

05 | 2011

QUY HOẠCH ĐÔ THỊ

VIETNAM URBAN JOURNAL

DIỄN ĐÀN CỦA HỘI QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ VIỆT NAM



ISSN 1859 - 3658
www.ashui.com

HUẾ ĐÔ THỊ DI SẢN

phát triển trong sự tiếp nối



BLUE SAPPHIRE TOWER
VUNGTAU



Nằm cách trung tâm thành phố Vũng Tàu 3 km và cách bờ biển Chi Linh 500m,
Blue Sapphire Tower Vũng Tàu là một tổ hợp khách sạn, 3 block căn hộ cao cấp 18 tầng và 24 tầng

- 80% căn hộ được thiết kế có góc nhìn hướng biển
- Sự kết hợp hoàn hảo giữa không gian sống và nghỉ dưỡng hiện đại
- Dịch vụ tiện ích cao cấp, trung tâm mua sắm, nhà hàng, café,...



Hotline | 0933 019 999
0933 029 999

COTEC LAND
NHÀ ĐẦU TƯ CHUYÊN NGHIỆP

Thiết kế kiến trúc:

Archipel

14 Nguyễn Trường Tộ, Phường 12, Quận 4, TP.HCM - Điện thoại: (08) 540 11 955 - Fax: (08) 540 11 088



Sunny Garden City

Miền Xanh Thịnh Vượng



Mọi thông tin liên hệ:



GROUP

Sân giao dịch bất động sản CEO
Tầng 1, Tháp CEO, Phạm Hùng, Hà Nội
Điện thoại: 84-4-37875135/37875136
Fax: 84-4-37875137
Email: info@sunnysgardencity.com.vn
Website: www.sunnysgardencity.com.vn

Khu đô thị Sunny Garden City thuộc lô đất N1 + N3 (Đô thị CEO Quốc Oai) được đầu tư bởi CEO Group. Dự án được xây dựng đồng bộ về cơ sở hạ tầng kỹ thuật, hoàn hảo về hạ tầng xã hội để trở thành một khu dân cư cao cấp, khu phức hợp văn phòng, thương mại và thể thao giải trí tiêu chuẩn quốc tế.

Khu đô thị Sunny Garden City có vị trí hấp dẫn, nằm sát đại lộ Thăng Long, cách chùa Thầy chưa đầy 800m, cách Trung tâm Hội nghị Quốc gia khoảng 14km, cách trung tâm Hà Nội 10 phút xe hơi.

Tổng diện tích 24,4 ha với 330 ô nhà vườn, biệt thự cao cấp được xây thô và hoàn thiện mặt ngoài. Diện tích mỗi ô từ 180m² đến 530m² có nhiều tiện nghi để lựa chọn như hệ thống nhà thông minh (Smart Home), bể bơi, hầm rượu và 300 căn hộ chung cư cao cấp có diện tích từ 90m² đến 156m².

CHỦ ĐẦU TƯ
CEO
GROUP

ĐỐI TÁC
CBRE
CB RESEARCH & ANALYTICS

TƯ VẤN THIẾT KẾ
ITA associates



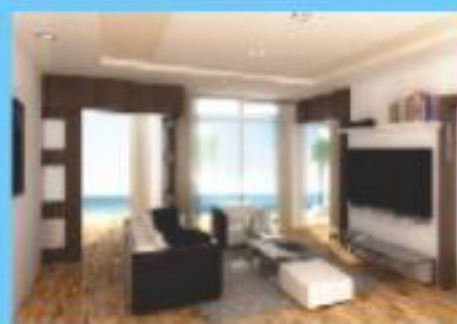
BLUE SAPPHIRE RESORT
VUNGTAU

SỞ HỮU NGAY *Thiên đường mơ ước bên biển*

- Căn hộ biển sang trọng giá chỉ từ : 22tr/m²
- Giá trị đầu tư tăng dần theo thời gian
- Nội thất cao cấp, thiết kế độc đáo với ban công hướng biển
- Cam kết đảm bảo tiến độ xây dựng và chất lượng công trình



Hotline: +84 933 688 505
www.bluesapphire.vn



QUY HOẠCH ĐÔ THỊ VIETNAM URBAN JOURNAL

Tổng biên tập Editor-in-Chief
TRẦN NGỌC CHÍNH

Phó tổng biên tập Deputy Editor-in-Chief
LÊ VIỆT HÀ
ĐỖ HẠU
NGUYỄN TRỌNG HÒA

Hội đồng cố vấn Advisor Board
GS.TSKH.KTS NGUYỄN THẾ BÀ
TS ĐỖ HOÀNG AN
PGS.TS LƯU ĐỨC HẢI
KTS LƯU TRỌNG HẢI
GS.TS LÊ HỒNG KẾ
GS.TS HOÀNG ĐẠO KÍNH
GS.TS NGUYỄN LÂN
TS ĐÀO NGỌC NGHIÊM
TS NGUYỄN QUANG
PGS.TS NGUYỄN HỒNG THỰC

Ban biên tập Editorial Board
LINH THỦY
NGUYỄN NGỌC HIẾU
ĐỖ TÚ LAN
NGUYỄN HOÀNG MINH
LÊ VIỆT SƠN

Đối tác truyền thông Media partner
ASHUI.COM

Mỹ thuật Designer
NGUYỄN THÀNH NGỌC ANH

Trị sự, Phát hành, Quảng cáo
389 Đội Cấn, Ba Đình, Hà Nội - Tel/Fax: 84(4) 3762 4430
Email: tapchiquyhoachdothi@gmail.com

Giấy phép báo chí số 863/GP-BTTTT ngày 15/6/2010
Mã số chuẩn quốc tế: ISSN 1859 - 3658
In tại Công TNHH MTV In Tài Chính - Bộ Tài Chính
Giá 29.500 VND



Bạn đọc thân mến,

Mùa hạ đến, mùa của những chuyến đi, hãy cùng *Quy hoạch Đô thị* đến và tụ hội ở những miền đất ấy... Hà Nội, Huế, Đà Nẵng, Nha Trang, Vũng Tàu hay những đô thị nổi tiếng và hấp dẫn trên thế giới.

Quy hoạch Đô thị số 05 mời bạn đến cố đô Huế, một đô thị - di sản của chúng ta để cùng khám phá những "món ăn tinh thần" đặc sắc qua bài viết "Huế - Đô thị di sản, phát triển trong sự tiếp nối" của giáo sư Hoàng Đạo Kính, người nhiều năm tâm huyết với đô thị Huế.

Nhân dịp festival biển Nha Trang 2011 mới đây, một cuộc hội thảo về quy hoạch và phát triển kinh tế biển với sự bảo trợ của Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam đã được tổ chức tại thành phố biển Nha Trang. Đô thị Nha Trang được nhìn nhận ra sao, tiềm năng của vịnh Vân Phong được đánh giá thế nào, các bạn hãy tìm trong *Quy hoạch Đô thị* số này.

Quá trình đô thị hóa ngày càng diễn ra với tốc độ cao, với những vấn đề tồn tại nóng bỏng như nhà ở, giao thông đô thị, nguồn lực phát triển kinh tế - xã hội... được nêu và trình bày giải pháp qua các bài viết của KTS Nguyễn Phú Đức, KTS Trương Văn Quảng, hay tham khảo kinh nghiệm từ các quốc gia phát triển trên thế giới.

Hành trình của bạn đọc cùng tạp chí *Quy hoạch Đô thị* sắp tròn một năm. Số sau phát hành trong tháng 8/2011, *Quy hoạch Đô thị* kỷ niệm tròn 01 tuổi. Hy vọng đó là cột mốc đáng ghi nhớ để *Quy hoạch Đô thị* trưởng thành và phục vụ tốt hơn nhu cầu của bạn đọc.

Thân ái,

Tổng biên tập

TRẦN NGỌC CHÍNH



8| TIN TRONG NƯỚC

12| TIN BẤT ĐỘNG SẢN

TIÊU ĐIỂM

- 16| Huế - Đô thị di sản, phát triển trong sự tiếp nối
GS.TS HOÀNG ĐẠO KÍNH

DIỄN ĐÀN

- 24| Một số vấn đề về quy trình và phương pháp làm quy hoạch đô thị
TS. NGUYỄN NGỌC HIẾU
- 32| Đô thị hóa & nguồn lực phát triển kinh tế - xã hội
TS.KTS. TRƯƠNG VĂN QUANG
- 38| Điều tiết quy hoạch xây dựng trên đất khu tập thể cũ Hà Nội
KTS. NGUYỄN PHÚ ĐỨC

PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG

- 44| Hệ sinh thái sự cân bằng tự nhiên trong quá trình đô thị hóa và phát triển thành phố Hà Nội
GS.TS. LÊ HỒNG KẾ
- 48| Vấn đề đô thị sinh thái trong phát triển đô thị ở Việt Nam
PGS. TS. LƯU ĐỨC HẢI

ĐÔ THỊ CÁC NƯỚC

- 52| Giao thông công cộng và các thành phố lớn tìm kiếm sự hài hòa
PHAN TRẦN KIỀU TRANG (dịch)
- 58| Tương lai cho đường sắt cao tốc
KTS. FRANK FULLER
KTS VŨ MINH NHẬT (dịch)
- 63| Đại hội Toàn quốc năm 2011 của Hội Quy hoạch Hoa Kỳ (APA)
NGUYỄN ĐỖ DŨNG

GÓC NHÌN ĐÔ THỊ

Nha Trang thành phố biển yên bình |68
GS.TS.KTS HOÀNG ĐẠO KÍNH

PHẢN BIỆN

Vịnh Vân Phong tiềm năng và thách thức |70
TS.KTS ĐỖ TÚ LAN

THIẾT KẾ

Quy hoạch vùng phát triển Phước Giang một thử nghiệm về quy hoạch tổng hợp |72
CTY TƯ VẤN THANH BÌNH

Ý TƯỞNG

Cải tạo cầu Long Biên và quy hoạch khu vực quanh cầu |78
NGUYỄN NGÀ

CỘNG ĐỒNG

Cuộc thi thiết kế "Công viên Thống Nhất cho tất cả mọi người" |84

Q&A -HỎI ĐÁP VỀ ĐÔ THỊ |86

CHÂN DUNG

GS.TS. Nguyễn Lân với sự nghiệp xây dựng, phát triển đô thị Việt Nam |88

HOẠT ĐỘNG

Hội thảo quốc gia dự án DELGOSEA |89

Hội thảo "Khánh Hòa – Vận hội đầu tư và phát triển" |90

Hội nghị "Toàn cảnh thị trường bất động sản – Tài chính 2011" |92

Triển lãm Kiến trúc Việt Nam - VIETARC 2011 |96

TIN QUỐC TẾ |97



RÀ SOÁT QUY HOẠCH CHI TIẾT ĐÔ THỊ TẠI TPHCM ĐỊNH KỲ 3 NĂM

Ủy ban nhân dân TPHCM vừa ban hành quyết định quy định về điều chỉnh quy hoạch đô thị trên địa bàn thành phố. Đối tượng áp dụng gồm đồ án quy hoạch chung xây dựng quận, huyện; đồ án quy hoạch chung thị trấn, các khu đô thị mới và các khu chức năng đô thị; và đồ án quy hoạch chi tiết xây dựng đô thị tỷ lệ 1/2000, quy hoạch phân khu, quy hoạch chi tiết (tỷ lệ 1/500), thiết kế đô thị riêng. Theo đó, quy hoạch đô thị chỉ điều chỉnh khi có sự điều chỉnh về chiến lược, quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội; hình thành các dự án trọng điểm có ý nghĩa quốc gia làm ảnh hưởng lớn đến sử dụng đất, môi trường, bố cục không gian kiến trúc đô thị. Trường hợp khác được điều chỉnh quy hoạch là quy hoạch cũ không thực hiện được hoặc việc triển khai gây ảnh hưởng xấu đến phát triển kinh tế - xã hội; có sự biến động về điều kiện khí hậu, địa chất, thủy văn; hay việc điều chỉnh nhằm phục vụ lợi ích quốc gia và lợi ích cộng đồng. Quyết định mới cũng nêu rõ quy hoạch đô thị phải được định kỳ xem xét,

rà soát, đánh giá quá trình thực hiện để kịp thời điều chỉnh phù hợp với tình hình phát triển kinh tế - xã hội trong từng giai đoạn. Thời hạn rà soát định kỳ đối với quy hoạch

chung và quy hoạch phân khu là 5 năm, quy hoạch chi tiết xây dựng đô thị tỷ lệ 1/2000 và quy hoạch chi tiết (tỷ lệ 1/500) là 3 năm kể từ ngày quy hoạch đô thị được phê duyệt.



NHẬT BẢN TÀI TRỢ VIỆT NAM 41 TỶ YEN XÂY DỰNG ĐƯỜNG CAO TỐC

Ngày 14/6, tại Hà Nội, Bộ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư Võ Hồng Phúc và Đại sứ Nhật Bản tại Việt Nam ông Yasuaki Tanizaki đã ký kết công hàm trao đổi khoản tín dụng ưu đãi dài hạn 1 tài khoản 2011 của Chính phủ Nhật Bản dành cho Việt Nam với tổng trị giá 40,946 tỷ yen (tương đương 508 triệu USD). Khoản tài trợ ưu đãi trên được cung cấp giúp Chính phủ Việt Nam triển khai 2 chương trình là: Dự án xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam (đoạn Thành phố Hồ Chí Minh - Dầu Giây 25,034 tỷ yen) và Dự án xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam (đoạn Đà Nẵng - Quảng Ngãi 15,912 tỷ yen). Khoản tài trợ trên có lãi suất là 1,2%, thời hạn trả là 30 năm (kể cả 10 năm ân hạn). Như vậy, kể từ khi nối lại viện trợ ODA cho Việt Nam vào năm 1992 đến nay Nhật Bản luôn là nhà tài trợ lớn nhất cho Việt Nam. Với 40,946 tỷ yen ODA vốn vay được ký kết ngày hôm nay, cam kết ODA (bao gồm viện trợ không hoàn lại và tín dụng ưu đãi) của Chính phủ Nhật Bản dành cho Việt Nam đạt khoảng 1.685 tỷ yen.



THU HỒI 12 DỰ ÁN DU LỊCH ĐỂ XÂY CẢNG KÊ GÀ

Thủ tướng Chính phủ vừa cho phép UBND tỉnh Bình Thuận thực hiện việc thu hồi đất, giao đất cho chủ đầu tư để triển khai xây dựng dự án cảng Kê Gà. Thủ tướng Chính phủ yêu cầu UBND tỉnh Bình Thuận phải xác định chính xác diện tích đất của dự án cảng, đồng thời bổ sung diện tích đất vào quy hoạch sử dụng đất đến năm 2020 và kế hoạch sử dụng đất 5 năm (2011 - 2015) của tỉnh theo đúng quy định của pháp luật về đất đai. Cảng Kê Gà được xây dựng tại xã Tân Thành, huyện Hàm Thuận Nam, tỉnh Bình Thuận. Cảng có chiều dài ven biển khoảng 2 km với tổng diện tích khoảng 366 ha kể cả diện tích đất liền và diện tích mặt nước. Dự kiến, dự án được chia thành 4 giai đoạn. Công suất bốc dỡ giai đoạn 1 sau 2 năm xây dựng sẽ đạt 3,5 triệu tấn/năm, đến năm 2020 sẽ hoàn tất cả 4 giai đoạn xây dựng với tổng công suất bốc dỡ được nâng lên khoảng 35 triệu tấn/năm. Cảng Kê Gà hình thành sẽ rút ngắn cung đường, giảm chi phí vận chuyển hàng hoá của các dự án bốc dỡ nhóm. Được biết, để triển khai dự án này, UBND tỉnh Bình Thuận đã quyết định thu hồi, ngừng triển khai đối với 12 dự án du lịch nằm bên trong ranh giới cảng.



XÂY DỰNG CÔN ĐẢO THÀNH KHU KINH TẾ DU LỊCH HIỆN ĐẠI

Ngày 7/6, bộ trưởng Bộ Xây dựng Nguyễn Hồng Quân đã có tờ trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh quy hoạch chung xây dựng Côn Đảo (tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu) đến năm 2030. Theo đề xuất của bộ Xây dựng, phạm vi lập quy hoạch trực tiếp bao gồm toàn bộ huyện Côn Đảo, gồm 16 đảo, diện tích 7678 ha (trong đó đảo Côn Sơn có diện tích 6128 ha) và phạm vi nghiên cứu mở rộng bao gồm cả diện tích mặt biển trong phạm vi vườn quốc gia Côn Đảo, quy mô khoảng 14.000 ha. Phấn đấu đến năm 2030, Côn Đảo sẽ trở thành khu kinh tế du lịch hiện đại, đặc sắc tầm cỡ quốc gia, khu vực và quốc tế. Bên cạnh đó, quy hoạch Côn Đảo theo hướng trở thành khu vực bảo tồn di tích lịch sử có giá trị tôn vinh và giáo dục truyền thống lịch sử, khu vực bảo tồn hệ sinh thái đa dạng rừng, biển của quốc gia đồng thời có vị trí quan trọng về an ninh và quốc phòng. Trong tờ trình gửi Thủ tướng Chính phủ, bộ Xây dựng cũng dự báo đến năm 2030 Côn Đảo sẽ đón khoảng 250.000 - 300.000 khách du lịch/năm, trong đó khách quốc tế chiếm khoảng 15 đến 20%. Dự báo tại Côn Đảo đến năm 2030, sẽ có quy mô dân số khoảng 30.000 người, trong đó dân số đô thị khoảng 20.000 người.



Thủ tướng Chính phủ đã đồng ý chủ trương đầu tư xây dựng tuyến đường trục Tây Thăng Long đoạn qua địa phận huyện Đan Phượng và huyện Phúc Thọ, thành phố Hà Nội theo hình thức Hợp đồng BT (xây dựng - chuyển giao) và thực hiện dự án khác để thu hồi vốn cho dự án BT.

Thủ tướng giao Chủ tịch UBND thành phố Hà Nội xem xét và quyết định hình thức lựa chọn nhà đầu tư trên cơ sở tính cấp bách và hiệu quả đầu tư của dự án. Theo văn bản đề nghị của UBND thành phố Hà Nội, tuyến đường trục Tây Thăng Long đoạn qua địa phận huyện Đan Phượng và huyện Phúc Thọ có tổng chiều dài khoảng 23km, là tuyến kết nối khu vực Tây Hồ Tây và phía Bắc cầu Thăng Long với Khu đô thị Sơn Tây. Đoạn tuyến qua huyện Đan Phượng sẽ giao cho liên danh nhà đầu tư gồm: Công ty TNHH Nhà nước một thành viên Ứng dụng công nghệ môi và du lịch Newtaco, Tổng công ty Đầu tư và phát triển nhà Hà Nội, Tổng công ty Du lịch Hà Nội. Đoạn tuyến qua huyện Phúc Thọ giao cho liên danh nhà đầu tư gồm: Công ty cổ phần Đầu tư và hợp tác quốc tế Việt Nam, Công ty cổ phần Đầu tư Văn Phú Invest, Công ty cổ phần Đầu tư thương mại và xây lắp, Công ty cổ phần Thương mại miền Bắc, Công ty cổ phần Đầu tư và phát triển Lũng Lô 5.

XÂY DỰNG TUYẾN ĐƯỜNG TRỤC TÂY THĂNG LONG - HÀ NỘI



GIẢI THƯỞNG BCI ASIA TOP 10 NĂM 2011

Tập đoàn truyền thông xây dựng BCI vừa công bố kết quả 10 công ty kiến trúc và chủ đầu tư hàng đầu Việt Nam đoạt giải lần BCI Asia Top 10 Awards lần thứ 7 năm 2011. Thông qua giải BCI Asia Top 10 Awards, giới xây dựng hiện đã có cách nhận biết những đơn vị chủ đầu tư và công ty kiến trúc đang dẫn đầu trong một khu vực nhất định và hiểu rõ tầm quan trọng của những đơn vị này trong việc định hướng xã hội và ảnh hưởng đến môi trường xây dựng. Hoạt động của những công ty kiến trúc xuất sắc này chiếm 11,9 tỉ đô la Mỹ trị giá dự án dự kiến sẽ khởi công ở Việt Nam trong năm nay trong khi danh mục vốn đầu tư của các chủ đầu tư hàng đầu này chiếm khoảng 9,22 tỉ đô la Mỹ. Giải BCI Asia Awards năm nay là một sự kiện khu vực với sự tham dự của nhiều đại diện cấp cao trong giới đầu tư bất động sản và xây dựng để vinh danh các đơn vị xây dựng và kiến trúc xuất sắc nhất ở Hong Kong SAR, Indonesia, Malaysia, Philippines, Singapore, Thái Lan và Việt Nam. Ngoài giải BCI Asia Top 10 Awards, giải FuturArc Prize (cuộc thi quốc tế về thiết

kế) và giải FuturArc Green Leadership Award (giải thưởng quốc tế về các dự án xanh đã hoàn thành) cũng sẽ được công bố và trao giải. Buổi lễ trao giải BCI Asia Top 10 Awards sẽ được tổ

chức tại khách sạn Park Hyatt Saigon vào ngày 27/5/2011. Các công ty BlueScope Steel, De Dietrich, Jotun, Kohler và VietCeramics sẽ thực hiện trao tặng giải BCI Asia Top 10 Awards.

Ngành kiến trúc (Architects):

1. Công ty TNHH Aedas Việt Nam
2. Công ty TNHH Tư vấn Thiết kế Xây dựng Anh Linh (ALINCO)
3. Công ty Thiết kế Archetype
4. DWP - Design Worldwide Partnership
5. Tập đoàn HTT - Công ty TNHH Kiến trúc sư Hồ Thiệu Trị & Cộng sự
6. Công ty TNHH Kiến trúc NQH
7. Công ty TNHH Toàn Cầu RDC Việt Nam
8. Công ty TNHH Kiến trúc Quy hoạch Công trình RSP Việt Nam
9. Công ty Liên doanh Sunjin Việt Nam
10. Công ty CP Tư vấn Đầu tư & Thiết kế Xây dựng Việt Nam (CDC)

Các chủ đầu tư năng động nhất (Developers)

1. Capitaland (Vietnam) Holdings Pte. Ltd.
2. Công ty CP Him Lam
3. Công ty CP Bất động sản Indochina
4. Công ty CP Đầu tư Năm Bảy Bảy (NBB)
5. Công ty CP Phát triển Bất động sản Phát Đạt
6. Công ty CP Đầu tư Phương Trang
7. Công ty CP Sông Đà - Thăng Long
8. Công ty CP Đầu tư Văn Phú - Invest
9. Tổng Công ty Thủy tinh & Gốm Xây dựng Việt Nam (Viglacera)
10. Tập đoàn VinaCapital

(Nguồn: BCI Asia)

Cơ quan hợp tác quốc tế Hàn Quốc và UBND tỉnh TT-Huế đã cùng nhau ký kết biên bản thỏa thuận tài trợ để án "Điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Huế", thực hiện từ 2011-2013 với số tiền 3,5 triệu USD được tài trợ từ phía Hàn Quốc.

Dự án "Điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Huế" nhằm mục đích rà soát lại thực trạng quy hoạch chung Thành phố Huế và phân tích khu vực dự kiến mở rộng trong tương lai của thành phố Huế; điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Huế để thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội; Tăng cường năng lực trong lĩnh vực quy hoạch và phát triển đô thị tại Việt Nam bằng cách chia sẻ kiến thức và kinh nghiệm của Hàn Quốc; đồng thời nhằm đẩy mạnh quan hệ hợp tác của hai nước trong lĩnh vực quy hoạch và phát triển đô thị thông qua việc thực hiện thành công dự án. Dự án sẽ tập trung khảo sát và phân tích; quy hoạch và xây dựng chỉ số; đánh giá sự tương tác của các quy tắc liên quan và quy hoạch; quy hoạch sử dụng đất; quy hoạch chung cơ bản cho môi trường; tiến hành thực hiện quy hoạch và đào tạo chuyên gia kỹ thuật. Thời gian thực hiện dự án sẽ là hai năm kể từ ngày bắt đầu dự án. Địa điểm thực hiện dự án là thành phố Huế bao gồm khu vực dự kiến mở rộng. Về nguồn vốn, phía Hàn Quốc cam kết sẽ cung cấp tổng ngân sách không ít hơn 3,5 triệu USD cho dự án bao gồm chi phí các công việc thực hiện đầy đủ của dự án.

HÀN QUỐC TÀI TRỢ 3,5 TRIỆU USD ĐIỀU CHỈNH QUY HOẠCH CHUNG TP HUẾ ĐẾN 2030



THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH ƯU TIÊN VỐN CHO CÁC DỰ ÁN NÂNG CẤP ĐÔ THỊ



Theo kế hoạch, giai đoạn 2011-2015, TPHCM sẽ ưu tiên thực hiện các dự án cấp thiết nhằm cải thiện môi trường sống của người dân như cải thiện hệ thống hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội và môi trường đô thị. Giai đoạn 2016-2020 ưu tiên các dự án tại khu vực ngoại thành, vùng ven có tốc độ đô thị hóa nhanh nhưng phát triển chưa đồng bộ. Nhằm huy động các nguồn vốn tài trợ các dự án nâng cấp đô thị trên địa bàn TPHCM, UBND thành phố vừa ban hành kế hoạch chuẩn bị thực hiện các dự án nâng cấp đô thị giai đoạn 2011-2020. Đây là tiểu dự án nằm trong Chương trình nâng cấp đô thị quốc gia. Theo đó, đến năm 2020, TPHCM phấn đấu đạt 100% người dân được tiếp cận với nước sạch, 100% chất thải rắn được thu gom đến nơi quy định. Đồng thời, các khu dân cư không đảm bảo an toàn sẽ được di dời, các khu đô thị phải đạt chuẩn về mật độ đường giao thông; cải thiện vệ sinh môi trường, chỉnh trang đô thị; cải thiện hệ thống thoát nước, xử lý nước thải góp phần giải quyết tình trạng ngập úng. Ngoài ra, TPHCM sẽ thành lập quỹ tín dụng cho hộ nghèo vay vốn để cải tạo nhà ở và cải thiện thu nhập cho các hộ thu nhập thấp; nâng cao năng lực quản lý trong công tác quy hoạch, nâng cấp và phát triển đô thị.

CÔNG TY NHÀ HÒA BÌNH BÁN CĂN HỘ Ở THE ERA TOWN

Ngày 30/5, Công ty cổ phần Nhà Hòa Bình chính thức mở bán rộng rãi dãy nhà B1 dự án căn hộ The Era Town - "Bán giao hưởng bên sông" ra thị trường.

Dãy nhà B1 của The Era Town cao 27 tầng với 240 căn hộ, trong đó có 3 tầng hầm. Mỗi căn hộ ở đây có diện tích trung bình từ 66-90m², với giá bán dao động trên dưới 1 tỷ đồng, phù hợp với thu nhập hiện nay của nhiều người dân Việt Nam, nhất là đối với những gia đình trẻ. Khi mua nhà tại The Era Town, khách hàng được hỗ trợ phương thức thanh toán rất linh hoạt, chia làm 6 đợt. Đồng thời, khách hàng có nhu cầu sẽ được hỗ trợ vay ngân hàng với mức cho vay đến 70% giá trị căn hộ trong thời gian 20 năm.



KHOẢNG DỰ ÁN DU LỊCH "NỔI" TRÊN SÔNG HẬU

Sáng 12/6, lễ khởi công Dự án Khu du lịch sông Hậu với tổng vốn đầu tư gần 500 tỷ đồng đã được UBND TP. Cần Thơ và Công ty CP Du lịch Sông Hậu long trọng tổ chức. Vị trí Dự án được đánh giá là rất "đắt địa", với tổng diện tích trên 94,5ha bãi bồi gồm một dãy 3 cụm cồn (củ lao) mới hình thành dọc tuyến Công viên Văn hóa và quảng trường Cái Khế (thuộc Trung tâm thương mại phường Cái Khế, quận Ninh Kiều). Dự án gồm Khu nghỉ dưỡng cao cấp đa chức năng; khách sạn, trung tâm hội nghị; trung tâm mua sắm và vui chơi giải trí hiện đại... Tổng thể dự án này do Công ty SLA Design Consultant PTE (Singapore) tư vấn và thiết kế. Dự kiến vào giữa năm 2014, Khu du lịch sông Hậu hoành tráng này sẽ khánh thành và đưa vào sử dụng.

DIG KHAI THÁC ĐỢT 1 DỰ ÁN KHU ĐÔ THỊ NAM VINH YÊN GIÁ TRỊ 670 TỶ ĐỒNG

Tổng Công ty Cổ phần Đầu tư Phát triển Xây dựng (DIG) công bố thông tin về việc khai thác đợt 1 giai đoạn 1 dự án Khu đô thị mới Nam Vinh Yên.

Cụ thể, Hội đồng Quản trị Công ty thông qua kế hoạch đưa vào khai thác đợt 1 giai đoạn 1 dự án Khu đô thị Nam Vinh Yên tỉnh Vĩnh Phúc trên diện tích 12ha tương ứng 7,6ha đất thương phẩm theo quy hoạch, theo hình thức hợp tác đầu tư xây dựng và kinh doanh/chuyển nhượng dự án cấp 2 với giá trị ước tính 670 tỷ đồng.



HÀ NỘI VÀ TPHCM CÓ QUỸ PHÁT TRIỂN NHÀ Ở 1.000 TỶ ĐỒNG

Theo Bộ Xây dựng, hiện chỉ có hai thành phố lớn là Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh đạt mức vốn Quỹ phát triển nhà ở 1.000 tỷ đồng. Trong nước cũng đã có một số địa phương thành lập Quỹ phát triển nhà ở nhưng nguồn vốn vẫn rất hạn chế. Vì vậy, nhiều địa phương đang thực hiện lồng ghép nguồn vốn này vào Quỹ đầu tư phát triển.

Tại Hà Nội, nguồn vốn này cũng tồn tại dưới dạng Quỹ đầu tư phát triển và được sử dụng cho vay trong nhiều lĩnh vực khác nhau. Theo đánh giá của Bộ Xây dựng, mặc dù đã có quy định, nhưng nhiều địa phương chưa thực sự quan tâm chỉ đạo thành lập Quỹ phát triển nhà ở. Để góp phần tăng nhanh nguồn cung về nhà ở, đặc biệt là nhà ở dành cho các đối tượng có thu nhập thấp, Bộ Xây dựng đã đề xuất Chính phủ xây dựng một số quỹ đầu tư nhà ở, trong đó có Quỹ phát triển nhà ở.

Quỹ phát triển nhà ở là mô hình tổ chức tài chính nhà nước hoạt động theo nguyên tắc bảo toàn vốn, bù đắp chi phí phát sinh trong quá trình hoạt động và không vì lợi ích lợi nhuận.

Vốn hình thành quỹ có thể từ các nguồn, như thu từ việc bán, cho thuê nhà ở thuộc sở hữu nhà nước; ngân sách địa phương hỗ trợ; huy động từ các nguồn hợp pháp; hỗ trợ hay đóng góp từ nguyên từ các tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước; trích tối thiểu 10% từ tiền sử dụng đất của các dự án phát triển nhà ở thương mại hay khu đô thị mới trên địa bàn...

Quỹ phát triển nhà ở của địa phương được miễn, giảm các loại thuế và nộp ngân sách theo quy định của Bộ Tài chính. Vì vậy, Quỹ này sẽ được sử dụng để phát triển nhà ở xã hội thuộc sở hữu nhà nước trên địa bàn. Hiện nay, tùy điều kiện của từng nơi mà Ủy ban Nhân dân cấp tỉnh, thành phố có thể ủy thác cho Quỹ đầu tư phát triển của địa phương quản lý các hoạt động của quỹ này.

MARRIOTT SẼ ĐẦU TƯ 5 DỰ ÁN BẤT ĐỘNG SẢN TẠI VIỆT NAM

Tập đoàn khách sạn Marriott International dự kiến sẽ triển khai 5 dự án khách sạn cao cấp và khu nghỉ dưỡng ở Việt Nam trong vòng 4 năm tới.

Theo công bố mới đây của Marriott, các dự án đã và đang triển khai ở Việt Nam gồm: Khu nghỉ dưỡng JW Marriott Đà Nẵng (dự kiến khánh thành vào năm 2014); khách sạn JW Marriott Hà Nội, khách sạn Marriott Nha Trang (dự kiến hoàn thành trong năm 2012); khách sạn Courtyard Hầm Tân - Bình Thuận và khu nghỉ dưỡng Marriott ở bãi biển Cửa Đại (Hội An, Quảng Nam) (dự kiến cũng hoàn thành vào năm 2013); dự án trên nằm trong chuỗi dự án xây 50 khách sạn và khu nghỉ dưỡng cao cấp tại các điểm du lịch của

các nước mới nổi trong 4 năm tới của Marriott International. Marriott là một trong những tập đoàn quản lý khách sạn hàng đầu thế giới với hơn 3.400 khách sạn và khu nghỉ dưỡng cao cấp tại các quốc gia và vùng lãnh thổ trên toàn cầu. Marriott có trụ sở chính tại Bethesda, bang Maryland, Mỹ.



LẬP QUY HOẠCH 1/500 KHU PHỨC HỢP ĐÀM SEN TẠI TPHCM

Sở Quy hoạch kiến trúc TPHCM vừa có văn bản gửi UBND thành phố báo cáo về đồ án quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/500 khu phức hợp Đầm Sen tại phường 3, quận 11 do Công ty cổ phần đầu tư xây dựng Bình Chánh (BCCI) làm chủ đầu tư. Khu phức hợp Đầm Sen có vị trí tiếp giáp đường ven kênh Tân Hóa và nằm giữa khu A và khu B của công viên văn hóa Đầm Sen với diện tích khoảng 5,5 ha (trong đó có hơn 7.600m² đường hiện hữu do Nhà

nước quản lý) với quy mô dân số dự kiến khoảng 6.600 người. Theo báo cáo quy hoạch của Sở Quy hoạch kiến trúc, dự án gồm có hơn 3,4 ha đất sử dụng xây khách sạn, văn phòng và khu chung cư. Phần diện tích đất công cộng với các công trình về trường học chiếm khoảng 1 ha. Công trình chung cư thương mại, khách sạn, văn phòng có mật độ xây dựng chung 30 - 40% với tầng cao tối đa 30-35 tầng.



Các giải thưởng được trao cho Indochina Land bao gồm "Bất động sản giải trí tốt nhất Việt Nam" cho sân golf Montgomerie Links Việt Nam - sân golf này đã nhận nhiều giải thưởng trong nước và quốc tế, thuộc tổng thể dự án bất động sản The Estates mà Indochina Land đã và đang đầu tư xây dựng. Indochina Plaza Hà Nội - công trình mang dấu ấn sâu sắc của Indochina Land tại Hà Nội cũng vinh dự nhận giải "Công trình đa năng có Kiến trúc xuất sắc" và Hyatt Regency Đà Nẵng, công trình nghỉ dưỡng và nhà ở cao cấp góp phần không nhỏ vào quá trình chuyển mình mạnh mẽ của bờ biển miền Trung, đã được đánh giá cao với giải thưởng "Thiết kế nội thất xuất sắc". Hyatt Regency Đà Nẵng là ứng viên duy nhất từ Việt Nam được Giải thưởng năm nay ghi nhận thiết kế nội thất xuất sắc.

Indochina Land là bộ phận kinh doanh bất động sản của Indochina Capital - một trong những tổ chức cung cấp dịch vụ tài chính hàng đầu Việt Nam với những nhà sáng lập có hơn 20 năm kinh nghiệm tại thị trường này.

INDOCHINA LAND

NHẬN GIẢI THƯỞNG BẤT ĐỘNG SẢN CHÂU Á - THÁI BÌNH DƯƠNG 2011



HÀ NAM

CÔNG BỐ QUY HOẠCH CHI TIẾT TỶ LỆ 1/500 KHU ĐÔ THỊ MỚI RIVER SILK CITY

Ngày 17/5, Sở Xây dựng Hà Nam đã tổ chức công bố Quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/500 Khu đô thị mới (DTM) River Silk City do CEO Group làm chủ đầu tư.

River Silk City là một khu đô thị mới hiện đại, tiện ích, đồng bộ về hạ tầng kỹ thuật và hạ tầng xã hội, đáp ứng nhu cầu nhà ở, nghỉ dưỡng, vui chơi, giải trí, mua sắm... của người dân Hà Nam, Hà Nội và các tỉnh lân cận. Dự án với quy mô 219 ha và quy mô dân số khoảng 11.000 người, nằm ngay giáp đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình, nơi cửa ngõ của các mối quan hệ kinh tế - xã hội giữa TP Phủ Lý và các khu vực xung quanh.



XÂY DỰNG KHU PHỨC HỢP CAO ỐC HÀNH CHÍNH TP CẦN THƠ

Theo chủ trương của TP Cần Thơ, khu đất xây dựng Khu phức hợp cao ốc hành chính có diện tích khoảng 9.218m², tại trụ sở hiện hữu của các Sở Xây dựng, Sở Giao thông Vận tải, Trường Nghiệp vụ Giao thông Vận tải, Bưu điện thành phố và một số hộ dân; giới hạn bởi đại lộ Hoà Bình, đường Xô Viết Nghệ Tĩnh, đường Ngô Hữu Hạnh, đường Võ Thị Sáu, thuộc phường An Hội, quận Ninh Kiều.

Khu phức hợp cao 25 tầng, gồm 1 tầng bán hầm, 4 tầng khối đế và 21 tầng khối tháp, chiều

cao 100m, mật độ xây dựng 50%, có bãi đậu xe ô tô cho khoảng 110 chiếc, thời gian xây dựng dự kiến 4 năm, tổng vốn đầu tư khoảng 567 tỉ đồng. Sau khi hoàn thành, Khu phức hợp cao ốc hành chính sẽ bố trí 17 cơ quan là các sở trực thuộc thành phố với khoảng 872 cán bộ công nhân viên làm việc... Khu phức hợp cao ốc hành chính sẽ do Tập đoàn Thái - Ý đầu tư với hình thức BT (hợp đồng xây dựng - chuyển giao), nguồn vốn đầu tư lấy từ nguồn khai thác công sản (nhà đất của 16 đơn vị gồm các sở, ban ngành TP Cần Thơ).



SIẾT CHẶT ĐIỀU KIỆN CẤP PHÉP DỰ ÁN QUY MÔ LỚN

Theo những đề xuất đang được bàn thảo tại Dự thảo Nghị định thay thế Nghị định 108/2006/NĐ-CP quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đầu tư, điều kiện cấp phép dự án quy mô vốn lớn, sử dụng nhiều đất có thể khó khăn hơn. Cụ thể, ban soạn thảo đề nghị bổ sung thêm nhóm dự án đầu tư không phân biệt nguồn vốn với một số tiêu chí nhất định sẽ phải

trình Thủ tướng Chính phủ chấp thuận chủ trương đầu tư. Với các dự án này, nhà đầu tư phải giải trình về mục tiêu, quy mô, địa điểm, tổng vốn đầu tư, thời hạn và tiến độ dự án cũng như thuyết minh về sự phù hợp của dự án với quy hoạch phát triển ngành, địa phương và việc đáp ứng các điều kiện đầu tư theo quy định của pháp luật... để Thủ tướng Chính phủ xem xét, chấp thuận chủ trương đầu tư đối với

dự án. Việc cấp giấy chứng nhận đầu tư với các dự án này do cơ quan cấp giấy chứng nhận đầu tư thực hiện sau khi thẩm tra.

Các tiêu chí để xem xét dự án thuộc nhóm Thủ tướng Chính phủ chấp thuận chủ trương đầu tư cũng được xác định khá chi tiết, dựa trên đặc thù của các địa phương, lĩnh vực khác nhau.



LẬP QUY HOẠCH ĐÔ THỊ HƠN 700HA VEN SÔNG CÀ LỒ



Nhiệm vụ quy hoạch phân khu đô thị N2, tỷ lệ 1/2000, xác định phân khu này thuộc địa giới hành chính các xã Quang Minh, Kim Hoa, Thanh Lâm - huyện Mê Linh. Quy mô diện tích đến năm 2030 vào khoảng 717ha. Khu vực nghiên cứu quy hoạch có ranh giới xác định bởi phía Bắc đến hành lang xanh sông Cà Lồ, phía Tây Bắc và Tây Nam đến hành lang xanh, phía Đông đến cao tốc đường Bắc Thăng Long - Nội Bài Là khu công nghiệp sạch đa ngành và là đầu mối giao thông đường bộ, đường sắt với hệ thống công trình đầu mối giao thông quan trọng của quốc gia và thành phố. Trong giai đoạn triển khai nghiên cứu lập quy hoạch phân khu, các chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật cơ bản được xem xét và điều chỉnh cho phù hợp đối với từng khu vực cụ thể, phù hợp với đồ án Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt và ban giao, công bố theo quy định; đồng thời tuân thủ Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về quy hoạch xây dựng và tiêu chuẩn thiết kế.

HUẾ ĐÔ THỊ DI SẢN

phát triển trong sự tiếp nối

GS.TS.KTS HOÀNG ĐẠO KÍNH

Cầu Tràng Tiền - Ảnh: KTS Lê Việt Sơn

LTS: NGÀY 26 VÀ 27/6/2011, TẠI THÀNH PHỐ HUẾ, HỘI QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ VIỆT NAM CÙNG VỚI UBND TỈNH THỪA THIÊN - HUẾ TỔ CHỨC DIỄN ĐÀN VỚI CHỦ ĐỀ "QUY HOẠCH BẢO TỒN VÀ PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ THỪA THIÊN HUẾ - CÁC GIẢI PHÁP THÚC ĐẨY THỰC HIỆN KẾT LUẬN 48-KL/TW CỦA BỘ CHÍNH TRỊ".

QUY HOẠCH ĐÔ THỊ TRẦN TRỌNG GIỚI THIỆU BÀI VIẾT CỦA GS.TS.KTS HOÀNG ĐẠO KÍNH, ỦY VIÊN BAN CHẤP HÀNH HỘI QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ VIỆT NAM, ĐỒNG THỜI LÀ MỘT CHUYÊN GIA NHIỀU NĂM NGHIÊN CỨU VÀ ĐÓNG GÓP CHO QUÁ TRÌNH BẢO TỒN, PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ HUẾ.

Huế sở hữu những di sản đô thị. Hơn thế nữa:
HUẾ LÀ ĐÔ THỊ - DI SẢN

Di sản đô thị là một bộ phận, một cấu trúc đô thị đã hình thành ở một hoặc nhiều thời kỳ của lịch sử thành phố, có giá trị về lịch sử, văn hóa - nhân văn, kiến trúc, thẩm mỹ, cảnh quan, giá trị vật chất và các giá trị khác. Khu 36 phố phường, khu phố thời thực dân là những di sản đô thị của Hà Nội. Khu Chợ Lớn là di sản đô thị của Thành phố Hồ Chí Minh. Đô thị - di sản là một chỉnh thể lịch sử đặc trưng, một sản phẩm của nền văn minh đô thị, kết hợp hữu cơ các thành tố vật chất và tinh thần, kiến trúc và văn hóa, trong sự hòa quyện với thiên nhiên, là xuất phát điểm chỉ phối tất thảy.

Đô thị - di sản kết tụ những di sản trong sự chuyển hóa hữu hình và vô hình, không gian và thời gian, cộng sinh và cân bằng, kiến tạo về phương diện hình thái học, mà đặc điểm cũng như giá trị nổi trội là sự bất đối kháng giữa thành tố này với thành tố khác, dù chúng có ra đời muộn hơn, dù chúng có khác biệt về tính chất sử dụng.

Huế, duy nhất ở nước ta, cho đến hôm nay là đô thị như vậy, cho dù ngay cơ **đô thị - di sản chuyển nhanh sang đô thị có những di sản**, đã nhân tiến. Đô thị - di sản Huế hợp nhất những thành phần - di sản, đó là:

- Kiến trúc triều Nguyễn;
- Kiến trúc phố thị;
- Các làng truyền thống;
- Kiến trúc thuộc địa;
- Cảnh quan thiên nhiên nhân văn hóa và đô thị hóa

Kiến trúc triều Nguyễn gồm 3 mảng: Kinh thành, các công trình kiến trúc cung đình và các làng tằm. Về kiến trúc và quy hoạch Kinh thành, lưu ý thêm hai điểm:

- Kinh thành Huế không nên quy nạp về kiểu thành Vauban. Bố cục chia thành 3 khu vực, với 3 lớp thành và hào là lối bố cục truyền thống

Việt và Á Đông. Cổ Loa, Thăng Long là vậy. Duy phòng thành, lớp ngoài, vay mượn thủ pháp cấu trúc phòng thủ kiểu thành Vauban. Áp đặt cho kinh thành Huế cái tiền mẫu Tây là oan cho di sản văn hóa của mình đó.

- Hệ thống kênh đào trong và ngoài kinh thành Huế cùng với hàng chục cái cầu gạch xây theo lối vòm cuốn thời Minh Mạng là hai thể loại công trình hết sức đặc trưng, song ít được nhóm ngó tới. Những chiếc cầu gạch, tồn tại bất suy suyền hai thế kỷ, đứt khoát phải được liệt vào điển di tích kỹ thuật xây dựng, mà ở ta xem ra khá ít ỏi.

Các công trình kiến trúc chính thống triều Nguyễn hiện diện hầu như đầy đủ về thể loại, với số lượng khá lớn và khá nguyên vẹn. Ở đây xin đưa ra hai nhận xét:

- Tuy có sự phân định công năng và tên gọi vay mượn của Trung Hoa (không riêng gì ta), các công trình kiến trúc cung đình ở Huế khác biệt các công trình tương tự ở Bắc Kinh chẳng những về quy mô và sự nguy nga, mà còn cả về cấu tạo ngôi nhà gỗ, về diện mạo bên ngoài và bài trí bên trong, hơn thế nữa, khác biệt rõ rệt về cách thức xử lý không gian và hình khối, về cách ứng xử với vật liệu và cảm thụ chuyên biệt về màu sắc. Khác kiến trúc cung đình Trung Hoa, kiến trúc cung đình ở Huế gần gũi hơn với kiến trúc thần dân.

