Aalborg Universitet

Urban Bikescapes in New York

- mapping af arkitektur, byrum og byliv

Marling, Gitte

Publication date:
2013

Document Version
Tidlig version også kaldet pre-print

Link to publication from Aalborg University

Citation for published version (APA):
Marling, G. (2013). *Urban Bikescapes in New York: - mapping af arkitektur, byrum og byliv*. Institut for Arkitektur og Medieteknologi. AD Files Bind 64

General rights
Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal -

Take down policy
If you believe that this document breaches copyright please contact us at vbn@aub.aau.dk providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Downloaded from vbn.aau.dk on: July 04, 2025

Urban Bike Scapes in New York
- Mapping af arkitektur, byrum og byliv

Gitte Marling

Urban Bikescape in New York
- Mapping af arkitektur, byrum og byliv

Gitte Marling ©
Institut for Arkitektur, Design og Medieteknologi
April 2013

Forside
Gitte Marling

Layout
Louise Færch Gjerulff

Grafisk redigering
Mikkel Møltoft Jensen

Tryk
Uniprint, Aalborg Universitet

Sideantal 174

ISNN nr. 1603 6204

Volume # 64

Projektet er udgivet med støtte fra
Den Obelske Familiefond

ad:mt
DEPARTMENT OF ARCHITECTURE, DESIGN & MEDIA TECHNOLOGY

AALBORG UNIVERSITET

Forord

Fra 7. oktober til 7. december 2012 opholdt jeg mig i New York for at studere de nye cykelstier og cykellandskaber, som her er blevet udviklet over de seneste år.

Vi har mange cykelstier i Danmark, og de er udviklet over de seneste 50 år. Vores byer er cykelbyer – især København er kendt for sine mange cyklister i alle aldre. Hvorfor så rejse til udlandet for at studere cykelstier? Er det ikke at gå over åen efter vand?
Det er imidlertid interessant at studere, hvorledes transformationen fra bilbaseret by til cykelby forgår i en af verdens store metropoler. Derfor faldt valget på New York, hvor transformationen sker samtidig med at havnefronterne ændres fra forurenede industriarealer til rekreative opholdsarealer, og de bagvedliggende industri- og håndværkerområder forandres til 'hot spots' for kunst, kultur og designvirksomhed.

I New York arbejdes der bevidst med at koble byrum, små parker, haveanlæg med cykelstierne. Mange steder udvikles nye urbane typologier i form af 'bikescapes' eller cykellandskaber, der er en hybrid af førnævnte programmer.
Interessant er også, at der arbejdes med midlertidighed i planprocessen. Ved at etablere forsøg i skala 1:1 eksperimenteres der med de mest optimale løsninger, ikke blot set fra et trafikalt synspunkt; men ud fra en mere holistisk tilgang der inkluderer byliv, byarkitektur og æstetiske oplevelser.
I efteråret har jeg cyklet mange kilometer, især på Manhattan; taget hundredvis af billeder; fyldt en skitseblok med noter om forhold vedr. arkitektur og byliv og tegnet snesevis af diagrammer og skitser.
Det har været en stor oplevelse, fordi byen og cykelmiljøerne kommer ind under huden på en særlig måde, når afstandene mærkes i benene, og når lugte og lyde supplerer synsindtrykkene.

Tak til Det Obelske Familiefond, der har gjort forskningsprojektet muligt, og tak til professor Richard Plunz, Earth Instituttet, Columbia University, der har inviteret mig som gæsteforsker og har huset projektet i efteråret 2012.

Nærværende rapport er en billagsrapport, der opsamler de arkitektoniske og bylivsmæssige registreringer. Rapporten er af beskrivende karakter. Der ligger imidlertid en række teoretiske og metodiske overvejelser bag hele tilgangen til registreringerne. Disse vil blive præsenteret i en række artikler, der således vil sætte fokus på projektets analytiske og teoretiske univers og de konklusioner, der knytter sig hertil.

Gitte Marling
Aalborg Universitet,
Institut for Arkitektur og Medieteknologi

Februar 2013

Indholdsfortegnelse

Indledning 8

Kapitel 1: Central Park

- Cykelruten i den klassiske park 14
1.1 Central Park – et landskabsarkitektonisk grundrum 15
1.2 Afslutning 18

Kapitel 2: Broadway Boulevard

- Verdens mest urbane cykellandskab 20
2.1 Fra Central Park til Time Square 23
2.2 Time Square 25
- et superoptimeret system af byrum 25
2.3 Mobilitetens byrum - Bikescapes mellem Time Square og Greenly Park 33
2.4. Redesign af Broadway – pilotprojekt, evaluering og planer for permanent projekt 42
2.5 Opsamling - Hvad tilbyder ruten? 47

Kapitel 3: Manhattan Waterfront Greenway (west)

- Cykelmotorvej med rekreative 'adds on' 50
3. 1 Hudson River Park 55
3.2 Rum for hverdagsbyens funktioner 68
3.3 Pengemagtens korridorer og arkitektur 82
3.4 Ny naturiscenesættelse ved South Cove 100
3.5 Værdisymbolikkens byrum: Battery Park – nationens arnested og repræsentation af dens ideologier. 107
3.6 Opsamling – den vestlige side af Manhattan Waterfront Greenway 114

Kapitel 4: Manhattan Waterfront Greenway (east)

- Sport og leisure langs East River 118
4.1 Skibsmuseum og turist destination på Pier 17 119
4.2 East River Park – 'folkets park' 125
4.3 Stuyvesant Park Cove – en mini park mellem FDR Drive og East River 137
4.4 Opsamling – Manhattan Waterfront Greenway (East) 148

Kapitel 5: På tværs af East River 150
5.1 Chinatown - en heksekedel af hverdagsaktiviteter 151
5.2 'Biking to the other side' 153
5.3 Med båd og cykel over East River 163
5.4 Opsamling – på tværs af East River 170

Kilder 172

Illustrationer 174

Indledning

I det følgende præsenteres, i en kortfattet form, det samlede projekt, som registreringerne i New York er en del af.

Projekt 'Urban Bikescapes' - Arkitektur og nye cykelmiljøer. En analyse af arkitektonisk kvalitet i hverdagens transitrum.

Idé og formål
Forskningsprojektet 'Arkitektur & nye cykelmiljøer' (Bikescapes) ønsker at bidrage til at forbedre de arkitektoniske og rumlige kvaliteter i hverdagens transitrum. Formålet er, at undersøge hvorledes arkitekturen og oplevelsesrige bymiljøer kan benyttes som drivkraft til at få flest muligt i alle aldre til at 'hoppe på' cyklen for at cykle til skole, arbejde, institutioner og fritidsaktiviteter mv. Formålet er endvidere at omsætte den indsamlede viden til praksis i samarbejde med danske kommuner.

Projektet handler derfor om at skabe en god og bæredygtig transportkultur, at styrke folkesundheden og at øge trivsel og trygheden i vores byer.

De nye cykelruter, som i de seneste år anlægges i større byer, udfordrer vores forestillinger om den traditionelle cykelsti langs en befærdet vej. De indtager områder af byen, der tidligere var domineret af biler og omdanner bymiljøet. Det sker på samme måde som gågaderne i 60'erne, der startede en hel omdannelses- og fornyelsesproces af de centrale bydele.

De nye cykelruter etableres ofte på eksisterende vejtraceer, men også på nedlagte jernbanespor, gennem parker, overskudslandskaber, boligområder og gamle industriområder. Ofte skærer de sig gennem meget forskellige sociale og kulturelle bymiljøer, og åbner således byen visuelt og kulturelt på nye måder.
De veksler mellem at forløbe i eget nyt tracé, overtage gamle bilveje, eller blande sig med biltrafik og gående i det der kaldes 'shared space'.

Det er afgørende vigtigt, at arkitektonisk kvalitet tænkes ind fra starten ved planlægningen af de nye cykelmiljøer, hvis cykelstrategien skal lykkes, og mobilitetens rum skal blive en vigtig del af byens hverdagsrum. Fokus må rettes både mod selve cykelruterne og mod det tilknyttede bymiljø i form af bebyggelse, facader, byrum og urbane landskaber.

Hidtil har der alene været forsket i funktionalitet, sikkerhed og rutevalg i forbindelse med mobilitet i større byer, mens de rumlige og arkitektoniske kvaliteter af cykelmiljøer er ubelyste.
Som afdelingsleder for Københavns Kommunes Center for Trafik, Brian Sørensen udtrykker det, "Så ved vi faktisk ikke ret meget om effekten af cykelruterne i forhold til den arkitektur og de sociale og

kulturelle bymiljøer de skaber – eller kunne skabe." (Interview, april 2012)

Københavns Kommune satser stort på moderne cykelruter, der kan tilbyde de daglige pendlere et sundt cykelalternativ til bilen. Et par ruter er netop indviet, og flere er på vej. Også i Aalborg er der interesse for at skabe bæredygtige forbindelser på tværs af byen fra Aalborg Øst, det nye hospital, Universitet og ind til centrum. Forbindelser over Limfjorden og ud til lufthavnen.
Den ønskede letbane kunne styrkes af supplerende cykelruter. I Odense Kommune står man over for tilsvarende investeringer.
Det er en positiv udvikling, som projektet gerne vil støtte og give både investeringssikkerhed og æstetisk kvalitet.

Det er således formålet med forskningen at skabe ny viden om, hvilke arkitektoniske forhold og atmosfærer, der skaber oplevelsesrige og inviterende bymiljøer langs cykelruter og cykelstier.
Særligt fokus sættes i denne forbindelse på, hvordan cykelruter kan lokaliseres, forbindes og designes, så de åbner for og skaber transparens til byens mangfoldige bykulturer.

Det er endvidere hensigten med projektet at styrke trafik - og byplanlæggeres viden om de byarkitektoniske forhold i 'cykellandskabet' samt give indsigt i, hvordan der kan planlægges for og med arkitektonisk kvalitet.

Projektet henter viden hjem fra et par storbyer med erfaringer på området. På den baggrund drøftes og udvikles strategier og design guidelines for, hvorledes man i Aalborg og Odense, men også i andre større danske provinsbyer kan lægge sig i front med oplevelsesrige og smukke cykelruter, der kan bidrage til folkesundhed, sikkerhed og højne æstetikken og byrumsarkitekturen i byen.

Forskningsprojektet gennemføres i perioden maj 2012 – november 2014.

Projektet vil i forbindelse med første fases casestudier samarbejde med New York, Melbourne & Københavns kommuner. De tre kommuner er nøje udvalgt, fordi de har arbejdet med at omlægge meget tungt trafikerede vejstrækninger i tætte byområder, og bl.a. fordi København, som omtalt, har arbejdet med at etablere hurtige cykelforbindelser fra forstaden til og gennem centrum.
Der samarbejdes i første fase med:

- Leder af Urban Design School, professor & arkitekt Richard Plunz, Columbia University, New York;
- Leder af Planning Department, professor & arkitekt Rob Adams, Melbourne Municipality / University of South Wales;
- Afdelingsleder civilingeniør Brian Sørens en, Center for Trafik, Københavns Kom mune;

I projektets anden fase, der handler om at bearbejde den hjemtagne viden og anvende den i produktudvikling af danske cykelmiljøer samarbejdes med Aalborg, Odense og Københavns kommuner. Følgende fagligt centrale personer deltager i en dansk baggrundsgruppe

- Stadsarkitekt, arkitekt m.a.a. Peder Baltzer Nielsen, Aalborg Kommune
- Planchef, arkitekt m.a.a. Dorte Harboe, Odense Kommune
- Afdelingsleder Brian Sørensen, Center for Trafik , Københavns Kommune
- Arkitekt m.a.a. Lars Gemzøe, Gehl Architects
- Professor Ole B. Jensen C-MUS, Aalborg Universitet

Valg af cases
Baggrunden for projektet er, at verdens store byer er plaget af problemer med stigende mobilitet, luftforurening, støj og trængsel. Det kalder på overordnede planer for bedre fremkommelighed, og det kalder på bæredygtige løsninger bl.a. cykelbaner, cykelruter i eget tracé og 'shared space' for såvel gående, cykler og biler.

Derfor er vi i disse år vidner til, at visse af byens rum og strækninger erobres tilbage fra bilerne. Ligesom vi kan konstatere, at helt nye hurtige cykelruter bliver designet og implementeret.
Men vi ved, som sagt, meget lidt om, hvordan disse cykelruter fungerer funktionelt og arkitektonisk eller hvordan brugerne oplever og vurderer dem.

Der vælges tre cases fra tre storbyer på tre forskellige kontinenter. Der er bevidst valgt tre byer, der er vidt forskellige med hensyn til arkitektur, struktur, kulturel kontekst og byliv. Dette valg er taget for at dække forskellige situationer, som arbejdet med at etablere cykelstier foregår i.
Det er fælles for de valgte storbyer, at der allerede i nogle år har pågået et bevidst planlægningsarbejde mht. at etablere cykelruter og cykelbaner, selv i de mest tætte bydele.

Case København – cyklernes by
'København er kendt for byens cykelkultur - og dette er ikke uden grund. Der cykles rigtigt meget og københavnerne tilbagelægger sammenlagt 1,21 mio. km. om dagen på de tilsammen 346 km. cykelsti, 23 km. cykelbaner og 43 km. grønne cykelruter, som findes i København. Det svarer til to raske cykelture til månen og tilbage igen.' [KK_ Cyklernes By, 2012]

I København, hvor der i forvejen er mange cykelstier, suppleres der nu med regionale ruter gennem den tætte by. Ruterne anlægges på gamle jernbane traceer, gennem parker og tidligere industri- og overskudslandskaber.

Den nye infrastruktur skaber trygge, billige og bæredygtige transportmuligheder, og får endnu flere almindelige borgere op på cyklerne. København er projektets vigtigste case.

Case: En ny cykelrute er netop etableret fra ydre Nørrebro, gennem 'Superkilen', Nørrebro Park, via en gammel godsbane tracé gennem tætte byområder på Indre Nørrebro til Frederiksbergs nye bymidte. Ruten fortsætter gennem tætte boligområder og parker til Valby [Københavns Kommune, 2012]. Denne rute undersøges strækning for strækning. Ruten er anbefalet som case af Københavns Kommunes Center for Trafik.

Københavner casen rejser spørgsmål vedrørende effekten af de investeringer, der er foretaget i København. Hvordan fungerer cykelruterne funktionelt og arkitektonisk? og hvordan opleves og vurderes de af brugerne? På hvilket grundlag designes og anlægges de mange cykelruter? Og hvilken rolle spiller arkitektoniske overvejelser? Hvilken viden har planlæggerne om de byarkitektoniske virkemidler, der kan tages i anvendelse? Og hvordan kan denne viden styrkes?
Det er imidlertid ikke nok blot at fokusere på København. Viden - hjemtagning fra andre storbyer, med en mere ekstrem kontekst, kan åbne øjnene for vigtige problemstillinger, der også er til stede i vores eget land. Derfor inddrager projektet endnu to cases.

Case Melbourne – transformation af en 'bilby'.
I Melbourne, Australien, oprettes der i disse år nye cykelstier. Det sker i forbindelse med massive investeringer i byrum og byliv.

Gennem de seneste 10 år har byens planlæggere og beslutningstagere arbejdet med strategier for boligfortætning og for etablering af opholdsarealer og gode fodgængerområder. Der er desuden satset på at skabe et æstetisk og oplevelsesrigt bymiljø ved hjælp af facadefornyelser, beplantninger, træer og byinventar i øvrigt.
Cykelstierne, der har fået tilnavnet 'Copenhagen Lanes', bidrager med alternativ transport i byen, der oprindeligt er designet for biler [Melbourne, 2004].

Case: Der vælges en strækning, der går som et snit gennem byen. Melbourne Kommune og planchef Rob Adams anbefaler Swanston Street som casestudie, da denne gade pt. undergår væsentlige transformationer af det urbane miljø.

Case New York – nye lag i den hektiske metropol
Fra New York, USA går billeder af en transformeret Times Square verden rundt. Her - i et af verdens mest urbaniserede områder, i et af storbyens mest travle punkter - er som en art manifestation etableret en cykel bane og en række opholdssteder der understøtter og servicerer den langsomme 'byrejse.'

Det har ikke været uden konflikter, dels at skabe opmærksomhed om cyklen som transportmiddel, dels at finde plads rent fysisk i den hektiske og travle storbys gader [Jensen, 2007]. Men i de senere år er flere cykelruter etableret, bl.a. også en regional

cykelrute fra Mains i nord til Key West i syd og de såkaldte greenways.

Som det fremgår af denne rapport, har de større casestudier i New York omfattet Broadway Boulevard og Manhattan Waterfront Greenway langs Hudson River og East River. Mindre casestudier har omfattet Central Park og broerne over East River.

Forskningsspørgsmål
Den første gruppe af forskningsspørgsmål knytter sig til den formodede fysiske og kulturelle transformation af bymiljøet.
Hvilken betydning har nye cykelruter, der skærer sig gennem byens centrale dele, for åbningen af byen kulturelt, æstetisk og socialt?
Hvordan forandrer disse cykel-relaterede miljøer byens arkitektoniske udtryk og typologier? Hvilken betydning har disse nye ruter for den skala, der etableres? Er der tale om mindre byrum, mindre højder og volumener, flere detaljer, større variation? Hvad betyder det for byens kulturelle overskud og atmosfære? Og forandrer hverdagslivet sig?

En anden gruppe af forskningsspørgsmål knytter sig til oplevelsen af byen. Et centralt spørgsmål i denne forbindelse er, hvilket indtryk en bevægelse på cykel gennem byen efterlader sig, og hvilke oplevelser gøres der undervejs?
Når vi bevæger os gennem byen i bil, sker det som oftest ad større færdselsårer, der adskiller forskellige bymiljøer fra hinanden. Det giver sine steder et indtryk af en opdelt by. Vi oplever i farten kun de store skilte, de påtrængende farver, de store bygninger, hegn, støjvolde og trafikken i øvrigt [Venturi, 1972].

Spørgsmålet er, om bevægelsen på cykelruter i lavere tempo tværs gennem byens forskellige kulturelle bymiljøer og gennem rumligheder, der skifter fra åbenhed til lukkethed, efterlader et andet image af byen? Vil en bevægelse gennem de nye 'bike scapes' binde de meget forskellige bybilleder sammen til en samlet oplevelse af byen som et mangfoldigt sted og et inviterende miljø?
Det undersøges i den forbindelse, hvilken betydning det har, at transportmidlet (cyklen) giver muligheder for at sanse - se, lugte, høre – omgivelserne på langt mere intens vis end det sanseindtryk, som en bevægelse i en bil giver. Det undersøges, hvad det betyder for oplevelsen, at vejret og byens topografi opleves i kroppen og benene?

Forskningsdesign
Projektet undersøger således cykelruterne/ cykelmiljøerne ud fra to forskellige tilgange: dels byarkitekturen og de arkitekturtypologier, der udvikler sig i forbindelse med cykelruterne (Image of Place) – og dels den måde, som ruternes arkitektur og rum opleves og sanses (Sence of Place).

A. Image of place
'Image of Place' indeholder typologistudier og sammenhængen mellem hastighed, skala og arkitektur. Der trækkes på teoristudier fra byarkitekturen, hvor bevægelsen gennem byen har været vigtig for arbejdet.
I begyndelsen af 60'erne gennemførte Kevin Lynch et større studie af 'the image of the city', der bl.a. blev gennemført som 'walks' gennem byerne Los Angeles, Boston og New Jersey. Formålet var at sætte begreb på de markante 'bybillede – elementer', der fæster sig i indbyggers og gæsters bevidsthed og danner deres indtryk af byen. Lynch udviklede på denne baggrund begreberne: landmark, note, path, edge & district [Lynch, 1962]. For Lynch var den mobile perception meget afgørende: *"Spatial forms are only partly sensed from one viewpoint, and require movement and a sucession of views to be fully enjoyed. The fluctuations in place as you move about, the sight and straight, over and under, are one of the delights" [Lynch 1990:145, citeret fra Jensen 207:4].*
Lynch mener, at city design bør tage udgangspunkt i de oplevelser, som en rejse gennem byen giver:
"… city design can focus on the journey by which people actually experience cities. City trips are enjoyed or suffered, but they are remembered. The pleasure of motion, and its connotation of energy and life, are, perhaps, especially meaningful to us today" [Lynch 1990:503, citeret fra Jensen 207:5].

Serial visions
Serial visions som registreringsmetode er udviklet

af Gordon Cullen, der havde til hensigt at rette urban designers og arkitekters opmærksomhed på byarkitekturens oplevelsesmæssige potentialer. Gordon Cullen tegnede sig gennem byen, sekvens for sekvens. Med en fænomenologisk tilgang søgte han at indfange forskelligartede sanseindtryk:
"The human mind respects to a contrast, to the difference between things, and when two pictures are in the mind at the same time, a vivid contrast is felt and the town becomes visible in a deeper sense. It comes alive through a drama of juxtapositions…… If, therefore, we design our towns from the point of view of the moving person, it is easy to see how the whole city becomes a plastic experience, a journey through pressures and vacuums, a sequence of exposures and enclosures, of constraint and relief" [Cullen, 1957].

Jeg har selv igennem en række år arbejdet med mapping af borgernes oplevelser af byens arkitektur og rum i forbindelse med deres bevægelser i byen. Urban Songlines, er i min metode betegnelsen for de punkter og strækninger i byen, hvor vi lever vores hverdagsliv – og hvorfra vores oplevelser af byen stammer. Metoden er udviklet i forbindelse med min bog: 'Urban songlines – hverdagslivets drømmespor', der handler om seks borgere i Aalborg og deres færden i og oplevelse af deres egen by. Songlines metoden er herefter anvendt i flere forskningsprojekter, i studenterprojekter og i forbindelse med urban design praksis [Marling 2004, 2012; Marling & Kiib 2011].

Bevægelse og arkitekturtypologier
Den moderne by udviklede sig i efterkrigstiden til en by for og med biler. I 1972 fastslog Robert Venturi m.fl., at der var en tydelig observerbar relation mellem den hastighed, hvormed man bevæger sig igennem byen på, og så den arkitektur, skala og byrum, der udvikledes.
Analyserne omhandlede Las Vegas, som et ekstremt casestudie på en bil-baseret 'fun city'.
Forskergruppen gjorde med bogen 'Learing from Las Vegas' arkitekter i hele verden opmærksom på, at bevægelsens karakter og hastighed havde betydning for den byarkitektur, inklusiv facader og skilte, og de byrum, der blev skabt og udviklede sig. De opstillede relationen mellem de 5 s'er (speed-scale-sign-symbol-space).
Desuden udviklede forskergruppen en metode til 'typologisering' af arkitektur og rum i Las Vegas [Venturi, 1972].

Siden 1990'erne har flere forskningsprojekter undersøgt mobiliteten i vores byer og den effekt (impact) den har på vores hverdagsliv. Det er bl.a. undersøgt, hvordan mobiliteten med biler relaterer sig til byen og landskabet og påvirker den igangværende designkultur [Houben & Calabrese, 2003].

B. Sense of Place
Atmosfære og æstetiske oplevelser:
Oplevelse af byen, af dens bybilleder og æstetik kan ikke alene opgøres som arkitektoniske typologier, skala og rytme mv. Der knytter sig også andre mere uhåndgribelige forhold hertil som bl.a. stemninger og atmosfærer.
Æstetiske byoplevelser knytter sig til stedet og til dets atmosfære, til tiden og til kroppen. Det er oplevelser, som kroppen reagerer på her og nu [Vetner & Jantzen, 2010].

Med perception som et af sine fokusområder gjorde Merleau-Ponty os opmærksomme på vigtigheden af vores sanser i forhold til den måde, hvorpå vi oplever vores omgivelser.
Merleau-Ponty anså samtidig vores sanser som en meget vigtig del af den menneskelige krop.

"This implies that individuals do not only experience, but they actually create space and their surroundings via the body and the senses. The bodily presence creates and defines space. The space acquires significance and meaning… (Furthermore,) the mood can influence the experience. The lightning, the trees, the smells and the sounds etc. created a backdrop. They create different atmospheres" [Merleau-Ponty, 1962].

En af de arkitekter, der har interesseret sig meget for oplevelsen af arkitektur og bymiljøer er arkitekten J. Pallasma. Han er stærkt inspireret af Merleau-Pontys tilgang. I sin lille bog, 'The Eye of the Skin', gør han sig til talsmand for den 'haptiske arkitektur', som værende den arkitektur, der taler til kroppens syv sanser. Han giver eksempler på,

hvorledes kroppens sanser oplever arkitektur. Registreringerne fra New York er inspireret af denne tilgang; men også af det mere stemningsmæssige.

Atmosfære som æstetiske koncepter er vanskelige og meget uhåndgribelige, hævder Germot Böhme. Han definerer atmosfære som æstetisk begreb på følgende måde:
"Atmosphere is something between the subject and the object, therefore an aesthetic of atmosphere must mediate between the aesthetic of reception and the aesthetic of the product or the production." [Böhme, 1998].
Atmospheres fill spaces and places. They can be highlighted with many different adjectives, like a joyful atmosphere, tense, sad, obscure etc. In other words, we experience atmospheres as: "Quasi-objective, whose existence we also can communicate with others. Yet they cannot be defined independently from the persons emotionally affected by them; they are subjective facts." [Böhme, 1998].

Interessen for urbane atmosfærer har i de senere år ført til flere forskningsprojekter, der arbejder på at kortlægge 'smellscapes', 'soundscapes' og arkitektoniske stemninger [Hensaw m. fl., 2011], men også et stigende antal urban design projekter beskæftiger sig hermed [Marling, Kiib & Jensen 2009; Marling 2012b].

Kapitel 1: Central Park

- Cykelruten i den klassiske park



Overture

Som en lille overture til de nye cykelmiljøer i New York tager vi på udflugt til Central Park, der er blevet åbnet for cyklister og andre motionister.
Stisystemet i parken består af et net af små snoede gangstier, bredere asfalterede kørebaner for hestevogne, cykler og skøjteløbere, kondiløbere og lignende. I den nordlige ende af parken krydser en bilvej parken i et nedgravet trace.
En tur i Central Park, på en solrig søndag, har siden 1850'erne været New York'ernes fortrukne valg.
Turistbrochurerne fremhæver da også den unikke park, og peger på mulighederne for at leje en cykel ved indgangen til parken og cykle en tur.
Ja, skal man cykle i New York, så anbefales det ligefrem at starte i Central Park for at teste cyklen og egne færdigheder, inden man begiver sig ud i den pulserede storbytrafik.

Turen starter en solrig søndag i november måned på 59th Street ved Columbus Circle, der er en rundkørsel og et trafikalt knudepunkt, hvor mange forbindelser mødes: 59th Street møder Broadway og 8th Av.; Subway linje 1 og 2 krydser under og buslinjer krydser ind over. Det samme gør Broadway Bike Lane.

Fig. 1.1 En tur på The Lake i Central Park i robåd er romantisk og tiltrækker stadig mange. Landskabet, farverne og solen, der slår smut henover vandet skaber tilsammen en atmosfære af ro og landlighed.

Her ved indgangen til Central Park kan der lejes cykler på dags- og timebasis. 'Bike n' Ride' har opstillet en simpel pavillon, hvorfra et udvalg af udmærkede cykler kan lejes. De fleste vælger at cykle en tur i Central Park. Det er fredeligt og ufarligt, men mange tager også turen ned gennem Broadway.
Endelig er det naturligvis muligt at kombinere de to ture, hvis man har en hel eftermiddag til rådighed.

1.1 Central Park – et landskabsarkitektonisk grundrum

Den verdenskendte park er designet af Frederic Law Olmsted og Calveer Vaux. I 1858 vandt de to landskabsarkitekter en arkitektkonkurrence for området. Efter mange års anlægsarbejde, hvor der blev skabt bakker, lunde og store søer, stod den store park færdig i 1973. Parken er 3,5 km2 stor og stækker sig fra 59th Street til 110th Street, i alt 4 km. Den inkluderede fra starten det allerede eksisterende store vandreservoir, der i dag har navnet Jacqueline Kennedy Onassis Reservoir.

Det store område giver bymennesket et lille pusterum og illusionen af natur. Designet er gennemtænkt varieret. Stierne er slyngede og går snart op, snart ned; gennem klippelandskaber og søområder og over rislende bække.
Der er mange mindre og større rummeligheder, der knytter sig på stinettet. Sceneriet skifter mellem landskabsrum med højt til himlen og lukkede 'hide



Fig. 1.2 Kort over Columbus Circle med forbindelser til bl.a Central Park og Broadway.



a ways' i skjul af løvtræernes kroner.
En lidt bredere asfalteret vej i udkanten af parken giver hestekøretøjer, men også alle mulige andre køretøjer der bevæger sig med muskelkraft, mulighed for at komme hele vejen rundt i parken. En tur på ca. 10 km.

Parken er et kæmpe stort 'pauserum' i millionbyen. Parken er lige så populær i dag, som da den blev åbnet. En af grundene hertil er formentlig, at den har kunnet rumme og optage forskellige tiders behov for fritidsliv. Hvis man kan tale om landskabsarkitektoniske 'grundrum', så må Central Park derfor betegnes som et sådant.

En tur i hestevogn eller på den gamle karrusel. En stilfærdig tur i robåd på en af de større søer. Et slag tennis eller et besøg i parkens Zoo. En spadseretur, eller et ophold med en roman på en bænk. Disse aktiviteter finder stadig sted.

Fig. 1.3 Den landskabelige oplevelse er ægte nok, men konteksten er en mesterligt designet landskabelig scenografi. En illusion der opdages hvis blikket løftes og de adskillige af parkens mange andre gæster kommer i synsfeltet fra omkringliggende sportsområder, broer og stier.

Fig. 1.4 Endnu er det muligt at få en tur i hestevogn – omgivet af mange andre og mere moderne typer af køretøjer, der bruger muskelkraft.



Hertil kommer alle de nye fritidsprogrammer, der gennem årene er langt ned over parken. De mange nye sportsanlæg, pavilloner, børnehus, teater med udendørs scene eller f.eks. Straberry Fields, der er etableret til minde om John Lennon. Mindeparken er blevet brugt i forbindelse med mindehøjtideligheder for ofrene for 11. september angrebet på New York i 2001.
Hertil kommer de forskellige andre events, der finder sted i form af store koncerter og små spontane performances.

En varm og solrig søndag i november 2012 er der rigtig mange besøgende i parken. På trods af parkens størrelse og naturindhold opleves den som en urban park, med et mylder af mennesker og et yderst urbant byliv.
Kondiløberne er ude. Ikke de uheldigt udseende eller overvægtige, men dem der i forvejen er i god form. Der løbes generelt stilsikkert og tempoet er pænt. Outfittet er også i orden, for det er ikke utænkeligt at blive set, at møde bekendte, venner eller forretningsforbindelser. Enkelte kører på rulleskøjter, rulleski eller løbehjul.
Cyklisterne er en blandet flok. Her er langsomt kørende børnefamilier og turister på lejede cykler. Her er cyklister på sjove cykler. Men her er også cyklister på racercykler og i cykeldress. De drøner afsted. Alle løber og cykler i samme retning.

Cykelstien er bred – nærmest en cykelvej. Den er god og behagelig at køre på. På samme måde som parkens øvrige stier slynger den sig i det varierede landskab. Den har et par gode bakker, der mærkes i benene og får pulsen op.
Flere steder er der fra ruten udsigt ind i parken, til søer og klippelandskaber eller ud af parken til Upper Wests eller Upper Easts gamle mondæne boligblokke. Cykelgaden giver adgang til utallige slyngede gangstier og mindre opholdsarealer.

1.2 Afslutning

Det er en fin oplevelse at cykle i parken. Det er på en og samme tid afslappende at cykle i de grønne omgivelser og samtidig oplevelsesrigt med de skiftende smukt arrangerede udsigter. Der er livligt i parken. Der er tale om et 'open minded' rum, der er socialt konstrueret gennem de mange forskelligartede brugere (Walzer, 1995)
Bylivet er urbant. Selvom vi er midt i en stor park – så er vi på samme tid midt i en af verdens mest urbaniserede bymiljøer. Denne dobbelthed synes brugernes adfærd at bære præg af. Man viser sit løb, sin cykling og sin stil frem på en bymæssig scene.

At cykle i Central Park er som at gå strøgtur i grønne omgivelser. Det er en optimering af BY+PARK/KONDISTI. Det er fint, at en by af New Yorks størrelse kan have dette tilbud til byens borgere og til de gæster, der besøger byen.





Fig. 1.5 En gruppe unge og yderst velspillende musikanter har taget opstilling i et klippelandskab. De fylder rummet omkring dem med velklingende jazztoner og samler ret hurtig en stor skare af tilhører.
En gratis koncert er en ekstra bonusoplevelse og nok værd at hoppe af cyklen for.

Fig. 1.6 - 1.7 Cykelstien/cykelvejen er designet som en vej med opstribninger til cyklende/løbende og gående. Der er lysregulering, der betyder at der med jævne mellemrum skal stoppes op og ventes på krydsende trafikanter. Desuden minder trafikskilte de bløde trafikanter om, at også de skal holde sig til færdselsreglerne. Disse forhold giver et bymæssigt element i cykelturen.



Kapitel 2: Broadway Boulevard
– *Verdens mest urbane cykellandskab*



Den nye cykelsti på Broadway, der kaldes Broadward Boulevard, er måske verdens mest urbane cykelsti. Den skærer sig på tværs ned over Manhattan i Midt Town. Den tværgående rute starter i Central Park eller lige udenfor den sydvestlige indgang ved Columbus Circle på 59th Street og løber i eget tracé over Manhattan til Madison Square Park ved 20th Street.
Sammen med cykelstien er der over godt ti blokke mellem 32nd Street og 42nd Street designet et cykellandskab eller et bikescapes af små og større pladser, små opholdsarealer, boder og fodgængerområder.

Længere mod syd hører stien op. Men i Chinatown er det muligt at cykle over Manhattan Bridge / Brooklyn Bridge til DUMBO i Brooklyn. Den sidste del af den afbrudte tværgående rute forbinder således Manhattan med Brooklyn og åbner for adgang til nye rekreative havneområder på begge sider. Se også kapitel 5.

Dette kapitel skal handle om forbindelsen, der åbner den meget tætte bydel for cyklister og skaber opholdmuligheder på det indre Manhattan.
Der er ganske vist ikke tale om en færdig designet cykelsti, men om et pilotprojkt, der løbende evalueres og forbedres; men planlægningen af en mere permanent løsning er i gang. Det er netop på grund af designprocessen og inddragelse af midlertidige designs, at cykelforbindelsen er værd at studere. Det er nemlig temmelig fascinerende, at New Yorks Planning Department er ved at lykkes med at få en tværgående cykelrute etableret tværs gennem en af verdens mest tætte, travle og intense bykvarterer - Og det er interessant, at de i planlægningen af dette komplicerede projekt eksperimenterer i form af et pilotprojekt i skala 1:1.
Det er dette pilotprojekt, 'Greenlight for Midttown' – eller 'Greenlight for Broadway Boulevard' der er udgangspunkt for den efterfølgende analyse.

Cykelstiprojektet er interessant mobilitetsmæssigt, fordi den skaber mulighed for billig og bæredygtig transport; men også set i en arkitektur- og byrums betragtning er den værd at studere, fordi ruten forbinder og sammenkobler en række gamle og populære byrum og byparker med nye tidssvarende typer af byrum og friarealer.
For at understrege byrummenes betydning i det samlede 'Bikescape', er der i analysen udvalgt en række byrum langs ruten til nærmere arkitektonisk - og bylivsstudie.
Den arkitektoniske analyse starter ved Central Park, der som vi har set i kapitel 1, er blevet åbent for cyklister. Derefter følges cykelstien på Broadway fra Columbus Circle til Times Square og videre ned til Greenly Park på 32nd Street.
På Manhattan analyseres byrummet Times Square og Greenly Park, samt de mange små og store op-

Fig 2.1. Adgangen til Time Square set mod nord. De høje bygninger skaber et 3D og meget vertikalt orienteret gaderum.



holdsarealer, der tilsammen udgør et veritabelt nyt bikescapes på Manhattan Midt Town mellem de to kendte pladser.
De spørgsmål, der søges belyst er, hvad dette 're-development' af de indre byområder kan tilbyde byens beboere og deres gæster? Der sættes fokus på byrummets rolle for beboernes byliv; på de arkitektoniske aspekter og den æstetiske oplevelse. Analysen søger at indkredse, hvad der i denne forbindelse synes at skabe stedets særlige identitet og atmosfære.
De følgende registreringer handler derfor i mindre grad om funktionalitet, og i højere grad om den æstetiske og arkitektoniske oplevelse en cykeltur gennem byen giver samt oplevelsen af de sociale og kulturelle miljøer, der udfolder sig i de byrum, der er koblet op til cykelruten.

