

# Nowy Jork – miasto pieszych? Amerykański sen XXI wieku

## New York – a City of Pedestrians? The American Dream of the 21st Century

### Streszczenie

Przedmiotem artykułu jest scharakteryzowanie zmian w kierunkach kształtowania przestrzeni publicznych amerykańskich miast, mających na celu aktywizację fizyczną mieszkańców oraz promocję prozdrowotnego stylu życia. Dla porównania wybrano miasta konserwatywnego obszaru stanów południowych zwanego Bible Belt oraz Manhattan, który od swojego powstania stanowił obszar odmienny społecznie i kulturowo. Obecnie jest miejscem przeobrażeń, które możliwe są głównie dzięki stopniowej rewitalizacji i rehabilitacji kolejnych obszarów miasta.

### Abstract

The subject of this article is the description of changes in the directions of developing public spaces in American cities, aiming at enhancing the physical activity of city residents and promoting the healthy lifestyle. The study compares the cities of the conservative territory of the southern states called *the Bible Belt* and Manhattan, which since its very beginnings constituted an area which was distinct in social and cultural terms. Nowadays, it is a place of transformations, which are possible mainly due to the gradual revitalization and rehabilitation of subsequent parts of the city.

Słowa kluczowe: rewitalizacja, architektura a natura, przestrzeń publiczna

Keywords: revitalization, architecture vs. nature, public space

### Wprowadzenie

Poszukując prawdziwego, obiektywnego obrazu Ameryki niezmiennie napotykać na trudności, gdyż jest ona krajem silnie zmitologizowanym. Pomimo, że większość z tych mitów jest obecna w kulturze do dziś, podlegają one aktualizacji i dostosowują się do zmiennej sytuacji społecznej kraju. Łączy je jednak idea American dream – amerykańskiego snu, która kojarzyć się może z kultem przedmieść, a przede wszystkim samochodu jako głównego i jedyne sposobu przemieszczania się.[1] Manhattan zawsze manifestował swoją odmienność od kontynentalnej części kraju. Skrawek lądu położony pomiędzy rzekami Hudson a East River stanowił miejsce odrębne ze względu na nietypową lokalizację, zagęszczenie ludności, ale przede wszystkim na społeczność charakteryzującą się wyjątkową różnorodnością zamieszkującą ten obszar. Nic więc dziwnego, że do dziś dla wielu osób z innych kontynentów stanowi on symbol – bramę Ameryki. Stanowi też inspirację dla przemysłów i badań nad historią i strukturą urbanistyczną i społeczną Nowego Jorku, dla takich postaci jak Alexander Wallace czy Rem Koolhaas.

### Ameryka. Kraj przedmieść

Dzisiejszy obraz większości amerykańskich miast jest wynikiem ogromnej popularności jaką cieszyły się przedmieścia w latach 50-tych XX wieku. Przyczynił się do tego boom przemysłowo-ekonomiczny, wspierany przez migrację ludności z innych

### Introduction

Searching for the true objective image of America has been and still is a difficult task as it is a strongly mythologized issue. Despite the fact that most of these myths have been present in the culture to date, they are subject to updating and they adjust to the changeable social situation of the country. Nevertheless, they are combined by the concept of *the American dream*, which may bring associations with the cult of the suburbs, and most of all a car as the main and only way of moving around [1]. Manhattan has always manifested its distinctness from the continental part of the country. The piece of land located between the Hudson River and the East River, it has been a separate place due to its unique location, population density, but most of all its community inhabiting this area, characterized by unique diversity. No wonder that even today it is a symbol – the gate – of America for many people from other continents. It is also an inspiration for reflections on and research into the history and urban and social structure of New York for such figures as Alexander Wallace or Rem Koolhaas.

### America. The Country of Suburbs

The today's image of most American cities is a result of the great popularity enjoyed by the suburbs in the 1950s. The industrial and economic boom, supported by the migration of people from other continents, certainly contributed to it. Simultaneously, new means of transport were developed,



