

# REWITALIZACJA W RĘKACH OBYWATELI – KORZYŚCI I ZAGROŻENIA. STUDIUM PRZYPADKU NOWOJORSKIEGO PARKU HIGH LINE

ARTUR JERZY FILIP

## STRESZCZENIE

Zaangażowanie obywateli w projekty rewitalizacyjne oceniane jest coraz powszechniej jako pożądane i będące gwarantem zrównoważonej realizacji przedsięwzięć. Poszukiwane są też coraz bardziej innowacyjne modele zarządzania projektami, umożliwiające przekazywanie jeszcze większej liczby obowiązków i odpowiedzialności w ręce strony społecznej. Na przykładzie projektu High Line omówione zostały korzy-

ści i zagrożenia związane z taką sytuacją (wydawałoby się, że modelową), w której od etapu inicjatywy aż po realizację i zarządzanie, obywatele są liderami przedsięwzięcia rewitalizacyjnego w przestrzeni miejskiej.<sup>1</sup>

Słowa kluczowe: rewitalizacja, obywatele, park, gentryfikacja, High Line, Nowy Jork

## REVITALIZATION IN THE HANDS OF CITIZENS – THE BENEFITS AND THE RISKS. A STUDY OF THE HIGH LINE PARK IN NEW YORK

### ABSTRACT

The engagement of citizens in revitalization projects is increasingly being viewed as desirable and as a guarantee that such undertakings will be implemented in a sustainable way. There is also a search for more innovative models of managing projects, allowing more duties and responsibilities to be turned over to the community. Using the High Line project as an example, the author discusses the advantages and dangers of this type of

situation (seemingly a model one), in which the revitalization of urban space is led by citizens, from the initiative stage to implementation and finally management.<sup>2</sup>

Keywords: revitalization, citizens, park, gentrification, High Line, New York

### 1. Wprowadzenie – wzorcowa rewitalizacja czy pułapka?

Podniebny – zrealizowany na nieużywanej kolejowej estakadzie – park High Line jest od kilku lat jedną z największych atrakcji miasta Nowy Jork. Park odegrał też rolę katalizatora głębokich prze-

mian przestrzenno-społecznych, które przyczyniły się do przeobrażenia Chelsea z dzielnicy przemysłowej w jedną z najatrakcyjniejszych lokalizacji Manhattanu. Tym samym projekt prezentowany jest powszechnie jako przykład wzorcowego przekształcenia istniejącej, zdegradowanej struktury poprzemysłowej i wykorzystania tkwiącego w niej

<sup>1</sup> Artykuł jest częścią pracy doktorskiej przygotowywanej pod kierunkiem prof. nzw. dr hab. inż. arch. Danuty Kłosek-Kozłowskiej na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej.

<sup>2</sup> The article is part of a PhD dissertation prepared under the direction of Professor Danuta Kłosek-Kozłowska at the Faculty of Architecture, Warsaw University of Technology.

potencjału dla wzmocnienia procesu rewitalizacji większego obszaru miejskiego.

Projekt oceniany jest jako innowacyjny w wielu aspektach: nie tylko urbanistycznym, ekonomicznym czy architektoniczno-krajobrazowym, ale przede wszystkim organizacyjnym. Od samego zainicjowania idei, aż po realizację i obecne zarządzanie parkiem, High Line pozostaje w rękach oddolnej, obywatelskiej grupy Przyjaciół High Line. Stały udział grupy obywatelskiej – a niejednokrotnie nawet odgrywana przez nią kluczowa rola – miały być gwarantem zrównoważonego przeprowadzenia całej inwestycji z poszanowaniem lokalnych wartości kulturowych, zastanej tkanki społecznej i istniejącego środowiska miejskiego.

Niestety, dzisiaj zdecydowanie narasta niezadowolone okolicznych mieszkańców. Dla wielu osób High Line nie jest wcale wzorem do naśladowania, ale pułapką, która sprawiła, że dzielnica Chelsea uległa presji intensywnej gentryfikacji, a sam park, który miał być elementem podnoszącym jakość życia mieszkańców, stał się po prostu kolejną atrakcją turystyczną miasta. Jak udowadnia prezentowany przykład, pozostawienie realizacji projektu w rękach lokalnych aktywistów nie gwarantuje wcale przeprowadzenia procesu rewitalizacji zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju i interesami samych mieszkańców.

Niniejszy artykuł przedstawia proces realizacji parku High Line „od kuchni”, kładąc akcent na działania lokalnych aktywistów: ich relacje wzajemne oraz związki z miejską administracją, deweloperami i sponsorami działań. Celem pracy jest rozpoznanie momentu, w którym następstwa realizacji projektu wymknęły się spod kontroli mieszkańców. W zakończeniu zostaje dokonana diagnoza korzyści i zagrożeń, jakie kryją się w procesie obywatelskiej realizacji zadań rewitalizacyjnych prowadzonych w przestrzeni publicznej. Opracowanie oparte zostało na następujących źródłach wiedzy: publikacjach bezpośrednio omawiających projekt, wypowiedziach osób zaangażowanych w działania na jego rzecz, komentarzach publikowanych w prasie, informacjach zamieszczanych na stronach internetowych instytucji oraz innych opracowaniach

pośrednio dotyczących projektu lub omawiających kontekst urbanistyczno-społeczny jego powstania.

## 2. High Line – miejsce zapomniane

Dzielnica Chelsea, przez którą przebiega dwukilometrowy park High Line, jest typową poprzemysłową częścią Manhattanu. Zlokalizowana przy zachodnim wybrzeżu, w pobliżu strefy portowej, historycznie służyła jako jeden z obszarów przeładunkowych i produkcyjnych Nowego Jorku. W 1847 roku, wraz ze wzrostem znaczenia rejonu West Side jako ośrodka dystrybucji towarów, władze miasta uruchomiły linię kolei towarowej biegnącą równoległe do wybrzeża, która obsługiwać miała okoliczne magazyny i fabryki. W gęsto zagospodarowanej dzielnicy tory zostały poprowadzone wzdłuż dróg miejskich, współdzieląc otwartą przestrzeń z ruchem ludzi i innych pojazdów. W efekcie, w ciągu kolejnych dekad odnotowywano coraz wyższy wskaźnik kolizji i wypadków. Nasilały się też protesty mieszkańców, którzy żądali rozwiązania problemu tej, tak zwanej „Alei Śmierci”<sup>3</sup>. Rozwiązaniem tymczasowym było zatrudnienie przez zarząd kolei pracowników jeżdżących przed pociągami na koniach, zwanych Kowbojami z West Side, których zadaniem było ostrzeganie przed nadjeżdżającymi lokomotywami. Jednocześnie, w 1927 roku wysunięto propozycję definitywnego rozwiązania problemu poprzez wyniesienie linii kolejowej na estakadę. Ta futurystyczna wizja wpisywała się w ówczesne wyobrażenie o nowoczesnym mieście i została entuzjastycznie przyjęta przez komentatorów. Już w 1934 roku nowo zbudowaną „podniebną” trasą przejechał pierwszy pociąg, a rok później cała linia kolejowa została oddana do użytku. New York Times pisał wówczas o całej inwestycji jako o „jednym z największych publicznych usprawnień zrealizowanych w historii miasta”<sup>4</sup> (il. 1, 2).

W drugiej połowie XX wieku rozwój transportu drogowego przyczynił się do spadku znaczenia linii kolejowej High Line<sup>5</sup>, której kolejne odcinki były z czasem wyłączane z użytkowania. W latach 60. zburzono południowy odcinek estakady, a w 1980 roku trasą przejechał ostatni pociąg<sup>6</sup>. Od tego mo-

<sup>3</sup> 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. VIII.

<sup>4</sup> J. David (red.), *Reclaiming the High Line*, Design Trust for Public Spaces, New York 2002, s. 48.

