

# Wiesława Gadomska

---

## Humanizacja postindustrialnej przestrzeni miejskiej - przykład nowojorskiego parku High Line jako udanej rewitalizacji dawnej linii kolejowej = Humanisation of Post-Industrial Urban Space - The Example of New York High Line Park as...

---

Humanistyka i Przyrodoznawstwo 20, 535-545

---

2014

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](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

*Wiesława Gadomska*

Uniwersytet Warmińsko-Mazurski  
w Olsztynie

Warmia and Mazury University  
in Olsztyn

## **HUMANIZACJA POSTINDUSTRIALNEJ PRZESTRZENI MIEJSKIEJ – PRZYKŁAD NOWOJORSKIEGO PARKU HIGH LINE JAKO UDANEJ REWITALIZACJI DAWNEJ LINII KOLEJOWEJ**

### **Humanisation of Post-Industrial Urban Space – The Example of New York High Line Park as Successful Revitalisation of Former Railway Line**

Słowa kluczowe: park miejski, przestrzeń publiczna, społeczność lokalna.

Key words: urban park, public space, local community.

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

Dawne tereny przemysłowo-składowe nowojorskiego Manhattanu zmieniają swoje oblicze, przekształcając się w atrakcyjne przestrzenie publiczne. Hudson River Park utworzony został na terenach portowych, a najnowszy park High Line powstał w wyniku rewitalizacji nieczynnej, napowietrznej linii kolejowej obsługującej magazyny, składy i fabryki. Inicjatorami pomysłu odzyskania dawnej kolei stali się lokalni pasjonaci, potrafiący dostrzec niezwykle potencjał unikatowego miejsca. Związana organizacja non profit Friends of the High Line, budując strategię obrony torowiska, zdobyła szerokie poparcie społeczne. Zrealizowane w latach 2009 i 2011 dwa pierwsze odcinki parku o łącznej długości ok. 2,5 km osiągnęły bardzo wysoki poziom indywidualnych rozwiązań projektowych tak w zakresie elementów małej architektury, jak i ciekawie dobranej roślinności. To synergiczne łączenie elementów antropogenicznych ze światem przyrody wpłynęło na atra-

#### **A b s t r a c t**

Former industrial and warehousing areas of New York Manhattan change their visage transforming into attractive public spaces. The Hudson River Park situated in western Manhattan was established on the former port area while the latest High Line Park was developed through revitalisation of the unused elevated railway line servicing warehouses, storage yards and factories. Local people with passion, able to notice the unusual potential of that unique place were the initiators of the idea to recover the former railway line. The established non-profit organisation Friends of the High Line won wide public support building the strategy for protection of the railway line. The two initial sections of the park completed during the years 2009 and 2011 possessing the total length of ca. 2.5 km presented a very high level of individual design solutions as concerns both the elements of small architecture and greenery selected in the interesting way. That synergic

kcyjność High Line. Miejsce to jest bardzo chętnie odwiedzane zarówno przez nowojorczyków, jak i licznych turystów.

combination of anthropogenous elements with the world of the nature influences attractiveness of the High Line. The place is visited readily by both the New Yorkers and numerous tourists.

## Wprowadzenie

Proces transformacji społeczności miejskiej w kierunku społeczeństwa postindustrialnego wywołał diametralne zmiany w strukturze funkcjonalnej i przestrzennej wielu miast, w których funkcja przemysłowa była wiodąca lub co najmniej obecna. W wyniku tego procesu, industrialna przestrzeń ulegała postępującej degradacji, tworząc obszary problemowe w sferze funkcjonalnej, ekonomicznej i społecznej miasta<sup>1</sup>. Dysfunkcyjne obszary miejskie, w wielu przypadkach poddawane późniejszym procesom rewitalizacji, otrzymywały nowe funkcje i formy zagospodarowania przestrzennego, tworząc charakterystyczne fragmenty nowego, miejskiego krajobrazu<sup>2</sup>. Istotną rolę w procesie ożywiania i humanizacji postindustrialnej przestrzeni miejskiej odgrywają tereny zieleni, stając się często dominującą formą ich nowego zagospodarowania.

