

# SCENESKIFTE PÅ MANHATTAN

– FRA POSTINDUSTRIELL RUIN TIL  
SVEVENDE BYROM

High Line, den nye byparken på Manhattan, er et unikt stykke landskapskunst, et paradisi i ordets opprinnelige forstand, i hjertet av en av verdens tetteste storbyer. Jan Carlsen har snakket med Ricardo Scofidio.

INTERVJU / Jan Carlsen /



Jan Carlsen er sivilarkitekt MNAL og frilans arkitekturskribent.

Sommeren 2009 fikk New Yorks innbyggere oppleve en arkitektonisk forvandling uten sidestykke siden Central Park ble anlagt på 1850-tallet: første del av byparken High Line på Manhattans vestside, som åpnet 8. juni. Leg og lærd enes om at dette er en mesterlig kombinasjon av elegant arkitektonisk utforming, betagende landskapskunst og bærekraftig urbanisme.

Selv har arkitekt Ricardo Scofidio, partner i firmaet Diller Scofidio+Renfro som vant arkitektkonkurransen i 2004 sammen med landskapskontoret Field Operations, forklart i prosjektets designhåndbok at de ble "inspirert av den melankolske, uregjerlige skjønnheten ved den postindustrielle ruinen, hvor naturen hadde gjenerobret sin plass og rolle".

Og det er nettopp denne unike historiske infrastrukturen Scofidio har som utgangspunkt når han – tre måneder etter innvielsen av parken – tar imot oss på kontoret på 26. gate, nær High Lines midtparti som i dag er under bygging, og straks begynner å fortelle om hvor utfordrende det var å få anledning til å utfolde seg på en så spektakulær tomt midt i det tettbygde Manhattan.

**Jan Carlsen:** Da den internasjonale arkitektkonkurransen om High Line ble avholdt i

2004, hadde mange forskjellige ideer om utnyttelse av anlegget vært lansert siden togene sluttet å gå i 1980. Lastebilene hadde tatt over godstransporten, banen mistet sin funksjon.

**Ricardo Scofidio:** Spekulasjoner om utnyttelsen av området har pågått i mer enn tredve år. Og man ga oppgaver på arkitekt-skolene allerede tidlig på 1980-tallet, og fikk et vell av forslag til ny anvendelse. Jeg husker at Steven Holl tegnet et prosjekt i 1981 med boliger oppe på banen, han beskrev det som «en grønn dal i Manhattans alper». Men folk flest mente at banen var noe gammelt, rustent skrap som burde fjernes. Og slik tenkte grunneierne her på West Side også.

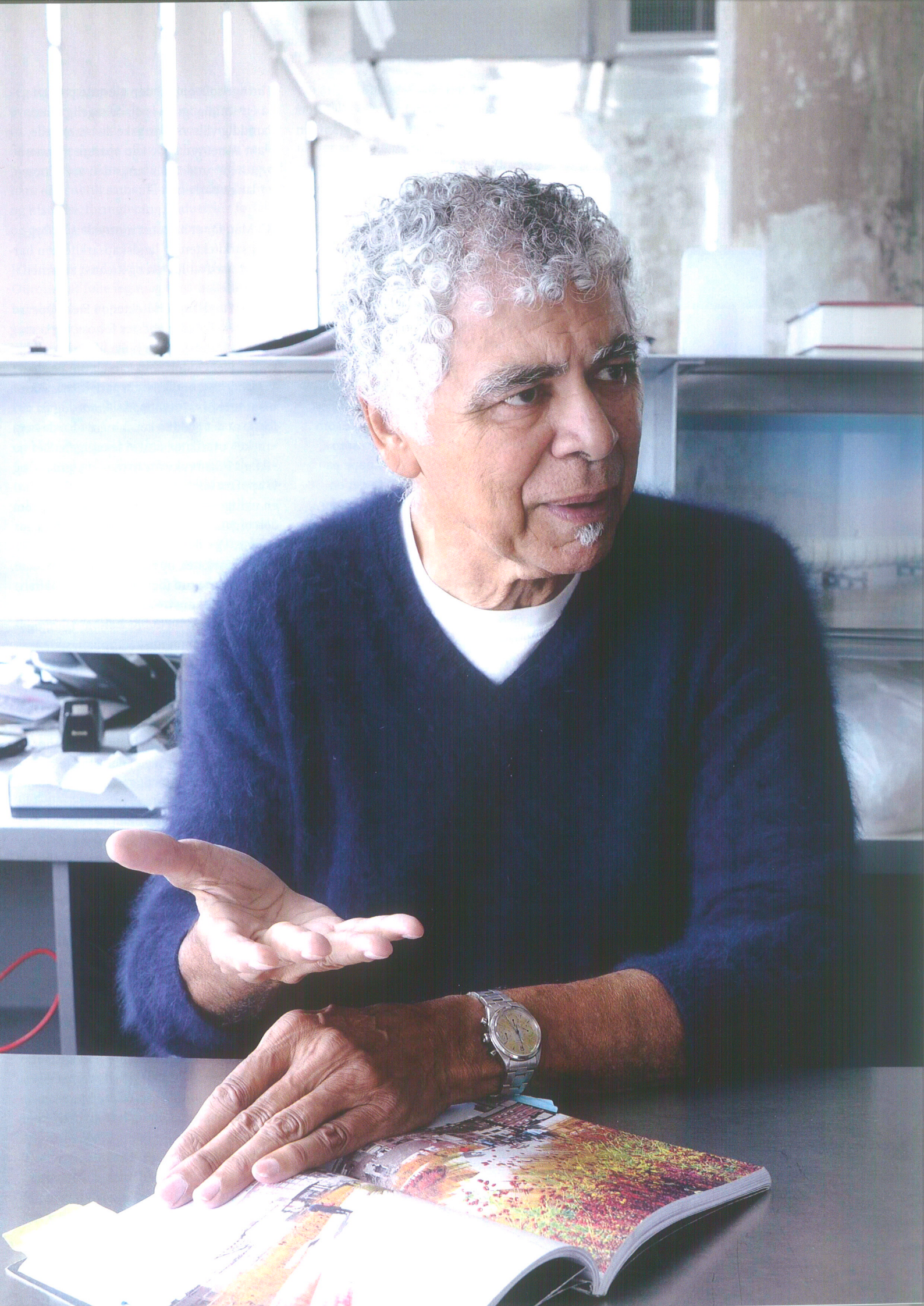
**JC:** Vinnerprosjektet i konkurransen hadde det myndige mottoet «Behold det!», altså var bevaringstanken selve ryggraden for det konseptet dere leverte?

