

06 | 2011

QUY HOẠCH ĐÔ THỊ

VIETNAM URBAN JOURNAL

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

Tạp chí QUY HOẠCH ĐÔ THỊ TRÒN 1 TUỔI

Quy hoạch chung
xây dựng thủ đô Hà Nội
đến năm 2030 và tầm nhìn 2050
được Thủ tướng phê duyệt

ISSN 1859 - 3658

www.ashui.com

Cuộc thi “**Công viên Thống Nhất cho tất cả mọi người**”
vinh dự nhận giải thưởng Bùi Xuân Phái - Vì tình yêu Hà Nội 2011



CÔNG TY CỔ PHẦN VIMECO

*Nghe cùng bạn, làm cho bạn.
We build your dreams*



CÔNG TY CỔ PHẦN VIMECO - VIMECO JOINT STOCK COMPANY

Địa chỉ: đường Phạm Hùng, Trung Hòa, Cầu Giấy, Hà Nội
Số 1 Block, Phạm Hùng Road, Trung Hòa, Cầu Giấy, Hà Nội
Tel: (84-4) 7624429 - Fax: (84-4) 7624430
Email: mail@vimeco.com Website: www.vimeco.com

HỘI QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ VIỆT NAM

CÔNG TY CP QUY HOẠCH - KIẾN TRÚC VÀ PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ VIỆT NAM

Địa chỉ: Tầng 6, Tòa nhà Cung Trí thức thành phố, Khu đô thị mới Cầu Giấy, quận Cầu Giấy, Hà Nội

Tel: (04) 7624429 - Fax: (04) 7624430 - Email: qkv.sjc@gmail.com



Chủ tịch HĐQT
KTS VŨ QUỐC AN



Tổng giám đốc
KTS BÙI QUÝ NGỌC





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



HỘI QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ VIỆT NAM TRUNG TÂM BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG VÀ QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG

Địa chỉ: Tầng 6, Tòa nhà Cung Trí thức thành phố, quận Cầu Giấy, Hà Nội

Tel: (04) 37674267 - Fax: (04) 37674267

1. GIỚI THIỆU CHUNG

Trung tâm là một tổ chức phi chính phủ

Trung tâm Bảo vệ Môi trường và Quy hoạch Phát triển Bền vững (CEPSSD) được thành lập theo quyết định số 99/QĐ-HQH ngày 25 tháng 01 năm 2001 và hoạt động theo quyết định số 05/QĐ-HQH ngày 05 tháng 02 năm 2001 của ông Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển đô thị Việt Nam.

Tư cách pháp nhân

Trung tâm hoạt động theo Quyết định 35/HĐBT của Hội đồng Bộ trưởng (nay là Chính phủ), được Bộ Khoa học Công nghệ cấp Giấy Chứng nhận Hoạt động.

2. CHỨC NĂNG HOẠT ĐỘNG

Phạm vi hoạt động

- Tất cả các khu vực đô thị - nông thôn trên địa bàn cả nước và khu vực châu Á và quốc tế.

- Hợp tác với các tổ chức quốc tế như: ADB, WB, HABITAT, UNDP, UMP, UNICEF, DANIDA, JICA Nhật bản, AusAID, ...

Các lĩnh vực tư vấn

- Tư vấn về quy hoạch phát triển kinh tế xã hội, cơ sở hạ tầng khu vực đô thị nông thôn
- Tư vấn lập các dự án tiền khả thi và khả thi cải thiện, nâng cấp cơ sở hạ tầng đô thị nông thôn
- Tư vấn về môi trường
- Tư vấn về phát triển nguồn nhân lực
- Tư vấn về nghiên cứu khoa học, công nghệ

Hợp tác quốc tế

- Tư vấn các dự án hợp tác song phương, đa phương về nâng cấp, cải thiện cơ sở hạ tầng và phát triển khu vực nông thôn, đô thị...
- Tư vấn các dự án về tư vấn đầu tư xây dựng, bảo vệ môi trường, sinh thái.
- Tư vấn lựa chọn và cung cấp các chuyên gia thực hiện các hoạt động nói trên.

