

Der "Brooklyn-Queens-Greenway" = La Brooklyn/Queens Greenway = The Brooklyn/Queens Greenway

Autor(en): **Fox, Tom / McClellan, Anne / Manning, Rick**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage**

Band (Jahr): **27 (1988)**

Heft 2: **Landschaftsarchitektur in den USA = L'architecture paysagère aux Etats-Unis = Landscape architecture in the USA**

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-136372>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Der «Brooklyn-Queens-Greenway»

Tom Fox, Anne McClellan, Rick Manning

La Brooklyn/Queens Greenway

Tom Fox, Anne McClellan, Rick Manning

The Brooklyn/Queens Greenway

Tom Fox, Anne McClellan, Rick Manning

Der «Brooklyn-Queens-Greenway» existiert erst auf dem Papier. Grundgedanke des Projektes ist es, im Ballungsgebiet von New York verstreut liegende Parkanlagen, kulturelle Einrichtungen, Zoos, usw. sinnvoll miteinander zu verknüpfen. Es soll ein zusammenhängendes, innerstädtisches Freiraumsystem entstehen.

Pour l'heure, la «Brooklyn/Queens Greenway» n'existe que sur le papier. L'idée maîtresse à la base du projet est de relier entre eux de manière cohérente les différents parcs, installations culturelles, sites et jardins zoologiques disséminés dans la région de New York, de manière à créer un complexe continu d'espace libre en pleine cité.

The Brooklyn/Queens Greenway only exists on paper at present. The basic idea of the project is to suitably link together the various parks, cultural institutions and zoos scattered around the New York conurbation. It is intended that a linked inner-urban open space system should come into being.

Die anhaltende Verdichtung amerikanischer Städte hat auch ihre Schattenseite: Es steht immer weniger Platz für Erholungsflächen und Parks zur Verfügung. Und wo dieser Freiraum vorhanden wäre, ist er der Öffentlichkeit vielfach nur beschränkt zugänglich. In Grossstädten besteht deshalb die dringende Notwendigkeit, Lärmbelästigung und Luftverschmutzung zu reduzieren und andere Folgeprobleme der städtischen Verdichtung zu lösen. Da bis zum Jahr 2000 ungefähr achtzig (!) Prozent der amerikanischen Bevölkerung in städtischen Agglomerationen leben werden, sollte die Erhaltung und Wertsteigerung von Freiraum im Stadtgebiet bei Sanierungsprojekten zu einer Selbstverständlichkeit werden. In vielen Fällen wurde die Stadtverwaltung sowohl durch finanzielle Engpässe als auch durch andere Gründe daran gehindert, Land für neue Parks zu erwerben und sie entsprechend zu gestalten. Daher müssen wir Alternativen zur traditionellen Freiraumpolitik finden, um dem zunehmenden Bedarf nach Freiraum in den Städten gerecht werden zu können.

Eine solche Alternative bilden die sogenannten «Urban Greenways» (innerstädtische Grünverbindungen). Sie verbinden bestehende Parkanlagen und vorhandene kulturelle Einrichtungen miteinander, indem sie Strassen, öffentliche Bahngelände und Landschaftselemente, wie etwa Wasserläufe, mit einbeziehen. Greenways können bestehende Parks zugänglicher machen und gleichzeitig die Grundstruktur für die Förderung alternativer Transportmittel liefern (Fahrräder).

Dieses Konzept lässt sich ohne weiteres auf New York City anwenden, die am dichtesten bevölkerte Stadt der Vereinigten Staaten (7600 Einwohner

L'intense assainissement des espaces urbains américains n'a pas que d'heureuses conséquences: on a toujours moins de place pour les parcs et les activités de plein air. Et là où l'on devrait avoir de l'espace, le public n'y a souvent qu'un accès limité. Il existe actuellement dans le domaine des grandes villes une urgente nécessité de réduire les effets néfastes de la surpopulation, des atteintes dues au bruit, de la pollution atmosphérique ou autres problèmes, ce qui implique une intensification de l'activité d'assainissement. Comme d'ici l'an 2000 quelque quatre-vingts pourcent de la population américaine vivra en agglomérations urbaines, le maintien et la mise en valeur des espaces libres en milieu urbain devrait constituer des éléments essentiels des projets d'assainissement. Dans bien des cas, l'administration municipale n'a pas été en mesure d'acquiescer ou de créer de nouveaux parcs en raison d'impasses financières ou de limites naturelles. C'est pourquoi nous devons trouver des solutions de rechange aux traditionnels achats de terrains pour des parcs si les villes entendent satisfaire au besoin sans cesse croissant d'espaces libres entre leurs murs.

L'«Urban Greenway» ou voie urbaine verte constitue une telle solution de rechange. Les voies vertes relient entre elles des installations naturelles et culturelles existantes en utilisant des routes, des bas-côtés de voies affectées à des fins publiques et des éléments naturels comme les rives d'un cours d'eau, par exemple. Les voies vertes peuvent faciliter l'accès à des parcs déjà existants, par exemple, tout en fournissant simultanément l'infrastructure de base nécessaire à la promotion d'un moyen de transport de remplacement (vélo).

The intensive redevelopment of our nation's urban areas has an unfortunate consequence – a declining amount of space for parks and recreation. Even when urban open spaces are available, public access is often limited. In metropolitan areas there is an urgent need to mitigate congestion, noise and air pollution, and other problems associated with increased development. Since approximately eighty (80) percent of our country's population will live in urban areas by the year 2000, the need to preserve and enhance urban open space should be considered as an essential element in urban redevelopment. Financial constraints as well as physical limitations have hindered many municipalities' abilities to acquire and create new parks. Alternatives to traditional parkland acquisition must be found if cities are to meet the growing need for open space in urban areas.

One such alternative is the Urban Greenway. Greenways link systems of existing natural and cultural facilities using city streets, railroad rights-of-way and natural features such as stream corridors. Urban Greenways can provide greater accessibility to existing parks while they provide a structure for developing a system for alternative transportation, such as bicycles.

This concept can be applied to New York City, which is the most densely populated city in the United States (19000 people per square mile). Our large City park system (26000 acres) is already heavily used and provides significant physical, social, economic, educational, aesthetic, and environmental benefits to residents and visitors. Greenways can increase these benefits in several ways. The Urban Greenway helps to provide relief from



Velofahrer in New York.

Un cycliste à New York.

Cyclist in New York.

Foto RDZ/UPI

pro Quadratkilometer). Das ausgedehnte Parksystem (105 km²) von New York wird bereits heute intensiv genutzt und bietet Einwohnern wie Besuchern bedeutende gesundheitliche, gesellschaftliche, wirtschaftliche, erzieherische, ästhetische und ökologische Vorteile. Das Konzept der «Greenways» könnte dazu beitragen, dichtbesiedelte und überbevölkerte Städte erträglicher zu machen.

