

Sławomir Łotysz

Adaptacja reliktyw infrastruktury transportowej na parki miejskie : przykłady z Nowego Jorku i Filadelfii

Problemy Rozwoju Miast 9/4, 129-141

2012

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Sławomir Łotysz

ADAPTACJA RELIKTÓW INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ NA PARKI MIEJSKIE PRZYKŁADY Z NOWEGO JORKU I FILADELFI

Abstrakt. W obecnej dobie kwestia właściwego zagospodarowanie terenów po-przemysłowych, pokolejowych i po byłych portach jest bardzo ważna. W Polsce rzadko urządza się w ich miejsce tereny zielone. Artykuł przedstawia dwa, pochodzące ze Stanów Zjednoczonych AP przykłady adaptacji na parki miejskie byłego wiaduktu kolejowego i nabrzeża przeładunkowego. Te ostatnie są najczęściej adaptowane na cele magazynowe, czasem służą jako parkingi. Ciekawy przykład adaptacji dawnego nabrzeża na park miejski pochodzi z Filadelfii. Na park zamieniono również stary wiadukt biegnący zachodnim brzegiem Manhattanu. Konstrukcja przez lata zarosła krzakami i drzewami, a projekt jedynie usankcjonował ten stan. Oba przykłady wyraźnie ukazują rolę, jaką w kreowaniu przestrzeni miejskiej mogą odegrać lokalne społeczności.

Słowa kluczowe: rewitalizacja, nabrzeże, architektura krajobrazu, dziedzictwo przemysłowe, park miejski.

Relikty infrastruktury transportowej, a szczególnie obiekty liniowe, jak torowiska, bocznice, wiadukty czy nabrzeża przeładunkowe, traktowane są najczęściej jako rezerwa terenów, a wszelkie konstrukcje z nimi związane – jako kosztowna uciążliwość do usunięcia. Towarzysząca tym obiektom wtórna zieleń postrzegana jest także przez pryzmat kosztów, jakie należy ponieść, by oczyścić teren pod nowe inwestycje. Tymczasem pokryte bujną roślinnością tereny wzdłuż starych linii kolejowych, nabrzeży itd., stanowią cenną rezerwę terenów zieleni, występującą – co szczególnie ważne – na terenach poprzemysłowych, zwykle niemal całkowicie zieleni pozbawionych. Pozostawianie ich w stanie dzikim oczywiście nie wchodzi w rachubę, gdy chcemy, by nasze miasta były uporządkowane, piękne i zadbane. Dlaczego zatem nie zaakceptować rozwiązania, które podsuwa nam sama natura? W obecnej sytuacji planowania przestrzennego w Polsce, gdy zamiast urbanistów w rolę kreatorów przestrzeni miejskiej często wcielają się deweloperzy i inwestorzy, a wskaźnik zysku zdaje się niepodzielnie panować nad wskaźnikami wykorzystania terenu, tereny pofabryczne zastępowane są przez lofty i galerie handlowe, próżno tam szukać parków.

Dwa interesujące i chyba warte rozpropagowania przykłady adaptacji takich reliktyw na parki miejskie pochodzą z Nowego Jorku i Filadelfii. Oba zostały zaprojektowane przez to samo biuro projektowe i w obu przypadkach w procesie decyzyjnym ogromną rolę odegrały lokalne społeczności.

High Line – park na wiadukcie

W czerwcu 2009 r. w Nowym Jorku został otwarty dla publiczności wyjątkowy park. Wyjątkowy, bo wąski na kilka metrów, długi na kilkaset i położony na wysokości dwóch kondygnacji nad poziomem terenu. Nowy park urządzony został bowiem na nieczynnym wiadukcie kolejowym biegnącym wzdłuż zachodniego skraju Manhattanu.

Pierwsze tory ułożono na tej trasie już w 1847 r. Biegły na poziomie terenu, oddzielając miasto od nabrzeża rzeki Hudson. W miejscach, w których tory przecinały ulice i aleje, dochodziło do licznych wypadków, toteż biegnącą wzdłuż tej trasy 10th Avenue szybko przechrzczono na aleję Śmierci (ryc. 1). W 1929 r. zdecydowano przebudować linię tak, by zapobiec tragicznym wypadkom, a zarazem usprawnić jej funkcjonowanie. Wiadukt poprowadzono przez środek kwartałów zabudowy. Czasem nawet tory przebiegały przez budynki fabryczne przeważające w tej dzielnicy. Po High Line kursowały głównie pociągi towarowe z surowcami transportowanymi wprost do zakładów, dzięki czemu łatwy był odbiór gotowych produktów. Rozwój transportu samochodowego w latach 50. sprawił, że znaczenie tej linii kolejowej znacznie zmalało. Ostatni pociąg – transport trzech wagonów mrożonych indyków, pokonał tę trasę w 1980 r. Od tej pory stalowa konstrukcja już tylko zaciemniała ulice, a na nieużywanych torowiskach wyrosły krzaki i drzewa.