- II. 1. Ścieżka piesza i rowerowa, Brooklyn Bridge, Nowy Jork, 2014 r. (fot.: autorka) / Pedestrian and cycling lane, Brooklyn Bridge, New York, 2014 (Photo: the Author)
- II. 2. Ścieżka piesza i rowerowa, Brooklyn Bridge, Nowy Jork, 2014 r. (fot.: autorka) / Pedestrian and cycling lane, Brooklyn Bridge, New York, 2014 (Photo: the Author)
- II. 3. Rowery miejskie, Nashville, TN, r. 2014. (fot.: autorka) / City bikes, Nashville, TN, 2014 (Photo: the Author)
- II. 4. Powstający zespół mieszkaniowy, Starkville, MS, River Rd., real. 2014 r. (fot.: autorka) / Housing complex in the process of construction, Starkville, MS, River Rd., 2014 (Photo: the Author)
- II. 5. Tradycyjny zespół mieszkaniowy, Starkville, MS, S. Montgomery Street (fot.: autorka) / Traditional housing complex, Starkville, MS, S. Montgomery Street (Photo: the Author)
- II. 6-10. The High Line, Chelsea, Nowy Jork, 2010 (fot.: autorka) / The High Line, Chelsea, New York, 2010 (Photo: the Author)
- II. 11. Miejsce pamięci WTC, Downtown Manhattan, Nowy Jork, 2014 (fot.: autorka) / WTC Memorial, Downtown Manhattan, New York, 2014 (Photo: the Author)
- II. 12. Tereny rekreacyjne Battery Park City, Nowy Jork, 2014 r. (fot.: autorka) / Recreational grounds Battery Park City, New York 2014 (Photo: the Author)
- II. 13. Battery Urban Farm, Battery Park City, Nowy Jork, 2011- r. (fot.: autorka) / Battery Urban Farm, Battery Park City, New York, 2011 (Photo: the Author)

kontynentów. Równocześnie nastąpił rozwój nowych środków transportu, spośród których czołowe miejsce szybko zajął samochód. Centra wielkich miast stały się przytłaczające dzięki ogromnemu zagęszczeniu ludności oraz przytłaczającej skali zabudowy. Ucieczka na przedmieścia stała się naturalnym procesem wyrażającym dążenie do zdrowego środowiska mieszkaniowego. Dom z ogródkiem na przedmieściach stał się urzeczywistnieniem idei amerykańskiego marzenia, wspólnej dla całych Stanów Zjednoczonych fundamentalnej idei spajającej naród jak nazwał ją Wallace [2]. Równocześnie okazało się, że jej realizacja nie jest możliwa przy wykluczeniu samochodu. Od lat pięćdziesiątych do końca dwudziestego wieku przestrzeń publiczna miast przekształcała się stopniowo zdominowana problemami transportu kołowego. Powstawały ogromne utwardzone przestrzenie przeznaczone dla samochodów, usługi adresowane dla kierowców, dostępne tylko i wyłącznie dla osób zmotoryzowanych. Do dziś w mniejszych miastach nie istnieje transport publiczny, czy też komunikacja miejska. Nawet taksówki są wciąż rzadkością. Życie bez samochodu staje się praktycznie niemożliwe, gdyż centra handlowe lokalizowane są na obrzeżach miast, a rzeczywiste obszary śródmiejskie wydają się być martwe. Drobne punkty usług głównie prawno-

out of which the leading position became soon occupied by the car. Centres of large cities became overwhelming due to the immense density of population and the oppressive scale of their architecture. Running away to the suburbs became a natural process expressing the willingness to reach a healthy housing environment. A house with a garden in the suburbs became the concept of the *American dream* come true, a fundamental idea shared by all the United States, bringing the nation together, as Wallace called it [2]. At the same time, it turned out that it was impossible to implement it without a car. Since the 1950s until the end of the 20<sup>th</sup> century the public space of cities gradually transformed, dominated by the problems of the vehicle traffic. Vast hardened spaces intended for cars, services addressed to drivers, available exclusively for motorists, were coming into being. Even today in smaller towns there is no public transport. Even taxis are still a rarity. Life without a car becomes practically impossible, because shopping malls are located on the outskirts of cities, and the actual city centres seem to be dead. Minor points of sale, usually offering legal, financial and food services do not secure an all-day activity in this space. After decades of transformations it turned out, however, that the lifestyle, so much desired so far, lost its comfort.

