CZASOPISMO TECHNICZNE A
WYDAWNICTWO POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ

z. 1-A/2007
ISSN 0011-4561
ISSN 1897-6271

AGNIESZKA WÓJCIK*

NOWE PRZESTRZENIE PUBLICZNE – NA PRZYKŁADZIE MIASTA DUBLINA

NEW PUBLIC SPACES – ON THE EXAMPLE OF DUBLIN

S t r e s z c z e n i e

Współczesne miasto postindustrialne, *miasto-palimpsest*, podlega nieustannemu zapisywaniu i ponownemu odczytywaniu. Formuła zapisu i odczytu przejawiająca się w kształtowaniu nowych przestrzeni publicznych, definiuje nowe koncepcje zamieszkiwania w mieście – kształtując strukturę miejską, staje się stymulatorem społecznej aktywności.
Transformacja dublińskiego Docklands stanowi przykład płynnego rozwinięcia systemu przestrzeni publicznych opartych na historycznym rdzeniu miasta, jakim jest rzeka Liffey, oraz próbie nie tylko strukturalnego, ale również społecznego „oswojenia" przekształcanego obszaru.

Słowa kluczowe: przestrzeń publiczna, woda, miasto

A b s t r a c t

Contemporary postindustrial city, palimpsest city undergoes constant record and repeated comprehension. The formula of record and comprehension displayed in shaping new public spaces defines new concepts of habitat in a city – creating urban structure, becomes a new stimulus of social activity.
Transformation of Dublin Docklands exemplifies smooth development of public spaces system based on historic city core – the Liffey River and an attempt of structural and social "domestication" of the transformed area.

Keywords: public space, water, city

* Mgr inż. arch. Agnieszka Wójcik, Instytut Projektowania Urbanistycznego, Wydział Architektury, Politechnika Krakowska.

BIBLIOTEKA CYFROWA POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ

1. Nowe przestrzenie publiczne – nowe koncepcje zamieszkiwania współczesnego miasta

Wraz ze zmieniającymi się warunkami społeczno-ekonomicznymi zmienia się definicja zamieszkiwania w mieście. Skala współczesnych transformacji pozwala zadać pytanie: czy przekształcane miasto jest nadal tym samym organizmem? Czy nadal posiada ten sam klimat, tę samą charakterystykę, te same przestrzenie identyfikacji? Czy pokryte nowym zapisem miasto pozwala na odczytanie swojego starego rytmu – czy też został on zastąpiony nowym?

Ewa Rewers określa miasto postindustrialne jako *miasto–palimpsest* – miasto, które podlega nieustannemu **zapisywaniu** i ponownemu **odczytywaniu**. *Miasto-palimpsest* to, można powiedzieć, karta wielokrotnego zapisu. Każdy kolejny prowadzi do zamazania lub przekształcenia poprzedniego. Odczytywanie istniejących jeszcze wciąż powiązań w formie pozostawianych przez przeszłość śladów współtworzy współczesne, postindustrialne miasto, rozumiane jako przestrzeń, w której o jakości zamieszkiwania decyduje atrybut zmienności. Od zmienności rozumianej jako szybkość przekształceń strukturalnych, ale również przemian społecznych (metamorfozy społeczności lokalnych) uzależniona jest żywotność przestrzeni publicznych nowo powstających struktur.

Współczesny Dublin stanowi przykład miasta, którego nowy zapis i odczyt zmuszony jest występować w bardzo zawężonym okresie czasu. Gwałtowna transformacja ekonomiczna państwa, a tym samym otworzenie możliwości szybkich przekształceń struktur miejskich, wpłynęła na intensywną zmianę fizjonomii stolicy Irlandii. Dublin Joyesa i Yatesa to warstwa coraz bardziej zanikająca w potoku nowych realizacji, proponujących zupełnie nowy kształt miasta – zarówno w warstwie strukturalnej, jak i społeczno-kulturowej. Miasto przyrastające strukturą współczesnej, można powiedzieć „globalnej" architektury, a także struktur urbanistycznych, stanęło wobec zagrożenia utraty spójności rozumianej jako kontynuacja wątków przeszłości.

