ZESZYTY NAUKOWE POLITECHNIKI ŚLĄSKIEJ 1992
Seria: ARCHITEKTURA z.19 Nr kol. 1110

Tadeusz KMIEĆ

OBSŁUGA DOSTAW TOWAROWYCH W CENNYCH KULTUROWO OBSZARACH ŚRÓDMIEJSKICH

Streszczenie. Opracowanie omawia i przedstawia w formie rysunkowej możliwości wykorzystania nowych technik transportowych, opartych na systemie kontenerowym, dla potrzeb obsługi dostaw towarowych dla obszarów śródmieść. Szczególną uwagę poświęcono rozwiązaniu problemu dla śródmieść o bogatym dziedzictwie, odzwierciedlonym w układach architektoniczno-urbanistycznych. Tekst wskazuje również na korzystny wpływ nowej techniki na rozszerzenie możliwości rozwiązań w zakresie architektury, a także na uproszczenie schematów komunikacyjnych miast dla ochrony dziedzictwa kulturowego.

Spośród czynników miastotwórczych najsilniejsze jest położenie na ważnych szlakach komunikacyjnych. Trwałość wpływu tego elementu na budowę miast powoduje, iż współcześnie nadal rozwijają się miasta o wysokiej dostępności komunikacyjnej. Rozrost tych miast następuje wokół obszaru centralnego o dłuższej lub krótszej historii i związanym z nią dziedzictwem.

Równoczesny wzrost świadomości dotyczącej wartości tego dziedzictwa w społeczeństwie wraz z dążnością do odzyskania i utrwalania lokalnej tożsamości, wyrażającej się również w specyficznej architekturze, wzmagają chęć utrzymania jej obiektów w pierwotnym stanie i układzie. Dotyczy to również zespołów i obiektów najmłodszych, które wrosły w krajobraz miasta i stanowiąc jego współczesne oblicze współtworzą ducha miejsca. Układ architektoniczno-urbanistyczny będąc świadectwem procesu rozwoju umożliwia odczytanie ciągłości przemian i okresów powstawania poszczególnych obiektów.

Współczesność narzuca nowe potrzeby funkcjonalne, przeważnie odmienne w treści i skali od tych, które zadecydowały o układzie przestrzennym zespołów zabudowy historycznej. Dynamika przemian w zetknięciu z wydłużanym czasem życia obiektów wzmaga gwałtowność konfliktów. Położenie zespołów zabytkowych w obszarach centralnych miast powoduje rozbieżność pomiędzy skalą historyczną a współczesnymi potrzebami, ich zakresem i nowoczesnymi środkami technicznymi ich zaspokajania. Potrzeby i zasady ochrony konserwatorskiej poszczególnych obiektów architektonicznych, ich zespołów i krajobrazu powodują, iż zagadnienia przebudowy istniejących struktur w celu dostosowania do zmieniających się wymogów natrafiają na ograniczenia wynikające z parametrów przestrzennych niezbędnych dla funkcjonowania elementów nowych technologii w sposób ekonomicznie uzasadniony.

W obszarach centralnych miast wszystkie konflikty nabierają szczególnie silnego charakteru. Centra stanowią atrakcyjne obszary zamieszkania, szczególnie dla osób o dużej aktywności zawodowej. Jako miejsca zamieszkania powinny zapewniać także możliwość rekreacji, choćby w minimalnym zakresie. Strefy centralne, ze względu na uprzywilejowane komunikacyjne położenie, są predystyno-

wane do wzmożonej wymiany dóbr i usług. Wzrastające zasięgi oddziaływania centrów sprawiają, iż wraz ze zwiększeniem liczby korzystających z usług zwiększają się obroty towarowe. Zmiany te odbywają się w generalnie nie zmienionej tkance architektoniczno-urbanistycznej, a użytkownicy oczekują coraz wyższego poziomu obsługi.

Różnorodne potrzeby śródmieść w połączeniu z ograniczeniami konserwatorskimi i technologicznymi powodują znaczne ograniczenia w podejmowaniu decyzji projektowych. Równocześnie atrakcyjność bogatych kulturowo obszarów centralnych miast oraz nowe możliwości techniczne stwarzają szanse na ukształtowanie stref centralnych w skali potrzeb psychicznych człowieka, ujawnionych w wielu rewaloryzowanych współcześnie centrach.

Powyższe konieczności i możliwości winny być analizowane w sposób kompleksowy zarówno tematycznie, jak i przestrzennie. Wymaga to studiów łącznych, opartych na analizie poszczególnych zagadnień niezbędnych do rozwiązania problemów architektoniczno-urbanistycznych w szczególnie cennych kulturowo obszarach śródmiejskich.

Jedną z potrzeb warunkujących poprawne funkcjonowanie współczesnego miasta jest prawidłowa realizacja dostaw towarowych. Funkcja ta jest ściśle związana z układem komunikacyjnym miasta i wymaga dostosowania również do układów historycznych maksymalnie bezkonfliktowo, przy użyciu nowoczesnych środków techniki transportowej, z zachowaniem historycznie nawarstwionego charakteru przestrzeni śródmiejskiej. Poniżej przedstawiona zostanie koncepcja takiego rozwiązania na przykładzie XIX-wiecznego śródmieścia Katowic, w obrębie którego znajdują się również nowsze obiekty silnie wpisane w krajobraz i istnotne dla jego funkcjonowania.