- Trong Hoàng thành Huế, tuy các cung điện đến miếu được sắp đặt theo trật tự và sự đăng đối tương tự như ở Cố Cung, song sự khác biệt lớn lao là ở chỗ, toàn bộ diện tích Cố Cung nếu không chiếm giữ bởi công trình kiến trúc, thì đều kín đặc bởi hệ thống những tam cấp, những thềm rồng. Không chứa ra vài tác đất cho cỏ cây. Ở Hoàng thành Huế thì khác, các công trình được đặt trong những không gian tự do, thành thơ giữa cỏ cây, mặt nước và trời mây.

Quyền lực triều đình Nguyễn chưa đủ tập trung chăng? Ngán khổ triều đình hân hữu chăng? Sự lý giải có thể ở đây. Song, sự lý giải sâu xa, bản chất hơn nên tìm ở thái độ của người Việt: dù là vua chúa, là thường dân, đối với Trời Đất, họ đều có một vũ trụ quan, một cách cảm thụ chuyên biệt (tiếng Anh là





Dại Nội - Ảnh: KTS Lê Kim Hải

mentality). Mộ tang của các vị vua Hậu Lê ở Lam Sơn, tuy khuôn mẫu, tuy trang nghiêm, mà lại giản dị đến mức khó hiểu, làm cho hậu thế hôm nay băn khoăn, bỏ nhiều tiền của ra tôn tạo cho xứng!

Từ sự nhận biết trên về tổ chức không gian kiến trúc Hoàng Thành, cũng như về không gian kiến trúc cảnh quan làng vua Gia Long, vua Minh Mạng, và vua Tự Đức, ta nghĩ về một nghệ thuật sắp đặt không gian, một văn hóa ứng xử thuần Huế và thuần Việt, đối với Trời Đất, biểu hiện ở chỗ không chế ngự, không áp đặt mà sống chung, nhân nhận với Thiên nhiên, ngay cả khi người chủ xướng việc kiến thiết có đủ quyền uy trước thiên hạ. Lăng vua Minh Mạng là một ví dụ: bố cục kiến trúc quy củ và đăng đối đến từng chi tiết, song lại được ghép đặt không chút miễn cưỡng vào thế đất, rồi bằng những thủ pháp tài nghệ, hòa chuyển vào xung quanh. Đó là bài thơ Đường trong sự cảm thụ Việt.

Bài học rút ra từ di sản kiến trúc chính thống Huế: tôn trọng tương quan giữa kiến trúc và không gian tự do, sự tuần hoàn của những khoảng thừa đất không bị chiếm cứ, xen cài và lồng ghép trong những trật tự kiến trúc, tạo nên những nhịp điệu, đặc và loãng, theo phương vị ngang.

Chọn một cái điểm cao, bao quát đô thị Huế hôm nay, ta vẫn còn nhận rõ sự vật chất hóa cái thế giới quan, cái thẩm mỹ chuyên biệt ấy của vua, chúa, quan lại và thần dân qua các thế hệ, theo dòng chảy không ngừng trệ.

Cớ chi chúng ta không chủ trương tiếp nối cái dòng chảy lịch sử ấy?

Mảng kiến trúc phố thị, với các dãy phố ở phía Đông kinh thành, khu Gia Hội, Bao Vinh và 4 phường trong kinh thành, có những đặc điểm và giá trị về lịch sử - văn hóa - kiến trúc, chưa được nhìn nhận và đánh giá đầy đủ. Cùng với khu 36 phố phường Hà Nội chúng tôi tuổi với những cấu trúc đô thị nêu trên, chúng ta có cơ sở làm sáng tỏ nhiều điều về cách ăn, cách ở của người Việt nơi chốn thị thành, khá khác biệt so với chốn thôn quê, mà ta am tường hơn.

4 ô phố trong kinh thành, hình thành từ cuối thế kỷ XIX, là một ví dụ khá sớm về kiểu quy hoạch theo ô bản cũ, so với kiểu quy hoạch tự phát theo dãy phố, là một kiểu mẫu về sự sắp đặt theo tôn ti trật tự, sự phân chia không gian dẫn đến sự hình thành kiểu nhà vườn Huế, một sản phẩm kiến trúc - xã hội mang đậm tính nhân văn. Đồng thời, 4 ô phố này là mẫu mực về quản lý xây dựng: không chế những gì tác động đến sự nhất thể, song lại mở cửa cho những biến hóa đương nhiên trong chi tiết. Cho đến nay, những đường Lê Thánh Tôn, Hàn Thuyên, Đặng Trần Côn, Ngô Sở Liên, Đinh Công Tráng còn lưu giữ được phần nào hình ảnh phố vườn Huế. Các làng ven kinh thành như Kim Long, Vi Dạ, An Cựu, Dương Xuân Thượng, Dương Xuân Hạ, Nguyệt Bếu... là những thành phần hữu cơ của cơ thể kinh đô Huế, góp phần tạo nên tính duy nhất cho đô thị này, nơi có sự chuyển hóa tự nhiên từ kiến trúc kinh thành sang kiến trúc phố thị, sang

kiến trúc các làng ven mà dân cư đa phần là các tầng lớp quan lại và dân thị thành. Các làng ven lại chuyển hóa tự nhiên sang các làng xã ngoại vi. Chỉ khảo sát sơ bộ, những làng Lại Ân, Thanh Tiên, Nam Phổ, Chiết Bi, Dương Mong, Công Lương, Dạ Lê Chánh, v.v... ở huyện Phú Vang và huyện Hương Thủy, đã nhận ra cả một quỹ kiến trúc - văn hóa - nhân văn và cảnh quan quý hiếm đến nhường nào. Ít nơi nào trên đất nước ta còn thấy được sự toàn vẹn về kiến trúc, sự sống động trong sinh hoạt cộng đồng thôn xã đến thế.

Cái chung của những cấu trúc phố thị, của làng trong đô và làng quanh đô, là ở chỗ chúng đều có cấu trúc quy hoạch không gian theo đơn vị khuôn viên - nhà vườn, đều sở hữu một bộ đầy đủ những thiết chế tôn giáo và tín ngưỡng, đều chung một kiểu kiến trúc hoặc nhà vuông hoặc nhà ruộng, về cơ bản trang trí bày biện giống nhau. Sự khác biệt là ở chỗ sang hoặc nghèo. Song trong trình độ thẩm mỹ không nhận thấy sự khác biệt trời vực. Lại thay, ở làng Phước Tích, các Huế ngọt ngào năm chục cây số, lại tồn tại hàng chục căn nhà ruộng, mà kiểu cách kiến trúc, mà độ chín muồi và tính tế của hoa văn trang trí, không kém gì mấy những gì thấy được ở kiến trúc cung đình hoặc ở các dinh thự phủ quý làng Kim Long.

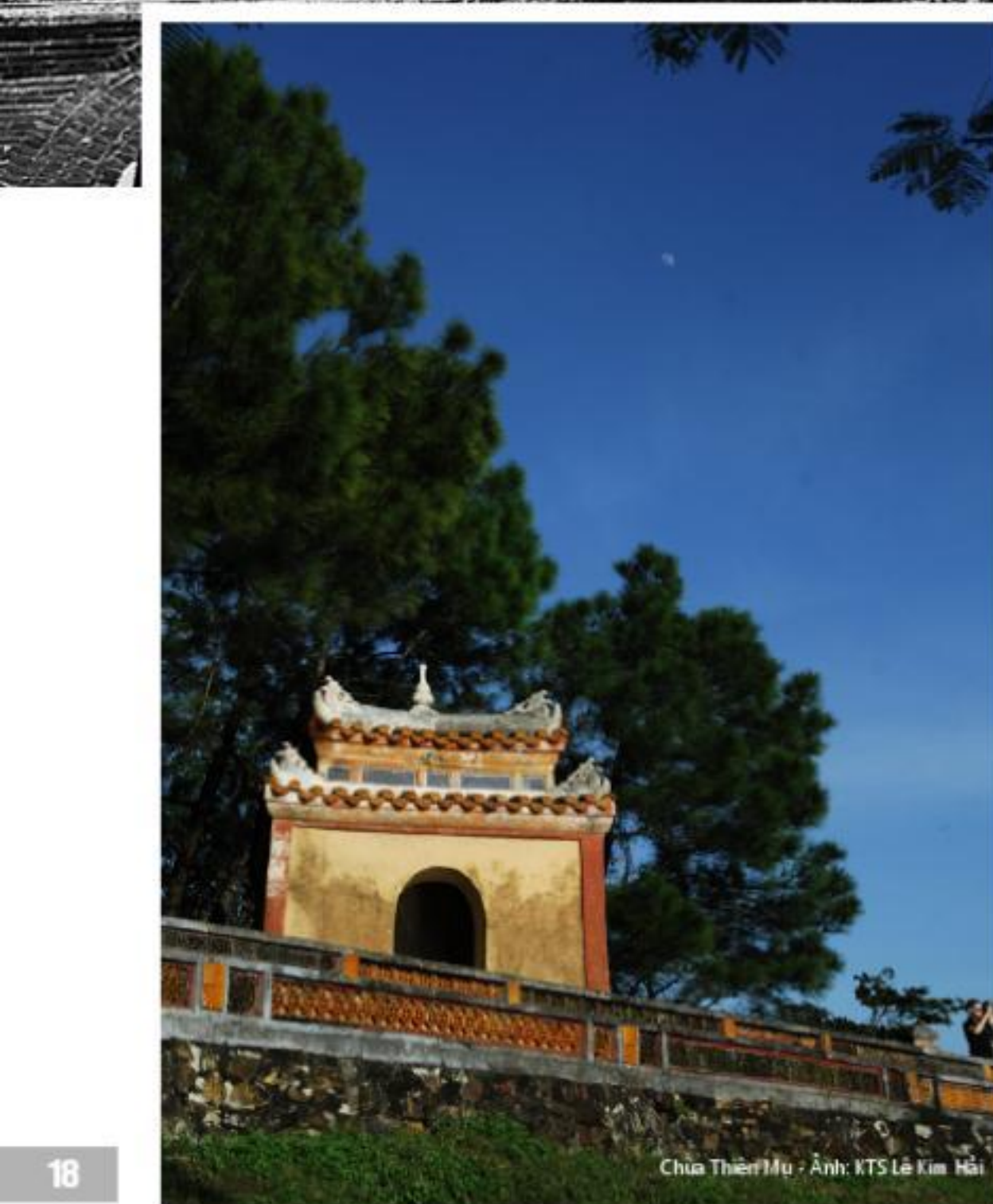
Chắc chắn đã tồn tại một văn hóa xứ Huế, khu biệt và đặc trưng, với tư cách là một hiện tượng (phenomenon) trong nền văn hóa dân tộc. Dù tồn tại một vùng văn hóa xứ Huế, hình thành và đạt đỉnh điểm phát triển trong những

sự hạn hẹp về không gian và thời gian. Một ý tưởng phù hợp nhất cho quy hoạch phát triển thành phố Huế không thể không đếm xỉa đến cái vùng, cái không gian văn hóa ấy, bên cạnh quỹ kiến trúc di sản, hiển thị trước mắt ta.

Quỹ kiến trúc thời thực dân ở Huế, bởi những lý do lịch sử, mà nhỏ bé hơn nhiều so với Sài Gòn và Hà Nội. Tuy nhiên, nhận rõ hai đặc điểm:

- Các con phố thời Pháp, mà đường chính là Lê Lợi, tọa lạc trên bờ Nam sông Hương, chiếm lĩnh một cách dễ dàng triển sông, với những tòa nhà có quy mô vừa phải, kiến trúc khiêm nhường, sắp đặt không dày đặc, đã chẳng những không tạo nên bất cứ một sự tương phản nào với kinh thành và tính chất kiến trúc - cảnh quan trên bờ Bắc, mà còn trở thành một sự chuyển hóa tự nhiên cả về phương diện lịch sử, cả về phương diện hình thái học đô thị. Mảng phố thời Pháp là cái điểm tựa về quy hoạch và thẩm mỹ để Huế lan tỏa về phía Nam ở những thời kỳ tiếp theo.

- Quan sát những tòa nhà thời Pháp ở Huế, xuất hiện ý nghĩ Người Pháp, sớm xây dựng ở Sài Gòn, đã du nhập vào đây kiểu kiến trúc từ mẫu quốc mà chưa có thì giờ cho sự biến hóa. Xây dựng ở Hà Nội muộn hơn, với những chủ trương có tầm nhìn xa hơn, nhất là trong điều kiện có khá đủ thời gian để thích ứng và tiêu hóa, người Pháp đã thành công trong sự bản địa hóa kiến trúc. Ở Huế lại khác, sự hiện hữu của triều đình nhà Nguyễn, đặc biệt sự hiện hữu của nền nghệ thuật và nền văn hóa xứ Huế đối đảo sức sống, đã phần nào chi phối kiến trúc của người Pháp, tạo cho nó những



Chùa Thiên Mụ - Ảnh: KTS Lê Kim Hải

sản Huế mà chúng tôi muốn đề cập là cảnh quan thiên nhiên, nhân văn hóa và đô thị hóa. Bởi lẽ nào mà chúng tôi lại sử dụng cái cụm từ nghe có phần lạ tai ấy? Đô thị, tiếp theo cái làng của hệ thang bậc tiến hóa văn minh cư trú, xưa nay được đặt vào một khung cảnh thiên nhiên cụ thể nào đó, lồng ghép vào nó, biến đổi nó theo nhu cầu, làm giàu hoặc làm nghèo nó, làm xấu đi hoặc làm đẹp lên, để lại nơi Thiên nhiên những dấu ấn của Con người. Đó là một quá trình nhân văn hóa, đi cùng với quá trình đô thị hóa. Thử trình bày sơ đồ tiến hóa này: **Thiên nhiên – tài nguyên -> kiến tạo đô thị -> môi trường đô thị -> cảnh quan đô thị -> tính cách đô thị.**

Huế, thật hiếm hoi, tựa vào núi, đứng trên sông và hướng ra biển. Những khoảng đệm và gần nối 3 thành tố giang sơn trời đất ấy chính là rừng, đồi, cánh đồng, đầm vạc. Tất thấy trong một sự chuyển tiếp uyển chuyển, không có gì là đột ngột, làm ta ngỡ ngàng. Hải hòa, đại hải hòa ngự trị nơi chốn này. Đô thị hóa cảnh quan thiên nhiên ở nơi đây không đơn thuần là tỉ lệ đất dành chia cho cây xanh, không đơn thuần là việc xây dựng những vườn hoa và công viên, hoặc kê bờ sông và ao hồ... Các khoảng không gian chiếm cứ bởi cỏ cây, sông nước và rừng đồi tham gia vào cơ chế đô thị như một thành phần thứ hai, ngang bằng với kiến trúc. Chúng tồn tại tự nhiên, như chưa hề được quy hoạch. Đô thị hóa Thiên nhiên nơi đây là sự tránh né nhân tạo hóa thô thiển, sự đề cao tính nhân văn hóa.

Làm kiến trúc, xử lý phạm trú vật chất là chính, song không thể không nhấn mạnh một điều: Với tất cả những gì trình bày ở trên, Huế chưa hẳn đã là đô thị - đi sản. Còn một vốn liếng lớn lao và phong phú nữa góp phần để Huế được coi là đô thị - đi sản, đó là văn hóa phi vật thể, văn hóa đô thị. Một tài nguyên không những thuộc về quá khứ, mà còn là một thực thể sống động, đang tồn tại trong cộng đồng và trong lòng đô thị có hình hài tương ứng. Truyền thống ở đây không chỉ là đối tượng của bảo tồn hay của những liên pháp hồi sức. Văn hóa đang tiếp tục dòng chảy tự nhiên, chi phối mọi lĩnh vực, từ lối sống đến cách ứng xử, từ quan hệ gia đình dòng tộc đến tín ngưỡng tổ tiên thần Phật, từ thi ca đến âm nhạc, từ lời ăn tiếng nói đến những cách cảm thụ rất Huế v.v... Không một thành thị nào ở ta mà văn hóa dân tộc, nhất là văn hóa đô thị, lại còn bảo lưu đầy đủ như ở Huế và bên chắc như Huế. Huế là thành phố có độ miễn dịch cao nhất trong sự tiếp thu các ảnh hưởng văn hóa từ bên ngoài. Tuy nhiên, chính ở đó cũng ẩn náu lực quán tính, kìm náu sự thay đổi cách nghĩ và cách làm.

Từ những khái quát nêu trên, xin đúc kết một vài nét chính về đô thị - đi sản Huế: - Thành phố Huế là hạt nhân của vùng văn hóa xứ Huế. Nổi trội là sự tương đồng giữa văn hóa đô thị và văn hóa làng xã vùng ngoại vi. Sự tương đồng này không phải bởi sự thấp kém của văn hóa cổ đô mà chính bởi sự lan tỏa của nó.



Sự nổi trội của vùng văn hóa khu biệt này còn thể hiện ở cấu trúc không gian của những ô phố cũng như các thôn làng, mà đơn vị xuất phát điểm là khuôn viên nhà vườn, cùng hai kiểu nhà ruộng và nhà vuông. Huế là đô thị không có những giới hạn rạch ròi giữa nội thành và ngoại thành. Bản chất quy hoạch theo hình thái xen kẽ các không gian và các mảng kiến trúc dẫn tới sự hòa tan và sự hòa quyền chúng với nhau, hình thành một hỗn hợp kiến trúc đô thị - thôn quê, cảnh quan và cuộc sống dựa vào đất chứ không phải dựa vào phố, là chính.

Gọi Huế là "đô thị - vườn" theo một khái niệm xuất hiện cách nay trăm năm ở Âu châu sẽ làm cho sự nhìn nhận nó sơ lược đi.

- Huế là đô thị có sự thống nhất và gắn kết hiếm thấy của những thành tố kiến trúc các thời, có ngôn ngữ chủ đạo khác nhau. Kết nối chúng là những khoảng không gian đệm và dòng sông Hương. Kết nối chúng là sự ít tương phản về quy mô và về độ vươn cao, - hầu hết các công trình cho đến cách nay hai thập kỷ đều che phủ bởi những tán cây cổ thụ. Hình thái cơ bản của tổng diện mạo đô thị Huế, là sự phát triển theo phương vị ngang. Sự đồng đều về thẩm mỹ kiến trúc đô thị và thị hiếu phổ cập của thị dân cùng là một nhân tố kết nối các mảng đô thị Huế làm một. Nếu như trình độ thẩm mỹ và thị hiếu của cộng đồng dân cư có thể đo được và quy về một thông số chung, thì Huế hẳn có lợi thế trong sự cạnh tranh giữa các đô thị.

- Huế là đô thị phong cảnh (*paylage* - phong cảnh, khác với *landscape* - cảnh quan). Ngoài địa hình, địa thể tự nhiên đã nhắc tới ở trên, xin lưu ý đến 2 thành phần khác của đô thị phong cảnh này. Trước tiên, đó là các yếu tố được đưa vào bài toán phong thủy vì mối sông Hương, cồn Giã Viên, Cồn Hến, núi Ngự Bình. Sau đó là những yếu tố phong cảnh mang tính chất "nhân văn hóa" trong đô thị như hệ thống các con kênh đào, vài chục cái ao hồ trong kinh thành, vùng đất phía Tây Nam thành phố với Lăng tẩm và đồi Vọng Cảnh, đồi Thiên An, vùng đồi Thủy Xuân,... Trong cái nhìn hẹp hơn, những yếu tố phong cảnh của Huế là hai triển sông Hương (tự nhiên và thung dụng hơn tất thấy những con sông chảy qua đô thị trên khắp thế giới), là hai bờ kênh Đông Ba với những cây bồ đề cổ thụ và hàng trăm con thuyền lẩy dòng kênh làm bến, là toàn cảnh Dương Nổ triển khai trên bờ một con kênh, là

vô vàn những tiểu cảnh chỉ những người ưa ngắm Huế mới biết và gọi tên được. Trong sự nhìn nhận chung, Huế là đô thị phi tập trung, có khuôn mặt thôn dã. Nó xa lạ với những khái niệm chính quy của đô thị quốc tế như city, quảng trường, đại lộ.

Với di sản đầy ắp những cái riêng này, vạch ra con đường nào đây để Huế trở nên hiện đại mà không đánh mất mình?

2

Câu trả lời duy nhất phù hợp, duy nhất khả thi, đó là **PHÁT TRIỂN TRONG SỰ TIẾP NỐI**. Chúng ta hãy thử đặt lên bàn cân bản chất,

quan niệm, đòi hỏi và tính thực tế của cặp phạm trù **BẢO TỒN** và **PHÁT TRIỂN**. Đặt mục tiêu bảo tồn (tức là giữ nguyên như đối với di tích) những di sản đô thị là một việc phi lý và hoàn toàn bất khả thi. Đòi hỏi này chỉ có thể đặt ra đối với những di sản đô thị đã chết, như những vết tích thành Pompei thời La Mã cổ đại hoặc di tích cư trú cổ Mohenjodaro ở Pakistan chẳng hạn. Ở ta, đối với khu phố cổ Hội An có diện tích hơn chục héc-ta, với cả trăm nếp nhà đích thực có niên đại một hai trăm năm, cùng diện mạo thiên về cổ hơn là kim, thì cũng không thể đặt vấn đề bảo tồn nguyên trạng, bởi điều đó tương tự việc thất ga-rô ngăn dòng máu chảy, tương tự việc "di tích hóa" môi trường sống tự nhiên của hàng nghìn, hàng vạn con người. Cho nên bảo tồn, điều nhất thiết phải đặt ra đối với di sản nhân văn vô giá này, phải kết hợp với cải tạo, chỉnh trang và sự phát triển



Lăng vua Khải Định - Ảnh: APS từ Kim Hải



trong chừng mực phù hợp. Quá trình ấy đang diễn ra và những thách thức đối kháng giữa bảo tồn và phát triển không xuất hiện. Tổng hợp khu 36 phố phường của Thủ đô thì ngược lại. Với diện tích khoảng 100 héc-ta và hơn 10 vạn dân, đây quả là một di sản văn hóa đô thị đặc trưng của văn minh đô thị Việt, song giá trị của nó chưa hẳn là về độ tuổi cổ xưa và cũng không ở sự hiện hữu của những thành phần kiến trúc cổ. Ấy thế mà khu phố cực kỳ sống động và là mảnh đất để làm ra tiến nhất Hà thành này lại được coi là "di tích". Dù là di tích, thì phải bảo tồn, trùng tu và tôn tạo. Những nội dung này hầu như bất khả thi, do yếu tố "di tích" thì thiếu vắng, mà quỹ kiến trúc nhà cửa thì cũ nát, chật chội, phân vế sinh và phân thối mệ. Trong hai thập niên được coi là "khu di tích", người dân ở đây bằng mọi cách cải tạo và xây mới, nhà cũ còn lại ngày càng ít. Chúng chưa bị dỡ bỏ không phải do người dân lưu luyến cái cũ, mà do quyền sở hữu mỗi căn nhà là sự bề tạc cùng kiệt.

Giá mà khu mệnh danh là "di tích phố cổ Hà Nội" được nhìn nhận như là một di sản đô thị như đích thực nó là, được ứng xử một cách phù hợp với quy luật cuộc sống, thì đã không xảy ra hiện tượng nhu cầu hôm nay triệt tiêu những tế bào mong manh của Di vãng. Ứng xử tương thích với thực trạng và phù hợp với quy luật tự nhiên ở các di sản đô thị chính là sự kết hợp bảo tồn và cải tạo, được hiểu cụ thể là bảo tồn những đối tượng là di tích; duy trì những đặc trưng cơ bản về hình thái học và diện mạo phố xá; phục hồi từng phần những bộ phận kiến trúc có lý do và cơ sở để làm việc ấy; nâng cấp và thích ứng với nhu cầu sử dụng mới những ngôi nhà và công trình đã xuống cấp; chỉnh trang và định tính cảnh quan kiến trúc; bổ sung những công trình và ngôi nhà mới phù hợp với khung cảnh chung đã định hình (không bắt buộc phải giả cổ); cải thiện hoặc hiện đại hóa hệ thống kỹ thuật hạ tầng. Đối với các đô thị - di sản như Huế, cách đặt vấn đề lại phải khác. Bảo tồn phải đi liền với Phát triển. Phát triển phải kết hợp với Bảo tồn. Về bản chất, Bảo tồn là giữ lại, Phát triển là thay đổi. Hai phạm trù đối kháng. Trong thực

tiễn thì rất ít thấy sự chung sống hòa bình giữa chúng. Song, điều ấy có thể, khi chúng ta ứng xử có lẽ độ, có văn hóa.

Ở Huế, chúng ta đang bảo tồn di sản kiến trúc cung đình theo bài bản khoa học, bảo tồn và phát huy những di sản văn hóa phi vật thể bằng những festival sân khấu hóa. Đồng thời ở Huế, chúng ta đang chăm lo phát triển, hiện đại hóa đô thị và quỹ kiến trúc đô thị. Song, những nỗ lực bảo tồn vốn kiến trúc cung đình về phương diện nào đó khép kín lại thành ốc đảo. Các di sản đô thị, đô thị - di sản nằm ngoài sự bảo tồn. Trong khi đó công cuộc xây dựng mới lại thách thức cả hai. Phát triển tăng sức sống cho Huế, cuốn hút nó vào guồng hiện đại hóa mà lâu nay nó ngập ngừng. Song Phát triển đã đụng chạm, cục bộ và toàn phần, đến đô thị - di sản; biểu hiện ở sự đổ bỏ những kiến trúc cũ quý hiếm xảy ra gần đây, sự bố trí chưa hợp lý công trình này nọ, sự bành trướng quá độ về quy mô và về chiều cao, sự xa lạ về kiểu cách kiến trúc mới... Nơi này chỗ nọ, lúc này lúc khác, sự phát triển đã bắt đầu phá vỡ cơ thể đô thị. Ngay cơ chuyển từ đô thị - di sản sang đô thị có những di sản, hiện rõ.

Để giải quyết ổn thỏa những mâu thuẫn thái cực đó, chúng ta cần thêm vào khái niệm Phát triển cụm từ, phù hợp với thực tiễn và logic trong hướng ứng xử, đó là PHÁT TRIỂN TRONG SỰ TIẾP NỐI. Sự tiếp nối chính là cái cầu giữa BẢO TỒN và PHÁT TRIỂN. Tiếp nối chính là sự đảm bảo dòng lịch sử phát triển đô thị chảy tự nhiên. Thời nay kế tiếp thời trước, tự nhiên như thời gian. Thời đại ta có thể phát triển mạnh hơn, nhanh hơn, để lại nhiều dấu ấn hơn, song thời ta tuyệt nhiên không có quyền phủ định cái đi trước, nhất là khi nó lại là khối giá trị vật chất - tinh thần to lớn. Hơn nữa, phải hiểu rằng chúng ta cũng chỉ là một khâu trong cái chuỗi những kiếp người. Di sản chúng ta để lại cho hậu thế chính là những khả năng duy trì sự tiếp nối. Quan điểm phát triển tiếp nối xuất phát từ những nhận thức sau:

- Di sản đô thị là một tài nguyên thứ hai, sau

- tài nguyên thiên nhiên;
- Di sản đô thị không cần trời, mà là động lực đặc trưng cho phát triển;
- Di sản đô thị không phải là di tích;
- Di sản đô thị là đối tượng để gìn giữ, mà điều kiện tiên quyết chính là khả năng thích ứng của nó với nhu cầu cuộc sống đương đại, ở vai trò mà nó chiếm giữ trong cuộc sống hôm nay, ở những con kênh và những cái cầu mà nhờ đó nó hòa đồng vào cơ thể đô thị hiện đại.

Phát triển đô thị - di sản Huế trong sự tiếp nối bao hàm những nội dung sau: Bảo tồn, Cải tạo, Phát triển. Cải tạo nối Bảo tồn với Phát triển. Bảo tồn đối với Huế không chỉ là việc duy trì lâu dài những di tích đơn lẻ, những quần thể kiến trúc - cảnh quan đã được công nhận, không chỉ là việc trùng tu và tôn tạo chúng theo khoa học. Ngoài đối tượng này còn 3 đối tượng khác cần được bảo tồn, tuy nhiên theo những cấp độ và cách ứng xử khác nhau.

Đó là:

- Bảo tồn riêng từng thành tố của đô thị di sản. Khác với loại đối tượng di tích nêu trên, bảo tồn đối với diện này bao gồm việc giữ gìn những thành phần được coi là di tích ở nguyên trạng; cải tạo và thích ứng các kiến trúc đã xuống cấp hoặc không còn phù hợp với các yêu cầu mới về sử dụng; xây dựng xen kẽ những công trình và ngôi nhà mới trên nguyên tắc duy trì đặc điểm tổ chức không gian cũ và không phá vỡ khung cảnh kiến trúc đã có; chỉnh trang và định hình diện mạo kiến trúc đặc trưng cho toàn bộ cấu trúc đô thị. Các khu Gia Hội, Bao Vinh, 4 phường trong kinh thành, các làng Kim Long, Vi Dạ, Thủy Biều v.v... thuộc diện này. Công cụ giúp ích cho việc quản lý cải tạo ở đây chính là những Quy chế và những Hướng dẫn.

- Bảo tồn những thành tố "mềm" của đô thị - di sản, đó là những không gian triển sống và bản thân sông Hương, các vùng đất Tây - Nam, đối Vọng Cảnh, đối Thiên An, vùng đất Thủy Xuân v.v... Bảo tồn ở đây thể hiện bằng việc hạn chế chiếm dụng đất để xây dựng, tuyệt đối không cho phép xây những công trình phá vỡ cảnh quan, nâng niu tính tự nhiên của khung cảnh.

- Bảo tồn đô thị - di sản ở tầm vĩ mô, chỉ có thể thực hiện bằng nhiều biện pháp quy hoạch, bằng các chế độ đặc thù cho việc cải tạo và hiện đại hóa đô thị, bằng sự quản lý gắt gao bởi cơ quan giám sát phát triển thành phố v.v... Bảo tồn ở phạm vi chung của đô thị - di sản Huế là việc duy trì các mối liên quan kháng khí về lịch sử và về hình thái học kiến trúc giữa các thành tố của nó; duy trì sự thống nhất trong một thể của nó; duy trì tính chất đô thị - phong cảnh, tính chất vừa là kinh kỳ vừa là một chốn cư ngụ thôn dã.

Như vậy, định hướng phát triển Quý đô thị hiện có của Huế chính là CẢI TẠO, theo cách hiểu đầy đủ, trong đó có yếu tố bảo tồn.

Còn định hướng phát triển mở rộng cho Huế thời gian tới có thể theo 2 hướng:

- Quy hoạch xây dựng những khu đô thị mới, những khu công nghiệp hoặc dịch vụ mới, tập trung và thật sự hiện đại, đứng với trình độ của thế kỷ XXI. Song nên lưu ý thiết lập những vùng đệm, dải đệm chuyển tiếp giữa Huế cũ và Huế mới.
- Mạnh dạn hơn nữa là ý tưởng tạo lập một hệ, một chum đô thị vệ tinh bao quanh Huế. Trong tương lai xa, hệ đô thị này sẽ có khả năng trở thành mô hình một vùng đô thị, có chung một nền tảng, - đó là vùng văn hóa xứ Huế.

Dù thế nào đi chăng nữa, ta nên nói "KHÔNG" với xu hướng xây dựng xen cấy tăng mật độ và phá vỡ không gian cảnh quan, điều đang xảy ra trên bờ Namsông Hương.

Vấn còn chưa muộn, nếu cơ quan quản lý xây dựng của Chính phủ hoặc Ủy ban nhân dân tỉnh Thừa Thiên - Huế ban bố Quy chế riêng cho việc cải tạo và phát triển đô thị - di sản Huế. Tuy nhiên, đô thị - di sản không nên đặt vào diện đối tượng của Luật Di sản Văn hóa. Những đô thị như Huế, có thể là Đà Lạt nữa, cần có sự ứng xử riêng, đảm bảo duy trì lâu dài di sản - tài nguyên trong phát triển tiếp nối. Huế có thể trở thành đô thị sinh thái thiên nhiên và sinh thái nhân văn, đô thị sang về DI vãng và giàu về HIỆN tại, nếu ta nhận thức rõ và ra sức bênh vực cái cơ ngơi mà nó sở hữu. ■



Lăng vua Minh Mạng - Ảnh: KTS Lê Kim Hải



Quy hoạch chiến lược như người chơi cờ

Một số vấn đề về quy trình và phương pháp làm

QUY HOẠCH ĐÔ THỊ

Bài viết này trao đổi về ba yếu cầu về tính chiến lược, tính tích hợp, và sự tham gia trong quy trình và phương pháp làm quy hoạch ở Việt Nam hiện tại. Phải chăng đây là những vấn đề căn bản mà hệ thống quy hoạch đô thị của chúng ta cần hướng tới để đảm bảo tính khả thi cũng như sự thành công trong quản lý phát triển đô thị?

1. Quy hoạch chiến lược và tính chiến lược trong quy hoạch

"Quy hoạch chiến lược" (*strategic planning*) là một phương pháp làm quy hoạch đã được giới thiệu vào Việt Nam từ cuối những năm 1990 trong một số dự án nâng cao năng lực của UNDP⁽¹⁾ và được tiếp tục trao đổi của một số học giả như T.S. Nguyễn Đăng Sơn (Sơn Nguyễn Đăng, 2006), Võ Kim Cương (Cương Võ Kim, 2004) cùng một số tác giả khác. Tuy

nhien, dường như việc lĩnh hội và áp dụng phương pháp luận quy hoạch (có tính) chiến lược vào hệ thống quy hoạch của nước ta vẫn chưa được triển khai trên thực tế sau nhiều năm thử nghiệm cùng các công cụ ra quyết định như Chiến lược phát triển đô thị (CDS) tại thành phố Hải Phòng và Cần Thơ⁽²⁾. Trong khi quy hoạch chiến lược đang trở thành xu hướng phổ biến trên thế giới để dẫn dắt và thay thế quy hoạch tổng thể, việc áp dụng này ở nước ta vẫn chưa rõ ràng. Để hiểu bản chất chiến lược của quy hoạch này, có thể lấy ví dụ trong trận chiến, trong

TS. NGUYỄN NGỌC HIẾU
Học viện Hành chính

trận bóng đá hay ván cờ thì các bên đều vì chiến thắng cuối cùng. Mỗi bước đi đòi hỏi kỹ thuật tính toán và ra các quyết định trong thế trận mới bởi họ phải thích ứng với nước cờ/ứng phó hành động của đối phương. Bản chất của quy hoạch chiến lược chính là việc đảm bảo phương án để chiến thắng trong cuộc chơi được cập nhật theo từng bước đi. Chiến thắng cuối cùng chỉ được hiện thực với khả năng điều chỉnh trong từng giai đoạn với các "bài toán thực". Quy hoạch chiến lược dựa vào quá trình học hỏi và điều chỉnh liên tục giữa các chủ thể tham gia để tìm kiếm sự

tối ưu tốt nhất giữa các tổ chức (với cả ưu và nhược điểm của chúng) trong môi trường (có cả cơ hội và thách thức) để giải quyết vấn đề quan tâm (Schuttenbelt P, 2011).

Đối chiếu theo yêu cầu của hệ thống quy hoạch thì nhà phát triển (*developer*) cần được đảm bảo cung cấp công cụ tin cậy để đầu tư, người quản lý cần có đủ hướng dẫn để ra quyết định, và điều chỉnh, và xử lý các nhu cầu và vấn đề phát sinh trong quá trình phát triển. Rõ ràng tính chiến lược là yêu cầu bắt buộc - là đặc trưng cơ bản khi chủ thể phát triển hiện nay là xã hội chứ không chỉ là nhà nước. Trong hệ thống quy hoạch chiến lược, các đồ án quy hoạch chiến lược chỉ có thể thực hiện được khi có quá trình ra quyết định có sự tham gia đảm bảo các yêu cầu phát triển có tính chiến lược xác định ngay từ đầu. Nói cách khác, quy hoạch chiến lược phải ăn kèm với "Chiến lược phát triển đô thị" CDS. Từ xây dựng cho đến thực thi quy hoạch chiến lược theo CDS đòi hỏi một quy trình chặt chẽ để các nhà quy hoạch quản lý và các bên phát triển chủ chốt ngồi cùng nhau nghiên cứu và giải quyết vấn đề liên tục, đảm bảo quy hoạch có thể hỗ trợ việc ra quyết định thực tế nhưng vẫn định hướng cho kết quả cuối cùng. Tinh quy trình lập của quy hoạch chiến lược đòi hỏi các bên tham gia chủ động và thực chất. Xét trong từng đồ án, tính chiến lược thể hiện khả năng thích ứng khi liên tục xử lý các vấn đề phát sinh. Chu trình xử lý trong các nghiên cứu đưa vấn đề lên trước (*front end*) để xử lý vấn đề (*problem solving*). Việc tối ưu hóa trong quá trình này cần căn cứ vào thực lực các bên, khả năng và nhu cầu các tổ chức trong khuôn khổ nguồn lực hữu hạn và ứng phó theo vấn đề phát sinh có tính bất định.

Sơ với logic quy hoạch của hệ thống tổng thể thì chu kỳ lập để xem xét là dài hơn. Quy hoạch tổng thể thường vẽ ra "tương lai" 15-20 năm và nhiệm vụ của đồ án quy hoạch tập trung vào xác định khoảng cách hay sự khác biệt giữa hiện trạng và tương lai để đề ra những dự án hay việc phải làm để có được viễn cảnh khi kết thúc chu trình. Tiếp cận quy hoạch theo tư duy tổng thể thường 'neo' các vấn đề phát triển vào cùng một 'bức tranh tương lai' với tầm nhìn dài hạn; trong khi thiếu những chỉ dẫn cần thiết để đến được viễn cảnh này trong bối cảnh nguồn lực hữu hạn. Vấn đề hay gặp phải trong tiếp cận tổng thể là ở giai đoạn hiện tại chưa thể xem xét đầy đủ những khó khăn và nguồn lực để đảm bảo đến được viễn cảnh của 20 năm. Nhìn chung, đồ án tổng thể dựa việc xử lý vấn đề cụ thể vào giai đoạn sau, giai đoạn triển khai quy hoạch chi tiết/quy hoạch phân khu. Đây là cách tiếp cận quy hoạch Việt Nam đang áp dụng phổ biến. Trên thực tế, ứng phó với tính bất định là đòi hỏi những sự ổn định và xác định của hệ thống quy hoạch tổng thể vẫn là cần thiết bởi thiếu nó không thể thực hiện được các dự án đầu tư dài hạn. Hầu hết các hệ thống quy hoạch hiện đại đều sử dụng cả hai cách tiếp cận, vừa

tổng thể, vừa chiến lược (cũng bởi hầu hết các hệ thống quy hoạch đều bắt đầu từ tổng thể nhưng dần chuyển sang chiến lược). Tại mỗi quốc gia, sự chuyển dịch để mang tính chiến lược hơn thể hiện trong sự khác biệt giữa các phương pháp hay quy trình theo thời gian. Tuy nhiên, sự chuyển dịch này là tính tế và nhìn bề ngoài nhiều hệ thống khá giống nhau với các quy trình lồng ghép, rà soát, khảo sát, đánh giá, hiện trạng rồi kết thúc bằng các đề xuất. Xem xét tại một số thời điểm cũng thấy giống nhau về nội dung nhiệm vụ; xem xét về công đoạn cũng thấy có các quy trình thẩm định, thông qua, phê duyệt, và ban hành. Một hệ thống dù là theo tiếp cận tổng thể vẫn đặt ra thời hạn để rà soát và đảm bảo phản ánh được các vấn đề biến động theo giai đoạn. Ở tầm vi mô, khả năng điều chỉnh cũng vẫn được mở ra dù là ở hệ thống có tính cứng nhắc như Cộng hòa Pháp hay hệ thống mở như Anh quốc. Tuy nhiên, sự khác biệt có thể rõ hơn khi xem xét yêu cầu và cơ sở để giải quyết các nhiệm vụ cụ thể. Tiếp cận chiến lược (1) linh hoạt hơn bởi phải ứng phó theo quy trình lập và thỏa thuận với các đối tác khác về nguồn lực, chỉ tiêu, hoặc cách thức triển khai sử dụng nguồn lực. Trong khi đó, phương pháp tổng thể (2) do đã neo vào dự báo cũ ít khi thay đổi mục tiêu mà dừng lại chờ cho đến khi cấp ra quyết

định (bên trên) có đủ quyết tâm hoặc có đủ nguồn lực để triển khai theo kế hoạch cũ. Trong quá trình theo đuổi mục tiêu, tiếp cận tổng thể thường dựa nhiều vào các giả định dự báo và các tiêu chuẩn định ra dài hạn (thường là cao hơn tiêu chuẩn và hiện trạng thực tế) và nhìn về phía trước còn phương pháp theo tính chiến lược sử dụng hệ quy chiếu và tham chiếu là các chỉ số sát thực hơn đo phải đối mặt với sự thay đổi ngắn hạn hơn - có liên hệ với hiện trạng và quá khứ. Nói cách khác, (1) vừa hướng lên phía trước, vừa nhìn ngang và căn chỉnh về phía sau. Còn (2) nhìn ngang xong thì chủ yếu hướng về phía trước. Hai cách làm này có thể không dẫn đến nhiều khác biệt trong kết quả nếu quy hoạch áp dụng cho khu đô thị mới và chủ đầu tư tập trung có đủ nguồn lực tại địa bàn có ít tồn tại hoặc xung đột cũ. Tuy nhiên, sự khác biệt sẽ lớn dần nếu áp dụng (2) cho quy hoạch cải tạo và giải quyết vấn đề tồn tại như cải tạo các đô thị lớn. Sử dụng cách (2) với tầm nhìn mục tiêu dài hạn sẽ 'vẽ ra nhu cầu mới, cần phải mở rộng và xây mới các khu vực theo nhu cầu mới và tập trung xây dựng hình ảnh của đô thị mới, khu ở mới theo tiêu chuẩn mới. Cách (1) ngược lại làm gì mới cũng phải xem các chỉ tiêu cũ, vấn đề cũ đã xử lý đến đâu, giải quyết được những gì ở mức độ nào có tính khả thi cao hơn.

“ TIẾP CẬN QUY HOẠCH THEO TƯ DUY TỔNG THỂ THƯỜNG 'NEO' CÁC VẤN ĐỀ PHÁT TRIỂN VÀO CÙNG MỘT 'BỨC TRANH TƯƠNG LAI' VỚI TẦM NHÌN DÀI HẠN; TRONG KHI THIẾU NHỮNG CHỈ DẪN CẦN THIẾT ĐỂ ĐẾN ĐƯỢC VIỄN CẢNH NÀY TRONG BỐI CẢNH NGUỒN LỰC HỮU HẠN ”

	Ngành 1, lĩnh vực 1	Ngành 2, lĩnh vực 2	Ngành 3, lĩnh vực 3
Dự án A	Ở đất số 1, thời gian (i...j)	Ở đất số 4, thời gian (i...j)	Ở đất số 7, thời gian (i...j)
Dự án B	Ở đất số 2 thời gian (i...j)	Ở đất số 5 thời gian (i...j)	Ở đất số 8 thời gian (i...j)
Dự án C	Ở đất số 3 thời gian k (i...j)	Ở đất số 6 thời gian (i...j)	Ở đất số 9 thời gian (i...j)

Ma trận dự án trên không gian đô thị theo chủ thể, lĩnh vực, và thời gian

(1) Dự án VIE 95/051 tại thành phố Hồ Chí Minh và VIE 95/050 tại Hà Nội với các chuyên gia tư vấn từ Đại học tổng hợp UBC, Canada.

(2) Cities Development Strategy - CDS do tổ chức phát triển Thụy Sĩ SDC tài trợ những năm 1998-2000



Thành phố Rotterdam, Hà Lan - Nguồn: panoramio.com

Cách thức đánh giá quy hoạch (2) cũng dễ hơn vì tương lai là bất định, (2) có không chính xác cũng không có cơ sở, và 'mỗi quy hoạch, cách nói của nghệ làm quy hoạch ở chỗ ai biện luận giỏi thì thắng chữ tương lai khó có thể lượng hóa chính xác. Còn (1) sẽ dễ bị phản biện hơn, có cơ sở hơn để tham chiếu nên bảo vệ ý kiến trước thẩm định của (1) cũng vất vả hơn. Trên thực tế, có học giả cho rằng Việt Nam đã quá thiên vị (2) và (1) ít được quan tâm (Wilson, 2009). Tuy nhiên, (1) ngày càng cần sử dụng nhiều vì các đô thị đã xây dựng hình thành. Tương lai sẽ cần cải tạo nhiều hơn xây mới. (2) cần sử dụng ít hơn, bởi các vấn đề nội tại cần quan tâm hơn, với các tham chiếu đầy đủ để (2) cũng giải quyết tốt các vấn đề nội tại chứ không chạy theo tầm nhìn dài hạn nhưng không giải quyết tốt các vấn đề bức xúc hiện hữu.

Để đổi mới có tính hệ thống, cách làm quy hoạch Việt Nam cũng cần có sự đổi mới về tư duy từ bên trong. Quy hoạch chiến lược khó thực hiện hơn khi phải liên tục nghiên cứu điều chỉnh và khi ra quyết định đòi hỏi sự tham gia của nhiều bên. Tuy nhiên, tính chiến lược vẫn là cơ sở của mọi thành công khi ứng phó với thay đổi. Nói cách khác, quy hoạch đô thị sẽ thành công khi đảm bảo tính chiến lược trong cả quá trình lập và quản lý thực hiện.

2. Quy hoạch tích hợp

Quy hoạch tích hợp (*integrated planning*)²⁹ cũng là yêu cầu cơ bản của mỗi hệ thống quy hoạch – dù là theo trường phái tổng thể cho tới chiến lược. Sự tích hợp thể hiện trên việc phân

ánh đồng dân, đa chiều, và cập nhật các yếu tố/đặc điểm/tham số của các quy hoạch ngành vào bức tranh chung. Điều này đòi hỏi tích hợp các ngành kinh tế kỹ thuật, xã hội, và phát triển không gian với nhau qua những nền tảng chung, ngôn ngữ chung, và phương pháp làm việc/chia sẻ chung. Sự cần thiết phải đảm bảo tính năng tích hợp cao của hệ thống quy hoạch là do nhiều nguyên nhân, trong đó:

1.Lập quy hoạch, triển khai, và điều chỉnh là những quá trình liên tục của nhiều chủ thể tham gia trong nhiều quá trình kỹ thuật khác nhau từ quy hoạch đất đai, giao thông, hạ tầng khác và các ngành có liên quan. Trong đó, quy hoạch sử dụng đất là nền tảng, quy hoạch giao thông là đầu mối của quá trình tích hợp.