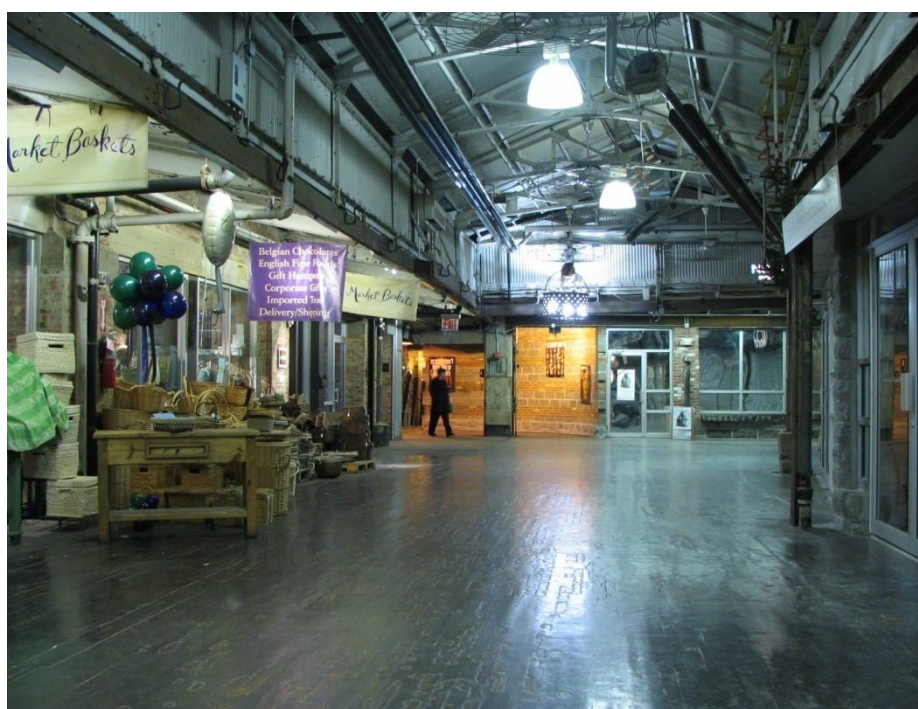


Ryc. 1. Dziś nad miejscem feralnego skrzyżowania 10th Avenue z High Line istnieje plac urządzony w formie amfiteatralnej widowni
(fot. S. Łotysz, 2012)

W latach 90. właściciele terenu pod wiaduktem zawiązali stowarzyszenie, domagając się usunięcia pozostałości linii kolejowej. We wrześniu 1992 r. Federal Interstate Commerce Commission wydała zgodę na wyburzenie całego wiaduktu. Odcinek na długości pięciu kwartałów od Gansevoort do Bank Street padł nawet wcześniej, bo na początku 1991 r. Proces wyburzania ustał, gdy pojawiły się wątpliwości, kto ma zań zapłacić. Władze federalne chciały rozłożenia kosztów na firmę Conrail, ostatniego zarządcę linii kolejowej, i właścicieli posesji, przez które przebiegała. Spór i procesy sądowe trwały przez lata,

a tymczasem w mieście dojrzał coraz silniejszy ruch na rzecz ocalenia relikwii High Line jako zabytku techniki.

Nie bez znaczenia było ożywienie, jakie w końcu lat 90. stało się udziałem dzielnicy Chelsea i całego zachodniego Manhattanu. Chelsea stało się modne. W starych fabrykach zaczęto urządzać mieszkania, pojawiły się nastrojowe knajpki i markety, zaczęli się tu przenosić artyści, studenci i podstarzali hippisi. Za nimi zawitali turyści. Stara High Line przebiegała m.in. przez kwartał, w którym dziś mieści się niezwykle popularny zespół handlowo-usługowy Chelsea Market. W starych wnętrzach, niemal w sercu dawnej dzielnicy ubojni i rzeźni (zwanej Old Meat District), przy 9th Avenue i 15th Street ulokowały się sklepy, punkty usługowe, restauracje i kawiarnie (ryc. 2). Choć na wysokości 15th Street High Line jest już rozebrana, belki nośne wiaduktu przechodzącego przez budynek zachowały się. Widać je nad korytarzem prowadzącym do zachodniego wyjścia marketu.



Ryc. 2. Pasaż handlowy urządony w poprzemysłowych wnętrzach Old Meat District
(fot. S. Łotysz, 2004)

Spółeczna batalia o tory

W reakcji na ożywienie gospodarcze dzielnicy właściciele terenów pod wiaduktem jeszcze usilniej dążyli do wyburzenia jego resztek. Najwyraźniej nie dostrzegali, że największy urok Chelsea polega na postindustrialnym charakterze tego miejsca. W oczach deweloperów stary wiadukt to tylko sterta złomu zajmująca miejsce, na którym mogłyby stać nowe obiekty – nowoczesne apartamentowce i biurowce, najpewniej niewiele odbiegające od tego, co buduje się gdzie indziej w mieście. Tymczasem przekonanie lokalnej społeczności o wyjątkowości dzielnicy i walorów przebiegającej przez nią starej linii kolejowej znalazło wyraz w powołaniu w 1999 r. Stowarzyszenia Przyjaciół High Line. Aktorzy, intelektualiści i pisarze wystąpili w obronie tego zabytku techniki. W sukces przyszły im pozytywne przykłady realizacji obiektów, których projektanci nie tylko umiejętnie

wkomponowali je w przestrzeń wokół wiaduktu (a raczej pod nim), ale i uczynili z tego sąsiedztwa zaletę. Projekt myjni samochodowej Chelsea Carwash, wzniesionej w 2000 r., wyszedł z pracowni Cybul & Cybul and Christopher K. Grabe i od razu został dobrze przyjęty przez krytyków. „To szkliste poszycie nad ciemną stalą jest widokiem bardziej zatrzymującym wzrok niż jakiegokolwiek migające, neonowe cuda” – na łamach żurnalu „Architecture” pisała wówczas krytyk Anne Guiney [2000].

