

城市更新项目解析

——纽约高线公园成功改造及影响

丁碧莹

(合肥学院建筑工程系, 安徽 合肥 230601)

摘要: 纽约高线公园是近年来最成功的城市更新项目之一。这座由废弃高架铁路改造而成的带状城市公园, 穿梭于高楼林立的曼哈顿市中心, 不仅为周边居民和游客带来美的享受, 也带动了周边的社会经济发展。社区环境得以改善, 犯罪率下降, 中产阶级和富人大量涌入, 房地产价格远超曼哈顿中心区中值。其他城市开始纷纷效仿高线公园的成功改建, 试图将各自的废弃铁轨打造成城市更新的源动力。

关键词: 高线公园 城市更新 开发效应

相对于用地集中的建筑、码头等设施, 城市废弃铁路由于用地狭长, 贯穿城区, 铁路线两侧用地性质差异较大等原因, 改造难度远远大于其他工业遗留区域。在高速发展的现代城市中, 一些铁路专线多荒废已久, 杂草丛生, 无人管理, 不仅形成城市死角, 造成城市空间的浪费, 更形成了狭长的城市割裂地带, 阻碍两侧用地的交通联系^[1]。

纽约市从2005年开始, 历时9年时间, 将位于曼哈顿中心区的一段废弃高架铁轨改造为城市公园, 对周边乃至整个城市的环境、社会和经济都产生了始料未及的影响。鉴于已有大量文献对于高线公园的规划设计进行剖析, 本文主要侧重分析高线公园的成功改造对邻近社区影响, 并探索了其他受高线公园影响同类项目。

1 项目背景

1.1 高线铁路历史沿革

高线铁路位于纽约曼哈顿的切尔西, 是一条长约1.4英里, 横穿22个街区的货运铁路专线。在废弃之前, 其功能是连接哈德逊港口和切尔西区的肉类加工厂及仓库, 主要负责运送奶制品、水果和其他农产品, 是纽约工业区的交通生命线^[2]。自1950年开始, 随着货车运输业的发展, 高线铁路的运输量逐年下降, 终于在1980年代全线荒废, 面临着拆除的危险。

在1999年, 两位切尔西区的居民佐治亚·戴维和罗伯特·哈蒙德建立了非营利性组织“高线之友”, 致力于将荒废的高线铁路改造为城市公共空间。2003年, 高线之友举办高线公园设计方案竞赛, 受到了全世界来自36个国家的720个改造方案; 自此, 高线改造开始引起国际社会的广泛关注。

2005年, 纽约市议会正式批准设立西切尔西特区并通过了其改造提案。特区位于第十大街和第十一大街之间, 南起第16街, 北至第30街, 包含了高线铁路的大部分(第30街北侧的高线铁路位于西城调车厂内, 未划入特区范围)。提案中明确了将高线铁路改造为城市带状公园, 并以此带动周边区域的城市更新。

提案批准后, CSX运输公司将高线铁路的所有权捐赠给了纽约市政府, 改造于2005年正式动工。高线公园改造工程由南向北分为三期完成, 一期(甘斯沃尔特街至第20街)

于2009年完工并对公众开放, 二期(第20街至第30街)于2011年完工并对公众开放, 三期(穿越西城调车厂, 第30街至第34街)于2014年完工并对公众开放。如今, 高线公园由高线之友和纽约市政府共同维护和运营。

1.2 高线铁路周边发展变迁

现存的高线铁路(部分已在1980年代被拆除)位于切尔西社区的西部, 该区域由于靠近哈迪逊港口, 18世纪中期至19世纪中期一直被肉类加工类工业厂房和农产品仓库占据, 同时配建有少量的工人住房。