Rozwiązanie bazuje na istniejącym układzie z jego niezbędnymi modyfikacjami, opracowanymi w wyniku konkursu na układ komunikacyjny Katowic (rys.1). Obecnie dostawy towarów do obiektów handlowo-usługowych odbywają się głównie nisko- i średniotonażowymi samochodami ciężarowymi, pozostając w sprzeczności ze współczesnymi koncepcjami kształtowania śródmieścia i organizacji jego funkcjonowania. Dowóz odbywa się ciągami pieszymi (rys.2), wymaga głębokich ingerencji w strefy teoretycznie wyłączone z ruchu kołowego i praktycznie uniemożliwia wygodną i bezpieczną realizację oczekiwań wszystkich korzystających ze strefy śródmiejskiej. Kierowcy pojazdów dostawczych nie mogą w sposób szybki i bezpieczny wykonywać zadań przewozowych, obsługa sklepów przez przyjęty system dostaw „od frontu" wielokrotnie zmuszona jest do dokonywania przerw w sprzedaży w okresach najbardziej atrakcyjnych, kupujący nie mogą realizować swoich potrzeb w poczuciu komfortu i bezpieczeństwa, a mieszkańcy śródmieścia narażeni są na dodatkowe zbędne uciążliwości. Pojazdy dostawcze, nie wykorzystując swoich możliwości technologicznych, w zwiększonym zakresie emitują szkodliwe związki przyczyniając się do pogorszenia warunków korzystania z centrum, życia w nim, a równocześnie do niszczenia obiektów zabytkowych zlokalizowanych w tym obszarze. Konieczność zagwarantowania dojazdu ogranicza możliwośi atrakcyjnego formowania przestrzeni pieszych.

Analiza możliwości usunięcia powyższych niedogodności w funkcjonowaniu cennych kulturowo obszarach śródmiejskich[1] wykazała , iż niezbędne jest stworzenie ram przestrzennych dla wprowadze-

nia nowoczesnych systemów transportowych. Ze względu na ogólny kierunek rozwoju technologii, w tym transportowych, przyszłościowym środkiem obsługi dostaw towarowych wydaje się być Kontenerowy System Transportowy (KST). Aby KST mógł zostać wprowadzony do obsługi śródmieść, a w chwili obecnej nie widać alternatywy, niezbędna stanie się zmiana sposobu rozrządu towaru na obrzeżach miast, innej organizacji wymagać będzie ruch w śródmieściu, a parametry technologiczne systemu wpłyną na odmienne kształtowanie funkcjonalne i przestrzenne zespołów handlowo-usługowych, które dominują w strefach śródmiejskich bez względu na wiek zlokalizowanych tam obiektów.

W omawianych dla przykładu warunkach śródmieścia Katowic koncepcja zakłada organizację dostawy towarowej w zmodernizowanym układzie głównych ciągów kołowych oraz z wykorzystaniem przechodzącej przez śródmieście linii kolejowej (rys.3). Opierając się na takim szkielecie zlokalizowane są Kontenerowe Rozdzielnie Towarowe (KRT) stanowiące magazyny o szybkiej rotacji towarów. Do KRT produkty dostarczane byłyby w jednorodnych partiach drogą kołową bądź kolejową, w przypadku położenia rozdzielni przy układzie torowym. Z KRT dostawy do sklepów odbywałyby się w mniejszych jednostkach ładunkowych - paletach, za pomocą pojazdów elektrycznych, wydzielonymi ciągami (rys.4). Dla sklepów położonych bezpośrednio nad KRT i przyległych zagadnienie dostaw sprowadza się do transportu pionowego (rys.5). Koncepcja taka usuwa ze śródmieścia ruch pojazdów ciężarowych i eliminuje bezpośrednie dostawy samochodami o napędzie spalinowym. Zlikwidowanie możliwości kolizji pomiędzy pojazdami a pieszymi pozwala na stworzenie stref ściśle pieszych z pełną gamą urządzeń tzw. małej architektury, przy projektowaniu których nie jest konieczne uwzględnianie ograniczeń wynikających z parametrów trakcyjnych pojazdów ciężarowych (rys.6). Swobodna bezpiecznego poruszania się w strefie pieszej umożliwia rozwój wszelkich form działalności kulturalnej w przestrzeni śródmiejskiej, co w obecnych warunkach funkcjonowania większości śródmieść jest radykalnie utrudnione. Zmieniony system zaopatrzenia umożliwiłby również swobodniejsze rozwiązania architektoniczne obiektów handlu i usług, pozwalając na stworzenie współczesnej odmiany historycznego klimatu miejsca. Usunięcie źródeł zanieczyszczeń, jakimi są pojazdy ciężarowe, wpłynęłoby na zwiększenie trwałości budynków zabytkowych i zwiększenie trwałości wykonywanych prac konserwatorskich. Przedstawiona koncepcja nie wyklucza rozwiązania pośredniego, w którym stosowane obecnie środki przewozowe zostałyby skupione w wybranych docelowo punktach miasta - rozdzielniach towarowych. Rozwiązania tego typu wprowadzone zostały z powodzeniem w centrum Sztokholmu (rys.7). Możliwość miast o różnym dziedzictwie historycznym została przeanalizowana również na przykładach Gliwic i Krakowa (rys.8).

Wprowadzenie do zaopatrzenia KST jest możliwe mimo różnic w układach funkcjonalno-przestrzennych (rys.9) wynikających z różnego okresu powstania zasadniczej części śródmieścia. Zastosowanie nowej technologii transportu, umożliwiające usunięcie konfliktów, o których wspomniano we wstępie, może wpłynąć pozytywnie na ochronę wartości kulturowych przestrzeni śródmiejskich, a także stworzyć ramy przestrzenne dla dalszego ich wzbogacania.

PRZYPISY

[1]Kmieć T.: Wpływ konteneryzacji na kształtowanie architektoniczno-urbanistyczne śródmiejskich zespołów handlowo-usługowych. Praca doktorska, Politechnika Szczecińska, Wydział Budownictwa i Architektury, Szczecin 1987.

[2]Rysunek opracowany przez dr inż.arch. Zygmunta Konopkę na podstawie pracy konkursowej.

[3]Rysunek opracowany przez mgr inż.arch. Stanisława Szroborza.

[4]jw.

Recenzent: Doc. dr inż. arch. Stanisław Latour

Wpłynęło do Redakcji 6.10.1989 r.