Dużą dynamikę przekształceń znacznych obszarów miasta można zaobserwować, m.in. na nowojorskim Manhattanie – proces gentryfikacji poprzemysłowej przestrzeni miejskiej, czytelny od lat 80. ubiegłego stulecia, dotyczy przede wszystkim jego południowo-zachodniego wybrzeża. Dotychczasowe, przemysłowo-składowe tereny wraz z towarzyszącą infrastrukturą techniczną uzyskują nową funkcję, przekształcając się m.in. w atrakcyjne przestrzenie publiczne<sup>3</sup>. Rewitalizowana zabudowa uzyskuje nowe funkcje: handlowo-usługowe, biurowe i mieszkalne o atrakcyjnym i unikatowym standardzie przestrzennym (lofty). Z kolei powstająca współcześnie uzupełniająca zabudowa, poza wysokimi wartościami architektonicznymi, szanuje specyficzny kontekst miejsca.

Istotną rolę w tworzeniu nowego, przyjaznego oblicza poprzemysłowych dzielnic Chelsea i Meatpacking District odgrywa miejski park High Line powstały w wyniku rewitalizacji nieczynnej, napowietrznej linii kolejowej obsługującej dawne magazyny, składy i fabryki. Zrealizowane w latach 2009–2011 dwa pierwsze etapy projektu uzyskały zarówno bardzo duży stopień akceptacji społecznej, jak i wysoki poziom oceny międzynarodowej krytyki architektonicznej<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> A. Toffler, *Trzecia fala*, Wyd. Kurpisz, Poznań 2006.

<sup>2</sup> K. Skalski (red.), *Projekty i programy rewitalizacji w latach 2000–2006*, Stowarzyszenie Forum Rewitalizacji, Kraków 2006.

<sup>3</sup> A. Freeman, *How the west was done*, "Landscape Architecture" 2004, nr 8, s. 96–105; A. Ulam, *New west side story*, "Landscape Architecture" 2007, nr 8, s. 89–99; A. Ulam, *Next installment on the Hudson*, "Landscape Architecture" 2009, nr 1, s. 64–71.

<sup>4</sup> J. David, R. Hammond, *High Line. The Inside Story of New York City's Park in the Sky*, Farrar, Straus and Giroux, Nowy Jork 2011, s. 163–177.

## 1. Park w procesie humanizowania zdegradowanych obszarów miasta – nowojorskie przykłady

Tereny zieleni stanowią istotny element struktury funkcjonalnej miasta i jego kompozycji urbanistycznej. Ich jakość, dostępność oraz wielkość, szacowana wskaźnikiem powierzchni przypadającej na jednego mieszkańca, w znacznej mierze decydują o postrzeganiu atrakcyjności miasta czy jego dzielnicy<sup>5</sup>. Poza podstawową funkcją ekologiczną i społeczną tereny zieleni mogą pełnić funkcje alternatywnych korytarzy komunikacyjnych, szczególnie cennych w dużych ośrodkach miejskich<sup>6</sup>.

Istotnym aspektem w operowaniu terenami zieleni, jako propozycją zagospodarowania zdegradowanych, pozbawionych czytelnej funkcji obszarów miasta, jest na ogół pozytywny odbiór społeczny towarzyszący takim działaniom<sup>7</sup> – inwestowanie w tereny zieleni w sposób oczywisty poprawia standard codziennego życia, a beneficjentem tych działań staje się społeczność miejska. Praktyczny aspekt zagadnienia wynika również z dużej elastyczności kształtowania nowych terenów zieleni w zazwyczaj trudnych inwestycyjnie obszarach miejskich oraz z ich podatności na często konieczny warunek etapowania całości przedsięwzięcia. Nie bez znaczenia pozostaje również czynnik ekonomiczny, pozwalający uzyskiwać akceptowalne efekty, mimo często ograniczonego budżetu<sup>8</sup>.

