

SŁAWOMIR ŁOTYSZ*

**PARK NA TORACH. PRZYKŁAD ADAPTACJI
WIADUKTU KOLEJOWEGO NA TEREN ZIELENI**

Streszczenie

Wiadukt biegnącej zachodnim brzegiem Manhattanu starej i od lat nieużywanej linii kolejowej przez lata zarósł krzakami i drzewami. Ostatnio, po trzech dekadach dyskusji na temat potencjalnego przeznaczenia tego reliktu przemysłowej przeszłości zachodnich dzielnic miasta, został zagospodarowany jako park. Od razu stał się wyjątkową atrakcją przyciągającą tłumy turystów i nowojorczyków. Niecodzienny sposób wykorzystania starego wiaduktu wskazuje kierunek, w którym z powodzeniem mogą podążać inni projektanci i właściciele podobnych reliktyw.

Słowa kluczowe: rewitalizacja, park, architektura krajobrazu,
dziedzictwo przemysłowe

WPROWADZENIE

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

Pierwsze tory ułożono na tej trasie już w 1847 roku. Biegły na poziomie terenu oddzielając miasto od nabrzeża rzeki Hudson. W miejscach, w których tory przecinały ulice i aleje, dochodziło do licznych wypadków, toteż biegnącą wzdłuż tej trasy 10th Avenue szybko przechrzczono na „Aleję Śmierci”. W 1929 roku zdecydowano przebudować linię tak, by zapobiec tragicznym wypadkom, a zarazem usprawnić funkcjonowanie tej linii. Wiadukt poprowadzono przez środek kwartałów zabudowy. Czasem nawet tory przebiegały przez budynki fabryczne, jakie dominowały w tej dzielnicy. Po High Line kursowały głównie pociągi towarowe z surowcami transportowanymi wprost do zakładów. Równie

* Instytut Budownictwa, Uniwersytet Zielonogórski

łatwy był odbiór gotowych produktów. Rozwój transportu samochodowego w latach 50. sprawił, że znaczenie tej linii kolejowej znacznie zmalało. Ostatni pociąg – transport trzech wagonów mrożonych indyków – pokonał tę trasę w 1980 roku. Od tej pory stalowa konstrukcja już tylko zaciemniała ulice, a na nieużywanych torowiskach wyrosły krzaki i drzewa.

W latach 90. właściciele terenu pod wiaduktem zawiązali stowarzyszenie domagając się usunięcia pozostałości linii kolejowej. We wrześniu 1992 roku Federal Interstate Commerce Commission wydała zgodę na wyburzenie całego wiaduktu. Odcinek na długości pięciu kwartałów od Gansevoort do Bank Street padł nawet wcześniej, bo na początku 1991 roku. Proces wyburzania ustał, gdy pojawiły się wątpliwości, kto ma zań zapłacić. Władze federalne chciały rozłożenia kosztów pomiędzy firmę Conrail, ostatniego zarządcę linii kolejowej, a właścicieli posesji, przez które przebiegała. Spór i procesy sądowe trwały przez lata, tymczasem w mieście dojrzał coraz silniejszy ruch na rzecz ocalenia relikwów High Line jako zabytku techniki. Nie bez znaczenia było ożywienie, jakie w końcu lat 90. stało się udziałem dzielnicy Chelsea i całego zachodniego Manhattanu. Chelsea stało się modne. W starych fabrykach zaczęto urządzać mieszkania, pojawiły się klimatyczne knajpki i markety, zaczęli się tu przenosić artyści, studenci i podstarzali hippisi. Za nimi zawitali turyści. Stara High Line przebiegała m.in. przez kwartał, w którym dziś mieści się niesłychanie popularny zespół handlowo-usługowy Chelsea Market. W starych wnętrzach, niemal w sercu dawnej dzielnicy ubojni i rzeźni (zwanej Old Meat District) przy 9th Avenue i 15th Street ulokowały się sklepy, punkty usługowe, restauracje i kawiarnie. Centralny pasaż wiję się nieregularnie. Nierówność posadzek, surowość ceglanych i betonowych ścian, żelazne elementy konstrukcji nośnych kontrastują ze szkłem, aluminium i nierdzewną stalą współczesnego detalu architektonicznego i elementów wyposażenia wnętrz poszczególnych sklepów. Wzdłuż i w szereg biegną dziesiątki rur, czy to pozostałości po dawnych instalacjach wodnych i kanalizacyjnych czy też zwykłe atrapy pełniące rolę dekoracji. Choć na wysokości 15th Street High Line jest już rozebrana, belki nośne wiaduktu przechodzącego przez budynek zachowały się. Widać je nad korytarzem prowadzącym do zachodniego wyjścia marketu.