Rys. 1. Schemat organizacji ruchu kołowego w wyniku Konkursu Zamkniętego SITKom i SAPR nr 667 (oddział Katowice) „Modernizacja układu komunikacyjnego śródmieścia Katowic" (1984) przez zespół: M.L.Rościszewski, Z.Kamiński, Z.Konopka, A.Żak, R.Kromeke

Fig. 1. Diagram of organization of traffic worked out by the team: M.L.Rościszewski, Z.Kamiński, T.Kmieć, Z.Konopka, A.Żak, R.Kromeke; as a result of the Closed Competition of SIT Kom and SARP no 667 (branch in Katowice)

Rys. 2. System organizacji dostaw uniemożliwia wygodną i bezpieczną realizację oczekiwań wszystkich zainteresowanych użytkowników centrum[3]

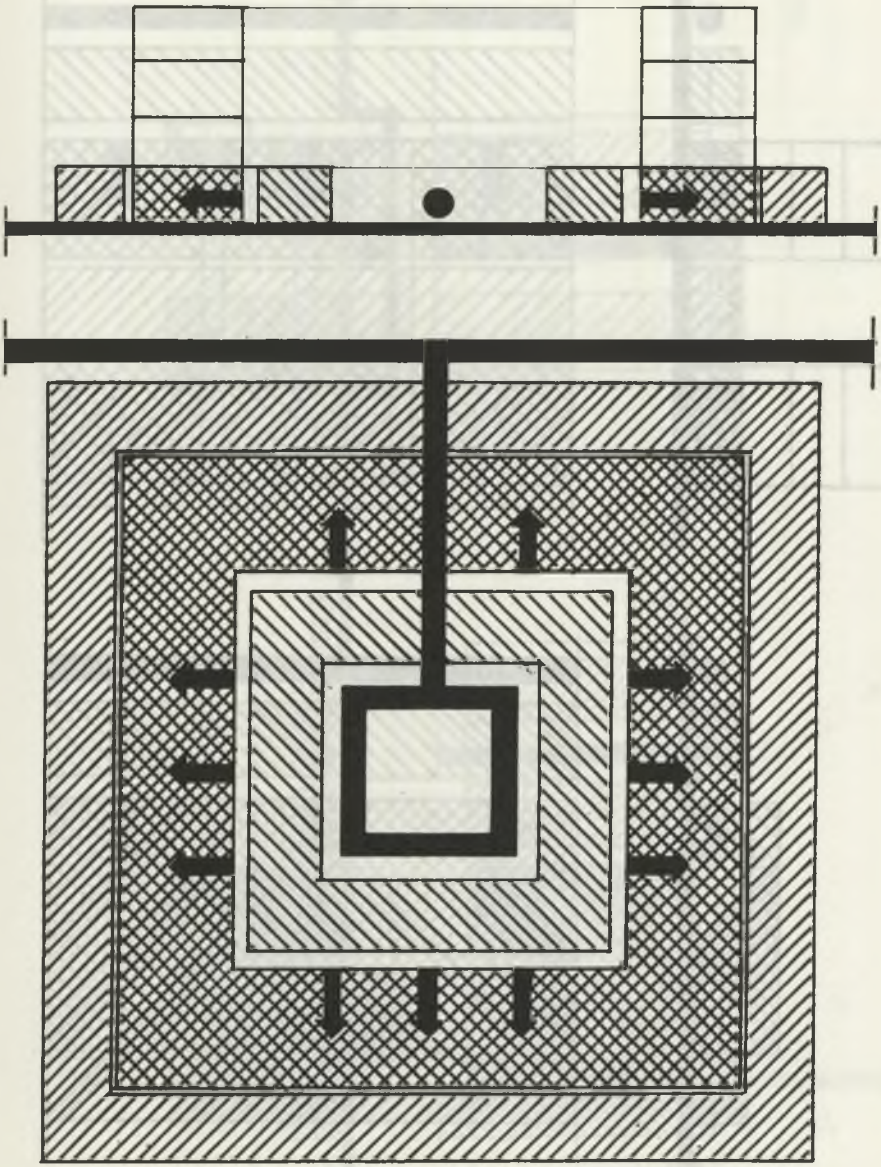
Fig. 2. The system of delivery prevents from comfortable and safe realization of expectations of all the interested users of the town centre[3]

Rys. 3. A. Organizacja zaopatrzenia towarowego śródmieścia Katowic na podstawie przyjętego układu komunikacyjnego. B. Drogi dostaw i rozmieszczenie KRT w obszarze centrum

Fig. 3. A. Organization of delivery in the centre of Katowice basing on the accepted system of communication. B. Routes of delivery and location of KRT in the centre area

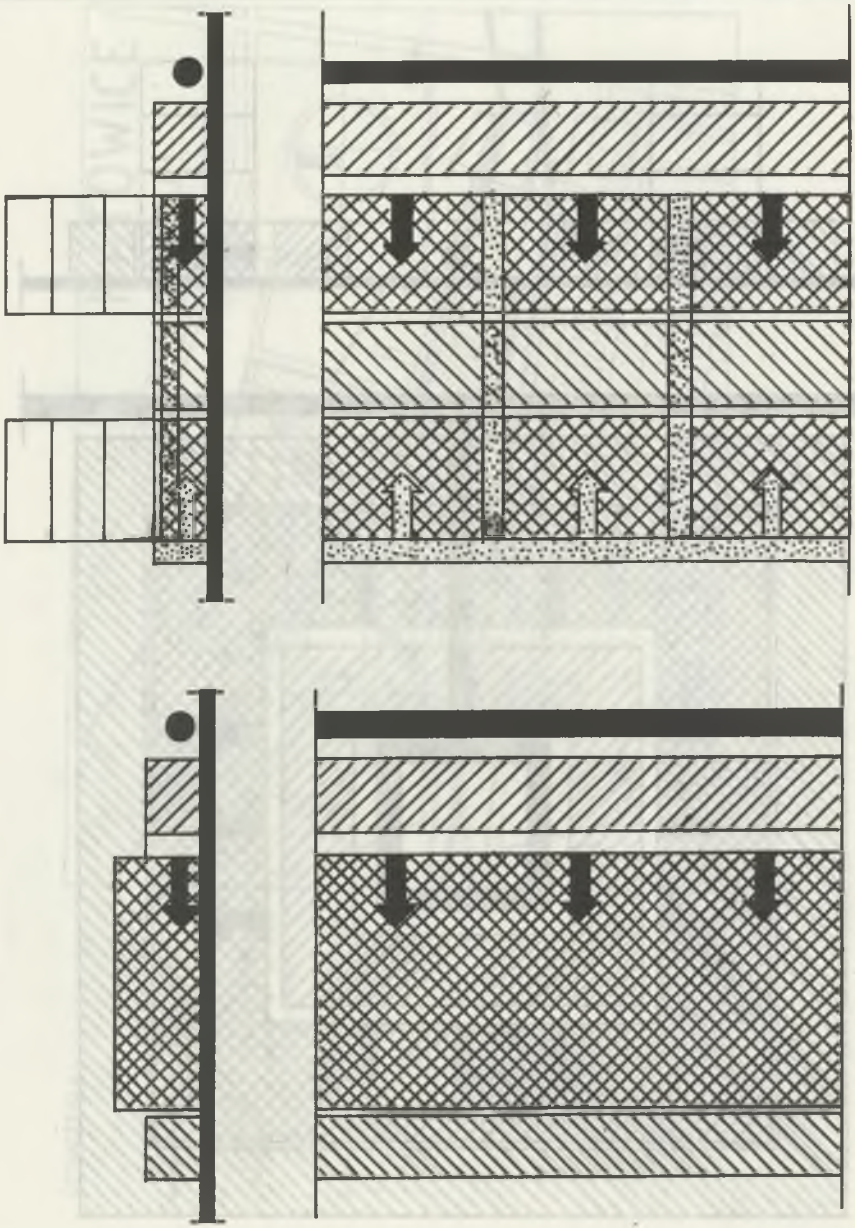
Rys. 3. A. Organizacja zaopatrzenia towarowego śródmieścia Katowic na podstawie przyjętego układu komunikacyjnego. B. Drogi dostaw i rozmieszczenie KRT w obszarze centrum