Zachodnie wybrzeże nowojorskiego Manhattanu może stanowić interesujący przykład długofalowego, konsekwentnie awansowanego procesu przekształcania znacznego obszaru miasta, zdegradowanego nie tylko w wyniku jego marginalnego położenia, lecz przede wszystkim na skutek wygaśnięcia jego dotychczasowej składowo-przemysłowej funkcji. Początku tego procesu można doszukiwać się w początku lat 80. ubiegłego stulecia na południowo-zachodnim krańcu Manhattanu, w rejonie dzisiejszej World Financial Center. Rozległy, ponad 30-hektarowy niezagospodarowany teren powstały w wyniku komprymacji gruntu i gruzu pochodzących z wykopów pod wieże World Trade Center stanowił rodzaj czasowego „urbanistycznego nieużytku”. Proces jego humanizacji, poprzez nadanie mu symbolicznego, użytkowego znaczenia, dokonał się w 1982 r. w ramach

<sup>5</sup> A. Zachariasz, *Zieleń jako współczesny czynnik miastotwórczy ze szczególnym uwzględnieniem roli parków publicznych*, Monografia 336, Wyd. Politechniki Krakowskiej, Kraków 2006.

<sup>6</sup> A. Losantos i in., *Krajobraz miejski. NOWE trendy. NOWE inspiracje. NOWE rozwiązania*, Tmc, Warszawa 2008.

<sup>7</sup> K. Pawłowska, *Przeciwdziałanie konfliktom wokół ochrony i kształtowania krajobrazu. Partycypacja społeczna, debata publiczna, negocjacje*, Wyd. Politechniki Krakowskiej, Kraków 2008.

<sup>8</sup> Interesującym przykładem niskobudżetowej inwestycji jest projekt *The River Coast Walk* ukierunkowany na stworzenie w Buenos Aires zagospodarowanej przestrzeni publicznej wzdłuż brzegu rzeki La Plata. Mieszkańcy miasta zaakceptowali i polubili wykreowaną przestrzeń, mimo jej formalnej niedoskonałości. B. Davis, *From rubble, a Park for the people*, „Landscape Architecture” 2006, nr 7, s. 34–43.

działań z obszaru twórczości Land Art – blisko hektarowy areal został poddany rekultywacji i potraktowany jako pole pszenicy, obrazując związki podstawowych pojęć w gospodarczym i ekonomicznym wymiarze ludzkiego życia: zasiewu (inwestowanie) i zbioru (dyskontowanie zysku)<sup>9</sup>. W następnych latach całość terenu poddana została wieloaspektowym opracowaniom przedprojektowym, poszukującym optymalnych związków i relacji funkcjonalnych z miastem. W wyniku konsekwentnej ponad 10-letniej realizacji uzyskano wielofunkcyjną, atrakcyjną przestrzeń publiczną, której oś kompozycyjną stanowiły otwarte tereny zieleni tworzące dzisiejszy Battery Park<sup>10</sup>.