2.1 Fra Central Park til Time Square

Columbus Cirkel forbinder to vidt forskellige bymiljøer: en af verdens største og mest landskabelige optimerede parker og en af verdens mest optimerede bymiljøer.
Fra Parken cykles direkte ud i byen. Før synet

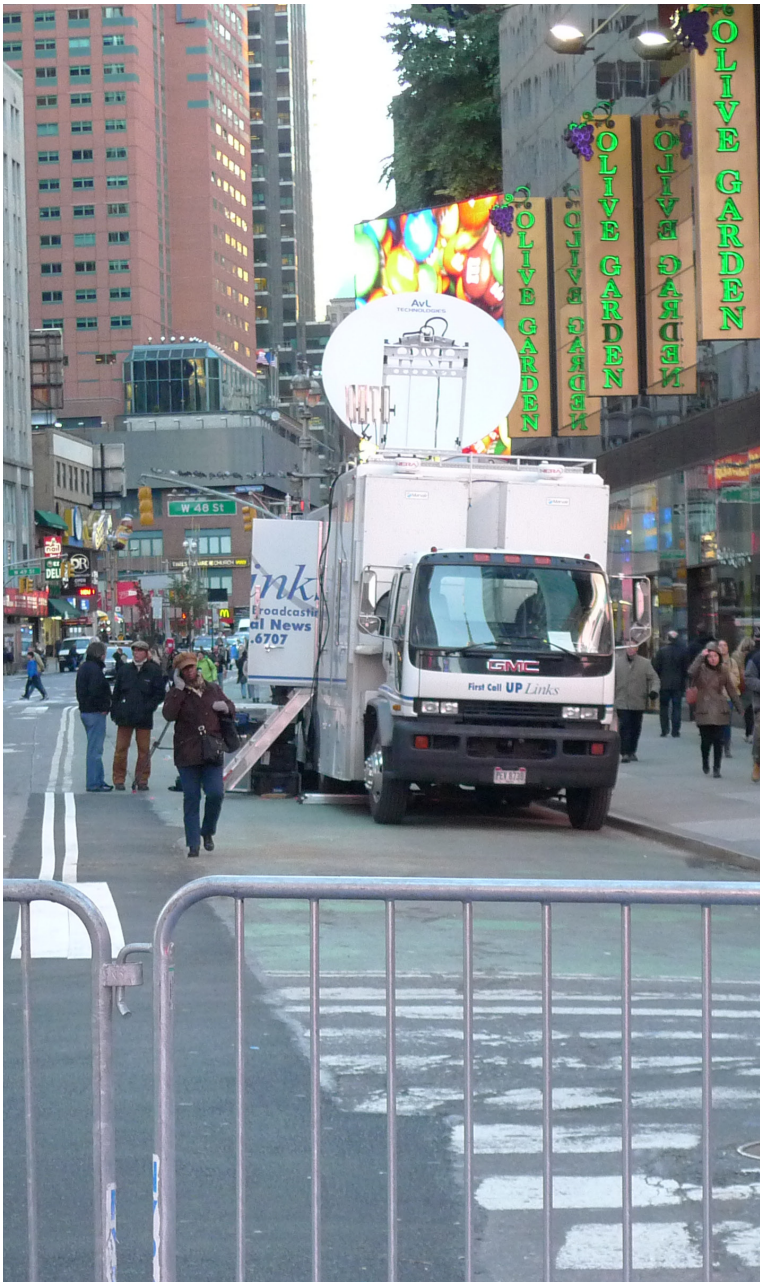
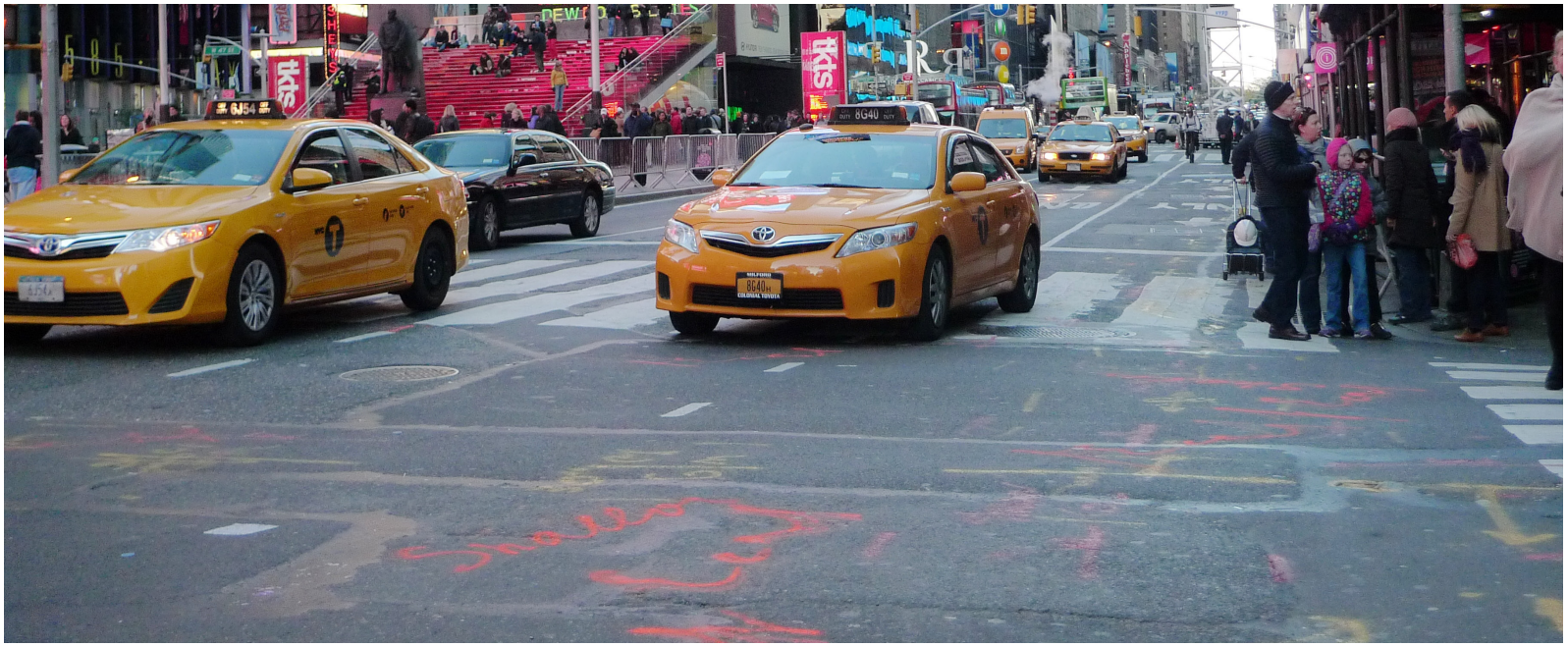


Fig. 2.2 Kort over Times Square i nord og sydlig retning af Broadway og 7th Street.

Fig. 2.3 Times Square afgrænses i nord og sydlig retning af Broadway og 7th Street.

Fig. 2.4 Ved den røde trappe krydser 7th Av. Time Square (set mod nord). Trafikken, der mest består af taxaer og enkelte personbiler, understreger det flow og den bevægelse, som konstant er på pladsen.



af byen kommer lyden. Lyden fra biltrafikken ved Columbus Circle. Mange biler og busser mødes her. Der bremses op, og startes, der dyttes… Brandvæsenet kommer forbi med tre store vogne. Kæmpemæssige amerikanske flag vejrer fra bagenderne. De kører ikke stærkt; men de har horn og sirener i bund. Lyden springer mellem bygningerne og sender voldsomme lydbølger tilbage, der forplanter sig i kroppen. Denne lyd af sirener er et meget markant urbant kendetegn ved New York. Bor man i byen, oplever man den mange gange dagligt.
De høje kontor- og hotelbyggerier kommer ind i synsfeltet. De høje bygningskroppe på begge sider af Broadway lukker næsten himmelrummet, så solen når kun ned i få timer om dagen. Velkommen til byen!

Fra Central Park til Times Square kan der cykles på en god cykelsti i eget tracé. Men cykler man ved 17-18 tiden, når alle kontorfolkene i højhusene får fri og strømmer ned på gaden og mod den nærmeste subway station, så invaderes området af fodgængere. De breder sig ikke alene over cykelstien, men også på vejen.
De sidste blokke før Time Square dukker lysreklamerne for forskellige teatre op. De giver et lille hint om, hvad der er i vente. På trods af denne varsel er oplevelsen af at cykle ind i dette intense byrum ubeskrivelig overvældende.



2.2 Time Square
- et superoptimeret system af byrum

Man kommer ind på Time Square bagfra, som af bagdøren. Man passer et hegn og billetkontoret, hvor der kan købes nedsatte billetter til dagens forestillinger på Broadways teatre. Køen er lang, og de ventende breder sig over hele området og spærrer både adgang og udsyn. Kommer man igennem menneskemængden står man pludselig midt på Time Square. Over billetkontoret er bygget et trappeanlæg, som en tribune, hvorfra hele sceneriet kan betragtes og tages ind fra nord mod syd.

Time Square er det historiske centrum for nyhedsformidlingen. I området findes redaktioner for dagblade ligesom, der på selve pladsen optages live shows bag store transparente facader. Det er dog længe siden, at det kommercielle marked, reklamerne og underholdninger har vundet kampen om rummet. I dag er det uden tvivl reklamebranchen, der skaber den største opmærksomhed.

Der sidder to kvinder på den selvlysende røde

Fig. 2.5 -2.6 Fra et trappeanlæg i pladsens nordlige ende kan bylivet, reklamer, trafikken og de optrædende betragtes. To kvindelige turister et faldet helt ind i sig selv. De ænser ikke at de bliver fotograferet, eller de andre gæster på trappen… de bevæger sig ikke, og de taler ikke sammen.



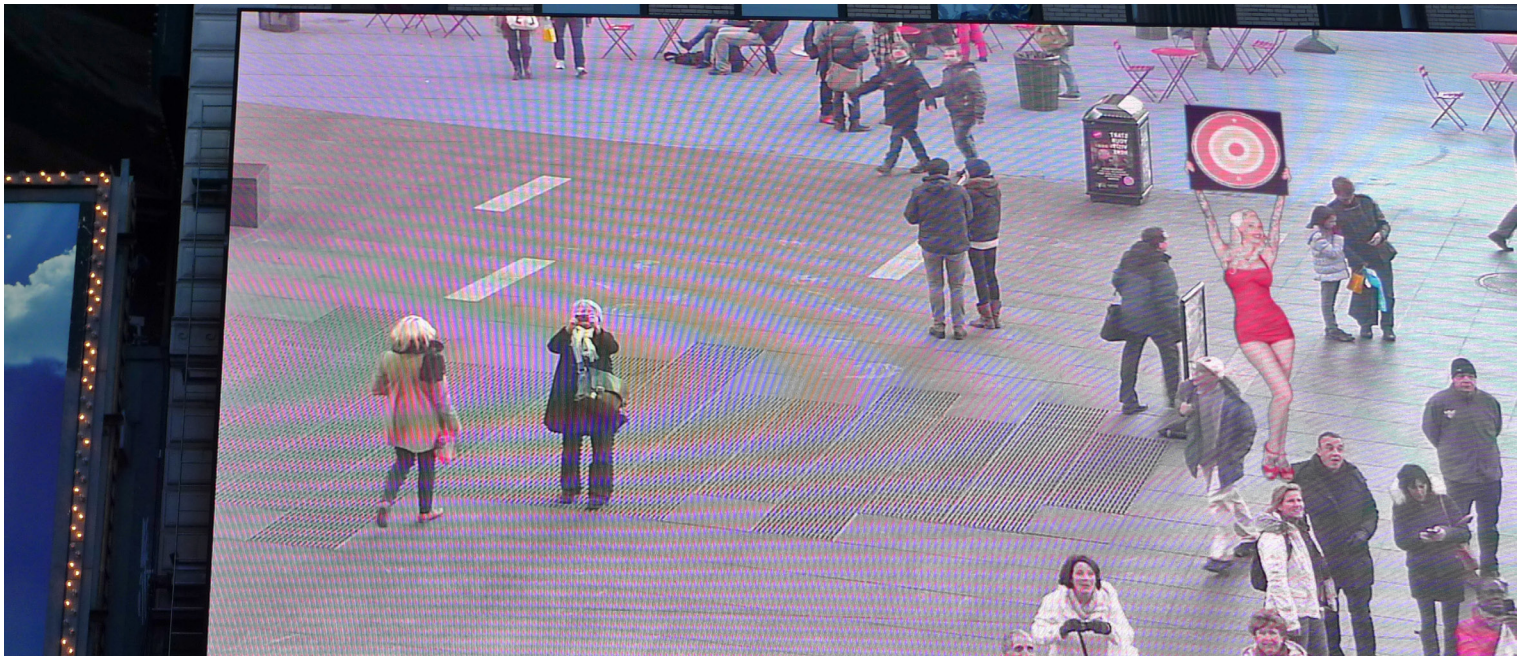




trappe, der løber op over teater- og musicalbranchens billetkontor.
Det er sidst på eftermiddagen først i november, og det er bidende koldt. De synes dog ikke at ænse kulden. De sidder helt stille og kigger rundt – helt opslugt af det kommercielle sceneri på en af verdens mest urbane pladser i en af verdens mest urbane byer - mentalt båret væk på det bølgende lyshav.
Rundt om dem blinker lysreklamerne i et virvar af asynkrone serier. Den ene reklame større og mere

Fig. 2.7 -2.8 Reklamerne er kæmpe store, og føles meget tæt på. De trænger helt ind i sindet og kroppen. Det er utroligt fascinerende og – helt forfærdeligt på en og samme tid.

Fig. 2.9 –2.13 Interaktivfacade på Time Square inddrager folkemængden.




#DUNKGIRL
DUNK TANK
01:30
#DUNKGUY
LYUVE
#dunkgirl
DAVVI
#dunkgirl
ANNABELLELPRICE
#dunkgirl
ERRORDCCURRED
#dunkguy
REAL ROUTO
#dunkguy
LYUVE
#dunkguy
GET PICS AT
/DUNKME
JUXT
CLEAR CHANNEL SPECTACOLOR
Temptation isn't a sin...
Unless you give in.
CAROLEE CARMELO
SCANDALOUS
THE MUSICA
Get a sneak peek at ScandalousBroadway.com
NEIL SIMON THEATRE, 250 WEST 52ND STREET
GRACE • ON BROADWAY THROUGH JAN. 6 ONLY!
GRACE
"RIVETIN
TIMES SQUARE MUSEUM
McDonald's
Restaurant


DUNK TANK
01
CLEAR CHANNEL SPECTACOLOR
GET PICS AT
/DUNKME
JUXT
NOW OPEN
McDonald's
Restaurant


DUNK TANK
00:59
#DUNKGUY
SINGINGTARA
#dunkguy
BAINBRIDGET
#dunkguy
SIENZER
#dunkguy
GET PICS AT
/DUNKME
JUXT
DON'T LET HER SEDUCE U,
I'LL GIVE U A REAL SHOW.


#DUNKGIRL
DUNK TANK
01:27
NOAHOKNINE
#dunkgirl
LYUVE
#dunkgirl
DAVVI
#dunkgirl
GET PICS AT
/DUNKME
CLEAR CHANNEL SPECTACOLOR



påtrængende end den anden. Nyhedsinformationer i klassiske lysbånd ruller over facaderne til venstre fuldt op af tv-nyheder, der fortæller om præsidentvalget om to dage. Et kort øjeblik fyldes en stor skærm af billeder af præsident Obama, der hilser på katastrofe ofre for stormen Sandy i New York. Billederne overgås af blinkende annonceringer af aktuelle musicals, tilbud på forsikringer, der skaber tryghed for familien; reklamer for sportssko, der får dig til at svæve…

Fra venstre mod højre følger reklamer for forskelligt elektronisk udstyr og for rejser og rejsemål, der kan få dig til at glemme hverdagslivets trængsler. Smukke billeder og filmklip af naturen i Latinamerika, åbner for porten til drømmerige og skaber virtuelle forbindelser mellem Time Square en kold novemberdag og mere varme himmelstrøg og eksotiske miljøer forskellige steder i verden.

En stor skærm over Mc. Donalds forretning skaber særlig opmærksomhed. Med mellemrum optager et kamera på bygningen de folk, der opholder sig på den lille plads foran trappen. Optagelserne bliver kastet op på skærmen.

Mange stopper op og vinker til sig selv, hopper, griner og fotograferer sig selv oppe på skærmen – pludselig træder et par reklamemodeller ind i billedets højre og venstre kant, og begynder at agere med hinanden og med folkemængden som karakterer i et computerspil. Der udvikler sig en slags



interaktiv reklame, hvor vi, der er på pladsen inddrages, dels som spillere, dels som kulisse.

Der har været et mylder af mennesker på Time Square i mange år. Fodgængerne har haft trange kår mellem alle bilerne, og der har ikke været muligheder for at sidde ned.
Med det nye byrumsdesign, er der skabt opholdsmuligheder og brede fodgængerarealer. Succesen har dog indtrukket så mange nye besøgende, at der stadig er stor trængsel på Time Square.

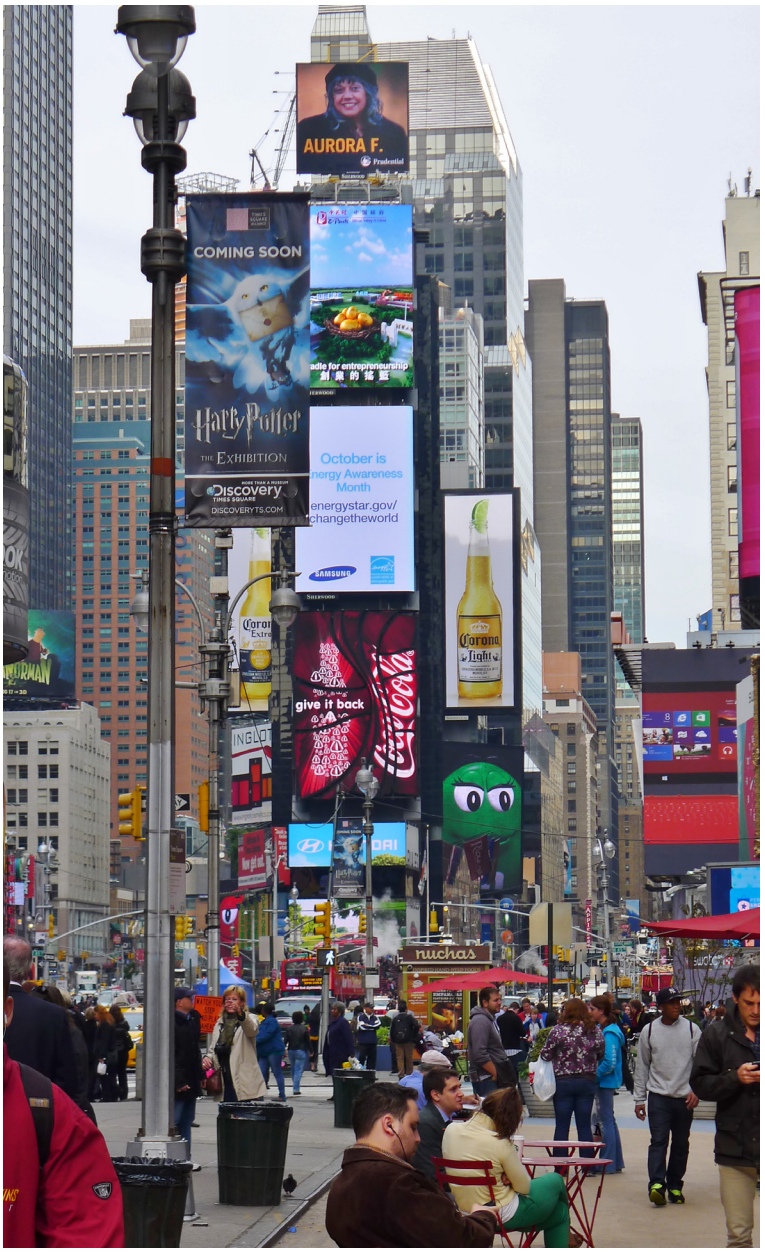
Time Square opleves i de fleste af døgnets timer som et vitalt sted med masser af mennesker, der sidder og betragter det urbane sceneri – mange står i kø efter dagens tilbud af musicalbilletter, og endnu flere bevæger sig langsomt i store fodgængergrupper.

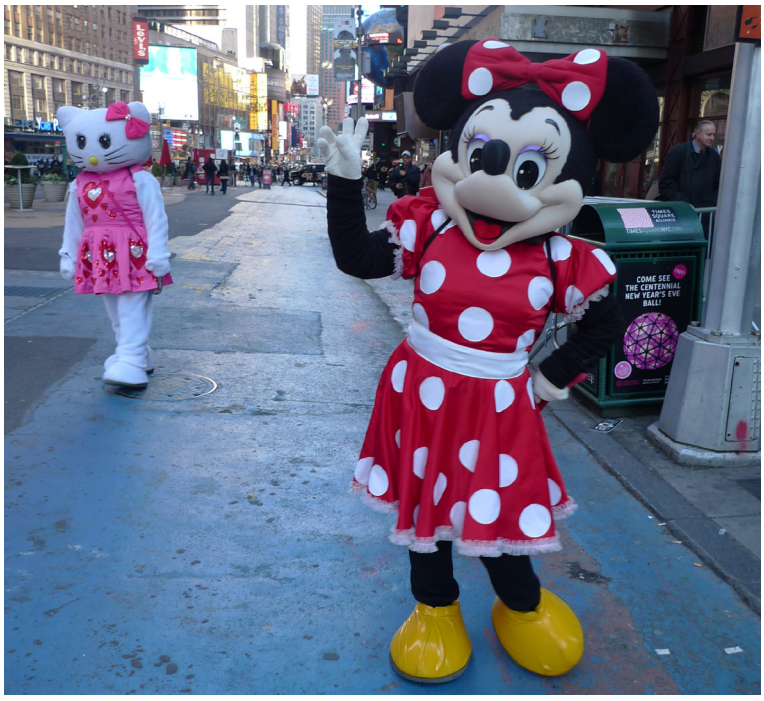
Fig. 2.14- 2.15 Et stort område, der kan betegnes som shared space for fodgængere og cyklister, er opnået ved at lukke Broadway helt for biltrafik.

Fig. 2.16 Time Square set fra nord mod syd. Orienteringen mod syd understreges af pladsens trekantede form, med den spidse vinkel pegende mod syd. Den høje slanke bygningskrop med lysreklamer, bygget netop i den spidse vinkel, understreger denne orientering. Det samme gør flowet af de gule taxier, der strømmer ud af pladsen netop på dette sted.

Fig. 2.17 Mini Mouse inviterer indenfor.

Fig. 2.18 På Time Square glemmes tid og sted – de to kvinder på den røde trappe flyttede sig ikke i en halv time på trods af kulden. (Observation den 4. november 2012 kl. 17.30 – 18.00)







Fodgængerne fylder rigtig meget og invaderer opholdsarealer, cykelarealer og vejbaner.
De 'Nøgne Cowboys' går tæt på fodgængerne – danser imellem dem. En mand sidder og spiller guitar på fortorvet, og en ung kvinde synger en sang. De påkalder sig fodgængernes opmærksomhed og udleverer samtidig brochurer til musicals.

Foran de store butikker – 'Tous 'R' Us' og Disney Store – går Mickey Mouse og Minnie Mouse rundt mellem andre dukker og inviterer indenfor.

På gadeplan er det helt uoverskueligt, hvordan pladsen er organiseret med hensyn til fodgængerarealer, cykelarealer og områder til ophold. Det hele synes at blande sig i trængslen – og det er helt umuligt at cykle her på selve pladsen.
Ser man ned over pladsen øverst fra den røde trappe, synes pladsen at have en klar orientering mod syd. Pladsen opleves trekantet med en spids vinkel mod syd. Dette understreges både af bygningernes størrelse og orientering, men også af 7th Avenue, der krydser pladsen med kørselsretning fra nord mod syd.

Hvor 7th Avenue krydser den lukkede Broadway og fortsætter ud af pladsen mod syd skabes et krydsfelt hvor en slank bygningskrop tårner sig op. Orienteringen mod bygningen understreges af dens enorme store og høje vertikale lysreklamer.

Ankommer man derimod til pladsen fra syd, har den en klar orientering mod den lysende røde trappe, der som tidligere nævnt er placeret i pladsens nordligste ende. Trappen skaber opmærksomhed og giver pladsen et samlingspunkt. Ved trappen slutter rejsen fra syd mod Time Square.

Der er således tale er en meget velovervejet og velvalgt placering, da trappen skaber opmæksomhed og samling, og fordi man fra trappen har en fantastisk udsigt over hele rummet fra nord mod syd. Herfra, lidt hævet og ligesom i sit eget rum, opleves centrum af Time Square meget intenst.
Her er man midt i og totalt omsluttet af et sansebombardement, der ikke kan trænges ude, så længe man opholder sig i rummet. Der er tale om et konstant og voldsomt flow af biler på 7th Av., af flimrende synsindtryk, af lys, af lugte fra mad, der indtages på trappen og af lyde fra menneskestemmer, reklamespots, fra musik og fra trafikken og ikke mindst fra togene, der buldrer forbi under pladsen og sender lydbølger op gennem de åbne riste på pladsen.

Helvede - eller 'Heaven'? Time Square er et super urbant byrum, der giver et 'overload' af sanseindtryk. Det er så massivt og så fascinerende, at man glemmer sig selv, tid og sted.

Fig. 2.19 Mylderet af mennesker aftager i den sydlige ende af pladsen og belægningen bliver synlig. Da Time Square blev indviet dækkede et stort billede pladsens gulv; nu er belægningen flere steder slidt og lappet.

Fig. 2.20 Aftenstemning ved Times Square.




DOLCE & GABBANA
TOSHIBA
2012 TOSHIBA
TDK
GREAT TIMES
Hankook
Kodak
UFC
Bank of America
MARQUIS
Surface

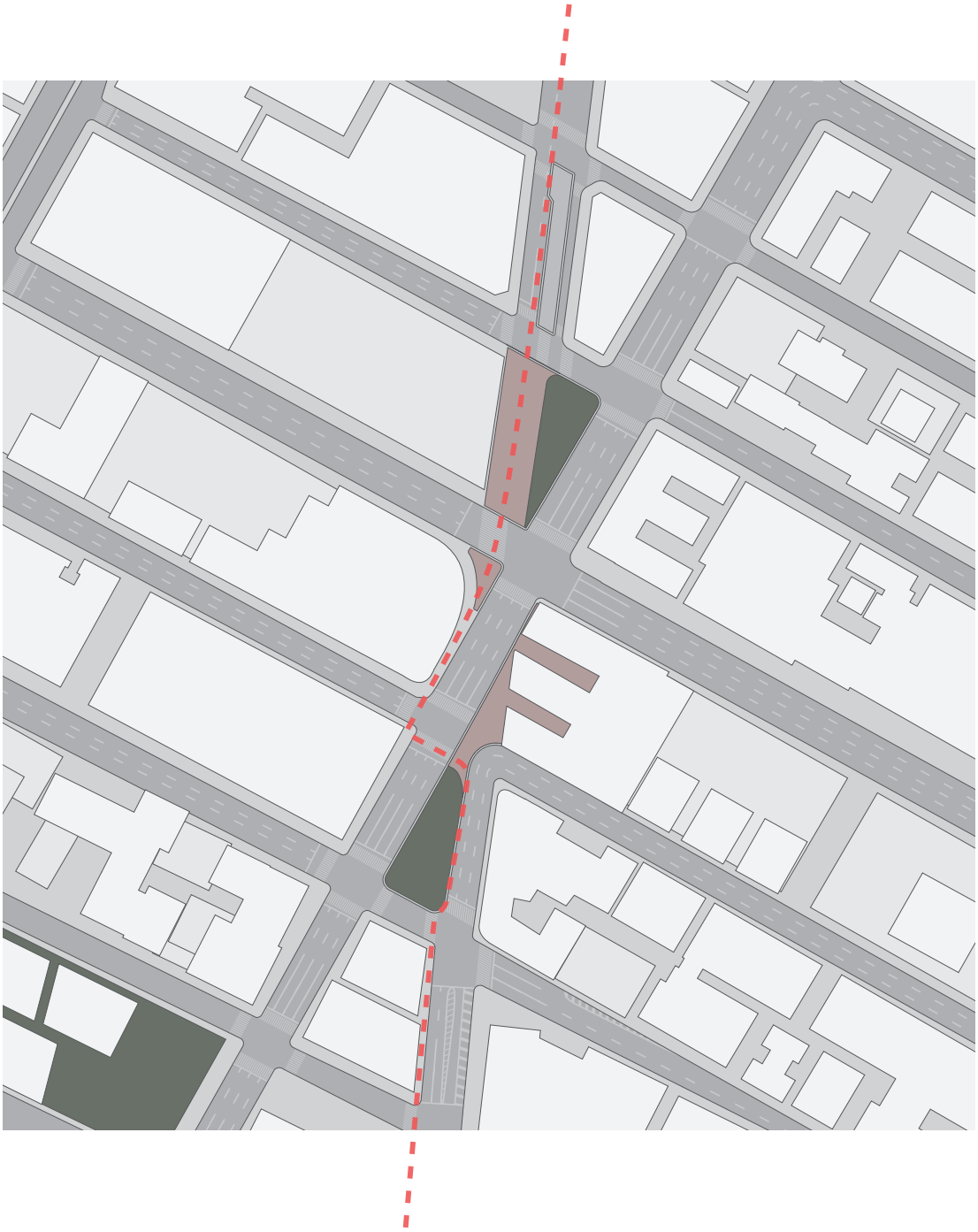


Fig. 2.21 Kort over området 42nd – 32nd Street

2.3 Mobilitetens byrum - Bikescapes mellem Time Square og Greenly Park

Efter Time Square fortsætter cykelstien på Broadway ned til 25 th Street. Især strækningen på ti blokke mellem 42nd Street og 32nd Street påkalder sig opmærksomhed, fordi der her er designet og etableret en hel serie af helt nye små byrum og opholdspladser, der åbner byen for både beboere og turister på en afgørende ny måde.
Set fra en urban designmæssig vinkel, er det interessant, at alle disse rum er designet på grund af og sammen med den nye gang- og cykelforbindelse. Det er mobilitetens rum – designet for og med mobiliteten på cykel.

Efter vi forlader Times Square bliver cykelstien atter fin. Den løber, ligesom den gjorde før Time Square, i eget tracé mellem det brede fortov og et opholdsareal med bænke og enkelte blomsterkummer. Den er tydelig markeret med en belægning af grøn asfalt.
I den oprindelige venstre kørebane af Broadway kan bilerne igen passere i et sydgående spor. Der er også mulighed for at parkere og læsse varer af og på. Det foregår hen over cykelstien og skærper

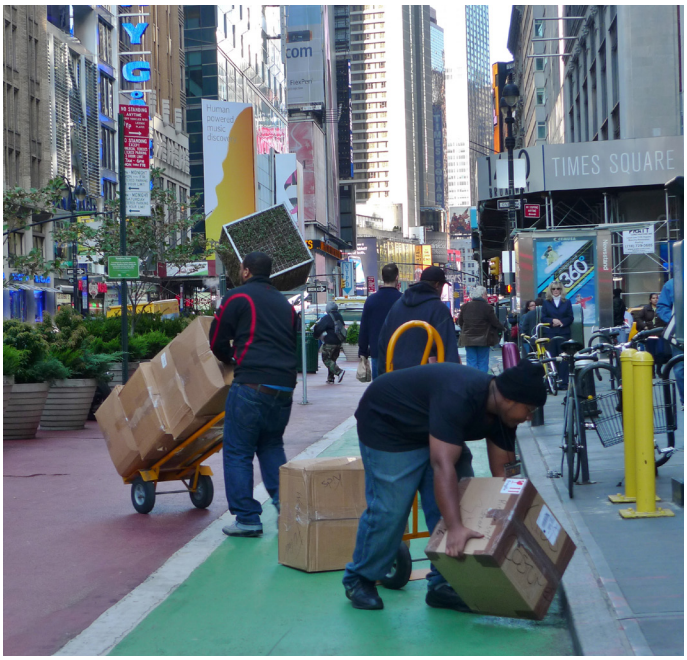
Fig. 2. 22- 2.24 På begge sider af cykelstien er der opholdsarealer for fodgængere. Det betyder, at den del fodgænger krydser cykelstien for at komme fra det ene opholdsareal til det andet – eller man bruger simpelthen cykelstien som fodgængerareal.








NYGAP
TIMES SQUARE


TIMES SQUARE


ONLY
NO




Express Scripts
Grab health by the nuts.

Fig. 2.25 – 2.27 Omladning på cykelstien – den plads der er at bringe varer ud og ind af butikker.
Krydsene kræver øjne i nakken… Bilister, der kører på Broadway og som skal svinge til venstre ledes ind over cykelstien i et fladt sving. Det tog lidt tid at vende sig til, at adskillige bilister synes, at de har forkørselsret i venstresving.



Fig. 2.28 -2.29 Andre steder er kunstnerne i gang med at skabe helt uventede oplevelser: Malerier på fodgængerarealerne

Fig. 2.30 Der er bænke og andet inventar på hele strækningen. Men ikke alle steder er der gjort lige meget ud af indretningen. Det er dog karakteristisk, at der er anvendt såkaldte 'pangfarver' dvs. rød, orange, gul. Desuden er det bemærkelsesværdigt, at bymøblerne er lette og mobile. De kan derfor flyttes rundt, og der kan skabes skygge efter behov.

Fig. 2.31 -2.32 Undervejs er der boder, der kan forsyne den 'byrejsende' med friske forsyninger. Sandwiches & coffee to go… Maden kan nydes ved borde og stole, der frit kan benyttes.






DUANE
Different
SPOKES
(646)230-7715
130 WEST 26th ST.

bevidstheden om, at bag alle de lysende reklamer, glitter og ' gimmicks' eksisterer der et hverdagsliv og en række praktiske gøremål, som i en hvilken som helst anden by.

Placeringen af cykelstien mellem forgængerarealerne og designet af krydsenes svingbaner betyder, at farten hele tiden må sættes ned og opmærksomheden rettet mod kørslen. Farten er dog ikke højere, end at der er tid til at lægge nakken tilbage

Fig. 2.33 – 2.35 Blikket glider uvilkårligt opad – Det er en helt særlig kropslig oplevelse at bevæge sig på bunden af denne bymæssige Grand Canyon – en oplevelse, man ikke får i en bil, hvor taget dækker for den vertikale rumlige fornemmelse.





og betragte de høje bygningskroppe, der ligesom danner en klippevæg på begge sider af vejen. Det er som at cykle i en 'urban canyon.'

Langs hele strækningen ned til Herald Square på 35th Street er der bænke og blomsterkummer. Men også mere mobilt inventar der kan flyttes rundt og grupperes efter behov. Forskellige kunstinstallationer er opstillet, og en dag er der en gruppe af kunstnere i gang med at dekorere et opholdsareal i festlige farver og organiske former. Det giver anledning til megen anerkendelse fra de forbipasserende.

Ved 33th Street – og lige ud for en side indgangen til 'Verdens Største varehus' Macy's er Broadway igen helt lukket af, så det ikke er muligt at komme videre mod syd med biler eller varevogne eller tilsvarende. Til gengæld er adgangsforholdene til stormagasinet betydeligt forbedret for fodgængerne. På det lukkede område er der etableret et opholdsareal med cafeborde og stole til fri afbenyttelse. Her kan man også stige på en af de mange ventende cykel-taxaer og tage turen tilbage over Time Square, hvis man har mod på det.
Cykelstien er meget diskret markeret i belægningen og indikerer at her kan cykles, omend det sker på forgængernes præmisser.

Det nye opholdsareal kobler sig på et lille gammelt





anlæg med bænke og en kiosk. Anlægget hedder Herald Square og er skærmet af et højt smedejerns hegn.

Trafikmæssigt er der tale om et lidt kompliceret område, fordi ikke blot Broadway, men også 6th Av. krydser 34th Street og 32nd Street på dette sted.
Ifølge trafikkommissær Jeanett Sadik-Kahn, har der siden bilismens indførelse i New York været problemer i de krydser, hvor Broadway også krydser ind over [DR2, 2011].

En af måderne, at udnytte disse kryds' trekantede overskudsarealer på, har været at lave små anlæg. Denne tradition bygger det nye Bikescape videre på.
Mellem 34th Street og 33th Street er skabt en række små opholdsarealer, der ligger som en række småøer i et floddelta af veje, fortorve, cykelstier og fodgængeovergange. Atter er det en lukning af Broadway, der giver denne mulighed.