<sup>5</sup> E. Svendsen, *Civic Environmental Stewardship as a Form of Governance in New York City*, rozprawa doktorska obroniona na Columbia University, New York 2010, s. 90.

<sup>6</sup> J. David, R. Hammond, op. cit., s. X.



1. High Line w latach 30. XX wieku. Źródło: M. Fisher, s. 7  
1. High Line in the 1930s. Source: M. Fisher, p. 7

mentu zaczęła się burzliwa dyskusja nad dalszymi losami nieużytkowanej konstrukcji. „Przyszłość starej linii kolejowej stała się niepewna, gdy właściciele przyległych parceli rozpoczęli w latach 80. żywiołą kampanię na rzecz zburzenia pozostałej części torów”<sup>7</sup>. W odpowiedzi zrodziły się idee zachowania estakady jako wartościowego elementu dziedzictwa historycznego okresu art déco. „Uznani historycy architektury przekonywali, że High Line spełnia kryteria Narodowego Rejestru Zabytków”<sup>8</sup>. Jednocześnie padały propozycje nadania estakadzie nowej funkcji: „Most Domów” architekta Stephena Halla<sup>9</sup>, trasa kolejki pasażerskiej proponowana przez mieszkańca Petera Oblęta, zautomatyzowany parking samochodowy czy pas transmisyjny dla odpadków<sup>10</sup>. Jednak pomysły te, mające albo zbyt

akademicki charakter, albo nie znajdujące poparcia mieszkańców i władz miejskich, nie miały szans na realizację. Wydawało się, że jedynym rozwiązaniem satysfakcjonującym wszystkich byłoby definitywne zburzenie estakady.

W 1991 roku zlikwidowany został kolejny fragment południowego odcinka<sup>11</sup>, ale problem pozostałej części High Line nie doczekał się rozstrzygnięcia. Konstrukcja stała nieużywana, a jej górny poziom zarastał chwastami. Miejsce to nie miało też dobrej sławy. Przestrzeń pod estakadą, fragmentami wykorzystywana pod funkcje przemysłowe<sup>12</sup>, znana była przede wszystkim jako miejsce obecności dilerów narkotyków i prostytutek<sup>13</sup>. Jednak wobec impasu w kwestiach formalno-prawnych, temat ewentualnej likwidacji lub przekształcenia ucichł. Odmieniała się natomiast sama okolica, która „przeżywała lokalny renesans, gdy artyści, przedsiębiorcy biznesowi i deweloperzy zaczęli napływać do tego obszaru mieszczącego przede wszystkim magazyny, centra dostawcze i parkingi”<sup>14</sup>.

Nowe funkcje nie burzyły charakteru przemysłowej dzielnicy. „Zestawienie będących tu od dawna funkcji przemysłowych z nowymi pracowniami designu, nadaje obszarowi nieodparty urok”<sup>15</sup>. Ale w miarę jak atrakcyjność dzielnicy rosła, mieszkańcy obawiali się, że w konsekwencji dojdzie do uchwalenia zmian w zapisach planistycznych, umożliwiających budowę wysokich budynków apartamentowych i biurowych, które zniszczą lokalny klimat i istniejącą tkankę społeczną. Stąd wysiłki swoje skoncentrowali na przeciwdziałaniu narastającej presji deweloperskiej i spodziewanej fali gentryfikacji. Wykorzystując możliwości, jakie stworzyły wdrożone w Nowym Jorku nowe narzędzia obywatelskiego planowania, rady osiedli nr 2 i 4 (*Community Boards*) rozpoczęły starania o uchwalenie tzw. „planów sąsiedzkich 197-a”, których zadaniem miało być zachowanie niskiej skali zabudowy, tkanki mieszkaniowo-przemysłowej oraz utrzymanie określonego procentu niskich i średniobudżetowych jednostek mieszkaniowych<sup>16</sup>.

Jednak sama estakada High Line nie była przedmiotem tych planów i pod koniec lat 90. decyzja o jej zburzeniu była właściwie przesądzona. Efekty

<sup>7</sup> E. Svendsen, op. cit., s. 90.

<sup>8</sup> J. David (red.), op. cit., s. 66.

<sup>9</sup> Tamże, s. 51.

<sup>10</sup> Tamże, s. 74.

<sup>11</sup> Tamże, s. 52.

<sup>12</sup> Tamże, s. 56.

<sup>13</sup> Wypowiedź AV Goodsell (menedżer ds. projektów Stowarzyszenia Przyjaciół High Line) udzielona w ramach wywiadu przeprowadzonego przez autora w dniu 18.09.2013.

<sup>14</sup> E. Svendsen, op. cit., s. 88-89.

<sup>15</sup> J. David (red.), op.cit., s. 60.

<sup>16</sup> Tamże, s. 59.



2. High Line w latach 30. XX wieku. Źródło: M. Fisher, s. 7  
2. High Line in the 1930s. Source: M. Fisher, s. 7

zaczęła bowiem przynosić wieloletnia, pochłaniająca wiele milionów dolarów kampania lobbingowa Zrzeszenia Deweloperów z Chelsea, „których członkowie mieli bliskie relacje z wpływowymi przedstawicielami władz miasta. Argumentowali oni, że usunięcie starej linii kolejowej stworzy wsłaniające możliwości dla publicznego i prywatnego rozwoju ekonomicznego w tym obszarze”<sup>17</sup>. Administracja miasta Nowy Jork była już „o jedną decyzję sądu od zburzenia”<sup>18</sup>. Nie protestowali też mieszkańcy, którzy albo sami byli zwolennikami zburzenia<sup>19</sup>, albo odczuwali znużenie ciągnącym się od dawna tematem obrony estakady<sup>20</sup>.

### 3. Przyjaciele High Line – rewitalizacja w rękach obywateli

#### 3.1. Idea i inicjatywa

Niespodziewanie, sprawą zburzenia High Line zainteresowało się dwóch młodych mieszkańców Chelsea, Robert Hammond i Joshua David. Ham-

mond wspomina: „Latem 1999 roku przeczytałem w New York Timesie, że administracja burmistrza Giulianiego zamierza zburzyć High Line. (...) To, co zainteresowało mnie najbardziej, to fakt, że ten przemysłowy relikwiarz stał tak długo i teraz nagle miał zostać zburzony”<sup>21</sup>. Obaj panowie, młody przedsiębiorca i dziennikarz, nie znając się wcześniej, postanowili odwiedzić zebranie rady osiedla, aby zabrać głos w sprawie. Pomimo że w tym momencie byli już jedynymi osobami sprzeciwiającymi się zburzeniu, zdecydowali się połączyć siły i działać. Jeszcze w tym samym roku założyli organizację non profit, której nadali nazwę Przyjaciele High Line (il. 3). Stanowiło to zapowiedź „klasycznej miejskiej bitwy pomiędzy Dawidem ochroną a Goliatem miejskiej biurokracji”<sup>22</sup>. Choć początkowo aktywiści nie mieli jeszcze jasnego wyobrażenia o tym, czym High Line miałoby być w przyszłości, zdecydowani byli bronić estakady przed zburzeniem. Docenili niepowtarzalną wartość, jaką była liniowa ciągłość całej konstrukcji. Joshua David tłumaczy: „To był impuls dla mnie – całość była tak duża, że nieprze-

<sup>17</sup> E. Svendsen, op. cit., s. 95.

<sup>18</sup> T. Topousis, *It's One El of a Park*, New York Post 2007, <http://nypost.com/2007/11/12/its-one-el-of-a-park/> [dostęp: 04.2014].

<sup>19</sup> J. David, R. Hammond, op. cit., s. 20.

<sup>20</sup> Tamże, s. 21.

<sup>21</sup> Tamże, s. 5.

