: W sumie w temacie te koperty moim zdaniem byłby bardzo fajnym jakby uzupełnieniem tego wydłużonego okna czasowego, czy też dodatkowego okna czasowego. Właśnie w takich sytuacjach, że trzeba gdzieś podjechać, zaparkować na chwilę, dostarczyć towar w innych godzinach niż to okno

czasowe. To takie koperty jako taki bonus byłyby też chyba fajne.

Czyli rozumiem, że takie koperty miałyby mieć zastosowanie przez cały dzień na przykład.

- R2: Jako dodatkowe, takie awaryjne punkty zaparkowania dostawcy na chwilę.

Nieograniczone czasowo, że do 9, czy między 15 a 17. Bez ograniczenia czasowego, ale tylko na chwilę, na moment dostawy, jakby była taka potrzeba.

- R2: Tak, żeby nie blokować.

Państwo się zgadzacie.

- R4: Tak.
- R5: Tak.
- R3: Mhm.

Szanowni państwo, to było moje ostatnie pytanie. Dziękuję jeszcze raz bardzo serdecznie za poświęcony czas, za udział w dyskusji, za tyle wypowiedzi. Bardzo proszę wszystkich, którzy jeszcze tego nie uzupełnili o odesłanie mi na maila numerów kont bankowych, tak jak prosiłem w mailu, który do państwa wysłałem. Dziękuję bardzo za pomoc, wszystkiego dobrego życzę. Powodzenia i sukcesów w pandemii. Wszystkiego dobrego, dziękuję.

TRANSKRYPCJA FGI 03/20.05.21

Prośba do państwa, żebyście włączyli swoje mikrofony. Zaczniemy od początku. Dzień dobry, ja mam na imię Kamil, nazywam się Kamil [nazwisko], reprezentuję pracownię doradczo-badawczą Edbad z Łodzi, ale na zlecenie gminy Wrocław z siedzibą przy placu Nowy Targ realizujemy badanie dotyczące planu obsługi towarowej centrum miasta Wrocław, które jest wykonywane w ramach dokumentu pod nazwą Master plan dla przestrzeni miejskich w centrum Wrocławia. Przestrzeń, obszar, o którym będziemy rozmawiać i który będzie podlegał właśnie temu jakby master planowi, temu projektowi, to państwo sobie wyobrazić potraficie, bo jesteście z rynku, to jest obszar, który otoczony jest fosą, tutaj od strony Renomy, jak jest fosa od Pierwszego Maja, Odra wzdłuż tutaj, jak jest Most Uniwersytecki, Ostrów Tumski, Most Pokoju i tam jak jest Park Słowackiego, Panorama Raławicka, to będzie ten ścisły obszar objęty tym całym projektem. Badanie ma na celu określenie obecnej obsługi towarowej podmiotów gospodarczych zlokalizowanych właśnie na terenie tego obszaru, dlatego się spotykamy. Chodzi

między innymi o sposoby dostaw, okna dostaw, czas trwania i obecnych problemów z obsługą dostaw, oraz otwarcia państwa, czyli podmiotów gospodarczych na różne sposoby regulacji obsługi towarowej w przyszłości. W tym możliwość obsługi dostaw na przykład rowerem cargo, czy też wykorzystania kopert postojowych, bądź reorganizacji systemu dostaw, o czym będziemy później rozmawiać. Chciałem państwo wszystkich poinformować o tym, że spotkanie nasze jest nagrywane, ale spokojnie, nikt się nie będzie mógł obejrzeć na YouTube ani na żadnym Tik Toku. Jest to nagrywane spotkanie po to, że ja muszę opracować po prostu raport z naszych spotkań, spisać przede wszystkim to, co mówimy. Takich spotkań ja prowadzę cztery. Nie jestem w stanie zapamiętać wszystkich państwa wypowiedzi.

- [niezrozumiałe 00:02:06]

Halo, ktoś nam... [niezrozumiałe 00:02:13]. Halo? Tak, nagrywamy to po to, żeby tylko spisać potem transkrypcję z tych spotkań, nagrania są potem niszczone. Ja państwa jednocześnie zapewniam, że wszystkie uzyskane informacje zostaną potraktowane jako zbiorcze i wykorzystane wyłącznie do celów naukowych w sposób, który nie pozwala na późniejszą identyfikację państwa. Czyli nigdzie państwa nie cytujemy, również nie podajemy nazw jakby instytucji, firm, które państwo reprezentujecie. Do pana [imię] mam prośbę, bo pana nie widać.

- R1: A to nie wiem czemu. Ale było przed chwilą widać, tak?

Nie, mam taką ikonkę aparatu przekreśloną, czyli musiał pan jakby zatrzymać obraz, albo pauzę dać albo wyłączyć kamerę.

- R1: A teraz?

Moment. Nie, teraz jest czarny obraz. Coś się dzieje. Dobrze, panie Gwidonie, proszę walczyć. Mam gorącą prośbę do pana Pawła, że zaczynamy panie Pawle, dobra?

- R2: Już jestem.

Żebyśmy mogli to szybciotko i sprawnie załatwić. Tak jak mówiłem, około godziny, to żebyśmy wszyscy, panowie i panie, bo tutaj jest z nami pani Ela, ale tutaj widzę, że pan Paweł zajęty telefonem. Gorąca prośba, żebyście państwo na moment naszego spotkania wyciszyli dzwonki w telefonach, tak, żeby nam nikt nie przeszkadzał, żebyśmy mogli szybko i sprawnie

przeprowadzić sobie tą naszą dyskusję. Tyle o mnie, powiedziałem państwu co za instytucja, co za projekt. Chciałbym, żebyście państwo króciutko powiedzieli coś o sobie. Jaką firmę, jaką instytucję reprezentujecie i czym się w tej pracy zajmujecie. Panie Pawle, bardzo proszę.

- R2: Cześć, Paweł. Restauracja [Nazwa firmy], Pomorska [numer]. Menadżer restauracji.

Pani Ela.

- R3: Cześć wszystkim. Ja jestem Ela, jestem kierownikiem zmiany w sklepie [nazwa firmy], Świdnicka. I w sumie to tyle.

Panie [imię], nie widać pana, ale mam nadzieję, że słysząc.

- R1: Tak. Ja pracuję w firmie, która przewozi leki i pracuję przy ulicy Ruskiej, między Kazimierza Wielkiego a Placem Solnym. Mocno ścisłe centrum.

Potem jest pan Tomasz.

- R4: Cześć, Tomek. Menedżer pączkarnia [nazwa firmy]

Przepraszam, gdzieś ktoś nam się włącza z dodatkowych osób chyba obserwujących, bardzo proszę o wyłącznie mikrofonów, bo przeszkadzacie państwo w prowadzeniu spotkania. Dziękuję bardzo. Panie Tomku, jeszcze raz.

- URZĄD MIASTA: Wie pan co nie miałam dzisiaj, bo teraz mam jakieś spotkanie. Jak nie dzisiaj to jutro na nią popatrzę.

Pani nas nie słyszy. Uwaga, chyba z Urzędu Miasta ktoś nas tutaj słucha i ogląda i gorąca prośba. Poczekamy aż pani skończy. Dzień dobry, wie pani co, chyba Urząd Miasta nas tutaj ogląda i jakby pani mogła wyciszyć mikrofon, bo przeszkadza nam pani troszkę w rozmowie.

- R2: Pani ma chyba wyciszony głośnik, a nie mikrofon. No właśnie. Momencik, ja spróbuję napisać wiadomość.

- R2: Wyłączyć panią.

Nie mogę. Ja mam nadzieję, że wiadomość dotrze do pani. Napisałem wiadomość. Panie Tomku, jeszcze raz bardzo proszę. Przepraszam za to zamieszanie.

- R4: Do trzech razy sztuka. Cześć, Tomek. Menedżer [nazwa firmy] Świdnicka.

Panie Bartku.

- R5: Menedżer w hotelu i gastronomii w jednym, [nazwa firmy]. Do czasów pandemii hotelarstwo.

I pan Dominik.

- R6: Kolejne miejsce słodkie na mapie Wrocławia, [nazw firmy] i prowadzę ten lokal od 4 lat.

Tak jak powiedziałem, będziemy rozmawiać przede wszystkim dzisiaj o dostawach do lokali, do instytucji, do przedsiębiorców właśnie znajdujących się w ścisłym centrum Wrocławia. W tym obszarze, o którym wspominałem na początku. Gorąca prośba, ponieważ my będziemy musieli potem spisać to, co państwo mówicie, żebyśmy nie mówili wszyscy na raz. Żeby było wygodniej, bo jesteśmy online, to może ja będę wywoływał państwa do tablicy. Chciałbym zacząć może od pana Pawła. Panie Pawle, czy aktualne regulacje, które są wprowadzone przez zarządcę dróg, wpływają na organizację pana dostaw?

- R2: W pewnym sensie tak. Może nie moich samych dostaw, ale na dostawców bardzo wpływają, ponieważ niektórzy dostawcy do nas, żeby dojechać mogą do nas dojechać dopiero po godzinie 14, 15, więc z tym jest chyba największy problem, jeżeli chodzi o dostawy. I niekiedy jak mamy coś na szybko zamówionego rano, to dopiero może przyjechać następnego dnia.

Ale dlaczego w takich godzinach?

- R2: To chyba logistyka już firm zewnętrznych jest tak ustalona, że oni mają dwa razy zamówienia na dzień brane. W sensie jedną dostawę na rano, drugą na popołudnie, więc jeżeli zamówienia nie złożymy do godziny 17, to po 17 przyjeżdża wtedy do nas z drugą dostawą.

Ja rozumiem, ale czy zarządca dróg i te regulacje, które zostały wprowadzone, jakoś wpływają na dostawy? Czyli na przykład okienka czasowe, że o którejś godzinie dostawca nie może do pana dojechać, że jest zabronione poruszanie się pojazdami w pana obszarze, jest coś takiego?

- R2: Wie pan, co chyba są tak dostosowani dostawcy, że my jakoś nie zauważyliśmy tego.

Pani Elu, jakby pani mogła włączyć mikrofon.

- R3: Już jestem.

Czy aktualne regulacje wprowadzone przez zarządcę dróg wpływają na organizację pani dostaw do [nazwa firmy]?

- R3: Pewnie, że wpływają, bo jesteśmy w samym sercu rynku i jeśli chodzi o dostawę, to jak przyjedzie do nas dostawa, powiedzmy, o 6 rano, a mamy takie bardzo duże dostawy i muszą te wszystkie palety później od nas zabrać i te kosze i to wszystko, bo nie mamy aż tyle miejsca na magazynie, żeby to wszystko po prostu zostawić, złożyć na później, czy jakoś tak. I w sumie mamy blokadę chyba w rynku, że do 11 mogą wjeżdżać takie duże samochody i właśnie to nam bardzo przeszkadza, bo czasami nie zdążymy po prostu wyłożyć tej dostawy i to właśnie leży cały czas na magazynie. Nie ma miejsca, cały czas burdel i właśnie o to bardziej chodzi.

Czyli nie wyrabiacie się. Rozumiem, że kierowca przyjeżdża drugi raz zabrać sprzęty po dostawie.

- R3: Tak. Pierwsza dostawa to przywozi, drugi zabiera i to około 11, czasami nawet trochę wcześniej, a my jeszcze mamy całą dostawę i właśnie nie mamy do oddać.

Panie [imię], a jak to wygląda u pana?

- R1: Nam mocno utrudnia to życie, ponieważ wozimy specyficzny towar i nie możemy na przykład ze szczepionkami, które trzeba przewozić w temperaturze po 8 stopni, spacerować w lecie po całym rynku.

A czym dokładnie się państwo zajmujecie? Jakby pan mógł sprecyzować.

- R1: Przewozem leków. Zaopatrujemy szpitale, przychodnie i wszystkie apteki we Wrocławiu.

To proszę mi powiedzieć, jak te regulacje wprowadzone przez zarządcę dróg właśnie utrudniają państwu pracę?

- R1: Właśnie w ten sposób, że jest utrudniony dojazd do aptek głównie, bo tutaj szpitali jakichś w ścisłym centrum nie ma, ale przez brak miejsc parkingowych i przez brak możliwości stanięcia gdzieś tam choćby na chwilę po to, żeby zrealizować dostawę, zdarza się, że bardzo nam się czasy dostaw wydłużają, a wiadomo, czasem trzeba przyjechać do apteki po trzy razy w ciągu dnia, bo są jakieś ekstra leki zamówione. Muszą się bardzo nasi kierowcy nagimnastykować, żeby dostarczyć o czasie, nie zapłacić kilku mandatów straży miejskiej i tak dalej.

Panie Tomku, jak to wygląda u pana?

- R4: U nas generalnie dostawcy się raczej dostosowali, ale są różne sytuacje. Mamy głównego dostawcę firmę z Poznania logistyczną i gdzieś na trasie jak coś się wydarzy i nie zdąży przyjechać do godziny 10, to już mamy problem. Dopiero może

przyjechać na następny dzień. Jak towaru brakuje, to tak samo i my tracimy. Tak to wygląda. Do godziny 10 jest możliwość dostarczenia towaru, ale firma główna przyjeżdża z Poznania, kierowca wyjeżdża rano, na trasie różne rzeczy się dzieją. Może zepsuć się samochód, który musi szybko przeładować, albo gdzieś jakichś wypadek, korek i wtedy kierowca niestety musi wracać do Poznania, bo nie jest w stanie do nas podjechać z towarem.

Kolejną osobę bym prosił. Panie Bartku, a jak to u pana wygląda z dostawami? Czy te regulacje wprowadzony przez zarządcę dróg wpływają na organizację dostaw do was?

- R5: Chyba bym musiał to powiedzieć tak z drugiej strony, bo jak już się buduje hotele, pracuję w hotelach, które już stoją dłuższy czas, więc one były zbudowane po to, żeby były też centrum dostaw. Są od tyłu wejścia i ten, więc w moim hotelu, w którym teraz pracuję mamy wejście główne, czyli od Placu Wolności, duża przestrzeń i mogę powiedzieć, że dostawcy stają, ale też zaopatrują inne restauracje wokół, czyli Włodkowica i na prawo Krupniczą i jeszcze Kazimierza. Nam to bardziej chyba przeszkadza z tytułu PR-u hotelu, że przed naszym głównym wejściem tutaj stoją wozy dostawcze, nie mają i też im zakładają straż miejska. Od tyłu mamy dojazd bezpośredni i to się też wiąże z korkami na Kazimierza Wielkiego, bo mamy od Kazimierza za hotelem [nazwa firmy] wjazd bezpośrednio do hotelu. Wiadomo, jeszcze raz utrudnienia, brak lewoskrętu. Czekamy cały czas. Ale mam wszelakich dostawców. Nawet mogę powiedzieć od leków, od wszystkiego, do ochrony. Wszystko się dzieje w miarę od tyłu, ale już bezpośrednio dostawcy wrzucają nieraz na portiernię, tutaj na [recepcję]. Nie wiem jak to ująć. Nie odczuwam tego, gdyż jestem w starym budynku, który był już przystosowany od startu na dostawy, żeby goście ich nie widzieli.

Czyli te regulacje nowe nie dotyczą bezpośrednio pana dostaw.

- R5: Bezpośrednio nie, ale widzę, że na restaurację na pewno wpływa, bo są daleko, bo muszą spod naszego budynku, z Placu Wolności, tutaj na Narodowe Forum Muzyki iść w kierunku, nieraz widzę, że biegną, Włodkowica z naszego hotelu, bo nie ma bezpośrednio dojścia tam.

Panie Dominiku, a jak to wygląda w przypadku pana dostaw?

- D6: Duże jeszcze dostawy to w miarę są dostarczane przez kurierów i to może o nich wspomnę. Na ulicy Oławskiej po prostu nie mają zapewnionego miejsca, gdzie mogą postawić dogodnie swoje samochody. Stoją wówczas, blokując, że tak powiem, deptak, czy od strony ulicy Szewskiej jest, czy na ulicy Łaciarskiej. I też dużo kurierów skarży mi się, że po prostu dostawa musi być jak najszybciej zrealizowana, bo zaraz przyjdzie straż miejska, zaraz będą wlepiane mandaty, więc po prostu uważam, że największym problemem, według mnie, mojego punktu, opiera się na tym, że po prostu kurier nie ma gdzie zostawić swojego samochodu. A wiadomo, kurier podjeżdża, nie zaopatruje tylko mnie, zaopatruje dookoła różne firmy, więc taki postój czasem trwa i kilka godzin. Czasem przychodzę o 8, to już auta stoją, odjeżdżają koło 11, 12. To wiadomo, ciężkie paczki ciężko gdzieś tam przenosić na dalekie odległości. Mają te swoje wózekzki, ale mimo wszystko i tak muszą się jakoś wypakować, więc największym problemem uważam, że to są po prostu miejsca parkingowe dla kurierów. A tak to mam inne dostawy. Z moich firm już takich niekurierskich, tylko własnych, to mam dojazd do mojego lokalu od tyłu, od zaplecza, od podwórka, więc to akurat nie stanowi mojego problemu. Jedyne co, to kurierzy.

A jakie macie państwo oczekiwania w kwestii regulacji wprowadzonych przez zarządcę dróg? Panie [imię].

- R1: Mówię, trzeba by się troszeczkę pochylić nad jakimiś takimi specyficznymi dostawami, które nie zawsze mogą się do tych regulacji odgórnych dopasować.

Czyli jakie propozycje?

- R1: Nie wiem, jakieś zezwolenie ekstra na dostawy takie wrażliwe, że tak powiem. Wypadałoby coś z tym jednak zrobić, bo mówię, to, co my wozimy to nie jest koperta, nie przyniesie się tego pod pachą. Trzeba do lokalu podjechać, a jest jak jest.

A jak sobie pan wyobraża takie zezwolenie, jakby to miało wyglądać, taka procedura uzyskania takiego zezwolenia?

- R1: Nie wiem, jakaś przepustka na konkretne auto, na konkretny adres chociażby. Na konkretną trasę. To nie chodzi o to, żeby hulać tam całą dobę i jeździć gdzie się chce i kiedy się chce, ale jakieś takie przepustki. Uważam, że powinna być możliwość choćby nawet odpłatnie, niech miasto bierze za ten karnet, czy jak to tam nazwać, czy przepustkę, pieniądze. Oczywiście w rozsądnej cenie. Ale żeby po

prostu była możliwość obejścia tych restrykcji. Legalnego obejścia, a nie partyzantki.

Panie Pawle, a jakie pana oczekiwania w kwestii regulacji wprowadzonych przez zarządcę dróg?

- R2: Według mnie, ja się zgodzę z poprzednim mówcą odnośnie tego, że jakieś specjalne pozwolenia, które mogłyby być dla oznakowanych samochodów, przeznaczone oczywiście w godzinach, moim zdaniem, wydłużonych, ale nie wieczornych, bo też będzie to na pewno kolidowało z całym wizerunkiem rynku przede wszystkim, jeżeli będą dostawcy jeździli po rynku o godzinie 16, gdzie się zaczyna już ten największy boom taki turystyczny. Jeżeli by były jakieś pozwolenia przedłużające wjazd pod lokal do godziny, przykładowo, nie wiem, 14-15, podejrzewam, że to by już bardzo ułatwiło sprawę w funkcjonowaniu wielu przedsiębiorstw, restauracji.

Czyli okno czasowe, które jest obecnie, państwo mówicie 10-11, przedłużyć aż do 15?

- R2: Myślę, że tak, że to na pewno by było jakimś dużym ułatwieniem. Może nie do 15, a do 14 fajnie by było.

Pani Elu, a co pani na to, jakie pani oczekiwania w tej kwestii?

- R3: Właśnie, jeżeli chodzi o moją [nazwa firmy], to mi się wydaje, że ja bym się wyrobiła z dostawą do 12-13.

Czyli też wydłużyć to okno na dostawy?

- R3: Oczywiście. Albo coś wymyślić z tymi przepustkami, bo to dziwnie, że do teraz nic nie zrobili, a właśnie dużo restauracji, dużo sklepów i tak dalej w rynku i nic z tym nie zrobili. Czy to jest takie ciężkie?

Panie Tomku?

- R4: Ja też uważam, że czas powinien przynajmniej do tej 14 zostać wydłużony. Generalnie dostawcy raczej starają się w tych godzinach wyrabiać, ale są różne sytuacje losowe i do tej 14 to na pewno powinno być. Nawet jakąś kopertę postawić i do 20 minut. Więcej rozłożenie takiej dostawy nie zajmuje niż 20 minut, bo kierowcy mają windy, mają paleciaki, więc raczej to szybko idzie.

Panie Bartku, a u pana jakie oczekiwania w kwestii regulacji wprowadzanych przez zarządcę dróg?

- R5: Tak jak mówiłem, że mnie troszeczkę to nie dotyczy. Jak patrzyłem na zdjęcia, które pan wysłał...

To zaraz będziemy o tym mówić, ale proszę.

- R5: Ale to chyba nawiązując do tego, że to jest dobry pomysł i chyba bym szedł w kierunku tego, albo też regulacja bezpośrednio dla podmiotu, że ma pozwolenie i daje kurierowi je. Jakby coś się kurier, że na przykład musi donieść, to wtedy nie wiem, czy gdzieś ewidencjonować to, że będzie kurier i bezpośrednio. Na przykład restauracja, czy cukiernie, że mają swoje pozwolenie dla swoich dostawców. To jest dla nich bezpośrednio.

Panie Dominiku, jakie pan ma oczekiwania wobec tych regulacji?

- R6: Nie będę poruszać teraz miejsc postojowych, bo zaraz mamy przejść do tego tematu, więc odwołam się tylko do godzin. Powiem szczerze, że kurierom chyba jak najszybciej spieszy się do domu, więc oni próbują też jak najszybciej dostarczyć paczki. Ja zazwyczaj swoje paczki mam już około godziny 11-12, więc tutaj też mi ciężko się do tego zacząć. Może po prostu powiem, że nie mam jakiegokolwiek problemu względem tych godzin czasowych.

A czy słyszeliście państwo może o jakichś zmianach, które planuje wprowadzić zarządca dróg?

- Nie. (wszyscy)
- R6: Tylko co do hulajnóg ja słyszałem.

Kto to powiedział?

- R6: Bartosz.

Panie Bartku, to co pan słyszał o tych hulajnogach?

- R6: Że całkowicie ich tak naprawdę zmonitorować i bezpośrednio nie ma wjazdu na drogi, jak się poruszają. Słuchałem w radio, nie mogę tak sprecyzować, nie chcę mówić głupot i wymyślać na bieżąco, ale słyszałem, co do hulajnóg.

Ale że co, że zakaz poruszania się po rynku, czy tylko w odpowiednich miejscach?

- R6: W odpowiednich miejscach, na odpowiednich drogach i też przejście na ścieżki rowerowe i z odpowiednim oznakowaniem. Jeżeli ten to w hełmach.
- R1: Ja tylko przerwę, że to nie jest regulacja miasta. To jest regulacja ogólnie państwa, wprowadzona przez rząd, więc tutaj miasto nie ma nic do rzeczy.

To wróćmy teraz do naszego tematu, ale czy o jakichś zmianach zarządcy dróg, związanych z dostawami do rynku, czy panowie i pani słyszeliście?

- R1: Ja osobiście nie słyszałem.
- R5: Ja też nie.

Teraz chciałem pokrótce z każdym z państwa omówić taki proces dostawy do waszego punktu. Chodzi mi o to jakie są sposoby dostawy do was, jakie pojazdy przyjeżdżają z tą dostawą, jakie są założenia, w jakich terminach te dostawy są, ile takich dostaw na przykład jest dziennie, jak długo trwa taka dostawa, rozładowanie takiej dostawy, od czego uzależnione są te dostawy? Wszystko co związane jest z dostawą do państwa lokali. Pani Pawle, jak to u pana wygląda z taką dostawą?

- R2: U nas przeważnie dostawy są busami większymi z windą, jeżeli chodzi o wina i całą gastronomię, jeżeli chodzi o żywność. Wyładowanie takiej dostawy, takiego busa u nas to akurat nie trwa długo, to jest około 10 minut i auto się zbiera z powrotem. Jeśli chodzi o ilość dostaw w zależności od dnia mamy od 5 do 10 dostaw.

A w które dni najwięcej?

- R2: Największy jest na pewno piątek, jak się magazynujemy na weekend.

I wszystkie te dostawy, które do was trafiają, to tak średnio jest 10 minut?

- R2: Tak. Na pewno nie dłużej. To jest kwestia ściągnięcia z auta kartonów, wrzucenie na wózek i przejechanie do nas na zaplecze, wypakowanie i powrót do domu.

Jakie to są typy dostaw, co do was dowożą, jakie to są auta? To są zawsze tylko busy, czy jakieś specjalne jeszcze auta dowożą do was?

- R2: Tylko busy, ewentualnie auta z naczepą, nie wiem jak one się profesjonalnie nazywają, ale w większości to są busy, które są albo chłodniami, albo busami po prostu takimi z normalną paką, w których przewożone są kartony właśnie z winem, z jakimś sprzętem gastronomicznym. I żywność, która jest przewożona w busach chłodniczych.

Jaka jest średnia wielkość i ciężar takiej przeciętnej dostawy?

- R2: Myślę, że to jest około 40 kilogramów, 50.

Na jedną dostawę?

- R2: Tak, bo to wiadomo, to nie cały bus przyjeżdża stricte tylko do nas, jadą tutaj po wszystkich lokalach na pewno.

Rozumiem, ale tak jak pan mówi, od 5 do 10 dostaw i ta jedna dostawa to jest kilkadziesiąt kilo?

- R2: Tak.

Pani Elu, a jak to wygląda w przypadku pani [nazwa firmy]?

- R3: Na razie my mamy dostawę co jeden dzień i jeśli chodzi o Żabkę, to wiadomo, że jest to sklep taki duży i w samym rynku, to my mamy około 5, 6 palet.

Codziennie?

- R3: Nie codziennie. Przez jeden dzień.

Czyli co drugi dzień.

- R3: Tak. I właśnie ja nie wiem jak to w kilogramach powiedzieć, nie wiem, tona będzie, a może nawet więcej, bo tam i chłodnie i mrożonki i napoje i wszystko, co jest w Żabkach. Także my mamy ogromne dostawy.

I to są co drugi dzień. Ale to jest jedna dostawa dziennie, więcej tych dostaw przyjeżdża do państwa, jak to wygląda?

- R3: Nie, jedna dostawa dziennie, ale mi się wydaje, że z tym koronawirusem wszystko się pozmienia i będziemy mieli dostawę codziennie. To teraz jeszcze tak mamy trochę łatwo, co drugi dzień. Ale mówię, że to ogromne dostawy.

I rozumiem, że jak to jest Żabka, to do państwa są dostarczane i napoje i alkohol i żywność, tak?

- R3: Pewnie. Wszystko. I mrożonki, lody i wszystko, co jest w sklepie, to my wszystko mamy.

A jak wyglądają dostawy u pana, panie [imię]?

- R1: My jeździmy wyłącznie busami, bo to wszystko są samochody chłodnie. Dostawa do apteki trwa krótko i to nie są duże ciężary. Czasem się trafią jakieś większe i tak dalej, ale to nie są wielkie ilości. Tu głównie chodzi o częstotliwość dostaw, a nie o ich wielkość. Ale mamy też takie dostawy bardzo specjalistyczne, tak zwanego żywienia, dla osób, które są pozaustrojowo karmione, że tak powiem. Takie dostawy dla jednego pacjenta są raz w miesiącu, ale to jest około 40, 50 kilogramów z dostawą pod drzwi. Jeżeli tutaj utknie nasz biedny kierowca w tym centrum i musi zanieść to na czwarte piętro starego budownictwa, kilkoma kursami, to wtedy jego postój w miejscu, które mu się trafi, bo wiadomo, że chce stanąć jak najbliżej punktu docelowego, to może trwać ładnych kilkanaście minut, bo on tego nie zabierze na raz.

Ale to takie pan mówi raz w miesiącu, to jest kilkadziesiąt kilo. Ale taka średnia dostawa?

- R1: Mówię, codzienne dostawy to są apteki i to jest kilkanaście kilogramów najwyżej. To trwa moment.

Rozumiem, że u państwa tutaj w lokalizacji, o której rozmawiamy, to ładowane są tebusy?

- R1: Nie.

Jak to wygląda?

- R1: My dostarczamy towar do aptek tutaj w tym rejonie.

Pod każdą aptekę. I takich kursów dziennie macie ile do aptek?

- R1: Tutaj na tym rejonie to mamy dwa auta i tych punktów aptecznych jest kilkanaście.

Dziennie?

- R1: Tak.

Teraz jeszcze panie Tomku, a jak wygląda to w przypadku pana i lokalu, którym pan zarządza?

- R4: [nazwa firmy]. Na tą chwilę jest tak, wiadomo, pandemia trochę spowodowała, że zamówienia są mniejsze. Z jednej hurtowni mamy zamówienia tak dwa razy w tygodniu, zazwyczaj jest to wtorek, środa i wiadomo, na piątek, na weekend się zamawia, to przyjeżdża bus. To na takim busie, nie wiem, po 600, 700 kilo dwa razy w tygodniu. To gdzieś tam rozładujemy to z kierowcą w 10 minut maksymalnie. I raz na tydzień, raz na dwa tygodnie mamy z drugiej hurtowni dostawy po 2, 3 tony, ale to już przyjeżdża duży samochód, taki gdzieś na 10 palet z windą, to tak z 20 minut zajmuje rozładowanie tego. Wrzucenie przez drzwi do lokalu, bo nie ma dostępu od tyłu, nie ma z tyłu wejścia, tylko z przodu, jak mamy okienko musimy otwierać drzwi i musimy wrzucać towar przodem.

Czyli tutaj od Świdnickiej?

- R4: Tak, od Świdnickiej.

Czyli normalnie kierowca parkuje na tym deptaku.

- R4: Normalnie na tym deptaku do godziny 10, ale mówię, są takie różne sytuacje losowe, że gdzieś się może coś wydarzyć i wtedy jest problem. Albo kierowca wraca do Poznania, do hurtowni, na drugi dzień musi przyjechać, a jak tak się stanie w piątek przykładowo, to na weekend jesteśmy bez towaru.

- R3: To tak samo jak my. My też mamy takie główne wejście i też mamy dostawy, nie mamy ani wejścia od tyłu, ani nic. I też jak pan tam ma z paczkarni.

Czyli też jakby od deptaka.

- R2: Tak.

A jak to wygląda u pana, panie Bartku? Pan już wspominał, że wy macie jakieś swoje specjalne miejsce.

- R5: Nie patrząc teraz przez pryzmat gastronomii, tylko przez pryzmat hotelu, to mamy codziennie dostawy w ilości około pięciu, bo mamy pralnię, mamy sprawy techniczne, mamy sprawy inżynierskie, czyli też bezpośrednio obsługi hotelu. Wszystko to się dzieje od tyłu, ale też od frontu, bo osoby zagubione stają z przodu, ale też gabaryty to są nawet do tony. Kiedy pralnia, wiadomo jak po weekendzie wozimy pranie, to są tony. Już wtedy wózki wielkie. I wtedy są problemy z tytułu dojazdu do budynku i wielkości jaka jest. Ale tych nie przeskoczmy.

00:30:00

Ale z czego wynikają te problemy?

- R5: Z dojazdu bezpośrednio do naszej posesji od tyłu, bo tam [nazwa firmy] ma zadaszenie, tak zwany tunel pod budynkiem jak śmieciarka, tak samo musimy zamawiać mniejszą, bo nie przyjedzie większa. No ale mamy dostaw dużo mamy w ciągu dnia i to bezpośrednio na działki rozrzucone są.

No to ile takich dostał w ciągu dnia?

- R5: No z 5 mamy.

Jaka jest średnia wielkość, ciężar dostawy?

- R5: Mamy dwie pralnie, pralnia, która służy do obsługi gościa indywidualnego i obsługi nas, jako hotelu, czyli pościeli, większe rzeczy. No i w tych czasach tej pralni większej, to mamy 3 razy w tygodniu, normalnie ona codziennie przyjeżdża, w normalnych czasach przyjeżdżała codziennie. No i mamy pana, który przyjeżdża 2 razy w tygodniu i bierze specjalne rzeczy od gości, typu wyprać garnitur, czy bieliznę, to mamy pralnię, która podjeżdża zwykłym samochodzikiem i zabiera. On po prostu przyjeżdża, jak jedzie po innych hotelach.

To mamy pralnie, jakie inny jeszcze typy dostaw do was trafiają?

- R5: Techniczne, poprzez przywóz sprzętu dla techników, dla mnie gastronomiczne, typu wino, jedzenie dla szefa, czyli też zapewnienie dla gości śniadań i większych bankietów. To wszystko zależy, co się dzieje dużo w hotelu, czy nie. Teraz bardziej na weekendy, więc też weekendy będą bardziej obciążone, bo duże konferencję się skończyły.

Jakie typy aut do was dostarczają ten towar?

- R5: Poprzez Volkswagen typu Caddy i te mniejsze paczkowozu typu Volkswagen LT 35 się obróci tutaj.

Panie Dominiku, a u pana jak to wygląda w przypadku tych dostaw? Jak często, jak duże przyjeżdżają, od czego są uzależnione, jak to wygląda terminowo?

- R6: Swoje dostawy mógłbym podzielić na dwa typy. Jedna to jest paczka kurierska, to jest do około 40 kg, to praktycznie codziennie po dwie paczki takie przyjmuję. I to jest realizowane przez takie typowe busy, którym jeżdżą kurierzy. Natomiast raz w tygodniu mniej więcej mam auto, które albo przyjeżdża z windą, taką rampą, że towar trzeba zrzucić paletą. Albo auta takie do 3,5 tony, ale to już wjeżdża do mnie od tyłu na podwórko i możemy sobie swobodnie, w zależności od sąsiadów, czyli blokując przejazd, czy nie, ale zrzucić towar bez pośpiechu.

Jak długo trwają takie dostawy, ale te takie od podwórka, to co pan mówi?

- R6: 20 minut, 15 minut, w zależności z czym przyjadą. Takie paletowe to raczej 10 minut, bo to jest takim pośpiechu robione, jak najszybciej zrzucić, żeby po prostu kurier nie dostał mandatu. Wtedy auto parkuje dosłownie na jezdni, jeśli ktoś się pojawi na ulicy Łaciarskiej, skrzyżowanie Łaciarskiej z Ułarską są miejsca wyznaczone na samochody elektryczne, ale po prostu tam trzeba stanąć, bo on nie ma innej możliwości, gdzie postawić auto, szybko zrzucam po prostu paletę, dojeżdżamy do mnie do lokalu, kurier zostawia paletę już sobie sam wyładuję, żeby po prostu nie narażać kuriera.