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

ki. W sukurs przyszły im pozytywne przykłady realizacji obiektów, których projektanci nie tylko umiejętnie wkomponowali je w przestrzeń wokół wiaduktu (a raczej: pod nim), ale uczynili z tego sąsiedztwa zaletę. Projekt myjni samochodowej Chelsea Carwash, wzniesionej w 2000 roku wyszedł z pracowni Cybul & Cybul and Chrstopher K. Grabe i od razu został dobrze przyjęty przez krytyków: „To szkliste poszycie nad ciemną stałą jest widokiem bardziej zatrzymującym wzrok niż jakiekolwiek migające, neonowe cuda” – na łamach żurnalu „Architecture” pisała wówczas krytyk Anne Guiney.

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



Rys. 1. High Line Park jest dość zatłoczony (aut. 2012)
Fig. 1. High Line Park is usually quite crowded (aut. 2012)

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

Przyjaciele High Line zdawali sobie sprawę, że realizacja projektu Nouvela zniweczyłaby ich zamiary. To tak, jakby z tortu ktoś wykroił sam środek z wiesienką. Koronnym argumentem w prawnej batalii przeciwko projektowi „błyskotliwego, ale niezbyt czułego na kontekst miejsca francuskiego architekta”, jak określił go Robert Stern – autor monumentalnego dzieła „New York 2000” – była zbyt duża wysokość budynku w porównaniu ze średnią w tej dzielnicy. Przyjaciele High Line wygrali w sądzie jeszcze raz w 2002 roku podważając decyzję o rozbiórce wiaduktu podjętą przez odchodzącego burmistrza Giulianiego. Tym razem to miłośnicy i obrońcy tego zabytku techniki przeszli do ofensywy. Postanowili zmienić nastawienie władz miejskich tak, by te nie próbowały więcej rozebrać wiaduktu. Wykonano plan studialny z analizą skutków inwestycji, z której wynikało, że zamiana wiaduktu na otwartą przestrzeń publiczną przyniesie miastu spore korzyści ekonomiczne. Nadzieja na pomyślny finał walki o zachowanie High Line, niewątpliwie wartościowego zabytku techniki, choć w opinii wielu szpetnej, bezużytecznej bariery krępującej rozwój tej części miasta, przysła nieoczekiwanie ze strony biznesu. Zabytek jest wart tyle, ile przynosi realnego zysku liczonego w dolarach, a najlepiej – w milionach dolarów. Gdy burmistrzem Nowego Jorku został Michael Bloomberg, osobiście poparł ideę adaptacji starej linii kolejowej w teren rekreacyjny.

We wrześniu 2003 roku część wiaduktu wraz z otaczającym terenem została oficjalnie uznana za obiekt zabytkowy. Ogłoszono też międzynarodowy konkurs architektoniczny na koncepcję zagospodarowania High Line. Wpłynęło nań 720 projektów. Zwyciężyła koncepcja biura Diller Scofidio + Renfro. Projekt zieleni wykonała pracownia Field Operations. Architekci przedstawili projekt przestrzeni publicznej stanowiącej powiązanie parku florystycznego z uwydatnieniem walorów zabytku techniki.

W latach 2006-2009 trwały prace budowlane na pierwszym odcinku. Wiadukt poddano gruntownemu remontowi – usunięto całą roślinność, warstwę wegetatywną, podkłady kolejowe i podsypkę. Odsłoniętą konstrukcję stalową wiaduktu poddano konserwacji, wymieniono najbardziej skorodowane elementy. Założono drenaż i niezbędne instalacje, po czym odtworzono wszystkie warstwy po kolei. Na końcu posadzono całkowicie nową roślinność dbając jedynie o zgodność gatunków z tymi, które rosły tam wcześniej w stanie dzikim. Ten etap rewitalizacji nowojorskiego wiaduktu wyraźnie pokazuje, z jak wielką mistyfikacją mamy do czynienia. „Zachowajmy High Line w stanie dzikim!” – wołali przez ostatnie dwie dekady obrońcy tego wyjątkowego zabytku techniki, tymczasem fotografie ukazują pracowników plantujących według schematu nakerślonego przez architektów krajobrazu z Field Operations kępy trawy i rośliny w innych okolicznościach uważane za chwasty.



