

Ing. arch. Luong Tu Quyen

URBANISTICKÁ REKONŠTRUKCIA HISTORICKEJ ŠTRUKTÚRY HLAVNÉHO MESTA VIETNAMU HANOJA

Hanoj je jedným z hlavných miest, ktoré majú dlhodobý historický vývoj. Po desiatich storočiach existencie si hlavné mesto Hanoj zachovalo svoje tradičné kultúrne charakteristiky. Tieto špecifické charakteristiky sa prejavujú najmä v sústave "36 ulíc" (historická štruktúra Hanoja). V tejto časti mesta pretrvalo mnoho hnutelných a nehnutelných kultúrno-historických pamiatok náboženských, ľudovej architektúry, správnych a obranných objektov a pamiatok architektonického dedičstva ovplyvnených francúzskym koloniálnym štýlom.

Historické prostredie dotvárajú aj tradičné remeslá, typické vietnamské tradície atď. Je to hodnota, ktorá je v meste najautenticejšia a najviac si žachovala národný charakter.

Špecifické nenahraditeľné hodnoty tejto štruktúry sa prejavujú súborom malopodlažných domov so šikmou škridlovou strechou, voľnou komunikačnou osnovou, úzkymi nepravidelnými ulicami so živou atmosférou, s nepretržitým intenzívnym pohybom návštevníkov, kupujúcich a turistov.

Táto časť štruktúry bola v každej dobe historického vývoja mesta i v súčasnosti najdôležitejším centrom kultúrnej, obchodnej a turistickej aktivity. Jej ochrana a zapojenie do súčasného a perspektívneho organizmu mesta je dominantnou rekonštrukčnou úlohou.

Základným problémom historickej štruktúry sú stupňujúce sa nároky života na ťažiskové prostredie mesta. Pôvodná hodnotná historicá štruktúra neponúka dostačný priestor na kompletizáciu funkčno-prevádzkových zariadení najmä pri splnení programu maximálnej záchrany komplexných historických hodnôt.

V sústave problémov, ktoré bude musieť rekonštrukčný proces riešiť ako dominantné, sa java:

- Totálna a rovnomená zastavanosť územia bez priestorových rezerv,
- poddimenzovanosť verejných priestorov - úzke ulice, nevyhovujúce novodobej mechanizovanej doprave,
- vysoká hustota zástavby znásobovaná dynamickým populačným rastom,
- pomemne nízka hodnota objektov v protiklade k ich kultúrno-historickej hodnote,
- nevyhovujúca technická infraštruktúra, vysoký potenciál bývania pri veľmi nízkom plošnom a vybavenostnom štandarde,
- nedostatočná priemerná plocha zelene, celkové nízke hygienické podmienky, čiastočná narušenosť pô-

vodného historického charakteru historického prostredia zásahmi novej prestavby,

- relatívna nevhodnosť (nesúmemosť) funkčného využitia väčšiny historických pamiatok atď.

Uvedené a ďalšie problémy a potenciály vo vzájomnej konfrontácii tvoria východiskovú bázu pre hľadanie reálnych východísk pre postavenie zmyslupnej rekonštrukčnej koncepcie riešenia najnáročnejšej urbanisticko-architektonickej úlohy v meste Hanoj.