**RS:** Bevaring, javisst, men med en moderne rehabilitering og en bruk som samsvarer med vår tid. Juryen roste prosjektet vårt for dets «vellykkede bevaring av High Lines tøffe industrielle karakter uten å være sentimental», og den honnøren satte vi stor pris på. Videre ble det verdsatt at vi beholdt den ville og mystiske stemningen

Motstående side: Ricardo Scofidio, 2009.

Facing page: Ricardo Scofidio, 2009.

FOTO: ARE CARLSEN





Øverst: Første del, fra Gansevoort Street til 20. gate.

FOTO: IWAN BAAN © 2009

Nest øverst: Før renoveringen.

FOTO: JOEL STERNFELD © 2000.

Nest nederst: High Line i bruk, 1934.

Nederst: Luftfoto, første del.

FOTO: IWAN BAAN © 2009

Top: First part, from Gansevoort to 20th Street.

2nd: Before the renovation.

3rd: High Line in use, 1934.

Above: Aerial view, first part.

som preget det gamle selvgrodde High Line-landskapet. Floraen hadde jo utviklet et forbløffende jungelaktig mangfold gjennom mange års fri vekstutfoldelse.

Scofidio forklarer at de i prosjekteringsarbeidet lot seg lede av fire prinsipper: Byrommet skulle være enkelt, stille, viltvoksende og ha en langsom rytme. High Line ble uformet som en motsats til det støyende og hastige preget langs nærliggende Hudson River Park, hvor syklistene, joggere og skatere utfolder seg i høyt tempo. Newyorkerne har et umettelig behov for urbane pusterom og grønne lunger.

Det var den fascinerende dokumentasjonen til fotografen Joel Sternfeld, publisert i tidsskriftet *The New Yorker* i 2001, som gjorde at opinionen oppdaget hva som fantes av vegetasjon og fugleliv oppe på den forlatte banen. Snart fikk stedet en slags kultstatus, folk snek seg opp til det avstengte området illegalt, man hadde oppdaget en ny og forlokkende verden. Friends of the High Line ble etablert i 1999, og så fulgte i tur og orden redningskampanjen, den første arkitektkonkurransen, vedtaket om å anlegge en park – og endelig kom den avgjørende konkurransen med 720 forslag fra 36 land.

Sammen med de to vinnerkontorene, i et utvidet tverrfaglig team, deltok kunstneren Olafur Eliasson, hagearkitekten Piet Oudolf og ingeniørfirmaet Buro Happold.

RS: Vår bærekrafttenkning og designmetode handlet om å gjøre arkitekturen så lavmælt som mulig, ved å anvende en beskjeden målestokk og satse på materialene stål og betong. Det nye gulvet av slanke betongplanker skulle være mer som en natursti enn et vanlig fortau, og målet med utformingen var å skape et intimt og samtidig sosialt sted. Byrommet skulle være åpent og beskyttet, utsatt for sol og skygge, nedbør og tørke, vind og bylyder – et alternativ til å flykte fra storbyen og søke skjul i oasen Central Park.

