

DOI: 10.21005/pif.2017.32.A-02

## **THE FORTIFIED CITY OF XXI CENTURY: ANTITERRORIST PROTECTION OF LOWER MANHATTAN**

## **UFORTYFIKOWANE MIASTO XXI WIEKU: ZABEZPIECZENIE ANTYTERRORYSTYCZNE DOLNEGO MANHATTANU**

**Artur Jasiński,**  
dr hab. inż. arch. prof. KAAFM

Wydział Architektury i Sztuk Pięknych  
Krakowska Akademia im. A.F. Modrzewskiego

### **ABSTRACT**

The Lower Manhattan, including rebuilt World Trade Center complex, due to its symbolic significance for American national memory as well as its functional significance for the American economy, is regarded as a high-profile target for potential terrorist attack. The paper presents a complex and multidimensional counter-terrorism prevention system of the WTC and Lower Manhattan. Security measures which are implemented there concern buildings, public spaces, city districts and suburbs. The impact of security measures on urban functions and cityscape will be discussed as well.

Key words: Security Design, Antiterrorist Protection, Urban Fortifications.

### **STRESZCZENIE**

Dolny Manhattan, wraz z odbudowanym kompleksem World Trade Center, ze względu na swoje symboliczne znaczenie dla amerykańskiej pamięci narodowej i funkcjonalne znaczenie dla amerykańskiej gospodarki, został uznany za obarczony największym ryzykiem cel potencjalnego zamachu terrorystycznego. W artykule omówiony zostanie złożony system prewencji antyterrorystycznej jaki został zastosowany dla ochrony kompleksu WTC i Dolnego Manhattanu. Zabezpieczenia realizowane są w skali architektury, przestrzeni publicznej, dzielnicy i miasta. Poddany dyskusji zostanie także wpływ, jaki zabezpieczenia te wywierają na sposób funkcjonowania miasta i jego ukształtowanie.

Słowa kluczowe: prewencja sytuacyjna, ochrona antyterrorystyczna, miejskie fortyfikacje.

## 1. INTRODUCTION

The southern part of Manhattan features three facilities of key significance for both New York and the United States. Apart from the World Trade Center, rebuilt from the ashes, they are a Financial District with the stock exchange located on Wall Street, and an administration facilities including a town hall, courts and police headquarters, located beside an abutment of the Brooklyn Bridge. All three huge urban complexes form the most protected zones in New York, with limited access for motor vehicles and a rigorously controlled public space. The anti-terrorism measures that have been taken are unprecedented: one can see ubiquitous bollards, palisades and road barriers, and the increased presence of police forces. People who visit the institutions that are located in them are subject to detailed monitoring. The whole of Manhattan, together with its streets and squares, the tunnels and bridges leading to it, as well as the neighboring areas, i.e. other districts of New York City and its suburbs, which extend up to several dozen kilometers from the center, is under police supervision by means of closed circuit TV (CCTV) cameras and electronic sensors connected to the police command center.

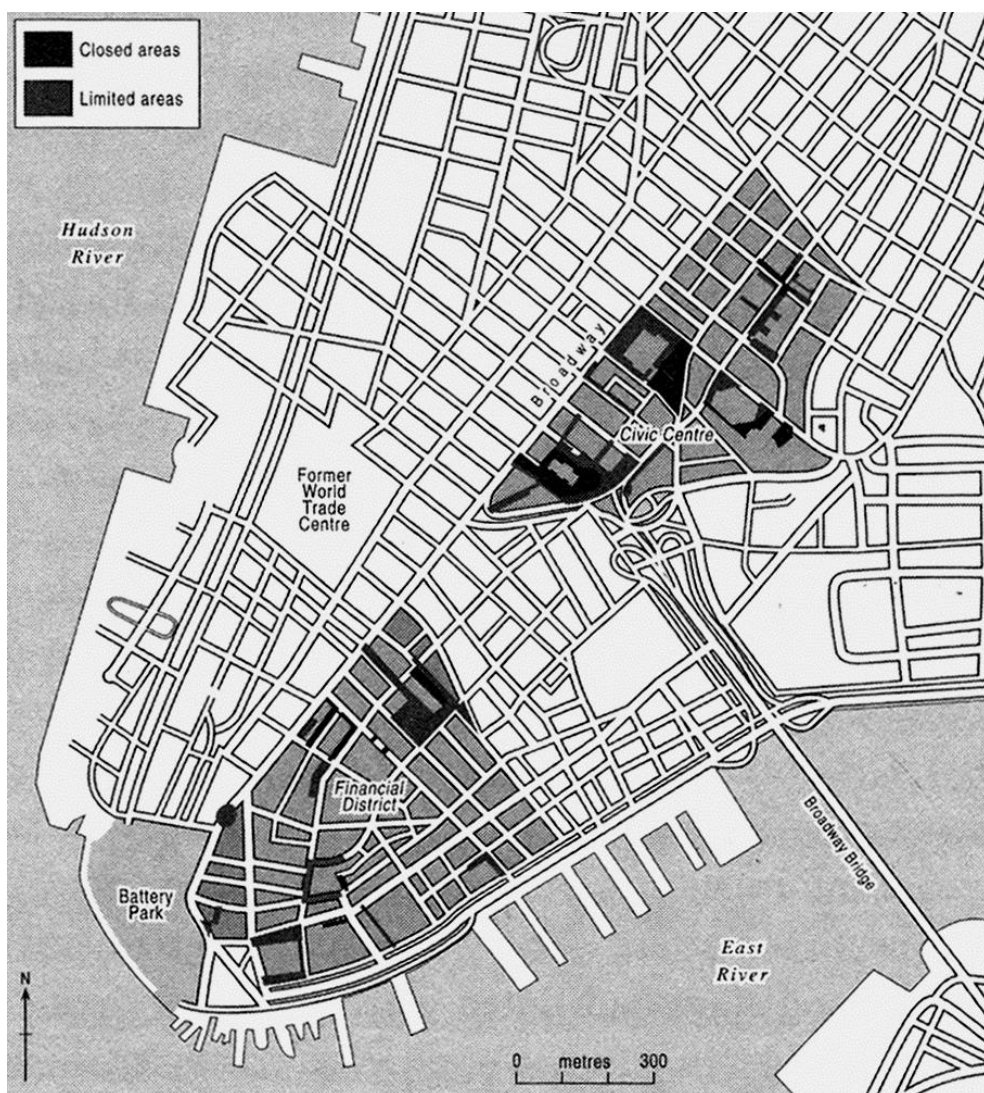


Fig. 1. Zones of limited access security zones on the background of the plan of Lower Manhattan: [9, p. 104]  
 Ryc. 1. Strefy bezpieczeństwa o ograniczonej dostępności na tle planu Dolnego Manhattanu. [9, s. 104]

## 2. ARCHITECTURE

The process of rebuilding the World Trade Center is reaching its end. The construction of streets and infrastructure has been completed, and the shape of the whole complex is already visible. An open memorial park and reflective pools were constructed in 2011, the 9/11 Memorial Museum was opened in 2014, and the construction of towers 1, 4 and 7 were completed. In 2016, a spectacular railway terminal building, the known as the Santiago Calatrava's Oculus, was opened. The completion of WTC 3, is planned for 2018. The completion of the last facilities, i.e. Performing Arts Center and WTC 2, the design of which has been entrusted to Bjarke Ingels from the Norwegian office BIG, is planned for 2020.