切尔西社区的变迁开始于20世纪末, 画廊等艺术产业由于难以支付SOHO区的高昂租金, 开始向租金相对低廉的切尔西区转移, 一些工业厂房、仓库和住宅被改造成高档艺术街区, 与之配套的商业(包括画廊和博物馆)和轻工业主要分布在该区域北部, 南部的土地则被用作汽车相关产业, 如汽车修理、汽车储存和停放等。周边土地的重新利用从另一个角度促进了高线公园改造, 正是因为看到了周边土地的商业价值, 拆除杂草丛生的高线铁路的呼声才在20世纪末越来越高。在西切尔西特区的改造提案中, 提出将该特区由原来的轻工业区, 改造为商业-居住混合使用街区, 并加强本已兴旺的艺术画廊产业。

2 高线公园改造及其开发效应

高线公园的成功改建, 不仅为社区居民提供了休闲娱乐场所, 提升了周边地区的生态环境, 而且吸引了众多来自世界各地的游客, 目前已经成为纽约的主要旅游景点之一。同时, 房地产开发的爆炸式增长, 至今已吸引达220亿美元的投资。根据高线之友的数据, 公园每年大约能吸引400万游客, 截至目前已经带来超过220亿美金的投资, 预计将在未来20年内为纽约市政府带来9.8亿美金的税收。

2.1 周边社区犯罪率降低

高线公园自2009年开放以来, 其犯罪率一直远低于其他城市公园, 被纽约时报称为纽约最安全的公园。高线公园能长期维持低犯罪率归因于以下三个方面:(1)高线公园地势狭长, 紧邻两侧建筑, 致使公园的大部分区域处于周边居民的视线范围内, 邻近公园一侧的居民在室内或阳台就能对公园内的情景一览无余。这种时刻被注视的感觉给了犯罪分

子很大精神压力,有效地减少了公园犯罪率^[3]。(2)高线公园建造在高架铁轨上,与地面有30英尺的高差,比起在其他公园作案后可以直接逃跑,在高线公园实施犯罪后需要使用电梯或者楼梯才能逃离,这也是高线公园低犯罪率的主要因素之一。(3)高线公园禁止遛狗、骑自行车,并规定饮酒后不得入内,警察在公园内不间断巡逻以确保安全;且在晚上11点前闭园,虽然其他公园也有同样的制度,但是比起可以轻易翻越的低矮围墙及栏杆,高线的地理优势更有利于公园的管理和控制。

2.2 商业开发项目激增

随着高线公园的规划和完工,越来越多的开发企业涌入西切爾西特区,一期、二期周边的开发类项目已经超过20个,投资项目包括中高端住宅楼、零售业、餐馆及酒店等。周边土地价值的上升也促使原来业主重新规划其用途。如艾迪森房产决定将其拥有的两块用地改建为高层住宅,在此前的20年里,该公司一直将这两块用地用作停车场。

高线公园的开发还促成了全美国有史以来最大的私营开发项目——哈迪逊广场的建设。哈迪逊广场建设在原先的纽约西城调车厂之上,高线公园三期从场地内横穿而过。项目总用地面积1 700万平方英尺,预计耗资200亿美金,建成后将拥有5栋办公楼(总建筑面积1 040万平方英尺),8栋住宅楼(总建筑面积460万平方英尺,3 900间公寓),超过100万平方英尺的购物中心,以及100万平方英尺混合用途建筑(包含公寓、酒店、健身俱乐部和商铺等)^[4]。

2.3 房地产价格上涨

高线公园的成功改造,使周边原本就区位优势极佳的住宅价格飙升,受到高收入人群的青睐。紧邻公园的房屋价格上涨迅猛,目前已经成为富人聚集区,其豪宅价格即使在曼哈顿中心区房价下跌时也持续逆流而上,在2015年5月至2016年5月的一年时间里,曼哈顿中心区的豪宅的价格下跌了2.0%,而高线公园一期和二期周边同类住宅的价格分别上涨了10%和9.4%。

截至2016年5月,高线公园一期周边(西11大街至西9大街)的住房销售价中值已经达到\$2 143 287,是第九大街以东(西9大街至西7大街)的街区的2倍,是曼哈顿中心区1.75倍。