Rozmawialiśmy chwilę o państwa dostawach, a chciałem porozmawiać jeszcze, jakie są problemy wynikające z lokalizacji podmiotu gospodarczego w centrum miasta, czyli problemy wynikające z prowadzenia państwa działalności właśnie w samym centrum miasta, w rynku i w najbliższych okolicach? Panie Pawle, już poza tymi dostawami, jakie jeszcze problemy pan widzi? Które wynikają z lokalizacji właśnie.

- R2: Teraz z problemów największym chyba jest remont mostu Pomorskiego, który blokuje wjazd aut gości i przede wszystkim do nas do restauracji, co prawda jest otwarty most Uniwersytecki, przez który można do nas dojechać, no ale dużo ludzi o tym nie wie i trzeba wszystkich kierować. Więc moim zdaniem to jest największy mankament. Ale jeżeli chodzi też o restaurację, którą mieliśmy na ulicy Świdnickiej, to tam Największym problemem były chyba szczury moim zdaniem, od podwórka.

Pani Elu, a pani jakie wyjdzie jeszcze problemy związane z lokalizacją sklepu w samym centrum miasta?

- R3: Jak dla mnie to największy problem to była ta pandemia, bo jesteśmy w samym rynku i jakoś było bardzo mało ludzi przez tą pandemię.

00:35:00

- R3: A teraz wszystko się otwierają, mam nadzieję, że będziemy mieli ruch chociaż trochę.

Czyli tylko pandemia.

- R3: Dzięki Bogu szczurów nie widziałam. Bo ja bym się zwolniła.

Panie [imię], a pan?

- R1: Dla nas Problemem jest też parkowanie swoich samochodów na Ruska na tym odcinku. Ja akurat przychodzę do pracy na 7:00, przyjeżdżam, to wtedy nie ma problemu. Ale koledzy, którzy przyjeżdżają na 8:00, no to już się muszą naścinać. A wiadomo, że niestety stawki za parkowanie na miejscach płatnych są takie, że gdybyśmy chcieli normalnie 8 godzin opłacić, to chyba pół pensji by poszło. To jest duża uciążliwość dla nas. No ale nic, jesteśmy w rynku.
- R3: No właśnie też się dołączę do tego parkowania, bo niestety nie jeżdżę samochodem, ale wiem, że moi znajomi i koledzy, to nie mają gdzie zaparkować.

Ale mówimy tutaj o parkowaniu już osobistych par, którymi dojeżdżamy do pracy?

- R6: No tak, ale jest to niedogodność związana z prowadzeniem działalności właśnie w tym miejscu, a nie innym.

Panie Tomku, jakie pan jeszcze wyjdzie problemy?

- R4: Prócz faktycznie tych szczurów w podwórku przy śmietniku, to problemu tak raczej, no wiadomo, tam zrobiła swoje, no ale na tą chwilę żadnych problemów nie ma, ale za chwilę okaże się, że na Świdnickiej będzie duży problem, bo gdzieś tam wyczytałem, że dawny Solpol pana Solorza idzie do wyburzenia, więc podejrzewam, że wszyscy będą mieli problem, jak to zacznie być wyburzane, roboty, kurz, jak to zacznie się wszystko na okna, gdzieś jak jest sprzedaż gastronomiczna przez okienka, czy restauracje, gorąco, drzwi otwarte, jak się zacznie kurz tam dostawać, to myślę, że będzie też nieciekawie.

Panie Bartku, a pani jakie jeszcze widzi problemy wynikające z lokalizacji pana firmy?

- R6: Chyba te problemy są atutem tego hotelu i nie mogę powiedzieć, że problemy. Ja jeżdżę z rowerem do pracy, więc nie widzę problemu, dobry mam dojazd, mam gdzie przyczepić. Ale nie widzę, to co

panowie wymienili i pani wcześniej, to właśnie podepnę pod to wszystko.

Panie Dominiku, czy pan jeszcze widzi jakieś inne problemy związane z lokalizacją pana firmy w centrum miasta?

- R6: Co do mojego lokalu osobiście ja żadnych problemów nie mam, jedyne co, to mogę się powołać na kurierów, którzy pod wpływem presji czasu i stresu, związanym z jakimś tam nakładanymi na nich karami, po prostu te dostawy odbywają się czasem tak, że nawet nie mamy możliwości sprawdzić, czy to wszystko dobrze do mnie dotarło. Zostawiają paczkę, uciekają, zaraz coś tam muszę kombinować. A tak to innych problemów nie mam.

Już w większości mamy ten temat poruszony, ale chciałbym, żeby to już tak sprecyzować, podsumować. Czy państwo korzystacie z usług kurierów, czy dostaw organizowanych w jakiś inny sposób, w jakiś wewnętrzny sposób, macie własnych dostawców, we własnym zakresie ogarniacie te dostawy? Czy to są zawsze kurierzy, czy to są kierowcy bezpośredni od waszych dostawców? Jak to wygląda w przypadku pana, panie Pawle?

- R2: No u nas to są przeważnie kierowcy od dostawców od których zamawiamy.

I czym spowodowany jest taki wybór? Jakby nie ma pan wpływu, po prostu dostawca.

- R2: Dokładnie, to już dostawca ma ustalone z góry, że on ma swojego przewoźnika, w sensie swojego pracownika, który dowozi to swoimi samochodami.

A czy zdarza wam się korzystać z usług kurierów również?

- R2: Tak, ale to już bardziej w zamówieniu specjalnym i to już stricte takim bardziej nie gastronomicznym, typu jakąś dekorację do restauracji, czy coś takiego.

Pani Elu, a jak wygląda to w przypadku [nazwa firmy]?

- R3: My raczej nie mamy innych dostawców. Mamy tylko od [nazwa firmy], które nam przywożą kierowcy paczki to też w sumie, ale tak, żeby zamawiać kuriera, kto nie.

Czyli rozumiem, że [nazwa firmy] ma swojego dostawcę, który do was dojeżdża?

- Dokładnie.

Nie macie na to wpływu. U pana, panie Tomku, jak to wygląda?

- R4: Mamy jednego dostawcę, który ma swojego kierowcę, z tej hurtowni jego pracownik na przywozi towar. I drugiego dostawca mamy takiego, że firma logistyczna, bo to duże auto, to firma logistyczna przywozi. Kurierzy są zamawiali, ale to bardzo rzadko, to bardziej sprawy techniczne, jak już jakaś część do urządzenia, to tylko w takich wypadkach.

00:40:00

Panie [imię], a u pana?

- R1: No my mimo że mamy swój transport, to wiadomo, że korzystamy z kurierów. Nie to są dostawy jakieś tam materiałów biurowych, środków czystości i tak dalej, bo wiadomo, tego sami sobie nie możemy przewieźć, bo przepisy nie pozwalają. Więc korzystamy z firm kurierskich zewnętrznych, ale to zazwyczaj są firmy zamawiane przez naszych dostawców, więc nie mamy na to wpływu, czy to przyjedzie DHL, czy UPS, czy jakąś inną firmą.

Czyli zamawiacie środki czystości w jakiejś hurtowni i oni już sami decydują, czym do was to dostarczyć?

- R1: Dokładnie tak.

A jak to wygląda u pana, Panie Bartku?

- R5: U mnie wygląda podobnie do tego, co panowie powiedzieli, ale ja mam coś innego, co mogę wspomnieć, bo jeżeli wysyłamy coś dla firm typu za dobrą współpracę, to korzystamy z firmie taksówkarskiej, którą mamy swoją tak naprawdę. I od małych rzeczy, bo widzę w tym kierunku prowadzi ta rozmowa, to od małych rzeczy zamawiamy po prostu taksówkę i ona jedzie bezpośrednio z kursem to są małe rzeczy, butelka wina, albo zaproszenie, albo jakieś list albo faktura. Jesteśmy hotelem, który świadczy usługi na najwyższym poziomie, więc staramy się to robić perfekcyjnie, na czas i właśnie ufamy wtedy taksówkarzom.

No dobrze, a te dostawy, które do pana docierają, to państwo macie wpływ na to, kto do was dojeżdża, dostarcza wam te wszystkie niezbędne produkty, towary, czy tak samo to działa zewnętrznie?

- R5: Tak samo, nie mamy żadnego wpływu, jaki to ma dojazd do nas, jakim transportem i jakim gabarytem do nas jedzie. Bo pewno to się wszystko łączy w łańcuchu dostaw.

A czy zwracacie państwo w ogóle uwagę na to, czym przyjeżdża do was towar? Czy ma to dla was znaczenie, panie Pawle?

- R2: Nie ma żadnego. Nie ma żadnego znaczenia, ważne żeby dojechało po prostu w takim składzie, jak powinno i żeby dojechało nieuszkodzone.

A czy dla pani, pani Elu ma znaczenie, czym dojeżdża towar? Zwraca pani na to uwagę, czym jest dostarczany towar do [nazwa firmy]?

- R3: Zwracam uwagę, bo to jest duży tir, to go widać. Jeżeli chodzi o te nowe rowery, które chcą wprowadzić

O rowerach to za moment, ja wiem że dostaliście państwo zdjęcia, za moment do tego dojdziemy.

- R3: No to też nie zwracam uwagi.

Panie [imię], jak to u pana wygląda?

- R1: Nie widzimy, czym do nas towar dojeżdża, ale ma znaczenie, czy powiedzmy zamawiamy mleko, kawy i tak dalej, czy to przyjedzie żukiem z plandeką, czy samochodem przystosowanym do przewozu żywności. Znaczenie ma w zależności od towaru, który do nas przyjeżdża. Bo jeżeli ktoś przesyła do nas kopertę z fakturą, to naprawdę nieważną, czy to na piechotę przyniesie, czy przywiezie tirem, to jego problem.

No właśnie jeszcze panie [imię], chciałem jeszcze wrócić do tej organizacji dostaw, bo wy musicie we własnym zakresie zorganizować dostawy dla klientów, dla aptek, czym spowodowany jest wybór waszego, waszej usługi, tych dostawców? Macie swój wewnętrzny tabor, w którym zarządza cię, czy wynajmujecie jakąś zewnętrzną firmę, która dostarcza wasz towar, jak to wygląda?

- R1: To znaczy tak, my nie mamy swojego towaru, my jesteśmy firmą specjalistyczną do przewozu leków,

Ale czy wy decydujecie o tym, czym te lepiej przewozić?

- R1: To znaczy my mamy przewoźników swoich, podwykonawców, ale każdy samochód, który u nas jest dopuszczony do systemu, musi spełniać bardzo rygorystyczne warunki, który Główny Inspektorat Farmaceutyczny na nas nakłada. No i właśnie ja zajmuję się między innymi tym, że weryfikuję stan tych samochodów, ich wyposażenie, czy te chłodnie działają, czy nie działają, czystość i tak dalej. Więc co ma bardzo wysokie u nas znaczenie, jak wyglądają nasze samochody, żeby spełniały standardy.

Panie Tomku, a czy pan zwraca uwagę na to, jaki sposób towar trafia do was, czym przyjeżdża do was?

- R4: Tak, sprawdzamy, bo są produkty, które są typowo do chłodni. Obowiązkiem przyjmującego jest sprawdzić, w jakich warunkach zostały te produkty przywiezione i w jakiej temperaturze. Bo jeżeli temperatura jest nieodpowiednia, czy nieodpowiednie warunki, co takiego towaru wtedy się nie przyjmuje. Trzeba dbać o klienta, nie można wziąć czegoś, co na przykład ma maksymalnie 6 stopni, a przyjedzie w 20 stopniach, to już się nie nadaje w ogóle do użytku. Produkty suche, sypkie, no to wiadomo już się nie zwraca tak dokładnie uwagi, no wiadomo, w chłodni to nie przyjedzie, bo to na łapie wilgoci. Nigdy nie ma z tym problemu, ale jeżeli chodzi o produkty, które się nadają do chłodni, to główna rzecz to sprawdzanie temperatury, w jakiej to przyjechało.

Czyli ma to znaczenie, jakim rodzajem auta przyjeżdża ten towar? Jak u pana, panie Bartku to wygląda? Czy pan zwraca uwagę na to, czym ten towar do was trafia? Wy macie dużo różnych dostaw, więc ja mówię ogólnie o tych ustawach, czy to jest istotne, czym przyjeżdża towar na to uwagę i czy to ma dla was znaczenie?

- R5: Jak mam czas i jak moi ludzie mają czas, jak najbardziej zwracamy uwagę, zwłaszcza gastronomiczny. Czyli temperatura i w czym jest przewożone to jedzenie i nawet wpisujemy temperatury wyrywkowo, czy to się zgadza i patrzymy na magazyny, mamy też rekomendowanych dostawców, którzy muszą być potwierdzeni gdzieś od naszej odgórnej firmy, czyli [nazwa firmy]. Musimy mieć ich wypisanych, nie którzy są rekomendowani, przepraszam tylko ci z których oni muszą nam certyfikaty wydawać, HACPP i że mają spełnione warunki, żeby się zabezpieczyć ze wszystkich stron.

Panie Dominiku, jak to u pana wygląda, czy wraca pan uwagę na to, czym przyjeżdża do was towar?

- R6: Ma znaczenie, ale tylko w niewielkim stopniu, ponieważ ja używam dużo półproduktów już gotowych, typu gotowe kremy, Nutella, coś w tym stylu, to akurat nie wymaga jakiś szczególnych warunków tak jak mówiłem, też znaczną część dostaw do na zrealizują kurierzy, więc wiadomo, jak się wysyła paczki kurierskie. Owija się folią jakies kartony. Jedyne na co muszą zawsze zwrócić uwagę, to są produkty typowo chłodnicze, typu mleko, może jakieś tam inne nabiał, to rzeczywiście muszą mieć na uwadze, to zawsze sprawdzamy natomiast to jest znikoma ilość. Ewentualnie też mąka, czy to

przyjedzie jakoś w czystym aucie, coś w tym stylu. A tak to jest odsetek naszych dostaw.

Droży państwo, to przejdźmy właśnie do wszystkich zdjęć i grafik, które państwu wysłałem na maila. Ja mam nadzieję, że wszyscy państwo dostaliście materiały. Na tych zdjęciach i grafikach znajdowały się takie przykłady mikrocentrum logistycznego, które może być wykorzystane do obsługi centrum miasta. Sam schemat jest podobny, bo każdy magazyn logistyczny wygląda mniej więcej podobnie. Chodzi tutaj o to, że towary są dowożone pojazdami ciężkimi lub pociągami do centrum logistycznego. Z tego centrum logistycznego później przeładowywane na mniejsze pojazdy i te pojazdy przewożą to albo do kolejnego centrum logistycznego, które znajduje się już dużo bliżej państwa lokalizacji, dużo bliżej centrum miasta albo już z tego kolejnego centrum są bezpośrednio dowożone do was. Jednak tutaj najistotniejszym jest, jakimi środkami transportu te towary są do was dowożone. Czy to są na przykład pojazdy elektryczne albo niskoemisyjne lub rowery Cargo lub właśnie coś podobnego. Takie mikro centra działają głównie za granicą, najczęściej wykorzystywane są właśnie do obsługi mikro centrów rowery Cargo, albo pojazdy dostawcze elektryczne. Na kilku zdjęciach dostaniesz się państwo również takie propozycje kopert dla dostawców, ze względu na obowiązujące nas przepisy prawne, są to obrazy z naszego krajowego podwórka, są to przykłady z Warszawy i z Gdyni. Polegałoby to na tym, że taką kopertę można na przykład, to jest przykład, można zarezerwować online dla waszego dostawcy. Przez internet rezerwujemy sobie na przykład okno czasowe na takiej kopercie, 8:00 - 8:15, czy 8:00- 8:20 właśnie o tym będziemy zaraz rozmawiać. I w tym przedziale czasowym, w którym państwo sobie zarezerwujecie tą kopertę, ona jest do dyspozycji tylko i wyłącznie waszego dostawcy w tym czasie, na który sobie zarezerwowaliście tą kopertę. I to by było wszystko oparte na platformach online. Najważniejszą informacją jest to, że takie koperty właśnie byłyby rezerwowane przez firmy w dostępnych oknach czasowych, dzięki temu jest gwarancja dostępności danego miejsca w dokładnie tym oknie czasowym, w którym państwo chcecie, czyli na przykład 8:15- 8:30. No przez to firmy mogą lepiej planować dostawy w centrach miast i o tym też zaraz porozmawiamy, czy faktycznie tak by było. I jeszcze jedna sprawa, były zdjęcia rowerów Cargo. W zakresie rowerów Cargo

przykłady to były firmy takie jak DHL, czy GLS, ponieważ te firmy są przygotowane do takich działań. W Krakowie działa na przykład taki system rowerów Cargo. Działa to na zasadzie darmowej wypożyczalni rowerów, jeśli ktoś chciałby dowieźć sobie do centrum towary rowerem, oczywiście należy się wcześniej zarejestrować i spełnić warunki wynajmu projekt jest dofinansowany ze środków Unii Europejskiej. No i teraz tak, mamy te trzy propozycje, zaczniemy od rowerów Cargo. Państwa opinia jest dla mnie ważna i proszę się nie bać swoich opinii, nie ma złych, ani dobrych. Panie Pawle, jak pan widzi? Czy rowery Cargo w ogóle wchodzą w grę w przypadku organizacji dostaw do państwa lokalu?

- R2: Moim zdaniem chyba rowery Cargo chyba się za bardzo nie sprawdzą, bo mają za małą pojemność, jeżeli chodzi o dostawę tutaj. Więc czasami, żeby jedną dostawę mieć, to musiało by przyjechać pięć rowerów razem, żeby jedną dostawę zrealizować.

Czy byłby to problem, taka dostawa przyjechała rowerami do pana?

- R2: Nie, nie byłby to problem, z tym że jedna rzecz, która mnie zastanawia, to czy wynajęcie tego roweru będzie płatne, czy bezpłatne? Bo jeżeli to będzie płatne, to moim zdaniem nie będzie o tyle korzystne, bo w gastronomii wszyscy szukają okazji cenowych i jeżeli wypożyczenie tego roweru będzie po stronie osoby w sensie firmy która do nas dostarcza, ceny prawdopodobnie wszystkich produktów którą również do góry.

No ale firma teraz wykorzystuje i tak swoje auta, swoich kierowców, czyli ma to też uwzględnione w kosztach, prawda?

- R2: No w sensie nie wiem, nie wgłębiłem się w to, jak to będzie wyglądało kosztowo w porównaniu na pracownika firmy, a w porównaniu do przewiezienia tego na rowerze. Ciężko mi powiedzieć. Jeżeli to miałyby przyjechać w pięciu dostawach, to nie byłoby problemu, żeby te rowery przyjechały tutaj.

Pani Elu, a jak taka dostawa do [nazwa firmy] rowerem Cargo?

- R3: Ja chcę to widzieć, jak ktoś mnie popchnie. Głupie to jest jak na mnie. A kto będzie dźwigał, w sensie kto będzie kierował rowerem, ja? Jak ja chcę zrobić dostawę na 100 000 zł, to wynajmuję rower i sama se pcham, czy jak?

Ale chodzi o to, że rower byłby za mały, po prostu za mały gabarytowo, nie da rady przewieźć takiej ilości?

- R3: Tylko koperty przewozić i tyle.

Nie sprawdziło by się to u pani Eli, a u pana, panie [imię]?

- R1: U nas absolutnie nie, chociażby ze względu na konieczność grzania i chłodzenia, stałego pomiaru temperatury na naszych samochodach. Ale jeżeli chodzi o dostawy do nas, bo tak jak mówiłem, z tych zewnętrznych firm nie dojeżdżają takie ilości paletowe czegokolwiek. Z tym że to widzę problem w ogóle z tymi rowerami, chodzi o sezonowość. Bo jeżeli przyjdzie taka zima, jak była w tym roku, to miesiąc, czy dwa, mimo dobrych chęci, byłoby to wszystko wycięte zużycia. To by musiało być tylko jako taka dodatkka, nie jedyny środek transportu po to, żeby właśnie zastąpić czymś, kiedy warunki nie pozwalają.

Bardzo słuszna uwaga, Panie Tomku?

00:54:53

- R4: Ja też myślę, że rowery Cargo nie zdały egzaminu. Sam jeden worek mąki waży 25 kg. Jak ja zamawiam tonę, czy 1,5 tony mąki, sobie nie wyobrażam 100 takich rowerów, czy 50. I 50 rowerów zajęłoby więcej miejsca, niż jeden duży samochód dostawczy.

To też nie sprawdziło by się w pana przypadku. Panie Bartku, a jak wyglądałyby pana przy hotelu rowery Cargo i dostawy?

- R5: Na pewno by się sprawdziło i nie sprawdziło, zależy jaka przesyłka.

No właśnie, to do czego można by użyć takich przesyłek?

- R5: Do szybkich przesyłek, tak jak mówiłem, że wysyłając rower, albo ściągając z szybką dostawę mniejszych rzeczy. Pracuję w domu, który jest jakby dla 90 osób bieżące rzeczy na pewno by się przydały, ale jeżeli ktoś miałby mi przywieźć na 5 dostaw sprzęt, to musiałbym 5 razy odsyłać pracownika który musiałby pokwitować odbiór tego. Więc co się też wiąże z czasem. Niech przywiozą, będzie ekologia jak najbardziej, ale też czas się liczy, a zwłaszcza w hotelarstwie.

Ale jakiego typu dostawy byłyby akceptowane do pana takim rowerem?

- R5: Choćby nawet bezpośrednia garderoba gości i pracowników, to co wysyłamy, karton wina, który jest zamówiony na daną imprezę, 2 kartony wejść, to jest z rzędu 25 kg, każdy to dźwignie. Tak samo jedzenie, jak jest w danym momencie jakaś ryba

komuś potrzebna. Jest dowożona do siedziby głównej DHL, GLS i może rowerem do nas przyjechać. Jeżeli jest odpowiednio zabezpieczona oczywiście, tak samo jak pan mówi z lekarstwami, temperatura i czystość danego pojemnika na rowerze. To tylko takie rzeczy. Jak najbardziej jesteśmy skorzy do tego, ale czas jest najważniejszy chyba.

Panie Dominiku, a u pana takie rowery Cargo?

- R6: To miałyby sens na przykład, jakbym miał kilka lokali i przewieźć coś między lokalem, a lokalem. Ewentualnie to by miałyby sens. Ale uważam, że w miastach takich, jak Wrocław, gdzie pewnie takie centrum przeładunkowe byłoby gdzieś na obrzeżach, bo nie wyobrażam sobie tego centrum. Teraz wyobrażam sobie takiego chłopaczka, który pedałuje powiedzmy 6 km, 7, żeby dowieźć mi paczkę 10 kg, to chyba nie miałyby większego sensu. No i chyba tyle w temacie.

No dobrze, to już tak płynnie przejdźmy do tego mikro centrum konsolidacyjnego. Tak jak mówiłem, jakimś większym autem dużym, albo pociągiem, dojeżdża to gdzieś do centrum logistycznego na obrzeżach Wrocławia, gdzieś dalej, potem z tego centrum trafia bliżej do kolejnego centrum logistycznego i z tego centrum logistycznego trafia na przykład do państwa, założmy takim rowerem Cargo Jak państwo widziecie taką dostawę, bo tutaj na przykład pan wspomniał panie Bartku, że byłoby to akceptowalne, że gdzieś to jest dowiezione do centrum i potem takim rowerem dowiezione do pana. Jakiego typu towar i czy w ogóle takie mikro centrum konsolidacyjne gdzieś bliżej centrum jest jakimś rozwiązaniem, jest to sens? Jak państwo się do tego ustosunkujecie? Zaczniemy już od pana, panie Bartku.

- R5: No to tak jak powiedziałem, bardziej patrzymy na ekologię i na miasto, które będzie mniej zatłoczone. Ale też patrząc na Wrocław i torowiska i kostki brukowe i te przepięcia, to wiemy że ten rower ten kurier już nie będzie zadowolony, że jedzie do tego ścisłego centrum i musi omijać. Bo wiem że w ścisłym centrum są kostki, to wytrzebie, też zależy, jaki to towar.

No dobrze, ale gdyby ten towar przyjeżdżał do państwa jakimiś samochodami, na przykład elektrycznymi też eko? Chodzi mi o sam pomysł takiego centrum konsolidacyjnego bliżej Wrocławia, żeby z jednego dużego centrum jeszcze przewozić ten towar do mniejszego centrum, a potem do państwa. Czy to jest

rozwiązanie i czy to mogło by usprawnić jakoś dostawy do państwa?

- R5: Jeżeli w końcowym etapie oszczędzamy czas, to jak najbardziej, a przy okazji i planetę jak najbardziej z mojej strony o hotelu.

Panie Pawle?

- R2: Też kwestia tego, jakby to zajmowało czasowo. Na przykład jak mamy zamówienie dzisiaj, sobie dzwonimy, że potrzebujemy 50 kg polędwicy wołowej na jutro jeżeli czas by się dostawy nie zmienił, to jak najbardziej jestem za. Ale jeżeli to by miało wydłużyć czas, bo podejrzewam, że zanim to od producenta dojdzie do pierwszego centrum logistycznego, z drugiego przetrzucą do trzeciego i dopiero do nas, no to może się ta dostawa wydłużyć.

Czyli jest obawa o to, że te dostawy mogły być wydłużone. Pani Elu, a co pani na ten temat sądzi?

01:00:00

- R3: No mi też to nie przeszkadza, jak my mamy dostawcę o 6:00 rano, to niech mi też ktoś przywozi o 6:00 rano. Jeżeli się nie zmieni czasowo.

Jeżeli czas dostawy by się nie zmienił, to takie centrum mogłoby istnieć, tak?

- R3: No pewnie, bo jeśli chodzi o moją [nazwa firmy], to mówię, dla nas czas to jest bardzo ważny, po jak będę miała dostawę o 9:00 rano, to do której ja ją skończę? Do 23:00 będę siedziała, no nie.

Panie [imię], jak pan to widzi? Czy takie centrum mikro konsolidacyjne jest potrzebne, byłoby potrzebne?

- R1: Idea piękna, tylko że w biznesie na pierwszym miejscu są pieniądze. A zrobienie czegoś blisko centrum, jakiegoś dodatkowego magazynu i tak dalej, wiąże się z ogromnymi kosztami. Wiadomo, że to by wpłynęło na cenę przesyłki, no i ostatecznie na odejście klientów.

To znaczy co pan ma na myśli, odejście klientów?

- R1: Jeżeli ktoś ma do mnie przysłać kopertę, która do mnie docelowo dojedzie rowerem ja jestem za. Ale jeżeli on będzie miał wydać na tą kopertę 10 zł, czy 15 zł, a wysła ich ileś set ty dziennie, to jednak pójdzie do tych klasycznych kurierów, którzy dowożą samochodami.

Bo będzie taniej, rozumiem, tak?

- R1: Będzie taniej. Tutaj mówię, nasze centra logistyczne głównie są z Bielanych, czy mniej więcej w tej odległości od centrum, no to jest 10 km. Robić

coś bliżej, żeby miało sens, no to musiałyby być prawie na linii fosy. A tutaj ceny wszystkiego są takie, jakie są i tak jak mówię, ja tego nie widzę ze względu na finanse. Sama idea fajna, ale też tak jak wcześniej mówiłem, sprawdzi się w lecie, wiosną, jesienią, ale zimą może się sprawdzi, może się nie sprawdzi. Jeżeli mamy takie centrum i spadnie nam pół metra śniegu, czym wtedy zastąpić te rowery na ten miesiąc, czy 2?

No ale właśnie wspominałem o tych samochodach, na przykład elektryczne samochody. Niskoemisyjne, niekoniecznie musiałyby to być rowery, tylko sam pomysł takiego centrum, mikro centrum konsolidacyjnego, czy miałby rację bytu?

- R1: Sam pomysł jest bardzo piękny, tylko Moim zdaniem nierealny ze względu na finanse.

Panie Tomku, a co pan sądzi?

- R4: Pomysł może jest dobry, ale też uważam, że nierealny przede wszystkim, że wtedy wszyscy przedsiębiorcy z centrum musieliby korzystać z tego jednego centrum logistycznego. Czyli jak ktoś ma swojego dostawcę, to dostawca musi to najpierw zawieźć do tego centrum logistycznego i to centrum logistyczne dopiero dostarcza towar nam, tak? Czyli mamy dostawcę za jakąś kwotę dostawę, ale jak pójdzie do centrum logistycznego, tam trzeba opłacić kolejnych ludzi, kolejnego pracownika, który dostarczy nam ten towar i koszty idą w górę. Więc uważam, że to nie ma najmniejszego sensu.

Czyli też obawia się pan wzrostu kosztów tych wszystkich dostaw?

- R4: To 100% podnoszenie kosztów, nikt za darmo tego robić nie będzie.

Panie Bartku, a co pan sądzi o takim mikro centrum logistycznym, gdzieś bliżej centrum, bliżej rynku?

- R5: Jeżeli nie wpłynie to na pracę mojego hotelu i na czas, tak jak powiedziałem, jak najbardziej. Chyba teraz jeżeli firmy chcą postawić takie centrum, i mają pieniądze, nie nam decydować, czy ktoś ma pieniądze, czy nie ma. Po to robimy to spotkanie. Ale jak najbardziej ekologia jest teraz na pierwszym tym i chcą się firmy pokazać. Jestem za.

Jeszcze pan Dominik, panie Dominiku, co pan sądzi o takim mikro centrum konsolidacyjnym gdzieś bliżej centrum?

- R6: Odnosząc je do Wrocławia i naszej okolicy, do rynku, to pierwsze co mi przychodzi na myśl, to gdzie by takie centrum musiało powstać i jakie musiałyby

mieć rozmiary, żeby zagwarantował o dostawy dla nas, przedsiębiorców z tych samych miejsc, z których aktualnie korzystamy. To są setki różnych dostawców, więc po pierwsze to by musiało być potężne, duże rozmiarowo i po drugie jakie warunki byłyby zapewnione. Niektóre produkty potrzebują chłodzi, niektóre produkty potrzebują specjalnych warunków przechowywania, wilgotność i tak dalej. Ja bym się bardziej obawiał o jakość ostatecznego produktu, który by do mnie dotarł.

Ale założmy, że wszystkie te wasze, pana oczekiwania są spełnione. Mają świadomość tego że poszczególne produkty muszą być tak przechowywane, zapewniają to. To czy sama idea takiego mikrocentrum konsolidacyjnego

- R6: Sam pomysł jest w porządku, tylko bardziej obawiam się o to, że nie wiem, czy to miałyby tutaj jakieś inne problemy, czy nie zaistniały by w realizacji tego pomysłu po prostu.

01:05:00

- R6: A sam pomysł, sam w sobie uważam, że jest w porządku.

To jeszcze chciałem z państwem porozmawiać o kopertach, które widzieliście państwo na zdjęciach. Czyli te koperty dedykowane dla dostawców w obszarze centrum byłyby dostępne założmy, może państwo macie jakieś inne pomysły i rozwiązania, do rezerwacji przez jakieś online oczywiście, poprzez właśnie jakieś platformy na konkretne okna czasowe dla waszych dostawców. Co państwo o takim rozwiązaniu myślicie? Jakby to musiało wyglądać, ile takich kopert musiałoby być, jaki pomysł, albo rozwiązanie, jeżeli chodzi o rezerwację takich kopert, czy ten system online by się sprawdził? Panie Pawle, co pan myśli o takim rozwiązaniu?

- R2: Moim zdaniem system online mógłby się sprawdzić, ale raczej się nie sprawdzi przede wszystkim dlatego, że mamy duże korki we Wrocławiu i ciężko jest wycyrklować dostawy na daną godzinę, bo mogę się umówić z dostawcą, żeby był na tej kopercie zarezerwowanej na przykład o 8:30, a będzie coś się na mieście działo i ta rezerwacja odpada i koperta jest zablokowana, bo drugi dostawca nie wie, czy może na niej stanąć, czy jest zarezerwowana dla kogoś. Więc to jest chyba taka rzecz nie za bardzo trafiona moim zdaniem we Wrocławiu, w centrum przede wszystkim.

Pani Elu, proszę mi powiedzieć, co pani sądzi o takich kopertach, które można by było zarezerwować sobie przez internet dla kierowcy na konkretną godzinę? Czy to jest rozwiązanie dla [nazwa firmy] na przykład?

- R3: No właśnie nie wiem, jeżeli chodzi ogólnie o zmiany o te wszystkie, co dzisiaj mówiliśmy, ja nie lubię zmian. Naprawdę ja bym nic nie zmieniała, bo mamy już wszystko tak ustalone, tylko jeżeli chodzi o czas. Jak będzie coś szybciej, to jak najbardziej. Ale mamy też swoich już znajomych dostawców i tych wszystkich ludzi, w których lubimy i właśnie ja bym nie chciała nic zmieniać. A o tych kopertach, nie mam pojęcia.

Dobra, panie [imię], takie koperty?

- R1: Pierwsza sprawa, to to, o czym pan wcześniej wspominał, o korkach. Ustawianie sobie, że będę gdzieś tam o konkretnej godzinie to jest utopia moim zdaniem. Dwa- dobrze, dojeżdżam do tej mojej koperty, którą zarezerwowałem, jestem o czasie i jest zajęta. No i co? Kto tego pilnuje?

No właśnie, a jaka propozycja? Ja tego przypilnować?

- R1: Znając kulturę naszego społeczeństwa, no nie wiem. Fajnie by było mieć taką kopertę, ale tylko dla kurierów i po prostu. Jedzie kurier, jest wolne, staje, wiadomo, że on na piwo nie idzie, tylko chce jak najszybciej załatwić i ile ci dalej.

Taka koperta dedykowana dla kurierów, ale bez żadnych rezerwacji.

- R1: Tak bym to widział. Na szczęście, to wstanie, jak nie to poczeka ale rezerwacja moim zdaniem w warunkach centrum wrocławskiego absolutnie nie ma prawa się sprawdzić. Ale same koperty jak najbardziej.

Czyli na przykład jedna, czy więcej kopert i w jakich lokalizacjach? Czy to w zależności od lokalizacji, jakby pan to umiejscowił?

- R1: Tutaj to w Urzędzie Miejskim są mądrzejsze głowy od analizy ruchu i tak dalej i tak dalej. Wiadomo że nie można teraz pół ulicy znowu zająć kopertami dla kurierów, bo może jakieś przyjedzie, a reszta ludzi będzie krążyła i szukała miejsca wolnego. No mówię, tutaj trzeba się oprzeć na jakieś badania.

