

## **PARK HIGH LINE - PRZESTRZEŃ PUBLICZNA JAKO REZULTAT REWITALIZACJI POSTINDUSTRIALNEGO DZIEDZICTWA ZACHODNIEGO MANHATTANU**

### **THE *HIGH LINE* PARK – PUBLIC SPACE AS A RESULT OF POST-INDUSTRIAL HERITAGE OF WESTERN MANHATTAN REVITALISATION**

**Wiesława Gadomska**

dr inż. arch.

**Wojciech Gadomski**

mgr inż. arch.

Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie  
Wydział Kształtowania Środowiska i Rolnictwa  
Katedra Architektury Krajobrazu i Agroturystyki  
Biuro Architektoniczne GADOMSCY, Olsztyn

#### **STRESZCZENIE**

Zachodnie wybrzeże nowojorskiego Manhattanu zmienia swoją funkcję i wizerunek. Południowo-zachodnie obszary Chelsea i Meatpacking District z dzielnic magazynowo-przemysłowych ewoluują w kierunku postindustrialnych przestrzeni identyfikowanych ze światem sztuki, mody, wzornictwa i biznesu. Adaptowana zabudowa uzyskuje funkcje mieszkaniowe o unikatowym standardzie przestrzennym. Proces gentryfikacji znacznego obszaru miasta stwarza pole twórczego działania w jego przestrzeni. Zrealizowana idea ocalenia i adaptacji dawnej, napowietrznej linii kolejowej, silnie zdefiniowała specyficzny, kulturowy charakter otaczającej przestrzeni uzyskując niezwykle poziom akceptacji społecznej.

Słowa kluczowe: Nowy Jork, napowietrzna linia kolejowa, park liniowy.

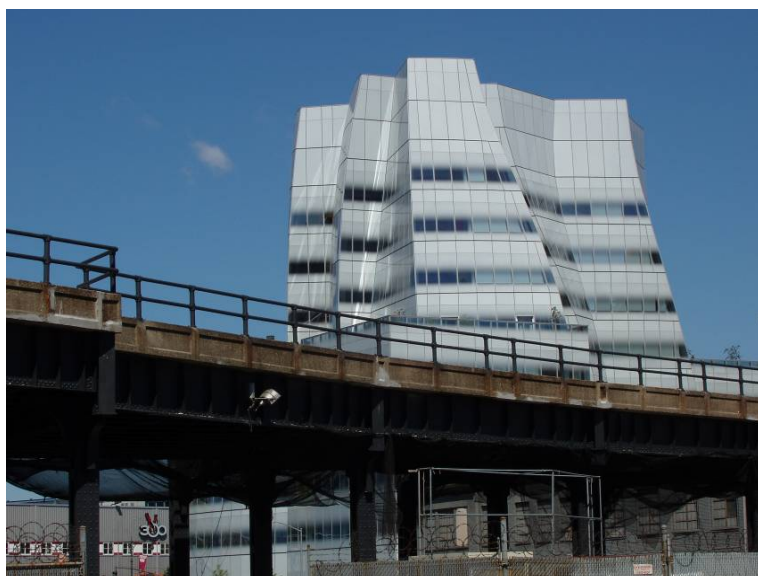
#### **ABSTRACT**

The western coast on Manhattan in New York is changing its function and image. The areas of Chelsea and Meatpacking District evolve from warehousing-industrial districts towards post-industrial spaces identified with the world of arts, fashion, design and business. The process of gentrification of a significant town area may offer options for creative activities within its space. The implemented idea of rescuing and adapting the former elevated railway line, strongly defined specific, cultural character of the surrounding space, obtaining an unusual level of public acceptance.

Key words: New York, elevated railway line, linear park.

## HIGH LINE W KRAJOBRAZIE MIASTA

Zbudowana w latach 1929 - 1934 nadziemna linia kolejowa, obsługująca intensywny ruch towarowy w zachodniej części Manhattanu, pozostawiła trwały ślad w krajobrazie miasta. Projektowano ją przede wszystkim z myślą o poprawie bezpieczeństwa ruchu – dotychczasowy intensywny i chaotyczny ruch pieszy, konny, samochodowy oraz kolejowy odbywający się wzdłuż oraz w poprzek *10 Alei* był przyczyną częstych kolizji i śmiertelnych wypadków<sup>1</sup>. Nowe bezkolizyjne rozwiązanie, zakładało lokalizację torowiska na stalowej estakadzie wysokości blisko 10 metrów powyżej poziomu gruntu (ryc. 1). Zrealizowana linia kolejowa, przebiegająca na długości blisko 2 kilometrów, zaczynała się na południu Manhattanu poniżej 12 ulicy, kończyła natomiast na wysokości ulicy 34, biegnąc w wąwozie zwartej magazynowej i fabrycznej zabudowy, często przejeżdżając przez wnętrza przemysłowych hal. Czarna, stalowa konstrukcja nośna torowiska o charakterystycznym dla epoki „miękkim” detalu stanowiła integralny, niemalże organiczny element industrialnej części miasta.