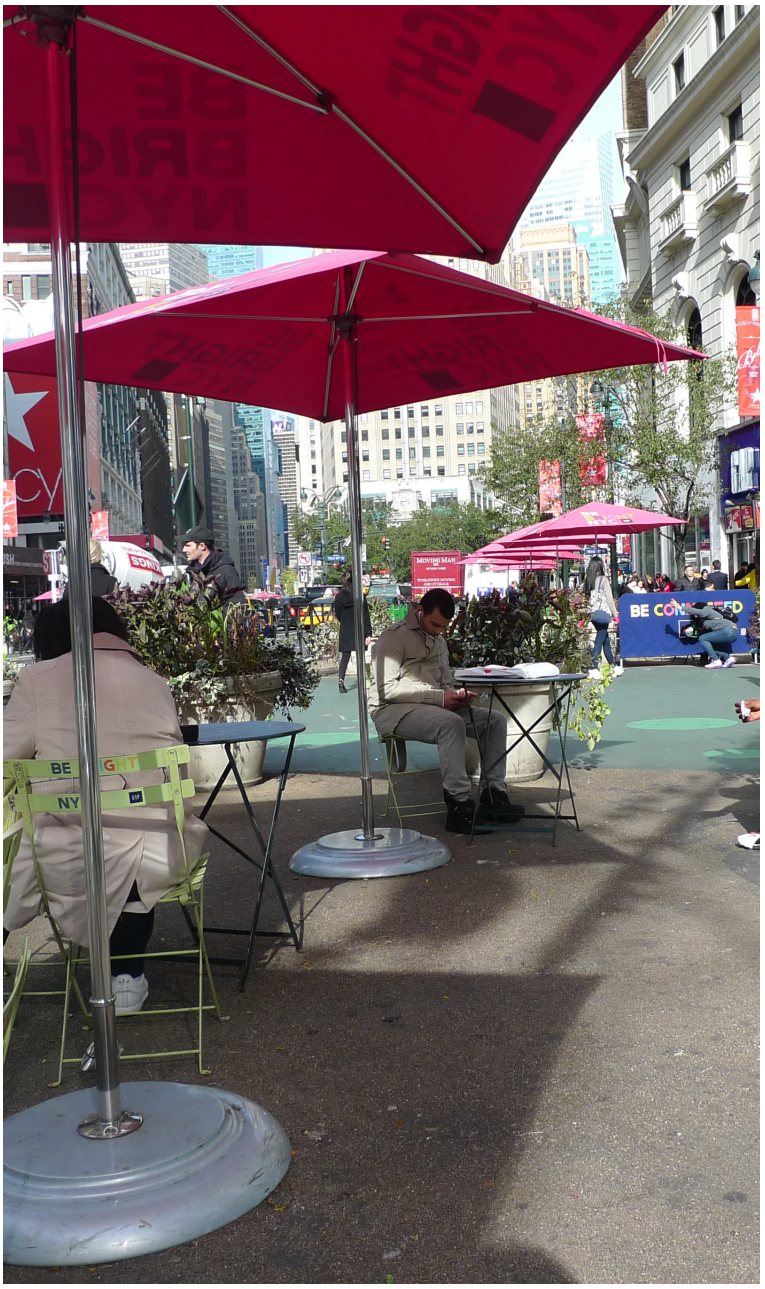


Fig. 2.36 Område mellem Macy's sideindgang på Broadway og den gamle plads, Herald Square.
Området deles mellem cyklister, fodgængere, cykeltaxaer og folk der sidder og nyder det myldrende byliv.

Fig. 2.37 – 2.39 Hvor det er muligt, er fortovet gjort bredere, og hjørnerne er inddraget til små opholdsarealer.
Mellem disse 'opholdsøer' løber cykelstien, og danner et 'bylandskab' af stier og opholdsarealer.



Greenly Park
– den grønne dagligstue i vejkrydset

I den anden ende af krydset er der på tilsvarende måde en lille 'pocket park' ved navn Greenly Park. At kalde denne lille trekant for en park er måske en tilsnigelse, hvis man med park tænker på et større grønt område. Der er snarere tale om en lille grøn udendørs dagligstue – midt i et vejkryds.

Også denne lille plads består af et indhegnet område med høje gamle træer afskærmet af et højt smedejernshegn. Nord for den gamle plads er tilføjet et nyt byrum – et byrum – udenfor byrummet.

Fig. 2.40 Syd for Herald Square cykler man forbi Greenly Park, der er afskærmet fra vejen og cykelstien af et højt smedejernshegn.

Fig. 2.41 Store lerpotter opdeler rummet i områder til gennemgang og områder til ophold.

Fig 2.42 Fire unge mænd holder frokostpause ved fodboldbordet. Madpakkerne ligger halvt fortæret på bordet ved siden af. "Vi kommer og spiller her hver dag i frokostpausen – vi arbejder lige her i nærheden. Det er sjovt – hov mål – nå, jeg er ikke så god i dag, men det er også fordi håndtaget her er i stykker", forklarer den unge mand, der af bare iver ikke har fået taget arbejdshjælmen af… (Observation den 3. November 2012)

Fig. 2.43 Et forhøjet plantebed, skaber afstand til bilerne, der i virkeligheden er temmelig tæt på parken – desuden giver kanten ekstra siddemuligheder.









Greenly Park har fået en 'makeover' med nyt byrumsinventar. Store lerpotter med blomster og lave buske skaber mindre rum og giver mulighed for, selv i denne lille minipark, at finde et sted for sig selv i et hjørne.
Møblementet består af enkelte bænke samt lette grønne cafeborde og stole, der kan flyttes rundt, så indretningen passer brugernes behov og solens strejflys.

De store træer og de mindre buske, grønne planter og blomster skaber tilsammen en lille grøn oase. Den grønne farve på møblementet inde i 'parken' giver ro og understeger parkmiljøet.

Det er utroligt, at det kan lade sig gøre at skabe en stemning af ro og grøn oase midt i et befærdet vejkryds. En bevidst plan, der opdeler rummet i gående og siddende og skaber afstand til byens virvar udenfor hegnet. Et bevidst valg af træer, planter, materialer og farver.

Det lille opholdsrum har stemning som en park – men den har rollen som kvarterets dagligstue. Her kan man tage madpakken med ned i frokostpausen – eller man kan tage sig en dyst ved bordfodbold, som der også er blevet plads til.

Efter Greenly Park fortsætter cykelstien. Her er det fint at cykle. Der er ro til igen at lægge nakken tilbage og betragte de høje bygninger, der definerer gaderummet.
I løbet at et par blokke skifter bymiljøet atter karakter. Der cykles gennem et område med mindre høje, ældre og forfaldne bebyggelser. De elegante butikker forsvinder og erstattes af tilbudsbutikker, kiosker og små tøjbutikker med støvede vinduer. Ved hjørnet af Madison Square Garden på 25th Street er det også slut med den gode cykelsti.

Det nye 'bikescape' har en række enestående potentialer i forhold til at kombinere fremkommelighed på cykel med opholdsarealer, og etablering af et mangfoldigt byliv.
Helt nye designs, der knytter sit til dette 'bikescapes', er blevet skabt. I området mellem 35th Street og 32th Street er således skabt et helt 'floddelta' af små nye opholdsøer. To eksisterende små 'pocket parks', er blevet renoveret og integreret i det samlede system.
Tilsammen giver det Manhattans travle Midt Town et tiltrængt tilskud af grønt og åbenhed samt mulighed for ophold.
Men en nærmere analyse viser imidlertid også, at det såkaldte 'bikescape' ikke er færdigudviklet, da det skaber problemer for mobiliteten på cykel.

2.4. Redesign af Broadway – pilotprojekt, evaluering og planer for permanent projekt

Historien om redesignet af Broadway har været bragt i de elektroniske medier. Initiativtagere og anker-personer i projektet er borgmester Bloomberg og trafikkommissær NYC, Jeanett Sadik-Kahn. De startede projektet i 2007 efter deres tv-transmitterede cykeltur rundt i København sammen med bl.a. arkitekt Jan Gehl og hans tegnestue.
Efterfølgende blev Gehl Architects, København, hyret til at rådgive New Yorks Department of Transportation (DOT) i forbindelse med redesignet af Broadway.
Gehl Architects stod for en bylivsanalyse af de eksisterende forhold og gav rådgivning i forbindelse med det pilotprojekt, som DOT havde ønske om. Endelig var det det danske firmas opgave at rådgive for et mere fremtidigt og permanent bydesign af cykelstier, opholdsarealer og fodgængerarealer, der tilsammen kunne skabe et mere menneskevenligt og cykelvenligt miljø i New York City. Rådgivningen skulle gå hånd i hånd med borgmester Bloombergs inivtiativ: 'A 20 year vision for a 'greener, greater NYC'.

Design på et bæredygtigt grundlag
Det var Bloombergs mål at gentænke bydesignet på en måde, så en 30% reduktion af CO2 udslippet kom indenfor rækkevidde. Trafikuheld med dødelig udgang skulle kunne reduceres med 50%, og alle beboer skulle indenfor 10 minutter kunne nå en park eller et friareal til fods. Bloomberg ville plante 1 mio. nye træer og etablere 300 km cykelstier i NYC.

"Working together with the Mayor's office, the Department of Transportation as well as business and community stakeholders and interests groups, Gehl Architects were hired to

analyse the current condition of NYC's public realm. The analysis led to a strategic vision aimed at improving conditions for pedestrians and promoting a balance between modes of transportation including the implementation of several new public spaces and the completion of a comprehensive bicycle lane network. This work is published in the "World Class Streets" report, which is part of an ambitious and far reaching effort to place New York at the forefront of urban development. It builds upon the Sustainable Streets document and sets the framework for the New York City Street Design Manual.

The World Class Streets initiative consists of several additional programs and initiatives such as:
- *Public Plaza Program*
- *Broadway Boulevard Projects*
- *'Complete street' projects and design standards*
- *Safe streets for senior and students*
- *Public art program*
- *Coordinated street furniture*
- *Weekend pedestrian and cycling streets"*

[Gehl Architects, 2012]

Arbejdet med forundersøgelse og pilotprojekt startede i 2007 med at borgmester Bloomberg og trafikkommissær NYC, Jeanett Sadik-Kahn, son nævnt blev inviteret på en cykeltur rundt i København. Jan Gehl viste rundt og Københavns Kommune fortalte om deres eksisterende cykelstier, og planer for nye.

Da Gehl Architects forundersøgelser viste, at det var muligt at begrænse trafikken på Broadway og at etablere opholdsarealer, fortsattes arbejdet med at planlægge og designe pilotprojektet.
Allerede i sommeren 2008 blev pilotprojektet, der fik navnet 'Greenlight for Midt Town' indviet under stor mediebevågenhed og debat.
Broadway var blevet lukket på flere strækninger, især hvor den krydser de nord-sydgående streets bl.a. ved Time Square og Herald Square; og i øvrigt ellers lukket i den ene kørselsretning ved hjælp af blomsterkummer og orange og hvide spærringer. På de frigivne arealer var belægningen blevet malet, og lette borde, stole og parasoller sat op. Det betød, at der næsten 'over natten' var etableret en række helt nye opholdssteder.
New York Times interviewede både fodgængere og de forretningsdrivende, og kunne berette om stor nysgerrighed og interesse. De nye opholdarealer blev af folk på gaden hilst velkommen, selvom en enkelt bemærkede, at man nok ikke skulle spise sin frokost her hver dag, hvis man havde sit helbred kært, for der var stadig en del biltrafik.

New York Times interviewede også kommissær Jeanett Sadik-Kahn, der forklarede at der var brugt 700.000 USD på projektet fra 35th – 42th gade:

"That includes painting the bike lane green, buying the chairs, tables, benches, umbrellas and planters and applying a coat of small-grained gravel mixed with epoxy onto the pedestrian areas, which will set them off from both the street and the bicycle path.
The three business improvement districts — the Times Square Alliance, the Fashion Center B.I.D. and the 34th Street Partnership — have agreed to pay for maintenance, which primarily involves buying and maintaining the plants for the planters. They estimate the cost at about $280,000 a year.
The planters are a key part of the design because they will be the only thing separating the expanded pedestrian areas from the cars and trucks zipping by" [New York Times, 2008]

Siden har der, i meget rosende vendinger, været talt og skrevet om både den nye plads og systemet af cykel– og fodgængerområder på Broadway.
Men, som man kan forestille sig, deltes begejstringen ikke af alle. Mange protesterede, mod den begrænsning af biltrafikken, som følger af de indskrænkede antal baner til biler.

Kritikken var desuden vendt mod konsekvenserne for forretningslivet. Kritikerne frygtede, at butikkerne ville dø på Time Square, hvis Broadway blev omdannet til gågade. Som i alle andre storbyer, hvor der er etableret gågader har resultatet imidlertid været det modsatte [J. Gehl & L. Gemzøe, 2006].
Således etablerede Toys 'R' Us en såkaldt 'flagship

store' med indendørs forlystelser for børn, på den nydesignede Times Square og Disney Store har ligeledes etableret en stor afdeling i tilknytning til den redesignede plads. I det hele taget blomstrer forretningslivet som aldrig før [DR2, 2011].

Endelig var kritikken vendt mod cyklisterne selv. De bliver – med nogen ret - opfattet som en plage, der skaber utryghed, fordi de ikke følger færdselsreglerne. Igen og igen kan man ved selvsyn opleve lokale cyklister, der kører uansvarligt og på måder, så de ikke blot bringer sig selv, men også andre i fare. En del cyklister kører hurtigt, hensynsløst og mod trafikretningen. De kører op over fortovene, og de kører over for rødt.



Mange er unge smarte cyklister i fuld latex outfit; men det er et helt reelt problem, at amerikanske voksne ikke har lært at færdes på cykel i byen fra barnsben af, således som f.eks. danske børn har. Derfor er der også mange almindelige lokale cyklister, som overtræder færdselsloven.

På trods af protester og indvendinger fortætter kommissær Sadik-Kahn sit cykelprojekt i New York solidt bakket op af borgmester Bloomberg.
Hendes mål er som omtalt at etablere hele 3.000 km cykelsti i New York. Indtil videre har hun over de sidste fire år indviet 500 km cykelsti.
I perioden har hun hvert år fordoblet antal km cykelsti. Det er en præstation, som er beundringsværdig, og som andre byer kan lære af [DR2, 2011].

Der arbejdes også løbende videre med at teste og forbedre Broadway Boulevard. DOTs erfaringer med strækningens funktionalitet er i meget god overensstemmelse med de registreringer, der er gjort i dette projekt.
Det er helt tydeligt at Broadway Boulevard ikke fungerer specielt effektivt for cyklister, der måtte ønske at bruge stien i forbindelse med hverdagstransport. Det skyldes især, at stien ledes ind over områder, der deles med fodgængerne. Her må cyklen helt ned i fart, eller den må trækkes gennem menneskemængderne. Desuden er der mange uafklarede sammenstød mellem kørebaner for biler og af - og pålæsninger af varer.

Flere videofilm, der er langt ud på internettet (You Tube) viser også dette. Med kameraet på cyklen, er det tydeligt hvor mange gange på en enkelt tur, cyklisten må reagere hurtigt for at udgå at påkøre fodgængere. Samtidig tydeliggøres cyklistens usikkerhed i uafklarede kryds [Down Broadway, 2012].

DOTs miljøevaluering af pilotprojektet 'Greenlight for Midt Town' viser imidlertid rigtig gode resultater. Hovedresultaterne er vedrørende mobilitet:

> *"Travel speed data from taxi GPS systems collected in West Midtown showed a 17% improvement in northbound trips from fall 2008 to fall 2009, compared with an 8% improvement in East Midtown.*
> *The speed of southbound taxi trips declined*

by 2% in West Midtown, while East Midtown showed a 3% increase.
The speed of eastbound trips in West Midtown improved by 5%; and westbound trips improved by 9% in fall 2009 compared with a year earlier. East Midtown showed improvements of 2% for eastbound trips and 7% for westbound trips.
Field travel time surveys show a 15% improvement in travel time on 6th Avenue and 4% improvement on 7th Avenue.
Overall, travel time survey results are similar to taxi GPS data for northbound and southbound speeds; they also show declines in speeds on crosstown streets in West Midtown, although results are highly variable

Bus travel speeds improved by 13% on 6th Avenue and fell by 2% on 7th Avenue"

Resultaterne for sikkerhed viser:
"Injuries to motorists and passengers in the project area are down 63%.
Pedestrian injuries are down 35%.
80% fewer pedestrians are walking in the roadway in Times Square."

Fig. 2.44 –2.45 Toys 'R' Us har etableret et indendørs offentligt tilgængeligt rum omkring deres legetøjsprodukter. Her kan man smutte ind og få en tur i karrusellen; eller udvælge sig noget legetøj – all made in China - Der er kø ved kasserne.



Yderligere resultater viser:
"74% of New Yorkers surveyed agree that Times Square has improved dramatically over the last year.
The number of pedestrians traveling along Broadway and 7th Avenue in Times Square increased by 11%.
At Herald Square pedestrian volume increased 6%". [DOT, 2010]

På baggrund af evalueringen af det midlertidige projekt besluttede borgmester Michael R. Bloomberg at gøre pilotprojektet permanent. DOT udskrev derfor i 2010 en designkonkurrence om en mere permanent 'capital reconstruction project for the area under the City's Design and Construction Excellence program'. Samtidig blev der udskrevet en konkurrence for et 'conceptual design' for en opfriskning af det midlertidige projekt, der efterhånden er blevet noget slidt efter brug af mange millioner fødder.Bystyret ville med en genopfriskning af det midlertidige projekt sikre at områderne er indbydende og inviterende mens den længere planlægning og implementering finder sted.
Om konkurrencen siger kommissær Jeanett Sadik-Kahn:

"New York City is the world's greatest stage for urban design and streetscape innovation, and no place offers as much energy and character as Times Square," said Commissioner Sadik-Khan. "As we lay the groundwork for permanent changes, we invite artists and designers to put their own mark on an area that 350,000 pedestrians walk through daily." [New York City Goverment, 2013]

Hvor fortsætter med at forklare om hendes anvendelse af midlertidige strategier i planlægningen:

"By refreshing the temporary treatments now in place on Broadway from 47th to 42nd Streets with a series of economical, temporary surface treatments, the City will ensure these places remain vibrant, inviting and dynamic as the longer design process moves forward to transform these spaces permanently. Professional artists and designers may submit designs. Simultaneously, the capital process will begin to design world-class plazas with ample seating, new paving and underground infrastructure able to accommodate and enhance the signature events that are staged at Times Square throughout the year. The project will also completely reconstruct the roadways in Times Square, which have not been structurally repaired in decades." [New York City Goverment, 2013]

Blandt de 150 indsendte forslag faldt valget på Molly Dilworths projekt. Molly Dilworth, der arbejder og bor i Brooklyn, havde baseret sit koncept på en repræsentation af NASA's infrarøde satellit-data af Manhattan.

Hun har kaldt sit værk for 'Cool Water, Hot Island' en titel, der referer til den hede, som store byer producererByerne ligger derfor som varme øer i et koldt landskab.
Hun anvender en stærk bål farve i kontrast til en helt hvid farve. Gennem farverne, kastes lyset tilbage og absorberer mindre varme, hvilket skulle betyde, at opholdsarealerne skulle være mere behagelige på en varm sommerdag. Det mønster hun foreslår er udformet som bølger af vand, hvilket er en kommentar til hendes forlag om, at det permanente design burde inkludere et vandløb gennem Time Square [Cool water/ hot island, 2013].
Det er imidlertid ikke et vandløb, som arkitektfirmaet Snøhetta foreslår i deres vinderprojekt for det endelige design af området omkring Time Square – og der er heller ikke fest og farver.
Snøhetta foreslår derimod et enkelt og køligt nordisk design, der skaber ro på pladsen.

Deres idé er, ifølge deres præsentation af projektet på egen hjemmeside, at sætte fokus på væggene og de mange reklamer. Det gør de ved at foreslå et simpelt og enkelt monolitisk stengulv, der samler og kan fungere som et anker for pladsen. Gulvet er en vigtig del af designet, fordi pladsens reklamer kan skinne og reflekteres i belægningen. Hensigten er således at skabe en neddæmpet flade, der ikke konkurrerer med rummets vægge, men snarere understreger kantens betydning.
Der opsættes bænke i mindre grupper.
En cykelsti krydser pladsen og der opstilles cykelstativer.

Målet med redesignet er at forbedre trafikforholdene; at skabe en 'kultur-infrastruktur' omring de kulturelle events, som finder sted eller som i fremtiden vil udvikles og finde sted på pladsen; og endelig at gøre byens pilotprojekt fra 2008 permanent.

Det har været opgaven at skabe et design der tilgodeser alle tre mål, og som skaber en integreret, sikker og ikonisk multifunktionel plads, der repræsenterer de bedste sider af Time Square og New York [Snoarc, 2013].
Denne korte gennemgang af den igangværende planlægningsproces, giver et billede af en kommissær og en planlægningsafdeling, der arbejder bevidst og dygtigt.
Pilotprojektet, har som et midlertidigt projekt, været anvendt i planprocessen til at afprøve nogle løsninger af i skala 1:1. Projektet evalueres af flere omgange og rettes til.
Der er skabt debat undervejs og brugere, berørte parter og interessenter er inddraget. Ved således at give processen tid opstår der både transparens i planprocessen og konsensus samt opbakning til projektet, der bearbejder og behandler nogle meget komplicerede forhold omkring trafik og fodgængerafvikling, sikkerhed og visuel oplevelse. Det er i sig selv et vigtigt lærestykke.
Projektet er undervejs. Det endelige design ventes færdigt i 2014. Her ved udgangen af 2012 er det nye midlertidige projekt til genopfriskning af pladsen endnu ikke færdig – forskellige begivenheder har forsinket projektet. I mellemtiden er, som vi har set, kunstnere i gang i et mindre omfang med at skabe lidt fest og farver – mens vi venter.

2.5 Opsamling - Hvad tilbyder ruten?

Den nye rute forbinder meget forskellige bymiljøer. De tidligere mere isolerede bykvarterer er blevet lettere tilgængelige og forbundne. De enkelte villager er ikke decideret blevet integrerede. De har stadig hver deres identitet, men de er blevet mere forbundne på den måde, at det er blevet lettere at komme gennem byen og gennem de enkelte kvarterer.



Fig. 2.46 Yoga på Times Square. Foto af Gehl Architects.

Det skyldes Broadway Boulevard, og især den række af tværgående forbindelser, de i disse år er ved at blive knyttet op til Broadway Boulevard.
Der er med andre ord skabt mere, billigere og mere bæredygtig mobilitet. Det betyder lidt renere luft.
Som det fremgår af de følgende kapitler er Broadway Boulevard kun en lille brik i udbygningsplanerne. Rekreative stier og bådforbindelser over floderne åbner for nye muligheder.
Udbygningen af cykelnettet følges op af en række cykelkurser, der tilbydes til byens borgere.
Det er en model, som er inspireret af Københavns Kommune. Især de mindre bemidlede har taget kurserne til sig.

Hvad tilbyder de enkelte byrum bylivsmæssigt og æstetisk?
New York har meget få friarealer – så flere er velkomne. De nye tilbyder andre programmer end parkerne og de parklignende pladser.
De farverige midlertidige byrum langs Broadway Boulevard har et æstetisk udtryk der signalerer moderne storby anno 2013. Det viser det hektiske byliv i Midtown: cafeer, shopping, tempo og omskiftelighed. Designet understreger den farverige by, og byen hvor IT og medier er en integreret del af hverdagen og underholdningen.

Rummene er tænkt som, og opleves som pau-



serum. Her kan man, med indkøbsposerne ved hånden, lige sende en hurtig sms, tjekkesine mails eller spise en sandwich.
Den tætte kobling af mange forskellige små og store rum betyder, at hvert enkelt byrum ikke skal dække alle funktioner. Der opstår et system af byrum med forskellige programmer – der supplerer hinanden. Resultatet er mere end summen af de enkelte byrum.

Den æstetiske oplevelse er 200% bymæssig.
At cykle på Manhattan Midtown er en 'haptisk' æstetisk oplevelse, der sætter sig i kroppen – alle kroppens sanser er i brug – ja i alarmberedskab [Palismaa 2004].



Det konstante flow af biler og fodgængere. Reklamernes blinken. Lydene: trafikken, udrykningskøretøjernes sirener, brudstykker af musik, samtale… Lugtene der siver ud fra madboderne og blander sig med udstødningsgasserne. Tilsammen er det et inferno af sanselige indtryk.
Det er en 200% bymæssig oplevelse.

Den rumlige oplevelse er også helt særegen. Det er som at cykle i bunden af en menneskeskabt canyon.
De byrum, der cykles igennem, er ikke kun afgrænset af hække eller 1- 3 etagers bygninger, som vi kender cykelruterne i forstaden eller i de fleste danske byer. Langs Broadway er ruten afgrænset af højhuse på alle sider. Der cykles gennem byrum, der har en stærk vertikal orientering.

Hvad fungerer - hvad fungerer ikke?
Sikkerheden fungerer ikke godt nok – angst og behovet for koncentration fjerner opmærksomheden fra de positive oplevelser. Man når næsten ikke at reflektere over oplevelsen.
Som også planlæggerne i New York har konkluderet, så fungerer de 'shared lanes' med fodgængerne ikke. Cykelstier, der løber ind over pladser, er et vanskeligt design især på Time Square, hvor menneskemængden er så tæt. Det er simpelthen fodgængerne der vinder kampen om rummet.
Derfor planlægges det at lave to cykelstier. En cykelsti uden om Time Square, for de personer, der skal hurtigt frem; og en cykelsti gennem Times Square, for de turister, der har tid til at trække cyklen gennem mylderet.
Det er dog vigtigt med et veldefineret område til cyklen også selvom cyklen cykler langsomt, eller trækkes. Desuden er der et stigende behov for cykelstativer, der bør integreres i det endelige design.

Man må gerne kunne mærke i cykelhjulet, hvis man kører ind over noget, der er anderledes.
Det er der ikke arbejdet med på denne rute. (Mere om dette på Green Way linjerne – se kapitel 3-5).

Fig. 2.47 Snøhetta.

Fig. 2.48 En pause i Greenly Park.

Kapitel 3: Manhattan Waterfront Greenway (west)

- Cykelmotorvej med rekreative 'adds on'



”A greenway is a linear open space, such as a path or trail, which links parks and communities around the City, providing public access to green spaces and the waterfront. Greenways expand recreational opportunities for walking, jogging, biking, and in-line skating.
In 1993, the City of New York had a vision to create 350 miles of landscaped bicycle and pedestrian paths that would crisscross the City’s five boroughs and enrich the lives of all New Yorkers. Currently Parks has built over 100 miles of the proposed greenway system. Greenways answer the growing public demand for safe and pleasant ways to travel about the City. These trails allow one to get to work or school, shop or do errands, or to reach the waterfront, parks, beaches, and museums.” [Bloomberg, & Burden, 2004]

Afdelingen for ’Park & Recreation’, City of New York forklarer i ovenstående citat, at de ved en ’Greenway’ forstår en for biltrafikken beskyttet rute, der kan anvendes af såkaldte ’bløde trafikanter’ – ruten skal skabe tilgængelighed til byens grønne områder – og skal samtidig kunne bruges til daglig transportrute mellem hjem og arbejde.
De anfører videre på hjemmesiden, at de positive resultater af en Greenway er mangfoldige:

Fig. 3.1 Den simple ports jernkonstruktion danner en spektakulær rumlig overgang mellem byen, veje og trafikken på den ene side og platformen og himmelrummet på den anden side.

Ud over at give mulighed for billig transport, så øges folkesundheden, bymiljøet og det at have det sjovt og nyde de rekreative tilbud. Det særlige design af ruterne i eget tracé betyder, at det er sikkert i trafikmæssig henseende at benytte ruterne.

I november 2004 udgav borgmester Michael R. Bloomberg en masterplan for den del af det samlede greenway system, der omhandler Manhattan, Master Plan Manhattan Waterfront Greenway.

Planen beskriver en planlægningsproces over adskillige år med start i 2002. Ifølge planen er det i løbet af det første år lykkedes at etablere en foreløbig (interim) rute på vandkanten og adskilt fra biltrafikken, hvor det var muligt.
Der er tale om en kontinuerlig og ’share used’ fodgænger og cykelrute rundt om Manhattan. En ’interagency’ arbejdsgruppe, bestående af medlemmer fra såvel staten som kommunen, har stået for den første del af planlægningen og implementeringen.

På længere sigt var det endvidere gruppens opgave, at sørge for en mere permanent løsning med nye stier, der skulle koble sig på nye parkanlæg.
Masterplanen anviser såvel principper for design af stiens tværgående profiler i eget trace´, som for en række af de parkanlæg, der enten skal redesignes f.eks. Battery Park og East river Park eller helt nyanlagte rekreative anlæg langs Hudson River [Bloomberg, & Burden, 2004].



Fig. 3.2 Kort over Chelsea Waterside Park, Pier 62-64

Valg af strækning og analysens fokus

Her ti år efter beslutningen om at gennemføre det omfattende 'greenway' projekt på Manhattan, er det muligt at vurdere effekter på forskellig vis. I den følgende analyse, sættes der primært fokus på den byarkitektur og det byliv, der er udviklet. Analysen benytter sig af arkitektoniske vurderingsmetoder (typologier, rum, masse, rytme mv.) men også af fænomenologiske metoder, der knytter sig til den æstetiske oplevelse af det bikescape, der er opstået i forbindelse med etableringen af Manhattan Waterfront Greenway.

Ved valg af strækning har det været væsentligt, at den valgte strækning gav muligheder for at udforske ruten i relation til en lang række forskellige bymæssige forhold. Desuden har det været væsentligt for valget, at det var muligt at undersøge forandringspotentialer i forbindelse hermed.
Det har således været ønsket, at den valgte strækning, skulle kunne give mulighed for at undersøge relationen mellem nedenstående forhold:

- *Rekreative områder på havnen i relation til forskellige typer af bagvedliggende boligområder. (Eksempelvis et eller flere boligområder for den dårligst stillede del af befolkningen på Manhattan; et alment nyttigt boligområde for middelklassen; samt et eller flere boligområde for de bedre stillede).*
- *Eksisterende havnefunktioner, småindustri og værksteder samt kommunale anlæg.*
- *Nye erhvervsfunktioner i form af konferencefaciliteter, hoteller, barer, butikker mv.*
- *Nye kulturinstitutioner*
- *Nye fritidstilbud og rekreative anlæg (sportsanlæg, forlystelser, friarealer til ophold og events mv.)*
- *Gamle anlæg og institutioner, der inkluderes i det nye design.*

På baggrund af de opstillede kriterier er ruten på den sydlige del af Manhattans waterfront udvalgt. Der er tale om det udsnit, der følger Hudson River Park fra 28th Street og mod syd til Battery Park – videre rundt om sydspidsen af Manhattan og op langs East River Park til færgeterminalen ved 34th Street.



Den valgte strækning giver gode muligheder for at studere de oven for nævnte forhold.
På østsiden fører forbindelsen forbi store alment nyttige boligbyggerier for middelklassen (Stuyvesant Town & Peter Cooper Village); East Village og China Town med dårlige og tætte boligforhold for en meget blandet befolkningsgruppe.
På vestsiden finder vi side om side langs ruten gamle havnefunktioner, bl.a. affaldshåndtering og udskibning af affald sammen med store nye kon-

Fig. 3.3 NYC gør meget ud af at orientere om projektet på hjemmesider, i foldere og som her med informationsskilte, der er opstillet langs ruten.


MANHATTEN
Central Park
Columbus Circle
Times Square
Greenly Park
Chelsea Water Park
Chelsea
Pier 54
Meatpacking District
Stuyvesant Cove
Stuyvesant Town
Hudson River Park
Tribeca
East River Park
Williamsburg
Lower East Side
North Cove
World Trade Center
South Cove
Financial District
Pier 17
Dumbo
Battery Park

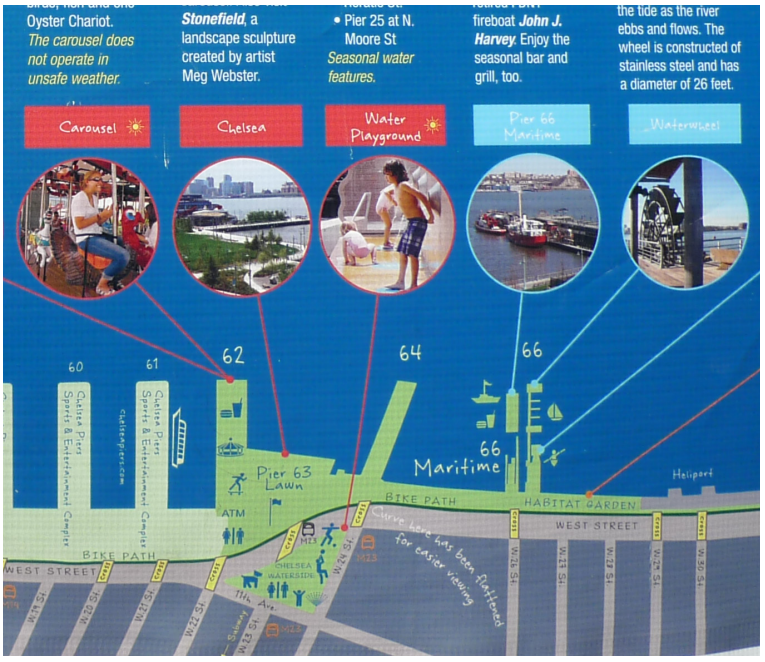
torbyggerier, hoteller, kulturinstitutioner, boliger mv. Det gamle Meating District omdannes fra industri til modebutikker, gallerier, barer mv., og de velstillede beboere i Chelsea har fået adgang til nye rekreative anlæg.
Der er således i samme tidsperiode, som der er arbejdet med den nye Greenway, etableret en række nye offentlige anlæg, og der er foretaget massive private investeringer, der tilsammen har betydet en markant transformation af områdets arkitektur og rum.

Strækningen analyseres på lang og på tværs. På langs analyseres hvorledes Manhattan Waterfront Greenway (MWG) forbinder forskellige programmer, funktioner og oplevelser langs ruten på havnefronten.
Udvalgte destinationer (parker og byrum) analyseres nøjere, og det bagvedliggende byområde trækkes ind i analysen - på tværs af Greenway-strækningen. Der fokuseres især på visuelle overgange mellem bydelen og havnefronten. Se fig. 3.4
I nærværende kapitel 3 analyseres Manhattan Waterfront Greenway langs Hudson River. Det vil sige den vestlige side af Manhattan. I det følgende kapitel 4 analyseres den østlige rute langs East River.

3. 1 Hudson River Park

Hudson River Park er temmelig stor, den anden største i New York næst efter Central Park. Den er 5 miles lang, hvilket svarer til ca. 7-8 kilomenter.
Mod syd fortsætter Hudson River Park over i den gamle Battery Park. Også mod nord ved 59th Street fortsætter parken, men nu med navnet Riverside Park og under en anden organisatorisk ledelse. Uanset navn og hvem der varetager vedligeholdelse og organisation, er der således tale om et overordentlig vidstrakt rekreativt område, der er forbundet af Hudson Waterfront Greenway.

Fysisk kiler Greenway og parken sig ind mellem Hudson River og en bred og tæt trafikeret motortrafikvej, der mod nord har navnet Henry Hudson Park Way. Ved 21th Street løber den sammen med 11th Avenue, og bærer navnet 11th Avenue på en lille strækning mod syd til 14th Street, hvor den løber sammen med 10th Avenue. Herefter har motortrafikvejen navnet West Street resten af vejen mod syd til Battery Park.



Analyserne starter ved Pier 56 midt i den lille lund nord for og Chelsea Waterside Park.
Chelseas lave boligbebyggelser er ved kanten mod floden afløst af store nye og gamle bygningskroppe af anseelig størrelse og tyngde. Der er tale om gamle fabrikker og industrielle anlæg, der enten er renoveret og taget i brug til eksempelvis kontorer, arkitekttegnestuer, designvirksomheder eller boliger – eller de er revet ned og erstattet af nye store bygningsvolumener, der rummer kontorer, hoteller eller kulturelle institutioner. Flere nye boligtårne er også ved at finde indpas blandt de høje bebyggelser, der danner kant mod Hudson River. Endnu er der huller og byggemuligheder, men fra 29th Street og mod syd, går det hurtigt med at fylde de tomme byggetomter.

Fig 3.4 Diagram der viser relationen mellem de bagvedliggende bydele og havnefronten. Især overgangene behandles i analysen.

Fig 3.5- 3.7 Manhattan Greenway giver adgang til et utal af forskellige fritidsaktiviteter i Hudson River Park. Diagrammet anskueliggør, hvor stor en betydning Hudson River Park og Manhattan Greenway projekterne har for beboerne på Manhattan. Med dette omfattende redevelopment af havnefronten skabes ikke blot en bedre ramme om det moderne fritidsliv. Projekterne fungerer også i høj grad som generatorer for kulturel podning af byen med nye investeringer i det kulturelle felt.


10 Av
BIKE ROUTE
DO NOT ENTER
ALL TRAFFIC


EYEBEAM
EYEBEAM
ART + TECHNOLOGY CENTER


NYC
535

Chelsea Waterside Park og Chelsea Piers

På strækningen langs Chelsea Waterside Park følger stien Henry Hudson Park Way.

Stien har ingen kurver eller bakker. Man kan se langt i begge retninger. Biltrafikken er intens, og støjen fra bilerne og strømmen af dem dominerer det sanselige indtryk, på trods af at stien er skærmet af fra kørebanen med en rabat med træer og lav bevoksning.

På den anden side af den smalle lund og parallelt med havnemolen løber endnu en sti, hvorfra der er udsigt til et lille bådhus og et par kajakker på vej ud på floden. Her ved Pier 56 har New York kajakklub til huse.

Fig. 3.8 En række store gamle industribygninger mellem 10th Avenue og Henry Hudson Park Way danner en markant bymæssig kant ved havnen. High Line løber som en gammel jernbanestruktur med nyt park indhold langs denne kant. Der er flere steder mulighed for at skifte mellem Hudson River Park og High Line, men forbindelserne mellem parkerne er endnu ikke tydelige og åbenbare.

Fig. 3.9 Adskillige af de gamle industrier har gennem de seneste år fået ny anvendelse som fødevaremarkeder, designværksteder eller som institutioner for kreative centre og uddannelser.

Fig. 3.10 Kig fra High Line ad 24th Street mod Pier 64.

Fig. 3.11 Den Nordlige ende af Chelsea Waterside Park set fra Chelsea Pier 64. I forgrunden cykel- og gangstien langs floden og et større græsareal til ophold. I baggrunden de store nye og gamle bygningskroppe, der danner Chelseas bebyggede kant mod havnefronten.











Skal man hurtigt af sted er det bare at følge den ydre cykelsti – lige ud så langt øjet rækker – men vil man udforske de mange nye parker og byrum, er det muligt at vælge at dreje af gennem lunden og komme helt tæt på vandet og Chelsea Waterside Park, der er et større sammenhængende område af små og store grønne opholdslommer og havnerelaterede byrum.
Der har eksisteret en lille park ud for 23th Street siden 1917. I 2000 blev parken udvidet og redesignet og fik navnet Chelsea Waterside Park. Selvom parken har sit eget navn, er den en del af Hudson River Park og administreres af Hudson River Park Trust. [Nycgovpark, 2012]

Parken er designet med slyngede stier, der danner en række mindre felter med forskellig anvendelse. Det er muligt at cykle ud på Pier 64 og langs kajkanten, mens de øvrige stier er forbeholdt gående.

