



## **HIGH LINE – PARK NA TORACH**

### **HIGH LINE – PARK ON THE TRACK**

#### **Dorota Jopek**

mgr inż. arch.  
Politechnika Krakowska  
Wydział Architektury

#### **STRESZCZENIE**

High Line Park utworzony w Nowym Jorku jest dowodem na to, że nawet tereny kolejowe mogą być przekształcone w bardzo atrakcyjną przestrzeń miejską. Jest to wzorcowy przykład rewitalizacji nietypowych, bo wyniesionych na wysokość 8 metrów, terenów miejskich, które osiągając znaczny stopień degradacji stały się dużym obciążeniem dla władz miejskich. Niechciany, szpecący element przestrzeni stał się jednym z najbardziej popularnych miejsc w Nowym Jorku. Kluczem do sukcesu w przypadku tego przedsięwzięcia było społeczne zaangażowanie mieszkańców miasta, którzy z dużą determinacją zaangażowali się w ten, chyba najbardziej znany, projekt parku miejskiego ostatnich lat.

Słowa kluczowe: park, tory kolejowe, rewitalizacja.

#### **ABSTRACT**

High Line Park created in New York is proof, that even the railway areas can be converted into a very attractive urban space. This is a perfect example of revitalization of the unusual, because when elevated to a height of 8 meters, the urban land that achieving a significant degree of degradation has become a heavy burden for municipalities. Unwanted, unsightly space elements have become one of the most popular places in New York. The key to success for this project were the community inhabitants, who with great determination became involved in this, perhaps the most famous, urban park design in recent years.

Key words: park, railroads tracks, revitalization.

## WSTĘP

Ogromny potencjał nieużytkowanych obszarów miejskich, które utraciły swoją pierwotną funkcję, jest od dawna zauważalny przez władze miasta, inwestorów i miłośników miast<sup>1</sup>. Rewitalizacja terenów związanych z infrastrukturą techniczną i przemysłową<sup>2</sup>, to ważny czynnik strategii rozwoju przestrzennego współczesnych miast. Jego waga jest szczególnie doceniana w czasach, w których procesy suburbanizacyjne stają się często podstawową formą rozwoju większych miast na świecie. Tereny tego typu zajmują często rozległe, atrakcyjne pod względem lokalizacji obszary w centrach miast<sup>3</sup>, a dostrzeżenie potencjału i zagospodarowanie ich, to szansa na zyski ekonomiczne z tytułu wzrostu cen nieruchomości<sup>4</sup>. Michał Wiśniewski opisując to zjawisko na przykładzie rewitalizacji terenów DUMBO na Brooklynie w Nowym Jorku, podaje „przepis” dla firm deweloperskich pragnących powtórzyć sukces tego miejsca<sup>5</sup>. Proces rewitalizacji zdegradowanych terenów miejskich jest zawsze długoletnim przedsięwzięciem, ale sukces jego realizacji zależy od umiejętności rozwiązania wielu, różnorodnych problemów. Do najczęściej spotykanych należą konflikty wynikające ze sprzecznych interesów poszczególnych grup interesariuszy, nieuregulowane prawa własności nieruchomości, oraz źródła finansowania całej inwestycji. Park na torach w Nowym Jorku czyli High Line to bardzo ciekawy przykład adaptacji terenów dawnej kolejki miejskiej na park miejski<sup>6</sup>, który może w przeszłości stać się inspiracją dla społecznych inicjatyw, podejmowanych także w polskich miastach.

## HISTORIA

Historia powstania High Line sięga 1927 roku<sup>7</sup>, kiedy to dążąc do likwidacji torów biegnących w poziomie ulicy, wzdłuż Dziesiątej Alei po zachodniej stronie Manhattanu, zaproponowano budowę wiaduktu kolejowego ponad poziomem terenu. Dla realizacji tego projektu władze miasta i przedstawiciele firmy kolejowej osiągnęły porozumienie w sprawie zmiany przeznaczenia terenów miejskich, oraz ustanowienia niezbędnej służebności na potrzeby nowej inwestycji.

---

1 Różne aspekty rewitalizacji terenów przemysłowych zostały przedstawione w kwartalniku „Autoportret. Pismo o dobrej przestrzeni”, nr 1(40)/2013.

2 Piotr Lorens wymienia w tej grupie tereny poprzemysłowe, poportowe, powojenne, pokolejowe [w:] P. Lorens, Specyfika procesów przekształceń i rewitalizacji różnych typów obszarów zdegradowanych w miastach polskich [w:] P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek (red.), Wybrane zagadnienia rewitalizacji miast, Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk 2009, s. 26-31.

3 Tezę tą potwierdzają przykłady projektów rewitalizacji z Nowego Jorku, wymieniając tylko kilka z nich: DUMBO, Greenpoint-Williamsburg, Red Hook, czy realizowany obecnie Hudson Yards (źródło: <http://www.nyc.gov/html/dcp/html/subcats/manhattan.shtml>, odczyt: 20.08.2013); w Krakowie takim przykładem może być Lokalny Program Rewitalizacji Zabłocia (źródło: <http://www.bip.krakow.pl>, odczyt: 03.10.13), a Londynie, przebudowa dawnych doków (źródło: I. Mironowicz, Przekształcenia struktur miejskich- projekty i realizacja [w:] P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek (red.), Wybrane zagadnienia rewitalizacji miast, Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk 2009, s. 105-120.

4 Temat ten porusza Michał Wiśniewski: „(...) sloganem stała się w krótkim czasie „rewitalizacja”. W przestrzeniach historycznych często zdegradowanych miast i dzielnic zaczęto lokować nowe inwestycje. (...) wabikiem dla nowych użytkowników, a wręcz fetyszem (...) była (...) przeszłość, lokalna tożsamość i wyrosłe w tej epoce kolejne słowo klucz – dziedzictwo. Inwestorami zainteresowanymi ponownym wykorzystaniem dawnych centrów przemysłu, szybko stali się prywatni gracze rynkowi, w tym korporacje. W Nowym Jorku klasycznym przykładem zainteresowania przemysłową przeszłością już pod koniec lat 70, stało się DUMBO (Down Under the Manhattan Bridge Overpass), niewielki fragment nadbrzeża Brooklynu znajdujący się pomiędzy mostem Brooklyńskim i Manhattańskim” [w:] M. Wiśniewski, Architektura po końcu nowoczesnego świata [w:] Autoportret, 1/2013, s.15.