Ryc. 1. Dawna linia kolejowa - element współczesnego krajobrazu miejskiego, w tle budynek IAC F. Gehry'ego. Źródło: fot. W. Gadomski (2007)

Fig. 1 Former railway line – an element of contemporary urban landscape; the IAC building by F. Gehry in the background. Source: photo by W. Gadomski (2007)

Zmiana wizerunku nastąpiła po roku 1980, kiedy ruch towarowy odbywający się linią kolejową definitywnie zamarł. Przez kolejne dziesięciolecia trasa kolei towarowej ulegała swoistej biologicznej sukcesji tworząc autonomiczny, naturalny ekosystem dostępny i doceniany jedynie przez lokalne grono entuzjastów.<sup>2</sup> W latach 80. i 90. podejmowano różnorodne inicjatywy.<sup>3</sup>

Za udaną próbę zwrócenia uwagi na rangę i wartość postindustrialnego dziedzictwa dzielnicy należy uznać zrealizowany w sąsiedztwie torowiska w 1999 roku obiekt *Art Galleries & Studios* (ryc. 2). Ta, zauważona przez krytykę architektoniczną galeria, autorstwa *Smith and Thompson Architects*<sup>4</sup>, zlokalizowana u zbiegu *10 Alei* i 23 ulicy wchodziła w bezpośredni dialog z opuszczoną linią kolejową poprzez kontekst lokalizacji, skalę obiektu i rozwiązania materiałowe (płyty ze stali kortenowskiej). Późniejsze, również czytelne odwołania architektoniczne do industrialnego dziedzictwa dzielnicy – wielopiętrowa nad-

<sup>1</sup> David J., Hammond R., *High Line. The Inside Story of New York City's Park in the Sky*, Wyd. Farrar, Straus and Giroux, Nowy Jork, 2011, s.135

<sup>2</sup> Ibidem., ss. 147-160.

<sup>3</sup> Ibidem., ss. X-XI.

<sup>4</sup> Sirefman S., *New York. A guide to recent architecture*, Wyd. ellipsis, Londyn, 2001, rozdział 5.6.

budowa historycznego budynku magazynowego *The Potter House*<sup>5</sup>, czy udana rewitalizacja dawnej fabryki biszkoptów *Chelsea Market*<sup>6</sup> w dużym stopniu przyczyniły się do jego współczesnej aprecjacji.

Ryc. 2. Art Galleries & Studios, w tle fragment dawnego torowiska. Źródło: fot. W. Gadomska (2003)

Fig. 2. Art Galleries & Studios, a fragment of the old railway track in the background. Source: photo by W. Gadomska (2003)



### HIGH LINE – NOWA KONCEPCJA PARKU

Ogłoszony w 2003 roku przez grupę „*Friends of High Line*”<sup>7</sup> ideowy konkurs poszukujący pomysłu na zagospodarowanie dawnej linii kolejowej pozostawiał otwartą kwestię współczesnej reinterpretacji kulturowego dziedzictwa i wynikającej z niej nowej funkcji użytkowej. Ekstremalne warianty konkursowych koncepcji zakładały między innymi wykorzystanie dawnego torowiska jako długiego, liniowego basenu (*High Line Pool*, Natalie Rinne Austria) czy trasy kolejki *roller-coaster* (Front Studio of New York)<sup>8</sup>. Wyłoniony w drugim, zamkniętym etapie konkursu zespół projektowy *Field Operations/Diller Scofidio+Renfro* przyjął zasadę „*obrony High Line przed architekturą*”<sup>9</sup>, przedstawiając ideę liniowego parku jako swoistego *continuum* formalno-funkcjonalnego (ryc. 3). W założeniach projektowych *High Line*, w warstwie funkcjonalnej, utrzymywała pierwotną, komunikacyjną rolę, tworząc tym razem, atrakcyjny ciąg pieszy, natomiast w warstwie formalnej adaptowała artefakty dawnej linii kolejowej (stalowa konstrukcja estakady, szyny dawnych torów, infrastruktura techniczna) jako kanwę kompozycyjną nowego parku. Trafność koncepcji utworzenia nowego miejskiego parku, jakim stało się *High Line*, w południowo-zachodniej części miasta należy oceniać również w szerszym kontekście urbanistycznym, związanym z postępującym procesem rozwoju funkcji mieszkaniowej na dawnych terenach przemysłowych. Najbliższe, ogólnodostępne tereny zielone dostępne z *Meatpacking District*, położone są w znacznej odległości (*Washington Square Park*, *Union Square Park*, *Madison Square Park*)<sup>10</sup> i z racji intensywnego ruchu miejskiego należy uznać je za słabiej trudno dostępne. Zapotrzebowanie na park o charakterze „dzielnicowym”, w

<sup>5</sup> Weiss S., *New York. Architecture & design*, Wyd. teNeues Publishing Group, 2007, s. 20.

<sup>6</sup> La Fafge A., *On the High Line*, Wyd. Thames & Hudson, Nowy Jork, 2012, s. 81.

<sup>7</sup> David J., Hammond R., *High Line. The Inside...*, op. cit., s. 9.

<sup>8</sup> Ibidem, ss. 163-168.

<sup>9</sup> Ibidem, s. 77.

<sup>10</sup> Gadomska W., *Zieleń w przestrzeni publicznej Manhattanu*, w: *Zieleń w przestrzeni publicznej miast: funkcja - kreacja - identyfikacja*, Polskie Zrzeszenie Inżynierów i Techników Sanitarnych, Toruń, 2009, s. 97 - 108.

obliczu czytelnej i długofalowej tendencji wprowadzania funkcji mieszkaniowej do poprzemysłowej dzielnicy, w sposób oczywisty racjonalizowało wybór koncepcji utworzenia nowego miejskiego parku.