Działaniem o skutkach przestrzennych znacznie wykraczającym poza skalę pojedynczej dzielnicy miejskiej jest wieloetapowy projekt rewitalizacji dawnych, portowo-składowych terenów zlokalizowanych pasmowo wzdłuż rzeki Hudson na zachodnim brzegu Manhattanu. Rozpoczęta w 1979 r. inwestycja miejska objęła ponad 8-kilometrowy odcinek wybrzeża, które w wyniku strukturalnych zmian uległo funkcjonalnej deprecjacji, a w konsekwencji również przestrzennej degradacji<sup>11</sup>. Zdekapitalizowany teren stał się jednocześnie swoistym depozytariuszem cennego, kulturowego dziedzictwa związanego z portowo-składową historią zachodniego wybrzeża miasta: dawnych pirsów portowych, infrastruktury nadbrzeżnej, charakterystycznych zabudowań oraz swoistego *genius loci* miejsca. Należy zauważyć, że obszar dawnych doków portowych to jednocześnie niezwykle atrakcyjny teren inwestycyjny – wysokie walory krajobrazowe, bezpośredni dostęp do brzegów rzeki, dobre położenie w strukturze miasta powodowały zainteresowanie i presję inwestycyjną dużych graczy na rynku deweloperskim. Z uznaniem dla skuteczności działania miejskich planistów należy ocenić obronę terenu przed komercjalizacją i w konsekwencji intensywną zabudowę. Problemowy obszar poddano procesom rewitalizacji, adaptując go do koncepcji spójnej, wielofunkcyjnej przestrzeni publicznej tworzącej Hudson River Park (fot. 1). Podstawowe założenie projektowe nowego parku opierało się na stworzeniu atrakcyjnego, pieszo-rowerowego ciągu komunikacyjnego, biegnącego równoległe do brzegu rzeki i stanowiącego bezkolizyjną alternatywę w zakresie poruszania się po zatłoczonych ulicach miasta. Bogaty program funkcjonalny, poza układem komunikacyjnym, obejmuje: rozległe przestrzenie rekreacyjne o niemal stu procentowym udziale powierzchni biologicznie czynnej, interesujące aneksy tematyczne (m.in. Intrepid Sea, Air & Space Museum), terminale żeglugi pasażerskiej, wypożyczalnię sprzętu wodnego, rzeźby plenerowe, instalacje artystyczne. Czytelne artefakty dawnej infrastruktury portowej, a wśród nich rozległe palisady dawnych pirsów poddane zostały rekonstrukcji i adaptacji na funkcje parkowe, a nie-

<sup>9</sup> M. Lailach, *Land Art*, Taschen, Bonn 2007, s. 40–41.

<sup>10</sup> *The World of Architecture*, Könemann, Cologne 2000, s. 178–179.

<sup>11</sup> W. Gadomska, *Hudson River Park – współczesny park nad rzeką*, (w:) *Horyzonty architektury krajobrazu. Język architektury krajobrazu*, Wyd. Wieś Jutra, Warszawa 2010, s. 116–121.

które z nich, pozostawione procesom naturalnej korozji i dematerializacji, stanowią element kulturowego, czasowo-przestrzennego kontinuum. Warto podkreślenia są aspekty krajobrazowe miejsca, stanowiącego z jednej strony dobrze zaprojektowany ciąg widokowy eksponujący rzekę Hudson z dynamiczną scenerią nautyczną, z drugiej zaś park to element ekspozycji krajobrazowej biernej, tworzący charakterystyczny, atrakcyjny fragment miejskiego krajobrazu. Realizację Hudson River Park należy jednocześnie rozpatrywać w szerszym kontekście urbanistycznym – w przyszłości stanie się on elementem ciągłego systemu zieleni otaczającego Manhattan, zapewniającego bezkolizyjny ruch spacerowo-rowerowy wokół wyspy. Całość realizowana jest w oparciu o Manhattan Waterfront Greenway Master Plan, który powstał w 2004 r.<sup>12</sup> i jest konsekwentnie, wieloetapowo realizowany.



Fot. 1. Dawne pirsy portowe zmienione w przestrzeń rekreacyjną Hudson River Park (fot. W. Gadomska)

Interesujący przykład humanizowania problemowych obszarów miejskich w drodze tworzenia ogólnodostępnych terenów zieleni stanowi Riverbank State Park, zlokalizowany w miejscu zrealizowanej w drugiej połowie lat 80. ubiegłego wieku oczyszczalni ścieków obsługującej zachodni brzeg Manhattanu. Projektowanie parku było dziewięcioletnim procesem poszukiwania akceptowalnej społecznie funkcji i formy, mającej rekompensować spodziewane obniżenie standardu zamieszkiwania w tej części miasta. Finalnie na powierzchni 11 hektarów, będącej zadaniem technologicznej części oczyszczalni, powstał park o bogatym, wielosezonowym programie użytkowym, sportowym, rekreacyjnym oraz kulturalnym<sup>13</sup>. Obecnie park włączony został w system rekreacyjnych terenów biegnących wzdłuż brzegu rzeki Hudson i jest jednym z najintensywniej wykorzystywanych terenów rekreacyjnych miasta.

<sup>12</sup> W. Gadomska, op. cit.

<sup>13</sup> S. Sirefman, *New York. A guide to recent architecture*, Ellipsis, London 2001, s. 13–16.



