

## The High Line i New York

– park på övre plan

Den 8 juni 2011 invigdes den andra delen av *The High Line*, ett uppmärksammat parkprojekt på Manhattan i New York. En övergiven järnväg – en högbana – i ett tidigare nedgången område har blivit ett populärt rekreativt stråk och har bidragit till att områdets sociala status höjts.

### Manhattan

New York var länge den västra hemisfärens största stad. Redan på 1870-talet översteg invånarantalet en miljon invånare och stadens styrande insåg redan då att den kraftiga expansionen i form av hus och gator måste kontrolleras och balanseras med grönområden. En tidig åtgärd var att slå fast hur det framtida gatunätet skulle se ut. The Commissioners' Plan firar i år 200 år och i den ritades Manhattans berömda rutnät ut för första gången. Gatunätet lades ut optimalt för att solen skulle lysa längs de öst-västliga gatorna. Kvarteren utformades så att de är kortare i nord-sydlig riktning, vilket medför att fler gator når de bägge floderna Hudson och East River än om kvarteren gjorts liksidiga. Vid floderna fanns det kommersiella livet, men också sol, vind och vatten.

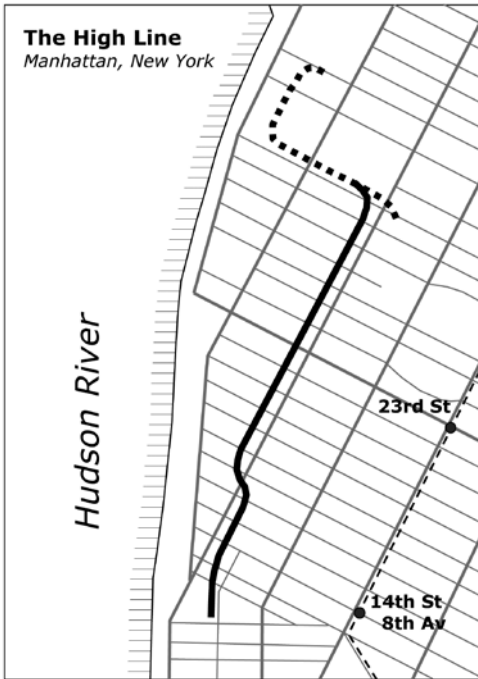
Nästa viktiga steg var att på 1840-talet reservera mark för det som senare skulle bli Central Park, en 340 hektar stor park belägen på mellersta Manhattan. Det var den första anlagda stadsparken i USA. Antalet

grönområden i övrigt på den långsmala ön är begränsat; det är mest frågan om torg med grönytor som till exempel Bryant Park och Tompkins Square Park samt Battery Park längst i söder, som bryter av den annars kompakta stenstaden.

### Järnvägar över och under jord

New York började tidigt utveckla kollektivtrafiken. Den första kollektiva spårtrafiken på Manhattan var högbanan (*elevated trains*) som öppnades redan på 1860-talet. Några år in på 1900-talet tillkom den första tunnelbanelinjen, och successivt ersattes högbanelinjerna med underjordiska, främst av miljöskäl. Den sista högbanelinjen lades ned 1958.

På västra Manhattan, vid Hudsonfloden, ligger Meatpacking District, ett område som tidigare dominerats av industrier (inte minst slakterier), lagerlokaler och bostäder för arbetarklass. Intill ligger West Chelsea, också det ett äldre industriområde. Tidigt, innan högbanorna byggdes, anlades här West Side Line, en järnväg för godstrafik till, från och mellan områdets fabriker. Med ökande biltrafik blev järnvägen ett hinder och i början på 1930-talet byggdes linjen om till högbana, ironiskt nog samtidigt som man var i full färd med att lägga ned högbanorna i de mer centrala delarna av ön. Över 100 plankorsningar eliminerades och banan förlades *genom* kvarteren,



Figur 1. The High Line ligger på västra Manhattan. Tjock linje visar de två öppnade delarna, medan den streckade linjen anger en eventuell tredje del. Närmaste tunnelbanelinje är markerad med smal streckad linje. Karta: Jens Möller 2011.

istället för över gatorna (figur 1). Från banan konstruerades sidospår som gick rakt in i fabriker och lagerlokaler; på spåren fraktades råvaror, färdigvaror, samt mejeri- och köttprodukter.