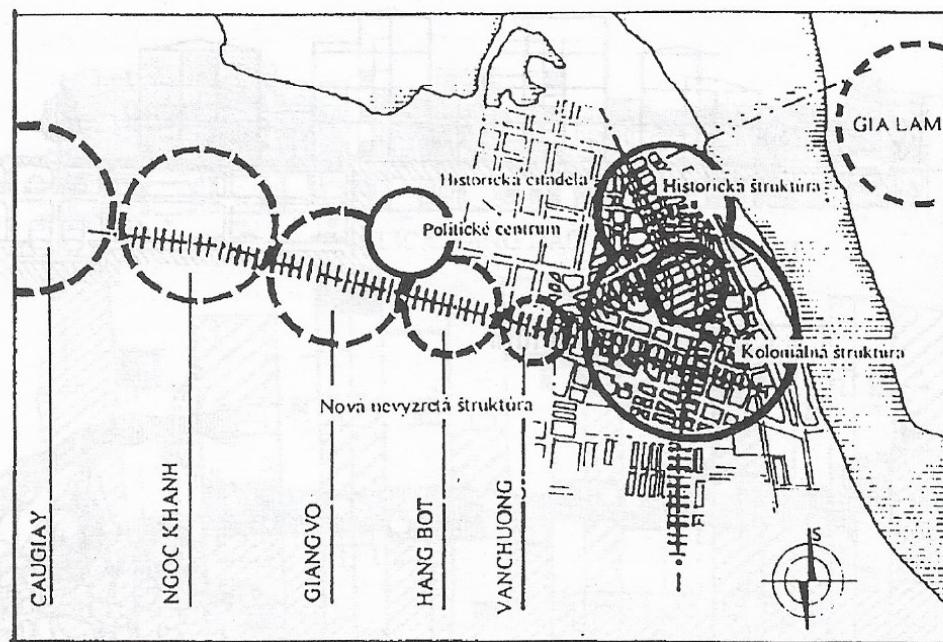
Riešenie celkovej koncepcie mesta Hanoj predpokladá relatívne rovnoramenný horizontálny rozvoj, pričom nadradenú sústavu tvorí lúčovitá sústava rozvojových osí, vychádzajúca z historickej jadra resp. z tradičného vnútromého mesta (obr. 1).

Prirodzený rast mesta postupným obaľovaním historickej štruktúry podmienil vznik koncentrických pásiem diferencovanej štruktúry a tým súčasne umožnil postaviť radiálne-okružný štrukturálny útvar, v ktorom jednotlivé radiálne zložky zaznamenávajú odstredivý nárasť vertikálnej dimenzie štruktúry. Táto prirodzená tendencia je umocnená v základnom ideovo-kompozičnom poňatí cielavedomého koncipovania mesta. Naznačená ideová kompozičná schéma sa v danej štruktúre konkretizuje formovaním sústavy centier, v nej dominantnú zložku tvorí hlavné mestské centrum, lokalizované v najstaršej a najhodnotnejšej historickej štruktúre doplnenej o časť koloniálnej štruktúry. Nadväzne v smere radiálnej osi sa formujú ďalšie uzlové (vybavenostné) zložky. Ich súčinom vzniká nosná ťažisková sústava ako nadradená zložka mestskej štruktúry. Pri riešení širších vzťahov historickej štruktúry návrh vychádza z koncepcie dlhodobého rozvoja mesta, v zmysle ktorej sa zásadná záchrana hodnotnej historickej štruktúry rieši vytvorením sústavy nosných centier v smere radiálnych (najmä severozápadnej) osí centra.

Sústava novoformovaných centier predpokladá novodobo koncipovanú štruktúru, ktorá odľahčuje historicú štruktúru od veľkokapacitných náročných zaiaadení.

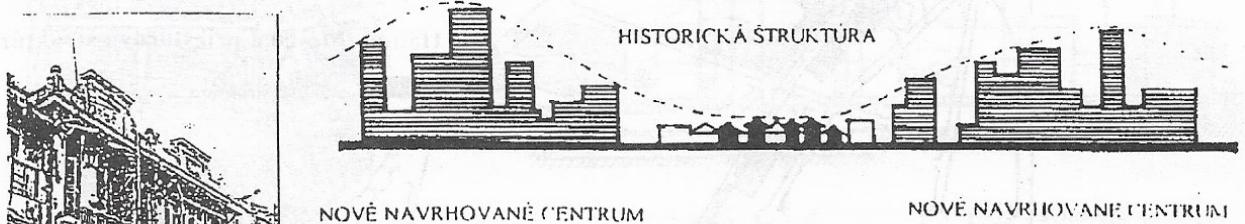
Táto koncepcia umožňuje:

1. zachrániť historicú štruktúru pod tlakom nadmenej populácie a kapitalistických investičných zámerov,
2. splniť dynamické nároky spoločnosti na vytvorenie novodobého centra ťažiskovej mestskej aktivity,
3. neoddeliť nové centrum od súčasného mestského centra,
4. založiť nové centrum na území novej nevyzretej štruktúry (vhodné pre realizáciu),