高线公园二期比一期的开放日期晚了两年,周边的房价从数据上看明显低于一期周边,但是截至2016年5月而其周边的住房销售价中值也已经达到\$1 300 281,比曼哈顿中心区高出7%。二期周边的房价增长速度(11.7%)高于一期同期的增长速度(9.7%)^[5]。高线之友估算,高线公园改造带动的周边房地产开发将在未来的20年里,给纽约市带来约2.5亿美金的相关税收收入。

2.4 铁轨改造项目借鉴其成功经验

高线公园并非世界首例将废弃铁路线改造为城市公园的案例,但其影响力却远远高于在此之前建造的巴黎绿荫步道(The Promenade Plant é e),为城市更新、工业遗产保护提供了新的范本。布鲁克林学院的社会学教授莎伦·佐金认为,高线公园之所以能带动世界范围内废弃铁路改造浪潮,是因为同时满足了现代城市更新的两个基本需求:复兴19世纪的工业遗产和满足城市经济发展的需要。从工业遗产复

兴的角度来说,高线公园改造时保留了部分铁轨,居民和游客能清晰地感受到19世纪工业社会留下的痕迹;从城市经济发展的角度来说,公园的完工带动了周边人居环境的提升,吸引大量的资金注入,带动了旅游业、商业和房地产开发业的繁荣。其他城市开始纷纷效仿高线公园的成功改建,试图将各自的废弃铁轨打造成城市更新的源动力,费城瑞丁高架公园,伦敦卡姆登高线公园、首尔7017、东京代官山等废弃交通设施改造项目都深受高线公园改造的影响。

日本代官山废弃的东横线电车运行线路改造为现代化的商业街区,在草木林立的街道中建设风格各异的商店和咖啡馆,被称为东京的布鲁克林区;首尔7017城市公园是由火车站附近的城市公路立交改建而成,种植了24 000株植物,改造的主要目标是提升城市景观环境,优化首尔中央火车站周边的交通,缩短旅客步行距离;新加坡绿色走廊从南到北横穿整个岛屿,原本是连接马来西亚和新加坡的铁路线,改造后连接了多处独立绿地,这条绵延24 km的带状公园为生态的可持续发展作出了巨大贡献。

3 结语

我国很多城市正处于产业转型升级时期,随着工业企业迁出旧城中心,一些铁路专线已经荒废。铁路线路占地狭长,对两侧城市空间分割明显,阻碍两侧交通联系,常年无人管理的废弃铁路易形成城市消极空间,成为城市安全隐患。而铁轨拆除或改造费用较大,带状用地再利用困难,各级政府对废弃铁轨改造积极性不高。如何结合城市实际情况,因地制宜地提出规划设计方案,发挥废弃铁路的社会和经济价值,是我国很多城市面临的难点问题。

废弃铁轨改造为城市公共空间需要与周边用地性质紧密结合,高线公园的成功正是因为其规划设计考虑了铁轨位于寸土寸金的纽约曼哈顿,人口密度高,商业潜力大,公园绿地的建设将提升两侧建筑的经济效益。同时,两侧原本的废弃工业厂房改造为创意艺术聚集地,成功带动了这一区域的社会和经济发展。在试图效仿高线公园的成功经验时,也应该意识到,如若废弃铁轨位于旧城不发达地区,人口密度小,产业支撑不足,盲目套用高线公园的建设模式,或将面临游人稀少、公园荒废的尴尬情况。

参考文献

- [1] 周钰.合肥市铁路废弃地改造和再利用之多元策略探讨[J].城市建设理论研究(电子版),2013(11).
- [2] JOEL Strenfeld.Walking the High Line[M].New York:Steidl,2012.
- [3] Jane Jacobs.The Death and Life of Great American Cities[M].New York:Random House,1961.
- [4] Appleseed.The Economic and Fiscal Impact of the Development of Hudson Yards[DB/OL].Available online,2016,[2019-01-22].www.appleseedinc.com.
- [5] Steetesay.Changing Grid:Exploring the Impact of the High Line[DB/OL].Available online,2016,[2019-01-22].https://streeteasy.com/blog/.

作者简介:丁碧莹,硕士,助教,研究方向为城市规划与设计。