Historyczny Dublin jako miasto przemysłowe rozwijał się w oparciu o nadbrzeża rzeki Liffey. To one do dziś dnia stanowią kręgosłup struktury miejskiej, a towarzysząca im przestrzeń publiczna wciąż pełni funkcję warstwy integrującej coraz bardziej dynamicznie rozwijające się miasto.

2. *Miasto-palimpsest* – dublińskie Docklands

Program transformacji obszaru Docklands w Dublinie jest obecnie największym tego typu programem w Irlandii. Z tego tytułu zaangażowane w niego oprócz władz lokalnych są również władze i środki rządowe, a także znaczne dotacje pochodzące z funduszów unijnych (np.: partycypacja w kosztach budowy tunelu portowego). Korzystne warunki podatkowe stworzyły także atrakcyjne warunki dla zagranicznych inwestorów, którzy jako obszar inwestycyjny wybrali tereny dawnego Docklands (np.: International Financial Service Center) co stało się silnym motorem ekonomicznym dla planowania skali dalszych przekształceń.

Myślenie o realnych możliwościach spójnego włączenia obszaru Docklands w obręb struktury Dublina, zapoczątkowane zostało programem przebudowy komunikacyjnej, a przede wszystkim, projektem budowy tunelu, mającego przejąć obciążenie transportowe związane z obsługą portu. Biegnący północną częścią miasta tunel, umożliwiłby znaczne zmniejszenie ruchu kołowego w obrębie nadbrzeża (przede wszystkim ruchu transportowego). Obecnie projekt ten jest w fazie realizacji. Jego ukończenie pozwoli na bardziej aktywne związanie istniejącej już przestrzeni publicznej nadbrzeża z nową strukturą, a także rozwinięcia systemu przestrzeni publicznych związanych z historyczną częścią miasta.

Utworzona w 1997 roku Dublin Dockland Development Authority określiła ogólną strategię rozwoju obszaru opierającą się głównie na Dublin Dockland Development Authority Act (1997), którego szczególnym zapisem stał się tzw.: *Section 25 Planning Scheme.* Dokument zakładał podział obszaru na poszczególne, niezależne sekcje, których elastyczne i różnorodne kształtowanie umożliwione zostało w ramach wyznaczonych przez wytyczne określane skrótowo jako *Section 25.*

BIBLIOTEKA CYFROWA POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ

Wprowadzenie powyższych schematów strategii planowania miało, według jej twórców, przynieść konkretne i wymierne korzyści w postaci:
– skrócenia okresu pomiędzy fazą koncepcyjną a ukończeniem realizacji,
– przekonania, że podjęta zintegrowana i ekonomicznie wykonalna strategia rozwoju będzie odpowiadać potrzebom zarówno w zakresie lokalnej infrastruktury, jak i specyfice miejsca,
– generowania lokalnego zaangażowania i strategii rozwoju z priorytetem procesu konsultacji społecznej i biznesu[1].

Narzędzia wytworzone w obrębie tej strategii umożliwiły stworzenie zróżnicowanej strukturalnie i funkcjonalnie przestrzeni miejskiej. Jej funkcjonalną dominantą miały stać się przestrzenie biurowe i mieszkaniowe uzupełniane o funkcje kulturotwórcze (np.: National College of Irland, hala widowiskowa Point Depot). Plan zagospodarowania z 2003 r. (*Strategic Environmental Assessment of the Draft Master Plan 2003*) postawił przed jego realizatorami ambitne zadanie zbudowania wysokiej jakości środowiska dla zamieszkiwania. Szczególnie ważne dla kształtowania i późniejszego funkcjonowania towarzyszącej mu przestrzeni publicznej okazały się dwie wytyczne:
– promowanie stref przestrzeni publicznych z uprzywilejowaniem ruchu pieszego, mających znaczący wpływ na relacje społeczne (ograniczenia w dostępności ruchu kołowego, znaczne ograniczenia parkingowe, promowanie ciągów pieszych i rowerowych, tworzenie wysokiej jakości architektury przestrzeni publicznych),
– realizacja przestrzeni publicznej na całej długości nadbrzeża już w pierwszym etapie transformacji – niezależnie od realizowanych stopniowo sekcji (obecnie projekt ukończony).