Ryc. 3. Park liniowy w układzie przestrzennym miasta  
Źródło: fot. W. Gadomski (2013)

Fig. 3. Linear park in the urban plan of the town .  
Source: photo by W. Gadomski (2013)

## KOMPOZYCJA PARKU I ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

Park *High Line* można odczytywać jako sekwencję kameralnych, subiektywnych wewnątrz krajobrazowych o wspólnej osi kompozycyjnej, którą tworzy ciąg komunikacji pieszej. Geometria pieszego ciągu, zawarta w asymptotach krawędzi wiaduktu, ma płynny, „swingujący” przebieg czytelnie odwołujący się do geometrii rozjazdów kolejowych dawnego torowiska z jego charakterystycznymi skosami i promieniami.<sup>11</sup> Tak prowadzona linia ruchu, wielokrotnie zmieniająca kąt poruszania się i percepcji wzrokowej obserwatora, zapewnia wielość otwarć i kierunków widokowych ukazujących charakterystyczny dla Nowego Jorku, dynamiczny i złożony krajobraz miejski.<sup>12</sup> Sekwencyjnie następujące po sobie, kameralne wnętrza krajobrazowe powstały w charakterystycznych i szczególnych punktach starej linii kolejowej. Tworzą je między innymi: przelotowe podcienie dawnych hal magazynowych, odnogi bocznic kolejowych (15 i 16 ulica), skwer przy „*Alei Śmierci*” (tak, z powodu częstych, śmiertelnych wypadków kolejowych, nazywana była 10 *Aleja*, kiedy jeszcze w jej poziomie przebiegały tory) czy punkt widokowy *BILLBOARD* na wysokości 26 ulicy. Poszczególne odcinki *High Line*, w swojej kompozycji i detalu odwołują się do historycznej narracji, klimatu oraz lokalnej specyfiki i kolorytu miejsca (*graffiti*, *street art.*), włączając w to naturalną szatę roślinną, która onegdaj zaanektowała dawne torowisko.

Wysoką jakość nowej przestrzeni publicznej, którą stał się park *High Line*,<sup>13</sup> osiągnięto również poprzez indywidualne, interesujące rozwiązania projektowe; najważniejsze z nich przedstawiono poniżej.

■ **Płaszczyzny ruchu.** Zostały zaprojektowane w oparciu o indywidualną, modułarną kształtkę betonową, nawiązującą w wydłużonych proporcjach do tradycyjnych podkładów

<sup>11</sup> Ulam A, *Back on Track, Landscape Architecture*, 10/2009, s. 90 - 109.

<sup>12</sup> Kosiński W., „*Serce świata*” - *Manhattan*, Czasopismo Techniczne 3-A/2008, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków, ss. 99 - 109.

<sup>13</sup> Kosiński W., *Sześćdziesiąt parków Manhattanu - kanwa jakości życia*, Czasopismo Techniczne 7-A/2012, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków, s. 175



kolejowych. Prefabrykowane elementy wykonano z grubego, łamanego kruszywa czytelnie nawiązując do dawnej podbudowy torowiska. Montaż prefabrykatów ma szeroką, otwartą spoinę, poza ciekawym światłocieniowym rysunkiem, umożliwia szybki odpływ wód opadowych do niżej położonych warstw izolacyjnych i retencyjnych (wody opadowe są w blisko 90% wykorzystane do nawadniania materiału roślinnego). Nawierzchnia w całości jest rozbierna, umożliwia to monitorowanie stanu technicznego warstw izolacyjnych i drenażowych oraz ich ewentualną naprawę.

■ **Powierzchnie biologicznie czynne.** Stanowią one ponad 50% powierzchni parku. Projekt zieleni w dużym stopniu polegał na adaptacji gatunków roślin, które przez dziesięciolecia w sposób samoistny „skolonizowały” dawne torowisko. Pierwotną szatę roślinną uzupełniają szczególne gatunki krzewów, traw, kwiatów i bylin odpornych na trudne warunki wegetacji, jakie stwarza specyficzna lokalizacja (silny wiatr, intensywne nasłonecznienie, płytkość warstwy wegetacyjnej). Mimo zróżnicowania wysokości oraz wielości kształtów tekstur i kolorów osiągnięto spójną całość. Zamierzeniem projektowym było utrzymanie procesu wzrostu i zamierania roślin w powtarzającym się, dynamicznym cyklu wpisanym w sezonowość pór roku – osiągnięto to, poza doбором gatunkowym, również poprzez szczegółowy harmonogram wysiewu i pielęgnacji roślin.<sup>14</sup>

■ **Detale architektoniczne i „umeblowanie parku”.** Wprowadzają one drobną, ludzką skalę w przestrzeń dawnego torowiska (ryc. 4). Elementem powtarzalnym, wyznaczającym swoisty rytm poruszania się wzdłuż parku jest niezwykle detal ławki, niemalże organicznie zintegrowanej z prefabrykowaną płaszczyzną ruchu.