Fig. 2. Visualization of the WTC complex. From the left: WTC 1(David Childs, SOM), WTC 7(David Childs, SOM), WTC 2 (Bjarke Ingels, BIG), WTC 3 (Richard Rogers) and WTC 4 (Fumihiko Maki). At the bottom: 9/11 Memorial Museum, Performing Arts Center and Oculus. Source: [15]

Ryc. 2. Wizualizacja kompleksu WTC, od lewej wieże WTC 1 (David Childs, SOM), WTC 7 (David Childs, SOM), WTC 2 (Bjarke Ingels, BIG), WTC 3 (Richard Rogers) i WTC 4 (Fumihiko Maki), w dole założenie pomnikowe i muzeum 9/11, Performing Arts Centre i Oculus. Źródło: [15]

The New York police, which is responsible for the safety of the complex, exerts the great impact on the shape of its reconstruction. From the beginning of the design works, the New York police imposed numerous responsibilities and limitations on the architects [14, p. 174]. Moreover, in the spring 2005, all design works were completely postponed for a period lasting almost a whole year. The perspective of a bomb attack carried out by means of a vehicle borne improvised explosive device (VBIED) is one of the police's greatest concerns [12, pp. 202-210]. Therefore, the structures and facades of buildings have been reinforced and hardened, and standoff zones have been implemented around them. In the Ground Zero complex, *...the entire lower portions of building designs are being rendered as massive concrete bunkers designed to accommodate blast rather than people. For security reasons, the design [of the Freedom Tower] has been turned into nothing other than a bunker: its structure two hundred feet in height consisting of titanium and stainless steel* [9, p. 105].



Fig. 3. WTC 1: an office tower on top of a bunker; building during the construction, 2013.  
Source: author's photograph

Ryc. 3. WTC 1 – biurowa wieża nasadzona na bunkier, stan z budowy, 2013. Źródło: fot. autor

As a result of the objections raised by the police, the design of One World Trade Center was subject to a thorough revision and Daniel Libeskind<sup>1</sup>, who was an original architect and coordinated the design works with David Childs, was then replaced by the officers responsible for security matters. The next version of the design, modified in accordance with the safety requirements, was presented in June 2005. The tower became more stocky, simple in form and even banal. The openwork finial disappeared from the top of the building and its base was moved away from the edge of the street. It's base ob-

<sup>1</sup> Daniel Libeskind was the author of the original idea of the World Trade Center complex reconstruction. Over time, he was slowly withdrawn from the design works. Finally, he was replaced by David Childs, a head of the renowned New York architectural office, Skidmore, Owings and Merrill.

tained regular square shape, measuring 60 x 60 meters. The New York architectural critic, Paul Goldberg, defined it as an ordinary *office tower on top of a bunker*. He also said: *the new building would certainly be well protected against a repeat of an event like the first attack on the World Trade Center, in 1993. Whether the new design would be safe from newer, more creative forms of terrorism than the truck bombs was less certain. What was absolutely clear, however, was that at a time when huge efforts had been devoted to improving and restoring the street life of Lower Manhattan, the revised Freedom Tower went in different direction. It was almost as anti-urban, in its way, as the original World Trade Center had been. Indeed, in many ways it even resembled on of the old towers, with few twists and nips and tucks added to the original boxy form* [7, pp. 266–267].

May 2014 saw the opening of the entrance pavilion to the National September 11 Memorial Museum, located close to cascade pools reflecting the foundations of the destroyed towers. The facility has been designed by Craig Dykers and his office, Snøhetta. The building is totally different from the original competition vision. It is much lower, with a surface area amounting to 5,600 square meters. It has a dynamic architectural form and glass and metal facades with a shattered deconstructivist appearance. In 2006, James Kallstrom, a former FBI director and counter-terrorism advisor to Governor Pataki, sent a letter to the Governor in which he wrote: *The museum complex is burdened with a particular risk as it constitutes a very attractive target. This arises from its particular world status and from the fact that crowds of people will gather in it* [16, p. 215]. Therefore special measures were implemented in order to protect the museum against the results of a bomb attack. Its structure was reinforced and its facades were covered by glass panes resistant to an explosion. Furthermore, controls for visitors was introduced, by screening them like in airports.



Fig. 4. Perimeter barrier along Greenwich Street in front of the National September 11 Memorial Museum, 2016. Source: author's photograph

Ryc. 4. Bariera strefowa wzdłuż Greenwich Street, przed budynkiem Muzeum 9/11, 2016. Źródło: fot. autor

The iconic design of the downtown railway station, Santiago Calatrava, was not spared either. In 2005, for safety reasons, the structure of its envelope was changed: the ribs of the supporting structure were reinforced and doubled while the opening of the dome was limited. The vault of the building was finished with a protruding keystone resembling a bow, which reinforces critical joints of the structure, while the glass walls, which originally reached the ground level, were concealed behind a massive concrete plinth. The total length of the building was decreased by 10 meters in order to increase the breadth of the safety zone which had been designed around it. The next important change was implemented in 2008, when costs and approaching deadlines led to rejection of the idea for a mechanically opened roof [4]. As a result, instead of a spectacular pavilion with a slightly openwork structure, a huge reinforced concrete facility resembling the skeleton of a dinosaur was constructed.

New Yorkers are indignant at the enormous cost of this investment, amounting to 4 billion dollars, which is unjustified by its functional needs. Contrary to its name, it is not even a transfer node: it is just the PATH suburban railway station which connects New Jersey with Manhattan. Approximately 50,000 travelers use it on a daily basis, which puts it in 18th place in the city underground stations in terms of the number of serviced travelers. The first floor of the facility is filled with a luxurious shops, including the Apple, Breitling and Kate Spade brands. An architectural critic from the New York Times defined this investment as *a disaster for architecture and for the city* [Kimmelman 2016]. What is worse, one can see numerous failures and sloppy details which are shocking in relation to that kind of iconic building.



Fig. 5. Permanent and temporary road barriers (the so-called *Jersey barriers*) and police cars in front of the PATH railway terminal building, 2016. Source: author's photograph

Ryc. 5. Bariery stałe i tymczasowe (tzw. *Jersey barriers*) oraz samochody policyjne przed budynkiem terminala kolejki PATH, 3016. Źródło: fot autor

In September 2006 architectural designs concerning the reconstruction of 2, 3 and 4 World Trade Center towers were presented from the internationally famous architects, such as Norman Foster, Richard Rogers and Fumihiko Maki. A well-known architectural critic, Ada Louise Huxtable, noted with regret that it was *a disaster that has followed the tragedy*. She claimed that the designs were merely huge machines ignoring the context and neighborhood, the purpose of which was to *squeeze money out of the ground*. She also stated that their shapes were simply a copy of the outline of the lots on which they had been designed, which was accidental in terms of form but effective in terms of economy. She further wrote that the buildings lacked the lightness and grace characteristic of the original idea of Libeskind, i.e. stunning and magical crystalline towers. She also mentioned that as a result of political disputes and administrative intrigues, the balance between the huge commercial part and the remaining components of the complex, whose purposes were supposed to be the commemoration of the victims and the promotion of free and democratic society, was completely lost. Huxtable noted that the owner of the land, the Port Authority, and the developer of the complex, Larry Silverstein, repeat the history relating to the original World Trade Center complex, when the supply of huge amounts of office contributed to the collapse of the real estate leasing market in Manhattan, which forced the city's authorities to locate the headquarters of institutions and city offices in them in order to help rectify the situation [11, pp. 397-400].

### 3. PUBLIC SPACE

In 2009, an agreement was concluded between the World Trade Center investor, i.e. the management of the Port Authorities, and the New York Police Department, under which the police gained autonomy at ensuring safety on the territory of the World Trade Center. A detailed World Trade Center Security Plan was made public in 2013, as a part of the planning procedure required called Environmental Impact Statement [18].