3. BỘ MÁY VÀ NGUỒN NHÂN LỰC

Ban lãnh đạo

- Giám đốc,

- Phó Giám đốc

Các bộ phận giúp việc

- Văn phòng tổng hợp: Hành chính, Kế hoạch, Kế toán Tài chính, Quản lý kỹ thuật;
- Hội đồng tư vấn về Khoa học kỹ thuật

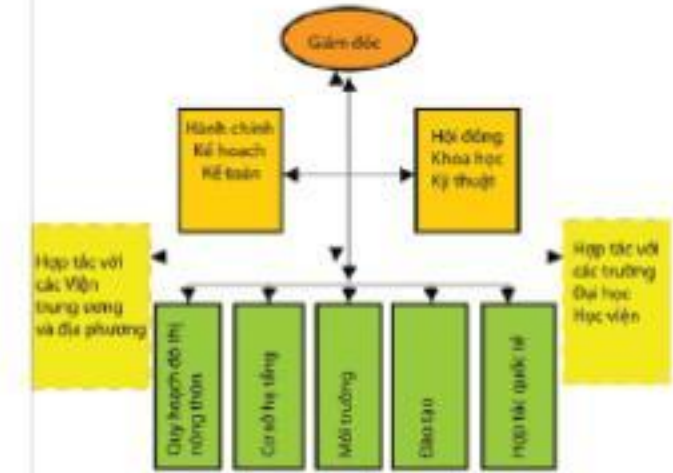
Các tổ nghiên cứu, tư vấn

- Quy hoạch và quản lý phát triển đô thị, nông thôn
- Lập dự án cơ sở hạ tầng đô thị nông thôn
- Quy hoạch và quản lý môi trường
- Đào tạo phát triển nguồn nhân lực
- Thực hiện các dự án tư vấn quốc tế

Lực lượng và trình độ cán bộ

Nhân lực thường trực:

- 3 Kiến Trúc Sư Quy hoạch đô thị-Nông thôn (1 GS, 2 TS), 1 Kiến Trúc Sư công trình, 1 Kỹ sư Kinh tế-Tài chính, 1 Kỹ sư Giao thông, 2 Kỹ sư cấp nước, 1 Kỹ sư môi trường, 1 Chuyên gia về



chính sách và thể chế, 2 chuyên gia phát triển cộng đồng. Khoảng 50% được đào tạo tại các trường Đại học lớn trong nước và 50% đào tạo tại nước ngoài (Nga, Tiệp Khắc, CHLB Đức, Australia, England, Thái lan AIT...)

Lực lượng huy động thêm:

Tuỳ theo yêu cầu của từng công việc, CEPSSD có thể huy động thêm nhiều chuyên gia đầu ngành khác.