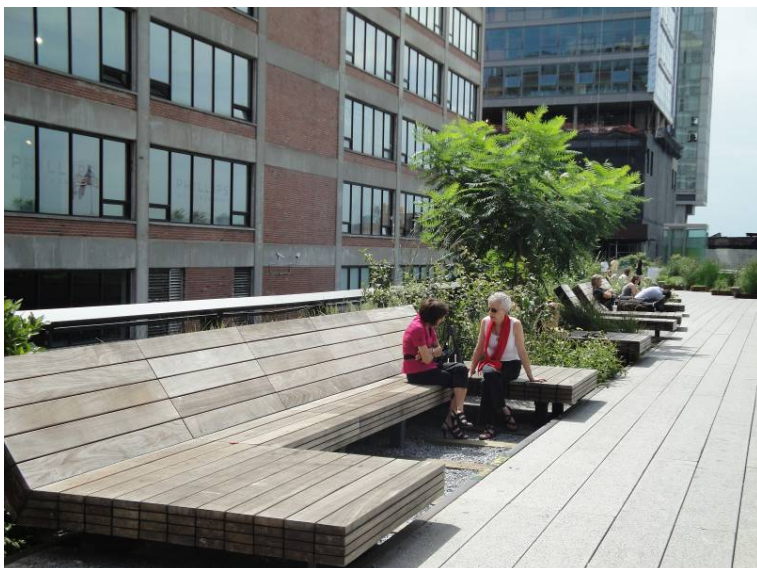
Ponadto, poszczególne fragmenty *High Line* wyposażono w indywidualne „meble parkowe” w czytelny sposób odwołujące się do historii miejsca, między innymi poprzez zastosowanie materiałów i technologii obecnych w dziewiętnastowiecznej technice kolejowej. Współczesnym nawiązaniem do dawnego kodu materiałowo-kolorystycznego jest częste stosowanie stali kortenowskiej, naturalnie patynowanego drewna egzotycznego czy łamanego kamienia. Ważnym detalem, konsekwentnie pojawiającym się na całej długości parku są autentyczne szyny kolejowe, które po zainwentaryzowaniu i rozebraniu na czas budowy powtórnie wróciły na dawne miejsce.

■ **Oświetlenie parku.** Wykorzystano źródła światła w technologii LED, w większości emitujące światło pośrednie. Poza podstawową funkcją oświetlenia ciągu pieszego, światło akcentuje eksponowane detale stalowej konstrukcji *High Line*, elementy małej architektury, zieleni oraz współtworzy poszczególne wnętrza parkowe. Źródła światła, projektowane w większości na niskich wysokościach i wbudowane w elementy małej architektury ograniczają spektrum poświaty do płaszczyzny ciągu komunikacyjnego parku – zapobiega to ewentualnemu oślepianiu pieszych i kierowców poruszających się w niższym poziomie chodników ulic i alei. Stonowana iluminacja podkreślająca liniowy charakter parku, wbudowana w wewnętrzne krawędzie balustrad estakady, tworzy natomiast nowy element miejskiego, nocnego krajobrazu.

■ **Przystosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych.** Zapewniono wyposażenie w dźwigi osobowe czterech, spośród dziewięciu punktów wejściowych prowadzących z poziomu ulic na poziom estakady parku. Dużym ułatwieniem w poruszaniu się w obszarze parku jest wygodna, ponad standardowa szerokość ciągu komunikacyjnego<sup>15</sup>, umożliwiająca swobodne mijanie się grup spacerowiczów, w tym osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. W wielu miejscach główny ciąg pieszy uzupełniany jest ponadto dodatkowym, równoległym traktem zapewniającym przejazd osobom niepełnosprawnym. Fragmenty parku o zmiennym poziomie skomunikowano łagodnymi rampami stanowiącymi elementy spójnej parkowej kompozycji.

<sup>14</sup> Ibidem., s. 90 - 109.

<sup>15</sup> Ibidem., s. 93.



Ryc. 4. Dopracowany indywidualny detal architektoniczny współtworzący atrakcyjną przestrzeń parkową. Źródło: fot. W. Gadomska (2010)

Fig. 4. Polished individual architectural detail creating attractive park space. Source: photo by W. Gadomska (2010)



Ryc. 5. Nowe realizacje w bezpośrednim sąsiedztwie High Line. Źródło: fot. W. Gadomski (2013)

Fig. 5. New projects in the immediate vicinity of the High Line. Source: photo by W. Gadomski (2013)

## PARK HIGH LINE JAKO KATALIZATOR ZMIAN W OTACZAJĄCEJ PRZESTRZENI

*High Line* wyraźnie katalizuje zmiany w otaczającej przestrzeni sąsiedzkiej. Zjawisko rewitalizacji opuszczonych, przemysłowych obiektów osiągnęło nową skalę w obliczu realizacji projektu. Budynek bezpośrednio sąsiadujący z estakadą torowiska znacznie podniósł swoją atrakcyjność i wartość rynkową, szczególnie dotyczy to apartamentów z oknami wychodzącymi na park. Nieliczne, wolne działki graniczące z *High Line* zostały zabudowane - pojawiła się nowa, ciekawa architektura czytelnie odnosząca się do post-industrialnego dziedzictwa. Najbardziej charakterystycznym, nowym budynkiem uzupełniającym przestrzeń parkową jest kameralny apartamentowiec *HL23*<sup>16</sup> zlokalizowany na wysokości 23 ulicy (ryc. 5). Architekt Neil Denari wyeksponował stalową szkieletową konstrukcję budynku i użył metalowych płyt elewacyjnych - świadomie zróżnicowana srebrna

<sup>16</sup> La Fafge A., *On the High...*, op. cit., s. 146.

kolorystyka użytej stali podkreśla dystans czasowy wobec historycznej kolejowej estakady.