5 Ibidem, s.16.

6 Wojciech Kosiński nazywa go modelowym przykładem z Manhattanu w kategorii pasmowych parków na terenach dawnych wiaduktoów i estakad, budowanych dla transportu kolejowego i szynowego [w:] W. Kosiński, Sześćdziesiąt parków Manhattanu – kanwa jakości życia [w:] Czasopismo Techniczne, 7-A/2012, zeszyt 29, s. 169.

7 Por. J. David, R. Hammond, High Line. The inside story of New York City's Park in the sky, Ferrar, Straus and Giroux, New York, 2011, s. 3-122, M. Rittenhouse, Nowy Jork. Od Manhatta do Ground Zero, Wydawnictwo Czarne, Wołowiec 2013, s. 156-165, oraz <http://www.thehighline.org/about/high-line-history>, odczyt: 12.03.2013

Idea nadziemnej kolejki była wynikiem kilkuletnich dyskusji na temat możliwości wyeliminowania transportu kolejowego z ulic miasta w celu poprawy bezpieczeństwa jego mieszkańców. Począwszy od 1847 roku, w którym władze miasta wydały zezwolenie na ruch kolejowy na Manhattanie dla obsługi technicznej szybko rozwijającego się portu, narastał problem współistnienia ruchu kolejowego w obrębie miejskich ulic. Liczba wypadków śmiertelnych na trasie przebiegu linii kolejowych była tak wielka, że w 1908 roku Dziesiąta Aleja na Manhattanie została nazwana „aleją śmierci”.



Fot. 1. Widok na Dziesiątą Aleję zwaną „aleją śmierci”.

Źródło: Stowarzyszenie Przyjaciół High Line, [www.thehighline.org](http://www.thehighline.org), 25.05.2013.

Fig.1. View at the Tenth Ave., which was called the Death Avenue.

Source: Friends of the High Line, [www.thehighline.org](http://www.thehighline.org), 25.05.2013.

Nieskutecznym okazał się, wprowadzony w 1920 roku, pomysł jeźdźców konnych z chorągiewkami, zwanych kowbojami z West Side, którzy mieli zadanie ostrzegania o nadjeżdżającym pociągu i utrzymania bezpieczeństwa na ulicach miasta. W obliczu przegranej wojny: człowiek – maszyna usunięcie linii kolejowej z poziomego terenu wydawało się, więc najbardziej rozsądnym rozwiązaniem.

Projekt torów kolejowych biegnących na wysokości prawie 8 metrów (ok.25 stóp) o długości 13mil (20,92 km) kosztował wówczas ponad 150 milionów dolarów. Wymiernymi korzyściami z realizacji tego projektu była likwidacja 105 skrzyżowań drogowo – kolejowych co zdecydowanie wpłynęło na poprawę bezpieczeństwa, oraz znaczne powiększenie obszaru parku Riverside. W 1929 roku zostały podpisane wstępne kontrakty budowlane, a w 1931 roku ruszyła realizacja nowego przedsięwzięcia. W 1934 roku High Line została oficjalnie otwarta dla kolejowego transportu, chociaż już w 1933 roku pierwszy, nieformalny pociąg ruszył nową trasą. Zaznaczyć należy, że linia ta obsługiwała jedynie pociągi towarowe, a teren, nad którym się wznosiła był zajęty głównie przez budynki fabryczne i magazynowe. Dzięki temu w przeciwieństwie do podobnych linii na Brooklynie czy Queensie, gdzie tego typu linie komunikacyjne bezpośrednio sąsiadowały z budynkami mieszkalnymi, nie były aż tak bardzo uciążliwe dla otoczenia.

Era samochodu, jako podstawowego środka transportu w Nowym Jorku, była w 1960 roku powodem podjęcia decyzji o rozebraniu najbardziej na południe wysuniętego odcinka High Line. Rok 1980 stanowi symboliczny koniec naziemnego transportu kolejowego na Manhattanie, bo właśnie wtedy ostatni pociąg przemierzył trasę High Line.

W 1983 roku rozważano pomysł usunięcia całej linii, ale już wtedy znaleźli się zwolennicy tego obiektu, m.in. Peter Obietz, który utworzył Fundację Rozwoju Zachodniej Linii Kolejowej (The West Side Rail Line Development Foundation), której celem było przywrócenie ruchu kolejowego na High Line, a dzięki temu zachowanie całej struktury przed rozbiórką. Mniej więcej w tym samym czasie (rok 1983) Kongres ustanowił krajowe prawo w sprawie zachowania istniejących korytarzy kolejowych (National Trails System Act), dla ewentualnych przyszłych potrzeb transportu kolejowego. Na mocy tego prawa tereny

High Line mogły zostać sprzedane, wynajęte lub wdzierżawione bez potrzeby negocjacji z właścicielami terenów zlokalizowanych poniżej.



Fot. 2 Laboratorium Bell Telephones.  
Źródło: Stowarzyszenie Przyjaciół High Line,  
www.thehighline.org  
Fig. 2. Bell Telephones Laboratory.  
Source: Friends of the High Line,  
www.thehighline.org.

W 1984 roku Obletz i jego grupa wystąpiła z zamiarem zakupu terenów High Line dla ruchu kolejowego, czego wynikiem była wynegocjowana z Międzystanową Komisją Handlu (The Interstate Commerce Commission – the ICC) umowa zakupu linii kolejowej za symboliczne dziesięć dolarów. W tym samym roku operator pociągów pasażerskich firma Amtrak, rozpoczął negocjacje przejęcia High Line i wykorzystania jej dla pomocniczej linii pasażerskiej obsługującej główną kolejową stację węzłową Nowego Jorku, mieszczącą się także po zachodniej stronie Manhattanu pomiędzy 31 i 34 ulicą czyli Pennsylvania Station, zwana Penn Station.

W 1986 roku władze miasta złożyły odwołanie w związku z projektem, jaki miał Peter Obletz, w wyniku czego the ICC (Międzystanowa Komisja Handlu) uchyliła wcześniej wynegocjowaną przez niego umowę zakupu z opinią, że jego fundacja nie wykazywała wystarczających środków pozwalających na zagospodarowanie High Line.