Fig. 3.12 Stien langs havnekanten (set mod Nord) med et transparent gelænder mod vandet. Mellem stien og 'cykel- og løbe motorvejen' langs Henry Hudson Park Way er der en lille lund med udvalgte naturlige græsser, planter og træer.

Fig. 3.13 Chelsea Pier 64 med træer og opholdsarealer.

Fig.3.14 -3.15 Udsigt ind over parken fra Pier 64.

Fig. 3.16 Fra udsigtspladsen er der et langt kig mod syd ad Hudson River mod Frihedsgudinden og det åbne hav.



Det er let at overskue parkens stisystem og at orientere sig i parken, primært fordi parken har to meget tydelige kanter – træerne langs James Hudson Park Way mod øst og Hudson River mod vest. Fra Pier 64 kan man desuden overskue det meste af parken.
Landskabsbearbejdningen, træer og buske betyder imidlertid, at parken på trods af sin overskuelighed byder på uventede oplevelser i form at små halvskjulte anlæg og opholdslommer.
Der er således en meget god balance med de åbne og de lukkede rum.

Fra cykelstien kan man vælge at cykle direkte ud på den nordlige side af den lange Pier 64 med træer og græsarealer til ophold. Pieren skyder sig ud i Hudson River og tilbyder en fantastisk 180 graders udsigt over Hudson River. Der er anlagt en lille udsigtsplads yderst på pieren. Stien ender her, men fortsætter igen på sydsiden af pieren ind til parken, langs parkens kant mod vandet og videre ned til endnu en pier.

På arealet mellem Pier 64 og Pier 62 er der anlagt endnu et græsareal (Pier 63) afskærmet af træer ud mod den trafikerede vej.

Største delen af græsfladen er udformet med store bløde, bølgende former. Formentlig er det en reference til havet, men brugsmæssigt betyder det, at







mange mennesker kan benytte arealet samtidig – og alligevel finde en lille halvprivat plet, defineret af en lavning i terrænet.
I kanten af plænen er lavet forskellige små opholdslommer, den største ligger ud til vandet og er åben, mens to andre arealer er designet som halvlukkede rum, med transparent beplantning.

Den sydlige pier (Pier 62) har en helt anderledes arkitektonisk udformning. Pieren er kortere og bredere med plads til forskelligartede opholdsarealer.

Fig. 3.17 Stemningen på Chelsea Pier ved solnedgang.

*Fig. 3.18 Og et langt kig mod New Jersey og op langs Hudson River. Her på spidsen af Chelsea Pier blæser der ofte en meget frisk og skarp vind, der bider i ansigtet og rykker i tøjet.
Dette møde med naturen, vinden, solen og vandet opleves i stor kontrast til den tætte by, blot et par hundrede mester mod øst, på den anden side af 11th Avenue.*

Fig. 3.19 Langs stien på begge sider af pieren er der anbragt en række bænke i læ af træerne. Bænkene bliver flittigt benyttet af lokale Chelsea beboere. Adskillige hjemløse finder også bænkene og især græsset her ude på pieren velegnet til en rolig lur i løbet af dagen. (Observationer den 16. oktober /23. oktober/ 2. november 2012)

Fig. 3.20- 3.21 Et åbent opholdsareal i kanten af plænen ud mod Hudson River. Selvom cykel- og gangstien løber hen over den åbne plads, skaber en bugtet kant en række klart definerede opholdlommer. Her kan man med Hudson River som kulisse tage sig en lur eller sidde og betragte, dem der passerer forbi. På samme måde som på Pier 64, er den æstetiske oplevelse domineret af vinden, vandet og den åbne himmel. (Observationer den 16. oktober /23. oktober 2012)





Fig. 3.22 En lille park med klippeblokke kobler sig på stien. Et skift i belægningen, fra naturstensfliser til sort grus, fortæller, at der her er noget nyt på færde. Der må trædes til i pedalerne for ikke at undgå at cykle fast i det løse grus.
Den lille opholdslomme har sin helt egen karakter. Sorte klippeblokke er nøgent og solitært anbragt i det sorte grus. Skuestriber i blokkene skaber erindring om områdets oprindelse som havn og arbejdsplads. Til sammen udgør det et lille kunstværk - 'landart' – som skaber refleksion, og som det er muligt at indtage på forskellig vis.

Fig. 3.23 To unge besjæler pladsen… (Observationer den 23. oktober 2012)

Fig. 3.24 Selvom parkens boldspilområde er en bølgende græsflade, går det fint an at spille bold. I baggrunden Hudson Park Way og den hurtiggående cykelsti.

Fig. 3.25 En anden lille opholdslomme i plænens modsatte ende, nærmest udgangen til James Hudson Park Way.

På trods af at det lille rum, befinder sig få meter fra Hudson Park Ways trafik, opleves det som et roligt og introvert rum. Her er de opstillede borde og stole som regel besatte. (Observationer den 16. oktober /23. oktober/ 2. november 2012)

Fig. 3.26 Den gamle karrusel tilbyder en tur på en ørn eller i en fint dekoreret vogn.

Fig.3.27 De gamle sejlskibe og turistbådene har de markante blå haller som baggrund.
Hallerne (Chelsea Piers) rummer en række forskellige sportsfaciliteter, der har adgang fra James Hudson Park Way/11th Avenue.

Fig. 3.28 Mens det meste af Chelsea Waterpark relaterer sig til Hudson River og til den historie, der har været på stedet, så relaterer skaterparken sig mere til de nye sportsprogrammer, der findes i naboarealets store nedlagte pakhuse - Chelsea Piers.
På skaterbanen er det kroppens udforskning af skaterlandskabet, der er på dagsordenen.










COYOTE
TOAD
2010


SPIRIT



En træbelægning markerer, at der her er tale om et opholdsareal af mere bymæssig eller havnemole karakter. Man kan cykel et lille stykke ud på pieren; men den yderste ende er forbeholdt gående.
Først på pieren er opstillet en karrusel, der fungerer som et landmark og et mødepunkt i parken.

Bag karrusellen og tæt på adgangen til James Hudson Park Way er der anlagt en skaterbane for ældre børn og voksne. Man går fra havnemolen ind i den indhegnede skaterpark, der er gemt bag høje træer. Den er således fuldstændig skjult fra alle sider.
Ud for skateranlægget er der en anløbshavn for gamle skibe og turistbåde.
Så forskellige programmer som skaterbane og turisthavn er således lokaliseret side om side.

Brugerne af parken
Der er ikke lavet nogen egentlig brugerundersøgelse af parken, da det ikke har været analysens mål. Men ved gentagne observationer kan det konstateres, at parken er meget benyttet. Tre korte interviews fortaget den 23. oktober styrker oplevelsen af, at mange lokale beboere fra Chelsea benytter området til rekreative formål.

De tre kvindelige brugere af parken giver indtryk af, at de bruger parken ofte, og at de kan lide at komme her.
Når kvinder bruger en park alene, er det en indikator for, at parken er rolig og sikker at færdes i – i det mindste oplever kvinderne parken som et trygt sted at være.

Det er også et sted hvor brugerne tør lægge sig til at sove, med tasker og pakker ved siden af sig. Og det er en park – især på den slanke Pier 64, hvor hjemløse i dagtimerne kan få sig en god søvn og en hvilepause fra det stressede liv på gaden.

Der er en meget rolig og meget afslappet stemning i parken. Bortset fra løbe–entusiaster og børnene der løber på plænen, bevæger de fleste sig meget roligt. Man slendrer, stopper op, sætter sig og kigger, hviler eller sover.
Når man sidder på en bænk og ser ud over Hudson River, lægges storbyen bag – man glemmer den for en stund; men ikke så længe ad gangen. Overflyvninger af 3 helikoptere kort efter hinanden bringer byen og dens lyde tilbage.

Manhattan Greenway langs 11th Street
Fra parkens ro går turen tilbage til den pulserende storby. Efter skaterparken ledes man ud på Manhattan Greenway langs James Hudson Park Way, som på dette sted løber sammen med 11th Street. En smal rabat med opstammede træer giver ingen visuel eller lydmæssig beskyttelse fra strømmen af biler. Det opleves som at cykle i kanten af en motorvej. Mod vest blokeres udsigten mod floden af et stort og højt anlæg af haller.

Chelsea Piers – Pier 61-59 er et stort industrianlæg, der er bygget op i bølgeplader. Der er tale om tre store haller på hver sin pier ud i floden. I de lommer, som de tre pier danner ud i floden, er mindre både ankret op.
Langs Manhattan Greenway og 11th Street er hallerne bygget sammen i en langsgående bygningskrop med store porte ind til det, der tidligere var lagerhaller.

Chelsea Piers har en historie, der rækker tilbage til 1910, hvor det store anlæg til passagertrafik blev åbnet. Det var bygget i mursten og med facader i rosa farvet granit. Arkitekterne bag var Warren og Wetmore, der også stod for opførelsen af Grand Central Station.

Chelsea Piers fungerede i 50 år. Først, som sagt som passagerterminal, senere som udskibningshavn for hæren under 1. og 2. Verdenskrig, og til sidst som godsterminal.
Med containerskibenes udvikling, døde havneaktiviteterne på Manhattan. Man kunne ikke facilitetere de store skibe, og i 1963 var det slut med havneaktiviteterne.
Chelseas Piers forfaldt.

I begyndelsen af 1970'erne var der ideer om at restaurere de oprindelige bygninger; men det blev ikke til noget for 20 år senere, hvor Chelsea Pier Management blev dannet og købte anlægget, med en ide´ om at udvikle pierne til et fritidscenter med mange faciliteter.
I 1995 slog Chelsea Piers Sports & Entertainment



Complex - et projekt til 100 mio. USD - dørene op og inviterede New Yorkerne indenfor i de nye haller [Chelseapiers, 2012].

Men trængslernes tid er ikke forbi for Chelsea Piers, for i dette efterår forårsagede stormen Sandy og den efterfølgende flodbølge så omfattende ødelæggelser, at Chelsea Piers Sports & Entertain-

Fig. 3.29 En del unge kvinder benytter parken til en løbetur eller tur med børnene – mange af dem, der kommer her dagligt med børn, er ansatte børnepassere, fortæller Molly.
Hun bor ikke selv i området, men hun passer den lille dreng på billedet. Drengen bor med sin familie i Chelsea ikke så langt fra parken.
Når vejret er godt, som denne eftermiddag sidst i oktober, så tager Molly drengen med en tur ned til vandet. (Observationer den 23. november 2012)

Fig. 3.30 Mimi Fischer er i gang med sine 'hulahop-ringe'. Hun har musik i ørerne og gynger i takt til musikken. Ringene svinges energisk. Hun står i et hjørne ved karrusellen. På spørgsmålet om hvorfor hun har valgt dette sted, forklarer hun, at det er et godt sted at stå. Her er hun i læ ved træerne og træbelægningen er et rigtigt fint underlag.
"I am here several times a week to practice. I live in Chelsea and I bike down here on the bike lanes – I enjoy it! It is so lovely here. I also love the little lawn to the north - especially during the hot summer."
Mimi fortæller, at hendes mand har været med til at kæmpe for at få parken fornyet, og at det virkeligt har givet et kvalitetsmæssigt løft med det design, der er lavet. (Observationer 23. oktober 2012)

Fig. 3.31 Yderst på Pier 62 sidder Jane med vind i håret og sin lille hund. Det blæser her og det er lidt køligt, men Jane ser ud til at nyde det. "I live in Chelsea, and I come here almost every day with my dog. I like it – I feel completely safe here," forklarer hun. (Observationer 23. oktober 2012)







ment Complex måtte lukke i en måned eller to, indtil stedet var klar igen i løbet af december måned.

Chelsea Piers består således af helt andre typer af byrum, end dem man kan opleve i parken.
De forskellige indendørs og udendørs rum er privat ejede og administrerede; men de er offentligt tilgængelige, og henvender sig til et bredt publikum. De fungerer som 'add on' til cykelruten og bidrager til Manhattan Greenway Bikescapes.

At cykle langs 11th Avenue på Manhattan Greenway giver i øvrigt en god mulighed for at følge med i hele den transformationsproces, der finder sted i

Fig. 3.32 Pier 59 huser en golfbane, med et kæmpe net. Her er banen set fra High Line med Frank Gehrys nye kontorhus i forgrunden til højre.

Fig. 3.33 Chelsea Piers 59-61: Store reklameskilte vidner om, at hallerne i dag har en blandet anvendelse.
Chelsea Piers Sports & Entertainment Complex rummer parkering, en golfbane, et skøjtestadium, fitness faciliteter, et bryggeri med udskænkning, selskabslokaler og meget mere.

Fig. 3.34 Pier 61 – Ice Rink nærmest Chelsea Waterside Park og skateranlægget.

Fig. 3.35 Et slag golf i Pier 59 er en særlig oplevelse. Først skal golfkøller og bolde udleveres. Det sker i nogle temmelig nedslidte industrielle opgivelser. Men er man først kommet op ad trappen og ud på en af platformene, hvorfra bolden bankes ud over banen, er udsigten over Hudson River betagende.
Det store transparente net skaber en helt speciel rummelig oplevelse. Om aftenen giver lysene og bådene på floden et stemningsmæssigt tilskud af havn anno 2012.






IZOD
IZOD
IZOD
IZOD
115



området. Mod øst og op langs High Line skyder nye hoteller og kontorbyggerier op. De er tegnet af nogle af tidens mest omtalte arkitektkontorer. Ud for Chelsea Piers er det Frank Gehry og Jean Nouvell, der har stået for et par nye arkitekturikoner.

3.2 Rum for hverdagsbyens funktioner

Efter Chelsea Piers bliver det gamle havnemiljø nærværende. Der er udsigt til floden og til gamle remedier, der har været anvendt til forskellige havneaktiviteter. Tønder, gammelt jern og brugte fortøjningsbøjer ligger i græsset og synes glemt. De ligger der og minder om en svunden tid, hvor pierne have en funktion.

Op af Hudson River stikker gamle fundamenter af nedrevne piers. De gamle piller har åbenbart ikke kunnet genanvendes, så ingen har ulejliget sig med at rykke dem op. Nu rådner de langsomt væk – mens de undervejs i forrådnelsesprocessen bidrager til at give denne strækning af kajanlægget historisk karakter og hukommelse.

Fig. 3.36 Frank Gehry's skulpturelle bygning er genbo til Chelsea Piers.

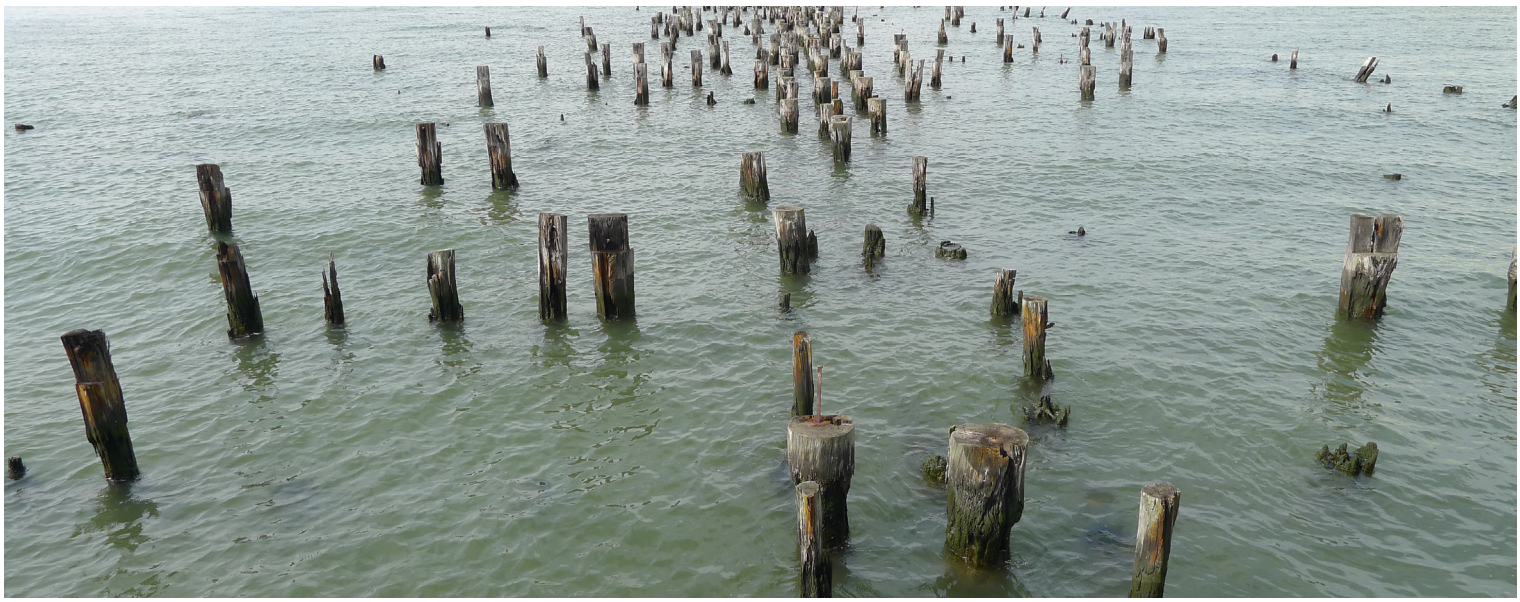
Fig. 3.37 Udsigt mod nord over Chelsea Piers med golfbane. I forgrunden anes stolperne til den nu nedrevne Pier 58.

Fig. 3.38 Frank Gehrys kontorhus er ikke mindre interessant om aftenen, hvor den er oplyst indefra. De lysende bølgende bånd giver bygningen nye æstetiske dimensioner med relationer til floden og havet.




IAC









Det var herfra rejsen fra New York begyndte, og det var hertil man bragte de overlevende fra Titanic. Historierne er mange.
Mellem 13th og 14th Streets sammenføjes 10th Avenue med 11th Avenue. Her dannes der et åbent og bredt trafikrum, med adskillige vejbaner. Cykelstien er åben, og der er udsigt til floden og til de nye byggerier ved Meatpacking District og West Village.
En fodgængeovergang krydser de mange bilbaner og forbinder Meatpacking District med Pier 54.

Pier 54 - En stemning af fravær og åbenhed
Resterne af en port ved Pier 54 står og byder velkommen til et åbent rum. Pieren har stadig sin kaj, men bygningsanlægget er for længst forsvundet. Porten er åben og inviterer til at dreje af cykelstien gennem porten og ud på pieren. Det er et magisk øjeblik at cykle gennem resterne af porten. På ganske få sekunder forlades byens virvar

Fig. 3.39 Som en kunstnerisk skulptur med smukke former ligger de overflødige fortøjningsbøjer i græsset .

Fig. 3.40 De gamle piller, der tidligere var fundamentet for Pier 55, står tilbage i tilfældig orden - en uventet skønhed af forfald.

Fig. 3.41 Bænke langs stien med front mod floden – en lille pause på cykelruten.

Fig. 3.42 -3.43 Pier 54 set fra High Line. I forgrunden byggeplads, opmagasinering og 14th Street. I baggrunden Hudson River og New Jersey (oktober – november med og uden blade på træerne).





Fig. 3.44 Kort over Pier 54



af sanseindtryk i form af flimmer og støj og flow. Foran åbner der sig en anden verden - Et åbent 'vasteland', en overskuds-pier, tilsyneladende uden anvendelse. Rumligt er det den åbne flade, der definerer rummet. Det er de vandrette flader: betonfladen og vandfladen med himmelvældet over. Enkelt og betagende.

Her er en stemning af fravær, fravær af bygninger, af funktioner og program, fravær af byliv. Selv tiden synes at være fraværende eller at stå stille. Tegnene på fraværet er til stede i en række detaljer, der næsten af sig selv kommer i fotografiapparats søger – de efterladte jernkæder, taljer og trisser er vældigt fotogene, som de lyser rustrøde i solen.

Brugere og events

I forbindelse med analyserne vendes der tilbage til Pier 54 flere gange. En dag sidst i oktober har en gruppe unge high school elever på 17-18 år fundet ud på pieren. De sidder så langt ude, som man kan komme.

Der rulles et par cigaretter – eller måske snarere et par joints…

Det viser sig, at de unge har et mentalt tilhørsforhold til dette sted. De kan lide fraværet af funktioner og

Fig. 3.45 Porten til Pier 54

Fig. 3.46 En stor tom flade – revnet og lappet - strækker den sig ud i floden.



af alle de forudsigelige middelklasse designs, som ellers præger de tilgængelige havneområder.

”We often come here, when we have a break – it’s a nice place - kind of out of town. There are not many places like this left in New York”, forklarer en af drengene. En anden tilføjer, at de ofte har cykler og skateboards med. De forklarer også, at de ofte deltager i musik arrangementer eller andre events netop på denne pier. (Observationer 23. oktober 2012)

Pier 64 ligger måske øde hen på almindelige hverdage; men ofte finder der forskellige former for midlertidige kulturevents sted netop her.

Med sine slidte overflader har pier en rå atmosfære, der er den perfekte kulisse for avantgarde kunst og performances.
I weekenden den 5-7. oktober var det vovehalsen og magikeren David Blaine, der med sit show fyldte Pier 54 med mennesker.
Der var gratis adgang til pieren, der summede af TV fotografer, journalister og almindeligt besøgende.
I tre dage og tre nætter stod kunstneren på en lille 20 fods høj platform omgivet af syv metal kugler, hvorfra der strømmede 1 million volt elektricitet i mod ham.
Klædt i en til lejligheden designet metaldragt, legede han med lynene, mens Händels ’Messias’ drønede ud af højtalerne.











David Blaine har performet før forskellige steder i New York med vovestykker, men at denne performance fandt sted netop på Pier 54, kan ikke være nogen tilfældighed.
Når netop Pier 54 udvælges til en så ekstrem performance, så skyldes det ikke alene, at Pier 54 er til rådighed. Det skyldes formentlig også piers rå atmosfære og hele den kulturelle podning, der sker i bykvarteret overfor pieren.

Meatpacking District & West Village
Det gamle Meatpacking District, der var New Yorks 'kødby', er under transformation. Industrikapitalens tag i bydelen er ved at slippe; mens reklamebranchen, kreative erhverv og handelskapitalen pumper penge i området. Det, de søger, er netop sammenstødet mellem det forfinede og elegante på den ene side og det rå, det slidte og det ikke-designede på den anden.

Fig. 3.47 Industrilandskabets efterladenskaber på Pier 54.

Fig. 3.48 Et uventet relief af rør, lys og skygger.

Fig. 3.49 Rumskabende elementer.

Fig. 3.50 Industrilandskabets former og farve.

Fig. 3.51 Forfaldets æstetik.

Fig. 3.52 Fire high school elever holder til på Pier 54, både til hverdag; men også i forbindelse med forskellige musikevents på pieren.







En af åbningerne kom med redesignet af High Line. Et tidligere jernbanespor, der løb mellem og også gennem bygningerne. Jernbanen er omdannet til verdens første og længste liniære park, hvor det er muligt at spadsere mellem vilde planter og rester af jernbanesporet og nyt byrumsinventar designet til stedet.

Fra den eleverede park er der udsigt til byens bricolage af bygninger, hustage og vandtanke, til veje, parkeringsanlæg, værksteder og glimtvist langs husrækkerne til Hudson River. Nye hoteller og kunstmuseer bygger deres nye domiciler tæt ved eller over – uden dog at koble sig direkte på High Line.

Under High Line omdannes gamle pakhuse og industribygninger til atellier, tegnestuer, gallerier, dyre modebutikker og lignende. Nyt møder gammelt. Og de unge, rige og smarte møder de unge, rige og smarte.

Hverdagsbyen langs Manhattan Waterfront Greenway

Turen videre mod syd viser byder på nye overraskelser over, en blandet bebyggelse langs havnefronten: hvor blandet en bebyggelses-kant, der her er tale om. Nyt og gammelt; store anlæg og åbne byggetomter blander sig med vidt forskellige funktioner.

Nabo til Pier 54 er således New York affaldshåndtering. Det er et anlæg, der opsamler affald fra Manhattan og udskiber det til videre deponering. Anlægget er lokaliseret på en stor kvadratisk platform ud i vandet. Det består af en velproportioneret funktionalistisk murstensbygning med front mod vejen og cykelstien, et par meget store stålhaller,





Fig. 3.53 Den usædvanlige performance på Pier 54 forgik i et stort stillads overdækket af plastik.

Fig. 3.54 Iklædt en brynje eller dragt af jern lod kunstneren og performeren David Blaine 1 million volt elektricitet løbe mod sig, mens musik drønede fra højtalerne afbrudt i 3 døgn. (Observationer 7. oktober 2012)

Fig. 3.55 High Line er blevet en stor succes med tusindvis af besøgende årligt. Hvor tæt kan man bygge på High Line for at få en profitabel branding?

Fig. 3.56- 3.57 De gamle platforme hvor varebilerne læssede af og på er perpekte kulisser for modefotografernes optagelser.








iPad
iPad


Welcome



parkeringsanlæg og længst ude i floden en anløbshavn. Det hele er hegnet ind.

Længere fremme ud for West Village kommer flere piers og parker, der minder om Chelsea Waterpark. Også her er det muligt at cykle væk fra den lange lige 'cykelmotorvej' og ind gennem de rekreative arealer.
På arealet mellem Manhattan Greenway og en cykel- og gangsti langs floden er der anlagt tennisbaner og baner til andre typer af boldspil, men også græsarealer til solbadning.

En mindre pier har betonunderlag og er designet som et urbant byrum, mens en lang slank pier ud for West 10th Street har en bred kant støbt i beton, mens midten har et underlag af græs og træ. Den fungerer som 'Gay Mens Boot Camp'.

Fig. 3.58 Gamle fotos ophængt i den indendørs gade i Chelsea Market, hvor historien bruges som brand.

Fig. 3.59 På hjørnet af 14th Street og 9th Avenue har Apple indrettet sig i en tidligere fabrik. Bagest øjnes en endnu ældre fabrik fra før 1900, der i stueetagen er indrettet som marked med en intern gade og mange små butikker med forskellige delikatesser, tøj og kunsthåndværk mv.

Fig. 3.60 I forfaldne bygninger indrettes eksklusive barer – street art og prismelysekroner – et clash af stilarter.

Fig. 3.61 Grafitti af særlig høj kvalitet - En ægte Bankey – hvem ved?






THE CITY OF NEW YORK
DEPARTMENT OF SANITATION


sanitation
CAT


NO
TRESPASSING
SLOW



Pier 40 er en stor, næsten kvadratisk pier, der rummer et foldboldstadium. På samme måde, som ved Chelsea Piers, er der tale om en stor bygningskrop, med porte og adgangsveje i et parallelt spor med cykelstien.
Et hurtigt blik på bygningen og opmærksomheden rettes atter mod trafikken af krydsende biler. Fod-

Fig. 3.62 Fra Manhattan Greenway er der udsigt til et nyt eksklusivt kunstmuseum, der er under opførelse på venstre side af vejen. Når det indvies i 2014, vil det også huse et besøgscenter for High Line. Lige her overfor til højre - og nabo til Pier 54 holder NYC affaldshåndtering til.

Fig. 3.63- 3.64Ved gavlen af den røde murstensbygning er parkeret en helt række skraldebiler

Fig. 3.65- 3.66 Bag indhegningen arbejdes der, og når de store skraldebiler skal ud og ind gennem indkørslen bliver cyklisterne stoppet helt fysisk af en vagt med et stopskilt.
Det giver en god mulighed for at studere et af de mest basale gøremål i hverdagsbyen – at bortskaffe al den affald, som der hver dag produceres.

Fig. 3.67 Syd for affaldsværket er en række piers omdannet til rekreativ anvendelse. De strækker sig ud i vandet og giver parken en markant vestvendt orientering. Omgivet af floden, som de er, giver de 'West Village' et tiltrængt tilskud af dejlige lyse og åbne friarealer.

Fig. 3.68 Aflukkede rum til hundeluftning og socialt møde, er der også plads til i Hudson River Park.

Fig. 3. 69 Pier 40 kobler sig på West Street og Manhattan Greenway. Det er et kollektivt rum, som rummer fodboldbane og tribuner på et niveau over et garageanlæg.
Det må være en fed oplevelse at se en fodboldkamp under åben himmel – ude i floden. Hvorfor har vi ikke den slags byrum i Danmark?





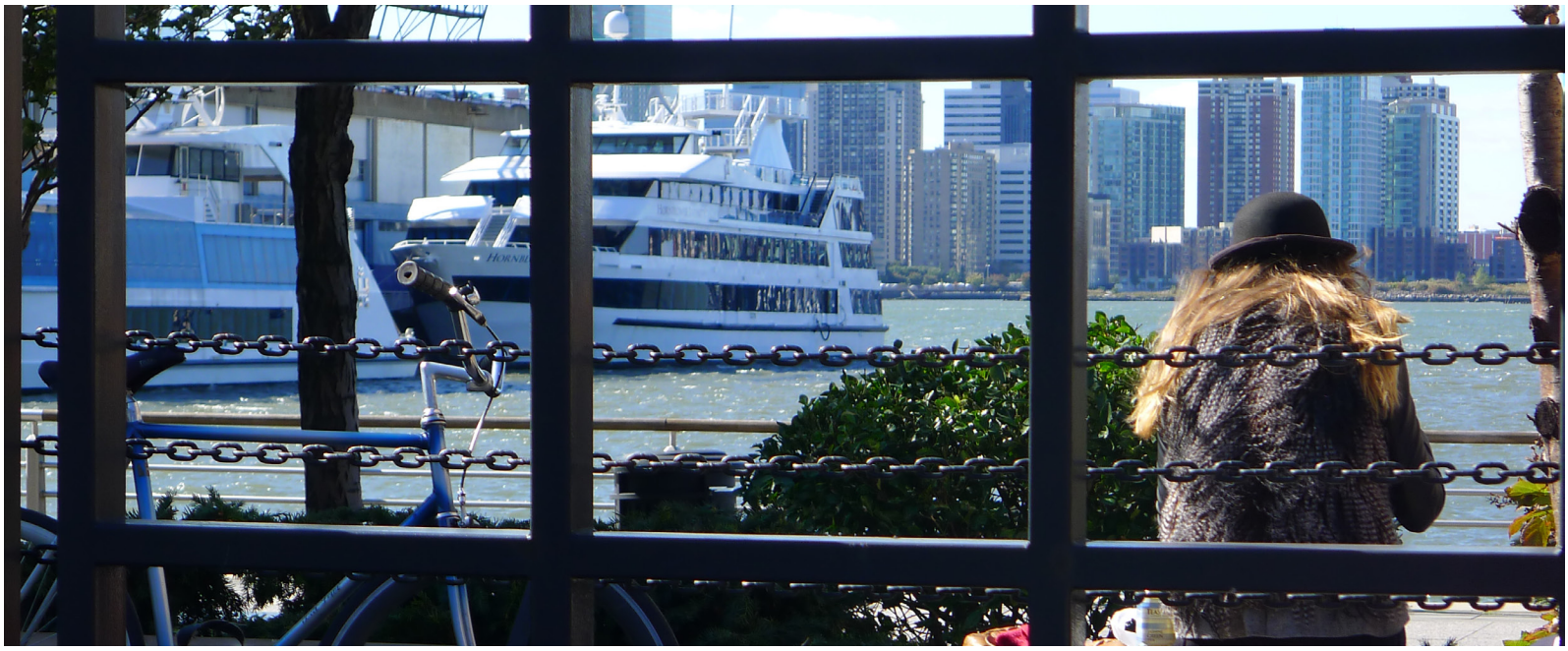


boldstadium uden i Hudson River, synes at være et interessant byarkitektonisk greb, til glæde for de mange fodboldtilhængere – og så kan man cykle hertil… Oplevet fra cykelstien, er bygningen imidlertid ikke særlig interessant; men det er det næste anlæg, som følger på ruten.
En imponerende symmetrisk bygning bygget af teglsten ude i floden. Den er forbundet af to gangbroer af nyere dato. Gadelamper understreger broernes linjeføring vinkelret på kysten og forstærker perspektivet.

Her hugges bremserne i. Hvad er det? Kortet og et par forbipasserende konsulteres.
Det er et teknisk anlæg i forbindelse med Holland Tunnel, der forbinder Manhattan med New Jersey.
Det er et eksempel på ældre industriarkitektur af fornemmeste slags hverdagsbyens gamle tekniske anlæg - både her ved Holland Tunnel og ved affaldshåndteringens hovedbygning, er tunge symmetriske bygningsvolumener.
Der er en majestætisk ro over dem. En ro og tyngde der måske godt kan savnes i de nye bebyggelser, der vrider og drejer sig på forskellig vis, som ville de kappes om at være det mest spektakulære arkitektur-ikon af dem alle.

3.3 Pengemagtens korridorer og arkitektur

Manhattan Waterfront Greenway følger Hudson







River Park med dens mange tilbud af rum langs floden og ud i floden.
På de fleste strækninger er der to parallelle forløb. 'Cykel motorvejen' langs West Street og cykel- og gangstien helt ude langs floden. Med jævne mellemrum er de to stiforløb forbundet med stier og adgangsveje på tværs.
Tæt på Financial District, er der gode forbindelser til Tribeca. Bydelen beskrives yderligere i efterfølgende afsnit.

Det er slående, at Hudson River Park indeholder så mange anlæg, der faciliterer krop og bevægelse. Det ene anlæg efter det andet følger både på kajkanten og ud i floden. Ud for Tribeca går ruten forbi

Fig. 3.70 Teknisk anlæg i forbindelse med Holland Tunnel. Anlægget har fået nye gang - og cykelbroer og er således blevet åbnet op og tilkoblet det nye 'bikescape'.

Fig. 3.71 Selv smalle friarealer mellem floden og Manhattan Greenway er indrettet til rekreative formål. En hæk, en lav mur, eller som her blot et espallier skaber en transparent adskillelse.

Fig. 3.72 Andre steder er friarealet større og indrettet med bænke, toiletbygninger og små boder, hvorfra der sælges forfriskninger.

Fig. 3.73 Hudson River Park rummer på strækningen fra Chelsea Piers og sydover flere større og mindre monumenter og 'mindeparker' ligesom, der som her er anbragt kunst i de grønne anlæg mellem floden og Manhattan Waterfront Greenway.




PARK
PARK







endnu en golfbane på en pier. Denne gang er den anlagt i det fri.
På den anden side af West Street dominerer et stort teglstensbyggeri. Det er indrettet som bl.a. 'community center'. Her er der gode forbindelser via brede fodgængerovergange og gangbroer til Tribeca.

Tribeca

Eller Tri-Be-Ca, som det ofte skrives lokalt, er endnu en lille bydel, der de seneste år har fået nyt liv. Også her er det den kreative klasse, der har indtaget lofter og butikslokaler, gamle fabrikker mv. og indrettet arkitekttegnestuer, butikker med tøj og brugskunst.

Fig. 3.74- 3.76 Bag det massive og tunge murstensbyggeri på billedet ligger Tribeca.
Der er adgang til Hudson Riverpark gennem bygningen og over West River via en fodgængerovergang.

Fig. 3.77- 3.78 Tribeca er en bricolage af bygningstypologier. Nyt og gammelt – stort og småt blander sig og giver en varieret og charmerende byarkitektur.
Bydelen opleves som rolig og hverdagspræget, med små pladser, børnehaver, skoler og dagligvarebutikker af den dyre slags.

Fig. 3.79- 3.80 Tribeca – området ved James Bogardus Triangle/Hudson Street – ligger få hundred meter fra Manhattan Waterfront Green Way. De mange cykler i gadebilledet, cykler med barnesaddel og cykler til børnetransport, vidner om, at cykelmuligheden er opdaget af børnefamilier med overskud og lyst til at cykle.








AHEAD



Indikatorerne er de nye elegante butiksfacader i de renoverede bygninger. De dyre restauranter. De velklædte unge, der befolker gaderne. De store biler. Særlige børnetøjsbutikker og gallerier. Det er også her man finder New York Art Center.

Tribeca er blevet mere tilgængelig via de nye cykelforbindelser, og den direkte adgang til Hudson River Park udnyttes af mange (Observationer 2. oktober 2012).

Fig. 3.81 Ud for den sydligste del af Tribeca møder Manhattan Waterfront Greenway, Financial District og Battery Park Town mod vest.



Battery Park Town er opført i tegl i 1990. Formsproget er umiskendeligt postmoderne, og opleves i stor kontrast til Financial Districts overvejende modernistiske formsprog.

Fig. 3.82 En gangbro over West Street forbinder de to tæt bebyggede bydele.

Fig. 3.83 De høje bygninger ved Wold Trade Center dominerer byarkitekturen. De kaster lange skygger og skaber et mørkt og vertikalt orienteret mobilitetsrum. Det opleves som om vejbaner og cykelsti er snævret ind; men cykelstien har reelt stadig samme bredde, rabatter og to kørselsretninger, som den har haft på hele forløbet.

Fig. 3.84 Det nye World Trade Center er under opførelse. Det består at tre tårne og et memorial Centre.
Hele komplekset – og især det højeste tårn, er symbol på USA's evne og villighed til at genopbygge de positioner og landmarks, der blev angrebet den 11. september 2001.
At finanscentrets andre magtcentre spejler sig i den store monolit, forstærker kun denne oplevelse af magt og virketrang.



Fig. 3.85 Kort over Rockefeller Park.