Katalizowanie zmian przestrzennych wywołanych ideą i realizacją projektu *High Line* wykracza poza najbliższe sąsiedztwo linii kolejowej. Zauważalne zmiany dotyczą nieco dalszych, ekstensywnie dotychczas zagospodarowanych terenów, na których pojawia się nowa zabudowa uzupełniająca i zagęszczająca lokalną tkankę miejską. Jest to efekt nowych regulacji planistycznych, które chroniąc najbliższe sąsiedztwo *High Line* zezwalają na zintensyfikowanie zabudowy wzdłuż *10 i 11 Alei*. Warta odnotowania jest kontekstualność nowej architektury - zróżnicowana formalnie i naznaczona silną autorską notacją, w wielu przypadkach stanowi rodzaj autorskiego komentarza do koncepcji rewitalizacji dawnego torowiska. Spektakularny budynek Franka Gehry'ego (biurowiec *IAC BUILDING*)<sup>17</sup> niemalże konkuruje z *High Line*, natomiast minimalistyczny budynek sygnowany przez Shigeru Bana - *Metal Shutter Houses 524 W19TH STREET*<sup>18</sup> tworzy powściągliwe tło dla nowego, niezwykłego miejskiego parku.

Zmiany wywołane nową, miejską inwestycją warto obserwować również w ujęciu krajozrazowym – wraz z realizacją liniowego parku powstały nowe relacje widokowe. *High Line*, z jednej strony, stanowi doskonały czynny element ekspozycji, otwarty na charakterystyczny pejzaż miejski oraz płynącą wzdłuż atrakcyjnego, zachodniego wybrzeża rzekę Hudson, z drugiej natomiast strony, jest pierwszoplanowym, arcyciekawym elementem ekspozycji biernej kształtującym krajobraz dużego fragmentu południowo-zachodniego Manhattanu.

W perspektywie najbliższych lat obszar oddziaływania nowej, unikatowej przestrzeni publicznej przekroczy lokalne granice dzielnicy w której została zainicjowana – na dużej miejskiej działce, tuż przy głównym wejściu na *High Line* przy Gansevoort Street, realizowany jest projekt nowego budynku *Whitney Museum of American Art* (ryc. 6) autorstwa Renzo Piano, Cooper, Robertson & Partners (dotychczasowa siedziba powstała w latach 60-tych ubiegłego wieku, już dawno okazała się zbyt mała i nierozwojowa). Metropolitalna ranga instytucji, dominująca nad lokalną zabudową, skala przedsięwzięcia i oczekiwany, wysoki poziom architektoniczny są w stanie wyznaczyć nowy, ważny punkt na mapie Nowego Jorku, a także stanowić interesujący model postępowania, projektowania i realizacji w skali światowej.

Ryc. 6. Budowa nowej siedziby Whitney Museum of American Art. Źródło: fot. W. Gadomski (2013)

Fig. 6. Construction of the new facilities of the Whitney Museum of American Art. Source: photo by W. Gadomski (2013)



<sup>17</sup> Isenberg B., *Conversations with Frank Gehry*, Wyd. Alfred A. Knopf, Nowy Jork, 2009, s. 219 - 224.

<sup>18</sup> La Fafge A., *On the High...*, op. cit., s. 105

## WNIOSKI

Realizacja kontrowersyjnego pomysłu reaktywowania dawnej linii kolejowej wpisuje się w miejską strategię tworzenia nowych, zielonych terenów publicznych określających nową funkcję i standard przestrzenny postindustrialnych obszarów Nowego Jorku. Wcześniej-  
sze duże inwestycje municypalne, powstające na zachodnim brzegu Manhattanu, takie jak pobliski *Hudson River Park* wykazały sensowność obrony potencjalnie atrakcyjnych terenów przed komercyjnym wykorzystaniem i grą na rynku deweloperskim. Beneficjentem takiej strategii staje się ogół społeczności miejskiej. Wieloletnie obserwacje wykazują słuszność takich działań również w wymiarze ekonomicznym – sąsiedztwo rewitalizowanych fragmentów miasta katalizuje działania inwestycyjne na niespotykaną dotychczas skalę i podnosi wartość ekonomiczną nieruchomości w szerokiej strefie oddziaływania.

## THE HIGH LINE PARK – PUBLIC SPACE AS A RESULT OF POST-INDUSTRIAL HERITAGE OF WESTERN MANHATTAN REVITALISATION

### HIGH LINE IN THE CITY LANDSCAPE

The elevated railway line constructed during the years 1929 - 1934 that serviced intensive freight traffic in the western part of Manhattan left a lasting footprint in the city landscape. It was designed with traffic safety improvement in mind as the current intensive and chaotic pedestrian, equestrian, automotive and railway traffic taking place along and across the 10<sup>th</sup> Avenue resulted in frequent collisions and fatal accidents<sup>19</sup>. The new, collision-free solution assumed positioning the tracks on steel trestle bridge almost 10 m above the ground (fig. 1). The railway line built, almost 2 kilometres in length, started in the south of Manhattan, below the 12<sup>th</sup> Street and ended at the level of the 34<sup>th</sup> street running in the valley of compact development consisting of warehouses and factories, frequently running across interiors of industrial halls. The black, steel bearing structure of the track with "soft" detail characteristic for the times was an integral, almost organic component of the industrial part of the city.