-finansowych i gastronomicznych nie zapewniają całodobowej aktywności w tej przestrzeni. Po dekadach przekształceń okazało się jednak, że tryb życia – dotąd pożądanym stracił na swojej komfortowości. Wraz z powiększaniem się liczby samochodów niewystarczająca okazała się przepustowość ulic, liczba miejsc parkingowych, powodując uciążliwość w codziennym życiu. Tryb życia stymulowany przez warunki przestrzenne, oddalone od siebie miejsce pracy, rekreacji, mieszkania powodował patologiczne zmiany w kondycji społeczeństwa, które jest obecnie na świecie najbardziej narażone na choroby cywilizacyjne, otyłość i choroby wieńcowe. Rozrastanie się miast spowodowało także efekt tzw. urban sprawl, który okazał się mieć negatywne skutki ekonomiczne oraz środowiskowe zaburzając urbanistyczny i socjologiczny obraz miasta.

### Zmiany. Odpowiedź na patosociologię amerykańskiego miasta

Od początku wieku obserwuje się dążenia do uzdrowienia amerykańskiego miasta. Początkowo wysiłki skierowane były na rewitalizację centrów miast. Wprowadzono zmiany legislacyjne dające preferencyjne warunki finansowe dla przedsiębiorców inwestujących w obszary śródmiejskie oraz oferujących alternatywne sposoby transportu. Skorzystało z tego miasto Nashville, w którego centrum wprowadzono system ścieżek rowerowych i rowerów miejskich (fot. 3.). Kryzys ekonomiczny pierwszej dekady XXI w. zapoczątkował zmianę przyzwyczajień Amerykan. Wprowadzono do sprzedaży samochody o mniejszej pojemności silnika oraz z napędem elektrycznym. Promuje się zdrowy tryb życia z uwzględnieniem codziennej aktywności fizycznej. 1 stycznia 2014 roku Amerykańska Agencja Energii wprowadziła nowy certyfikat Neighborhood Development [3], w którym brane są pod uwagę takie parametry jak możliwość poruszania się pieszo po obszarze zespołu, piesza dostępność do podstawowych usług i terenów rekreacyjnych. Nowy trend przejawia się również w rozwiązaniach legislacyjnych. Na terenie stanów południowych Tennessee i Mississippi wprowadzono obowiązek budowy chodnika pieszego przy nowopowstających inwestycjach o charakterze usługowym. Te czynniki wpływają na zmianę obrazu przestrzeni amerykańskich osiedli.

Za przykład mogą posłużyć zespoły mieszkaniowe budowane w Starkville w stanie Mississippi. Tadao Ando opisując różnice w zachodnim i wschodnim sposobie myślenia użył określenia „Time is Money. Space is Money” [4] wyrażając amerykańską rozrzutność w gospodarowaniu terenem, którego braku tak dotkliwie odczuwają Japończycy. Domy o wysokim standardzie położone są na dużych działkach, często z prywatnymi lasami, stawami, obszarami zielonymi. Odległość od drogi głównej oraz brak transportu publicznego sprawia, że jedynym możliwym transportem jest kołowy. Jednak w sposobie projektowania zespołów o niższym standardzie, przeznaczonych dla studentów, kontraktowych pracowników University of Starkville oraz rodzin na starcie życiowym widoczne są już zmiany układu przestrzennego. Układy urbanistyczne z końca ubiegłego stulecia takie jak Polo Apartments są zdominowane przez przestrzeń manewrową dla samochodów, zapewniając miejsca postojowe tuż przy drzwiach budynku (fot. 5). Nowsze realizacje

As the number of cars increased, the capacity of streets, the number of parking spaces turned out to be insufficient, causing problems in the every-day life. The lifestyle stimulated by the spatial conditions, the location of homes far from their residents' workplaces and places of their recreation, was causing pathological changes in the condition of the society, which at present is the most exposed society to civilization diseases, such as obesity and coronary heart disease, in the world. The expansion of cities also cause the effect of the so-called *urban sprawl*, which has proved to have a negative economic and environmental impact, disturbing the urban and sociological image of the city.

### Changes. Answer to the Pathosociology of the American City

Since the beginning of this century, endeavours to heal the American city have been noticeable. At first the main efforts were directed towards the revitalization of city centres. Legislative changes were introduced in order to secure preferential financial conditions for businessmen investing in city centres and offering alternative means of transport. Nashville benefitted from it. In the centre of Nashville a system of cycling lanes and city bikes was implemented (Photo 3). The economic crisis of the first decade of the 21<sup>st</sup> century commenced the change of habits of Americans. Cars with smaller engines and equipped with electric engines started to be available on the market. A healthy lifestyle with physical activity every day is promoted. On 1 January 2014 the U.S. Energy Information Administration introduced a new certificate of *Neighborhood Development* [3], which takes into account such parameters as the possibility for a pedestrian to move around in the complex, availability to basic services and recreational areas on foot. The new tendency also manifests itself in legislative solutions. On the territory of the Southern states of Tennessee and Mississippi, an obligation to build a pavement for pedestrians in new service-related investments has been imposed. These factors influence the image of the space of American housing estates.