Obie wytyczne bazowały w znacznym stopniu na stymulacji partycypacji społecznej. Miała ona zaistnieć w formie biernej – poprzez zapoznanie lokalnej społeczności z planowanymi przekształceniami (m.in. funkcjonujące w transformowanych sekcjach infoboxy) oraz w formie aktywnej – stworzenia strukturalnego rdzenia przestrzeni publicznych jeszcze przed zaistnieniem całości nowej struktury. Na drugiej wytycznej oparta została strategia rozwoju obszaru, polegająca na kształtowaniu przestrzeni publicznej jako elementu „oswajania" nowej struktury – elementu funkcjonującego jako forum zapoznawania z nią starych i potencjalnych nowych mieszkańców kolejnych, sukcesywnie i niezależnie realizowanych sekcji. Przestrzeń ta powstała jako płynne przedłużenie bulwarów śródmiejskich, pełniących, mimo dość dużego obciążenia komunikacyjnego, rolę porządkującą w strukturze miasta. Stanowi ona tym samym przedłużenie historycznie i kulturowo ugruntowanego myślenia o rdzennych przestrzeniach publicznych Dublina, w którym przestrzeń wody pełni do dziś dominującą rolę. W *Strategic Environmental Assessment of the Draft Master Plan 2003* znaleźć można zapis, który przestrzeń wodną rzeki oraz przyległych doków i kanałów uznaje za element strukturotwórczy (*form giver*)[2] w krajobrazie Dublina. Ich ranga usankcjonowana została planowanymi – obecnie częściowo już zrealizowanymi – ważnymi przestrzeniami publicznymi związanymi z kolejnymi nadbrzeżami. Dzięki tej strategii, publiczna przestrzeń nadbrzeża wnika w głąb nowej struktury (układ ten kontynuuje istniejący już w średniowiecznym Dublinie, zwłaszcza w jego części południowej, układ grzebieniowy).

Jednocześnie konieczne stało się przezwyciężenie bariery tworzonej wciąż jeszcze przez rzekę Liffey. W tym też celu zrealizowana po obu jej stronach przestrzeń publiczna powiązana ma być docelowo trzema nowymi mostami (pierwszy, obecnie zrealizowany ma charakter wyłącznie pieszy, tworząc aktywną przestrzeń publiczną).

Zniwelowanie bariery, jaką do niedawna była rzeka, stało się również pierwszym krokiem do likwidowania różnic pomiędzy południowym a północnym Dublinem (ten ostatni dopiero w związku z transformacją Docklands zaczął zmieniać swój wizerunek).

BIBLIOTEKA CYFROWA POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ

3. Nadbrzeżna przestrzeń publiczna – przestrzeń stymulacji aktywności społecznych

Dublińskie Docklands charakteryzują się dużą różnorodnością przestrzeni otwartych. Przekształcenie ich w aktywną przestrzeń publiczną, decydującą o jakości zamieszkiwania, wiązało się z podjęciem działań zmierzających do ich szerokiego upublicznienia i powiązania z siecią przestrzeni publicznych Dublina, a tym samym na stopniowym stymulowaniu jej żywotności.

Jan Gehl wymienia trzy rodzaje aktywności mających decydujący wpływ na jakość środowiska zamieszkania i jego przestrzeni publicznej. Są to:
– aktywności konieczne (*necessary activities*),
– aktywności wyboru (*optional activities*) oraz wynikające z nich,
– aktywności społeczne („*resultant*”/*social activites*).

O dobrej przestrzeni zamieszkiwania decyduje przede wszystkim znaczna dominacja aktywności wyboru[3]. Ich zaistnienie wiąże się w znacznym stopniu z zapewnieniem przestrzeniom publicznym swobodnej i szerokiej dostępności – zarówno w warstwie społecznej, jak i strukturalnej, a także z zaistnieniem w obrębie tych przestrzeni czynników stymulujących. Stymulatorem aktywności w przestrzeni publicznej, jak wskazuje J. Gehl, może być sam człowiek, ale również specyfika miejsca oraz jego elementy strukturotwórcze stające się elementem ogniskującym ciekawość odbiorcy, zachęcającym do pozostania w danej przestrzeni, nawiązania, choćby przypadkowego, kontaktu z jej innym użytkownikiem.