JC: Dere har arbeidet spesielt med de trafikale forbindelsene mellom gateplanet og det nye, luftige byrommet?

RS: Det er riktig. Trappene måtte ikke være for bratte, og heisene er strategisk plassert, supplert med ramper der det var mulig. Totalt vil prosjektet få 11 innganger, hvorav seks er hovedadkomster. Tilgjengeligheten har hele tiden vært bestemmende i prosjekteringen, utfordringen besto i

å bringe folk opp til den eleverte parken på en smidig, gradvis og behagelig måte. Samtidig ville vi overraske de besøkende, blant annet ved at de kan spasere gjennom bygninger underveis langs den 2,3 kilometer lange parken.

JC: Man får et bestemt inntrykk av at bygningsarkitekten og landskapsarkitekten har jobbet usedvanlig tett og kreativt sammen i dette tilfellet.

RS: Landskapsarkitektene i Field Operations var viktige parhester for oss, og la meg igjen få framheve den hollandske hagearkitekten Piet Oudolf som kan alt om planter. Vi hadde sett en liknende park i Paris som inspirerte oss, Promenade Plante, og da vi forsto at det gjaldt å kombinere «harde» og «myke» overflater, fant vi løsningen. Det var viktig å ikke bruke for mange materialer, og vi oppfant begrepet «agro-tektur» som ble en nyttig veileder for å oppnå enhet mellom den organiske materien og bygningsmaterialene. Vi ville legge til rette for vandringer med variasjoner, by på en fleksibel overflate, unngå å forstyrre fotgjengerne med påtregende byggekunst. Såvel utformingen av benker som kvaliteten på belysningen, og bevaringen av autentiske jernbanespor og rekkverk, inngikk i et helhetlig arkitektonisk konsept.

JC: Kan man hevde at nye High Line er unnfanget i en minimalistisk, taktil ånd?

RS: Det har vist seg at den største opplevelsen i dette tilfellet ligger i selve konfrontasjonen med de urbane omgivelsene, i innslaget av natur og i den beherskede formgivningen. Det ville ha vært overflødig å pøse på med arkitektur – man får nok kick av utsikten og frihetsfølelsen det gir å være hevet over gatenivået. Folk har sagt at High Line gjør dem i stand til å se New York med nye øyne. Slik blir den eksisterende bebyggelsen på Manhattan en bidragsyter til vitaliteten på denne arkitekturens catwalk.

High Lines popularitet skyldes også at stedet er meget utypisk for New York, sier Ricardo Scofidio, takket være parkens «europeiske» preg. Det har ikke kommet noen kritiske reaksjoner, tvert om er mottakelsen både hos menigmann og fagfolk overstrømmende positiv.

Arkitekturkritikeren Nicolai Ouroussoff i avisen *The New York Times* skrev dagen etter åpningen at da han hadde vandret opp trappen ved Gansevoort Street, og beveget

seg forsiktig inn i parken, ble han straks overveldet av en følelse av indre og ytre ro. «Det er et av de mest omsorgsfulle og følsomt designede offentlige rom som er bygget i New York på mange år», erklærte han. «Et subtilt samspill mellom moderne og historisk formgivning, industrielt forfall og naturlig skjønnhet angir tonen.»

**JC:** I likhet med arkitekturanmelder Ouroussoff følte jeg meg også umiddelbart hjemme oppe på det transformerte banelegemet, der jeg beveget meg bortover gangbroen mellom fasaderekken på 10. og 11. aveny.

**RS:** Det sies at vi har klart å bringe naturen inn i byen, blant annet ved å plante frø som stammer fra tiden da banen var stengt og blomster, gress og busker kunne finne fotfeste og gro, uforstyrret av menneskelig trafikk. Som man ser er vegetasjonen mangfoldig, hagekunsten spiller en vesentlig rolle i dette prosjektet. Og High Line består av en rekke forskjellige myldre- og oppholdssoner. Kanskje bidrar den postindustrielle estetikken, og de hybride løsningene, til parkens suksess. En annen avgjørende faktor blir vedlikeholdet, gartnerens kunnskapsrike og hengivne arbeid, for High Line er et levende byrom som krever kontinuerlig omsorg. La meg også understreke den betydning det frivillige arbeidet til venneforeningen har for at parken skal fungere tilfredsstillende.

Gjennom panoramavinduene på kontoret til Diller Scofidio+Renfro, høyt oppe i en bruksendret industribygning på West 26. gate nær High Line, ser man den ferdigstilte delen og det lineære stålskjelett som strekker seg videre nordover parallelt med Hudson River.

Arbeidet med del to, fra 20. til 30. gate, pågår i skrivende stund for fullt, med planlagt innvielse våren 2011. Men det er fortsatt usikkert om High Line også vil omfatte sporområdet mellom 30. og 34. gate hvor blant annet Hudson Yards og Javits-senteret befinner seg. Noen tror at det neste slaget om High Line vil finne sted der.