4. NHỮNG CÔNG VIỆC ĐÃ THỰC HIỆN

- Công tác tư vấn trong nước;
- Lập các dự án khả thi về xây dựng cơ sở hạ tầng;
- Các dự án quy hoạch xây dựng;
- Nghiên cứu các đề tài nghiên cứu khoa học công nghệ phát triển đô thị, nông thôn;
- Công tác tư vấn quốc tế;
- Thực hiện các dự án quốc tế do WB, ADB, Danida giao;
- * Nghiên cứu đề tài NCKH cấp Nhà nước về "Quá trình đô thị hoá ở Thăng Long-Hà Nội, kinh nghiệm lịch sử và định hướng quy hoạch phát triển đô thị Hà Nội trong thời kỳ CNH-HDH đất nước". (Mã số KX.09.05)
- * Dự án Phát triển bền vững và Phát triển đô thị Bền vững: thực hiện Chương trình Nghị sự 21, dự án VIE.01.21, do UNPD tài trợ.
- * Đề tài NCKH cấp Thành phố về "Cơ sở khoa học lý luận và thực tiễn về phát triển và quản lý vùng thành phố" về nghiên cứu quy hoạch Vùng Hà Nội, để xuất những cơ chế chính sách để phối hợp điều hành và quản lý phát triển bền vững.
- * Dự án "Đánh giá Chính sách đô thị hoá và dịch vụ đô thị - nông thôn ở Việt Nam", do WB và Hiệp hội Đô thị quốc tế tài trợ, đánh giá và đề xuất các giải pháp khắc phục.
- * Phối hợp với Học viện Công nghệ Châu Á (AIT) soạn thảo chương trình và tổ chức các khoá đào tạo về nghiên cứu lập "Chiến lược phát triển thành phố" (CDS) và "Thành phố không có nhà ổ chuột" (CWS) tại thành phố Đà Nẵng.
- * Dự án khả thi về "Cấp thoát nước và vệ sinh môi trường cho 3 thị xã DBSCL"
- Công tác tư vấn quốc tế





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



COTEC LAND
NHÀ ĐẦU TƯ CHUYÊN NGHIỆP

COTEC ASIA
CÔNG TY GP ĐẦU TƯ VÀ ĐẦU TƯ XÂY DỰNG CHẤU Á

savills
Exclusive Sales and Marketing Agent

swiss-belhotel
INTERNATIONAL

CÔNG TY CỔ PHẦN KIẾN TRÚC THẾ GIỚI XANH GREENWORLD ARCHITECT

Tầng 4 – Số 46 Tầng Bạt Hồ – Quận Hai Bà Trưng – Hà Nội
Tel: +84 4 3972 5483; Fax: +84 4 3972 5484; Email: info@gwarch.vn; Web: www.gwarch.vn

GreenWorld
ARCHITECT



BRG
GROUP



KINGS' ISLAND GOLF COURSE

Địa chỉ: Đông Mò, Sơn Tây, Hà Nội
Tel: (84-4) 33 686 555/ 33 685 426 - Fax: (84-4) 33 686 606/ 33 686 550
Email: booking@kingsislandgolf.com
www.kingsislandgolf.com



Vietnam

Institute of Architecture,
Urban and Rural Planning

55 năm
1956-2011

PLANNING - ARCHITECTURE - LANDSCAPE - CONSERVATION
INTERIOR & EXTERIOR - DECORATION - BUILDING DESIGN - TRAINING



Planning



Urban Design

GIẤY PHÉP THÀNH LẬP

- Nghị định số 178/2007/NĐ-CP ngày 03/12/2007 của Chính phủ.
- Nghị định số 17/2008/NĐ-CP ngày 04/02/2008 của Chính phủ.
- Quyết định số 315/QĐ-TTg ngày 24/3/2008 của Thủ tướng Chính phủ.
- Quyết định số 477/QĐ-BXD ngày 02/4/2008 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng.

ESTABLISHMENT PERMIT:

- Decree No. 178/2007/ND-CP dated on December 3, 2007 issued by the government.
- Decree No. 17/2008/ND-CP dated on February 4, 2008 issued by the government.
- Decision No. 315/GD-TTg dated on March 24, 2008 issued by Government Prime Minister
- Decision No. 477/GD-BXD dated on April 2, 2008 issued by Minister of Construction.

CHỨC NĂNG & QUYỀN HẠN:

- Nghiên cứu về các lĩnh vực: quy hoạch xây dựng, kiến trúc hiện đại và truyền thống, bảo tồn, bảo tàng, hạ tầng kỹ thuật và Cung điện làm Quy hoạch quốc gia.
- Tham gia phục vụ công tác quản lý nhà nước về lĩnh vực kiến trúc, quy hoạch xây dựng và hạ tầng kỹ thuật do Bộ Xây dựng giao.
- Thực hiện các hoạt động tư vấn về kiến trúc và quy hoạch xây dựng, bao gồm cả công tác lập quy hoạch, thiết kế đô thị, thiết kế kiến trúc, mỹ thuật, kỹ thuật xây dựng, vật liệu xây dựng; Tư vấn đầu tư cho các lĩnh vực liên quan đến quy hoạch kiến trúc và xây dựng.
- Tổ chức đào tạo kiến sĩ, thực sĩ chuyên ngành kiến trúc, quy hoạch xây dựng; đào tạo nâng cao năng lực cho cán bộ làm công tác nghiên cứu, tư vấn, thiết kế kiến trúc, quy hoạch xây dựng; cấp chứng chỉ hành nghề.
- Thực hiện các hoạt động hợp tác với các tổ chức trong nước và quốc tế về các lĩnh vực trên.
- Tổng hợp và cung cấp thông tin, xây dựng ngân hàng dữ liệu và GIS.
- Xuất bản Tạp chí Kiến trúc Việt Nam, Tạp chí Quy hoạch xây dựng và các ấn phẩm thông tin khác trong lĩnh vực kiến trúc, quy hoạch xây dựng.

FUNCTIONS AND DUTIES:

- Basic researching on architecture, physical planning, infrastructure, traditional architecture; Vietnam Architectural Museum, National Urban Planning Exhibition Center.
- Taking part in supporting the management on architecture, physical planning and infrastructure assigned by Minister of Construction and Government.
- Implementing consultative activities: regional plan city, master plan, detailed planning, designing architecture building and technical construction, production and business in building materials, architectural and fine arts.
- Training M.A and Ph.D students in architecture: training and improving the capacity, skill of staffs doing research, consultative work, architectural design, physical planning: practice certificates.
- Co-operating with domestic and foreign organizations companies.
- Data collection, GIS and providing information, building data library.
- Publishing Vietnam Architectural journal, Construction Planning journal and some other materials on architecture: physical planning.

Building Design



Số 10 phố Hoa Lư,
quận Hai Bà Trưng, Hà Nội
Add: No.10 Hoa Lu Str.,
Hai Ba Trung Dist., Hanoi
Tel:(84-4) 2.2210888
Fax:(84-4) 3.9764339
Website: www.vlap.org.vn
Email: vlap2008@gmail.com



Vì cuộc sống chất lượng hơn

CHÚC MỪNG TẠP CHÍ QUY HOẠCH ĐÔ THỊ TRÒN 1 TUỔI



Tầng 5, Tháp CEO, Phạm Hùng, Hà Nội | Điện thoại: 84-4-37875135/37875136 | Fax: 84-4-37875137
Email: info@ceogroup.com.vn | Website: www.ceogroup.com.vn



Tổng biên tập Editor-in-Chief
TRẦN NGỌC CHÍNH

Phó tổng biên tập Deputy Editor-in-Chief
LÊ VIỆT HÀ
ĐỖ HẬU
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 KINH
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
NGUYỄN ĐỖ DŨNG

Đối tác truyền thông Media partner
ASHU.COM

Mỹ thuật Designer
NGUYỄN THÀNH NGỌC ANH

Trị sự, Phát hành, Quảng cáo
Tầng 6 - Cung trí thức Thành phố, Khu đô thị mới Cầu Giấy,
Quận Cầu Giấy, Hà Nội
Tel: 84(4) 37823910 - Fax: 84(4) 37624430
Email: tapchiquyhoachdothi@gmail.com

Gấy 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,

Cách đây tròn một năm, Tạp chí Quy hoạch Đô thị xuất bản số đầu tiên đánh dấu sự khởi đầu cho hành trình thực hiện nhiệm vụ tư vấn, phản biện và giám định xã hội, tuyên truyền phổ biến kiến thức, kinh nghiệm, pháp luật trong lĩnh vực quy hoạch phát triển đô thị.