Jeden budynek inkorporujący krótki odcinek wiaduktu to jednak za mało, by wskazać kierunek zagospodarowania struktury o długości liczonej w kilometrach. Taki pomysł całościowego wykorzystania nieużywanego wiaduktu i to dość wcześnie, bo ledwie rok po zamknięciu linii, miał architekt Steven Holl. Zaproponował on wybudowanie na odcinku od 19th do 29th Street serii osiemnastu domów mieszkalnych. Miały to być indywidualnie zaprojektowane budynki o różnym charakterze, od schronisk dla bezdomnych po luksusowe apartamenty. Projekt „Bridge of Houses” zakładał pozostawienie przejścia pieszego w poziomie dawnego torowiska a także urządzenie ciągu placów pomiędzy kolejnymi domami, jakby nanizanymi na wstęgę wiaduktu. Holl pierwszy dostrzegł, że miejsce to ma spory potencjał rekreacyjny. Brak terenów zieleni i przestrzeni publicznych w tej części miasta stał się po latach jednym z mocniejszych argumentów zwolenników zachowania wiaduktu i urządzenia na nim parku.

Projekt Holla pozostał niezauważony. W 1981 r. na takie pomysły było chyba za wcześnie. Dwie dekady później, już w apogeum dyskusji nad przyszłością starego wiaduktu, pojawił się kontrowersyjny projekt obiektu na działce przeciętej przez historyczny wiadukt. Francuski architekt Jean Nouvel zaproponował wzniesienie na rogu West 13th Street i Washington Street zespołu składającego się 32-piętrowej wieży mieszkalnej, budynku usługowego o 5 piętrach oraz obiektu o funkcji mieszanej, wysokiego na 8 pięter. Architekt wykorzystał wiadukt jako element determinujący formę budynku – torowisko przecina pod ostrym kątem cały zespół. Nie była to jednak ani odpowiedź na pytanie, co zrobić z całą linią – jak Holla, ani też subtelne powiązanie starego z nowym, jak w myjni autorstwa Cybul & Cybul. Nouvel chciał także zamienić 100-metrowy odcinek wiaduktu w teren parkowy, czym bynajmniej nie zyskał sobie poparcia Stowarzyszenia Przyjaciół High Line. Oni chcieli więcej. Chcieli urządzenia parku na całym odcinku zachowanego wiaduktu.

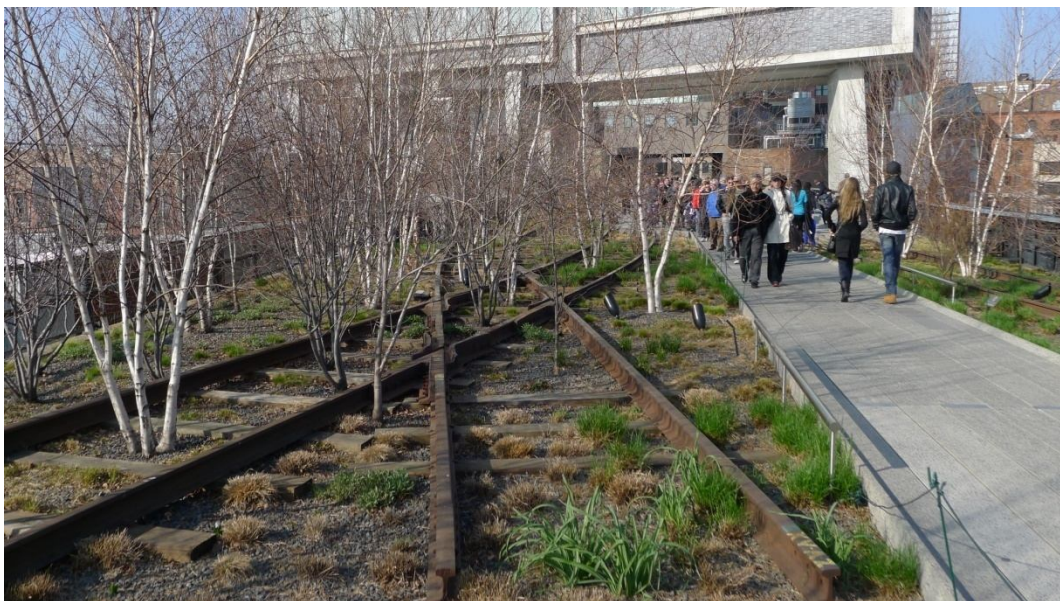
Przyjaciele High Line zdawali sobie sprawę, że realizacja projektu Nouvela zniweczyłaby ich zamiary. Pozbawiłaby ich tego, co najcenniejsze. Koronnym argumentem w prawnej batalii przeciwko projektowi błyskotliwego, ale niezbyt czułego na kontekst miejsca francuskiego architekta, jak określił go Robert Stern w monumentalnym dziele „New York 2000” [2006], była zbyt duża wysokość budynku w porównaniu ze średnią w tej dzielnicy. Stowarzyszenie Przyjaciół High Line wygrało w sądzie jeszcze raz w 2002 r., podważając decyzję o rozbiórce wiaduktu, podjętą przez odchodzącego burmistrza Giulianiego. Tym razem to miłośnicy i obrońcy tego zabytku techniki przeszli do ofensywy. Postanowili zmienić nastawienie władz miejskich, tak by nie próbowały więcej rozebrać wiaduktu. Wykonano plan studialny z analizą skutków inwestycji, z której wynikało, że zamiana wiaduktu na otwartą przestrzeń publiczną przyniesie miastu spore korzyści ekonomiczne. Nadzieja na pomyślny finał walki o zachowanie High Line, niewątpliwie

wartościowego zabytku techniki, choć w opinii wielu szpetnej, bezużytecznej bariery krępującej rozwój tej części miasta, przyszła nieoczekiwanie ze strony biznesu. Zabytek jest wart tyle, ile przynosi realnego zysku liczonego w dolarach, a najlepiej w milionach dolarów. Gdy burmistrzem Nowego Jorku został Michael Bloomberg, osobiście poparł ideę adaptacji starej linii kolejowej na teren rekreacyjny.