Mit dieser Art von Grünverbindung können die im innerstädtischen Bereich üblicherweise horrenden Kosten für Landkäufe umgangen werden: Häufig müssen nur Grunddienstbarkeiten oder andere Nutzungsrechte erworben werden. Da sich die betreffenden Grundstücke (d.h. bestehende Parks und Strassen) meistens bereits im Besitz der Stadt befinden, erwächst der Grossteil der Kosten aus der Umgestaltung und Aufwertung bestehender Anlagen. Das Erscheinungsbild der Stadt kann verbessert werden, und angrenzende Grundstücke steigen nicht selten im

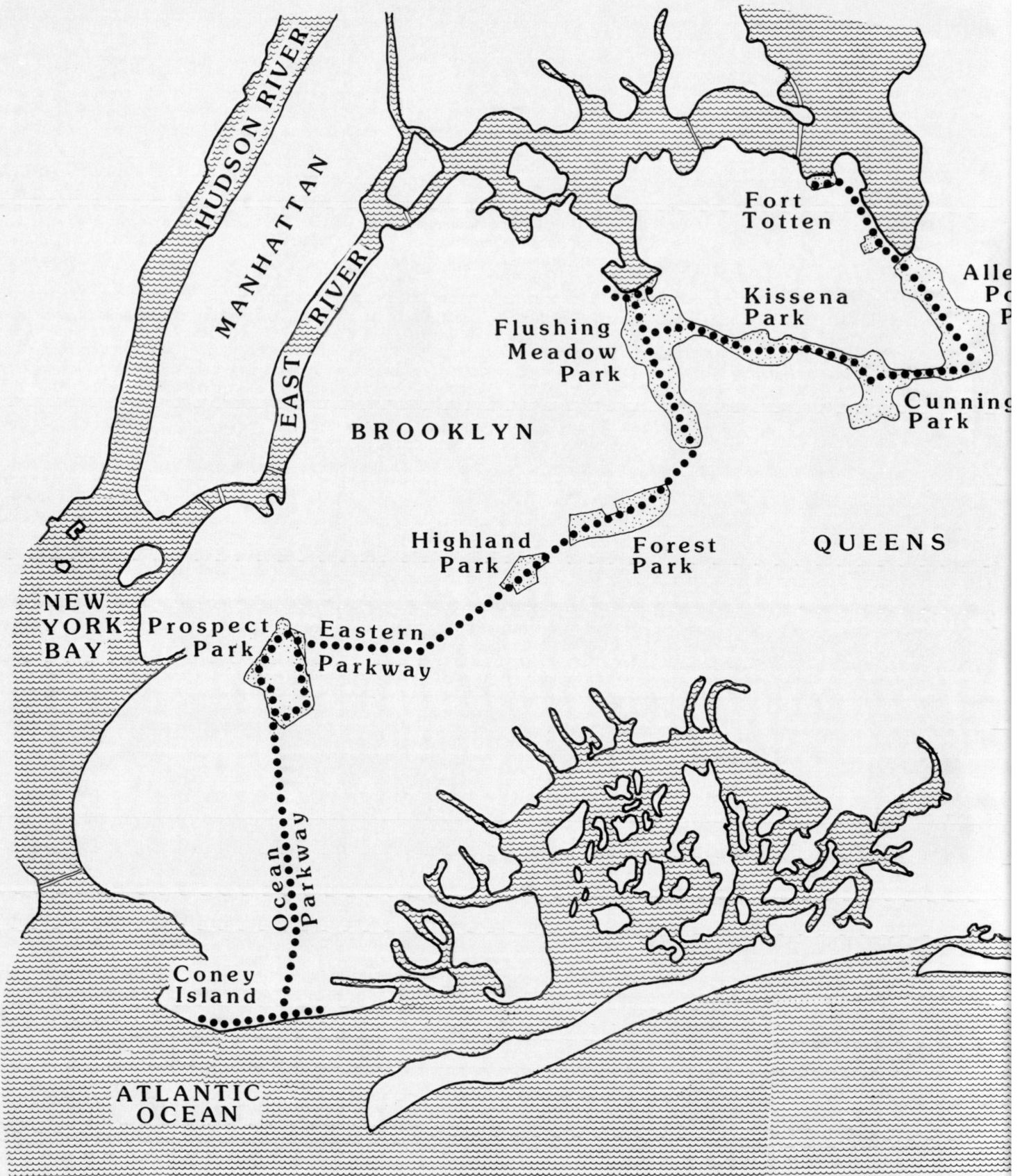
On peut appliquer ce concept à New York City, la ville à la plus forte densité de population des Etats-Unis (19000 habitants par 2,5 km²). L'ensemble des parcs de la ville est fort étendu (105 km²), mais il est déjà utilisé de manière intensive, offrant aux habitants et visiteurs de la ville d'importants avantages tant au plan de la santé que sociologiques, économiques, éducatifs, esthétiques et écologiques. Les voies vertes peuvent contribuer à développer ces avantages de multiples manières: la voie verte contribue en effet à donner de l'air aux parties de la ville à fortes densités de population, voire surpeuplées en facilitant l'accès du public aux parcs.

Ce même Greenway permet d'éviter des frais insupportables d'achats de terrains que l'on ne peut souvent acquérir que grevés de servitudes ou d'autres droits assortis à la propriété foncière. Or, comme les fonds en question (à savoir les parcs existants et les rues) sont généralement et en majorité déjà pro-

the density and overcrowding of the City by making the parks more accessible to the public.

It circumvents the prohibitive costs of purchasing land because it often only involves acquiring easements or other rights associated with the land. Since most of the property (i.e. existing parks and city streets) is already in city ownership, the major cost associated with greenways is the upgrading of existing facilities. The Urban Greenway can enhance the appearance of a community, and adjacent properties often enjoy increased real estate values. Finally, the Urban Greenway complements the existing City park system by connecting it, creating a linear open space.

The Neighborhood Open Space Coalition is a nonprofit organization comprised of approximately 125 member organizations dedicated to fostering community participation in the planning, design, development, management and maintenance of New York City's open space resources. We are



Brooklyn/Queens Greenway

Wert. Und schliesslich ergänzen Greenways das vorhandene städtische Freiraumnetz. Durch neue Verbindungsstücke entsteht ein zusammenhängendes Parksystem.

Die «Neighborhood Open Space Coalition» ist eine gemeinnützige Organisation, die sich aus etwa 125 Mitgliederorganisationen zusammensetzt und deren Ziel darin besteht, die Bürgerbeteiligung an der Planung, Gestaltung, Erschliessung, Verwaltung und Erhaltung der Freiraum-Ressourcen von New York City zu fördern. Wir schlagen dazu einen Prototyp vor, der in den am dichtesten bevölkerten Stadtbezirken von New York geschaffen würde, nämlich in Brooklyn und Queens, wo wir Frederick Law Olmsted's Parkanlagen in Brooklyn mit den Parkanlagen von Robert Moses in Queens verbinden möchten. So würden rund sechzig Kilometer Rad- bzw. Fussgängerwege entstehen, und die beiden Systeme wären durch fortlaufende Signalisation und erklärende Hilfsmittel miteinander verbunden. Über 90% des Brooklyn-Queens-Greenway bestehen bereits.

Der «Brooklyn-Queens-Greenway» soll dreizehn Parks, zwei botanische Gärten, das New Yorker Aquarium, das Brooklyn Museum, die New York Hall of Science, das Queens Museum, das Shea Sportstadion, das National Tennis Center, das Gelände der Weltausstellung von 1939 und 1964, zwei Umweltschutzzentren, drei Seen und ein Reservoir durch einen kombinierten Rad- und Fussgängerweg miteinander verbinden. Dadurch entsteht eine Verbindung vom Atlantischen Ozean nach Long Island.

Hinter dem Projekt steht der Gedanke, bestehende Verbindungen zu nutzen und Einrichtungen und Anlagen an der Strecke miteinander zu verknüpfen und leichter zugänglich zu machen. Der «Brooklyn-Queens-Greenway» bietet Gelegenheit, die zahlreichen ökologischen, kulturellen und historischen Angebote der beiden Stadtbezirke von Brooklyn und Queens auf einmalige Weise zu entdecken.