Là cơ quan ngôn luận của Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam và diễn đàn của các chuyên gia cùng bạn đọc, tạp chí Quy hoạch Đô thị trong một năm vừa qua đã để lại những dấu ấn trong cộng đồng và giới chuyên môn qua các hoạt động tư vấn, phản biện về vấn đề phát triển đô thị ở nhiều địa phương như Đà Nẵng, Huế, Thành phố Hồ Chí Minh, và đặc biệt là Thủ đô Hà Nội với quá trình xây dựng đồ án Quy hoạch chung đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 vừa được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

Nhân dịp kỷ niệm Tạp chí Quy hoạch Đô thị tròn 1 tuổi, ban biên tập trân trọng gửi đến bạn đọc, các cộng tác viên, các tổ chức - doanh nghiệp lời cảm ơn sâu sắc vì sự gắn bó và đóng góp xây dựng Tạp chí trong thời gian qua. Hy vọng rằng, các bạn sẽ tiếp tục đồng hành cùng Tạp chí Quy hoạch Đô thị trong chặng đường dài tiếp theo.

Chúc các bạn sức khỏe, hạnh phúc, thành công!

Trân trọng,

Tổng biên tập

KTS Trần Ngọc Chính

Ảnh bìa 1: Công viên Thống Nhất, Hà Nội (ảnh: Việt Khang)



- 16] Tập chí Quy hoạch Đô thị tròn 1 tuổi.
- 18] Quyết định số 1259/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 26/7/2011 phê duyệt Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050
- 28] **DIỄN ĐÀN**
Thực hiện Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn 2050
TS. ĐÀO NGỌC NGHIỆM
- 30] Những biến đổi hình thái không gian đô thị Hà Nội dưới tác động của quá trình toàn cầu hóa
TS.KTS PHẠM THÚY LOAN
- 36] **PHẢN BIỆN**
Quy hoạch bảo tồn và phát triển đô thị Thừa Thiên Huế
PGS.TS. LƯU ĐỨC HẢI
- 40] **QUẢN LÝ ĐÔ THỊ**
Đất xen kẹt và đất ven dự án cần cách tiếp cận quản lý chuyển đổi mới
TS. NGUYỄN NGỌC HIẾU
- 46] **PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG**
Đô thị Xốp
PGS.TS PHẠM HÙNG CƯỜNG
- 52] **GÓC NHÌN ĐÔ THỊ**
Tiếp cận giải quyết ách tắc giao thông đô thị lớn ở Việt Nam qua một số dự án cải tạo giao thông đô thị quốc tế
TS. LÊ QUỐC KHÁNH
- 58] **ĐÔ THỊ CÁC NƯỚC**
Xây dựng thành phố tuyến tính bằng hệ thống xe buýt tốc hành - Bài học từ Curitiba, Brazil
PHAN TRẦN KIỀU TRANG (Lược dịch)

THẾ GIỚI XANH |64
Carbon T.A.P - ý tưởng kiến trúc kết hợp khoa học xanh
VŨ MINH NHẬT

CÔNG NGHỆ |70
Phương pháp SUISHIN thi công công trình ngầm và vấn đề công trình ngầm trong quy hoạch đô thị
KAZUNARI YASUDA - PGS.TS. LƯU ĐỨC HẢI

THIẾT KẾ |76
Andy Cao và nghệ thuật kiến trúc cảnh quan

ĐỐI THOẠI |84
Andy Cao - Tôi tìm ý tưởng trong ký ức về Việt Nam
NHƯ HUY - ĐỖ DŨNG

CỘNG ĐỒNG |88
Kết quả cuộc thi thiết kế "Công viên Thống Nhất cho tất cả mọi người"

SÁCH HAY |90
Kiến trúc và quy hoạch Hà Nội thời Pháp thuộc

CHÂNDUNG |91
TS-KTS. Đào Ngọc Nghiêm với sự nghiệp quy hoạch - phát triển và quản lý đô thị