Fot. 3. Południowe zakończenie parku High Line od strony skrzyżowania ulicy Gansevoort i ulicy Washington.  
Źródło: D.Jopek.

Fig. 3. Southern terminus of the High Line on the corner of Gansevoort and Washington Street.  
Source: D.Jopek

W 1999 roku nastąpiła zmiana właściciela High Line, którym od tego momentu została firma CSX Transportation. Firma chcąc rozwiązać sprawę przyszłości istniejącej infra-

struktury rozważała kilka scenariuszy. Jednym z nich była rozbiórka obiektu, szczególnie, że ówczesne władze administracyjne miasta opowiadały się za tym rozwiązaniem. Jednak ze względu na duży koszt usunięcia całej konstrukcji, szukano innej opcji rozwiązania problemu zagospodarowania High Line. Wynikiem tych poszukiwań było zatrudnienie niezależnej organizacji planistycznej działającej na terenie trzech sąsiadującymi ze sobą stanów Regional Plan Association, (RPA) do przygotowania studium możliwości alternatywnego wykorzystania terenów kolejki. Zalecanymi przez projektantów rozwiązaniami, przyjętymi w opracowaniu, była nowoczesna kolejka miejska i park miejski. Wyniki studium stało się formą dialogu społecznego w którym brali udział przedstawiciele władz miejskich, właściciele okolicznych nieruchomości, którzy wówczas w większości domagali się usunięcia całej linii, oraz zwolennicy rewitalizacji terenu High Line. Na jednym ze spotkań dwóch mieszkańców Manhattanu Robert Hammond i Joshua David zainspirowanych tą społeczną dyskusją, postanowiło podjąć inicjatywę propagującą ideę utworzenia parku miejskiego na torach kolejki, a dzięki temu zachowania istniejącej struktury. W 1999 roku zainicjowali powstanie Stowarzyszenia Przyjaciół High Line (Friends of the High Line), którego podstawowym celem była ochrona kolei przed rozbiórką i utworzenie na nim przestrzeni publicznej zachowującej charakter tego miejsca.

#### PROJEKT: HIGH LINE

Po tragedii ataku na World Trade Center we wrześniu 2001 roku, miasto na chwilę zamarło w oczekiwaniu na niepewne jutro, ale jednocześnie ludzie zjednoczeni w żalobie narodowej stali się bardziej skłonni do wspólnego działania. Przyjaciele High Line przez wiele lat kontynuowali swą pracę, polegającą na pozyskiwaniu nowych zwolenników, szukaniu funduszy, rozwiązywaniu problemów formalno – prawnych, oraz przejęcia kontroli nad terenem przyszłego parku. Wszystkie te wysiłki dla ocalenia High Line stały się symbolem solidarności mieszkańców miasta w dążeniu do osiągnięcia wspólnego celu.



Fot. 4. Widok na park od strony Północnej.  
Źródło: D. Jopek.  
Fig.4. View on the park from the north side.  
Source: D. Jopek.

W marcu 2003 roku stowarzyszenie zyskało przychylność władz miasta do realizacji projektu rewitalizacji High Line, który w dużej mierze miał być finansowany ze środków prywatnych. Kalkulacje przygotowane przez stowarzyszenie potwierdziły tezę, iż High Line miał szansę powodzenia z ekonomicznego punktu widzenia. Przeprowadzono szczegółową analizę finansową aby odpowiedzieć na pytanie czy w badanym okresie 20 lat High Line przyniesie miastu dochód, przewyższający poniesione koszty budowy. Wykonano szacunki o ile wzrośnie wartość okolicznych nieruchomości dzięki temu, że powstanie nowy park miejski. Przeanalizowano inne przykłady zrealizowanych parków w Nowym Jorku pod kątem trzech czynników, które wpłynęły na wzrost wartości okolicznych nieruchomości: bliskości parku, atrakcyjności widoków z okien skierowanych w jego kierunku, oraz większego potencjału marketingowego tych lokalizacji. Nie ulegało wątpliwości, że wyjątkowy charakter parku nada terenom usytuowanym na jego krawędziach unikalną, co

najmniej w skali miasta, wartość estetyczną i ekonomiczną - ale potrzebne były niezbite na to dowody. Opracowanie na zlecenie stowarzyszenia studium finansowe wykazało, że koszt budowy parku High Line wyniesie 65 milionów dolarów, natomiast prognozowane zyski dla budżetu miasta oszacowano na ponad 140 milionów dolarów dochodu z racji wzrostu wartości okolicznych nieruchomości (okres 20 lat)<sup>8</sup>.

W grudniu 2002 władze miasta wraz z wydziałem transportu (właściciela obiektu) uchwaliły nowe przepisy, określające przeznaczenie High Line na nowe tereny miejskie. Następnym etapem był styczeń 2003, kiedy, w celu znalezienia najlepszej propozycji zagospodarowania tego terenu, został ogłoszony międzynarodowy konkurs architektoniczny „Projekt High Line”. 720 zespołów z 36 krajów zgłosiło swoje propozycje rozwiązania tego niezwykle ciekawego zadania projektowego. Prace konkursowe zostały zaprezentowane mieszkańcom miasta w budynku dworca Grand Central, gdzie każdy mógł przeanalizować wszystkie propozycje i wyrazić swoją opinię na ich temat. Aby nie ograniczać fantazji projektantów, założenia konkursu nie narzucały przyszłej funkcji tego terenu, stąd też rozwiązania przyjęte w pracach konkursowych były bardzo zróżnicowane. W rezultacie do finałowego etapu wyselekcjonowano cztery zespoły finalistów:

- James Corner Field Operations and Diller Scofidio + Renfro,
- Zaha Hadid Architects with Balmori Associates, Skidmore, Owings & Merrill LLP, and studio MDA,
- Steven Holl Architects with Hargreaves Associates and HNTB,
- TerraGRAM: Michael Van Valkenburgh Associates with D.I.R.T. Studio and Beyer Blinder Belle<sup>9</sup>.