<sup>22</sup> A. La Farge, *On the High Line. Exploring America's Most Original Urban Park*, Thames & Hudson Inc., New York 2012, s. 10.



3. Joshua David i Robert Hammond, założyciele stowarzyszenia Przyjaciele High Line. Fot. Joel Sternfeld, źródło: J. David, R. Hammond, s. 153

3. Joshua David and Robert Hammond, founders of the association Friend of the High Line. Photo: Joel Sternfeld, source: J. David, R. Hammond, p. 153



4. Opuszczone High Line zimą. Fot. Joel Sternfeld, źródło: M. Fisher, s. 21

4. Deserted High Line in winter. Photo: Joel Sternfeld, source: M. Fisher, p. 21

rwana przebiegała przez 22 kwartały zabudowy. Wcześniej myślałem, że pewnie ktoś w którymś punkcie zlikwidował już kawałek dla wybudowania czegoś innego, że był to już tylko zbiór fragmentów, a to okazał się jeden spójny zabytek, cały w jednym kawałku”<sup>23</sup>. Hammond uzasadniał: „Nie wiemy, czym może się to stać, ale jeśli się tego pozbędziemy, to już na zawsze”<sup>24</sup> (il. 4).

Przygotowane niewiele wcześniej opracowanie amerykańskiego Towarzystwa Planowania Regionalnego sugerowało, że szansę na uratowanie High Line w całości daje federalny program *Rails-to-Trails* (tory na szlaki). „Studium przygotowane przez RPA wykazało, że przekształcenie High Line w park było prawdopodobnie najbardziej atrakcyjnym i najmniej skomplikowanym sposobem na ponowne wykorzystanie estakady”<sup>25</sup>. W ramach tego programu, od lat 80. XX wieku utworzono już wiele tzw. zielonych szlaków (*greenways*) w całym kraju<sup>26</sup>, jednak pomysł realizacji publicznego parku na kolejowej estakadzie w centrum Manhattanu był nowością.

Zarząd Kolei już na samym początku zadeklarował, że z jego strony obie koncepcje, zarówno zburzenie jak i realizacja parku, są akceptowalne<sup>27</sup>.

Władze miasta były początkowo obojętne, ale przekonać miał je argument ekonomiczny, zgodnie z którym dzięki realizacji parku wzrosnąć miała wartość gruntów inwestycyjnych w okolicy, a wzrost przychodu z podatków od nieruchomości miał zwrócić koszt całej inwestycji w ciągu, jak wstępnie szacowano, 20 lat<sup>28</sup>. Natomiast dla mieszkańców kluczowa była perspektywa powstania publicznego parku, co w dzielnicy Chelsea miało szczególne znaczenie, ponieważ „z 59 osiedli miasta Nowy York, osiedle nr 4, przez które przebiega większość estakady High Line, jest obecnie klasyfikowane jako czwarte od końca pod względem ilości przestrzeni publicznych”<sup>29</sup>.

Stowarzyszenie rozpoczęło organizowanie wycieczek na górę estakady, aby więcej osób miało szansę osobiście przekonać się o niepowtarzalności i potencjale tkwiącym w High Line<sup>30</sup>. Grupa potrzebowała też zdecydowanego wsparcia mediów. Jak wspomina J. David: „Obaj byliśmy w Nowym Jorku wystarczająco długo, żeby wiedzieć, że tym, czego chce prasa, są sławni ludzie albo przynajmniej dobrze znane osoby”<sup>31</sup>. Z czasem projekt zdobywał sobie coraz szersze poparcie wśród ludzi

<sup>23</sup> J. David, R. Hammond, op. cit., s. 6.

<sup>24</sup> A. Gopnik, *A Walk on the High Line / The Allure of a Derelict Railroad Track in Spring*, [w:] *Walking the High Line*, Steidl, Göttingen 2012, s. 51.

<sup>25</sup> J. David, R. Hammond, op. cit., s. 8.

<sup>26</sup> C. Hellmund, S. Smith, *Designing Greenway. Sustainable Landscapes for Nature and People*, Island Press, Washington 2006.

<sup>27</sup> J. David (red.), op. cit., s. 14.

<sup>28</sup> J. David, R. Hammond, op. cit., s. 46.

<sup>29</sup> J. David (red.), op. cit., s. 78.

<sup>30</sup> E. Svendsen, op. cit., s. 99.

<sup>31</sup> J. David, R. Hammond, op. cit., s. 15.

świata sztuki i rozrywki. „Kilku hollywoodzkich aktorów mieszkających w Nowym Jorku rozkochało się w projekcie”<sup>32</sup>. Zdaniem Davida, „To już na samym początku nadało nam etykietkę projektu celebryckiego. Przynosiło to wiele korzyści, ale bywało też powodem krytyki. Niemniej jednak, najczęściej było zaletą”<sup>33</sup>. Projekt zdobywał też wsparcie znanych polityków i działaczy: „High Line stał się ulubionym tematem polityków, między innymi dlatego, że mogli oni przypisać mu każde pozytywne skojarzenie dotyczące Nowego Jorku”<sup>34</sup>.

Przyjaciele High Line rozwijali się także jako organizacja, a R. Hammond przykładał wielką wagę do wizerunku organizacji: „To musi być fantazyjne i drogo wyglądające”<sup>35</sup>. Profesjonalną identyfikację graficzną przygotowało dla nich pro publico bono renomowane studio graficzne Pentagram<sup>36</sup>. Aktywiści rozpoczęli też zbiórki pieniędzy. Pierwsze 2500 dolarów przekazała im mieszkanka dzielnicy<sup>37</sup>. Z czasem zaczęli organizować oficjalne zbiórki pieniędzy, które przynosiły coraz większe przychody. Ponadto, udało się pozyskać granty, m.in. z fundacji JM Kaplan Fund i Merck Family Fund<sup>38</sup>. Organizacja otwarta była też na wsparcie ze strony biznesu. Jak tłumaczy Hammond, „ludzie zakładają, że grupy społeczne powinny być antybiznesowe i antydeveloperskie, ale my byliśmy probiznesowi. Dostrzegliśmy, że High Line może być dobry dla biznesu i że te firmy mogą nas wspierać”<sup>39</sup>.

### 3.2. Projekt i realizacja

Kilka lat trwała walka w sądach o decyzje chroniące estakadę przed zburzeniem<sup>40</sup> oraz zdobycie dokumentów potwierdzających możliwość tymczasowej zmiany funkcji z kolejowej na rekreacyjną. Wymagało to od organizacji zatrudnienia prawników i lobbystów, co znów wiązało się z konieczną profesjonalizacją działań stowarzyszenia i dużymi kosztami. Ale ostatecznie, w 2004 roku kwestie formalne zostały uporządkowane<sup>41</sup>. W 2002 roku dobiegła też końca kadencja burmistrza Giulianiego i nastawały czasy Michaela Bloomberga, który od

samego początku był bardzo pozytywnie nastawiony do realizacji projektu<sup>42</sup>. Ponadto na funkcję szefa biura planowania miejskiego powołana została Amanda Burden, a jednym z członków rady miasta został Gifford Miller – oboje będący wówczas członkami zarządu stowarzyszenia Przyjaciół High Line. W tak sprzyjających warunkach realizacja projektu stawała się coraz bardziej realną wizją.