Fig. 6. Road barrier on Greenwich Street at the northern entry to the World Trade Center complex, 2016.  
Source: author's photograph

Ryc. 6. Bariera drogowa na West Broadway, na północnym wjeździe do kompleksu WTC, 2016.  
Źródło: fot. autor

The whole area of the World Trade Center, which is enclosed by Church, Vesey and Liberty Streets, became a separate security zone, access to which is possible only in five points of entry, supervised by the police checkpoint. Several police stations and local police headquarters, in which 600 police officers work, are located on the WTC area. A special procedure is implemented regarding servicing of the tourist traffic. Parking bays to which touring buses transport visitors and then drive through a control station to underground garages, are located along Liberty and Greenwich Streets. In order to ensure increased car traffic flow, the establishment of the special Trusted Access Program has been introduced, supervised by the police and including the taxis, company cars and delivery trucks which regularly enter the area of the World Trade Center. The World Trade Center underground checkpoint (*Vehicular Security Center - VSC*) was erected at the southern part of the complex, in the form of an underground bunker for the monitoring of all vehicles, including delivery trucks and buses, entering the garages located under the World Trade Center complex. The construction of the checkpoint, located at a depth of 20 meters and enclosed by the reinforced concrete trough formed by the piles and cavity walls, cost 633 million dollars. Such a budget is almost equal to the costs of constructing the Museum. It also exceeds the cost of construction of the two original WTC towers [5].



Fig. 7. Double road barrier raised and lowered hydraulically (known as the *sally port*) with the bullet-proof police station controlling it, at the southern entry to the World Trade Center, 2016. Source: author's photograph

Ryc. 7. Podwójna bariera drogowa (tzw. *sally port*), utworzona z dwóch rzędów opuszczanych hydraulicznie szczęk, z kontrolującym ją opancerzonym posterunkiem policyjnym, przy południowym wjeździe do kompleksu WTC, 2016. Źródło: fot. autor

The purpose of the system is to limit the risk of a bomb attack carried out by a car. Nonetheless, the owners of the real estate and lessees of retail spaces located in the World Trade Center complex already express doubts as to the consequences of the security measures planned by the New York police. They are also concerned about possible traffic limitations regarding public access. The Ground Zero area, which was originally



planned as a living and attractive metropolitan area, may become like a carefully monitored and controlled office park. Elizabeth H. Berger, president of the influential business organization, Alliance for Downtown New York, said: *Of course this has to be done with an eye toward security. But that doesn't mean checkpoints at every turn. It's important that the office towers, the retail, the memorial and the performing arts center succeed* [1].

World Trade Center Campus Security Plan EIS Figure 1-2  
 Conceptual Plan for the Proposed Project



Note: Image is schematic and for conceptual purposes only.

Fig. 8. The World Trade Center Campus Security Plan. Source: [18]  
 Ryc. 8. Plan sytuacyjny zabezpieczenia kompleksu WTC. Źródło: [18]



Fig. 9. Road barrier and rows of steel bollards along Church Street in Lower Manhattan. In the background: New York Tribeca Condos, 2016. Source: author's photograph

Ryc. 9. Bariera drogowa i rzędy stalowych pachołków wzdłuż Church Street na Dolnym Manhattanie, w głębi widoczny budynek New Tribeca Condos, 2016. Źródło: fot. autor

#### 4. DISTRICT AND CITY

After 11 September 2001, many New York districts, in particularly Manhattan, were covered by a number of extraordinary safety measures. Permanent police stations were located next to all bridges and tunnels. The New York Stock Exchange, the heart of the world finance system, started to be regarded as a potential and very significant target for terrorists. As a result, at both ends of Wall Street and other streets adjacent to it inspection posts and barriers were soon created, made of concrete prefabricated components, mobile steel fences (known as *French barricades*) and trucks filled with sand, which fulfilled the role of sliding gates. The most significant administrative and office buildings were fortified quickly. Prefabricated concrete road barriers (*Jersey barriers*) were located directly in front of the entrances to the buildings, on the edges of pavements, parallel to the roadway, constituting a unique characteristic feature of New York ad hoc security measures. Their purpose was to prevent a car loaded with an explosive charge from being driven into the building, where an explosion could have catastrophic consequences. The rank of an institution was defined on the basis of the temporary protection it used. They hindered street traffic, and in an attempt to limit their painful impact on the emotions of inhabitants, concrete flower pots were placed between them or they were painted in vivid colors. However, these efforts did not bring the expected results. Trevor Boddy defines the architecture of concrete barriers as *the architecture of uncertainty*. He also describes the beauty treatments in the following way: *Generally, these efforts resembled putting lace on extinguishers hanging on the walls, or planting decorative bushes on the Maginot line*. The decorations also made the matter worse, because instead of camouflaging the reinforcements they drew attention to the deepening sense of risk for public safety [3, p. 294].



Fig. 10. Road barriers, bollards raised and lowered hydraulically and a police checkpoint on Wall Street, 2013. Source: author's photograph

Ryc. 10. Bariery drogowe, hydraulicznie opuszczane pacholki i posterunek policji przy Wall Street, 2013. Źródło: fot. autor

Over time, following the example of Washington DC where a model for the urban planning policy combining safety considerations with cultural heritage preservation and high quality architectural and spatial solutions has been developed [17], more considered and complex solutions relating to counter-terrorism arrangements which fit in with the urban landscape in a less intrusive and sometimes even invisible manner, have been implemented also in New York. The New York Rogers Marvel Architects, which has even established a special branch called Rock Twelve Security Architecture, which specializes solely in designing original elements of landscape architecture intended for defense, is an architectural company focusing on designing original and ingenious solutions relating to zonal counter-terrorism arrangements.

Rob Rogers and Jon Marvel have been chosen to design a protection plan of the area comprising seven blocks around the New York Stock Exchange, as a result of a competition conducted in 2002. A multidisciplinary team was created, which consisted of security specialists (Ducibella Ventor and Santore), technical safeguard specialists (Weidlinger Associates), transport specialists (Philip Habib and Associates) and landscape architects (Quennel Rothschild and Partners), who cooperated with federal and city institutions, the Stock Exchange management and the owners of real estate. Soon, it became obvious that ensuring an appropriate level of safety was not the only challenge that the architects faced. Another was ensuring that the applied measures limiting the risk of a terrorist attack would not destroy the city tissue and would maintain the open public space. For this purpose, the team decided that all safeguards and limitations would be changed into facilities. The safety issue was treated as an ordinary design problem. The financial means earmarked for the implementation of safeguards, in turn, were treated as a tool, the purpose of which was to enrich the public space. As a result, irrespective of whether the constructed security designs would ever become objects of a terrorist attack or not, the urban landscape would be enriched [6, pp. 6-10/6-13].



Fig. 11. Road barrier at the entry to Wall Street made of bronze NoGo elements, 2013.

Source: author's photograph

Ryc. 11. Bariera drogowa na wjeździe na Wall Street, zbudowana z krytych brązem elementów NoGo, 2013.  
Źródło: fot. autor

Consequently, original systems of the site security measures have been developed. Instead of traditional road barriers used to block car traffic, concrete NoGo pedestals covered by bronze have been used. They are capable of stopping a speeding truck, but they also have an interesting shape and can be used as city furniture by passers-by, such as like a bench, by children as an element used for fun and by tourists as a background for taking photos. They are complemented by a turntable vehicular barrier (TVB) with a mechanism allowing the rotation of a six-meter-diameter shield, which has been built into the road and on the front of which is a row of firm posts made of material adjusted to the context and taking the required form when needed. TVBs have been installed at the ends of the Wall Street promenade for pedestrians. On Broad Street, in turn, a publicly available city square has been built. Streets intended for pedestrian traffic have been covered by cobblestones, as a result of which their new function has been underlined. Appropriate lighting has been installed on all pedestrian streets. Apart from the safety zone created by means of intelligently designed barriers, particular commercial real estate has been reinforced and equipped with appropriate safety systems. As a result of the implementation of the above measures, completed in 2007, the character of the streets surrounding the New York Stock Exchange has changed. Currently, the financial center of the New York City is not just a business enclave that becomes empty at weekends; on the contrary, it is an attractive and multi-functional downtown area, where life flourishes 7 days a week.