2.Những chủ thể có mục tiêu khác nhau, ưu tiên khác nhau, năng lực, tiềm lực và điều kiện khác nhau. Các hoạt động đó phụ thuộc vào cả những yếu tố chính trị đương thời, điều kiện kinh tế tài chính và nhu cầu cấp thiết theo thời gian. Các dự án kéo dài sẽ có thể thay đổi mục tiêu và ưu tiên. Những nội dung mới hoàn toàn có thể phát sinh hoặc thay đổi cơ cấu.

Nói tóm lại, quy hoạch là một *quá trình sống* nhưng là một cơ thể sống thống nhất, luôn biến động và không bị đóng khung trên lý thuyết theo giai đoạn hay theo ý chí ở tầm nhìn dài hạn. Việc tích hợp các đồ án thể hiện qua sự kết nối giữa các lớp quy hoạch, các ngành quy hoạch, và các hệ thống quy hoạch ngành với nhau. Với các lý do trên, các bài toán cụ thể của tích hợp quy hoạch bao gồm:

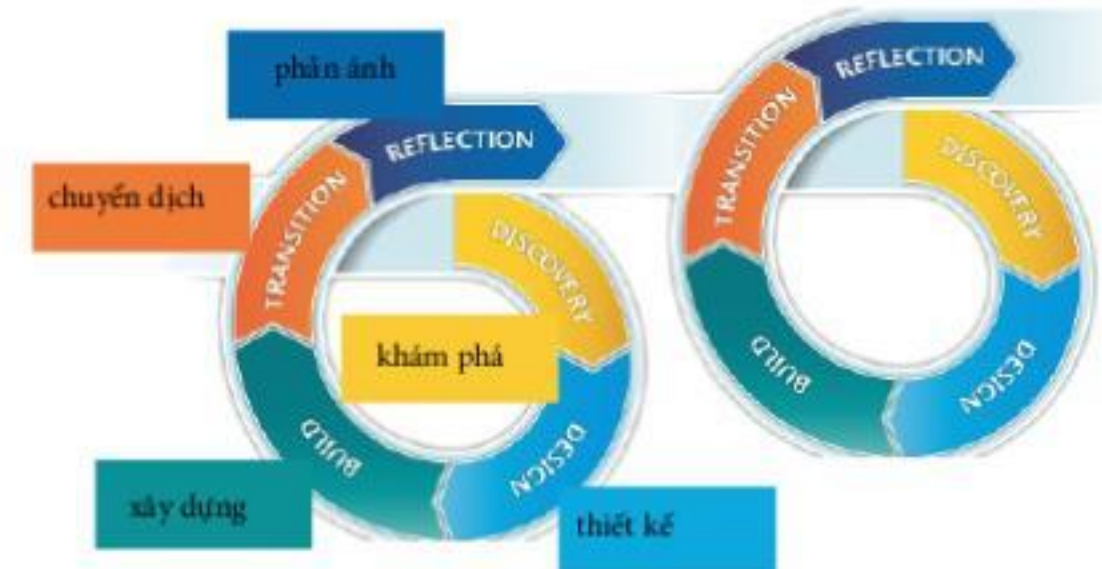
– Tích hợp được quy hoạch ngành hạ tầng kỹ thuật (giao thông, điện, nước,...) vào quy hoạch chung và chỉ tiết đô thị và các quy hoạch ngành khác trong quá trình lập quy hoạch.

– Tích hợp được quá trình ra quyết định cải tạo đô thị đối với các dự án, đảm bảo xem xét các yếu tố sử dụng nguồn lực hạ tầng đô thị, nhất là đảm bảo nhu cầu đi lại của người dân, vận tải hàng hóa, và an toàn trong khi xem xét các đề xuất phát triển có tính tối ưu về cả thời gian, tính chất liên ngành, và cấp quản lý (cải tạo, mở rộng hay chuyển đổi công năng đất đai và các công trình ở đô thị).

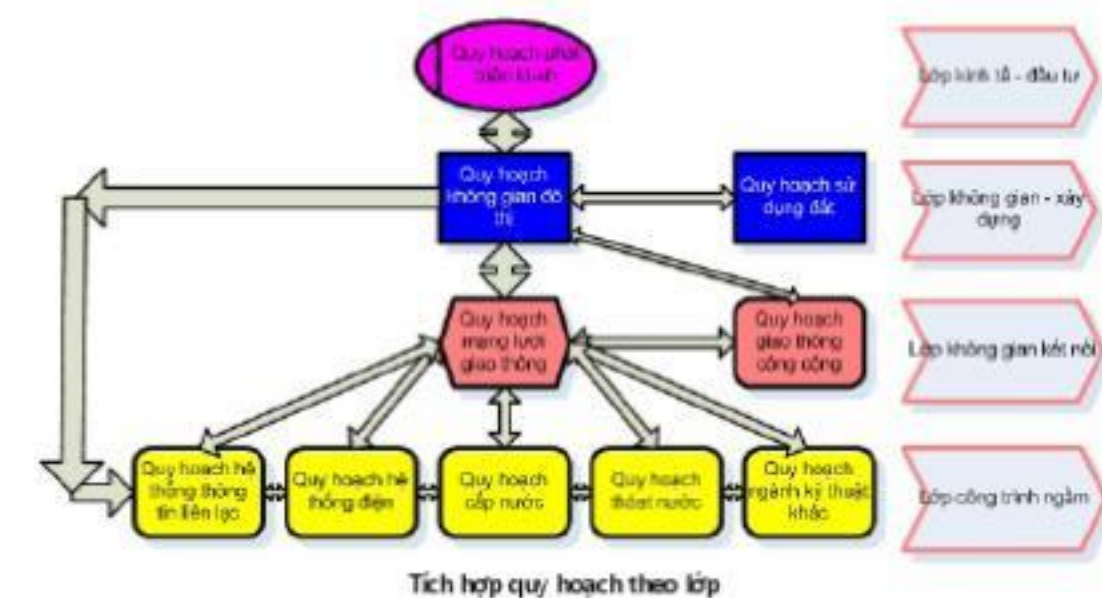
Cụ thể là:

– Tích hợp để đảm bảo cho phép điều chỉnh nhờ (*mitigation*) về mỗi ngành quy hoạch khi triển khai đầu tư xây dựng các dự án cụ thể, sẽ làm cho các thỏa thuận với các ngành khác dễ dàng hơn;

– Tích hợp đảm bảo khớp nối các chương trình đầu tư phát triển trên bộ khung không gian đô thị, chủ yếu là xây dựng cơ chế đánh giá và quản lý lập quy hoạch, phối kết hợp đảm bảo yêu cầu tích hợp trong quy hoạch đô thị; Trong khi đó, tính năng tích hợp của các quy hoạch ở Việt Nam hiện còn nhiều bất cập. Quy hoạch giữa các ngành ít được tích hợp để quản lý và chia sẻ liên thông trên một nền tảng chung. Ví dụ như hầu hết các tuyến đường ngoại thị khi chuyển đổi thành nội thị gặp rất nhiều bất cập do khác biệt về chủ đầu tư, về quy trình đầu tư, về cách thức quản lý triển khai, phản công trong quản lý hệ thống hạ tầng, và thiếu tiếng nói chung trong triển khai và điều chỉnh quy hoạch, điều chỉnh khi đầu tư xây dựng. Các dự án phát triển đô thị ít được tính toán ảnh hưởng tới hệ thống giao thông đô thị. Việc bố trí theo kinh nghiệm về khoảng lùi và mật độ tính riêng theo từng công trình không đảm bảo xử lý các vấn đề phát sinh của lưu lượng giao thông gia tăng theo khu vực. Tại trung tâm các đô thị lớn, phương pháp tính toán áp lực lên hệ thống giao thông hiện hữu và hệ thống vận tải công cộng chưa



Quy hoạch chiến lược là quy trình lặp sau mỗi bước đi
Nguồn: Paul Schuttenbelt, 2011, Urban Solution.



được xây dựng và công nhận. Khi có sự thay đổi đáng kể trong mục tiêu phát triển, khi có các dự án phát triển lớn, các đồ án quy hoạch không trả lời hoặc xây dựng cơ sở tính để dự báo và phản ánh một cách khoa học các tác động từ một dự án/nhóm dự án của lĩnh vực/ngành này sang các ngành sử dụng cơ sở hạ tầng chung mà quy hoạch đòi hỏi làm nền phải đáp ứng. Về mặt thể chế, Luật Quy hoạch đô thị (2009) cũng yêu cầu quy hoạch phải đồng bộ, đáp ứng yêu cầu, và phù hợp với sự phát triển (Điều 6). Tuy nhiên, cơ sở pháp lý để thực sự bắt các bên quản lý ngành ngổ vào chung một 'sân' để nền tảng quy hoạch các ngành tích hợp với nhau vẫn chưa được cụ thể hóa. Vì vậy, thể chế trong lĩnh vực này cần được hoàn thiện theo hướng xây dựng một nền tảng chia sẻ chung đảm bảo sự liên thông giữa các kho thông tin, tạo động lực cho quá trình khai thác và chia sẻ, cụ thể là:

- Các cơ quan làm quy hoạch chia sẻ chung nền tảng thông tin làm quy hoạch, tức là thông tin có khả năng hợp chuẩn và chia sẻ cao, có tính cập nhật đồng bộ, và được quản lý thống nhất;
- Quản lý triển khai các dự án và lập quy hoạch có chung nguyên tắc tích hợp trong việc xem xét và điều chỉnh đa lĩnh vực, nhằm đạt được các mục tiêu đa ngành;
- Thể chế hành chính, tài chính bao gồm việc phân bổ nguồn vốn, tổ chức quyền lực hành chính và chính trị phù hợp với cách làm theo mô hình này, đảm bảo sự lắng nghe và ngôn ngữ chung trong

²⁹Cũng có cách tiếp cận kết hợp cả chiến lược và tích hợp, nhưng phần này phân tích việc tích hợp các lớp thông tin, các yêu cầu đa dạng của xã hội, các ngành kinh tế kỹ thuật trên cùng một không gian đô thị riêng. Tuy nhiên, bài viết này tách phần tích hợp ra khỏi quy hoạch chiến lược chiến lược tích hợp hay quy hoạch chiến lược hợp nhất theo cách gọi của một số chuyên gia.



quá trình ra quyết định và thực hiện. Đường như cả ba nhiệm vụ trên đều là những nhiệm vụ nặng nề khó có thể giải quyết một sớm một chiều bởi tính cục bộ trong quản lý và chia sẻ thông tin hiện nay. Lợi ích do thông tin đem lại là lớn nhưng cơ chế hiện nay chưa đảm bảo cho bên cung cấp nguồn. Về lâu dài hệ thống càng chia sẻ càng dẫn đến thiếu hụt nguồn cung và tình trạng 'cha chung không ai khóc' sẽ làm hệ thống không còn giá trị. Trong tương lai gần, có lẽ cách làm phù hợp là ở phạm vi nhỏ và nhân rộng ra, nhưng phải làm triệt để ở một đô thị quy mô vừa phải để thử nghiệm các quy trình và mô hình chia sẻ và tích hợp thông tin.

3. Quy hoạch có sự tham gia

Quy hoạch truyền thống vốn sử dụng quyền lực nhà nước để điều chỉnh các hành vi phát triển trong xã hội nên có bản chất là áp đặt, chỉ đạo, từ trên xuống (*regulative planning*). Tuy nhiên, quy hoạch cũng luôn có sự tham gia, và sự tham gia là tất yếu trong quá trình làm và triển khai các đồ án quy hoạch. Có thể phân sự tham gia này làm hai dạng chính: (1) tham gia trong khuôn khổ những người hình thành nên quy hoạch hay những người có quyền sử dụng quy hoạch để điều chỉnh hành vi các chủ thể khác, và (2) những chủ thể bị điều chỉnh bởi quy hoạch. Quy hoạch có sự tham gia (*participatory planning*) có thể hiểu là quy trình làm quy hoạch

nhấn mạnh vai trò tham gia của nhóm (2), tức là sự tham gia của các chủ thể chịu sự tác động và liên quan mật thiết đến nội dung được quy hoạch. Các chủ thể nói trên cũng có thể bao gồm cả các cơ quan liên quan bên trong bộ máy chính quyền chứ không chỉ là doanh nghiệp hay cộng đồng dân cư. Sự tham gia này làm cho quá trình thiết kế quy hoạch và triển khai có sự tương tác và phản hồi ngược lại, thường có chiều từ dưới lên. Các luồng thông tin và yêu cầu này thường phản ánh tính đa dạng của các nhóm lợi ích hay của các cá nhân trong quá trình lập và thực thi quy hoạch. Hiện nay quá trình làm quy hoạch ở hầu hết các nước có nền kinh tế thị trường, dù có hay không có tính ràng buộc, bắt buộc phải thực thi đều ít nhiều lấy sự đồng thuận hay sự tham gia của cộng đồng làm căn bản. Quy hoạch là một ngành đặc thù có nhiều cách hiểu, nhiều phương án, lại động chạm quyền lợi rất nhiều bên nên nếu không có cơ sở pháp lý chặt chẽ rất khó thực hiện. Tuy nhiên, một khi cộng đồng đã tham gia và có ý kiến và được kiểm soát thì nó trở nên có tính pháp lý (*legitimacy*) và dễ dàng triển khai hơn bởi nó dựa trên ý chí của đa số. Giá trị pháp lý của các đồ án quy hoạch ở các quốc gia thể hiện ở chỗ liệu các đồ án đã được xây dựng trên cơ sở pháp lý chặt chẽ chưa, các bên chịu ảnh hưởng đã được tham vấn chưa? Quyền lợi của người có tài sản đã được bảo vệ đúng trình tự pháp luật khi làm quy hoạch chưa? Nếu không đạt yêu cầu sẽ bị khởi kiện quyết định áp dụng hoặc thậm chí cả những "vấn đề" trong đồ án quy hoạch. Nếu đã đáp ứng đầy đủ, các đồ án và quyết định áp dụng chúng sẽ có giá trị pháp lý để thực thi mang tính thực chất - tính đồng thuận.

Luật quy hoạch của các quốc gia phát triển đại diện cho các trường phái quy hoạch lớn trên thế giới như Anh (các nước trong khối thịnh vượng chung), Pháp, Thụy Điển (bắc Âu), Hoa Kỳ, hay Singapore rất coi trọng quá trình tham gia của cộng đồng và quy định chi tiết, chặt chẽ quá trình lấy ý kiến bao gồm cả thời hạn, nội dung, và giám sát kết quả lấy ý kiến cộng đồng. Trong khi đó, pháp luật về quy hoạch ở Việt Nam sau Luật Xây dựng năm 2004, Nghị định 08/2005ND-CP của Chính phủ và nhất là sau Luật Quy hoạch 2009 và Nghị định 37/2010/NĐ-CP đều quy định khi lập quy hoạch chi tiết phải có sự tham gia của cộng đồng. Tuy nhiên, quy định này cũng chỉ yêu cầu UBND cấp huyện tổ chức lấy ý kiến về "nhiệm vụ quy hoạch chi tiết" thông qua "Đại diện tổ dân phố" và "Ủy ban nhân dân cấp xã". Nhiều học giả cho rằng đa phần các dự án quy hoạch có cộng đồng tham gia mang tính hình thức và đối phó (Dung, 2008). Vai trò cộng đồng trong công tác lập quy hoạch còn mờ nhạt và ít đem lại hiệu quả, trong các dự án cộng đồng chỉ tham gia khi hầu như các quy hoạch đã được lập ở các giai đoạn gần như ổn định và khó có thể thay đổi. Sự tham gia của cộng đồng mới chỉ được hiểu đơn giản là đóng góp kinh phí và nhân công để thực hiện một dự án nào đó chứ không phải là một đối tác cùng tham gia ngay từ khâu lập nhiệm vụ đến khi ra quyết định.

Từ 2005 đến nay, nhiều vấn đề của quy hoạch đô thị thiếu sự tham gia đã được bổ sung và điều chỉnh từ thực tế. Những tình huống nổi bật về sự tham gia của cộng đồng vào các vụ việc như chuyển đổi Công viên Thống nhất thành khu giải trí ở Hà Nội (Hiệu, 2007) hay

TP Philadelphia, Mỹ - Nguồn: Wikipedia





Thủ đô Tokyo, Nhật Bản - Nguồn: fotopecta

vụ việc chợ âm phủ ở Hà Nội đã cho thấy tầm quan trọng của ý kiến cộng đồng trong bảo vệ lợi ích công cộng. Yêu cầu cụ thể hóa hơn nữa nội dung này trong luật đã trở thành hiện thực sau khi có Luật quy hoạch 2009 được thông qua. Luật quy hoạch đô thị 2009 quy định việc lấy ý kiến mở rộng ra cho cả quy hoạch chung, cho cả nhiệm vụ thiết kế "Việc lấy ý kiến cộng đồng dân cư về nhiệm vụ và đồ án quy hoạch chung được thực hiện thông qua lấy ý kiến của đại diện cộng đồng" (điều 21). Tuy nhiên, một số quy định để đảm bảo thực chất tham gia còn chung chung, chưa thể hiện rõ trách nhiệm, công việc cụ thể của các bên liên quan như thế nào. Ví dụ "Ủy ban nhân dân có liên quan, tổ chức tư vấn lập quy hoạch có trách nhiệm phối hợp với các cơ quan tổ chức lập quy hoạch đô thị, chủ đầu tư dự án xây dựng trong việc lấy ý kiến". Điều 20 Luật quy hoạch. Đến nay cũng chưa có văn bản nào quy định rõ quy trình, cách thức tổ chức lấy ý kiến cộng đồng mà chỉ mô tả theo kiểu hướng dẫn: "Việc lấy ý kiến cơ quan, tổ chức,

cá nhân có liên quan được thực hiện bằng hình thức gửi hồ sơ, tài liệu hoặc tổ chức hội nghị, hội thảo..." (Điều 21 Luật Quy hoạch) (Quốc Hội Vietnam, 2009). Trên thực tế, việc lấy ý kiến cộng đồng thường được tiến hành ở khâu cuối cùng trong quy trình lập dự án, khi quy hoạch đã được lập xong và chuẩn bị phê duyệt. Đặc biệt, các văn bản chưa quy định ý kiến cộng đồng sẽ được xử lý thế nào, thời gian trả lời là bao lâu, cơ quan hay cá nhân nào sẽ chịu trách nhiệm giải trình, cơ quan nào sẽ giám sát quá trình lấy ý kiến để đảm bảo các ý kiến đó thực sự được lắng nghe và được sử dụng. Có thể nói, thể chế về lĩnh vực này chưa được cụ thể hóa làm cho mức độ tham gia trong quy hoạch của cộng đồng chưa cao, cụ thể như sau:

- Cơ hội để Cộng đồng và cá nhân được tham gia trực tiếp (representativeness) không qua đại diện còn bị hạn chế, trong khi khả năng này là yêu cầu cơ bản về nguyên tắc tham gia;
- Vấn đề căn cứ quyết (problems) tức là lý do cần cải tạo được xây dựng trên cơ sở tham khảo ý kiến từ cộng đồng (điều này ta không quy định rõ mà gộp vào nhiệm vụ quy hoạch chi tiết),

- Ý đồ mục tiêu cải tạo (concept) phải được lấy ý kiến của cộng đồng (điều này ta không quy định rõ mà gộp vào nhiệm vụ quy hoạch chi tiết);
- Các phương án so sánh cải tạo (alternatives) phải được lấy ý kiến trước khi hội đồng xét duyệt lựa chọn (Việt Nam không quy định);
- Sau khi dự thảo phương án được chọn ra (draft plan), cộng đồng được quyền có các ý kiến phản hồi để đóng góp và nó phải được phản ánh khi trình duyệt cuối cùng (Việt Nam không quy định);
- Các quy trình trên có thời hạn và kế hoạch cụ thể, cách thức lấy ý kiến cụ thể đủ để cộng đồng cho ý kiến - quy định còn chưa chặt chẽ.

Có thể nói để quy hoạch ở Việt Nam có sự tham gia của cộng đồng đi vào thực chất như ở các quốc gia phát triển còn là một quá trình lâu dài. Tuy nhiên, đây là con đường để nâng cao chất lượng của các đồ án quy hoạch và đảm bảo mục tiêu công bằng và phát triển bền vững cho các đô thị thì cải tiến về quy trình là tất yếu.

4. Kết luận

Quy hoạch chiến lược, quy hoạch tích hợp, hay quy hoạch có sự tham gia là những yêu cầu cũng như thuộc tính của bất kỳ hệ thống quy hoạch đô thị nào. Trong cơ chế thị trường, những tính năng này được thể hiện dưới nhiều hình thức khác nhau nhưng đều có tính thần chung là đảm bảo khả năng vận hành theo những tiêu chuẩn của hệ thống đáp ứng nhu cầu điều chỉnh của xã hội. Để hệ thống quy hoạch có được các tính năng trên, hệ thống quy hoạch của chúng ta cũng cần có những điều chỉnh về cả phương pháp và quy trình để tính chiến lược, tích hợp, và tham gia có tính thực chất hơn. Tuy nhiên, đây là công việc lâu dài và muốn tính năng trên được "nội hàm hóa", có lẽ cần có những bước đột phá trong hệ thống giám sát thực hiện, từ những người đặt hàng, và từ trong chính các cơ quan thiết kế và quản lý quy hoạch đô thị hiện nay.■

Tài liệu tham khảo

- Cuong Vo Kim 2004, *Quản lý đô thị thời kỳ chuyển đổi*, NXB Xây dựng
- Dung, L. T. 2008, "Về phương pháp quy hoạch có sự tham gia của cộng đồng", *Kiến trúc Việt nam*, vol. 3.
- Hieu, N. N. 2007, "Urban planning and the procedure of making decision on development control - the case of Union park in Hanoi", *The builder*.
- Quốc Hội Vietnam. *Luật quy hoạch đô thị (urban planning law)*. 2009.
- Ref Type: Statute
- Schuttenbelt P. "Strategic Planning", in *Strategic Planning - lesson for Vietnam*, Hanoi.
- Son Nguyen Dang 2006, *Phương pháp tiếp cận mới về quy hoạch và phát triển đô thị*, NXB Xây dựng
- Wilson, L. "Urban planning in Vietnam", in *Cities of Vietnam*.

Vấn đề đô thị hóa và quản lý phát triển đô thị đóng vai trò quan trọng trong quá trình phát triển kinh tế-xã hội, bảo vệ môi trường không chỉ có ý nghĩa đối với mỗi quốc gia mà còn có ý nghĩa trên phạm vi khu vực và toàn thế giới. Trong quá trình phát triển của mỗi nước, phát triển mạng lưới đô thị chiếm vai trò rất quan trọng không những về kinh tế, xã hội mà còn góp phần hướng tới sự phát triển bền vững. Quá trình đô thị hóa thực chất là hệ quả tất yếu của quá trình phát triển mạng lưới đô thị, chất lượng và hình ảnh đô thị được coi như là một biểu tượng phát triển điển hình của mỗi nước. Bởi vậy, mỗi nước đều hoạch định chiến lược phát triển đô thị và nông thôn theo điều kiện, hoàn cảnh cụ thể của nước mình nhằm thúc đẩy quá trình đô thị hóa có chất lượng hơn. Các tổ chức quốc tế lớn như Chương trình phát triển của Liên hợp quốc (UNDP), Trung tâm Định cư con người (UNCHS-Habitat), Chương trình quản lý đô thị (UMP) của ba Châu Lục, Ủy ban Kinh tế xã hội Khu vực Châu á-Thái bình dương của Liên hợp quốc (UNESCAP) và nhiều tổ chức khác của khu vực và các nước rất coi trọng và quan tâm đến tốc độ phát triển của quá trình đô thị hóa khu vực và toàn cầu...



Thành phố Nha Trang - Ảnh: Việt Khang

ĐÔ THỊ HÓA & nguồn lực phát triển kinh tế - xã hội

TS.KTS. TRƯƠNG VĂN QUẢNG

Quá trình đô thị hóa là quá trình phản ánh sự nâng cao vai trò, vị trí, chức năng và hiệu quả KT-XH của các đô thị trong sự vận động phát triển của xã hội. Quá trình này bao quát những thay đổi trong sự phân bố lực lượng sản xuất, trước hết là trong quần cư, trong cơ cấu nghề nghiệp và cơ cấu lao động, trong cấu trúc tổ chức không gian môi trường sống của con

người. Có thể nói về bản chất đô thị hóa là một quá trình biến động toàn diện về KT-XH, môi trường mang tính tất yếu khách quan, diễn ra rõ nét, sôi động trên phạm vi toàn thế giới. Các nhà khoa học nghiên cứu về đô thị hóa đã đưa ra kết luận: quá trình đô thị hóa chịu sự tác động của sự phát triển và vận động của lực lượng sản xuất, sự tác động của cuộc cách mạng



KÍ HIỆU

- Trung tâm Quốc gia - Trung tâm vùng (3)
- Trung tâm vùng (9)
- Trung tâm tỉnh - Trung tâm phụ cấp vùng (19)
- Trung tâm tỉnh (33)
- Trung tâm phụ cấp tỉnh (30)

- Liên hệ giữa các đô thị trong mạng lưới
- Liên hệ chính Quốc gia
- Liên hệ chính Vùng
- Liên hệ quốc tế
- Biên giới Quốc gia
- Địa giới tỉnh thành Việt Nam

khoa học kĩ thuật vào quá trình sản xuất xã hội và kèm theo đó là sự phân công lao động xã hội. Mặt khác, về khía cạnh văn hóa thì đô thị hóa là quá trình chuyển đổi văn hóa nông thôn thành văn hóa đô thị (hoặc văn hóa nông nghiệp thành văn hóa công nghiệp). Về khía cạnh kinh tế thì đô thị hóa là sự chuyển dịch cơ cấu kinh tế từ nông nghiệp sang phi nông nghiệp.

Hiểu rõ và nhận thức đúng đắn vai trò và tầm quan trọng của đô thị hóa các nước trên thế giới, nhất là các nước đang phát triển đã, đang và sẽ luôn chú trọng quan tâm đến những mặt tích cực để tận dụng mọi lợi thế của quá trình này. Đối với các nước kém phát triển muốn tạo ra những "cú huych" nhằm đẩy nhanh tốc độ tăng trưởng kinh tế thì cần thiết phải tạo ra các vùng, các khu vực kinh tế trọng điểm đóng vai trò là "đầu tàu" để lôi kéo, thúc đẩy nền kinh tế chung của quốc gia cùng phát triển... Để có được các vùng, các khu vực kinh tế này thì phải có các hạt nhân đủ mạnh về tiềm lực kinh tế, mà những hạt nhân đó chính là các đô thị với đúng nghĩa của nó trong bối cảnh nền kinh tế thị trường có sự cạnh tranh khốc liệt (chứ không phải các đô thị thuần túy theo khái niệm với chức năng hành chính...). Bởi vậy, các nước như Trung Quốc, Singapore, Philippin, Malaysia... trong chiến lược phát triển kinh tế của mình đã tạo ra được các vùng kinh tế trọng điểm trên cơ sở phân bổ lại lực lượng sản xuất và cơ cấu lại nền kinh tế quốc dân (như Thẩm Quyển, San Đầu, Chu Hải của Trung Quốc; SuBic, Makar của Philippin...). Nói một cách khác đô thị hóa hay cụ thể hơn là qui hoạch phát triển đô thị phải tạo ra được nguồn lực để phát triển KT-XH trên cơ sở những ảnh hưởng và sự tác động mạnh mẽ của việc điều chỉnh, phân bổ lại lực lượng sản xuất, chuyển dịch hoặc cơ cấu lại nền kinh tế, sử dụng nguồn tài nguyên, tạo ra nhiều việc làm, chỗ ở, thay đổi công nghệ và phương thức sản xuất, tư duy quản lí, tiếp cận lối sống văn minh, lịch sự, bảo vệ môi trường v.v... Tất cả những ý nghĩa, nội dung đó trước mắt đều mang mục tiêu xóa đói giảm nghèo nói chung, giảm nghèo khu vực đô thị nói riêng và lâu dài nhằm hướng tới xây dựng đất nước Việt Nam XHCN có nền kinh tế phát triển bền vững.

Đảng và Nhà nước ta luôn có sự quan tâm đặc biệt đến quá trình phát triển đô thị,



Thành phố Đà Nẵng - Nguồn : Ashui.com

kinh tế-xã hội nói chung. Trong hơn 10 năm thực hiện "Định hướng Qui hoạch tổng thể phát triển đô thị Việt Nam đến năm 2020", (Quyết định số 10/1998/QĐ-TTg, ngày 23/01/1998 của Thủ tướng Chính phủ), hệ thống đô thị đã phát triển nhanh chóng. Năm 1998, tổng số đô thị cả nước là 633 đô thị, tỉ lệ đô thị hóa là 24%; năm 2005 là 700 đô thị, tỉ lệ đô thị hóa là 27%; năm 2007 là 740 đô thị, tỉ lệ đô thị hóa là 28%; đến năm 2009, con số này đã lên tới trên 750 đô thị, tỉ lệ đô thị hóa là 29,6%.

Với 4 vùng kinh tế trọng điểm của Việt Nam là: Vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc (với Thủ đô Hà Nội là đô thị động lực, trung tâm vùng); Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam (với TP. Hồ Chí Minh là đô thị động lực, trung tâm vùng); Vùng kinh tế trọng điểm Miền Trung (với TP. Đà Nẵng là đô thị động lực, trung tâm vùng); Vùng kinh tế trọng điểm đồng bằng sông Cửu Long (với TP. Cần Thơ là đô thị động lực, trung tâm vùng)... Đồng thời

việc tổ chức hệ thống các đô thị trung tâm các cấp, được phân bố hợp lí trên 10 vùng đô thị hóa đặc trưng của cả nước... là những quyết sách có tính đột phá nhằm tạo sự hấp dẫn, kích thích sự phát triển kinh tế năng động của cả nước nói chung, của từng vùng đô thị hóa và khu vực Miền Trung nói riêng đang còn rất nhiều khó khăn của Việt Nam. Góp phần đẩy nhanh tốc độ CNH-HDH, xóa đói giảm nghèo trong phạm vi cả nước.

Trong thời gian qua, kết quả tăng trưởng kinh tế-xã hội của đất nước cũng có sự đóng góp quan trọng của khu vực đô thị. Theo đánh giá của Ngân hàng thế giới, năm 2005, các đô thị của Việt Nam đã đóng góp khoảng 70% sản lượng kinh tế. Cơ cấu GDP của các nhóm ngành phi nông nghiệp năm 2007 cũng đã chiếm 79,3% tổng giá trị GDP toàn quốc. Khu vực đô thị ngày càng có xu hướng đóng góp cao hơn vào tổng giá trị GDP của toàn đất nước. Những cơ hội kinh tế ở các

đô thị đã và đang tạo ra sức hút đô thị, thu hút các luồng di cư và thúc đẩy sự tăng trưởng dân số đô thị. Ngược lại, quá trình đô thị hóa kích thích hơn nữa tăng trưởng kinh tế. Đây là hai mặt tương hỗ và liên quan chặt chẽ của quá trình phát triển.

Tuy nhiên, thực tế cho thấy, trong quá trình đô thị hóa và phát triển đô thị ở nước ta đang còn những bất cập, hạn chế cần phải, giải quyết, khắc phục trong thời gian tới như: (1) Tỉ lệ, chất lượng đô thị hóa tại Việt Nam còn thấp (29,6% vào năm 2009) so với tỉ lệ đô thị hóa trung bình trên dưới 35% - 40% trong khu vực và trên 63% của thế giới; tỉ lệ phi nông nghiệp trong khu vực đô thị còn quá thấp (trung bình mới chiếm trên 60%); (2) Tốc độ phát triển quá nhanh của đô thị đã vượt khả năng điều hành của chính quyền địa phương. Năng lực quản lí phát triển đô thị chưa theo kịp nhu cầu đòi hỏi của thực tế; (3) Sự phát triển không đồng bộ giữa mở rộng không gian đô thị và chất lượng đô thị; việc phân loại, nâng cấp đô thị chỉ đạt mục tiêu là tăng qui mô đất đai, dân số đô thị mà chưa coi trọng tới việc đổi mới, nâng cao chất lượng đô thị; (4) Nhu cầu vốn đầu tư cho hạ tầng kĩ thuật đô thị lớn, nhưng việc xã hội hóa, huy động các nguồn lực trong xã hội còn hạn chế; (5) Hiện tượng ùn tắc, tai nạn giao thông vẫn là mối lo ngại tại các đô thị lớn; tỷ lệ đất giao thông trong các đô thị còn thấp, hầu hết đạt dưới 10% đất xây dựng đô thị; tỷ lệ dân đô thị được cấp nước, tỷ lệ thoát nước đô thị còn thấp, tình trạng ngập úng cục bộ trong mùa mưa, ô nhiễm môi trường còn nặng nề, chậm được khắc phục...; (6) Đặc biệt đô thị Việt Nam còn đang đứng trước các vấn đề lớn mới nảy sinh mang tính toàn cầu như hội nhập, cạnh tranh đô thị; biến đổi khí hậu, mực nước biển dâng cao, phát triển bền vững. Nhất là, các vấn đề phức tạp của quá trình đô thị hóa và phát triển đô thị như dịch cư, chênh lệch giàu nghèo, nhà ở, lao động, việc làm, phát triển vùng ven đô, liên kết đô thị-nông thôn, tiết kiệm nguồn tài nguyên thiên nhiên...

Để giải quyết những vấn đề trên Thủ tướng Chính phủ đã có quyết định số 445/QĐ-TTg, ngày 07/4/2009 phê duyệt "Điều chỉnh định hướng qui hoạch tổng thể phát triển hệ thống đô thị Việt Nam đến năm 2025 và tầm nhìn đến năm 2050". Theo đó,

mục tiêu chiến lược phát triển hệ thống đô thị quốc gia là: "Từng bước xây dựng hoàn chỉnh hệ thống đô thị Việt Nam phát triển theo mô hình mạng lưới đô thị; có cơ sở hạ tầng kỹ thuật, xã hội phù hợp, đồng bộ, hiện đại; có môi trường và chất lượng sống đô thị tốt; có nền kiến trúc đô thị tiến tiến, giàu bản sắc; có mối quan hệ và vị thế xứng đáng, có tính cạnh tranh cao trong phát triển kinh tế, xã hội quốc gia, khu vực và quốc tế, góp phần thực hiện tốt hai nhiệm vụ chiến lược là xây dựng xã hội chủ nghĩa và bảo vệ tổ quốc". Theo đó, hệ thống đô thị Việt Nam đến năm 2025 và tầm nhìn đến năm 2050 cơ bản được phát triển theo giai đoạn đảm bảo sự kế thừa các ưu điểm của định hướng phê duyệt năm 1998, phù hợp với các yêu cầu phát triển KT-XH của đất nước theo từng thời kỳ và xu hướng hội nhập kinh tế quốc tế của Việt Nam và hội nhập kinh tế quốc tế. Định hướng phát triển chung không gian đô thị cả nước theo hướng đảm bảo phát triển hợp lý các vùng đô thị hóa cơ bản (được xác định dựa trên cơ sở 6 vùng kinh tế, xã hội quốc gia), giữa miền Bắc, miền Trung và miền Nam; giữa phía Đông và phía Tây, gần với việc phát triển các cực tăng trưởng chủ đạo và thứ cấp quốc gia, đồng thời đảm bảo phát triển theo mạng lưới, có sự liên kết tăng bậc theo cấp, loại đô thị. Giai đoạn từ năm 2010 đến năm 2015 ưu tiên phát triển các vùng kinh tế trọng điểm, các vùng đô thị lớn và các KKT tổng hợp đóng vai trò là cực tăng trưởng chủ đạo cấp quốc gia; từ năm 2016 đến năm 2025 ưu tiên phát triển vùng đô thị hóa cơ bản, giảm thiểu sự phát triển phân tán, cục bộ theo địa phương để chuyển dần sang phát triển theo mạng lưới đô thị ở giai đoạn tiếp theo... Về mức tăng trưởng dân số đô thị: Năm 2015, dân số đô thị cả nước khoảng 35 triệu người, tỉ lệ đô thị hóa đạt 38%; Năm 2025, dân số đô thị khoảng 52 triệu người, tỉ lệ đô thị hóa đạt 50%. Về phân loại đô thị và cấp quản lý đô thị: Năm 2015, tổng số đô thị cả nước đạt khoảng trên 870 đô thị. Trong đó, đô thị đặc biệt là 02 đô thị; loại I là 9, loại II là 23; loại III là 65; loại IV là 79 và loại V là 687; Năm 2025, tổng số đô thị cả nước khoảng gần 1000 đô thị. Trong đó, đô thị từ loại I đến đặc biệt là 17 đô thị; đô thị loại II là 20 đô thị; đô thị loại III là 81 đô thị; đô thị loại IV là 122 đô thị, còn lại là các đô thị loại V. Về nhu cầu sử dụng

“ ĐÔ THỊ HÓA HAY CỤ THỂ HƠN LÀ QUI HOẠCH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ PHẢI TẠO RA ĐƯỢC NGUỒN LỰC ĐỂ PHÁT TRIỂN KINH TẾ - XÃ HỘI ”

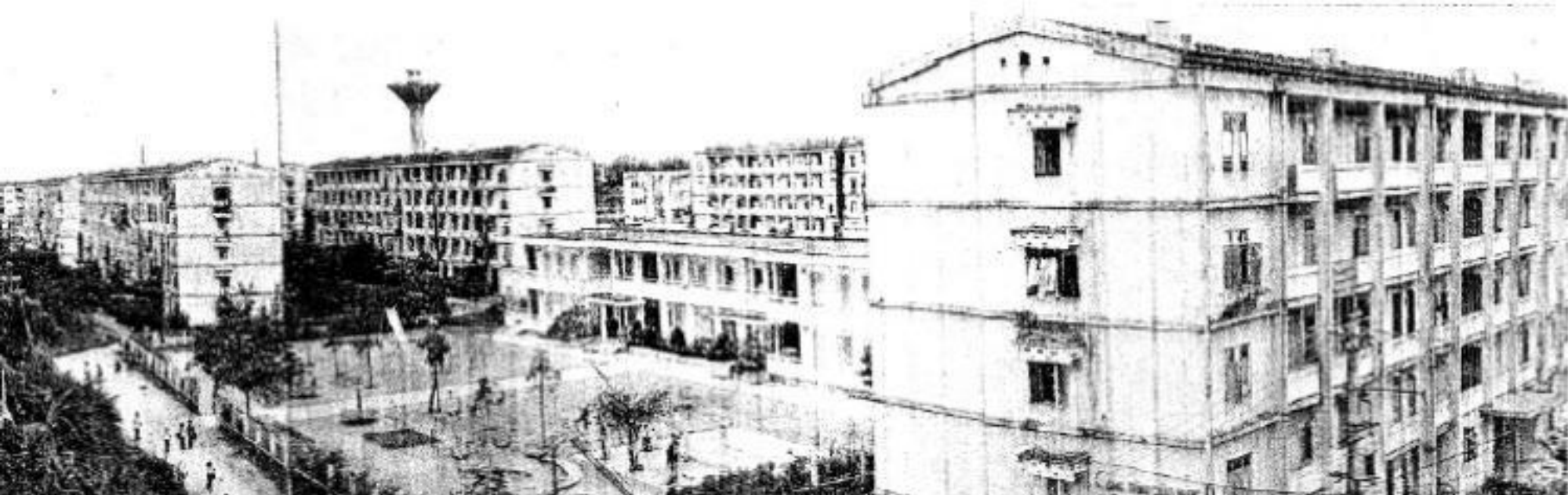
đất xây dựng đô thị: Năm 2015, nhu cầu đất xây dựng đô thị khoảng 335.000 ha, chiếm 1,06% diện tích tự nhiên cả nước, chỉ tiêu trung bình 95m²/người; Năm 2025, nhu cầu đất xây dựng đô thị khoảng 450.000 ha, chiếm 1,4% diện tích tự nhiên cả nước, trung bình 85m²/người. Về phát triển hạ tầng kỹ thuật đô thị: Tại các đô thị lớn, cực lớn có tỉ lệ đất giao thông từ 20-25% đất đô thị, các đô thị trung bình và nhỏ từ 15-18% đất đô thị; tỷ lệ vận tải hành khách công cộng ở các đô thị lớn đạt 25-30% vào năm 2015 và 50-60% vào năm 2025; Năm 2015 đạt 80-85%, năm 2025 90-100% dân số đô thị được cấp nước sạch; 100% các đô thị được cấp điện sinh hoạt vào năm 2015; trên 80-90% các tuyến phố chính đô thị được chiếu sáng và 50-60% được chiếu sáng cảnh quan vào năm 2025; đảm bảo nước thải và chất thải rắn đô thị được thu gom và xử lý triệt để đạt tiêu chuẩn theo quy định. Về phát triển cơ sở hạ tầng thông tin và truyền thông: Phát triển mạnh mẽ đáp ứng yêu cầu phát triển của đô thị và hội nhập quốc tế; năm 2015 đạt 80-85% và 2025 đạt 100% chính quyền các đô thị từ loại III trở lên áp dụng chính quyền đô thị điện tử, công dân đô thị điện tử; Các chỉ tiêu hạ tầng kỹ thuật khác phải đảm bảo theo quy chuẩn xây dựng và các quy định pháp luật của Việt Nam có liên quan. Về phát triển nhà ở đô thị: Năm 2015, bình quân đạt trên 15 m² sàn/người; Năm 2025, đạt bình quân 20 m² sàn/người.

Hệ thống đô thị quốc gia được phân theo các cấp, bao gồm: các đô thị trung tâm cấp quốc gia; các đô thị trung tâm cấp vùng liên tỉnh; các đô thị trung tâm cấp tỉnh; các đô thị trung tâm cấp huyện; các đô thị trung tâm cụm các khu dân cư nông thôn (gọi tắt là đô thị trung tâm cấp khu vực) và các đô thị mới. Các đô thị trung tâm, gồm thành phố trung tâm cấp quốc gia, khu vực và quốc tế như: Thủ đô Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh, các thành phố Hải Phòng, Đà Nẵng và Huế; thành phố trung tâm cấp vùng như: Hạ Long, Việt Trì, Thái Nguyên, Hòa Bình, Nam Định, Vinh, Nha Trang, Quy Nhơn, Buôn Ma Thuột, Biên Hòa, Vũng Tàu và Cần Thơ; các thành phố, thị xã trung tâm cấp tỉnh, bao gồm 5 thành phố trung tâm quốc gia, khu vực và quốc tế, 12 đô thị là trung tâm cấp vùng đã kể trên và các thành phố, thị xã tỉnh lỵ khác; các đô thị trung tâm cấp huyện, bao gồm các thị trấn huyện lỵ và các thị xã là vùng trung tâm chuyên ngành của tỉnh và các đô thị trung tâm cấp tiểu vùng, bao gồm các thị trấn là trung tâm các cụm khu dân cư nông thôn hoặc là các đô thị vệ tinh, đô thị đối trọng trong các vùng ảnh hưởng của đô thị lớn, cực lớn. Về căn bản, phát triển theo mô hình mạng lưới, các đô thị Việt Nam sẽ có cơ sở hạ tầng kỹ thuật, xã hội phù hợp, đồng bộ, hiện đại; có nền kiến trúc đô thị tiến tiến, giàu bản sắc; có môi trường và chất lượng sống đô thị tốt; đặc biệt sẽ có mối quan hệ và vị thế xứng đáng, có tính cạnh tranh cao trong phát triển kinh tế, xã hội quốc gia, khu vực và quốc tế. Sự nghiệp CNH-HDH đất nước luôn gắn liền với quá trình đô thị hóa. Bởi vậy, phát triển hệ thống đô thị quốc gia cũng là một trong những nhiệm vụ trọng tâm, góp phần quyết định sự đi lên của cả nước. ■

Tài liệu tham khảo

- Quyết định số 445/QĐ-TTg, ngày 07/4/2009 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt "Điều chỉnh định hướng quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống đô thị Việt Nam đến năm 2025 và tầm nhìn đến năm 2050";
- Chương trình nghị sự 21 của Chính Phủ về phát triển bền vững;
- QHĐ bền vững đô thị Việt Nam (Dự án VE/01/021/Dự án thí điểm).





Khu tập thể cũ Giảng Võ với quy hoạch hoàn chỉnh của một đơn vị ở, bố cục không gian thể hiện tính chiều hướng cao



Khu tập thể cũ Kim Liên với quy hoạch hoàn chỉnh của một đơn vị ở, bố cục không gian thể hiện tính chiều hướng cao

KTS. NGUYỄN PHÚ ĐỨC

ĐIỀU TIẾT QUY HOẠCH XÂY DỰNG TRÊN ĐẤT KHU TẬP THỂ CŨ HÀ NỘI

1 Trước hết phải khẳng định các khu nhà ở tập thể cũ của Hà Nội đã hoàn thành nhiệm vụ của mình, đáp ứng yêu cầu trong một giai đoạn lịch sử hào hùng của đất nước và Thủ đô, góp phần quan trọng trong sự nghiệp xây dựng hình ảnh đô thị xã hội chủ nghĩa thời kỳ đầu. Được xây dựng theo phương châm "Nhanh, bền, tốt, rẻ" bằng nguồn vốn ngân sách Nhà nước, các khu tập thể phục vụ cán bộ công nhân viên hưởng lương từ ngân sách - thành phần chủ yếu của cư dân Hà Nội. Mặc dù có những công trình xây dựng xen kẽ, phục vụ cho cán bộ của một cơ quan, đơn vị) nhưng chủ yếu các nhà ở tập thể này được xây dựng thành các khu vực quần thể riêng biệt, tạo thành các tiểu khu nhà ở như các Khu tập thể: Nguyễn Công Trứ, Kim Liên, Trung Tự, Thành Công, Giảng Võ, Văn Chương... Ưu điểm của các khu tập thể này là thiết kế theo mô hình đơn vị ở theo đúng nghĩa chung cư với đầy đủ các chức năng được xây dựng đồng bộ kèm theo, đáp ứng yêu cầu và góp phần ổn định đời sống của cư dân sở tại. Ngày nay, nếu nhìn nhận các khu tập thể tuy có những hạn chế không đáp ứng yêu cầu tại thời điểm này nhưng một số chỉ tiêu thiết kế xây dựng khu tập thể cũ đến nay vẫn còn nguyên giá trị, đáp ứng tiêu chí xây dựng khu ở sinh thái, phát triển bền vững như: Khoảng cách giữa hai nhà 1,5 - 2 H (H: chiều cao công trình) và đặc biệt nổi bật là tính chiều hướng, hướng chính ngôi nhà chủ yếu sắp xếp thích ứng điều kiện khí hậu với hướng gió chủ đạo Đông Nam và Nam. Các công trình và căn hộ sai hướng chỉ được phép tối đa 15%, phụ thuộc vào yêu cầu tổ chức không gian của khu tập thể công trình với tính chất chủ thể hay có vị

trí góc giao lộ... Đặc điểm chiều hướng của khu tập thể đã tạo nên sự trật tự đô thị, tuy tổ chức còn ở dạng sơ khai, đơn điệu.