Czyli takie rozwiązanie, jak teraz mamy w rynku, miejsca parkingowe dla samochodów elektrycznych, sam byłem świadkiem i nawet sam dostałem, zablokowali mi koło, bo na chwilę tam stanąłem, straż miejska. Czyli na przykład jest to dla kuriera, ktoś inny

parkuje i w tym momencie mandat, bo to jest tylko, typowe miejsce dla kuriera, oznakowane dla kuriera, bez żadnej rezerwacji. Przyjeżdża, jest wolne, staje.

- R1: Tak i tutaj też nie stawiałbym tutaj tak całkiem na to, że to jest miejsce dla kuriera. Powiedzmy ono jest dla kuriera powiedzmy w godzinach od 6:00 do 18:00. Dlaczego na tam ktoś nie stanąć w nocy? W nocy kurierów nie ma. Tak bym ja to widział.

Czyli w tym momencie od razu wydłużył pan nam to okno czasowe na dostawy dla kurierów do 18:00.

01:10:00

- R1: Siłą rzeczy, skoro jest koperta, to trzeba z niej korzystać. Tak bym to widział.

Panie Tomku, a co pan sądzi o takich kopertach dedykowanych dla dostawców?

- R4: Jak najbardziej za, tylko nie rezerwacja online. Patrząc na specyfikę miasta ciężko jest się wyrobić w jakimś tam w czasie, są różne sytuacje losowe. Koperta tak, ale też między innymi wydłużony czas dostaw w samym centrum, mówię tu o samym centrum, Rynek, jak ulica Świdnicka, niech to będzie do 14:00. Bo wiadomo, w piątek jak weekend się zaczyna, to 15:00, 16:00, to już walą tłumy turystów i nie tylko, bo ludzie gdzieś pracę kończą, ładna pogoda, zaczynają się spacerować. No to też żeby też autami się gdzieś przyciskać, czy jeździć z paletami. Ale 14:00 to myślę, że to jest taka normalna pora.

Ale co, wtedy te koperty takie do 14:00 byłyby dla kurierów?

- R4: Jeżeli chodzi o Świdnicką, o deptak, bo każde miejsce ma inną swoją specyfikę, inaczej to wygląda, no to jak gdzieś ktoś prowadzi w głębi rynku działalność, przy samym przegięciu, tam też jest problem z moim zdaniem, też do 14:00 wydłużenie czasu powinno być bo tam też jest do tej pory 9:00, czy do 10:00 rano mogą tylko dostawcy wjeżdżać.

Panie Bartku, a co pan sądzi o takich kopertach dedykowanych dla dostawców?

- R5: Myślę, że w warunkach wrocławskich by było słabo, ale czemu by nie zrobić czegoś takiego, jak ma na przykład karetka, jak podjeżdża, albo szlaban, że się podnosi na tle szlaban na jakiś sygnał, że to wjeżdża kurier i może zaparkować wtedy, a też osoba postronna typu turysta nie zaparkuje na tym. Jeżeli będzie otwarta, to zawsze się znajdzie osoba, która na tym będzie chciała też na chwilę iść gdzieś do

apteki albo iść zjeść pączka. Tylko poszedłem po pączka, więc zaparkuję.

Czyli jaki pomysł, żeby te miejsca zabezpieczać?

- R5: Żeby była taka blokada, żyjemy w takich czasach, że można jakieś siłownik coś co się otwiera, dojeżdża bezpośrednio rower i ma sobie czujnik, ta blokada opada i tyle. I wtedy każdy by kupował abonament sobie na to., Że może korzystać z czegoś takiego

Czyli na przykład kierowcy, dostawcy, mogliby sobie kupić jakieś abonament, mieliby założyć pilota.

- R5: Pilota, czujnik w samochodzie, nie wiem, czujnik koło zderzaka w samochodzie, podjeżdża i to się automatycznie rozkłada. Wiadomo, tak jak koledzy powiedzieli że oni potrzebują coś szybko rozładować, nie idą na piwo, rozładuje i odjeżdża i jedzie do następnego miejsca.

A ile takich miejsc mogłoby być w rynku tutaj na tym obszarze o którym rozmawiamy, żeby to było zadowalające?

- R5: Myślę że to kurierzy powinni się wypowiedzieć, do tych 3 minut dojazdu do danego punktu, albo do 5 minut dojazdu, dojechania. Nie wiem, do kurierów to jest bardziej, niż do nas chyba.

Panie Dominiku, a co pan sądzi o takim rozwiązaniu, jak koperta dedykowana specjalnie dla dostawcy?

- R6: A ogólnie przed podjęciem tematu, jak się dowiedziałem w ogóle o czym będzie rozmowa, to ja sobie przede dzwoniłem do moich kurierów, do DPD, do pana Leszka, może nawet nie będę wymieniał imienia, ale do DPD, do DHL i GLS. Przede wszystkim zwrócili mi uwagę na brak tego, że nie mają, gdzie postawić auta. Muszą po prostu łamać umyślnie zasady ruchu drogowego, bo po prostu nie ma dla nich miejsca. I takie koperty dedykowane owszem, ale nie w ramach czasowych. Ja już przedmówcy powiedzieli, to nie ma żadnego sensu. I to nie jest kwestia tego że ktoś nie wie, kiedy dojedzie, bo to jest rzeczywiście bardzo duża masowość, ale na przykład co w przypadku, że ktoś przyjedzie i tak będzie ktoś jeszcze wcześniejszy stał? Co ma się szybko spakować i odjechać? Jeżeli nie odjedzie, to ta osoba, która przyjeżdża kolejna, to też nie ma gdzie zaparkować, znowu będzie blokować ruch. I też osobiście na przykład, jak mamy wjazd do nas na podwórko, ten wjazd jest zablokowany słupkiem, rzeczywiście opuszcza się go pilotem i tutaj osoba postronna nie wjedzie. Takie miejsca blokowane, które przez jakieś dostawców mogą być odblokowane tylko na ich życzenie rzeczywiście ma

sens i też sens miało by to, że to miejsce mogą odblokować osoby, jakiejś godziny, czy o czasowy po prostu, żeby taka blokada później w godzinach popołudniowych opadała, żeby ktoś mógł sobie normalnie stanąć. Bo bez sensu, żeby jedno miejsce było blokowane przez całą dobę. Atak w godzinach pracy kurierów, dostawców, fajnie by było, żeby oni mieliby miejsca, które będą przystosowane specjalnie dla nich, dla ich jeszcze aut, bo ich auta są większych gabarytów, żeby mogli sobie po prostu spokojnie robić swoją pracę. Bo póki co jest coś takiego, że oni przyjeżdżają gdzieś, gdzie nie mogą postać, też bez sensu, bo przyjeżdża Straż Miejska i zakłada blokady i nadal stoją w miejscu, na którym spać nie mogą.

No to ile takich miejsc pan widzi, takich dedykowanych dla kierowców?

- R6: To trzeba by popatrzeć, w jakich miejscach przede wszystkim takie wyznaczone miejsca byłyby potrzebne. No bo na przykład na ulicy Oławskiej, w okolicy powiedzmy po jednym miejscu na każdej ulicy sąsiadującej, Szewska, Łaciarska, Biskupia byłoby okej. Ale na przykład na placu Solnym, nie wyobrażam sobie, żeby było tylko takie jedno miejsce dostępne i obsługiwało wszystkich dookoła. Więc to jest uzależnione przede wszystkim od lokalizacji.

Czy pozostanie państwo zgodzić się z panem Bartkiem i z panem Dominikiem, że te miejsca powinny być w jaki sposób zabezpieczone?

- R4: Tak.
- R3: Tak.
- R1: Tak.
- R4: Tak, właściciel danego lokalu, czy przedsiębiorca, wykupuje abonament i on ma takie pilot i są pracownicy, którzy mogą mieć, bo każdy pilot, dla każdego kierowcy, umówmy się, kurier przyjeżdża raz taki, raz taki. Abonament tylko dla przedsiębiorców.
- R6: Tutaj jeszcze się wtrączę, akurat dla jednego przedsiębiorcy to też by nie było odpowiednie rozwiązanie. To wy raczej musiało być dla grupy przedsiębiorców. Bo nie oszukujmy się
- R4: No tak, o to mi chodzi, że na danej ulicy jest ileś lokali i każdy przedsiębiorca sobie wykupuje abonament i ma pilota w danym lokalu pracownik widzi, że przyjeżdża dostawca, otwiera blokadę, proszę, odjeżdża, zamyka.
- R5: Przepraszam, ja się muszę wtrącić. A to jest nasz problem, czy dostawców, że oni nie mogą

podjechać? Może oni by wykupywali abonament. Bo ja zamówię jedną w miesiącu przesyłkę, albo zamówię ich 300. To też zależy.

- R4: Ja mówię akurat o dużych dostawach takich, które mamy gdzieś tam cyklicznie. To chyba w naszej gestii, żeby zawalczyć o te miejsce i ewentualnie wykupić abonament. Bo jak ma firma logistyczna, za każdym razem wysyła innego pracownika i ma gdzieś tam tym pilotem operować i przerzucać Bóg wie gdzie, to nie wiem, czy to by miało wtedy sens.

No tak, Panie Bartku, bo pan ma swoje miejsce, gdzie przyjmuje pan dostawców i tylko w razie zamówienia kuriera, to się zgadza, to panu by się nie opłacało taki abonament i pilot przy każdej, przy zamówieniu kuriera. A pozostali państwo, też widziecie takie rozwiązanie? Panie Pawle, prowadzi pan swój lokal i ma pan taki pilot do takiego miejsca dla dostawcy.

- R2: Ja też jestem za tym, żeby nie byli obciążeni przedsiębiorcy, tylko dostawcy za to, żeby było im wygodniej. Na dobrą sprawę on może się zatrzymać 200 m stąd i przywieź mi to, ale to dla nich będzie łatwiej, żeby się zatrzymać bliżej lokalu i donieść to, niż szukać tego miejsca i potem nosić nie wiadomo skąd. No a podejrzewam, że to by nie było takiego wielkiego kosztu dla dostawców, zapłacenia takiego abonamentu, niż dla przedsiębiorcy, który na dobrą sprawę nie wiem, w drugą stronę to powinno iść, druga strona powinna płacić, nie my.

No właśnie dokładnie przeszliśmy do tematu kosztów. Czy podwyższenie kosztów dostaw wynikające ze zmiany sposobu realizacji tych dostaw są w ogóle dla państwa akceptowalne i ewentualnie jakie są granice? Panie [imię].

- R1: Są akceptowalne, tylko no właśnie, co to znaczy akceptowalne? Czy co jest dla przedsiębiorcy 100 zł, czy 1000 zł miesięcznie? Bo wiadomo, biznesy są różne i 1000 zł to już jest dużo. 100 zł za jakieś udogodnienie to jest w sam raz, a znowu patrząc od strony miasta, to podejrzewam że wpływy do kasy byłyby całkiem przyzwoite. Nad tym to trzeba chyba dłużej i głębiej posiedzieć.

A jakiego wsparcia oczekiwał by pan, żeby zaakceptować taką podwyżkę kosztów dostaw? Na przykład od miasta, od zarządcy dróg, od Gminy?

- R1: No właśnie wsparcia, żeby to było utrzymane, cała ta infrastruktura i tak dalej i żeby też ktoś czasem popatrzył, czy tam nie stoi ktoś na lewo, czy jest blokada, czy nie ma. I żeby ta dostępność była jakaś taka w miarę przyzwoita, a nie żeby tylko

opłacić, a mimo wszystko stać później gdzieś po krzakach, po krawężnikach i z partyzanta biec z paczkami.

01:20:00

Panie Pawle, czy podwyższenie kosztów dostaw wynikające ze sposobu ich realizacji, są akceptowalne dla pana, jak i ewentualne są granice, jakie oczekiwania?

- R2: Tutaj też jest ciężko gdybać odnośnie podwyższenia cen, bo rzeczywiście dla jednych 100 zł to może być nic, a dla innych, prowadzących jakiś mniejszy lokal, który korzysta z dostaw przykładowo raz w tygodniu, 100 zł to już jest 25 zł na tydzień, więc to może być dla nich dużo. Więc to jest kwestia Moim zdaniem indywidualnego rozpatrzenia na wielkość przedsiębiorstwa.

A jeżeli chodzi o pana, jakie są granice? Czy w ogóle akceptował by pan takie podwyższenie kosztów ze względu na zmiany w sposobie realizacji dostaw?

- R2: W pewnym stopniu bym zaakceptował, aczkolwiek z drugiej strony, jeżeli mam teraz dostawców, którzy mają wliczone w cenę swoje dostawy i nie doliczają tego nigdzie więcej, przynajmniej tego nie widać na fakturze, to wolałbym, żeby nie było podwyżek.

Panie Tomku?

- R4: Ja myślę tak, jak pan Paweł, jeżeli jest tak jak jest, to powinno tak zostać. Ale jeżeli mają wziąć wprowadzić jakieś regulację, czy miejsca, pomyślę, że też te opłaty nie powinny być jakieś wygórowane.

Jakie granice?

- R4: Wokół jest dużo lokali, abonament 100 zł miesięcznie to jest taka normalna, tak jak to wygląda na osiedlach zamkniętych, gdzie ludzie mają szlabany, bramki, 3 piloty do bram i tam płacą 100 zł miesięcznie taki abonament, żeby wjeżdżać i mieć miejsca parkingowe na osiedlu, na takiej podobnej zasadzie powinno być to rozwiązywane.

Pani Elu?

- R3: A jakbyśmy mieli tak na Świdnickiej, to nie wiem, wzięlibyśmy panów z innych firm, ze wszystkich okolic i rzucali byśmy pieniędzmi, żeby jedna osoba nie płaciła za to.

Ale czy akceptowalne byłoby podwyższenie kosztów w zamian za takie zmiany w dostawach, za uprawnienie tych dostaw?

- R3: Ja bym nie chciała płacić, wiadomo. Jestem jedną [nazwa firmy] na razie. Na razie nie.

Panie Bartku, jak to w pana przypadku?

- R5: Ja nie chcę mówić, czy jestem biedny czy bogaty, ale nie chciałbym płacić. Na pewno w skali roku, jakbym sobie to przeliczył, czy sto, czy tysiąc. Prędzej czy później dostaliby moi goście, klienci, dostaliby oni po w kieszeni. Wiadomo jakie czasy są 100 zł, ale jak się przeliczy na rok, to już gorzej. Więc jeżeli miasto chce udogadniać, to niech udogadnia, ale nie podwyższa ja bym był za tym bardziej.

Panie Dominiku?

- R6: Ja takie udowodnienie mam już w cenie najmu lokalu, bo tak jak mówiłem, u mnie jest wjazd na podwórko, każdy może się wyładować, to też już jest zablokowane słupkiem. Ale też nie wyobrażam sobie, żebym każdemu kurierowi tych głównych firm przewoźniczych, takie miejsce udostępniał, Musiałbym to być dosłownie od 7:00 do 17:00 i tylko bawić się pilotem, więc zapraszam, jeżeli takie kurier chce wyrzucić mi na spokojnie, to bardzo proszę, ale to nie byłoby na spokojnie takie na zawołanie otwórz pan, zamknij pan bramkę. Ale uważam, że to jest tak samo naturalna rzecz dostarczyć komuś towar, jak wywóz śmieci. Jeżeli się umożliwia wywożenie śmieci, odpadów ogólnie z posesji, to dlaczego teraz nie udostępnić po prostu za stronę miasta takich miejsc dla osób które towar do nas dostarczają?

No ale jakiegokolwiek podwyżki związane z tym są akceptowalne dla pana?

- R6: No taki abonament można by było rzeczywiście ustanowić, ale tak jak mówię, ja już to płacę, więc to nie zmienia dla mnie nic, po prostu tak i tyle. Ja już płacę abonament, więc to dla mnie nie jest czy to podwyżki, czy coś, bo abonament już mam.. Jeżeli miałbym jeszcze dodatkowo płacić za jakieś kolejne miejsca, to po prostu zapraszał bym takich kurierów do siebie, otwierał bramkę, proszę wypakować się proszę wyjeżdżać od razu.

Jeszcze dobrze, to na koniec chciałbym państwa zapytać, czy są jakieś wątki, uwarunkowania, bądź elementy związane z [niezrozumiałe 01:24:28], których nie udało się poruszyć w temacie tej naszej rozmowy, o których nie wspomnieliśmy, bo tak naprawdę to ja wyczerpałem już swój zestaw pytań. Czy państwo chcieliby na koniec coś jeszcze od siebie dodać w tym temacie?

- R2: Ja nie.

- R4: Ja też nie.
- R3: Ja bym dodała mowę, dla mojej [niezrozumiała] bardzo zależy czas, bardzo zależy.

Czyli wydłużyć to okno czasowe, przedłużyć, tak?

- R3: Tak i to jest bardzo pilnie, bo jak będziemy mieli dostawy codziennie, ja nie wiem, co ja będę robiła. Zanosić te wszystkie kosze do precla, albo gdzie, bo ja nie mam gdzie dać.

01:25:00

Czyli o tym oknie już wcześniej mówiliśmy. Czy coś dodatkowego, panowie widzę że nie. Bardzo państwu dziękuję za poświęcony czas, za pomoc, proszę o uzupełnienie zaległości, zaległe poczty mailowej proszę o przesłanie państwa numerów kont bankowych, żebyśmy mogli sobie tutaj uregulować nasze sprawy. Dziękuję ślicznie państwu za pomoc, za rozmowę, wszystkiego dobrego, życzę powodzenia i sukcesów w tej pandemii, oby najkrótszej. No i do zobaczenia, mam nadzieję, że nasza rozmowa pomoże w ułatwieniu państwu pracy w centrum miasta.

TRANSKRYPCJA FGI 04/20.05.21

Dobrze, sprawdzimy czy wszyscy są, dzień dobry. Dzień dobry, witam panią Olę, pani Iza, jest pani Marta, pani Ewo, jakby pani mogła mikrofon włączyć też poproszę. Pani Oliwia, pani Monika, sprawdzę jeszcze listę, jeszcze kogoś Chyba brakuje. nie wyświetlają mi się wszystkie obrazy, więc ja wyczytałam listę obecności, będzie mnie prościej. [nazwa instytucji], pani Monika, jest z nami pani Monika? Jest pani Monika. Pani Agnieszka, sklep [nazwa firmy] jest?

- Jest, jest, dzień dobry.
[nazwa firmy], pani Marta?

- Jestem, dzień dobry.
Sklep papierniczy, pani Ola?

- Jestem.
Kawiarnia [nazwa firmy], pani Oliwia?

- Jestem, dzień dobry.
[nazwa firmy], pani Izabela?

- Jestem, dzień dobry.

Kawiarnia [nazwa firmy], pani Ewa?

Tak, dzień dobry.

No to super, jesteśmy wszyscy, dzień dobry ja nazywam się Kamil [nazwisko]. Reprezentuję Pracownię Doradczą Badawczą EDBAD z Łodzi, ale to na zlecenie gminy Wrocław z siedzibą przy placu Nowym Targu. Przeprowadzamy obecnie badania dotyczące planu obsługi towarowej centrum miasta Wrocław, które jest wykonywane w ramach dokumentu pod nazwą Masterplan na przestrzeni miejskich w centrum Wrocławia. Badanie ma na celu określenie obecnie obsługi towarowej podmiotów gospodarczych, wszelkich firm, które są zlokalizowane na terenie obszaru badania. Obszar badania łatwo sobie będzie wyobrazić, bo wszyscy państwo jesteście akurat rynek i okolice. Obszar ograniczana fosa od strony Renomy, jak jest plac Jana Pawła, potem Odra aż do Ostrowa Tumskiego i Most Pokoju oraz Park Słowackiego, jak jest Panorama Racławicka, to jest ten obszar. I badanie ma na celu określenie obecnej obsługi towarowej właśnie tych wszystkich podmiotów, które znajdują się, prowadzą swoją działalność w tym obszarze. Między innymi chodzi o sposoby dostaw, okna dostaw, czas trwania tych dostaw oraz obecnych problemów z obsługą dostaw oraz otwarcia podmiotów gospodarczych na różne sposoby regulacji obsługi towarowej w przyszłości, w tym możliwość ewentualnie obsługi dostaw na przykład rowerem Cargo, czy też wykorzystania kopert postojowych oraz jakiejś reorganizacji systemu dostaw. Ja chciałem wszystkie panie, bo dzisiaj mamy same panie, poinformować, że nasze spotkanie jest nagrywane. Natomiast spokojnie, nie zobaczycie się pani ani na YouTube, ani na żadnym Tiktoku. Jest to tylko po to nagrywane, ponieważ ja takich spotkań prowadzę 4, rozmawiam z państwem na ten temat i ciężko mi jest zapamiętać po prostu wszystkie wypowiedzi, które padną podczas tego spotkania. W związku z tym na spokojnie później wracamy sobie do tych nagrań, żeby sporządzić z nich transkrypcję, spisać wszystkie wypowiedzi. Natomiast chciałbym zapewnić, że wszystkie uzyskane informacje zostaną potraktowane jako zbiorcze i zostaną wykorzystane wyłącznie do celów naukowych sposób, który nie pozwala na późniejszą identyfikację pań. Czyli nie będziemy nigdzie cytować z imienia i nazwiska pań wypowiedzi, ani również nie będziemy podawać do wiadomości

instytucji nazwy instytucji, czy też firm, które państwo prowadzicie. To tyle Jeżeli chodzi o mnie, całość naszego spotkania powinna potrwać około godziny, godzina z hakiem. Teraz gorąca prośba, żeby każda z pań powiedziała coś o sobie, jaką firmę, jaką instytucję panie reprezentujecie i jakie stanowisko zajmuje się w danej firmie. Zaczniemy od pani Oli.

- R1: Dzień dobry, ja mam na imię Olga, prowadzę sklep [nazwa firmy], tak jak pan powiedział. Co mogę powiedzieć? W czasach pandemii jest to troszeczkę trudne, ale jeszcze prowadzę. Tak że zobaczymy co będzie dalej, oprócz tego mamy dwoje dzieci, no i po pracy zajmuje się generalnie domem.

Pani Izabelo.

- R2: Dzień dobry, ja prowadzę szkołę tańca, sama nie tańczę, nie muszę tego robić na szczęście, nie zawsze trzeba robić to, co się prowadzi. Ale jest to generalnie moją pasją, lubię brać w tym udział, lubię oglądać postępy uczniów, którzy chodzą do naszej szkoły. A prywatnie jestem mamą dwójki dzieci i żoną.

Pani Marto.

- R3: Dzień dobry, ja jestem kierownikiem od spraw gospodarczych w [nazwa instytucji]. No co, zajmuję się jak gdyby zagospodarowaniem tego, co przychodzi do [nazwa instytucji]. Czyli takimi sprawami zaopatrzyć biuro, zaopatrzyć w środki higieniczne, tego typu rzeczy.

Pani Ewa.

- R4: Ja jestem świeżo upieczoną można powiedzieć menadżerką kawiarni [nazwa firmy] na ulicy Świdnickiej. Zajmuję się tym wszystkim, czym może się zajmować menadżer, czyli powiedzmy, że nadzoruje wszystkie dostawy właśnie, uzgadniam z pracownikami grafik. Aktualnie też jestem w pracy, dlatego mam wyciszony mikrofon w przerwach, kiedy nie mówiłem. W wolnym czasie studiuję i staram się jeszcze korzystać z życia.

Pani Agnieszko.

- R5: Dzień dobry, ja jestem kierownikiem w sklepie [nazwa firmy]. Zajmuję się między innymi towarami, obsługą dostaw, zamawianiem towaru na sklep, prowadzeniem całkowitym materiałami i marketingowymi, wszystkim w zasadzie, całym sklepem. Prywatnie jestem mamą 3 letniej Amelki i w zasadzie skupiam się tylko na domu i na pracy, tak że to tyle, co mogę powiedzieć.

Dziękuję bardzo, pani Moniko.

- R6: Ja pracuję w Muzeum [nazwa instytucji], jestem odpowiedzialna za wszelkie sprawy administracyjno-gospodarcze. Bardziej administracyjne. Tak jak większość pań tutaj pracuje w sektorze prywatnym, jak pracuję w sektorze państwowym. Dorosła córka tutaj obok siedzi, dwie małe adoptowane dwuletnie właśnie mi tutaj przeszkadza, takie na czterech łapach.

Została nam pani Oliwia.

- R7: Dzień dobry, jestem Oliwia, jestem menadżerką [nazwa firmy], w wolnym czasie studiuję socjologię. W kawiarni oczywiście zajmuję się tym, czym manager się zajmuje, właśnie dostawa, tak jak koleżanka wcześniej mówiła, układanie grafiku właśnie jestem na etapie robienia certyfikatu baristy. Mam nadzieję, że to mi oczywiście pomoże trochę również mojej pracy i doszkolę jakoś się.

Bardzo dziękuję, drogie panie, tak jak powiedziałem, będziemy rozmawiali sobie właśnie o obsłudze dostaw do waszych firm, które prowadzicie w centrum miasta. Proszę mi powiedzieć, czy aktualne regulacje, które wprowadzone zostały przez zarządcę dróg, wpływają na realizację państwa dostaw? Mówimy tutaj o ścisłym centrum. Pani Moniko, jak to jest w pani przypadku?

- R6: To znaczy ścisłe centrum, to tak, jak pan powiedział wcześniej?

Rozmawiamy tutaj o tym obszarze rynek i takie najbliższy obrzeża rynku.

- R6: Ponieważ moje miejsce pracy nie znajduje się w samym ścisłym centrum, tylko generalnie na obrzeżach, u nas jakoś nie ma z tym problemu dlatego, że my dysponujemy własnym miejscem, własnym placem, to w nas w żaden sposób nie uderzyło.

Pani Olu, a jak to wygląda w pani przypadku jeżeli chodzi o te obostrzenia i regulacje wprowadzone przez zarządcę dróg?

- R1: No u nas jest ogromny problem w rynku. Myślę, że nie tylko ja jestem takiego zdania, bo wyznaczony czas na dostawy w jakiś ramach czasowych, gdzie na przykład ja pracuję od 10:00, a często takie miejsca są wyznaczone w jakiś wcześniejszych też godzinach i jakoś ułożenie tego wszystkiego z innymi dostawcami, gdzie akurat miejsce, w którym ja jestem, to nie jestem jako jedyna, tylko są tam jeszcze inne firmy, większe firmy. Bo jeszcze jeśli chodzi o moje dostawę, to nie trwają tak długo ale czasem koliduje z innymi dostawcami, więc ogólnie

taki temat parkowania, czy dostaw w rynku No to uważam, że jest masakra po prostu. Wyścig z czasem, wyścig ze strażą miejską i z innymi instytucjami.

Ale ma pani na myśli te okna czasowe, że do 10:00, czy do 9:00 że później nie można, o to chodzi?

- R1: Tak, a mówię, czasami te dostawy się opóźniają, różnie to wygląda. Nawet ze względu na to, że jest trudno zaparkować w samym rynku a nie jestem jedynym klientem, gdzie ta dostawa do mnie jedzie tylko. No jest to trudno, generalnie dostawcy narzekają, ja też. Bo nie wiadomo tak naprawdę, kiedy się spodziewać. Nie ma takich typowych ram czasowych, to znaczy ramy czasowe są, ale czasami zależy na tym, żeby to była konkretna godzina, żeby na przykład jak jest zaplecze z tyłu, żeby nie zostawiać tego sklepu. Więc jest to kłopotliwe.

Pani Marto, a jak to wygląda w przypadku [nazwa instytucji]?

- R3: W przypadku [nazwa instytucji] wygląda to podobnie, jak w przypadku Muzeum Narodowego. Czyli my mamy swoje miejsce i bez pośpiechu, jakakolwiek ilość, czas trwania przyjmowania na tych dostaw jest bez jakichś tam ograniczeń, ale to też nie jest spowodowane tym, że mamy miejsce i mamy swoje procedury. Oprócz parkingu, który dzierżawi my, też jest możliwość pojechania sobie pod boczne wejście przy Panoramie, więc tutaj tak jak panie, nie mamy z tym stresu i nie goni nas czas. Jak wielkie są te paczki, gabaryty, to spokojnie wszystko możemy przetransportować do budynku.

00:15:00

Pani Ewo, a jak to wygląda w przypadku [nazwa firmy]?

- R4: No u nas tak, jak w przypadku pani Oli, jest bardzo ciężko, bo raz, że te okna są kompletnie nie współpracujące z godzinami naszego otwarcia, gdzieś tam przygotowania do otwarcia. No dwa, że jesteśmy w zabudowie, więc znaleźć moment, kiedy te pojazdy przyjadą tak, żeby inne firmy nie miały dostawy w tym czasie, to jest niesamowite wyzwanie. I tak samo często mają opóźnienia i to, że my się z nimi umówimy na 9:00, to jest jedno, a to że przyjadą o 15:00, bo były korki, bo coś się stało na drodze, to jest druga sprawa. No a my nie możemy przyjmować dostaw przy gościach, bo nie mamy dostępu do tylnego wyjścia, więc te wszystkie dostawy muszą się odbywać przed otwarciem, co nie zawsze się udaje, a to są często dostawy na paletach, więc one są bardzo duże, potrzebujemy dużo czasu, żeby je rozpakować. No i takie skrócenie tego czasu

nam bardzo utrudnia funkcjonowanie generalnie przy godzinach otwarcia, żeby je zachować po prostu w niezmiennym stanie.

Pani Izabelo, jak to wygląda pani przypadku?

- R2: Ja nie mam takiego aż problemu, jak tutaj moje przedmówczynie ze ścisłego centrum, bo ja tak naprawdę nie mam wielu dostawców, tak naprawdę tylko jednego. Tam gdzie mieści się moja szkoła, generalnie w ogóle nie ma miejsc parkingowych dla osób postronnych, czy dla dostaw i zazwyczaj po prostu umawiam się z dostawcą na jakiś tam konkretny czas i on szybko wjeżdża na podwórko od tyłu, proszę pracowników o pomoc i szybkoitko zabieramy to, co mamy zabrać bo generalnie w ścisłym centrum w ogóle jest problem z parkowaniem, i tutaj na przykład moi klienci mają bardzo duży z tym problem.

A potem jeszcze do tego wrócimy, a jak to wygląda w przypadku kolejnej kawiarenki, Pani Oliwio?

- R7: U nas tak samo jest podobnie, jeżeli dostawca przyjeżdża, bo my jeżeli chodzi o dostawy, również mamy jakby dużo kilogramowe, że tak powiem. Tak że jeżeli też coś się stanie, właśnie dostawca się spóźni, bądź no właśnie przeoczy te godzinę, kiedy można tak jakby stawać, to też jest problem, że musi na przykład odjechać dalej i wówczas na przykład, wtedy my mamy powiedzmy 20 kg zamówienie kawy, jest to bardzo utrudnione też dla nas, jak i dostawcy, ponieważ musimy też po rozładować, w tym momencie skraca nam się czas, a musimy wiadomo też przygotować do otwarcia kawiarnię. Dostawca ma problem, my mamy problem, a czas nas goni, więc zostaje mało czasu na takie rzeczy. Więc wydaje mi się, że to jest mega utrudnienie.

Pani Agnieszko, a jak wygląda to w pani przypadku?

- R5: To znaczy u mnie może na tyle nie jest to problem, jeżeli chodzi o przyjęcie problemu. Jedyny problem polega na tym, że ten dostawca, który do nas przyjeżdża, nie ma za bardzo gdzie zaparkować, ponieważ mój sklep mieści się praktycznie przy samej ulicy i jest tam jedynie wąski chodnik dla przechodniów, musiałby stanąć na placu po drugiej stronie ulicy. Więc dla mnie jest to problem, żeby te palety przywieźć. A że my zamawiamy bardzo dużo towaru, bo mamy dostawę co drugi dzień, nieraz są po 3, nieraz jest to 5 palet, po 20 koszy chłodniczych, jest to zdecydowanie dla nich większy problem. U mnie problem polega na tym, ja później muszę zdać te wszystkie nośniki paletowe, te kosze chłodnicze, muszę zdać je z powrotem do firmy, a to okno

czasowe nas na tyle ogranicza, że ja nie jestem po prostu w stanie jakby rozładować całego tego towaru i do 9:00, czy do godziny gdzieś 10:00 oddać im z powrotem wszystkie nośniki. Ja muszę je później, jeśli się nie wyrobię w czasie, przechowywać je na sklepie. A sklep mam na tyle niestety mały, że ja po prostu zwyczajnie nie mam gdzie tego przechowywać. Więc mówię, na tyle nas ogranicza to okno czasowe, że ja przeważnie do 9:00 przyjeżdża kierowca po wszystkie nośniki, ale nie jestem w stanie mu nawet połowy oddać. Nie wyrabiamy się po prostu w czasie, jest to duże utrudnienie dla nas.

No dobrze, to w takim razie proszę mi powiedzieć, jakie macie panie oczekiwania w kwestii regulacji wprowadzonych przez zarządcę dróg? Jak to zmienić, jak poprawić, jak ulepszyć, pani Olu?

- R1: Tak naprawdę to nie mam pomysłu na dzień dzisiejszy, jakby to można zmienić, ponieważ jeżeli chodzi o Rynek, no to już dużo wcześniej ktoś wymyślił szlabany, drogi jednokierunkowe, więc dla mnie to jest w ogóle nie do osiągnięcia. Wjeżdżając na rynek, naprawdę trzeba ten rynek dobrze znać, żeby dojechać w dane miejsce bez problemu. Bo to co nam się wydaje, że któryś iść dojedziemy, to niestety nie ma takiej możliwości.

00:20:00

- R1: Mówię, są zakazy, zakazy zatrzymywania się to już pomijam, bo jeśli trzeba, to taki dostawca się zatrzyma u mnie o tyle, że nie jest to dużo, wyrzuci to, co trzeba i zostawia. To jest dla mnie problem, bo ja tak jak pozostali, nie mam pracowników przeważnie na zmianie, tylko muszę się sama tym zająć. Przynajmniej teraz, bo ruchu jako takiego nie było. Ja nie widzę rozwiązania tak naprawdę. Ja myślę, że najlepszym rozwiązaniem, to jest zmienić punkt, ale z drugiej strony, jeśli on już tam jest, no to jest centrum. Ale ja nie widzę rozwiązania, bo to by trzeba było wszystko przebudować, a coraz więcej jest ten rynek zamykany.
- R7: Przepraszam że się wetnę, ale tutaj też problemem są nasze boczne małe wąskie uliczki, przy których parkują samochody z lewej strony i prawej strony i jakkolwiek większy samochód dostawczy ma problem w ogóle z przejechaniem tą ulicą. Już nie mówiąc o dojechaniu do docelowego punktu, wykonania przystanku i rozpakowania zawartości, to jest największy problem chyba.