The police facility known as the *Lower Manhattan Security Initiative* (LMSI), modeled on the London *Ring of Steel*, is the next link in the complex anti-terrorist protection system. It covers the whole region of Lower Manhattan located south of Canal Street. As in the case of London, the system consists of a network of several hundred police CCTV cameras recording license plates, which are permanently connected to the police data processing center, as well as with sensors detecting explosive and radioactive substances, and permanent and mobile road barriers. As in London, more than 3000 cameras

supervising commercial real estate have been incorporated into the scheme. The cameras trace and detect unnatural behavior and they immediately inform the mobile police stations about them (e.g. about a car which drives around a given quarter several times or about a package left on the street). Supervision over the system is conducted by a local command center located in Manhattan. The press were informed that the possibility of using biometric equipment identifying the facial features of particular people and sensors detecting biological contamination in the New York safety system is also considered.



Fig. 12. City Hall Park entrance gate protected by hydraulic bollards. In the background: the New York town hall, 2013. Source: author's photograph

Ryc. 12. Chroniona hydraulicznymi pachołkami brama wejściowa do City Hall Park, w głębi budynek nowojorskiego ratusza, 2013. Źródło: fot. autor

In 2008, the New York police commissioner, Raymond W. Kelly, presented details of the next plan, called *Operation Sentinel*, which envisages that each vehicle entering the area of Manhattan will be subject to electronic monitoring exercised by a synchronized system of cameras and sensors which will be installed on all bridges and tunnels leading to the downtown district of New York. Each vehicle will be monitored by means of a radioactivity detector and its license plates will be scanned and compared to the national database. These data (so called "electronic car portrait") will be stored for a month in the LMSI command center, which was opened in September 2008, in a building located at Broadway 55 [2, p. 1]. At the same time, the public was informed about the federal safety program called *Securing the Cities*, which envisages that police stations in all towns, located within the surrounding 80 km of huge American cities, will be equipped with radioactivity sensors, which will enable detection of nuclear and radiological threats, as far away from the downtown of metropolises as possible.



Fig. 13. Street monitoring police system cameras. In the background: One WTC, 2016. Source: author's photograph

Ryc. 13. Kamery policyjnego systemu monitoringu ulicznego, w głębi wieża WTC 1, 2016. Źródło: fot. autor

In 2016 a new governmental plan called *New York Crossing Project* was announced. To combat security threats all bridges and tunnels leading to Manhattan will be equipped with state-of the art technology sensors including biometric cameras capable of recognizing faces of drivers as well as reading license plates. Additional police and anti-terrorist teams will be deployed to provide security and traffic management, and special barricade trucks will be positioned at both ends of each crossing as mobile barriers in the event of emergency. [8] All objects will be modernized and illuminated.

## 5. CONCLUSIONS

Stephen Graham claims that these activities will lead to the creation of *the most sophisticated armor of any major urban area in the world*. However, he also states that since its creation, significant functional abuse has taken place, as the cameras, which were installed as part of commercial real estate safety scheme, are now used by the police for other purposes, namely to monitor streets, collect data and detect unusual behavior of people and vehicles [9, p. 330]. Such a situation concerns those organizations which are

responsible for observance of civil rights. In September 2008, the New York Civil Liberties Union brought a civil action against the New York police. The organization accused the police that the planned systems of television supervision and public space surveillance were implemented without any public discussion, related to defining their tasks and ensuring protection of the privacy of citizens [2]. While commenting on the planned unprecedented safety measures implemented in Manhattan, Sharon Zukin, sociology professor from the City University of New York, writes that as a result of their implementation *little by little, the open entry, free expression, and mobilization of dissent that produced the experience of authentic public space in modern cities is going to be erased* [19, p.157].

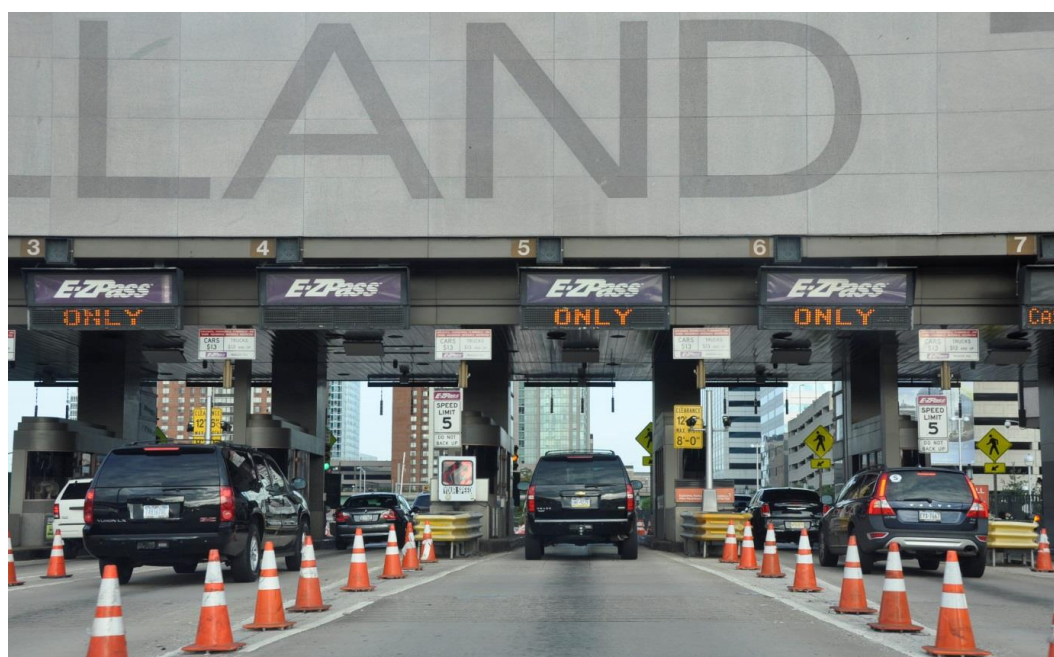


Fig. 14. Monitoring the entrance to the Holland Tunnel leading from Jersey to Lower Manhattan, 2013.  
Source: author's photograph

Ryc. 14. Kontrola wjazdu do Holland Tunnel, prowadzącego z Jersey na Dolny Manhattan, 2013.  
Źródło: fot. autor

Not all inhabitants of New York share this opinion. When asked whether the applied tough security measures concern him or not, the New York architect, Chris Sharples, who has an apartment in a historical building located on Wall Street, answers that it is actually quite the opposite. He says that right now he feels as if he lives on the safest street in the world and that there are schools and parks available to him and that at the weekend his son can play football on Wall Street together with his friends.<sup>2</sup>

Unfortunately, deadly vehicle-ramming attack, which was conducted along the bike path in Lower Manhattan, close to tightly secured WTC area, on October 31, 2017, has proven that even the most sophisticated security measures cannot stop terrorists and cannot utterly protect city and its public spaces against terrorist attack. We can only try to mitigate terrorist threats, to minimize the likelihood of mass casualties and catastrophic damage. Therefore we have to accept some risk of terrorist attack, likewise we do accept statistically much higher risk of the traffic accident.

<sup>2</sup> The author conducted an interview with Chris Sharples, a director of ShoP Architects from New York, in Kraków in April 2010.

## UFORTYFIKOWANE MIASTO XXI WIEKU: ZABEZPIECZENIE ANTYTERRORYSTYCZNE DOLNEGO MANHATTANU

### 1. WSTĘP

Na południowym cyplu Manhattanu zgrupowane są trzy zespoły obiektów o kluczowym znaczeniu zarówno dla Nowego Jorku, jak i dla Stanów Zjednoczonych. Oprócz odbudowanego kompleksu World Trade Center, są to zespół bankowo-giełdowy przy Wall Street, oraz położony przy przyczółku Mostu Brooklyńskiego zespół budynków administracyjnych, z ratuszem miejskim, zespołem sądów i komendą policji. Wszystkie te trzy zespoły urbanistyczne tworzą najsilniej chronione w Nowym Jorku strefy, o ograniczonej dostępności dla pojazdów mechanicznych i rygorystycznie kontrolowanej przestrzeni publicznej. Środki prewencji antyterrorystycznej, jakie zastosowano dla ich ochrony nie mają precedensu: w oczy rzucają się liczne palisady i bariery drogowe oraz wzmożona obecność sił policyjnych. Ludzie odwiedzający położone w nich instytucje są szczegółowo kontrolowani. Nadzorem policyjnym, realizowanym przez kamery CCTV i czujniki elektroniczne, objęto cały Manhattan: jego ulice i place, prowadzące do niego tunele i mosty, a także obszary z nim sąsiadujące – miasto Nowy Jork i jego przedmieścia, w promieniu kilkadziesiąt kilometrów od centrum.