A good example here could be the housing complexes erected in Starkville, Mississippi. Tadao Ando when describing the differences in the Western and Eastern way of thinking, used the phrase “*Time is Money. Space is Money*” [4], expressing the American wastefulness in managing space, the scarcity of which is suffered by the Japanese so much. High-standard houses are located on large plots of land, often with private forests, ponds, green areas. The distance from the main road and no public transport are responsible for the fact that the only available transport is the car transport. However, when taking a closer look at the way that lower-standard complexes are designed, intended for students, contracted employees of the university of Starkville and newly established families, one notices changes in the spatial layout. Urban layouts from the end of the previous century, such as Polo Apartments, are dominated by the manoeuvring spaces for cars, providing parking spaces right next to the door of the building (Photo 5). The more recent realizations depart from this principle, leaving parking spaces around the unit, and in the interiors only passageways for pedestrians to the entrances running across a green recreational area are secured (Photo 6). The character of streets leading towards the suburbs

odchodzą już od tej zasady pozostawiając place parkingowe na obwodzie jednostki, a we wnętrzach zapewnione są jedynie dojścia piesze do wejść prowadzące przez zielony teren rekreacyjny (fot 6.). Również zmienia się charakter ulic prowadzących na przedmieścia. W Nashville i Starkville wzdłuż jezdni przy lokalach usługowych pojawiły się ciągi piesze, a w stolicy stanu Tennessee dodatkowo ścieżki rowerowe wyznaczone wzdłuż jezdni łączące centrum miasta z suburbiami. Jednak z obserwacji wynika, że pomimo wprowadzenia infrastruktury brakuje użytkowników alternatywnych środków komunikacji. Natomiast coraz częściej widuje się Amerykan na rekreacyjnych trasach spacerowych i biegowych w swoim sąsiedztwie aktywnie spędzających czas na świeżym powietrzu, a nie tylko w zamkniętych salach treningowych.

### **Nowy Jork. Miasto pieszych?**

Wśród wielu odmienności jakimi charakteryzuje się Manhattan, sposób poruszania się jego mieszkańców również pozostaje unikalny w skali całego kraju. Według badań przeprowadzonych na zlecenie burmistrza Nowego Jorku Michaela Bloomberga w 2008 roku 94% mieszkańców miasta przedostawało się do pracy pieszo, bądź za pomocą transportu publicznego [5]. Ponadto studia socjologiczne wskazały na wzmocnienie trendów związanych z aktywnością w miejscach publicznych. Ówczesne prognozy wskazywały, że w XXI wieku wzrośnie zainteresowanie w uprawianiu sportu i zdrowym stylu życia, podobnie jak partycypacją w wydarzeniach kulturalnych, obcowaniem z naturą, spacerami po nabrzeżach, dostępem do świeżego powietrza, czy też zainteresowanie całoroczną aktywności w miejskiej przestrzeni rekreacyjnej. Na podstawie wyników tych analiza władze miasta wprowadziły szereg projektów rehabilitacji przestrzeni miejskiej mających na celu nadanie priorytetu ekologicznym sposobom poruszania się. Powstały ciągi spacerowo-rekreacyjne na wybrzeżach rzek, ścieżki rowerowe oraz punkty ładowania i wypożyczalnie samochodów elektrycznych. Nadano także preferencyjne warunki przedsiębiorstwom komunikacyjnym, których flota oparta jest o silniki hybrydowe i elektryczne. (fot.1,2). Po wprowadzeniu pomysłów władz miasta w życie w czerwcu 2012 roku przeprowadzono badanie licząc dzienne natężenie ruchu pieszych na ulicach Downtown, z którego wynikało, że najbardziej uczęszczaną ulicą jest Broadway i Fulton Street gdzie dziennie przemieszczą się prawie 40 tys. osób, a jeszcze więcej, bo ponad 59 tys. korzysta ze stacji metra przy Fulton. Obecnie, szczególnie w obrębie Downtown kontynuuje się przebudowę sieci komunikacji pieszej i rowerowej.