Pani Agnieszko, a pani jakiej ma pomysł, jakie oczekiwania w kwestii tych regulacji wprowadzonych przez zarządcę dróg?

- R5: Jedynym moim pomysłem na tą chwilę jest po prostu rozszerzenie tego okna czasowego, tak do 12:00, żebym ja mogła spokojnie te wszystkie naleśniki oddać kierowcy, żeby ten kierowca mógł spokojnie wjechać na ten plac, nie martwić się, że zaraz go będzie Straż Miejska ścigała. Już nie mówię o utworzeniu jakiejś kopert, bo myślę, że nas jest po prostu w centrum miasta zbyt dużo, żeby takie koperty utwarzać dla nas, ale żeby po prostu rozszerzyć te okna czasowe, żebyśmy mogli sobie spokojnie pracować, a nie walczyć z czasem.
- R1: Albo w ogóle nie ograniczać tego czasu moim zdaniem, no po co ograniczać właśnie w takich miejscach, jak rynek, kiedy różnie, moja branża inaczej pracuje, restauracje są inaczej otwierane, no czasami chyba też wieczorem jest potrzebna jakaś dostawa. Nie widzę potrzeby, żeby to ograniczać. Na tyle zakazów, ile jest parkowania i zakazu wjazdu, typowo właśnie przy ulicy Świdnickiej na przykład, to przecież tam od Opery generalnie chyba nie można wjeżdżać. Wszędzie są jakieś zakazy, więc nie widzę potrzeby, żeby ograniczać dostawcom czasowo w ciągu dnia.

Pani Oliwio, a pani jakie ma ewentualnie oczekiwania w kwestii regulacji właśnie takich wprowadzonych przez zarządcę dróg?

- R7: No tutaj, jak moja poprzedniczka powiedziała, jakby zniesienie konkretnie tych godzin byłoby marzeniem. Ale jeżeli już właśnie o takich bardziej realnych wymaganiach można powiedzieć, to właśnie wydłużenie tych godzin, jeżeli ja mam ustawić dostawy, a mam czasami w ciągu dnia kilka dostaw, więc powiedzmy, byłaby to 14:00 nawet, tak do godziny 14:00 -15:00 nawet, to już w ogóle byłoby super. To ja wtedy mogę te dostawy ustawić jakby jedna po drugiej, żeby też na spokojnie każdą sobie rozładować, ustawić towar, nie tak wszystko jakby biegu, nie też kilka naraz, bo wtedy naprawdę mamy problem, żeby ogarnąć również kawiarnię, dostawy, to naprawdę jest duże utrudnienie. Ale właśnie takie rozszerzenie tych godzin by było naprawdę super.

Pani Ewo, a jak to u pani, jakie oczekiwania w tej kwestii miałaby pani?

- R4: No u nas generalnie też jest ciężko, bo ta Świdnicka, teraz nie byłabym absolutnie za zniesieniem tych godzin, bo tutaj na ten moment jest ustawiony tyle ogródków jakby wszystkie ciężarówki zjechały się w jednym momencie nie daj Boże, oraz, żeby stąd nie wyjechali, dwa- nigdy nie rozpakował dostawy tak, jak trzeba. A trzy, że wszyscy by się po

prostu tutaj po blokowali i pewnie były duże utrudnienia. No u nas też niestety nie pomogłyby ani koperty prawdopodobnie, a nie wydłużenie tego czasu, bo wszyscy zależy od tego, jak się zgramy z innymi lokalami Monika. Jeśli miałabym już mieć jakiś pomysł, to jest ewentualnie deklarowanie czasu dostaw. Bo to jesteśmy w stanie zrobić i gdyby każdy lokal zadeklarował, że jest w stanie przyjąć wszystkie dostawy do danej godziny i pod tym kątem był sprawdzany, to już by było jakieś ułatwienie dla nas.

Pani Marto. No my wiemy, że wy macie swój plac.

00:25:00

- R3: Tak, tak, Ale ja sobie wyobrażam, że dużym problemem jest, jeżeli chodzi o dostawy w centrum, to związany w ogóle z całą komunikacją we Wrocławiu, która jest coraz gorsza. Więc ja się domyślam, że też te dostawy mogą się spóźniać, bo wiadomo, w rozkład jest chyba jednym z najbardziej zakorkowanych, przytłoczonych miast. I wydaje mi się, że współpraca lokali różnych ze sobą, to chyba jest najlepszy pomysł, bo jest na pewno ciężko z przemieszczaniem się, poruszaniem. Nawet jeżeli dostawca ma przyjechać w jakimś czasie, znając Wrocław, bardzo jest możliwe, że będą duże opóźnienia. Panorama Racławicka przez to, że jest instytucją państwową, ma ten komfort, bo też jest to jak gdyby budynek zabytkowy i z tym problemu nie ma, ale sobie wyobrażam, że panie muszą mieć naprawdę duży problem, bo samo przemieszczanie się w ogóle przez rynek jest problemem, a co dopiero takie dostawy.

Pani Izabelo, jakieś propozycje?

- R2: Tak, No przede wszystkim to, to panie wcześniej mówiły, czyli bardziej elastyczny czas tych dostaw. Może też po, co pani Ewa wspominała, czyli ustawienie jakiś tam okienek czasowych dla poszczególnych lokali, to chyba pani Ewa mówiła, faktycznie byłoby dobre. Natomiast wydaje mi się, że tak naprawdę w dzisiejszych czasach chyba najbardziej rozsądnym rozwiązaniem byłoby i po prostu zamknąć ruch w okolicach bezpośrednio rynku i tych uliczek, które do rynku przylegają. Bo nie oszukujmy się, przyjeżdża do nas dużo turystów i nie chcę im się parkować gdzieś na obrzeżach i przyjeżdżają, bo muszą stanąć na Placu Solnym koniecznie samochodem. A gdyby takie rozwiązania, jak w wielu europejskich miastach było wprowadzone ifo rynku samochodami i w najbliższych okolicach mogliby się poruszać tylko i wyłącznie mieszkańcy, którzy mają odpowiednie urzędowe zezwolenia na

to, to byłoby też łatwiej z dostawami. Myślę, że dostawcy mieliby więcej miejsca, żeby i obsłużyć nawet 2-3 lokale, które się znajdują obok siebie, bo po prostu mieliby gdzie stanąć. Ale wtedy dla nich ten czas też musiałby, tak jak mówię, elastyczny. I ja nie uważam, że to tutaj lokalom, czy przedsiębiorcy powinni się między sobą dogadywać. To jest w gestii miasta i władz miasta, w jaki sposób to uprządkują żeby po prostu ludzie mogli tą działalność bez problemu prowadzić.

- R6: No to chyba Kraków ma tak rozwiązane problem, dlatego że tam w Krakowie w ogóle nie ma opcji zatrzymania się swoim prywatnym samochodem w samym rynku, w pobliżu rynku. Tam są wyznaczone parkingi poza ścisłym centrum i tylko tam można się zatrzymać. U nas tak, jak poprzedniczka moja, chyba pani Iza powiedziała, że właśnie przyjeżdżają turyści jakieś tam znaczący, duży problem jest, świadczy to o tym że ulice są pozagracane przez samochody.

No dobrze, a pytanie słyszałyście, wiecie w ogóle o jakichkolwiek zmianach, które planuje wprowadzić zarządca dróg?

- R6: Znaczą te umowy nowe z mieszkańcami, o to chodzi, ten pas drogowy, to to?

Nic nie wiem, pytam się, czy panie coś wiecie?

- R2: Znaczą co jakiś czas się słyszy jakieś informacje o tym, że ma być, że te okolice rynku mają być zamknięte, że mają być umowę właśnie z mieszkańcami, że będą mogli sobie tam parkować, jeżeli nie mają swoich własnych prywatnych terenów na podwórkach.
- R6: Droższy chyba zjazd na też być. Albo droższe parkowanie.

Dobre to jest rozwiązanie?

- R2: To znaczą częściowo tak, częściowo w jaki sposób będzie odstraszać takich zwykłych niedzielnych spacerowiczów od tego, żeby po prostu na rynek przyjechać po to, żeby się po nim po przechadzać. No ale czy do końca? No nie, ja uważam i jestem zwolenniczką tego, mimo że też mi się zdarza przyjechać samochodem, ale ja akurat wynajmuje miejsce, kiedyś zdarzało mi się części prywatnie przyjeżdżać w okolice rynku. Ale ja po prostu rozumiem to, że to jest takie miejsce, które po prostu musi być zamknięte dla takiego transportu prywatnego.

To zaraz sobie jeszcze porozmawiamy o tych możliwościach zmian, natomiast Teraz bym chciał zrobić taką rączkę z każdą z pań, żebyśmy sobie

porozmawiali, jakie są w ogóle sposoby dostawy do waszych punktów, jakie pojazdy przejeżdżają, jakie są założenia tych dostaw, w jakich oknach czasowych, w jakich terminach, jaki jest czas trwania takiej dostawy, czy jest to uzależnione od pory dnia, jaki to ma związek między innymi z wielkością dostawy oraz z miejscem tej dostawy?

00:30:00

Jakie są częstotliwości dostaw i jakiego typu to są dostawy? To zaczniemy tutaj u mnie po kolei, pani Moniko.

- R6: Ze specyfikacji mojego miejsca pracy, do nas przyjeżdżają chyba wszystkie możliwe pojazdy dostarczające cokolwiek, bo my też musimy przetransportować czasami bardzo wielkogabarytowe dzieła sztuki, więc i tiry plus jeszcze obstawa czasami do tego specyficzna, więc to od największych takich aut. Przede wszystkim dużo dostawcze samochody, to jest chyba większość, no i samochody prywatne, bo i pracownicy i kurierzy. Kurierzy to już różnie, i busy i rowery. No nie wiem, chyba każdy możliwy przekrój mamę.

Ale jak często w ciągu dnia, to znaczy to jest w ciągu dnia?

- R6: Dziennie mamy, co znaczy takie wywozy dzieł sztuki oczywiście raz na jakiś czas, to się nie odbywa codziennie, ale na przykład sama poczta, więc mamy kurierów z InPostu, mamy kurierów z poczty, to przyjeżdża non-stop, to jest kilka razy dziennie oprócz tego nie będę ukrywać, pracownicy też zamawiają jedzenie na wynos czy jakieś tam jakiegokolwiek paczki, więc u nas drzwi się nie zamykają, można powiedzieć.

Ale wy macie problem rozwiązany tym, że macie swoje miejsca parkingowe.

- R6: Ponieważ nasz budynek jest dosyć dużym budynkiem, nawet bardzo dużym budynkiem, u nas jedyny problem to jest to, że mamy bardzo mały parking dla pracowników. Tam się mieści kilka aut i tutaj niestety właśnie przepisy są, jakie są, bo opłacić trzeba miejsce parkingowe, każdy z pracowników musi, to nie jest tak, że mamy za darmo, żeby nie było że pracujemy w państwowej instytucji i mamy to za darmo, płacimy za to. To jest dosłownie parking na kilka samochodów. Ale te parkingi, które są dostosowane do zadań firmowych są jak najbardziej uprzywilejowane, mamy miejsca z kopertą mamy

miejsca dla dużych tirów, mamy miejsca dla autokarów. To z każdej strony. Może dla tych autokarów, jakby Maciek centrum, to widzicie że w okolicy Urzędu Wojewódzkiego zawsze jest wszędzie pełno tych autokarów, No bo autokar to już autokar. Z tym jest problem. Nie chcą parkować, napomknę jeszcze o tym, że mamy w pobliżu, bo na placu Nowy Targ jest bardzo duży podziemny nowe parking, ale tam są też ceny zaporowe, więc większość turystów, czy autokarów, unika parkowania w miejscach do tego przeznaczonych i tam, gdzie trzeba płacić, a wciska się w każdą możliwą szczelinę, szparę na ulicy.

Ale to mówimy o parkowaniu, a wróćmy na moment do tych dostaw. Bo mówi pani, że kilka razy dziennie, zdarza się, że przyjeżdża typowo kurier kilka razy dziennie, jak duże są to paczki gabarytowo? Jak ciężkie są to przesyłki?

- R6: Ciężko mi powiedzieć, bo na przykład i rzeźby przywożą. Prowadzimy również zgody na wywóz dzieł za granicę, więc przyjeżdża klient prywatny, który chce coś wywieźć i przywozi. I to są już rzeczy bardzo różne. Bo poczynszy od zabytkowych starych, antycznych pierścionków skończywszy na rzeźbach. Więc tutaj gabarytowo też mamy cały przekrój.

Pani Olu, a ja takie dostawy wyglądają u pani w sklepie? Chodzi o to, jakie to pojazdy dowożą, w jakich najczęściej godzinach, w jakich przedziałach czasowych, jak długo trwa taka dostawa i jak wielka, Jaka jest średnia wielkość takiej dostawy dla pani?

- R1: To znaczy tak, jeśli chodzi o takie większe dostawy to staram się to ograniczyć, albo też ja zostałam ograniczona, do 2 razy w miesiącu. I to są takie większe, ciężkie, więc sobie też na palecie, średnio można powiedzieć że jedna. Natomiast też mamy problem, bo prowadzę również sprzedaż wysyłkową, jeśli chodzi o kurierów, którzy odbierają ode mnie paczki. Bo mam na przykład umowę z DPD i co są różne auta, zależy raczej takie dostawczaki, nie są to tiry, tak pomiędzy ale na przykład jakieś tusze, tonery, to też są osobowe auta, więc co jest w porządku. Natomiast również klienci. Bo ja w różny sposób sprzedaje, też z Allegro na przykład i tam są wysyłki różne, kurierzy odbierają ode mnie paczki w różnych godzinach. Bo to właśnie nie jest określone. O ile ja mam tego jednego kuriera, z którego najczęściej korzystam i przyjeżdżam i na przykład między 11:03 a 13:00 odebrać, to też w ciągu dnia do zamknięcia przyjeżdżają z innych firm kurierzy.

Czyli średnio dziennie takich wizyt kurierów, jak można to policzyć? Bo dostawy takie większe do sklepu rozumiem towaru, to są 2 razy w miesiącu, jest to paleta.

- R1: Tak, bo ja też staram się zaopatrywać sama. Teraz też rozwiązują w ten sposób, że nie korzystam z jednego dostawcy, tylko sama też ten towar pokupuję w jakiejś zaprzyjaźnionej hurtowni.

Ile dziennie średnio można policzyć takich wizyt u pani tych kurierów, dostawców?

- R1: Myślę, że średnio 5 tak, ale to też zależy od okresu. We wrześniu normalne, że to jest inaczej, sierpień też już przed szkołą. No ale są firmy, uczestniczę w przetargach na przykład, no to też raz to są duże przesyłki, ale na przykład uczelnię mają początek wrzesień, październik. Ale niektóre pod koniec roku. Więc średnio pięciu dostawców, czy odbiorców jeżeli chodzi o kurierów.

Pani Ewo, jak to wygląda w przypadku dostaw do kawiarni [nazwa firmy]?

- R4: U nas to jest tak, że mamy jedną stałą dostawę, która przyjeżdża co 2 dni. Co jest dostawa ciasta w chłodni, to jest nasz wewnętrzny dostawca, on sobie wjeżdża zawsze o tej jednej samej godzinie. Jesteśmy też z nim w stałym kontakcie, więc nie ma problemu, jeżeli chodzi o opóźnienia. Natomiast cała reszta dostaw to są busy i trochę większe busy, takie samochody ciężarowe. To są głównie owoce, przyjeżdżają raz w tygodniu, one przyjeżdżają zazwyczaj do 10:00, nowo potrzebujemy już ich po prostu na otwarcie. Natomiast cała reszta to są dostawy mniej więcej raz w miesiącu, to są wtedy duże dostawy na paletach napoi, mleka, kawy, które przyjeżdżają w ilościach powiedzmy hurtowych, które nam od razu zaopatrują cały magazyn na kolejny miesiąc.

Ale tak średnio w ciągu dnia ile macie takich wizyt?

- R4: Generalnie zdarza się tak, że nie mamy żadnej, wszystko zależy od tego, jak z koordynuje my, bo jednak te dostawy, które mamy raz na miesiąc staramy się ustalać na jeden dzień, żeby to wszystko przyjechało razem, żebyśmy też nie robili tak zwanych pustych przebiegów na magazyn, tylko wszystko rozkładane.

Czyli wszystko sobie to mam jecie raz w miesiącu, ale różni dostawcy w tym momencie.

- R4: Tak to są wtedy dwie firmy, które przywożą towar raz na miesiąc. Do tego co drugi dzień

przyjeżdża ciasto i raz w tygodniu przyjeżdżają owoce. I oni się mijają, ale jeżeli już za zamawiamy, to raz w miesiącu dostawy większe. Staramy się to jednak skumulować, żeby oni przyjechali razem, żeby było po prostu mniej zamieszania dla nas, dla firmy. Więc co jest tak, że to jest czasem jedna dostawa na dzień z samego ciasta, czasami jest tak, że przyjeżdżają wszystkie cztery, plus jeszcze przyjeżdża kurier z drugiej lokalizacji i przywozi nam kawę, bo się skończyła w międzyczasie.

Pani Oliwio, jak to pani wygląda z takimi dostawami?

- R7: U nas jest podobnie, raz w miesiącu robimy takie zbiorcze zamówienie, jeżeli chodzi o chemię, środki czystości wszystkie, jakieś chusteczki, serwetki, wszystkie takie rzeczy mamy raz w miesiącu i to jest dosyć duża dostawa, to jest duże auto dostawcze. 3 razy w tygodniu zamawiamy owoce, więc to jest też dosyć większy bus razem z chłodnią, żeby te owoce przetrzymać, to jest właśnie 3 razy w tygodniu. Czasami nam się to też pokrywa z innymi dostawami, jak właśnie jakieś ciastka. Również zamawiamy powiedzmy raz w miesiącu, czasami może częściej, jeżeli jest takie zapotrzebowanie, bo na przykład duża ilość towaru nam zejdzie, to jest właśnie herbata, kawa. I również po są duże ciasta, duże auta dostawcze, bo jest jednak tego towaru dużo, czasami jest to w dziesiątkach kilogramów., Więc to jest mowa o większych autach, które jednak potrzebują mieć miejsce, żeby to wszystko tak żeby pakować ale tak czasami w ciągu dnia właśnie to są dwie dostawy, czasami 3, zależy od zapotrzebowania.

Pani Marto, a jak to wygląda w [nazwa instytucji]?

- R3: U nas takim dniem gospodarczym jest poniedziałek i tak do godziny mniej więcej 14:00 staramy się przyjąć dostawę właśnie ze środkami higienicznymi, chemicznymi. Samochody to są samochody wielkości raczej takich busików, bo są to też zaopatrzenia do sklepu, czy artykuły do biura. Jeżeli zdarzy się tak, że w ten poniedziałek nie uda się zaopatrzyć najczęściej sklepu Panoramy, który ma artykuły na bieżąco wchodzące, to wtedy tak do otwarcia Panoramy, czyli do 9:00 Staramy się te dostawy uzupełnić i wtedy mamy możliwość jak gdyby skorzystania z wejścia głównego. Jeżeli okaże się, że dostawca się spóźni, to jest możliwość podjazdu pod wejście boczne i bez problemu można w pozostałe dni zaopatrzyć sklep. Natomiast w poniedziałek mniej więcej do 14:00 wszystko co potrzebne.

Czyli też macie kilku dostawców.

- R3: Tak, bo biuro, kiosk, czyli cążki, pamiątki, bo to jest kilku dostawców. Najczęściej staramy się to ogarnąć w poniedziałek.

Pani Izo, jak to wygląda, czy przyjeżdżają jacyś dostawcy do szkoły tańca?

- R2: Tak, przyjeżdżają, przywożą na wodę. Co są takie klasyczne małe dostawczaki, które widać na mieście, wożące wodę,, że my też mamy tutaj zwrotne opakowania, bo my zamawiamy wodę oprócz tego, że butelkowaną, to też dystrybutorów. Ale tą butelkowaną zamawiamy w opakowaniach zwrotnych szklanych, a one przychodzą w tych kontenerach, więc je też musimy zwrócić. To jest różnie, raz w tygodniu, a czasami co dwa tygodnie, w zależności od tego, jak ta woda nam schodzi co jest dostawa. I wygląda to tak, ponieważ my pracujemy popołudniami, a rzadko się zdarza, że mamy tam jakieś grupy, zajęcia wcześniej, to staramy się z tym dostawcą umawiać w ten sposób po prostu, że on przyjeżdża mniej więcej określonym czasie. Wiadomo, że przez korki na mieście o też nie jest w stanie powiedzieć, że będę dokładnie o tej godzinie o tej godzinie przyjeżdża. Jesteśmy po prostu w kontakcie telefonicznym bo u nas się wjeżdża na podwórko, tam jest strasznie mało miejsca. I on po prostu tylko wiesz że, musi to szybko rozładować, odebrać od nas opakowania i musi uciekać, bo tam stoją też samochody prywatne osób, która sobie tam wykupują wiesz miejsca, czy mieszkańców. No i jakby on tam pozostał dłużej, to zablokował by cały ruch. Jest to problematyczne chyba bardziej dla niego tak naprawdę, niż dla nas. Bo on po prostu dzwoni, że będę za 10 minut i my schodzimy i to od niego odbieramy, ale dla niego to jest problem, bo tam wezwaniem jest w ogóle wjechać jeszcze nie, ale wyjechać stamtąd.

Pani Agnieszko, a jak wygląda dostawa w [nazwa firmy]?

- R5: No my to stawy mamy 3 razy w tygodniu, w poniedziałki, środy i piątki i z racji tego, że odmrozili teraz już u nas ten rynek, ludzi zaczęło więcej przychodzić do sklepu, towar szybciej znika, musimy go zamawiać niestety bardzo dużo. I mamy z samego rana praktycznie wszystko dostawy, dwóch regionalnych i jeden właśnie, Żabka przyjeżdża, towar na przywozi.

Jak duże są to dostawy?

- R5: Teraz śmiało mogę powiedzieć, że od dwóch do trzech palet, ostatnio na przykład mieliśmy 4 palety

towaru, więc dosyć sporo. Są to dosyć duże samochody dostawcze, samochody są dodatkowo wyposażone w chłodnie, lodówki mroźnicze. A ty dostawców regionalnych to są już takie mniejsze busy, bo to kanapki na przywożą pieczywo, ale te żabkowe, to są duże pojazdy.

Rozmawiając o tych dostawach zamknęłam jedna istotną rzecz, dopytam teraz każdą z pań, czas trwania takiej dostawy średnio jednej. No to pani Agnieszko, jakby pani już mogła ten wątek skończyć. Jak długo trwa taka dostawa?

00:45:00

- R5: Dostawcy zajmuje to 10-15 minut maksymalnie jeżeli ma jakieś problemy z paletami, z kosztami, z wyciągnięciem tego wszystkiego na samochodzie. Dla mnie w zależności od tego jak duża to jest dostawa. Jeżeli ma dwie palety i też zależy ile nas jest na sklepie, jeżeli jesteśmy we dwie osoby, to idzie nam to dosyć długo, bo mówię, to są ciężkie rzeczy, to są przede wszystkim wody, piwa zgrzewkowe, w skrzynkach, butelkowe. No mówię, to są ciężkie rzeczy i tak śmiało mogę powiedzieć, że ze 3 do 4 godziny spokojnie.

Podjeżdża dostawca, czyli jak rozumiem przyjeżdża dostawa z [nazwa sklepu], to są te duże palety, no to tak średnio ile temu kierowcy to zajmuje rozpakowanie takiej dostawy?

- R5: Myślę że 15-20 minut, jeżeli to jest duża dostawa, maksymalnie 20 minut. Jeżeli ja muszę coś rano zwrócić, no i on zanim to wszystko zapakuję z powrotem do siebie, to maksymalnie 20 minut, nie więcej.

A ci regionalni dostawcy?

- R5: Oni tak naprawdę wchodzą i wychodzą, 5 minut i po sprawie. Najgorzej jest z tą [nazwa firmy], oni muszą te palety po wyciągać z samochodu, poustawiać na pod sklepem. Też nie jest długo niby.

A jak długo trwa taka dostawa u pani, Pani Oliwio? Średnio.

- R7: Średnio myślę 20 minut, czasami jeżeli jest to większa dostawa, to może być nawet pół godziny, ale nie więcej.

Pani Olu?

- R1: No u mnie też niedługo, bo to jest kwestia, tych palet ja też nie muszę wstawać w tym samym dniu, tylko jestem umówiona tak, że co dostawę na podmiannę daje. Tak że ja mam przyszykowana i

jedną dostawca zostawia, drugą zabiera, Przeważnie mam gdzieś na sklepie z chowaną. Kwestia podpisania dokumentów, 10 minut co najmniej. U mnie nie ma ruchu też, więc mogę to zrobić w każdej chwili sprawnie. Jeżeli chodzi o sam o pozostawienie przez dostawcę. No bo później to chwilę też trwa.

Pani Ewo, jak to wygląda w [nazwa firmy]?

- R4: No u nas to jest też w większości kwestia rzucenia przez kierowcę nam towaru. Jeżeli się zdarzy jakieś milszy, to nam pomoże znieść na dół, jeżeli jest nas mało na zmianie. No i przy takiej normalnej dostawie to też jest około 10 minut z podpisaniem dokumentów. Natomiast raz na jakiś czas mamy też dostawy, w których robimy zwrot na przykład skrzynek lub palet, to jest wtedy do 20 minut, bo my to musimy sobie po prostu przynieść też podpisać odpowiednie dokumenty. Ale ten czas dostaw nigdy nie przekracza 20 minut.

Pani Marto, jak to wygląda u was?

- R3: U nas też szybko. Mniej więcej 10 minut to jest takie maksimum. Po prostu dostarczenie do budynku, a resztę zajmują się pracownicy. Około 10 minut.

Pani Moniko.

- R6: U nas same przesyłki kurierskie szybciotko tak samo, 10-15 minut. Najdłużej schodzi na, tylko nie wiem, czy to można jako ten, bo to są przewozy kurierskie, przewozy muzealiów i to już jest o wiele więcej, bo to jest kwestia samego wypakowania, na tym schodzi kilka godzin. Ale cała reszta, poczta, kurierzy, paczki, przesyłki, dostawy do kawiarni, bardzo szybko.

Pani Iza.

- R2: To jest tak naprawdę chwila, kilka minut, więcej dostawcy zajmuje wjechanie i wyjechanie z tego naszego nieszczęsnego podwórka, rozładowanie towaru

A jakie są problemy wynikające z lokalizacji waszych tutaj działalności w centrum miasta? Poza tym oknem czasowym i problemami kurierów, to jakie jeszcze panie widzicie problemy związane właśnie z lokalizacją waszej działalności gospodarczej w centrum miasta. Pani Olu.

- R1: No właśnie może ten zakaz parkowania, bo tutaj padały takie propozycje, żeby ten rynek zamknąć w ogóle wjazd autami, tylko z drugiej strony jak robi ktoś zakupy, kupuje papier lub dwa papiery do drukarki, to trochę ważą, ja tak sobie myślę, że to bym i mocno popsuło cały plan. Bo ktoś jedzie na

zakupy takie papiernicze, biurowe. No nieraz to są też takie duże gabaryty, jak jakieś arkusze.

00:50:00

- Jednak pogoda, czy cokolwiek, jak będzie miał przejść przez cały rynek do auta, gdzie na przykład pogoda nie dopisze, to mi to bardzo ograniczy klientów.

Czyli boi się pani utraty klientów z racji tego, że nie mają jak do pani podjechać, albo po prostu ten towar, który zakupią, zapakować.

- R1: Tak, no i przede wszystkim drogie opłaty parkingowe. Po prostu, jeżeli chodzi o klientów z ulicy w sensie że ktoś przychodzi, wchodzi, to raczej są przypadkowi ludzie, którzy nie planują sobie większych zakupów biurowych Dlatego ja też Sama staram się troszeczkę dostarczać, stąd też sprzedaż wysyłkowa i do firm, do biura. No to po prostu też jakoś sama rozwożę, bo to by było ciężkie u mnie teraz już. A jeżeli tak bym chciała i taki był zamiar, że jednak ten sklep będzie funkcjonował, jak właśnie teraz jest problem z miejscem, ale też jeżeli chodzi o ceny parkingu, no to ten klient był już jej uciekł całkiem.

Czyli mamy problemy z dostawcami, w sensie miejscem dla nich i czasem. Mamy problem z parkowaniem, drogie parkingi. Czy jeszcze jakieś problemy panie widzicie, które wynikają z lokalizacji waszych punktów, waszych działalności w centrum miasta?

- R6: Największy taki, że bardzo często kurierzy się spóźniają. A przyczyną tego są korki i właśnie problem z dojazdem.

Problem z dojazdem do centrum przez to, że to centrum?

- R6: Tak.

Pani Marta.

- R3: Zgadza się, tak. Im bliżej centrum, tym bardziej jest to miejsce zabytkowe, te wszystkie uliczki w rynku to wszystko to jest nie do przeskoczenia. A liczyć na pomoc jakąś tam zewnętrzną, niż próba współpracy pomiędzy lokalami, to chyba wydaje mi się, że jest ciężko.

Czy jeszcze jakieś problemy panie zauważacie, które wynikają z lokalizacji waszych działalności?

- R1: Tak, jedna ważna sprawa, zakaz ulotkowania, jeśli chodzi o reklamę w całym rynku od 2, 3 lat?

Co znaczy zakaz ulotkowania?

- R1: To znaczy, że nie można indywidualnych ulotek po roznosić po lokalach, nie można sobie okleić witryn tak, jakby się chciało. Nie ma swobody wystawienia jakiś tam banerów, tablic i tak dalej. To są w ścisłym centrum jest po prostu zakaz.

I to też utrudnia waszą działalność? Panie się zgodzą, pozostałe panie?

- R6: Ja akurat nie. Bo jednak wizualnie reklamy wizualność zabytków.
- Ja nie zaprzeczam temu, ale mówię, że tak jest.
- R6: Ja się z panią zgadzam z Hani punktu widzenia, natomiast z punktu widzenia historyka jest to właśnie sól do oka.
- R1: To może dobrze, bo może dzięki temu ten rynek mamy ładny.
- R6: Był już taki czas, że ten rynek zmienił się wszelkiego rodzaju barwami. A teraz jednak, to jest moje zdanie jak najbardziej prywatne, że o wiele fajniej to wygląda, kiedy te wszystkie ogródki chociażby restauracyjne Mają już jakieś tam wytyczony kolor parasoli, kolor baldachimu i to jakoś tam ładnie wygląda. Nie ma takiego miszmaszu.

Czy właśnie panie, jako firmy, czy korzystacie z usług kurierów, czy dostaw organizowany we własny sposób lub we własnym zakresie? Jak to wygląda, od czego to jest uzależnione? Czy to są tylko kurierzy, czy to są jacyś wewnętrzni dostawcy, którzy pracują na wasze zlecenie i wy sobie ich wybieracie? Czy to są dostawcy wybrani przez hurtownie, przez firmy, w których gdy zamawiacie towar i nie macie wpływu, jak wygląda cała ta procedura tych dostaw od strony właśnie kierowców Pani Olu?

- R1: Tak jak mówiłam, jeśli chodzi o przesyłki zamawiane przez klienta, przez tą sprzedaż online internetowo, to teraz klient ma możliwość wyboru kuriera, czy sposobu dostawy. Jeżeli zamawia przez InPost. InPost musi mi te paczki odebrać, bo raczej w ten sposób działa, żeby nie jeździć później po wszystkich paczkomatach i po jednej paczce nie rozrzucać, ale jeżeli chodzi o hurtownie papieru, to są dostawcy już z tych hurtowni, ale również zamawiam sama kurierów. Teraz też można internetowo na przykład DPD, czy różne inne, to też zależy od ceny, bo wycenia gabaryty i tak dalej, też patrzę na dostępność, jeżeli mi zależy na czasie. Mam taką swobodę, że też troszeczkę sama. Ale generalnie w każdy sposób. Sama też dostarczam.

A jak to wygląda w przypadku [nazwa pliku], pani Ewo?

- R4: U nas jest 1 wewnętrzny dostawca, ten o którym mówiłam, to są te regularne dostawy to jest nasz kierowca z firmy, on jeździ generalnie po wszystkich lokalach z Bohemy. Jeżeli chodzi o resztę dostaw, to są dostawcy z firm, w których zamawiamy po prostu towar. Oprócz kawy, bo kawę mamy dostarczaną po prostu przez kuriera zewnętrznego, ale to wynika z faktu, że ona też jest transportowana z lokalu w Środowie i jest łatwiej zamówić kuriera, niż zawieźć go jakąś inną dostawą.

Czyli macie swojego dostawcę wewnętrznego, a reszta nie zależy od was?

- R4: To są teoretycznie dostawcy zewnętrzni z tych firm, które nadzorują towar, ale to są zawsze ci sami kierowcy, którzy mają swoje rejony.

Ja rozumiem, tylko to nie jest wasza decyzja, tylko firmy, której zamawiacie towar. Pani Agnieszko, a w [nazwa firmy] jak to wygląda?

- R5: No do nas przyjeżdża kierowca z Żabki i jakby nie mamy na to wpływu. Przyjeżdżają do nas różni kierowcy, w różnych też godzinach. Jedni przyjeżdżają wcale o 6:00 przypuśćmy, a inny przyjedzie później, co już dla nas jest problemem. No i mamy też tych dwóch regionalnych dostawców, oni o stałych godzinach przyjeżdżają i przyjeżdżają też, pieczywo przyjeżdża nas codziennie. A kanapki, które my zamawiamy z innych firm, przyjeżdżają do nas co drugi dzień wraz z takimi, zaraz obok dostawców tych z Żabki.

Ale kanapki, czy pieczywo, to są kierowcy z tych firm, w których do zamawiacie towar, czy wy decydujecie, kto wam ma to przywieźć?

- R5: Nie, to są z tych firm.

Pani Oliwio, a jak jest w Borówce?

- R7: My mamy tak że mamy prywatnych dostawców, jak i właśnie z takich hurtowni odgórnie narzuconych, a także właśnie kurierów. Także wydaje mi się, że podobnie, jak przedmówczy ni moja.

A jak to wygląda w przypadku [nazwa instytucji], czy [nazwa instytucji]? Najpierw, pani Marto.