Pierwszym profesjonalnym opracowaniem planistycznym dotyczącym High Line było studium możliwości jego wykorzystania pt. „Odzyskiwanie High Line”<sup>43</sup>, przygotowane w 2002 roku przez organizację Design Trust for Public Spaces we współpracy z Przyjaciółmi High Line. W opracowaniu przeanalizowano cztery możliwe scenariusze: likwidację estakady, jej ponowne wykorzystanie jako trasy kolei, wykorzystanie jej jako przestrzeni komercyjnej, realizację na jej górnym poziomie zielonego szlaku. Autorzy zadbali o obiektywność oceny i w rozmowach z ekspertami nie brali udziału przedstawiciele głównych stronictw, czyli Przyjaciół High Line i Zrzeszenia Deweloperów. Jednak wniosek był jednoznaczny: „to studium ustala, że zachowanie estakady oferuje większe korzyści dla lokalnej społeczności i dla miasta, niż jej zburzenie”<sup>44</sup>. Opracowanie analizowało też możliwe scenariusze finansowania inwestycji, zwracając uwagę, że partnerstwo publiczno-prywatne jest jedyną formułą zdolną sfinalizować przedsięwzięcie<sup>45</sup>. Studium było podstawą do prowadzenia negocjacji i dokonywania wstępnych szacunków ekonomicznych.

Kolejnym krokiem, jaki podjęli Hammond z Davidem, była organizacja konkursu architektonicznego. Na tym etapie „konkurs mógł być tylko ideowy i te idee nie musiały być realistyczne, uzasadnione ekonomicznie ani nawet możliwe do wybudowania”<sup>46</sup>. Konkurs miał przede wszystkim spełnić zadanie promocyjne i przysporzyć projektowi popularności w mediach. Do jury konkursu zaproszono nowojorskich architektów o światowej renomie oraz przedstawicieli świata kultury, sztuki i lokalnych społeczności<sup>47</sup>. Konkurs cieszył się ogromną popularnością, wpłynęło 720 prac z 36 krajów, które na koniec zo-

<sup>32</sup> E. Svendsen, op. cit., s. 97.

<sup>33</sup> J. David, R. Hammond, op. cit., s. 27.

<sup>34</sup> E. Svendsen, op. cit., s. 103.

<sup>35</sup> J. David, R. Hammond, op. cit., s. 22.

<sup>36</sup> Tamże, s. 17.

<sup>37</sup> Tamże, s. 22.

<sup>38</sup> Tamże, s. 47.

<sup>39</sup> Tamże, s. 55-57.

<sup>40</sup> E. Svendsen, op. cit., s. 101.

<sup>41</sup> C. Hellmund, S. Smith, op. cit.

<sup>42</sup> J. David, R. Hammond, op. cit., s. 40-41.

<sup>43</sup> J. David (red.), op. cit.

<sup>44</sup> Tamże, s. 75.

<sup>45</sup> Tamże, s. 37.

<sup>46</sup> J. David, R. Hammond, op. cit., s. 53.

<sup>47</sup> Tamże, s. 56.

stały zaprezentowane na wielkiej wystawie w hali dworca Grand Central Terminal. Wśród pomysłów wiele było szalonych, jak na przykład przekształcenie High Line w dwukilometrowy basen albo zbudowanie na nim miejskiego roller coastera. Jednak, jak przyznaje Hammond, „najczęściej pojawiający się w pracach wątek to wyrazy uznania dla istniejącego krajobrazu. Ludzie kochali to, co już tam było”<sup>48</sup>.

Wnioski posłużyły w 2004 roku przy przygotowaniu kolejnego konkursu, tym razem już realizacyjnego. Do złożenia swoich prac organizatorzy (władze miasta i Przyjaciele High Line) zaprosili wtedy cztery zespoły złożone ze znanych architektów i architektów krajobrazu. Zwyciężyła praca autorstwa zespołu Field Operations i Diller Scofidio + Renfro, która z największym pietyzmem potraktowała zabytkową konstrukcję estakady, wydobywając jej walory architektoniczne i jednocześnie mieszcząc rozbudowany program rekreacyjno-parkowy na górnym tarasie. Jak z przymrużeniem oka zauważa zwycięzca Ricardo Scofidio, nawiązując do innych prac, które w sposób drastyczny ingerowały i przekształcały istniejący obiekt: „moją pracą jako architekta było uchronić High Line przed architekturą”<sup>49</sup> (il. 5).

Wszystkie cztery prace zaprezentowano na cieszącej się popularnością wystawie „Cztery zespoły, cztery wizje” w nowojorskim Centrum Architektury. Można powiedzieć, że nastawała moda na High Line<sup>50</sup>. „Tylko właściciele gruntów wciąż stanowili zdecydowaną opozycję”<sup>51</sup> i ponawiali żądanie zniszczenia estakady. Jedynym argumentem zdolnym przekonać ich do współpracy było umożliwienie im w innej części dzielnicy wybudowanie tego, co mogliby zbudować na miejscu wyburzonego High Line. Administracja Bloomberga, która starała się umożliwić realizację projektu, zdecydowana była uchwalić zmianę planów miejscowych w ramach nowo utworzonego Obszaru Zachodniego Chelsea<sup>52</sup>, a kluczowym elementem nowego planu miało być właśnie zastosowanie procedury tzw. przeniesienia praw deweloperskich.

Hammond i David mieli świadomość, że prędzej czy później zmiany w planie będą konieczne,

a jedyną możliwą drogą zdobycia poparcia Zrzeszenia Deweloperów jest umożliwienie im budowania w innym miejscu. David wspomina moment, gdy pierwszy raz dowiedzieli się o tym rozwiązaniu: „Zareagowałem bardzo negatywnie na ten pomysł. Powiedziałem, że jeśli w rezultacie ochrony High Line skończymy z tymi wszystkimi wysokimi budynkami wokoło, których inaczej nie mielibyśmy, to ja nie chcę brać w tym udziału”<sup>53</sup>. Taka wizja stała w sprzeczności z interesami mieszkańców: „Nie chcieliśmy stwarzać sytuacji, w której High Line byłby postrzegany jako działający na niekorzyść innych społecznych interesów”<sup>54</sup>. Gdy temat ten padł na zebraniu rady osiedla, projekt realizacji parku stracił część zwolenników<sup>55</sup>. Ale pomimo to, Hammond, bardziej skoncentrowany na skutecznej realizacji projektu, był gotowy zaakceptować to rozwiązanie, co sprawiło, że jak wspomina: „Prawie się wtedy rozstaliśmy”<sup>56</sup>.

Ostatecznie, w 2005 roku doszło w końcu do uchwalenia zmian w planie<sup>57</sup>. W tym samym czasie zarezerwowana została już znaczna część funduszy potrzebnych na realizację parku – ponad 43 miliony dolarów z budżetu miejskiego<sup>58</sup>. Kroki te umożliwiły kontynuację prac nad projektem. Przyjaciele High Line dbali o to, aby wkład mieszkańców w powstające opracowanie był możliwie duży. Pierwsze spotkanie z mieszkańcami odbyło się zaraz po rozstrzygnięciu konkursu ideowego, następnie po wybraniu zwycięskiej pracy w drugim konkursie, a kolejne miały stale towarzyszyć dalszemu procesowi projektowemu. Hammond tłumaczy: „Obstawaliśmy przy tym, żeby zespół projektowy konsultował się regularnie z mieszkańcami. (...) Projektanci ukuli slogan podsumowujący ich podejście – zachowajcie prostotę, naturalność, ciszę i spokój. Większość tego, co słyszeliśmy od mieszkańców składało się na taką właśnie wizję”<sup>59</sup>.

Równoległe z pracami projektowymi, Przyjaciele High Line musieli dbać o gromadzenie funduszy. Co prawda „władze miasta podniosły sumę przeznaczoną na projekt do 61 milionów dolarów, ale to nie mogło wystarczyć. Wcześniej, w 2002 roku ocenialiśmy, że budowa High Line będzie kosztowała 65

<sup>48</sup> Tamże, s. 57-58.

<sup>49</sup> Tamże, s. 71.

<sup>50</sup> Tamże, s. 80.

<sup>51</sup> Tamże, s. 79.

<sup>52</sup> Tamże, s. 64.

<sup>53</sup> Tamże, s. 23.

<sup>54</sup> Tamże, s. 65.