Q&A - HỎI ĐÁP VỀ ĐÔ THỊ |92

TIN HOẠT ĐỘNG |94





BỘ TRƯỞNG BỘ XÂY DỰNG TRỊNH ĐÌNH DŨNG CHÚC MỪNG TẠP CHÍ QUY HOẠCH ĐÔ THỊ TRÒN 1 TUỔI

Thân gửi Ban biên tập Tạp chí Quy hoạch Đô thị,

Thực hiện nhiệm vụ chính trị được Đảng, Chính phủ và nhân dân giao phó, thời gian tới Bộ Xây dựng có nhiều việc phải làm, trong đó tập trung vào 03 nhiệm vụ trọng tâm: Thứ nhất, tiếp tục hoàn thiện hệ thống chính sách, pháp luật liên quan đến hoạt động đầu tư xây dựng nhằm sử dụng có hiệu quả hơn các nguồn lực, đặc biệt là tài nguyên đất đai, vốn đầu tư xây dựng và nguồn nhân lực. Với trách nhiệm được giao, Bộ sẽ trực tiếp hoặc phối hợp với các Bộ, ngành liên quan tham mưu, đề xuất với Chính phủ, Quốc hội trong việc soạn thảo, sửa đổi, bổ sung các chính sách, pháp luật liên quan đến đầu tư xây dựng. Thứ hai, tập trung nhiều hơn đến lĩnh vực phát triển đô thị, tiếp tục khẳng định và duy trì nguyên tắc phát triển và quản lý đô thị theo quy hoạch. Thứ ba, chú trọng vào lĩnh vực phát triển nhà ở, đặc biệt là nhà ở xã hội để đáp ứng ngày càng tốt hơn nhu cầu nhà ở của người dân thuộc mọi đối tượng, chú trọng hướng tới các đối tượng ít có điều kiện tiếp cận với nhà ở giá cao.

Để hoàn thành những công việc trên đòi hỏi sự nỗ lực rất lớn của toàn ngành, sự ủng hộ của chính quyền và nhân dân các địa phương, trong đó có vai trò to lớn của các cơ quan báo chí, truyền thông. Tôi hy vọng Tạp chí *Quy hoạch Đô thị* của Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam sẽ là kênh thông tin quan trọng, trở thành cầu nối đáng tin cậy giữa những người quan tâm tới quy hoạch - kiến trúc, giúp ngành xây dựng có những đóng góp to lớn hơn trong sự nghiệp công nghiệp hóa - hiện đại hóa đất nước.

Nhân dịp Tạp chí *Quy hoạch Đô thị* tròn 1 tuổi, tôi xin chúc đội ngũ cán bộ và cộng tác viên của Tạp chí sức khỏe, sáng tạo và thành công!

BỘ TRƯỞNG BỘ XÂY DỰNG

Trịnh Đình Dũng

GS.TS.KTS HOÀNG ĐẠO KÍNH:

Thời xưa, bỏ quê ra tỉnh là sự hân hũu. Ngại bắt trạch, e cái mới. Ngụ phố đã lâu, một chân cứ níu lấy quê. Đầu thế kỷ XX, Hà Nội đếm cả thầy và ba vạn dân... Công cuộc công nghiệp hóa, hiện đại hóa và kinh tế thị trường mở tung mở toang các làng quê "trăm năm ngủ gật", các thị thành to nhỏ, cũ kĩ, kéo và hút tất thầy vào dòng xoáy đô thị hóa. Ta tự hào bởi những chỉ số tăng trưởng kinh tế, chỉ số gia tăng đột biến số lượng đô thị và tỉ trọng dân số đô thị (!)

Tuy nhiên, đô thị hóa đặt ra nhiều vấn đề nhức nhối và nền tảng. Chiến lược phát triển, tính chất và quy mô, hình thái và kiến trúc, quy hoạch và quản lý, dân cư và thành thị hóa, hiện đại và chất lượng sống, đô thị và môi trường, những nguy cơ và bệnh hoạn, v.v... Các tạp chí định kỳ lần lượt ra đời để soi rọi, để làm rõ và tìm lối ra cho những vấn đề cốt lõi, vì mô và vì mô, khoa học và thực tiễn, chuyên môn và hành nghề, của đô thị hóa và của kiến thiết đô thị hôm nay: *Quy hoạch Xây dựng*, *Người Đô thị*, *Đô thị và phát triển*... và cách nay tròn một năm, *Quy hoạch Đô thị* của Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam.