Fig. 3. A. Organization of delivery in the centre of Katowice basing on the accepted system of communication. B. Routes of delivery and location of KRT in the centre area



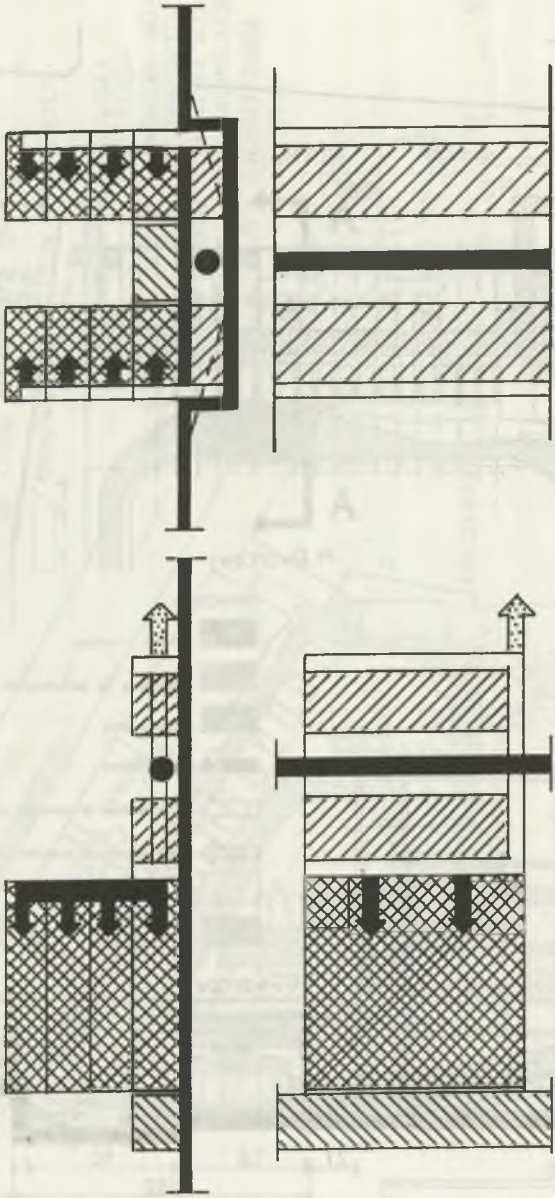
Rys. 4. A'. Schematy dostaw towarów dla różnych układów przestrzennych zabudowy handlowo-usługowej i rozdzielni towarowych. B. Konkretyzacja rozwiązania przykładu zabudowy plombowej

Fig. 4. A'. Schemes of goods supply in different spatial systems of trade and service development and warehouses. B. Secific exemplary solution of complementary development