Wyzwanie dla architektów

We wrześniu 2003 r. część wiaduktu wraz z otaczającym terenem została oficjalnie uznana za obiekt zabytkowy. Ogłoszono też międzynarodowy konkurs architektoniczny na koncepcję zagospodarowania High Line. Wpłynęło nań 720 projektów. Zwyciężyła koncepcja biura Diller Scofidio + Renfro. Projekt zieleni wykonała pracownia Field Operations. Architekci przedstawili projekt przestrzeni publicznej stanowiącej powiązanie parku florystycznego z uwydatnieniem walorów zabytku techniki. Zachowano część dzikiej zieleni, uzupełniając ją nasadzeniami, wprowadzono zróżnicowane posadzki. Pozostawiono też oryginalne szyny kolejowe (ryc. 3).

Powstała wygodna trasa wycieczkowa prowadząca przez coraz bardziej popularne dzielnice miasta. Koszt inwestycji przekroczył 150 mln dol., z budżetu miasta pochodziło 43 mln. Warto zauważyć, że miasto zaangażowało się w tę inwestycję, niekoniecznie kierując się wolą ochrony nieczynnej linii kolejowej czy nadzieją pozyskania przychylności potencjalnych wyborców zrzeszonych w społecznych organizacjach broniących High Line. Ani jedno, ani drugie nie tłumaczyłoby wyłożenia na ten cel tak dużej sumy z miejskiego budżetu. Informując o wyasygnowanej kwocie, Bloomberg jednoznacznie wskazał, skąd taka zdecydowana zmiana w podejściu władz. Zgodnie z wyliczeniami wpływy z podatków w związku ze wzrostem wartości terenu oraz rozwojem aktywności gospodarczej wyniosą 262 mln dol. w ciągu następnych 20 lat.



Ryc. 3. Niektóre z zachowanych szyn kolejowych noszą ślady graffiti, powstałego już po wyłączenia High Line z ruchu

(fot. S. Łotysz, 2012)

High Line, jako zabytek techniki oswojony przez dziką przyrodę, a następnie wtórnie ucywilizowany przez architektów, na dobre już zaistniał w świadomości nowojorczyków. W tym wzroście popularności kryje się jednak niebezpieczeństwo. Magnetyczna siła starego wiaduktu kusi architektów i właścicieli przyległych terenów, by nawiązać do jego postindustrialnej formy. Pamiętać trzeba, że mowa tu o obiekcie, którego długość przekracza dwa kilometry – takich natchnionych realizacji mogą być dziesiątki. Zagrożenie sztafą zwiastuje to, co stało się ze wspomnianą już myjnią samochodową w Chelsea. Myjnia została ostatnio zamknięta i działkę sprzedano sieci sklepów Milk Studios. Architekci ze studia Richard Lanka & Associates, działający na zlecenie nowego właściciela terenu, usunęli charakterystyczną szklaną attykę, tak chwaloną przez krytyków, nowojorczyków i turystów. Odślonili w ten sposób wiadukt, czyniąc jego odbiór podobnym do tego, czego doświadczyć można na pozostałych kilometrach pierzei. Wewnątrz równie sztafowo podkreślono stalowe, nitowane belki dźwigające całą konstrukcję. Powstał efekt identyczny z tym, który od lat można oglądać w Chelsea Market. Jeśli wokół wszystko jest modne, gdzie jest miejsce na indywidualizm i klasę? Amanda Burden, przewodnicząca New York City Planning Commission, powiedziała że stawianie czegokolwiek w pobliżu High Line wymaga od architektów, by byli bardziej innowacyjni niż w innych rejonach Manhattanu. Jak widać, nie wszyscy architekci są w stanie podołać temu wyzwaniu.

Race Street Pier – park na molo

Port w Filadelfii, który w pierwszej połowie XVIII w. pod względem wielkości i wartości przeładunku ustępował w świecie jedynie Londynowi, dziś plasuje się w drugiej setce. Częścią tego dumnego dziedzictwa jest rozbudowany system nabrzeży przeładunkowych wzdłuż Delaware River, łączącej miasto z Oceanem Atlantyckim.

Fatalny stan pozostałości infrastruktury portowej przez kilka ostatnich dekad zdawał się nie docierać do świadomości mieszkańców i władz Filadelfii. Miasto było praktycznie odwrócone od rzeki. Powodem było poprowadzenie w latach 70. XX w. międzystanowej autostrady I-95 wzdłuż Delaware River, co pod względem funkcjonalnym odcięło wybrzeże od miasta. Dopiero w 1991 r., po przerzuceniu nad autostradą kilku kładek dla ruchu pieszego i kołowego, mieszkańcy zaczęli zapuszczać się w te okolice. Za nimi pojawili się inwestorzy. Wzdłuż wybrzeża zaczęto zakładać pierwsze restauracje i kluby, niektóre z nich na łodziach. Uruchomiono niewielkie mariny, a przy zacumowanym przy Penn's Landing krążowniku SS Olympia, okręcie flagowym admirała Deweya z czasu wojny amerykańsko-hiszpańskiej 1898 r., rozrosły się kramy z pamiątkami. Sympatię najmłodszych zyskały wyruszające stąd rejsy turystyczną amfibią, słynną Philly Duck Boat. Kilka razy dziennie wypełniony turystami pojazd opuszcza rzekę tuż koło mostu Benjamina Franklina, by ociekając wodą, ruszyć w dalszą trasę, tym razem już ulicami starej Filadelfii.