### **Rewitalizacja. Rehabilitacja. Sposoby użytkowania przestrzeni publicznych**

Początkiem dla powstawania przestrzeni publicznej przyjaznej dla pieszych w Nowym Jorku stał się proces rewitalizacji nadbrzeży rzeki Hudson. Założenie na bazie planu miejscowego z 1982 roku opracowanego przez zespół Cooper, Robertson & Partners obejmowało tereny rekreacyjne towarzyszące inwestycjom mieszkaniowym. (fot. 12) Wśród nich znajdują się również budynki przyjazne środowisku certyfikowane przez LEED, zaprojektowane tak, aby promować poruszanie się piesze i za

changes, as well. In Nashville and Starkville along streets near points of sale there appeared pedestrian routes, and in the capital of Tennessee additionally cycling lanes along the streets, linking the city centre with the suburbia. Nevertheless, the observations imply that despite the introduction of appropriate infrastructure, there are no users of the alternative means of transport. On the other hand, more and more often Americans can be seen on recreational walking and jogging routes in their neighbourhood, spending their free time in an active way outdoors, and not just being closed in gyms.

### **New York. The City of Pedestrians?**

Among many features that make Manhattan stand out among other areas, the way its residents move around is also unique in the scale of the entire country. According to the research carried out upon the commission of the Mayor of New York, Michael Bloomberg, in 2008, 95% of the city residents went to work on foot or using the public transport [5]. Moreover, sociological studies indicated the strengthening of the tendencies connected with activity in public spaces. The then forecasts suggested that in the 21<sup>st</sup> century the interest in sports and healthy lifestyle would increase, similarly to the participation in cultural events, being close to nature, walks along the shores, access to fresh air, or interests in all-year activity in the municipal recreational space. On the basis of the results of these analyses, the municipal authorities introduced a number of projects of rehabilitation of the urban space, in order to give priority to ecological ways of moving around. Walking and recreation routes along river banks, cycling lanes and electric cars charging points and rentals came into being. Transport businesses whose fleet was based on hybrid and electric engines were granted with preferential conditions (Photo 1, 2). When the ideas of the municipalities had been implemented, in June 2012 a survey was conducted with the aim to calculate the daily intensity of the pedestrian traffic on the *Downtown* streets, which suggested that the most often frequented street was Broadway and Fulton Street, with nearly 40 thousand people a day walking along them, and even more- over 59 thousand people using the subway station at Fulton Street. At present, especially in the *Downtown* area, the reconstruction of the pedestrian and cycling traffic routes is being continued.

### **Revitalization. Rehabilitation. Ways of Using Public Spaces**

The beginning of the appearance of the public space friendly for pedestrians in New York was the process of revitalizing the banks of the Hudson River. The project based on the local plan dating back to 1982 developed by the team of Cooper, Robertson & Partners, comprised recreational grounds accompanying housing investments (Photo 12). Among them there are also environmentally friendly buildings certified by LEED, designed so as to promote moving around on foot and using the public transport. An example here could be *Solaire* designed by Cesar Pelli, where there are not parking spaces for individual cars, but there is a "rent-a-car" available for the residents, offering electric vehicles. The continuation of the investment in the area of the banks of the Hudson

pomocą komunikacji miejskiej. Przykładem może być Solaire projektu Cesara Paelli, w którym brak jest miejsc postojowych dla pojazdów indywidualnych, natomiast wprowadzono tam dostępną dla mieszkańców wypożyczalnię samochodów o napędzie elektrycznym. Kontynuacją inwestycji na obszarze wybrzeża rzeki Hudson jest eksperymentalna farma miejska Battery Urban Farm. Projekt rozpoczęty w 2011 roku pozwala mieszkańcom tej części Nowego Jorku korzystać z terenu upraw ogrodniczych wielkości 1 akra. Głównym celem projektu jest promowanie zdrowego żywienia poprzez edukację rolnictwa ekologicznego. [6] (fot. 13)

Tereny Battery Park City sąsiadują z częścią Dolnego Manhattanu, w której stały niegdyś wieżowce World Trade Center. Obecnie miejsce to jest przeobrażane na bazie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego autorstwa Daniela Libeskinda z 2003 roku wybranym jako zwycięski w ogłoszonym przez władze Nowego Jorku konkursie architektonicznym. Zgodnie z jego założeniami miejska przestrzeń publiczna – miejsce pamięci z monumentem WTC jest częścią sieci połączeń pieszo-rowerowych łączących nadbrzeża rzeki East River na Brooklynie z zachodnim wybrzeżem Manhattanu. Prowadzą tamtędy ciągi piesze najczęściej uczęszczane w obrębie całego obszaru Downtown. miejsce pamięci WTC. (fot 11)