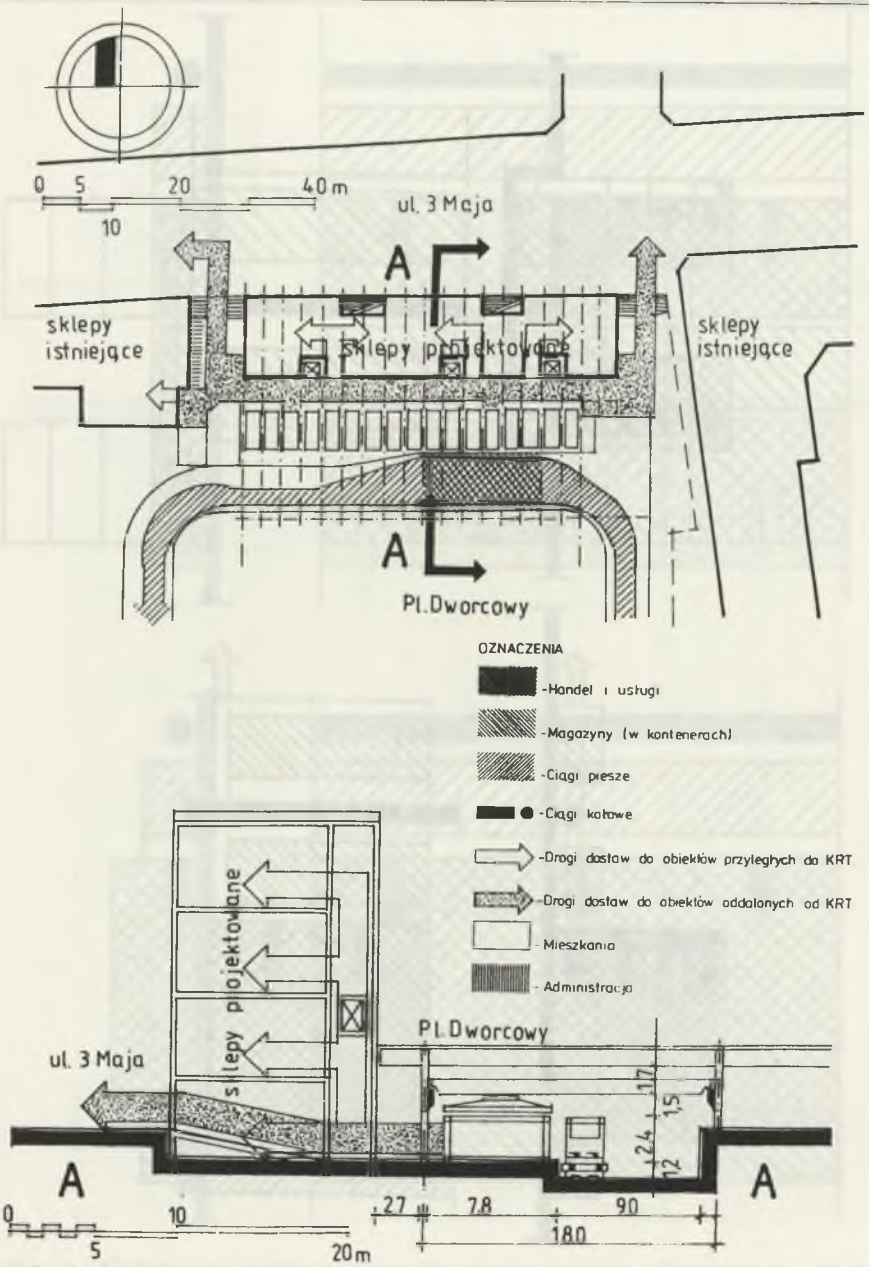
Rys. 4. A.[II] Schematy dostaw towarów dla różnych układów przestrzennych zabudowy handlowo-usługowej i rozdzielni towarowych. B. Konkretyzacja rozwiązania przykładu zabudowy plombowej

Fig. 4. A.[II] Schemes of goods supply in different spatial systems of trade and service development and warehouses. B. Secific exemplary solution of complementary development



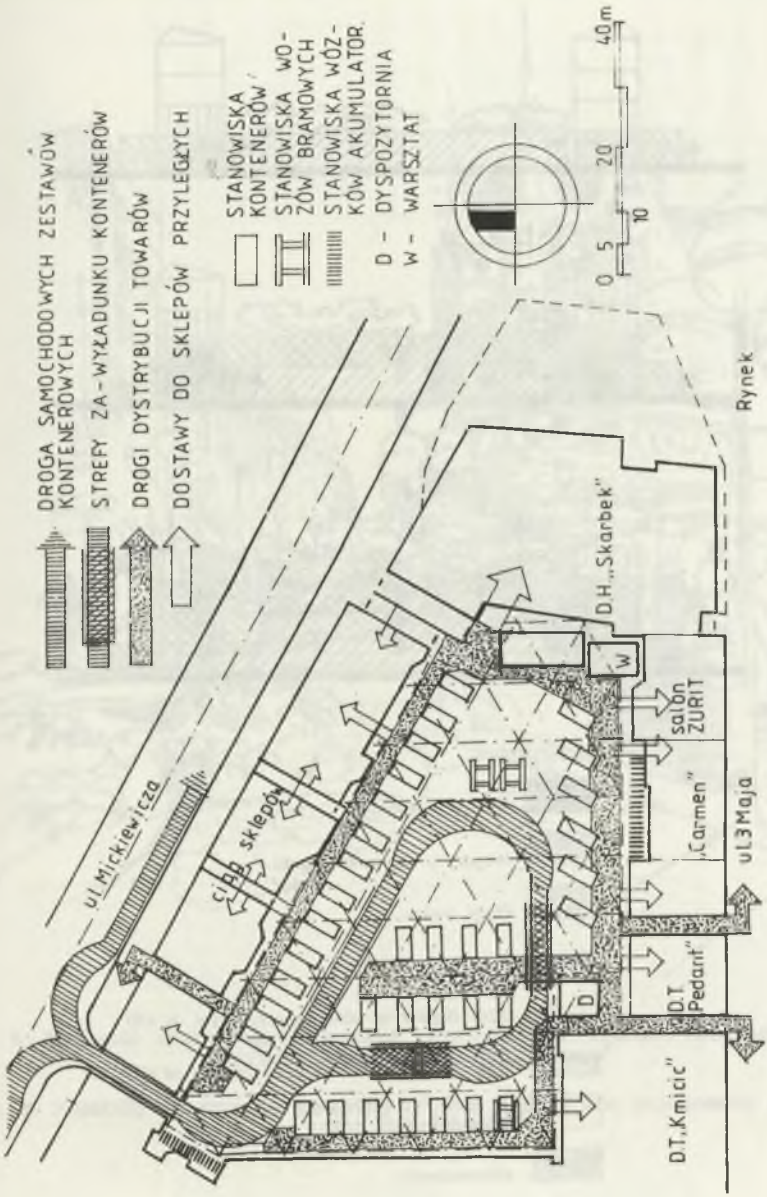
Rys. 4. A.[III] Schematy dostaw towarów dla różnych układów przestrzennych zabudowy handlowo-usługowej i rozdzielni towarowych. B. Konkretyzacja rozwiązania przykładu zabudowy plombowej

Fig. 4. A.[III] Schemes of goods supply in different spatial systems of trade and service development and warehouses. B. Secific exemplary solution of complementary development