Frontem ku rzece

Miasto zatem zaczęło zwracać się w stronę rzeki, była to jednak oddolna inicjatywa mieszkańców. Od lat 90. XX w. można zaobserwować coraz większe zainteresowanie inwestorów tą, niejako odzyskaną przez miasto dzielnicą. Do najmniej ambitnych inwestycji,

nastawionych jedynie na doraźny (choć pokaźny) zysk, należy zaliczyć budowę kilku płatnych parkingów nie tylko na starych pomostach przeładunkowych, ale także – po uprzednim zasypaniu – na terenach pomiędzy nimi. Parkingi te obsługują nie tylko nowo powstałe mariny czy restauracje, ale służą też mieszkańcom spoza Interstate 95.

Nie brak też przykładów wykorzystania obiektów pomagazynowych, często zajmujących całe pomosty i mola, na cele mieszkaniowe. Powstały w ten sposób atrakcyjne lofty, m.in. na wysokości Church Street. Do najbardziej charakterystycznych realizacji należy jednak zaliczyć budowę apartamentowca Dockside Apartments na Nabrzeżu nr 34 (ryc. 4). Budowa ruszyła w 2000 r., wzbudzając tyleż głosów entuzjazmu, co sceptycyzmu. Uważano, że w Filadelfii nie będzie zapotrzebowania na luksusowe apartamenty, że zbyt wiele podobnych inwestycji podejmowanych w poprzednich latach zostało porzuconych itd. Zespół zaprojektowali architekci miejscowego biura Bower Lewis Throver Architects, nadając budynkowi formę okrętu, luksusowego transoceanicznego liniowca, jaki być może w przeszłości cumował, jeśli nie przy tym nabrzeżu, to przy sąsiednich. Forma architektoniczna może wprowadzić razić dosłownością, warto jednak wspomnieć o przesłankach, jakie przyświecały projektantom, i o przebiegu procesu społecznych konsultacji wokół tej inwestycji. Niezależnie od powierzchni każde z 240 mieszkań miało zostać i zostało wyposażone w tarasy i balkony. W najniższej kondygnacji powstał garaż na 370 samochodów. Cała inwestycja pochłonęła przeszło 75 mln dol. Prace rozpoczęły się od wykonania nowego palowania – stare pale nośne nabrzeża były zbyt zniszczone, by utrzymać wielopiętrową konstrukcję. Schodkowa i znacznie odsunięta od ulicy elewacja frontowa to efekt kompromisu zawartego z właścicielami posesji po przeciwległej stronie South Front Street.



Ryc. 4. Dockside Apartments na dawnym nabrzeżu nr 34
(fot. S. Łotysz, 2012)

Proces rewitalizacji strefy nadrzecznej w Filadelfii postępuje. Jednym z tematów wzbudzających w ostatnich latach największe emocje jest przyszłość Nabrzeża

Przeładunkowego nr 11, od pobliskiej ulicy nazywanego oficjalnie Race Street Pier. Pomysł zagospodarowania tego mola zrodził się jeszcze w 2002 r. W wyniku rozpisanego wówczas konkursu wyłoniono dziewięć finałowych firm ...deweloperskich. Nie było wówczas mowy o poszukiwaniu wizji, która mogłaby stanowić zaczątek tak potrzebnej rewitalizacji wybrzeża Delaware. Gdyby nie przeciągające się postępowanie konkursowe, którego przebieg okrasilo postawienie przed sądem jednego z jurorów pod zarzutem wymuszenia, na molu powstałby zapewne kolejny apartamentowiec, możliwe, że równie pretensjonalny w formie, co Dockside Apartments.

Po anulowaniu konkursu niewiele się tutaj działo. Jesienią 2007 r. ten odgradzony płotem i pokryty dziką roślinnością stary pomost zauroczył autora podczas jednej z jego wędrówek po wschodniej, najstarszej części Filadelfii (ryc. 5). Nabrzeże nr 11, zbudowane w 1916 r., wykorzystywane było głównie do rozładunku węgla. W 1922 r. to właśnie na tym molu odbywały się główne uroczystości inauguracyjne budowę mostu Benjamina Franklina.



Ryc. 5. Nabrzeże nr 11 przed rewitalizacją
(fot. S. Łotysz, 2007)

Na pewno był tu wówczas obecny jego projektant i budowniczy, wielki inżynier polskiego pochodzenia Rudolf Modrzejewski. Od lat 70. na pomoście funkcjonowała stacja policji rzecznej. Po wyprowadzeniu się stąd policjantów w 1992 r. pomostem nr 11 zawładnęła

natura. Do dyskusji nad jego zagospodarowaniem powrócono po tym, jak w 2008 r. w Nowym Jorku podjęto decyzję o adaptowaniu starego, od lat nieczynnego wiaduktu kolejowego High Line na park miejski. To nie zbieg okoliczności, że ledwie tydzień po otwarciu parku na Manhattanie, w czerwcu 2009 r. w zabytkowym filadelfijskim ratuszu miejska Komisja Planowania oraz Delaware River Waterfront Corporation, spółka zarządzająca terenami wzdłuż rzeki, zaprezentowały prace czterech finalistów ogłoszonego pół roku wcześniej konkursu.