W 2004 roku Stowarzyszenie Przyjaciół High Line, wraz z władzami miasta, dokonało ostatecznego wyboru zwycięskiej koncepcji zagospodarowania całego terenu na wiadukcie. Wybrano koncepcję opracowaną przez firmę Diller Scofidio + Renfro odpowiedzialną za architektoniczną stronę projektu i współpracującą z nim biuro James Corner Field Operations działające w zakresie architektury krajobrazu. Zgodnie z towarzyszącym opisem zwycięska koncepcja była „inspirowana melancholijnym, naturalnym pięknem High Line, gdzie przyroda zawładnęła tym kiedyś tak bardzo żywym fragmentem miejskiej infrastruktury”. W założeniach projektantów przyjęte rozwiązania miały zapewnić dużą elastyczność ich eksploatacji, w zależności od zmieniających się potrzeb i możliwości tej dynamicznej przestrzeni.

Projekt zakładał usunięcie linii kolejowych w pewnych fragmentach, ale tylko w stopniu ułatwiającym komunikację, ponieważ podstawowym założeniem było zachowanie części torów, przypominając o pierwotnym przeznaczeniu i historii tego miejsca. Na dwóch odcinkach High Line utrzymano możliwość przejścia przez istniejące przejazdy w okolicznych prywatnych budynkach, zupełnie jak dawniej kursowały pociągi towarowe, kiedy budynki były jeszcze magazynami i hurtowniami. Charakter miejsca został podkreślony także dzięki starannie zaprojektowanym elementom małej architektury, oświetlenia i roślinności w parku. Różne odmiany traw i kwiatów, które spontanicznie porastały tory kolejki, stanowiły także inspirację dla projektantów, którzy zachowując ten sam typ roślinności nadali całemu parkowi bezpretensjonalny, pełen lekkości i świeżości charakter, stanowiący swego rodzaju element zmiękczający nie tylko dla stalowego wiaduktu ale też dla otaczającej silnie zurbanizowanej tkanki miejskiej Nowego Jorku.

W kwietniu 2006 po ostatecznym przejęciu tego terenu przez miasto (od Wydziału Transportu) i uchwaleniu prawnych gwarancji zachowania linii, rozpoczęto prace budowlane. W 2008 roku rozpoczęła się realizacja projektu krajobrazowego, a 9 czerwca 2009 roku pierwszy odcinek parku został otwarty dla odwiedzających.

Trasa parku przebiega przez trzy najbardziej dynamicznie rozwijające się dzielnice Manhattanu: Meatpacking District, West Chelsea, and Hell's Kitchen/Clinton. W latach trzydziestych gdy High Line powstała, okoliczne tereny te były zdominowane przez przemysłową zabu-

<sup>8</sup> J. David, R. Hammond, High Line, op.cit. s. 46.

<sup>9</sup> Ibidem, s. 73-74, 170-177.

dowę. Teraz budynki fabryk i magazynów zostały zaadoptowane na galerie sztuki, sklepy, muzea czy też słynne nowojorskie lofty.



Fot. 5. High Line w porze lunchu.

Źródło: D.Jopek

Fig. 5. High Line at lunch time.

Source: D.Jopek

## OSIĄGNIĘTY CEL

Wojciech Kosiński napisał o High Line: „Park (...) symbolizuje przestrzeń publiczną XXI wieku”<sup>10</sup>. To nie jedyna pochlebna opinia na temat parku, który jak należy pamiętać z miejsca<sup>11</sup> – obiektu niepotrzebnego i mało atrakcyjnego wizualnie, w ciągu kilku lat uczyniono jedno z chętniej odwiedzanych miejsc w Nowym Jorku. Nie są to jedyne korzyści osiągnięte dzięki zagospodarowaniu terenów High Line. Realizacja parku pomogła zachować specyficzny charakter i klimat tego fragmentu miasta, a zwykłe tory kolejowe podniosła do rągi symbolu.

Spacer po parku to niezwykle doświadczenie: po pierwsze można obserwować ulice miasta z zupełnie innej perspektywy, po drugie pomaga poczuć atmosferę epoki, kiedy linia kolejowa pełniła swą pierwotną funkcję, natomiast po trzecie a w zasadzie przede wszystkim zrelaksować się na „łonie natury” w samym centrum wielkiej metropolii. W tym przypadku na sukces złożyło się kilka czynników, z których najważniejszym, bo inicjującym całe przedsięwzięcie była wizja, że zniszczone tory dawnej kolejki mogą stać się dużym walorem dla całego miasta. Później było zaangażowanie i konsekwencja do tworzenia wspólnego projektu, do którego stopniowo angażowało się coraz więcej ludzi zarówno profesjonalistów jak i zwykłych mieszkańców miasta<sup>12</sup>.

## ARCHITEKTURA

Tereny bezpośrednio sąsiadujące z parkiem High Line, którego linearny układ rozciągnięty jest na długość przekraczającą 2 km<sup>13</sup>, stały się bardziej atrakcyjne, czego efektem były nowe inwestycje budowlane. Powstało wiele nowoczesnych obiektów, zaprojektowanych przez znane osobowości świata architektury, co również podniosło prestiż całej okolicy. Swoje projekty zrealizowali między innymi Jean Nouvel, Zaha Hadid, Steven Holl, oraz architektoniczne biura Diller Scofidio + Renfro, Balmori Associates i Skidmore, Owings & Merrill LLP<sup>14</sup>. Przy południowym wejściu parku przy skrzyżowaniu ulic Gansevoort i Washington, prowadzone są prace budowlane nad realizacją nowego budynku

10 W. Kosiński, Sześćdziesiąt parków Manhattanu – kanwa jakości życia, op.cit. s.175.

11 Spis wybranych artykułów prasowych na temat parku High Line znajduje się w spisie bibliograficznym, pozycja 6-15.

12 Historia ta jest tematem książki – wywiadu z głównymi inicjatorami powstania parku: J. David, R. Hammond, High Line. The inside story of New York City's Park in the sky, Ferrar, Straus and Giroux, New York, 2011.