En eksplosiv stigning i eiendomsprisene, som et resultat av den attraktive High Line-fornyelsen, kan presse mange av de opprinnelige grunneierne og beboerne ut av Chelsea og andre tilstøtende bydeler. Denne engstelsen har ført til at organisasjonen Friends of the High Line krever bygging av sosiale boliger, og diskusjonen går sin gang

om gentrifiseringens trusler og strøkets framtid.

**RS:** Dette er et perspektiv som går langt utover arkitektens virkefelt, mye er opp til byens myndigheter og til lobbyvirksomheten og grasrotarbeidet til bypatriotiske Friends of the High Line. Man har jo iverksatt et byplanmessig eksperiment her på vestre Manhattan, ved å iscenesette en uforutsigbar urban prosess, derfor er det umulig å si hva det endelige utfallet av transformasjonen vil bli. Men New York er en robust og tilpassningsdyktig by, og High Line er i ferd med å befeste seg i befolkningens kollektive bevissthet, så jeg tror nok at denne svenvede byparken vil vise seg å ha livets rett.

Jan Carlsen

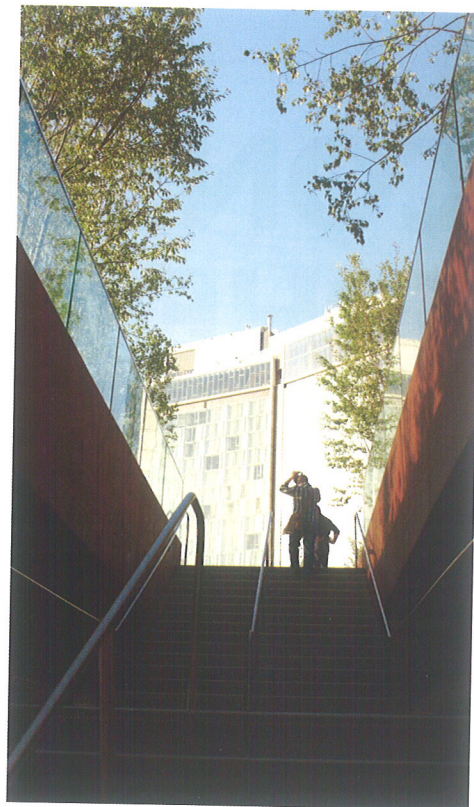
### Stage change in Manhattan – From Post-industrial Ruin to Floating Urban Space

*Interview with Ricardo Scofidio, partner in Diller Scofidio + Renfro, by Jan Carlsen*

The High Line, an urban park constructed on a former overhead railway across parts of Western Manhattan, was opened in the summer of 2009.

One of the main ideas behind the design was to combine conservation and renewal. The industrial character of the old railway, and the naturally seeded vegetation it contained, gave the background for a completely new set of functions, an urban park for the residents of one of the densest cities in the world. Key words were simplicity, silence, self-growth and a slow rhythm, in contrast to the surrounding urban environment. Simple materials, steel, concrete and timber and natural vegetation provides for both intimacy and social life.

Access was another key issue – big stairs and lifts will give the finished park a total of 11 entrances. The New Yorkers have embraced the park. Much of the very necessary maintenance work is done by volunteers, organised through Friends of the High Line, who were the instigators of the entire process. Part two of the scheme is currently under construction, and more is being planned. Increasing property values in the areas adjoining the park has given rise to discussions of gentrification, showing very clearly that the work affects a bigger area than the structure itself. But this is an experiment, and the outcome is uncertain, says Scofidio. But New York is a robust and adaptable city, and obviously has room for a floating park.



High Line i New York var opprinnelig en jernbane for godstransport bygd av stål én etasje over bakkenivå på Mannhattans vestsida, nær Hudson River. I drift 1934-1980. (Det var et vanlig jernbanespor fra 1847, kalt «Death Avenue».)

Første del av prosjektet – fra 13. til 20. gate – ble innviet i juni 2009. Andre etappe fram til 30. gate er under bygging. Det er fortsatt usikkert om byparken også vil inkludere det tidligere jernbaneanlegget i nordenden av strekningen (30.-34. gate).

Samlet budsjett er 170 millioner dollar, av dette har FHL skaffet 50 millioner. FHL står for drift og vedlikehold, og mye er basert på frivillig innsats.

I april 2010 hadde High Line passert totalt 2 millioner besøkende.

Åpningstid daglig 07.00-22.00. Gratis adgang.

For informasjon om arkitektene se: [www.dsrny.com](http://www.dsrny.com)

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

Over: Fra en av hovedinngangene til High Line.  
Above: From one of the main High Line entrances.  
FOTO: ARE CARLSEN