Jedna z koncepcji zakładała przekształcenie Nabrzeża w swego rodzaju pole doświadczalne, demonstrujące najnowsze trendy w dziedzinie ekologicznej energetyki. Jose Alminana z lokalnej firmy Andropogon na niewielkiej powierzchni mola zaprojektował zestawy turbin wiatrowych i paneli słonecznych. Przestrzeń publiczna, a o nią przecież głównie organizatorom konkursu chodziło, stała się ledwie dodatkiem do funkcji edukacyjnej. Mottem projektanta było uchwycenie tego, co mamy za darmo – energii wody, energii miejsca, energii wiatru, energii słońca. To zaklinalanie najwyraźniej nie przekonało uczestników dyskusji, bowiem – odpierając ewentualne zarzuty, iż nie są wystarczająco proekologiczni – zdecydowanie odrzucili tę wizję. Kolejny z finalistów, Michael Van Valkenburgh z Brooklynu, zapomniał z kolei o ograniczonym budżecie inwestycji, określonym przez organizatorów na 3,5 mln dolarów (dopiero później pulę tę powiększono do 5 mln). Za zbyt drogą w realizacji uznano jeszcze jedną propozycję pochodzącą z Nowego Jorku. Projektanci z firmy „W Architecture” chcieli złamać schemat prostokątnego w rzucie mola, dokonując podziału starej struktury i wprowadzając nowe, niezwykle dynamiczne formy.

Zwycięstwo przypadło czwartej koncepcji. Jej autorem był architekt James Corner z Field Operations, tego samego biura, które zajmowało się projektowaniem zieleni na High Line. Sukces realizacji nowojorskiej – oddany do użytku w czerwcu 2009 r. High Line Park niemal od razu i jednogłośnie okrzyknięto sukcesem, zdawał się potwierdzać trafność wyboru. Poza tym za Jamesem Cornerem przemawiał jeszcze jeden argument: pochodzi z Filadelfii, jest profesorem na Uniwersytecie Pensylwanii, a od 2000 r. piastuje funkcję kierownika Zakładu Architektury Krajobrazu. 9 listopada 2010 r. odbyła się w Filadelfii uroczystość wbicia w ziemię pierwszej łopaty. Uczestniczył w niej burmistrz Filadelfii Michael Nutter. To on jeszcze w lutym 2009 r. zarezerwował w miejskim budżecie 5 mln dol. na ten projekt.

Kwestia skali

Obie inwestycje trudno jednak porównywać. W Nowym Jorku Michael Bloomberg lekką ręką wyłożył 152 mln dol. na modernizację 200 arów wiaduktu. Filadelfia przeznaczyła na przywrócenie świetności pięciokrotnie mniejszego Race Street Pier zaledwie 5 mln dol., czyli 30-krotnie mniejszą kwotę. A zatem na rewitalizację 1 ara Nowy Jork przeznacza przeszło 760 tys. dol., a w Filadelfii mają zrobić to samo za 125 tys. Początkowo mówiło się o tym, że zmodernizować trzeba wszystko, poczynając od wymiany stuletnich pali wbitych w dno rzeki. To niemal budowanie od nowa, co z kolei rodzi pytanie o autentyczność. Tak jak na High Line, gdzie porosły przez lata dziką roślinnością wiadukt poddano gruntownemu remontowi, usunięto całą roślinność, warstwę wegetatywną, podkłady kolejowe i podsypkę. Odśloniętą

konstrukcję stalową wiaduktu poddano konserwacji, wymieniono najbardziej skorodowane elementy. Założono drenaż i niezbędne instalacje, po czym odtworzono wszystkie warstwy po kolei. Na końcu posadzono całkowicie nową roślinność, dbając jedynie o zgodność gatunków z tymi, które rosły tam wcześniej w stanie dzikim. Ten etap rewitalizacji nowojorskiego wiaduktu wyraźnie pokazuje, z jak wielką mistyfikacją mamy do czynienia. Zachowajmy High Line w stanie dzikim! – wołali przez ostatnie dwie dekady obrońcy tego wyjątkowego zabytku techniki, tymczasem fotografie ukazują pracowników plantujących według schematu nakreślonego przez architektów krajobrazu z Field Operations kępy trawy i rośliny, w innych okolicznościach uważane za chwasty.

Zbliżony był sposób działania w Filadelfii, choć tutaj, jak daje się zaobserwować, ostatecznie zrezygnowano z wymiany palowania, pozostawiając nawet celowo część konstrukcji na widoku. Wydaje się jednak, że zmiana pierwotnego założenia nie była powodowana troską o zachowanie autentyczności, ale ograniczonymi środkami finansowymi.

Filadelfijczycy zdają się jednak nie przejmować ani kwestią autentyczności, ani skromnością przyjętego budżetu inwestycji. Jeszcze przed zakończeniem inwestycji redaktorzy „Philadelphia Inquirer” zapewniali, że w ich parku nie będzie okładzin z południowoamerykańskiego drewna gatunku ipe (*Tabebuia impetiginosa*) ani wykonywanych na zamówienie elementów posadzki, za to zaletą przyjętego do realizacji projektu będzie mocna i wyrazista kompozycja, zdolna wydobyć maksimum dramaturgii z tej wąskiej, ograniczonej przestrzeni. Zdaniem gazety, strategia atelier Field Operation jest miłym przypomnieniem idei, że o wartości projektu decyduje nie tyle wysokość budżetu, co rozmach wyobraźni.