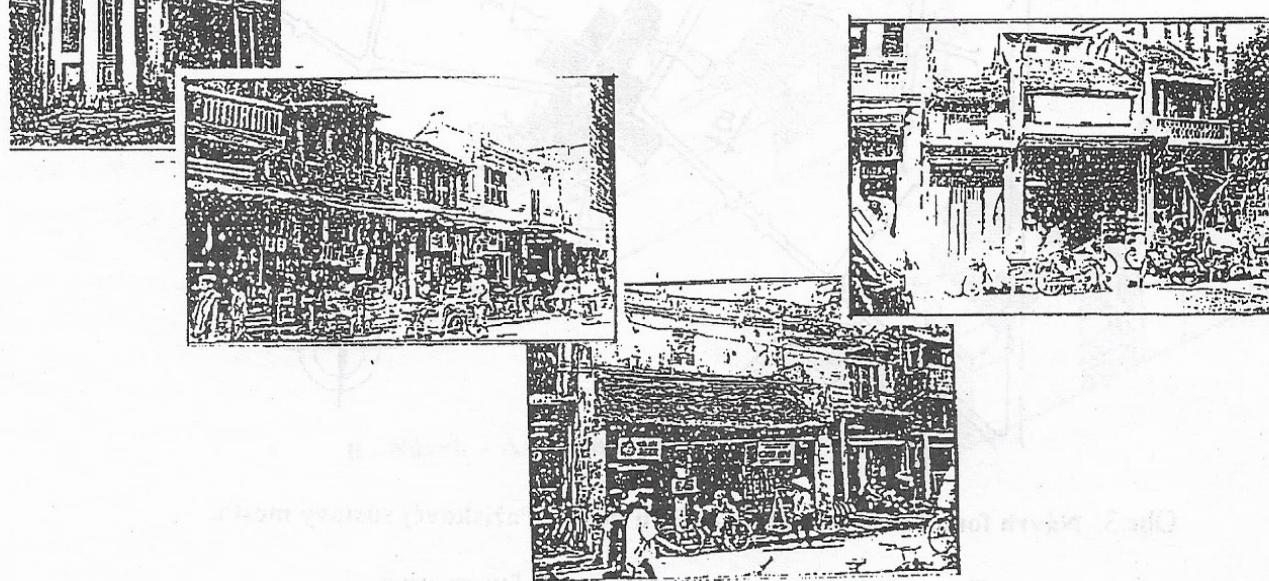


Obr. 1. Teoreticko-konceptný vyvojový proces centra Hanoja.