### 2. ARCHITEKTURA

Wieloletni proces odbudowy World Trade Center dobiega końca. Zakończona została budowa ulic i infrastruktury, widoczny jest już kształt przestrzenny całego kompleksu. Powstało tu monumentalne założenie parkowo-pomnikowe (2011) i muzeum 9/11 (2014). Ukończono budowę wież WTC 1 (2014), WTC 4 (2013) i WTC 7 (2006). W 2016 roku oddano do użytku spektakularny budynek podziemnego terminala kolejowego, tzw. Oculus Santiago Calatravy. W roku 2018 planowane jest zakończenie budowy wieży WTC 3, projektowanej przez Richarda Rogersa. Na rok 2020 zaplanowano zakończenie ostatnich obiektów: Performing Arts Centre i wieży WTC 2, której projekt został powierzony Bjarke Ingelsowi z norweskiego biura BIG.

Instytucją wywierającą największy wpływ na sposób ochrony WTC, i co z tym idzie na kształt jego odbudowy, jest odpowiedzialna za bezpieczeństwo kompleksu nowojorska policja. Od początku prac projektowych nakładała na architektów liczne obowiązki i ograniczenia [14, s. 134], a nawet, wiosną 2005 r., doprowadziła do całkowitego wstrzymania prac projektowych na okres blisko roku. Największe obawy policji budzi perspektywa zamachu bombowego dokonanego przez samochód ciężarowy wypełniony ładunkiem wybuchowym, dlatego wokół budynków zostały utworzone niedostępne dla samochodów strefy bezpieczeństwa, a ich konstrukcje i elewacje odpowiednio wzmocniono i utwardzono [12, s. 202-210]. *W kompleksie Ground Zero całe dolne partie budynków zostały zaprojektowane jako masywne, betonowe bloki zdolne bardziej przyjąć energię wybuchu niż pomieścić ludzi. Z powodów bezpieczeństwa projekt Wieży Wolności zamienił się po prostu w bunkier: jego konstrukcja do wysokości 60 metrów została wykonana z tytanu i stali nierdzewnej* [9, s. 105].

W rezultacie wniesionych przez policję zastrzeżeń projekt WTC 1 poddany został gruntownej rewizji, a miejsce Daniela Libeskinda<sup>3</sup>, u boku kierującego pracami projektowymi Davida Childsa, zajęli wówczas oficerowie, odpowiedzialni za sprawy ochrony antyterrorystycznej. Kolejną wersję projektu, zmodyfikowaną zgodnie z podniesionymi wymogami bezpieczeństwa, zaprezentowano w czerwcu 2005 r. Projekt stał się bardziej krępy, pro-

<sup>3</sup> Daniel Libeskind był autorem pierwotnej koncepcji odbudowy kompleksu WTC. Z biegiem czasu został odsuwany od prac projektowych, zastąpił go David Childs, szef renomowanego biura architektonicznego Skidmore, Owings and Merrill.



sty w formie, wręcz banalny. Ze szczytu budynku zniknęło asymetryczne, ażurowe zwieńczenie, a jego baza została odsunięta od krawędzi jezdni i przybrała regularny kształt kwadratu o boku 60 x 60 m. Nowojorski krytyk architektoniczny Paul Goldberger określił go jako *zwykły biurowiec nasadzony na bunkier* i dalej komentował: *budynek ten z pewnością będzie dobrze zabezpieczony przez takim zamachem, jaki miał miejsce w 1993 roku. Jednak czy będzie równie odporny na nowe formy terroryzmu, bardziej kreatywne niż bomba w samochodzie – to już nie jest takie pewne. Jednak to, co nie pozostawia wątpliwości, to fakt, że wiele trudu i wysiłku włożono, aby odtworzyć i ożywić życie uliczne Dolnego Manhattanu. Tymczasem nowy projekt Wieży Wolności zmierza dokładnie w odwrotnym kierunku. Jest wręcz antyurbanistyczny, podobnie jak pierwotne wieże WTC. I w pewnym sensie powieła też ich pudłowaty kształt, nie licząc kilku dodatkowych skrętów, uskoków i wcięć* [7, s. 266–267].

W maju 2014 roku został otwarty pawilon wejściowy do Muzeum 11 Września (*National September 11 Memorial Museum*), zlokalizowany na terenie założenia pomnikowego, pomiędzy kaskadowymi basenami odwzorowującymi fundamenty zniszczonych wież. Obiekt został zaprojektowany przez Craiga Dykera i jego biuro Snøhetta. Budynek zupełnie różni się od pierwotnej wizji konkursowej. Jest znacznie mniejszy, ma powierzchnię 5600 m<sup>2</sup>, dynamiczną formę architektoniczną i szklano-metalowe elewacje o potrząskanym, dekonstruktywistycznym rysunku. Nowojorska policja traktuje Muzeum 11 Września jako obiekt o najwyższym stopniu zagrożenia atakiem terrorystycznym. James Kallstrom, były dyrektor FBI, pełniący funkcję doradcy gubernatora Patakiego ds. antyterrorystycznego, w 2006 r. skierował do niego list, w którym napisał: *kompleks muzealny obciążony jest szczególnym ryzykiem, gdyż stanowi bardzo atrakcyjny cel. Wynika to zarówno z jego szczególnego, światowego statusu, jak i z faktu, że gromadzić się w nim będą tłumy ludzi* [16, p. 215]. Budynek muzeum zabezpieczono przed skutkami ataku bombowego, wzmocniono jego konstrukcję, elewację pokryto taflami szkła odpornymi na wybuch, wprowadzono także kontrolę ludzi odwiedzających muzeum: rewiduje się ich i prześwietla ich rzeczy osobiste, tak jak na lotniskach.

Nie oszczędzono też ikonicznego projektu śródmiejskiego dworca kolejowego Santiago Calatravy. W 2005 r. ze względów bezpieczeństwa zmieniono konstrukcję jego powłoki: wzmocniono i podwojono żebra struktury nośnej, ograniczono też wielkość otwarcia skrzydeł kopuły dachowej. Sklepienie budynku zostało zakończone wysuniętym, przypominającym dziób zwornikiem, który wzmacnia neorwalciczne połączenia konstrukcji, a przeszklone ściany, które pierwotnie dochodziły do poziomu gruntu, zostały przesłonięte masywnym, betonowym cokołem. Zmniejszono także o 10 m całkowitą długość budynku, by powiększyć szerokość zaplanowanej wokół niego strefy bezpieczeństwa. Kolejna istotna zmiana została wprowadzona w 2008 r., kiedy to ze względów na koszty i terminy zrezygnowano z koncepcji mechanicznego otwierania dachu. W zamian wzdłuż kalenicy pozostawiono pas przeszklenia o szerokości około 3 metrów [4, s.1]. W rezultacie zamiast spektakularnego, mobilnego pawilonu, o lekkiej ażurowej konstrukcji, wzniesiono potężny, żelbetowy obiekt, przypominający szkielet dinozaura.