2 Trải qua thời gian quản lý chưa quy củ, chặt chẽ cũng như quá trình vận động đáp ứng nhu cầu tự cải tạo, nên các khu tập thể đã xuống cấp trước niên hạn. Có những công trình thuộc diện nguy hiểm, ảnh hưởng đến tính mạng người sử dụng. Trách nhiệm thuộc về cả phía quản lý "buông" và đã "buông" thì người sử dụng "lấn tới": Hộ tăng một lần chiếm đất sử dụng chung, các tầng trên lấn chiếm không gian, dựng lồng sắt "bao lốt", che phủ kín mặt nhà. Hậu quả của cách xây "ốp" tự phát này là ngoài việc ảnh hưởng trực tiếp nghiêm trọng đến đến kết cấu, chất lượng công trình, làm xấu bộ mặt đô thị thì đồng thời thu hẹp không gian sinh hoạt chung, cây xanh bóng mát, giảm chất lượng cuộc sống của cư dân khu tập thể. Đối với các khu tập thể Trung Tự, Thành Công, Giảng Võ, Phương Mai, Nam Đồng, Nghĩa Tân... được xây dựng những năm 1980, thiết kế cơ cấu căn hộ tương đối khép kín. Còn với các khu tập thể khác như Kim Liên, Nguyễn Công Trứ, thiết kế vệ sinh chung nên việc các hộ dân tự ý cải tạo, xây dựng ngăn chia thành các căn hộ nhỏ có vệ sinh riêng làm chất thải thêm hạ tầng kỹ thuật vốn đã cũ kỹ, xuống cấp. Việc sử dụng các nhiên liệu tiết kiệm như than tổ ong, củi đun cũng gây ô nhiễm nặng nề không khí khu tập thể. Với nguồn vốn đầu tư xây dựng từ ngân sách, khu tập thể được quan niệm là sản phẩm đo

Nhà nước đặt hàng nên xây dựng công trình đôi khi không cần kiểm định chặt chẽ, kĩ lưỡng đã được bàn giao đưa vào sử dụng, do đó chất lượng các khu tập thể không đảm bảo, đặc biệt là trong thi công những công trình lắp ghép. Có công trình đang xây đã nghiêng hoặc xây xong thì lún cả một tầng, khe co giãn giữa hai đơn nguyên đủ rộng để xây dựng ban công... Các khu tập thể qua thời gian dài sử dụng, đến thời điểm này đã bộc lộ những hạn chế, không tương thích với điều kiện và chất lượng sống ngày một cao, điều kiện kinh tế phát triển và yêu cầu đầu tư của xã hội với căn hộ rộng rãi, thoáng mát và khép kín trong tổng thể một khu ở đồng bộ về hạ tầng kỹ thuật (giao thông, điện, nước, thông tin...) và hạ tầng xã hội (Bến - Bãi - Trường - Trạm).

3 Các giải pháp đầu tư xây dựng đã và đang áp dụng trên đất khu tập thể cũ - Xây ốp: Nhằm mục đích cải thiện, tăng thêm diện tích ở. Thực ra đây là một cách sắp xếp trật tự lại việc các hộ dân đã "ốp" trước. Các ví dụ như D6 Trung Tự, K2 Thành Công... Xuất phát điểm là do không đủ vốn duy tu bảo dưỡng, với phương châm "Nhà nước và nhân dân cùng làm", việc áp dụng biện pháp xây ốp

2a. Chặng Căn chờ Nhà nước lên phương án, dân đã tự "Ốp": trên, dưới, trước, sau
2b. Chất lượng kém: khe lún nhà G6 Thành Công... đủ rộng để làm ban công
2c. Không gian công cộng bị lấn chiếm, sử dụng sai mục đích

“ CÁC KHU TẬP THỂ QUA THỜI GIAN DÀI SỬ DỤNG, ĐẾN THỜI ĐIỂM NÀY ĐÃ BỘC LỘ NHỮNG HẠN CHẾ, KHÔNG TƯƠNG THÍCH VỚI ĐIỀU KIỆN VÀ CHẤT LƯỢNG SỐNG NGÀY MỘT CAO, ĐIỀU KIỆN KINH TẾ PHÁT TRIỂN ”

thêm 1 lớp nhà vào các tòa nhà tập thể cũ để tăng diện tích sử dụng cho các hộ dân. Tuy nhiên các lớp phòng cũ của căn hộ lại giảm đi điều kiện vệ sinh như ánh sáng, không khí diện tích đất giữa các dãy nhà trước đây sử dụng là nơi sinh hoạt chung hay cây xanh, nay lại bị thu hẹp để xây dựng phần "ốp"... nên phương án này không tiếp tục triển khai trên diện rộng.

- Cải tạo từng nhà nguy hiểm: Với các nhà cụ thể như A6 Giảng Võ, D2 Thành Công... và sắp tới là chuẩn bị B6 Giảng Võ nhưng do không quản lý tốt nên sau khi xây dựng xong, các hộ dân lại tiếp tục xây "chuồng cọp" lấn chiếm không gian, biến dạng kiến trúc và kết cấu công trình. Đối với các công trình dạng này, Luật Nhà ở, Luật Xây dựng đã quy định: di dời không chờ đồng thuận, thậm chí cưỡng chế di dời để đảm bảo an toàn tính mạng, tài sản nhân dân. Sự an toàn trong các trường hợp này cần được coi trọng hơn các lợi ích về vật chất đơn thuần. Tuy nhiên, cách làm này thường là phải điều chỉnh quy hoạch cục bộ, chủ đầu tư đều yêu cầu tăng các chỉ tiêu quy hoạch kiến trúc



Hình H.55: Mặt bằng nền khu Giảng Võ

Quy hoạch ban đầu Khu tập thể Giảng Võ





4 Một số đề xuất điều tiết chức năng nhằm kiểm soát quy hoạch xây dựng công trình trên đất khu tập thể cũ Hà Nội. Để giải quyết các mâu thuẫn trong quá trình cải tạo sửa chữa và xây dựng các khu nhà ở cũ tại Hà Nội đảm bảo phát triển bền vững đòi hỏi sự tham gia của nhiều cấp, ngành, xin được đề trao đổi một số ý kiến sau:

- Điều tiết chức năng: Phải xác định quan điểm đúng để có giải pháp phù hợp. Ở đây, không có khái niệm cải tạo khu ở cũ mà là xây dựng mới khu đô thị (trên đất khu tập thể cũ mà thôi) với tiêu chí của đô thị mới phát triển bền vững cả về hạ tầng xã hội và hạ tầng kỹ thuật. Tuy nhiên bài toán ở đây khó hơn, đó là xây dựng trong khu vực đã ổn định (thậm chí xuống cấp) về hạ tầng kỹ thuật như điện, nước, giao thông.... Để giảm tải dân cư và hạ tầng giao thông, các dự án đầu tư xây dựng cũng phải được thực hiện theo quy mô hiện đại để kéo dân mật độ dân trong nội thành cũ. Phân diện tích cho những cơ quan, xí nghiệp di chuyển để lại, không nên hoặc hạn chế việc phát triển

nhà, mà chủ yếu cho đầu tư xây dựng thành các trung tâm thương mại - dịch vụ để tránh chất tải dân cư vào nội thành cũ.

Hiện nay, các chủ đầu tư mới tập trung vào khai thác chức năng ở để kinh doanh sau khi bù đủ số diện tích tái định cư. Điều này làm chất tải thêm hạ tầng xã hội, đòi hỏi công suất của các công trình công cộng tương ứng. Nếu tăng các chức năng văn phòng thì các khu ở mới được xây dựng trên đất khu tập thể xưa (chủ yếu trong các quận nội thành cũ) sẽ lại bị chất tải thêm về giao thông, gây thêm ách tắc khu trung tâm thành phố (vốn đã ách tắc) vào giờ cao điểm. Vì vậy nên tập trung vào các chức năng như thương mại, khách sạn tại các khu có vị trí trong khu nội thành cũ của Hà Nội (Nguyễn Công Trứ, Kim Liên).

Với mô hình xây dựng các khu ở công nghiệp thì việc tạo các khu vực chức năng khai thác nhân công tại chỗ của khu tập thể cũ là cách làm bền vững, góp phần vào giảm việc giao

để đảm bảo hiệu quả đầu tư xây dựng sau khi sắp xếp xong các hộ tái định cư. Cách làm này làm cho bài toán quy hoạch chung của cả khu vực đã khó lại càng thêm vướng mắc, không đồng bộ về sau này, đặc biệt là trong việc tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan.

Các giải pháp cải tạo xây dựng trên đất khu tập thể cũ Hà Nội

- Thay đổi chức năng: Một số đơn vị mua lại các nhà chung cư cũ để cải tạo thành Nhà làm việc (Thành Công) hay Nhà khách, thậm chí là Khách sạn như Khôi nhà ở 11 tầng thí điểm đầu tiên trong Khu tập thể Giảng Võ đã trở thành một phần của Khách sạn Hanoi 4 sao. Tất nhiên những tòa nhà được "lựa chọn" này phải có vị trí đẹp về cảnh quan hoặc thuận tiện về giao thông hay nơi "cung cấp" khách: bến tàu, xe.

- Xây dựng mới khu chung cư trên đất tập thể cũ: Hiện nay, Thủ tướng yêu cầu hai thành phố Hà Nội và Hồ Chí Minh hoàn thành trước năm 2015 việc xây dựng cải tạo chung cư cũ để đảm bảo nâng cao điều kiện sống cư dân đô thị. Đây là một chủ trương đúng nhưng thực

sự là thách thức lớn đối với hai thành phố bởi vì chỉ tính riêng Hà Nội đã có gần 80 khu tập thể cũ cần có thời gian nghiên cứu quy hoạch để nghiên cứu, khảo sát, đấu thầu đầu tư xây dựng. Đây là chưa kể đến những nhà nguy hiểm, mang tính cấp bách thì Thành phố sẽ chỉ định thầu trên cơ sở bàn bạc với dân. Hiện Thành phố đã giao một số đơn vị thí điểm nghiên cứu cải tạo, xây dựng lại các khu này và sắp ban hành Quy chế đặc thù, những quy định cụ thể áp dụng đối với tầng 1, hệ số k cho từng tầng... để có cơ sở giúp người dân, doanh nghiệp cùng thực thi tốt hơn việc này. Nghị quyết HĐND đã thống nhất chỉ cần 2/3 hộ dân sống tại các tập thể cũ đồng thuận trong việc cải tạo là sẽ thực thi.

Với cách thức này, nảy sinh mâu thuẫn giữa kiểm soát quy hoạch kiến trúc phát triển bền vững và nhu cầu xây dựng cải tạo các khu ở cũ Hà Nội. Việc kêu gọi "xã hội hoá" cải tạo, xây dựng lại các khu cũ nát, nguy hiểm đã có nhưng các doanh nghiệp vẫn chưa mặn mà còn vì lý do quy hoạch kiến trúc phải được xem xét cân nhắc cẩn trọng tùy từng vị trí cụ

thể của khu tập thể cũ. Ví dụ như khu tập thể Nguyễn Công Trứ nằm trong khu hạn chế phát triển, quy định không xây dựng cao tầng quá mà nếu thế thì không đủ quỹ nhà tái định cư, lợi nhuận ít không thu hút chủ đầu tư xây dựng. Các nghịch lý khác trở thành bài toán hóc búa như: Nếu xây dựng cao tầng, thêm cư dân thì chất tải dân cư, thêm chức năng văn phòng lại ách tắc vào giờ cao điểm; rồi sự cản trở khó đồng thuận của các hộ tầng 1 (nơi hầu hết các diện tích nhà đều đã bị dân cư nới, lấn chiếm làm cửa hàng, cửa hiệu...).

Như vậy, việc sửa chữa cải tạo lại các khu tập thể cũ tuy đáp ứng nhu cầu của người sử dụng (tăng về quy mô, dân số, diện tích, hộ gia đình sử dụng cho cá nhân) nhưng lại giảm chất lượng cuộc sống đô thị (chất tải hạ tầng xã hội dân cư và hạ tầng kỹ thuật, giao thông), đi ngược lại với mục tiêu của quy hoạch là giảm tải dân cư trong khu vực nội thành cũ, ngày càng làm biến dạng cấu trúc, hình thái không gian khu vực trong sự phát triển bền vững của đô thị.

3a. KTT Trung Tự: Xây ốp từng nhà
3b. KTT Giảng Võ: Phá nhà xuống cấp, nguy hiểm, xây dựng lại tòa nhà mới
3c. KTT Kim Liên: Quy hoạch xây dựng mới cả khu vực
3d. Trung Quốc: Xây dựng theo mô hình của đô thị mới: tổ chức không gian, chỉ tiêu quy hoạch và nhịp điệu kiến trúc đều ở mức hiện đại, văn minh.



thông con lặc giữa nơi ở và nơi làm việc sản xuất, tránh ách tắc giao thông. Ví dụ như khu tập thể Nguyễn công Trứ sau khi xây dựng mới sẽ lại có một Chợ Trời mới khang trang, tiếp tục là "nguồn sống" chính của cư dân sống tại như hiện nay.

- Phương thức thực hiện: Tổ chức quy hoạch chi tiết cả khu đất tập thể cũ + Khu vực xung quanh để đảm bảo sự "thay màu" mới cho cả một khu vực. Trong đó, việc thiết kế đô thị phải được tính toán bao gồm tất cả các công trình trong khu vực nghiên cứu, xác định khu vực trung tâm, tuyến chính, các công trình cao tầng. Hơn nữa, để tránh hiện tượng đã xảy ra với các khu tái định cư, thậm chí cả khu đô thị mới thì việc xây dựng các khu ở phải được tiến hành xây dựng trước các công trình công cộng, phúc lợi xã hội để khi thi công xong các dãy nhà ở là đảm bảo khai thác sử dụng ổn định, yên tâm cho đối tượng được sử dụng.

- Tổ chức không gian: Trên cơ sở phát huy ưu điểm của quy hoạch tổ chức không gian khu tập thể cũ. Đó là sự xây dựng đồng bộ cơ sở hạ tầng, dịch vụ công cộng, phúc lợi xã hội với công trình nhà ở (để đảm bảo đời sống dân cư ổn định) và sự thống nhất của tính chiều hướng của đa số các dãy nhà 4-5 tầng này (để tận dụng hướng gió chủ đạo Nam và Đông-Nam), tạo nên sự trật tự đô thị.

- Về cơ chế thực hiện: Chỉ nên giao cho một số doanh nghiệp chuyên ngành, có đủ năng lực thực sự để thực hiện các dự án phát triển nhà, không nên giao tràn lan cho nhiều đơn vị trong cùng một khu vực, nhất là các công ty TNHH, doanh nghiệp tư nhân mà trước đó thiếu sự thẩm định kỹ lưỡng về năng lực dẫn tới dự án bị đình trệ hoặc nảy sinh phức tạp không đáng có. Thành phố cần tập trung chỉ đạo thực hiện một số dự án tiêu biểu, làm thí điểm xây dựng chung cư nhiều tầng mới, hiện đại, có tính năng sử dụng đa dạng tại các khu nhà tập thể trong đô thị cũ. Để thuận lợi cho việc giải phóng mặt bằng, cải tạo các khu nhà tập thể cũ; nên tạm dừng việc thanh lý nhà ở trong các khu tập thể cũ, đồng thời áp dụng một số cơ chế cho loại hình đầu tư xây dựng chung cư dành cho người có thu nhập thấp như: miễn, giảm tiền sử dụng đất, thuế và tiền đầu tư cơ sở hạ tầng, hỗ trợ bảo lãnh vay vốn đầu tư lãi suất thấp.

- Về kiểm soát môi trường: Nhiều chuyên gia đã lưu ý khi tái sử dụng những phế thải xây dựng do việc phá dỡ hàng loạt chung cư cũ, nếu không các đô thị sẽ chịu hậu quả của sự ngập tràn phế thải trắng bao gồm thép phế liệu và bê tông phế thải các loại. Kinh nghiệm các nước như Mỹ, Canada thì tất cả sẽ được phân loại và tái chế thành vật liệu cấp thấp hơn như lát lát đường hoặc rải phân cách.

- Và cuối cùng, để thể hiện tính nhân văn của một đô thị lịch sử, tôn trọng các giá trị đánh dấu của một thời kỳ lịch sử thì trong mỗi khu tập thể cũ nên lưu giữ lại một đơn nguyên hay một blog để làm nơi của Ban Quản trị hay Phòng truyền thống, nơi sinh hoạt cộng đồng của cả khu đô thị. Cách làm này sẽ góp phần nâng cao ý thức tự hào của cư dân khu vực và



Nơi gắn bến xe thì nhà 5 tầng thì thành Nhà nghỉ Long Biên



Nơi phù hợp thì thành Trụ sở (KTT Thành Công)

nhắc nhở mọi người ý thức hơn trong việc xây dựng đô thị gìn giữ được các hình ảnh kỷ ức.

Hà Nội đang dồn sức duy trì tốc độ phát triển kinh tế theo hướng chất lượng, hiệu quả và bền vững; nâng cao tính năng động và khả năng thích ứng nhanh nhạy với kinh tế thị trường. Đó cũng chính là quá trình xác lập vị trí và vai trò cao hơn của kinh tế Thủ

đô trong tổng thể nền kinh tế cả nước với tầm nhìn mới, bắt nguồn từ những đòi hỏi sát thực về năng lực tư duy và quản lý đô thị.

Nhu cầu đòi hỏi chất lượng cuộc sống ở ngày một cao hơn là những yêu cầu bức bách tạo nên những mâu thuẫn trong phát triển kiểm soát phát triển đô thị bền vững. Cùng với phát triển kinh tế, các đô thị luôn phải đối mặt với những mâu thuẫn giữa bảo tồn với phát triển,

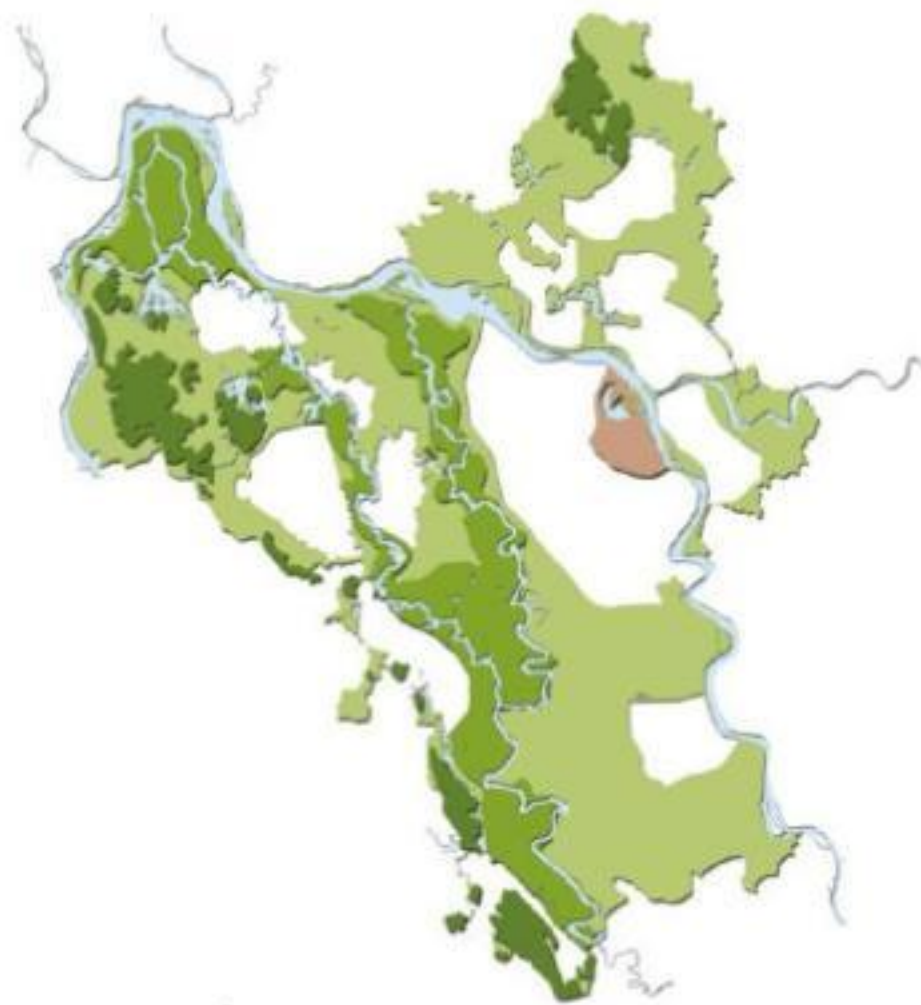
giữa truyền thống với hiện đại, giữa xây dựng các khu đô thị mới và cải tạo xây dựng các khu nhà ở cũ. Do vậy, việc đòi hỏi xây dựng quy hoạch và chiến lược phát triển đô thị bền vững đối với các đô thị có bề dày lịch sử văn hoá như đô thị Hà Nội phải vừa có tính nguyên tắc vừa có tính linh hoạt, để thích ứng và hài hoà với xu thế hòa nhập để gìn giữ được bản sắc đô thị.

Hà Nội sẽ chẳng thể đẹp hài hoà nếu không cân đối, hài hòa giữa phát triển đô thị mới và cải tạo chỉnh trang các khu nhà ở cũ. Mong muốn xây dựng một Thủ đô phát triển, an toàn, văn minh, thanh lịch - phát triển phải đồng bộ kinh tế, văn hoá và môi trường; đảm bảo phát triển nhanh, mạnh và bền vững. ■

“ VIỆC ĐÒI HỎI XÂY DỰNG QUY HOẠCH VÀ CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ BỀN VỮNG ĐỐI VỚI CÁC ĐÔ THỊ CÓ BỀ DÀY LỊCH SỬ VĂN HÓA NHƯ ĐÔ THỊ HÀ NỘI PHẢI VỪA CÓ TÍNH NGUYÊN TẮC VỪA CÓ TÍNH LINH HOẠT, ĐỂ THÍCH ỨNG VÀ HÀI HOÀ VỚI XU THẾ HÒA NHẬP ĐỂ GÌN GIỮ ĐƯỢC BẢN SẮC ĐÔ THỊ ”



Cảnh quan đẹp
Nhà 11 tầng thành Khách sạn (KTT Giảng Võ)



Phát triển bền vững

HỆ SINH THÁI sự cân bằng tự nhiên

trong quá trình đô thị hóa và phát triển thành phố Hà Nội

GS.TS. LÊ HỒNG KẾ

Vấn đề sinh thái và hệ sinh thái vừa là cốt lõi vừa là bản chất quan trọng nhất trong những khái niệm có liên quan đến bảo vệ môi trường và phát triển bền vững. Từ cuối thế kỷ thứ XIX, năm 1866, thuật ngữ "sinh thái học" đã được các nhà khoa học định nghĩa: "Hệ sinh thái là một cấu trúc không gian chức năng và thời gian mà trong đó bao gồm bất kỳ một cộng đồng nào của sự sống và môi trường của chúng". Và từ đó đến nay, trải qua gần 2 thế kỷ, khái niệm về sinh thái học và hệ sinh thái đã đi vào cuộc sống xã hội ngày càng đem lại nhiều hiệu quả tích cực trên mọi phương diện: kinh tế, xã hội, cân bằng các hệ sinh thái, bảo vệ môi trường và phát triển bền vững.

Cho đến nay, nhiều nước trên thế giới, sinh thái học đã được đưa vào chương trình giảng dạy như là một môn học cơ sở ở bậc tiểu học. Tại Australia, các thành phố lớn như thủ đô Canberra, thành phố Sydney, thành phố Melbourne, thành phố Brisbane... đều có nhiều công trình khai thác như các công viên sinh thái tự nhiên, khu công viên động vật hoang dã được xây dựng và khai thác từ những năm 50 của thế kỷ trước. Hiệu quả đem lại cho sự phát triển kinh tế xã hội nói chung, cân bằng các hệ sinh thái và bảo vệ môi trường nói riêng và phát triển ngành du lịch thật hết sức to lớn cho mọi thời đại. Tại Anh, khi có đạo luật về bảo tồn các hệ sinh thái, đã có trên 14 công viên sinh thái quốc gia nhằm bảo tồn các vùng sinh thái nông thôn cho người dân được khai thác sử dụng nhiều hơn, nhưng vẫn đem lại hiệu quả kinh tế và bảo tồn các hệ sinh thái nông thôn tốt hơn, bền vững hơn. Những ý tưởng chủ yếu của các công viên này là làm cho "...các vành đai xanh trở nên xanh hơn, đẹp hơn bằng cách cải tạo

và xây dựng mới nhiều công viên sinh thái nông thôn, và nông dân cần được khuyến khích nhượng lại đất có các loài chim hoang dã và động vật có vú".

Tại Hà Lan, theo đạo luật về bảo tồn thiên nhiên có các loại hình công viên sinh thái sau đây: các loài chim hoang dã, các khu bảo tồn thiên nhiên, sinh thái các khu đất ngập nước... Đặc biệt, Hà Lan dự kiến có loại hình rất mới là "Quốc gia sinh thái mạng", tức là việc thống nhất các khu vực thiên nhiên liên quan đến một số quốc gia lân cận như Đức, Bỉ. Theo đó, vườn "Quốc gia sinh thái mạng" sẽ có diện tích rộng đến 728.500 ha vào năm 2018 và trên 6 triệu hecta, trong đó có Biển Wadden và IJsselmeer. Ngoài ra, Hà Lan còn có 20 công viên sinh thái quốc gia, như các danh lam thắng cảnh đặc trưng, từ cồn, bãi triều và thung lũng cho đến sông, suối, rừng... Các công viên sinh thái quốc gia ở Hà Lan được xem như là một ngành kinh tế du lịch mũi nhọn, đóng góp to lớn trong tổng GDP của quốc gia.

Tại Nhật Bản, có thể nói là một quốc gia có rất nhiều loại hình bảo tồn và phát huy giá trị về các khu sinh thái tự nhiên và sinh thái xã hội hết sức hấp dẫn. Những loại hình này tại Nhật Bản, có thể nói rất điển hình trên toàn thế giới. Tại thủ đô Tokyo, đô thị cổ Kyoto hay các thành phố Kobe, Toyo, Fukushima... đâu đâu cũng có rất nhiều các khu công viên sinh thái tự nhiên và sinh thái xã hội, lịch sử, kiến trúc hiện đại và kiến trúc cổ, kết hợp với quá trình hình thành, xây dựng và phát triển của Nhật Bản. Các cảnh quan thiên nhiên như sông, suối, hồ, thác, ghềnh, cây xanh, các loại hoa theo mùa..., các chất liệu gắn gũi với thiên nhiên như sỏi, cát, đá cuội, gỗ, nứa, tre, mây... đều được khai thác tối

đa trong các công trình du lịch tại các khu sinh thái. Đây quả là một nguồn lợi về kinh tế, sinh thái và môi trường không hề thua kém các ngành công nghiệp hiện đại, đóng góp to lớn cho nền kinh tế Nhật Bản từ rất lâu đời.

Tại Trung Quốc, công viên sinh thái Thiên Tân là một trong những công trình sinh thái khả thành công. Ra đời cách đây không quá lâu, nhưng đó là một dự án thành công nhất trong lịch sử về đầu tư của Trung Quốc. Bộ trưởng cấp cao Singapore Goh-Chok-Tong đã đánh giá "Toàn bộ ý tưởng của nó sẽ được nhân rộng. Mô hình có thể được xem như là một giải pháp trong quá trình đô thị hoá tại các thành phố khác của Trung Quốc". Và rằng, "Chính phủ Singapore sẽ xem xét để xây dựng và phát triển một số dự án sinh thái như Thiên Tân". Trung Quốc còn có khu sinh thái "Lạc Mãn Địa" ở Quế Lâm, là một tuyệt tác vào bậc nhất về bảo tồn các khu rừng thiên nhiên nguyên thủy, các hồ nước rộng lớn, các đồi núi nhấp nhô lượn sóng... Những không gian ấy, đã thu hút hàng triệu lượt khách du lịch trong năm, đóng góp không nhỏ về kinh tế cho địa phương và cả nước.

ở nước ta, công viên sinh thái đã xuất hiện tại nhiều nơi, nhất là trong vài năm gần đây. Đảo Phú Quốc, tỉnh Kiên Giang, là đảo có diện tích 562 km², lớn nhất nước ta, nằm trong vịnh Thái Lan. Trên đảo có nhiều hệ sinh thái tự nhiên đa dạng, phong phú như Rừng ngập mặn (120 ha), rừng Tràm (3000 ha), 470 loài thực vật bậc cao... Phú Quốc còn có hệ sinh thái nông nghiệp có diện tích gần 7000 ha với nhiều loại cây canh tác đa dạng... là một tài nguyên sinh thái tự nhiên đặc biệt, rất hấp dẫn, cho công cuộc phát triển theo

hướng sinh thái hiệu quả nhất. Nha Trang có diện tích khoảng 251 km², phía Đông là địa hình tích tụ với độ cao dưới 10 mét. Nét nổi bật của thành phố Nha Trang là dòng sông Cái đổ ra biển ở Cửa Lớn, tạo nên nhiều cảnh quan mang tính sinh thái tự nhiên, sông nước, biển, bờ biển, núi, rừng và con người bản địa rất đặc thù. Với đặc thù mang tính sinh thái đa dạng đó, Nha Trang đã hình thành nhiều dự án độc đáo mà cơ sở của chúng là xuất phát từ các hệ sinh thái biển, bờ biển, đảo, đồi núi, rừng ngập mặn, hang động... thu hút khách du lịch vào loại lớn nhất ở nước ta. Đà Lạt là một thành phố nổi tiếng về du lịch sớm nhất so với cả nước. Công trình du lịch mang tính sinh thái mới nhất tại Đà Lạt là Hồ Tuyền Lâm, là một trong 7 công trình cấp quốc gia đạt yêu cầu về sinh thái, nghỉ dưỡng và hội thảo. Đó là khu du lịch hội đủ các yếu tố sinh thái tự nhiên tuyệt vời như rừng già, hồ nước và thác nước. Tại thành phố Đà Nẵng, Khu du lịch sinh thái Bà Nà Hill, nằm ở độ cao 1.487 mét so với mặt biển, khí hậu quanh năm mát mẻ ở 18°C..., có thể là một trong những dự án thành công mà trước hết là nhờ ý tưởng khoa học mang tính sinh thái của nó: những ngọn núi cao, những cánh rừng già đầy ắp các chủng loại thực vật, động vật hoang dã, các loài chim, những con suối to nhỏ... Khai thác những cảnh quan thiên nhiên sinh động đó cùng với các con đường cong uốn lượn, những đoàn cáp treo nối đuôi nhau lên xuống... thật sự đã tạo nên một loại hình sinh thái vừa tự nhiên, vừa nhân tạo khả thành công, đã và đang đem lại nguồn lợi kinh tế, phát triển du lịch to lớn, cân bằng các hệ sinh thái, bảo vệ môi trường và phát triển bền vững cho thành phố Đà Nẵng. Tại Hải Phòng, Quảng Ninh có rất nhiều những công trình mang tính sinh thái rất





Đầm sen Hồ Tây - Ảnh:Internet

đặc sắc, thu hút khách du lịch và đã đóng góp to lớn cho việc phát triển kinh tế địa phương và cả nước.

Tuy nhiên, có thể nhận thấy rằng, có khá nhiều trong số nêu trên ở nước ta, không được xây dựng trên cơ sở khoa học của ý tưởng sinh thái đích thực. Không thể cho rằng "cứ có nhiều công trình cao tầng hoành tráng, tiện nghi đầy đủ, sang trọng, mật độ xây dựng như các khu nhà ở... lại cho là "khu sinh thái". Nguyên nhân chủ yếu là do các nhà đầu tư chỉ quan tâm đến việc khai thác sự hấp dẫn của loại hình sinh thái (không đúng nghĩa) để thu hút khách du lịch, đem lại lợi nhuận là chủ yếu mà không thực sự có ý nghĩa khoa học về sinh thái.

Thành phố Hà Nội, với tiềm năng của mình, đã có một nguồn tài nguyên sinh thái hết sức to lớn. Theo đó, có thể nhận biết các hệ sinh thái sau đây:

a. Hệ đô thị sinh thái nằm trong hành lang xanh như: Tây Đằng, Phúc Thọ, Quốc Oai, Chúc Sơn, Kim Bài, Văn Đình, Thượng Tin, Minh Phú, Xuân Thu... và các khu phố cổ, phố cũ... một hệ sinh thái đô thị vừa xã hội học, vừa vật thể nhưng chưa được nghiên cứu. Tuy nhiên, điều quan trọng là, việc hình thành, quy hoạch, xây dựng và

phát triển các đô thị cũ, đô thị cổ và đô thị mới này đúng với ý nghĩa của các đô thị sinh thái và phù hợp với ý nghĩa của sinh thái đô thị. Đó là các mô hình quy hoạch không gian xanh, mặt nước, cảnh quan dọc hai bên bờ sông Hồng (khoảng 40 km về hạ và thượng lưu kết từ cầu Long Biên); không gian xanh, mặt nước, cảnh quan tại các hành lang dọc các sông Đà, sông Tích, sông Đuống, sông Cà Lồ, sông Thiếp, sông Nhuệ và sông Đáy; cải tạo hệ thống sông, hồ nước trong nội thành thành phố Hà Nội cũ, các khu vực bảo tồn các giá trị lịch sử, văn hoá, kiến trúc cổ, cũ... của thành phố Hà Nội. Đồng thời nghiên cứu sự tác động của con người - tích cực và tiêu cực - vào không gian các hệ sinh thái "xanh" nêu trên.

b. Hệ sinh thái sông nước tự nhiên: ven các sông: Hồng, Nhuệ, Đà, Tích, Đuống, Cà Lồ, Thiếp... và hồ. Đây là một loại hình sinh thái không những rất đa dạng, phong phú, hấp dẫn và thơ mộng, mà còn hình thành một chế độ cải thiện điều kiện vi khí hậu rất hiệu quả cho thành phố Hà Nội nói riêng và cả Vùng đồng bằng sông Hồng nói chung. Đây là một loại hình sinh thái sông ngòi quý giá mà hầu hết các thủ đô tại các nước phát triển như Paris (Pháp), Roma (Italia), Berlin (CHLB Đức), Canberra (Australia)... đều quan tâm khai thác rất hiệu quả.

c. Hệ sinh thái nông nghiệp, nông thôn, nông dân: Với 16 huyện, 3.766.700 người, chiếm 59,30% dân số Hà Nội. Theo dự kiến, đến năm 2020 sẽ giảm dần, còn khoảng trên 3.094.000 người, chiếm 41,30% vào năm 2020 và 3.081.000 người, chiếm 31,38% vào năm 2030. Như vậy, theo định hướng này, nông thôn khu vực Hà Nội mở rộng sẽ hình thành các hệ sinh thái như hệ sinh thái đồng ruộng, hệ sinh thái các điểm dân cư nông thôn, nông lâm trường, hệ sinh thái các làng nghề truyền thống, rau xanh, cây cảnh. Như những hệ sinh thái khác, hệ sinh thái nông thôn mang tính đặc thù hơn: vừa mang tính sinh thái tự nhiên, lại vừa mang tính sinh thái nhân tạo. Sinh thái tự nhiên bao gồm các loại đối tượng như đồng ruộng, mặt nước, thảm thực vật nông nghiệp như lúa, ngô, khoai sắn... vừa mang tính nhân tạo như những tác động của con người trên đồng ruộng, trong làng xóm, các mối quan hệ họ hàng, nghề nghiệp...

d. Hệ sinh thái Rừng, đồi, núi: Đó là các dãy núi, ngọn đồi, cảnh rừng... nằm trong số 70% diện tích nông nghiệp, với tư cách là hệ sinh thái tự nhiên. Những hệ sinh thái tự nhiên này không hững tạo nên những cảnh quan thiên nhiên vừa đẹp vừa hấp dẫn trong thành phố, cải thiện điều kiện vi khí hậu rất hiệu quả cho một

thành phố có quy mô lớn mà còn góp phần làm sinh động gấp nhiều lần cho một thủ đô văn minh hiện đại lại có lịch sử hàng nghìn năm văn hiến.

Các không gian đặc thù này là những không gian mà thiên nhiên ban tặng cho thành phố Hà Nội, như một ưu đãi đặc biệt, cần có sự bảo tồn và khai thác phục vụ con người một cách bài bản, hợp lý.

e. Hệ sinh thái các quần cư người dân tộc: Hầu hết đồng bào các dân tộc ít người hiện có điều kiện sinh hoạt và cuộc sống còn nhiều khó khăn, phong tục tập quán phức tạp, trình độ văn hóa thấp. Đây chính là mô hình của một hệ sinh thái xã hội đặc thù cần được nghiên cứu giữ gìn, bảo tồn những nét tinh hoa, độc đáo, đồng thời cải tiến và khắc phục những tập tục lạc hậu để cùng phát triển hài hòa trong cộng đồng dân cư các dân tộc ít người tại thủ đô Hà Nội. Tại Australia, nhiều dân tộc ít người vẫn tồn tại mang tính bản sắc rất cao giữa lòng thủ đô Canberra xinh đẹp và hiện đại.

g. Hệ sinh thái xã hội học liên quan khác: Đó là các hệ sinh thái phi vật thể khác như phong tục, tập quán, các hội hè, đình đám, tâm linh... cần được bảo tồn, khai thác và phát huy trong quá trình phát triển của thủ đô Hà Nội. Chính những yếu tố mang tính xã hội học rất cao này là linh hồn cho một dân tộc, một địa phương cần được nghiên cứu giữ gìn và phát huy trong suốt

quá trình phát triển. Mặt khác, nó còn là cơ sở và sự minh chứng cho sự khác biệt giữa dân tộc này với dân tộc khác, giữa địa phương này với địa phương khác...

Mô hình cung cấp cơ sở hạ tầng kỹ thuật thiết yếu cho các loại mô hình sinh thái nêu trên nhất thiết phải phù hợp và đảm bảo sự cân bằng cần thiết cho các loại hình sinh thái. Không thể đưa các thiết bị hiện đại chưa được "sinh thái hoá" vào các đơn vị sinh thái nêu trên. Cần nghiên cứu và khai thác các dạng tài nguyên thiên nhiên hoang dã như nước suối, sông; không gian xanh thiên nhiên, năng lượng mặt trời, năng lượng gió. Cần bám sát và khai thác địa hình tối đa trong việc san nền, tạo nên các không gian ở, làng xóm, không gian công cộng...

Hiện nay, có không ít các khu đô thị mới được các nhà doanh nghiệp lớn đã và đang được xây dựng cho là "**Khu đô thị Sinh thái**" tại các thành phố lớn như Hà Nội, TP Hồ Chí Minh... Phải nói rằng, tính chất sinh thái học và đô thị sinh thái không phải thế. Trên thế giới tại các nước phát triển như Mỹ, Australia, Nhật... thậm chí ở vài nước đang phát triển gần ta như Malaysia, Indonesia,... họ quý biết bao những khu sinh thái đúng ý nghĩa khoa học về sinh thái, trong đó cây xanh mặt nước phải rộng lớn, công trình kiến trúc thấp tầng là chủ yếu, màu sắc hài hoà với thiên nhiên, mạng lưới giao thông bám sát địa hình, mạng lưới cung cấp

năng lượng, nước sạch, các thiết bị hiện đại vẫn đầy đủ trong môi công trình cũng được khai thác theo cách tiếp cận của hệ sinh thái. Việc xây các khu đô thị mới khổng lồ, đồ sộ... hầu như đã lùi về quá khứ. Có thể nói, họ coi đó là "sai lầm" của một thời, không được phép lặp lại. Thiết nghĩ, ở nước ta, nhất là các thành phố lớn nên xem xét lại thực tế này.

Nghiên cứu cơ chế huy động nguồn lực của cộng đồng đóng góp, tham gia và thực hiện xây dựng, quản lý và phát triển các khu sinh thái thành phố Hà Nội là một việc rất cần được quan tâm thoả đáng. Cộng đồng vừa là một đối tượng thụ hưởng kết quả nghiên cứu, vừa là người đóng góp tích cực và hiệu quả cho sự thành công trong ý tưởng quy hoạch và xây dựng các khu sinh thái.

Tóm lại, việc tiếp cận với khoa học sinh thái và hệ sinh thái đã khó, việc thực hiện theo đúng với ý nghĩa khoa học của nó trong việc phát hiện, quy hoạch, đầu tư xây dựng các khu sinh thái tại đô thị nói chung và thành phố Hà Nội nói riêng càng khó hơn bội phần. Vì thế, hơn bao giờ hết cần được thực hiện đúng với ý nghĩa khoa học của hệ sinh thái, nhằm đem lại lợi ích lâu dài và bền vững cho việc duy trì các hệ sinh thái trước khi quá muộn. Chỉ có như thế mới có thể đóng góp to lớn cho đất nước nói chung, khu vực đô thị và thành phố Hà Nội, một tài nguyên về các đô thị sinh thái vô giá. ■



Công viên Thống Nhất - Ảnh:Internet



Dự án Ecoparc Gia Lâm - Hà Nội

VẤN ĐỀ ĐÔ THỊ SINH THÁI TRONG PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ Ở VIỆT NAM

PGS. TS. LƯU ĐỨC HẢI

Phó Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển đô thị Việt Nam

Khái niệm về đô thị sinh thái

"Eco" viết tắt của từ sinh thái trong cụm từ đô thị sinh thái "Ecocity", vốn được chếch từ "Oikos" của tiếng Hy Lạp cổ nghĩa là "gia đình" ("hộ gia đình") trong đó mọi người cùng làm việc để tạo ra một đơn vị chức năng nào đó. Tương tự như vậy, các đô thị sinh thái "ecocities" muốn nhấn mạnh mối quan hệ lành mạnh giữa các phần của thành phố với chức năng của chúng hơn là đơn thuần nói đến hàng loạt các chỉ số đo độ xanh, sạch đẹp của đô thị. Đối với đô thị sinh thái, "gắn gũi" là điều có ý nghĩa quyết định. Nếu như có một chỉ số đơn lẻ để xác định đô thị sinh thái, đó chính là khả năng dân cư có thể và ưa thích việc tiếp cận hầu hết dịch vụ cơ bản bằng cách đi bộ, đi xe đạp và vận chuyển bằng các phương tiện giao thông công cộng.

Thực hiện tốt vấn đề mật độ là điều mà nhiều các chính quyền thành phố đã và đang làm khi áp dụng các nguyên tắc của đô thị sinh thái vào trong các quy hoạch thành phố của mình. Trong khi rất nhiều quy hoạch đô thị rập theo khuôn cũ với những thành phố xám xịt, bê tông hoá cao. Chúng ta bắt đầu có thể hệ các nhà kiến trúc quy hoạch mới với những tác phẩm quy hoạch chứng minh cuộc sống đô thị vẫn rất khỏe mạnh và đầy đủ những hấp dẫn khi các dịch vụ cơ bản và những nhu cầu về văn hoá được đáp ứng ở khoảng cách đi bộ hoặc đạp xe.

Lịch sử ra đời của đô thị sinh thái

Ý tưởng về đô thị sinh thái có nguồn gốc từ những năm 80 của thế kỷ XX và đã được công bố công khai lần đầu tiên bởi các học giả Đức, nó liên quan trực tiếp

đến các cuộc tranh cãi về trách nhiệm đối với hệ sinh thái vốn đã được đưa ra từ những năm 60. Các khái niệm đô thị sinh thái đầu tiên được tập trung vào sự trao đổi về những hoạt động diễn ra trong đô thị (vòng tròn năng lượng, nước, chất thải, khí thải...)

Trong vài năm qua, phong trào xây dựng các đô thị sinh thái, thành phố trong sự cân bằng với thiên nhiên đã phát triển trên toàn thế giới. Khai sinh ra phong trào Ecocity là Richard Register, một chuyên gia thiết kế đô thị được quốc tế công nhận. Ông đã thành lập Khoa Đô thị sinh thái ở Berkeley (Mỹ) vào năm 1975, và đã cố gắng tổ chức một số hội nghị địa phương để biến đổi Berkeley để thành một Ecocity. Nhóm Sinh thái học đô thị sau này được chuyển thành Ecocity Builders, một tổ chức phi chính phủ gắn trách

nhiệm môi trường với phát triển đô thị thông qua giáo dục cộng đồng và tư vấn với các chính phủ và các nhà quy hoạch. Phương châm của nhóm là "để xây dựng lại nền văn minh của chúng ta trong sự cân bằng với thiên nhiên".