- R3: My korzystamy głównie z dostawców z hurtowni, to są dostawcy, którzy wybierani są w przetargach. Te same firmy już od lat, sporadycznie zdarza się, że są to kurierzy, ale kurierzy, ale kurierzy najczęściej współpracują, zaopatrują sklep. Natomiast jeżeli chodzi o całość, chemia, środki higieniczne, to wszystko to są dostawcy z hurtowni.

Pani Moniko?

- R6: My mamy podpisaną umowę z firmą kurierską i z pocztą, to jeżeli chodzi o przesyłki takie, które my wykonujemy. Oprócz tego przyjeżdża gros takich prywatnych dostawców, którzy przywożą, chociażby zatowarowują kawiarnię, która funkcjonuje na naszym terenie, dostawcy różnych gadżetów do księgarni. U nas jest cały przekrój. Począwszy od listonosza, który jeszcze przychodzi z wielką torbą wypchaną małymi przesyłkami, a skończywszy właśnie na wielkich firmach transportowych.

Ale rozumiem, że to są też dostawcy od tych klientów, u który zamawiacie poszczególne towary?

- R6: Tak, bo jeżeli jest jakieś zaopatrzenie do księgarni na przykład, to wtedy już konkretny odbiorca przysyła nam pakiet książek, czy cokolwiek.

Pani Izabelo, ta woda to tak samo, czy to już jest decyzja dostawcy?

- R2: Tak, Bo to są firmy, które się stricte zajmują dystrybucją wody, więc oni mają swoich kierowców, swój transport.

01:00;00

Drogie panie, a czy zwracacie uwagę na to, czym do was przyjeżdża ten towar? Czy ma to dla was w ogóle znaczenie, czym jest przewożony towar? Pani Agnieszko, czy to ma znaczenie, czy zwraca pani uwagę, czym jest przewożony towar do [nazwa firmy]?

- R5: To znaczy jak już wspominałam prześlij, samochód musi być wyposażony w chłodziwo i mroźnię, a jedna jest mi bez znaczenia. Dlatego że my bardzo dużo mrożonek, bułek mrożonych, lodów zamawiamy. Musi być przede wszystkim wyposażony w chłodziwo i tyle.

Pani Oliwio, a czy pani ma znaczenie, czy zwraca pani uwagę na to, czym jest przewożony ten towar do pani punktu?

- R7: Jeżeli chodzi o takie większe dostawy, no to już jest to auto spore, też ważne jest to, żeby nic z towaru się nie uszkodziło. Więc jeżeli to jest duże zamówienie, to też zależy mi na tym, żeby to było duże auto, żeby można było ten towar w środku spokojnie wyłożyć, żeby nic się nie potłukło, nie obilo. Mamy też dostawę świeżych owoców i też ciastek, więc zależy mi na tym, żeby auto było wyposażone w jakąś chłodziwo, żeby też nic się nie zepsuło.

Pani Ewo, czy pani zwraca uwagę na to, czym przyjeżdża towar do [nazwa firmy]?

- R4: U nas nawet nie tyle co pojazd, jak wyposażenie właśnie w środku. Bo nawet jeśli nie wszystkie samochody, które nam przywożą dostawę, są wyposażone w chłodziwo, to one są zawsze odpowiednio zapakowane po prostu. Więc u nas to jest większy problem, że my mamy dużo świeżych owoców to i na tym też otwieramy w sumie działalność, ciasta są też w dużej mierze na bity śmietanie na przykład, więc to jest ważne, żeby one nam się podczas takiej długiej drogi nie zgrzały, nie skisły. Bo jeżeli one nam się zepsują w prasie, to jesteśmy mocno straceni. Tak samo jak przyjeżdżają lody, to ważne jest, żeby to była jednak mroźnia, żeby to nie przyjechał o takim zwykłym dostawczakiem, bo później są po prostu je smaczne. Wystarczy że jest odrobinę wyższa temperatura, niż powinna, i one już się psują. Dlatego zależy, przy której dostawie. Jeżeli przyjeżdża nabiał, owoce, no to rzeczywiście zwracamy uwagę na to, czym to przyjechało.

Pani Moniko, jak to wygląda w przypadku [nazwa instytucji]? Bo wspomniała pani o takich specyficznych dostawach lub przewożeniu dzieł sztuki, to rozumiem, że tutaj ma znaczenie pojazd?

- R6: Nieważne czym, ważne kto. Większą uwagę zwracamy na to, kto przyjeżdża.

Co ma pani na myśli?

- R6: Z kurierami takie ze wszystkimi, nie mam na myśli, czy on jest piękny i ładny, tylko czy jest ogarnięty? Bo jest kilku takich kurierów, że wszyscy jak widzimy kuriera pana x, to nikt nie chce do niego wyjść, bo wiadomo, że zawsze będą problemy z tym panem. Bo jest nieogarnięty życiowo. Jak mam to ująć? Wiecznie się spóźnia, wiecznie jest coś uszkodzone, wiecznie jest coś pomyłone. No tego typu problemy są zawsze. Natomiast jakiego typu samochodem, to dla nas generalnie jest to bez różnicy, bo jest pan nawet, który przynosi to w torebce, bo on ma jakieś tam do księgarni i to przynosi. No i przychodzi i wyciąga to ze swojej prywatnej torebki, to też bo można chyba podciągnąć pod kuriera, bo dostarcza towar.

01:05:00

- R6: Producent który własnoręcznie dostarcza towar. Natomiast tu jest tylko problem w momencie, kiedy my potrzebujemy przewieźć, przywieźć, wyeksportować muzealia, to wtedy tak, to wtedy

towar musi być bardzo zabezpieczony i wszelkie samochody przechodzą bardzo ścisłą kontrolę.

Pani Marto, a czy w przypadku Panoramy ma to znaczenie?

- R3: No raczej nie, bo to też nie ma takich towarów, które by ulegały jakiemuś zniszczeniu. Jedyne co, to właśnie zaopatrzenie sklepu, gdzie czasami mamy pamiątki z kruchych materiałów, ze szkła i to bardziej zwracamy uwagę na to, jak to jest zapakowane. Ale tak wiadomo, im bezpieczniejszy samochód, im bardziej doświadczony kierowca, tym szybciej.

Pani Izo, a czy dla pani ma to znaczenie, czym ta woda jest do pani dowożona?

- R2: Nie, jest mi to obojętne, jeżeli cokolwiek się uszkodzi w transporcie, to widać od razu, że woda się leje zewsząd. Więc tak naprawdę dla mnie nie ma to żadnego znaczenia.

Drogie panie, to przejdźmy teraz już do konkretów. Dostałyście wszystkie ode mnie materiały graficzne. Tam były różne zdjęcia, różne grafiki. To ja szybko tylko powiem, o co chodzi, co tam było przedstawione. Na przykład były różne takie obrazki, wykresy, strzałeczki. To przedstawiało mikro centrum logistyczne, które miałyby być wykorzystywane do obsługi centrum miasta. I to jest jakby sam schemat, każdy magazyn w zasadzie logistyczny wygląda mniej więcej podobnie, jeżeli chodzi o te schematy. Bardziej chodzi o schemat, w którym te towary, byłyby dowożone pojazdami ciężkimi lub pociągami do centrum logistycznego gdzie się założymy na obrzeżach miasta, później przeładowywane na mniejsze jakieś pojazdy i te pojazdy by do woziły ten towar do kolejnego centrum logistycznego, już takiego mikro centrum logistycznego, umiejscowionego gdzieś bliżej centrum miasta, bądź bezpośrednio już wtedy dowożone do was. Teraz to jest jedna taka propozycja, takie mikro centra działają głównie za granicą, najczęściej wykorzystywane są właśnie do rozwożenia towaru z tego mikro centrum rowery Cargo, lub pojazdy dostawcze elektryczne. Zdjęcia przedstawiały właśnie te rowery Cargo, które panie widziały na zdjęciach, to były przykłady firm takich jak DHL, czy GLS, to są firmy przygotowane właśnie do takich działań. No i na przykład w Krakowie działa taki system roweru Cargo i ten system działa na zasadzie darmowej wypożyczalni rowerów, żeby dowieźć na przykład towar do centrum rowerem, wcześniej się zarejestrować, spełnić odpowiednie warunki wynajmu projekt jest

dofinansowany ze środków Unii Europejskiej. To taki system rowerów Cargo. Założymy, że te rowery Cargo przewoziły by ten towar z micro centrum, które byłoby gdzieś umiejscowione bliżej centrum Wrocławia. I ostatnia rzecz to były takie koperty, które miałyście panie na zdjęciach. To były do koperty dla dostawców, no i ze względu na obowiązujące nas przepisy prawne, są to przykłady z naszego krajowego podwórka, była to Warszawa i Gdynia. I teraz tak, byłyby to takie koperty dla dostawców, specjalnie przypisane dostawcom, które można by było rezerwować na odpowiednie okna czasowe, na przykład systemem online, poprzez platformy online. Zaraz właśnie sobie porozmawiamy o tym, czy w ogóle rezerwacja kopert w ogóle miałyby tutaj rację bytu w opinii pań.. Natomiast tak, takie koperty byłyby umiejscowione gdzieś w centrum, one byłyby typowo dla dostawców, można by sobie zarezerwować taką kopertę na przykład w oknie czasowym 8:00 do 8:15, ja rezerwuję dla mojego lokalu taką kopertę i ta koperta jest dla mojego dostawcy. I on wtedy na spokojnie sobie wyładowuje ten towar, wie że ma miejsce, jak gdzie może zaparkować. To są 3 takie propozycje. No i właśnie, teraz się zacznie, gorąca prośba, żebyśmy sobie króciutko wszystkie omówili. Drogie panie, czy rowery Cargo wchodzi w ogóle w grę w przypadku organizacji dostaw do pani, pani Moniko?

01:09:52

- R6: Do mnie tak dlatego, że ja mam prosty chodnik, ale patrząc na zdjęcia tych rowerów, pierwsza moja myśl to była myśl jak tym się skręca? Po prostu po tych wąskich uliczkach, Nie wiem, chapeau bas dla kierowcy, jeżeli dowiezie produkt z punktu a do punktu b w całości nienaruszony.

Czy taki rower by spełniał swoje zadanie w przypadku pani dostaw? Ja rozumiem, że jeżeli chodzi o przewóz jakiejś konkretnej rzeźby, albo obrazu, to inne wymagania.

- R6: Takich rzeczy w ogóle nie przewożymy rowerami, to zaczniemy od tego. Ale my też prowadzimy sprzedaż wysyłkową, chociażby wydawnictwa, książki, tego typu. I ja się obawiam, ponieważ wspomniał pan o tym, że ten towar będzie kilka razy przekładany. Jak ten towar jest przekazany chociażby z jednego busa do drugiego busa buty w samych przewoźników. Nie wiem czy ten jedzie na tą ulicę, a ten jedzie na tą ulicę i to im pasuje i przerzucają i to jest dosłownie przerzucanie. Jeżeli ktoś sobie

zamówi koszulkę, czy paczka jest z materiału i można nią rzucać, to niech oni sobie przekładają te paczki. Natomiast jeżeli w paczce jest coś, co może ulec zniszczeniu, to ja wątpię, żeby kurier się bawił, patyczkował i elegancko przekładał. Bo ja widzę, one są rzucane.

No to tutaj mówi pani, że obawa, jeżeli chodzi o tą mikro centrum, jeżeli miałyby się znajdować bliżej Wrocławia?

- R6: Natomiast wydaje mi się, że to pytanie powinno być bardziej skierowane do owych kurierów, którzy by musieli przekładać, przerzucać paczki, wkładać do owej skrzyneczki pięknej żółte i na tym rowerku i pedałowac gdzieś tam stąd w deszczu, no nie wiem.

A jakby wyglądała taka dostawa rowerem cargo do pani, Pani Agnieszko?

- R5: No chyba wszyscy sobie zdają sprawę z tego, u mnie by to nie przeszło. Ja bym chciała zobaczyć [nazwa firmy] przewożąca trzy palety rowerem Cargo. Nie ma tu o czym mówić po prostu.

No to mówimy o tych paletach, a tak jak pani mówi, że są regionalni dostawcy, którzy przewożą pieczywo, albo kanapki?

- R5: No to by ewentualnie przeszło, ale mówię, to już chodzi mi o samą [nazwa firmy].

Pani Ewo, a do [nazwa firmy] dostarczanie takim rowerem Cargo, przeszłoby, czy nie?

- R4: Totalnie nie, bo raz, że my nie mamy małych dostaw w ogóle, u nas nie istnieje coś takiego jak mała dostawa. No a generalnie dużo małych dostaw to się mocno miastem. Natomiast nie wiem, jakiego rozmiaru musiałbym mieć tą skrzynkę, żeby cokolwiek móc nam dowieźć w takim stanie, żebyśmy my byli w stanie z tego korzystać, na zasadzie może owoce rzeczywiście, ale w ilości takiej mocno Nie zadowalającej dla nas i pewnie dojechały by też po tych wszystkich zakrętach, tak jak moja przedmówczyni mówiła, po tych wszystkich zakrętach, wertepach Wrocławskich, to by pewnie dojechało jako sałatka owocowa, a niekoniecznie jako owoce.

Pani Oliwio, a u pani takie rowery cargo?

- R7: No u nas raczej w ogóle nie ma racji bytu takie zastosowanie, ponieważ Też zamawiamy w ilościach dużych. Tak że ja też sobie nie wyobrażam w takiej małej skrzyneczce 20 kg kawy przewozić, to jednak odpada. Tak samo owoców. Jednak również nam się

nie opłaca po prostu mniejsze dostawę, u nas na pewno nie przeszłoby to.

Pani Marto, a do [nazwa instytucji]?

R3: Tak samo, niestety za duże dostawy, a poza tym do nas nie, od nas tak samo nie, bo też korzystają sobie, mogą korzystać nasi klienci ze sklepu internetowego, ale to raczej są takie pamiątki, że albo gdzieś daleko muszą dojechać, a na terenie Wrocławia to ta nasza kostka chyba nic by bezpiecznie nie dowiozła.

Pani Izo, czy ta woda do pani dojechała by rowerem cargo?

- R2: Jakby miał dobre resory, to być może by dojechała. To znaczy myślę, że u mojego dostawcy to centrum w tym stylu działa, bo oni mają dostawy, to jest firma, która sprzedaje wody różnych producentów i oni mają po prostu dostawy do siebie, do swojego centrum logistycznego i stamtąd są już potem rozwożone mniejszym transportem, więc jakby to założenie działa. Natomiast tak jak mówię, te same rowery, myślę że przechyły i ciężkość przede wszystkim wody w butelkach, jakby się nie daj Boże przebiły na tym rowerze.

Pani Olu, a jak dostawy rowerem Cargo do pani sklepu?

- R1: Jeszcze do mnie, biorąc pod uwagę jakieś puzzle, długopisy, to jeszcze sobie wyobrażam. Przepraszam, ale jak sobie wyobraziłam tonę papieru, no to nie wiem, czy lepiej podstawić jedno auto, nawet jak trudno wjechać, czy jak na 6 rowerów mają mi wieźć towar. Tym bardziej jeżeli chodzi o [niezrozumiałe 01:15:42]. Przepraszam, [śmiech] ale to takie trochę śmieszne jest. No, ale w sumie jeżdżą, mają te piekarniki na plecach, to może chłodnię też można założyć na plecy. Wszystko można, ważne, żeby było tanio, ekologicznie i szybko.

No dobrze, to zostawiamy na chwilę rowery Cargo, a proszę mi powiedzieć o tym centrum konsolidacyjnym, takie mikro centrum, które miałyby być właśnie gdzieś umiejscowione bliżej centrum Wrocławia. Czyli najpierw duża dostawa na przykład pociągiem, wielkimi samochodami dojeżdża do jakiegoś ogromnego centrum logistycznego założmy na obrzeżach Wrocławia, tak jak to teraz wygląda. Stamtąd przyjeżdża gdzieś do centrum logistycznego, do mikro centrum gdzieś bliżej centrum Wrocławia i dopiero stamtąd, z tego mikro centrum jest rozłożona, te produkty są rozłożone do państwa. Czy takie mikro centrum w ogóle by wpływało w jakikolwiek sposób na

organizację pracy na dostawy dla pań, czy miałyby to rację bytu?

- R6: Żeby takie centrum powstało w miejscu byłego dworca świebodzińskiego i tam sobie może dojechać pociąg, to znaczy mógłby dojechać pociąg i z dworca świebodzińskiego jest blisko do rynku i nawet rowerem może przywieźć ciasta, czy śmietanę do cukierni i przypuszczam, że na takim odcinku się nic nie stanie. Natomiast w pobliżu to też jest pojęcie względne, no bo gdzie w pobliżu takie centrum logistyczne? Przed rynkiem, żeby dopędzić tam na tym rowerku.

Dobrze, na razie może nie o lokalizacji, bo też nie mam zielonego pojęcia. Natomiast czy w ogóle sam pomysł takiego mikro centrum, czyli jedno centrum, z tego centrum do mikro centrum i z tego mikro centrum dopiero do was, czy to jest w ogóle rozwiązanie?

- R6: Mamy centrum Amazona na Bielanach, to nie mogą lepszych rowerów zakupić pokonywać większy dystans?

Pani Marto, co pani sądzi o takim mikro centrum bliżej centrum miasta? Czy to jest w ogóle sens ten towar przypakować?

- R3: No raczej chyba wydaje mi się, że więcej komplikacji bez tego wyszło, niż pożytku. Z ręki do ręki przechodziłyby towary, kontroli nad tym nie byłoby, nie wiem, jakoś tak nie widzę. Znajac

Pani Oliwio, a co pani sądzi o takim mikro centrum bliżej Wrocławia?

- R7: Szczepnie wydaje mi się, że lepsze byłyby dostawy bezpośrednie, niż jak tutaj przed chwilą była mowa o tym, że właśnie z ręki do ręki i, tak jakoś też tego nie widzę. Zwłaszcza, że my też mamy świeże rzeczy, dlatego tutaj już bym się bała jednak, w jakiej postaci mi to dojedzie, w jakiej postaci dojedzie ta dostawa.

Pani Agnieszko, a co w przypadku pani sklepu, [nazwa firmy], czy to miałyby sens?

- R5: Jeżeli chodzi o [nazwa firmy], to myślę że nie, oni mają na tyle schemat pracy taki swój, że oni przyjeżdżają na tyle dużymi samochodami do nas, że w tym jednym samochodzie potrafią zmieścić towar na 3 sklepy przypuścmy. I jeżeli oni przyjeżdżają spoza Wrocławia, myślę że lepiej jest im osobiście dostarczyć ten towar przez swojego kierowcę, niż gdzieś jeszcze do jakiegoś centrum wywozić. Mogłoby się to sprawdzić, ale tylko w przypadku takich mniejszych sklepów, mniejszych zestaw. No i jeżeli chodzi o te świeże produkty, to też jest to według mnie zły pomysł, chyba że byłyby dobrze w

chłodnie wyposażone te samochody. No ale nie, myślę, że to też lepiej bezpośrednio do punktu dostarczyć, niż wozić w centrum do centrum.

Pani Olu, a co pani sądzi o takim mikro centrum?

- R1: Nie, ja uważam, że takie punkty po drodze to też prowokują właśnie to, żeby to jedno centrum nie brało i nie zwałam o odpowiedzialności. Już teraz jest problem ze zlokalizowaniem przesyłki. A tutaj tak żeby dotrzeć, jak nie przyjedzie na czas, to nie wiadomo. Nie, Moim zdaniem przyjeżdża do jakiegoś jednego punktu, przyjeżdża kurier na dużym autem bierze i na jeden rejon rozwozi całość. Myślę że większy porządek jest, Nie ma takiego rozdrabniania się na punkty jakieś tam.

Pani Ewo, a co pani sądzi o takim mikro centrum?

- R4: No u nas też by się to nie sprawdziło w żaden sposób, bo raz że my mamy dostawy prosto z magazynu, więc to jest ten sam dostawca, którego jest magazyn, to jest wszystko nadzorowane przez nich przede wszystkim. A dwa trochę bym się martwiła chyba dostępnością produktów w takiej mniejszej lokalizacji, no bo tam byłaby też na pewno inna częstotliwość zmieniania tego asortymentu. A u nas nieraz dzieje się tak, że mamy jakieś awaryjne sytuację, w których potrzebujemy czegoś na już, no i w tym momencie, w którym dzwoniemy do tej dużej hurtowni, to nie ma tego problemu, bo nic nam nigdy nie ginie, wszystko jest zawsze na stanie. No a tutaj bym się trochę obawiała, że przy takiej ilości na przykład, też zależy ile byłoby lokali podległych pod jedną mikro centrum. Ale gdyby to miała być jakaś większa ilość, żeby to miało ręce i nogi, to trochę się boję, że to mogłoby być niewystarczające asortyment, albo mogłoby go być po prostu za mało.

Pani Izo, a co pani sądzi o takim mikro centrum ?

- R2: Dla mnie jest to dobre rozwiązanie i firma, która mi dostarcza troszeczkę coś takiego ma.to jest cały czas jakby ich mikro centrum i fajnie, bo oni mają wtedy nad tym kontrolę, to nie jest jakiś tam pośrednik. Natomiast gdyby to miało iść przez iluś pośredników, to też bym się obawiała tego, że na którymś etapie ta moja dostawa gdzieś zniknie i nie będzie wiadomo gdzie. Dwa, że będzie przerzucanie odpowiedzialności.

No właśnie, czy wszystkie panie się zgadzacie, że taki problem mógłby się pojawić, o którym wspomniała pani Iza i pani Ola?

- R6: No bo w tym momencie nie możemy udowodnić, na którym etapie paczka uległa zniszczeniu. Bo kurier

ten ostatni będzie się wypierał, że on taką paczkę dostał. ten poprzednik z samochodu powie, że on dostał taką z samochodu i co?

Przerzucanie odpowiedzialności, zgadzają się panie, że to mógłby być problem?

- R4: Tak na pewno.

Pani Monika już na samym początku rozmowy o tych rowerach i tych nowych rozwiązaniach, Wspomniała pani pani Moniko, że też obawa rzucania tym towarem i z ręki do ręki, że nie dbają, nie szanują. Czy pani się zgadzacie z tym też, że tutaj mogłaby być obawa taka, że ten towar przez to, że byłby częściej przerzucany z auta do auta, z centrum do centrum, mógłby gdzieś po drodze częściej ulegać uszkodzeniom?

- R1: Pewnie, wrzucę raz to już jedzie. A takie przerzucanie jak najbardziej.

Wszystkie panie się zgadzacie, że to mógłby być problem? Czyli ogólnie wszystkie panie jesteście na nie dla takiego centrum?

- R1: Tak.

- R2: To zależy, jaki towar. Bo mogą być towary, w których w wielu firmach się sprawdza, w tych dużych, Biedronka, przy Żabka też ma swoje centra logistyczne.

- R1: Ale to bardziej jako dostawca jedzenia albo listonosz, bo kurier to chyba już tak nie bardzo.

To jeszcze kończąc chciałbym poruszyć wątek tych kopert dedykowanych dla przedsiębiorców. Czyli mają panie takie zdjęcia, byłaby informacja o tym, że to jest koperta, na której może się zatrzymać tylko i wyłącznie dostawca w jakimś tam przedziale czasowym, że od tej i do tej godziny koperta jest doła dostawcy. Taką kopertę moglibyśmy na przykład i czy to byłby dobry pomysł, Rezerwować sobie na przykład online dla swojego dostawcy na konkretną godzinę, na konkretne okno czasowe. Co pani o tym sądzi, czy tory się w ogóle sprawdziło w przypadku waszych działalności? Pani Iza kręci głową, że nie.

- R2: To znaczy ja nie mam dużych dostaw, więc być może w moim przypadku by się to sprawdziło, bo to jest teraz na tydzień, czy na 2 tygodnie i faktycznie jakbym miał sobie gdzie ten facet stanąć na te 10 minut, to byłoby super. Natomiast globalnie patrząc na to, jak ludzie parkują prywatni i jak często stają na miejscach dla dostawców i na wszelkiego rodzaju kopertach, to ja tego po prostu nie widzę. W momencie kiedy chyba musiałyby być

monitorowane te miejsca, żeby miało to sens i żeby one nie były blokowane przez kogoś, że ja to tylko stanęła dla chwili, bo coś potrzebuję załatwić.

Pani Agnieszko, a co pani sądzi o takiej kopertach dedykowanych dla dostawców ?

- R5: U nas by się to raczej nie sprawdziło, bardziej by mi zależało na rozszerzeniu tego okna czasowego, bo to się bardziej sprawdzi. Żeby teraz otworzyć taką specjalną o kopertę dla naszych dostawców na takie duże samochody, w ogóle w mojej lokalizacji byłoby ciężko. Lepiej jest im stanąć na placu, ale mówię, żeby rozszerzyli te ramy czasowe, żebym mogła później te nośniki odbierać. Koperty w naszym przypadku raczej się nie sprawdzam.

R3: Pani Marto, jakbyście macie swoje miejsca dla swoich dostawców, tutaj raczej

- Nie, my jesteśmy w tej komfortowej sytuacji, że tutaj.

Podejrzewam, że u pani Moniki jeżeli chodzi o muzeum, to samo. Ale jakbyście panie popatrzyły na rynek i na te punkty na rynku i dostawców?

- R6: Jeżeli to by dotyczyło dostawców typu InPost, czy DHL, co z tego, że ja sobie zamówię go na 12:00, być może w tym samym czasie 10 innych odbiorców zamówili sobie na 12:00 w 7 różnych miejscach rynku. No i wiadomo, że on już logistycznie nie wyrobię się.

Mówimy że to jest jeden kierowca zamówiony na tą samą godzinę do kilku miejsc. Ale podejrzewam, że platforma by jakoś działała, żeby nie blokować w tej godzinie.

- R6: No ale jeżeli mówimy o dostawcach typu DHL, Czy Inpost, no to on ma cały.

No nie tylko, bo mówimy tutaj o wszystkich dostawcach, którzy dostarczają towar do centrum.

- R6: Dla mojego prywatnego dostawcy, jeżeli ja mam podpisaną umowę z panem Kwiatkowskim, że pan Kwiatkowski przywozi mi coś, to ja mogę sobie zarezerwować jemu kopertę na 10:00. Ale jeżeli ja zamawiam DHL, czy InPost i ja potrzebuję nadać i przyjeżdża kurier, który ma całego busa zapakowanego po dach, to ja nie jestem jego jedynym odbiorcą, bo on ma kilka jeszcze punktów. I te punkty sobie tam. No a jak możemy sobie wybrać, w aplikacji ja sobie wybiorę, że to pan Kwiatkowski do mnie przyjeżdża? Przecież oni tam walą te paczki jakoś adresami chyba. Ja sobie tego nie mogę wyobrazić logistycznie. Owszem, przed każdym

punktem na przykład, przed każdym sklepikiem, przed każdym punktem żeby była jakaś koperta zarezerwowana tylko i wyłącznie pod ten punkt ale nie żeby to było

Ale jak pani sobie to wyobraża, żeby każdy punkt w rynku miałby mieć swoją kopertę?

- R3: Nie każdy, ale na przykład 5 takich, 1 na kilka miejsc.

Jedna koperta na kilka punktów.

- R3: No bo jest taki chaos w rynku, że to ciężko jeszcze z turystami, z tym wszystkim.

Pani Oliwio, a co pani sądzi o takiej kopercie dedykowanej dla kierowcy, dla dostawcy?

- R7: Szczerze mówiąc, jeżeli chodzi o naszych zaprzyjaźnionych i prywatnych dostawców takich, którzy przyjeżdżają do nas regularnie, no to może byłabym skłonna, żeby powiedzieć, że to jest naprawdę dobre rozwiązanie dla nas, bo jednak to wiadomo, że jest wyznaczony dla niego miejsce. Jakby też mi się wydaje, że dostawca nie miałby takiego stresu, żeby szybko wypakować, tylko miałby na to czas, wszystko by zrobił dokładnie. My również mielibyśmy spokojną głowę, że może jakby tam stać, żadnego mandatu nie będzie i też my sobie spokojnie ten towar odbierzemy. Wydaje mi się, że po części na pewno byłoby to dobre rozwiązanie i.

Pani Ewo?

- R4: To jest generalnie dobry pomysł, gdyby się to dobrze zorganizowało. Natomiast u nas nie ma na to miejsca po prostu. To jest awykonalne w miejscu w którym jesteśmy. Ponieważ od jednej strony mamy ulicę, na której jest zakaz wjazdu, jest podporządkowana i w ogóle wjazd tam większym samochodem graniczy z cudem. To jest centralnie naprzeciwko Salpolu, więc my właśnie od tej strony, od strony NFM mamy ulicę, w której obowiązuje zakaz wjazdu, zapas parkowania, ale tam i tak cały czas stoją samochody, więc tam nic nam nie wjedzie. Natomiast od strony, drugi wjazd mamy od strony Menniczej, gdzie po prostu nie ma miejsca na taką kopertę, bo tam jest brama wjazdowa na inną posesję i kontenery. Więc to jest fajny pomysł, jeżeli jest to gdzie zrobić.

Pani Olu, a co pani sądzi o takiej kopercie dedykowanej?

- R1: Może być, u mnie to jakoś zdało egzamin, bo ja bym też miała na to czas i głowę, żeby rezerwować takie miejsce. Ale współczuję osobom, które mają

dużo obowiązków, jeżeli chodzi o zamówienia, odbiór dostawy, jeszcze żeby pamiętać o tym, że o tej i o tej godzinie, na tą i na tą godzinę muszą tego dostawcę zarezerwować to miejsce.

01:30:00

No właśnie, pytanie do pań a propos rezerwowania tych miejsc. To jest już moje czwarte spotkanie, różne sugestie padały, nie chciałbym niczego sugerować, ale chciałbym zapytać, czy w ogóle rezerwowanie takie koperty jest potrzebne i czy to jest dobre rozwiązanie, rezerwujemy taką kopertę na jakiś określony czas dla dostawcy?

- R1: Dla mnie tak, bo ja nie mam tego ruchu takiego, ja nie mam tylu klientów, co na przykład tutaj panie w restauracji, w Żabce. No to ja sobie nie wyobrażam, żeby tam jeszcze zapanować nad tym, że na daną godzinę umawiać tego dostawcę.

Pani Monika poruszyła istotną rzecz, że ten kurier założymy, który przyjedzie, przyjeżdża do rynku rozwieść towar i on faktycznie ma kilka punktów i teraz ciężko będzie zarezerwować dla niego konkretnie akurat kopertę. Czy rozwiązaniem akurat, czy ta rezerwacja jest w ogóle potrzebna?

- R6: Ale jak nie będzie rezerwacji, to się potłuką o to miejsce, jak przyjedzie dwóch.

O to właśnie się pytam, jest taka koperta, jak są teraz miejsca parkingowe dla aut elektrycznych tylko i wyłącznie, Straż Miejska zaraz blokuje koła, jak ktoś zaparkuje, jak zaparkuje inny samochód, bo to są tylko dla aut elektrycznych. Byłyby takie koperty tylko dla dostawców, w jaki sposób kontrolowane. Czy to jest dobre rozwiązanie?

- R6: Ja myślę, że problem już jest na samej górze. W momencie, gdzie gdzieś w rozdzielni, tam gdzie rozdzielają paczki, bo zamiast wysłać 10 różnych kurierów i każdy z jedną paczką, to żeby przyjechał 1 ewentualnie dwóch kurierach, ja mówię o takich kurierach pocztowych, nie mówię o jakiś tam wewnętrznych kurierach. Jeżeli jest rynek, to niech to leci na dwa samochody i wtedy mamy też mniej aut w obrębie rynku. I tam mogą być te koperty, on sobie może spokojnie parkować na tych kopertach.

No dobrze, ale pytanie moje jest takie, czy te koperty powinny być rezerwowane faktycznie wcześniej przez jakąś aplikację, przy przez jakiejś, czy one po prostu powinny sobie być, przeznaczone tylko dla kurierów, to

przyjeżdża, widzi że jest wolne, staje, jak nie jest wolne, to czeka aż się zwolni i sobie staje?

- R6: Myślę, że przy takiej metodzie rezerwacji małe punkty były bez szans dlatego, że te większe takie przedsiębiorstwa, takie firmy jak moja po prostu by rezerwowały cały czas tą kopertę.. Bo to jest tak, ja mam dostawców co chwilę, ja nie mówię tutaj o muzeum, jaką muzeum, ale są też firmy w samym rynku działające, które są bardzo dużymi firmami i po prostu nie wiem, Nie chciałabym użyć sformułowania, że po złości, ale by sobie blokowały tę że kopertę.

No to właśnie, czy jest potrzeba rezerwowania takiej koperty, czy po prostu ona by sobie mogła być, w różnych miejscach w centrum byłyby takie koperty przeznaczone tylko dla dostawców w jakiś odpowiednich godzinach. I w tym momencie dostawca przyjeżdża, wie że może sobie tam zaparkować, wyładować towar, nie musi uciekać przed strażą miejską?

- R1: Mogłoby być, ale ja sobie nie wyobrażam przy tak rozkopanym Wrocławiu i zmianach codziennych, codziennie coś nowego, codziennie jakaś ulica nowa zamknięta, to ja sobie nie wyobrażam, żeby oni się wyrabiali w czasie.
- R3: To może najlepsze rozwiązanie by było, gdyby były koperty i stałe i koperty do rezerwacji. Wtedy każdy lokal sobie według swoich potrzeb, to jest zderzenie możliwości dla osób, które mają swoje lokale w centrum.
- R6: Albo nie wiem, może jakoś ulicami, bo też tych bocznych ulic dookoła rynku nie jest aż tak strasznie dużo. I nie wiem, wprowadzić godzinowe, na przykład godzinowe parkowanie na danej ulicy. Na przykład że między tą i tą na danej ulicy dostawcy mogą sobie parkować między 9:00, a 10:00. A na tej godzinie między 11:00 a 12:00 i może oni by też wiedzieli, jak sobie ułożyć pracę. Ciężko jest może nam podejmować decyzje, bo my nie pracujemy jako kurierzy, my nie znamy ich pracy, więc takie pytania powinny być skierowane do nich. Bo co z tego, że my sobie wymyślimy, że bookowanie kopert pod naszą firmą to jest dla nas super sprawa. Bo ja sobie ją zabookuję i będę stała w oknie od 11:00 do 11:05, bo mam zabookowaną kopertę, a kurier mi się spóźni.
- R3: No właśnie, znając korki we Wrocławiu to

01:35:00

- R6: I później mi przeleci, a pani z firmy obok zabookowała 11:15 i my się będziemy kłócić i

kurierzy się będą kłócić między sobą. Tak że cokolwiek, jakkolwiek decyzję podejmiemy i tak będziemy przekłute przez kurierów.