Battery Park Town og Rockefeller Park
Tilbage på Manhattan Waterfront Greenway bliver det tydeligt, at arkitekturen skifter karakter. Det sker på én gang ud for den sydlige del af Tribeca. Her møder cykelstien Financial District mod øst og Battery Park Town mod vest.

Mens Battery Park Towns bebyggelse opleves som en sammenhængende tung bygningsmasse, synes Financial Districts enorme bygningskroppe som slanke monolitter, der tårner sig op. Længere fremme bliver det imidlertid klart, at Financial Districts bygninger ikke blot er høje. De er også lokaliseret ufatteligt tæt på hinanden.
Mobilitetsrummet skifter orientering. Hvor det på de nordlige strækninger havde en klar horisontal orientering, domineret af det brede vejprofil, de åbne parkområder og flodens vandflade – så skifter orienteringen til en markant vertikal orientering dikteret af de meget høje bygninger.
Selv det brede mobilitets rum, der udgøres af den otte sporede West Street med rabatter og Manhattan Waterfront Greenway, opleves som smalt.

Fig. 3.86 Rockefeller Park er et postmoderne anlæg fra 1990'erne. De tunge granitbalustre, de svungne former, de imiterede 'gamle' smedejernslamper og rækværket langs floden, er amerikansk postmodernisme, der ikke har skelet til anlægsudgifterne.
Måske har man villet give tyngde eller skabe en kontrast til finansverdenens firkantede og glatte glaspladser?



Igen er det tid til at hoppe af cyklen. Denne gang for at lægge nakken tilbage for at studere arkitekturen, og den måde, hvorpå den fuldstændig dominerer rummet.
Den svimlende højde på bygningerne er overvældende. De kæmpe volumener er vanskeligt at tage ind. Den almindelige kropslige målestok kommer helt og aldeles til kort.
Men også minderne vælter frem. Billederne fra angrebet på de tidligere to World Trade Center tårne i september 2001 trænger sig på.
Bygningernes arkitektur symboliserer pengemagten. De spejler sig i hinanden og forstærker oplevelsen af 'haptisk arkitektur' – en arkitektur for øjet [Pallismaa, 2004].

Ved Batteri Park Town deler Manhattan Waterfront Greenway sig. Man kan vælge at dreje mod vest i den nordligste del af Batteri Park City og rundt på kajkanten ved Nelson A. Rockefeller Park. Stien følger kajkanten videre mod syd på en promenade med træer og bænke.
Battery Park City er et område, der har været i spil siden 1960'erne, hvor Nelson A. Rockefeller fremlagde sine planer for et moderne byområde, der skulle få New Yorkerne til atter at bosætte sig på Lower Manhattan.
Siden har der været en række planer for området, indtil det endelige design for området blev besluttet i slutningen af 1990'erne. Tanken var at skabe et moderne byområde, der i modsætning til Financial Districts kaos skulle tilbyde eliten smukke og rolige



boliger og arbejdspladser ned til floden i miljørigtige kvalitetsbyggerier.

> *"Today Battery Park City contains 9.3 million square feet of commercial space, 7.2 million square feet of housing, 9000 residents, 52 shops and services, 35-acres of parks, 22 restaurants, 20 works of public art, 3 public schools, 2 hotels, a multi-screen movie theatre, a marina, a 1.2 mile esplanade, the Irish Hunger Memorial, Museum of Jewish Heritage, New York Police Memorial and Skyscraper Museum." [Battery Park, 2012]*

Efter Rockefeller Park drejes mod syd og North Cove Harbor åbner sig med en lille havn med lystbåde, en yacht klub og en optimistjolle klub.

Havnen er centrum ikke blot i Battery Park City, men også i The World Financial Center Plaza, der er designet som et moderne byrum, rundt om havneaktiviteterne.
Designet, der er tidstypisk for 1990'erne og den arkitektoniske stilart er også her postmoderne – om end formsproget er lettere end i Rockefeller Park. Lamper, gelænder og bænke er dog samme design.
Også her er det arkitekt Cesar Pelli, landskabsarkitekt M. Paul Friedberg og kunstnerne Siah Armajani and Scott Burton, der har samarbejdet om den arkitektoniske udformning.
Havnen har en meget veldefineret og markant bebyggelseskant på tre sider bestående af Financial Districts store bygningsvolumener. Fjerde side er floden.
Mod syd er det boligblokke, der danner kanten, mens de store bygningskroppe mod nord og øst rummer kontorer. Et stort buet glas-atrium giver adgang til en arkade med 'World Trade business', banker, butikker og cafeer.

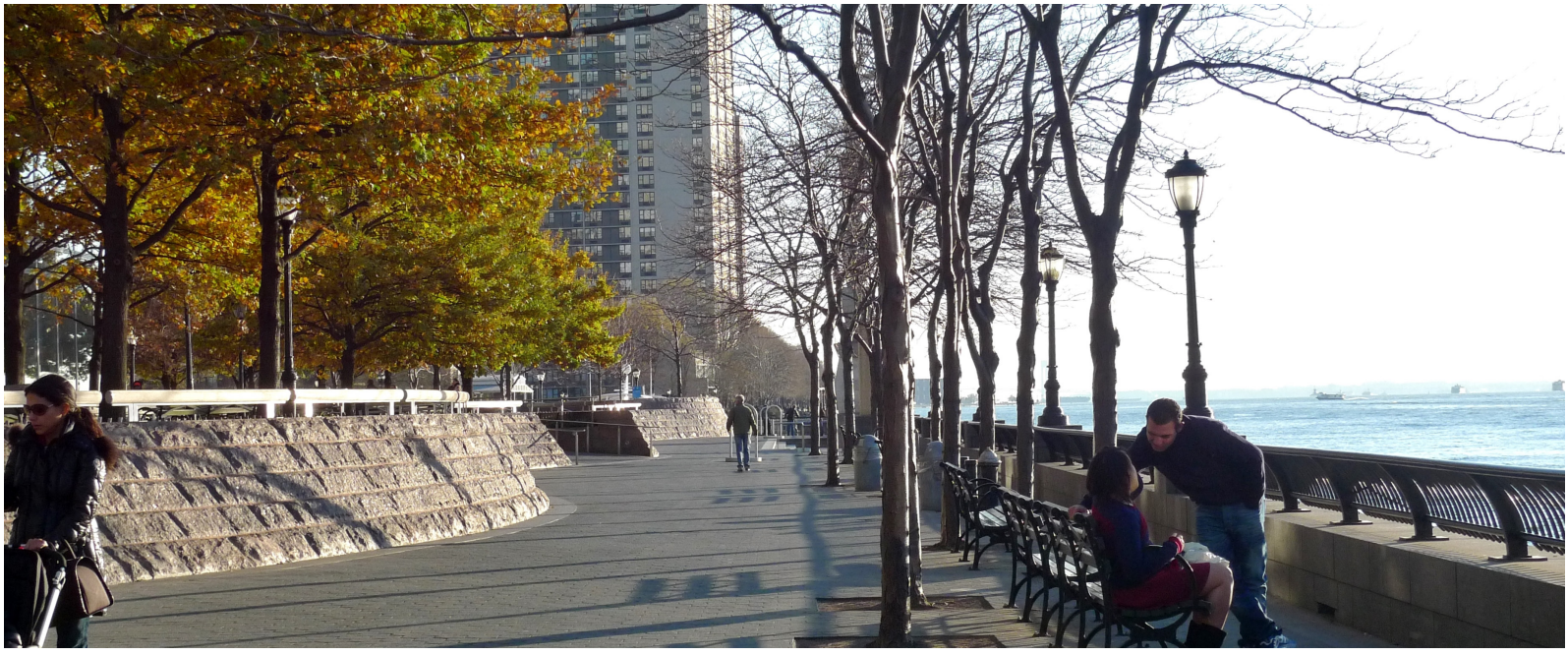
På havnepladsen er der anvendt kostbare materialer og designs, der formentlig skal signalere tyngde, kvalitet og velstand. Havnepladsens belægninger består af sandsten og poleret granit. Gelændere og belysning er af sort smedejern. De er designet af kunstnerne Siah Armajani and Scott Burton ligesom en mere end hundred meter lang vandfontæne, der ligeledes er udformet i granit.

Med de seneste årtiers re-development af området har Financial District på dette sted indtaget flodkanten. North Cove Harbour synes således at være

Fig. 3.87 Selv et historisk arkitektonisk element som en pagode har man haft lyst til at indføje i parken.

Fig. 3.88 Parken er fyldt med skulpturer og anden kunst – men der er også blevet plads til legepladser og boldbaner. De unge high school elever fra nabolagets high school bruger hele parken og som her boldbanerne.

Fig. 3.89 Den midlertidige rute fører gennem Batteri Park Town og møder ved kajkanten ruten, der gik rundt langs Rockefeller Park. Kort efter kommer en lille havn til syne. Bagest i billedet til venstre.



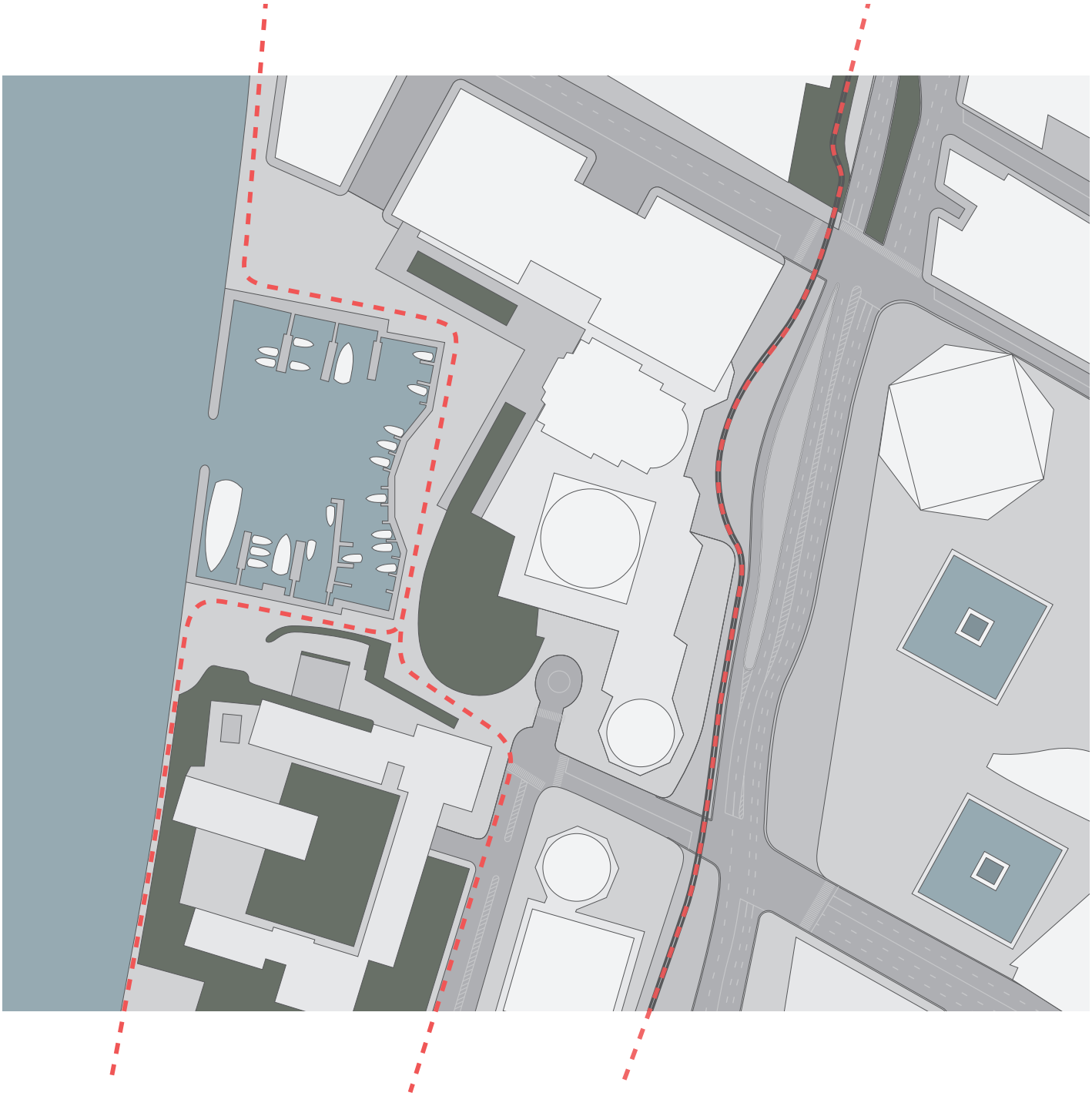


Fig. 3.90 Kort over Battery Park City og North Cove Harbor.

Financial Districts nye havnenære friareal. Tilknytningen er ikke blot funktionel – også den arkitektoniske repræsentation har ligheder. Selvom der er arbejdet med offentlige bænke og siddemiljøer, så virker de glatte overflader afvisende og byder ikke hvem som helst inden for.
De blanke facader spejler og fordobler desuden magtens og pengenes domiciler. Arkitektur og byrum er designet med henblik på øjet. Der er tale om en arkitektur og et byrumsdesign som J. Pallisma vil kalde arkitektur 'for øjet' - ikke for kroppen.

Havnepladsen ved North Cove Harbour er overskuelig. De forskellige niveauer definerer rum til ophold, til aktiviteter, der er relateret til lystbådene og flow arealet. En bred flade er defineret som share space for fodgængere og cyklister.
Bredden af dette område er formentlig årsagen til at mange cyklister har fart på cyklen hen over havnepladsen. Det er imidlertid ikke særligt hensigtsmæssigt, da mange børn og fodgængere bevæger sig rundt tilfældigt, stopper op, snakker og er uopmærksomme på cyklisterne. (Observationer 16. oktober/ 27. oktober/26. november 2012)

Når mørket falder på, er der stemningsfuldt på

Fig. 3.91 North Cove Harbor er det første byrum, der blev anlagt ved Hudson River, og har som sådant været rollemodel for flere af de byrum, der fulgte i årene efter.







North Cove Harbor. I forbindelse med byrumsdesignet er der arbejdet bevidst med lyssætningen, både som kant- og sikkerhedsbelysning, men også stemningsskabende belysning.
Det altdominerende æstetiske element ved nattetide er imidlertid alle de oplyste kontorer og lejligheder. Som tusindvis af små lysende rektangler vidner de om storbyens bygningsmæssige tæthed – og om storbyen der altid arbejder og aldrig sover.

Efter North Cove Harbor følger en meget fin cykeltur, langs en promenade med træer og bænke, gennem lunde med høje løvtræer og små slugter med nye cykel- og gangbroer, med må opholdsrum. Vandet er meget nærværende hele tiden.

Fig. 3.92 Financial District har ved udviklingen af North Cove Harbor fået mulighed for at 'komme ned' til Hudson River med de åbninger det giver i form af cafeer og mødefaciliteter ved vandet.

Fig. 3.93 Den nordlige del af havnepladsen er anlagt i flere niveauer. Det laveste niveau er forbeholdt cykler, fodgængere og løbere på transit, men niveauerne 5-6 trin højere er beregnet til ophold. Bag træerne langs den nordlige og østlige facade er der servering ved cafeborde.

Fig. 3.94 Den nordlige del af North Cove Harbor – set mod Hudson River. En stor plade i bunden af havneanlægget (til venstre) er belagt med forskellige typer af store granitfliser. Området er shared space for de 'bløde trafikanter'.

Fig. 3.95 Selv hårdtarbejdende finansfolk har brug for et sted til et break eller en personlig samtale (Observationer 27. oktober, 26. november 2012)















Fig. 3.96 Kanten består at sandsten og trappeløb med granitfliser. De forskellige niveauer skaber rum til ophold og til flow. Designet har et meget urbant udtryk i modsætning til de landskaber, der i øvrigt dominerer Hudson River Park.

Fig. 3.97 En gruppe besøgende har taget ophold på granitkanten foran den lange vandfontæne.
Vandet strømmer i en mere end 100 meter uafbrudt buet stråle. Det buede vandspejl reflekterer sollyset og får derved en blank overflade, der er afstemt med pladsens øvrige blanke overflader.

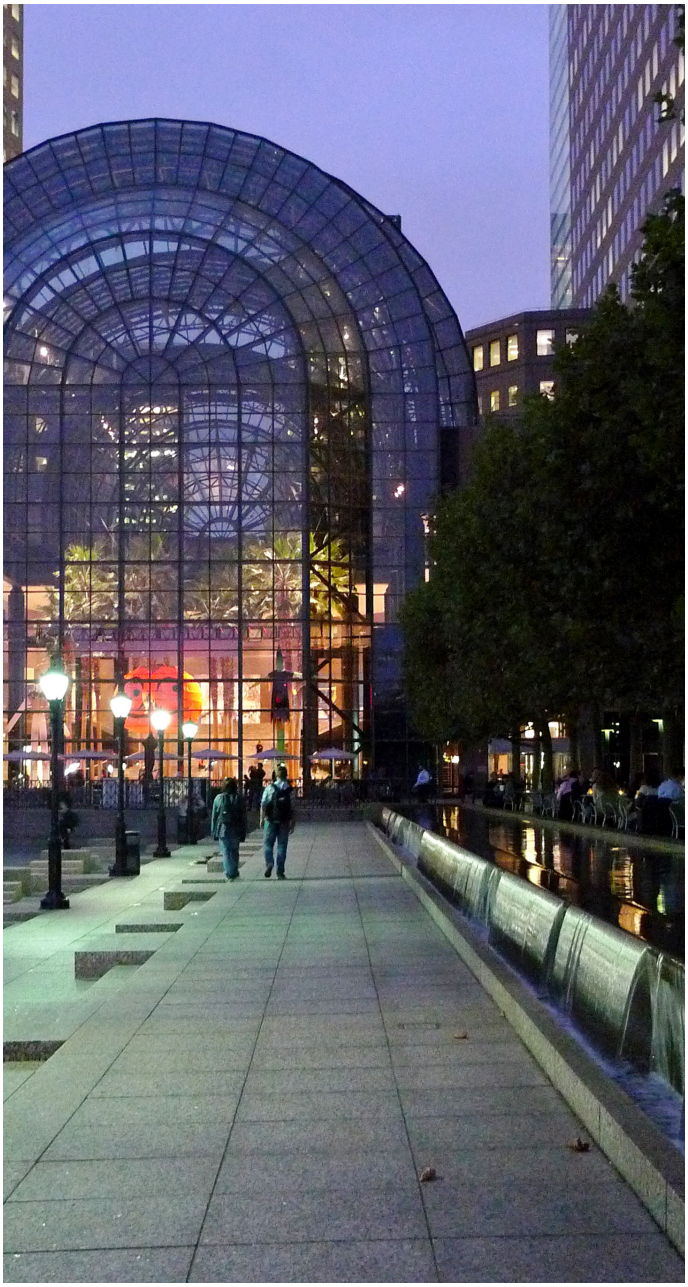
Fig. 3.98 Andre formentlig mere 'hjemmevante' gæster har taget ophold ved cafebordene på niveauet over vandfontænen. Fredag aften ved 19.00 tiden er det tid til en fyraftensdrink. I løbet at de næste timer fyldes de indendørs og udendørs barer med unge i arbejdstøjet – jakkesæt /en ulastelig mørk dragt og mørke højhælede sko. (Observationer 16. oktober/ 27. oktober/26. november 2012)

Fig. 3.99- 3.100 En arkade kobler sig på North Cove Harbour. Adgangen sker gennem et atrium, der tilbyder brugerne et imponerende indendørs opholdsareal. Her er hverken sparet på de rumlige kubikmeter, på anvendelsen af glas eller på blankpoleret rosa marmor, der spejler herlighederne.
Det store åbne atrium, der emmer af eksklusivitet, er imidlertid ekstensivt udnyttet. (Observationer 16. oktober/ 27. oktober/26. november 2012)




WFC FERRY TERMINAL
7 WTC
1 WTC
NYMEX
You Are Here
Enclosed Pedestrian Concourse
MARINA
WFC New Entry Pavilion
WTC Transportation Hub
BROOKFIELD ARRIVE CONNECT ACCESS BROOKFIELD





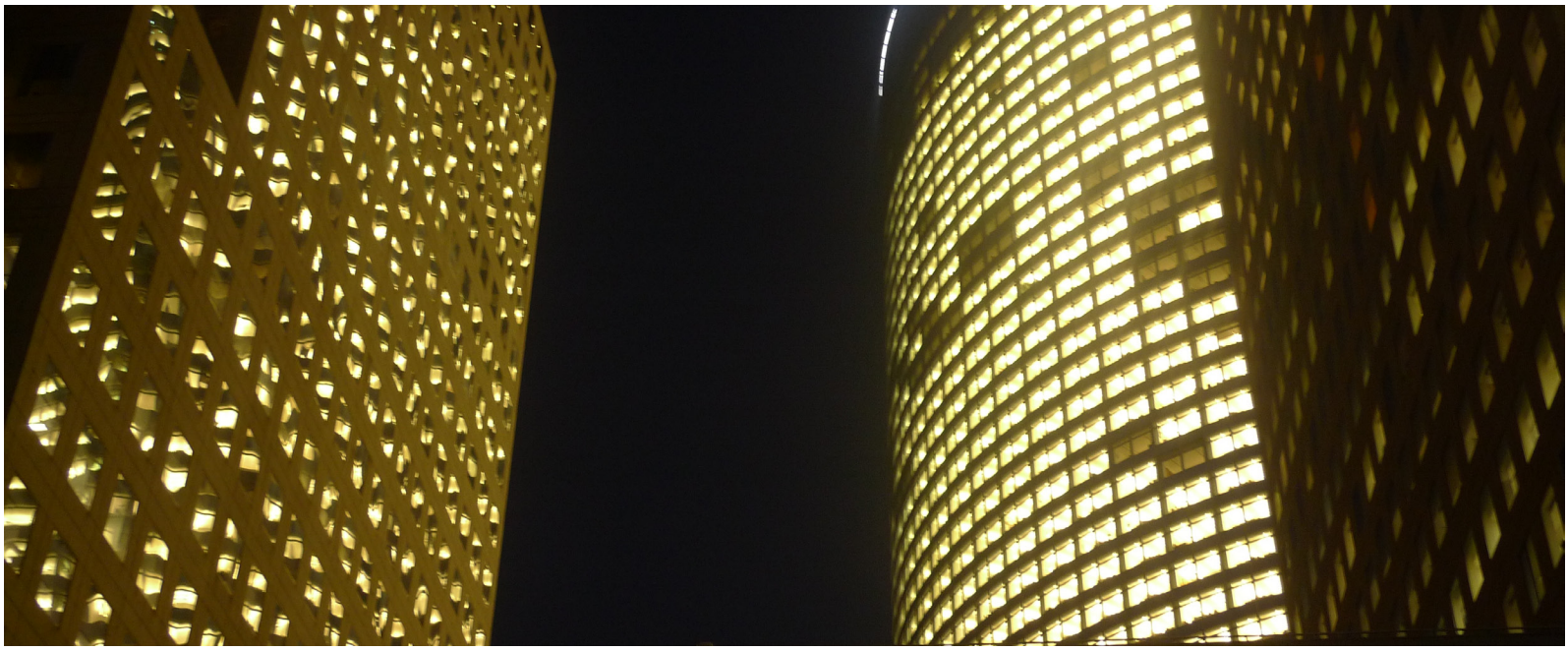


Fig. 3.101 Aftenstemning på havnen 27. oktober 2012. I baggrunden New Jersey.

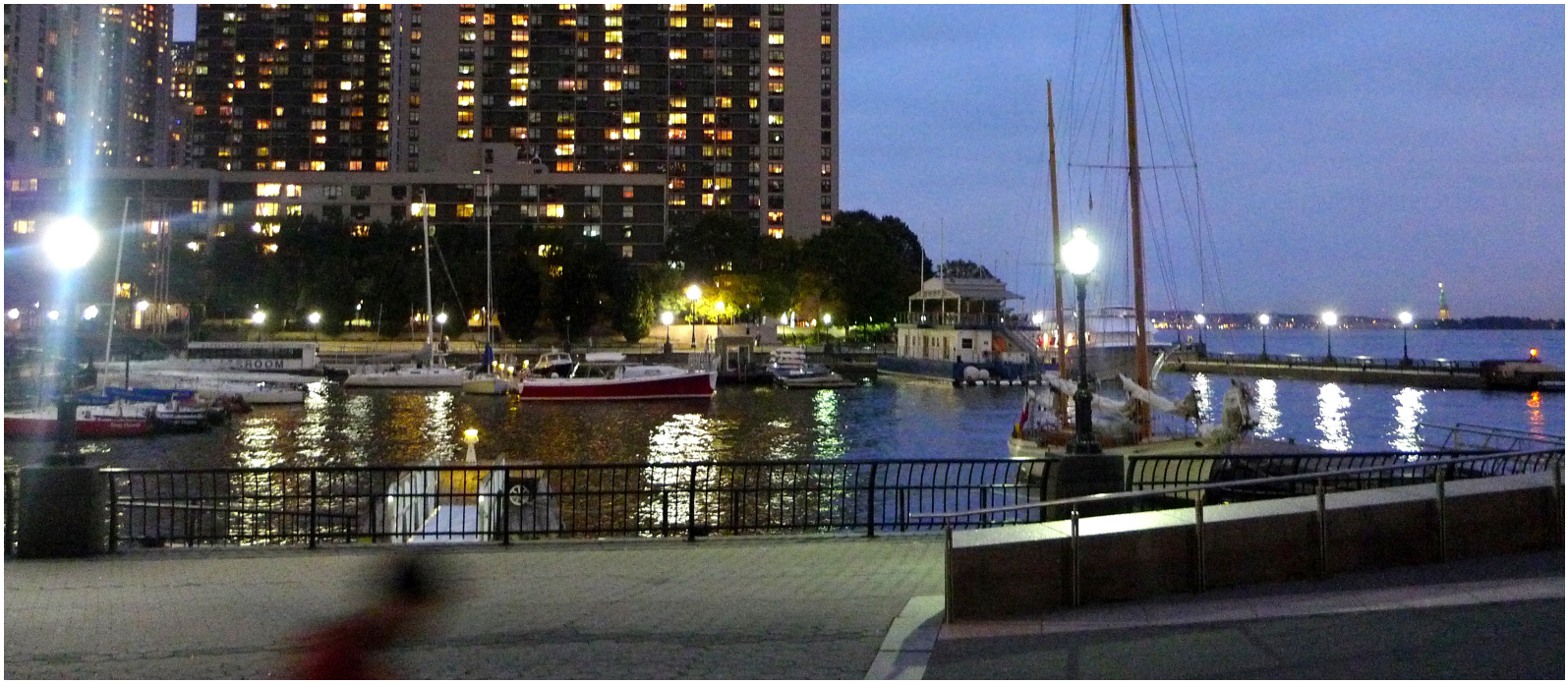
Fig. 3.102 En stor poster hænger på bagvæggen i centret. Den informerer om, hvordan det store anlæg forbinder sig fra North Cove Habor og mod øst langt ind i Financial District. Det er forbundet over bl.a. West Street af overdækkede korridorer.

Fig. 3.103 Den 'lysende bebyggelseskant' skaber en særlig bymæssig stemning. Bevidstheden om at befinde sig i en lomme af den berømte 'Manhattan Skyline by Night' er stor.

Fig. 3.104 Effektbelysning langs vandfontæne og trappeanlæg

Fig. 3.105 De bagvedliggende bygninger spejler sig i hinanden og bidrager på effektfuldt vis til lyssætningen af havnerummet.

Fig. 3.106 Lysene fra boligbebyggelsen mod syd skaber lange lysreflekser i vandet.





Bag dette relativt nyanlagte 'water front- landskab' ligger Battery Parks City's nyeste boligbebyggelser med en fantastisk god beliggenhed direkte ud til Hudson River. Det er et af de få boligområder på hele Manhattan, der ikke er adskilt fra vandet af en motorvej.
Bebyggelsen er begunstiget promenaden, ved navn Espanaden, og med små pladser, hvor de tværgående korte adgangsveje møder Espanaden. Det er dejligt at cykle her. Cykelruten er varieret. Snart går det lidt ned, snart op. Eller stien fører ind mellem træerne. Her er ro og åben udsigt over vandet mod New Jersey og Statue of Liberty.

3.4 Ny naturiscenesættelse ved South Cove

Ved South Cove ender den lange Esplanade. Stien runder en lille cafe og en plads med espalier. Den drejer skarpt til venstre ind i en lille bugt med et lille parkanlæg.
Området hedder South Cove og adskiller sig både funktionsmæssigt og visuelt æstetisk fra North Cove Harbor.
Det er en ny oplevelse. Det er som at cykle ind i den sidste lille rest natur i storbyen. Siv, tuer med stort græs, naturlige vandplanter og rå klippeblokke, er de æstetiske virkemidler, der er anvendt i dette helt





Fig. 3.107 Lille åben plads på Espanaden. Boligbebyggelsen er arkitektonisk enkelt i sit formsprog. Opført i røde teglsten og med store vinduespartier mod floden. Kun de færreste har mærkværdigvis egen altan.

Fig. 3.108 Sen eftermiddagstemning på Espanaden.

Fig. 3.109 På hele strækningen langs floden ned til Battery Park og Pier A, er der fri udsigt til Statue of Liberty.

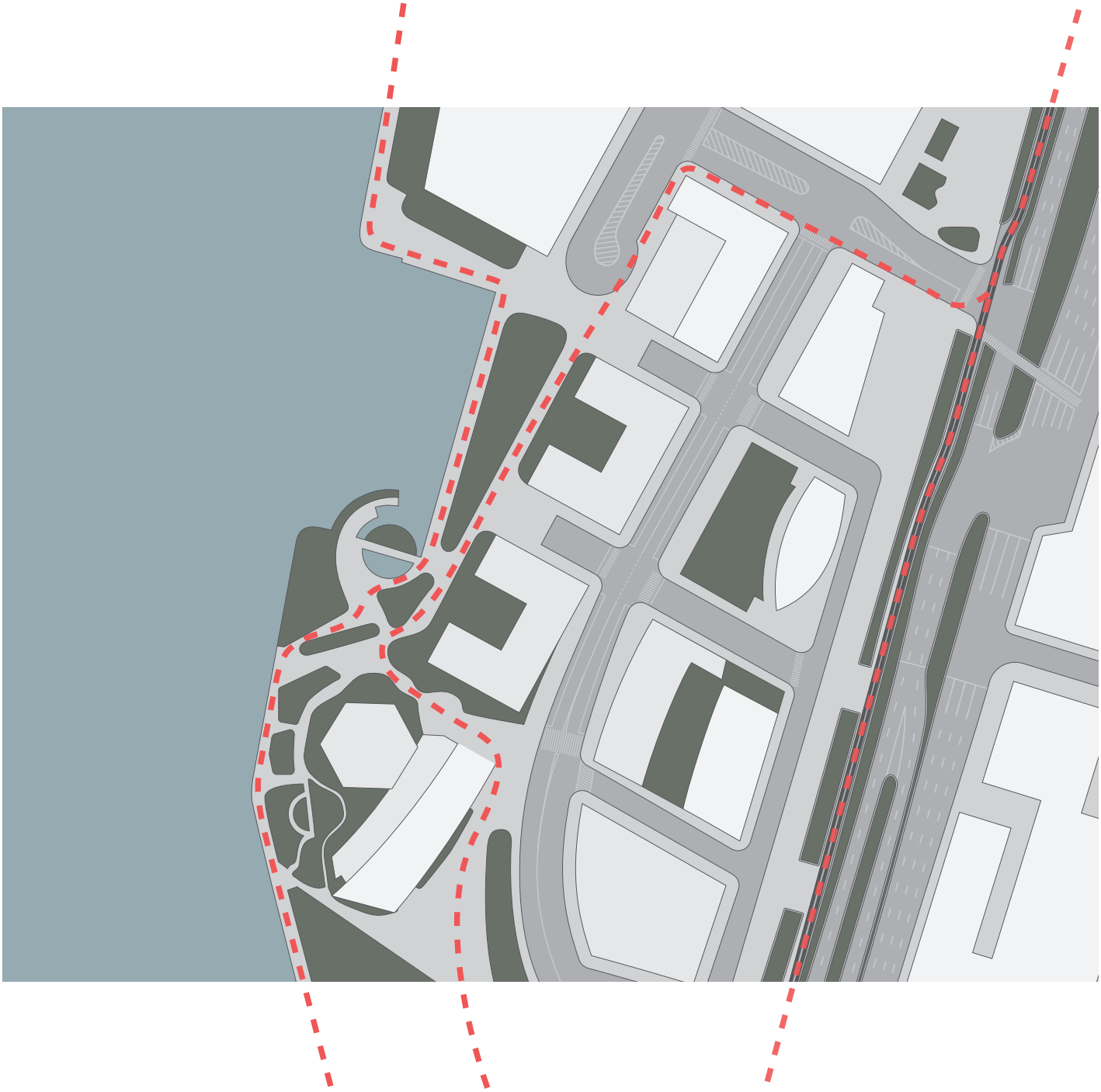


Fig. 3.110 Kort over South Cove Harbor.

igennem designede lille intime område, uden andet program end bænke og uformelle siddepladser til ophold og en udsigtsplatform.

Den forreste række af boligbebyggelsen er ikke så høj her, som langs resten af Esplanaden.
Bebyggelsen danner en markant og stram kant, der dog blødes op af træer og anden beplantning.
South Cove er et grønt byrum ved floden. En lille oase i Financial District og et modstykke til det super optimerede bymiljø, der findes få hundrede meter mod øst og nord.

Perkins Eastman and Ehrenkrantz Eckstut & Kuhn Architects (EE&K) har stået for designet af South Cove. På deres hjemmeside fortæller de om intentionerne:

”South Cove juxtaposes the built and the natural, the land and the water. It is a public place which allows space for reflection and private experience and offers multiple choices as the visitor moves through the site. The intention is to overlay these diverse experiences in a park

Fig. 3.111 Esplanaden langs Hudson River ender ved en lille rund udsigtsplads.
Den fungerer som et hængsel, der hængsler Esplanaden sammen South Cove.





that brings the visitor into direct contact with the waters of the Hudson River.
Elements of the Battery Park City Esplanade are woven into a densely planted grove and a land water contour which actively engages the Cove's edges. But the design here evokes an earlier, more natural condition of coastal vegetation and waterfront structures, with rock outcroppings and architectural details of wood. The organic form is purposefully contrasted against the built environment". [EEK Architects, 2012]

Byparker er ikke blot byparker. Det landskabsdesign, der er anvendt ved South Cove, har inspireret flere landskabsarkitekter til at arbejde med nye koncepter for landskabsdesign på havne og i byens andre waterfront–områder. I stedet for at kopiere midtbyens parker med deres forfinede roser og andre sarte haveplanter, arbejdes der nu på at finde og sammensætte planter, der kan tåle blæsten og saltvandet.
Æstetisk betyder det, at der udvikles nye parktyper, der tilbyder brugerne en oplevelse af at være udenfor byen i et landskabsfelt – på trods af at man faktisk befinder sig i den pulserende storby, blot få hundrede meter, fra larm, flow og blinkende højhuse.







South Cove er et eksempel på en ny urban scenografi eller tradition indenfor landskabsdesign, som også landskabsarkitekten James Corner benytter sig af, og som bl.a. kommer til udtryk i det landskabsdesign, der er anvendt på 'High Line' - parken på det gamle jernbanespor mellem Hells Kitchen og Meat Packing District.
Fra South Cove og det sidste lille stykke til Pier A på Battery Park fortsættes design-konceptet. Flere steder deler cykelstien sig, således at man kan vælge at cykle ind mellem træerne, eller ned langs floden; hvor det kurvede forløb fortsætter forbi det Jødiske Museum og flere mindre opholdsrum, hvorfra der er frit udsyn til Statue of Liberty og havet.

Fig. 3.112 South Cove. Bebyggelsen synes ikke så høj; men lige bag de relativt lave boligblokke tårner Financial Districts, boliger, hoteller og kontorer sig op.

Fig. 3.113 Den lille strimmel jord mellem boligerne og floden er beplantet med græsser og pil, der svajer i vinden i en bølgende bevægelse, der understreger nærheden til floden.
Beplantningen opleves som naturlig, skønt den er nøje udtænkt.