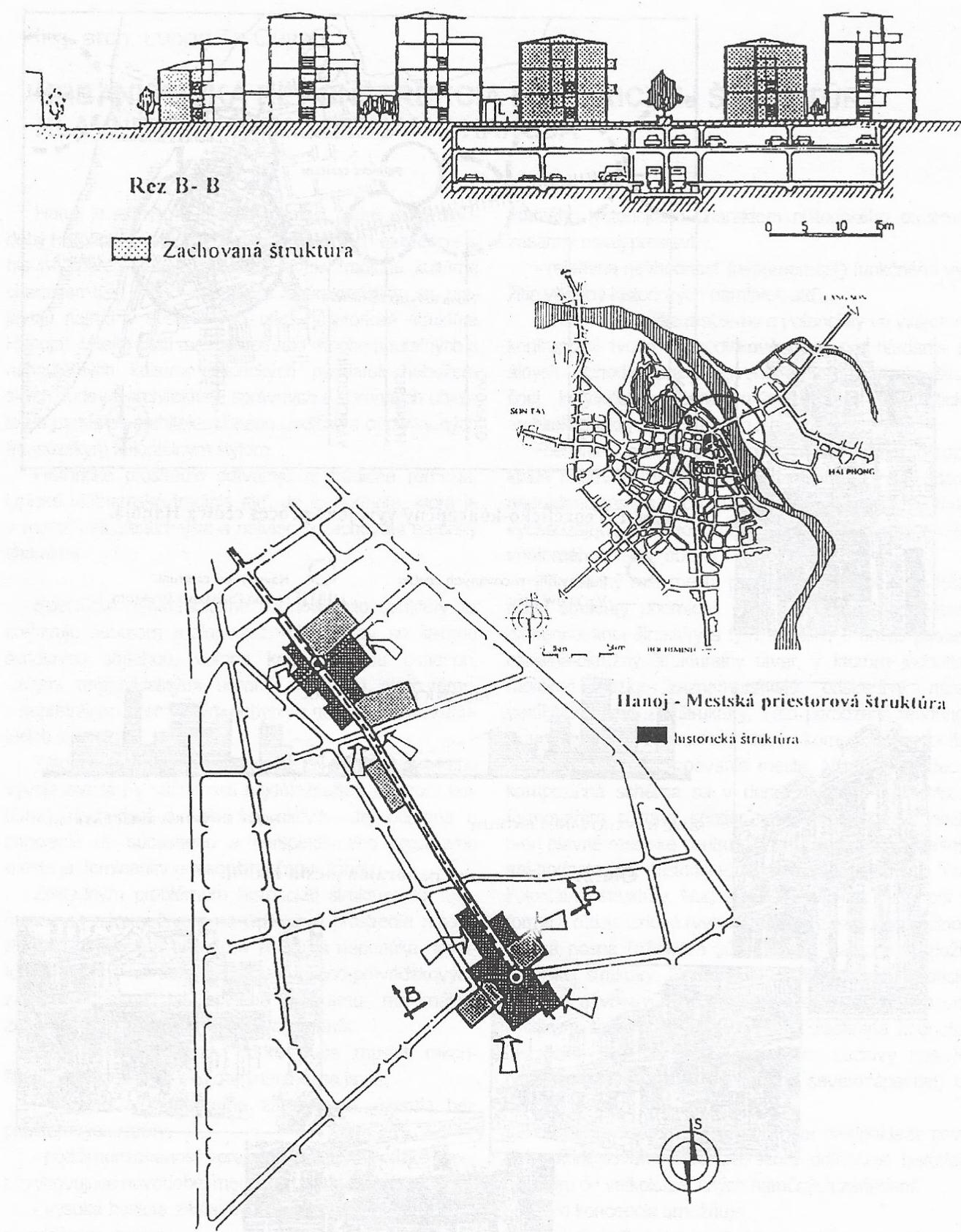
● Polohy diferencovaných centier
 - - - - - Vztahové osi
 ○ Návrhované centrum.
 ||||| Nosná ťazisková štruktúra



Obr.2. Navrhovaná panoráma mesta Hanoj.