No dobrze, zgadzają się panie, że to mógłby być też problem? Pani Marta poruszyła ważną rzecz. Ale czy zgadzacie się panie, że taka koperta powinna być na przykład jedna koperta na kilka lokali w rynku?

- R3: Lepiej żeby jakaś była, niż żeby w ogóle nie było.
- R2: I tylko dla wyznaczonych w tym momencie lokali.
- R6: A jak będzie koperta i rowery, to się więcej rowerów zmieści na tej jednej kopercie.
- R3: Na jednej z uliczek bocznych po prostu 2-3, zależy ile tam jest potrzeb.

To jeszcze na koniec, czy podwyższenie kosztów dostaw wynikające ze zmiany sposobu realizacji dostaw byłyby dla was akceptowalne ?

- Nie (wszyscy)
- Do jakichkolwiek granic albo przy jakimkolwiek wsparciu?**

- R6: Myślę, że jak my słyszymy jakiegokolwiek podwyższenie kosztów, to od razu jesteśmy na nie, bo to i tak jest
- R4: No właśnie te koszty już są wysokie, a jeszcze jakby podwyższyli, to nie ma opcji w ogóle.

U żadnej z pań?

- R2: No chyba że miasto chciałoby położyć nasze interesy.
- R6: I dadzą nam po rowerze.
- R2: Na pocieszenie, będziemy mogli zostać kurierami.

Bardzo dziękuję za udział w tym spotkaniu, ale chciałam jeszcze zapytać, czy jeszcze coś, czy jeszcze jakieś wątki, czy coś jeszcze chcielibyście dodać, czy są jeszcze jakieś uwarunkowania, bądź elementy związane z tym systemem dostaw, które należałby poruszyć, a o których nie zdążyliśmy powiedzieć podczas tego spotkania?

- Nie. (wszyscy)
- R6: Czekamy na kurierów na rowerach. Bo jestem ciekawa jak oni będą zakręcać.

SCENARIUSZ IDI - OPRACOWANIE MASTERPLANU DLA PRZESTRZENI MIEJSKICH W CENTRUM

Wprowadzenie

- Powitanie, podziękowanie za przyjęcie propozycji udziału w badaniu
- Przedstawienie się moderatora
- Przedstawienie tematu i celu spotkania

Celem dzisiejszego spotkania jest poznanie Państwa opinii nad opracowanie Masterplanu dla przestrzeni miejskich w centrum (zwanego dalej Masterplanem). Masterplan ma wskazać kierunki i możliwości przekształceń terenów ulic i przestrzeni miejskich w zakresie technicznym, przestrzennym oraz organizacyjnym – uwzględniając priorytety funkcjonalne wskazane dla tego obszaru w dokumentach strategicznych Wrocławia, potrzebę odnowy (renesansu) ulic w centrum oraz zwiększenia odporności i pobudzenia żywotności przestrzeni publicznych w zmieniających się warunkach gospodarczych i klimatycznych. Przekazanie grafiki - granica obszaru objętego opracowaniem Masterplanu



d. Wyjaśnienie potrzeby rejestracji dyskusji

- W jaki sposób kurierzy obsługują strefę ścisłego centrum miasta (które jest podstawą opracowania)? Czy ściśle wyznaczone godziny dostaw wpływają na cenę oferowanej usługi transportowej?
- Czy w przypadku obsługi towarowej ścisłego centrum miasta trzeba stosować inne

rozwiązania/inaczej planować dostawy, niż w przypadku pozostałych części miasta?

- Jakie są oczekiwania odbiorców? Czy udaje się im bez problemu sprostać? Co w tym pomaga, a co przeszkadza?
- Czy jest istotne z punktu widzenia firmy kurierskiej, że ładunki są dowożone do centrum, które charakteryzuje się zabytkową zabudową oraz m.in. wąskimi uliczkami? Dlaczego takie elementy mają znaczenie?
- Co jest przeszkodą we wprowadzeniu ewentualnych zmian w obsłudze kurierskiej centrum miasta? Czy są to przeszkody organizacyjne, prawne, ekonomiczne oraz które z nich mają największą wagę?
- Jak mógłby być ten obszar obsługiwany przez kurierów, z wykorzystaniem jakich narzędzi (pojazdów)? Jakie rozwiązania są optymalne?
- Co planują firmy kurierskie w zakresie obsługi centrum miasta w najbliższej przyszłości?
 - Czy jest plan wykorzystania floty elektrycznej
 - Czy planowane są rowery cargo
 - Czy planowane jest konsolidowanie ładunków, wprowadzenie mikrocentrów logistycznych bliżej centrum dla celów przeładunku?
 - Jak mógłby być ten obszar obsługiwany przez kurierów, z wykorzystaniem jakich narzędzi (pojazdów)
- Jakie zmiany są najbardziej obiecujące? Jak to wpłynie na logistykę dostaw? Jakie są szanse, bariery, koszty wdrożenia takich rozwiązań?
- W jaki sposób zarządca przestrzeni/miasto może pomóc w ułatwieniu organizacji dostaw do centrum?
- Czy rozmówcy chcieliby coś dodać?

TRANSKRYPCJA IDI 01/25.05.21

Dzień dobry. Bardzo dziękuję, że przyjął Pan propozycję udziału w badaniu. Ja nazywam się Kamil, reprezentuję firmę EDBAD z Łodzi, ale na zlecenie Gminy Wrocław realizujemy obecny projekt. Celem dzisiejszego spotkania jest poznanie Pana opinii nad opracowaniem Master planu dla przestrzeni miejskich w Centrum, tak zwanego dalej Master planem. Master plan ma wskazać kierunki i możliwości przekształceń terenów ulic i przestrzeni miejskich w zakresie technicznym,

przestrzennym oraz organizacyjnym, uwzględniając priorytety funkcjonalne wskazane dla tego obszaru dokumentach strategicznych Wrocławia oraz potrzeby odnowy ulic w Centrum oraz zwiększenia odporności i pobudzenia żywotności przestrzeni publicznych w zmieniających się warunkach gospodarczych i klimatycznych. Otrzymał Pan ode mnie e-mailem mapkę, Centrum, o którym mówimy to jest ścisły rynek i wszystkie takie najbliższe uliczki przylegające do rynku, ten obszar otacza nam fosa, tutaj od strony Jana Pawła, Podwale do Parku Słowackiego, przy panoramie Raławickim, Most Pokoju i Ostrów Tumski, tak jak jest Odra. Czyli tu ścisły rynek i te wszystkie przyległe uliczki. Dobrze. Nasza rozmowa jest nagrywana, ale tylko w celu spisania potem transkrypcji z tej rozmowy. Badanie jest absolutnie anonimowe, nigdzie nie będziemy wymieniać Pana z imienia i nazwiska oraz nie będziemy wymieniać firmy, która Pan reprezentuje. Nigdzie też nie będziemy cytować wypowiedzi, jakby podpisując je imieniem, nazwiskiem. Tak, więc absolutnie anonimowo. Proszę mi powiedzieć Panie Damianie. W jaki sposób kurierzy obsługują strefę ścisłego Centrum Miasta, które jest właśnie podstawą naszego opracowania?

- No na chwilę obecną kurierzy obsługują ściśle Centrum w ten sam sposób, jak obsługuje cała reszta miasta. Czyli jest to trasa tylko i wyłącznie autami dostawczymi. No i chyba tyle. Większość tak naprawdę, no dojeżdżamy, kurierzy dojeżdżają pod adresy i potem jest towar doręczany ręcznie, tak.

Ale czy te ściśle wyznaczone godziny dostaw w ryku, tutaj w Centrum wpływają na Waszą pracę, utrudniają tą pracę czy wpływają na przykład.

- Jak najbardziej wpływają.

W jaki sposób?

- Bo trzeba do osoby dostosować rejon czy tam pracę czy obsługę danych adresów, w tych godzinach, w których jest możliwy wjazd. No, bo przesyłki doręczamy do 31 i pół kilogramów, więc siłą rzeczy musieliśmy podjechać, jak najbliżej wskazanego adresu, żeby tą przesyłkę dostarczyć, tak.

No, a te ściśle wyznaczone godziny dostaw do Centrum wpływają na cenę oferowanej usługi transportowej, przez Was? Czy na przykład ceny są wyższe przy dostawach do rynku.

- Teraz trzeba zaznaczyć tutaj dwie podstawowe rzeczy. Każda firma ma coś takiego, jak usługi

gwarantowane, jest to doręczenie do godziny 9-tej czy do godziny 12-tej i taka usługa jest dodatkowo płatna. Tylko, że w tych godzinach mamy 100 procentową pewność, że kurier przyjedzie i tą przesyłkę doręczy, czyli jeżeli mamy godzinę wjazdu zaznaczoną założymy do rynku, do godziny 8-9.

Nie słyszę Pana. Jakby Pan mógł mówić do telefonu.

- W ścisłym Centrum, czyli na przykład rynek, taka usługa jak najbardziej będzie dodatkowo płatna. No, bo mamy doręczenie do 9-tej, więc jeżeli firma chce taką mieć stuprocentową gwarancję, że do 9 ją dostanie, to będzie dodatkowa opłata. Natomiast cała reszta przesyłek, które nie mają dodatkowej usługi wykupionej, czyli tego gwaranta, to jest w takiej samej cenie, jak każda inna przesyłka, czyli.

Ale ta cena nie jest spowodowana, znaczy nie jest podwyższona tylko w rynku, tylko w ogóle gdziekolwiek dostarczacie do tej 9-tej, to usługa jest wtedy więcej płatna.

- Dokładnie tak. Jeżeli chodzi o takie normalne doręczanie bez usług dodatkowych, czyli bez tych gwarantów jest taka sama, jak w każdym innym zakątku miasta. Nie jest podwyższona, tylko ze względu na to, że na przykład jest zakaz wjazdu na ulicę po godzinie 10-tej czy 11-tej. Więc cena jest taka sama.

Czyli dostarczacie również paczki do rynku, do ścisłego Centrum po tej godzinie 9-tej, 10-tej, po tym okienku czasowym?

- Doręczamy. Natomiast nie ma wtedy możliwości wyjazdu samochodem, więc jest to praca, no ręczna, tak. Nie podjeżdżamy autem, tylko parkuje tam kurier w wyznaczonej strefie, no i idzie już potem niestety wszystko musimy doręczać ręcznie.

Czy w przypadku obsługi towarowej ścisłego Centrum Miasta, trzeba właśnie stosować jakieś inne rozwiązania, inaczej planować na przykład dostawy, niż w przypadku pozostałych części Miasta?

- Trzeba inaczej dostosować cały plan.

Jak to wygląda?

- No planujemy przede wszystkim, żeby doręczyć przesyłki w pierwszej kolejności, w strefach, które są objęte zakazem, a dopiero później planujemy sobie całą resztę trasy. Tak to mniej więcej na chwilę obecną wygląda.

No i wspominał Pan, że tam jest też inne rozwiązania, czyli potem już musicie parkować w jakiś strefach wyznaczonych, bo nie ma wjazdu do rynku.

- Tutaj przyjmijmy rynek, bo rynek jest objęty strefą.
No tak o tym Centrum, w zasadzie rozmawiamy.

- Tak. No to, jeżeli nie uda się kurierowi wjechać, przyjechać do momentu, kiedy ten zakaz nie obowiązuje, to potem niestety, ale musi zostawiać na obrzeżach tej strefy samochód i te przesyłki roznosić ręcznie, tak. Co jest dość mocno uciążliwe, bo tych przesyłek jest ogrom, to nie jest jedna czy dwie sztuki, tylko kilkadziesiąt przesyłek, więc.

No i jak ten kurier sobie radzi? On tak bierze po dwie, trzy przesyłki, roznosi, wraca do auta czy jeździ jakimś wózkiem, jak to wygląda?

- Pakuje paczki na wózek i tym wózkiem jeździ po prostu po tej strefie wyłączzonej z ruchu.

No dobrze. A jakie są oczekiwania odbiorców? Czy udaje Wam się sprostać bez problemu tym oczekiwaniom, co w tym pomaga, co przeszkadza? Mówimy o odbiorcach tu w ścisłym Centrum. Jakie oni mają wobec Was oczekiwania?

- No oczekiwania mają przede wszystkim, każdy by chciał dostać przesyłkę w momencie, kiedy jest w domu czy w biurze, tak. Ta strefa dość mocno zawęża to nasze pole manewru, tak. No, bo ktoś założył przychodzi do biura o godzinie 12-tej, 13-tej czy jest w domu o godzinie 14-tej. No i my nie jesteśmy w stanie wjechać do danej strefy, więc odbiorcy chcieliby przesyłkę w godzinach przez nich wyznaczoną dostać, a niestety my nie jesteśmy w stanie tego doręczyć.

No i co wtedy?

- No zaczynają się kombinacje, tak. Doręczania gdzieś, zmiany adresów, doręczanie po jakiś tam punktach, po sąsiadach, po punktach partnerskich. No jest to kombinacja i jakby nie było, no to ta satysfakcja klienta z naszych usług maleje, co potem wpływa na późniejszy nasz rozwój, tak. No, bo jak klient nie jest zadowolony, to nie wybiera naszej firmy, tylko wybiera firmę inną, która ewentualnie jest w stanie się dostawać czy tam inny system doręczenia przesyłek.

No tak. No, ale jakby ten zakaz wjazdu obowiązuje wszystkie firmy kurierskie, nie tylko Waszą?

- Oczywiście.

No, to jak inne firmy sobie radzą z tym, żeby zadowolić tego klienta?

- A na przykład mogą mieć więcej punktów partnerskich bliżej na przykład wskazanego adresu. No jest kilka takich rozwiązań, tak. Żeby jakoś pójść temu klientowi na rękę. Natomiast, jeżeli chodzi o doręczenie przesyłek w wyznaczonym terminie przez klienta, no w takich sprawach jest to dość uciążliwe, bo nie oszukujemy się każdy by chciał przesyłkę wtedy, kiedy jest w domu, czy tam załóżmy w godzinach popołudniowych, no my nie możemy wjeżdżać do tych stref, więc się idzie rano. No, a potem jest już kombinowanie, tak. Dzwonimy, ustalamy jakieś inne adresy, inne godziny przede wszystkim. No nie jest to na pewno na rękę klientowi.

No dobrze. Czy jest istotne w punktu widzenia firmy kurierskiej, że ładunki są dowożone do Centrum do rynku, które charakteryzuje się na przykład zabudową zabudową, gdzie na przykład nie ma wind albo na przykład wąskimi uliczkami. Czy to wpływa na Waszą pracę?

- Na pracę kuriera tak. Jeżeli chodzi tu o firmę kurierską, to w firmie kurierskiej nie robi nam różnicy gdzie tą przesyłkę doręczamy, czy to jest Centrum Miasta czy obrzeże. Jeżeli chodzi o kuriera, to kurierowi, jak najbardziej robi to różnicę.

No ale, na czym polegają te utrudnienia, które elementy mają znacznie? Te wąskie uliczki są istotne?

- Uliczki, brak miejsc parkingowych, brak przede wszystkim wyznaczonych miejsc dla dostawców, bo takich miejsc we Wrocławiu praktycznie nie ma, a jeżeli są no to zazwyczaj pozostawiane i nie przez dostawców. No przede wszystkim strefy jednokierunkowe, uliczki jednokierunkowe. No przy zabudowach tych zabytkowych, to najczęściej nie ma miejsc parkingowych. No, co mogę powiedzieć więcej. Przede wszystkim trudność w jeździe, tak. Jeździmy autami dostawczymi, auta są duże, więc musimy się przeciskać, niejednokrotnie gdzieś ktoś kogoś zarysuje, ktoś kogoś zastawi. No, to potem są jakieś tam nieprzyjemne sytuacje, które mają po prostu dalszy skutek taki, że klient, nie klient tylko taka osoba poszkodowana czy zastawiona przez kuriera składa skargę. No i tutaj już jest, no niemiło się robi po prostu. Więc, jak najbardziej jazda w Centrum Miasta i tymi wąskimi uliczkami w strefach zabytkowych jest dla nas uciążliwa.

A co jest przeszkodą w wprowadzaniu ewentualnych zmian w obsłudze kurierskiej Centrum Miasta?

- No przede wszystkim chyba kwestie finansowe, tak? **Tylko kasa czy na przykład są jakieś przeszkody, nie wiem organizacyjne, prawne, które Wam to uniemożliwiają. Bo ekonomiczne, czyli pieniądze. A czy jeszcze jakieś inne przeszkody, które blokują Wam wprowadzanie jakiś zmian, które by Wam ułatwiły pracę w Centrum?**

- No chyba podejście, jakby na przykład Urząd Miasta wystawił nam jakieś przepustki, ewentualnie jakieś takie możliwości parkingowe, tak. Że możemy parkować sobie w miejscach wyznaczonych, tylko dla kurierów, ewentualnie mieć jakieś abonamenty na miejsca parkingowe. No, bo nie oszukujemy się kurierzy, jak parkują w strefie płatnego parkowania, to też taki bilet musimy mieć, bo jak nie to dostajemy mandat, tak. Więc tutaj, jeżeli na przykład Miasto by się przychyliło na rzecz kurierów i albo nas zwolniło kompletnie z opłaty parkingowej. Na pewno też pomogłoby nam to w pracy, no i pozwoliło na polepszenie, jakości usług. I to nie tylko mojej firmy, tylko każdej firmy kurierskiej. No, bo nie oszukujemy się tych kurierów w Centrum Miasta nie ma 100 czy 130, tylko jest po dwóch z każdej firmy, więc jakoś miasto nie byłoby super ekstra stratne z tego tytułu.

No właśnie. Wspomniał Pan o jakimś takim rozwiązaniu, jak jakieś przepustki, jak Pan to widzi, taka przepustkę, jakby to miało wyglądać, ewentualnie?

- No firma kurierska, która ma dedykowanego kuriera, który obsługuje tą ścisłą strefę Centrum czy tam na przykład strefę wyłączoną, tak jak my mamy kuriera, który obsługuje rynek, no to po prostu firma kurierska by pisała do Urzędu Miasta numer rejestracyjny, imię i nazwisko kuriera, który obsługuje tą strefę, dostałby taką przepustkę na przykład, możliwość wjazdu do rynku, poza wyznaczonymi godzinami. Ewentualnie na przykład możliwości parkowania w miejscach płatnego parkowania bez możliwości czy tam bez naliczania opłat, tak. To by nam też dość mocno na pewno ułatwiło pracę i tak, jak mówię.

No właśnie. A jak to jest Panie Damianie, bo taka przepustka mogłaby być dobrym rozwiązaniem, ale czy to nie jest tak, że na przykład jest to tak skonturowane u Was, że zawsze jest ten sam kurier, zawsze jest to samo auto czy tych przepustek trzeba by było, nie wiem codziennie nową przepustkę, bo nowy numer rejestracyjny, nowe imię i nazwisko. Jak to wygląda?

- Są dedykowani kurierzy na swoje rejony, czyli tak, jak tutaj rozmawiamy o Centrum, no to byłoby dwóch maksymalnie trzech kurierów stałych. Ewentualnie jakby się kurier zmienił, to auto zostaje na pewno te same, bo region jest pod obsługą przewoźnika. To przewoźnik miałby wtedy dedykowane auto, tylko pod ten rejon.

Czyli, co lepsza przepustka na auto i na numer rejestracyjny czy jednak imienna dla kierowcy?

- Lepiej chyba na auto i na numer rejestracyjny.

No to takie organizacyjne sprawy, ekonomiczne i tutaj prośba do Urzędu. Dobra. A proszę mi powiedzieć, jak mógłby ten obszar być obsługiwany przez kurierów, z wykorzystaniem, jakich narzędzi ewentualnie pojazdów, gdyby na przykład ten problem ekonomiczny zniknął? Czyli kasa by była to, jakie są pomysły, żeby wdrożyć jakieś nowe rozwiązania, które by Wam mogły pomóc?

- No myślę, że jakieś rowery.

Rowery Cargo, takie dostawcze?

- Tak, tak. Takie z platformą. Natomiast to się wiąże znowu z tym, że taki kurier, no rozwoziłby dość małą ilość przesyłek, bo nie oszukujemy się w taki rower nie wejdzie tych przesyłek dużo. Dodatkowo jest niebezpieczeństwo kradzieży no, bo ten rower wchodząc pod dany adres musimy zostawić na zewnątrz i istnieje ryzyko kradzieży. Można byłoby wprowadzić samochody elektryczne, natomiast dalej nie zwalnia nas to z zakazu wjazdu do stref zamkniętych, tak. Więc tak to wygląda, bo jeżeli chodzi o wózki, to na wózkach na chwilę obecność większość kurierów pracuje. Na taki wózek się zmieści 4 do 5-ciu paczek takich średniej wielkości, więc też nie ratuje mam to życia. Rowery, no mówię. Super rozwiązanie. Natomiast dalej pozostaje problem małej ładowności paczek, tak. Bo nie ładujemy dużej ilości paczek, no i tej możliwości kradzieży, tak.

No, ale jakby te rowery. Te rowery skąd by miały jeździć do tego rynku? Z Waszego Centrum?

- No chyba tak. Bo wątpię, żeby kurier był w stanie sam wrzucić na auto taki rower. Ewentualnie mieć jakiś punkt, w którym te rowery by stacjonowały, no ale z kolei to się wiąże znowu z kosztami utrzymania punktu obsługi, wynajęcia pomieszczenia.

No, bo właśnie mam pytanie. Zaraz wrócimy jeszcze do tej floty elektrycznej rowerów Cargo. Czy planowane u Was jest ewentualnie takie konsolidowanie ładunków,

prorowadzenie takiego micro Centrum logistycznego, bliżej Centrum dla celów przeładunku. I czy to ewentualnie byłoby dobrym rozwiązaniem? Czyli z głównego Centrum jedziecie do micro Centrum, gdzieś przy Centrum Miasta, tutaj się rozładowujecie i stąd na przykład właśnie takimi rowerami albo małymi jakimiś elektrycznymi autami dalej jest to rozwżone po rynku. Czy to w ogóle jest realne do zrealizowania?

- Wydaje mi się, że to jest nierealne do zrealizowania. Ponieważ kurier musiałby się ładować do naszego Centrum, potem jechać do tego mniejszego Centrum, tam znowu się przeładowywać, przepakowywać, co się wiąże z czasem. A my mamy płacone od dostawy, więc tak naprawdę zależy nam, żeby doręczyć, jak najwięcej przesyłek w ciągu dnia, a jednak takiej jazdy z jednego punktu do drugiego tam przeładowywanie się, to wiąże się z czasem, tak. Tracimy czas na dostawy. A z tego, co widzę, to większość firm kurierskich przenosi się na obrzeża Miasta, ponieważ we Wrocławiu obowiązują godziny dla aut ciężarowych, a na obrzeżach tych zakazów godzinowych nie ma, tak. Więc wszystkie firmy kurierskie uciekają na obrzeża Miast, żeby jednak ciężarówki miały łatwiejszy dostęp, dojazd. I żeby mogły dojeżdżać o każdej porze dnia i nocy.

Czyli takie micro Centrum, to jest nietrafiony pomysł dla Was, tak? Nawet, jeżeli by to miało na przykład ułatwić przeładunek dla tych rowerów Cargo, żeby one nie musiały jechać gdzieś z obrzeży Miasta, tylko tutaj by się przeładowywały i jeździłyby sobie po rynku.

- Taka opcja byłaby dobra. No, ale mówię podejrzewam, że nikt się na to nie zgodzi, bo tu się wiązą potężne koszty, tak. Miejsce, pracownicy, no nie wiem. Ciężko jest mi się wypowiedzieć w tym temacie.

No dobrze.

- To trzeba by było zapytać kogoś z zarządu firmy, tak naprawdę, jak oni to postrzegają.

A jaka jest. A czy planujecie w ogóle wykorzystywać flotę elektryczną Waszej.

- Wykorzystujemy flotę elektryczną na chwilę obecną. **Już wykorzystujecie?**

- Już wykorzystujemy.

Ale w ścisłym Centrum też?

- Nie tylko w ścisłym Centrum. Tutaj flota elektryczna jest ograniczona, jeżeli chodzi o ilość kilometrów

przejechany w ciągu dnia, ponieważ auta elektryczne mają bardzo mały zasięg.

No właśnie.

- Ale jakby nie było, to Centrum Miasta, już mamy kilka aut elektrycznych i kurierzy jeżdżą tam elektrykami. Nie mówię tutaj o rynku, bo akurat w tej strefie zaznaczonej tej, którą mapkę dostałem, to na chwilę obecną chyba nie jeździ żaden elektryczny samochód. Natomiast na obrzeżach miast już zaczynają.

A właśnie, a dlaczego nie jeździ?

- Akurat przewoźnicy nie zdecydowali się na to, żeby wziąć auta elektryczne.

Ale nie zdecydowali się, dlaczego? Jest to jakieś utrudnienie dla tych aut z rynku? Czy problemem na przykład, nie wiem nie ma gdzie zaparkować, nie ma ładowarek? Jak to wygląda, jakby to można było rozwiązać, żebyście chętniej w rynku jeździli elektrycznymi autami?

- No przede wszystkim chodzi o kwestie zakupu samochodu. Samochody elektryczne są bardzo drogie.

No tak. Ale już macie jakieś. Chodzi mi o to, dlaczego nie jeżdżą w rynku.

- Bo tak, jak mówię przewoźnicy, którzy zdecydowali się na samochody elektryczne, akurat nie mają prac w ręku, więc no nie wiem, trzeba byłoby zapytać przewoźników stricte obsługujących te Centrum z mapki, żeby się dowiedzieć, dlaczego oni jeszcze nie jeżdżą elektrykami. No mówię, przede wszystkim ten zasięg, podejrzewam. Zasięg jest znikomy w tych autach.

No dobrze. Byśmy sobie mogli trochę tak pomarzyć, to jak mógłby być ten obszar obsługiwany przez kurierów z wykorzystaniem, jakich narzędzi, jakich pojazdów, żeby było idealnie dla Was, jako firmy kurierskiej, dostawczej idealnie dla Miasta, idealnie dla klientów? Co by tam się musiało wydarzyć w tym Centrum?

- No podejrzewam, że tak. Auta elektryczne, no mamy ładowność, możemy zapakować wszystkie paczki, nie marnujemy czasu na przeładunki. Dwa, no dodatkowe miejsca dla dostawców przeznaczone tylko i wyłącznie dla dostawców. No i taka przepustka, żeby można było wjeżdżać w strefę zamkniętą bez żadnych mandatów i bez żadnych obaw, że zostaniemy ukarani. No i myślę, że wtedy byłoby już wszystko w porządku. I wtedy karier by

zaplanował tak trasę, żeby wszyscy byli zadowoleni. I klient i firmy, czyli mógłby wyjechać rano, obsłużyć firmy, ewentualnie w godzinach popołudniowych przyjechać, obsłużyć też adresy prywatne, które znajdują się w takiej strefie.

No dobrze. A proszę mi w takim razie powiedzieć. A jakby to wpłynęło na logistykę dostaw w tym rynku? Gdyby to się wydarzyło to, o czym rozmawiamy?

- No podejrzewam, że polepszyłoby to logistykę całą. Kurier nie musiałby wyjeżdżać z samego rana, nie musiałby kombinować. Tylko wyjeżdżałby razem z innymi kurierami, czyli na spokojnie mógłby realizować adres po adresie. Od początku do końca, a nie wjeżdżać w środek rejonu, doręczać strefę wyłączoną i szybko z niej uciekać, bo zaraz zostanie ukarany mandatem, tak. Więc ta praca też byłaby spokojniejsza i bardziej poukładana. Można byłoby wszystko zaplanować.

Ale tutaj mówimy też o wydłużeniu tego okna dostaw, tak? Czyli jakby to miało wyglądać, cały dzień możliwość wjazdu do rynku z dostawami?

- No, jeżeli na przykład byłaby taka możliwość, to na przykład dla aut elektrycznych, dla dostawców. Tak, wtedy cały dzień. Albo na przykład nie wiem, do godziny 14-tej wydłużone to okno ale z zaznaczeniem, że no wtedy rozmawiamy już o jakimś takim alternatywnym środku. Nie mówię o autach spalinowych, tylko albo właśnie elektryki albo coś w ten deseń, jakieś takie mniejsze auta dostawcze. Ale też z silnikami hybrydowymi, czyli elektrycznymi, a nie spalinowymi, tak.

No dobrze. To, czyli jeżeli. Bo takie mam pytanie. W jaki sposób zarządca przestrzeni, czyli Miasta może pomóc w ułatwieniu organizacji dostaw do Centrum? Czyli na pewno wydłużyć to okno dostaw, tak jak Pan mówił do godziny 14-tej, to by wystarczyło. Ale wspominał Pan o takich specjalnych miejscach parkingowych dla dostawców, takie dodatkowe ekstra koperty dla dostawców, o tym mówimy, tak?

- Tak.

Jakby to miało wyglądać? Ile by tego musiało być w rynku, gdzie najlepiej umiejscowione, a przede wszystkim, jaki Pan by miał pomysł, żeby to było przestrzegane, że to jest tylko dla dostawców i na przykład jakiś tam przysłowiowy Pan Józek nie zaparkował sobie na chwilę, bo musi kupić kwiatki na przykład na Solnym i w tym momencie blokuje miejsce dla kuriera. To, jak to rozwiązać?

- No do wyegzekwowania takich kopert, no na pewno straż miejska i policja. Tak, jak egzekwują parkowanie na przykład dla miejsc, dla inwalidów czy jakiś innych wyznaczonych do aut elektrycznych na przykład, a nie są to auta elektryczne. Więc, jeżeli chodzi o przestrzeganie, no to policja. Koperty, no ciężko jest mi powiedzieć, w jakich punktach. No na pewno musiałyby być to więcej. W tym momencie te miejsca dla dostawców, najczęściej są poukrywane gdzieś tam od strony podwórek, gdzieś tylko i wyłącznie przy dużych biurowcach, przy takich typu budynkach. Natomiast, wydaje mi się, że jakby w ścisłym Centrum, chociaż jedna taka koperta na ulicę byłaby gdzieś na początku czy na końcu, to w zupełności by wystarczyło.

I co i taka koperta musiałaby być oczywiście oznaczona, ale teraz tak. Pytanie, czy to taka po prostu stoi koperta, kurier jak ją widzi wjeżdża czy na przykład, nie wiem rezerwowanie takich kopert na przykład przez system online.

- Nie. Najnormalniej w świecie, tak jak w tym momencie są miejsca dla dostawców z wyznaczoną kopertą, ze znakiem pionowym miejsce dla dostawcy i po prostu w dalszym ciągu. Tylko, żeby zwiększyć taką ilość tych miejsc, tak.

No, ale na każdej ulicy w rynku jednak taka koperta.

- No może przesadziłem no, ale żeby było tego więcej. Bo teraz jest na palcach jednej ręki licząc tych miejsc. A niestety, nie tylko kurierzy z nich korzystają, tylko też dostawcy i do restauracji i do sklepów, więc tego jest stanowczo za mało.

Dobra. I one miały być po prostu pilnowane, w sensie mandatami, tak? Przez straż miejską czy przez policję.

- No tak.

A w jakich godzinach takie koperty miałyby być dostępne dla dostawców, dla kurierów? Przez cały dzień?

- No przynajmniej do tej godziny 16-tej. Założmy od godziny 5-tej do 16-tej. Tak, jak się zaczynają dostawy i do sklepów i do restauracji. Potem firmy kurierskie, to wydaje mi się, że 5-16 bądź 5-15 to byłoby takie optymalne.

To jeszcze chciałem dopytać o te rowery Cargo. Bo tak, mała ładowność i ewentualnie strach przed kradzieżą takiego roweru czy też całego ładunku. A jakie jeszcze ewentualnie obawy Pan miałby przed wdrożeniem takiego rozwiązania, czyli takiej floty rowerów Cargo?

- Przede wszystkim, warunki atmosferyczne, tak. Bo w momencie dostawy samochodem nie przejmujemy się czy jest 30- ści stopni na dworze, minus 30-ści czy pada deszcz. Przesyłki są cały czas przykryta, nie ma możliwości, żeby te przesyłki zamokły czy cokolwiek się z nimi stało. W takim rowerze istnieje ryzyko, tak. Przede wszystkim kurier jest narażony na te warunki atmosferyczne, no cięższa praca od razu. Jeżeli chodzi o takie rowery Cargo.

No dobra. To jeszcze podsumowując Panie Damianie już tak całą naszą rozmowę. W jaki sposób zarządca przestrzeni, czyli Miasto może pomóc Państwu, kurierom w organizacji dostaw do Centrum. Jakby Pan mógł tak wypunktować.

- No przede wszystkim. Miejsce dla dostawców.
Do telefonu, bo coś słabo Pana słyszę.
- Miejsca dla dostawców tylko i wyłącznie dedykowane dostawcom, dodatkowo wydłużyć to okno czasowe do wjazdu, do strefy wyłączanej z ruchu, no zwolnić kurierów i dostawców z opłat parkingowych, w momencie, kiedy nie parkujemy na takim miejscu, bo tylko i wyłącznie dla dostawcy. No i chyba na chwilę obecną tyle.

Dobra. Czy jest jeszcze coś, co chciałby Pan od siebie dodać, co nie było poruszone podczas naszej rozmowy?

- Nie.
Nie?
- Chyba nie.
Halo.

- Nie, nie. Nie mam nic do dodania.
Dobra. Bardzo dziękuję Panu za rozmowę.

TRANSKRYPCJA IDI 02/25.05.21

Dobra to dzień dobry jeszcze raz.