Năm 1990, Những gì do Register và The Ecocity Builders khởi xướng đã trở thành một thành phần quan trọng của phong trào Ecocity; Hội nghị Ecocity quốc tế, đã được tổ chức hai năm một lần sau đó, trên năm châu lục khác nhau. Tháng 8 năm 2002, hội nghị được tổ chức tại Thẩm Quyển, một đô thị vườn của Trung Quốc. Kể từ năm 1990, hội nghị đã trở thành một trong những diễn đàn quan trọng nhất về phát triển bền vững. Các nguyên tắc của phong trào Ecocity khá đơn giản: mọi người có thể sống, làm việc, mua sắm tại các cửa hàng, vui chơi trong một khoảng cách gần và giao thông là thứ mà người dân cần sử dụng khi họ đang ở chỗ mà họ không muốn ở. Lựa chọn giao thông đầu tiên trong ecocity phải là đi bộ, xe đạp là thứ hai, thứ ba là phương tiện giao thông công cộng, và cuối cùng mới đến các xe ô tô.

Các tiêu chí đánh giá đô thị sinh thái trên thế giới

Theo nghiên cứu của Mercer - Công ty tư vấn nguồn nhân lực và dịch vụ tài chính Mercer có trụ sở tại New York, Mỹ đã công bố bảng xếp hạng các thành phố sinh thái của thế giới năm 2010. Bảng xếp hạng được đánh giá dựa trên các yếu tố như nguồn nước sạch, nước uống, nước thải, rác thải, ô nhiễm không khí và tắc nghẽn giao thông.

Theo khảo sát của Mercer, Calgary là một trong hai thành phố của Canada lọt vào top 10, với Ottawa xếp vị trí số 3. Ngoài Canada, Mỹ là nước còn lại duy nhất có 2 thành phố lọt vào top 10, gồm Honolulu xếp vị trí thứ 2 và Minneapolis giành vị trí số 6. Mười thành phố sinh thái của thế giới là: 1. Calgary, Canada; 2. Honolulu, Hawaii, Mỹ; 3. Ottawa, thủ đô Canada; 4. Helsinki thủ đô Phần Lan; 5. Wellington, thủ đô New Zealand; 6. Minneapolis, Minnesota; 7. Adelaide, Australia; 8. Copenhagen, thủ đô Đan Mạch; 9. Kobe, Honshu, Nhật Bản; và 10. Oslo, thủ đô Na Uy.

Tiêu chuẩn quốc tế về đô thị sinh thái (International Ecocity Standard - IES) được tập hợp từ nhóm các nhà xây dựng đô thị sinh thái (Ecocity Builders), tập hợp các thành viên của các tổ chức khắp nơi trên thế giới. IES đánh giá hiện trạng và quá trình phát triển mới của các đô thị trong việc hướng tới để trở thành đô thị sinh thái. IES đánh giá mức độ đạt được trên các quy mô khác nhau từ các khu vực



Thành phố sinh thái Ottawa, thủ đô của Canada



Thành phố sinh thái Helsinki, thủ đô của Phần Lan

nhỏ đến toàn bộ vùng, dựa trên nguyên tắc của các hệ thống và các thiết kế sức khỏe sinh thái.

Các tiêu chí xem xét đánh giá đô thị sinh thái, theo IES, bao gồm các nhóm

- Cơ cấu đô thị: về sử dụng đất và kiến trúc đô thị;
- Giao thông đô thị với thứ tự ưu tiên: giao thông đi bộ, xe đạp, thang vận (elevators, escalators), giao thông công cộng bằng xe điện hoặc tàu điện ngầm, giao thông công cộng bằng xe bus, rồi mới đến xe ô tô con;
- Năng lượng: sử dụng năng lượng có thể tái tạo như gió, mặt trời..., hạn chế sử dụng tài nguyên không tái tạo được, dùng các giải pháp bảo tồn năng lượng;
- Xã hội: đáp ứng tốt nhất các yêu cầu về kiến trúc và thiết kế chỗ ở và sinh hoạt

cho người dân, đảm bảo về giáo dục và việc làm...;

- Nông nghiệp;
- Quy hoạch các khu vực đặc thù và các công cụ quản lý;
- Chính sách và thể chế quản lý;
- Kinh tế...

Dự án đô thị sinh thái do Liên minh Châu Âu (EU) thực hiện trong 3 năm bắt đầu từ 2/2002, bao gồm 30 tổ chức từ 9 nước thuộc EU, đại diện các trường đại học, tư vấn chính phủ và đại diện cộng đồng. Theo dự án này, nguyên tắc của thành phố sinh thái nhìn chung cũng phù hợp với tiêu chuẩn quốc tế về đô thị sinh thái (IES) nêu trên.

Tiêu chí đô thị sinh thái ở Việt Nam

Ở Việt Nam, trong hệ thống văn bản pháp luật hiện nay chưa quy định khái niệm về



Thành phố sinh thái Ottawa, thủ đô của Canada



Thành phố sinh thái Helsinki, thủ đô của Phần Lan

đô thị sinh thái cũng như các tiêu chí cụ thể khi xem xét đánh giá đô thị có phải là đô thị sinh thái hay không. Tuy nhiên, theo nhận định của các nhà nghiên cứu về đô thị sinh thái, các tiêu chí quy hoạch đô thị sinh thái có thể được khái quát trên các phương diện sau: kiến trúc công trình, sự đa dạng sinh học, giao thông, công nghiệp và kinh tế đô thị:

- Về kiến trúc, các công trình trong đô thị sinh thái phải đảm bảo khai thác tối đa các nguồn mặt trời, gió và nước mưa để cung cấp năng lượng và đáp ứng nhu cầu nước của người sử dụng. Thông thường là nhà cao tầng để dành mặt đất cho không gian xanh.

- Sự đa dạng sinh học của đô thị phải được đảm bảo với các hành lang cư trú tự nhiên, nuôi dưỡng sự đa dạng sinh học và đem lại sự tiếp cận với thiên nhiên để nghỉ ngơi giải trí.

- Giao thông và vận tải cần hạn chế bằng cách cung cấp lương thực và hàng hóa chủ yếu nằm trong phạm vi đô thị hoặc các vùng lân cận. Phần lớn dân cư đô thị sẽ sống và làm việc trong phạm vi bán kính đi bộ hoặc xe đạp để giảm thiểu nhu cầu di chuyển cơ giới. Sử dụng các phương tiện giao thông công cộng nổi lên các

trung tâm để phục vụ nhu cầu di chuyển xa hơn của người dân. Chia sẻ ô tô con địa phương cho phép mọi người chỉ sử dụng khi cần thiết.

- Công nghiệp của đô thị sinh thái sẽ sản xuất ra các sản phẩm hàng hóa có thể tái sử dụng, tái sản xuất và tái sinh. Các quy trình công nghiệp bao gồm cả việc tái sử dụng các sản phẩm phụ và giảm thiểu sự vận chuyển hàng hóa.

- Kinh tế đô thị sinh thái là một nền kinh tế tập trung sức lao động thay vì tập trung sử dụng nguyên liệu, năng lượng và nước, nhằm duy trì việc làm thường xuyên và giảm thiểu nguyên liệu sử dụng.

Có 4 nguyên tắc chính để tạo dựng những thành phố sinh thái: (1) Xâm phạm ít nhất đến môi trường tự nhiên; (2) Đa dạng hóa nhiều nhất việc sử dụng đất, chức năng đô thị và các hoạt động khác của con người; (3) Trong điều kiện có thể, cố giữ cho hệ thống đô thị được khép kín và tự cân bằng; (4) Giữ cho sự phát triển dân số đô thị và tiềm năng của môi trường được cân bằng một cách tối ưu (GS.TS. Lê Huy Bá).

Ngày 05/01/2006 Chính phủ ban hành Nghị định số 02/2006/NĐ-CP quy định về Quy chế khu đô thị mới, theo đó "Dự án

khu đô thị mới" là dự án đầu tư xây dựng một khu đô thị đồng bộ có hệ thống các công trình hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội, khu dân cư và các công trình dịch vụ khác, được phát triển nối tiếp đô thị hiện có hoặc hình thành khu đô thị tách biệt, có ranh giới và chức năng được xác định phù hợp với quy hoạch xây dựng đô thị đã được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt. Đây là văn bản pháp quy đầu tiên của Việt Nam về khu đô thị mới. Tuy nhiên trong Nghị định 02/2006/NĐ-CP chưa quy định thế nào là khu đô thị mới sinh thái.

Ngày 07/05/2009 Chính phủ ban hành Nghị định số 42/2009/NĐ-CP về Phân loại đô thị. Trong Nghị định về phân loại đô thị chưa quy định thế nào là đô thị sinh thái. Cũng trong năm 2009 Quốc hội đã thông qua Luật Quy hoạch đô thị, song cả Luật Quy hoạch đô thị cũng chưa đề cập đến đô thị sinh thái.

Trong khi đó thực tiễn vận hành của đô thị, các nhà đầu tư vẫn xây dựng quy hoạch và các dự án khu đô thị mới sinh thái, các đô thị mới sinh thái. Các đồ án, dự án đó đang dần dần đi vào cuộc sống, vẫn được chính quyền đô thị và người dân từng bước chấp thuận. ■

Tìm kiếm sự hài hòa

PHAN TRẦN KIỀU TRANG
(biên dịch)

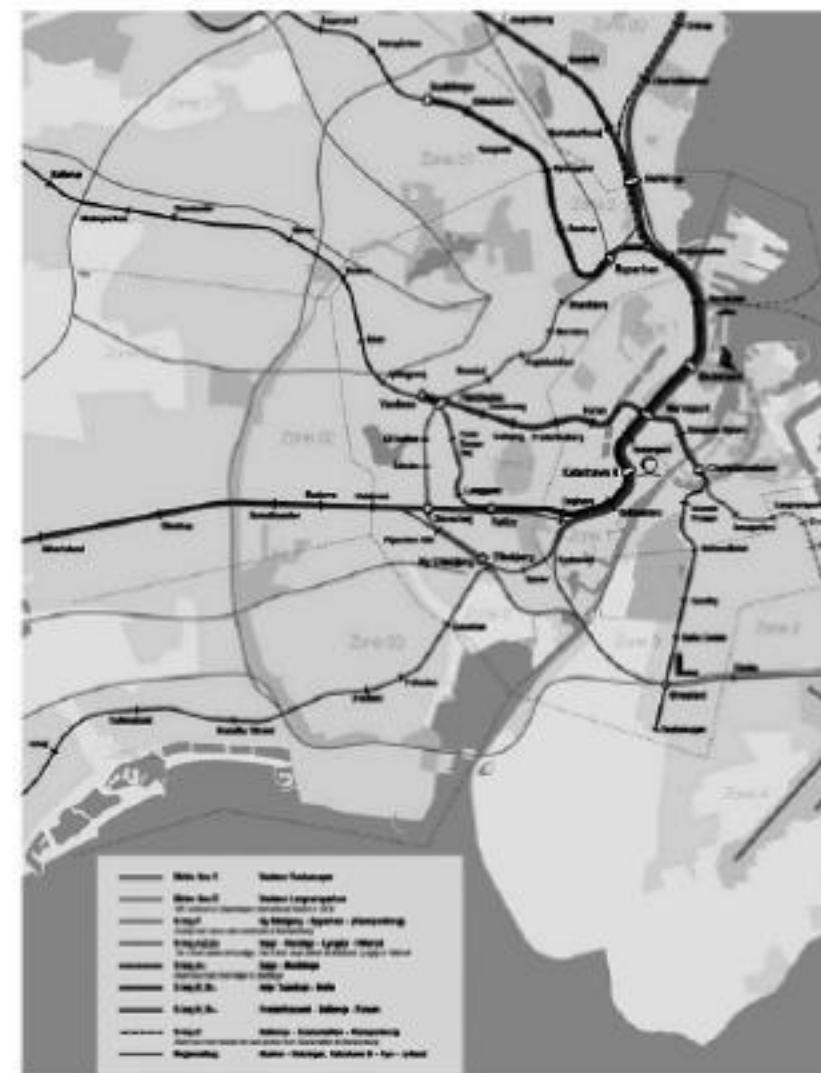


Vấn nạn giao thông đô thị tại Việt Nam có lẽ không chỉ bắt nguồn từ một hệ thống hạ tầng yếu kém, vai trò mờ nhạt của phương tiện giao thông công cộng (GTCC) mà quan trọng hơn là sự thiếu vắng mối liên hệ giữa quy hoạch sử dụng đất và quy hoạch giao thông. Đây cũng chính là trọng tâm nghiên cứu của Giáo sư Robert Cervero, Bộ môn Quy hoạch Thành phố & Vùng thuộc trường Thiết kế Môi trường của Đại học California – Berkeley. Là học giả hàng đầu Hoa Kỳ về quy hoạch, ông định nghĩa sự phát triển-thông-mình (*Smartgrowth*) là sự tích hợp giữa giao thông và quy hoạch sử dụng đất. Cuốn sách *The Transit Metropolis: an Global Inquiry* (Thành phố lớn (thành công về) GTCC: Một truy vấn toàn cầu) của ông xuất bản năm 1998 là một nỗ lực đầy tham vọng nhằm rút ra những bài học khắp bốn châu lục về chính sách giao thông. Không có một công thức duy nhất để một đô thị trở thành “thành phố (của) GTCC” (*transit metropolis*) nhưng kinh nghiệm

thành công được tìm thấy phổ biến ở một sự phù hợp giữa mạng lưới giao thông và hình thức đô thị (urban form: mật độ, tính thân thiện của môi trường đi bộ,...) và chỉ ít một sự ưu tiên về không gian cho GTCC thay vì phương tiện cá nhân. Các nghiên cứu tình huống trong cuốn sách giàu tính liên-học-thuật (*interdisciplinary*) và giải thích tác động của chính trị, công nghệ và địa lý tại mỗi thành phố, có khi được quy hoạch hoàn chỉnh hoặc có khi lại phát triển hoàn toàn không kiểm soát, tới sự thành công hay thất bại của hệ thống GTCC tại đó. Bằng cách giới thiệu những giải pháp và lựa chọn khác nhau nhằm đi đến một mô hình “thành phố (của) GTCC”, cuốn sách *The Transit Metropolis: an Global Inquiry* mang đến hy vọng cho các nhà chuyên môn và bạn đọc tại những nơi mà GTCC ít hy vọng thành công nhất. Xin giới thiệu với các bạn bài lược dịch Chương 1: “GTCC và các thành phố lớn – tìm kiếm sự hài hòa” của tác phẩm quan trọng này do KTS Phan Trần Kiều Trang thực hiện.



Hình 1: Sự phát triển đô thị dân trí và “nhảy cóc” thay vì cuốn chiếu như ở các quận mới của thành phố Hồ Chí Minh gây khó khăn cho việc quy hoạch giao thông.



Hình 2: Từ năm 1947, chiến lược phát triển đô thị mới theo mô hình “5 ngón tay” dọc theo các tuyến đường sắt để giải quyết bài toán giao thông của Copenhagen đã trở thành mẫu mực cho thế giới.

Hình 3: Khu vực ga tàu điện Del Mar ở Pasadena, ngoại ô Los Angeles được thiết kế theo mô hình Phát-triển-hỗ-trợ-GTCC kết hợp với những nguyên lý của Trào lưu Đô thị Mới nhằm tạo ra một khu phức hợp mật độ cao và sôi động ngay tại và xung quanh nhà ga.



Hệ thống GTCC đang nỗ lực để cạnh tranh với phương tiện giao thông cá nhân trên toàn thế giới. Ở khắp Bắc Mỹ, châu Âu và hầu hết các quốc gia đang phát triển, phương tiện giao thông cá nhân tiếp tục gia tăng thị phần và tạo thêm sức ép cạnh tranh lên GTCC. Tại Mỹ, GTCC chỉ chiếm 1,8% thị trường vận chuyển năm 1995, so với năm 1977 là 2,4% và năm 1983 là 2,2%. Mặc cho hàng chục tỉ USD đầu tư vào xây dựng hệ thống đường sắt mới và chi phí vận hành được trợ giá đến 75%, hoạt động kinh doanh của GTCC vẫn không mấy khởi sắc.

Sự suy giảm vai trò của GTCC là một hồi chuông cảnh báo cho các nước Châu Âu trước viễn cảnh những thành phố lớn trở nên quá phụ thuộc vào phương tiện giao thông cá nhân. Sau năm 1980, thị phần GTCC đã giảm mạnh ở Italy, Ba Lan, Hungary và Đông Đức cũ; tình trạng này cũng diễn ra tương tự tại Buenos Aires (Argentina), Bangkok (Thailand) và Manila (Philippines). Nguyên nhân của sự suy giảm bắt nguồn từ rất nhiều yếu tố, việc tăng thu nhập, giảm giá thành phương tiện và chi phí đầu đổ dẫn đến tăng khả năng sở hữu ô tô và giảm nhu cầu sử dụng GTCC. Đời

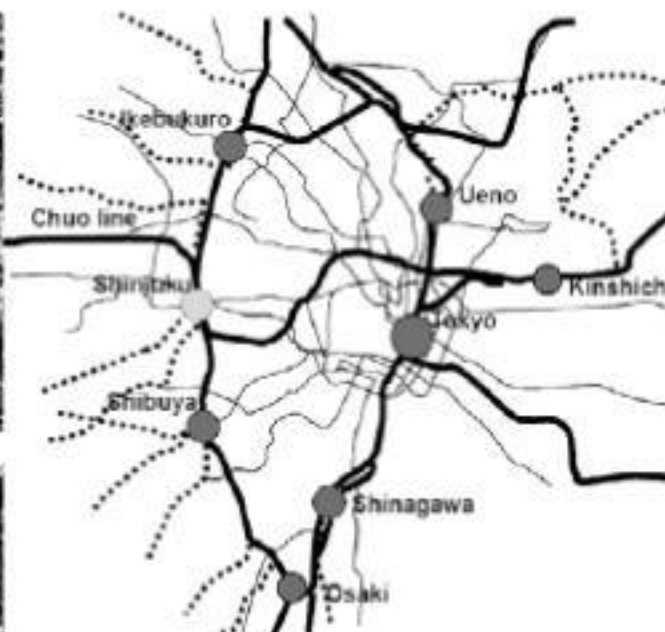
sống nâng cao và giá phương tiện thấp cũng làm người dân rời bỏ thành phố để chuyển đến sống ở các vùng phụ cận. Chính việc phát triển dân cư dân trí đã gây ra nhiều khó khăn cho GTCC khi vị trí điểm đến và đi không tập trung mà tràn lan trên khắp bản đồ (Hình 1). Tuy nhiên, không phải ở bất cứ nơi nào vấn đề ngoại ô hóa cũng gây nên tác động xấu. Một số vùng và thành phố đã có chính sách khuyến khích và thích ứng hiệu quả với xu hướng này. Đáng chú ý, chúng tìm ra được giải pháp cân bằng giữa GTCC và cảnh quan đô thị. Điển hình là Singapore và Copenhagen, hai thành phố này đã thay đổi mô hình đô thị để phù hợp với hình thức GTCC (chủ yếu là đường sắt) vì nguyên nhân khan hiếm đất đai, bảo tồn các không gian mở bên cạnh việc khuyến khích phát triển đô thị và giao thông bền vững. Các cao ốc văn phòng, nhà ở và cửa hàng tập trung quanh khu vực nhà ga, tạo thành những cộng đồng có chất lượng sống tốt và thân thiện với người đi bộ (Hình 2).

Ngược lại, một vài nơi khác lại cho phép xây dựng mật độ thấp, thích ứng hệ thống GTCC và công nghệ để phục vụ tốt hơn cho các vùng phụ cận mở rộng. Hai thành phố

Karlsruhe, Đức và Adelaide, Australia đã đưa ra những hình thức GTCC rất linh động, bước đầu cạnh tranh với khả năng phục vụ tới từng căn nhà của phương tiện giao thông cá nhân. Ottawa, Canada, và Curitiba, Brazil lại dung hòa cả 2 giải pháp trên: thay đổi hình thức đô thị để trở thành một thành phố khuyến khích GTCC, đồng thời thay đổi GTCC để đưa hành khách tới gần hơn nơi cần đến. Những thành phố này đã tìm ra mối liên hệ khả thi giữa GTCC và hình thức đô thị, từng bước tạo tiền đề để hình thành một đại đô thị giao thông.

Trong những năm gần đây, mô hình *Phát triển (đô thị) hỗ trợ GTCC* (Transit-Oriented Development) và Trào lưu Đô thị Mới (New Urbanism) nhằm vào cấp độ đơn vị ở và các cộng đồng dân cư đang gây được nhiều chú ý (Hình 3). Những thiết kế ở tỷ lệ con người (human-scale) nhằm khuyến khích đi bộ và thúc đẩy sự gắn kết cộng đồng là cảm hứng cho những đề xuất về TOD và Trào lưu Đô thị mới. Điểm mấu chốt để áp dụng mô hình TOD là đảm bảo tính phối hợp của nó với đô thị, mặc dù quy hoạch sử dụng đất và thiết kế đô thị là những vấn đề mang tính địa phương, nhưng những tác động của chúng lên giao thông lại có tính chất vùng.

1. Khu vực ga tàu điện Del Mar ở Pasadena, ngoại ô Los Angeles được thiết kế theo mô hình Phát-triển-hỗ-trợ-GTCC kết hợp với những nguyên lý của Trào lưu Đô thị Mới nhằm tạo ra một khu phức hợp mật độ cao và sôi động ngay tại và xung quanh nhà ga.
2. Sự phát triển đô thị dân trí và “nhảy cóc” thay vì cuốn chiếu như ở các quận mới của thành phố Hồ Chí Minh gây khó khăn cho việc quy hoạch giao thông.
3. Từ năm 1947, chiến lược phát triển đô thị mới theo mô hình “5 ngón tay” dọc theo các tuyến đường sắt để giải quyết bài toán giao thông của Copenhagen đã trở thành mẫu mực cho thế giới.



Hình 4: Tokyo, nơi mà tất cả các trung tâm đô thị đều nằm xung quanh các nhà ga đa-phương-tiên (multimodal) chính như Tokyo, Shinjuku. Trong hình là khu Shinjuku với những tòa văn phòng cao tầng nằm về phía Tây nhà ga.

4 mô hình thành phố giao thông công cộng

- **Những thành phố thích ứng (Adaptive cities):** là những thành phố phát triển hỗ trợ GTCC, hệ thống đường sắt có vai trò định hướng đô thị đến mục đích bảo tồn không gian mở và tạo ra quỹ nhà ở xã hội cho các khu dân cư nằm trong bán kính phục vụ của hệ thống đường sắt. Các khu vực ngoại ô có chức năng sử dụng đất hỗn hợp và các thành phố mới đều tập trung xung quanh nhà ga. Stockholm, Copenhagen, Tokyo và Singapore là những ví dụ điển hình (Hình 4).

- **Hệ thống GTCC thích ứng (Adaptive transit):** là mô hình phát triển dân cư mật độ thấp và dân trải. Phương tiện GTCC và công nghệ mới được ứng dụng tối đa nhằm phục vụ

tốt nhất cho các vùng phụ cận. Những ví dụ điển hình: ứng dụng công nghệ (hệ thống rãnh kép ở Karlsruhe, Đức), cải tiến phương tiện (xe buýt chạy trên đường ray (track-guided buses) ở Adelaide, Australia) (Hình 5), và phương tiện giao thông kích thước nhỏ (colectivos ở thành phố Mexico).

- **Những thành phố có lõi đô thị vững chắc (Strong-core cities):** Zurich và Melbourne đã thành công trong việc kết hợp phát triển đô thị và giao thông trong trung tâm thành phố chặt chẽ. Các dịch vụ GTCC tập trung xung quanh hệ thống tàu điện và xe lửa, những toa xe được thiết kế hòa hợp cảnh quan đường phố hiện hữu, người đi bộ và xe đạp. Cả hai thành

phố đã gặt hái được những thành công nổi trội trong việc cải tiến đồng thời khu vực đô thị hiện hữu và hệ thống tàu điện truyền thống (Hình 6).

- **Kết hợp (Hybrids)- thành phố thích ứng và hệ thống GTCC thích ứng.** Ottawa, Curitiba và Munich được xem là những thành phố kết hợp tốt nhất, tập trung phát triển dọc theo hành lang giao thông chính và thay đổi GTCC để phục vụ khu vực phụ cận. Sự phối hợp giữa tuyến đường sắt chủ lực, các nhánh tàu điện và xe buýt truyền thống ở thành phố Munich – dưới sự điều tiết của các cơ quan giao thông – đã tăng thêm sức mạnh cho đô thị trung tâm, tạo ra các trục phát triển cho khu vực ngoại ô và tăng lượng hành khách sử dụng phương tiện GTCC.



Hình 5: Thành phố Adelaide, miền Tây nước Úc, sở hữu hệ thống xe buýt chạy trên đường ray dài nhất thế giới, phù hợp với đặc điểm mật độ thấp và phát triển nhảy cóc của thành phố.



Hình 6: Thành phố Melbourne, miền Đông-Nam Úc châu, được coi là đô thị có lõi vững chắc. Cấu trúc này giúp hệ thống GTCC dễ dàng thu hút và phục vụ được số đông "nhân viên cổ trắng" làm việc trong trung tâm.



Hình 7: Tuk-tuk ở Thailand hay xe lam ở Việt Nam có thể tham gia vào hệ thống giao thông công cộng với chi phí thấp và tính linh động cao.



Hình 8: Một góc thành phố Curitiba dọc theo tuyến xe buýt tốc hành nổi tiếng.

Giao thông công cộng & công nghệ

Cụm từ “Giao thông công cộng” (GTCC) được chọn để mô tả khái quát về các loại hình phương tiện GTCC cơ bản. Định nghĩa loại hình GTCC có thể dựa vào các loại hình phương tiện giao thông, khả năng chuyên chở hành khách và môi trường hoạt động.

Paratransit: Phương tiện vận chuyển linh động³ Phương tiện hoạt động nhỏ nhất là Paratransit với một chuỗi các loại xe đồ nhỏ và xe buýt linh hoạt, đảm bảo năng lực vận chuyển tốt hơn phương tiện giao thông cá nhân và xe buýt truyền thống (Hình 7). Paratransit đáp ứng được thị trường, phục vụ nhiều đối tượng, nhiều địa điểm và thậm chí có thể đến tận nơi để đón trả khách với mức giá rẻ hơn taxi nhiều lần. Không những phù hợp với “tỉ lệ con người”, các xe buýt cỡ nhỏ còn tồn ít thời gian đón trả khách, tăng số chuyến, ít dừng và rất cơ động trong giờ cao điểm. Ở nhiều quốc gia đang phát triển, xe buýt bình dân và xe buýt cỡ nhỏ là các phương tiện chính trong mạng lưới GTCC. Hệ thống cơ bản gồm một chuỗi phương tiện giao thông phối hợp và những điều luật quản lý linh động cho phép sai lệch nhất định để phù hợp với nhu cầu hành khách, tình trạng giao thông và từng thời điểm trong ngày. Những chiếc xe đồ nhỏ ở Manila (tái chế từ xe jeep trong quân đội với 12 hành khách mỗi chuyến) chuyên chở được 60% lượng hành khách vào mùa cao điểm trong vùng. Mặc dù bị cấm ở hầu hết các

quốc gia giàu có trên thế giới, một số ít thành phố ở Mỹ ngày nay vẫn cho phép xe buýt nhỏ và xe buýt bình dân tư nhân hoạt động, miễn là chúng đáp ứng được yêu cầu tối thiểu về mức độ an toàn. Paratransit phát triển mạnh ở Miami, phục vụ chủ yếu cho người nhập cư từ Cuba và Tây Ấn vốn ưa chuộng loại hình jitney - vans quen thuộc hơn xe buýt.

Các nghiên cứu đồng loạt chỉ ra rằng dù là ở miền Nam nước Mỹ hay Đông Nam Á, xe buýt bình dân và xe buýt mini đều mang lại những nguồn lợi đáng kể về kinh tế và tài chính. Cụ thể là, chúng hoạt động hết công suất và hiệu quả hơn so với các loại hình GTCC truyền thống và không cần đến trợ cấp của nhà nước. Tuy nhiên, nếu lượng hành khách vượt quá ngưỡng cho phép (khoảng 4000 lượt khách mỗi giờ) thì những lợi thế kinh tế của paratransit bắt đầu giảm mạnh và bộc lộ hạn chế trong việc chuyên chở một lượng hành khách lớn, do đó, vai trò hiệu quả nhất của paratransit vẫn là hỗ trợ và bổ sung hơn là thay thế.

Xe buýt công cộng có nhiều hình dáng và kích thước, nhưng chiếm đa số là loại bánh hơi 45-55 chỗ ngồi chạy theo tuyến và lịch trình cố định. Cùng sử dụng chung không gian đường phố với các phương tiện khác, xe buýt có xu hướng rẻ và thích ứng hơn giao thông đường sắt. Tuy nhiên, trên mỗi kilomet di chuyển,

loại hình này lại kém hiệu quả về năng lượng và tỏa ra nhiều khí thải hơn tàu điện. Đối với các nước đang phát triển, xe buýt đóng vai trò rất quan trọng. Ở Ấn Độ, chúng chiếm giữ hơn 40% thị phần giao thông. Tuy nhiên, vì nguy cơ bị tắc nghẽn giao thông cao hơn, xe buýt cũng nổi tiếng chậm chạp ở các đô thị lớn như Thượng Hải (Trung Quốc) nơi mà với những quãng đường ngắn hơn 14 km, xe đạp mới là phương tiện lý tưởng nhất để di chuyển trong thành phố. Tại Ottawa và Curitiba, các làn đường riêng cho phép xe buýt tăng thêm lợi thế khi cạnh tranh tốc độ với xe lửa truyền thống trên phần khúc vận tải hàng hóa (Hình 8). Xe buýt chạy trên đường ray (O-bahns) được sử dụng ở nhiều thành phố như Essen, Đức; Adelaide, Úc; và hai thành phố của Anh là Leeds và Ipswich. Nhờ tốc độ cao hơn, nên những tuyến xe buýt có thể chuyên chở khoảng 20.000 người mỗi giờ, gấp đôi loại thông thường chạy trên đường bộ.

Hệ thống xe điện và tàu điện - loại hình xe lửa lâu đời và chậm nhất là tàu điện ở Mỹ (streetcar - hình 9) và Anh (tramway). Chúng giữ vai trò chính trong vận chuyển hàng hóa thời kì đầu, nhưng khi các đô thị bắt đầu phát triển, hệ thống này vẫn không thay đổi để thích nghi nên tự đánh mất ưu thế của mình trong giao thông đô thị. Tuy nhiên, với tốc độ khá chậm và kích thước “tỉ lệ đường phố”, xe điện lại đang bắt đầu được phục chế tại một



Hình 9: Hệ thống xe điện ở Toronto là một trong những hệ thống lâu đời nhất mà vẫn còn hoạt động



Hình 10: Tàu điện LRT tại Trung Quốc

số thành phố Châu Âu, trên cơ sở hài hòa với không gian kiến trúc truyền thống, khuyến khích đi bộ và cấm xe cơ giới. Phiên bản ngày nay của xe điện chính là tàu điện (Light Rail Transit - LRT) (Hình 10), một loại hình giao thông phổ biến và phát triển hỗ trợ hệ thống đường sắt cao tốc, đặc biệt là trong các đô thị trung bình có dân số dưới 3 triệu người. So với xe điện, LRT được hỗ trợ rất nhiều từ công nghệ hiện đại và hệ thống điều khiển tự động. Việc không xây hàng rào ngăn cách đường ray vừa tiết kiệm chi phí, vừa giúp hệ thống LRT hòa hợp với các loại hình giao thông khác trong thành phố. Ngày nay, có hơn 100 đường tàu điện và hệ thống LRT trên toàn thế giới (chủ yếu ở Châu Âu và Bắc Mỹ). Chúng không gây ra nhiều tiếng ồn và không làm ảnh hưởng quá nhiều đến cảnh quan đô thị. Hệ thống tàu điện cao cấp (ALRT) như tàu điện trên cao ở Vancouver, Toronto, và Docklands ở London được vận hành bằng động cơ cảm ứng tuyến tính, có thể vận chuyển 25000 hành khách/giờ/chiều, đó là lý do tại sao phương tiện này còn có một tên gọi khác là “hệ thống vận chuyển tức thời” (ICTS).

Đường sắt cao tốc và tuyến metro - tại những thành phố lớn trên thế giới, phương tiện có năng lực vận chuyển lớn nhất là hệ thống đường sắt cao tốc hay còn gọi là Metro. Metro hoạt động rất hiệu quả ở các khu vực mật độ dân cư dày đặc bằng một mối quan hệ cộng sinh. Nếu không có đường sắt cao tốc, bán đảo Manhattan ở New York và đảo Victoria ở Hồng Kông không thể tập trung dân cư đông đúc như hiện nay, và ngược lại, nếu không có những đô thị sầm uất, tuyến metro cũng không thể phát huy ưu thế. Trên toàn thế giới, có khoảng 80 hệ thống Metro, 27 tuyến ở Châu Âu, 17 tuyến ở các quốc gia Xô Viết cũ, 12 tuyến ở Bắc Mỹ, 7 tuyến ở Châu Mỹ La Tinh, và 1 tuyến duy nhất ở Châu Phi. Nhiều tuyến hoạt động rất thành công như ở Moscow và Tokyo, mỗi hệ thống có thể vận chuyển được

khoảng 2,6 đến 2,8 tỉ hành khách một năm, nhiều gấp 2 lần Luân Đôn hay Pa-ri mặc dù quy mô của chúng chỉ bằng một nửa. Những tuyến metro hoạt động hiệu quả nhất trên thế giới, tính trên từng km di chuyển, xếp theo thứ tự là Sao Paulo, Moscow, Tokyo, St Petersburg, Osaka, Hồng Kông, và México. Chuyên chở được 50.000 hành khách mỗi giờ/chiều, đường sắt cao tốc đảm bảo tốc độ và tính kết nối cao trong thành phố cũng như giữa thành phố và ngoại thành. Tại khu vực nội thị, tuyến metro thường chạy ngầm, ra khỏi khu trung tâm thì chạy trên cao và đoạn chuyển tiếp nằm trên mặt đất. Chọn giải pháp sử dụng nguồn điện cao thế, các sân ga được bố trí trên cao và có hàng rào cách ly đường ray.

Tuyến đường sắt liên vùng và đường sắt ngoại ô - trong thời đại chạy đua tốc độ và khoảng cách địa lý như hiện nay, hệ thống đường sắt liên vùng và đường sắt ngoại ô đang ở vị trí dẫn đầu. Ở Đức và trung tâm Châu Âu, những tuyến đường sắt kết nối

nông thôn và thành thị được mở rộng và có tên gọi là S-bahn. Ngày nay, loại hình đường sắt liên vùng có mặt ở cả 5 lục địa, hơn 100 thành phố trên hơn 100 quốc gia và dẫn đầu là Nhật Bản. Năm 1994, khả năng vận chuyển của tuyến đường sắt liên vùng Tokyo cao gấp 6 lần Bombay (xếp ở vị trí số 2), và ngày nay, đường sắt liên vùng ở New York chỉ có khả năng chuyên chở bằng 2% so với thủ đô đất nước mặt trời mọc. Tuy nhiên, New York, cũng như nhiều đô thị Bắc Mỹ, đang ưu tiên xây dựng đường sắt liên vùng hơn những loại hình đường sắt khác ở hơn 21 thành phố tại Mỹ và Canada. Tác động này sẽ tăng chiều dài đường sắt liên vùng lên đến con số 8000 kilomet, nhiều gấp 5 lần LRT và gấp 7 lần đường sắt cao tốc. Hơn tất cả những phương tiện GTCC khác, giao thông đường sắt liên vùng sẽ là giải pháp hữu hiệu nhất để xóa bỏ hình ảnh những dòng người chen chúc trong giờ cao điểm bằng phương tiện cá nhân trên đường phố. ■

³ Khái niệm Transit-oriented development được một số bài viết trước đây ở trong nước dịch là mô hình “Phát triển định hướng trung chuyển”.

⁴ New Urbanism – Trào lưu Đô thị mới là một phong trào trong quy hoạch kêu gọi việc xây dựng mới hoặc cải tạo các đô thị hiện hữu tại Hoa Kỳ nhằm tạo ra những không gian sống thân thiện và bền vững đối với con người chủ yếu thông qua công cụ thiết kế đô thị với rất nhiều nguyên tắc của đô thị thời kỳ cận đại (thế kỷ 19). Do đó New Urbanism còn được gọi là Chủ nghĩa Tân cổ điển (neotraditional) trong quy hoạch đô thị.

Tạp chí Quy hoạch đô thị số 6 sẽ giới thiệu chương 10: “Tiền tạo một Thành phố Tuyến tính bằng hệ thống “Metro Mặt đất” – Trường hợp Curitiba, Brazil” trong phần 3: “Các Thành phố Thích ứng và Hệ thống GTCC Thích ứng” của cuốn sách “Các thành phố GTCC: một truy vấn toàn cầu.” Trong chương này, giáo sư Robert Cervero tìm hiểu nguyên nhân thành công của một trong những hệ thống GTCC được đánh giá là tốt nhất và bền vững nhất trên thế giới tại thành phố 3 triệu dân Curitiba, miền Nam Brazil. Đó là một mạng lưới GTCC hoàn toàn dựa vào xe buýt vô cùng hiệu quả mà nay đã trở thành mô hình được nhân rộng ra khắp thế giới trong đó có hơn 70 thành phố ở châu Á.

Tương lai cho ĐƯỜNG SẮT CAO TỐC

FRANK FULLER

Kiến trúc sư, công ty Field Paoli Architects

KTS VŨ MINH NHẬT (dịch)



1. Phôi cảnh khu Porta Nuova như hình dung vào năm 2015, nằm gần Nhà ga Trung tâm Thành phố Milan được cải tạo. Ảnh của Skymino.
2. Nhà ga Trung tâm Berlin mới gồm vài tầng, với văn phòng & cửa hàng. Nó phục vụ 300000 hành khách/ngày. Bản quyền ảnh của Deutsche Bahn AG.
3. Khu hỗn hợp mới có tên Europa City ở phía Bắc nhà ga Trung tâm Berlin. Ảnh của Vivico Real Estate/ASTOC
4. Nhà ga mới ở Liege - Bỉ, thiết kế bởi Santiago Calatrava, đã trở thành một điểm nhấn đô thị ấn tượng. Ảnh của Joao Morgado.

Phần lớn những tranh cãi về đường sắt cao tốc ở Hoa Kỳ gần đây tập trung vào việc đặt nó ở đâu và ai sẽ đồng ý. Gần đây đã có Ohio, Wisconsin và Florida bác bỏ khoản quỹ liên bang hơn 3 tỷ USD cho kế hoạch phát triển đường sắt cao tốc. Trong khi đó, phe đối lập của dự án đường sắt cao tốc tại California đến từ một số thành phố trên bán đảo San Francisco đã đóng góp vào ý kiến đặt tuyến đầu của hệ thống này tại Thung lũng Trung tâm.

Giai đoạn đầu của tuyến đường sắt cao tốc California hiện được quy hoạch để nối Madera, Fresno và Bakersfield, hơn là nối các thành phố tạo thành một hành lang có mật độ dân số cao - như từ San Jose tới San Francisco hay từ Anaheim tới Los Angeles. Đường sắt cao tốc là cơ sở hạ tầng thiết yếu mà Hoa Kỳ cần để giữ thế cạnh tranh trên thị trường toàn cầu. Sự dư thừa và tốc độ trong mạng lưới giao thông của Hoa Kỳ là rất quan trọng không chỉ cho việc xử lý các trường hợp khẩn cấp của quốc gia (như đã được chứng minh với hệ thống cao tốc quốc gia những năm 50 và 60) mà còn để giữ tính cạnh tranh trong nền kinh tế thế giới. Châu Âu và châu Á hầu như đã đi trước Hoa Kỳ đáng kể. Và khi California tiếp tục tiến trình quy hoạch đường sắt cao tốc của mình, một câu hỏi được đặt ra: các khu vực định hướng giao thông*(TOD- transit-oriented development) quanh các ga đường sắt cao tốc sẽ như thế nào?

Đầu tiên, một TOD quanh một ga tàu cao tốc sẽ không giống như các khai triển quanh các nút vận tải thông thường, như ga tàu hạng nhẹ hay hạng nặng. Các khối nhà nhìn chung sẽ lớn hơn, cao hơn và dày đặc hơn, khoảng đi bộ quanh ga sẽ dài ít nhất một dặm rưỡi (2,5km).

Thứ hai, không giống như các khu quanh sân bay, các khu xây dựng mới quanh ga tàu cao tốc sẽ cần phải vừa vận với cấu trúc sẵn có của đô thị, với những khu quy hoạch cho sử dụng hỗn hợp và có liên kết mạnh mẽ với nhiều loại hình giao thông vận tải. Giảm thiểu việc sử dụng xe hơi trong các tiếp cận trực tiếp tới ga là việc cần thiết, bao gồm của lái xe và đỗ xe. Để tìm ra mô hình phù hợp, ta có thể tham khảo một số ví dụ trên thế giới.





Quy hoạch tổng thể khu ga ở Liege với dải đất rộng rãi làm không gian mở, kết nối từ ga tới con sông Meuse.
(Nguồn: Dethier & Associates)



Ảnh hiện trạng khu vực quanh ga Diridon ở San Jose
(Nguồn: Cơ quan tài thiết San Jose)

Câu trả lời là cả hai lựa chọn đều có thể. Vào năm 2006, để phục vụ tuyến đường sắt cao tốc Turin-Naples, người Ý đã nâng cấp Nhà ga Trung tâm thành phố Milan, vốn được xây trong giai đoạn 1912-1931. Với dân số lên đến 7,4 triệu người trong khu đô thị chính, nhà ga này hàng ngày phục vụ tới 330.000 hành khách. Có đến 5 khu để xe lớn vận hành riêng biệt trong 1/4 dặm (khoảng 400m) quanh nhà ga. Khu vực xây nhà ga mới tập trung vào 3 khu dân cư rộng 29ha có tên Porta Nuova gần nhà ga, gồm có 36,2ha diện tích sàn cho văn phòng, nhà ở, khu thương mại cũng như công viên & không gian mở. Ý tưởng ở đây là vẫn giữ phong vị và đặc tính của thành phố cũ trong khi thêm vào một khu xây dựng mới. Điểm nhấn của khu vực là một lối vào nhà ga được cải tạo tuyệt đẹp đối diện một khu ở quy mô lớn. Nhà ga Trung tâm Berlin là một ví dụ khác về việc làm thế nào để đưa vào cấu trúc sẵn có

& mới của đô thị một nhà ga hoàn toàn mới. Được thiết kế bởi von Gerkan, Marg & các cộng sự, nhà ga hoàn thành vào năm 2006. Nó chiếm phần ranh giới cũ giữa Đông Đức & Tây Đức, với sảnh đường lớn có gương nhằm mục đích thể hiện sự cởi mở và minh bạch thời hậu Chiến tranh Lạnh của chính quyền. Với dân số 5 triệu người ở khu trung tâm, nhà ga phục vụ 350.000 hành khách một ngày và có 860 điểm đỗ xe ngầm. Nhà ga có nhiều chức năng ở vài cấp độ, tạo nên những kết nối tới thành phố, ga trung tâm và sông Spree. Khu xây dựng mới cách nhà ga khoảng 1 dặm (1,6km) gồm có các văn phòng cho thuê và khách sạn có 1,7ha diện tích sàn. Ngoài ra còn có khu đô thị EuropaCity được quy hoạch rộng 16,2ha ở phía Bắc nhà ga, là kết quả của một cuộc thi ý tưởng và đang được phát triển bởi một đơn vị liên danh nhà nước-tư nhân. 6 khu ở trong EuropaCity sẽ có 60ha diện tích sàn cho nhà ở, văn phòng,

cửa hàng bán lẻ và cho mục đích văn hóa. Có lẽ so sánh thích hợp nhất đối với hệ thống đường sắt cao tốc của California xét về quy mô đô thị đó là Nhà ga Liège-Guillemins ở Bỉ do Kiến trúc sư Santiago Calatrava thiết kế. Hoàn thiện năm 2009, nhà ga đa cấp với rất nhiều tuyến đi bộ đan xen nhau với thành phố được phân chia bởi các tuyến đường sắt & cao tốc.

Khu trung tâm đô thị có dân số khoảng 600.000 người, và quy mô phục vụ hành khách của nhà ga là 36000 người/ngày, chỉ bằng 1/10 so với 2 ví dụ ở Milan và Berlin. Nhưng số điểm đỗ xe lại khá lớn, khoảng 800, chỉ ít hơn một chút so với nhà ga Trung tâm Berlin. Một khu hỗn hợp mới rộng 21ha đang được xây dựng, và xây theo hình mẫu của thành phố hiện tại: với 500 đơn vị ở mới, 10ha diện tích sàn văn phòng, 2500m2 diện tích sàn của hàng bán lẻ và 1ha diện tích sàn

cho khách sạn. Một dải đất rộng 40000m2 làm không gian mở chạy dài từ nhà ga qua khu hỗn hợp tới một cây cầu bộ hành mới bắc qua sông Meuse. Giống như ở Milan và Berlin, khu vực bao quanh tuyến đường sắt cao tốc được trang điểm hài hòa với thành phố, nhấn mạnh các điểm công cộng và các kết nối đô thị.

Ví dụ ở Liege đặc biệt hữu ích đối với những thành phố như San Jose bởi nó không có nhiều nhà cao tầng. Quy hoạch của San Jose cho hệ thống đường sắt cao tốc đó là xây một nhà ga lớn tại vị trí của ga tàu Diridon hiện trạng, phía Tây thành phố, tiếp cận một khu đa chức năng. Bản thảo thảo phương án cho nhà ga kêu gọi tăng chiều cao các khối nhà, nhưng giới hạn trần chỉ xấp xỉ 7-9 tầng quanh khu ga bởi Sân bay Quốc tế San Jose ngay cạnh. Tuy nhiên, có một sân bay nằm gần ga như vậy cũng đem đến những lợi thế

sức chứa đỗ xe thừa thải của sân bay có thể được sử dụng để đáp ứng nhu cầu gia tăng từ phía ga đường sắt cao tốc. Cơ quan quản lý đường sắt cao tốc California dự đoán nhu cầu cầu tổng cộng khoảng 3800 chỗ đỗ xe cho khách đến ga San Jose, nhưng chỉ một phần trong đó cần nằm trong cự li đi bộ của nhà ga, dành cho các chuyến đi dài ngày. Phần lớn khu chờ được tính cho các chuyến đi qua đêm, và các hành khách có thể đỗ xe cách đó xa 5km, miễn là có các điểm kết nối con thoi với nhà ga. Bởi sân bay San Jose nằm trong bán kính 5km quanh nhà ga, một kết nối tốt với sân bay sẽ giảm bớt nhu cầu bãi đỗ xe và tăng diện tích đất cho công trình & không gian mở.