Geschichte

Wichtigstes historisches Bindeglied des Greenway bildet die Verbindung der Olmsted-Parks in Brooklyn aus den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts mit dem Parksystem, das Robert Moses zwischen 1930 und 1960 in Queens schuf. Fans von New Yorks wechselhafter Geschichte werden ihren Spass daran haben, den «Vanderbilt Motor Parkway» neu zu entdecken, eine der ersten Schnellstrassen nach Long Island. Erbaut von Cornelius Vanderbilt als Verbindungsstrasse zu den Besitzungen auf der Nordseite von Long Island, handelte es sich dabei in Wirklichkeit um eine «private» Autobahn, für die damals in den zwanziger Jahren eine Benutzungsgebühr von zwei Dollar pro Wagen erhoben wurde. Der Greenway umfasst zweieinhalb Kilometer des verbleibenden Parkway-Abschnitts, der sogar über eigene

priété de la ville, la plus grande partie des frais relevant des voies vertes relève de l'assainissement des installations existantes. Une telle voie est en mesure d'améliorer l'image de marque d'une ville et il n'est pas rare qu'elle confère une plus-value aux fonds avoisinants. Enfin, la voie verte complète l'équipement en parcs de la ville, en créant des liaisons entre eux, un espace vert linéaire.

La Neighborhood Open Space Coalition est une organisation d'utilité publique qui se compose de quelque 125 organisations membres et dont le but est de promouvoir la participation publique à la planification, à l'aménagement, à l'équipement, à l'administration et à la conservation des ressources de New York City en espaces libres. Nous proposons à cet effet un prototype qui devrait être créé dans les centres urbains aux plus fortes densités de population de New York, notamment Brooklyn et Queens où nous voudrions établir une liaison entre le parc Law Olmsted à Brooklyn et le parc Robert Moses dans le Queens. On donnerait ainsi naissance à soixante kilomètres de voies cyclables et piétonnières, réunissant les deux ensembles au moyen d'une signalisation et d'auxiliaires indicatifs ininterrompus. Plus de 90% de la Brooklyn/Queens Greenway existent déjà.

La Brooklyn/Queens Greenway doit réunir treize parcs, deux jardins botaniques, l'aquarium de New York, le musée de Brooklyn, la New York Hall of Science, le Queens Museum, le Shea Sportstadion, le centre national de tennis, les terrains de l'exposition universelle de 1939/1964, deux centres de protection de l'environnement, trois lacs et un réservoir, par une voie cyclable et piétonnière allant de l'Océan Atlantique jusqu'au sud de Long Island. On retrouve derrière la planification et la réalisation de la Greenway l'idée d'utiliser à cet effet les voies de communication qui relient entre elles ces différentes installations et d'en faciliter l'accès. La Brooklyn/Queens Greenway fournit l'occasion de découvrir d'une manière absolument unique tout ce que ces deux quartiers peuvent offrir en richesses écologiques, culturelles, historiques ou en sports et loisirs. En outre, c'est un moyen de découvrir les possibilités qu'offre la création d'une Greenway.

Historique

La liaison entre l'Olmsted Park de Brooklyn, datant des années septante de l'autre siècle, et l'ensemble de parcs que créa Robert Moses à Queens, entre 1930 et 1960, constitue le grand trait d'union historique de la Greenway. Les passionnés de l'histoire changeante de New York se verront comblés avec la découverte de la Vanderbilt Motor Parkway, une des premières routes express à destination de Long Island. Construite par Cornelius Vanderbilt au titre de route de liaison donnant accès aux propriétés sises au nord de l'île, il s'agissait en réalité d'une autoroute

proposant un prototype qui serait créé dans New York City's deux plus peuplées boroughs – Brooklyn et Queens. Our aim is to link Frederick Law Olmsted's park creations in Brooklyn with Robert Moses' Queens park system. This will create approximately forty miles of bicycle/pedestrian pathways and unify the two systems through the use of contiguous signage, and interpretive materials. Over 90% of the Brooklyn/Queens Greenway is already in place.

The Brooklyn/Queens Greenway will link thirteen parks, two botanic gardens, the New York Aquarium, the Brooklyn Museum, the New York Hall of Science, the Queens Museum, Shea Stadium, the National Tennis Center, the 1939/1964 World's Fair Site, two environmental education centers, three lakes and a reservoir with a bicycle/pedestrian path running from the Atlantic Ocean to the Long Island Sound.

The unifying idea behind planning and implementing the Greenway is the use of linkages which connect resources and facilities along the route making them more available to people. The Brooklyn/Queens Greenway provides a way to explore the many ecological, cultural, recreational and historical treasures found in these boroughs in a unique way. This feasibility study will describe the linkages and the obstacles to complete bicycle and pedestrian access. It also describes the opportunities presented by creation of the Greenway.

Historical

The Greenway's major historical link is the connection of the 1870's Olmsted park creation in Brooklyn, with the park system Robert Moses created between the 1930's–60's in Queens. New York City history buffs will delight in investigating the Vanderbilt Motor Parkway which was one of the first expressways to Long Island. Built to reach the estates of the North Shore by Cornelius Vanderbilt, it was in fact a "private" highway charging \$ 2 per car to those who used it in the 1920's. The Greenway includes a mile and a half of a remaining section of the Parkway, which even has its own overpasses. One can observe architectural transitions from the 1970's to the 1890's from Coney Island to Prospect Park. Lefferts Homestead, an 18th century Brooklyn home, is located in Prospect Park. Nearby, the Brooklyn Museum has wonderful historic exhibits including other early Dutch and English homes of the area. There is the 1964 World's Fair site at Flushing Meadows which was also the location of the 1939 World's Fair. The Parachute Jump in Coney Island is a remnant of the 1939 World's Fair. There is a wonderful historical heritage evidenced along the Greenway.

Cultural

A large number of cultural attractions in Brooklyn and Queens will be linked together in the Greenway. This includes the only aquarium in the City (New York

Überführungen verfügt. Hier lässt sich zwischen Coney Island und Prospect Park eine architektonische Abfolge von den neunziger Jahren des vorigen bis zu den siebziger Jahren dieses Jahrhunderts beobachten. Lefferts Homestead, eine Brooklyner Heimstätte aus dem 18. Jahrhundert, liegt ebenfalls im Prospect Park. Ganz in der Nähe zeigt das Brooklyn Museum wunderschöne historische Exponate, unter anderem holländische und englische Wohnhäuser aus der ersten Siedlerzeit. In derselben Gegend befindet sich auch Flushing Meadow, das 1939 und 1964 als Gelände für die Weltausstellung diente; der «Fallschirmspringer» auf der Vergnügunginsel Coney Island ist ein Überbleibsel der Weltausstellung von 1939. Kurz gesagt, der Greenway lässt das geschichtliche Erbe der Stadt vor den Augen des Benutzers abrollen.

Kultur

Eine grosse Anzahl kultureller Attraktionen in Brooklyn und Queens wird durch den Greenway in einen neuen Zusammenhang gestellt. Dazu gehören New Yorks einziges Aquarium und zwei von fünf Zoos der Stadt. Beide Zoos haben «Bauernhöfe» eingerichtet, wo Stadtkinder und Erwachsene die dort vorkommenden Tierarten kennenlernen können. Das um die Grand Army Plaza angelegte Brooklyn Cultural Center umfasst ein Museum, den botanischen Garten und die Leihbücherei von Brooklyn. Fünf Häuserblocks nördlich des Eastern Parkway liegt das speziell auf Kinder und Jugendliche ausgerichtete Kindermuseum von Brooklyn. Der Bereich Flushing Meadow/Corona Park beherbergt eine ganze Ansammlung wundervoller kultureller Einrichtungen, wie das Queens Museum, die New York Hall of Science sowie den Zoo, den botanischen Garten und die Stadthalle von Queens. Für Musikfreunde einen besonderen Genuss bieten zwei Orchesterpavillons. Der Greenway verbindet eine Reihe von Quartieren miteinander, in denen Bewohner verschiedenster Nationalitäten leben. Das gibt Besuchern die Möglichkeit, die verschiedensten Essgewohnheiten auszuprobieren. Entlang der vorgesehenen Strecke befinden sich auch dreissig Schulen. Auf diese Weise unterstreicht der Greenway das kulturelle Erbe von Brooklyn und Queens.