13 Park High Line rozciąga się na długości 1,45 mili (2,33 km) od Gansevoort Street do West 34th Street (18 przecznic).

14 J. Hill, Guide to contemporary New York City Architecture, W.w. Norton & company, New York 2011, s. 73-75, oraz na podstawie informacji zebranych przez autorkę podczas pobytu w Nowym Jorku.

dla Whitney Museum, zaprojektowanego przez Renzo Piano. Jest on równocześnie autorem powstającej jednocześnie nowej siedziby Stowarzyszenia Przyjaciół High Line, zlokalizowanej obok przyszłego budynku muzeum. Zakończenie prac planowane jest na 2015 rok. Od strony północnej, High Line sąsiaduje z dużym terenem<sup>15</sup> zwanym Hudson Rail Yards, który jest innym dużym projektem rewitalizacyjnym podjętym przez miasto w 2005. Nowy plan zagospodarowania tych terenów przewiduje obiekty biurowe, handlowe i mieszkaniowe zintegrowane z parkiem High Line, oraz nowe parki i przestrzenie publiczne, których realizacja została rozpoczęta w 2012 roku<sup>16</sup>.



Fot.6,7. Przykłady nowych budynków przy parku High Line. Źródło: D. Jopek.

Fig.6,7. Examples of new buildings along the High Line park. Source: D. Jopek.

## PODSUMOWANIE

Rema Koolhaas, zafascynowany Manhattanem i jego architekturą, nazwał go modelem wykorzystaniem zagęszczonej struktury miejskiej czyli "kulturą zatoru"<sup>17</sup>. Jednak życie w Nowym Jorku oznacza zazwyczaj niedoświetlone mieszkania, brak optymalnej przestrzeni życiowej, ściśniętej do granic możliwości, ciągły pośpiech, zanieczyszczone powietrze i godziny spędzone w niekończących się korkach. Zasady zrównoważonego rozwoju podejmowane przez wiele miast zmagają się do polepszenia jakości życia ich mieszkańców. Podobnie jest w Nowym Jorku. Władze miasta realizują inwestycje, które sprawiają, że standard życia przeciętnego człowieka wzrasta, chociażby przez większą dostępność terenów zielonych. Ogłoszony w 2007 roku plan strategiczny rozwoju Nowego Jorku czyli PlaNYC 2030<sup>18</sup> zakłada nie tylko zwiększenie liczby mieszkań, terenów zielonych i rekreacyjnych, ale także kładzie nacisk na wprowadzanie ekologicznych technologii do codziennego funkcjonowania miasta.

Park High Line, jest obok Brooklyn Bridge Park, najbardziej znaną realizacją przyjętej przez władze miasta polityki „zielonego Nowego Jorku”. Sukces parku na torach High Line spowodował, że powstały projekty rewitalizacji podobnych terenów w innych miastach na świecie wspominając tu jedynie Bloomingdale Trail w Chicago, Reading Viaduct Project w Filadelfii czy też Duddestom Viaduct w Rotterdamie<sup>19</sup>. Projekt High Line Park nie był pomy-

<sup>15</sup> Teren obejmujący ponad sześć kwartałów szachownicowego układu Nowego Jorku.

<sup>16</sup> Informacje na ten temat znajdują się na stronie internetowej Wydziału Planowania Miasta (Department of City Planning, City of New York): <http://www.nyc.gov/html/dcp/html/hyards/hymain.shtml>, odczyt: 20.09.2013.

<sup>17</sup> R. Koolhaas, *Delirious New York*, The Monacelli Press, New York 1992, s. 10.

<sup>18</sup> Zob. [www.nyc.gov/planyc](http://www.nyc.gov/planyc), odczyt 20.09.2013.

<sup>19</sup> Por. K. Taylor, *After High Line's success, other cities look up*, New York Times, 14.07.2010, [http://www.thehighline.org/press/articles/071510\\_nytimes](http://www.thehighline.org/press/articles/071510_nytimes), odczyt 20.01.2011.



słem nowym, bowiem wcześniej w 1993 roku ukończono realizację pierwszego na świecie parku nad ziemią czyli francuską Promenade Plantee – parku na miejscu linii kolejowej w Paryżu<sup>20</sup>.

Park High Line powstały na dawnych torach kolejowych na Manhattanie to przykład kreatywności, przedsiębiorczości i efektywnej działalności społecznej, która była źródłem sukcesu całej inwestycji. Realizacja całego projektu była możliwa dzięki członkom stowarzyszenia „Przyjaciół High Line” (Friends of the High Line) – grupy entuzjastów, którym udało się przezwyciężyć wszelkie problemy formalne związane z inwestycją, oraz zebrać fundusze dla jej realizację<sup>21</sup>.

## HIGH LINE – PARK ON THE RAILS.

### INTRODUCTION

The enormous potential of unused urban areas that have lost their original function has been noticeable by the city authorities, investors and city enthusiasts in recent years<sup>22</sup>. Revitalization of the technical infrastructure and the industrial cities<sup>23</sup> is a very important factor in the strategy of spatial development of modern cities. Its weight is especially appreciated in an era in which the processes of suburbanization often become the primary form of the development of the larger cities in the world. These type of sites are often extensive, attractive in terms of location areas in city centers<sup>24</sup>. Seeing the potential of their development is a chance for economic gains from the increase in property prices. Michal Wisniewski describing this phenomenon on the example of the revitalization of DUMBO in Brooklyn, New York, gives a "recipe" for developers wishing to repeat the success of the place.<sup>25</sup>

The process of revitalization of urban areas is always a long-time project, but the success of its implementation depends on the ability to solve many different problems. The most common are conflicts arising from the conflicting interests of the various groups of stakeholders, unregulated ownership of real property, and sources of financing of the investment. High Line Park in New York is a very interesting example of an adaptation of

---

20 W. Kosiński, Sześćdziesiąt parków Manhattanu – kanwa jakości życia, op. cit., s. 169.

21 Pomysłodawcami projektu był Joshua David i Robert Hammond – mieszkańcy Manhattanu.

22 Various aspects of the revitalization of industrial areas were presented in the magazine "Autoportret. Pismo o dobrej przestrzeni", No. 1 (40) / 2013.

23 Piotr Lorens mentions in this group brownfields, post-military, post-railroads [in:] P. Lorenz, Specyfika procesów przekształceń i rewitalizacji różnych typów obszarów zdegradowanych w miastach polskich [in:] P. Lorenz, J. Martyniuk-Pęczek (ed.), Wybrane zagadnienia rewitalizacji miast, Wyd. Urbanista, Gdańsk 2009, pp. 26-31.

