

HIGH LINE: REALIZAČNÍ PRINCIPY, UDRŽITELNOST A SPOLEČENSKÝ KONTEXT¹⁾

Jiří Palacký, Michal Krištof, Šárka Kubínová

High Line je jedním z nejnávštěvovanějších veřejných prostorů na světě. Denně sem směřují tisíce lidí, aby si ověřili zážitek z přírodně koncipovaného parku, procházejícího napříč galerijní čtvrtí západního Manhattanu. V době, kdy ho architekti Ricardo Scofidio a Matthew Johnson ze studia Diller Scofidio + Renfro, ve spolupráci s Pietem Oudolfem a s Jamesem Cornerem (Field Operations) koncipovali, neexistovalo ještě velké množství obdobných příkladů. Sedm let po dokončení první fáze parku lze již hovořit o téměř šedesáti realizovaných projektech inspirovaných úspěchem High Line (Corner et al., 2015). O tom, jaké byly záměry autorů při rekonstrukci této jedinečné dopravní konstrukce a jaká byla úskalí designu celé realizace v kontextu její udržitelnosti, mnohé napoví rozhovor, který se uskutečnil s architekty Ricardem Scofidiem a Matthew Johnsonem 2. listopadu 2015 v newyorském studiu Diller Scofidio + Renfro se sídlem v budově Starrett–Lehigh (v západní části Chelsea na 26. ulici).

Rozhovor s autory architektonického řešení parku High Line, architektky Ricardem Scofidiem a Matthew Johnsonem, uzavírá sérii tří interview s tvůrci a plánovači veřejných prostorů a parků v New Yorku.

Ricardo Scofidio je emeritním profesorem na škole Cooper Union a se svojí manželkou Elizabeth Diller, profesorkou na Škole architektury Princetonské univerzity, založil v roce 1979 newyorskou firmu (dnes Diller Scofidio + Renfro, ve zkratce „DSRNY“) se zaměřením na interdisciplinární přístup k architektuře. Matthew Johnson je projektantem High Line a dlouholetým spolupracovníkem (Senior Associate) firmy DSRNY. Vystudoval architekturu na Princetonské univerzitě. Dříve také pracoval ve studiu Daniela Liebeskinda (Archizoom, 2014).

Mezi nejvýznamnější projekty DSRNY patří Brasserie – luxusní restaurace umístěná v budově Seagram v New Yorku (2000), vyhlídková terasa v budově World Trade Center (2001), Muzeum technologie a umění Eyebeam (2004), Institut současného umění v Bostonu (2004), High Line Park v New Yorku (2009–2014), Hypar Pavillion – restaurace s trávníkem v Linkolnově centru v New Yorku (2010), Centrum kreativních umění Perryho a Marty Granoffových Brownovy Univerzity (2011) a další. Za svoji činnost studio obdrželo něko-

lik významných ocenění. V roce 1999 získalo ocenění geniality, udělované MacArthurovou nadací a dále National Design Award udělované muzeem Cooper Hewitt spadajícím pod Smithsonian institut, Brunner Prize (American Academy of the Arts and Letters), AIA President's Award, AIA Medal of Honor a další. V nedávné době se studio spolupodílelo na vydání publikace *The High Line: Forseen-Unforseen* (2015). Portfolio studia DSRNY obsahuje také řadu dalších publikací, instalací a kurátorství výstav, performance i dokumentární film (Øye, 2013).



Foto © Jiří Palacký

Rozhovor s architektky M. Johnsonem (vlevo) a R. Scofidiem v architektonické kanceláři DSRNY, New York 2015

Jiří Palacký (JP): *Pane Scofidio, pane Johnsone, rádi bychom vám položili několik otázek týkajících se udržitelnosti parku High Line. Jak byste High Line charakterizovali z hlediska sociální, ekonomické a ekologické udržitelnosti? Rádi bychom také slyšeli váš názor na to, co jsou hlavní charakteristiky parku High Line a jaký význam mají pro jeho bezprostřední okolí.*

Ricardo Scofidio (RS): Když se ohlednu zpátky, uvědomuji si zajímavou věc. Od otevření první části High Line uběhlo šest let a po celou tu dobu s námi někdo snad každé dva měsíce o High Line dělá rozhovor. Je zajímavé, že v určitém okamžiku vám začne připadat, že se opakuje. Pak se ale začnete detailněji zabývat tím, co vlastně tvoří podstatu High Line, a pohled na něj se vám dál utváří a mění. Nevím,

1) Příspěvek je součástí výzkumného projektu „Význam volných prostorů pro udržitelný urbánní rozvoj“, GA ČR 15-05237S.



První fáze High Line byla otevřena v roce 2009, otevření Whitneyho muzea amerického umění následovalo v roce 2015 (R. Piano)

jaký mám k High Line vztah v současné životní fázi, protože už o něm přemýšlím jinak.

Existuje řada základních a současně důležitých rysů High Line, které tu byly hned od začátku a na které teď po té dlouhé době, co se High Line zabývám, začínám zapomínat. High Line je velmi specifický pro New York. Víím o mnoha zemích, které mají v plánu vytvořit si vlastní verzi High Line nebo v nich vznikají její návrhy. A já jsem zvědavý, jak to dopadne, protože opravdu nevěřím, že by se High Line jednoduše dal reprodukovat někde jinde. Pro vytvoření High Line byly v daném okamžiku zásadní veškeré síly, faktory, prostředí a politické strategie, které se do jeho realizace vložily.