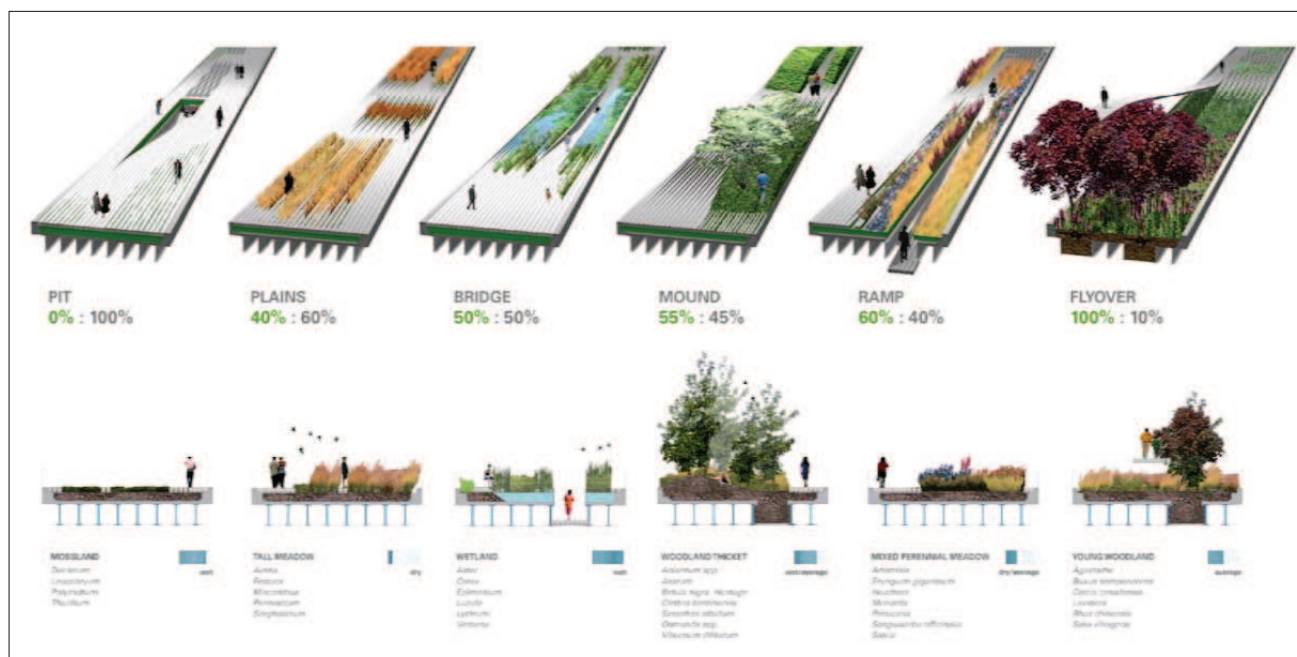
<sup>55</sup> Tamże, s. 49.

<sup>56</sup> Tamże, s. 23.

<sup>57</sup> Strona internetowa Biura Planowania Miejskiego miasta Nowy Jork, <http://www.nyc.gov/html/dcp/home.html/> [dostęp: 04.2014].

<sup>58</sup> J. David, R. Hammond, op. cit., s. 79.

<sup>59</sup> Tamże, s. 96.



5. Różnorodność krajobrazowa zwycięskiego projektu. Źródło: M. Fisher, s. 31  
5. The varied landscape of the winning project. Source: M. Fisher, p. 31

milionów, jednak te wyliczenia dotyczyły o wiele prostszego projektu niż ten, nad którym zespół projektowy pracował obecnie<sup>60</sup>. W 2005 roku budżet projektu powiększył się o dodatkowe 18 milionów ze środków federalnych<sup>61</sup>, ale łączna suma pozostawała wciąż niewystarczająca. Dlatego Przyjaciele High Line na własną rękę starali się zjednywać sobie donatorów wśród prywatnych osób i fundacji. Do czerwca 2009 roku udało się im w ten sposób zgromadzić dodatkowe 44 miliony dolarów<sup>62</sup>.

W kwietniu 2005 roku powstający projekt zaprezentowano szerszej publiczności w ramach samodzielnej wystawy w nowojorskim Muzeum Sztuki Nowoczesnej. Wystawa cieszyła się tak wielką popularnością, że przedłużono czas jej trwania dwukrotnie<sup>63</sup>. Hammond wspomina: „Jak tylko znaleźliśmy się w MoMA, ludzie zaczęli rozumieć, że High Line naprawdę zostanie zrealizowany”<sup>64</sup>.

### 3.3. Zarządzanie i rozwój

Prace projektowe i budowlane trwały do 2009 roku. Odpowiadał za nie powołany przez burmistrza Zespół Zadaniowy ds. High Line, a „Przyjaciele High Line byli jedyną organizacją społeczną

zaproszoną do udziału w pracach zespołu”<sup>65</sup>. Ciągłe jednak pozostawało niejasne, kto i w jakim zakresie będzie odpowiedzialny za zarządzanie parkiem po jego otwarciu. Robert Hammond tłumaczy, że „najczęściej, w przypadku parków, grupy społeczne pozostają na boku. Ktoś inny, najczęściej władze miasta, płacą za park i zarządzają nim, a grupy przyjaciół zbierają dodatkowe fundusze na ponadprogramowe atrakcje albo sadzą dodatkowe drzewa”<sup>66</sup>. Jednak w tym przypadku było inaczej. Znacząca część środków finansowych na budowę zgromadzona została samodzielnie przez stowarzyszenie, a donatorzy podkreślali, że „chcieli nie tylko wesprzeć High Line, ale chcieli wspierać Przyjaciół High Line jako gospodarzy High Line”<sup>67</sup>. Ostatecznie, „przed samym otwarciem, stowarzyszenie sfinalizowało legalne partnerstwo z miastem Nowy Jork. Grupa miała odtąd więcej niż tylko moralne roszczenia do projektu. Przyjaciele High Line byli od tego momentu oficjalnym gospodarzem parku”<sup>68</sup>.

Do nowych obowiązków stowarzyszenia należało przede wszystkim utrzymanie parku, w tym prace konserwacyjne i ogrodnicze, a także dbałość o ofertę kulturalną. Na wszystkie te działania potrzeba było około 3 milionów dolarów rocznie.

<sup>60</sup> Tamże, s. 81.

<sup>61</sup> Tamże, s. 90-91.

<sup>62</sup> E. Svendsen, op. cit., s. 106.

<sup>63</sup> J. David, R. Hammond, op. cit., s. 86.

<sup>64</sup> Tamże, s. 86.

<sup>65</sup> E. Svendsen, op. cit., s. 116.

<sup>66</sup> J. David, R. Hammond, op. cit. s. 70-71.

<sup>67</sup> Tamże, s. 81.

<sup>68</sup> E. Svendsen, op. cit., s. 116.





6. Park High Line. Źródło: M. Fisher, s. 34  
6. Park High Line. Source: M. Fisher, p. 34

Umowa pomiędzy Przyjaciółmi High Line a biurem Parków i Rekreacji miasta Nowy Jork zakładała, że 1 milion tej sumy pochodzić będzie z budżetu miejskiego, natomiast resztę stowarzyszenie musi zdobywać samo<sup>69</sup>. Jak tłumaczy AV Goodsell, menedżer ds. projektów stowarzyszenia: „Większość środków finansowych pochodzi ze składek – stowarzyszenie ma około 6000 członków, nie tylko z Nowego Jorku, ale z całego świata – oraz z aktywności komercyjnej, np. sprzedaży pamiątek czy działalności gastronomicznej. Organizacja otrzymuje też dotacje grantowe z instytucji publicznych” oraz angażuje w swoje działania lokalnych deweloperów, z których część wspiera High Line finansowo<sup>70</sup>. Konsekwentnie realizując swoją biznesową wizję, R. Hammond w ciągu 10 lat zbudował dużą orga-

nizację zatrudniającą kilkudziesięciu pracowników i operującą wielomilionowym budżetem<sup>71</sup>.