Umwelt

Das vorgeschlagene Trasse durchquert Long Island, eine grosse, während der letzten Eiszeit vor ungefähr 12000 Jahren entstandene Insel. Der «Brooklyn-Queens-Greenway» bietet Gelegenheit, das abwechslungsreiche ökologische Erbe dieser Insel aufzuzeigen, indem er Fussgänger und Radfahrer vom Meer durch Waldgebiete und Grasland an mehreren Seen vorbei bis zum Wattenmoor im Sund von Long Island führt. Gefördert wird die Erforschung dieser Ökosysteme durch zwei Umweltschutzzentren entlang der Strecke. Bei beiden handelt es sich um

privée pour laquelle son utilisateur des années vingt devait s'acquitter d'une taxe de 2 \$ par voiture. La Greenway emprunte deux kilomètres et demi du tronçon qui subsiste de la Parkway qui dispose elle-même de ses propres passages en surélévation. C'est là que l'on peut observer, entre Coney Island et Prospect Park les passages architectoniques des années nonante du siècle passé aux années septante de notre époque. Le Prospect Park abrite Lefferts Homestead, un foyer d'accueil de Brooklyn du 18e siècle. Tout près de là, le musée de Brooklyn expose ses merveilles historiques, entre autres des maisons hollandaises et anglaises des premiers temps de l'émigration. On trouve dans cette même région Flushing Meadow qui sert de terrain à l'exposition universelle de 1939 à 1964; le «saut en parachute» de Coney Island, l'île aux attractions, est un vestige de l'exposition de 1939. En bref, la Greenway permet à son utilisateur de voir se dérouler sous ses yeux tout le merveilleux héritage historique de la ville.

Culture

Grâce à la Greenway, de multiples attractions culturelles de Brooklyn et du Queens trouvent entre elles une nouvelle corrélation. Ainsi en va-t-il pour l'unique aquarium de New York et de deux des cinq zoos de la ville. Ces deux jardins zoologiques ont installé des fermes campagnardes où enfants et adultes peuvent apprendre à connaître les espèces animales que l'on y présente. Le centre de la culture aménagé autour de la Place de la Grande Armée comprend le musée, le jardin botanique et la bibliothèque de Brooklyn, avec location de livres. Au nord de l'Eastern Parkway, il y a cinq blocs de maisons où l'on a aménagé spécialement pour la jeunesse et les enfants le Brooklyn children's Museum. La zone Flushing Meadow/Corona Park abrite tout un ensemble de merveilleuses institutions culturelles comme le Queens Museum, la New York Hall of Science ainsi que le zoo, le jardin botanique et la halle municipale du Queens. La Greenway réunit entre eux toute une série de quartiers dans lesquels vivent essentiellement des ressortissants de groupes ethniques bien définis, ce qui donne aux visiteurs la possibilité de goûter aux habitudes culinaires les plus diverses. Tout le long du parcours prévu se trouvent également trente écoles. C'est ainsi que la Greenway souligne l'héritage culturel de Brooklyn et du Queens.

Environnement

La route proposée traverse Long Island, une île dont l'origine remonte à la dernière période glaciaire il y a 12000 ans environ. La Greenway Brooklyn/Queens offre la possibilité de présenter les changements écologiques survenus dans l'héritage de cette île puisqu'elle entraîne piétons ou cyclistes, au travers de régions boisées et de prairies bordant plusieurs lacs, de la mer aux ma-

Aquarium) and two of the City's five zoos (Prospect Park and Queens). Both of the zoos have farmyards where children and adults can experience farm animals. The Brooklyn Cultural Center, clustered around Grand Army Plaza, contains the Brooklyn Museum, Brooklyn Botanic Garden, and Brooklyn Public Library. The Brooklyn Children's Museum is a wonderful resource for youngsters and is located five blocks north of Eastern Parkway. The Flushing Meadow-Corona Park area hosts another cluster of wonderful cultural facilities including Queens Museum, the New York Hall of Science, Queens Zoo, Queens Botanical Garden and Queens Borough Hall. Music lovers will enjoy the bandshells in Prospect Park and Forest Park. The Greenway will connect a number of ethnic neighborhoods which will provide travelers with a great diversity of foods. There are also thirty educational facilities along the route. The Greenway enhances the cultural heritage of Brooklyn and Queens.

Environmental

The proposed route is a transect through Long Island, a huge island formed by the last glacial period approximately 12000 years ago. The Brooklyn/Queens Greenway provides an opportunity to array this island's diverse ecological heritage as it takes pedestrians and/or bicyclists from the ocean through woodlands, and meadows, past several lakes to a tidal marsh in the Long Island Sound. Exploration of these ecosystems is enhanced by the two environmental education centers along the route, the Prospect Park Environmental Center and the Alley Pond Environmental Center. Both are nonprofit organizations staffed primarily by volunteers providing tours, lectures, classes and exhibits. In addition, there are tours guided by rangers in many of the City parks on route. There are also examples of environmental degradation (a housing development adjacent to the Long Island Expressway with unsuccessful erosion control techniques surrounding it) and preservation (Alley Pond Park). The Brooklyn/Queens Greenway provides excellent opportunities for greater environmental understanding.

Recreational

There is an incredible array of recreational facilities easily accessed along the Greenway. There are numerous baseball and football fields along the route including the largest fields in the two boroughs, Shea Stadium. The over 100 tennis courts are similarly complemented by the U.S. Tennis Association's National Tennis Center. The incredible array of recreational facilities includes ocean beaches, bridal paths, model boat ponds and model airplane strips, bocce courts, soccer fields, basketball and handball courts, marinas, two golf courses and a large number of playgrounds. Also included

gemeinnützige Einrichtungen, deren Mitglieder zum grössten Teil unentgeltlich Rundgänge, Vorlesungen, Kurse und Ausstellungen organisieren. Zusätzlich finden in vielen Stadtparks an der Strecke geleitete Führungen statt. Beobachten lassen sich auch Beispiele von Umweltzerstörung und -erhaltung. Der «Brooklyn-Queens-Greenway» bietet eine ausgezeichnete Gelegenheit zum besseren Verständnis der Umwelt.

Freizeit

Der Greenway erschliesst ein umfassendes Spektrum an Freizeiteinrichtungen: Entlang der Strecke befinden sich zahlreiche Sportanlagen, einschliesslich des grössten Stadions der beiden Stadtbezirke, das Shea Stadium. Eine entsprechende Ergänzung finden die über hundert Tennisplätze im National Tennis Center. Es gibt aber noch ganz andere Möglichkeiten, seine Freizeit zu verbringen: Meeresstrände, Reitwege, Modellboot-Teiche und Modellflugzeug-Landeplätze, Bocciabahnen, Fussballplätze, Basketball- und Handballplätze, Bootshäfen, zwei Golfplätze und eine grosse Anzahl Spielplätze, ganz zu schweigen von zwei von New Yorks Kunsteisbahnen. Im Forest Park gibt es eine Aschenbahn und im Kissena Park eine Velorennstrecke. Wer Spass hat an Vergnügungsparks, geht in den Astroland Park auf Coney Island. Und wer sich in seiner Freizeit lieber entspannt, findet vielerorts einen Platz zum Sitzen, Sonnenbaden, Lesen oder Spazieren. Kissena, Forest, Cunningham und Alley Pond Park enthalten Naturrundgänge. Was auch immer es an Möglichkeiten der Freizeitgestaltung in New York City gibt – vom Greenway aus sind sie zu erreichen.