- Dzień dobry.
Nazywam się Kamil. I bardzo Panu dziękuję za przyjęcie propozycji udziału w badaniu. Reprezentuję firmę Edbad z Łodzi, ale badanie jest realizowane dla Gminy Wrocław. Celem dzisiejszego spotkania jest poznanie Państwa, Pana opinii na temat nad opracowaniem Master planu, dla przestrzeni miejskich Centrum Wrocławia, zwanego dalej właśnie Master planem. Mapkę wysłałem Panu e-mailem, ale to łatwo sobie wyobrazić. Chodzi o ścisły rynek i takie najbliższe ulice przylegające do rynku tutaj Kazimierza Wielkiego i kawałek dalej, jak jest Sol-Pol. Fosa otacza nam ten cały

rejon, czyli tutaj od Jana Pawła drugiego, jak jest fosa i ta fosa tutaj przy Podwalu, aż do Parku Słowackiego, jak jest Panorama Racławicka i potem Odra, jak Ostrów Tumski. To jest ten taki rejon ścisłego rynku, zwany dalej będzie Masterplanem. Master plan ma wskazać kierunki i możliwości przekształceń terenów ulic i przestrzeni miejskich w zakresie technicznym, przestrzennym oraz organizacyjnym, uwzględniając priorytety funkcjonalne, wskazane dla tego obszaru w dokumentach strategicznych Wrocławia. Oraz potrzeby odnowy ulic Centrum oraz zwiększenia odporności i pobudzenia żywotności przestrzeni publicznych, w zmieniających się warunkach gospodarczych i klimatycznych. Grafikę Pan ode mnie dostał e-mailem, więc wie Pan, o czym mówimy. Nasza rozmowa jest nagrywana, chciałem tylko od razu Pana poinformować. Natomiast nie jest to absolutnie nigdzie dalej przekazywane. Nagrywamy to tylko po to, żebym ja potem mógł spisać sobie spokojnie transkrypcje z naszej rozmowy, żeby po prostu to trwało krócej, żebym nie musiał sobie notować teraz podczas naszej rozmowy. Dla Pana na pewno to zaoszczędzi czas. Natomiast absolutnie jest to anonimowe, nigdzie nie będziemy Państwa cytować z imienia, nazwiska. Nie podajemy żadnej nazwy firmy, to trafia jakby do zbiorczego takiego zestawienia ze wszystkich naszych rozmów, które przeprowadzamy na temat właśnie tego projektu. Dobrze, to żeby nie zabierać za dużo czasu. Proszę mi powiedzieć. W jaki sposób kurierzy obsługują strefę ścisłego Centrum Miasta, które jest właśnie podstawą naszego opracowania?

- W chwili obecnej, wiadomo ściśle centrum wygląda tak, że tam są różne pewne strefy wyznaczone godzinowe. Najczęściej to robią samochodami, co jest dużym problemem, bo uliczki są ciasne, wąskie, nie ma gdzie zaparkować. Firmy wiadomo są firmy, które pozwalają kurierom wejść na przykład o godziny 12-tej czy 14-tej, 14-sta to już późno. 12-sta, 10-ta na przykład a później nie wpuszczają kurierów na przykład już do budynku, nie. Więc tu jest największy problem, jak chodzi o wielkość uliczek, ciasnotę i brak miejsc parkingowych. No, a wiadomo każdy by chciał pod drzwi, najlepiej i też duże ilości tych paczek, bo tam jest dużo firm, które zamawiają ciężkie paczki. Więc kurierzy obsługują to samochodami, staramy się najmniejsze samochody wybierać, ale, no mówię samochody przede wszystkim, nie.

No właśnie. Ale czy te ściśle wyznaczone godziny dostaw wpływają na cenę oferowanej usługi transportowej?

- No troszeczkę tak, bo jakby my musimy wywierać w jakiś sposób presję czasową na współpracownika, który musi się wyronić w odpowiedniej godzinie, tak. Musimy go zmotywować do tego, żeby przychodził do pracy wcześniej, na przykład. Więc tutaj wiadomo też jakby my wtedy potrzebujemy wtedy też większą kasę, żeby dać kasę naszemu współpracownikowi.

Kierowcy, który jedzie.

- Kierowcy. Ale też, jeśli chodzi o ścisłe Centrum, to wiadomo dużo częściej zdarzają się różnego rodzaju obcierki, słupki powyginane i tym podobne, co generuje koszty dla firmy.

Właśnie. Jak często zdarzają się takie wypadki? W sensie chodzi o takie uszkodzenia Waszych aut, rozumiem. Tak?

- Tak. No, jeżeli mówimy tu ogólnie o flocie czy o Centrum?

Nie. My rozmawiamy o samym Centrum, ścisłym Centrum Wrocławia.

- Jak powiem, że ze dwa razy w miesiącu się zdarzy, jakaś obcierka, wygięty słupek jakiś miejski albo rozcięta opona o krawężnik lub o coś takiego, to myślę, że nie skłamię. Dokładnej statystyki nie znam, bo jakby nie prowadzę tego, ale średnio dwa razy w miesiącu się zdarza, że gdzieś jest jakiś problem, mówię albo z rozwaloną oponą o jakiś krawężnik albo gdzieś jakieś obtarty nasz samochód, jakiś słupek, jakieś lusterko gdzieś złożone w innym samochodzie. Bo wiadomo najczęściej są to duże samochody, bo to dostawcze busy, więc one są szerokie, a ludzie parkują, jak parkują, bo przecież Smart się zmieści, to jak już jedzie bus, to już jest problem. Do tego jeszcze w godzinach rannych, muszę pamiętać, że też są pewnego rodzaju dostawy, gdzie ludzie też przyjeżdżają samochody ciężarowe, blokują na przykład ulice na pół godziny, bo ona musi rozładować towar. Dla naszego kuriera pół godziny, to jest powiedzmy, nie wiem 10 paczek doręczonych. Więc to automatycznie też komplikuje to sprawę kurierowi, który mógłby dostarczyć 10 paczek, a stoi za śmieciarką, za jakimś samochodem obsługującym sklep, który musi wyładować na przykład towar.

I jak rozumiem, że to wpływa na te podwyższone ceny.

- Tak, tak. No wiadomo, bo to jakby wśród kierowców, jeżeli się szuka kogoś do Miasta, to wiadomo, że raczej nie ma lasu rąk, tylko musimy kogoś delikatnie zmusić do tego, no każdy woli jeździć po osiedlach, gdzieś tam po reszcie Miasta, gdzie jest dużo miejsca parkingowego i mają wygodnie, a nie jechać do Centrum, gdzie zaparkuje auto na środku ulicy, żeby wyrzucić paczkę i ma od razu milion klaksonów za sobą, bo zablokował ruch, nie. Bo tutaj też trzeba troszeczkę więcej pieniędzy dać, bo też jakby dostajemy większe pieniądze za dostarczoną usługę, nie.

A czy w przypadku obsługi towarowej ścisłego Centrum Miasta trzeba stosować inne rozwiązania? Na przykład inaczej planować te dostawy, niż w przypadku pozostałych części Miasta. Jak to wygląda, jakie są różnice?

- Oczywiście. Różnice są przede wszystkim czasowe, tak. Bo ludzie zamawiają dużo przesyłek do pracy. Na przykład są sklepy, które zaczynają pracę o godzinie 10-tej, a kurier już na przykład zaczyna pracę tam w tym rejonie o godzinie 9-tej. I on jest pod tym punktem, pod tym adresem, ta firma jest zamknięta. No to teoretycznie może zrobić tą odmowę przyjęcia, ale wiadomo zależy, jak najbardziej, żeby dostarczyć przesyłki, więc na przykład robi resztę roboty i później specjalnie wraca w ten punkt, żeby dostarczyć. Albo odwrotnie, firma pracuje na przykład do tam którejś godziny, a kurier ma tych paczek troszeczkę, więc musi się sprężyć, żeby. Ma w swojej głowie czy na kartce spisane, że na przykład, jaka firma, do której godziny, jaki odbiór, o której godzinie, bo na przykład, jak przyjedzie 15 minut później, to drzwi będą zamknięte. Oczywiście skarga, kara dla nas, że nie dostarczyliśmy towaru, więc kurier tutaj musi zawsze brać pod uwagę te godziny, tak. Tak, jak powiedziałem na rynku, w rynku, bo tak będę to nazywał rynkiem.

Tak, tak. Tak nazywajmy, bo to w zasadzie jest rynek, najbliższe okolice, no.

- Więc, jeśli mamy na przykład rynku, to doskonale wiemy, jak ktoś jeździ po Wrocławiu, że tam różne sytuacje, tak jak wcześniej mówiłem blokowania ulic, to są standardem, tak. Od prywatnych osób, które przyjechały na 5 minut do knajpy po coś i dają dalej i zablokują samochodem, do nie wiem rikszy, wózków, koni zaprzęgowych, które jadą furmanką i Pan pokazuje komuś tam Miasto, nie. To dla naszego kuriera, to już jest problem, bo on ma tam za chwilę

odbiór i jak się na niego spóźni to będzie kara. Karę trzeba będzie odbyć, nie.

No dobra. Czyli, jak to jest, jak jest różnicowana ta obsługa towarowa ścisłego Centrum, a te na przykład w przypadku pozostałych części Miasta. Czyli jak planujecie dostawę do rynku to, czym ona się różni od tej planowanej, na przykład na jakieś osiedle?

- No tak, jak powiedziałem. Osiedle domków jednorodzinnych lub innych rzeczy, to tam są przedziały czasowe albo i tych przedziałów czasowych nie ma, tak. Jeżeli jest to osiedle domków jednorodzinnych czy blokowisko i ktoś zamówił przesyłkę, to może ją otrzymać powiedzmy od godziny 10-tej do godziny 14-tej, tak, w takim przedziale czasowy. I tam generalnie nic się wielkiego nie stanie. Tu, jeśli chodzi o Centrum, no to tutaj się stanie i to dość dużo. Bo tak, jak powiedziałem na przykład ta firma albo będzie zamknięta. Więc tak w punkt są przycelowane te przesyłki i o ile kurier po normalnym rejonie, poza rynkiem jeździ sobie trochę, jak chce tak tutaj raczej pomagamy się mu też ustawić, żeby było, jak najbardziej optymalna, żeby nie kluczył tam po tych drózkach, bo też tam rynek ma do siebie, że te uliczki jednokierunkowym są bardzo dużym utrudnieniem. Więc tutaj też jakby, mówię pomagamy kurierowi, gdzieś tam ustalić trasę tak, żeby nie wracał po 15 razy. Staramy się przenosić na przykład jakieś tam odbiory czy dostarczanie paczek na jakieś tam godziny późniejsze lub tym podobne rzeczy, żeby on po prostu jadąc raz jak najbardziej zoptymalizował trasę i jak najszybciej wyjechał z tego rynku, żeby nie kręcić. A w reszcie Miasta, tak naprawdę nie ma to największego znaczenia, bo firmy oczywiście wszędzie są, bo jak powiedziałem gdzieś tam się da przejechać od jednego miejsca, do drugiego miejsca firmą, poza Centrum nie ma takiego problemu, bo uliczki są raczej szersze, rzadko się zdarza blokada, jakieś takie typu rzeczy. No tutaj jest dość często się zdarza, nie. Więc tam kurier sobie jeździ, jak chce, że tak powiem, a w Centrum raczej staramy się mu pomóc i trasę ułożyć, żeby raczej miał punkt po punkcie i bardzo nie musiał się zastanawiać, jak on ma skręcić, żeby było dobrze, nie.

Ale czy Wy zwracacie uwagę na te okno czasowe, które jest w rynku, że Ty na przykład dostawę można do danej godziny, czy po prostu jeździcie później również?

Oczywiście, no najbardziej nam zależy na tym, żeby jednak było wszystko, jak klient dostaje wiadomość, że dostanie paczkę między godziną 10-tą, a powiedzmy 12-

tą, to żeby dostał tą paczkę w tym czasie. I jeśli chodzi o rynek, to tego najbardziej pilnujemy, bo tak jak powiedziałem, tutaj te firmy tak, bo jeśli chodzi o rynek, to o firmy przede wszystkim staramy się zadbać, bo one tutaj mają wysyłkę i dostawę, to tutaj jest jakby najwięcej firm, nie. Czyli jednak bardzo tego pilnujemy i staramy się tego przestrzegać, bo też różne, mówię, wjazdy gdzieś tam. Przyjedzie kurier o godzinie 9-tej czy o 10-tej to wiadomo, że w większości miejsc już też nie zaparkuje, tak. A jeżeli przyjedzie na przykład o godzinie siódmej, tam gdzieś wystartuje, to wiadomo, że jeszcze coś tam pozostawia czy tam powjeżdża, po parkuje, pozostawia. Później tam koło godziny 12-tej wiadomo, że też już się troszeczkę luźniej robi, to też tutaj staramy się naciskać, żeby on jednak te ramy czasowe pilnował i żeby się tego bardzo trzymał. Bo tak, jak powiedziałem też się staramy oczywiście, no bo to jeżeli klient dostaje SMS między 12 a 14 to ta przesyłka musi być, tak. Jeśli chodzi też o Centrum, to trzeba pamiętać, że kurier, jeżeli wykonuje usługę, na przykład telefonowania, to bardzo często telefonuje w sprawie takiej konkretnej, żeby ktoś na przykład wyszedł na chodnik już. Żeby nie na zasadzie, jak pod domem, dzień dobry, jest Pan w domu, to ja tam wejdę za chwilę przyniosę paczkę tylko na przykład dzwoni i z pytanie, prośbą właściwie. „Może Pan wyjść na ulicę, żebym ja tą paczkę tylko Panu dał do ręki, przez okno i ja sobie już pojadę dalej”. Nie? Bo tego miejsca parkingowego nie ma, dlatego te ramy czasowe są bardziej pilnowane. Bo wracanie potem kilka razy w to samo miejsce, to naprawdę tutaj w tym momencie jest utrudnione, nieopłacalne i nie jest to nam potrzebne, nie.

A jakie są oczekiwania odbiorców? Czy udaje się im bez problemu sprostać? Co w tym pomaga, co przeszkadza, żeby ci właściwie klienci, odbiorcy byli zadowoleni?

- Oczekiwania odbiorców są. Czy się da sprostać? Nie da się sprostać oczekiwaniom odbiorców żadnych. Jak sobie zażyczy Pan paczkę na 12-tą i on w danym momencie ma spotkanie. No to przecież, jak przywiezie ją o 17-tek kurier to się nic nie stanie. To są mniej więcej oczekiwania, żeby ten kurier był prawie, że na telefon, a tak się niestety nie da. Ale najczęściej, jeśli chodzi o klientów, no to klienci chcą, żeby do nich zadzwonić bardzo często, poinformować ich, że tam kurier za 5 minut będzie, że ta przesyłka za chwilę, już jest na przykład, zapytać czy. Kurierzy nasi też dzwonią, pytają, bo to jest też dla nich duże ułatwienie, kiedy na przykład dzwoni

do firmy i pyta się czy na przykład Pani Jola jest w pracy, Pani Jola mówi, że dzisiaj jej nie ma, no to on już może pominąć, jechać dalej, a nie parkować 15 minut, po to, żeby odbić się od klatki i wrócić. Klienta oczekiwania najczęściej są takie, żeby po prostu go poinformować, że dzwonimy. No niestety czasami jest tak, że z rynku klient mówi, że go dzisiaj nie ma w pracy, jest w domu, to kurier podjedzie. A się okazuje, że ten jego dom jest oddalony o 30 kilometrów i on nie rozumie, dlaczego kurier nie może podjechać, nie. I to są oczekiwania klientów.

Rozumiem. A czy istotne jest z punktu widzenia właśnie firmy kurierskiej, że ładunki są dowożone do Centrum, które charakteryzuje się zabytkową zabudową oraz właśnie między innymi wąskimi uliczkami? Czy to ma znacznie dla Was?

- Czy jest istotne. No ciężko stwierdzić czy to jest istotne. Pieniądz jest pieniądz, z jednej strony. Tak, jak mówię, dla nas jest to utrudnienie na pewno, tak.

No właśnie. Jakie utrudnienie? W czym utrudnienie?

- Utrudnienie przede wszystkim z szerokością uliczek, wystające różnego rodzaju banery reklamowe, fasady budynków, wąskie chodniki, brak miejsc parkingowych. Rynek, sam rynek, gdzie też ciężko na niego wjechać, to to jest tak naprawdę główne utrudnienie, jeśli chodzi o ścisłe Centrum. Na pewno 100 razy lepiej się jeździ gdzieś tam po bokach, gdzie, nie ma takich wąskich uliczek, gdzie jest więcej miejsc parkingowych, gdzie nie ma tej całej zabudowy. To kolejna sprawa, która jest utrudnieniem to jest to, że nie we wszystkich budynkach są windy. A proszę też pamiętać, że jeżeli kurier musi lecieć na czwarte piętro w starej kamienicy, to to piętro ma wysokość gdzieś 5,40. Czyli takie 2 piętra normalnego budynku. To, jak on musi na przykład karmę 25 kilo zanieść Pani do biura albo tam jakiegoś domu, 25 kilo karmy na czwarte piętro, no to on wraca spompowany tak, że mu się robić nie chce, nie. Więc to jest jakby utrudnienie. A druga sprawa to jest przez to, że te budynki są takie, jakie są, bo to są zabytkowe budynki ramy rozładunkowe o ile są jakieś albo miejsca magazynowe dla firm znajdują się gdzieś tam w podwórkach. Te bramy wjazdowe na te podwórka są tak wąskie, że kurier nie jest w stanie wjechać, a na przykład z ulicy do miejsca wyładowania towaru musi na przykład paczki nosić. Jeżeli to jest jedna paczka, jakaś lekka, ryza papieru, bo też można sobie zamówić, to jest okej, ale gorzej, jeżeli to się ja przykład okazuje, że ktoś tych ryz zamówił 8, 10, 20

nie. No i na przykład ten kurier na tym wózeku te 200 kilo na przykład łącznie musi gdzieś tam przetransportować przez nierówny chodnik, krawężnik, podwórko, kolejny krawężnik, kolejne podwórko. W podwórku między samochodami nie może przejechać, więc musi to wszystko przenieść, no to to jest jak najbardziej utrudnienie, jeśli chodzi o tą starą sieć Wrocławia.

A proszę mi powiedzieć. Co jest przeszkodą we wprowadzeniu ewentualnych zmian w obsłudze kurierskiej Centrum Miasta? Czy są to jakieś przeszkody, nie wiem z Waszej strony, organizacyjne po Waszej stronie, prawne, ekonomiczne? Które z nich mają największą wagę?

- Największym problemem, jest jakby, bo jeżeli mówimy o zmianach to przydałoby się wprowadzić jakieś powiedzmy, nie wiem rowery, tak albo tego typu urządzenia, czyli mniejsze jakieś pojazdy, takie rowery z wózkami, z koszami. Bo problemem jest to, że taki wózek zabierze, nie wiem maksymalnie 150 kilo ładunku, to będzie strzelam teraz, powiedzmy 10-20 paczek. Więc taki kurier musiałby w tą i z powrotem krążyć albo my musielibyśmy postawić takiego kuriera w busie, który by cały czas czekał przez cały dzień, tylko po to, żeby zapakować ten rower i wysłać go z powrotem w Miasto, to jest pierwsza sprawa. Druga sprawa jest taka, że niestety o ile samochód może nie jest super bezpieczny, ale mimo wszystko zamyka się go na klucz, blacha chroni te przesyłki i dzięki temu przynajmniej mamy trochę pewności, że to nie zginie. O tyle taki rower, no nie jest żadnym problemem. Tylko podchodzi dwóch dorosłych mężczyzn, bierze rower i po prostu z nim odchodzi. Nawet zabezpieczenie, jakiś tam łańcuch czy coś, nie jest problemem. Sami wiemy, ile rowerów ginie w Polsce, a jeżeli widzimy rower z przesyłkami w środku i mamy wizję, że nie wiadomo ile pieniędzy i na pewno to jest coś wartościowego, no to ludzie niestety mogą się na to połasić. A tu pytanie, kto by za to odpowiadał. Firma przewozowa czy kurier czy firma, która zleciła usługę. Taki jest największy problem, bo sama idea jest bardzo fajna i myślę, że mogłaby rozwiązać problem, tak jak powiedziałem wcześniej z parkowaniem, z wielkością jakby gabarytu roweru. Ale tak, jak powiedziałem raz, że pojemność tego roweru jest bardzo mała, dwa zabezpieczenie przesyłek jest no dość ograniczona. Czasami, tak jak kurier dowozi jakąś przesyłkę do kogoś, mogą to być dokumenty bankowe czy tam leasingowe bankowe, więc takie kurier musi poczekać te 10-15-20 minut, aż ktoś przeczyta te

dokumenty, zapakuje z powrotem w kopertę i odda kurierowi. Proszę sobie wyobrazić, co można zrobić z rowerem, w 20 minut. Powiem tylko, że samochód można ukraść w 10, nie?

No zgadza się.

- Przypadki takie były w firmie i to niejedna osoba potwierdzi, że faktycznie, chłopak wchodził do firmy, wychodził a tu już drzwi były rozprute z tyłu i brakowało przesyłek. No, a rower, no to rower, nie.

Czyli przede wszystkim obawa przed kradzieżą i rowerem i towaru.

- No tak. To jest jakby najgorsze. Też trzeba wiedzieć to, że kurierzy mają przesyłki z pobraniami. Czyli na przykład ma przy sobie, nie wiem 5 tysięcy, 4 tysiące, 8 tysięcy. Tyl ma kurier, osoba stojąca z boku wyobraża sobie, że przecież, jak on cały dzień jeździ to on tam ma z 50 tysięcy. No napaść na kuriera, w efekcie rabunkowym, też już były niejednokrotnie. O tyle o ile jest w samochodzie kurier jest w stanie sobie gdzieś tam w schowkach pochować, zalecamy kureniom, żeby nigdy nie trzymali wszystkich pieniędzy przy sobie, tylko powiedzmy trzymali tam 500 złotych na wydanie drobnych, a resztę gdzieś tam trzymali powiedzmy tu schowek, tu coś, że w razie jakiejś kradzieży, buchną mu całą saszetkę, odstanie w gębę za przeproszeniem i zabiorą, bo to na rowerze, to gdzie ma schować, nie. Pod siodełko, to tak trochę jest problemem, też nie. A wykluczenie jakby kurierów rowerowych z dostarczania przesyłek za pobraniem albo tego typu rzeczy, no to w tym momencie też się mija z celem, że musimy wysłać normalny samochód na Miasto, normalnego kuriera, któremu trzeba dać wypłatę i drugiego kuriera, który pojedzie rowerem, tylko po to, żeby porozwozić przesyłki.

No jasne. No dobrze. Jakby mógł być ten obszar obsługiwany przez kurierów z wykorzystaniem, jakich narzędzi pojazdów, jakby mógł być właśnie obsługiwany. Mamy tutaj te rowery, rozumiem, że to chodzi o rowery Cargo.

- No tak, tak. O to mi chodziło.

I jakie jeszcze ewentualnie rozwiązania Pan widzi?

- Myślę, że mogło by być rozwiązaniem na zasadzie wpuszczenia małych samochodów kurierskich czyli takich Doblo, czy takich jednopaletowych tak, jak to nazywamy gabarytowo, czyli jakiś takich małych samochodów elektrycznych też przede wszystkim. Myślę, że to bardzo fanie wychodziło, z racji tego, że tutaj nie ma jakiś wielkich kilometrowych

przebiegów, tylko tu jest bardziej zapal, zgaś, zapal, zgaś. Gdzie te samochody też dużo więcej palą, na przykład, niż inni kurierzy na rejonach, gdzieś tam poza te przeloty są troszeczkę dłuższe. Czasami kurier tego auta nie gasi, bo podchodzi do płotu na przykład do domu jednorodzinnego, dzwoni domofonem, auto z tyłu zapalone, daje przysyłkę, wsiada. Więc samochód też mniej pali przez to. Więc tutaj myślę, że mogłyby być auta elektryczne, jakieś małe auta elektryczne. Tylko wiadomo, że to by niestety wpłynęło na koszt jakby usługi.

No właśnie. Czyli, co wzrosłaby Wasza usługa?

- Niestety musiałaby wzrosnąć no, bo proszę sobie wyobrazić prostą sytuację. Zamieniamy, strzelam teraz przykładowo zarobkami. Zamieniamy jednego kuriera, który zarabia 3 tysiące, na dwóch kurierów, którzy zarabiają 6 tysięcy. No, ktoś musi za to zapłacić. Oni dalej wykonują tą samą pracę, czyli tutaj

Jeszcze raz, bo coś przerwało, jakby zasięg.

- Tak, jak powiedziałem. Koszty pracownika, kolejną rzeczą jest koszt samochodu, zakupu samochodu czyli tu kupujemy jednego busa, który jest serwisowany i jeden człowiek nim jeździ, tu musimy kupić dwa auta, dwa auta serwisować, dwa ubezpieczenia zapłacić. No przy szkodowości firm transportowych, które mają, no mówię niestety te przecierki się zdarzają, to nie są niskie kwoty, jeżeli chodzi o ubezpieczenie. To jest trochę problemem, ale rozwiązanie myślę, że by jakieś było. Żeby wprowadzić mniejsze samochody, gabarytowo, mniejsze elektryczne, to jest takie. Rowery kradną też, bo to też by można było w taki sposób załatwić, że puszczamy jeden samochód elektryczny, parę rowerów, no ale niestety koszt tej usługi musiałby być troszkę wyższy.

Na moment chciałem jeszcze wrócić do tych obcierek, jak to Pan mówi i otarć. Czy to ma też wpływ w rynku na przykład to, że te uliczki są tak wąskie?

- Oczywiście, że tak. To jest przede wszystkim największy problem, że są wąskie uliczki, samochody zaparkowane są po dwóch stronach, więc ta ulica jest już bardzo wąska. Nie każdy parkuje jednak w linii tak, że lustreczka są w jednej linii. Jeden wystaje trochę bardziej, drugi trochę mniej. Do tego dochodzą ogródki piwne pewnego rodzaju poustawiane gdzieś tam na chodniki. Kurierzy czasami też, nawet nie oni obcierają kogoś, tylko wystarczy, że on zaparkuje gdzieś przy drodze i ktoś

wyjeżdżając gdzieś go obetrze i jedzie dalej, tak. Tutaj jest jakby duży problem z tymi obcierkami, no uliczki przede wszystkim są wąskie, chodniki są wąskie, więc nie ma gdzie uciec na ten chodnik, jeżeli gdzieś tam się mijają dwa samochody, no to ten samochód fizycznie nie ma gdzie uciec, więc oponą uderza w krawężnik, krzywi felgę, powietrze schodzi, opona do wyrzucenia. Już mamy tam nie wiem godzinę w plecy, zanim kurier zmieni oponę, o ile ją zmieni, no bo wszyscy trąbią. Dlatego mówię tutaj ścisłe centrum, to nie jest rejon o którym ludzie mówią, o ja chcę jechać, bo tam będzie fajnie, nie. To jest raczej rejon, dlatego ja muszę znowu tam jechać? Tak to wygląda.

No dobrze. A czy planujecie Państwo, jako firma kurierska właśnie zakresie usługi Centrum Miasta w najbliższej przyszłości? Jakież zmiany właśnie w tej obsłudze, to Pan już wspominał, ale czy są takie plany jakby wykorzystania floty elektrycznej czy rowerów Cargo?

- Oczywiście, że tak. Cały czas się nad tym zastanawiamy tak, jak powiedziałem, chcielibyśmy przede wszystkim, może nie tyle rowery Cargo, bo tak jak powiedziałem rowery Cargo, są trochę problemów, zapomniałem wspomnieć pogoda, tak.

No właśnie.

- Bo jednak posadzić kogoś na rower, gdzie na dworze jest plus 40 stopni albo odwrotnie minus 5, pada śnieg, pada deszcz i trzeba pedałowac teraz z tymi paczkami. Z drugiej strony reprezentując jakąś tam firmę, jaką świadczymy usługi, to też raczej nie jest ładnie, kiedy kurier przychodzi, nie wiem upieprzony błotem, za przeproszeniem i staje przed taką osobą, tu proszę podpisać. To jednak ludzie zwracają uwagę na to jak ten człowiek wygląda. No to, to jest problemem. Cały czas myślimy w jaki sposób, bo jako firma staramy się zoptymalizować, zmniejszyć ilość tych obcierek, uszkodzeń samochodu, bo to dla nas jest ogromny koszt.

Coś mi Pan ucieka. Gdzieś jakby Pan bliżej telefonu mówił.

- Przepraszam. Tak, jak powiedziałem. Myślimy o tym. Bo dla nas, jakby najgorsze są te obcierki, te uszkodzone samochody, bo to jest dla nas duży koszt, więc, tak zastanawiamy się nad zmniejszeniem samochodów, czyli gabarytowo żeby te auta jeździły mniejsze.

Czyli, co bardziej flota elektryczna?

- Flota elektryczna. Bo tak jak powiedziałem, to jest duży koszt paliwa, by tutaj uciekał. No może będziemy rozmawiać, żeby te ścisłe Centrum podzielić bardziej. Żeby powiedzmy była połowa ścisłego Centrum i połowa jakiegoś innego rejonu, żeby ten kurier nie obsługiwał całego jednego, tylko na przykład sobie ten rynek podzielić na 4, czterech kurierów, którzy obsługują jeszcze okoliczne gdzieś tam rejon, zahaczamy też o rynek. To wtedy to też by było dla nas w porządku. Ale to jak najbardziej elektryczne samochody myślę, że tak, że to jest coś, co chcielibyśmy wprowadzić.

A proszę mi powiedzieć. Czy planujecie Państwo ewentualnie konsolidowanie ładunków czy na przykład wprowadzenie jakiegoś micro Centrum bliżej Centrum, właśnie dla celów takich przeładunku do rynku specjalnie?

- Tak. To też jest jakiś tam pomysł. Bo jak wiemy, rynek skrytkowy i odbierania przesyłek do godziny, kiedy klientowi najbardziej odpowiada jest to bardzo fajna opcja. Ludzie się do tego przyzwyczaili, że on nie musi czekać na kuriera, tylko, kiedy wychodzi z pracy, idzie do pracy prosto, odbiera paczkę.

Ale mówimy o paczkomatach, a mi bardziej chodzi o takie micro logistyczne.

- Dążę do tego. Jakby zrobienie tego typu punktu, tak jak najbardziej jest to pomysł tylko, że znowu jest to ścisłe Centrum i tam każdy metr kwadratowy jakkolwiek powierzchni, żeby może wynająć i stworzyć jakiś taki punkt, to niestety też duży koszt jest, nie. Tak, cały czas gdzieś tam rozważamy taką opcję. Żeby zbudować nie stricte paczkomat, bo paczkomat jakby w Centrum będzie problem postawić, przez konserwatora zabytków. Ja nie mówię paczkomat skrytkę taką paczkową, ale tak, jako taki punkt typu sklep, że przychodzę, „dzień dobry mam do odebrania przesyłkę.” Tak myślimy, tylko tak jak powiedziałem. Ceny w rynku zabijają i w momencie, kiedy wprowadzilibyśmy usługę odebrania przesyłki w takim punkcie, no to myślę, że one musiałyby być troszeczkę droższe. No, bo znowu mamy to, że ktoś musi tą przesyłkę przywieźć, wyładować się i to też musi być miejsce, gdzie ten samochód może bezpiecznie stanąć, może wyładować towar, ktoś musi pracować w środku, więc to jest na pewno duży koszt. Ale tak. Myślę, że do tego prędzej czy później dojdzie. No patrząc też na samą ilość zamykanych ulic w Centrum, nie.

No dobrze. I jeżeli chodzi o ten cały właśnie obszar, o którym rozmawiamy, czyli ścisły rynek, najbliższe tutaj przylegające ulice, okolice. Jakby mógł być ten obszar obsługiwany przez kurierów i z wykorzystaniem, jakich narzędzi taka idealna wizja Pana.

- Idealna wizja. Idealna wizja, to zamknięcie Centrum, postawienia punktów odbioru na obrzeżach, że tak powiem i dostarczenia przesyłki i klienci przychodzą sami i odbierają. To by była chyba najbardziej idealna, a niestety tak się nie da. No myślę, że niestety, ale trzeba będzie pójść w te rowery jednak, tak. Czyi dalej zostawić jednego kuriera gabarytowego tak zwanego, który będzie woził duże przesyłki i to by było bardzo fajne. Czyli przywozi duże przesyłki, duże odbiory robi, a niestety mniejsi kurierzy z dokumentami jeżdżą na rowerach, nawet jak nie Cargo, to typowo takimi plecakowymi, że tam w plecak wrzuca sobie 4-5 przesyłek i rozwozi znowu, wraca, 4-5 przesyłek rozwozi, myślę, że dla nas to byłoby najlepsze rozwiązanie.

No dobrze, ale co w takim razie znowu z tą pogodą, o której rozmawialiśmy?

- No to by było fajne rozwiązanie, nie powiedziałem, że idealne, tak. [Śmiech] My mówimy z naszej perspektywy, nie z perspektywy kuriera. Pada, nie pada. Nie. Ale, no tak. Tak, jak powiedziałem. Tutaj znowu jest ten problem, że jeżeli zrobilibyśmy to, no to w momencie, kiedy jest słabsza pogoda czy coś takiego to znowu to odpada i znowu ten kurier jest narażony na deszcze, nie. Więc myślę, że najszybciej się skończy jednak małymi, elektrycznymi samochodami, ale osobowymi takimi. Mam nadzieję, że Miasto może w końcu też gdzieś tam pomyśli o wyznaczeniu typowych miejsc parkingowych dla kurierów.

No właśnie to za chwilę o tym jeszcze, zaraz powiem.

Ale, a jakie zmiany takich, które nie wiem, Pan słyszał albo chciałby Pan, żeby albo Wasza firma zamierza wprowadzić, które są najbardziej obiecujące i mają taką największą szansę na to, że się zniszczą i jakby to wpłynęło na logistykę takich dostaw to, jakie są szanse, bariery, jakie koszty, wdrożenia takich rozwiązań. Czy to, tak jak Pan mówi o tych rowerach, Pan poniekąd już wspominał mi o tym. Na pewno koszty, bo sam zakup auta i ubezpieczenia. Ale jakby tak podsumowując to, które z tych zmian najbardziej by miały racje bytu i najprędzej mogłyby być zrealizowane w Waszym przypadku?

- Myślę, że najszybciej to punkt odbioru po prostu. Czyli stworzenia punktu odbioru z możliwością przekierowania przesyłki, tam powiedzmy do godziny, nie wiem siódmej, nie wiem ósmej rano, na przykład. To do godziny ósmej rano, jeżeli ktoś przekieruje przesyłkę tam do takiego paczkomatu, znaczy paczkomatu, punktu odbioru to myślę, że to by było dla nas najlepsze rozwiązanie. No, bo mówię w tym momencie by dużo przesyłek po trafiało tam, więc moglibyśmy zmniejszyć samochód, który jeździ na rynek, to nam by na pewno ułatwiło, nie.

Ale w sensie punkt odbioru, że klienci by sobie sami odbierali paczki tutaj w okolicy rynku, tak?