Dalším důležitým rysem High Line je dle mého názoru – obzvlášť tady – i to, že v New Yorku lidé nikdy nechodí ven bez nějakého záměru. Buď jdou do kina, na večeri, do práce, nebo si jdou zacvičit – ale vždy jdou ven za nějakým účelem. A High Line je momentálně v New Yorku asi jediné místo, kam jdete, aniž byste mohli přesně říct proč. Nemůžete tam jezdit na kolečkových bruslích, nemůžete si tam házet s míčem ani tam vzít psa na procházku – můžete se tam jedinečně procházet. Jít někam s cílem nic tam nedělat je tedy pro Newyorčany úžasná novinka. A jsem

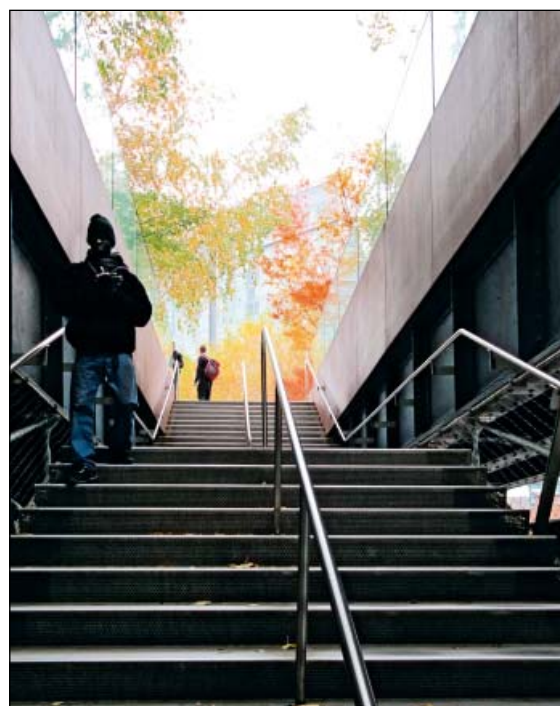
o tom čím dál přesvědčenější, když vidím, jak jsou dnes lidé závislí na smartphonech. I ve výtahu, kdekoli, pořád si jen hrají se smartphony – neumí se zastavit a nic nedělat. Tohle je tedy jedna z důležitých stránek High Line.

Matthew Johnson (MJ): Vráťím se k vaší původní otázce o udržitelnosti z hlediska životního prostředí a pokusím se vysvětlit, jak se na začátku promítla do našeho pojetí zadání návrhu řešení. Výchozím předpokladem bylo opětovné využití, které je základním stavebním kamenem udržitelného rozvoje. Místo toho, aby se všechny zdroje a finanční prostředky vyčerpaly na stržení stávající konstrukce, což v podstatě město plánovalo udělat, dokud jsme se nezapojili my, my jsme ji chtěli zrekonstruovat a najít pro ni nové využití – použít chátrající část průmyslové infrastruktury jako skelet, na němž vznikne živoucí spojení osázeného parku a veřejného prostoru. To byl náš záměr, který navíc přinesl pozitivní vedlejší efekt – tato nová zelená

plocha měla podstatně zmírnit účinky městského tepelného ostrova v bezprostředním okolí.

Speciálně se záměrem podpořit udržitelnost jsme pak navrhli systém betonových desek, který nám umožnil zachycovat dešťovou vodu a odvádět ji do přilehlých záhonů. Na osvětlení parku v noci jsme prosadili úsporná LED světla ještě dřív, než je město bylo ochotné zavést jako přijatelnou formu osvětlení. Také jsme si na mobiliář a dřevěné obklady objednali recyklované tvrdé dřevo. Místo aby-chom všechny prvky vytvářeli znovu, použili jsme původní části konstrukce i koleje, jednak aby-chom co nejvíce zdůraznili jedinečnost High Line, jednak aby-chom vyprodukovali méně odpadu a naplno využili úspor plynoucích z opětovného využití.

V oblasti udržitelnosti životního prostředí jsme měli spoustu dalších nápadů, které však nebyly proveditelné kvůli nákladům, které byly nad naše možnosti. Chtěli jsme například zachycovat dešťovou vodu do nádrží, které by byly zabudované do původní ocelové konstrukce. U takto dlouhé nadzemní konstrukce však narazíte na to, že jednotlivé úseky leží nad veřejnými i soukromými pozemky ve velmi stěsnaném prostoru a realizace je vel-



Typický výstup do parku po schodišti „slow stair“

mi složitá a nákladná. Uvažovali jsme o využívání solární a větrné energie, ale věděli jsme, že na to, abychom dosáhli něčeho zásadního, máme k dispozici jen velmi omezené plochy. Tak jsme ve snaze navázat dobré sousedské vztahy začali jednat s majiteli okolních pozemků o společném využívání střech. Toho se ale nedalo dosáhnout kvůli potřebné míře spolupráce a množství právních sporů. Museli jsme vyvážit jednotlivé cíle a průběžně je upravovat.