A change in the image took place after 1980. At that time the freight transport along that railway line ended definitely. During the following decades the freight railway course was subject to specific biological succession developing into an autonomous, natural ecosystem accessible to and appreciated by a local group of enthusiasts only.<sup>20</sup> A various initiatives have been taken in years 80's and 90's.<sup>21</sup>

Construction of the *Art Galleries & Studios* (fig. 2) next to the railway tracks in 1999 should be considered a successful attempt at drawing attention to the rank and value of the post-industrial heritage of the district. That gallery by *Smith and Thompson Architects*<sup>22</sup> noticed by the critics of architecture built at the intersection of the 10<sup>th</sup> Avenue and 23<sup>rd</sup> Street opened the direct dialogue with the abandoned railway line as a consequence of the positioning, scale of the object and material solutions (Corten steel boards). The later, also legible architectural references to the industrial heritage of the district – multi-level superstructure on the historical warehouse building - *The Potter House*<sup>23</sup>, or the

<sup>19</sup> David J., Hammond R., *High Line. The Inside Story of New York City's Park in the Sky*, Publisher: Farrar, Straus and Giroux, New York, 2011, p. 135

<sup>20</sup> Ibid, pp. 147-160.

<sup>21</sup> Ibid, pp. X-XI.

<sup>22</sup> Sirefman S., *New York. A guide to recent architecture*, Publisher: ellipsis, London, 2001, chapter 5.6.

<sup>23</sup> Weiss S., *New York. Architecture & design*, Publisher: teNeues Publishing Group, 2007, p. 20.



successful revitalisation of the former biscuits factory – the *Chelsea Market*<sup>24</sup> contributed significantly to its contemporary appreciation.

### **HIGH LINE – A NEW PARK CONCEPT**

The ideas competition announced in 2003 by the group called „*Friends of High Line*”<sup>25</sup> aimed at finding the idea for development of the former railway line leaving the issue of contemporary reinterpretation of the cultural heritage and the resulting from it new utility function open. The extreme variants of concepts presented for the competition assumed, among others, using the former track as a long, linear swimming pool (*High Line Pool*, Natalie Rinne, Austria) or a *roller-coaster* (Front Studio of New York)<sup>26</sup>. The *Field Operations/Diller Scofidio + Renfro* design team selected during the second, closed stage of the competition assumed the principle of „*protecting High Line against architecture*”<sup>27</sup> presenting the idea of a linear park as a specific formal-functional *continuum*. (fig. 3) According to the design assumptions, in the functional layer, *High Line* retained its original communication role creating this time an attractive pedestrian route. On the other hand, in the formal layer, it adapted the artefacts of the former railway line (trestle bridge steel structure, rails of former track, technical infrastructure) as the new park composition base.

The relevancy of the concept for establishing a new urban park south-western part of the city that the *High Line* became should also be evaluated in the wider urban planning context related to the progressing development of residential function within the former industrial areas. The nearest, generally available green areas accessible from the Meatpacking District (*Washington Square Park, Union Square Park, Madison Square Park*)<sup>28</sup> are situated at a significant distance and as a consequence of intensive urban traffic they should be considered difficult to access. The demand for a park of “district” character, given the evident and long-term trend of introducing the residential function into the post-industrial district provided the obvious rationale for selection of the concept of establishing a new city park.

### **PARK COMPOSITION AND DESIGN SOLUTIONS**

The *High Line* Park can be read as a sequence of small-audience, subjective landscape interiors with the common composition axis that is formed by the pedestrian route. The geometry of the pedestrian route contained within the asymptotes of the viaduct edges has smooth, “swinging” course referring to the geometry of timetables of the former railway track with its characteristic slants and radiuses.<sup>29</sup> The line of traffic carried in that way, changing the angle of movement and observer’s visual perception many times, provides the multitude of openings and viewing directions presenting the dynamic and complex urban landscape characteristic for New York.<sup>30</sup> The consecutive sequences of small landscape interiors have been created in characteristic and special points of the old railway line. They are formed, among others, by the open arcades of former warehouse halls, railway sidings (15<sup>th</sup> and 16<sup>th</sup> Streets), small area at the “Death Avenue” (the 10<sup>th</sup> Avenue was called that because of frequent fatal accidents when the railway line was still

<sup>24</sup> La Fafge A., *On the High Line*, Publisher: Thames & Hudson, New York, 2012, p. 81.

<sup>25</sup> David J., Hammond R., *High Line. The Inside...*, op. cit., p. 9.

<sup>26</sup> Ibid, pp. 163-168.

<sup>27</sup> Ibid, p. 77.

<sup>28</sup> Gadomska W., *Zieleń w przestrzeni publicznej Manhattanu, [Greenery in the public space of Manhattan]*, in: *Zieleń w przestrzeni publicznej miast: funkcja - kreacja – identyfikacja [Greenery in the public space of towns: function – creation – identification]*, Polskie Zrzeszenie Inżynierów i Techników Sanitarnych, Toruń, 2009, pp. 97 - 108.