Nowojorczyków oburza przy tym gigantyczny koszt tej inwestycji, wynoszący 4 miliardy dolarów, nieuzasadniony jej potrzebami funkcjonalnymi, gdyż wbrew nazwie nie jest to nawet węzeł przesiadkowy: jest to tylko stacja podmiejskiej kolejki PATH, która łączy New Jersey z Manhattanem. Korzysta z niej ok. 50.000 podróżnych dziennie, w skali miasta przystanek ten jest dopiero na 18 miejscu pod względem obsługiwanych ilości podróżnych. Przyziemia obiektu wypełniają luksusowe galerie handlowe: w tym sklepy Apple, Breitling i Kate Spade. Krytyk architektoniczny z New York Times określił tę inwestycję jako *nieszczęście dla architektury i dla miasta* [Kimmelman 2016]. Co gorsze – w oczy rzucają się liczne nedoróbki i niechlujnie wykonane detale – szokujące w odniesieniu do obiektów o ikonicznym charakterze.

Kiedy we wrześniu 2006 r. przedstawiono publicznie projekty architektoniczne odbudowy kolejnych wież: Drugiej, Trzeciej i Czwartej, autorstwa gwiazd światowej architektury:

Normana Fostera, Richarda Rogersa i Fumihiko Maki, znana krytyk architektury Ada Louise Huxtable napisała z ubolewaniem, że jest to *nieszczęście, które wydarzyło się w następstwie tragedii*, zarzucając, że projekty te są gigantycznymi, ignorującymi kontekst i wzajemne sąsiedztwo *maszynami do wyciskania z ziemi pieniędzy*, a ich kształty są tylko przypadkowym – z punktu widzenia formy, lecz najbardziej efektywnym – z punktu ekonomii odwzorowaniem obrysu działek, na których zostały zaprojektowane. Pisała dalej, że budynkom nie tylko brak lekkości i wdzięku oryginalnego konceptu Libeskinda – krystalicznych, szklanych wież wznoszących się spiralnie ku niebu – lecz także, że w efekcie politycznych zatargów i urzędniczych rozgrywek całkowicie została zatracona równowaga pomiędzy rozdętą częścią komercyjną a pozostałymi komponentami założenia, których celami miały być upamiętnienie ofiar oraz promocja wartości wolnego i demokratycznego społeczeństwa. Przypomina, że właściciel gruntu Port Authority i deweloper kompleksu Larry Silverstein powielają historię, jaka towarzyszyła powstaniu pierwotnego założenia WTC, kiedy to ogromna podaż powierzchni biurowej znajdującej się w wieżach WTC załamała rynek najmu nieruchomości na Manhattanie, co zmusiło władze miasta do tego, by w celu ratowania sytuacji umieszczać w nich siedziby instytucji i urzędów miejskich [11, s. 397–400].

### 3. PRZESTRZEŃ PUBLICZNA

W roku 2009 zostało zawarte porozumienie pomiędzy inwestorem WTC – władzami Port Authority a nowojorskim Departamentem Policji, na mocy którego policja uzyskała autonomię działań mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa na obszarze WTC. Szczegółowy projekt zabezpieczenia obszaru World Trade Center został podany do publicznej wiadomości w 2013 roku, w ramach procedury wymaganej wobec inwestycji mogących oddziaływać negatywnie na środowisko, tzw. *Environmental Impact Statement* [17].

Policja zaplanowała, że cały obszar WTC ujęty ulicami Church, Vesey i Liberty będzie stanowić wydzieloną strefę bezpieczeństwa, do której dojazd będzie możliwy tylko w pięciu nadzorowanych przez policjantów miejscach. Na obszarze WTC zostanie rozlokowanych nie tylko kilkanaście stałych posterunków policyjnych, lecz także lokalny komisarjat liczący 600 funkcjonariuszy. Wdrożona zostanie specjalna procedura dotycząca obsługi ruchu turystycznego. Wzdłuż Libery i Greenwich Street zostaną zlokalizowane zatoki parkingowe, do których autokary będą dowozić turystów, po czym zjeżdżać przez stację kontrolną do podziemnych garaży. W celu zapewnienia większej płynności ruchu samochodowego zaplanowano powołanie specjalnego, nadzorowanego przez policję Trusted Access Program, który będzie obejmował taksówki, samochody służbowe i dostawcze, które regularnie wjeżdżają na teren WTC. W południowej części kompleksu zaplanowano budowę stacji kontrolnej w formie podziemnego bunkra (World Trade Center Checkpoint), w którym odbywać się będzie kontrola wszystkich pojazdów, w tym samochodów dostawczych i autobusów, wjeżdżających do garaży pod kompleksem WTC. Budowa stacji kontrolnej, zagłębionej pod poziomem terenu na głębokość 20 m i otoczonej żelbetową wanną wykonaną z pali wierconych i ścian szczelinowych ma kosztować 633 miliony dolarów. Jest to budżet dorównujący nieomal kosztom wzniesienia budynku Muzeum 11 Września i przekraczający cały koszt budowy dwóch oryginalnych wież WTC [5].

System ochrony obszaru WTC ma na celu ograniczenie ryzyka zamachu bombowego dokonanego przy użyciu samochodu-pułapki, nie planuje się ograniczenia ruchu pieszego. Niemniej jednak właściciele nieruchomości i najemcy lokali handlowych zlokalizowanych w kompleksie WTC wyrażają wątpliwości co do skutków realizacji zabezpieczeń, podnoszone są obawy dotyczące utrudnień dla ruchu pojazdów i ograniczeń publicznej dostępności do budynków biurowych i lokali komercyjnych. Obszar Ground Zero, planowany pierwotnie jako żywy i atrakcyjny obszar wielkomiejski, może upodobnić się atmosferą do ściśle nadzorowanego i kontrolowanego śródmiejskiego parku biurowego. Elizabeth H. Berger, prezydent wpływowej organizacji biznesowej Alliance for Downtown New

York, stwierdziła: *Oczywiście, należy zważać na kwestie bezpieczeństwa. Ale nie musi oznaczać to posterunku na każdym kroku. Równie ważne jest, aby zapewnić powodzenie budynkom biurowym, lokalom handlowym, budynkowi muzeum i galerii sztuki [1].*

#### 4. DZIELNICA I MIASTO

Po 11 września 2001 r. dzielnice Nowego Jorku, a szczególnie jego śródmieście – Manhattan – zostały objęte wyjątkowymi środkami bezpieczeństwa. Przy wszystkich mostach i tunelach ustawiono stałe posterunki policji. Za potencjalnie bardzo ważny dla terrorystów cel uznano gmach nowojorskiej giełdy – serce światowego systemu finansów – i niebawem na obu krańcach Wall Street i innych przyległych do niej ulic rozstawiono posterunki kontrolne i bariery utworzone z betonowych elementów prefabrykowanych, przenośnych stalowych ogrodzeń (tzw. *French barricades*) i furgonetek wyładowanych piaskiem, pełniących funkcję przesuwanych bram. Naprędce fortyfikowano także najważniejsze budynki administracyjne i biurowe. Wyjątkową cechą nowojorskich wznoszonych ad hoc zabezpieczeń były prefabrykowane betonowe zapory drogowe (*Jersey barriers*) ustawiane bezpośrednio przed wejściami do budynków, na krawężniach chodników, równoległe do jezdni. Ich celem było powstrzymanie samochodu z ładunkiem wybuchowym przed wtargnięciem do wnętrza budynku, gdzie eksplozja mogłaby mieć katastrofalne skutki. Ranga instytucji określana wręcz była przez skalę tymczasowych zabezpieczeń. W sposób oczywisty utrudniały one ruch uliczny, a ich dotkliwe oddziaływanie na zmysły i emocje mieszkańców starano się ograniczać przez umieszczanie pomiędzy nimi betonowych kwiatonów lub przez malowanie ich na żywe kolory. Jednak wysiłki te nie przynosiły oczekiwanych rezultatów. Trevor Boddy określa architekturę betonowych zapór, jako *architekturę niepewności*, a zabiegi upiększające komentuje następująco: *Jednak w sumie wysiłki te przypominały ubieranie wiszących na ścianie gaśnic w koronki, czy może obsadzanie linii Maginota ozdobnymi krzewami*. Dekoracje tylko pogarszały sprawę, bo zamiast kamuflować umocnienia, ściągały jeszcze większą uwagę na pogłębiający się stan zagrożenia dla bezpieczeństwa publicznego [3, s. 294].