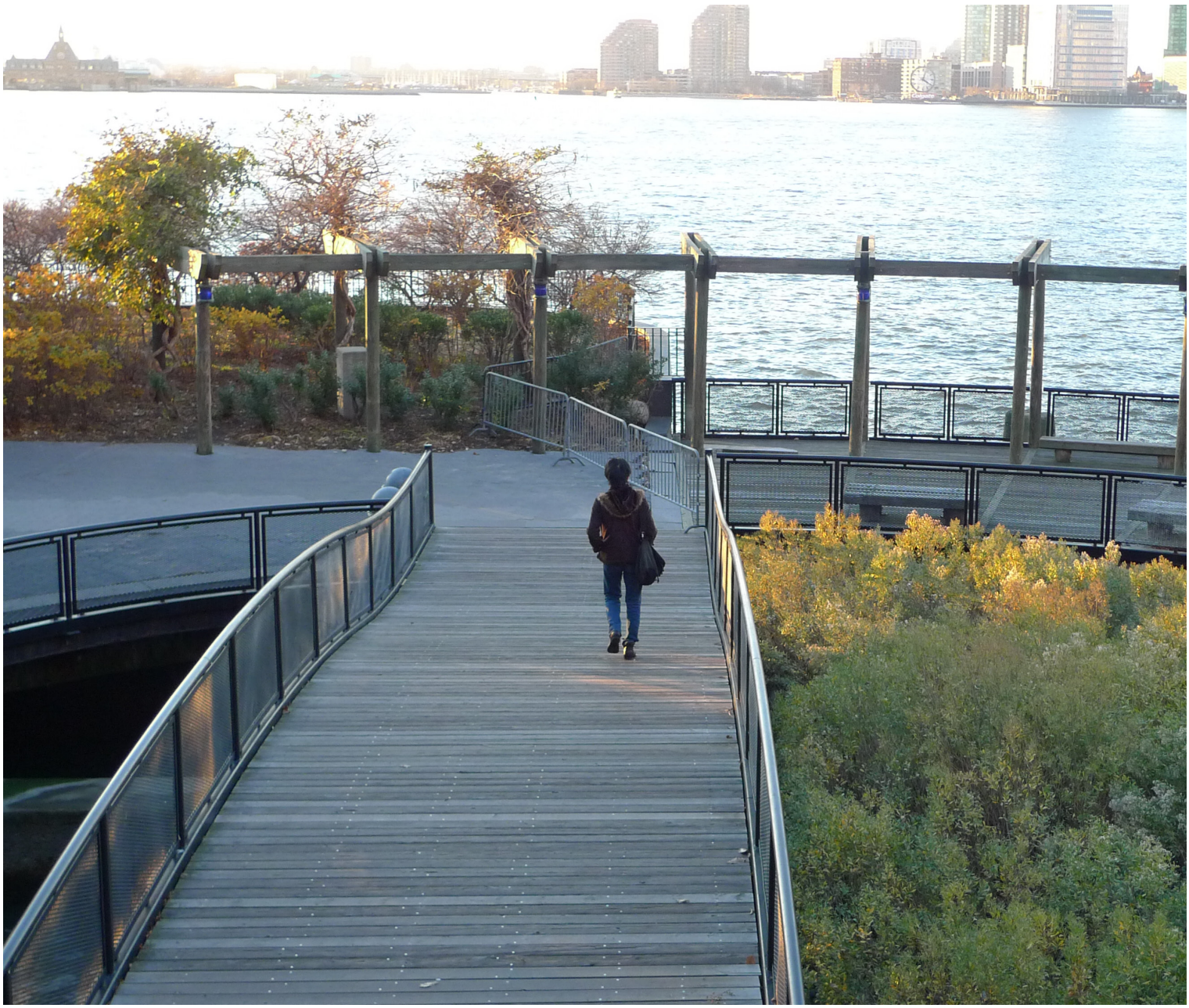
Fig. 3.114 South Cove set mod nord.

Fig. 3.115 Anbringelse af store klippestykker og anvendelsen af træ giver anlægget et organisk udtryk og et udtryk af vild natur. Den æstetik, der her er taget i anvendelse, er helt forskellig fra den postmoderne æstetik, der opleves længere mod nord i Rockefeller Park.

Fig. 3.116 De kurvede forløb og anvendelse af kystnær vegetation fortsætter langs stien rundt om det jødiske Museum og videre til Pier A.









3.5 Værdisymbolikkens byrum: Battery Park – nationens arnested og repræsentation af dens ideologier.

Ved Pier A stopper cykelstien langs Hudson River. Den gamle historiske pier er ved at blive istandsat og området er derfor spærret af.

Et skilt viser igennem en lille park og ud på fortovet, rund om et hegn og videre ind på Battery Park.
Man havner midt i et trafikknudepunkt med adskillige turistbusser, der spyer turister ud.

West Street runder også Battery Park. Den afbrydes af brede lysregulerede fodgængerovergange, der befolkes af skoleklasser på udflugt og af andre turister, der har benyttet sig af subway - og bussystemet, der har stop her.
Det er fra Battery Park, at der er bådture til øerne

Fig. 3.117 En spinkel konstruktion fungerer som udsigtsplatform og vartegn for South Cove.

Fig. 3.118 Fra udsigtsplatformen i områdets sydlige ende er der fri udsigt over hele South Cove og over floden til New Jersey. I bunden af anlægget ses et eksempel på den naturlige kystvegetation.

Fig. 3.119 Pier A: Det var her de første indvandrere blev sat i land efter deres lange sørejse fra den gamle verden – og efter, at det var blevet undersøgt for sygdomme og intelligens på Elis Iland.

Fig. 3.120 Lille park, som stien midlertidigt løber igennem.





Fig. 3.121 Kort over Battery Park før renovering.



syd for Manhattan og først og fremmest turistture til Elis Iland og Statue of Liberty.

Stien fører midlertidig gennem en lille park vest for Pier A og videre ud på vejen over en bred gangsti, der i den sene eftermiddagsbelysning virker helt eventyrlig let og drømmeagtig.
Drømmen er dog hurtig slut. For enden af alleen mødes man af et inferno af biler, fodgængere, turistbusser og byggeaktiviteter, turistindustri og småhandlende, der faldbyder deres varer.

Battery Park er under redesign. Der er opsat skure og hegn, ikke kun fordi Pier A, men hele parken skal have et tiltrængt 'makeover'.

Parken virker også nedtrampet, slidt og uorganiseret.

Der er samlet mange mindesmærker i parken. De er kommet til ét efter ét og uden en samlet plan. Det virker noget kaotisk, og det er svært at finde rundt, hvilket ikke gøres lettere af de mange indhegninger og afspærringer og trængslen af mennesker.

Fig. 3.122 Allé ned til Battery Park.

Fig. 3.123 En informationsstander ved indgangen til parken fortæller om Pier A's historiske rolle.

Fig. 3.124 Et andet skilt fortæller, at parken vil stå færdig i 2014 med nye cykelstier og pladser til ophold.







Efter at have kæmpet sig gennem strømmen af turister og forbi cykeludlejning, informationsstandere og boder med is, T-shirts, hatte og mange andre turisttilbud, fører stien ned til floden.
På denne side er Pier A pakket ind, men mindesmærket for søfolkene, der kæmper sig op over kajen, er stadigt virkningsfuldt. Det minder om USA's lange historie af tab, savn, kamp og sejr.

Battery Park er nationens arnested og ideologiske repræsentation. Parken er spækket med historie, mindesmærker og mindelunde for dem der sled og led for at immigrere hertil. Og ikke mindst for dem, der gav deres liv for dette nye fædreland enten som soldater, sømænd eller handelsrejsende.

Ud for parken knejser USA's ikon og stærkeste symbol på frihed: Frihedsgudinden med sin fakkel.

I samme akse – men mod nord er det mere prosaiske repræsentationer på nationens værdigrundlag og ønske om verdensherredømmet, der øjnes langs West Street: World Trade Center. En stor arbejdsplads for verdenshandel og finansielle anliggender.
De nye tårne er efter angrebet på centret den 11. september 2001 tillagt yderligere værdier som frihed, uovervindelighed og sammenhold. WTC er repræsentationer for den såkaldte frie verdens værdigrundlag.



Battery Park er således repræsentationen at nationens værdier og ideologier.
USA's krige og tabene, er en del af denne historie. Der er ikke så mange krige, der er udkæmpet i hjemlandet; men mange unge amerikanere er sendt over havet for at kæmpe for fædrelandet i Europa, Vietnam, Korea mv. De mindes her.

Battery Park er turisternes foretrukne destination langs Manhattan Waterfront. Millioner af turister strømmer gennem anlægget hvert år. Der er opstillet boder til billetkøb, og et stort telt på kajen med security check, som i lufthavnene, er opstillet på promenaden.

Selvom der er en cykelsti gennem anlægget, og promenaden langs vandet er bred, er det ikke

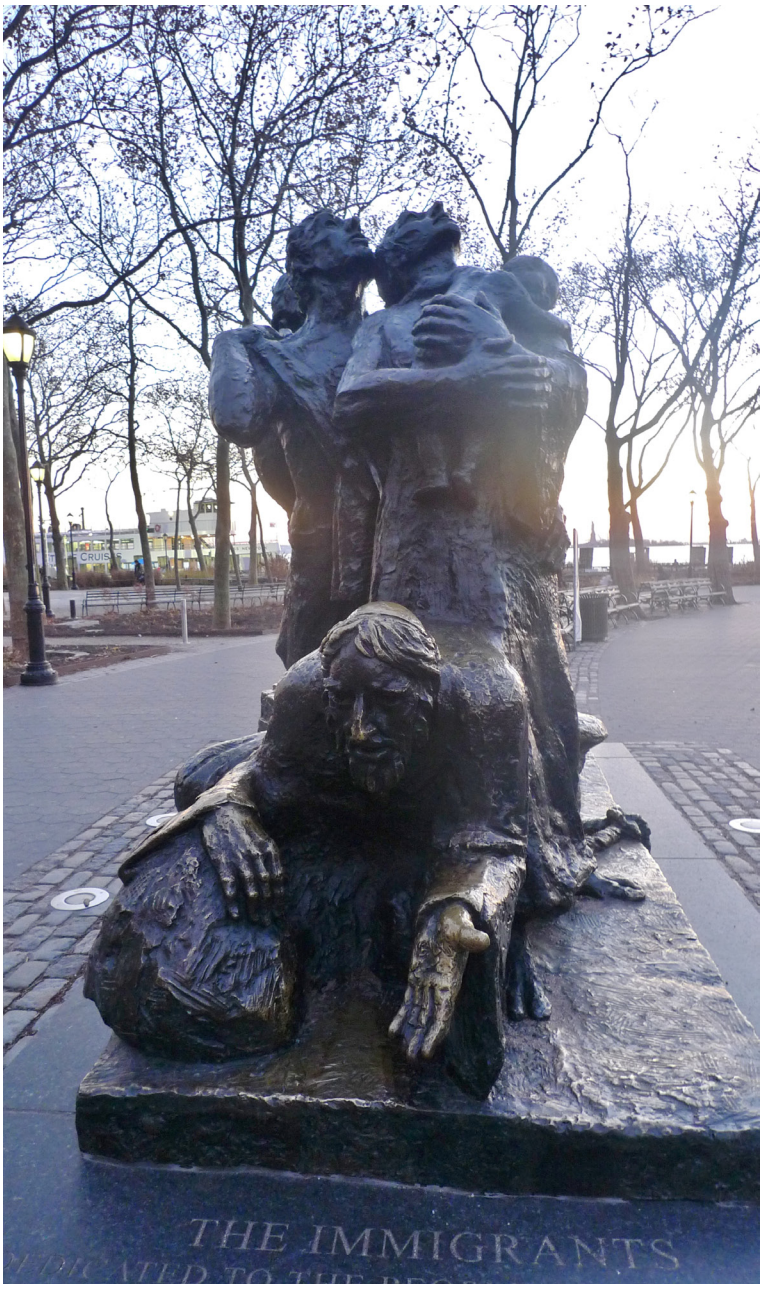


Fig. 3.125 I efteråret 2012 er Pier A skærmet af, fordi en større restaurering er i gang.

Fig. 3.126 'Bike n' Roll' har opsat boder ved indgangen til parker. De varsler den nye tid med parkens re-design.
Men lige nu opleves det meget mærkværdigt, at alle disse kommercielle interesser får lov til at præge parken.
Det opleves som at bevæge sig ind over en markedsplads et sted i provinsen. Skure i forskellige udformninger og størrelser sekunderet af mobile 'salgsboder', der køres bort om natten.

Fig. 3.127 Immigranternes kamp for overlevelse.

Fig. 3.128 Mindesmærke for handelsflåden.









Fig. 3.129 Fra parken er der fri udsigt til havet og til 'Frihedsgudinden'.

Fig. 3.130 World Trade center er under opførelse og tiltrækker mange turister fra USA og hele verden. Om natten tændes der lys i vinduerne i det ufærdige tårn. Formålet er at signalere uovervindelighed.

Fig. 3.131 De amerikanske marinesoldater, der mistede livet under 2. Verdenskrig mindes i Battery Park's mest imposante anlæg, der er placeret ned til promenaden på kajen, hvor de fleste turister kommer forbi.



muligt at cykle. Der er alt for mange mennesker i dagtimerne.
Men kommer man cyklende en sen eftermiddag i november, er her roligt, og det er muligt at se anlægget, og de forskellige mindesmærker.
Skibene lander de sidste gæster. Enkelte bliver tilbage for at fotografere solnedgangen over havet, hvor East River og Hudson River mødes.

3.6 Opsamling – den vestlige side af Manhattan Waterfront Greenway

Manhattan Waterfront Greenway har fået en vigtig funktion af at være cykel-motorvej, der forbinder en række vestlige bykvarterer som perler på en snor. Skal man hurtigt frem benyttes cykelstien i eget tracé langs hovedfærdselsåren. Gennem observationer er det registreret, at en del cyklister bruger cykelstien i forbindelse med 'bolig/arbejdssteds'–transport.
Der cykles hurtigt, der cykles med hjelm og med mappen eller rygsækken på ryggen.

Men cykelstien deler sig rigtig mange steder og giver mulighed for at tage en lille omvej ind over små parker og byrum. Mange steder er det desuden muligt at cykle helt nede langs floden. På disse stier cykles der langsommere. Der er mange muligheder for at stoppe op, sætte cyklen fra sig og nyde udsigten over floden, sætte sig ned og slappe af eller deltage i et af de mange tilbud for kropslig, social eller anden kulturel aktivitet.







Designet af dette net af stier, pladser, piers og parker er sket med omtanke for at skabe skiftende æstetiske oplevelser: åbne vidder/lukkede små rum; naturmiljøer/bymiljøer; ro og fordybelse/larm, fest og kropslig udfoldelse. Cykelmiljøet giver adgang til det hele og giver mulighed for mange kombinationsmuligheder.
Turen ned langs Hudson River giver fortællingen om områdets transformation fra råt havnemiljø til fritid- og kulturområde.Fra depriveret byområde i forfald til 'hot spot' for design, kunst, medier og dyrt nyt kontor og boligområde.

Designet af den vestlige del af Manhattan Waterfront Greenway omfatter nye anlæg, såvel som gamle anlæg, der har fået en 'makeover' eller nye stier. De er således blevet en vigtig del af det nye anlæg af stier, rum og arkitektur.

Cykelruter på tværs af Manhattan og især cykelmotorvejen hele vejen langs havnefronten har åb-

Fig. 3.132 The Universal Soldier. Koreakrigen.

Fig. 3.133-3.134 Aftenstemning på Battery Park. Den yderste del af Pier A bliver pink i skæret af den nedgående sol. Det skaber en helt speciel magisk stemning i parken med de mange minder.

Fig. 3.135- 3.138 Battery Park i skumringstimen. Bådene kommer hjem med den sidste større gruppe turister – mens enkelte gør klar til at tage ud på Hudson River for at opleve lyset fra det sydlige Manhattan mod den mørke nattehimmel.







net havne-fronten for ny anvendelse. Brugerne af parkområderne ved pierne er fortrinsvist de mere velstillede beboerne på Manhattan, deres børn og barnepiger – men unge fra hele Manhattan har taget områderne langs floden til sig.

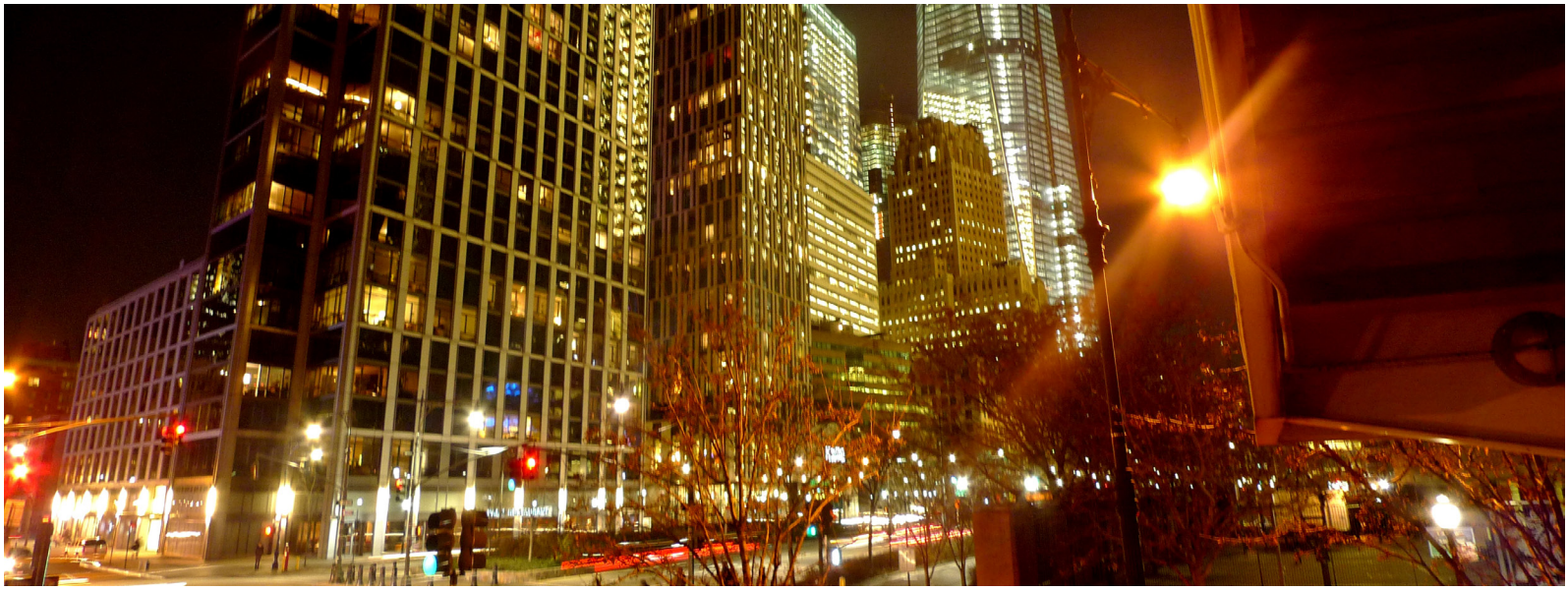
En varm sommerweekend vrimler det soldyrkende unge fra den kulturelle elite – mens det en september-november dag er mere lavmælte lokale og også hjemløse, der finder en plet at opholde sig på.

Længere mod syd ved North Cove er det finansverdenen, der befolker havnemiljøerne.
De nye byrum har givet Financial District en tiltrængt mulighed for at etablere spisesteder og opholdsrum ved floden, mens South Cove fungerer som en lille lokal oase for beboerne.

Cykelruten binder de forskellige områder sammen og ender ved Battery Park, der er byens og nationens arnested. Med et væld af mindesmærker over nationens historiske helte, med færgeture til Elis Iland og Statue of Liberty, er det et af byens mest besøgte turistdestinationer.

Casen viser meget tydeligt, at Manhattan Waterfront Greenway, ikke blot er en simpel cykelsti. Der er derimod tale om en ny urban typologi, om et cykellandskab- eller et 'bikescape' af kombinerede stier og mange forskellige typer af opholdsarealer,





der inviterer til et mangfoldigt byliv og social og kulturel udveksling. Arkitekturen i dette landskab skifter ustandselig karakter fra små pavilloner, åbne rum, gamle bygningsanlæg og helt nyt byggeri i glas og stål.

Fig. 3.139- 3.140 Solnedgang og lysenes tændes: Statue of Liberty/ West Street, fra Battery Park til World Trade Centre.

Kapitel 4: *Manhattan Waterfront Greenway (east) – Sport og leisure langs East River*



Manhattan Waterfront Greenway fortsætter på den anden side af Battery Park og op langs East River. Først skal færgeterminalerne for færgefart til Staten Iland passeres og dernæst de kommunale færgeterminaler.
Den brede og trafikerede vej (motorvej), der før Battery Park hed West Street skifter navn til F. D. Roosevelt Drive (FDR Drive). Den er på det første stykke lagt i en tunnel, for at den tværgående trafik til og fra færgeterminaler kan foregå på funktionel vis.
Lige efter de kommunale færgeterminaler kommer den op af sin tunnel og fortsætter helt op på en viadukt. Den trafikale lydmur, der på dette sted rammer cyklisten, sender bølger af chok gennem kroppen og det er ikke længere muligt at tale med andre medcyklister.

Stien er afmærket, men den er ikke specielt god at køre på, da den er hullet og lappet. Det tager opmærksomheden fra omgivelserne, at blikket må rettes mod stien og dens hullede underlag.

Cykelruten passerer forbi en helikopter-platform 'Downtown Manhattan Heliport' og flere piers, med anlægskajer. I det fjerne øjnes de første to af East Rivers Broer, Brooklyn Bridges og Manhattan Bridge.

Fig. 4.1 Når Manhattans sydlige spids er passeret ved færgeterminalerne kommer East Rivers første broer ind i synsfeltet. Først i billedet den ældste bro, Brooklyn Bridge, der hvælver sig højt op over East River, der ikke er en flod men et sund.

Dette er virkelig Manhattan Waterfront Greenway's mobilitetsknudepunkt: Turbåde, rutebåde, taxabåde, helikoptere, biler og cykler – og under jorden findes et tæt net af subway forbindelser.
Stien krydser de mange færgeanlæg, hvis både forbinder Manhattan med de omkringliggende øer og forstadsområder – og som giver tilgængelighed til Financial District og World Trade Centret.
På denne strækning er der ikke meget 'greenway' over stien og det urbane miljø. Til gengæld tilbyder ruten en oplevelse af den travle by med hverdagsrelaterede gøremål og især hverdagens mobilitet.

Stien løber parallelt med den viadukt, som bærer FDR Drive. Lige før South Sea Ports historiske område svinger den ind under viadukten. Da der både er vejreparationer og andet i gang under broen, må farten atter dæmpes. Det langstrakte rum har bærende søjler så langt øjet rækker. Perspektivet skaber billeder på nethinden af alle de film, der har haft biljagter under viadukterne – ind og ud mellem stolper og oplagrede boder og tønder.

4.1 Skibsmuseum og turist destination på Pier 17

Langs floden dukker Pier 17 op med en bygning fra 1980'erne. På den sydlige side af bygningen er anlagt en havneplads med billetkontorer, cykel-

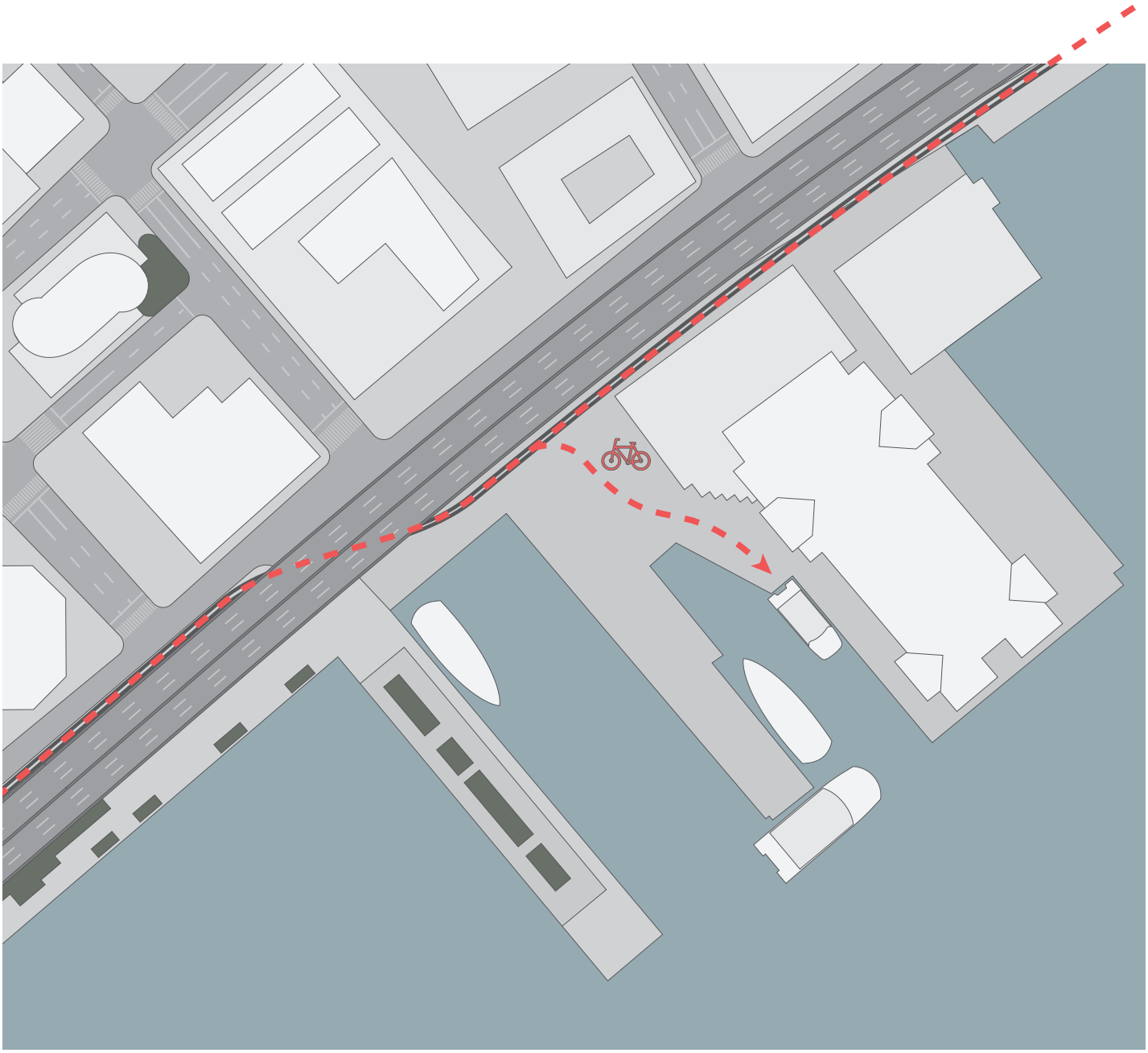


Fig. 4.2 Kort over pladsen og pakhus ved Pier 17.



udlejning mv. Havnepladsen er belagt med svære planker, der løber helt ud og møder cykelstien.
I det tilhørende havneanlæg er 3 - 4 store og mindre træskibe fortøjret.
Havnepladsen ligger i læ, og det er varmt på plankerne. Flere gæster har lagt sig på plankerne og slikker sol denne hverdag i oktober. Hæves blikket lidt fra cafebordenes gæster, de store skibe og de mange detaljer, så får man øje på højhusene i Financial District. De er store og dominerer synsfeltet. Som et urbant bjergmassiv i glas og stål, danner de en markant urban væg. Materialer og arkitektonisk formsprog kontrasterer Pier 17's træflader og museale detaljer. (Observationer den 10.10; 16.19; 26.11 2012)

Pier 17 ligger tæt ved Brooklyn Bridges. Der er kun en kort gåtur hen til en elevator, der bringer fodgængere op på broen, netop der hvor broen starter sin tur ud over East River.
Det sparer turisterne for en lang tur ind midt i Financial District for at finde brolandingen.

Fig. 4.3 FDR drive er på flere lange strækninger ført op på en viadukt. Rummet underneden er mørkt, og der lugter af benzin og tis.

Fig. 4.4 Pier 17 er et af de første forsøg på at åbne den gamle industrihavn for besøgende. Bygningen indeholder restauranter, cafeer, tøjbutikker og souvenir shops, og opleves her 15-20 år efter at det er åbnet, som alt for turistpræget. Observationer giver da også et fingerpeg om, at stedets gæster stort set består at de turister, der bliver sat af turistbusserne under viadukten – og så turister på cykel. (Observationer den 10.10 ; 16.19; 26.11 2012)




MALTS
ATM
HARBOR TOURS
NEW YORK WATER TAXI


CIRCLE LINE
HARBOR CRUISES
SEAPORT MUSEUM
CIRCLE LINE


PRIVATE CHARTERS AND EVENTS


nywatertaxi.com
HOP ON HOP OFF
enjoy the ride
PACIFIC GRILL
Happy Hour
Red Wine 6.00
White Wine 6.00
Champagne 8.00



Er man på cykel må man ind i Financial District, hvis man vil over Brooklyn Bridge.
Ud for Pier 17 er der en forbindelse ind i området ved Fulton Fish Market.

En tur op gennem Financial Distrikt på cykel er noget af en æstetisk oplevelse, der sætter sig i kroppen. Man føler sig helt mast af bygningskroppene, der står så tæt, at himlen kun anes som en smal stribe højt, højt oppe.

Her kommer intet sollys ned i gaden – og ingen af de nye lejligheder får et solstrejf ind af vinduerne. Det virker uvirkeligt, at det er muligt at bygge så tæt, og så højt.

Fortsætter man i nordlig retning ad Manhattan Waterfront Greenway, kommer man op langs East River Park. Det første stykke af ruten foregår langs

Fig. 4.5- 4.6 Udlejning af cykler – der reklameres med en tur over Brooklyn Bridges. Men det er også muligt at komme på Jazz sejlads på East River, eller tage den af de små færger – Circle Line eller East River Ferries - der sejler i pendulfart zik -zak op ad floden på strækningen mellem Pier 17 og op til 34 th Street. Cyklerne kan tages med – og oplevelsen er formidabel – ikke mindst om aftenen, når lysene tændes i skyskraberne på Manhattan og i Brooklyn.

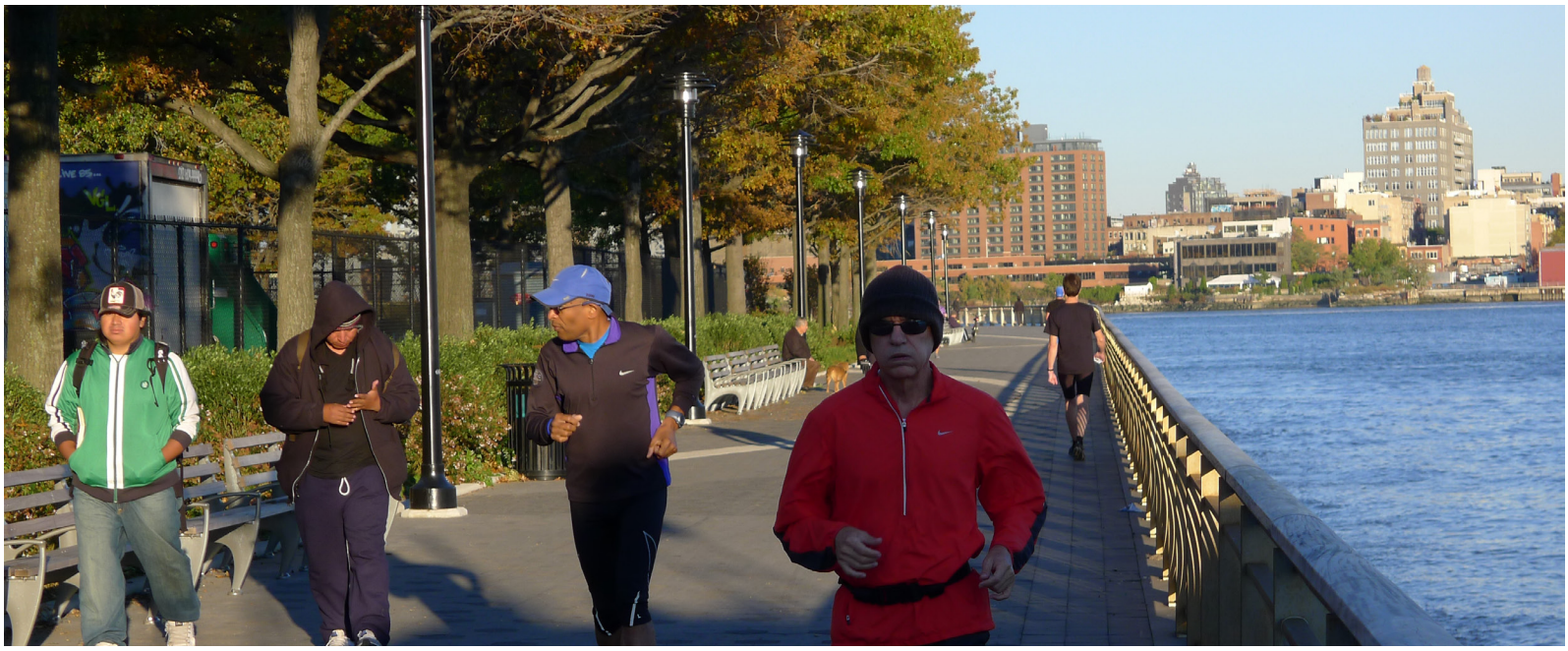
Fig. 4.7- 4.8 Pier 17. De sydvendte restauranter er populære. De serverer 'sea food' til turistpriser.

Fig. 4.9 Kajanlægget ved Pier 17 med de gamle 2 og 3 mastere. I baggrunden Financial District.






PIER 17



FRD drive - viadukt, der huser en del hjemløse. De slæber sig af sted med deres enkelte ejendele i plastikposer, de sidder på bænkene eller tager sig en lur. Lugten af fattigdom hænger i næsen.
Mellem Brooklyn Bridges og Manhattan Bridge bliver der mere åbent. Cykelstien følger vandet og på den anden side af FDR Drive, kommer de første af en serie af meget store sociale boligbebyggelser.

4.2 East River Park – 'folkets park'

Hvor kysten drejer mod nord før Williamsburg Bridge fører Manhattan Waterway Greenway ned til vandet gennem et lille område med nedlagte industrier. Bag en indhegning er er der garager og

Fig. 4.10- 4.11 De smalle gader levner kun plads til et snævert kig fra Financial District mod sejlskibene ved Pier 17.

Fig. 4.12 Pier 17 set fra nord ved elevator til Brooklyn Bridge

Fig. 4.13 Beboere fra Lower East Village på joggingtur langs East River.

Fig. 4.14 Også langs østsiden af Manhattan benyttes MWGW som hverdagsrute. Stien drejer ned langs vandet mellem Brooklyn Bridge og Manhattan Bridge og passerer forbi et amfiteater og en række tennis baner. Efter Manhattan Bridges er der et lille anlæg med mange skulpturer af søløver, der benyttes af børnene til at lege på.

Fig. 4.15 Opbevaring af biler og andre kørestøjer.





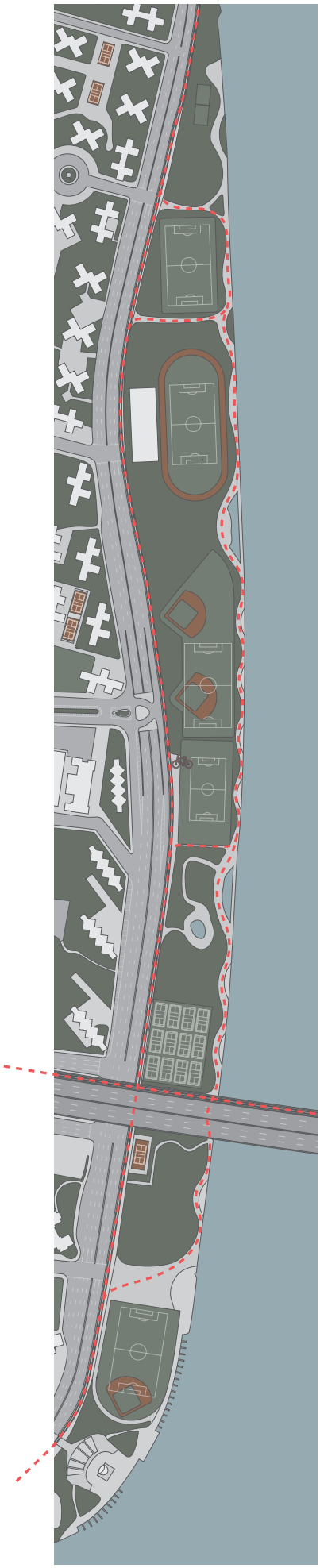


Fig.4.16 Kort af East River Park med de mange sports- og rekreative programmer.





blikskure, hvor der opbevares biler. Måske er det også et værksted. Det er den sidste rest overskudsareal, inden East River Park.

East River Park er anlagt langs East River fra Montgomery Street i syd til 10th. i nord.
Det seneste design med de nyeste anlæg, broer og møblering blev indviet i 2010.

East River Park er dog langt fra nogen ny park. Allerede i 1930'erne da Robert Moses designede FDR-Drive (Franklin D. Roosevelt Drive), var det ham magtpåliggende, at anlægge en park mellem vejen og East River. Begrundelsen var, at FDR-Drive kom til at gå gennem Lower East Villages, der i forvejen var et tæt bebygget kvarter uden friarealer. Hans idé var således at kompensere for vejen og biltrafikken med en havnepark.
Da der ikke var plads nok til en promenade og opholdsarealer på den smalle strimmel jord, der blev til overs, efter at FDR Drive var anlagt, lykkedes det for ham at komme igennem med en vision om

Fig. 4.17- 4.18 Baruch Place ligger hvor det første offentlige badehus med gratis adgang blev opført i 1901 betalt af Dr. Baruch. Lægens ide´ med at opføre et badehus kom efter, at han havde registreret, at de fattige immigranter blevet stuvet sammen i Lower Easts i små lejligheder uden bad. I slutningen af 1800tallet var der ifølge lægen 79 familier om et bad. Senere opførte hans søn boldbaner og fritidsaktiviteter i området. Denne tekst er del af 'Park' (NYC)s historiske skilte projekt, og kan læses på skilte i parken.



at bygge en beton platform 10 fod ud i vandet i 20 blokkes længde.
Det er på denne platform, at parken blev anlagt, og gjorde en ende på mere end 100 års havne – og industriaktiviteter:

> *"Well before the Hudson River became a depot for the shipping industry, the East River provided a safe harbor for numerous shipping interests in the early days of colonial settlement. By 1825, the area was marked by an active shipbuilding industry, boisterous masses of sailors, and a number of active municipal waterfront markets. In the mid-19th century, as sea trade moved to the deeper channels of the Hudson River, docks gave way to factories, and then, in the late 19th century, to tenements. By the time Moses developed his plan for the park, the southern East River waterfront was dotted with slaughterhouses, glass factories, power stations, and railroad yards."* Denne tekst er del af *'Park' (NYC)s historiske skilte projekt, og kan læses på skilte i parken.*

East River park har undergået en del forandringer i løbet af årene. I 1949 blev FDR Drive udvidet, hvilket betød, at der røg et stykke af parken i den sydlige ende ved Montgomery Street. I 1941 blev der anlagt en udendørs scene, der op gennem 50'erne fungerede som friluftsteater, hvor der blev



spillet teater, og hvor skolebørnene holdt koncerter og meget mere. Det var en scene, der i høj grad var bydelens scene. I nogle år forfaldt scenen og blev lukket i 1980'erne, indtil den blev renoveret og genåbnet i 1990'erne.
Igen i 60'erne blev der taget noget af parken til en udvidelse af East Street og i samme periode blev der lavet fodgængerbroer fra boligbebyggelserne i Lower East til parken [Nycgovparks_East River Park, 2012].