24 This thesis is confirmed by examples of revitalization projects in New York, to name just a few: DUMBO, Greenpoint-Williamsburg, Red Hook, whether carried out Hudson Yards (source: <http://www.nyc.gov/html/dcp/html/subcats/manhattan.shtml>, reading: 20/08/2013) in Krakow such example would be the Lokalny Program Rewitalizacji Zabłocia (source: <http://www.bip.krakow.pl>, read: 3/10/13), and in London, reconstruction of the Docks (Source I. Mironowicz, Przekształcenia struktury miejskich – projekty i realizacja [in:] P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek (red.), op.cit, pp. 105-120.

25 This subject is moving Michal Wisniewski: "(...) the slogan has become in a short time" revitalization. The spaces are often degraded historical towns and districts began to allocate new investments. (...) Lure for new users, and even fetish (...) was (...) the past, local identity and grown in the era of another key word - legacy. Investors interested in re-using old industrial centers, quickly became private market players, including corporations. In New York, a classic example of industrial interest in the past in the late 70s, it became DUMBO (Down Under the Manhattan Bridge Overpass), a small piece of waterfront Brooklyn Bridge located between the Brooklyn and Manhattan-"[in:] M. Wisniewski, Architektura po końcu nowoczesnego świata [in:] Autoportret, 1/2013, p.15.

the former land to the city park<sup>26</sup>, which can become an inspiration for social initiatives undertaken also in Polish cities.

## HISTORY

The history of the High Line goes back to 1927<sup>27</sup>, when the liquidation of the tracks running in the street level, along Tenth Avenue on the west side of Manhattan, the new construction of the railway viaduct above the ground level was proposed. For this project, the city authorities and representatives of the railway company reached an agreement on urban land use change, and the establishment of the necessary easements for the new investment.

The idea of above ground line was the result of several years of discussion on the possibility of eliminating trains from the city streets to improve the safety of its residents. Starting from 1847 in which the city government issued a permit for rail traffic in Manhattan for the maintenance of the rapidly growing port, the coexistence of rail traffic within the city streets became a problem. The number of accidents on the road was so dramatic, that in 1908 Tenth Avenue in Manhattan was called " the Avenue of death." Introduced in 1920, the idea of horse riders with flags, called the cowboys of the West Side, who had the task of warning of an oncoming train and maintain security on the streets, proved to be ineffective. In the face of a lost war: a man – machine, removal of the railway line from the ground seemed to be, the most reasonable solution .

Design of railway track running at a height of nearly 8 meters (about 25 feet) with a length 13mil (20.92 km) cost more than \$150 million. Measurable benefits of this project was the elimination of 105 intersections road - rail which significantly improved the security, and the significant expansion of the area Riverside Park. In 1929, the initial construction contracts were signed, and in 1931 the Company commenced the implementation of a new venture. In 1934, the High Line was officially opened for rail transport, although the first train started informally a new route in 1933. It should be noted that this line served only freight trains, and the area over which the rose was occupied mainly by factory buildings and warehouses. As a result, in contrast to similar lines in Brooklyn and Queens, where this type of communication lines directly bordered with residential buildings, trains were not so much a nuisance to the environment.

The era of the car as the primary means of transportation in New York in 1960 was the reason for the decision to demolish the southernmost section of the High Line. Year 1980 is the symbolic end of the ground rail in Manhattan, because that's when the last train crossed the route of the High Line.

In 1983, the city considered the idea of removing the entire line, but even then they were supporters of the High Line. One of them was Peter Obletz who created the Foundation for the Development of Western Railroad (The West Side Rail Line Development Foundation), whose objective was to restore rail traffic on the High Line, and save of the whole structure before demolition. At about the same time (1983) Congress established the national law of the conservation of existing rail corridors (National Trails System Act), for possible future needs of rail transport. Under this law areas High Line could be sold, rented or leased without the need to negotiate with landowners located below. In 1984 Obletz and his supporters came up with the intention of buying land for the High Line

---

26 Wojciech Kosinski called him a model example of Manhattan in the category of band parks in areas of old viaducts and overpasses, built for rail and rail [in:] W. Kosiński, Sześćdziesiąt parków Manhattanu – kanwa jakości życia [in] Wyd. Techniczne, 7-A / 2012, Wyd. Politechniki Krakowskiej, Kraków) 2012, p 169

27 Por. J. David, R. Hammond, High Line. The inside story of New York City's Park in the sky, Ferrar, Straus and Giroux, New York, 2011, s. 3-122, M. Rittenhouse, Nowy Jork. Od Mannhatty do Ground Zero, Wydawnictwo Czarne, Wołowiec 2013, s. 156-165, oraz <http://www.thehighline.org/about/high-line-history>, odczyt: 12.03.2013.

railway, which was negotiated with the Interstate Commerce Commission (The Interstate Commerce Commission - the ICC) with the result of agreement for the purchase of the railway line for a symbolic ten U.S. dollars. In the same year, the operator Amtrak passenger train company, began negotiations to take over the High Line and use it for secondary lines serving a major passenger rail hub station in New York, housing is also on the west side of Manhattan between 31st and 34th Street or Pennsylvania Station, called Penn Station. In 1986, the city government objected project of Peter Obletz, resulting that the ICC (Interstate Commerce Commission) has waived the previously negotiated purchase agreement with the opinion that his foundation did not show enough funds for the development of the High Line. In 1999 there was a change of ownership of the High Line, which since then has been the company CSX Transportation. The company wanting to resolve the future of the existing infrastructure and considered several scenarios. One of them was the demolition of the object, in particular, that the authorities of the city administration opted for this solution. However, due to the high cost of removing the entire structure, they sought another option to solve the problem of managing the High Line. The result of this search was to hire an independent planning organizations operating in the three contiguous states of the Regional Plan Association (RPA) to prepare a feasibility study of alternative use for the line. Two recommended by the designers solutions adopted in the study was modern urban railway and the city park. The results of the study became a form of social dialogue which was attended by representatives of the city, the owners of the neighboring properties, who was the most demanded group of removal of the entire line, and supporters of the revitalization of the area High Line. At one of the meetings, two residents of Manhattan Robert Hammond and Joshua David inspired by the social discussion, decided to take the initiative on the creation of a city park on the track, and the preservation of the existing structure. In 1999, they initiated the creation of the Association of Friends of the High Line, whose primary purpose was to protect the railway from demolition and the creation of a public space that retains the character of the place.