## 2. Park High Line jako efekt rewitalizacji postindustrialnego dziedzictwa dzielnicy

### 2.1. Historia napowietrznej linii kolejowej

Bogata ikonografia obrazująca historię Nowego Jorku z przełomu XIX i XX w. dobrze dokumentuje przemysłowo-handlowy charakter południowo-zachodniego wybrzeża Manhattanu<sup>14</sup>. Styk miasta z obszarem portów i doków zlokalizowanych wzdłuż brzegu rzeki Hudson generował intensywny, chaotyczny ruch pieszy, konny, samochodowy i kolejowy. Zmierzano zatem do sprawniejszego zorganizowania komunikacji obsługującej porty, fabryki, składy i targowiska, pojawiła się też potrzeba poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszego – bardzo często w konsekwencji codziennych wypadków ginęli ludzie. Mimo doraźnych działań<sup>15</sup>, problem narastał – rejon Dziesiątej Alei zyskał miano „alei śmierci”. W latach 30. XX w. podjęto radykalne działania mające na celu poprawę sytuacji – projekt West Side Improvement<sup>16</sup> zakładał budowę nowej trasy kolejowej na wysokości blisko 10 metrów nad poziomem gruntu. Projektowane bezkolizyjne rozwiązanie uruchomiono w 1933 r. W krajobraz zachodniej części miasta wrosła charakterystyczna stalowa konstrukcja górująca nad ulicami dzielnicy. Towarowy ruch kolejowy odbywał się przez następne pół wieku, a w latach 80. zaczął zamierać w wyniku strukturalnych zmian w organizacji transportu oraz wygasania podstawowej, przemysłowej funkcji dzielnicy (fot. 2).



Fot. 2. Nadziemna linia kolejowa przed rewitalizacją (fot. W. Gadomska)

<sup>14</sup> J. David, R. Hammond, op. cit., s. 134–150.

<sup>15</sup> Ibidem, s. 135. Przed lokomotywą jechał mężczyzna na koniu, którego zadaniem było ostrzegać pieszych przed zbliżającym się pociągiem – *The West Side Cowboy*.

<sup>16</sup> A. La Farge, *On the High Line*, Thames & Hudson, New York 2012, s. IX.

Przez kolejne dziesięciolecia trasa kolei towarowej ulegała swoistej biologicznej sukcesji, tworząc autonomiczny, naturalny ekosystem – dostępny i doceniany jedynie przez lokalne grono entuzjastów.

## 2.2. Zaangażowanie lokalnej społeczności

Idea stworzenia parku High Line posiada swój interesujący wymiar społeczny. Inicjatorami pomysłu rewitalizacji dawnej linii kolejowej byli lokalni pasjonaci potrafiący dostrzec niezwykły, kulturowy i ekologiczny potencjał unikatowego miejsca. W sposób oczywisty teren zajęty przez nieczynną, stalową estakadę był obszarem silnej presji biznesowej – doskonała lokalizacja w coraz atrakcyjniejszej dzielnicy Manhattanu mogła przynieść pewne zyski potencjalnym inwestorom i deweloperom. W powszechnej opinii wizualnie mało atrakcyjna, korodująca stalowa konstrukcja była również trudna do zaakceptowania, niełatwo było znaleźć przekonującą alternatywę dla jej ponownego wykorzystania. Głosy o konieczności rozbiórki dawnego torowiska były coraz częstsze i silniejsze, także w sferach lokalnej polityki i lobbingu<sup>17</sup>.

W 1999 r. grupa lokalnych entuzjastów widzących sens społecznego działania w celu rewitalizowania postindustrialnego dziedzictwa zawiązała organizację non profit Friends of the High Line, budując strategię obrony dawnego torowiska i stając się oficjalną stroną w szerokich konsultacjach społecznych dotyczących podjętej misji. Trudna, wymagająca poświęcenia praca coraz liczniejszych zwolenników kontrowersyjnego pomysłu odniosła skutek – zdobyto szerokie poparcie społeczne, polityczne oraz wsparcie wpływowych partnerów i sponsorów<sup>18</sup>. W czerwcu 2005 r. decyzją Senatu Stanów Zjednoczonych zapewniono fundusze na realizację projektu<sup>19</sup>.