Nabobebyggelserne til parken er de store sociale bebyggelser, der har til formål at tilbyde gode boligforhold til de dårligst stillede beboere i Lower East. Flere blev opført allerede i 1920'erne som punkt- eller stokbebyggelser med boldbaner og friarealer mellem bygningerne. En af disse bebyggelser er Baruch Place, der er lokaliseret hvor det første offentlige badehus med gratis adgang blev opført i 1901, betalt af Dr. Baruch.
Lægens idé med at opføre et badehus kom efter, at han havde registreret, at de fattige immigranter blevet stuvet sammen i Lower East i små lejligheder

Fig. 4.19 Baruch Place, med de karakteristiske røde blokke og udluftningskanaler, er en karakteristisk bebyggelsestypology langs East River Park. Boligområdet har egne friarealer.

Fig. 4.20 Manhattan Waterfront Greenway mellem FDR Drive og boldbanerne - det er den hurtige og direkte rute.







uden bad. I slutningen af 1800-tallet var der ifølge lægen 79 familier om et bad. Senere opførte hans søn boldbaner og fritidsaktiviteter i området. Denne tekst er del af 'Park' (NYC)s historiske skilte projekt, og kan læses på skilte i parken.
Man fornemmer historien, når man cykler forbi de gamle anlæg i East River Park, og bag trætoppene skimter de røde boligblokke.

MWGW giver, på samme måde som langs Hudson River, også her langs East River mulighed for at vælge mellem en direkte rute, der løber mellem FDR River og East River Park – og en rute, der er en kombineret gang- og cykelsti helt ude langs vandet.

Fig. 4.21 De store åbne flader ned mod East River er indrettet med flere store fodboldbaner.

Fig. 4.22 Sportsbane med tribune. Som det anes bagerst i billedet er parkens baner adskilt af høje træer og små opholdsarealer

Fig. 4.23 Mod nord er der udsigt over andre sportsbaner til nye fabrikshaller i Williamsburg.

Fig. 4.24 De gamle industrier på East Side er væk, men industrihistorien næres af udsigten til det de store fabriksanlæg, som stadig ligger i Williamsburg i Brooklyn. Produktionen er nedlagt og lokale kræfter i Williamsburg arbejder for at omdanne komplekset til kultur og kunstcenter.


Domino
SUGAR


BIKERS, PLEASE
STOP, DISMOUNT
AND WALK
www.nyc.gov/parks







East River Park består hovedsagelig af store og mindre sportsanlæg. Masterplanen for parken udlægger imidlertid en række mindre opholdsarealer mellem banerne. De har flere funktioner. Med store træer og kystnær vegetation opdeler de området, så boldbanerne ikke synes som endeløse sletter. De skaber desuden små opholdslommer for de brugere, som ikke er sportsudøvere, eller træner på baneanlæg.

Mellemrummene er indrettet med borde og stole, så den medbragte madpakke kan nydes i disse små parklommer. Endelig løber der tværgående stier i mellemrummene, hvilket giver adgang til vandet fra den bagvedliggende bebyggelse.



Promenaden langs vandet benyttes flittigt det meste af dagen af cyklister, fodgængere, løbere og af folk der står med fiskestangen. Ud for et lille anlæg, hvor man kan leje en cykel, er der en lille bugt med en bro over. Broens belægning består af en rustfri stålrist, der får cyklen til at ryste – det giver lige en ny dimension i oplevelsen.

Fig. 4.25- 4.26 Ny bro over en lille bugt

Fig. 4.27 Et andet eksempel på et lille anlæg mellem boldbanerne.

Fig. 4.28- 4.29 I et lille grønt anlæg mellem boldbanerne er der skabt adgang til East River. Her ligger en bod, hvor der i sommerhalvåret kan lejes cykler. Det vrimler med frække egern.











Et par lokale beboere har deres fiskeplads. De står her ofte. Deres cykler er indrettet til fisketuren med kurve og tasker. Et blik op langs promenaden viser, at der er mange der bruger tiden på samme måde, og samtidig bidrager til husholdningen. (Observationer 10.10.12 / 16.10.12 / 26.10.12)

Der er mange oplevelser langs ruten - de mange unge, løber eller cykler. Fiskerne med deres fangst, bådene på vandet. Men også alle sportsaktiviteterne, giver den forbipasserende en oplevelse.



Fig. 4.30 På vandet sejler en turbåd forbi.

Fig. 4.31- 4.32 Der fiskes rigtig mange steder langs cykelstien. Cyklen fungerer som transportmiddel og lager for redskaber, madpakker og de fangede fisk. Men kan fisken spises? Det er der delte meninger om. I en diskussion på internettet peger flere debattører på, at vandet er stærkt forurenet – mens andre mener, at East River jo blot er et smalt sund med god gennemstrømning, som fiskene blot svømmer igennem. Derfor når de ikke at tage skade.

Fig. 4.33 Parken møder stien i en bølgende bevægelse, der skaber rum til ophold.

Fig. 4.34 Ud for 6th Street er der et stort stadium med løbebaner og fodboldbane. Til anlægget er knyttet et klubhus med omklædningsfaciliteter, bad mv.
Det er et gammelt anlæg, men det er renoveret. I baggrunden boligbebyggelserne.

Fig. 4.35 En snæver passage ved 14th Street forbi kraftværket og dets anlæg for udledning af kølevand.

Fig. 4.36 Borde og stole er opsat langs stien og især ud for boldbaner og stadium. Stolene kan drejes, således at man selv kan bestemme, om man vil se ud over vandet eller dreje sig og se en fodboldkamp eller et løb.







Her mødes den unge studerende og den arbejdsløse. Det er muligt at følge med i det hele, selv i sportskampene, for alt er indhegnet med transparente hegn. East River er et væsentligt public domæne for hverdagslivet på East Side.

Ved 10th Street slutter parken. De to stier, den langs FDR-Drive og den langs vandet, føres sammen og ud på FDR-Drive i et smalt midlertidigt spor. Sporet er indhegnet. Det gælder om at 'holde tungen lige i munden' når modkørende skal passeres, for pladsen er virkelig trang.
På venstre side af FDR Drive tårner et gammelt kraftværk sig op – det understreger at selvom cykelruten er en 'greenway', så fortæller den ikke kun historier om parker og smukke haveanlæg – den fortæller i lige så høj grad historier om hverdagslivet i byen og om de dynamiske processer, der skal til for at holde millionbyen kørende.

De første gange jeg passerede kraftværket bemærkede jeg mig, at det umiddelbart så gammelt og udslidt ud.
I november 2012 sendte Stormen Sandy vand ind over anlægget og brændte flere relæer af, med det resultat, at store dele af Lower Manhattan og Midtown var uden vand, varme eller el.
Når jeg i ugerne efter hændelsen passerede værket, kunne jeg ikke lade være med at tænke på, hvor dårligt et beredskab New York har til at klare de nye klimaudfordringer, og hvor forældet store dele af byens teknologiske infrastrukturer er.

4.3 Stuyvesant Park Cove – en mini park mellem FDR Drive og East River

Manhattan Waterfront Greenway er ført videre nordpå langs en kombineret cykel og gangsti, der er klemt inde mellem vandet og FDR Drive, der på

Fig. 4.37 Et kraftværk dominerer synsfeltet. Bygningskroppene er enorme.

Fig. 4.38 Mellem bygningskroppene går 14th Street. Der er et fint kig ned langs bygningerne til den bagvedliggende bydel – East Village.

Fig. 4.39- 4.40 Stien har sit eget traché og sit eget arkitektoniske udtryk med de røde klinker og de transparente rækværker, der både gør det muligt at sanse vandet og bilerne.



















dette sted kun ligger en halv meter over stien. Bilerne er tæt på og de kører stærkt og efterlader rummet temmelig støjplaget.
Stien har ændret karakter. Der er tale om et regulært transport- eller mobilitetsrum uden opholdsarealer. De røde klinker giver en varm glød, og er med til at definere stien som et selvstændigt rum. Et arkitektonisk virkemiddel, der fungerer godt her, hvor der ikke er plads til mange bænke og træer.

Stiens kvaliteter er også, at her er fri udsyn over vandet og til den bagvedliggende by. Det er således muligt at opleve, hvorledes Midttowns boligbebyggelser på den anden side af vejen danner en arkitektonisk kant mod byen. Mellem vejen og bebyggelsen er der et stadium og en stor åben parkeringsplads.
I det fjerne tårner Empire State Building sig op, ligesom Midttowns højhuse tegner sig mod horisonten ud over floden. Der er ikke nogen bænke.

Fig. 4.41- 4.46 Der er en fisk på krogen. Den må hentes ind og det kræver sit. Men så er det også en stolt fisker, der kan vise sin fisk frem. (Observationer 10. oktober 2012)

Fig. 4.47 En mand har taget sin egen solstol med, og har placeret sig i et lille hjørne - ved indgangen til parken - hvor den sene eftermiddagssol stadig kan nydes. (Observationer 10. oktober 2012)

Fig. 4.48 En indskrift i belægningen fortæller, at stien nu fører ind i Stuyvesant Cove Park.



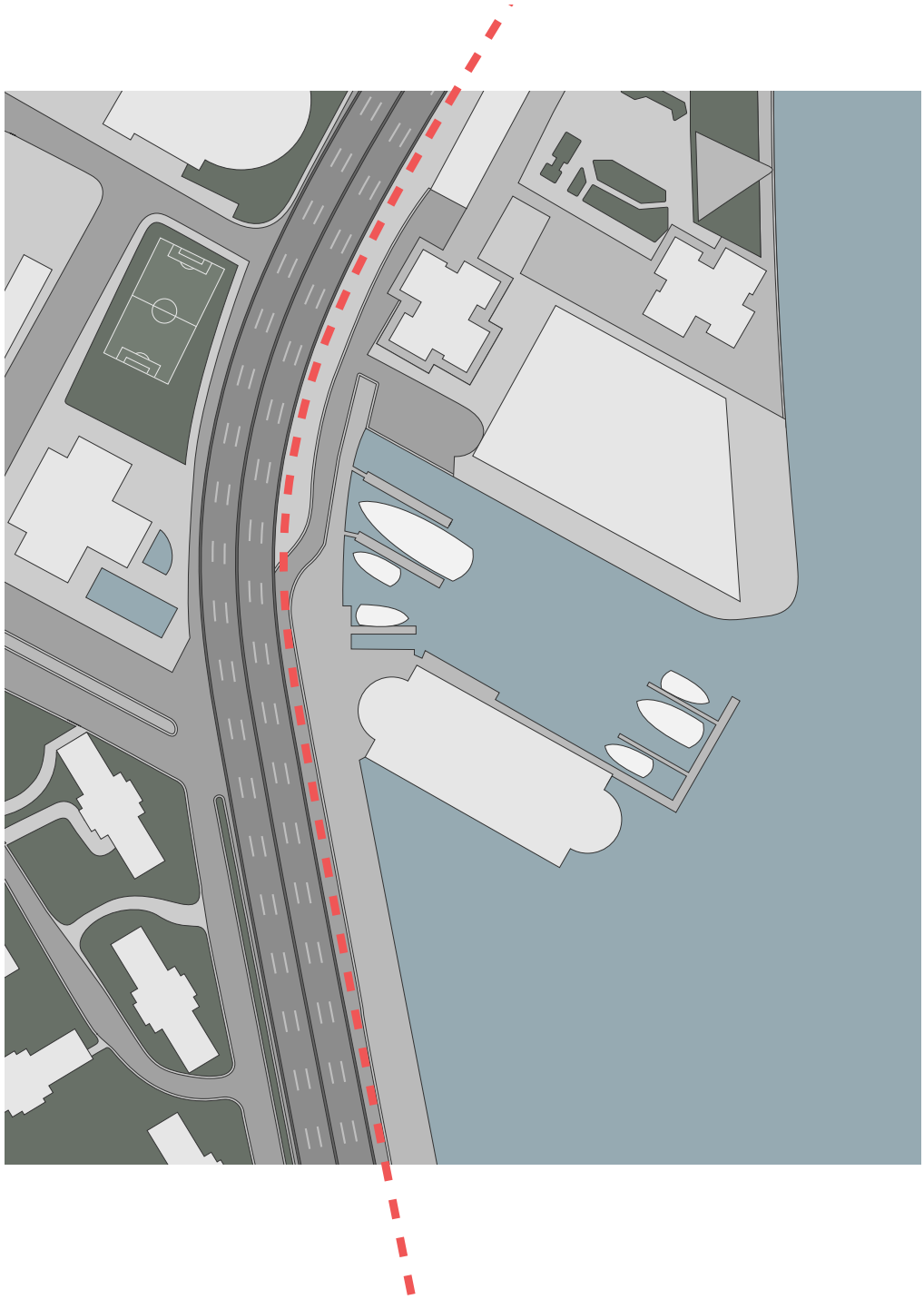


Fig. 4.49 Kort over Stuyvesant Cove Park.









Også her er der fiskere, der forsøger at få en fangst med hjem. En ældre mand står her hver gang jeg kommer forbi med sin cykel og sit fiskegrej.
Første gang jeg møder ham er den 10. oktober, hvor han pludselig har fået bid. Jeg står af cyklen og fotograferer processen. Bagefter snakker vi lidt sammen. Han er ikke god til engelsk; men jeg forstår, at han bor nede i East Village, og at han ofte står netop her og fisker, fordi dette sted er godt at fiske.

Stien løber i en s-formet blød bue mod nordøst. Den følger kysten. Ud for Stuyvesant Town kører man ind i en smal park. Adgangen er markeret med et belægningsskifte på stien.

Her er ikke meget plads, og solen forsvinder allerede midt på eftermiddagen, men med lidt opfindsomhed, er det muligt at finde en lille solplet.

Fig. 4.50- 4.51 Vælger man at køre langs FDR Drive kører man under vejen, der atter er hævet på en viadukt. Under viadukten er der parkering.

Fig. 4.52 Stien langs vejen har også små opholdslommer, der dog ikke forekommer særligt behagelige, da de kobler sig direkte på parkeringsanlægget under viadukten. Støjen er infam og også her lugter der at benzin og tis.

Fig. 4.53 Få meter fra viadukten og parkeringsarealerne er der opholdsarealer, der fungerer som 'hide away' fra det pulserende byliv.



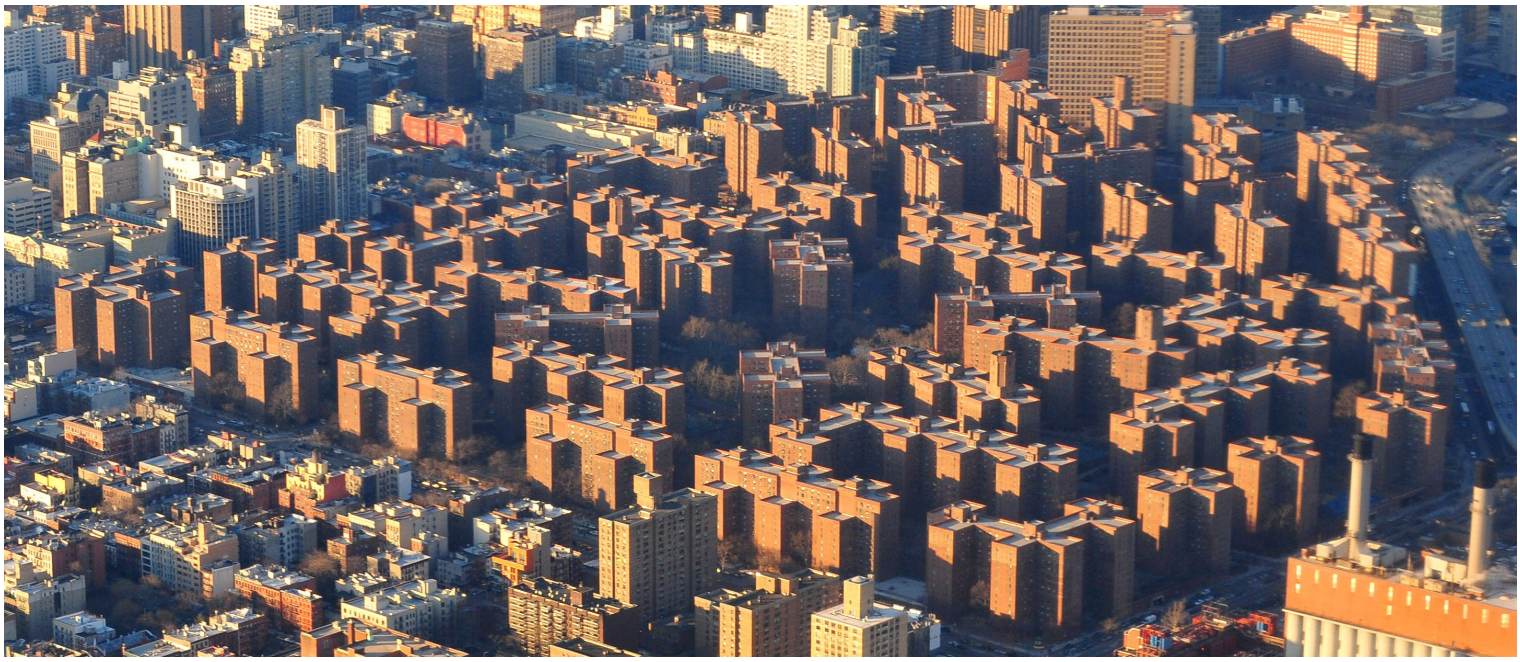


Ved Stuyvesant Cove Park deler stien sig atter. Man kan vælge at køre langs FDR Drive eller ned til floden, hvor stien snor sig. Det bølgede forløb tilladeer, at der snart er opholdsmuligheder ved floden foran stien og snart i en lille lund bag ved stien.

Parken opleves ikke som værende særlig stor, og man er hurtigt igennem den på cykel; men der er til gengæld gjort meget ud af designet af de få kvadratmeter park, der er. Den smalle 'platform' er beplantet med naturlig, kystnær vegetation i forskellige højder og nuancer. Opholdspladserne er belagt med natursten, som giver en fornemmelse af tyngde og soliditet.
Stuyvesant Cove er ifølge informationstavler byget på opfyld fra en nu nedrevet cementfabrik, der lå halvt ude på floden. En række rådne stolper fra en tidligere pier løber i et uensartet mønster ud i vandet. De skaber en forbindelse mellem nutid og fortid.
Parken er et lille rum for nydelse og for læring. Her dufter dejligt og udsigten fejler heller ikke noget.

Fig. 4.54 Udsigten fra Styvesant Cove Park mod nord op langs East River. I baggrunden Queens Borough Bridge og Midttown ved FN bygningen.

Fig. 4.55 Hvor parken ender er der en forbindelse ind til boligområderne Styvesant Town og Peter Cook. På billedet ses forgængerovergangen og det lille vagthus ved indgangen til bebyggelsen.



Mod Nord er der et langt kig op til Queens Borough Bridge og Roosevelt Iland, og mod øst ser man over på Williamsburg og Green Points fabriksanlæg, der efterhånden udskiftes at nye høje boligtårne. Informationsskilte fortæller industrihistorien om de nye og gamle anlæg på kysten på den modsatte side. Der er også skilte, der fortæller om parkens tilblivelse og planter.

Stuyvesant Cove parken er ikke nogen velbesøgt park. Ved observationer er det konstateret, at de besøgene er enlige voksne, der sidder og læser eller arbejder på en pc. Det er der flere grunde til. En af forklaringerne er formentlig, at der ikke er meget at foretage sig for børn eller børnefamilier.

En anden forklaring kan også være, at de store boligbebyggelser, der på denne strækning ligger ned til East River, er velforsynede med egne friarealer.

Stuyvesant Town, en bebyggelse så stor som en dansk provinsby

Stuyvesant Town er en bydel på 22.000 indbyggere. Med søsterbebyggeslen Peter Cooper kommer det samlede indbyggerantal op på 25.000.

En hel by i byen. Styvesant Town består af ens boligtårne eller punkthuse i røde teglsten i en stramt symmetrisk plan. Centrum for bebyggelsen er en park, der er omgivet af enkelte cafeer, biograf, børnehus og bibliotek.







Bydelen har sine egne foreninger og sportsklubber/ sportsbaner. Et privat vagtværn holder et vågent øje med friarealerne og boligerne. Tidligere fungerede de runde pavilloner ved indgangene som vagthuse. I dag er hele området elektronisk overvåget.

Følgende klip med foto er fra internettet Wikipedia

Fig. 4.56 Stuyvesant Town (bottom and left) and Peter Cooper Village (top and right) as seen from the air over the East River looking north-west.

Fig. 4.57 Plan over Stuyvesant Town. Bebyggelsen strækker sig fra 14th Street i syd til 20th Street i nord og mellem FDR Drive i øst til 1st Avenue i vest.

Fig. 4.58 En park med et stort springvand er centrum i bebyggelsen. Parken er trimmet og pæn. Overalt er der skilte, der påbyder pæn og ordentlig adfærd.

Fig. 4.59 På stierne rundt om parken bliver børn og ældre luftet af barnepiger og medhjælpere, som ikke selv tilhører den bedrestillede hvide mellemklasse.

Fig. 4.60 I hjørnerne mod parken er indrettet fælles arealer, en biograf/ teatersal på et hjørne, et bibliotek på et andet, et børnehus på det tredje og en cafe på det fjerde hjørne. Alle fællesarealerne har fået et designmæssigt løft med nye glaspartier og med klassiske danske designermøbler. Det er en indikator på, at de bedrestillede er rykket ind i bebyggelsen.

Fig. 4.61 Det private vagtværn er kontant i bevægelse og overvåger den mindste uhensigtsmæssige aktivitet.
Her er en vagtmand fotograferet ud for en lille skøjtebane, der er ved at være klar til vinteren.







(26.10.12). Det fortæller om Stuyvesant Town og Peter Cooper Village:

"Stuyvesant Town—Peter Cooper Village is a large private residential development on the East Side of the borough of Manhattan New York City, and one of the most iconic and successful post-World War II private housing communities.
Stuyvesant Town, known to its residents as "Stuy Town",[1] was named after Peter Stuyvesant, the last Director-General of the Dutch colony of New Amsterdam, whose farm occupied the site in the 17th century. Peter Cooper Village is named after the 19th century industrialist, inventor and philanthropist Peter Cooper, who founded Cooper Union. The complex, which was planned beginning in 1942 and opened its first building in 1947, replaced the Gas House district of gas storage tanks." [Stuyvesant Town, 2012]

Boligerne var, da de blev bygget i midten af 1940'erne, tiltænkt den hvide arbejderklasse. I dag er en del af lejlighederne solgt som ejerlejligheder, og det er den bedrestillede middelklasse, der rykker ind.
I den noget mindre nabobebyggelse, Peter Cooper, var boligerne udelukkende forbeholdt hvide. Også her er det de bedrestillede, der har slået sig ned.





Selvom boligtypologien ligner dem, der blev bygget i East Village og Lower East Village, så har målgruppen således været en anden. Der er også stor forskel på vedligeholdelsesstandarderne og på de servicefaciliteter, der tilbydes.

Anlægget ved Stuyvesant Cove Park slutter med en lille asfalteret plads med en pavillon, der om sommeren er base for teater, dans og musik – når der ikke er arrangementer på pladsen ligger den øde hen og danner rumligt og æstetisk overgang til en benzinstation og et parkeringshus ved 23th Street. Her afbrydes også Manhattan Waterfront Greenway. De næste mange blokke op langs East River, skal der cykles over busholdepladser, svingbaner, udkørsler op over fortove og på smalle midlertidige stier.

Fig. 4.62 På legepladsen I Peter Cooper-bebyggelsen mellem 20th Street og 23th Street er det også barnepigerne eller bedsteforældrene, der er ude med børnene.

Fig. 4.63 En af Manhattans få benzinstationer slutter midlertidigt Manhattan Waterfront Greenway – den fortsættes igen efter Queens Borough Bridge.

Fig. 4.64 Styvesant Town og Peter Cook har en adgang til East River og Styvesant Cove Park under FDR Drive ved 20th Street. På billedet til venstre ses forgængerovergangen og det lille vagthus ved indgangen til bebyggelsen.

Fig. 4.65 Midt på en lille asfalteret plads ligger en pavillon, der benyttes til performances. I baggrunden den nordlige del af Stuyvesant Cove Park.



4.4 Opsamling – Manhattan Waterfront Greenway (East)

Manhattan Waterfront Greenway er langs East River meget forskellig fra strækningen langs Hudson River.
Begge steder er der parker, sportsanlæg og små opholdslommer. Og begge steder blandes det urbane landskab, som der cykles igennem, af grønne anlagte parker, pladser og fungerende industrianlæg og infrastrukturelle anlæg. Programmerne er en blanding af hverdag og fritid.

Forskellen mellem de to strækninger består bl.a. i de designmæssige muligheder. Langs East River, er der – ud over Pier 17 - ikke piers ud i vandet. Parkstrimlerne er flere steder temmelig smalle og er bygget som en terrasse ud over vandet. Ved Hudson River giver de mange piers mulighed for at bygge anlæg og byrum ud i vandet – ud fra kysten; hvilket åbner for interessante rumlige potentialer, bl.a. muligheder for at designe parker og pladser på langs og på tværs af vandkanten.

Anlægget langs Hudson River er etableret i 90'erne og indenfor de seneste 10 år. Det er stadig velplejet og velholdt. I modsætning hertil, er mange strækninger langs East River forfaldne. Der er huller i belægningerne, vejarbejde, afspærringer og midlertidige forlægninger af stien. Desuden føles motorvejen meget tæt på, og støjen fra trafikken er meget nærværende.
Parkanlæggene langs East River er derimod fine og nyanlagte. Der er lagt stor vægt på at skabe mulighed for kropslig udfoldelse, men programmæssigt er det ikke så varieret. Det er bane på bane til forskellige former for holdsport.

Langs East River er der ikke så mange betalings anlæg og golfbaner. Brugerne er først og fremmest beboerne i Lower East og East Village. Observationer langs strækningen giver et fingerpeg om, at det er hverdagsbrugen af områderne langs stien, der dominerer. De koncerter og teaterstykker, der opføres på de mindre scener, er ifølge informationstavlerne i området, knyttet til lokale foreninger og skoler.

Langs Hudson River giver Pier 64 mange besøgende fra hele Manhattan, ligesom turistbådene ved pierne og de nye kulturinstitutioner langs West Street trækker mange udenlandske turister til området.
East River Park benyttes muligvis også til udflugter på varme sommerdage, eller når der spilles kampe på sportsbanerne; men i sensommeren er det ikke ifølge mine observationer her man møder turisten - og der er ingen turistdestinationer i området.

Det er de mindre bemidlede lokale brugere fra de tætte byområder på Lower East Manhattan og deres interaktion med stedet, der giver det dets karakter. Netop forskellen på brugergrupperne, der befolker East og West siden af havnefronten, betyder, at det er to vidt forskellige oplevelser at cykle på de to strækninger af Manhattan Waterfront Greenway.
Det er langs East River, at du møder fiskeren, der står her hver dag med sin gamle cykel påmonteret hjemmelavede kurve og konstruktioner til fiskegrejet. Det er her – under broerne- at du for alvor møder fattigdommen og den hjemløse.

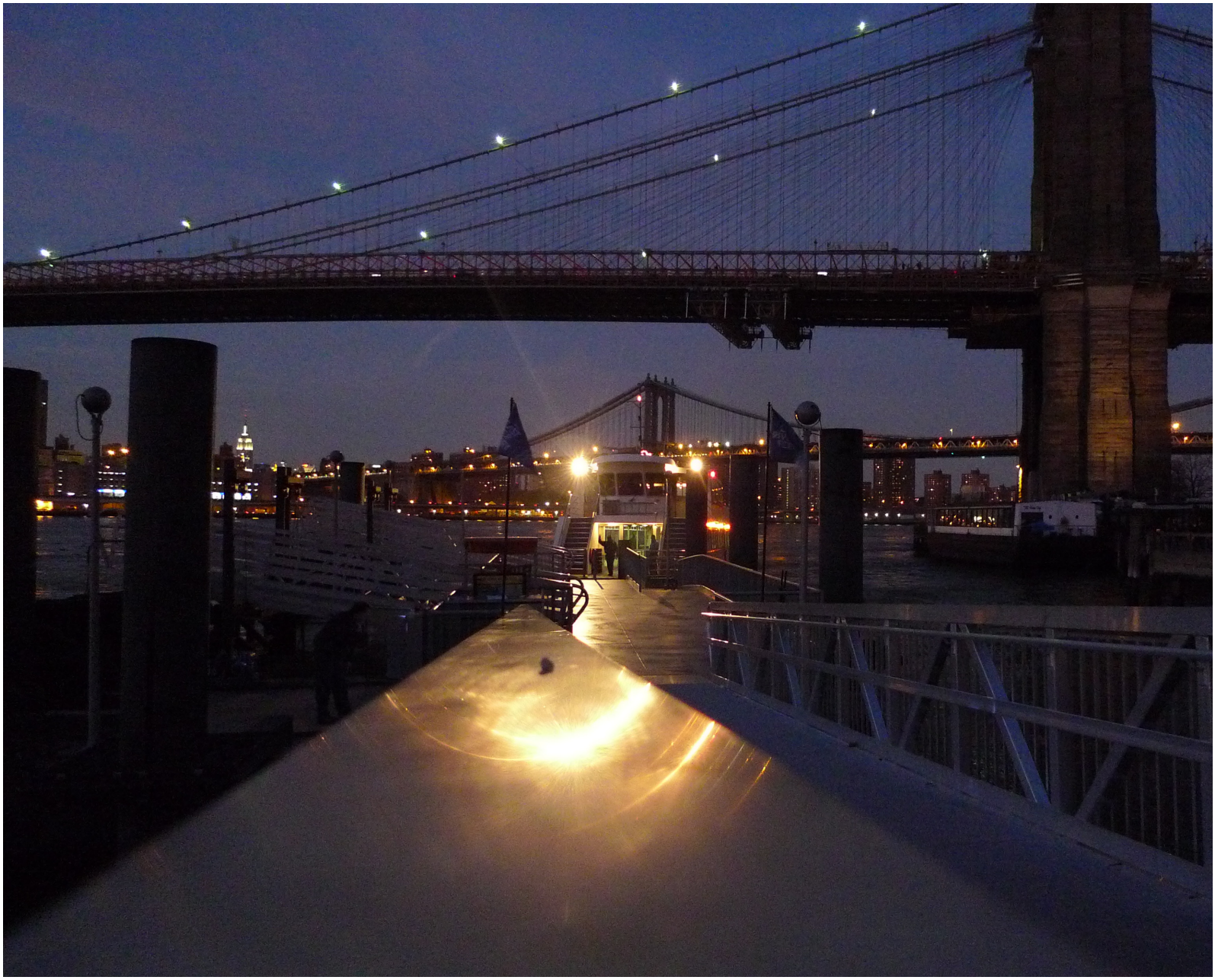
Tager man hele turen rundt på kanten af Manhattan, ledes man igennem fritidsmiljøer med meget forskellige kulturer. En tur på Manhattan Waterfront Greenway er ikke bare frisk luft og god motion. Turen giver også en seriel historiefortælling om en by og de forandringsprocesser den gennemgår. Det er en fortælling om fritidsvanerne, der forandrer sig, og om hverdagsbyens processer (affaldshåndtering, transporthubs osv.) og om industriproduktionen, der rykker til Kina; og kulturen, der rykker ind med nye produktioner og forbrugsmønstre.

Fig. 4.66- 4.67 Et hverdagsrum ved East River ud for 23th Street. Et rundt parkeringshus i et enkelt modernistisk formsprog, der kan konkurrere med Guggenheims museum ved Central Park. Et kig ind i anlægget giver en interessant rumlig oplevelse med det rå ramme om en udsigt over vandet. Lyset i loftet og den gule opstribning understreger perspektivet.


MAX HEIGHT
8FT 3IN
PRIVATE
PROPERTY
STOP



Kapitel 5: På tværs af East River



Broerne over East River, der i virkeligheden ikke er en flod men et sund, er blevet en turistdestination i sig selv. Især den gamle hæderkronede Brooklyn Bridge trækker mange turister til. Grundene hertil er flere. Dels er broen et kendt landmark eller vartegn for New York og dels har den dannet kulisse for mange spillefilm.
Desuden er det en spændende oplevelse at gå eller cykle over vandet, der forbinder Manhattan med Brooklyn. Udsigten over begge byområder er formidabel både om dagen og om natten, når lysene tændes.

I dette lille afsluttende afsnit om bikescapes i New York registreres et par af ruterne på tværs af East River: Brooklyn Bridge og Manhattan Bridge, der forbinder henholdsvis Financial District med DUMBO i Brooklyn og Chinatown på Manhattan med DUMBO.
Endelig undersøges den lille bådforbindelse, som i pendulfart bringer fodgængere og cyklister fra forskellige destinationer langs Brooklyn havnefront til forskellige destinationer på East Manhattan.

Længere mod nord forbinder Williansburg Bridge Lower East med Williamburg. Broen bruges primært til hverdagspendling mellem Manhattan og det nye blomstrende kunstnermiljø i Williamsburg.
På broen, der er dekoreret med grafitti, møder man masser af unge mennesker på cykel, men også ældre og børnefædre og mødre med cykelanhængere og barnesadler.

Fig. 5.1 Færgen lægger til.

5.1 Chinatown - en heksekedel af hverdagsaktiviteter

Turen over Manhattan Bridge starter i Chinatown. I Chinatown er cykelforholdene kaotiske, og det er lidt af en udfordrende tur. Cykelturen gennem bydelen foregår med hjertet i halsen og et årvågent blik på de kinesisk udseende bilister, der synes uden tanke for cyklister. Cykelretningerne skifter tilmed under vejs, således at turen nogle steder kommer til at foregå mod kørselsretningen – eller om man vil: i den forkerte side af vejen. Derfor må man op på fortovet på visse strækninger.
En sådan tur efterlader ikke noget indtryk af arkitektur, byrum eller byliv - man oplever kun trafikken og angsten i kroppen.

Der hersker et sandt virvar af hverdagsaktiviteter i Chinatown. De foregår på kryds og tværs af gader og fortove, og hver lille plet i Chinatown synes at blive udnyttet optimalt. Bydelen er slidt af brug. Skiltene trænger til at blive malet og bygningerne mangler renovering. Gadens belægning er hullet, og det mærkes i cyklen og i kroppen, der rystes godt. Endelig dukker afkørslen til broen op ved et marked, der myldrer af biler og mennesker.
Det er vanskeligt at afgøre om dette byrum er en plads, et vejkryds eller en rundkørsel.


PAPAYA FORMOSA


LETTUCE
LETTUCE

Vil man benytte Brooklyn Bridge skal man fortsætte gennem Chinatown og til Financial District. Den gamle Brooklyns Bridge har så at sige brug for et langt tilløb. Derfor starter tilkørslen midt i den ældste del af Financial District.

Det ville være yderst relevant at forlænge cykelmiljøet på Broadway helt ned til Manhattan Bridge eller Brooklyn Bridge.
Både fordi turen over East River er en oplevelse i sig selv, og fordi den nye havnepark på Brooklyn, giver en tiltrængt mulighed for en billig og nem søndagsudflugt for beboerne i tætte boligområder på Manhattan.

5.2 'Biking to the other side'

Manhattan Bridge er et mobilitetsrum, der kan betegnes som en trafikmaskine for hverdagstrafik. Man starter som sagt turen i Chinatown, og kan efter en rimelig stejl stigning få god fart på cyklen. Oplevelsen af fart og bevægelse understreges af den tunge trafik af biler, lastbiler og tog der passer forbi i begge retninger.
Når et tog passerer forbi, bliver man som cyklist pakket ind i et uudholdeligt inferno at lyd. Lyden forplanter sig i broens jernkonstruktion og videre til cyklen og kroppen. Kroppen farer uvilkårligt sammen og føles som i alarm. Mens krop, cykel og konstruktion dunker rytmisk – gagga dunk - gagga dunk – gagga dunk… passerer toget langsomt forbi. Flere tog passerer forbi, inden turen over broen får ende, og kroppen atter falder til ro.
Turen over East River, ender midt i DUMBO, som betyder: Down Under Manhattan Bridge Overpass.

Når mobilitetsrummet bliver en udflugtsdestination i sig selv
Sceneriet på Brooklyn Bridge er meget malerisk, og oplevelsen er som sagt helt anderledes.
Turen starter langt inde midt i det gamle Financial District. Den gamle bro fra 1880'erne har et langt tilløb og hæver sig langsomt og majestætisk over Manhattan, før den når ud over East River.