#### **PROJECT: HIGH LINE**

After the tragedy of the attack on the World Trade Center in September 2001, the city froze for a moment in anticipation of uncertain tomorrow, but at the same time people were united in national mourning and became more willing to act together. Friends of the High Line for many years continued their work, focused on acquiring new followers, seeking funds, troubleshooting formal and legal issues, and taking control over the area of the future park. All these efforts to save the High Line became a symbol of solidarity population of the city in pursuit of a common goal.

In March 2003, the association gained the favor of the city authorities to implement the project of revitalization High Line, which in large part was to be financed by private funds. Estimates prepared by the association confirmed the thesis that the High Line has a chance of success from an economic point of view. A detailed financial analysis confirmed that in the period of 20 years High Line would bring the city revenue, exceeding the costs of construction. Their estimates of how much the investment would increase the value of the surrounding real estate, which was based on analysis of other examples of completed parks in New York for three factors that influenced the growth of the surrounding real estate: the proximity of the park, attractiveness of the views from the windows aimed in his direction, and greater marketing potential of these locations. There was no doubt that the unique nature park would upgrade sites located at the edges by the unique character, at least in the scale of the city. The irrefutable proof of the possible future profits of the development was a study commissioned by the Friends of the High Line, showed that the cost of construction of the High Line will be \$ 65 million, while the projected profits for the city budget estimated at more than \$140 million of income because of the increase in value of surrounding properties (for 20 years).

In December 2002, the City Government with the Department of Transportation (the property owner) passed new regulations specifying the destination of the High Line to the new urban areas. The next step was January 2003, when, in order to find the best proposals for development of the area, an international architectural competition "Project High Line" was announced. 720 teams from 36 countries submitted their proposals to solve this extremely interesting design task. Contest entries were presented to inhabitants of the city in the building of Grand Central Station, where everyone could analyze all the proposals and express their opinion on them. In order not to restrict the imagination of designers, creating competition did not require a future feature of this area, hence the solutions adopted in the work of the competition were very diverse. As a result, the final stage of the selected four teams of finalists :

- James Corner Field Operations and Diller Scofidio + Renfro ,
- Zaha Hadid Architects with Balmori Associates, Skidmore , Owings & Merrill LLP , and studio MDA,
- Steven Holl Architects with Hargreaves Associates and HNTB ,
- TerraGRAM : Michael Van Valkenburgh Associates with DIRT Beyer Blinder Studio and Belle.<sup>28</sup>

In 2004, the association of Friends of the High Line, along with the City authorities, made the final selection of the winning concept for development of the entire area on the viaduct. The winning project was designed by Diller Scofidio + Renfro architects responsible for the project site, and its partner James Corner Field Office Operations, working in the field of landscape architecture. According to the accompanying description of the winning concept was "inspired by the melancholy, the natural beauty of the High Line, where nature took possession of this once so very lively piece of urban infrastructure". The assumptions designers have adopted solutions provide flexibility of operation, depending on the changing needs and capabilities of this dynamic space.

The project involved the removal of railway lines in some parts, but only for the communication. The basic premise was to preserve part of the track, recalling the original purpose and history of the place. On two episodes of the High Line, designers maintained the ability to pass through the existing crossings in the area of private buildings, just like before. The nature of the place is emphasized also by carefully designed elements of landscaping, lighting and vegetation in the park. Different varieties of grasses and flowers that spontaneously overgrown railway track, also served as inspiration for designers who are keeping the same type of vegetation gave the whole park unpretentious, full of lightness and freshness of nature, which is sort of a softening element not only for the steel overpass but also for the surrounding strongly urbanized urban fabric of New York.

In April 2006, after the final takeover of the area by the city (from the Department of Transportation) and the adoption of legal guarantees of the line, construction work was begun. In 2008, work started on the project landscape, and on 9 June 2009, the first section of the park was opened to visitors. The route runs through the park three most dynamic neighborhoods of Manhattan: Meatpacking District, West Chelsea, and Hell 's Kitchen/Clinton. In the thirties, when the High Line was formed, the surrounding area was dominated by industrial buildings. Now the buildings of factories and warehouses have been adapted to the art galleries, shops, museums or famous New York lofts.

## GOAL ACHIEVEMENT

Wojciech Kosinski wrote about the High Line": "Park (...) represents the 21<sup>st</sup> century public space"<sup>29</sup>. That is not the only flattering opinion about the park<sup>30</sup>, which from forgotten and unused space has become very attractive visually and one of the most

28 J. David, R. Hammond, high Line, op.cit, s.73-74, and 170-177.

29 W. Kosiński, Sześćdziesiąt..., op.cit, s.175.

30 List of selected press articles about the High Line park is located in the bibliographic list, position 6-12.

visited places in New York. Implementation of the park has helped to keep the specific nature and climate of this part of the city, and the ordinary railway tracks raised to the most popular city landmark. A walk in the park is a unique experience: firstly, you can watch the streets of the city from a different perspective, and secondly helps you feel the atmosphere of the era, when the railway line served its original function, and finally above all, provides place to relax on the "nature" in the center great metropolis. In the case of High Line Park, the success has several factors. The most important was the fact that it initiated the whole enterprise was a vision that destroyed the former tracks of the line could be a big advantage for the whole city. Later, it was the commitment and consistency to create a joint project, which gradually became involved more and more people, both professionals and ordinary citizens<sup>31</sup>.

## ARCHITECTURE

Areas adjacent to the High Line park, a linear system which is stretched to a length exceeding 2 km<sup>32</sup>, have become more attractive, and it resulted with new construction projects. Many new and modern buildings, designed by well-known personalities in the world of architecture, also raised the prestige of the area. Their projects were made by Jean Nouvel, Zaha Hadid, Steven Holl, and Diller Scofidio + Renfro, Balmori Associates and Skidmore, Owings & Merrill LLP<sup>33</sup>. In addition, at the southern entrance of the park at the intersection of Gansevoort and Washington, a new building for the Whitney Museum, designed by Renzo Piano is currently under construction. Renzo Piano is also the author of emerging at the same time the new headquarters of the Association of Friends of the High Line, located next to the future of the museum building, whose opening is scheduled for 2015. In contrast, the north side of the High Line is adjacent to a large area called the Hudson Yards<sup>34</sup>, which is another major revitalization project undertaken by the city in 2005. The new master plan of the area provides office buildings, commercial and residential integrated with the High Line park, and new parks and public spaces, the implementation of which was launched at 2012<sup>35</sup>.