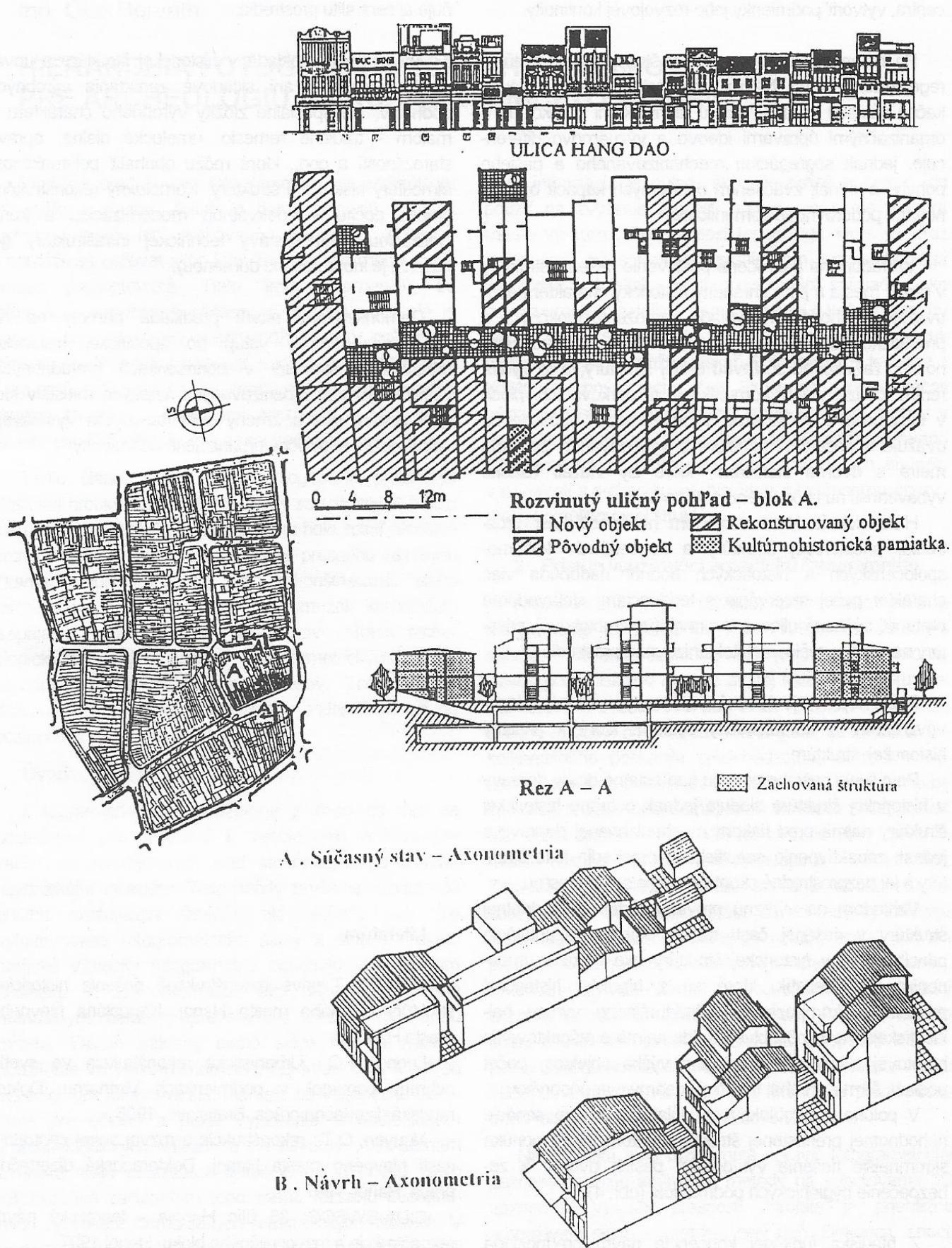


Hanoj – historická štruktúra, objekty s vysokou mierou výskytu kultúrno-historických hodnôt – predpoklad záchrany – reštaurácie. (Foto AusAID – 1995 a Nguyen, Q.T.-1997)



Obr.3. Návrh formovania suterénnej časti nosnej ťažiskovej sústavy mesta.

- | | |
|--|----------------------------|
| — — — Trasa metra | ○ Stanica metra |
| ██████ Suterénna občianská vybavenosť' | ██████ Podzemné parkovisko |
| — — — Podzemná komunikácia | → Peši pohyb |
| — — — Automobilová komunikačná sieť na úrovni terénu | |



Obr.4. Návrh rekonštrukčnej prestavby typického bloku.

5. vytvoriť harmonickú sústavu súčasného a nového centra, vytvoriť podmienky jeho rozvojovej kontinuity.

Pri rekonštrukcii dopravy tejto štruktúry sa uplatňuje regeneračná forma. Návrh v podstate pôvodnú komunikačnú sústavu nemení, len ju technickými korekciami a organizačnými úpravami ideovo a významovo diferenčuje, jednak segregáciou mechanizovaného a pešieho pohybu a jednak zväčšením dopravných kapacít o navrhované podúrovňové komunikácie.