## 2.3. Konkurs i poszukiwanie nowej funkcji

W 2003 r. organizacja Friends of High Line zorganizowała otwarty, ideowy konkurs poszukujący pomysłu na zagospodarowanie nieczynnego torowiska<sup>20</sup>. Konkurs miał charakter swobodnej wymiany myśli na temat reinterpretacji trudnego, kulturowego dziedzictwa i nadania mu nowej funkcji użytkowej – funkcja parku w żaden sposób nie była sugerowana. Temat wywołał szerokie, międzynarodowe zainteresowanie – zgłoszono ponad 700 propozycji z 36 krajów<sup>21</sup>.

<sup>17</sup> J. David, R. Hammond, op. cit., s. 41–48.

<sup>18</sup> Ibidem, s. 9–16.

<sup>19</sup> P. Jodidio, *Architecture now! 7*, Taschen/Tmc Art, Cologne 2010, s. 258.

<sup>20</sup> J. David, R. Hammond, op. cit., s. 53–62.

<sup>21</sup> Ibidem, s. 163–177.



Nadesłane rozwiązania stały się jednocześnie materiałem popularyzującym wciąż kontrowersyjną ideę rewitalizacji stalowej estakady, służyła temu m.in. duża wystawa zorganizowana w głównym holu nowojorskiego dworca kolejowego Grand Central Terminal.

Drugi, zamknięty etap konkursu odbywał się z udziałem czterech zaproszonych zespołów projektowych, a wysokość zaproponowanych honorariów pokrywała jedynie część kosztów ich pracy<sup>22</sup>. Wyłoniony laureat – zespół Field Operations/Diller Scofidio+Renfro – przyjął zasadę „obrony High Line przed architekturą”<sup>23</sup>, przedstawiając ideę liniowego parku jako swoistego *continuum* formalno-funkcjonalnego. W założeniach projektowych High Line w warstwie funkcjonalnej utrzymywała pierwotną, komunikacyjną rolę, tworząc tym razem atrakcyjny ciąg pieszy, natomiast w warstwie formalnej adaptowała artefakty dawnej linii kolejowej (stalowa konstrukcja estakady, szyny dawnych torów, infrastruktura techniczna) jako kanwę kompozycyjną nowego parku.

Trafność koncepcji utworzenia nowego miejskiego parku w południowo-zachodniej części miasta należy rozpatrywać również w szerszym kontekście urbanistycznym. Najbliższe ogólnodostępne tereny zielone zlokalizowane w dzielnicy Meatpacking District są znacznie odległe (Washington Square Park, Union Square Park, Madison Square Park)<sup>24</sup> i z racji intensywnego ruchu miejskiego należy uznać je za raczej trudno dostępne. Zapotrzebowanie na park o charakterze „dzielnicowym” w obliczu czytelnej i długofalowej tendencji wprowadzania funkcji mieszkaniowej do poprzemysłowej dzielnicy w sposób oczywisty racjonalizowało wybór koncepcji utworzenia nowego miejskiego parku.

## 2.4. „Agri-tektura”

James Corner z Field Operations zaprosił do współpracy przy projekcie High Line holenderskiego architekta krajobrazu Pieta Oudolfa, który był odpowiedzialny za dobór roślinności<sup>25</sup>. Od roku 1980, kiedy ostatni pociąg odbył podróż nadziemną linią kolejową, do czasu rozpoczęcia prac urządzeniowych nowej inwestycji parkowej minęło ponad 20 lat. W tym czasie na nieczynnym już torowisku wykształcił się specyficzny ekosystem z seminaturalnymi układami roślinnymi. Został on przez przyszłych projektantów szczegółowo zbadany, a w przyjętej koncepcji naturalistycznej wykorzystano zieleń spontaniczną (pionierską), nawiązującą do wcześniejszych, półnaturalnych układów roślinnych. Niektóre z gatun-

<sup>22</sup> Ibidem, s. 74.