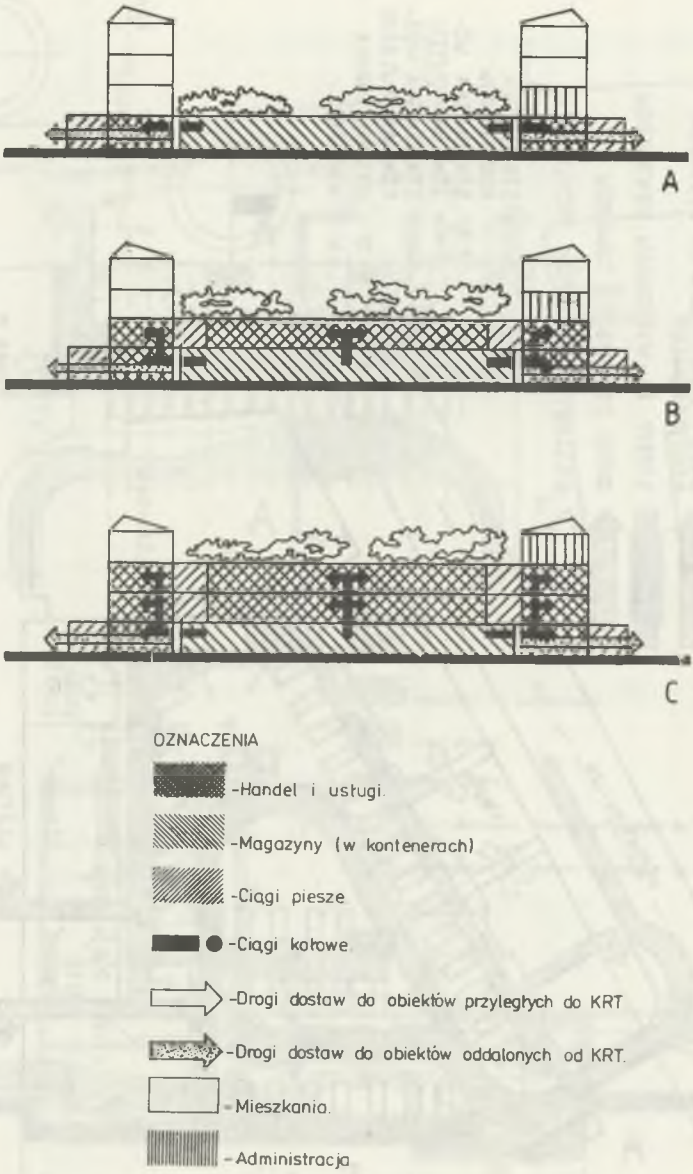
Rys. 4. A. Schematy dostaw towarów dla różnych układów przestrzennych zabudowy handlowo-usługowej i rozdzielni towarowych. B. Konkretyzacja rozwiązania przykładu zabudowy plombowej

Fig. 4. A. Schemes of goods supply in different spatial systems of trade and service development and warehouses. B. Secific exemplary solution of complementary development



Rys. 5. System dostaw towarów w KRT wewnątrzblokowej z uwzględnieniem możliwości jej nadbudowy i zmiany funkcji obiektów otaczających w miarę intensyfikacji użytkowania obszaru centralnego

Fig. 5. System of goods delivery in indoor KRT with regard to the possibility of its development and change in the function of the surrounding objects as the use of central area intensifies

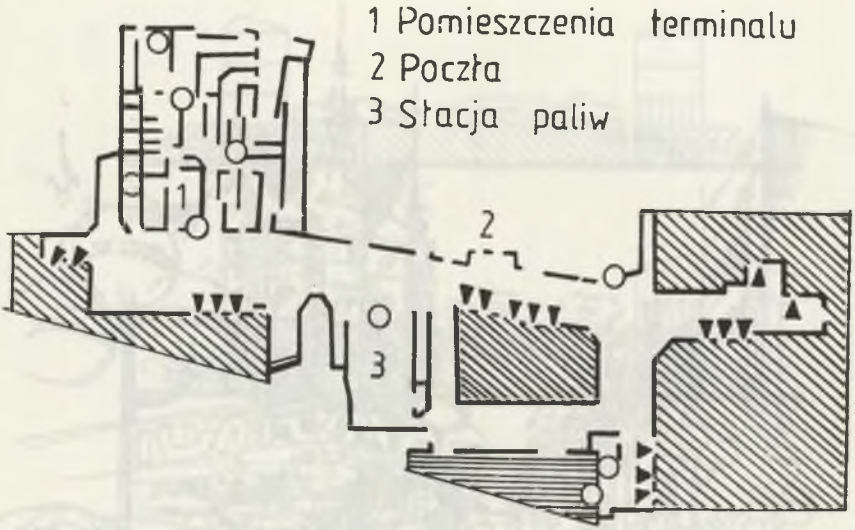


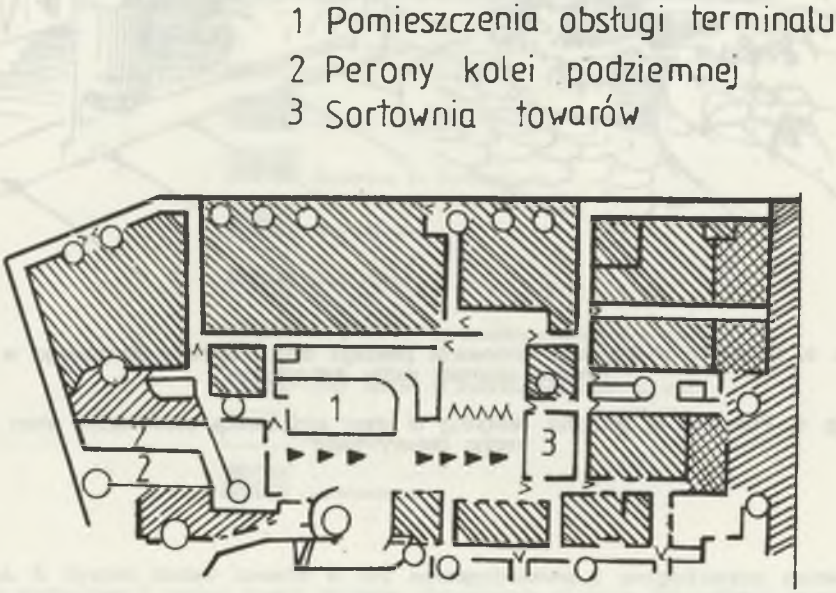
Rys. 5. System dostaw towarów w KRT wewnątrzblokowej z uwzględnieniem możliwości jej nadbudowy i zmiany funkcji obiektów otaczających w miarę intensyfikacji użytkowania obszaru centralnego