<sup>29</sup> Ulam A., *Back on Track, Landscape Architecture*, 10/2009, pp. 90 - 109.

<sup>30</sup> Kosiński W., *“Serce świata” - Manhattan*, [The heart of the world – Manhattan], *Czasopismo Techniczne 3-A/2008*, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków, pp. 99 - 109.

running at its level) or the *BILLBOARD* viewpoint at the level of the 26<sup>th</sup> Street. The individual sections of the *High Line* refer in their composition and detail to the historical narration, climate as well as local specificity and colours of the location (*graffiti, street art.*) including the natural coverage with greenery that took over the former railway track.

The high quality of the new public space that the *High Line* Park became<sup>31</sup> was accomplished also by individual, interesting design solutions. The most important of them are presented below.

■ **Movement planes.** They were designed based on the individual, modular concrete shape referring in elongated proportion to railway sleepers. Prefabricated elements were made of coarse broken aggregate referring to the former base course of the track. Installation of prefabricated elements with wide, open joint, in addition to interesting pattern of lights and shades, allows rapid drainage of precipitation waters to lower insulation and retention layers (around 90 percent of precipitation waters are used for watering the vegetable material). The entire surface can be disassembled, which allows monitoring the technical status of insulation and drainage layers as well as possible repair.

■ **Biologically active surfaces.** They represent over 50% of the park area. To a large extent, the greenery design involved adaptation of the plant species that had voluntarily “colonised” the former railway track for a decade. The original vegetation has been complemented with species of bushes, grasses, flowers and perennial plants resistant to difficult vegetation conditions offered by the specific location (strong winds, exposure to intensive solar radiation, shallow vegetation layer). Despite the diversity of height and size of the shapes, textures and colours, the consistent whole has been accomplished. Maintaining the plants growth and death process within the repeating, dynamic cycle of seasonality of the year seasons was the intention of the design. It was accomplished, in addition to the selection of species, by detailed schedule of plants sowing and maintenance.<sup>32</sup>

■ **Architectural details and park “furnishing”.** They introduce the small, human scale into the space of the former track (fig. 4). The unusual detail of the park bench almost organically integrated with the plane of traffic is a repeated element determining the specific rhythm of movement along the park. Moreover, the individual *High Line* sections have been equipped with individual “park furniture” referring clearly to the history of the place by means of, among others, use of materials and techniques present in the nineteenth century railway technology. Frequent application of Corten steel, natural patina covered exotic wood or broken stone represents contemporary reference to the old code of materials and colours. Authentic rails, which after taking the inventory and disassembly for the time of construction works were reinstalled in their own positions, represent an important detail appearing consequently along the entire length of the park.

■ **Park lighting.** LED technology lighting, in the majority of cases emitting indirect light was used as the light source. Apart from the basic pedestrian route lighting function, the light accentuates the exposed *High Line* steel structure details, elements of small architecture and greenery. It also participates in creating the individual park interiors. The light sources, designed mainly at low levels and set within elements of small architecture, limit the spectrum of glimmer to the park communication route plane. This prevents possible blinding of pedestrians and drivers moving along the lower level of sidewalks along streets and avenues. The illumination applied highlights the linear character of the park and set within the internal edges of the trestle bridge balustrade it creates a new element of the urban, night landscape.

■ **Adjustment to the needs of the disabled.** Passenger lifts have been provided in four out of nine entrances leading from the street level to the park trestle bridge level. Comfortable, wider than standard communication route<sup>33</sup>, allowing unrestricted passing of

<sup>31</sup> Kosiński W., *Sześćdziesiąt parków Manhattanu - kanwa jakości życia* [Sixty parks of Manhattan – the base of living quality], *Czasopismo Techniczne 7-A/2012*, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków, p. 175

<sup>32</sup> *Ibid.*, pp. 90 - 109.

<sup>33</sup> *Ibid.*, p. 93.

groups of walkers, including people on wheelchairs is a major facilitation to movement within the park area. In many places the main route is complemented with the additional path offering passage to the disabled. Fragments of the park set at different levels are connected by gently sloping ramps that form elements of the consistent park composition.

### HIGH LINE PARK AS THE CATALYST OF CHANGES IN THE SURROUNDING SPACE

*The High Line* catalyses clearly changes in the space surrounding it. The phenomenon of revitalisation of the neglected industrial facilities reached the new dimension coupled with the park project implementation. Buildings in the immediate vicinity of the railway trestle bridge increased clearly in attractiveness and market value. This applies in particular to the apartments with windows opening to the park. Few land lots bordering the *High Line* have been developed. New interesting architecture referring clearly to the post-industrial heritage appeared. The small block of apartments *HL23*<sup>34</sup> located at the level of the 23<sup>rd</sup> Street is the most characteristic new building complementing the park space (fig. 5). Architect Neil Denari highlighted the steel skeleton structure of the building and used metal boards as the finish of fronts. Consciously diversified silver colours of the steel used highlights the time gap between the building and the historical railway trestle bridge.