Chelsea sąsiadujące z Battery Park City od północy stało się kolejnym etapem rewitalizacji miasta. To właśnie na terenie tej dzielnicy, która niegdyś była częścią portowo-przemysłowej West Side powstał projekt The High Line. Jako teren jego lokalizacji wykorzystano linię kolejową zbudowaną w latach 1929-1934. Przeznaczona była ona do transportu ciężkich ładunków, jednak z biegiem lat rozwój transportu samochodowego sprawił, że jej dalsze wykorzystywanie stało się nierentowne i w roku 1980 została zamknięta. Przez kolejne 20 lat teren ten nie był użytkowany, a siły natury sprawiły, że zagrażał on bezpieczeństwu przez co w roku 1999 został przeznaczony do rozbiórki. Jednak w 2002 roku stowarzyszenie zawiązane przez mieszkańców Chelsea wystąpiło do burmistrza Michaela Bloomberg'a z projektem przekształcenia zdegradowanej struktury w park. Budowę rozpoczęto w 2009 roku, a była ona wspierana zarówno przez władze miasta jak i dziesiątki tysięcy mieszkańców. Obecnie realizuje się jej kolejny etap High Line at the Rail Yards rozbudowę parku w kierunku północnej części miasta. Ideą zagospodarowania parku było zachowanie charakteru niezwyczajnej relacji architektury z naturą, która wytworzyła się poprzez dwie dekady, w których linia kolejowa stała odłogiem. W parku dominują gatunki rodzime, trawy i krzewy, które przeplatają się z ciągami pieszymi, fragmentami torów, trawnikami i ogródkami kawiarnianymi. Linia oferuje widoki na najbardziej znane budynki Manhattanu, w tym Empire State Building, przez co jest popularnym miejscem wypoczynku mieszkańców, ale także coraz częściej turystów. (fot. 6–10)

### **American dream – zdrowe środowisko mieszkaniowe, czy potęża mitu?**

Odmienność amerykańskich miast jest niezaprzeczalna. Ich obraz jest bezpośrednim wynikiem sposobu życia zapisanego w micie American dream od lat 50-tych. Jednak pomimo sceptycznego podejścia do przekształceń w przestrzeni miejskiej na

River is an experimental *Battery Urban Farm*. The project, launched in 2011, allows the residents of this part of New York to use gardens located on the surface area of 1 acre.

The main goal of the project is promoting healthy eating habits by educating people on the ecological agriculture [6] (Photo 13).

The territory of the Battery Park City neighbours on a part of the Lower Manhattan, where the skyscrapers of the World Trade Center used to be. At present, this place is being transformed on the basis of the local spatial development plan prepared by Daniel Libeskind in 2003, the winner in the architectural competition announced by the municipal authorities of New York. According to its assumptions, the urban public space – a memorial with the WTC monument, is a part of the pedestrian and cycling connections, linking the banks of the East River in Brooklyn with the western shore of Manhattan. This place is intersected with pedestrian routes which are the most popular within the territory of the entire Downtown. WTC memorial (Photo 11).

Chelsea, which neighbours on the Battery Park City from the north, is another stage of the city revitalization. Within the territory of this quarter, which used to be a part of the port and industrial *West Side*, the project of *The High Lane* came into being. The railway line built in the period 1929-1934 was used as its location. The railway line had been used for the transport of heavy cargo, but in the course of time the development of the car transport made its further utilization unprofitable and in 1980 it was finally closed. During the next 20 years the area was not used at all, and the forces of nature made it threaten the safety; therefore, in 1999 a decision was made to demolish it. However, in 2002 an association set up by Chelsea residents applied to the Mayor, Michael Bloomberg, with a project of transforming the degraded structure into a park. The construction was launched in 2009, and it was supported by the municipal authorities, as well as tens of thousands of residents. At present, its next stage, *High Line at the Rail Yards*, is being executed, which comprises the extension of the park towards the northern part of the city. The idea of the park development was to maintain the character of the unique relation of architecture with nature, created during the two decades, when the railway line became a fallow land. The park is dominated by local species of grasses and shrubs, interspersed with pedestrian routes, fragments of tracks, lawns and café gardens. The line offers the view on the best known buildings of Manhattan, including the Empire State Building, which makes it a popular leisure spot for the residents, but also more and more often for tourists, as well (Photo 6-10).