W latach 2009–2011 otwarto w końcu dwa pierwsze odcinki inwestycji, a park od pierwszego dnia cieszył się popularnością (il. 6, 7). W samym tylko 2011 roku High Line odwiedziło 3,7 miliona osób<sup>72</sup>, przy czym w najbardziej tłumnym okresie pojawia się w nim nawet 50 tysięcy osób dziennie<sup>73</sup> – wyniki te uplasowały High Line na trzeciej pozycji wśród najczęściej odwiedzanych miejsc w Nowym Jorku, zaraz po Statui Wolności i Muzeum Metropolitalnym<sup>74</sup>. Co więcej, magazyn *Travel+Leisure* przyznał High Line 10. miejsce wśród najbardziej charakterystycznych obiektów świata<sup>75</sup>. Ale Przyjaciół High Line przekonują, że co najmniej połowa odwiedzających to nowojorczy<sup>76</sup>, z czego dużą

<sup>69</sup> Tamże, s. 118.

<sup>70</sup> Wypowiedź AV Goodsell, op. cit.

<sup>71</sup> Strona internetowa organizacji Friends of the High Line, <http://www.thehighline.org/> [dostęp: 04.2014].

<sup>72</sup> Tamże.

<sup>73</sup> M. Fisher, *The High Line. New York City's Park in the Sky*, prezentacja multimedialna 2012, <https://www.planning.org/china/presentations/2012/pdf/fisher.pdf>, [dostęp: 04.2014].

<sup>74</sup> Tamże.

<sup>75</sup> *Top New Landmarks*, *Travel+Leisure* 2012, <http://www.travelandleisure.com/articles/top-new-landmarks-2012>, [dostęp: 04.2014].

<sup>76</sup> Wypowiedź AV Goodsell, op. cit.



7. Park odwiedza dziennie nawet 50 000 osób.

Źródło: M. Fisher, s. 88

7. The park is visited daily by as many as 50 000 people.

Source: M. Fisher, p. 88

część stanowią okoliczni mieszkańcy, dla których High Line jest drogą codziennej komunikacji<sup>77</sup>.

Jednak walka o High Line nie była zakończona. Trzeci fragment estakady, przebiegający przez teren kolejowy Hudson Yards, pozostawał wciąż zagrożony. Hudson Yards, będący ostatnim inwestycyjnym obszarem Manhattanu, od początku był oczkiem w głowie administracji Michaela Bloomberg, która chciała stworzyć na nim nowe centrum biznesowe miasta<sup>78</sup>, a częścią założenia urbanistycznego miał być też nowy stadion sportowy. Pierwsze plany stadionu nie uwzględniały zachowania przebiegającego przez teren odcinka High Line, przy czym nawet nie to było głównym powodem społecznej krytyki. To sama koncepcja tak wielkiej komercyjnej inwestycji spotkała się natychmiast ze zdecydowaną falą sprzeciwu ze strony mieszkań-

ców Chelsea. Dopiero w odpowiedzi, władze miasta próbując nadać projektowi stadionu bardziej pozytywny, społeczny wizerunek, włączyły w plany High Line<sup>79</sup>.

To postawiło Przyjaciół High Line w jeszcze trudniejszej sytuacji. Joshua David wspomina: „Dan<sup>80</sup> postawił sprawę jasno, że oczekuje z naszej strony wsparcia budowy stadionu, podczas gdy nasi zwolennicy w dzielnicy wyrażali się równie jasno, że nienawidzą tej koncepcji”<sup>81</sup>. Hammond z Davidem zdawali sobie sprawę z tego, że przyszłość ich projektu zależała jednocześnie od obu stron konfliktu, dlatego postanowili w ogóle nie zajmować stanowiska, określając się jako grupa skoncentrowana jedynie na budowie parku i nieangażująca się w inne sprawy dotyczące dzielnicy. Postawa ta została przez część mieszkańców odebrana jako niemoralny unik, a stowarzyszenie spotkało się z zarzutami zbytniego sprzyjania władzy. „Wiele osób było coraz bardziej niezadowolonych z naszego stanowiska – lub jego braku – w kwestii stadionu”<sup>82</sup>.

Jednak oceniając z perspektywy skuteczności działania na rzecz High Line, postawa ta doprowadziła do osiągnięcia celu. W 2012 roku Komisja Planowania miasta Nowy Jork wprowadziła poprawkę do planów miejscowych Hudson Yards, które chroniły estakadę przed zburzeniem i umożliwiły realizację trzeciego odcinka parku. Miasto było gotowe dalej wspierać projekt. Ostatecznie, otwarcie trzeciej fazy High Line nastąpiło we wrześniu 2014 roku i wzbudziło nie mniejszy niż poprzednie wydarzenia zachwyt wśród obserwatorów i użytkowników: „Odcinek trzeci wyniesiono w górę parku, który otwarty został w niedzielę, łamie serca,”<sup>83</sup> zaraz po otwarciu pisał entuzjastycznie New York Times.

#### 4. Podsumowanie – korzyści i zagrożenia

Park High Line – sam w sobie – jest niezwykle udanym projektem, który cieszy się wielką popularnością. Nie tylko przyciąga turystów, ale jest też wzorem dla innych grup obywatelskich, które pragną dokonać podobnych przekształceń: Queens-Way (Nowy Jork), High Line for Harlem (Nowy Jork), Harsimus Stem Embankment (New Jersey),

<sup>77</sup> M. Flegenheimer, *High Line's Best-Kept Secret: It's a Fast Commute*, New York Times, 21.07.2013.

<sup>78</sup> J. Brash, *Bloomberg's New York. Class and Governance in the Luxury City*, The University of Georgia Press, Athens and London 2011.

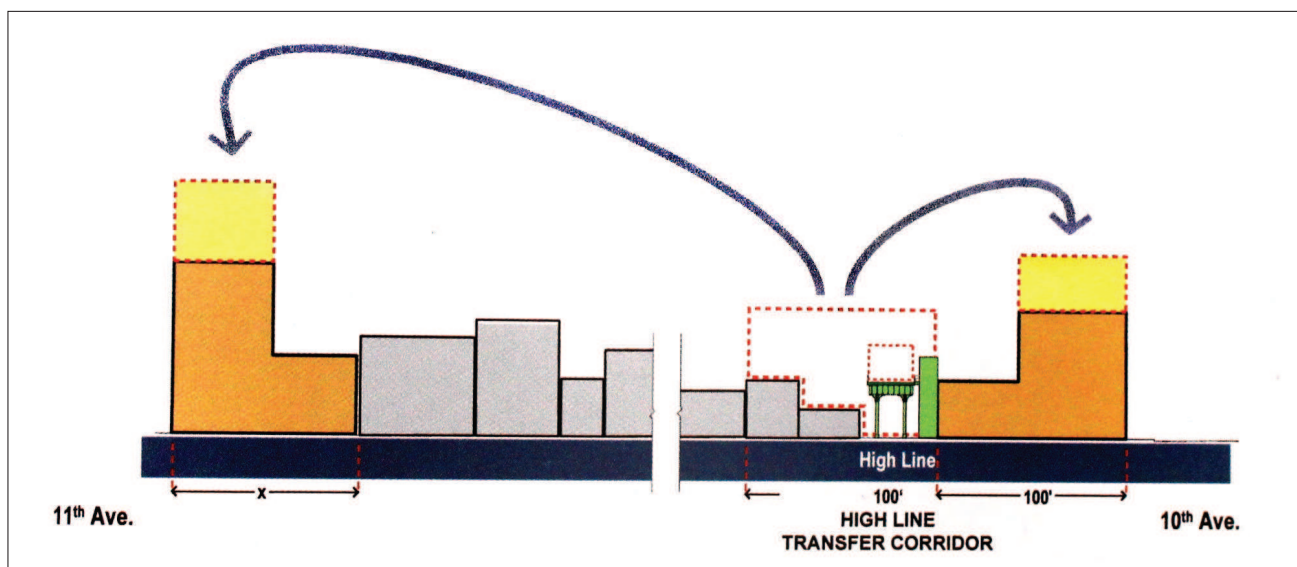
<sup>79</sup> J. David, R. Hammond, op. cit., s. 67.