Cho tới năm 2020, Trung Quốc dự kiến sẽ chi 300 tỷ USD vào đường sắt cao tốc với một mạng lưới dài 25600km. Cùng thời điểm đó, Tây Ban Nha dự kiến chi 100 tỷ USD và có một mạng lưới 10000km. Tại Hoa Kỳ, các số

liệu có thể so sánh nói chung khó xác định do số phận của đường sắt cao tốc vẫn chưa chắc chắn; nhưng dự kiến tới 2012, Hoa Kỳ có thể chi 12 tỷ USD và có một tuyến Bắc-Nam California dài 1200km. Đó là một chặng đường dài phía trước. Trong khi châu Âu đã tập trung vào phát triển theo hướng nhỏ gọn, cô đọng, dùng ít năng lượng dọc các hành lang giao thông, thì Hoa Kỳ đã mất 60 năm cho việc sử dụng ô tô bừa bãi, tiêu tốn năng lượng. Nếu không có sự chuyển đổi về mặt văn hóa quan trọng, gồm phát triển theo định hướng nhỏ gọn và kết nối vận tải quanh các nhà ga cao tốc, trong một hệ thống tổng thể, Hoa Kỳ sẽ rất khó có thể xây dựng đường sắt cao tốc. Nhưng các ví dụ ở trên có thể là những gợi ý tốt, chúng đã chứng minh tính hiệu quả. Giờ đây, khi mà California đang được tưởng thưởng một phần số tiền mà các bang khác từ chối, người Mỹ đang cảm thấy sốt ruột. Họ phải nhanh lên. ■



Đại hội Toàn quốc năm 2011
của Hội Quy hoạch Hoa Kỳ (APA)

"TỪ SỚM TỈNH MƠ ĐẾN TỐI MỊT"

NGUYỄN ĐỖ DŨNG
Công ty Tư vấn Thanh Bình

Khẩu hiệu cho lần gặp gỡ năm nay của Hội Quy hoạch Hoa Kỳ: "Từ sớm tỉnh mơ đến tối mịt", không phải là một lời nói suông. Từ 6h30 sáng đến 10h30 tối suốt 4 ngày liên từ 9 đến 12/4, hơn 5000 người, ít nhất 1.500 trong số họ là sinh viên, đã đổ về trung tâm hội nghị Hynes giữa lòng Boston cổ kính. Họ tới từ khắp nước Mỹ và nhiều quốc gia trên thế giới để trao đổi niềm đam mê, những nỗ lực, trải nghiệm, bài học và giải pháp cho tương lai của các cộng đồng và nghề quy hoạch. Trải nghiệm của mỗi cá nhân về đại hội sẽ khác nhau nhưng có lẽ hầu hết đều đã trải qua sự hào hứng của một cuộc gặp gỡ lớn, sự thích thú từ những ý tưởng mới và cuối cùng cả sự mệt mỏi và luyến tiếc. Có những cảm giác cuối cùng này là bởi dù cố gắng, mỗi người chỉ có thể dự một phần nhỏ trong số hàng trăm workshop, thảo luận và gặp gỡ diễn ra tại Hynes. Tại mỗi thời điểm trong chương trình dày đặc và hấp dẫn của Đại hội có không dưới 20 sự kiện diễn

ra và không dưới 50 diễn giả bận rộn trình bày hoặc tranh luận cho những ý tưởng của mình. Bài phát biểu chủ đạo khai mạc đại hội được giành cho một học giả đến từ Đại học Harvard: triết gia chính trị học và giáo sư luật Michael Sandel. Tác giả của chuỗi bài giảng "Công lý" nổi tiếng tại trường Harvard bắt đầu bốn ngày thảo luận sôi nổi tại Boston bằng việc nhấn mạnh vai trò của quy hoạch trong việc tạo ra những nơi chốn nuôi dưỡng sự tương tác giữa con người ở các tầng lớp, màu da và sắc tộc. "Tôi tin rằng quy hoạch là một tiếng gọi (trách nhiệm) cao quý", giáo sư khẳng định rằng các nhà quy hoạch có vai trò to lớn hơn rất nhiều việc định hình và quản lý sự phát triển: "các bạn mang đến một tầm nhìn" (vision). Từ góc nhìn của một người ngoại đạo về nghề quy hoạch, giáo sư Sandel đặt cho thính giả những câu hỏi họ phải tự trả lời: Thành phố giành cho ai? Mục đích của phát triển đô thị là gì? Và vai trò nào dành cho quy hoạch?



Hình 1: Thành phố cổ kính Boston với gần 400 năm lịch sử là chủ nhà của Đại hội Hội Quy hoạch Hoa Kỳ năm 2011

Hình 2: Các quầy đăng ký tại chỗ dành cho những ai quyết định tham gia Đại hội vào phút chót.

Hình 3: Các thành viên tham gia Đại hội tập trung trong phòng họp lớn để lắng nghe một trong những bài phát biểu chủ chốt của giáo sư kinh tế học Edvard Glaeser từ trường Đại học Harvard.



Bốn ngày đại hội có lẽ đã mang quy hoạch đi xa hơn những gì giáo sư Sandel kỳ vọng. Những thuyết trình và thảo luận đặt những thách thức các cộng đồng phải đối mặt hôm nay cũng như trong tương lai lên bàn nghị sự, bao gồm cả những câu hỏi thuộc về bản chất và mục đích của quy hoạch mà giáo sư Sandel đã đặt ra. Bên cạnh các chuyên đề thường xuyên được đề cập hằng năm như việc chuẩn bị cho kỳ thi lấy chứng chỉ hành nghề AICP, kỹ năng mềm (đàm phán, sử dụng công cụ đa phương tiện) và các vấn đề chuyên môn cứng (quy hoạch sử dụng đất, y tế công cộng, nhà ở xã hội, v.v...), 180 hội thảo và 64 workshop đi động và chuyên thăm quan được tổ chức thành 14 đồng chủ đề chính:

1/ Đường sắt cao tốc và các giải pháp mới trong giao thông công cộng. Chủ đề một hội

thảo diễn hình: (biến đổi) Từ một nhà ga thành một làng đô thị (đưa vào) giao thông công cộng;
2/ Quy hoạch với sự tham gia của cộng đồng. VD: Vận động người dân để tạo ra sự thay đổi mong muốn;
3/ Nghiên cứu hỗ trợ thực hành về phát triển bền vững. VD: Đánh giá tính hiệu lực của các chương trình phát triển đô thị bền vững;
4/ Bảo tồn đô thị với nguyên lý "xanh". VD: Tích hợp các hệ thống năng lượng thân thiện với môi trường vào các khu dân cư cũ;
5/ Quy hoạch và nghệ quy hoạch trong điều kiện kinh tế mới. VD: Tài tổ chức các Sở Quy hoạch phù hợp với điều kiện kinh tế mới.
6/ Tái phát triển vùng ngoại ô. VD: Tái lập quy định quản lý hình thức đô thị (urban form code) cho vùng ngoại ô.
7/ Phát triển Bền vững và Quy hoạch Tổng hợp (Comprehensive Planning). VD: Hạ tầng

- Hình 4: Thính giả xếp hàng trước micro để lần lượt đặt câu hỏi cho diễn giả tại một workshop về quy hoạch thích ứng với hiện tượng nước-biển-dâng-cao.
- Hình 5: Một cuộc trao đổi theo nhóm về kinh nghiệm tư vấn trong môi trường quốc tế.
- Hình 6: Những người tham gia workshop đi động về quy hoạch thích ứng với hiện tượng nước-biển-dâng-cao đang làm bài tập xác định mức nước (biển) trung bình mới khi mực nước dâng cao thêm 1 m vào cuối thế kỷ tại bờ biển Đông Boston.





NHA TRANG

Ảnh: Việt Hà

thành phố biển yên bình

GS.TS.KTS HOÀNG ĐẠO KÍNH

Tài nguyên thiên nhiên và tài nguyên đô thị là những nền tảng cho phát triển kinh tế du lịch mỗi vùng miền. Nha Trang sở hữu hầu như cả hai.

Tọa thiên nhiên vùng vịnh Nha Trang kỳ vĩ, tráng lệ và tuyệt mỹ. Đất Trời – gia tài tương như vũng biển, tương như bất di bất dịch muốn thuở. Ấy thế mà những gì quý giá nhất, những gì độc nhất vô nhị, lại mỏng manh làm sao. Hễ suy suyển là hỏng, hễ hủy hoại là mất. Thiên nhiên giờ đây đã trở thành dĩ vãng. Di tích còn thể phục dựng, tuy vô nghĩa, song Thiên nhiên thì không. Nó không thể có phiên bản. Nên chăng, với tọa thiên nhiên châu báu này, đã đến lúc phải kim nén bớt những tham vọng, nấn ná đòi chút môi khí ta vùng tay.

Mấy năm gần đây, xã hội bức xúc trước những bất ổn trong công cuộc mở mang đô thị ô-át. Quý vật chất – kiến trúc tăng lên bội phần, song chẳng mấy đô thị định rõ được tính, được

hình, và được diện. Nha Trang nằm trong số ít “định” được mình. Trước tiên là sự định hình với tư cách là đô thị BIỂN; thành phố trực diện với biển và bước lên các hòn đảo, ngày càng mở rộng ra cho biển lồng chảy vào cơ thể đô thị. Hình thái kiến trúc, ngôn ngữ kiến trúc bộc lộ rõ một điều: Biển đang dần dà chuyển hóa vào cái diện và cái tâm của đô thị. Chỉ ít nhận ra ở những đường phố, ô phố và trục đường mới xây.

Hơn thế nữa, Nha Trang đang định hình với tư cách là đô thị nghỉ mát. Người ta đến đây trước tiên là để tắm biển, để hít thở không khí biển, để giải thoát mình khỏi sự tù túng bởi sự mênh mang và trong lành lộng lẫy của biển cả, đến đây để đường và để nạp sức. Nghỉ mát trước tiên, sau đó mới du ngoạn. Ở Nha Trang, có thể nhận ra phần nào hình ảnh của những đô thị nghỉ dưỡng biển kinh điển, điều mà các

“ĐÔ THỊ YÊN BÌNH TRƯỚC TIÊN LÀ SỰ CÂN BẰNG MỐI QUAN HỆ GIỮA CON NGƯỜI VÀ THIÊN NHIÊN, GIỮA ĐÔ THỊ VÀ MÔI TRƯỜNG. KHÔNG LỆCH LẠC, KHÔNG MÀU THUẦN ĐỐI KHÁNG, KHÔNG TẠO NÊN NHỮNG “Ứ TỒN ĐÔ THỊ”.”

đô thị ven biển và trên núi ở ta không hẳn đã là. Có đô thị trên biển, nơi người ta chỉ trọ qua đêm để ra vịnh, thưởng ngoạn kỳ quan. Có đô thị người ta chỉ ra để bơi lội, tắm nắng rồi vội vã ra về. Nha Trang khác, người ta vừa nghỉ đường, vừa khám phá, vừa nhấm nháp trong môi trường thành thị còn bảo lưu cái xa hoa của chốn nghỉ mát, - sự nhàn hạ. Trong cơ thể Nha Trang hôm nay có vẻ như đang diễn ra sự hòa trộn làm một: tính chất và hình ảnh. Nó đang có triển vọng trở thành đô thị biển và đô thị nghỉ mát thực thụ.

Những năm qua, Nha Trang mở mang mạnh về không gian và phát triển đột biến về chiều cao. Tuy nhiên có vẻ như đã đến lúc nghĩ tới sự phát triển theo chiều sâu, thâm canh các không gian kiến trúc đô thị hiện hữu, chăm chút diện mạo phố phường, lục hóa mọi nơi có thể trồng cây và trải thảm cỏ, “duyên hóa” những không gian trống, những góc phố và con ngõ. Thành phố nghỉ mát, thành phố du lịch cần dọn ra thật nhiều những bữa tiệc to nhỏ cho thị giác. Từ thị giác thành ẩn tượng. Từ ẩn tượng thành kỷ niệm. Nhiều, nhiều kỷ niệm thành nơi chốn người ta muốn trở về và đến với. Nơi chốn như vậy để trở thành thương hiệu.

Để trở thành đô thị có cái “Tốt” trên ngực, có cái tên hóa thành thương hiệu, Nha Trang, nên chăng chọn mô hình đô thị yên bình và đô thị có bản sắc.

Đô thị Yên bình trước tiên là sự cân bằng mối quan hệ giữa Con người và Thiên nhiên, giữa đô thị và môi trường. Không lệch lạc, không màu thuẫn đối kháng, không tạo nên những “ứ tồn đô thị”. Đô thị giảm thiểu tốc độ chuyển động, và ngay cả tốc độ sống: ăn chậm, đi không tất tưởi, nói đủ nghe. Sống thung dung. Người dân ôn hòa với nhau, niềm nở với khách. Yên bình còn phải đặt đầu ngang với An toàn. Nhàn hạ phải là đặc sản của thành phố nghỉ mát Nha Trang. Nhàn hạ, đến lúc nào đó, sẽ quý với cơ thể ta, y hệt nước biển vậy. Để trở thành đô thị có bản sắc, trước tiên Nha Trang phải tựa vào và quán quẩn với thiên nhiên. Bản sắc đô thị được gây dựng từ kiến trúc và cảnh quan, chuyển thành hình ảnh trọn vẹn, in đậm trong tâm trí những ai đến với nó. Muốn vậy, hình thái tổng thể, hình hài công trình và dung nhan đường phố không chỉ sang, đẹp, tươi tắn mà còn phải có những cái riêng. Trên khung cảnh của sự đại phổ cập, đại nhàm

chán ở các đô thị hôm nay nhất thiết phải tạo ra cho được những dấu ấn. Cùng với đó, cần phải củng cố, định hình và nẩy nở một nền văn hóa thị thành, chung như ở mọi thành thị, song có những cái riêng của Nha Trang. Đã nhận ra những phẩm chất người Khánh Hòa, những tính cách người Nha Trang. Những cái đó sẽ còn trải qua một quá trình nhào nặn, định hình, tinh thể hóa, để rốt cục trở thành thuộc tính, trở thành bản sắc người Nha Trang. Một chốn đô thị biển, một nơi tụ họp – cộng sinh – kết tụ, sớm muộn sẽ sản sinh cả phong cách sống, phong cách nói năng, cư xử chuyên biệt. Không phải chỉ vị mặn của muối biển sản sinh ra tính cách và phong cách của cư dân Marseille, Liverpool, Odessa, ... xứ sở, thiên nhiên, lịch sử và hoàn cảnh rèn đúc ra bản sắc.

Có lẽ cần cần nhắc thêm tương quan giữa Nha Trang – trung tâm tỉnh Khánh Hòa, trung tâm vùng duyên hải Nam Trung Bộ và Nha Trang – thành phố nghỉ mát và du lịch. Tài nguyên thiên nhiên và thương hiệu đang hiện ra dần, hy vọng, sẽ là sự gọi mở cho chiến lược phát triển Nha Trang ■



Tác giả chụp tại TP. Nha Trang tháng 6/2011 - Ảnh: Việt Hà

Bài ghi chép từ phát biểu của tác giả tại Hội thảo “Khánh Hòa – Vận hội Đầu tư và Phát triển” diễn ra ngày 9-10/6 tại thành phố Nha Trang, nhân dịp Festival Biển Nha Trang 2011

VỊNH VÂN PHONG

Tiềm năng và thách thức

TS.KTS ĐỖ TÚ LAN

Phó Cục trưởng Cục Phát triển đô thị- BXD

S o sánh một cách toàn diện với các khu kinh tế tập trung ven biển, khu vực vịnh Vân Phong là khu vực có vị trí địa lợi lớn nhất không chỉ đối với Việt Nam mà còn đối với các nước trong vùng. Thuộc tỉnh Khánh Hòa, Vân Phong có vị trí nằm ở cực Đông đất liền của Việt Nam, cách hải phận quốc tế 14 hải lý, gần các tuyến hàng hải quốc tế (cách 130km), và nằm trên ngã ba đường hàng hải quốc tế tuyến Châu Âu - Bắc Á, Châu Úc - Đông Bắc Á và tuyến Manila - Panama hoặc Sanfrancisco(Mỹ) hoặc Victoria (Canada).

- Là vịnh tự nhiên có mồm nước sâu trung bình 25-30 m được che chắn bởi các dãy núi tự nhiên, là nơi dừng chân thuận lợi cho các loại tàu biển siêu trọng trên tuyến hàng hải quốc tế.

- Là khu vực có hệ sinh thái còn hoang sơ, đa dạng, với nhiều cảnh sắc phong phú, có điều kiện thiên nhiên ưu đãi với những bãi cát trắng, thoải ven bờ, với đầm lầy rừng ngập mặn, với khí hậu ôn hòa bốn mùa có nhiệt độ trung bình 22-25°C. Mây và gió hòa quện, tạo nên một "Vân- Phong" hữu tình hấp dẫn. Biển kề cận với núi tạo nên cảnh sắc sơn thủy hữu tình.

- Khu vực có điều kiện hạ tầng khung quốc gia thuận lợi, có đường sắt quốc gia, đường Quốc lộ 1; sân bay lớn cách Vịnh Vân Phong khoảng 30 km (Sân bay Đồng Tâm - Phú Yên), nguồn điện và nguồn nước.

- Vân phong có khoảng cách rất hợp lý đối với các đô thị lân cận, cách Thành phố Nha Trang đô thị loại I tỉnh Khánh Hòa trung tâm vùng Nam Trung bộ khoảng 70 km, cách thành phố Tuy Hòa tỉnh Phú Yên khoảng 50 km, cách thị xã Ninh Hòa khoảng 20 Km, thị trấn Vạn Giã khoảng 10 Km.

- Đây là khu vực có khả năng phát triển kinh tế tổng hợp, đặc biệt quan trọng với các ngành kinh tế công nghiệp và du lịch, khai thác cảng tổng hợp và cảng trung chuyển quốc tế, các ngành công nghiệp trọng điểm như lọc hoá dầu, đóng mới và



sửa chữa tàu biển, công nghiệp thủy điện, nhiệt điện... và phát triển đô thị. Vân Phong là vịnh lớn với 41.000 ha mặt nước, có độ sâu từ 10 - 40m, kín gió và không bị bồi lấp. Riêng Vũng Đầm Môn rộng 3500ha, hoàn toàn kín gió với độ sâu 20m, có lạch Cửa Lớn có bề rộng hơn 950m, sâu trên 18m và lạch Cửa Bé rộng trên 700m, sâu hơn 27m. Phía sau vũng này là bán đảo Hòn Gốm rất thuận tiện cho phát triển cảng. Với điều kiện đó, Chính phủ đã phê duyệt quy hoạch và Ban hành Quyết định thành lập khu kinh tế Vân Phong với diện tích 150.000ha trong đó khoảng 80.000ha mặt biển và 70.000ha đất liền gồm hai khu chức năng chính: khu phi thuế quan và khu thuế quan. Mục tiêu xây dựng thành khu kinh tế tổng hợp trong đó Cảng trung chuyển container quốc tế giữ vai trò chủ đạo (có thể đạt tới 17 - 18 triệu TEU/năm), kết hợp phát triển kinh tế tổng hợp đa ngành, đa lĩnh vực với trọng tâm là phát triển công nghiệp, du lịch, dịch vụ, nuôi trồng hải sản, các ngành kinh tế khác và xây dựng các khu đô thị. Khu kinh tế Vân Phong

được hưởng các chính sách ưu đãi đặc biệt cao nhất hiện nay. Tuy nhiên lộ trình để phát triển một cách toàn diện khu kinh tế Vân Phong còn đối mặt với nhiều thách thức lớn: Thiếu chiến lược tập trung đầu tư: Mặc dù có nhiều lợi thế cho sự phát triển dài hạn, tuy nhiên các nguồn đầu tư cùng một thời kỳ đang dần trải khắp toàn quốc, không tính hàng trăm đô thị và hệ thống hạ tầng khung quốc gia đang cần hàng tỷ USD đầu tư phát triển, 15 khu kinh tế tập trung ở khắp các vùng miền với hàng trăm ngàn Ha cùng đều mời gọi đầu tư. Chưa đảm bảo tính liên kết vùng: Vịnh Vân Phong thuộc khu vực Bắc Khánh Hòa, giáp ranh với tỉnh Phú Yên, để phát triển đồng bộ Vịnh Vân Phong cần có sự hợp tác liên kết với nguồn nước thuận lợi của Phú Yên, cần có sự chia sẻ sử dụng tiềm năng sân bay Đồng Tâm; khu vực Vịnh Vân Phong có quỹ đất hậu cảng rất hạn chế ngược lại khu vực Nam Phú Yên có quỹ đất thuận lợi cho phát triển công nghiệp hậu cảng và những ngành công nghiệp phụ trợ khác. Nếu liên kết tốt là cơ hội phát triển cho cả hai Tỉnh.

“MÂY VÀ GIÓ HÒA QUÊN, TẠO NÊN MỘT “VÂN-PHONG” HỮU TÌNH HẤP DẪN. BIỂN KỀ CẬN VỚI NÚI TẠO NÊN CẢNH SẮC SƠN THỦY HỮU TÌNH.”



Tuy nhiên giữa hai khu vực có dãy đèo Cả lớn, cần sớm hoàn thành đường hầm qua đèo Cả để rút ngắn khoảng cách riêng biệt và an toàn trong vận chuyển. Cạnh tranh đầu tư không lành mạnh: Các chủ đầu tư tranh thủ đăng ký đầu tư dự án nhưng không thực sự tập trung đầu tư, chủ yếu chiếm giữ đất để kinh doanh nhằm chuyển nhượng kiếm lời. Do đó nhiều hầu hết diện tích quy hoạch đều có chủ đầu tư đăng ký nhưng tiến độ xây dựng cơ sở vật chất quá chậm gây lãng phí giá trị thời gian vật chất tiềm năng... Thiếu đầu tư hạ tầng khung vùng phát triển: Mặc dù Nhà nước đã có đầu tư đường chính vào khu vực Vịnh Vân Phong quy mô vừa, một số hạng mục, tuy nhiên để đáp ứng tính đồng bộ cho một khu vực kinh tế tập trung hiện đại là chưa đáp ứng cả về tiến độ và quy mô và kỹ thuật, do đó các nhà đầu tư thứ cấp cũng cảm chừng?

Sự thiếu thống nhất trong ý tưởng phát triển: Với tiềm năng lợi thế không đầu sánh được của vịnh Vân Phong cho các loại hình phát triển, do đó có loại hình

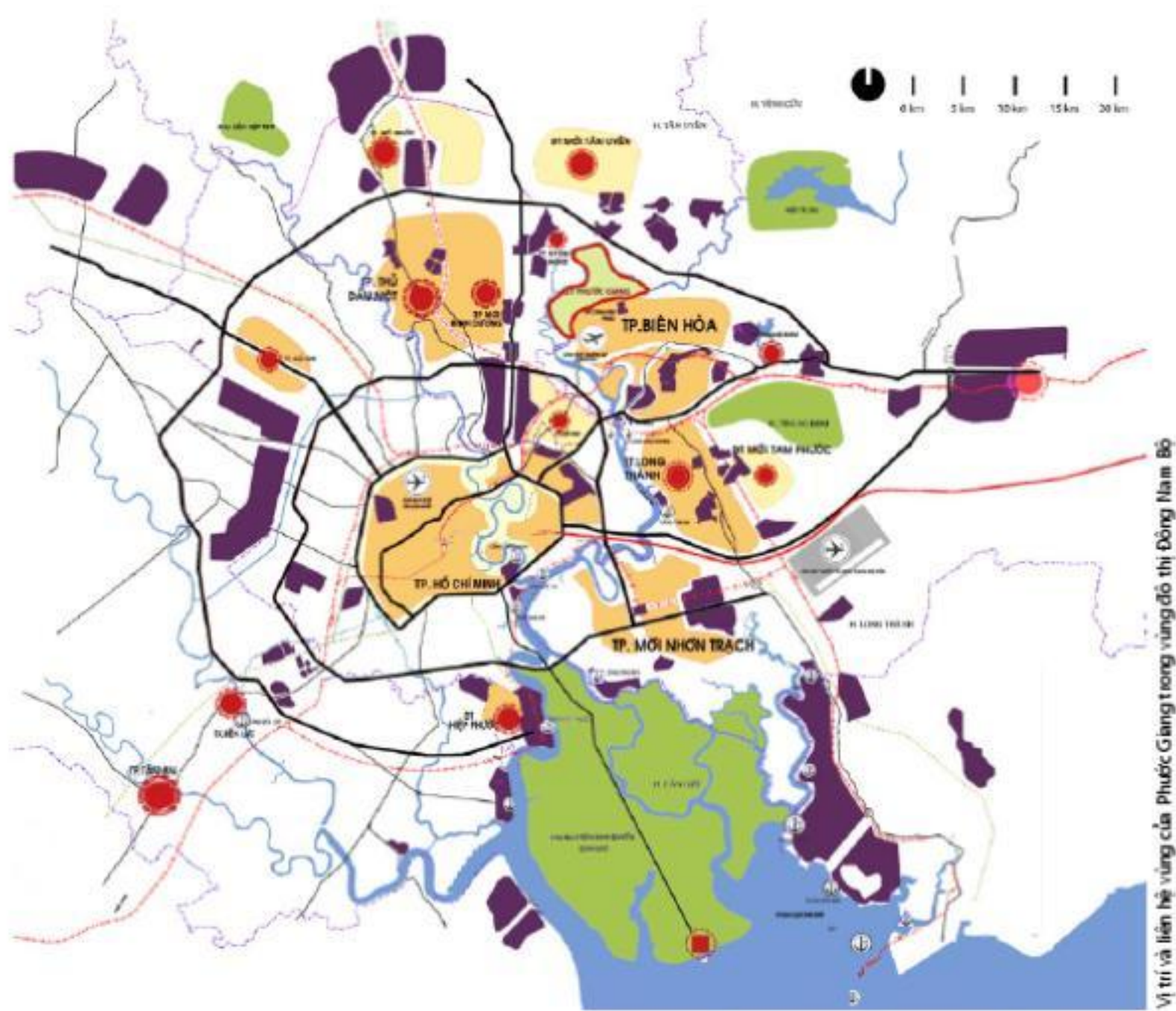
đầu tư có lợi trước mắt (nguồn thu lớn, nhanh) nhưng có nguy cơ không bền vững lâu dài; có loại hình có thể giữ gìn tương đối toàn vẹn hệ sinh thái khu vực nhưng nguồn thu kinh tế thấp, vv.thậm trí có những loại hình có những nguy cơ ảnh hưởng môi trường trước mắt và lâu dài, do đó với thực tế trước cho thấy sự lúng túng và quyết sách của những Nhà quản lý chậm trễ và thiếu đồng nhất. Sự đấu tranh giành cơ giữa cái lợi trước mắt và lâu dài...

Cơ chế đối tác đầu tư: Mô hình đối tác đầu tư cũng là vấn đề thách thức, đối với một khu vực nhạy cảm và đầy tiềm năng như vậy nếu chỉ tập trung một chủ đầu tư lớn, sau đó các nhà đầu tư thứ cấp tham gia theo có thể đảm bảo được tính đồng bộ quy hoạch. Tuy nhiên do sự cạnh tranh đầu tư rất mạnh, mặt khác khó có chủ đầu tư có đủ tiềm năng kinh tế để đầu tư một cách toàn diện toàn diện, do đó khó thực hiện được mô hình trên. Ban quản lý khu kinh tế Vân Phong đã và đang tích cực huy động các nguồn vốn cho đầu tư hạ tầng

khung, nhưng nguồn vốn ngân sách còn hạn chế, địa bàn rộng vv.. do đó rất cần có chính sách mới cho việc huy động vốn hợp lý để mau chóng phát triển.

Một số khuyến nghị

- 1/ Nguyên tắc phát triển: Tôn trọng tối đa hệ sinh thái khu vực, hạn chế tối đa việc làm giảm diện tích mặt vịnh Vân Phong (tiềm năng lợi thế duy nhất của quốc gia).
- 2/ Xây dựng nhanh hệ thống hạ tầng khung đồng bộ: Cần có chính sách quốc gia tập trung cho khu vực ưu tiên(so sánh trong 15 khu kinh tế tập trung của quốc gia) để nhanh chóng đến năm 2015 có thể đầy đủ cơ sở hạ tầng phát triển.
- 3/ Cơ chế huy động vốn: Đối mới cơ chế chính sách huy động vốn theo hướng PPP để tạo cơ hội phát triển từ nhiều thành phần tuy nhiên Nhà nước vẫn có cơ sở quản lý và phát triển đồng bộ.
- 4/ Tăng cường liên kết vùng: Chính phủ sớm phê duyệt Quy hoạch xây dựng vùng Nam Phú Yên Bắc Khánh Hòa, kèm theo có cơ chế ưu tiên đầu tư phát triển, theo đó hệ thống hạ tầng khung quốc gia được đầu tư nâng cấp và hoàn thiện như đường quốc lộ 1, đường quốc lộ 25, 26 và đường hầm xuyên đèo Cả, nâng cấp sân bay Đồng Tâm và tạo điều kiện có các tuyến bay đi Bắc, Nam để thuận lợi cho các nhà đầu tư dễ dàng tiếp cận khu vực, xây dựng đập nước Hoa Sơn, đá Đen vv.. xây dựng tuyến ống cấp nước thông từ Phú Yên qua Khánh Hòa vv... Mở rộng và hoàn thiện hạ tầng khu công nghiệp Nam Phú Yên.
- 5/ Ưu tiên đầu tư cảng trung chuyển tàu thuộc vùng Vịnh Vân Phong (dạng SHIP to SHIP). Phát triển các khu vực đô thị phụ trợ, thương mại, du lịch sinh thái biển tạo sức hút đa dạng các không gian phía biển.
- 6/ Có cơ chế quản lý kiểm soát môi trường nghiêm ngặt đối với các khu công nghiệp đặc thù như đối với Nhà máy đóng, sửa tàu Vinashin; khu nhiệt điện vv.. Kiểm soát việc xả thải ra môi trường của các công trình xây dựng, đảm bảo xây dựng đến đâu sạch đẹp đến đó.
- 6/ Tăng cường công tác quảng bá thương hiệu của vùng vịnh Vân Phong trên trường quốc tế và trong nước nhằm thu hút các nguồn đầu tư và tham gia hoạt động kinh tế, xã hội trong vùng.
- 7/ Tăng cường liên kết không chỉ khu vực Nam Phú Yên, Bắc Khánh Hòa mà còn đối với các khu kinh tế khác trong cả nước.
- 8/ Từng bước tạo lập hệ thống dịch vụ logistics cho khu vực và thiết kế không gian thị trường dịch vụ của cảng nước sâu vịnh Vân Phong.■



Vị trí và liên hệ vùng của Phước Giang trong vùng đô thị Đông Nam Bộ

QUY HOẠCH VÙNG PHÁT TRIỂN PHƯỚC GIANG

Thiết kế

Một thử nghiệm về quy hoạch tổng hợp

Cuối năm 2010, được sự đồng ý của UBND Tỉnh Đồng Nai, công ty Phát triển Khu Công nghiệp Biên Hòa (Sonadez) tổ chức cuộc thi quy hoạch cho một vùng nông nghiệp rộng 3249 hecta nằm phía Bắc thành phố Biên Hòa và tả ngạn sông Đồng Nai. Với tên gọi "Cuộc thi ý tưởng thiết kế quy hoạch chung tỷ lệ 1/5000 Khu đô thị Phước Giang, huyện Vĩnh Cửu, tỉnh Đồng Nai", nhà tổ chức không dấu giếm tham vọng biến vùng đất đẹp và thưa thớt dân cư thuộc 4 xã phía Tây của huyện Vĩnh Cửu thành một "khu đô thị". Đề bài cuộc thi đặt ra những yêu cầu chiến lược như sau:

- 1 - Tận dụng điều kiện tự nhiên;
- 2 - Bảo tồn công trình tôn giáo, văn hóa, loại hình nhà vườn sinh thái đặc trưng của địa phương, tổ chức tái định cư tại chỗ cho người dân;
- 3 - Kết nối với Khu công nghiệp và Khu dân cư hiện hữu cũng như thành phố Biên Hòa và Vùng Kinh tế trọng điểm phía Nam;

Với một không gian rộng lớn tương đương diện tích thành phố Vũng Tàu hay bốn quận nội thành cũ của Hà Nội và vượt ngoài tầm bao quát thị giác của "thiết kế", với lượng dân cư thưa

thớt (23.000 người) chủ yếu làm nông nghiệp và vị trí "ngõ cụt" trong vùng, cuộc thi mang đến một cơ hội đặc biệt cho những người tâm huyết với quy hoạch tổng hợp (comprehensive planning) để tìm ra một lời giải toàn diện cho sự phát triển của Phước Giang. Với một đội ngũ đa ngành từ kiến trúc sư, quy hoạch sư tới kỹ sư giao thông và nhà kinh tế, công ty tư vấn Thanh Bình (TBC.VN) đã nghiên cứu đồ án với tinh thần cầu thị, cởi mở và mong muốn giới thiệu những cách tiếp cận khác trong quy hoạch tại Việt Nam.

7 thách thức CHÚNG TÔI XÁC ĐỊNH BẢY THÁCH THỨC CHÍNH CHO SỰ THÀNH CÔNG CỦA PHƯỚC GIANG

Môi trường

Mặc dù là vùng đất nông nghiệp xanh tươi, Phước Giang không phải không có những rủi ro về môi trường do nằm về phía bắc vành đai công nghiệp Nam Bình Dương - Biên Hòa. Phước Giang cũng nằm kề cận xã Thạnh Phú là nơi bắt đầu có các hoạt động công nghiệp. Đối lập với thách thức này là vai trò của Phước Giang trong vành đai sinh thái quan trọng nhất vùng Đông Nam Bộ dọc theo sông Đồng Nai và kết nối hai khu bảo tồn thiên nhiên quan trọng là Vườn quốc gia Nam Cát Tiên và rừng ngập mặn Cần Giờ. Những đặc này khiến cho việc bảo tồn sinh thái, bảo vệ nguồn nước và tránh phát triển cuối hướng gió từ vùng công nghiệp trở nên quan trọng hàng đầu đối với Phước Giang.

Ngập lụt

Trong vùng Đông Nam Bộ, Phước Giang dường như nằm ngoài rìa của sự phát triển vốn đang tập trung dọc theo 2 tuyến quốc lộ số 1 (Tp. HCM - Biên Hòa) và số 13 (Tp. HCM - Bình Dương). Tuy nhiên, nếu xét tiểu vùng Bình Dương - Đồng Nai thì Phước Giang lại nằm ở vị trí trung tâm của vùng công nghiệp này. Ở một góc nhìn khác, Phước Giang nằm giữa đường vành đai 3 và đường vành đai 4 của Vùng Kinh tế Trọng điểm Đông Nam Bộ là nơi tập trung nhiều dự án phát triển đô thị mới quan trọng. Tuy vậy, khả năng tiếp cận trực tiếp từ Phước Giang tới hệ thống giao thông và hạ tầng cấp vùng (vd: sân bay, bến cảng) là hết sức khó khăn so với những dự án đô thị này.

Vị trí

Trong tương lai, khu vực Tây Nam (xã Bình Hòa) và một số điểm trũng tại Phước Giang sẽ có nguy cơ ngập lụt từ 0.5 đến 2m vào giữa thế kỷ 21 do tác động của nước biển dâng cao và việc triển khai xây dựng để bảo vệ TP HCM về phía hữu ngạn sông Đồng Nai. Do đó việc phân vùng phát triển trong khu Phước Giang cần cần nhắc yếu tố lũ lụt đồng thời cần có những hệ thống hạ tầng đa chức năng để giúp giảm thiểu rủi ro thiên tai vì chỉ tập trung vào xây dựng hệ thống đê điều.

Nền tảng Kinh tế

Bất chấp sự phát triển sôi động các khu công nghiệp và đô thị bên kia bờ sông Đồng Nai phía huyện Tân Uyên (Bình

Tổ chức không gian và kết nối toàn vùng và quy hoạch sử dụng đất cấp vùng



Dương), Phước Giang vẫn là một vùng nông thôn bình yên. Điều này đặt ra câu hỏi về nhu cầu đô thị hóa tại khu vực cũng như nền tảng kinh tế nào cho “khu đô thị Phước Giang” tương lai? Trong bối cảnh cả Bình Dương và Đồng Nai đều đang cạnh tranh trong vai trò là “ngoại ô” sản xuất của TP HCM, Bình Dương bứt phá với việc đầu tư vào “chất lượng sống tốt” (tiện ích đô thị: bệnh viện, trường học, nhà hát, v.v...) nhằm thu hút nhân lực cấp cao thì Phước Giang có thể tận dụng vị trí địa lý sẵn có để tạo cơ hội cho Đồng Nai thực hiện cùng một chiến lược nhưng với chiến thuật khác.

Ranh giới đô thị và nông thôn

Bài học phát triển đô thị bền vững trên thế giới cho thấy ranh giới đô thị và nông thôn cần được xác lập rõ ràng. Một ranh giới rõ ràng như vậy nhằm đảm bảo cung cấp hạ tầng và dịch vụ đô thị có hiệu quả, vừa bảo vệ môi trường, vừa gia tăng chất

lượng sống của cư dân đô thị. Bằng việc bảo tồn cảnh quan nông thôn và thiên nhiên, dự án Phước Giang có thể đạt giá trị bất động sản cao đồng thời nâng cao chất lượng cuộc sống của người dân. Trái lại sự phát triển đô thị tràn lan (urban sprawl) và nhảy cóc (leap-frog) như ở nhiều đô thị nước ta, đặc biệt là thành phố Biên Hòa dẫn tới việc chính quyền không thể cung cấp hiệu quả các dịch vụ đô thị thiết yếu (điện, nước, nước thải, thu gom rác, cứu hỏa, cứu thương, v.v...)

Môi trường sống ở nông thôn xuống cấp

Tình trạng đô thị hóa tự phát tại chỗ, gia tăng dân số và mật độ xây dựng trong khi hạ tầng không phát triển tương thích dẫn đến các hiểm họa về môi trường và giảm sút chất lượng sống ở nông thôn. Ở nhiều địa phương bây giờ, thói quen sử dụng các sản phẩm công nghiệp, đặc biệt là túi nylon, dẫn đến vấn đề ứ đọng rác thải do không có bãi gom và xử lý rác.

Nguy cơ thất bại dựa trên phương pháp quy hoạch truyền thống

Phương pháp quy hoạch vẫn đang được áp dụng tại nước ta chịu ảnh hưởng nặng nề của Chủ nghĩa hiện đại trong quy hoạch do Le Corbusier đề xuất từ nửa đầu của thế kỷ 20 vốn đã bị thế giới phê phán và từ bỏ. Phương pháp này coi nhẹ đặc điểm hiện trạng khu đất (bao gồm cả yếu tố vật chất và văn hóa) và đồng nghĩa quy hoạch với thiết kế mà quên đi vai trò của các công cụ phi-thiết kế khác trong việc phát triển đô thị. Phương pháp này chỉ khả thi khi triển khai một dự án bất động sản trên một diện tích nhỏ, trong thời gian ngắn, bởi một chủ đầu tư duy nhất và mảnh đất không có một lịch sử dày dặn. Phước Giang cần nhiều công cụ quy hoạch phi-thiết kế dựa trên một tầm nhìn được chia sẻ nhằm đạt được một sự tổng hòa về quyền lợi giữa người dân, chính quyền và nhà đầu tư.

Chiến lược phát triển

Với đồ án quy hoạch vùng phát triển Phước Giang, nhóm thực hiện tại Công ty Tư vấn Thanh Bình đã đưa ra 5 chiến lược phát triển chính cho khu vực giàu tiềm năng nhưng cũng nhiều thách thức này:

- Bảo tồn đất nông nghiệp làm nền tảng phát triển kinh tế, thu hút du lịch, nâng cao giá trị bất động sản và thích nghi với biến đổi khí hậu.
- Kết nối với Bình Dương và Biên Hòa để trở thành trung tâm vùng công nghiệp.
- Cung cấp tiện ích Văn hóa – Thể thao cấp vùng nhằm tạo ra một cộng đồng sáng tạo và khỏe mạnh đồng thời trở thành tâm điểm của toàn vùng.
- Dựa vào các kịch bản phát triển cho Phước Giang để xác định những khu vực đô thị hóa, mức độ đô thị hóa và những khu vực ưu tiên phát triển.
- Thành công bằng cách tạo ra chất lượng sống tốt cho tất cả mọi người và dựa trên di sản thiên nhiên và lịch sử.

Bản đồ và các quy định cơ bản của quy-hoạch-định-dạng cho vùng Phước Giang

Quy hoạch Định dạng | Quy định thiết kế các phân khu Transect



Quy hoạch Định dạng | Các khu vực Transect hiện hữu tại Phước Giang



Quy hoạch Định dạng | Quy định và thiết kế về hạ tầng & "hạt nhân" đường phố



Quy hoạch Định dạng | Các khu vực Transect sau quy hoạch tại Phước Giang



Sự phát triển đô thị tại Phước Giang cần tiếp nối vào các khu vực transect hiện có T1 và T2 chuỗi các môi trường liên tiếp có tính đô thị cao hơn để tạo ra sự chuyển biến hài hòa.

STT	Khu vực	Diện tích (ha)
1	T1 Khu vực thiên nhiên nông nghiệp	14,87
2	T2 Khu vực môi trường thiên nhiên	14,71
3	T3 Khu vực môi trường thiên nhiên	24,01
4	T4 Khu vực môi trường thiên nhiên	8,18
5	T5 Khu vực môi trường thiên nhiên	10,01
	Tổng cộng	72,41

STT	Khu vực	Diện tích (ha)
1	T1 Khu vực thiên nhiên nông nghiệp	23,80
2	T2 Khu vực môi trường thiên nhiên	4,62
3	T3 Khu vực môi trường thiên nhiên	7,42
4	T4 Khu vực môi trường thiên nhiên	8,31
5	T5 Khu vực môi trường thiên nhiên	6,94
	Tổng cộng	60,72

STT	Khu vực	Diện tích (ha)
1	T1 Khu vực thiên nhiên nông nghiệp	22,40
2	T2 Khu vực môi trường thiên nhiên	20,21
3	T3 Khu vực môi trường thiên nhiên	11,21
4	T4 Khu vực môi trường thiên nhiên	12,30
5	T5 Khu vực môi trường thiên nhiên	24,83
	Tổng cộng	90,95

STT	Khu vực	Diện tích (ha)
1	T1 Khu vực thiên nhiên nông nghiệp	1,10
2	T2 Khu vực môi trường thiên nhiên	11,12
3	T3 Khu vực môi trường thiên nhiên	15,18
4	T4 Khu vực môi trường thiên nhiên	47,30
	Tổng cộng	75,70

STT	Khu vực	Diện tích (ha)
1	T1 Khu vực thiên nhiên nông nghiệp	10,02
2	T2 Khu vực môi trường thiên nhiên	23,34
3	T3 Khu vực môi trường thiên nhiên	24,10
	Tổng cộng	57,46

STT	Khu vực	Diện tích (ha)	Số dân hiện tại	Số dân dự kiến
1	T1 Khu vực thiên nhiên nông nghiệp	14,87	1.100	1.100
2	T2 Khu vực môi trường thiên nhiên	14,71	1.100	1.100
3	T3 Khu vực môi trường thiên nhiên	24,01	1.100	1.100
4	T4 Khu vực môi trường thiên nhiên	8,18	1.100	1.100
5	T5 Khu vực môi trường thiên nhiên	10,01	1.100	1.100
	Tổng cộng	72,41	5.500	5.500

Bản đồ phân khu Transect

Phương pháp quy hoạch

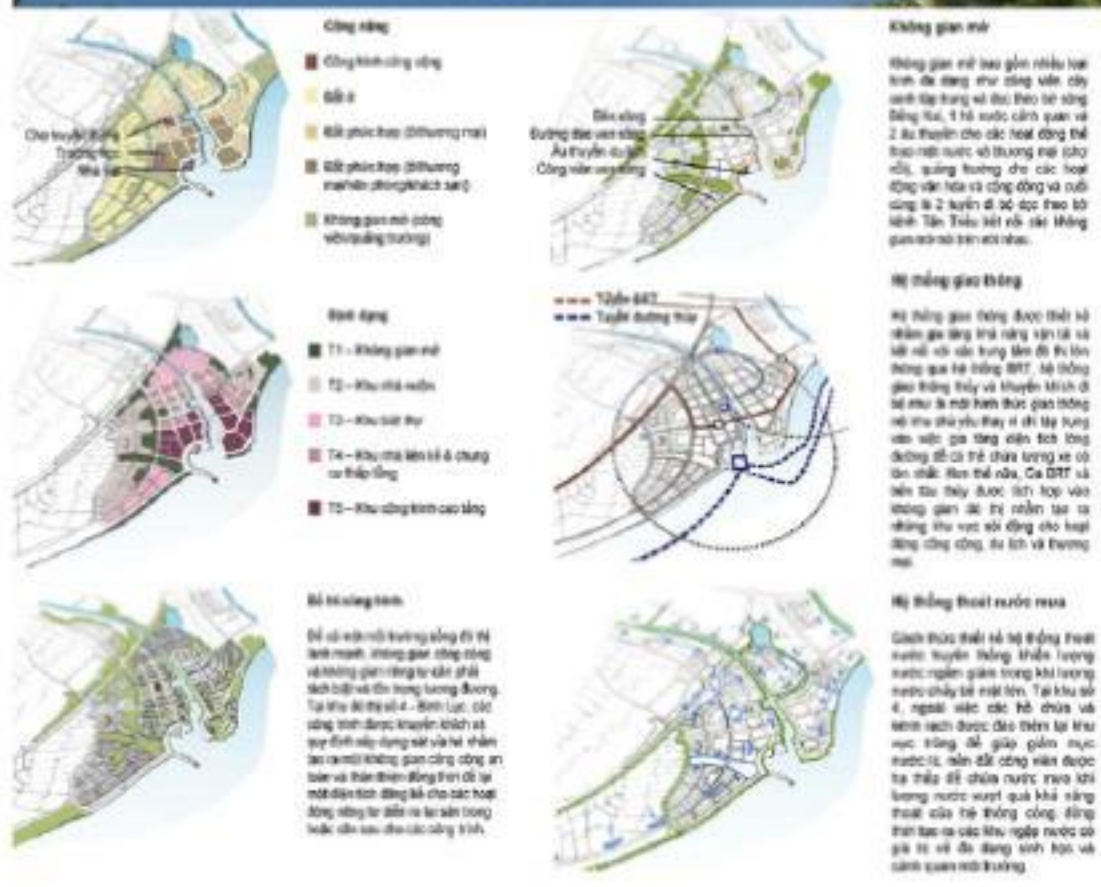
Để chuyển những chiến lược phát triển thành giải pháp thiết kế đối với một dự án quy hoạch chung mang yếu tố vùng, nhóm tư vấn đề xuất một chương trình quy hoạch 2 lớp (layer):

- Lớp quy hoạch phân khu chức năng cấp vùng (function-based planning) gắn gũi với phương pháp quy hoạch truyền thống tại Việt Nam. Lớp này nhằm đưa ra một khung quản lý sử dụng đất trong vùng hướng tới sự cân bằng giữa phát triển đô thị và bảo tồn cảnh quan thiên nhiên và khu vực nông thôn.
- Lớp quy hoạch định dạng (form-based planning) theo phương pháp transect planning nhằm tạo ra tạo ra những môi trường tổng hòa theo từng đặc điểm khu vực sinh sống (nông

thôn, ngoại ô hoặc trung tâm đô thị). Phương pháp này nhấn mạnh tới thiết kế đô thị thân thiện với con người và khuyến khích sử dụng đất hỗn hợp. Quy hoạch định dạng có thể mang tính pháp lý dưới dạng một bộ quản lý quy hoạch dựa vào SmartCode¹¹. Tính hoàn thiện và chất chế của SmartCode cho phép đô thị phát triển hài hòa và bền vững mà không cần phải bản vẽ hóa tất cả các chi tiết của đô thị.