RS: Když přemýšlím o udržitelnosti, myslím, že na začátku je vždy do značné míry spojena se stávajícími projekty – projekty, které jsou opravdu špatně koncipovány z hlediska využívání energie a uhlíkové stopy. Když se tedy chystáte vytvořit návrh stavby pro jakýkoliv projekt, můžete se podívat, jaké měl zatím parametry, a hledat možnosti, jak nyní snížit energetickou náročnost a zvýšit udržitelnost. V tomto případě však předtím žádný projekt High Line neexistoval, takže jsme si nemohli říct, že navrhujeme nadzemní park a přitom se budeme snažit o udržitelnější formu. Neexistoval žádný starý projekt High Line, o kterém bychom mohli říct, že byl opravdu špatně řešen, pokud jde o uhlíkovou stopu a využívání energie. Řekl bych, že jsme při přípravě návrhu vědomě hledali řešení dbající na účinnost a nechtěli jsme, aby měl výsledný návrh velkou uhlíkovou stopu. Myslím, že vzhledem k rozhodnutím, která jsme museli dělat, to bylo celkem samozřejmé, ale naším prvotním záměrem nebylo navrhnout nadzemní park, který by splňoval kritéria udržitelnosti. Vzešel přirozeně z procesu přípravy návrhu řešení a z naší snahy přijít s něčím víc než jen s novým projektem a s novými prvky. Je výsledkem spojení všech těchto aspektů.

MJ: V oblasti ekologie tam byly i další aspekty. Zmapovali jsme všechny rostliny, které na železniční trati rostly, provedli jsme jejich inventarizaci (v roce 2003 bylo katalogizováno více než 210 odlišných druhů (NYCEDC, 2016)), a přesně jsme zjistili, kde se jim daří. Na trati High Line se nacházelo mnoho různých ekosystémů, které přesně odrážely rozmanitost městského prostředí v jejím těsném okolí. Některé její úseky obklopovaly vyso-

ké budovy, takže tam bylo hodně stínu, ve kterém se dobře dařilo lesním druhům rostlin. V okolí jiných částí se nacházelo jen málo budov nebo jen prázdné pozemky, takže byly celé nepřetržitě vystaveny slunci a pokrýval je préríjní travní porost. Jinde se po letech, kdy byla trať mimo provoz, ucpal odtokový systém a vytvořila se tam jezírka, v nichž se rozvinuly mokřadní ekosystémy. Vypozorovali jsme, jaká tam přirozeně vznikla soběstačná rostlinná společenstva. Což bylo důležité, protože jsme nakonec všechno z horní části High Line museli odstranit, abychom mohli provést opravu konstrukce, položit novou hydroizolaci, odstranit kontaminovanou zeminu, spoustu olovnatých nátěrů, azbestu a podobně.

Toto vše samo o sobě dalo spoustu práce, ale ještě než jsme se čehokoliv dotkli, skupina dobrovolníků nasbírala na mostní konstrukci semena všech rostlin, z nichž se potom ve skleníku vypěstovaly nové rostliny, které se později vrátily na místo. Jádro veškerého porostu na High Line tedy skutečně tvoří vegetace, která se za celou dobu, kdy trati nikdo nevěnoval žádnou péči, dokázala přizpůsobit tamním podmínkám a rozrůst se – nepůvodní rostliny, jejichž semena sem poprvé přicestovala na vlcích ze všech částí Spojených států a byla vyplavena do železničního svršku, který se časem proměnil v záhon. A my jsme posbírali semena těchto

nově dovezených rostlin, které později našly domov na obnovené trati High Line. Tuto základní skladbu rostlin potom ještě samozřejmě rozvinul Piet Oudolf a doplnil ji o nové, méně známé druhy, které ještě podtrhly jejich úžasné vlastnosti. Přitom jsme věděli, že toto druhové složení rostlin bude soběstačné, protože už zde bez zahradnické péče prospívalo několik desítek let.

RS: Myslím, že rostliny, které sem Piet Oudolf nově zařadil, patří do stejných čeledí jako zdejší původní rostliny. Co se mu však kromě jiného opravdu povedlo, je, že ať do parku půjdete kdykoli – kterýkoli týden, v kterémkoli ročním období –, vždy tam pokvete něco nového. Takže když se tam vrátíte o dvou po sobě jdoucích víkendech, po každé tam pokvetou jiné druhy květin. Rostliny, které jste viděli před týdnem, zmizí nebo se promění a k úžasným proměnám dochází dokonce i přes zimu, takže na vás v High Line vždy čeká nový zážitek, který se nikdy neopakuje.

JP: Dnes jsem tam slyšel zpívat drozdce mnohohlasé, posedávali na stromech, schovávali se v keřích. Bylo velmi příjemné a překvapivé slyšet ptáky namísto hluku velkoměsta. Dozvěděl jsem se, že jste vyměňovali koleje a abyste je byli schopni opět položit na stejné místo, použili jste geotagging (Corner et al., 2015).