Fig. 5. System of goods delivery in indoor KRT with regard to the possibility of its development and change in the function of the surrounding objects as the use of central area intensifies

Rys. 6. Możliwość atrakcyjnego formowania pieszego ciągu handlowo-usługowego w warunkach eliminacji ruchu dostawczego

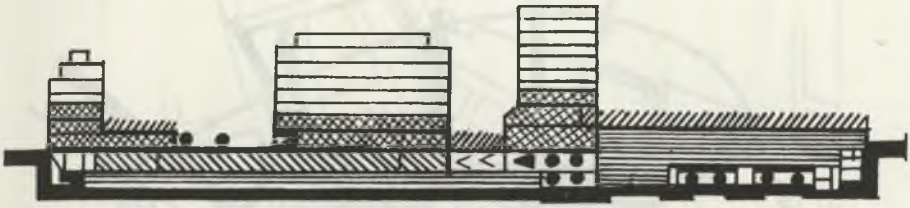
Fig. 6. Possibility of attractive designing of shop and service promenades when eliminating delivery traffic





Rys. 7. Rozdzielenie towarów w historycznym centrum Sztokholmu

Fig. 7. Warehauses in the historical centre of Stockholm



– ciagi ruchu kołowego

– ciagi piesze

– magazyny i składy

– handel i usługi

– parkingi

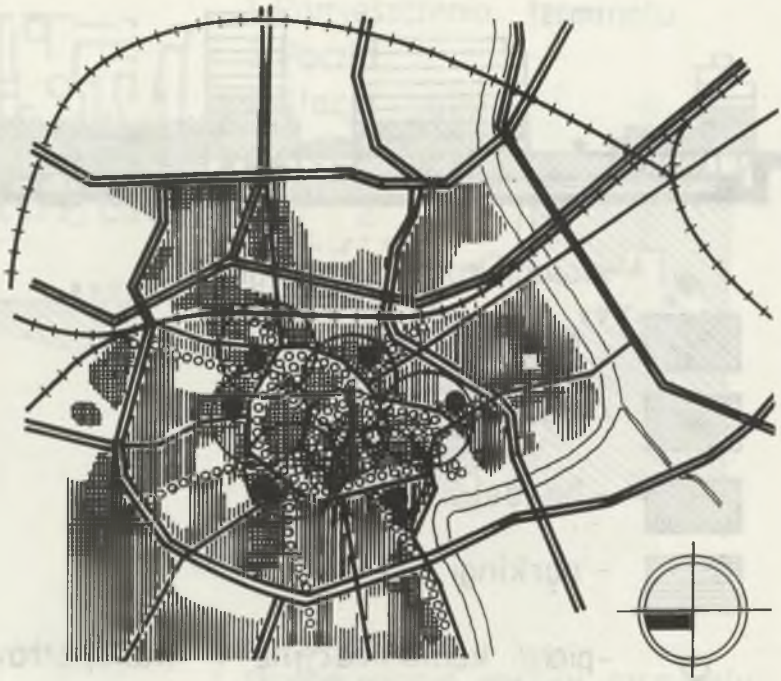
–piony komunikacyjne i transportowe

–punkty rozladunku towarów

–kierunki ruchu pojazdow transportu wewnetrznego

Rys. 7." Rozdzielenie towarów w historycznym centrum Sztokholmu

Fig. 7." Warehauses in the historical centre of Stockholm

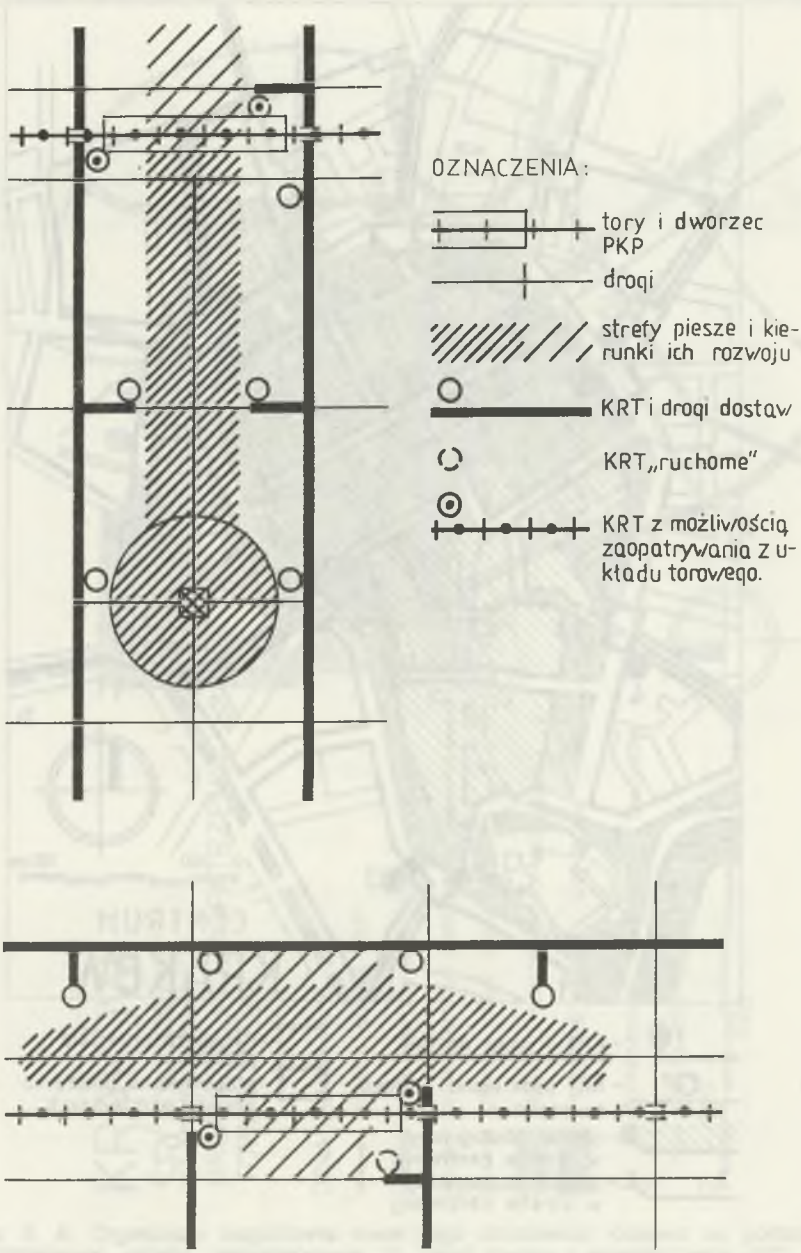


Rys. 8. A. Organizacja zaopatrzenia towarowego śródmieścia Krakowa na podstawie istniejącego układu komunikacyjnego. B. Drogi dostaw i rozmieszczenie KRT w obszarze centrum

Fig. 8. A. Organization of goods supply in the centre of Cracow basing on the existing system of communication B. Routes of delivery and location of KRT in the centre area

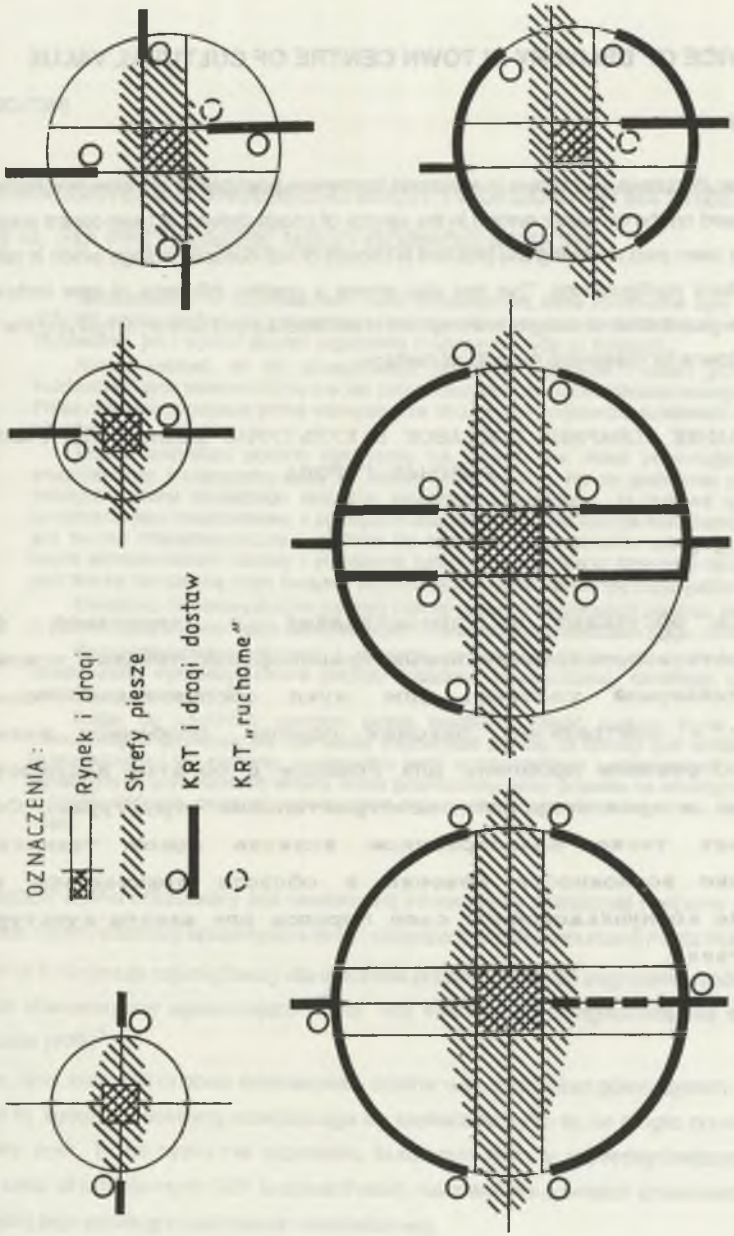
Rys. 8. A. Organizacja zaopatrzenia towarowego śródmieścia Krakowa na podstawie istniejącego układu komunikacyjnego. B. Drogi dostaw i rozmieszczenie KRT w obszarze centrum

Fig. 8. A. Organization of goods supply in the centre of Cracow basing on the existing system of communication B. Routes of delivery and location of KRT in the centre area