<sup>80</sup> Dan Doctoroff – zastępca burmistrza miasta Nowy Jork ds. inwestycji.

<sup>81</sup> Tamże, s. 68.

<sup>82</sup> Tamże, s. 80.

<sup>83</sup> M. Kimmelman, *The High Line Opens Its Third and Final Phase*, New York Times, 19.09.2014.



8. Procedura transferu praw deweloperskich umożliwiła budowę wyższych budynków w innych częściach dzielnicy.

Źródło: J. David, R. Hammond, s. 273

8. The transfer of development rights procedure allowed higher buildings to be built in other parts of the district.

Source: J. David, R. Hammond, p. 273

The 606 (Chicago) czy High Line for London. Jak pisze dziennikarka New York Timesa: „High Line stało się, jak bajgle i CompStat, kolejnym towarem eksportowym Nowego Jorku”<sup>84</sup>. Jednak z drugiej strony, coraz powszechniejsze są głosy sprzeciwu, dostrzegające przede wszystkim wysoką cenę, jaką dzielnica Chelsea musiała zapłacić za realizację parku, a takie inicjatywy, jak QueensWay spotykają się z kontrinicjatywami, również oddolnymi i obywatelskimi, jak NoWay-QueensWay<sup>85</sup>. Natomiast turyści odwiedzający High Line już dzisiaj spotkać się mogą z oznakami niezadowolenia i rozdrażnienia mieszkańców – rozwieszane pod koniec 2013 roku plakaty ogłaszały: „Uwaga turyści High Line, Zachodnie Chelsea to nie Times Square. To nie jest turystyczna atrakcja!”<sup>86</sup>.

Oceniając skutki realizacji projektu w szerszej, społeczno-urbanistycznej perspektywie, bilans można jednak oceniać negatywnie. Jak pisze Jeremiah Moss w jednym z najbardziej krytycznych komentarzy dotyczących projektu, „High Line stało się wybiegiem dla turystów i katalizatorem jednego

z najbardziej dynamicznych procesów gentryfikacji w historii miasta”<sup>87</sup>. Oczekiwania mieszkańców dążących do zachowania ludzkiej skali zabudowy, utrzymania różnorodności funkcjonalnej dzielnicy oraz społeczno-kulturowej ciągłości pozostały niezrealizowane – Chelsea zabudowywane jest obecnie licznymi luksusowymi budynkami biurowymi i apartamentowymi, które nadają dzielnicy nową skalę: zarówno w sensie wysokości zabudowy, jak i wysokości cen. David Harvey zauważa, że „tworzenie tego rodzaju przestrzeni publicznych radykalnie osłabia, a nie wzmacnia szansę na współnianie dla kogokolwiek oprócz bogaczy”<sup>88</sup>. Nowo zabudowane otoczenie bywa nazywane „zakątkiem staroarchitektów”<sup>89</sup> (il. 9, 10), a sam park High Line „broszką w luksusowej transformacji Chelsea”<sup>90</sup>. „Mieszkańcy walczyli z wysokimi budynkami, ale przegrali. (...) »Nie chcemy ulec kompletnej gentryfikacji«”<sup>91</sup>, mówi Lee Compton, Przewodniczący Rady Osiedla nr 4.

Symbolicznie, zakończenie realizacji parku High Line zbiegło się z końcem trzeciej kadencji rzą-

<sup>84</sup> K. Taylor, *After High Line's Success, Other Cities Look Up*, New York Times, 14.07.2010.

<sup>85</sup> Strona internetowa organizacji NoWay QueensWay, <http://www.nowayqueensway.org/> [dostęp: 04.2014].

<sup>86</sup> J. Moss, *Attention High Line Tourists*, <http://vanishingnewyork.blogspot.com/2012/05/attention-high-line-tourists.html> [dostęp: 04.2014].

<sup>87</sup> J. Moss, *Disney World on the Hudson*, New York Times, 21.08.2012.

<sup>88</sup> D. Harvey, *Bunt miast. Prawo do miasta i miejska rewolucja*, Fundacja Nowej Kultury Bęc Zmiana, Warszawa 2012.

<sup>89</sup> R. Gratz, *The Battle for Gotham. New York in the Shadow of Robert Moses and Jane Jacobs*, Nation Books, New York 2011.

<sup>90</sup> M. Powell, *Reducing Some City Parks to the Status of Beggars*, New York Times, 27.05.2013.

<sup>91</sup> C. Wilson, *Turning the High Line Into... the High Life*, New York Times, 18.12.2005.



9. Budynek mieszkaniowy, projekt Frank Gehry. Źródło: <http://www.fotothing.com>  
9. IAC building designed by Frank Gehry. Source: <http://www.fotothing.com>



10. Budynek mieszkaniowy, projekt Zaha Hadid. Źródło: <http://inhabitat.com>  
10. Condo designed by Zaha Hadid. Source: <http://inhabitat.com>

dów burmistrza Michaela Bloomberga, wyznaczając tym samym koniec pewnego rozdziału w historii Nowego Jorku. Celem nowego burmistrza Billa de Blasio, który reprezentuje opcję zdecydowanie bardziej demokratyczną i prospołeczną, jest położenie większego nacisku na podnoszenie standardu biedniejszych części miasta i przeciwdziałanie negatywnym skutkom gwałtownego procesu gentryfikacji. Dlatego także de Blasio dyplomatycznie dystansuje się od sukcesu High Line nie uczestnicząc osobiście w związanych z nim uroczystościach i przyznając otwarcie: „Jeszcze go nie odwiedziłem.”<sup>92</sup>

Dzisiaj należy więc zadać pytanie, jak to możliwe, że projekt, w którym obywatele na każdym z etapów realizacji odgrywali tak eksponowaną i wpływową rolę, obrócił się przeciwko interesom samych mieszkańców. Bez wątplenia, sukcesem lokalnych aktywistów było zbudowanie spójnej wizji, doprowadzenie do konsensusu pomiędzy mieszkańcami, inwestorami i władzami miejskimi, a także ciągłe łagodzenie tarć pomiędzy stronami przez cały czas realizacji projektu, co miało kluczowe znaczenie dla powodzenia inwestycji. Wszyscy partnerzy odegrali ważne role i przyczynili się do powstania parku, ale już sama redystrybucja korzyści płynących z jego realizacji nie okazała się sprawiedliwa.

Warto zauważyć, że projekt od samego początku miał dwa oblicza. Z jednej strony podkreślano jego lokalny, oddolny i obywatelski charakter – realizacja parku miała odpowiadać na potrzeby mieszkańców i poprawić ich środowisko życia. Z drugiej strony lansowany był jako ogólnoświatowa atrakcja, bo tylko takie stanowisko dawało szansę na zaangażowanie w sprawę sławnych aktorów, znanych polityków i wielkiego biznesu. Tej dwutorowości odpowiadały postawy obu liderów. Jak wspomina R. Hammond: „Josh i ja byliśmy bardzo różni. Ja zajmowałem się biznesem i lubiłem biznes. O nim myślałem jako o społeczniku, bardzo zaangażowanym w oddolne kwestie i bardzo antydeweloperskim – klasyczny nowojorski liberał, w najlepszym tego słowa znaczeniu”<sup>93</sup>. Hammond nie miał obaw przed wchodzeniem w alianse ze znaczącymi politykami, biznesem i mediami, podczas gdy David marzył przede wszystkim o realizacji projektu w du-

chu lokalnych wartości Jane Jacobs<sup>94</sup>. Początkowo wydawać się mogło, że taki duet będzie gwarancją dbałości o zrównoważony proces realizacji projektu oraz interesy wszystkich interesariuszy.