Quy hoạch đô thị phải đối mặt với những vấn đề của quá khứ, hiện tại và tương lai. Bản Quy hoạch vùng Phước Giang là nỗ lực của chúng tôi trong hoàn cảnh Việt Nam nhằm đối mặt với những vấn đề của một địa phương đang trong quá trình công nghiệp hóa và đáp ứng mục tiêu của nhà đầu tư.■

Minh họa thiết kế khu đô thị số 4 trong vùng Phước Giang



BRT hay Bus Rapid Transit là khái niệm chỉ hệ thống sử dụng xe buýt chạy trên đường dành riêng nền mặt đường cao hơn xe buýt thường và có hệ thống nhà ga, trạm dừng có hệ thống kiểm soát về nhằm rút ngắn thời gian di chuyển của xe. Mục đích của hệ thống BRT là tạo ra chất lượng dịch vụ tương đương GCC dựa vào đường sắt nhưng với chi phí thấp và tính linh hoạt cao của xe buýt. Dựa vào nghiên cứu về sinh thái học, Transect dịch nôm ra là một lát cắt đặc lý, để trở thành một công cụ để hiểu hệ thống định cư phức tạp của con người. Transect Planning phân chia một thành phố thành từng khu vực theo mức độ "đô thị" để có thể quản lý và quy định về kiến trúc và cảnh quan nhằm nhấn mạnh đặc thù và tạo ra môi trường tổng hòa trong mỗi khu vực. SmartCode là một bộ quản lý quy hoạch mở dựa vào transect planning và cho phép người sử dụng điều chỉnh theo đặc điểm địa phương.



Bản đồ minh họa mặt bằng phương án quy hoạch vùng Phước Giang

Giải pháp tổ chức và kết nối không gian

1. Xây dựng một chuỗi các đô thị tại các vị trí chiến lược về cảnh quan và hạ tầng và trong vòng bán kính đi bộ 800m thay vì dân trải để bảo tồn cảnh quan nông nghiệp, môi trường thiên nhiên và tối đa số công trình và dân số có thể tiếp cận với những cảnh quan này, do đó mà gia tăng giá trị đất đai.
2. Các khu dân cư nông thôn được kiểm soát mật độ để đảm bảo khả năng trung hòa của môi trường đối với chất thải sinh hoạt đồng thời dùng những khu đô thị mới để thu hút nhu cầu đô thị hóa tại địa phương. Bên cạnh đó, thiết kế đô thị với những công cụ tính toán được sử dụng để tạo ra những thành phố mới sẽ mang cảm hứng cho cư dân và du khách dựa trên những di sản sẵn có của địa phương: mặt nước và những cánh đồng.
3. Xây dựng các đô thị mới và cải tạo các khu dân cư hiện hữu tại điểm giao nhau của các tuyến giao thông quan trọng (đường bộ và đường thủy) nhằm thu hút nhu cầu đô thị hóa tại chỗ và gia tăng khả năng tiếp cận toàn vùng cho các hoạt động kinh tế tại đây.
4. Tập trung phát triển phía Tây Phước Giang dọc theo tầng an sông Đồng Nai để: 1) khai thác nhu cầu phát triển và các hoạt động kinh tế mạnh mẽ phía Bình Dương; 2) khai thác khả năng kết nối giao thông với thành phố mới Bình Dương và thành phố Hồ Chí Minh (các đường bộ và đường sông); 3) bảo tồn cảnh quan nông nghiệp phần phía Đông Phước Giang và bảo vệ nguồn nước thượng nguồn sông Đồng Nai; 4) tránh xa các khu công nghiệp vốn nằm ở đầu gố Đông Nam phía Nam và Đông Phước Giang; 5) chiếm lĩnh khu vực có nguy cơ phát triển các hoạt động du lịch tự phát do vị trí thuận lợi.
5. Không phát triển tại các khu vực thấp để tránh nguy cơ bị ngập do lũ và thủy triều và tại các khu

vực trũng để tránh nguy cơ bị ngập do mưa lớn. Những khu vực thấp và trũng đồng thời cũng là những khu vực trồng lúa nước do đó chiến lược này đồng thời bảo tồn cảnh quan nông nghiệp và bảo vệ tiềm năng du lịch của khu vực - lợi thế cạnh tranh quan trọng của Phước Giang.

6. Hệ thống giao thông vùng đi qua Phước Giang bao gồm đường vành đai thành phố Biên Hòa, đường Đồng Khởi nối dài và đường nối sang Bình Dương cần phải được thiết kế nhằm tối đa hóa tiềm năng và hiện thực hóa các chiến lược phát triển nêu trên. Việc mở thêm tuyến nối với Bình Dương về phía Bắc thông qua thị trấn Uyên Hưng là cần thiết để tiếp cận với sự phát triển công nghiệp mạnh mẽ phía Tân Uyên và rút ngắn khoảng cách tới đường vành đai 4 của toàn vùng đô thị Đồng Nam Bộ. Kết nối Phước Giang với các thành phố khác ở Đồng Nai bằng hệ thống buýt tốc hành BRT¹².



CẢI TẠO CẦU LONG BIÊN và quy hoạch khu vực quanh cầu

NGUYỄN NGÀ

Kiến trúc sư quy hoạch đô thị Paris - Hà Nội

CẢI TẠO CẦU LONG BIÊN CHO PHÉP BẢO TỒN VÀ NÂNG CẤP MỘT CÔNG TRÌNH QUAN TRỌNG TRONG DI SẢN KIẾN TRÚC CỦA THÀNH PHỐ HÀ NỘI, MỞ RA MỘT KHÔNG GIAN MỚI ĐỘC ĐÁO VỀ VĂN HÓA, NGHỆ THUẬT CHO CỘNG ĐỒNG NHẪM TẠO RA SỨC HÚT CHO NGÀNH DU LỊCH.

Hà Nội, thủ đô của 1000 năm lịch sử và văn hiến hướng tới sự phát triển bền vững cho hàng nghìn năm sau...

Chiến lược này là một "ván cờ" vô cùng quan trọng. Ngoài những vấn đề thuộc quy hoạch đô thị và quy hoạch giao thông thuộc khu vực trung tâm, những giải pháp dưới đây nhằm góp phần giải quyết những vướng mắc hiện nay

- Hà Nội bị ô nhiễm bởi sự phát triển quá nhanh của các phương tiện giao thông cơ giới. Và để muốn tránh những sai lầm đã từng diễn ra ở Tokyo và các thủ đô khác trên thế giới, Hà Nội cần một "phố đi bộ xanh".
- Môi trường tự nhiên của Hà Nội gồm những sông hồ, và công viên xanh và những bảo tàng, di tích lịch sử, nhưng lại không có mối liên kết với nhau.
- Hà Nội thu hút rất nhiều du khách nhưng họ không lưu lại thủ đô quá một ngày.
- Hà Nội đã từng là nơi tụ hội các sản phẩm

truyền thống của nhiều làng nghề ở khu vực xung quanh, nhưng các làng nghề đó nay đang bị mai một dần vì thiếu sự đầu tư quan tâm đào tạo, thiếu sự tiếp cận với nghệ thuật và chưa thích nghi kịp thời với thị trường.

Những vấn đề khác cũng được nêu ra như sau

- Từ 10 năm nay Hà Nội đã được Unesco phong danh hiệu: thành phố vì hòa bình, làm sao để Hà Nội giữ được và truyền tải ra thế giới thông điệp hòa bình ấy?
- Làm sao để giá trị văn hóa nghệ thuật của Hà Nội không chỉ dành cho một số ít tầng lớp trong xã hội mà còn được tất cả mọi người dân đón nhận?
- Làm sao giữ được những nét đẹp tự nhiên

của Hà Nội (sông, hồ, công viên, di tích lịch sử...) hài hòa với sự phát triển của nền kinh tế hiện đại?

Hà Nội của tương lai

- Một thành phố xanh, một sự phát triển bền vững và bảo vệ môi trường
- Một thành phố mở rộng và hội nhập với thế giới hiện đại
- Chứng nhân của sự giao thoa giữa các nền văn minh châu Á và châu Âu.
- Làm sao để một thành phố văn hóa và nghệ thuật đã từng tự hào về lịch sử hào hùng và thừa hưởng được những kỹ thuật tiên bộ của nền văn minh thế giới được phát triển trong sự cân bằng và hài hòa.
- Với tất cả sự quan tâm và tình thần nói trên, dự án đã được ra đời.

Cầu Long Biên: Bảo tàng lịch sử cận đại

Cầu Long Biên có tham vọng được biết đến như một Bảo tàng lịch sử cận đại dài nhất trên thế giới. Giữa không gian của trời và nước, cây cầu bắc ngang dòng sông Hồng dài 1.682m đem đến một điểm nhìn tuyệt đẹp ra hai bên bờ sông mới được cải tạo.

Cây cầu sẽ được nâng cao để cho tàu thuyền đi lại.

Cây cầu sẽ được nối rộng với mục đích du lịch lịch sử, dẫn đường cho một sự phát triển bền vững.

Cây cầu sẽ được gắn Pháo trên những nhịp cũ để giữ lại ký ức một thời hào hùng của dân tộc

Một cuộc thi kiến trúc quốc tế sẽ được tổ chức để tập hợp những dự án táo bạo nhất, sử dụng những kỹ thuật hiện đại nhất thế giới hiện nay để hiện thực hóa những công việc quy hoạch sau đây:

- 1) Con đường ray ở chính giữa trở thành một không gian mới dành riêng cho những hoạt động văn hóa sáng tạo.
- 2) Những nhịp cầu sẽ được bao phủ bởi những tấm kính trong suốt – chỉ tiết này mang lại một vẻ đẹp mới đồng thời vẫn giữ gìn nguyên vẹn cấu trúc của công trình.
- 3) Những không gian tách biệt, có hoặc không có mái che, cho phép tổ chức những sự kiện ngắn ngày hoặc dài ngày.

4) Một không gian lớn sẽ được xây dựng dựa trên cấu trúc của cầu Long Biên để triển lãm tàu hỏa hơi nước cổ và các toa tàu cổ trở thành các quán cà phê và nhà hàng. (Những kỹ thuật về đường tàu hỏa qua Cầu Long Biên đã trở nên quá thân thuộc với người Việt Nam và tính biểu tượng về lòng dũng cảm và bất khuất sẽ được lưu giữ cho mai sau).

5) Cây xanh và đèn đường sẽ được trồng hai bên đường tạo ra một con đường đi bộ vô cùng thơ mộng. Công trình tạo ra một điểm nhấn ấn tượng về không gian: cái nhìn mở rộng ra hai bờ của dòng sông, xuống khu phố cổ của Hà Nội, nằm trên Bãi Giữa – nơi sẽ được cải tạo thành "Công viên Nghệ thuật"





Khu vườn treo

Phần đường tàu hiện tại nằm trên 131 vòm cầu của cầu Long Biên sẽ được cải tạo thành một "Khu vườn treo" với kiến trúc theo mô típ của "La Coulée Verte - Viaduc des Arts" - (giải lụa xanh - vòm cầu nghệ thuật) tại Paris hoặc công viên "High Line" tại New York. Công trình được xây dựng sẽ trở thành một nơi thư giãn và một con đường đi dạo được trồng cây và hoa từ trên cao nhìn xuống hai con phố cổ là phố Gầm Cầu và phố Phùng Hưng.



Phố Nghệ Thuật

131 vòm cầu gạch hiện tại đang bị bịt kín. Ở đầu cầu Long Biên sẽ được mở thông để tạo ra một dãy phòng triển lãm "Các làng nghệ thủ công nghệ thuật truyền thống".

1) Phần lớn diện tích khu vực triển lãm sẽ được dành để giới thiệu nghệ thuật và các ngành thủ công truyền thống của Việt Nam. Mỗi phòng triển lãm sẽ giới thiệu một ngành nghề với sự tham gia của chính những nghệ nhân đến từ các làng nghề hay bởi những người dân tộc thiểu

số đến từ các vùng miền khác nhau. Những ngôi làng thủ công này đang dần bị mai một. Việc cho phép những người làm nghề tiếp xúc và hướng dẫn họ đến với nghệ thuật sẽ giúp họ sáng tạo những giá trị mới, tìm được những thị trường mới, những cơ hội mới.

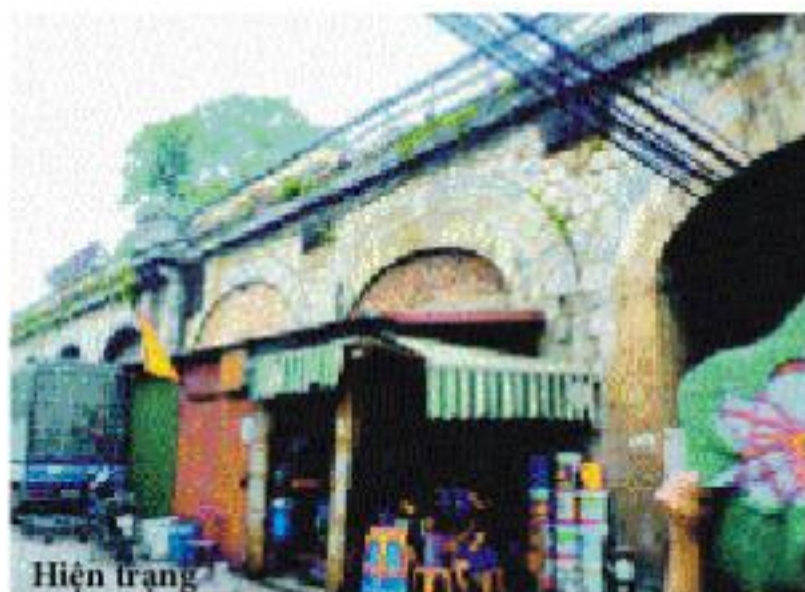
2) Những xưởng sản xuất và sáng tác, những khu vực thử nghiệm và đào tạo sẽ được mở ra để kích thích và phát triển sự sáng tạo và đổi mới, đồng thời thử nghiệm những chất liệu và công nghệ khác nhau.

3) Một số nhịp cầu khi mở thông sẽ được dành riêng cho các nghệ sĩ và những

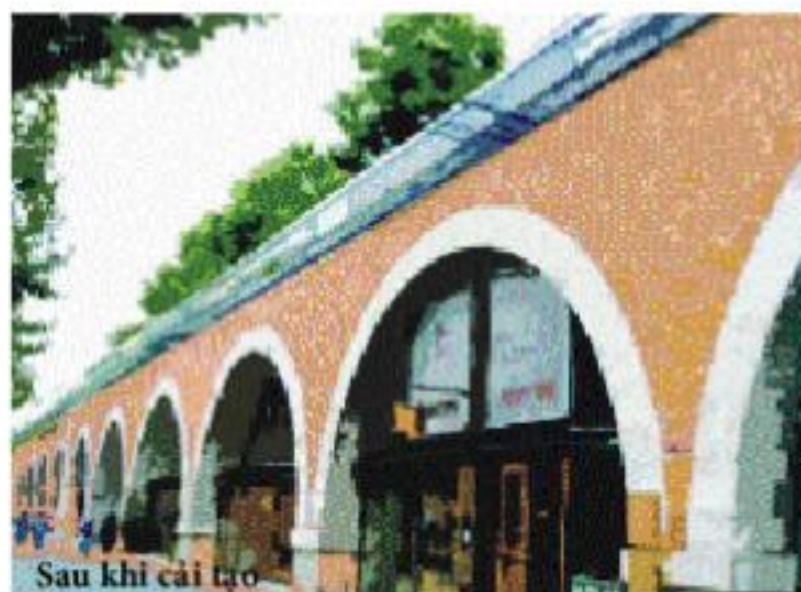
người trẻ tuổi yêu nghệ thuật thị giác: hội họa, điêu khắc, chạm trổ, ghép gốm màu, nhiếp ảnh, thiết kế, video art... hay nghệ thuật trình diễn: kịch, âm nhạc, múa...

4) Những khu vực khác sẽ trở thành "Phố nghệ thuật quốc tế", chào đón những nền văn hóa từ khắp nơi trên thế giới và những kỹ thuật mới...

5) Cuối cùng, khoảng 20 dãy phòng sẽ được dành cho khu Nhà hàng gồm quán cà phê, quán trà, nhà hàng với phong cách ẩm thực khác nhau để đem đến cho thực khách một nghệ thuật ẩm thực với hương vị quốc tế.



Hiện trạng



Sau khi cải tạo

Phố đi bộ - trục văn hóa lịch sử

Một phố đi bộ xanh mang tên "Đại lộ hòa bình" nối liền những điểm văn hóa lịch sử của thủ đô đã mang dấu ấn hàng nghìn năm và là chứng nhân lịch sử hào hùng của người Việt Nam. Đại lộ hòa bình kéo dài khoảng 4 km và cho phép du khách khám phá khu trung tâm Hà Nội, mà điểm xuất phát là Nhà hát lớn, đi qua vườn hoa Lý Thái Tổ, qua khu vực râm bóng mát quanh Hồ Hoàn Kiếm, qua phố hàng Ngang hàng Đào, qua những con đường của 36 phố phường với những người dân và nghệ truyền thống xưa.

"Đại lộ hòa bình" dành cho người đi bộ được bảo vệ và mở ra với 2 hàng cây rợp bóng mát với ghế đá để du khách có thể nghỉ ngơi, trò chuyện cùng bạn bè và ngắm nhìn phố cổ với những diện mạo khác

nhau. Chín đài phun nước nằm ẩn trong những tác phẩm điêu khắc của các nghệ sĩ địa phương sẽ được đặt dọc từ nhà hát lớn tới "Bảo tàng nghệ thuật đương đại" ở đầu cầu phía Gia Lâm và cho phép du khách trong nước cũng như quốc tế được thưởng thức hương vị dịu mát trong lành giữa mùa hè rực lửa của thủ đô.

"Tháp nước hàng Đậu" được cải tạo thành Bảo tàng cổ vật, một điểm dừng chân để khách có thể lên tham quan hiểu biết về văn hóa người Việt cổ.

Du khách rẽ sang bên trái đến Hoàng thành Thăng Long, Văn Miếu, lăng Hồ Chủ tịch; rẽ sang bên phải sẽ đến cầu Long Biên để tham quan "Bảo tàng lịch sử cận đại" của Việt Nam (điểm đến của du lịch lịch sử).



- 1 Nhà hát Lớn
- 2 Vườn hoa Lý Thái Tổ - Hồ Hoàn Kiếm
- 3 Chợ Đồng Xuân
- 4 Hoàng Thành Thăng Long
- 5 Lăng Chủ tịch Hồ Chí Minh
- 6 Bảo tàng Cổ Vật (Tháp nước Hàng Đậu)
- 7 Cầu Long Biên - Vườn Nghệ Thuật
- 8 Bảo tàng nghệ thuật đương đại

Bãi giữa Sông Hồng: Công viên Nghệ thuật

Nay sẽ được cải tạo đắp cao và kẻ bờ để quy hoạch thành một công viên rộng mang tên "Công viên Nghệ thuật". Phần mũi của bãi đất sẽ được trồng dâu, nhằm gợi lại liên tưởng về quá khứ đẹp đẽ của nó, đồng thời tạo không gian cho những làng nghề dệt lụa (trồng dâu, nuôi tằm, nhuộm và dệt vải...).

Những hoạt động thủ công và văn hóa sẽ được giới thiệu với du khách.

Ngoài ra, du khách còn có thể chiêm ngưỡng hàng ngàn loại bướm đặc biệt của

Việt Nam được nuôi trong các nhà kính và được thả đi bay lượn tự do trong không gian xanh mát um tùm của cây cỏ, tạo ra một cảnh quan thần tiên điểm xuyết bởi các tác phẩm điêu khắc, bao bọc bởi cỏ hoa và các loài cây quý.

Khu vực phía bắc Bãi Giữa sẽ trở thành khu vườn đảo rộng lớn, là điểm hẹn cho những cuộc đi bộ, những du khách, những cặp tình nhân, nhạc công, những người chơi cờ tướng...

Những kỉ-ốt âm nhạc, khu nghỉ cổ mĩ

che và ghế ngồi, đường đi xe đạp, tường leo núi, đường trượt skate park... sẽ là những hoạt động tăng thêm tính hấp dẫn cho khu vực này.

"Công viên Nghệ thuật" nằm ở chính Bãi giữa sông Hồng - cái nôi của nền văn minh lúa nước - là công trình gợi nhắc lại quá khứ của tổ tiên chúng ta kết nối với tương lai của phát triển và hội nhập.

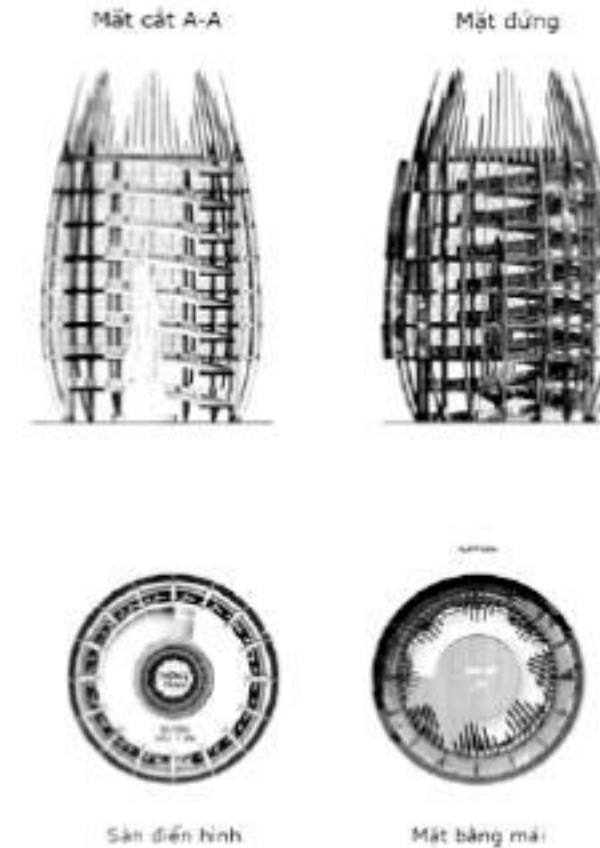
"Công viên Nghệ thuật" sẽ làm hài lòng tất cả các thế hệ, từ những cụ già cho đến những thế hệ 10X của tương lai.



Tháp nước Hàng Đậu

Được cải tạo và thiết kế thành một **Bảo tàng Cổ vật**, tháp nước Hàng Đậu sẽ trưng bày các tác phẩm từ những bộ sưu tập cá nhân độc đáo và phong phú.

Thăng Long là nơi nghỉ chân của du khách và người tản bộ, tầng thượng của tháp sẽ được thiết kế thành một quán cà phê nhà hàng với mái che trong suốt, đem đến điểm nhìn bao quát từ Hoàng thành đến Bảo tàng Nghệ thuật đương đại.



Tháp Sen Bảo tàng Nghệ thuật đương đại

Xây dựng trên bờ bên phải của sông Hồng, ngay ở lối ra Gia Lâm của cây cầu Long Biên, trong khuôn viên 2.5 ha hiện đang bỏ trống và đóng than tổ ong một Bảo tàng Nghệ thuật đương đại có hình dáng của một bông sen đang hé nở - loài hoa được công nhận là quốc hoa của Việt Nam, gắn liền với hình ảnh đức Phật, với Hồ Chí Minh; nó tượng trưng cho sự siêu thoát khỏi cuộc sống vật chất, hướng đến một lý tưởng.

Cấu trúc của công trình được làm bằng kim loại và gỗ, kết hợp công nghệ của tương lai và những nguyên vật liệu truyền thống.

Bảo tàng nghệ thuật đương đại giới thiệu:

- Những tác phẩm nghệ thuật đương đại,
- Kiến trúc design
- Những công nghệ mới của Việt Nam và quốc tế.

Ngoài những triển lãm ngắn ngày và cố định tại đây, bảo tàng còn là một không gian văn hóa dành cho du khách:

- Thư viện,
- Phòng hòa nhạc,
- Cà phê và nhà hàng...

Ở tầng thượng (tầng thứ 9):

- Một không gian có tầm nhìn ra toàn cảnh Hà Nội - sông Hồng - Gia Lâm
- Với những kính viễn vọng có thể quan sát thiên văn.



Ý tưởng minh họa của ARCHETYPE

Ý kiến đóng góp xin vui lòng liên hệ

Nguyễn Nga (Mrs)

Maison des Arts

31A Văn Miếu, Hà Nội

Mobile: 0913565000

Email: maisondesartshanoi@gmail.com

Website: <http://hanoi.org.vn/caulongbien>

MỘT CUỘC THI THIẾT KẾ NHẪM KHUYẾN KHÍCH CÁC KIẾN TRÚC SƯ VÀ CÁC NHÀ QUY HOẠCH ĐÔ THỊ TRỂ PHÁT TRIỂN CÁC KỸ NĂNG CỦA HỌ THÔNG QUA QUÁ TRÌNH LÀM VIỆC VỚI NHỮNG NGƯỜI SỬ DỤNG CÔNG VIÊN THỐNG NHẤT ĐỂ THIẾT KẾ VÀ CẢI TẠO KHÔNG GIAN CỘNG CỘNG NÀY.

Cuộc thi thiết kế

"Công viên Thống Nhất cho tất cả mọi người"

Giong như nhiều các công viên trong nội thành Hà Nội, công viên Thống Nhất là công viên thu hút được nhiều người dân đến, chủ yếu để nghỉ ngơi, thư giãn và giải trí. Đây cũng là một trong những không gian yên tĩnh hiếm hoi, một không gian xanh lớn nhất còn lại của thành phố đông đúc này. Công viên Thống Nhất thu hút hàng nghìn người dân mỗi buổi sáng sớm và buổi tối. Hàng ngày, khi công viên mở cửa, người dân vào đây để hoạt động thể thao, khiêu vũ, thể dục thẩm mỹ, và các hoạt động thể chất khác, cũng như các hoạt động thư giãn như gặp gỡ bạn bè, câu cá, đi bộ...

Năm 2007, Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội đã kêu gọi các đề xuất nhằm cải tạo công viên Thống Nhất. Có hai đề xuất được gửi đến cho chương trình. Trong đó, mỗi đề xuất đều có mục đích biến công viên Thống Nhất thành một trung tâm giải trí thương mại. Khi lần đầu tiên những kế hoạch này được đăng lên báo chí, rất ít ý kiến phản hồi lại. Tuy nhiên, nhận thức về những thay đổi mà kế hoạch này có thể mang lại khi thay đổi đặc điểm của công viên đã lan rộng ra cộng đồng. Rất nhiều người dân Hà Nội, những người đã từng góp phần xây dựng công viên Thống Nhất cách đây 50 năm, những người đã lưu giữ kỷ ức về tuổi thơ của họ với những lần dạo chơi trong công viên

cùng cha mẹ, ông bà, và những người hàng ngày vẫn vào công viên Thống Nhất để thư giãn, tập thể dục đang thực sự lo lắng và nổi giận. Họ tự hỏi tại sao chính họ - những người sử dụng công viên lại không được các nhà xây dựng tư vấn.

Cuộc thi này được đề xuất như một phương thức nhằm phối hợp với UBND thành phố Hà Nội để xây dựng một kế hoạch thay thế cho sự phát triển của công viên Thống Nhất. Bản kế hoạch tốt nhất trong cuộc thi sẽ cho thấy bằng chứng rõ ràng về việc nghiên cứu lịch sử công viên Thống Nhất và những ảnh hưởng đã tác động đến những nỗ lực trước đó trong việc tái phát triển, sự tham



Bảo trợ: Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam
Trung tâm nghiên cứu Toàn Cầu Hóa – Đại học Hawaii.
Trung tâm hỗ trợ và phát triển cộng đồng Lạc Việt

Truyền thông: Mạng Ashu.com, Tạp chí Quy hoạch Đô thị

Thời gian: Cuộc thi sẽ được thực hiện trong 03 giai đoạn (A,B,C)

A	23/6-16/7/2011	Công bố cuộc thi. Chuẩn bị các kế hoạch sơ lược gửi tới ủy ban để xem xét.
B	16-18/7 19-21/7 21/07	Lựa chọn các kế hoạch cuối cùng. Hội thảo và họp. Lựa chọn người thắng cuộc và hai người được gửi khuyến khích.
C	Từ tháng 8-12/2011	Hoàn thiện các đề xuất và gửi tới UBND thành phố Hà Nội
	01/12	Bản dự thảo được gửi tới Ban giám khảo để xem xét
	07-14/12	Triển lãm và lấy ý kiến từ cộng đồng
	14/12	Hẹn cuối cho những ý kiến đóng góp từ người xem
	24/12	Hẹn cuối nộp đề xuất
	28/12	Họp báo và đề trình lên UBND thành phố Hà Nội

gia của những người sử dụng và quản lý công viên trong việc hoàn thiện các thiết kế, những cải thiện lớn nhất trong cả thiết kế và quản lý để nâng cao tính hữu dụng của công viên. Thêm vào đó, một chiến lược nhằm gây quỹ từ các nhà tài trợ, các hoạt động thương mại có quy mô nhỏ, sự ủng hộ từ nhà nước và cộng chúng cũng sẽ được thực hiện.

Nộp đơn dự thi: Khuyến khích các sinh viên và những người mới tốt nghiệp các ngành kiến trúc và quy hoạch đô thị nộp đơn dự thi. Quá trình gửi đề xuất như sau:

1. Các ứng cử viên nên chuẩn bị một bản đề xuất (đài tối đa 05 trang A4). Những đề xuất được lọt vào vòng hai sẽ cần có mục tiêu và khái niệm rõ ràng, chỉ ra bằng chứng cho thấy quá trình nghiên cứu, thảo luận với quản lý và người sử dụng công viên, đề xuất các ví dụ về thiết kế cũng một bản kế hoạch nhằm gây quỹ.
2. Các đơn đăng ký dự thi có thể bao gồm một nhóm tác giả (không quá 05 thành viên). Vai trò của mỗi thành viên trong nhóm cần được chỉ rõ, và nêu tên trưởng nhóm. Mỗi nhóm nên bao gồm giáo viên hướng dẫn và cũng bao gồm các thành viên trong cộng đồng.
3. Các đơn đăng ký dự thi thực hiện bằng Tiếng Việt và Tiếng Anh
4. Các đơn đăng ký dự thi có thể bao gồm đoạn văn, đồ họa và bản đồ

Bản đăng ký tham dự gửi tới

Trung tâm Hỗ trợ và phát triển Cộng đồng Lạc Việt - Số 1, Trảng Tiên, Hoàn Kiếm, Hà Nội (Khu Tập thể nhà hát kịch)

Tel: (+84) 4 3944 7399 Fax: (+84) 4 3944 7388 Email: info@lacvietcentre.vn Website chính thức: www.hanoi.org.vn/publicity

TEMPORAL AND SPATIAL LAYERS OF USE
The distribution of people and activities in the park is strikingly steady. The rush hours in the afternoon and in the evening are constant throughout the week. In the weekends the addition is the families coming to use the modern playground, get on the rides and walk around the park. The park is thus used more evenly during weekends than during weekdays, when it is mostly deserted during the day.

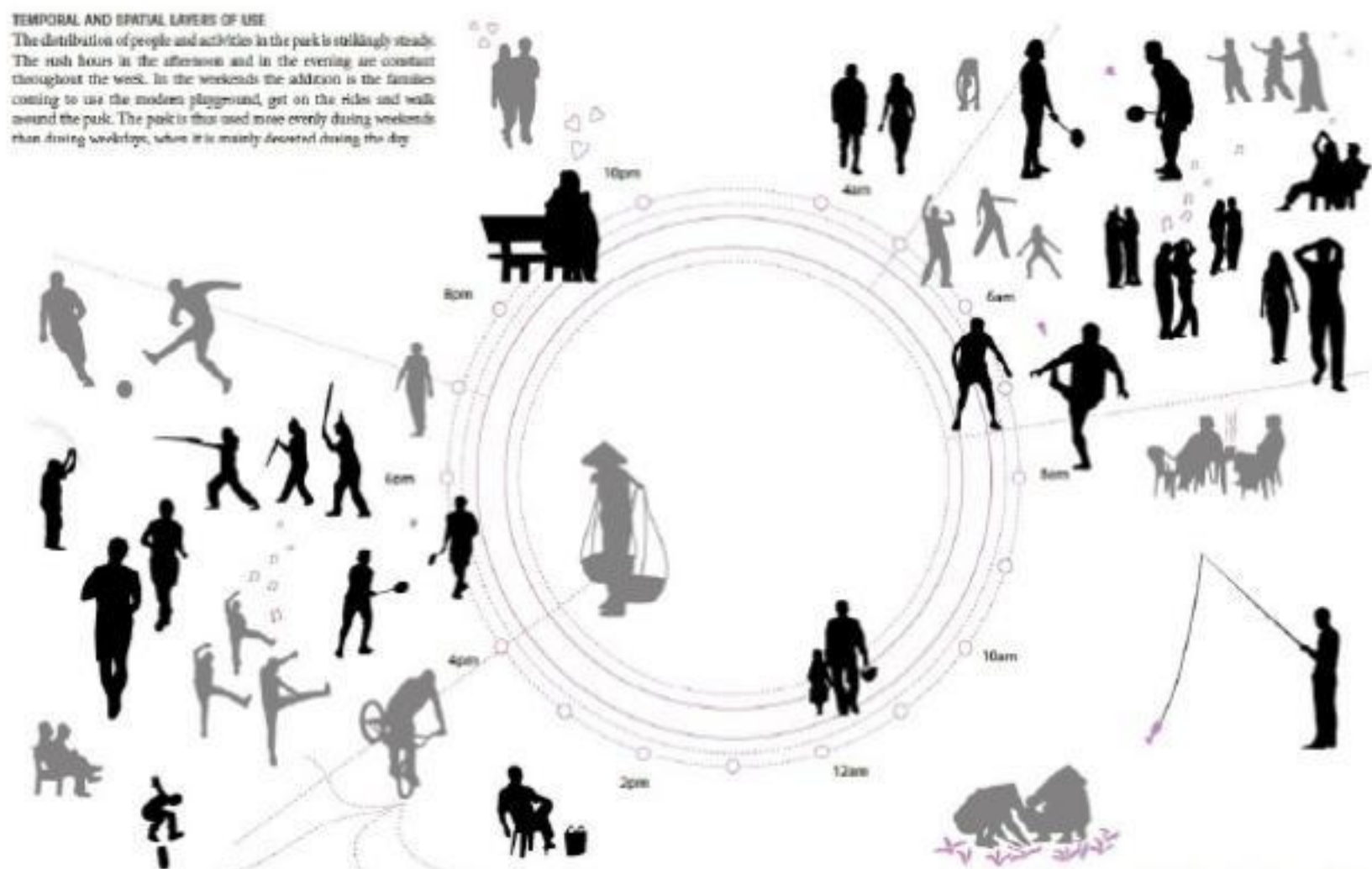


FIGURE 5: Thống Nhất Park around the clock

Q&A -hỏi đáp về đô thị



Khu Beacon Hill được xây dựng từ cuối thế kỷ 18 với những con đường hẹp lát đá và đèn đường đốt bằng khí gas là một trong những nơi đáng sống nhất ở thành phố Boston.



Hành lang kỹ thuật sau công trình là giải pháp giúp giảm tác động tiêu cực của việc gom rác thải lên cuộc sống đô thị.

Chào tạp chí Quy hoạch Đô thị !

Tôi không có kiến thức gì về đô thị nên chẳng biết phải hỏi gì. Thắc mắc của những người ngoại đạo như tôi thì đơn giản lắm, không biết có phù hợp với mục Q&A hay không? Ví dụ như: bao giờ thì đường Lĩnh Nam mở rộng theo quy hoạch; rồi nhà tôi hay bị rung âm ầm mỗi khi có xe tải đi qua, vết nứt trên trần nhà tôi nhỏ nhỏ có sao không; dân cư xóm tôi bao giờ sẽ chỉ mang các boc rác ra để trước cửa ngõ vào đúng giờ quy định?... Mong nhận được câu trả lời, trân trọng cảm ơn!

Vũ Lê Huy, Hà Nội

Q&A: Những người thực hiện mục Q&A không mong gì hơn là nhận được những câu hỏi của người ngoại đạo như bạn cho biết. Tất cả những gì mà bạn nhắc tới, nào là mở rộng đường để giải quyết nạn tắc đường, ứng xử có văn hóa trong môi trường sống đô thị, giảm tác động tiêu cực của giao thông đối với cuộc sống thường nhật của người dân, v.v... đều là những vấn đề mà các nhà quy hoạch có dự phần trách nhiệm giải quyết. Vai trò của nhà quy hoạch và ngành quy hoạch là gì nếu không phải là đáp ứng những quyền lợi và mong muốn thường nhật nhất của người dân. Và dưới đây là nỗ lực của chúng tôi để trả lời những câu hỏi của bạn: Câu hỏi thứ nhất, việc mở rộng đường Lĩnh Nam chúng tôi không thể trả lời chính xác. Chính quyền thành phố có thể đã có câu trả lời hoặc cũng có thể chưa khi mà thành phố có quá nhiều con đường nằm trong danh sách phải mở rộng mà ngân sách thì luôn eo hẹp. Nhìn ở góc độ rộng hơn, bài toán quy hoạch cải tạo, trong đó có hệ thống giao thông, các khu dân cư hiện hữu là câu chuyện "con gà và quả trứng". Việc thiếu vắng quy hoạch và đo

đó thiếu vắng hệ thống hạ tầng tương thích ở những thời kỳ trước dẫn đến những khu dân cư tự phát chật chội và có mật độ đường giao thông thấp. Sự chật chội và thiếu vắng không gian giao thông này lại dẫn đến việc giải đất mặt đường vô cùng đắt đỏ tới mức việc mở rộng đường vô cùng khó khăn bởi chi phí đến bù cao. Ở một khía cạnh khác, mở đường để giải quyết nạn kẹt xe không phải lúc nào cũng là giải pháp duy nhất và tốt nhất. Người dân nhiều thành phố trên thế giới, đặc biệt ở châu Âu và các nước Bắc Phi và Trung Đông, vẫn đang sống trong những khu phố cổ có lịch sử từ hàng trăm tới hàng nghìn năm, nơi mà đường phố được xây dựng cho xe ngựa kéo và người đi bộ. Một số thành phố khác như Calgary (Canada) lại đưa ra chính sách "không nâng cấp hệ thống giao thông đường bộ" và chấp nhận tình trạng kẹt xe cục bộ tại trung tâm thành phố, đồng thời đầu tư vào hệ thống tàu điện nhằm khuyến khích người dân thay đổi thói quen đi chuyển. Bên cạnh đó, việc mở rộng đường có mối quan hệ luẩn quẩn với

hành vi của người tham gia giao thông, khuyến khích nhiều người sử dụng phương tiện cá nhân hơn và đi chuyển nhiều hơn trên đoạn đường được mở rộng. Trong khi đó các cách tiếp cận quan trọng khác đường như chưa được thử nghiệm ở Việt Nam: giảm nhu cầu đi chuyển thông qua việc bố trí các sử dụng đất tạo nhiều giao thông như trường học, bệnh viện, trung tâm thương mại, công sở trong vòng bán kính đi bộ từ các trạm dừng xe buýt hay nhà ga đường sắt hoặc quy hoạch các khu đô thị hỗn hợp về chức năng. Quy hoạch sử dụng đất chính là quy hoạch giao thông dài hạn. Sự thiếu vắng mối liên hệ giữa hai lĩnh vực liên quan mật thiết này ở Việt Nam cũng góp phần tạo ra tình trạng tắc đường tồi tệ như bạn chứng kiến mỗi ngày. Thắc mắc thứ hai về vấn đề căn nhà bạn ở rung lên ầm ầm mỗi khi xe tải chạy cũng không nằm ngoài mối quan hệ giữa sử dụng đất vào giao thông. Việc này có thể nhìn dưới nhiều khía cạnh hoặc là đường Lĩnh Nam sau khi được nối với quốc lộ 1A mới (tuyến tránh thành phố) đã trở thành một tuyến chính đi vào

thành phố nhưng lại không có các biện pháp làm giảm tác động tiêu cực của lượng giao thông gia tăng; hoặc là do quá trình quy hoạch không có sự chuẩn bị lâu dài và thống nhất về định hướng giao thông nên không có quản lý sử dụng đất tương thích dẫn đến đất ở nằm tiếp giáp và không cách ly với luồng giao thông lớn. Tất nhiên, ngoài khía cạnh quy hoạch ra, có rất nhiều yếu tố khác cũng có thể gây ra hiện tượng nhà bạn rung chuyển mỗi khi xe tải đi qua: chất lượng xây dựng đường, chất lượng xây dựng công trình nhà ở và việc thiếu vắng quy định về tốc độ vận chuyển của phương tiện khi đi qua khu dân cư, v.v... Mang lại giấc ngủ ngon và cuộc sống yên bình để người dân tái tạo sức lao động sau mỗi ngày làm việc là giúp cho nền kinh tế gia tăng năng suất lao động. Nâng cao sức khỏe cộng đồng thông qua việc kiến tạo một môi trường sống tốt chính là động lực cơ bản dẫn đến sự ra đời của ngành quy hoạch đô thị vào cuối thế kỷ 19 và cần tiếp tục là mục tiêu của lĩnh vực quan trọng này. Vấn đề ứng xử văn hóa trong việc đổ rác là một khía cạnh khác của đời sống đô thị mà các nhà quy hoạch có thể đóng vai trò nhất định. Việc đảm bảo ứng xử có văn hóa của cộng đồng đô thị trong việc đổ rác cần nhiều thể chế tham gia như hệ thống giáo dục, hệ thống luật pháp, và hệ thống gom rác của công ty vệ sinh - môi trường. Quy hoạch xây dựng cũng là một trong những thể chế đó với hai vai trò: - Kiến tạo môi trường sống như một cơ chế kiểm soát hành vi tại cộng đồng. Một đô thị có quy mô lớn về dân số như Hà Nội là nơi con người dễ rơi vào tình trạng "vô danh" (anonymity) và do đó

hành vi "phí đạo đức" để được được thực hiện mà không có sự kiểm soát từ cộng đồng. Bằng cách phân chia một thành phố lớn thành những "làng" đô thị có quy mô dân số đủ nhỏ và được định nghĩa rõ ràng về không gian và xã hội để mọi người đều quen biết lẫn nhau và thường xuyên tương tác dẫn đến một cơ chế kiểm soát hành vi cá nhân phi chính thức (informal social control mechanism). Nói một cách nôm na là khiến cho hành vi công cộng của mỗi cá nhân được kiểm soát bởi cả cộng đồng. Giải pháp xem chừng rất lý thuyết này đòi hỏi một hệ thống quy hoạch hoàn chỉnh bên cạnh một cơ chế quản lý cấp khu dân cư tự nguyện (như tổ dân phố ở Việt Nam và hiệp hội cư dân địa phương ở các nước phương Tây). - Kiến tạo hệ thống hạ tầng cho phép hành vi cá nhân ảnh hưởng ít nhất tới cộng đồng; bằng cách bố trí các điểm tập kết rác thải kín trong bán kính đi bộ, quy hoạch giúp đảm bảo việc gom rác thải không trở thành một vấn đề về mỹ quan và môi trường đô thị. Một cách khác được thực hiện phổ biến ở các nước Bắc Mỹ là làm những hành lang kỹ thuật đằng sau các dãy nhà, nơi mà các hộ dân có thể bỏ các bao rác mà không ảnh hưởng đến "bộ mặt đô thị". Thực tế phát triển tự phát và đất đai đắt đỏ ở Hà Nội là lý do khiến giải pháp này khó thành hiện thực. Cảm ơn những thắc mắc đầy tâm huyết của bạn đối với đô thị và lĩnh vực quy hoạch. Q&A hy vọng những giải trình ở trên có ích đối với bản thân bạn cũng như những thắc mắc của bạn và những người dân bình thường có ích với những người hành nghề chúng tôi như thế nào.