### **American dream – healthy housing environment or the power of a myth?**

The distinctness of American cities is unquestionable. Their image is a direct result of the lifestyle inscribed in the myth of the *American dream* since the 1950s. However, despite the sceptical attitude towards transformations in the urban space, even in the most conservative states of the *Bible Belt* changes are noticeable. These transformations refer to the promotion of the pedestrian and cycling traffic. The speed of the changes is diversified.

wet w najbardziej konserwatywnych stanach okręgu Bible Belt widoczne są zmiany. Przeobrażenia te dotyczą właśnie promowaniu komunikacji pieszej i rowerowej. Tempo zmian jest zróżnicowane. Na południu są to pierwsze próby zmiany przyzwyczajeń użytkowników do korzystania z transportu alternatywnego do samochodu i aktywizacji w ich miejscu zamieszkania. W Nowym Jorku, najbardziej europejskim z amerykańskich miast sami mieszkańcy stali się ich inicjatorami. Dzięki procesom rewitalizacji tej metropolii ukierunkowanym na rozwiązania prośrodowiskowe poszerzają się również możliwości mieszkańców, którzy do swojej dyspozycji mają coraz sprawniejszy system miejskiej komunikacji, sieć połączeń rekreacyjnych pieszych i rowerowych. Ciągi te, powstające na przestrzeni ubiegłej dekady łączą tereny zielone, w tym eksperymentalne takie jak The High Line czy Battery Urban Farm.

#### BIBLIOGRAFIA:

- [1] Andrysek A., American reality. Dekonstrukcja obrazu suburbijskiego społeczeństwa w filmach Todda Solondza, s. 142
- [2] Wallace A., Ameryka – Miasto, Warszawa 1987, s. 75
- [3] US Green Building Council. LEED [<http://www.usgbc.org/resources/leed-neighborhood-development-v2009-current-version>] dostęp sierpień 2014
- [4] Ando T., ed. Harriet Schoenholz Bee, New York 1991, s. 75.
- [5] Downtown Alliance [[http://www.downtownny.com/sites/default/files/Pedestrian\\_Counts\\_Updated%202012.pdf](http://www.downtownny.com/sites/default/files/Pedestrian_Counts_Updated%202012.pdf)] I [[http://www.downtownny.com/sites/default/files/Traffic\\_Counts\\_2014\\_UPDATE.pdf](http://www.downtownny.com/sites/default/files/Traffic_Counts_2014_UPDATE.pdf)]
- [6] Battery Urban Farm [<http://www.thebattery.org/projects/battery-urban-farm/>]

In the South, these are just the first attempts to change the users' habits to start using means of transport alternative to the car and to increase the level of their activity in their place of residence. In New York, the most European of all American cities, the residents themselves became initiators of the changes. Thanks to the processes of revitalization of this metropolis, directed towards environmentally friendly solutions, the options available to the city residents also increase as now they can use a more and more efficient public transport system and a network of recreational pedestrian routes and cycling lanes. These routes, developed during the previous decade, link green areas, also the experimental ones, such as *The High Line* or the *Battery Urban Farm*.

#### BIBLIOGRAPHY:

- [1] Andrysek A., American reality. Dekonstrukcja obrazu suburbijskiego społeczeństwa w filmach Todda Solondza, p. 142
- [2] Wallace A., Ameryka – Miasto, Warsaw 1987, p. 75
- [3] US Green Building Council. LEED [<http://www.usgbc.org/resources/leed-neighborhood-development-v2009-current-version>] Access: August 2014.
- [4] Ando T., ed. Harriet Schoenholz Bee, New York 1991, p. 75.
- [5] Downtown Alliance [[http://www.downtownny.com/sites/default/files/Pedestrian\\_Counts\\_Updated%202012.pdf](http://www.downtownny.com/sites/default/files/Pedestrian_Counts_Updated%202012.pdf)] I [[http://www.downtownny.com/sites/default/files/Traffic\\_Counts\\_2014\\_UPDATE.pdf](http://www.downtownny.com/sites/default/files/Traffic_Counts_2014_UPDATE.pdf)]
- [6] Battery Urban Farm [<http://www.thebattery.org/projects/battery-urban-farm/>]