Dublińska promenada, stanowiąca rodzaj pomostu pomiędzy miastem a sukcesywnie tworzonymi nowymi przestrzeniami publicznymi kolejnych sekcji, zawdzięcza swą żywotność umiejętnemu wykorzystaniu obydwu tych aspektów. Nabrzeża, definiowane w *Strategic Environmental Assessment of the Draft Master Plan 2003* jako *strukturotwórcze* (*form giver*), wraz z kształtowaną na ich podstawie przestrzenią publiczną stały się ważnym stymulatorem interakcji społecznych – „oswajając” nową strukturę, zaistniały jako element *socjotwórczy*, odpowiedzialny za jakość i nową formę zamieszkiwania w mieście.

Przypisy

[1] Por.: www.dublindockland.ie.
[2] Termin wprowadzony w zapisach planu zagospodarowania (2003 r.), por.: *Dublin Docklands Area, Strategic Environmental Assessment of the Draft Master Plan 2003* (2003), Dublin Docklands Development Authority, Dublin.
[3] Por.: J. Gehl, *Life between buildings. Using Public Space*, Arkitektens Forlag. The Danish Architectural Press, Kopenhaga 2006.

---

1. New public spaces – new concepts of living in contemporary city

Along with changing social and economic conditions the definition of living in a city changes. Scale of contemporary transformations makes it possible to ask a question: whether transformed city is still the same organism? If it still has the same spirit, the same characteristics, the same identification spaces? Does newly transformed city allow comprehension of its old rhythm or has it been replaced by a new one?

Ewa Rewers describes postindustrial city as palimpsest city, a city which undergoes constant record and repeated comprehension. Palimpsest city might be described as a card of multiple record. Each following record erases or transforms the previous one. Reading of the still existing references in the form

BIBLIOTEKA CYFROWA POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ

of traces left behind by the past co – creates contemporary postindustrial city understood as a space whose quality of habitat is determined by the attribute of changeability. Liveliness of public spaces in newly constructed structures depends on changeability perceived as the speed of structural transformations and social transformations (metamorphosis of local communities).

Today's Dublin is an example of a city whose new record and reading is forced to occur in a short period of time. Dramatic economic transformation of the country and thereby giving opportunities to rapid transformations of urban structures contributed to intense change of physiognomy of the capital of Ireland. Joyes and Yates's Dublin is a layer more and more vanishing in the flood of new realizations suggesting entirely new shape of the city – both in structural and social and cultural aspects. The city, overgrowing with the structure of contemporary, nearly "global" architecture and urban structures faces the danger of loosing integrity, understood as continuation of threads of the past.

Historic Dublin as an industrial city developed around the embankments of the Liffey River. They are up till now the spine of urban structure and the accompanying public space still acts as an integrating element for more and more dynamically developing city.

2. Palimpsest city – Dublin Docklands

The program of transformation of the Docklands area in Dublin is presently the biggest program of that type in Ireland. This is why apart from local authorities also government and European Union donations are involved in the project (e.g. participation in the costs of port tunnel construction). Favorable tax conditions created attractive possibilities for foreign investors who chose the area of former Docklands as the place for investments (e.g. International Financial Centre) which became a strong economic driving force for planning further transformations. The scheme of communication rebuilding, particularly the design of tunnel construction, which was supposed to take over transport load connected with port service gave rise to consideration of real possibilities of coherent joining of the Docklands within Dublin's structures. The tunnel running along the north side of the city would make it possible to reduce the road traffic within the embankments to much extend (especially transport traffic). Presently the project is under construction. Its completion will help to connect in a more active way the already existing public space of the embankment with the new structure and develop a system of public spaces related to historic part of the city.