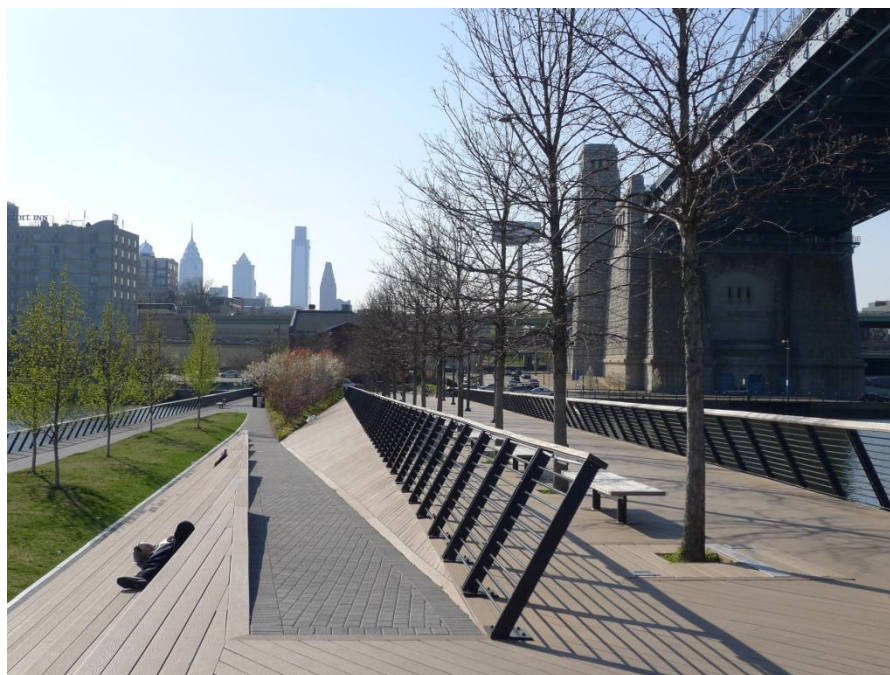
James Corner założył formalny podział parku na dwie części przez ścieżkę biegnącą ukośnie po wznoszącym się lekko terenie. Stąd też tytuł projektu „The Slice” – tak po angielsku nazywa się kawałek pizzy, i rzeczywiście to porównanie jest tu najtrafniejsze. Obie części odróżnia faktura i materiał. Położony nisko nad rzeką pomost jest wykończony twardymi deskami. Łagodny stok powyżej ścieżki pokryty jest miękką murawą. Po obu stronach można swobodnie wypoczywać. W parku posadzono 37 dorosłych drzew. Większość z nich ma średnicę pnia około 20 cm. Każde z nich oznaczone jest tabliczką z nazwiskiem fundatora. Każdy, kto wyłożył 2500 dol., mógł stać się „właścicielem” drzewa.

„Kawałek pizzy” był jedną z trzech przygotowanych przez Field Operations koncepcji. Zrealizowano projekt wyłoniony w procesie społecznych konsultacji. Ocenia się, że podczas kilku spotkań przeprowadzonych w latach 2009-2010 uczestniczyło w nich w sumie przeszło 4 tys. osób. Podczas spotkań konsultowano kolejne etapy prac finałowych koncepcji, a po wyłonieniu zwycięzcy dyskutowano nad wyborem wariantu do realizacji. Uroczyste otwarcie parku odbyło się 12 maja 2011 r., a zatem budowę zakończono zaledwie w pół roku. Oczekiwania wobec tej inwestycji były ogromne. Podczas uroczystego rozpoczęcia budowy w listopadzie 2010 r. Tom Corcoran, prezes Delaware River Waterfront Corporation, mówił że park ten ustanowi nowe standardy doskonałości w projektowaniu i społecznym współdecydowaniu, które wywrą efekt daleko wykraczający poza ten skrawek terenu.

Potencjał, ale i wyzwanie

W Filadelfii na zagospodarowanie czekają wciąż dziesiątki nabrzeży przeładunkowych. Niektóre z nich przejęła już w posiadanie przyroda. Które z tych obiektów zostaną przeznaczone na parkingi, a na których powstaną parki lub apartamentowce, pokaże przyszłość. Dużą rolę w procesie decyzyjnym odegrali sami filadelfijczycy. Wiele pozytywnych przykładów dowodzi, że władze tego miasta przywiązują ogromną wagę do opinii mieszkańców, a ci z kolei chętnie wykazują się inicjatywą i zaangażowaniem w kształtowanie otaczającej ich przestrzeni.

Ewentualny sukces Race Street Park przysporzy zapewne zwolenników koncepcji zwrócenia się tego miasta z powrotem ku rzece i przyspieszy realizację programu rewitalizacji wybrzeża w środkowym biegu rzeki Delaware. Ale czy filadelfijski park powtórzy sukces nowojorskiego wiaduktu? Należy w to wątpić. Do takiego wniosku skłaniać może zwykła przechadzka jednym i drugim parkiem. W Nowym Jorku, zdecydowanie częściej odwiedzanym przez turystów niż Filadelfia, swobodne przejście High Line jest niemożliwe. Zwykle poruszać się trzeba w dość zwartym strumieniu ludzi – sytuacja jako żywo przypomina atmosferę z nie tak znów odległej Fashion Avenue, czyli Szóstej alei, na której usadowiły się liczne sklepy oferujące ubrania.



Ryc. 6. Pierce Street Park w Filadelfii kilka miesięcy po otwarciu wciąż świeci pustkami
(fot. S. Łotysz, 2012)

High Line szybko stała się obowiązkowym punktem wizyt odwiedzających Nowy Jork gości. Jest to zresztą jedna z możliwych dróg dojścia ze słynnego Times Square do dzielnicy artystów Greenwich Village, również ostatnio obowiązkowo odwiedzanej i pełnej nastrojowych kafejek. Stąd już tylko krótki, piętnastominutowy spacer do memoriału przy dawnym World Trade Center. Dlaczegoż by zatem, przemieszczając się z Times Square do Ground

Zero, nie przejść się wyjątkowym parkiem, opisywanym w każdym nowojorskim przewodniku?