Z czasem – wzorem Waszyngtonu, gdzie został wypracowany model miejskiej polityki planistycznej łączącej względy bezpieczeństwa z ochroną dziedzictwa kulturowego i wysoką jakością rozwiązań architektoniczno-przestrzennych [17] – także w Nowym Jorku zaczęto wprowadzać bardziej przemyślane i kompleksowe rozwiązania zabezpieczeń antyterrorystycznych, które w mniej inwazyjny, a czasem wręcz niewidoczny sposób wpisują się w krajobraz miejski. Firmą architektoniczną, która wyspecjalizowała się w oryginalnych i pomysłowych rozwiązaniach elementów antyterrorystycznych zabezpieczeń strefowych, jest nowojorska spółka Rogers Marvel Architects, która nawet utworzyła swój specjalny oddział nazwany Rock Twelve Security Architecture, zajmujący się wyłącznie projektowaniem oryginalnych elementów małej architektury o defensywnym przeznaczeniu.

Dziełem Roba Rogersa i Jona Marvela jest projekt zabezpieczenia obszaru obejmującego siedem kwartałów ulicznych położonych wokół nowojorskiej giełdy, uzyskany w następstwie konkursu przeprowadzonego w 2002 r. W celu jego realizacji utworzono wielodyscyplinarny zespół, w którego skład weszli specjaliści ds. bezpieczeństwa (Ducibella Vantor and Santore), zabezpieczeń technicznych (Weidlinger Associates), transportu (Philip Habib and Associates) i architektury krajobrazu (Quennel Rothschild and Partners), który podjął współpracę zarówno z instytucjami federalnymi i miejskimi, zarządem giełdy, jak i właścicielami nieruchomości. Wkrótce stało się jasne, że wyzwaniami, przed którym stoją projektanci, nie jest samo zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa, lecz rozwiązanie problemu polegającego na tym, by zastosowane środki ograniczające ryzyko zamachu terrorystycznego nie niszczyły tkanki miejskiej i utrzymywały otwarty charakter przestrzeni publicznej. W tym celu zespół projektowy przyjął zasadę, aby wszystkie zabezpieczenia i ograniczenia zamienić na udogodnienia. Bezpieczeństwo potraktowano przy tym jako zwyczajny problem projektowy, a środki finansowe przeznaczone

zione na realizację zabezpieczeń – jako narzędzie służące do wzbogacenia przestrzeni publicznej. W rezultacie, niezależnie od tego, czy wbudowane zabezpieczenia kiedykolwiek zostaną poddane rzeczywistej próbie, krajobraz uliczny zostanie wzbogacony [6, s. 6-10/6-13].

W efekcie opracowane zostały oryginalne systemy zabezpieczeń strefowych. Zamiast tradycyjnych pachółków służących do blokowania ruchu samochodowego wykorzystano rzeźbiarskie w formie postumenty wykonane z betonu pokrytego płaszczem z brązu, nazywane NoGo. Nie dość, że zdolne są one zatrzymać rozpędzony samochód ciężarowy, to mają jeszcze interesujący kształt i mogą służyć za użyteczny mebel miejski, wykorzystywany przez przechodniów, jako ława do siedzenia, przez dzieci, jako element do zabawy, a przez turystów, jako podest bądź tło do fotografii. Ich uzupełnieniem jest rotacyjna bariera drogowa (*Turnable Vehicular Barrier – TVB*), w której wykorzystano mechanizm pozwalający na obrót wbudowanej w jezdnię tarczy o średnicy 6 m, na której licu zamontowano rząd mocnych słupków wykonanych z dostosowanego do kontekstu materiału i mających odpowiednią formę. Bariery TVB zamontowano na krańcach zamienionej na pieszą promenadę Wall Street, a na Broad Street urządono ogólnodostępny plac miejski. Ulice przeznaczone dla ruchu pieszego zostały pokryte kamiennym brukiem, przez co podkreślono ich nową funkcję. Wszystkie ulice piesze zostały także odpowiednio oświetlone. Oprócz strefy bezpieczeństwa utworzonej przez inteligentnie zaprojektowane bariery poszczególne nieruchomości komercyjne wzmocniono i wyposażono w odpowiednie systemy bezpieczeństwa. W efekcie realizacji opisanych zabezpieczeń, która trwała do 2007 r., zmienił się charakter ulic otaczających nowojorską giełdę. Finansowe centrum Nowego Jorku nie jest już tylko enklawą biznesu, która pustoszeje w weekendy. Przeciwnie, jest to obecnie atrakcyjny i wielofunkcyjny obszar śródmiejski, gdzie życie kwitnie przez 7 dni w tygodniu.

Kolejnym ogniwem kompleksowego systemu ochrony antyterrorystycznej Nowego Jorku jest policyjny projekt nazwany *Lower Manhattan Security Initiative (LMSI)*, wzorowany na londyńskim Ring of Steel. Obejmuje on cały rejon Dolnego Manhattanu położony na południe od Canal Street. Podobnie jak w Londynie system składa się z sieci kilkuset policyjnych kamer CCTV nagrywających tablice rejestracyjne i stale połączonych z ośrodkiem przetwarzania danych, czujników wykrywających substancje wybuchowe i promieniotwórcze, oraz stałych i przenośnych blokad drogowych. Tak jak w Londynie do systemu włączono ponad 3000 kamer nadzorujących nieruchomości komercyjne. Kamery śledzą i wykrywają nienaturalne zachowania, o których natychmiast są informowane mobilne patrole policyjne: np. o samochodzie, który kilka razy okrąży dany kwartał, lub o pakunku pozostawionym na ulicy bez opieki. Nadzór nad pracą systemu jest sprawowany z lokalnego centrum dowodzenia zlokalizowanego na Manhattanie. Prasa podawała, że rozważane są możliwości zastosowania w nowojorskim systemie bezpieczeństwa urządzeń biometrycznych identyfikujących rysy twarzy poszczególnych osób oraz czujników wykrywających skażenia biologiczne.

W 2008 r. komisarz nowojorskiej policji Raymond W. Kelly przedstawił szczegóły kolejnego planu, nazwanego *Operation Sentinel*, który zakłada, że każdy pojazd wjeżdżający na obszar Manhattanu zostanie poddany elektronicznej kontroli sprawowanej przez zsynchronizowany system kamer i czujników, które zostaną zamontowane na wszystkich mostach i tunelach prowadzących do śródmiejskiej dzielnicy Nowego Jorku. Każdy samochód zostanie zbadany detektorem radioaktywności, a jego tablice rejestracyjne będą zeskanowane i porównane z krajową bazą danych. Dane te (tzw. elektroniczny portret pojazdu) będą przechowywane przez miesiąc w lokalnym centrum dowodzenia LMSI, które zostało otwarte we wrześniu 2008 roku w budynku położonym przy Broadway 55 [2, s. 1]. W tym samym czasie poinformowano także o federalnym programie bezpieczeństwa nazwanym *Securing the Cities*, który przewiduje, że patrole policyjne we wszystkich miejscowościach położonych w obszarze o promieniu 80 km wokół wielkich amerykańskich miast metropolitalnych zostaną wyposażone w czujniki radioaktywności,

co umożliwi wykrywanie zagrożeń o nuklearnym bądź radiologicznym charakterze jak najdalej od potencjalnego celu, jaki stanowią śródmieścia metropolii.

W 2016 roku poinformowano o rozbudowie systemu kontroli nowojorskich mostów i tuneli. W ramach projektu nazwanego New York Crossings Project wprowadzona zostanie między innymi kontrola twarzy kierowców, realizowana za pomocą biometrycznych kamer, oraz wzmocniona ochrona fizyczna tych obiektów, sprawowana przez uzbrojone oddziały policyjne. Przed wjazdami na mosty i tunele zostaną ustawione ciężkie samochody, służące w wypadku potrzeby jako bariery do ich zamknięcia [8]. Zaplanowano także ich modernizację i spektakularną iluminację.