Rys. 2. Stare szyny wkomponowane w nową nawierzchnię (M. Lizurej 2009)

Fig. 2. Old rails incorporated into new pavement (M. Lizurej 2009)

Powstała wygodna trasa wycieczkowa prowadząca przez coraz bardziej popularne dzielnice miasta. Koszt inwestycji przekroczył 150 milionów dolarów, z budżetu miasta pochodziło 43 miliony. Warto zauważyć, że miasto zaangażowało się w tę inwestycję niekoniecznie kierując się wolą ochrony nieczynnej linii kolejowej czy nadzieją pozyskania przychylności potencjalnych wyborców zrzeszonych w społecznych organizacjach broniących High Line. Ani jedno ani drugie nie tłumaczyłoby wyłożenia na ten cel tak dużej sumy z miejskiego bu-

dżetu. Informując o wyasygnowanej kwocie Bloomberg jednoznacznie wskazał, skąd taka zdecydowana zmiana w podejściu władz. Zgodnie z wyliczeniami wpływy z podatków w związku ze wzrostem wartości terenu oraz rozwojem aktywności gospodarczej wyniosą 262 milionów dolarów w ciągu następnych 20 lat.



Rys. 3. Fragment parku – plac nad Dziesiątą Aleją (aut. 2012)

Fig.3. Square above the Tenth Avenue (aut. 2012)

High Line, jako zabytek techniki oswojony przez dziką przyrodę, a następnie wtórnie ucywilizowany przez architektów, na dobre już zaistniał w świadomości nowojorczyków. W tym wzroście popularności kryje się jednak niebezpieczeństwo. Magnetyczna siła starego wiaduktu kusi architektów i właścicieli przyległych terenów, by nawiązać do jego postindustrialnej formy. Pamiętać trzeba, że mowa tu o obiekcie, którego długość przekracza dwa kilometry – takich natchnionych realizacji mogą być dziesiątki. Zagrożenie sztafą zastępuje to, co stało się ze wspomnianą już myjnią samochodową w Chelsea. Myjnia została ostatnio zamknięta i działkę sprzedano sieci sklepów Milk Studios. Architekci ze studia Richard Lanka & Associates działający na zlecenie nowego właściciela terenu, usunęli charakterystyczną szklaną attykę, tak chwaloną przez krytyków, nowojorczyków i turystów. Odsłoniли w ten sposób wiadukt czyniąc jego odbiór podobnym do tego, czego doświadczyć można na pozostałych kilometrach pierzei. Wewnątrz, równie sztafpowo podkreślono stalowe, nitowane belki dźwigające całą konstrukcję. Powstał efekt identyczny z tym, co od lat można oglądać w Chelsea Market. Gdy wokół wszystko jest trendy i na topie, gdzie jest miejsce na indywidualizm i klasę? Amanda Burden, przewodnicząca

New York City Planning Commission powiedziała „...stawianie czegokolwiek w pobliżu High Line wymaga od architektów, by byli bardziej innowacyjni niż w innych rejonach Manhattanu.” Jak widać nie wszyscy architekci są w stanie podołać temu wyzwaniu.

LITERATURA

1. GUINEY A.: *Chelsea Carwash New York City*. „Architecture.” 10/2000. s. 88
2. KAYATSKY I.: *New York's High Line reveals first look at its new plans*. „Architectural Record.” 5/2005, s. 60
3. PEARSON C.: *James Corner Field Operations and Diller Scofidio + Renfro change our perspective on parks with the High Line*. „Architectural Record.” 10/2009, s. 86
4. PLATT R.: *The Humane Megacity: Transforming New York's Waterfront*. „Environment.” 7/8.2009, s. 46
5. STEPHENS S.: *Master of the Metropolis*. „Architectural Record.” 1/2010, vol. 198, s. 7
6. STERN R. (red.): *New York 2000: Architecture and Urbanism from the Bicentennial to the Millennium*. Nowy Jork: Monacelli, 2006
7. ULAM A.: *New York's High Line spurring innovative buildings and planning*. „Architectural Records.” 6/2006. s. 54

RE-USING OLD RAILWAY VIADUCT AS A CITY PARK

Summary

An old railway viaduct running along the west banks of Manhattan, had been remaining idle for thirty years. Now it has been turned into a public park. Carefully designed by a renowned architectural company almost instantly became a point of interest for New Yorkers and tourists. This excellent example of modernization of postindustrial relic attracted much attention from promoters of reusing post-industrial heritage.

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