Projektrealisierung

Der «Brooklyn-Queens-Greenway» wirkt zwar schon auf dem Papier bestechend, aber noch überzeugender wird sein Effekt sein, wenn er einmal Wirklichkeit geworden ist.

Als nächster Schritt ist eine Planungsstudie vorgesehen, mit der die «Neighborhood Open Space Coalition» dank einem Zuschuss der «National Endowment of the Arts»-Stiftung im Sommer 1987 die Detailbearbeitung an die Hand nehmen will. Diese Planungsstudie umfasst eine genaue Analyse der bereits angesprochenen Themenbereiche und wird spezifische Pläne und Finanzierungsvorschläge für den Bau des Greenway vorlegen. So werden zum Beispiel Verkehrsstudien die notwendigen Daten liefern, um die besten Überwindungs- bzw. Umgehungsmöglichkeiten von Hindernissen zu bestimmen. In Zusammenarbeit mit den Verkehrs- und Kulturbehörden von New York werden bestimmte Plansegmente in allen Einzelheiten ausgearbeitet, um eine qualitativ hochstehende Detailplanung zu gewährleisten.

Wir werden nach Möglichkeiten suchen, um den Greenway für die Stadtbewohner noch zugänglicher und attraktiver zu machen sowohl als Ver-

récages de Wadden dans le Sund de Long Island. La découverte de cet écosystème se complète de deux centres de protection de l'environnement aménagés le long du parcours. On peut observer également des exemples d'atteintes portées à l'environnement (une agglomération le long de l'expressway de Long Island avec érosion non contrôlée des environs) ou au contraire de sauvegarde de l'environnement (Alley Pond Park). La Brooklyn/Queens Greenway fournit une remarquable occasion de mieux comprendre notre environnement.

Loisirs

La Greenway dessert une variété vraiment incroyable d'installations consacrées aux loisirs: c'est ainsi que l'on trouve par exemple, le long du parcours, de nombreux terrains de baseball et de football, y compris le plus grand stade des deux districts urbains, le Shea Stadium. Plus de cent courts de tennis du Centre national de tennis de l'U.S. Tennis Association constituent un heureux complément. Mais il y a bien d'autres manières encore de passer ses loisirs: plages en bordure de mer, allées cavalières, terrains d'atterrissage pour modèles réduits d'avion, boudodromes, terrains de football, de basket-ball et de handball, ports de plaisance, deux terrains de golf et un grand nombre de places de jeux, sans parler de deux pistes de patinage artistique. Forest Park offre encore une piste cendrée et Kissena Park un parcours pour courses de vélo. Ceux que les parcs d'attraction amusent iront à l'Astroland de Coney Island, alors que ceux qui préfèrent les loisirs plus détendus trouveront en maints endroits une place pour s'installer à l'écart, prendre un bain de soleil, lire ou se promener. Kissena, Forest, Cunningham et Alley Pond Park disposent tous de circuits naturels. La Greenway permet en définitive d'atteindre tout ce que New York City offre comme possibilités d'installations de loisirs.

Réalisation du projet

Sur le papier déjà, la Brooklyn/Queens Greenway a quelque chose de très convaincant. Son effet le sera bien davantage encore lorsqu'elle sera devenue un jour réalité.

La prochaine étape du programme consiste en une étude de planification que la Neighborhood Open Space Coalition a déjà pu commencer en été 1987 grâce à une subvention de la fondation «National Endowment of the Arts». Cette étude consiste en une analyse détaillée des thèmes abordés dans le cadre des premières études du projet et présentera plans et propositions de financement spécifiques pour la construction de la Greenway. Ainsi, par exemple, des études de trafic fourniront les données indispensables à la détermination des meilleures possibilités de surmonter ou de contourner les obstacles que nous avons décelés dans notre étude de projet. Nous allons éla-

are two of the City's ice skating rinks (Prospect and Flushing Meadow – Corona Park). There's a running track in Forest Park and a velodrome in Kissena Park. Astroland Park in Coney Island is available for those who enjoy amusement parks. For those who prefer passive recreation, there are many areas to sit, sunbathe, read or stroll. There are nature trails in Kissena, Forest, Cunningham and Alley Pond Parks. The full spectrum of recreational opportunities available in New York City is available to users of the Greenway.

Where do we go from here

The Brooklyn/Queens Greenway looks exciting on paper, but it will be far more exciting when it becomes a physical reality. A considerable amount of work has gone into bringing the plans to this stage, but a tremendous amount remains to be done before the project is completed.

The next step will involve a design study. The Neighborhood Open Space Coalition has received a grant from the National Endowment of the Arts to begin this study during the summer of 1987. The design study will be a more detailed analysis of the topics addressed in this study, and will present specific designs and financial proposals for the Greenway's construction. For example, traffic studies will provide the information needed to determine the best ways through or around those obstacle areas that we have identified in the feasibility study. Specific segments will be planned in greater detail, working closely with the New York City and State Departments of Transportation and Parks and Recreation to insure a quality design.

We'll explore ways to make the Greenway even more accessible to New York City residents and viable both as an alternative transportation and recreational resource.

We'll also be sponsoring a contest to develop a logo for the Greenway. This will be the first point where the public can begin to have greater involvement. The winning logo will become the symbol of the Greenway and will be stenciled along the route, on T-shirts and promotional brochures. During the design study we will seek financial commitments for development and work to insure the implementation of Phase I as soon as the design is complete.

To successfully develop and maintain the Brooklyn/Queens Greenway, the cooperation of a large number of individuals, agencies and organizations, representing both public and private interests, is essential. It will be necessary to coordinate the involvement of City agencies, elected officials, community boards, neighborhood organizations, volunteer groups and the general public to create the Greenway. We hope to establish a task force to oversee all the issues involved in planning and implementing this project.

We also need to establish a symbiotic relationship between the Greenway and



Planausschnitt des Cunningham-Parkes mit Fenster 17.

Extrait du plan de «Cunningham Park» avec fenêtre 17.

Section of a map of Cunningham Park with Window 17.

kehrsweg als auch als Freizeitangebot. Zudem wollen wir einen Wettbewerb für ein Greenway-Signet sponsern. Bei dieser Gelegenheit kann sich die Öffentlichkeit zum erstenmal in grösserem Umfang an diesem Projekt beteiligen. Das siegreiche Signet wird zum Symbol des Greenway und erscheint entlang der Strecke, auf T-Shirts und Promotionsbroschüren. Während der Planungsstudie werden wir uns auch um finanzielle Verpflichtungen hinsichtlich Erschliessung und Bau bemühen, damit erste Realisierungsschritte sofort nach Abschluss der Planung eingeleitet werden können.

Um den «Brooklyn-Queens-Greenway» mit Erfolg zu bauen und instand zu halten, müssen unzählige Einzelpersonen, Behörden und Organisationen zusammenarbeiten. Es wird notwendig sein, die Beiträge von Stadtbehörden, Politikern, Kommunalkommissionen, Quartierorganisationen, Freiwilligengruppen und der Allgemeinheit gut zu koordinieren. Wir hoffen, einen Sonderstab einsetzen zu können, der das Planungs- ebenso wie das Realisierungsstadium dieses Projekts in allen Einzelheiten überwachen wird.

Darüber hinaus muss zwischen dem Greenway und den Kultur- bzw. Freizeiteinrichtungen entlang der Strecke eine symbiotische Beziehung entstehen. Diese Einrichtungen könnten Broschüren und anderes Informationsmaterial über den Greenway verteilen, um die Allgemeinheit stärker auf ihn aufmerksam zu machen. Auf der anderen

borer en collaboration avec les autorités de New York responsables du trafic et de la culture certains segments donnés du plan jusque dans leurs moindres détails pour garantir une planification de haut niveau.