Catalysing spatial changes triggered by the idea and implementation of the *High Line* project reaches beyond the nearest neighbourhood of the railway line. Noticeable changes appear in slightly further, so far not extensively developed areas where new structures complementing and increasing the density of the local urban tissue emerge. This is the outcome of the new planning regulations that allow intensifying development along the 10<sup>th</sup> and 11<sup>th</sup> Avenues while protecting the nearest vicinity of the *High Line*. The contextual character of the new architecture is worth noticing. Formally diversified and marked by strong authors' characteristics, in numerous cases it represents a kind of the authors' commentary to the concept of revitalisation of the former railway line. The spectacular building by Frank Gehry (office block *IAC BUILDING*)<sup>35</sup> almost competes with the *High Line*. On the other hand, the minimalistic building signed by Shigeru Ban - *Metal Shutter Houses, 524 W 19<sup>TH</sup> STREET*<sup>36</sup> creates the temperate background for the new and unusual urban park.

It is also worth to observe the changes induced by the new urban investment projects from the landscape perspective. With the implementation of the linear park, new visual relations were created. The *High Line*, represent an excellent active exposition element, open to the characteristic urban landscape and the Hudson River flowing along the attractive western coast on the one hand while on the other it is the first plan, extremely interesting element of passive exposure shaping the landscape of a large fragment of south-western Manhattan.

In the perspective of the nearest years, the area of influence of the new and unique public space will exceed the local borders of the district in which it was initiated. On a large, city owned land lot just by the main entrance to the *High Line*, at Gansevoort Street, the new building project of the *Whitney Museum of American Art* (fig. 6) by Renzo Piano, Cooper, Robertson & Partners is under construction (the former location built during the 1960-s had long ago become too small and offered no development opportunities). The metropolitan rank of the institution dominating the local developments, the project size and the expected high level of architectural design are able to mark a new and important point on the map of New York representing at the same time an interesting model for taking action, design and implementation in the global scale.

<sup>34</sup> La Fafge A., *On the High...*, op. cit., p. 146.

<sup>35</sup> Isenberg B., *Conversations with Frank Gehry*, Publisher: Alfred A. Knope, New York, 2009, pp. 219 - 224.

<sup>36</sup> La Fafge A., *On the High...*, op. cit., p. 105

## CONCLUSIONS

The implementation of the controversial idea of reactivating the former railway line is part of an urban strategy for creating new green public spaces defining a new function and spatial standard of post-industrial areas of New York City. Prior large municipal investments, emerging on the west side of Manhattan, such as the nearby Hudson River Park showed the reasonableness of defense of potentially attractive areas against commercial use and gamble in the development market. The recipient of such a strategy becomes generally urban community. Many years of observations shows of the appropriateness of such activities also in economic terms - the neighborhood of revitalized parts of the city catalyzes investment activities on an unprecedented scale and increases the economic value of real estate in a wide zone of influence.

## BIBLIOGRAFIA

- [1] David J., Hammond R., High Line. The Inside Story of New York City's Park in the Sky, Wyd. Farrar, Straus and Giroux, Nowy Jork, 2011.
- [2] Gadomska W., Zieleń w przestrzeni publicznej Manhattanu, w: Zieleń w przestrzeni publicznej miast: funkcja - kreacja - identyfikacja, Polskie Zrzeszenie Inżynierów i Techników Sanitarnych, Toruń, 2009, ss. 97 - 108.
- [3] Isenberg B., Conversations with Frank Gehry, Wyd. Alfred A. Knope, Nowy Jork, 2009, s. 219 - 224.
- [4] Kosiński W., "Serce świata" - Manhattan Czasopismo Techniczne 3-A/2008, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków, s. 99 - 109.
- [5] Kosiński W., Sześćdziesiąt parków Manhattanu - kanwa jakości życia, Czasopismo Techniczne 7-A/2012, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków, s. 163 - 251.
- [6] La Fafge A., On the High Line, Wyd. Thames & Hudson, Nowy Jork.
- [7] Sirefman S., New York. A guide to recent architecture, Wyd. ellipsis, Londyn, 2001, rozdział 5.6.
- [8] Ulam A, Back on Track, Landscape Architecture, 10/2009, ss. 90 - 109.
- [9] Weiss S., New York. Architecture & design, Wyd. teNeues Publishing Group, 2007, s. 20.

## O AUTORACH

**Wiesława Gadomska**, architekt, absolwentka Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej, od 2000 r. pracuje w Katedrze Architektury Krajobrazu i Agroturystyki Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie (od 2008 r. na stanowisku adiunkta); autorka wielu publikacji z zakresu urbanistyki i architektury krajobrazu.

**Wojciech Gadomski**, architekt, absolwent Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej. W pracy zawodowej zajmuje się problematyką rewitalizacji zespołów architektoniczno-urbanistycznych, projektowaniem zabudowy jedno- i wielorodzinnej oraz obiektów użyteczności publicznej.

## AUTHOR'S NOTE

**Wiesława Gadomska**, architect, graduate of the Faculty of Architecture at Gdańsk University of Technology, as of 2000 she has been working at the Department of Landscape Architecture and Agrotourism of the University of Warmia and Mazury in Olsztyn (as of 2008 holding the position of a tutor); author of numerous publications on urban planning and landscape architecture.

wiga@uwm.edu.pl

**Wojciech Gadomski**, architect, graduate of the Faculty of Architecture at Gdańsk University of Technology. In his professional work he deals with the issue of architectonic-urban complexes' revitalisation, design of single and multifamily development and public utility objects design.