## The High Line

Efter kriget tog lastbilstransporter över allt mer av frakterna, samtidigt som industrierna minskade i antal. Antalet tågrörelser på West Side Line minskade och år 1980 passerade det sista tåget över det som nu

blivit en gammal och sliten anläggning. Vid denna tid hade det nedgångna industridistriktet blivit känt som ett område för narkotikahandel och prostitution.

Åren efter nedläggningen försökte flera av fastighetsägarna kring järnvägen få bort stålkonstruktionen som ju nu inte fyllde någon egentlig funktion. En entusiast lyckades stoppa rivningen och på 1990-talet uppkom idén att inte bara bevara järnvägsanläggningen, utan även få till stånd en alternativ användning för det allmännas bästa. Tanken var att använda den upphöjda järnvägen, som gick i höjd med bostadshusens tredje våning, som ett grönt promenadstråk (figur 2). Några år senare, in på vårt århundrade, blev High Line ett officiellt stadsprojekt och efter mycket arbete invigdes den första etappen år 2009.

Denna första del, från 12th till 20th Street är drygt två kilometer lång. Man når den upphöjda parken antingen genom trappor, placerade med jämna mellanrum, eller med hjälp av hissar som finns på två ställen. Även om all växtlighet är anlagd så är den inspirerad av den flora som självmant växte på den oanvända banvallen (figur 3). På många håll har man låtit rälsen ligga kvar, och de gående går bredvid på trädäck. Det är en spännande kontrast att njuta av växtligheterna kring järnvägsrälererna. En annan upplevelse är naturligtvis stråkets grönska som kontrasterar mot den bakomliggande urbana miljön.

Nästa etapp, mellan tjugonde och trettionde gatan, invigdes i juni i år och ligger helt inom West Chelsea. Det finns tankar om ytterligare en förlängning, men förverkligandet av den ligger troligen relativt långt bort i framtiden, beroende på att den delen



Figur 2. Nere från gatan ser människorna uppe på The High Line nästan ut som om de väntar på ett tåg vid en plattform. Foto: Jens Möller 2011.

fortfarande ägs av ett järnvägsbolag, även om spåren inte burit några tåg på länge.

Projektet har till viss del hämtat inspiration från världens första upphöjda park, La Promenade Plantée i Paris, som även den går på en gammal järnvägsviadukt, invigd 1993. Planer på liknade anläggningar finns i städer som St Louis, Chicago, Philadelphia och Rotterdam.

### **Parkens effekter på närmiljön**

Sedan 1980-talet har det skett en påtaglig förändring i det grannskap som genomkorsas av The High Line, och denna gentrifiering påbörjades långt innan planerna på den upphöjda parken tog form.

I Meatpacking District har lager- och fabrikslokaler byggts om till butiker, restauranger och nattklubbar, medan det i West Chelsea finns en större andel bostäder. Distriktet är, med alla sina gallerier, nu New Yorks främsta konstdistrikt, något man tagit fasta på när The High Line planeras; förutom all växtlighet så finns även ett antal konstinstallationer.

Parken har onekligen påskyndat processen från industridistrikt till chicka kulturkvarter. Ett trettiotal byggnadsprojekt i olika stadier av planering och byggnation pågår. Av det som är färdigställt är nog Standard Hotel – byggt *över* The High Line – och Apples stora designade butiksbyggnad de mest spektakulära.



Figur 3. Söndagsflanörer på The High Line går genom gamla industrikvarter som är under snabb omvandling. Under tidig vår syns tydligt hur promenadstråket får samsas med växtlighet och järnvägsräls på The High Line. Parkbänkar och konstverk flankerar gångbanan. Foto: Jens Möller 2011.

Kvarterens sociala status har höjts markant, vilket också lett till högre boendekostnader. Jag kom i samspråk med en kvinna som bott länge i området och hon var glad att hon nu bodde i ett av stadens inneområden, men också lycklig att hon inte behövde köpa en ny lägenhet idag: "Det hade jag aldrig haft råd med!"

The High Line har med över två miljoner

årliga besökare blivit en riktig hit, och används både av New Yorkbor och besökare. I Lonely Planet's *New York Encounter* är den till exempel listad som en av ett dussin "highlights" som en turist måste uppleva. Staden har med The High Line fått nya välbehövliga rekreationsytor, samtidigt som ett användarvänligt minnesmärke över New Yorks industriella historia har skapats.

*Jens Möller, fil dr, stf regionchef i  
Trafikverket, region Syd.  
Mejl: jens.moller@trafikverket.se*