Jednak uważna analiza historii projektu wykazuje, że logika probiznesowa w większości zwyciężała – zarówno na etapie inicjatywy, gdy nadano organizacji „bogaty” wizerunek i celebrycki charakter, jak i na etapie projektowania, gdy podkreślano znaczenie najwyższej jakości designu i nawiązywano współpracę z prestiżowymi pracownikami architektonicznymi. Natomiast momentem najważniejszym, kluczowym zarówno dla realizacji parku, jak i krytykowanego dzisiaj zjawiska gentryfikacji, było uchwalenie zmian do planów miejscowych, w których zastosowano mechanizm przeniesienia praw deweloperskich (il. 8). Od tego czasu deweloperzy, którzy przez wiele lat pozostawali zagorzałymi przeciwnikami projektu parku zaangażowanymi w kampanię na rzecz zburzenia estakady, nagle stali się wielkimi zwolennikami High Line. „Paradoksalnie, niektóre z największych datków i oznak wsparcia pochodzą od wcześniejszych członków Zrzeszenia Deweloperów z Chelsea”<sup>95</sup>.

Być może inaczej realizacja parku nie byłaby możliwa. W ciągu 10 lat zakres odpowiedzialności Przyjaciół High Line zawężony zostały do kwestii związanych wyłącznie z realizacją parku, pozostawiając szerszą perspektywę potrzeb społecznych na boku, co szczególnie jawny wyraz znalazło przy okazji dyskusji na temat rozwoju obszaru Hudson Yards. Mimo to ich społeczny wizerunek był konsekwentnie wykorzystywany przez władze miasta – politycy chętnie wskazywali na stowarzyszenie Przyjaciół High Line jako reprezentanta i adwokata interesów mieszkańców<sup>96</sup>. Wolno więc mówić w tym przypadku o pewnej dozie manipulacji. Głosy krytyki podkreślają, że „choć realizacja parku zainicjowana została jako oddolna akcja – jakkolwiek związana z bogatymi obywatelami – szybko stała się ona narzędziem realizacji planów administracji Bloomberga stworzenia nowej, ekskluzywnej, korporacyjnej zabudowy wzdłuż Zachodniego Wybrzeża”<sup>97</sup>.

Sami liderzy, R. Hammond i J. David, odsuwają od siebie zarzuty tłumacząc, że „prawdziwy boom

<sup>92</sup> Wypowiedź Billa de Blasio, [w:] M. Grynbaum, *High Line Draws Millions, but de Blasio Isn't One*, New York Times, 1.10.2014.

<sup>93</sup> J. David, R. Hammond, op. cit., s. 10.

<sup>94</sup> Tamże, s. 73.

<sup>95</sup> E. Svendsen, op. cit., s. 106.

<sup>96</sup> Tamże, s. 108.

<sup>97</sup> J. Moss, op. cit.

inwestycyjny miał miejsce w całym mieście<sup>98</sup> oraz że „High Line był tylko jednym z wielu czynników mających wpływ na nowe ustalenia planów miejscowych”<sup>99</sup>. Jednak z drugiej strony, Hammond chętnie podkreśla w mediach, że realizacja Parku High Line przyniosła miastu około pół miliarda dolarów zysków z podatków od nowych nieruchomości (dziesięciokrotnie więcej niż początkowo szacowano), przy czym szacunki te obejmują oczywiście wszystkie inwestycje, jakie zrealizowane zostały na bazie nowych ustaleń planu<sup>100</sup>. Nietrudno dostrzec niekonsekwencję tej postawy, która zależnie od kontekstu i zadanego pytania, raz bagatelizuje, a innym razem uwypukla wpływ realizacji parku na zmiany zachodzące w dzielnicy.

Można więc z wielkim podziwem patrzeć na dokonania Przyjaciół High Line, bez których zaangażowania Nowy Jork nie miałby dzisiaj tak wspaniałego parku. Jednocześnie należy pamiętać o kosztach, jakie ponieśli mieszkańcy i o częściowo utraconym niepowtarzalnym charakterze dzielnicy Chelsea. Starając się pozostać bezstronnym, w niniejszym tekście autor ukazuje historię projektu oraz towarzyszące mu narracje jako złożone i niejasne. W efekcie, także lekcja płynąca z analizy historii parku High Line pozostaje niejednoznaczna.

## Bibliografia

J. Brash, *Bloomberg's New York. Class and Governance in the Luxury City*, The University of Georgia Press, Athens and London 2011.

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.

J. David (red.), *Reclaiming the High Line*, Design Trust for Public Spaces, New York 2002.

M. Fisher, *The High Line. New York City's Park in the Sky*, prezentacja multimedialna 2012, <https://www.planning.org/china/presentations/2012/pdf/fisher.pdf> [dostęp: 04.2014].

M. Flegenheimer, *High Line's Best-Kept Secret: It's a Fast Commute*, New York Times, 21.07.2013.

A. Gopnik, *A Walk on the High Line / The Allure of a Derelict Railroad Track in Spring*, [w:] *Walking the High Line*, Steidl, Göttingen 2012.

R. Gratz, *The Battle for Gotham. New York in the Shadow of Robert Moses and Jane Jacobs*, Nation Books, New York 2011.

M. Grynbaum, *High Line Draws Millions, but de Blasio Isn't One*, New York Times, 1.10.2014.

R. Hammond, *Tworząc parki w przestworzach*, TED 2013, <http://www.ted.com> [dostęp: 05.2014].

D. Harvey, *Bunt miast. Prawo do miasta i miejska rewolucja*, Fundacja Nowej Kultury Bęc Zmiana, Warszawa 2012.

C. Hellmund, S. Smith, *Designing Greenway. Sustainable Landscapes for Nature and People*, Island Press, Washington 2006.

M. Kimmelman, *The High Line Opens Its Third and Final Phase*, New York Times, 19.09.2014.

A. La Farge, *On the High Line. Exploring America's Most Original Urban Park*, Thames & Hudson Inc., New York 2012.

J. Moss, *Attention High Line Tourists*, <http://vanishing-newyork.blogspot.com/2012/05/attention-high-line-tourists.html> [dostęp: 04.2014].

J. Moss, *Disney World on the Hudson*, New York Times, 21.08.2012.

M. Powell, *Reducing Some City Parks to the Status of Beggars*, New York Times, 27.05.2013.

E. Svendsen, *Civic Environmental Stewardship as a Form of Governance in New York City*, rozprawa doktorska obroniona na Columbia University, New York 2010.

K. Taylor, *After High Line's Success, Other Cities Look Up*, New York Times, 14.07.2010.

*Top New Landmarks*, Travel+Leisure 2012, <http://www.travelandleisure.com/articles/top-new-landmarks-2012> [dostęp: 04.2014].

T. Topousis, *It's One El of a Park*, New York Post 2007, <http://nypost.com/2007/11/12/its-one-el-of-a-park/> [dostęp: 04.2014].

C. Wilson, *Turning the High Line Into... the High Life*, New York Times, 18.12.2005.

Artur Jerzy Filip, mgr inż. arch.  
Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej

<sup>98</sup> J. David, R. Hammond, op. cit., s. 107.

<sup>99</sup> Tamże, s. 65.

<sup>100</sup> R. Hammond, *Tworząc parki w przestworzach*, prezentacja TED 2013, <http://www.ted.com> [dostęp: 05.2014].