<sup>23</sup> Ibidem, s. 77.

<sup>24</sup> W. Kosiński, *Sześćdziesiąt parków Manhattanu – kanwa jakości życia*, „Czasopismo Techniczne” 2012, nr 7–A, s. 163–251.

<sup>25</sup> P. Jodidio, op. cit., s. 256–261.

ków, które zostały wykorzystane przy realizacji High Line, już tam wcześniej rosły. Ogród stworzony przez Jamesa Cornera i Pieta Oudolfa był więc inspirowany naturą<sup>26</sup>, a główna idea czy też inspiracja przyjęta podczas projektowania brzmiała – „to ma być proste, dzikie, ciche i powolne”<sup>27</sup>.

Strategia zastosowana przez pracownię James Corner Field Operations i studio Diller Scofidio+Renfro to „agri-tektura”<sup>28</sup>, czyli architektoniczne myślenie o zieleni. Mamy tu synergiczne<sup>29</sup> łączenie elementów antropogenicznych ze światem przyrody. Rośliny w sposób bardzo naturalny przenikają się z elementami nawierzchni i trudno w sposób jednoznaczny określić, który z tych elementów jest w tym założeniu ważniejszy. Dodatkowo nie ma między nimi wyraźnej granicy – „grzebieniaste” elementy nawierzchni w sposób bardzo miękką łączą się z zielenią (fot. 3).



Fot. 3. Park High Line – nowa, atrakcyjna przestrzeń publiczna (fot. W. Gadomska)

Piet Oudolf w sposób bardzo nowatorski podchodzi do roślin. Wyznaje filozofię, iż rośliny stosowane w kompozycjach muszą ciekawie wyglądać o każdej porze roku. Dobiera gatunki w sposób bardzo charakterystyczny, ponieważ bierze pod uwagę nie tylko barwę ulistnienia roślin i ich kwiatów, ale także cechy ich budowy morfologicznej, całą strukturę. To cechy typowe dla jego twórczości. Rośliny zastosowane na High Line to m.in.: rudbekia, rozchodnik okazały,

<sup>26</sup> H. Gerritsen, P. Oudolf, *Dream plants for the natural garden*, Timber Press, Portland 1999.

<sup>27</sup> “Keep it simple, keep it wild, keep it quiet, keep it slow” – cytat zaczerpnięty z materiałów informacyjnych: “HIGH LINE. Plant Guide” Spring/Summer 2010.

<sup>28</sup> P. Jodidio, op. cit., s. 256–261.

<sup>29</sup> A. Böhm, *O budowie i synergii wnętrz urbanistycznych*, Wyd. Politechniki Krakowskiej, Kraków 1981, s. 8.

jeżówka (biała i purpurowa), uczep, wilczomlec, szałwia, bodziszek, czosnek ozdobny i liczne trawy ozdobne. Większość z nich posiada sztywne pędy, aby rośliny wzajemnie się podtrzymywały.

## 2.5. Etapowa realizacja projektu

Całość procesu rewitalizowania postindustrialnego dziedzictwa kulturowego dzielnicy odbywa się etapowo i finalnie ma objąć ocalały odcinek torowiska długości blisko 2,5 kilometra. Zadanie podzielono na trzy etapy: pierwszy zrealizowano w czerwcu 2009 r., drugi został zakończony dwa lata później. Obydwa ukończone odcinki, mimo rozdzielającej je cezury czasowej, tworzą spójną, konsekwentnie zrealizowaną całość. Prace nad przygotowaniem trzeciego etapu trwają obecnie i z organizacyjnego i technicznego punktu widzenia są najbardziej skomplikowane – wiążą się z równoczesną przebudową dużego węzła kolejowego West Side Rail Yards, który rewitalizowana estakada obiega od zachodu.