- Tak, dokładnie. Na przykład ustalić, że tam do ósmej rano to nie, powiedzmy do dwudziestej drugiej dnia wcześniejszego klient dostaje informacje, że przesyłka do niego trafi, na przykład mówi, że w takim razie ma Pan możliwość przekierowania do punktu odbioru, gdzie ta przesyłka o ósmej rano będzie umieszczona i do godziny na przykład dwudziestej drugiej następnego dnia, może ją Pan odebrać. No to my planując rano wyjazd takiego samochodu, już byśmy mogli powiedzieć kurierowi, że nie musi brać tego dużego samochodu, tylko może jechać małym, na przykład elektrycznym. I wtedy sobie mówię, dzięki temu też jakby jemu będzie łatwiej na pewno parkować, manewrować, dostarczać te przesyłki. Myślę, że to by było najlepsze rozwiązanie na chwilę obecną i najtańsze, nie.

No właśnie koszty wdrożenia takiego rozwiązania, to jak Pan to widzi?

- Koszty wdrożenia. Myślę, że tutaj, jeśli chodzi o punkt przyjęć, to wynajęcie lokalu w Centrum, nie wiem ile teraz ten lokal w Centrum będzie kosztował, ale strzelam, no nie wiem 15 tysięcy, 10 tysięcy miesięcznie, to jest lokal. Pracownik. Dwóch, trzech pracowników. Bo wiadomo, jeden pracownik nie będzie pracował po 12 godzin to mamy czterech. Każdemu trzeba dać po trzy tysiące, no to brutto dostałby pięć. No, to myślę, że w okolicach samo takiego wystartowania takiego punktu, to jest koszt 50 tysięcy. Kupno samochodu elektrycznego nowego, już nie mówię o używanym, bo to używane elektryczne, nie wiadomo, jak bateria 130 tysięcy. No myślę, że 200 tysięcy to jest tak leciutko, nie. Jakbyśmy chcieli coś takiego wprowadzić.

I wpłynęłoby to oczywiście na podwyższenie Waszych wtedy usług, nie.

- No tak. No oczywiście. No, ktoś by musiał pokryć też te koszty no, bo.

No dobrze. Ale czy to mówimy o takim rozwiązaniu, że jest taki punkt, ale co z klientami, którzy nie chcą sobie osobiście odbierać, dalej wolą żeby ten kurier się.

- Wtedy jakby dalej zostaje ten mały kurier, że tak jak powiedziałem, kurier w tym elektrycznym samochodzie, który sobie będzie paczki dowoził paczki, tym ludziom, którzy nie chcą gdzieś tam ten, tak. Sama zmiana samochodu, z większego na mały dla nas już by była dobra, nie. I wtedy, tak jak powiedziałem. Kurier nie wjeżdża wielkim samochodem do Centrum, tylko wjeżdża małą osobówką tak naprawdę, bo samochody takie typu Doblo, Kangoo, to są osobowe samochody, więc dla nas to już jest dużo, auto automatycznie mniej pali, jest tańszy w utrzymaniu, tańsze w eksploatacji, więc tutaj już by dla nas to było fajne. No, a punkt tam to też myślę, że bardzo dużo przesyłek odebrał tak. Bo często ludzie mówią na przykład, że teraz Pan przywiózł paczkę do pracy, a ja kończę pracę. Co ja mam z nią tutaj przez parę godzin zrobić. To taki punkt by był idealny. Człowiek wychodząc z pracy by sobie podszedł, odebrał paczkę, wsiadł w samochód czy w tramwaj, pojechał do domu. Więc myślę, że to chwilowo by było dla nas najlepsze rozwiązanie. No i jeszcze lepszym rozwiązaniem, znaczy lepszym, jeszcze fajną opcją byłoby gdyby jednak Miasto wyznaczyło takie miejsca parkingowe. Są miejsca parkingowe dla elektrycznych samochodów.

No właśnie chciałem się zapytać. W jaki sposób zarządca przestrzeni właśnie Miasto może pomóc w ułatwieniu organizacji dostaw do Centrum?

- Pomóc. Bo są już jakby teraz miejsca parkingowe dla samochodów elektrycznych, więc to już jest duże ułatwienie dla nas jakbyśmy mieli auta elektryczne, że ten kurier ma tych punktów dużo, tych miejsc jakby do parkowania. No niestety, jak stanie wielkim busem na takim miejscu, to momentalnie znajduje się szeryf, który przychodzi, zaczyna go przeganiać, że tutaj jest elektryczne i w ogóle i ma stąd jechać, już nie mówię o straży miejskiej czy innych rzeczach, chociaż oni akurat trochę przysmykają oko troszeczkę na to. No, ale mówię ludzie prywatni gdzieś tam przechodzący już krzyczą na takich kurierów. W momencie, kiedy byłoby to auto elektryczne to te miejsca parkingowe, które są już można by było wykorzystać, a do tego fajnie by było gdyby dołożyli mimo wszystko parę miejsc parkingowych stricte dla dostawy kurierskiej, tak. Żeby ten kurier przyjechał,

była tabliczka, parkuje auto, nie blokuje ruchu, to to by było duże ułatwienie, nie.

Czyli takie koperty dedykowane dostawcom po prostu.

- Dokładnie.

Ale one mogłyby działać cały dzień czy tylko w ustalonych godzinach?

- W godzinach, powiedzmy tam nie wiem ósma-siedemnasta, znaczy ósma-szesnasta. Bo w tych godzinach tak naprawdę kurierzy najczęściej pracują. Na rynku po godzinie 16-tej się robi luźno, bo ludzie wyjeżdżają do chyba, że to jest piątek, no to wtedy jest trochę gorzej, nie. No, bo ta, jedni jadą pracy, a drudzy przyjeżdżają na imprezę. No to już jest taki ten. No, ale mówię tak do godziny 16-tej, 17-tej myślę, że maks by miało to działać. Po godzinie 17-tej normalnie to mogą być miejsca parkingowe dla każdego, nie. Żeby też wiadomo, jest problem z parkowaniem, więc tutaj rano w ciągu dnia kurierzy, jacyś dostawcy tego typu rzeczy, a po południu już może każdy parkować, kto tam chce.

A jaki pomysł na pilnowanie takich miejsc? Też straż miejska, szeryf?

- Myślę, że tak. Myślę, że jak najbardziej straż miejska i policja. Na początku, podczas pierwszych miejsc parkingowych dla samochodów elektrycznych we Wrocławiu ludzie parkowali na tym, kilkanaście mandatów się posypało, trochę odholowań samochodów i ludzie już troszkę się nauczyli i omijają te miejsca zielone. Ja myślę, że dokładnie tak samo tutaj, proszę też pamiętać, że kurierzy to nie są i oni też potrafią sobie doskonale poradzić z człowiekiem, który zastawił mu miejsce i w razie, czego też potrafią wytłumaczyć człowiekowi, że coś źle robi, że tu parkuje, a czasami najzwyczajniej w świecie go zastawi samochodem swoim, nie. Więc taka osoba jak zostanie zastawiona 2-3 razy albo gdzieś tam upomniana to też jakby zmieni nastawienie do tego. Więc myślę, że przede wszystkim straż miejska musiałaby to pilnować, tak jak innych miejsc parkingowych. Tak, jak pilnują parkomatów czy człowiek zapłacił czy nie zapłacił. Tak samo myślę, że by tutaj było, nie. Jakies osoby przy okazji chodzące tam zgłaszające. No, bo innej możliwości nie mamy. Kłódki, bramy, szlabany to jest utrudnienie dla kierowcy, każde takie położenie takie słupka, rozłożenie, wjechanie, wyjechanie to dla niego też marnowanie czasu, więc to odpada całkowicie. No myślę, że najszybciej po prostu zwykła koperta i mandat, nie.

Dobra. Bo to było moje ostatnie pytanie. Chyba, że coś jeszcze by Pan chciał dodać do całej tej historii, o której rozmawiamy.

- Nie. Chyba nie.

Dobra. To ja bardzo dziękuję za rozmowę.

TRANSKRYPCJA IDI 03/25.05.21

Dzień dobry. Ja nazywam się Kamil. Bardzo dziękuję za udział w badaniu. Reprezentuję firmę badawczą Edbad z Łodzi, ale realizujemy projekt obecnie dla Gminy Wrocław. Celem dzisiejszego spotkania jest poznanie Pana opinii nad opracowaniem Master planu dla przestrzeni miejskich w Centrum, zwanej dalej właśnie Master planem. Master plan ma wskazać kierunki, możliwości przekształceń terenów ulic i przestrzeni miejskich w zakresie technicznym, przestrzennym oraz organizacyjnym, uwzględniając priorytety funkcjonalne wskazane dla tego obszaru w dokumentach strategicznych Wrocławia. Potrzeby odnowy ulic, w Centrum oraz zwiększenie odporności, pobudzenia żywotności przestrzeni publicznych w zmieniających się warunkach gospodarczych i klimatycznych. Grafikę otrzymał Pan ode mnie e-mailem. Rozmawiamy o ścisłym Centrum, czyli rynek i najbliższe okolice, to jest obszar ograniczony fosą tutaj od strony Jana Pawła, wzdłuż Podwala, aż do Parku Słowackiego, czyli jak Panorama Raławicka i potem most pokoju i tam Ostrów Tumski, to ten fragment, nie? Dobrze. To proszę mi powiedzieć, na początek. Aha, jeszcze jedna uwaga. Nasza rozmowa jest rejestrowana, czyli ja nagrywam tę rozmowę, ale tylko, dlatego że potem będę musiał spisać wszystko, co zostanie tutaj powiedziane, żeby nie zabierać za dużo czasu i żeby to za długo nie trwało. Dlatego, jest to najpierw nagrywane, natomiast badanie jest zupełnie anonimowe, nigdzie nie przekazujemy Pana, ani danych, ani nigdzie nie cytujemy z imienia, nazwiska. Nie posługujemy się również firmą, która Pan reprezentuje. Wszystko trafia do zbiorczego zestawienia. Proszę mi powiedzieć. W jaki sposób kurierzy, którzy obsługują strefę ścisłego Centrum Miasta, czyli to, które jest właśnie naszą podstawą opracowania właśnie, w jaki sposób kurierzy obsługują tę strefę ścisłego Centrum Miasta, jak to wygląda?

- Jest to strefa, która jest obsługiwana przez kurierów, którzy są specjalnie wyselekcjonowani przez firmę kurierską. Mają zmienione godziny pracy, ze względu na krótką tak naprawdę strefę, jeżeli chodzi o czas dostaw w ścisłym Centrum. Niestety przesyłki muszą być sortowane specjalnie na tą strefę dużo szybciej przez magazyn. Kurierzy są wypuszczani w krótkich odstępach czasu, ale jak najszybciej z terminala, tak żeby byli w stanie zdążyć z tymi dostawami i żeby byli w stanie obsłużyć tak naprawdę naszych klientów przez zamknięciem tego ścisłego Centrum przez tak naprawdę przez gminę, prawda?

No właśnie. A te ściśle wyznaczone godziny dostaw wpływają na cenę oferowanej przez Was usługi transportowej?

- Nie jesteśmy w stanie zmienić tej ceny usług. Z tego względu, że naszym priorytetem jest obsługa ścisłego Centrum w takim samym stopniu utrzymując po prostu politykę firmy cenową i jakościową. Także nie jesteśmy w stanie ze względów marketingowych zmienić tutaj ceny dla ścisłego Centrum, jest to też dla nas bardzo istotny punkt tak naprawdę w mieście, jest strefa w mieście, która jest tak naprawdę reklamą również dla nas, jeżeli chodzi o standard obsługi klienta.

No dobrze. Bo mówimy o tym oknie czasowym dla kurierów no, ale zdarza się Wam przyjeżdżać do rynku, do Centrum Miasta ścisłego, poza tymi wyznaczonymi godzinami? Jak sobie radzicie wtedy?

- Niestety godziny są nierealne tak naprawdę. Większość firm kurierskich boryka się ze ścisłym Centrum. Niestety dostawy, które są realizowane dla firm, to często są realizowane z obrzeży tego Centrum Kurierzy dowożą przesyłki wózkami, starają się gdzieś tam ukryć auta po uliczkach, obok. Tak samo nie stosując się do przepisów ruchu drogowego otrzymują za to upomnienia, mandaty. Także niestety nie ma możliwości fizycznej obsługi Centrum Miasta w tych godzinach, które są wyznaczone przez Miasto. To jest zbyt krótkie przynajmniej o godzinę, dwie.

Czyli taka idealna, do której godziny powinny zostać wydłużone to okno czasowe dla Was, jako dostawców do Centrum ścisłego?

- Albo powinno zostać to wydłużone o przynajmniej godzinę albo musiałyby zostać wyznaczone dodatkowe miejsca parkingowe wokół strefy zamkniętej lub musiałyby zostać wprowadzone jakiegokolwiek okienko, które umożliwiałoby również

odbiór tych przesyłek od klientów w momencie, kiedy klient zleca odbiór przesyłek kurierskich. Czyli musiałyby to być godziny popołudniowe, przynajmniej jedna godzina taka, która pozwala na realizację tych zleceń od klienta. Bo niestety nie ma możliwości zebrania i doręczenia wszystkich zleconych przez klienta transportów, choćby z racji tego, że nie każdy klient, a wiadomo, że tak naprawdę przekrój działalności wszelkich firm, które stacjonują tutaj w tym ścisłym Centrum jest naprawdę duży i przede wszystkim restauracje są pootwierane od późniejszych godzin. Od godziny 10-tej, 11-tej, 12-tej. Pub-y, restauracje niestety nie pracują od godziny ósmej rano, to tak de facto uniemożliwia obsługę tych klientów, w tych godzinach, które miałyby być realizowane. Także jakiegokolwiek jedno godzinne okienko w trakcie dnia ułatwiłoby tutaj sprawę i zorganizowałoby tak naprawdę bazę kurierów.

Ale taka godzina faktycznie by wystarczyła? Czyli takie rozumiem, że tu chodziłoby o jakieś dwa okna czasowe? Tak? Jedno rano, drugie po południu.

- Jedno rano, drugie po południu.

Ale to faktycznie godzina by wystarczyła?

- Godzina na pewno byłaby jakąkolwiek furtką. Bo, jeżeli te strefy, które są strefami zamkniętymi, można obsługiwać z ulic sąsiednich, tak już ścisłe Centrum już sam rynek niestety, no nie da się go obsłużyć zostawiając auto kilkaset metrów od tego miejsca i przewożąc, transportować towar na wózkach do tych miejsc, bo jest to prostu bardzo kłopotliwe i wrażliwe.

No dobrze. A czy w przypadku obsługi towarowej ścisłego Centrum Miasta trzeba stosować jakieś inne rozwiązania, inaczej planować dostawy, niż w przypadku pozostałych części Miasta?

- Tutaj nawiązując do tej naszej rozmowy chwilę wcześniej myślałem, że jest to najbardziej kłopotliwy obszar Dolnego Śląska. To jest właśnie Centrum Wrocławia.

Ale jak wygląda to planowanie dostaw do rynku, do ścisłego Centrum, a do pozostałych części Miasta? Jakie tutaj są różnice w tych planowaniach?

- Przede wszystkim wszelkie firmy kurierskie w tej chwili korzystają z wszelkich nowinek technicznych, odnośnie oprogramowania, które wspomaga planowanie tras na danych obszarach. Tutaj niestety to oprogramowanie nie ma miejsca bytu, choćby z

tego względu, że w Centrum Miasta wszelkie nawigacje mają problem z poruszaniem się po uliczkach. Jest wiele ulic zamkniętych, jest wiele obszarów wyłączonych z ruchu, jest brak możliwości pozostawienia samochodu w miejscach, w których należałoby je zostawić, ale niestety nie ma tych miejsc, nie ma tych obszarów wyznaczonych dla dostawców. Są obszary wyznaczone dla samochodów elektrycznych, są obszary, które są wyznaczone dla postoju taksówek, dla niepełnosprawnych. Niestety o dostawcach Urząd Miasta zapomniał. W tej sprawie pisaliśmy już wiele pism i do wydziału infrastruktury i Urzędu Gminy i do Ratusza pisaliśmy również do samego Pana Prezydenta wcześniejszej kadencji. Niestety za każdym razem dostawaliśmy informację i decyzje odmowne w tej sprawie. Myślę, że jeżeli to się nie zmieni to dalej będziemy się borykali z problemem takim, że planowanie tak naprawdę tras w Centrum Miasta jest na tyle kłopotliwe, że wręcz nierealnym jest zaplanowanie tych dostaw, bo spotykamy się po prostu z trudnościami na każdym kroku, a ilość tych trudności ogranicz a możliwość planowania tych dostaw. Na pozostałej części Wrocławia jest dużo większe pole manewru. Jest troszeczkę tych miejsc parkingowych, które są luźne, z których można skorzystać, są parkingi, które nie są parkingami podziemnymi, które ewentualnie ograniczają możliwość wjazdu samochodów powyżej 2,1 m wysokości. A wiadomo, że firmy kurierskie przede wszystkim korzystają z tego typu samochodów dostawczych, więc tych miejsc typowo wyznaczonych do tak naprawdę do obsługi dla dostawców. Kurierzy blokują deptaki, kurierzy blokują tak naprawdę miejsca parkingowe służb, blokują ulice często, uniemożliwiają tak naprawdę normalne funkcjonowanie Centrum Miasta, choćby ze względu na to, że faktycznie nie mają możliwości zaparkowania tego auta w jakimkolwiek miejscu, bo nie ma tych miejsc wyznaczonych.

A jakie są oczekiwania odbiorców? Czy udaje się Wam sprostać bez problemu odbiorcom i co Wam w tym pomaga, co przeszkadza? Odbiorcy w ścisłym Centrum, jakie mają od Was oczekiwania?

- Przede wszystkim oczekują od nas terminowości dostaw. Nie jesteśmy w stanie ograniczyć swoich usług dla klientów strategicznych. A takimi na pewno są klienci, którzy są zlokalizowani w Centrum Miasta. Nie jesteśmy w stanie ograniczyć usług terminowych dostaw. Terminowych dostaw, typu od godziny 9-tej rano do godziny 12-tej w południe, a niestety tak, jak

wspominaliśmy oczekiwania klientów zawsze będą takie, że muszą otrzymać to, za co zapłacili. I wszelkie odstępowstwa, od jakości tej usługi niestety kończą się reklamacją i niestety też chwilami kończą się zerwaniem umowy. Firmy krążą podpisując umowy z poszczególnymi firmami kurierskimi, okazuje się, że nie jest to kwestia firmy kurierskiej, tylko to jest kwestia ograniczeń, które są zastosowane w Centrum Miasta i tak de facto podpisanie umowy z drugą firmą kurierską nic nie zmienia.

Nie niweluje problemu.

- I tak naprawdę, jakość obsługi jest chwilami mało zadowalająca dla naszych klientów. My musimy się niestety borykać z wypłacaniem tak naprawdę kwot za reklamacje, za nieterminowość, za brak możliwości odbioru przesyłek w godzinach popołudniowych. Staramy się nakładać restrykcje na Centrum Miasta godzinowe tak, żeby nie było możliwości doręczania przesyłek w pewnych godzinach, ale tak naprawdę jakbyśmy zakazali klientom całkowitego wysyłania jakichkolwiek przesyłek po godzinie 10-tej rano, to ktoś, kto zaczyna pracę i otwiera firmę w godzinach ósmo-dziesiąta tak naprawdę nie ma czasu na przygotowanie czegośkolwiek i te przesyłki może jakimś cudem będą w stanie być odebrane przez kuriera dla następnego po tym całym dniu już jest nierealne w jechanie do Centrum Miasta i zrealizowanie tych zleceń.

No dobrze. A czy jest istotne z punktu widzenia firmy kurierskiej, że ładunki są dowożone do Centrum właśnie, a które charakteryzuje się zabytkową zabudową między innymi na przykład wąskimi uliczkami, czy takie elementy mają znaczenie, jak te wąskie uliczki nie wiem, brak wind na przykład w kamieniach?

- Na pewno wydłuża to, utrudnia to pracę kurierów. Jest to element, na który tak naprawdę nie mamy wpływu. Jest takie ukształtowanie samej infrastruktury rynku i z tym tak naprawdę wszystkie firmy kurierskie muszą się pogodzić. Zarówno pod kątem dostosowywania samej floty kurierskiej. Musimy korzystać z mniejszych samochodów, które mają możliwość przemieszczania się po tych wąskich uliczkach. Musimy zwiększać obciążenie kurierów, którzy usieliby obsługiwać ścisłe Centrum. Na pewno podróży to koszty utrzymania transportu wewnątrz Centrum. Nie ma to jakiegoś znaczenia. Na pewno jest to mniej znaczące, niż kwestie godzinowe otwarcia i zamknięcia tych stref w samym Centrum.

No dobrze. No właśnie, ale jakie. Te wąskie uliczki na przykład, jakie mają wpływ, no poza tym, że musicie mieć mniejsze auta i tych aut rozumiem więcej. Tak? Przez to, że mniejsze, to więcej kurierów czy, jak to wygląda?

- Więcej kurierów, większe koszty. Takie jest niestety ścisłe Centrum, że obsługa samego ścisłego Centrum tak naprawdę jest mało opłacalnym aspektem. Dla firm kurierskich jest to bardziej marketingowy zabieg i nie jesteśmy w stanie po prostu na to w żaden sposób wpłynąć. Te wąskie uliczki, one po prostu są. Nic nie jest w stanie tego zmienić. Na pewno dużym obciążeniem w tej chwili jest wprowadzanie dodatkowych słupków, które blokują możliwość zmieszczenia się auta, wyminięcie się aut, ewentualnie chwilowego postoju aut na poboczu, w celu rozładowania jakiś większych przesyłek paletowych, czegośkolwiek. Tak de facto kurier stojąc na takiej wąskiej uliczce, opuszczając windę w dół, musi zatrzymać cały ruch, wyładować paletę z towarem, przewieźć ją paleciakiem na pobocze, odjechać autem, w cudowny sposób znaleźć miejsce, gdzie będzie mógł zaparkować, wrócić do klienta, podpisać odbiór towaru i gdzieś powiedzmy sobie z tym paleciakiem powędrować kilkadziesiąt, kilkaset metrów dalej w celu dotarcia do samochodu, który cudownie udało się zaparkować. I te wąskie uliczki uniemożliwiają tak naprawdę schowanie się na poboczu, uniemożliwiają wyminięcie się aut, a tak naprawdę prowokują do tego, żeby po prostu nie obsłużyć klienta i nie dać możliwości tak naprawdę klientowi do tego, żeby był w stanie mieć po prostu tą usługę zrealizowaną.

A co jest przeszkodą we wprowadzaniu jakiś ewentualnych zmian w obsłudze kurierskiej Centrum Miasta? Czy są jakieś przeszkody, nie wiem organizacyjne, prawne, ekonomiczne? Oraz, które z nich mają ewentualnie największą wagę? Organizacyjne przeszkody, to można tutaj też podciągnąć pewnie te uliczki wąskie, nie ma się jak wyminąć. Ale co jeszcze ewentualnie, jakby przeszkadza we wprowadzaniu zmian? Czy są jakieś obostrzenia prawne, ekonomiczne, które wpływają na te zmiany?

- Organizacyjnych przeszkód jest wiele.
Jakich jeszcze?

- Które Pan wymienił na pewno są widoczne gołym okiem.

Jakie jeszcze?

- Na pewno floty, które w tej chwili są dostępne u dilerów samochodów elektrycznych. One jeszcze nie są na tyle dopracowane, żeby mogły być tanie. Na razie są to rozwiązania w stosunku drogi oczywiście, jako firma kurierska sprostaliśmy temu i wprowadziliśmy samochody elektryczne do Centrum. Niestety one jeszcze mają pewne swoje ograniczenia, choćby ze względu na brak ładowarek w Centrum Miasta, brak możliwości doładowania akumulatorów elektrycznych, tak zwanych ładowarek szybkich. I niestety zasięg tych samochodów z ładownością do trzy i pół tony jest jeszcze w tej chwili niewielki. W ramach użytkowania tego samochodu, niestety jeszcze te zasięgi, one się przekształcają w kierunku 50-ciu, 60-ciu, 70-ciu procent tych które były na samym początku użytkowania tych samochodów. To tak naprawdę też ogranicza możliwości transportu wewnątrz rynku, tylko jedynie samochodami elektrycznymi. Myślę, że postawienie bezpłatnych ładowarek dla transportu wewnątrz Centrum mogłoby tą sprawę troszkę poprawić.

No właśnie. Jak mógłby być ten obszar obsługiwany przez kurierów z wykorzystaniem, jakich narzędzi, jakich pojazdów? Jakie rozwiązania są optymalne, jak byśmy tak mieli sobie pomarzyć.

- Tutaj wchodzi w grę tak naprawdę tylko jedynie samochody, które są w stanie coś w środku zmieścić. Niestety sprzęt typu rowery Cargo tutaj, które wprowadziliśmy się nie przyjęły.

No właśnie, dlaczego?

- Mamy takie do dyspozycji. Niestety warunki pogodowe, warunki te, które mamy nie sprzyjają w Centrum Miasta do organizowania transportu tego typu środkami. Choćby ze względu na bardzo ograniczoną pojemność tych rowerów Cargo. Niestety przesyłki, które są doręczane do Centrum Miasta, to nie są przesyłki kopertowe, są to przesyłki często związane z restauracjami, z butikami o sporej objętości, które mają tak naprawdę marną możliwość zmieszczenia się do czegoś mniejszego, niż typowy bus. Także wszelkie rozwiązania, typu melekсы elektryczne, typu rowery Cargo nie mają miejsca bytu. Są to urządzenia niedopracowane pod kątem wagi, nieporęczne z brakiem możliwości zostawienia w bezpieczny sposób w Centrum Miasta.

No właśnie, jakby Pan mógł rozwinąć to bezpieczeństwo to, o co chodzi?

- Nie ma możliwości zabezpieczenie tego typu sprzętu przez kradzież. Zawsze ktoś może w prosty sposób przejąć, przechwycić albo przesyłki albo dane osobowe, które są na przesyłkach ewentualnie może również zająć się podjechaniem takim rowerem.

Czyli cały rower. Bo ja rozumiem, że te pojemniki, które są na tych rowerach? One są jakoś zamykane i zabezpieczane. Czyli można zamknąć sobie taki bagażnik na rowerze, pójść dostarczyć przesyłkę czy nie?

- Można. Ale to zamknięcia, one nie gwarantują bezpieczeństwa. Niestety nie jest to jeszcze sprzęt dopracowany jeszcze technologicznie. Będziemy musieli na pewno czekać i na razie nie widzimy możliwości wprowadzenia tych rowerów tak, żeby transport mógł się na nich odbywać.

No właśnie. Bo mam pytanie, przepraszam. Czy planujecie Państwo właśnie w zakresie obsługi Centrum w najbliższej przyszłości korzystać z takich rowerów, ale Wy już próbowaliście i to się nie sprawdziło czy myśleliście o tym, ale jeszcze nie testowaliście?

- Nie, to się nie sprawdziło.

Jeszcze raz?

- My już wprowadziliśmy rowery w okolicach 2019 roku. Pierwszy taki rower był wprowadzony do użytku w Centrum Miasta przez naszą firmę. Niestety jest zbyt wiele ograniczeń w stosunku do tego transportu, co zmusiło nas to wycofania tego rozwiązania. Niestety.

Jakie te ograniczenia, bo mówimy tak. Wspomniał Pan, ograniczenie, czyli tak. Gabarytowo w sensie nie pomieści tyle przesyłek, co bus. No ewentualność kradzieży. Czy coś jeszcze by przeszkadzało w tej jakby obsłudze?

- Przede wszystkim największym problemem jest brak miejsca. Czyli możliwości stricte transportowania przesyłek powyżej gabarytu koperty. Wszystko to, co jest przesyłką kopertową jest realne do rozwożenia po Centrum, wszystko to, co jest powyżej, niestety jest nierealne. Tych przesyłek kopertowych jest naprawdę bardzo niewiele w Centrum wysyłanie kuriera z ośmioma, dziesięcioma kopertami na cały dzień pracy rowerem do Centrum Miasta jest bardzo nieekonomiczne.

A wspominał Pan jeszcze o pogodzie. To też miało rozumieć wpływ, tak?

- Te rowery niestety są bardzo długie, są bardzo ciężkie. Nie są dostosowane do poruszania się nawet po tej charakterystyce zabudowań w Centrum. Są tam kostki brukowe, które są bardzo śliskie podczas jakichkolwiek opadów deszczu, śniegu. Waga tego roweru i dosyć wysoko umieszczony środek ciężkości ze względu na dodatkowe przesyłki zapakowane na ten rower uniemożliwia skuteczne manewrowanie tym rowerem po uliczkach, które no niestety w większej części są uliczkami pokrytymi kostką brukową, która jak wiemy jest bardzo śliska. Jest to po prostu niebezpieczne.

Dobrze. A jeżeli chodzi o tą flotę elektryczną to rozumiem, że Wy już z niej korzystacie w Centrum Miasta?

- Tak. Jest uruchomione w tej chwili sieć aut elektrycznych, posiadamy ładowarki do tych samochodów na własnym terminalu. W tej chwili wszystkie samochody są w trakcie pracy, w trakcie realizacji zleceń w trybie praktycznie całotygodniowym. Także nie korzystamy z tej floty elektrycznej i jeżeli nie ma żadnych problemów z natury serwisowych, bo niestety takie też się zdarzają, to staramy się w pełni korzystać z tej floty, którą posiadamy.

A proszę mi powiedzieć. Czy planujecie może konsolidowanie ładunków, na przykład wprowadzenie jakiegoś micro Centrum logistycznego bliżej Centrum dla celów przeładunku, że gdzieś będzie na przykład sobie przeładowywać jakieś micro Centrum, gdzie dużym autem dowozicie sobie towary do tego micro Centrum, a tutaj przeładowujecie właśnie na te mniejsze elektryczne auta, bądź na rowery? Czy takie Centrum w ogóle jest realne do zrealizowania tutaj w Centrum dla Was?

- Jeszcze nie mamy decyzji w tej sprawie. Jeszcze nie możemy dojść do porozumienia z tego względu, że bardzo dużym ograniczeniem jest czas. I w przypadku, kiedy Centrum Miasta jest zamykane maksymalnie do godziny 10-tej rano, a wszelkie przesyłki, wszelkie transporty mogą wyjechać z terminala przeładunkowego w godzinach 8-8:30. Bo tak naprawdę robiąc jakkolwiek terminal przeładunkowy i wprowadzanie jakichkolwiek micro centrów logistycznych mija się z celem, jest to dodatkowy czas tak naprawdę dodatkowy problem. Bo nie jesteśmy w stanie stwierdzić, kiedy dokładnie przyjadą te transporty, ile czasu będzie trwał rozładunek i jaki będzie volumen przesyłek na dany

dzień. Czy będziemy musieli skorzystać z takiego micro Centrum czy nie. Pomijając tak naprawdę okresy szczytów paczkowych przedświątecznych nie jesteśmy w stanie tak naprawdę w tych wszystkich niewiadomych wyliczyć czy takie micro Centrum będzie w stanie pomóc czy tak naprawdę zabierze tylko czas, który jest bezcenny w tej chwili, jeżeli chodzi o ponowne dostawy w Centrum. Także takie micro Centrum, to jest tak naprawdę dodatkowy czas, który może opóźnić i może skomplikować dostawę w wykonaniu tych usług w Centrum.

A jakie zmiany w takim razie planujecie albo, jakie są najbardziej obiecujące dla Was, jako dostawców do ścisłego Centrum?

- Niestety czekamy na kroki w tej chwili również ze strony Urzędu Miasta. Chętnie wprowadzilibyśmy zmiany, ale musielibyśmy widzieć też kroki, które poczyni miasto w tym kierunku, nie mając żadnej informacji ze strony Miasta, nie znając dat, nie znając zakresu zmian, które mają być wprowadzone w Centrum. Nie jesteśmy w stanie dostosować tak naprawdę tej obsługi.

Jakie zmiany byłyby dla Was najbardziej istotne ze strony Miasta?

- Wprowadzenie okienka czasowego.
To, co Pan mówił na początku, tak? Czyli po południu, żeby było też okno czasowe?

- Wprowadzenie przynajmniej po jednym, do dwóch miejscach parkingowych na każdej, bądź co drugiej sąsiadującej ulicy w celu umożliwienia tych dostaw. Niestety większość krajów Zachodnich posiada tego typu oznaczenia w Centrach Miast. U nas niestety nie jest to problemem Wrocławia, tylko tak naprawdę problemem całego kraju.

Czyli takie specjalne miejsca dedykowane dla dostawców, w Centrum Miasta, tak? Tak, jak mamy dla osób niepełnosprawnych, na samochody elektryczne, to takie specjalne koperty dla dostawców?

- Tak. Żeby dostawcy nie przeszkadzali użytkownikom tego terenu. Tak, żeby była możliwość postawienia auta w tym miejscu, w którym chce Urząd Miasta, a nie w tym miejscu, w którym w danym momencie ma ochotę postawić kurier. A wydaje mi się, że wyznaczenie takiego miejsca by zobligowało wszystkich kurierów do tego, żeby w tych miejscach i w tych dokładnie wyznaczonych miejscach pozostawiać auta i.

No dobrze. Ale jak zmieścić te miejsca w Centrum Miasta? Jakiś pomysł? Jak dużo by tych miejsc musiało być, w jakich godzinach czynne, jak je na przykład pilnować, żeby tu jakiś tam przysłowiowy Pan Józek nie zaparkować sobie na trzy minuty, bo musi wyskoczyć, gdzieś coś odebrać albo przekazać. Jak Pan to widzi?

- Parę takich miejsc faktycznie istnieje. I zdarza się, że ktoś już z nich korzysta i wykorzystuje tak naprawdę tą furtkę, że jest to miejsce dla dostaw, więc chętnie zaparkujemy tam swoje auto. Ale koniec, końcem jednak większość tych miejsc, które są, są poza Centrum Miasta. W ścisłym Centrum jest całkowity ich brak. Myślę, że jest to temat rozwojowy na tyle, że ciężko jest sklasyfikować, w których miejscach jest to potrzebne. Bardziej sądzę, że w któryś miejscach jest to możliwe i potrzebne. Bo tam możliwości niestety w ścisłym Centrum jest niewiele i wystarczy przejść ulicą i takie miejsce można wyznaczyć na każdej z ulic, przynajmniej po jednym miejscu i każde z tych miejsc jest pomocne. Więc jakakolwiek ręka wyciągnięta w stronę kurierów z Urzędu Miasta w tym aspekcie będzie mile widziana. Nie wymagamy, żeby było idealnie, nie wymagamy, żeby były podjęte jakiekolwiek kroki w tym kierunku.

Dobra. To było moje ostatnie pytanie Panie Pawle, chyba że coś Pan jeszcze w temacie naszej rozmowy chciałby dodać od siebie.

- Myślę, że to wszystko.
- Dziękuję ślicznie.**