Foto © Jiri Palacký

Prvotním záměrem nebylo navrhnout nadzemní park, který by splňoval kritéria udržitelnosti (R. Scofidio)

RS: V zásadě kvůli tomu, že všechno leží na betonové desce, která měla příkryt jakousi vanu, ve které byly díry, a my jsme netušili, v jakém je stavu. Nechtěli jsme konstrukci zrenovovat na park a pak sledovat, jak se celá zhroutí. Jedním z důvodů, proč byla stržena dálnice West Side Highway, bylo, že se konstrukcí z betonových panelů propadl kamion. Takže pokud jsme chtěli do High Line investovat finanční prostředky, museli jsme se nejdřív ujistit, že konstrukce je stabilní, provést nutné opravy a zajistit hydroizolaci. Tohle všechno byla nutnost a abychom to mohli provést, museli jsme odstranit všechno včetně kolejí. Provedl se proto skutečně neuvěřitelný průzkum, v jehož rámci se lokalizovaly a označily všechny koleje, aby je pak bylo možné vrátit na stejné místo. Pak se vše odstranilo, vana se opatřila hydroizolací a opět se sem vrátil porost a koleje.

JP: To byla opravdu úžasná práce.

MJ: Stejně to proběhlo i s analýzou ekologických podmínek. Podobně jako byly zmapovány koleje, se vytvořil celý soubor nákrešů, které vymezují a mapují všechny různé ekosystémy.

RS: Většina peněz se fakticky vynaložila na rekonstrukci, renovaci a opravu stávající konstrukce. Objem peněz,

který se ve výsledku vynaložil na konečné terénní úpravy, lavičky a architektonické prvky, byl ve srovnání s tím, co stálo uvést konstrukci zpět do použitelného stavu, opravdu minimální.

JP: Můžete popsat, jak funguje spolupráce s dárci? Přispívají ještě každý rok na provozní náklady?

RS: I když je High Line ve vlastnictví města a jeho správu má na starosti městské oddělení pro rozvoj parků, o veškerý provoz a s ním spojené náklady se v podstatě stará sdružení Friends of the High Line. Toto sdružení založili Joshua David a Robert Hammond. Začalo to tak, že tito dva náhodou seděli vedle sebe na městském zasedání a rozhodli se High Line zachránit. Všechny peníze na údržbu parku shánějí ze soukromých darů, což je opravdu úžasné. Stejně to funguje i u Central Parku. Prostředky na údržbu parku se získávají přes soukromé organizace spravující městské parky, tzv. „conservancy“, protože město si to nemůže dovolit.

JP: Je to podle vás udržitelný koncept?

MJ: Ric má pravdu, sdružení Friends of the High Line získává vlastními silami od různých dárců velký objem prostředků (v roce 2012 dosáhly výše \$15,973.3

(Hammond, 2013)). Ty nejdou pouze na údržbu, ale také na tvorbu celé řady programů. Připravují spoustu programů pro veřejnost. V parku každý den probíhají nejrůznější akce, které se financují ze soukromých peněz. Značné příjmy potom pocházejí z nové výstavby podél celého parku High Line, hlavně v oblasti West Chelsea. V době, kdy jsme začali pracovat na projektu High Line, byl v okolí High Line zaveden nový zóning a mechanismus hromadného převodu nemovitého majetku mezi parcelami v rámci hranice vytyčené podél High Line (Washburn, 2013) – nástroje územního plánování –, do kterých byly začleněny požadavky, v jejichž rámci si developeři v podstatě kupují práva na využití nezastavěného svislého prostoru – tzv. air rights – za to, že budou High Line trvale poskytovat finanční příspěvky na údržbu. Kromě toho mají povinnost v závislosti na velikosti svojí stavby a její vzdálenosti od High Line přispívat na vybavení High Line, například na schody, výtahy, toalety nebo skladovací prostory.

RS: U nás má dlouhou tradici finanční podpora umění soukromým sektorem. Vláda celkově na umění dává velmi málo peněz. Lidé jsou s tímto systémem velmi dobře obeznámeni a přispívají. V Evropě naproti tomu již řadu let platí, že umění podporuje vláda. A teď, když vlády příspěvky omezují, není evropská veřejnost připravena na umění přispívat, takže svým způsobem teď v Evropě máte větší problém než my, protože tady se veřejnost na zachování a fungování těchto záležitostí finančně už nějakou dobu podílí.

Michal Křištof (MK): Když se teď podíváte na to, jak High Line ovlivňuje své okolí: kdybyste High Line navrhovali teď, co byste udělali jinak?

RS: Když padlo rozhodnutí, že se železniční trať High Line přemění na park a vypíše se soutěž, a vybrali nás spolu se studiem krajinářské architektury James Corner Field Operations, bylo stanoveno, že projekt bude rozdělen do několika fází – do tří nebo i víc. My jsme měli dělat první fázi a oni pak měli najít někoho dalšího na druhou fázi, aby každá část byla úplně jiná. My jsme byli proti. Odmítli jsme to s tím,



Foto © Jiri Palacký

Rezidenční budova „100 11th Avenue“ (J. Nouvel, 2010, uprostřed) získala díky změně zónování a přenosu práv na využití nezastavěného svislého prostoru – „air rights“ z místa, kde High Line protíná 23. ulici (nyní budova HL23, N. Denari, 2011) více prostoru a možnost stavět do výšky



High Line při každé návštěvě poskytuje nový zážitek, úroveň večerního osvětlení prostoru mezi 22. a 23. ulicí, listopad 2015