Mới tròn vẹn 12 tháng, 6 số, *Quy hoạch Đô thị* đã đứng cả hai chân trong dòng chảy, mạnh và xiết của đô thị hóa. Mong nó trụ được, trưởng thành trong giác ngộ, tỉnh táo, quán xuyến, kiên định và, hơn thế nữa, vững vàng với chính kiến.

KTS MAI THẾ NGUYỄN (Oslo, Na-Uy):

Đã sống nhiều năm tại châu Âu nên tôi khá quen thuộc với nhiều tạp chí về lĩnh vực quy hoạch đô thị. Được một người bạn gửi tặng tạp chí *Quy hoạch Đô thị*, tôi xem và rất thích. Về hình thức, tôi thấy Tạp chí của chúng ta cũng chẳng kém gì các tạp chí nước ngoài lắm đâu. Nội dung thì tương đối phong phú và cân bằng. Tuy nhiên, Tạp chí nên đăng một số bài viết bằng song ngữ Việt - Anh, hoặc nội dung tiếng Việt và có tóm tắt tiếng Anh (abstract) để giới thiệu cùng bạn bè quốc tế.

Chúc Tạp chí thành công!

Quy hoạch sư NGUYỄN ĐỖ DŨNG (Công ty Tư vấn Thanh Bình):

Dù mới một năm nhưng tạp chí *Quy hoạch Đô thị* đã đi được chặng đường dài để trở thành một diễn đàn nghiêm túc và có chiều sâu về các vấn đề đô thị đang được đặt ra ở Việt Nam. Qua Tạp chí, tiếng nói của các nhà chuyên môn thực sự được cất lên. Để làm được điều này thật không dễ đối với một tờ tạp chí chuyên ngành trong thị trường báo chí ngày càng có xu hướng thương mại hóa. Với tư cách là một bạn đọc và một cộng tác viên của tạp chí, tôi chân thành cảm ơn ban biên tập về lựa chọn này.



Ý KIẾN
CỦA CHUYÊN GIA,
BẠN ĐỌC
NHÂN DỊP TẠP CHÍ
QUY HOẠCH ĐÔ THỊ
TRÒN 1 TUỔI



QUYẾT ĐỊNH SỐ 1259/QĐ-TTg CỦA THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ NGÀY 26/07/2011 PHÊ DUYỆT

QUY HOẠCH CHUNG XÂY DỰNG THỦ ĐÔ HÀ NỘI ĐẾN NĂM 2030 VÀ TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050

- Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 25 tháng 12 năm 2001;
- Căn cứ Luật Xây dựng ngày 26 tháng 11 năm 2003;
- Căn cứ Luật Quy hoạch đô thị ngày 17 tháng 6 năm 2009;
- Căn cứ Nghị quyết số 15/2008/NQ-QH12 ngày 29 tháng 5 năm 2008 của Quốc hội khóa XII về việc điều chỉnh địa giới hành chính thành phố Hà Nội và một số tỉnh có liên quan;
- Căn cứ Quyết định số 490/QĐ-TTg ngày 05 tháng 5 năm 2008 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch xây dựng vùng Thủ đô Hà Nội đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2050;
- Xét đề nghị của Bộ Xây dựng,

QUYẾT ĐỊNH

Điều 1. Phê duyệt Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050 với những nội dung chủ yếu sau đây:

1. Phạm vi, thời hạn lập quy hoạch

Phạm vi: Gồm toàn bộ diện tích theo địa giới hành chính Thủ đô Hà Nội rộng khoảng 3.344,6km².