Created in 1997 Dublin Dockland Development Authority specified the main development strategy of the area basing on Dublin Dockland Development Authority Act (1997), whose specific notice became the so called *Section 25 Planning Scheme*. The document assumed division of the area into individual, independent sections which could be flexibly and variously shaped in accordance with guidelines called in a shortened way *Section 25*.

Introduction of the above schemes of planning strategies according to their authors was supposed to bring concrete and measurable benefits in the form of:

– shortening the period of time between conception and completion of a realization,
– conviction that integrated and economically possible strategy of development will meet the needs both in terms of local infrastructure and the specificity of the place,
– generating local engagement and development strategy with the process of social and business consultation treated as a priority[1].

The instruments created within this strategy allowed to create structurally and functionally diverse public space. Their functional predominant were office and residential spaces completed by cultural functions (e.g. National College of Ireland and spectacle hall Point Depot). The development plan from 2003 (Strategic Environmental Assessment of the Draft Master Plan 2003) put its executors in front of a challenging task of building housing environment of high quality. There were two guidelines which became especially important for shaping and later functioning of the surrounding public space:

BIBLIOTEKA CYFROWA POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ

– promotion of public spaces zones with the privilege of foot traffic which strongly influence social relations (restrictions in accessibility of road traffic, considerable parking restrictions, promotion of foot and cycle lanes and creation of high quality architecture of public spaces),
– realization of public spaces along the whole embankment already in the first stage of transformation – regardless of the sections realized gradually (today the project executed).

Both guidelines were based to much extend on stimulation of social participation. It was to take place in a passive form – through informing the local community about planned transformations (among others, info-boxes functioning in transformed sections) and in an active form – creation of a structural core of public spaces before the whole new structure came into existence. The second guideline became the basis of the developmental strategy of the area consisting in shaping public space as an element of "domestication" of the new structure – a forum acquainting old and new potential citizens with the structure of the following, consecutively and independently realized sections. The space came into being as the extension of the city core's boulevards which order the city's structure despite comparatively big transport congestion. At the same time it is also the continuation of historically and culturally established thinking of indigenous Dublin's public spaces where waterside plays a predominant role. *Strategic Environmental Assessment of the Draft Master Plan 2003* includes a statement describing water space of the river and the adjoining docks and canals as a form giver[2] in Dublin's landscape. Their importance was sanctioned by planned, significant public spaces connected with particular embankments, some of which have already been realized. Owing to this strategy, public space of the riverside enters the new structure (continuing comb arrangement existing as early as in medieval Dublin, especially in southern part).

Simultaneously, it became necessary to overcome the barrier of the Liffey River. To achieve this, the public space created on both sides of the river is to be tied by three new bridges (the first one, already constructed, is a foot bridge, creating active public space).

Leveling of the river barrier became the first step towards eliminating differences between south and north Dublin (the latter began to change its image only in connection with transformation of Docklands).

3. Riverside public space – the space stimulating social activities

Dublin's Docklands are characterized by a great variety of open spaces. Their transformation into an active public space determining the quality of habitation involved taking actions leading to making these spaces broadly public, connecting them with the network of Dublin's public spaces and gradual stimulating of their vitality.

Jan Gehl enumerates three types of activities influencing decisively the quality of habitat environment and its public space. They are:
– necessary activities,
– optional activities (and the ones resulting from them),
– "resultant", social activities.

Significant predominance of optional activities decides about good habitation space[3]. Their existence is conditioned by making them widely and freely accessible spaces both in social and structural terms as well as by the existence of stimulating factors. Man himself might be the stimulus of public spaces activity similarly to place's specificity and elements creating structure which magnetize recipients' curiosity, encourage to staying in a given space and establishing even accidental contact with its another user.

Dublin's promenade being the kind of a pier between the city and consecutively created new public spaces of the following sections owes its vitality to a skillful application of the two aspects. Riverside defined in *Strategic Environmental Assessment of the Draft Master Plan 2003* as "form giver" together with the public space shaped on its basis became an important driving force of social interactions

BIBLIOTEKA CYFROWA POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ

– through "domestication" of the new structure appeared as an element forming society, responsible for the quality and new form of living in a city.