DỪNG ĐÓ THỊ (phụ trách) | qa@ashui.com

GS.TS. NGUYỄN LÂN

với sự nghiệp xây dựng, phát triển đô thị Việt Nam



Giao sư, Tiến sĩ Nguyễn Lân sinh ra trên mảnh đất "Bình Trị Thiên khói lửa" ở huyện Phong Điền tỉnh Thừa Thiên - Huế. Trong hoàn cảnh chiến tranh chống Pháp ác liệt, ông được tời luyện dưới mái trường kháng chiến Nguyễn Chí Diểu tỉnh Thừa Thiên. Sau cuộc chiến tranh chống Pháp, ông được học tập và lớn lên trên miền Bắc xã hội chủ nghĩa. Năm 1965, sau khi tốt nghiệp đại học ở nước ngoài, ông về nước và làm việc tại Viện Quy hoạch đô thị nông thôn (Bộ Xây dựng) với vai trò kiến trúc sư quy hoạch. Năm 1968, ông được phân công về Bộ chuẩn bị thành lập trường Đại học Kiến trúc Hà Nội. Sau đó, ông được cử về làm cán bộ giảng dạy kiêm bí thư Đoàn thanh niên của trường. Ông được kết nạp vào Đảng năm 1969.

Ông làm nghiên cứu sinh ở Hungary và bảo vệ thành công luận án tiến sĩ năm 1979. Trở về nước, ông công tác tại Ủy ban xây dựng cơ bản Nhà nước. Ông lần lượt được bổ nhiệm vị trí trưởng phòng, rồi Viện phó Viện Quy hoạch tổng hợp. Từ năm 1983 - 1988, ông giữ chức vụ Chánh văn phòng, Phó bí thư Đảng ủy cơ quan Ủy ban xây dựng cơ bản Nhà nước, Đảng ủy viên Khối kinh tế Trung ương. Từ năm 1988 - 1992, GS.TS Nguyễn Lân giữ chức Vụ trưởng Vụ quản lý xây dựng và đô thị, ủy viên Ban chấp hành Đảng bộ của Bộ Xây dựng. Năm 1992, ông được Thủ tướng Chính phủ bổ nhiệm làm kiến trúc sư trưởng thành phố Hà Nội. Ông cũng được bầu là ủy viên Đảng bộ Đảng cộng sản Việt Nam thành phố Hà Nội. Trong thời gian đảm nhiệm các công tác của cơ quan nhà nước, ông luôn tham gia giảng dạy đại học và trên đại học, nhiều lần làm chủ tịch và ủy viên hội đồng chấm luận án tiến sĩ, thạc sĩ, nghiệm thu đề tài khoa học. Ông được phong học hàm Giáo sư năm 2002. Về công tác Hội, GS.TS. Nguyễn Lân từng là ủy viên ban chấp hành Hội Kiến trúc sư 3 khóa, ủy viên BCH Tổng hội Xây dựng, ủy viên Hội đồng Trung ương Liên hiệp các Hội KHKT Việt Nam,... Đặc biệt, ông là một trong những người tham gia vận động thành lập Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam (VUPDA) và giữ chức Phó chủ tịch từ khóa đầu tiên đến nay. Hiện nay ông còn đảm nhiệm vai trò Chủ

tịch Hội đồng khoa học của Hội và Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị TP Hà Nội. Say sưa với công tác quy hoạch và phát triển đô thị, ngoài những vai trò trên, GS.TS. Nguyễn Lân còn đảm nhiệm trọng trách Tổng thư ký Hiệp hội các đô thị Việt Nam (ACVN), ngày đêm trăn trở đóng góp cho sự nghiệp phát triển đô thị Việt Nam lên tầm cao mới.

Để công việc được thực hiện trên cơ sở khoa học nên dù bận nhiều công tác chính quyền, GS.TS. Nguyễn Lân vẫn tích cực tham gia công tác nghiên cứu khoa học (NCKH). Ông đã từng đảm nhiệm chức Phó chủ nhiệm Chương trình NCKH cấp Nhà nước 28-01 về tổ chức môi sinh và bảo vệ môi trường miền Đông Nam Bộ; chủ trì nghiên cứu vấn đề mạng lưới dân cư 28-01-02; chủ nhiệm đề tài cấp Nhà nước 28-01-02-02 về hệ thống dân cư miền Đông Nam Bộ; ủy viên Ban chủ nhiệm chương trình nghiên cứu quy luật đô thị hóa và phát triển mạng lưới dân cư Việt Nam; Phó chủ tịch chương trình NCKH cấp Nhà nước: "Nâng cao hiệu quả quản lý xây dựng đô thị KC-11"; chủ nhiệm đề tài NCKH cấp Nhà nước: "Đổi mới và hiện đại hóa công tác quản lý xây dựng đô thị Việt Nam"; chủ nhiệm chương trình nghiên cứu "Nâng cao năng lực quản lý xây dựng và phát triển đô thị Hà Nội. GS.TS Nguyễn Lân là ủy viên Hội đồng khoa học Thủ đô, ủy viên Hội đồng Kiến trúc Quy hoạch TP Hà Nội, ủy viên Ban chủ nhiệm chương trình NCKH cấp Nhà nước về 1000 năm Thăng Long - Hà Nội, đã từng là ủy viên Hội đồng kiến trúc của Thủ tướng, đã tham gia soạn thảo các luật lệ của ngành xây dựng, viết nhiều bài báo và xuất bản nhiều cuốn sách chuyên ngành...

GS.TS. Nguyễn Lân đã tận tụy với công tác chuyên môn, công tác Đảng đoàn thể, và ở cương vị nào ông cũng hoàn thành tốt nhiệm vụ được giao, đạt nhiều thành tích. Chính vì vậy, ông đã nhiều lần được trao tặng danh hiệu chiến sĩ thi đua, huân chương kháng chiến, huy chương vì sự nghiệp xây dựng, huy chương vì sự nghiệp khoa học, huy chương về xây dựng Thủ đô. Ông từng được Thủ tướng Chính phủ, Ủy ban xây dựng cơ bản Nhà nước, Bộ Xây dựng, Trung ương Đoàn tặng bằng khen.



Ảnh: Việt Khang

Hội thảo quốc gia Dự án DELGOSEA

Ngày 15/04/2011, Văn phòng dự án DELGOSEA tại Việt Nam - trực thuộc Hiệp hội các đô thị Việt Nam (ACVN) tổ chức Hội thảo quốc gia đầu tiên nhằm thảo luận những chủ đề liên quan đến các hoạt động chuyển giao ở các đô thị thí điểm, tính khả thi và những khó khăn thách thức trong việc thực hiện các hoạt động chuyển giao đồng thời thiết lập triển vọng hợp tác giữa các chủ thể cấp quốc gia và địa phương trong việc thực hiện các hoạt động chuyển giao.

Tham dự hội thảo có đại diện các đại diện Phái đoàn châu Âu tại Việt Nam, quỹ Konrad Adenauer Stiftung (CHLB Đức), cơ quan trung ương, Hiệp hội các đô thị Việt Nam, các cơ quan báo chí, cơ quan nghiên cứu, đào tạo, chuyên gia và các đô thị thực hiện dự án.

Dự án DELGOSEA (Hợp tác vì Quản trị địa phương dân chủ ở các nước Đông Nam Á) là một mạng lưới của các Hiệp hội chính quyền địa phương (LGAs), các chính quyền địa phương, các tổ chức phi chính phủ, và các cơ quan quan nghiên cứu học ở Philippines, Indonesia, Việt Nam, Thái Lan và Campuchia, nhằm chia sẻ các thực tiễn tốt trên bốn lĩnh vực: (1) Sự Tham Gia Của Người Dân Trong Quy Hoạch Và Ra Quyết Định; (2) Quản Trị Thể Chế; (3) Môi Trường Đô Thị; (4) Quản Lý Tài Chính và Tăng Cường Đầu Tư. Dự án do Liên minh Châu Âu (EU) và Quỹ Konrad Adenauer-Stiftung (KAS / CHLB Đức) đồng tài trợ.

Hiện nay, các thực tiễn tốt trong khu vực đã được lựa chọn, với tiêu chí có thể thực hiện, phương pháp quản trị tốt hướng đến kết quả, có thể áp dụng được ở địa phương nhằm nâng cao hiệu lực và hiệu quả các dịch vụ công cộng.





Hội thảo "Khánh Hòa – Vận hội đầu tư và phát triển"

Ảnh: Việt Khang

ĐƯỢC SỰ BẢO TRỢ CỦA HỘI QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ VIỆT NAM VÀ UBND TỈNH KHÁNH HÒA, LIÊN DOANH VIG GROUP – NEW LAND – TOP VISION PHỐI HỢP TỔ CHỨC HỘI THẢO "KHÁNH HÒA – VẬN HỘI ĐẦU TƯ VÀ PHÁT TRIỂN" TỪ NGÀY 9-10/6 (NHÂN DỊP FESTIVAL BIỂN NHA TRANG 2011) TẠI KHÁCH SẠN SHERATON, NHA TRANG.

Đoàn chủ tịch của Hội thảo gồm ông Nguyễn Chiến Thắng, Chủ tịch UBND tỉnh Khánh Hòa, ông Trần Ngọc Chính, Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển đô thị Việt Nam và chuyên gia tài chính Bùi Kiến Thành. Tham dự Hội thảo còn có Thống đốc bang và các đại biểu bang Melaka (Malaysia), các Doanh nghiệp cùng các cơ quan thông tấn, truyền hình, báo chí lớn.



Đại diện bang Melaka (Malaysia) và ông Lê Xuân Thân Phó chủ tịch UBND tỉnh Khánh Hòa trao tặng quà kỷ niệm



KTS Trần Ngọc Chính, Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển đô thị Việt Nam, chủ trì hội thảo

Kể từ khi được công nhận là đô thị loại I (tháng 4/2010), thành phố Nha Trang (tỉnh Khánh Hòa) đã có nhiều sự thay đổi nhanh chóng về kinh tế, xã hội. Đặc biệt Nha Trang còn là trung tâm du lịch và diễn ra nhiều sự kiện lớn mang tầm cỡ quốc tế của cả nước. Sự phát triển trên rất đáng khích lệ và tự hào. Tuy nhiên, chính quyền và nhân dân thành phố Nha Trang cũng nhận thấy rằng, việc phát triển thành phố vẫn chưa xứng với tiềm năng, lợi thế và điều kiện sẵn có. Vì vậy, từ nhiều năm qua chính quyền thành phố đã kêu gọi tất cả các tổ chức, cá nhân, nhà nghiên cứu, hoạch định chính sách... cùng tham gia để đưa ra các giải pháp, ý

tưởng nhằm xây dựng thành phố đồng bộ, hiện đại về hạ tầng cơ sở, vững về chính trị, mạnh về kinh tế, an toàn về môi trường tự nhiên và xã hội.

Hội thảo "Khánh Hòa – Vận hội đầu tư và phát triển" đề cập đến những vấn đề cơ bản như: Tổng quan cơ chế, chính sách môi trường đầu tư tỉnh Khánh Hòa; Quy hoạch và định hướng phát triển Cơ sở hạ tầng tỉnh Khánh Hòa; Quy hoạch tổng thể khu kinh tế Vân Phong và cảng nước sâu Vân Phong; Mô hình thành phố du thuyền trong tương lai và Góc nhìn của các nhà đầu tư kinh tế về Nha Trang – Khánh Hòa.

- Phiên tổng thể, những vấn đề chung: tập trung đưa ra thông tin, nhận xét về tiềm

năng phát triển kinh tế xã hội và du lịch của tỉnh Khánh Hòa (Đại diện UBND Tỉnh). Thảo luận các vấn đề về cơ chế chính sách, phương thức tiếp cận môi trường đầu tư và định hướng phát triển tầm nhìn đến năm 2030 (Sở Kế hoạch Đầu tư Tỉnh và đoàn chủ tịch).

- Phiên chuyên ngành 1: Cơ sở hạ tầng tỉnh Khánh Hòa: Đoàn chủ tịch cùng các chuyên gia và khách mời thảo luận về chủ đề đánh giá quy hoạch phát triển các vùng kinh tế trọng điểm tại Khánh Hòa (Vịnh Cam Ranh, Thành phố du lịch Nha Trang, Vịnh Vân Phong). Thảo luận các vấn đề liên quan tới thực trạng, định hướng và tiềm năng phát triển cơ sở hạ tầng tỉnh ("Đề xuất phát triển cơ sở hạ tầng sân bay Cam Ranh tầm nhìn 10 năm" với sự tham gia của Airis International Holding, một đơn vị dày dặn kinh nghiệm và uy tín trong lĩnh vực đến từ Hoa Kỳ).

- Phiên chuyên ngành 2: Phát triển mô hình đô thị biển hiện đại tại Khánh Hòa: là một chuyên đề mang tính chiến lược, đề cập đến quy hoạch phát triển khu kinh tế Vân Phong (Vịnh Vân Phong – Tiềm năng đặc biệt và những thách thức lớn để phát triển toàn diện khu kinh tế tập trung ven biển Việt Nam, giới thiệu các dự án tiềm năng...), mô hình thành phố du thuyền tương lai, hiện đại của tỉnh Khánh Hòa (Công nghiệp du thuyền của Cộng đồng Châu Âu và viễn cảnh phục hưng con đường tơ lụa trên biển – một mô hình phát triển bền vững; Tầm nhìn Vân Phong – Chiến lược phát triển công nghiệp du thuyền và sự phục hưng của con đường tơ lụa trên biển...) và định hướng chung về phát triển Bất động sản tại Khánh Hòa.

- Phiên chuyên ngành 3: Phát triển du lịch Khánh Hòa: với sự tham gia của đại diện bang Melaka (Malaysia), Sở Văn hóa Thể thao Du lịch, Đoàn chủ tịch cùng các chuyên gia uy tín sẽ đem đến những giải pháp về tiềm năng phát triển du lịch tỉnh Khánh Hòa, thảo luận thực trạng và đề xuất định hướng phát triển chung tầm nhìn đến năm 2030.

Ngoài 3 phiên chuyên ngành chính còn có phiên đối thoại trực tiếp các vấn đề như: thảo luận chuyên sâu về các dự án bất động sản cụ thể, thảo luận chuyên sâu về phát triển du lịch tại Khánh Hòa, chia sẻ kinh nghiệm từ nước ngoài. Cũng trong chương trình, tối ngày 10/06/2011 đã diễn ra lễ ký kết, trao đổi văn hóa và du lịch bang Melaka (Malaysia) và tỉnh Khánh Hòa.



Đại biểu Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam tại hội thảo

Hà Nội, ngày 09 tháng 04 năm 2011



Ảnh: Việt Khang

Hội nghị “Toàn cảnh thị trường bất động sản – Tài chính 2011”



Ngày 9/4/2011, Hội nghị “Toàn cảnh thị trường bất động sản – Tài chính 2011” diễn ra tại Trung tâm hội nghị Quốc tế (số 11 Lê Hồng Phong, Quận Ba Đình, Hà Nội) do Hội Quy hoạch Phát triển đô thị Việt Nam phối hợp với Hội Truyền thông thành phố Hà Nội và Tập đoàn Đất Xanh tổ chức. Hội nghị đã thu hút sự tham gia của trên 700 đại biểu là các nhà đầu tư, doanh nghiệp kinh doanh trong lĩnh vực tài chính, bất động sản, đặc biệt là nhiều chuyên gia đầu ngành tham gia thuyết trình về các lĩnh vực kinh tế vĩ mô, tài chính, bất động sản...

Ông Trần Ngọc Chính, Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển đô thị Việt Nam nhận định với tốc độ đô thị hóa ngày càng nhanh và mạnh như hiện nay, bất động sản vẫn là miếng đất màu mỡ và giàu tiềm năng trong tương lai. Tại quốc gia đang phát triển như Việt Nam, nhu cầu về bất động sản cũng rất lớn. Đồng quan điểm này, ông Nguyễn Mạnh Hà, Cục trưởng Cục quản lý nhà và thị trường bất động sản (Bộ Xây dựng) cho rằng thị trường bất động sản Việt Nam vẫn đang trên đà phục



hồi. Điều này có thể thấy rõ nhất ở năm 2010 với tâm điểm là loại hình nhà ở thu nhập thấp và hệ thống văn bản chính sách được ban hành kịp thời. Những động thái này vừa giúp thị trường được bổ sung nguồn cung (thêm mới 86 triệu m2 sàn nhà ở), xác định rõ nhu cầu của từng phân khúc, làm tăng tính minh bạch cho thị trường và tạo hành lang pháp lý an toàn cho nhà đầu tư. Giá bất động sản tại Việt Nam hiện vẫn đang đứng ở mức cao so với bình quân thu nhập của người dân và cơ cấu hàng hóa lại mất cân đối nghiêm trọng.

Trên thực tế, tỷ lệ diện tích nhà chung cư chỉ bằng 1,23% tổng diện tích nhà ở trên toàn quốc. Tại các đô thị lớn như Thành phố Hồ

Chí Minh, tỷ lệ này cũng vẫn rất nhỏ, chỉ đạt mức 16% và Hà Nội là 14%. Hình thức sở hữu nhà của người dân cũng chưa đa dạng, cả nước chỉ có 6,5% người dân ở nhà thuê.

Mặc dù đánh giá chung toàn cảnh thị trường bất động sản, “cung” vẫn chưa đáp ứng kịp “cầu” nhưng trên thực tế, lượng “cầu” về bất động sản rất khó nắm bắt chính xác do “lơ” nhiều. Nguyên nhân dẫn đến “cầu ảo” là do tình trạng đầu cơ khá phổ biến nhất là trong những năm gần đây.

Phó Chủ tịch Ủy ban Giám sát Tài chính Quốc gia Lê Xuân Nghĩa cho biết hiện tin dụng dành cho bất động sản của Thành phố Hồ Chí Minh cao nhất cả nước, chiếm tới 50%. Trong khi đó, Hà Nội cũng chỉ mới bắt từ tỷ lệ 14% lên 20%.

Theo dự báo của ông Nghĩa, giá nhà ở khu vực nội đô sẽ tăng hoặc giảm với tốc độ chậm hơn so với khu vực vùng ven và nó phụ thuộc nhiều vào quy hoạch cũng như tiến độ của các dự án đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng. Đặc biệt, Hà Nội - nơi có làn sóng nhập cư mạnh nhất toàn quốc sẽ tạo ra sự sôi động trên thị trường bất động sản bởi tính thanh khoản cao và lớn. Điển hình nhất là thị trường bất động sản Hà Nội đã đi theo một hướng khác hẳn các đô thị khác, kể cả Thành phố Hồ Chí Minh.

Nếu khi các địa bàn khác như Hải Phòng, Đà Nẵng, Bình Dương, Đồng Nai, Thành phố Hồ Chí Minh... “cung” đang ngày càng tiếp cận sát “cầu” thì “cầu” ở Hà Nội vẫn vượt xa “cung” trong khoảng 10 năm tới.

Ngoài nguyên nhân đầu cơ, “cầu” bất động sản của Hà Nội vẫn cao do thị trường này không chỉ phục vụ riêng cư dân Thủ đô mà còn thu hút rất nhiều dân cư cả nước, nhất là các tỉnh phía Bắc tham gia. Nhiều gia đình có kinh tế đều muốn mua một căn nhà tại Hà Nội để cho con cái đến tuổi trưởng thành về học tập và gia đình đi lại thường xuyên để tận hưởng những dịch vụ công cộng có chất lượng cao tại Thủ đô.

“Bất mạch” thị trường bất động sản, giáo sư-tiến sỹ khoa học Đặng Hùng Võ chỉ ngay căn bệnh muôn thuở là thiếu vốn. Hạn chế tín dụng trong lĩnh vực bất động sản đã khiến các nhà đầu tư lớn gặp khó khăn mà đặc trưng của thị trường nhạy cảm này lại luôn phụ thuộc vào các giải pháp vốn, luồng vốn góp từ phương thức “mua bán nhà trên giấy” luôn được duy trì như một giải pháp chủ yếu. Do đó, năm 2010 vẫn sẽ có những cơn sốt nhà đất mang tính cục bộ, không bắt nguồn từ quan hệ cung-cầu mà có thể do thông tin quy hoạch hoặc nhà đầu tư cố tình “đẩy giá”.

Tuy nhiên, các chuyên gia cũng cảnh báo về độ thiếu ổn định, không bền vững của thị trường. Nguyên Bộ trưởng Bộ Thương mại Trương Đình Tuyển nhận xét trên thế giới, nguyên nhân của mọi cuộc khủng hoảng đều xuất phát từ bất ổn của thị trường bất động sản. Do đó, cùng với việc siết chặt thị trường vốn cho lĩnh vực này, cũng cần cân nhắc để tránh tình trạng đầu tư tràn lan, không đúng nhu cầu và nhất là phải kiểm soát được tiến độ triển khai mới đem lại hiệu quả.

THU HẰNG (ITXVN/Vietnam +)



tường như thường thấy mà bởi những hàng rào tự nhiên của cây xanh, điểm xuyết những mảng trang trí nghệ thuật bằng đá tự nhiên. Cửa sổ và vách kính mảng lớn được sử dụng nhiều như những nét gạch nối "ngăn mà không ngăn" giữa nội thất trong nhà và thiên nhiên bên ngoài, để màu xanh của cây cỏ ùa vào tận trong phòng. Đây đó trong không gian nội thất hay sân vườn được điểm xuyết những tác phẩm nghệ thuật mang cảm hứng từ văn hoá Champa. Ý tưởng sử dụng phong cách Champa trong các thiết kế hiện đại không phải là mới. Các kiến trúc sư đến từ Hồng Kông và Úc châu xa xôi khi đến Đà Nẵng cánh tay hơn 10 năm đã rất sáng suốt khi nắm bắt được tinh thần của văn hóa Champa cổ qua rất nhiều yếu tố kiến trúc và điêu khắc Champa. Họ đã thành công khi kết hợp một cách tinh tế phong cách kiến trúc hiện đại với các điểm nhấn truyền thống Champa trong các thiết kế nội thất và cảnh quan, để kiến tạo nên một Furama Resort lung linh huyền ảo tuyệt đẹp với bản sắc và nét quyến rũ riêng biệt. Và dự án Furama Villas chính là sự tiếp nối, mở rộng và nâng một tầm cao mới cho những nét đẹp tinh tế và đặc sắc của Furama Resort.



ĐẶC SẮC KIẾN TRÚC FURAMA VILLAS ĐÀ NẴNG!

Furama Villas nằm trên khu đất rộng 11 ha, chạy dọc bờ biển Bắc Mỹ An, Đà Nẵng, là một quần thể các căn biệt thự biển có bề bơi riêng cùng với các tiện ích du lịch nghỉ dưỡng đẳng cấp 5 sao. Các tư vấn chính của dự án: thiết kế kiến trúc, quy hoạch bởi Archipel (Pháp), thiết kế kỹ thuật và nội thất bởi Smec và Zenith (Úc), thiết kế cảnh quan bởi LAB (Thái Lan), giám sát xây dựng bởi Delta (Mỹ) và quản lý vận hành bởi Furama Resort Danang ... Về mặt quy hoạch, ưu tiên lớn nhất của thiết kế Furama Villas là hướng tới sự hòa quyện của không gian kiến trúc với cảnh quan thiên nhiên xung quanh. Bởi vậy quần thể là những biệt thự nằm tự nhiên giữa cây xanh thâm cô, nằm bên hồ nước tự nhiên, thậm chí đối diện với đại dương bao la. Kết nối giao thông là những con đường nội bộ lát đá chạy uốn lượn một cách hài hòa, hai bên đường là thảm cỏ và cây

xanh. Khu công viên rộng hơn 10,000 m² với những cây cầu nhỏ bắc qua suối nước, kết nối với Furama Resort. Cảnh quan được nghiên cứu theo hướng thâm thực vật nhiều lớp theo phong cách nhiệt đới, vừa tạo nét thiên nhiên, vừa để giảm yêu cầu về chăm sóc nhân tạo. Ngoài cây xanh, các yếu tố cảnh quan mặt nước cũng rất được chú trọng khai thác như lạch nước, thác nước tự nhiên, bể bơi công cộng, bể bơi riêng tư trong các biệt thự... Đơn vị tư vấn thiết kế cảnh quan là LAB (Landscape architects of Bangkok) đến từ Thailand, nơi họ có nhiều kinh nghiệm về thiết kế cảnh quan các khu resort, nghỉ dưỡng cao cấp. Về mặt kiến trúc, nội thất, các vật liệu tự nhiên như đá, gỗ cao cấp được sử dụng tối đa, vừa tăng thêm nét sang trọng, quyến rũ, vừa có sự gần gũi. Tính riêng tư của không gian nội thất và sân vườn của mỗi biệt thự được đảm bảo, nhưng không phải bởi những bức



FURAMA
Villas
DANANG
★★★★★

THÔNG TIN LIÊN HỆ

CÔNG TY CP ARIYANA
68 Hồ Xuân Hương, Khuê Mỹ, Ngũ Hành Sơn, TP Đà Nẵng.
Tel: (84 511) 395 6666 Fax: (84 511) 395 6667
Hotline: 01234 684 888

VĂN PHÒNG HÀ NỘI
26 Phan Bội Châu, Hoàn Kiếm, Hà Nội
Tel: (84-4) 3942 2266 Fax: (84-4) 3942 3737
Hotline: 098 300 6666

VĂN PHÒNG HỒ CHÍ MINH
41 Nguyễn Văn Linh, Mỹ Hưng 2,
Tân Phong, Quận 7, Hồ Chí Minh
Tel: (84-8) 5412 1818 Fax: (84-8) 5412 1717



(Ảnh: Việt Khang)

Triển lãm Kiến trúc Việt Nam VIETARC 2011

Từ ngày 01-04/6, Triển lãm Kiến trúc Việt Nam lần thứ III - VietArc 2011 do Hội Kiến trúc sư TP Hồ Chí Minh và Công ty Cổ phần Truyền thông Gia Phúc tổ chức dưới sự bảo trợ và chỉ đạo của Hội Kiến trúc sư Việt Nam đã diễn ra tại TP HCM. Ashui.com và Tạp chí Quy hoạch Đô thị bảo trợ thông tin cho sự kiện VietArc 2011.

Qua hai lần tổ chức, Triển lãm Kiến trúc Việt Nam - VietArc đang dần trở thành thương hiệu kiến trúc quen thuộc và được mong chờ trong ngành thiết kế, tư vấn dự án và vật liệu xây dựng. VietArc luôn đem đến sự mới lạ từ hình thức đến không gian trưng bày cũng như sự tham gia của các doanh nghiệp nhưng vẫn đảm bảo tỷ lệ công ty kiến trúc luôn là 40% trên tổng gian hàng đã tham gia. Đối với VietArc 2011, bên cạnh những tên tuổi tham gia ba lần liên tiếp như: PTW, Aedas, Archetype, CMV, DWP, LibA, Stamp, SPCC, Tân, Nhà Vui... thì đã có sự xuất hiện của những công ty - tập đoàn lớn đến từ các quốc gia Châu Âu, thậm chí chưa từng hoạt động hay có văn phòng đại diện tại Việt Nam dù thật sự đó là những công ty rất nổi tiếng đã từng có dự án hoặc hoạt động tại khu vực Châu Á và Đông Nam Á, như: ACDF (Canada), Fentress (Mỹ), Aecom (Mỹ), Sanderson (Úc), Deso Arch (Pháp)... Song hành cùng các công ty kiến trúc là sự tham gia ủng hộ ngay từ lúc khởi động của các nhà tài trợ Akzo Nobel, Volano, ToTo, Đồng Hà và các doanh nghiệp vật liệu xây dựng tên tuổi An

Cường, Cara, Cpac, Eurowindow, Toa, Tav, Vinaconex, AbTech, Iutron, Minh Tiến, Bưu Chi... Các chương trình hoạt động tại VietArc 2011 cũng đem lại nét phong phú và hấp dẫn với chuỗi hội thảo do các công ty kiến trúc, vật liệu tổ chức mang tính thiết thực ứng dụng trong hoạt động nghề nghiệp dành cho kiến trúc sư như Hội thảo kiến trúc với chủ đề Green Building do Phòng thương vụ Mỹ (USCS) tổ chức, Hội thảo về giải pháp - phần mềm ứng dụng Autodesk trong thiết kế kiến trúc, Hội thảo xu hướng thiết kế công trình công cộng tại Châu Á trong tương lai do Công ty kiến trúc Fentress (Mỹ) trình bày. Một hoạt động quan trọng diễn ra trong khuôn khổ triển lãm là buổi trao giải Cuộc thi ý tưởng thiết kế sắc màu 2011 - Appreciation (Sự trân trọng) dành cho kiến trúc sư, nhà thiết kế, họa sĩ và sinh viên chuyên ngành thiết kế Quy hoạch - Kiến trúc - Nội thất tại Việt Nam do Hội Kiến trúc sư TP HCM đã phát động vào tháng 3/2011. Và chương trình truyền thống không thể thiếu của VietArc là Gala Dinner được tổ chức tại sảnh lớn SECC vào đêm thứ hai của triển lãm (2/6/2011). Đây là đêm hội giao lưu giữa giới kiến trúc sư trong và ngoài nước, các khách mời, các đơn vị tham gia triển lãm, các đối tác và doanh nghiệp... như một lời tri ân của Ban tổ chức dành cho những đơn vị và cá nhân quan tâm đến triển lãm cũng đang được tích cực chuẩn bị và sẽ mang đến nhiều thú vị hấp dẫn nhất. ■

Liên hợp quốc kêu gọi bảo vệ biển và đại dương cho tương lai

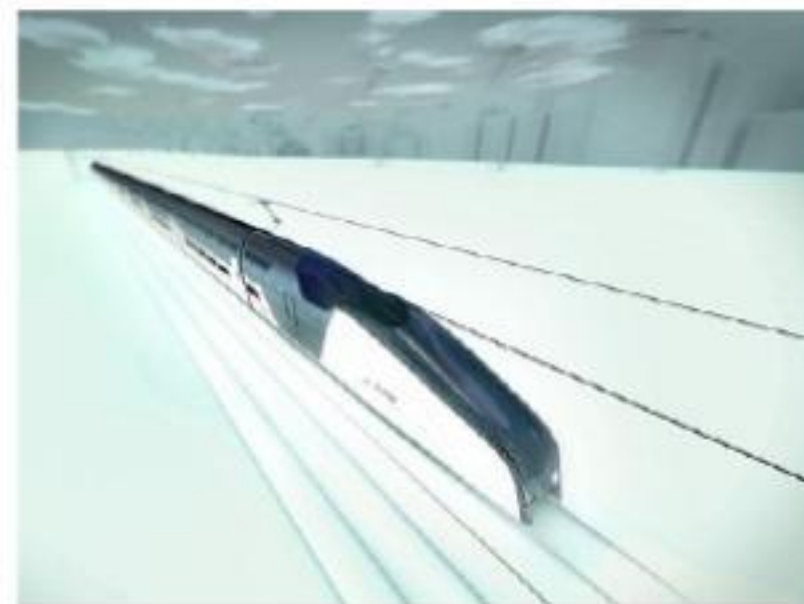
Trong tuyên bố nhân Ngày các đại dương thế giới (World Oceans Day) 8/6, Tổng Thư ký Liên hợp quốc Ban Ki-moon kêu gọi chính phủ và nhân dân các nước chung tay bảo vệ biển và các đại dương cho thế hệ tương lai. Ông Ban Ki-moon cảnh báo, các đại dương trên thế giới đang đứng trước các mối đe dọa cũng như thách thức nghiêm trọng như nguồn hải sản bị khai thác cạn kiệt, tác động của biến đổi khí hậu và sự xuống cấp nghiêm trọng của môi trường biển liên quan đến an ninh lương thực, điều kiện lao động khó khăn của các thủy thủ và nhất là vấn đề di cư bằng đường biển đang tăng lên. Vì vậy, Tổng Thư ký Liên hợp quốc nhấn mạnh rằng, tất cả các hoạt



động và các chính sách liên quan đến các đại dương và môi trường biển cần phải thừa nhận và hòa nhập ba trụ cột của phát triển bền vững là môi trường, xã hội và kinh tế. Chỉ khi hành động như vậy, cộng đồng thế giới mới có thể đạt được các mục tiêu phát

triển. Bên cạnh đó, chính phủ các nước và các tầng lớp xã hội cần nâng cao tinh thần trách nhiệm tập thể và cá nhân để bảo vệ môi trường biển và quản lý các nguồn tài nguyên biển một cách bền vững cho các thế hệ hiện tại và tương lai.

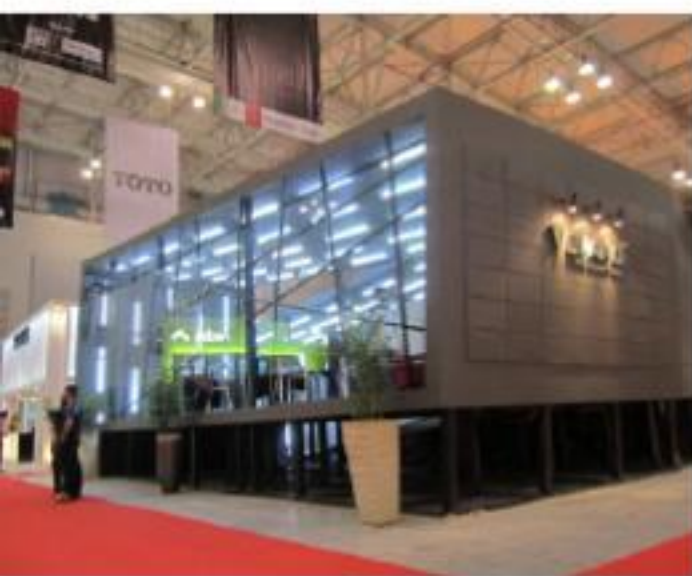
Australia xây dựng đường sắt "xanh" siêu cao tốc



Việc rút ngắn thời gian đi từ Sydney tới Melbourne qua quãng đường hơn 900 km từ 10 tiếng ôtô chạy liên tục hiện nay xuống chỉ còn ba tiếng đường như là một điều không tưởng. Tuy nhiên, với hệ thống đường sắt cao tốc vừa được đề xuất tại Australia thì việc này hoàn toàn có thể trở thành hiện thực. Hassell, công ty chuyên thiết kế phương tiện giao thông tối tân nhất, đang giới thiệu loại tàu hỏa cao tốc hai tầng mới, có khả năng đạt vận tốc 400 km/h. Công ty này hy vọng loại tàu cao tốc này có thể trở thành cỗ máy tốc độ biểu tượng của Australia giống như dòng xe ôtô coupe HK Monaro vào những năm 1960. Được biết đến với tên gọi A-HSV (viết tắt từ cụm từ Australian High Speed Vehicle), tàu hỏa này không chỉ chuyên chở hành khách giữa các thành phố thủ phủ các bang của Australia và các địa danh nổi tiếng của nước này với tốc độ siêu cao, mà còn giảm lượng khí thải carbon gây hiệu ứng nhà kính. Các nhà chế tạo hy vọng với việc lựa chọn sử dụng A-HSV, người dân sẽ có xu hướng giảm đi bằng ôtô và máy bay đối với các chặng đường xa xôi.

Mở cửa bảo tàng về các con kênh ở Amsterdam

Tại Amsterdam, một bảo tàng tư nhân về các con kênh của thành phố vừa được mở cửa. Các hiện vật trưng bày và những tư liệu đa phương tiện sẽ cho khách tham quan biết được lịch sử hình thành cũng như vai trò của các con kênh trong đời sống hiện nay của thủ đô Hà Lan. Mạng lưới chằng chịt các con kênh là một trong những điểm hấp dẫn chính của thủ đô Hà Lan và vì thế đã được đưa vào danh mục di sản thế giới của UNESCO năm ngoài. Mạng lưới này gồm ba kênh chính - Herengracht, Keizersgracht và Prinsengracht, nằm quanh trung tâm thành phố. Nhờ các con kênh này Amsterdam đã được gọi là "Venise phương Bắc". Các con kênh được xây dựng vào thế kỷ 17. Những người xây dựng đã tính kỹ mọi thứ - kênh vừa để bảo vệ thành phố, vừa để vận chuyển người và hàng hóa, lại có chức năng thẩm mỹ. Dọc các con kênh được nối bằng gần 150 chiếc cầu có 6.000 ngôi nhà lịch sử, nhiều nhà hiện vẫn có người sinh sống.



Bỉ - Tàu điện ngầm chạy bằng năng lượng mặt trời

Tàu điện ngầm chạy bằng năng lượng mặt trời đầu tiên nổi Paris (Pháp) và Amsterdam (Hà Lan) vừa chính thức hoạt động. Công ty Enfinity, có trụ sở tại Mỹ và là chủ dự án, cho biết hệ thống cung cấp năng lượng gồm 16.000 tấm pin mặt trời đã được lắp đặt dọc đường hầm Antwerp (Bỉ) với diện tích rộng 50.000 m² (tương đương diện tích của 8 sân bóng đá). Lượng pin mặt trời này có thể tạo ra 3.3000 MWh điện, đủ để duy trì hoạt động cho hơn 40.000 chuyến tàu điện từ Paris (Pháp) tới Amsterdam (Hà Lan) và ngược lại mỗi năm, khi đi qua đường hầm Antwerp. Điều này

không chỉ giúp giảm 2.400 tấn CO₂/năm mà còn giúp giảm tối đa chi phí vận hành và giá vé. Chuyến "tàu điện xanh" đầu tiên đã rời khỏi Antwerp ngày 6/6 vừa qua với các hành khách đi tàu điện thường xuyên và sinh viên. Ban đầu, phần lớn hành khách đều không biết chuyến tàu họ đang đi sử dụng quang năng. Không chỉ dùng cho hoạt động của tàu điện ngầm khi đi qua đường hầm Antwerp, quang năng còn được sử dụng để thắp sáng đèn tín hiệu trong đường hầm này. Sau khi rời khỏi đường hầm, tàu điện sẽ chuyển từ nguồn điện mặt trời sang nguồn điện của hệ thống và hoạt động bình thường. Công ty Enfinity hy vọng, dự án trị giá 12 triệu Bảng Anh (khoảng 19,7 triệu USD) này sẽ được mở rộng sang Mỹ.



Trung Quốc: Trung tâm thể thao pha lê sử dụng năng lượng mặt trời



Công ty thiết kế nổi tiếng thế giới Emergent Architecture vừa công bố một tổ hợp thể thao khổng lồ sử dụng năng lượng mặt trời cho Đại hội thể thao Quốc gia Trung Quốc Shenyang 2013. Tổ hợp to lớn này nổi bật với mái vòm lộng lẫy như pha lê, được thiết kế để kết nối thành phố với khu công viên Shenyang. Tổ hợp có kích thước trên 37 nghìn m², bao gồm một trung tâm giải trí đô thị, một cung thể thao dưới nước, các sân bóng đá, bóng rổ, quần vợt, cầu lông, bóng chuyền và những vườn hoa công viên. Tổ hợp này sẽ khai thác tối đa năng lượng mặt trời nhờ việc lắp đặt các tấm quang điện trên tất cả các bề mặt mái che của tổ hợp. Thêm vào đó, Wiscombe đã thiết kế một hệ thống cửa sổ trong suốt trắng lè dựa trên sự hình thành các hoa văn tinh thể trong tự nhiên. Các cửa sổ uốn cong và khúc xạ ánh sáng như pha lê thực, tạo nên lớp sáng vô định hình từ bên ngoài. Những cửa sổ đầy bọt bong bóng trải khắp tòa nhà được chế tạo từ nhựa ETFE, có đặc điểm rất nhẹ và có thể tạo thành nhiều lớp để giảm hấp thụ nhiệt trong mùa hè và mất nhiệt trong mùa đông.

Malacca - thành phố không khói thuốc ở Malaysia

Thành phố di sản văn hóa thế giới Malacca của Malaysia trở thành thành phố không khói thuốc đầu tiên ở nước này kể từ ngày 15/6. Quyết định cấm thuốc lá được ban hành để thu hút thêm du khách đến với thành phố. Khu vực cấm hút thuốc bao gồm toàn bộ thành phố rộng chừng 4,2km² và bốn khu vực khác ở bang Malacca, miền Nam Malaysia. Những người vi phạm lệnh cấm sẽ bị cảnh sát phạt 300 ringgit (100 USD) và mức phạt tối đa là 5.000 ringgit (1.666 USD). Thủ hiến bang Mohamad Ali Rustam cam kết Malacca sẽ nghiêm chỉnh trong việc đảm bảo sẽ có thêm nhiều điểm du lịch không khói thuốc nữa. Năm 2008, Malacca đã được UNESCO ghi danh vào danh sách các di sản văn hóa thế giới. Tuy nhiên, gần đây có nhiều lo ngại cho rằng thành phố cảng này có nguy cơ bị loại khỏi danh sách, do những quy hoạch mới trong khu bảo tồn lịch sử của họ.

London sẽ trở thành thủ đô ô tô điện của châu Âu

Nhằm thực hiện mục tiêu trở thành "thủ đô ô tô điện của châu Âu," chính quyền thành phố London (Anh) vừa khai trương dự án Nguồn năng lượng mới London với việc lắp đặt thêm 150 điểm sạc điện ô tô trong nội đô. Với dự án trên, London tự hào có tới 400 điểm sạc điện ô tô trong thành phố.

Theo kế hoạch, trong vòng ba năm tới, số lượng điểm sạc điện ô tô ở thành phố này sẽ được tăng lên 1.300, tức với mật độ chưa đầy 1 dặm (1,6km) có một điểm. Để được sử dụng các điểm sạc điện nói trên, người dân sẽ chỉ phải đóng góp mức phí hội viên 100 bảng/năm, tương đương 70 lít xăng. Đổi lại, họ sẽ được sạc điện ô tô thoải mái tại tất cả các điểm, từ vỉa hè, bãi đỗ xe tới siêu thị. Chính quyền thành phố còn có kế hoạch mở rộng dự án Nguồn năng lượng mới London ra các tỉnh khác

ở nước Anh, để hướng tới cho phép người sử dụng ô tô điện có thể sạc ắc-qui bất cứ nơi nào họ muốn.



VIỆN KIẾN TRÚC, QUY HOẠCH ĐÔ THỊ VÀ NÔNG THÔN - BỘ XÂY DỰNG
PHÂN VIỆN QUY HOẠCH ĐÔ THỊ - NÔNG THÔN MIỀN NAM
65 Mạc Đình Chi, Quận 1, Tp.HCM - Việt Nam * Tel: 08.38235714 * Fax: 0838220090 - Email: pvqh-bxd@vnn.vn

Chức năng, nhiệm vụ và dịch vụ chính

- Lập các đồ án Quy hoạch xây dựng:
Quy hoạch xây dựng vùng - Quy hoạch chung - Quy hoạch chi tiết
Quy hoạch môi trường - Quy hoạch kiến trúc cảnh quan
- Lập dự án đầu tư
- Thiết kế đô thị
- Nghiên cứu khoa học
- Khảo sát đo đạc
- Quản trắc và đánh giá tác động môi trường
- Đào tạo, bồi dưỡng chuyên môn quy hoạch xây dựng

Địa bàn hoạt động chính

- Các tỉnh thành phố khu vực Nam Trung Bộ, Nam bộ và TP Hồ Chí Minh: bao gồm 22 tỉnh thành từ Phú Yên đến Mũi Cà Mau.
- Các vùng kinh tế trọng điểm, các khu đô thị, các khu công nghiệp, các điểm dân cư nông thôn

SIUP South đạt nhiều giải thưởng trong các kỳ thi trong nước:

- Giải khuyến khích - "Ý tưởng qui hoạch khu trung tâm đô thị mới Thủ Thiêm" (do UBND TP Hồ Chí Minh tổ chức năm 2003).
- Giải Nhì - "Ý tưởng qui hoạch khu dân cư Nam Rạch Chiếc" (năm 2003).
- Giải nhất - "Qui Hoạch Chi Tiết Trung Tâm Thành Phố Biên Hòa" (năm 2004).
- Giải Nhì - "Quy hoạch chi tiết khu trung tâm hành chính tỉnh Long An" (năm 2005).
- Giải Nhất - "Quy hoạch chi tiết khu trung tâm văn hóa Tây Đô - TP Cần Thơ" (năm 2008).
- Giải Ba - "Quy hoạch chi tiết khu trung tâm hành chính tỉnh Sóc Trăng" (năm 2009).

Các loại đồ án đã thực hiện:

- Thực hiện nghiên cứu thiết kế đồ án qui hoạch xây dựng vùng lãnh thổ (như Vùng đô thị Thành phố Hồ Chí Minh, Vùng Đồng Bằng Sông Cửu Long, Vùng Kinh Tế Trọng Điểm Phía Nam, vùng biên giới Việt Nam - Campuchia, vùng tuyến dân cư dọc đường HCM v.v)
- Qui hoạch tổng thể cho các đô thị và dân cư nông thôn, qui hoạch chi tiết các thành phố thị trấn, điểm dân cư (như Thành Phố Cần Thơ, Thành Phố Biên Hòa, Thành Phố Cà Mau, quy hoạch chung đảo Phú Quốc).
- Qui hoạch chuyên biệt: quy hoạch ngành, quy hoạch kinh tế xã hội, qui hoạch các khu chức năng: công nghiệp, chế xuất, khu du lịch sinh thái, khu thể dục thể thao vui chơi giải trí, khu thương mại dịch vụ, v.v.
- Lập dự án đầu tư xây dựng và quản lý dự án đầu tư xây dựng cho hầu hết các khu công nghiệp phía Nam
- Thực hiện khảo sát, đo đạc phục vụ quy hoạch xây dựng và dự án đầu tư xây dựng
- Thực hiện quan trắc, kiểm tra, đánh giá ô nhiễm môi trường khu công nghiệp, khu đô thị, khu dân cư
- Đào tạo bồi dưỡng chuyên môn phục vụ công tác quy hoạch xây dựng cho cán bộ các sở ban ngành



ĐỊA BÀN HOẠT ĐỘNG



"Quy hoạch để tạo dựng môi trường sống tốt đẹp hơn"

Vì cuộc sống chất lượng hơn 



G R O U P

CHÚC MỪNG
TẠP CHÍ QUY HOẠCH ĐÔ THỊ

NHÂN NGÀY
BÁO CHÍ CÁCH MẠNG VIỆT NAM
21/6