že je potřeba mít přinejmenším společnou koncepci pro celý park. A pak měla samozřejmě první fáze takový úspěch, že se rozhodli nechat nás dokončit celý High Line. Protože se ale rozhodli rozdělit přípravu návrhu parku do jednotlivých fází, mohli jsme vždy mezi fázemi posoudit svoji dosavadní práci a zhodnotit, co se nám povedlo a co použijeme i v další části, co změníme a jestli to vůbec zachováme. Takže jsme prováděli drobné úpravy. Do druhého úseku jsme například začlenili trávník, protože jsme si uvědomili, že lidé by se chtěli dotýkat rostlin, procházet se mezi nimi, což v první části nemohli. Navrhli jsme tedy trávník a lidem umožnili se po něm procházet, což si oblíbili natolik, že tento úsek musel být pro návštěvníky uzavřen, protože trávník se zkrátka ničil. Stejně jsme postupovali i u třetí fáze. Některé věci jsme přehodnotili a největší změnou oproti druhému úseku je nejspíš to, že se lidé mohou procházet po kolejkách.

MK: Líbí se vám výstavba okolo High Line a gentrifikace v této oblasti? Podobně jako u Gehryho budovy v Bilbao nastartoval park novou výstavbu. Jak se díváte na situaci obyvatel této oblasti?

RS: Obyvatelům této oblasti s nízkými příjmy je poskytována pomoc ve formě cenově dostupného bydlení s dotovaným nájemným. Obecným aspek-

tem správy New Yorku je to, že město nemá peníze na financování rozvoje čtvrti. Město zajišťuje určité „startovací programy“ – například poskytuje pobídky. V chátrající části města třeba velmi levně prodá obytné prostory nějakému umělci. Začnou se do ní stahovat i další umělci a situace se začne zlepšovat – brzy tu vznikne pár kaváren a umělecká galerie a do deseti let pak pomalu proběhne gentrifikace; do oblasti se přesunou developéři a celá čtvrť se změní. Nevím o žádné cestě, jak by se tomu dalo zabránit, ledaže by se do toho vložilo vedení města a převzalo nad tím kontrolu.

Ve vztahu k obyvatelům asi jako nejzávažnější věc vnímám to, že High Line způsobil odchod spousty podniků a že stouply ceny nemovitostí. Předtím ale došlo k tomu, že tehdejší starosta Rudy Giuliani podepsal dokumenty ke stržení trati High Line – a tehdy se do věci zapojili Robert Hammond a Joshua David. Ti High Line před stržením zachránili. Kdyby došlo k její demolici, developéři by zajásali. Přišli by s novými projekty výstavby, kterou by situovali do půdorysu původní železniční trati, výsledkem by byla stejná hustota obytných

jednotek, ale rezidenční objekty by architektonicky nebyly tak zajímavé. Developéři by se tam typicky snažili naměstnat co nejvíce bytů, jejich výsledná hustota by nakonec byla stejná, možná i větší, ale přišli bychom o konstrukci High Line jako úžasný centrální prvek.

MJ: Vlastně musím zapřemýšlet nad tím, nakolik park High Line z hlediska výstavby ve skutečnosti ovlivnil konečnou přeměnu této čtvrti. Podle mého měl určitě vliv na rychlost, kterou se čtvrť proměňovala, a typ a kvalitu nových staveb. Byla to ale jedna z posledních nezastavěných částí Manhattanu a bylo jen otázkou času, kdy tu dojde ke gentrifikaci. Transformace čtvrti začala ještě dlouho před projektem High Line. Tou dobou už ve čtvrti Meatpacking District probíhaly velké změny – už od začátku 90. let. Velké prázdné prostory v průmyslových objektech měli v nájmu umělci a ve West Chelsea díky galeriím vznikla umělecká čtvrť. Hodně bohatších lidí najednou začalo využívat nízkých cen těchto nemovitostí a již zavedené „scény“ a na 14. ulici hned vedle High Line se znenadání začaly otevírat luxusní obchody jako Jeffrey's. To bylo v roce 1997. Hned vedle člověk viděl zaměstnance masného průmyslu v zakrvavených pláštích, z jatek vytékala krev na chodníky a teď tam po ulici do Jeffrey's kráčely ženy ve značkových lodičkách.



V kterémkoli ročním období zde pokvete něco nového (R. Scofidio), listopad 2015

V roce 2001, ještě před parkem High Line, se do Meatpacking Districtu nastěhovala postava Samantha ze seriálu Sex ve městě a v tuto chvíli do čtvrti najednou všichni začali směřovat, aby vyzkoušeli kluby, restaurace a onu undergroundovou scénu. Ještě než se začal realizovat projekt High Line, navrhl Jean Nouvel na místě nynějšího hotelu Standard výškovou budovu. Byla z toho obrovská aféra a kontroverzní záležitost, protože to měla být výšková rezidenční budova, která by byla vsazena mezi nízké historické průmyslové budovy a stylově by sem naprosto nezapadala. V návaznosti na tento návrh se spojilo velké množství obyvatel a vytvořilo zájmovou skupinu, která proti záměru protestovala a nakonec dosáhla zápisu této čtvrti na seznam historických památek, díky čemuž se zachová průmyslový charakter čtvrti, i kdyby měl místní masný průmysl kvůli příliš vysokým cenám zaniknout. Dnes díky tomu existují přísné směrnice, které určují, jaké budovy se zde mohou stavět a jak mají vypadat. Proto skoro přede všemi novými budovami uvidíte prostorné, částečně zastřešené vstupy, které vypadají jako původní přístřešky, pod nimiž bývaly kolejnice s háky na maso, po kterých se jatečně upravená těla zvířat posouvala do budov a opět ven (Bareau, 2015).