## SUMMARY

Rem Koolhaas, fascinated by Manhattan and its architecture, called it a model of densified urban structure that is the "culture of congestion"<sup>36</sup>. But life in New York usually means the lack of optimal living space, squeezed to the limit, continuous rush, polluted air, and hours spent in endless traffic jams. The principles of sustainable development adopted by many cities aim to improve the quality of life of their inhabitants. Similarly, in New York. The city authorities make the investment, so that the living standards of the average person will raise by the greater availability of green areas. Announced in 2007, the development of a strategic plan that is New York PlaNYC 2030<sup>37</sup> is assumed not only to increase the number of dwellings, parks and recreation areas, but also insists on the introduction of clean technologies to the daily functioning of the city. High Line Park is together with Brooklyn Bridge Park, the most famous execution adopted by the city government policy of "green New York."

---

31 This story is the subject of the book - an interview with the main initiators of the creation of the park: J. David, R. Hammond, the High Line. The inside story of New York City's Park in the sky, Ferrar, Straus and Giroux, New York, 2011.

32 Park High Line stretches for 1.45 miles (2.33 km) from Gansevoort Street to West 34th Street (18 blocks).

33 J. Hill, Guide to contemporary New York City Architecture, Norton & company, New York 2011, pp. 73-75, and on the basis of information gathered by the author during his stay in New York.

34 The area includes more than six quarters checker system of New York.

35 This information can be found on the website of the Department of City Planning: [www.nyc.gov/html/dcp/html/hyards/hymain.shtml](http://www.nyc.gov/html/dcp/html/hyards/hymain.shtml), 20.09.2013.

36 R. Koolhaas, Delirious New York, The Monacelli Press, New York 1994, p.10.

37 See. [www.nyc.gov/](http://www.nyc.gov/) PlaNYC, reading 09/20/2013.

The success of the park on the High Line tracks meant that the resulting revitalization projects similar areas in other cities around the world to mention here only Bloomingdale Trail in Chicago, Reading Viaduct Project in Philadelphia or Duddeston Viaduct in Rotterdam<sup>38</sup>. High Line Park project was not a new idea, because earlier in 1993 have been completed the world's first park on the ground or French Promenade Plantee - park on the site of the railway line in Paris<sup>39</sup>.

High Line Park, built on the old railroad tracks in Manhattan is an example of creativity, entrepreneurship, and effective social activities, which was the key factor for the success of the investment. Implementation of the project was made possible thanks to the members of the association "Friends of the High Line" - a group of enthusiasts who have managed to overcome all the problems associated with formal issues, and raise funds for its implementation<sup>40</sup>.

#### Bibliografia

- [1] David J., Hammond R., High Line. The inside story of New York City's Park in the sky, Ferrar, Straus and Giroux, New York, 2011.
  - [2] Koolhaas R., Delirious New York, The Monacelli Press, New York 1994.
  - [3] Kosiński W., Sześćdziesiąt parków Manhattanu – kanwa jakości życia [w:] Czasopismo Techniczne, 7-A/2012, zeszyt 29, s. 163- 251.
  - [4] Lorens P., Martyniuk-Pęczek J.(red.), Wybrane zagadnienia rewitalizacji miast, Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk 2009.
  - [5] Rittenhouse M., Nowy Jork. Od Mannahatty do Ground Zero, Wydawnictwo Czarne, Wołowiec, 2013.
- Czasopisma:
- [6] D. Cardwell, For High Line visitors, park is a railway out of Manhattan, New York Times, 21.07.2009, [http://www.thehighline.org/press/articles/072109\\_nytimes](http://www.thehighline.org/press/articles/072109_nytimes), odczyt 20.01.2011.
  - [7] A. Gregor, As a Park Runs Above, Deals Stir Below, The New York Times, 08.10.10, [http://www.thehighline.org/press/articles/081010\\_nytimes](http://www.thehighline.org/press/articles/081010_nytimes), odczyt 12.01.2011.
  - [8] S. Kershaw, In West Chelsea, a High Line Boomlet, The New York Times, 11.11.10, [http://www.thehighline.org/press/articles/111110\\_nytimes](http://www.thehighline.org/press/articles/111110_nytimes), odczyt 26.05.2011.
  - [9] C. Kilgannon, High Line's Next Phase: Less Glitz, more intimacy, The New York Times, 12.19.10, <http://cityroom.blogs.nytimes.com/2010/12/19/high-lines-next-phase-less-glitz-more-intimacy>, odczyt 26.05.2011.
  - [10] R. Pujol, Future rising on West Side, am New York, 08.23.10, <http://www.amny.com/urbanite-1.812039/future-rising-on-west-side-1.2232000>, odczyt 20.03.2011.
  - [11] Ch. Schultz, Francis Cape, The Other End of the Line, The Brooklyn Rail, 22.10.2010, <http://www.brooklynrail.org/2010/12/artseen/francis-cape-the-other-end-of-the-line>, odczyt 20.04.2011.
  - [12] K. Taylor, After High Line's success, other cities look up, New York Times, 14.07.2010, [http://www.thehighline.org/press/articles/071510\\_nytimes](http://www.thehighline.org/press/articles/071510_nytimes), odczyt 20.01.2011.

#### O AUTORZE

Doktorantka na WAPK. Interesuje się problemami związanymi z rozwojem współczesnych metropolii, oraz zależnościami pomiędzy urbanistyką a polityką miejską.

#### AUTHOR'S NOTE

PhD student at the Faculty of Architecture, Cracow University of Technology. Interested in the problems of the development of the modern metropolis, and the relationships between urban planning and urban policy.

<sup>38</sup> See K. Taylor, After High Line `s success, other cities look up, New York Times, 14.07.2010, [http://www.thehighline.org/press/articles/071510\\_nytimes](http://www.thehighline.org/press/articles/071510_nytimes), read 20.01.2011.

<sup>39</sup> W. Kosiński, Sześćdziesiąt..., op.cit, s.175.

<sup>40</sup> The originators of the project was Joshua David and Robert Hammond - the inhabitants of Manhattan.