Nous voulons encore parrainer un concours pour la création d'un emblème de la Greenway. Ce sera pour l'opinion publique, sa première occasion de participer à ce projet sur une grande échelle. L'emblème retenu servira de symbole à la Greenway et on le retrouvera tout au long du tracé, sur des T-shirts, sur les brochures de promotion. Nous allons nous occuper des obligations financières relatives aux travaux d'équipement et de construction durant l'étude de planification, pour garantir la réalisation de la première phase dès que les plans seront prêts.

Pour assurer le succès de la construction et de l'entretien de la Brooklyn/Queens Greenway, il faut s'assurer la collaboration d'innombrables personnes, organisations et autorités représentant les intérêts publics et privés en jeu. La création de cette voie va nécessiter la coordination des contributions des autorités municipales, des politiciens, des commissions cantonales, des organisations de quartiers, des groupements volontaires et de la collectivité. Nous espérons pouvoir mettre sur pied un état-major spécial en mesure de surveiller dans tous ses détails le stade aussi bien de planification que de réalisation de ce projet.

the cultural and recreational facilities along the route. The facilities could disseminate brochures and other information on the Greenway to increase the awareness of the general public. Greater use of the Brooklyn/Queens Greenway will, most probably, lead to increased visitation at the facilities along the route. Information about lectures, classes and other programs offered could be compiled and disseminated in monthly bulletins.

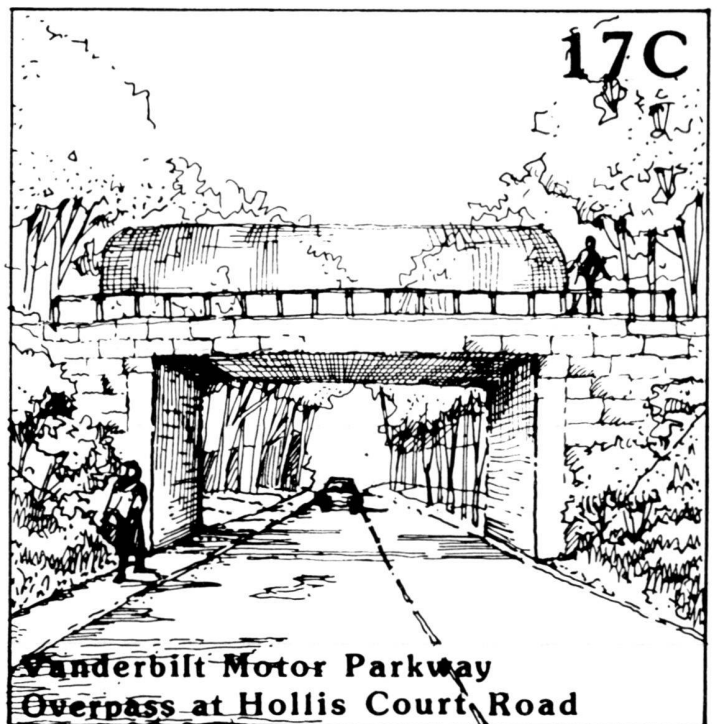
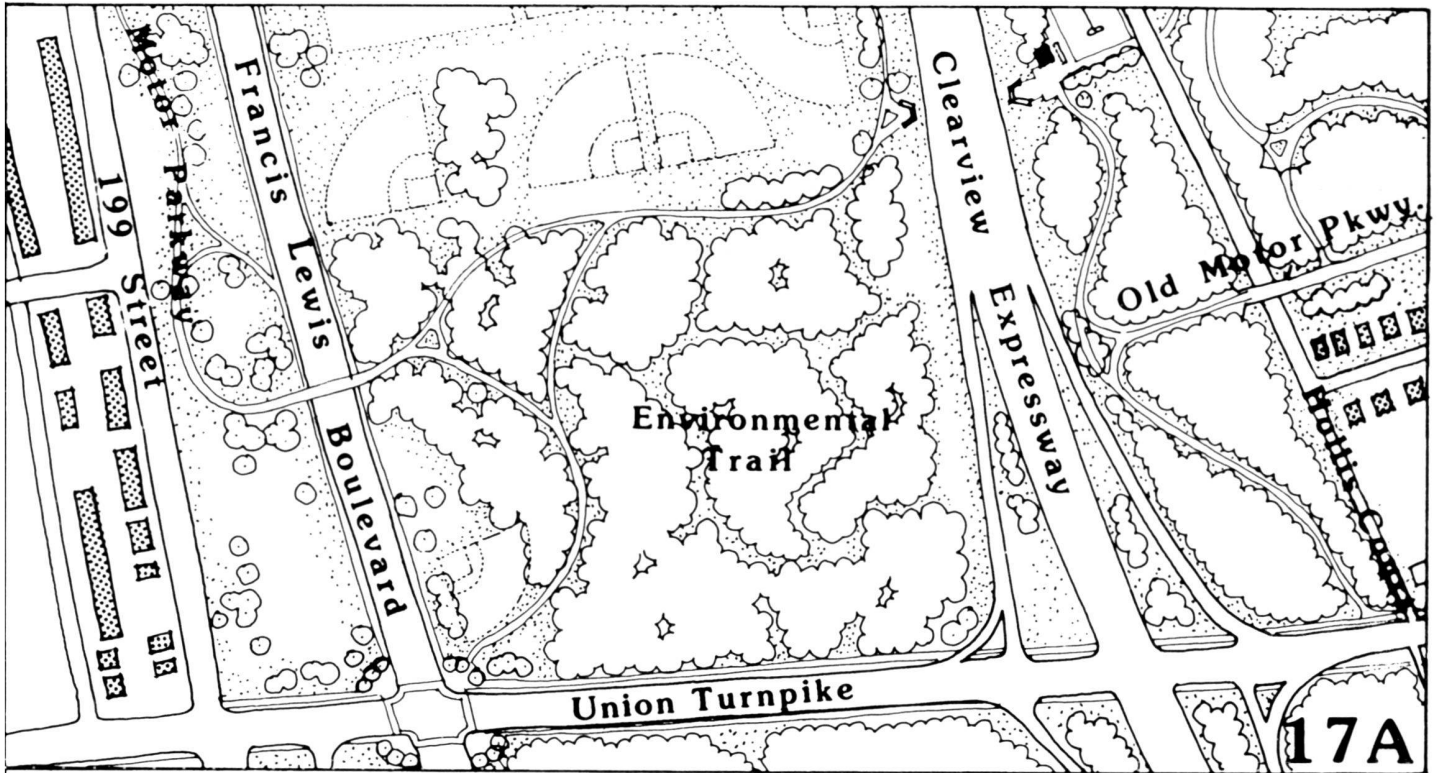
Financing the Greenway

Our preliminary estimates are that it will cost \$ 4.5 million to complete the Brooklyn/Queens Greenway. (\$ 1.3 million for Phase I, and \$ 3.2 million for Phase II). While this is a small amount considering the tremendous resource it will provide, it's still quite an impressive sum of money to allocate to a project. However, there are a number of potential sources of funding that should be available for this project.

A major source of funding is available through the New York State Office of Parks and Recreation. In November 1986, the voters approved the \$ 1.45 billion Environmental Quality Bond Act. \$ 250 million of EQBA funding has been earmarked for land acquisition, historic preservation and municipal park projects. The Brooklyn/Queens Greenway should be eligible for funding, in part, with EQBA monies.