Foto © Jirí Palacký

Třetí fáze (dokončená v roce 2014) odkrývá návštěvníkům průhledy skrz ocelovou mostní konstrukci

Aktivismus, který byl v Meatpacking Districtu podnícen, v jistém smyslu poskytl potřebný počáteční impulz sdružení Friends of the High Line, aby začalo svou kampaň. Měli za sebou všechny ty místní obyvatele, kteří byli nabuzeni svým vítězstvím a byli připraveni pustit se do dalšího boje. Čtvrť už tedy v době projektu High Line procházela podstatnými proměnami a nový zoning a koncept High Line podle mě jen urychlily dosavadní vývoj.

JP: Existují podle vás nějaké meze další expanze nebo jaký bude konečný stav, až se dokončí přenos velkého množství práv na využití nezastavěného svislého prostoru v okolí High Line? Udrží si High Line svůj charakter? Někteří lidé říkají, že tam bude přehluštěno. Nyní sem jezdí hodně turistů.

RS: Bylo by opravdu fajn, kdyby popularita High Line trochu opadla (směje se). Momentálně ho ročně navštíví 6 milionů lidí. O víkendech je to tam jako v letištní hale. Je tam přelidněno... Takže kdyby byl High Line o trochu méně oblíbený, nic bych proti tomu nenamítal. Pořád doufám, že k tomu dojde, že si lidé nakonec řeknou, dobře, už jsme to viděli, už se sem nemusíme vracet, a že ho nadále budou využívat lidé, kteří v něm rádi tráví čas. Samozřejmě se nedá předvídat, jestli High Line bude v oblíbenosti ještě za deset nebo dvacet let. Má v sobě něco zcela výjimečného, něco, co z něj dělá něco víc než jen běžný park. Jednou z příjemných věcí na High Line je, že, podobně jako na náměstích v evropských městech, na High Line víte, kde ve městě zrovna jste. Cítíte, že se nacházíte v určité části města. Když žijete na Manhattanu, většinou vyjdete z metra a nikdy nevíte, kde je sever nebo západ, kde zrovna jste a kterým směrem se máte vydat. Musíte si v duchu představit mapu, zorientovat se na ní, kde právě asi jste a kam chcete jít. U High Line je ale tohle velmi přirozené, jednoduché. Už jen z tohoto důvodu bude mít vždy ve struktuře města svoje pevné místo.

JP: Je to dobrý orientační bod – už z dálky vidíte mezi domy vodorovný černý pruh. V současné chvíli provádíme průzkum jedné části High Line – v blízkosti 23. ulice, v místě se zeleným trávníkem. Zjistili jsme, že téměř všichni návštěvníci byli v parku poprvé, skoro 80–90% z nich bylo turistů a opravdu jen málo lidí bylo místních. Nenašli jsme téměř žádné místní obyvatele z okolí. Potkali jsme jediného místního člověka, který sem s dětmi a přáteli přijel z East Side. Zajímají nás počty návštěvníků během pracovních dnů, uvidíme pak rozdíl mezi počty o víkendech a v pracovních dnech – to nás zajímá nejvíc, proto všechny ty rozhovory, proto jsme sem přijeli – abychom viděli skutečný účinek na lidi. Dělali jste i v nějaký podobný průzkum?

MJ: Hodně výsledků průzkumů má sdružení Friends of the High Line. Neustále se snaží zjišťovat, kolik do parku denně chodí návštěvníků a odkud – myslím, že počet místních obyvatel, kteří park navštěvují, pomalu roste, ale s tím, že park bude lákat tolik turistů, jsme vůbec nepočítali. Jako jediný příklad nám mohl posloužit park Promenade plantée v Paříži. U tohoto parku to vychází asi opačně, než jaké jsou výsledky vašeho průzkumu, protože asi 90% návštěvníků je místních a všichni tito obyvatelé dané oblasti parkem v podstatě jenom procházejí cestou na metro a podobně.

MK: V Paříži to byli téměř výhradně jen místní obyvatelé... možná to je proto, že High Line je v New Yorku jedinečný, něco jako nová manhattanská Eiffelova věž. Bude to stejné i v budoucnu?

JP: Pokusili jsme se na High Line udělat rozhovor s několika Američany, většina z nich nám ale řekla, že nemají čas. Tak to zkrátka v New Yorku chodí (RS). Ale slyšeli jsme nějaké lidi, jak hodnotili kvalitu parku. Říkali, že je to tak správné a že by něco takového mělo být i v jejich bydlišti a podobně.

MJ: Myslím, že na lidi to řešení dělá dojem kvůli tomu, že je velmi promyšlené, což je bohužel u městských projektů nečekané. Nevzpomínám si, že by se v letech předcházejících High Line v nějakých jiných městských

projektech věnovala pozornost inspirativním detailům ve veřejných prostorech, natož pak navrhování úprav městského prostoru s designem vytvořeným na míru. Vytvořit náš návrh bylo doopravdy velmi složité, protože město má pro mobiliář a detaily do typických parků velmi přísné normy.