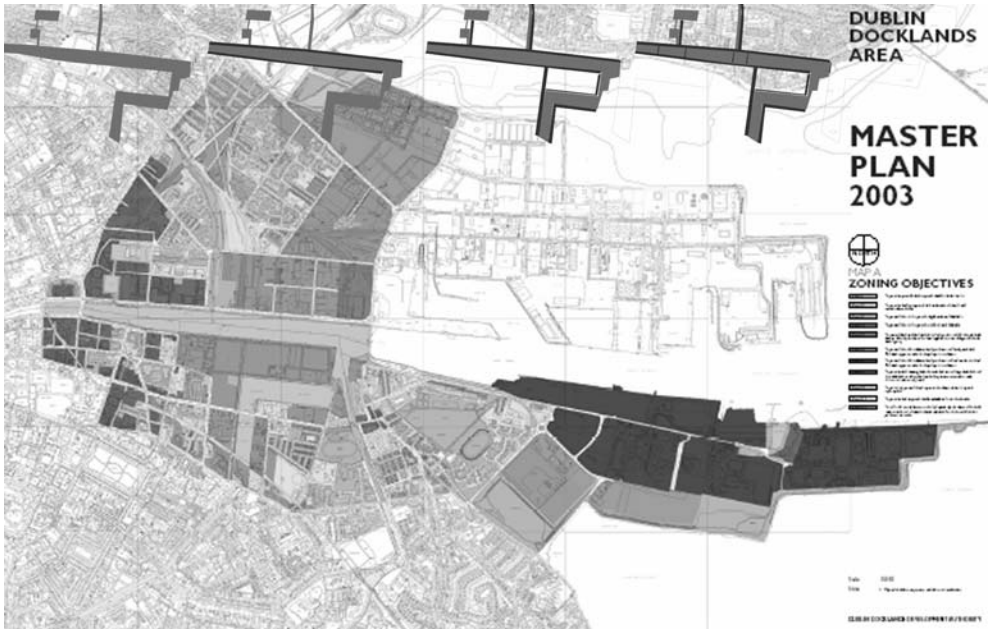
Endnotes

[1] www.dublindockland.ie.
[2] Term introduced in the records of the development plan 2003, see: *Dublin Docklands Area, Strategic Environmental Assessment of the Draft Master Plan 2003* (2003), Dublin Docklands Development Authority, Dublin.
[3] see.: J. Gehl, *Life between buildings. Using Public Space*, Arkitektens Forlag. The Danish Architectural Press, Kopenhagen 2006.

Bibliografia – Bibliography

[1] *Dublin Docklands Area, Strategic Environmental Assessment of the Draft Master Plan 2003* (2003), Dublin Docklands Development Authority, Dublin.
[2] G e h l J., *Life between buildings. Using Public Space*, Arkitektens Forlag. The Danish Architectural Press, Kopenhaga 2006.
[3] R e w e r s E., *Post-Polis. Wstęp do filozofii ponowoczesnego miasta*, Universitas, Kraków 2005.
[4] R u i t e r de F., *Big and beautiful. Comparing Stadthavens in Europe*, Zandbelt & van den Berg, Rotterdam 2005.
[5] www.dublindockland.ie.

BIBLIOTEKA CYFROWA POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ



Il. 1. Plan zagospodarowania obszaru Docklands w Dublinie, 2003 rok (źródło: www.dublindockland.ie) – schematy (aut.)

Ill. 1. Master plan of Docklands area in Dublin, 2003 (www.dublindockland.ie) – scheme (aut.)

Il. 2. Nadbrzeża rzeki Liffey – promenada (fot. aut.)

Ill. 2. Embankments of the Liffey River – promenade (photo: aut.)

Il. 3. Przestrzeń publiczna towarzysząca nadbrzeżu Grand Canal Dock (fot. aut.)

Ill. 3. Public space nearby Grand Canal Dock (photo: aut.)

Il. 4. Piesza kładka (fot. aut.)

Ill. 4. Footbridge (photo: aut.)

Il. 5. Przestrzeń publiczna w obrębie St. Georges Dock (fot. aut.)

Ill. 5. Public space within St. Georges Dock (photo: aut.)

BIBLIOTEKA CYFROWA POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