## 5. WNIOSKI

Stephen Graham twierdzi, że działania antyterrorystyczne wdrażane na Manhattanie doprowadzą do powstania *najbardziej technologicznie zaawansowanego pancernia obronnego, jaki posiada jakiekolwiek miasto na świecie*. Jednak, jak dopowiada, przy jego utworzeniu doszło do istotnego nadużycia funkcjonalnego: otóż kamery telewizyjne, które były montowane w ramach systemów zabezpieczeń nieruchomości komercyjnych, są obecnie używane przez policję w innym celu – monitorowania ulic, zbierania danych i wychwytywania nietypowego zachowania ludzi i pojazdów [9, s. 330]. Ten stan rzeczy budzi także zaniepokojenie organizacji zajmujących się przestrzeganiem praw obywatelskich. We wrześniu 2008 r. New York Civil Liberties Union wystąpiła przeciwko nowojorskiej policji z powództwem sądowym. Zarzuca jej, że planowane systemy telewizyjnego nadzoru i inwigilacji przestrzeni publicznej są wprowadzane bez jakiegokolwiek publicznej dyskusji, bez określenia ich zadań i bez zapewnienia ochrony dla prywatności obywateli [2]. Sharon Zukin, profesor socjologii z City University of New York, komentując planowane na Manhattanie bezprecedensowe środki bezpieczeństwa twierdzi, że w rezultacie ich implementacji *krok po kroku likwidowane będą podstawy, na których zbudowana jest przestrzeń publiczna współczesnych miast, takie jak nieograniczona swoboda dostępu, wolność wyrażania opinii bądź prawo do protestu* [Zukin 2009, s. 157].

Jednak nie wszyscy mieszkańcy Nowego Jorku podzielają tę opinię. Architekt Chris Sharples, posiadający apartament w zabytkowym budynku położonym przy Wall Street, mieszczącym kiedyś siedzibę banku Morgana, na pytanie, czy zastosowane tam środki bezpieczeństwa budzą jego niepokój, odpowiedział, że jest wręcz przeciwnie, że czuje się teraz, jakby mieszkał przy najbezpieczniejszej ulicy świata: w okolicy ma do dyspozycji szkołę i parki, a w weekendy jego syn wraz z kolegami grają na Wall Street w piłkę<sup>4</sup>.

Niestety, atak samochodowy, przeprowadzony 31 października 2017 roku po ścieżce rowerowej na Dolnym Manhattanie, nieopodal ufortyfikowanej strefy wokół WTC dowodzi, że nawet najdoskonalsze środki bezpieczeństwa nie są w stanie skutecznie zabezpieczyć miasta i jego przestrzeni publicznej przed każdym atakiem terrorystycznym. Jedyne co można, to próbować, za pomocą środków prewencyjnych i organizacyjnych, ograniczać możliwość popełnienia takich ataków i zmniejszać skalę ich potencjalnych skutków. Należy zatem zaakceptować fakt istnienia ryzyka ataku terrorystycznego, podobnie jak akceptujemy fakt – o wiele większego przecież – ryzyka wypadku w ruchu drogowym.

## BIBLIOGRAPHY

- [1] BAGLI Charles V., *Police Want Tight Security Zone at Ground Zero*, THE NEW YORK TIMES, 12.08.2008.
- [2] BAKER AI, *City Would Photograph Every Vehicle Entering Manhattan and Sniff Out Radioactivity*, THE NEW YORK TIMES, 12.08.2008.

<sup>4</sup> Wywiad z Chrisem Sharples'em, dyrektorem biura SHoP Architects z Nowego Jorku, autor przeprowadził w Krakowie w kwietniu 2010 r.

- [3] BODDY Trevor, *Architecture Emblematic: Hardened Sites and Softened Symbols* [w:] SORKIN 2008. UCKLEY Clara, New York Plans Surveillance for Downtown, THE NEW YORK TIMES, 9.07.2007.
- [4] DUNLAP David W., *Design of Ground Zero Transit Hub is Trimmed*, THE NEW YORK TIMES, 02.07.2008.
- [5] DUNLAP David W., *Work Begins on World Trade Center Checkpoint*, THE NEW YORK TIMES-CITY ROOM, 27.04.2009.
- [6] FEMA 2007, *Site and Urban design for Security. Guidance Against Potential Terrorist Attack*, US Federal Emergency Management Agency, FEMA 430/2007.
- [7] GOLDBERGER Paul, *Up from Zero. Politics, Architecture and Rebuilding of New York*, Random House Trade Paperbacks, New York 2005.
- [8] *Governor Cuomo Announces Transformational Plan to Reimagine New York's Bridges and Tunnels for 21st Century*, <https://www.governor.ny.gov/news/governor-cuomo-announces-transformational-plan-reimagine-new-york-s-bridges-and-tunnels-21st>, access/dostęp: 22.01.2017].
- [9] GRAHAM Stephen, *Cities under Siege: the New Military Urbanism*, Verso, London 2010.
- [10] HOPPER Leonard J., DROGE Martha J., *Security and Site Design: a landscape architectural approach to analysis, assessment, and design implementation*, Wiley Publishing, New Jersey 2005.
- [11] HUXTABLE Ada Louise, *On Architecture, Collected Reflections on a Century of Change*, Walker and Company, New York 2008.
- [12] JASIŃSKI Artur, *Architektura w czasach terroryzmu – miasto, przestrzeń publiczna, budynek*, Wolters Kluwer, Warszawa 2013.
- [13] KIMMELMAN Michael, *Santiago Calatrava's Transit Hub Is a Soaring Symbol of Boondoggle*, The New York Times, <http://www.nytimes.com/2016/03/03/arts/design/santiago-calatravas-transit-hub-is-a-soaring-symbol-of-a-boondoggle.html>, access/dostęp: 2.03.2016.
- [14] LIBESKIND Daniel, LIBESKIND Daniel, *Breaking Ground*, Riverhead Books, New York 2004, polskie wydanie: *Przełom: przygody w życiu i architekturze*, Wydawnictwo Naukowo Techniczne, Warszawa 2008.
- [15] SILVERSTIN PROPERTIES, <https://www.wtc.com/upload/media/press-kit/2016/Exterior%203.jpg>, access/dostęp: 20.11.2016.
- [16] SORKIN Michael, (edit.), *Indefensible space. The Architecture of National Insecurity State*, Routledge, New York 2008.
- [17] *The National Capital Urban Design and Security Plan* [https://www.ncpc.gov/DocumentDepot/Publications/SecurityPlans/NCUDSP/NCUDSP\\_Section1.pdf](https://www.ncpc.gov/DocumentDepot/Publications/SecurityPlans/NCUDSP/NCUDSP_Section1.pdf), access/dostęp: 20.11.2016].
- [18] World Trade Center Campus Security Plan – Final Scope of Work for the Environmental Impact Statement. <http://www.nyc.gov/html/nypd/downloads/pdf/counterterrorism/wtc-campus-security-final-scope-of-work.pdf>, access/dostęp: 20.11.2016.
- [19] ZUKIN Sharon, *Naked City. The Death and Life of Authentic Urban Places*, Oxford University Press, Oxford-New York 2010.

## AUTHOR'S NOTE

Artur Jasiński is a practising architect and an academic teacher. His research and publication focus on the impact of contemporary modernization and globalization processes on urbanism, architecture and professional practice.

## O AUTORZE

Artur Jasiński jest praktykującym architektem i nauczycielem akademickim. Jego zainteresowania naukowe skupiają się na polu wpływu współczesnych procesów cywilizacyjnych i modernizacyjnych na urbanistykę, architekturę i praktykę zawodową.

Contact | Kontakt: [a.jasinski@ajbiuro.pl](mailto:a.jasinski@ajbiuro.pl)