At the present time the city administration is resisting the idea of acquiring new land for city parks, even though

Window 17A ,17B,17C



17. CUNNINGHAM PARK

We propose the extension of the existing pathway from the bridge over the Long Island Expressway, behind the Japanese school to the existing Vanderbilt Motor Parkway trail (See Window 16D). The Motor Parkway continues south to the west of Francis Lewis Boulevard, over 73rd Ave. and then swings to the east bridging over the Francis Lewis Boulevard, into Cunningham Park. The parkway was severed by the construction of Clearview Expressway, but fortunately a tunnel was built in order to maintain the historic right-of-way. Our proposal, based on a DPR Master Plan for Cunningham Park, recommends that the pathway be constructed to connect the Vanderbilt Motor Parkway west and east of the Clearview (Window 17A). Windows 17B and 17C illustrate the character of the Motor Parkway between Cunningham Park and Alley Pond Park and the bridges that create the strong, auto-free linkage between the two parks.

Seite führt eine intensivere Nutzung des «Brooklyn-Queens-Greenway» mit grösster Wahrscheinlichkeit zu einer Steigerung der Besucherzahlen in den von ihm erschlossenen Einrichtungen. Man könnte Informationen zu Vorlesungen, Kursen usw. zusammenstellen und in Form von Monatsbulletins an die Bevölkerung verteilen.

Finanzierung

Nach ersten Schätzungen wird die Realisierung des «Brooklyn-Queens-Greenway» insgesamt 4,5 Millionen Dollar kosten. Dies ist eigentlich sehr viel Geld. Wenn man aber bedenkt, wie viele Vorteile das Projekt mit sich bringt, liegt diese Summe aber durchaus im Rahmen.

Zu einem grossen Teil sollten die benötigten Mittel von der zuständigen Behörde des Staates New York kommen, dem New York State Office of Parks and Recreation. Im November 1986 haben die Stimmbürger ein Gesetz über die Ausgabe von Kommunalobligationen in der Höhe von 1,45 Milliarden Dollar gutgeheissen, die der Umwelt zugutekommen sollen (Environmental Quality Bond Act). Davon wurden 250 Millionen Dollar für Landkäufe, die Erhaltung historischer Werte und Stadtparkprojekte bestimmt. Der «Brooklyn-Queens-Greenway» sollte zumindest teilweise in den Genuss dieser Mittel kommen.

Im Augenblick sträubt sich die Stadtverwaltung noch gegen das Anliegen, neue Grundstücke für Stadtparks zu kaufen, obwohl zu diesem Zweck mehrere zehn Millionen Dollar vorhanden sind. Es würde aber durchaus der gegenwärtigen Regierungspolitik entsprechen, Mittel für den «Brooklyn-Queens-Greenway» bereitzustellen.

Spezifische Aufwendungen könnten überdies im Kultur- und Verkehrsbudget der Stadt New York untergebracht werden. Auch die Präsidenten der Stadtbezirke Brooklyn und Queens könnten aus ihren frei verfügbaren Budgets gewisse Summen diesem Projekt zuteilen. Städtische Mittel spielen eine wichtige Rolle beim Bau des Greenway und eine entscheidende Rolle bei seiner Instandhaltung. In allen Projektierungsphasen können freiwillige Spenden die städtischen Aufwendungen ergänzen; ohne eine Partnerschaft zwischen der Stadt und ihren Bürgern wird diesem Projekt kein Erfolg beschieden sein.

Firmen bzw. Stiftungen können entweder Mittel für Elemente des Gesamtprojekts zuschiessen oder spezifische Komponenten an einzelnen Standorten finanzieren. Spenden von Einzelpersonen dienen vielleicht zum Kauf von Katzenaugen, dreissig Zentimeter Asphalt, einem Baum oder einem anderen Element des Greenway.

Der Staat Nord Carolina, der eines der innovativsten und ausgedehntesten Eisenbahnsysteme des Landes aufgebaut hat, brachte kürzlich einen Gesetzesvorschlag ein, der Mittel für verschiedene Fahrrad-Projekte freistellen soll.

Au-delà il faut qu'il s'établisse, entre la Greenway et les institutions culturelles ou de loisirs sises le long de son tracé, une relation de symbiose.

Le financement de la Greenway

Selon nos premières estimations, la réalisation de la Brooklyn/Queens Greenway va coûter 4,5 millions de dollars. Quand bien même il s'agit là d'une somme modique face aux immenses avantages conférés, il ne s'agit pas moins d'un joli montant à n'affecter qu'à un seul projet. Au demeurant, nous comptons sur toute une série de sommes potentielles de financement.

Les moyens nécessaires pourraient provenir, pour l'essentiel, des autorités compétentes de l'Etat de New York, du New York State Office of Parks and Recreation. En novembre 1986, des électeurs ont approuvé une loi sur les défenses pour les obligations communales du montant de 1,45 milliards de dollars, à affecter à l'environnement (Environmental Quality Bond Act). 250 millions de dollars de ce montant ont été destinés à des achats de terrains, à la sauvegarde de valeurs historiques et aux projets de parcs, raison pour laquelle la Brooklyn/Queens Greenway devrait pouvoir profiter de ces moyens. Pour l'heure, l'administration de la ville rechigne encore à l'idée d'acheter de nouveaux fonds pour des parcs, quand bien même la caisse dispose de plusieurs dizaines de millions de dollars à cet effet.

De plus, le budget des transports et de la culture de la ville de New York pourrait prendre en charge certaines dépenses spécifiques. De même, les présidents des cercles urbains de Brooklyn et du Queens pourraient allouer certains montants au projet en les prélevant sur les parts de budget dont ils peuvent disposer librement.

Les dons privés peuvent représenter un montant important dans la construction de la Greenway. Des entreprises ou des fondations peuvent, selon leur choix, verser des fonds à affecter à des éléments du projet global ou en financer des éléments spécifiques en certains lieux donnés. Peut-être enfin, certaines personnes voudraient-elles que leur don serve à l'achat de catadioptrés, de trente centimètres de goudron, d'un arbre ou d'un quelconque autre élément de la Greenway.

Tout récemment, l'Etat de la Caroline du Nord qui construit un réseau de chemin de fer des plus progressistes et des plus étendus du pays, a présenté un projet de loi selon lequel il faut librement mettre à disposition les moyens destinés aux projets vélocipédistes comme ceux de nouvelles pistes cyclables, cartes de parcours et promotion de la sécurité du trafic. Si cette nouvelle loi entre en vigueur, il sera prélevé un impôt sur le chiffre d'affaires de 2% sur la vente de tout vélo neuf. Selon les statistiques nationales, il faut remplacer chaque année un vélo sur six; cet impôt pourrait donc constituer une source de financement inépuisable. Si nous te-

the Environmental Quality Bond Act contains tens of millions of dollars for that purpose. While money desperately needs to be spent on new parkland acquisition, allocating money for the Brooklyn/Queens Greenway, to enhance existing facilities, would be in keeping with current policies.

Specific expenditures could also be included in New York City's capital budgets for the Department of Parks and Recreation, and the Department of Transportation. Funding may also be available in the discretionary budgets of both the Brooklyn and Queens Borough Presidents. The dedication of municipal funds is important in building the Greenway, and essential for maintenance once it's built. Volunteer organizations can complement municipal expenditures in both the development and maintenance of the Greenway, but to be successful the project must be a partnership between the City and its citizens.

Private donations can also play a key role in helping to build the Greenway. Corporations or foundations can contribute money for elements needed for the entire project, or for specific components at different locations. Donations from individuals might also play an important role in purchasing individual reflectors, a foot of asphalt, a thermoplastic diamond, a tree or other components of the Greenway.