RS: Newyorská norma pro parky týkající se značení, laviček, píték a dalšího vybavení se stará o to, aby vybavení bylo co nejminimalističtější. Unikátní je, myslím, i to, že skladba rostlin v podstatě sestává z rostlin, které všichni na zahrádce celá léta vytrhávali jako plevel, a teď jsou lidé ohromeni jejich krásou, kterou neznají.

JP: Je na High Line k vidění více umělců a výstav? Znáte Karlův most v Praze v České republice a víte případně, kolik je na něm vždy umělců?

MJ: Sdružení Friends of the High Line má velmi kvalitní program zaměřený na umění. Nedovedu si představit, že by ho ještě rozšířili, protože už teď se neustále mění. Máte na mysli umělce, kteří prodávají svoje věci? Ano, ale také tam uvidíte hrát malé hudební skupiny a podobně.

RS: V High Line není na šířku moc plochy, je v něm jen několik míst, kde je na takové věci prostor. Přesto se tam ale takové akce konají. Jsou do určité míry regulované – existuje omezení počtu účinkujících v parku a je potřeba povolení od městského oddělení pro rozvoj parků. Člověka tam ale neustále překvapují vystupující, kteří se prostě vždy zničehonic vynoří a začnou zpívat nebo hrát na nějaký nástroj. U 20. ulice třeba byla jedna žena, která večer vylézala na požární schodiště u svého bytu a v dokonalém kostýmu a s osvětlením dělala kabaret, zpívala a hrála pro diváky, kteří se tam shromažďovali.

JP: To byl i můj dojem – lidé vědí, že si je ostatní fotografují, nebo mají veřejné vystoupení. Přesuňme se nyní k dalšímu tématu. Existuje plán na rozšíření zelených ploch na manhattanském nábřeží – širší plán (Bloomberg, 2011). Myslíte si, že by s ohledem na udržitelnost v oblasti životního prostředí mohly být navázány na High



Foto © Jiri Palacký

Zelený trávník v prostoru mezi 22. a 23. ulicí obklopují rezidenční budovy, uprostřed prosklená budova HL23 (N. Denari, 2001)

Line? Existoval plán, aby se všude v dosahu deseti minut chůze nacházela stromová zeleň – programy výsadby stromů. Myslíte, že by tyto projekty měly být spojeny s High Line?

RS: Řadu let existoval plán na obnovu nábřeží začleněním parků a stezek a teď už tudy samozřejmě probíhá Hudson River Park. Přemýšleli jsme nad tím, že bychom se pokusili High Line s tímto parkem propojit přes dálnici West Side Highway, aby se mezi nimi lidé mohli pohybovat. Něco takového se klidně může uskutečnit v budoucnu, ale opět to bude vyžadovat opravdové úsilí ze strany newyorského odboru územního plánování a rozvoje města. S novým starostou se obvykle vymění všichni pracovníci odboru územního plánování, kteří tyhle záležitosti mají na starost. Na High Line jsme toho byli schopni tolik vytvořit mimo jiné i díky Amandě Burdenové, která tento odbor vedla. Velmi nás podporovala, byla velmi výřečná a velmi inteligentní a plně stála za naším záměrem. Tento měsíc vydáváme svoji novou knihu o High Line, kde se o celém procesu výstavby můžete dozvědět více (Corner et al., 2015).

MK: Víte také o nějakých dalších veřejných prostorech nebo projektech, které by byly zajímavé hlavně pro

obyvatele New Yorku? Něco skrytého nebo neexistuje nějaký utajený veřejný prostor?

RS: Slyšeli jste o Lowline (Ramsey et al., 2016)?

MJ: To je část čtvrti Lower East Side. Jedná se o podzemní tunel, kam se dřív odstavovaly tramvaje. Jedna skupina se rozhodla, že se pokusí pro tento prostor najít nové využití a bude zkoušet různé způsoby, jak dolů do podzemních prostorů přivádět světlo, aby tam byli schopni něco pěstovat. Zrovna začali používat zkušební verzi systému pro pěstování rostlin a přívod denního světla a – věřte tomu nebo ne – už tam dole pěstují ananasy.

Co se týče propojení zelených ploch, myslím, že město udělalo velký pokrok, zejména tím, že proběhla obnova nábřeží okolo celého Manhattanu. Je úžasné mít teď možnost jít nebo jet na kole bez přerušení kolem většiny Manhattanu, zatímco před lety jste neustále naráželi na slepé uličky a nevyužitá a zanedbaná pozemky, což bylo někdy až děsivé.

Pokud jde o High Line, tvoří ho jen samotná bývalá železniční trať, a my nemáme v plánu ho rozšiřovat. Tvoří ho jen ta mostní konstrukce. *To, co z ní zby-*



V severní části Manhattanu High Line ústí do přestavbového území Hudson Yards, na snímku bludiště pro děti

lo (RS). Dojde ale k navázání na hudsonské odstavné nádraží a pak na severnější části, tyto části jsou zahrnuty do právě probíhajícího projektu Hudson Boulevard (Halle a Tiso, 2014). Realizace bude trvat ještě nějakých pár desítek let, ale propojení všech těchto veřejných prostorů, které skutečně vzniklo v době, kdy byla ve funkci Amanda Burdenová, nás nepřestává ohromovat. Je neuvěřitelné, kolik se za tu dobu v New Yorku podařilo provést změn.