Vzhľadom na nadradené postavenie riešenej štruktúry v rámci mesta a jeho chránený historický charakter návrh uvažuje v dlhodobom výhľade zmnoženie funkčných a prevádzkových zariadení v suterénnych polohách pod nosnou ťažiskovou sústavou danej štruktúry, a to vytvorením podzemných komunikácií a parkovacích plôch v súčinnosti s občianskou vybavenosťou. Súčasne sa uvažuje v riešenom priestore s vybudovaním systému metra s dvoma stanicami, ktoré by viazali ťažisko vybavenosti na i pod terénom. (obr. 3)

Historická štruktúra vzhľadom na špecifickosť prostredia, priestorovej štruktúry a koncentrácie kultúrno-spoločenských a historických hodnôt nadobúda viac charakter pešej rezervácie s tendenciami cielavedome pretvoriť súčasné ulice a dvorové (vnútroblokové) priestory na typicky pešie, architektonizované prostredie.

Pešia doprava je riešená ako hlavný nezávislý a ideovozláhový a komunikačný systém, ktorý je vlastný historickej štruktúre.

Povýšenie pešieho pohybu nad ostatné druhy dopravy v historickej štruktúre sleduje jednak ochranu historickej štruktúry najmä pred tlakom mechanizovanej dopravy a jednak zatraktívnenie špecifického prostredia tejto štruktúry a jej bezprostredné skontaktovanie s verejnosťou.

Vzhľadom na výraznú prevahu historicky hodnotnej štruktúry v riešenej časti mesta, koncepcia uplatňuje princíp ochrany historickej štruktúry ako celku s umocnením charakteristík, ktoré sú z hľadiska historickej priestorovej kompozície a štrukturálneho výrazu najidentičkejšie a najpôsobivejšie. Ide najmä o rešpektovanie hmotovej skladby, nepravidelná výška objektov, počet podlaží, šikmá strecha, tradičný lineárny tvar pôdorysov.

V polohe vnútroblokov sa uplatňuje princíp sanácie nehodnotnej prehustenej štruktúry. Prítom návrh ponúka skromnejšie riešenie vytvorením peších dvorov a zabezpečenie hygienických podmienok. (obr. 4)

Z hľadiska funkčnej koncepcie návrh predpokladá v rámci riešenej historickej štruktúry umiestniť najmä celospoločenské zariadenia (salón mesta) - drobný exkluzívny obchod a služby, významné kultúrne a administratívne zariadenia. Koncentrácia týchto zariadení

zvyšuje atraktivitu historickej štruktúry a výrazne ovplyvňuje aj centralitu prostredia.

Návrh nepredpokladá v historickej štruktúre situovať výrobné kapacity ani skladové zariadenia výrobných podnikov, ale špeciálne zložky výrobného charakteru v malom - tradičné remeslo, umelecké dielne, oprava starožitností a pod., ktoré môžu obohatiť polyfunkčnosť atmosféry historickej štruktúry. Komplexný rekonštrukčný proces počíta s adekvátnou modernizáciou a kompletizáciou celej sústavy technickej infraštruktúry (jej riešenie je inoprofesnou doménou).

Demonštrovaný návrh predkladá námety na rekonštrukčný tvorivý vstup do špecifickej historickej urbanistickej štruktúry v podmienkach preluďnených, veľmi intenzívne urbanizovaných ázijských miest, v ktorých prudký rast a zmeny spôsobu života vyvolávajú veľmi zložité a náročné urbanizačné podmienky.

Literatúra

AusAID.: Tvorivé rekonštrukčné riešenie historickej štruktúry hlavného mesta Hanoj. Kancelária hlavného mesta Hanoj.

Luong, T.Q.: Urbanistická rekonštrukcia vo svetle ochrany pamiatok v podmienkach Vietnamu. Doktorandská dizertačná práca. Bratislava, 1998

Nguyen, Q.T.: rekonštrukcie a rozvoj starej centrálnej časti hlavného mesta Hanoj. Doktorandská dizertačná práca, Hanoj, 1997

SIDA-SWSCO: 36 ulíc Hanoja - teoretický návrh rekonštrukcie a rozvoj uličného bloku, Hanoj 1997

Tran, T.L.A.: Urban conservation and redevelopment in Kiem Lake Area, hanoi, Toward the protection off "Spirit of Place". Master of urban design. University of Tokyo. Japan 1997