Rys. 9. Schematy modelowej obsługi zaopatrzenia towarowego śródmieść o różnych układach przestrzennych i komunikacyjnyc

Fig. 9. Diagrams of model service of goods supply in the cnters of various spatial and communication systems



Rys. 9.' Schematy modelowej obsługi zaopatrzenia towarowego śródmieść o różnych układach przestrzennych i komunikacyjnyc

Fig. 9.' Diagrams of model service of goods supply in the cnters of various spatial and communication systems

THE SERVICE OF DELIVERY IN TOWN CENTRE OF CULTURAL VALUE

Summary

The paper discusses and shows in a pictorial form some possibilities of using new techniques of transport based on the container system in the service of goods delivery in town centre areas special attention has been paid to solving this problem in centers of rich cultural heritage which is reflected by the architectural configurations. This text also shows a positive influence of new techniques on extending the possibilities of designs in the sphere of architecture and also on simplifying the transport schemes of towns for preserving the cultural heritage.

ОБСЛУЖИВАНИЕ ТОВАРНЫХ ПОСТАВОК В КУЛЬТУРНО ЦЕННЫХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ РАЙОНАХ ГОРОДА

Р е з ю м е

Работа обсуждает и представляет в чертежной форме возможности использования новых транспортных техник, основаных на контейнерной системе, для нужд обслуживания товарных поставок в центральных районах города. Особенное внимание посвящено решению проблемы для городов с богатым наследством, отраженым в архитектурно-градостроительных структурах. Статья показывает также благоприятное влияние новой техники на расширение возможности решений в области архитектуры и на упрощение коммуникационных схем городов для защиты культурного наследствия.