JP: Zmínil jste některé aspekty návrhu řešení pro projekt High Line. Zaujalo mě, jak jsou povrchy zpevněných ploch čisté, i když se jedná o poměrně hrubý povrch. Lidé tu neplivou a nevyhazují zvěřačky. Ale ano (MJ).

RS: Zaměstnanci údržby jsou velmi schopní (MJ). I když musím říct, že je pozoruhodné, že na High Line zatím, pokud vím, nikdo nepáchal žádnou trestnou činnost. Lidé prostory parku zatím nijak nepoškodili ani se neobjevil žádný závažný vandalismus nebo graffiti. Tu a tam se vyskytnou nějaké drobnosti, ale nic jako ve všech normálních parcích.

JP: Jak jste toho svým řešením dosáhli?

RS: Myslím, že veřejnost cítí, že ten prostor byl vytvořen pro ni, aby jí dělal radost. Jsem si jistý, že návštěvníci se na High Line v tom velkém počtu pomáhají hlídat navzájem. Skutečně ale věřím, že cítí, že se pro ně vytvořilo něco hezkého, a oni to chtějí respektovat a ocenit.

Použitá literatura:

ARCHIZOOM, Matthew Johnson, architect, Diller Scofidio + Renfro, New York. *Architectural Exhibition and Conferences Archizoom* [online] [vid. 10. srpen 2016]. Dostupné z: <http://archizoom.epfl.ch/The-High-Line>, 2014.

BAREAU, Penelope. The Meatpacking District: From the Original Farmers' Market to High-End Fashion Scene. *6sqft* [online] [vid. 11. srpen 2016]. Dostupné z: <https://www.6sqft.com/the-meatpacking-district-from-the-original-farmers-market-to-high-end-fashion-scene/>, 2015.

BLOOMBERG, Michael. Vision 2020: The NYC Comprehensive Waterfront Plan – Department of City Planning. *Department of City Planning City of New York* [online] [vid. 8. květen 2015]. Dostupné z: http://www.nyc.gov/html/dcp/html/cwp/cwp_2.shtml, 2011.

CORNER, James – DILLER, Elizabeth – SCOFIDIO, Ricardo – RENFRO, Charles. *The High Line: Foreseen-Unforeseen*. London: Phaidon Press Limited. ISBN 9780714871004, 2015.

HALLE, David – TISO, Elisabeth. *New York's New Edge*. B.m.: University of Chicago Press. Contemporary Art, the High Line, and Urban Megaprojects on the Far West Side. ISBN 9780226379067, 2014

HAMMOND, Robert. 2012 *Client Annual Report for Friends Of The High Line, Inc.* [online]. [vid. 29. červen 2016]. Dostupné z: <http://www1.nyc.gov/nyctpd/pdf/163393.pdf>, 2013.

NYCEDC. High Line, Past and Present. *New York City Economic Development Corporation* [online] [vid. 29. červen 2016]. Dostupné z: <http://www.nycedc.com/project/high-line>, 2016

ØYE, Victoria Bugge. Diller Scofidio + Renfro: Masters of Space, Viewed Through the Rear View Mirror. *Los Angeles Review of Books* [online] [vid. 10. srpen 2016]. Dostupné z: <https://lareviewofbooks.org/article/diller-scofidio-renfro-masters-of-space-viewed-through-the-rear-view-mirror/#1>, 2013.

PALACKÝ, Jiří – WITTMANN, Maxmilián – FRANTIŠÁK, Luboš. Evaluation of Urban Open Spaces Sustainability. *Book of Proceedings AESOP Prague Annual Congress 2015 Definite Space – Fuzzy Responsibility*. B.m.: České vysoké učení technické v Praze, s. 701–715, 2015

RAMSEY, James – BARASCH, Dan – SHAPIRO, Robyn. The Lowline: The World's First Underground Park. *lowline* [online] [vid. 11. srpen 2016]. Dostupné z: <http://thelowline.org/>, 2016.

WASHBURN, Alexandros *The Nature of Urban Design*. 1. vyd. Washington: Island Press. ISBN 9781610913805, 2013.

*doc. Ing. arch. Jiří Palacký, Ph.D.
Ing. arch. Michal Křištof
Ing. arch. Šárka Kubínová
Ústav urbanismu
Fakulta architektury VUT v Brně*

ENGLISH ABSTRACT

High Line: Implementation principles, sustainability and the social context, by Jiří Palacký, Michal Křištof and Šárka Kubínová

New York's High Line is one of the most visited public areas in the world. Thousands of people go there every day to experience a nature-based park in the gallery quarter of West Manhattan. There had not been many of such places at the time when Ricardo Scofidio and Matthew Johnson of the Diller Scofidio + Renfro studio designed the park in cooperation with Piet Oudolf and James Corner. It is said that almost sixty projects, inspired by the success of High Line Park, were carried out over the first seven years after the completion and opening of the High Line. The intentions of the designers for the reconstruction of this unique transportation structure and the difficulties with implementing the project in the context of sustainability were the focus of an interview with designers Ricardo Scofidio and Matthew Johnson, conducted on 2 November 2015 in the Diller Scofidio + Renfro studio in the Starrett-Lehigh Building in Chelsea, New York. This interview concludes a series of three interviews with the planners and developers of public areas and parks in New York.