Den gamle bro er et landmark og ikon for New York. Broen er hængt op i to sæt af bropiller i granit. Mellem disse tunge og kraftige bropiller er udspændt



Fig. 5.2- 5.3 Chinatown. Hele vejen ned langs brolandingen under Manhattan Bridge breder et marked sig ud på vejen. Papkasser og trucks fylder.
Lokale beboere står i kø for at købe grøntsager. Der tales højlydt – om varerne, priser, vejret? – Det er vanskelig at afgøre, for sproget er kinesisk…

Fig. 5.4 Manhattan Bridge. Her cykler man side om side med togene, mens bilerne kører et niveau højere.

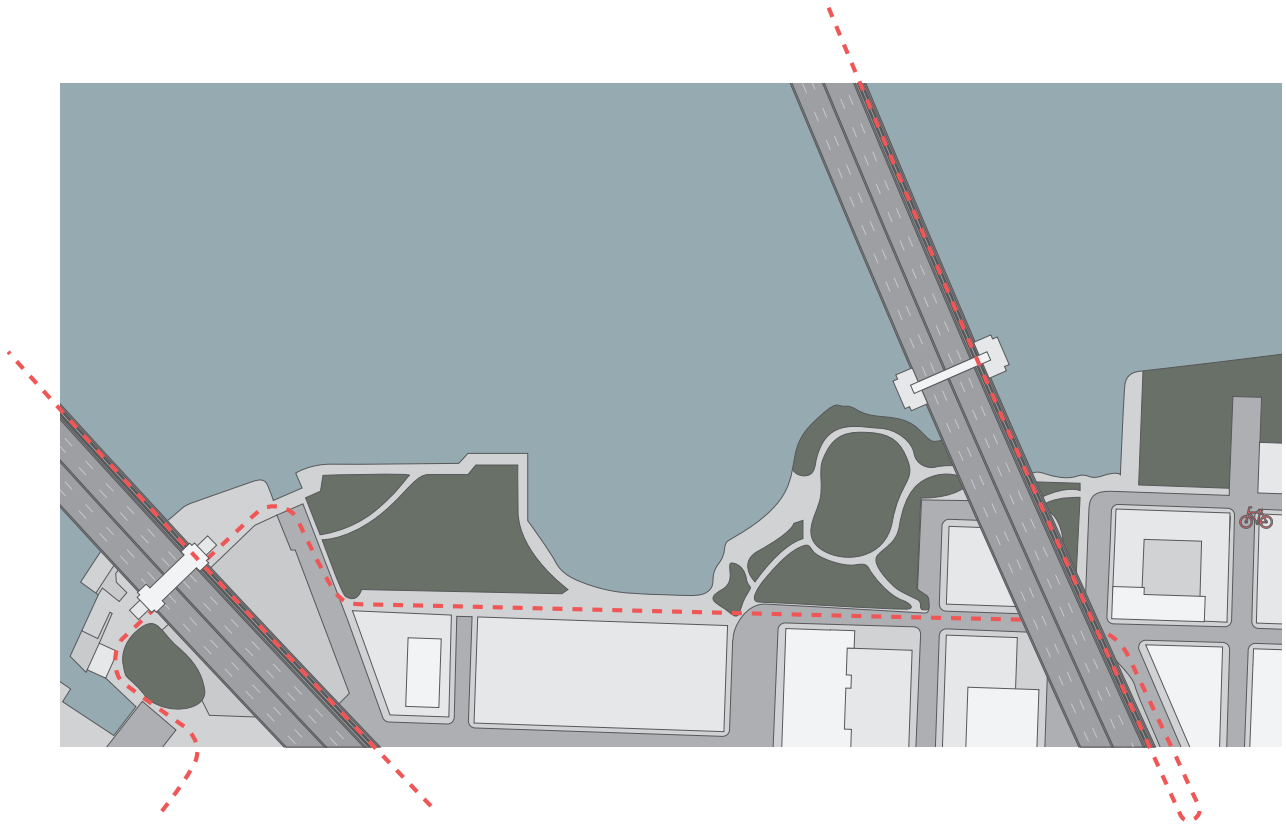


Fig. 5.5 Kort over Brooklyn Bridge (venstre) og Manhatten Brigde (højre).



to sæt kabler, der tegner store nedhængende buer mod himmellyset. De lodrette wirer, mellem kabler og broens kørebane, skaber en langstrakt, let visuel rumlighed.
Fra den smukke bro er der vid udsigt fra øverste platform højt, højt over East River.
At cykle her, er som at cykle i et himmelrum – eller ad en himmelstige. Det kan derfor heller ikke undre, at Brooklyn Bridge gennem årene har dannet kulisse for stribevis af film.

På Brooklyn-siden, falder bro-landingen langsomt, og cykelstien ender langt inde i Down Town Brooklyn. Fodgængere kan dog stige af allerede ved havnefronten ved DUMBO.

DUMBO – Manhattan i Brooklyn
DUMBO er et bevaringsværdigt industrihistorisk havneområde. Det var her en række fabrikker, dokker og haller blev etableret i 1880'erne under den dengang nye Brooklyn Bridge. De mange virksomheder var en vigtig del af hele det industriområde, der udviklede sig i Brooklyn, og i løbet af de næste

Fig. 5.6- 5.7 Brooklyn Bridge er en turist destination i sig selv, med gadehandel, filmoptagelser og tusindvis af turister, der krydser floden til fods eller langsom på cykel.
Passagen for fodgængere og cykler er samlet en etage over biltrafikken. Det betyder, at de 'bløde trafikanter' har et roligt plan at opholde sig på.





70 år gjorde Brooklyn til et af verdens førende industriområder.

Området er arkitektonisk noget for sig selv med de to store tunge industribygninger og de to gamle broer, der med sine buede hvælv 'maser' sig ind i bystrukturen og skaber en række katedrallignende rumligheder.

DUMBO - området på havnefronten i Brooklyn er blevet et nyt 'hot spot' med gallerier, cafeer, restauranter og 'food- markeder' i sommerhalvåret.
Her mødes den rå industriarkitektur med oplevelsesbyens redesign af de gamle overskudsarealer og af moderne bygningsmæssige tilføjelser til de

Fig. 5.8 Billedet viser et lille byrum under Manhattan Bridge. Over den tilsyneladende rolige plads, dundrer de tunge togvogne med korte mellemrum og sender brølende lydbølger ned over området.

Fig. 5.9 Samme byrum set fra Manhattan Bridge.

Fig. 5.10 Planerne for et samlet havnefrontprojekt mellem de to broer og længere mod syd. Som det fremgår, er en cykelforbindelse (den røde linje) en vigtig forbindelseslinje, der kobler de mange forskellige byrum og programmer for sport og fritid sammen [Nycgovparks_Brooklyn Brigde Park, 2013].

Fig. 5.11 Havnepark ved DUMBO.
Den hårde havnekant er ud for parken brudt ned og erstattet af store sten, et trappeanlæg og lidt sandstrand, der gør det muligt at 'soppe' i vandkanten og at komme ud i vandet med kajakker og små både. Der er ikke mange steder langs East River eller Hudson River, man har denne unikke mulighed for at røre og mærke vandet.




BROOKLYN BRIDGE
EMPIRE FULTON FERRY
MAIN STREET
caléxico
OPEN
Jane's Carousel
OPEN
Tobacco Warehouse
Empire Stores
Plymouth Street
Main Street
Washington Street
MANHATTAN BRIDGE
Jay Street
Water Street
York Street
F
B25
DUMBO
Bridge View Lawn
PIER 1
Vale
OPEN
Granite Prospect
Harbor View Lawn
EAST RIVER
Old Fulton Street
BQE
B69
Squibb Park Bridge
OPENING FALL 2012
High Street
A C
Pier 1 Basin
POP UP POOL
PIER 2
OPENING FALL 2013
High Street
A C
Columbia Heights
DOWNTOWN BROOKLYN
Clark Street
2 3
PIER 3
OPENING FALL 2013
Brooklyn Heights Promenade
Interim Greenway
PIER 4
Cadman Plaza We





gamle tunge bygningskroppe. Overalt vidner nye designs af facader og butiksindretninger om de forandringer, der er sket i kvarteret.

Udviklingen har været på vej siden 1970'erne, hvor de første kunstnere flyttede til området.
Her etablerede de små udsalg af vintage tøj og 'second hand' designermøbler. Små værksteder dukkede op i de tommer haller, og de første gallerier blev åbnet; men der skulle gå godt 20 år før DUMBO i 2000 blev tilføjet det regionale register for historiske steder.
Snart herefter tog planerne om at anlægge en offentlig park på havnefronten form. De første områder er allerede taget i brug, mens områderne videre syd for Brooklyn Bridge stadig er under konstruktion.

DUMBO er blevet mondænt. Investeringerne og de kulturelle interessenter fra Manhattan er sprunget over East River og har indtaget nyt land. Turister og gæster følge efter – og cykelruten over især Brooklyn Bridge er i forlængelse af udviklingen blevet en ny turistdestination.

The Image of Manhattan – Parken der brander Manhattans berømte skyline

Krydser man under Manhattan Bridges og søger mod havnen, bevæger man sig fra snævre og mørke gader og fra skyggen af broen og dens ka-





tedrallignende rumligheder ud i et åbent nyt 'waterfront-landskab'.
Foran de gamle pakhuse på havnefronten og mellem de to broer er for nylig skabt en ny oase. Den er ikke overvældende stor, blot en trekant med en karrusel forbundet via en cykel og gangsti med en anden trekant med en grøn park. Begge områder skubber sig ud i vandet.

Området er blevet et populært udflugtsmål med de nye græsarealer; en lille park med nyplantede træer og små slyngede stier; et picnic område; en lille legeplads og et område med udendørs svømmebassin for børn.
På havneområdet mellem de to broer er anlagt

Fig. 5.12 Havneparker er som regel meget horisontalt orienteret, men på dette sted skaber broen en storskala vertikal rummelighed. Mens grupper af nyplantede træer skaber mindre rumligheder i det store rum. Rum i rum.

Fig. 5.13 Syd for Brooklyn Bridge og langs Brooklyn Hights er anlægsarbejdet i gang. Snart står endnu en strækning med cykelstier, gangstier og små parker færdig.

Fig. 5.14 Cykelruterne har gjort det muligt på kort tid at nå dette lille nydesignede åndehul fra de tætte boligområder på Manhattan.





et område med store betonfliser og lidt græs. På denne trekant er bygget en meget elegant og enkelt glaspavillon, der er tegnet af den franske arkitekt Jean Nouvel. Pavillonen rummer Jane's Carousel. Karrusellen, der er bygget i 1922 af the Philadelphia Toboggan Company, er i dag restaureret. Heste samt vogne er fornemt snedkerarbejde og de bemalede paneler fremstår yderst smukke. Tilsammen et lille stykke historisk kunsthåndværk, sat ind i en moderne arkitektonisk ramme. Det er eventyrligt.

Fra området er der en fantastisk smuk udsigt til Down Town Manhattan – og Manhattans berømte skyline. De store bygningskroppe synes meget tæt på, og giver en stærk fornemmelse af at være midt i New York. Her på den anden side, føles Manhattan endnu mere nærværende, end når man befinder sig midt på øen på gadeplan.

Det er måske primært udsigten til Manhattan skyline, der brander dette sted. Især om natten er udsigten helt overvældende, når lyset tændes i de høje kontorbygninger og boligtårne.

Det er udsigten, der trækker de mange brudepar til stedet. En søndag eftermiddag kan der være mere end ti brudeselskaber, der tager opstilling til fotografering, ligesom professionelle fotografer benytter muligheden for at få skyline i søgeren.



Men Jane's Carousel er også et yndet motiv. Den er blevet et arkitektur-ikon for området, og er stærkt medvirkende til at give området sin egen identitet og karakter. Desuden skaber den forbindelse mellem parkens nye arkitektur og den historiske kultur- og bygningsarv, som er repræsenteret til overflod i havneparkens bagland.

Et gammelt industrianlæg danner således parkens ryg mod byen. Dele af anlægget har ikke længere noget tag men står som en ruinøs rummelighed, der rummer et åbent fødevaremarked i weekenderne i sommerhalvåret. Her kan man købe hjemmelavede produkter. Brød, kager, postejer, pølser, oste, is, særlige krydderier, syltetøj, te og meget mere. Man kan Dufte den gode kaffe og nyde synet af frugt og blomster.
Havneparken ved DUMBO tilbyder således mere end en imponerende udsigt til naboområdet Manhattan – den tilbyder et moderne friareal i en his-

Fig. 5.15 Pavillonen og dens karrusel er blevet et arkitekturikon og vartegn for den nye havnefront ved DUMBO.

Fig. 5.16. En søndag eftermiddag sidst i oktober har rigtig mange beboere fra China Town taget turen til DUMBO.
Madpakken er medbragt - eller der købes mad ved de åbne boder på food market.

Fig. 5.17 Jane's Carousel er åben i dagtimerne, hvor det poetiske værk kan afprøves og beskues til stor fryd for de besøgende børn, deres forældre og ikke mindst bedsteforældre.









torisk ramme. Designet af området udstråler denne dobbelthed både overordnet og i detaljerne.
Den æstetik og det styrede design, der præger DUMBO, viser med al tydelighed, at Havnefronten på DUMBO er gennemdesignet. Der er i designprocessen tænkt over hvert lille træ eller plante og hver slynge på stierne; på belægning og møblering. Det hele har været kostbart og udstråler overskud. Ikke mindst Jean Nouvels elegante glaspavillon til den flunkende karrusel.

Der er en verden til forskel fra det virvar og den æstetisk, der hersker i Chinatown, der er præget af dagliglivets tilfældige orden. (Observationer og registreringer, søndag den 22. oktober & 5. november 2012. (DUMBO / Chinatown))

5.3 Med båd og cykel over East River

Der er noget fascinerende over at sejle i en storby. De små rutebåde i Sydney, Australien og i Hong Kong gør hverdagslivet og hverdagstransporten i disse byer til noget særligt.
Også i New York er der en del hverdagsruter til og fra Manhattan fra de omkringliggende øer og fra Brooklyn og New Jersey.

'East River Ferry' krydser East River og tager cykler med. Den har adskillige stop på begge sider fra syd ved Financial District til DUMBO og videre op langs havnearealerne i Brooklyn, til Williamsburg, Greenpoint, Long Iland City og færgeterminalen ved FN bygningen ved East 34th Street på Manhattan.
Ruten er relativ ny med nye mindre færgeterminaler.

Terminalen og færgen
Færgeterminalen ved 34th Street er ny. For at finde den skal man ned af 34th Street, og krydse under motorvejsbroen med F. D. Roosevelt Drive. Det er mørkt og skummelt. Vejbelægningen er slidt og hullet;
Men så ligger den nye terminal der ved vandet som en lille platform med siddemøbler og afskærmning for sol og regn. Skærmen, der fungerer som tag, er med til at trække skalaen ned og danne et særligt sted på havnefronten.

De nye flydebroer vipper og følger bølgernes bevægelser, og giver en oplevelse af at turen over East River allerede er begyndt.
På trods af at dette er et mobilitetsrum - et færgeanløbssted - opleves det næsten som en oase 'in between' Mahattans østlige havneanlæg og East River.



Fig. 5.18- 5.21 Med New Yorks arkitektoniske image - Manhattan skyline - som kulisse - fotograferes der ivrigt både til kommercielt brug, men også for at fastholde mindet om en uforglemmelig dag. (Observationer den 22. oktober 2012)

Fig. 5.22 Diagram over færgeruten. East River Ferry knytter byen sammen over East River, hvilket betyder, at mindre tilgængelige områder i Brooklyn er blevet tilgængelige.






44 CHILD
LIFEJACKETS
njmls.com





De der er kommet i god tid, slapper af på bænkene eller står og spejder over vandet til Hunters Point og Green Point, der med sine grønne træer og lave industrihaller vidner om, at der findes endnu et nyt interessant investeringsområde, der blot 3-5 minutters sejlads over sundet. Længere mod både nord og syd er nye boligblokke og kontorbyggerier allerede skudt op af det tidligere industrilandskab.

Færgen lægger til. Man venter pænt på at de ankomne rejsende er kommet af med deres barnevogne og cykler. Så begynder ombord stigningen. Det går hurtigt og bekvemt. Der betales ved broklappen. Cyklen koster lidt ekstra; men så er der også et cykelstativ lige først for i salonen.

På 1. sal er der et åbent dæk med bænke. Herfra er udsigten fin, og der fotograferes livligt, især ind over Manhattan.
3 minutter senere lægges der til ved Hunters Point. Der er få af- og påstigninger, og båden er hurtigt ude på vandet igen og lægger til ved Green Point.

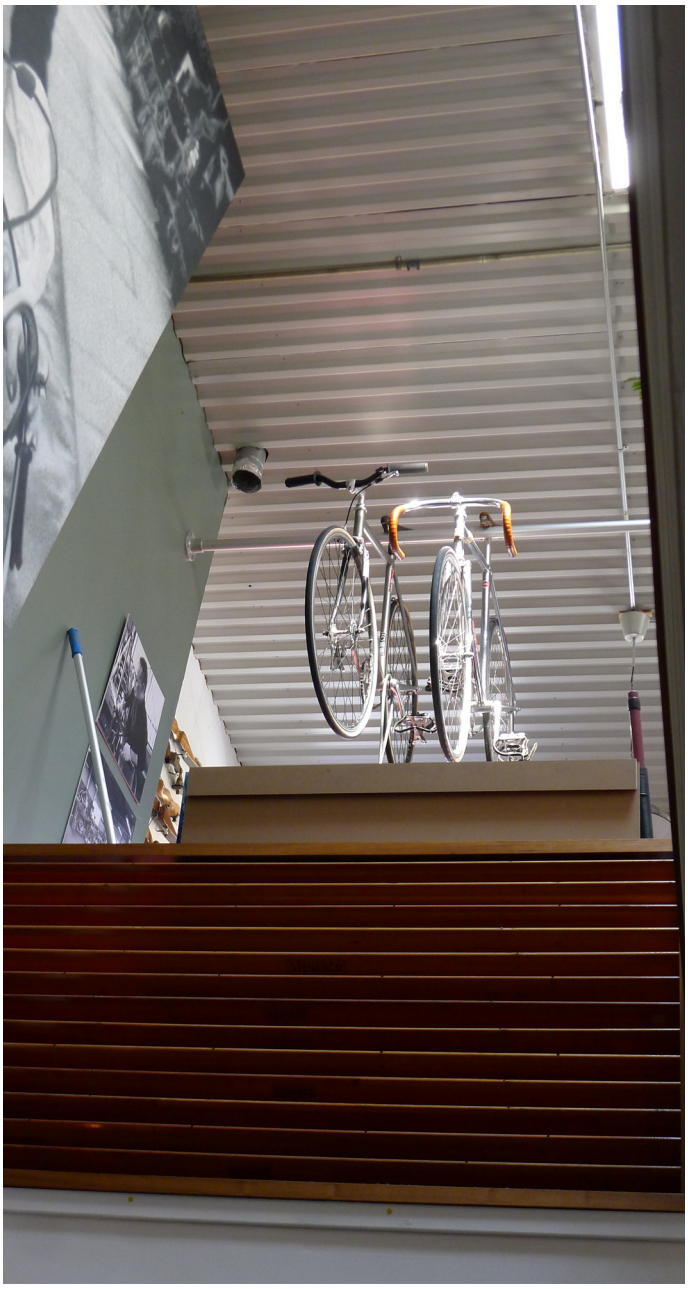
Fig. 5.23- 5.24 Færge-stoppestedet ved 34th Street. Det lette design kontrasterer kontekstens tunge og mørke trafikkorridorer.
Skærmen, der fungerer som tag, er med til at trække skalaen ned og danne et særligt sted til ophold på havnefronten.

Fig. 5.25 Færge med plads til cykler.

Fig. 5.26 – 5.28 Færgeselskabet har anlagt en helt ny anløbsbro ved East River State Park. Her er plads til markedsboder og cykelstativer.











Næste stop er East River State Park i Williamsburg. Her står de fleste af. Det er markedsdag, og boderne starter lige ved færgeterminalen.

Fra 34th Street til Williamsburg

På hverdage fragter bådene beboere til og fra arbejde. I weekenden er det hundredvis af new yorkere fra Manhattan, der skal en tur til Williamsburg, hvor der er fødevaremarkeder og genbrugsmarkeder i forbindelse med det nye færgested på havnen.

Desuden er de mange specialbutikker med kunst og kunsthåndværk, tøjbutikkerne med vintage tøj, de nye cafeer i gamle værksteder og garager, Brooklyn Bryggeri; og det nye Hotel Whyte, der er indrettet og tilbygget en gammel fabrik, er blevet New Yorks nye 'gå i byen steder'.

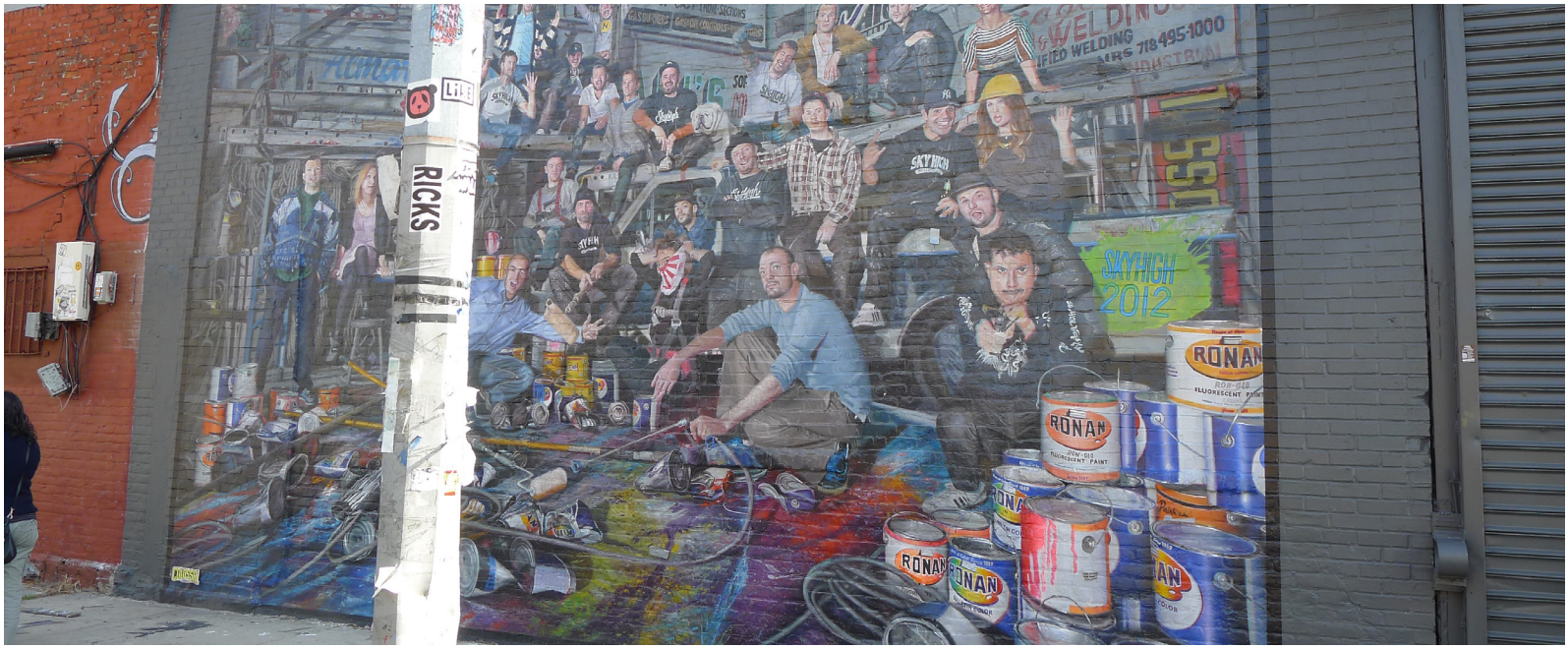
For bare 5 år siden var Willamsburg en nedslidt

Fig. 5.29 Hotel Whyte. Hotellet åbnede for godt et år siden og har meldt alt optaget lige siden.
Her blander det rå industri-look sig med forfinede designs og kunst, der giver dette hotel en særlig stemning af underspillet luksus.

Fig. 5.30 En hydrid mellem et cykelværksted og bar i en gammel garage, hvor garageporten rulles op, når der er åbent.

Fig. 5.31 Brunch på Hotel Whyte.

Fig. 5.32- 5.33 Grafitti i gaderne skaber en helt unik stemning af kulturel avantgarde





bydel, hvor de første kunstnere begyndte at flytte ind i de dårlige boliger og ledige værksteder. I dag er bydelen et miks af gamle og nye funktioner ligesom beboerne er et miks af fattige sorte og det nye kreative vækstlag, der flytter til fra store dele af verden.
Centerområderne i Willamsburg er fodgængerbaseret. Biltrafikken er lav og cyklerne vinder frem. En indikator herpå er alle de parkerede cykler, de nye cykelforretninger, og cykelstriberne på vejbanerne.
Båden fortsætter videre langs kysten til DUMBO og slutter ved Financial District. På denne sidste strækning kombinerer adskillige turister en cykel- og gåtur med en bådtur.

En aftentur på floden
En aftentur på floden er særlig stemningsfuld. Følgende lille billedserie viser aftenstemningen ved færgeterminalen i Brooklyn (DUMBO).
Et par parkbetjente kører gennem havneparken for at kontrollere, om alle gæster har forladt parken inden den lukkes af for natten.

Fig. 5.34 Farvandet mellem Manhattan Midt Town og Williamsburg – set fra Williamsburg.

Fig. 5.35 Der er cykler over alt i gadebilledet i Williamsburg.

Fig. 5.36 Solen går ned over sydspidsen af Manhattan.

Fig. 5.37 Færgen lægger til.







Solen går ned i havet og farver himlen mod syd over Frihedsgudinden rød; mens lysene tændes i højhusene
på sydspidsen af Manhattan i Financial District.

Det er koldt og de ventende passagerer til færgen skutter sig. Så kommer færgen sejlende som en lille lysende frelser. Den lægger til, og matroserne skramler med kæder og broklapper.
Den oplyste salon lokker passagererne til sig. Lyset og varmen.
Men udsigten fra passagerdækket over den oplyste Brooklyn Bridge, havneområderne og verdens måske mest berømte skyline 'by night' er et absolut must.
Hele turen op gennem East River til 34th Street tages derfor på passagerdækket med kameraet klar i håb om at kunne indfange denne stemningsmættede sejltur.

5.4 Opsamling – på tværs af East River

Jeg har registreret cykelforholdene på 4 broer: Ed. Kocks Queens Borough Bridge, der krydser Roosevelt Iland; Williamsburg Bridge; Manhattan Bridge og Brooklyn Bridge.
Den mest behagelige at cykle op på og over er Williamsburg Bridge. Tilkørslen er let at finde og stigningen er overkommelig, selv på en cykel uden gear. Broen knytter to bydele sammen, der har mange unge kreative beboere – og mange cyklister. Broen bruges da også til hverdagstransport.
Den er dekoreret med grafitti og det æstetiske udtryk repræsenterer dermed fint de kvarterer, den forbinder.
Brooklyn Bridge er turisternes valg. Den forbinder to turist-destinationer, og er blevet en destination i sig selv med salg af T-shirts, fotos mv.

I takt med at New York udvikler sit net af grønne cykelstier langs havnefronterne på både Manhattan-siden, på Brooklyn-siden og på de nærliggende øer, øges behovet for at kommer over floder og sunde.
Broerne har i mange år haft gangstier; og der har været afholdt forskellige løb og andre events på broerne; men at anvende broerne som infrastruktur for hverdagscyklister i større omgang er et forholdsvist nyt fænomen.

Der er arbejdet med at forbedre tilkørslerne for cyklisterne flere steder bl.a. i Queens, i Williamsburg og DUMBO). På Manhattan-siden er det dog ofte besværligt og tidskrævende at finde det sted, hvor man som cyklist kan komme op på broen. Det bør der laves nyt design for. Det er også vigtigt, at stisystemet især på Manhattan udvides og forbedres. Der ligger nemlig mange rekreative arealer i Brooklyn og venter på at blive indtaget af 'cykelfolket'. På Brooklyn er der således lavet cykelstier hele vejen til badestrandene mod syd ved Coney Iland og den vestlige ende af Long Iland.

At der skabes tilgængelighed med cykelstier og med både over vandet betyder, at nye områder bliver interessante for investeringer i boliger og kontorer, hvilket er en væsentlig drivkraft for planlægningen og bytransformationen.

Endelig er det en meget fin oplevelse at krydse vandet. Ude fra vandet er der god adgang til at studere byen og havnearealerne fra nye vinkler. Lukkede private havneområder bliver transparente, og byen åbner sig i det hele taget på nye måder for borgerne.

Bådruten – en sikker forbindelse når metroen er ude af drift
I efteråret 2012 rammes New York af stormen Sandy. Højvande kombineret med en mindre tsunami oversvømmer metroen og et kraftværk på Manhattan.
Byen lammes i næsten en uge af mangel på strøm, varme, vand og offentlig transport. Busserne beordres til udvidet drift. Det samme gør de små både og færger på floderne.
Båden på East River, sejler hele ugen i pendulfart mellem Williamsburg og 34th Street / Midt Town. For tusindvis af beboerne på begge sider, er færgeforbindelsen eneste reelle mulighed for at komme på arbejde, da bilkørslen også er begrænset af mangel på benzin.
Det var interessant at observere, hvordan denne færgeforbindelse i løbet af denne uge fik mange nye hverdagskunder.

Fig. 5.38 Verdens mest berømte skyline 'by night'.



Kilder

Følgende faglitteratur danner baggrund for den analytiske tilgang:

Augé, M. (1995). Non-Places. Introduction to an anthology of supermodernity. Verso. New York.
Bloomberg, Michael R. & Amanda M. Burden (2004): Manhattan Waterfront Greenway Master Plan. Transportation Division. Department of City Planning. New York
Baumann, Z. (2002). Cities of Hope - Cities of Fear. I: Thomsen H. (ed.): Future Cities. Pp. 59 – 90. Fonden Realdania: København.
Böhme, G. (1994). Atmosphere as an Aesthetic Concept. I: DAIDALOS: Architecture Art Culture # 68: Constructing Atmosphere.
Cullen, G. (1971 /1996). The Concise Townscape.The Architectural Press: Oxford.
Gehl, J. (2003). Livet mellem husene. Arkitektens Forlag. København
Gehl J. & Gemzøe L.: (2006): New City Life. Danish Architectural Press. Copenhagen
Gehl, J.:(2010): Cities for People. Island Press. Rekyavik
Goffmann, E. (1966). Behavior in Public Places - Note on the Social Gatherings. The Free Press. New York
Haajer, M. & Reijndorp, A. (2001). In Search of New Public Domains. NAi Press: Rotterdam.
Hvattum, Mari (2010). Stedets Tyranni. I: Arkitekten #2. Arkitektens Forlag. København
Jacobs, Jane (1992). The Death & Life of Great American Cities. Amazon. USA
Jantzen, C., Vetner, M. & Bouchet J. (2011). Oplevelsesdesign. Samfundslitteratur: København.
Kiib, H. (ed.) (2010). Performativ Urban Design. Aalborg University Press: Aalborg.
Klingmann, A. (2007). Brandscapes. Architecture in the Experience Economy. Cambridge Mass. MIT Press: Boston.
Klingmann, A. (2010). Hero with Flames. I: Kiib, Hans (ed), Performative Urban Spaces, Aalborg University Press: Aalborg.
Krier, R. (1979) Urban Space. Academy Edition. London
Lynch, K. (1960). The Image of the City. MIT Press: Boston.
Lynch, K. (1995). City Sense & City Design. MIT Press: Boston.
Marling. G. (2004) Uban Songlines – hverdaglivets Drømmespor. Aalborg Universitetsforlag. Aalborg
Marling, G; Kiib, H & Jensen, O. B. (2008). Designing the Experience City – the role of hybrid cultural Projects
I. Marling, Gitte (ed.). Designing the Experience City. Nordic Journal for Architectural Research vol.1: Trondheim.
Marling, G.; Kiib, H. & Jensen, O. B. (2008). Experience City.DK. Aalborg University Press: Aalborg.
Marling, G. & Kiib, H. (2011). Instant City@Roskilde Festival. Aalborg University Press: Aalborg.
Merleau - Ponty, M. (2009). Kroppens Fænomenologi. Det lille Forlag: København.
Massey, D. (2005). For Space. Sage. New York
Norberg-Schulz, Chr. (1978). Mellem himmel og jord - en bok om steder og hus. Universitetsforlaget. Oslo
Norberg-Schulz, Chr. (1980). Genius loci – Toward a Phenomenology of Architecture. Rizzoli. New York.
Pallasmaa, J. (2005). The Eyes of the Skin – Architecture and the Senses. John Wiley & Sons Ltd. West Sussex.
Rasmussen, S. E. (2003). Om at opleve arkitektur. Fonden til udgivelse ar arkitekturværker. Arkitektskolen i Aarhus: Aarhus.
Rosi, A.(1982) The Architecture of the City. MIT Press. Boston
Sennett, R. (1995). Community Becomes Uncivilized. I: Metropolis – Centre and Symbol of our Times, ed. P. Kasinitz. New York Publisher: New York.
Sennett, R. (2005). Democratic Places. I: HUNCH DISCIPLINES # 9. Pp. 40-47. The Berlage Institute: Rotterdam.
Simmel, G. (1995) The Metropolis and Mental Life. I: Metropolis – Centre and Symbol of our Times, ed. P. Kasinitz. New York Publisher: New York.
Sitte, C. (1945) The Art of Building Cities. Reinhold Publishing Corporation. New York,
Soja, E. W. (1996). Thirdspace. Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places. Blackwell Publishers: New York.
Theis-Evensen, T. (1992). Byens udtrykksformer – en metode til etisk byformning. Universitetsforlaget. Oslo
Venturi, R, Scott Brown, D & Itzenour, S. (1972). Learning from Las Vegas. MIT Press: Boston
Walzer, M. (1995). Pleasure and Cost of Urbanity, in P. Kasinitz (ed.) I: Introduction to Metropolis – Center and Symbol of our Times, New York University Press, pp. 320-330: New York.

Hjemmesider i den rækkefølge de er anvendt i teksten:

[KK_Cyklernes By, 2012]
www.kk.dk/Borger/ByOgTrafik/CyklernesBy.aspx

[KøbenhavnsKommune, 2012]
www.kk.dk

[DR2, 2011]
DR2 (2011): 'Jeg er så glad for min cykel´. dr.dk/Nett/Dr2 TEMA (18.09.2011)

[Gehl Architects, 2012]
www. Gehlarchitects.com/index.ph.p?ID=159110 (01.04.2012)

[New York Times, 2008]
Jeanett Sadik-Kahn (2008) IN: William Neuman. Closing on Broadway: two Traffic Lanes, artikel i New York Times, 11. July, 2008. http://www.nytimes.com/2008/07/11/nyregion/11broadway.html?pagewanted=all&_r=0 (15.10.2012)

[Down Broadway, 2012]
Broadway:time sq hjemmesider/cykelfilm down Broadway html (01.04.2012)

[DOT, 2010]
Department of Transportation, (2010): Green Light for Midtown Evaluation, NYC. New York

[New York City Goverment, 2013]
http://www.nyc.gov/html/dot/html/pr2010/pr10_010.shtml (01.04.2013)

[Cool water/ hot island, 2013]
http://www.timessquarenyc.org/times-square-arts/project-archives/cool-water-hot-island/index.aspx (01.04.2013)

[Snoarc, 2013]
(http://www.snoarc.no/#/projects/428/true/all/image/1512/ (01.04.2013)

[Bloomberg, & Burden, 2004]
Bloomberg M, & Burden (2004): Manhattan Waterfront Greenway Master Plan. Transportation Division. Department of City Planning. New York. www.nycgovparks.org/ (20.11.2012)

[Nycgovpark, 2012]
www.nycgovpark.org/ (20.11.2012)

[Chelseapiers, 2012]
http://www.chelseapiers.com/company/history/ (24.11.2012)

[Battery Park, 2012]
http://www.batteryparkcity.org/Who-We-Are/Urban-Experiment_2.php (26.11.2012)

[EEK Architects, 2012]
http://www.eekarchitects.com/portfolio/1-waterfronts/14-battery-park-city-south-cove (27.11.2012)

[Nycgovparks_East River Park, 2012]
http://www.nycgovparks.org/parks/eastriverpark/map Montgomery St. To E. 12 St., FDR Drive, Manhattan (26.11.12)

[Stuyvesant Town, 2013]
http://en.wikipedia.org/wiki/Stuyvesant_Town%E2%80%94Peter_Cooper_Village#cite_note-0) (01.04.2013)

[Nycgovparks_Brooklyn Brigde Park, 2013]
http://www.nycgovparks.org/parks/brooklynbridgepark/ (01.04.2013)

Illustrationer

Fotos: Gitte Marling. Kort og grafisk materiale: Mikkel Møltoft Jensen og Louise Færch Gjerulff. Supplerende illustrationer:

Fig. 2.46, side 47
http://yogadork.com/news/fantastic-photos-video-of-yoga-solstice-mind-over-madness-in-times-square/

Fig. 2.47, side 48
http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1582219

Fig. 4.56, side 144
http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Stuyvesant_Town_and_Peter_Cooper_Village_crop.jpg 02/05/2013

Fig. 5.10, side 157
http://www.nycgovparks.org/parks/brooklynbridgepark/