Tymczasem do równie wyjątkowego przecież parku na molo w Filadelfii trzeba chcieć dotrzeć. Jak wspomniano, nabrzeże oddzielone jest od miasta autostradą. Na wysokości Race Street przebiega ona na wiadukcie, a dojście przez dość mroczną i jakby opuszczoną okolicę dłuży się niemiłosiernie, szczególnie gdy pamięta się o jednym z najwyższych współczynników przestępczości w tym mieście (i ponownie w tym porównaniu zwycięża Nowy Jork, jako jedna z najbezpieczniejszych metropolii Ameryki).

Turyści odwiedzający Filadelfię zatrzymują się przede wszystkim w rejonie Independence National Historical Park, gdzie mieszczą się wszystkie najważniejsze pamiątki związane z początkami amerykańskiej państwowości. Niewielu z gości zapuszcza się dalej na wschód, w okolice, które już na pierwszy rzut oka swoją świetność mają za sobą. Jak wielu z nich wie, że nad rzeką czeka ich wyjątkowy park urządony na dawnym nabrzeżu przeładunkowym? Obserwacje te poczyniono zaledwie kilka miesięcy po otwarciu parku, ale w niedzielne wczesne popołudnie było tam zaledwie kilkoro spacerowiczów (ryc. 6). Może tłumaczyć to również fakt, że droga przez park przy Pierce Street prowadzi donikąd. Trzeba zawrócić i pokonać tę samą trasę, by znaleźć się w innym, ciekawym miejscu. Trasę wprawdzie urokliwą, bo wiodącą przez dzielnicę, która nie zmieniła się wiele w ciągu ostatniego wieku, ale może dla niektórych nieco odstrasżającą.

Podsumowanie

W krajowej praktyce adaptacji obiektów infrastruktury technicznej na nowe cele i ogólniej – rewitalizacji terenów poprzemysłowych poszukujemy wzorców zachodnich, choć akurat przykłady amerykańskie nie docierają do nas zbyt często. Problemy rewitalizacji terenów poprzemysłowych w USA niewiele jednak, jak się okazuje, odbiegają od tych, z którymi przychodzi nam się zmagać w Europie. Mimo pewnej odmienności uwarunkowań ekonomicznych i prawnych warto do nich sięgać. To, co szczególnie chciałoby się skopiować na polski grunt, to może nie odważny i w istocie nowatorski pomysł, by stary wiadukt czy molo zamienić na park, ale świadomość i aktywność lokalnych społeczności w tym zakresie. A to już zadanie znacznie trudniejsze.

Literatura

1. Brennan C., *Pier 11 coming back from the dead?* „Philadelphia Daily News”, 7.07.2008.
2. Guiney A., *Chelsea Carwash New York City*. „Architecture” 10/2000.
3. Kayatsky I., *New York's High Line reveals first look at its new plans*. „Architectural Record.” 5.2005.
4. Łotysz S., *Adaptacja nieczynnego wiaduktu kolejowego na park miejski*, [w]: *Dziedzictwo postindustrialne i jego kulturotwórcza rola*. Cz. 2. Fundacja Hereditas, Warszawa, 2010.
5. Łotysz S., *Rewitalizacja Nabrzeża nr 11 w Filadelfii – mały temat – wielkie wyzwanie*. „Przegląd Budowlany” 2011, nr 4.
6. Milford M., *On a Pier in Philadelphia, Luxury Apartments*. „New York Times,” 24.12.2000.
7. Pearson C., *James Corner Field Operations and Diller Scofidio + Renfro Change our Perspective on Parks with the High Line*. „Architectural Record” 10.2009.
8. Platt R., *The Humane Megacity: Transforming New York's Waterfront*. „Environment” 7/8.2009.

9. Saffron I., *The Philadelphia Inquirer Inga Saffron column: Changing Skyline: Four visions for creating a green gem on the riverfront.* „Philadelphia Inquirer” 26.06.2009.
10. Stephens S., *Master of the Metropolis.* „Architectural Record” 1.2010, vol. 198.
11. *New York 2000: Architecture and Urbanism from the Bicentennial to the Millennium.* Stern R. (red.), Nowy Jork 2006.
12. Ulam A., *New York’s High Line Spurring Innovative Buildings and Planning.* „Architectural Records” 6/2006.

TRANSFORMATION OF THE RELICS OF TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE INTO CITY PARKS. EXAMPLES FROM NEW YORK AND PHILADELPHIA

Abstract. The question of reusing the areas previously forming transport infrastructure in cities, like railway lines and ports, seems to be very important these days. In Poland these areas are being rarely developed into parks. This article presents two projects, carried out recently in the U.S.A., which may serve as good examples. In Philadelphia some of the abandoned piers serve as parking lots, while recently one of them has been turned into a city park. Another park has been arranged on an old viaduct running along the western shores of Manhattan in New York City. After it was abandoned several decades ago, the structure was overtaken by nature and the designers only acknowledged that. Both examples clearly show the role of local communities in the reshaping their neighborhood.

Key words: revitalization, waterfront, landscape architecture, industrial heritage, city park.

Dr inż. arch. Sławomir Łotysz
Instytut Budownictwa,
Uniwersytet Zielonogórski
Zielona Góra