Sukcesywne awansowanie zadania było najprawdopodobniej jedyną szansą na jego realizację. Kluczową kwestią stanowił wysoki budżet, łatwiejszy do pozyskania w trzech transzach. Sprawniej odbywało się również pozyskiwanie gruntów zajętych przez stalową estakadę, których skomplikowana struktura własnościowa była istotnym problemem<sup>30</sup>. Z kolei spektakularny sukces, zarówno projektowy, jak i organizacyjny, jakim było zrealizowanie pierwszego segmentu nowego parku, ułatwiał dalsze działanie przede wszystkim dzięki niebagatelnemu kapitałowi poparcia społecznego.

## 2.6. Skutecznie przeprowadzona rewitalizacja

W latach poprzedzających powstanie parku High Line liczne głosy krytyczne poddawały w wątpliwość celowość inwestowania dużych środków publicznych w nieczynną, zdekapitalizowaną infrastrukturę kolejową<sup>31</sup>. Wątpliwości dotyczące ewentualnych pozytywnych i długofalowych skutków rewitalizacji dawnego torowiska pojawiały się również w trakcie realizacji przedsięwzięcia. Obawiano się krótkotrwałego medialnego efektu podobnego do wywołanych w przestrzeni Nowego Jorku krajobrazowych działań, takich jak instalacja Gates w Central Parku autorstwa Christo i Jeanne-Claude<sup>32</sup> czy projekt Waterfalls Olafura Eliassona<sup>33</sup>. Czas, który upływa od otwarcia parku w 2009 r., pozytyw-

<sup>30</sup> A. Ulam, *Back on Track*, "Landscape Architecture" 2008, nr 10, s. 90–109.

<sup>31</sup> P. Jodidio, op. cit., s. 256–261.

<sup>32</sup> Christo, Jeanne-Claude, *The Gates. Central Park, New York City 1979–2005*, Taschen, Cologne 2005.

<sup>33</sup> O. Eliasson, P. Ursprung, *Studio Olafur Eliasson*, Taschen, Cologne 2008, s. 360–361.

nie weryfikuje ideę rewitalizacji postindustrialnego dziedzictwa. Nowa miejska inwestycja przede wszystkim doskonale funkcjonuje jako atrakcyjna przestrzeń publiczna – liczba osób odwiedzających park w przeciągu pierwszych dwóch lat przekroczyła cztery miliony, a to wielokrotnie więcej od szacowanej w planie inwestycji<sup>34</sup>. Pozytywne skutki rewitalizacji zauważalne są również w bezpośrednim oraz dalszym sąsiedztwie linii kolejowej – pojawia się nowa, interesująca zabudowa mieszkaniowa uzupełniająca tkankę miejską, natomiast istniejąca podlega procesom wyraźnej gentryfikacji, tj. podnosi swoją atrakcyjność i wartość rynkową. Za nobilitację dzielnicy uznać należy decyzję o budowie obok głównego wejścia na High Line przy Gansevoort Street nowej siedziby prestiżowej instytucji, jaką jest Whitney Museum of American Art autorstwa Renzo Piano, Cooper, Robertson & Partners (dotychczasowa siedziba powstała w latach 60. ubiegłego wieku już dawno okazała się zbyt mała i nierozwojowa). Do niedawna marginalizowany fragment przemysłowej dzielnicy staje się żywą, atrakcyjną przestrzenią miejską.

## Wnioski

Proces rewitalizacji stwarza możliwość nowego określenia funkcji zdegradowanych, dysfunkcyjnych obszarów miejskich, a inwestowanie w publiczne tereny zieleni stanowi sprawdzoną i przekonującą alternatywę ich zagospodarowania. Nowe zielone przestrzenie publiczne mogą pełnić funkcję alternatywnych korytarzy komunikacyjnych w mieście w zakresie ruchu pieszego i rowerowego. Ponadto stają się swoistym katalizatorem pozytywnych zmian w szerszej przestrzeni miejskiej. Nowo powstałe tereny zieleni stosunkowo łatwo uzupełniają istniejącą tkankę miejską, wpisując się w jej funkcjonalną i krajobrazową strukturę. Ich dodatkową zaletą jest możliwość etapowania realizacji oraz tworzenia spójnych systemów zieleni w obrębie granic miasta.

---

<sup>34</sup> J. David, R. Hammond, op. cit., s. 125.