North Carolina, a state which has developed some of the most innovative and extensive trail systems in the country has recently proposed legislation to generate funding for bicycle-related projects such as new paths, route maps, and safety promotion. If enacted, a 2% sales tax will be levied on the sale of all new bicycles. National statistics indicate that 1 out of every 6 bikes is replaced annually. The tax could, therefore, generate a steady source of funding. In New York the number of bicycle replacements, given the relatively high rate of theft, and wear and tear on bikes caused by adverse road conditions, is probably greater. We could explore the possibility of enacting such a tax on a city or state level, to provide funding for this project, as well as others. With the wide range of available funding sources, financing the Brooklyn/Queens Greenway may be slightly difficult, but it certainly is not insurmountable.

Public involvement

The success of the Greenway is contingent on public support during all phases of planning and implementation. We've already mentioned a couple of ways the public can get involved (i.e. through the logo design contest, purchasing elements of the Greenway or helping to stencil the logo on trails). However, the real fun will begin when the route has been constructed and is ready for public use.

The opening of the Greenway should be heralded by an event that is as exciting as the concept itself. As the

Tritt dieses Gesetz in Kraft, wird auf den Verkauf jedes neuen Fahrrads eine zweiprozentige Umsatzsteuer erhoben. Da laut nationalen Statistiken jährlich eines von sechs Fahrrädern ersetzt wird, könnte diese Steuer zu einer beinahe unerschöpflichen Finanzierungsquelle werden. Wenn wir von der hohen Diebstahlsrate und dem Verschleiss der Fahrräder durch schlechte Strassenverhältnisse ausgehen, werden in New York vermutlich prozentual noch mehr Fahrräder neu gekauft als anderswo. Wir könnten deshalb auch auf städtischer oder staatlicher Ebene ein solches Gesetz zu erlassen, um nicht nur dieses, sondern auch andere Projekte zu finanzieren. Mit einer derart breitgefächerten potentiellen Kapitalbasis könnte die Finanzierung des «Brooklyn-Queens-Greenway» zwar immer noch auf Schwierigkeiten stossen, aber unlösbar sind diese Probleme bestimmt nicht.

Einbezug der Öffentlichkeit

Der Erfolg des Greenway hängt in sämtlichen Planungs- und Bauphasen von der Unterstützung der Öffentlichkeit ab. Einige der Möglichkeiten, wie die Allgemeinheit einbezogen werden könnte, haben wir bereits erwähnt. Wirklich interessant wird es für die New Yorker allerdings erst, wenn der Greenway fertiggestellt ist.

Die Eröffnung des Greenway sollte durch ein Ereignis angekündigt werden, das dem ganzen Konzept an Attraktivität in nichts nachsteht. Da der Greenway darauf angelegt ist, die Menschen zu aktiver Betätigung anzuregen, wäre zu seiner Eröffnung vielleicht ein Grossanlass wie etwa ein Triathlon denkbar. Die Länge und an einigen Stellen auch die Breite des Greenway verunmöglichen zwar ein Ereignis von der Grössenordnung der «Ironman»-Rennen auf Hawaii oder Cape Cod, aber eine etwas bescheidenere Version mit einer grossen Siegesfeier als Abschluss wäre sicher ein gutes Mittel, um die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit zu erregen.

Entscheidend für den Erfolg des Greenway wird die Propagierung seiner Benutzung sein. Dazu bieten sich verschiedene Möglichkeiten an: Wir könnten mittels im Grossraum New York ansässiger Fahrrad- und Wanderclubs Reklame für den Greenway machen. Auch spezielle Führungen oder Anlässe könnten eine ansehnliche Anzahl von Benutzern herbeilocken. Neben Werbekampagnen über die Medien könnten entlang dem Greenway erhältliche Broschüren wieder andere Teile der Bevölkerung ansprechen. Der Greenway wird direkt proportional zu seiner Benutzung wachsen. Die Realisierung des Projekts sollte deshalb in Phasen erfolgen, das heisst, jeder Projektbestandteil wird in dem Masse ausgebaut, in dem die Zahl seiner Benutzer wächst. Dadurch lässt es sich vermeiden, dass grosse Summen investiert werden, ehe überhaupt eine Nachfrage vorhanden ist.

Velofahrer in New York.
Un cycliste à New York.
Cyclist in New York.

Foto RDZ/UIP

nons compte du taux élevé de vélos volés et de l'usure que provoque le mauvais entretien des routes, il est bien probable que l'on achète bien plus de vélos neufs à New York que n'importe où ailleurs. Dès lors, nous pourrions nous intéresser à la possibilité de faire édicter une telle loi au niveau de la ville ou de l'Etat pour financer non pas seulement un projet comme le nôtre, mais d'autres encore. Sans doute le financement de la Brooklyn/Queens Greenway s'achopperait-il encore à quelques difficultés, mais il n'y aurait certainement pas de problèmes insurmontables.

Participation du public

Tant en ce qui concerne les phases de la planification et de la construction, le succès de la Greenway dépend de l'appui de l'opinion publique. Nous avons déjà mentionné quelques possibilités de faire participer la collectivité. Mais, la Greenway ne sera vraiment intéressante pour les New Yorkais que le jour où elle sera achevée et prête à l'emploi. Son ouverture devrait être annoncée par un événement qui ne le cède en rien au concept proprement dit d'attractivité de la réalisation. Comme la Greenway est conçue pour inciter l'individu à développer ses activités, un exemple vraiment saignant serait-il indiqué pour son inauguration, sous forme d'un triathlon par exemple. Sans doute, la longueur et, en quelques endroits, la largeur de la Greenway n'autorisent pas un événement de l'importance de la course de l'«Ironman» à Hawaii ou de la Cape Cod, mais une version conçue sur des bases un peu plus modestes qui se terminerait par une grande fête pour célébrer la victoire, constituerait sans doute un bon moyen d'attirer l'attention du public sur cette nouvelle ressource de loisirs.

La propagation de l'usage de la Greenway et des différentes possibilités qu'elle offre va constituer l'élément décisif de son succès. Nous avons la possibilité de faire de la publicité en sa faveur en ville même de New York dans tous les clubs réunissant amateurs de vélo ou de la marche. Quelques visites guidées particulières ou manifestations pourraient lui valoir un nombre important d'adeptes. Outre les campagnes publicitaires par les médias, les brochures que l'on pourrait se procurer le long du parcours pourraient constituer un bon moyen promotionnel et d'information pour autres couches de la population. Le taux d'expansion de la Greenway sera directement proportionnel à son utilisation. La réalisation du projet devrait se faire en phases successives, c'est à dire que chacun de ses éléments va venir s'intégrer dans la mesure où s'accroît le nombre de ses utilisateurs. On va éviter ainsi l'erreur d'investir des sommes considérables dans la deuxième phase avant que n'existe vraiment la demande.



Greenway will be a resource that is designed to foster activity, an event that involves the most grueling of human activity, such as a triathlon, might be appropriate for the opening. While the Greenway's length and width in some locations might make an event such as Hawaii's or Cape Cod's Ironman races unfeasible, a scaled down version, with a massive celebration at the race's terminus, might be a great way to increase public awareness.

Publicizing the Greenway and getting people to use it will be crucial to its success. There are a number of ways that this can be done. We can promote the Greenway through cycling and hiking organizations in the New York metropolitan area. Special tours and events might also generate a sizable number of users. Publicity campaigns involving the media, as well as a promotional brochure available at facilities along the way, will help to educate other segments of the population. The rate of expansion of the Greenway will be directly correlated to its use. Implementation should occur in phases; each component can be further developed as the number of people using it increases. This will avoid the mistake of investing a sizeable amount of money for the Phase II development before the demand is here.