Thời hạn quy hoạch: Định hướng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

2. Tính chất và mục tiêu

a) Tính chất:

Là Thủ đô nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, trung tâm đầu não chính trị, hành chính của cả nước, đô thị loại đặc biệt; là trung tâm văn hóa, giáo dục đào tạo và khoa học kỹ thuật quan trọng của cả nước; là một trong những trung tâm kinh tế, du lịch, thương mại, dịch vụ của khu vực Châu Á - Thái Bình Dương.

b) Mục tiêu:

Xây dựng Thủ đô Hà Nội phát triển bền vững, có hệ thống cơ sở hạ tầng xã hội và kỹ thuật đồng bộ, hiện đại, phát triển hài hòa giữa văn hóa, bảo tồn di sản, di tích lịch sử, với phát triển kinh tế, trong đó chú trọng kinh tế tri thức và bảo vệ môi trường, bảo đảm quốc phòng an ninh theo hướng liên kết vùng, quốc gia, quốc tế. Xây dựng Thủ đô Hà Nội trở thành thành phố "Xanh - Văn hiến - Văn minh - Hiện đại", đô thị phát triển năng động, hiệu quả, có sức cạnh tranh cao trong nước, khu vực và quốc tế; có môi trường sống, làm việc tốt, sinh hoạt giải trí chất lượng cao và có cơ hội đầu tư thuận lợi.

3. Các chỉ tiêu phát triển đô thị

a) Quy mô dân số:

Dự báo dân số đến năm 2020, khoảng 7,3 - 7,9 triệu người, tỷ lệ đô thị hóa khoảng 58 - 60%. Dân số đến năm 2030, khoảng 9,0 - 9,2 triệu người, tỷ lệ đô thị hóa khoảng 65 - 68%. Đến năm 2050, dân số tối đa khoảng 10,8 triệu người, tỷ lệ đô thị hóa khoảng 70 - 80%.

b) Quy mô đất đai:

Đến năm 2020, tổng diện tích đất xây dựng đô thị và nông thôn khoảng 128.900 ha. Trong đó đất xây dựng đô thị khoảng 73.000 ha (chiếm khoảng 21,8% diện tích tự nhiên), chỉ tiêu khoảng 160 m²/người, bao gồm: Đất dân dụng khoảng 34.200 ha, chỉ tiêu khoảng 70 - 75 m²/người và đất ngoài dân dụng khoảng 38.800 ha.

Đến năm 2030, tổng diện tích đất xây dựng đô thị và nông thôn khoảng 159.600 ha, trong đó đất xây dựng đô thị khoảng 94.700 ha (chiếm khoảng 28,3% diện tích tự nhiên), chỉ tiêu khoảng 150 m²/người, bao gồm đất dân dụng khoảng 48.100 ha, chỉ tiêu khoảng 80 m²/người và đất ngoài dân dụng khoảng 46.600 ha.

4. Định hướng tổ chức phát triển không gian

a) Mô hình phát triển không gian đô thị:

Thủ đô Hà Nội phát triển theo mô hình chùm đô thị gồm khu vực đô thị trung tâm, 5 đô thị vệ tinh, các thị trấn được kết nối bằng hệ thống giao thông đường vành đai kết hợp các trục hướng tâm, có mối liên kết với mạng lưới giao thông vùng và quốc gia. Đô thị trung tâm được phân cách với các đô thị vệ tinh, các thị trấn bằng hành lang xanh (chiếm 70% diện tích đất tự nhiên của Thành phố).

b) Định hướng phát triển hệ thống đô thị:

- Khu vực đô thị trung tâm được phát triển mở rộng từ khu vực nội đô về phía Tây, Nam đến đường vành đai 4 và về phía Bắc với khu vực Mê Linh, Đông Anh; phía Đông đến khu vực Gia Lâm và Long Biên. Là trung tâm chính trị hành chính, kinh tế, văn hóa, lịch sử, dịch vụ, y tế, đào tạo chất lượng cao của Thành phố Hà Nội và cả nước. Dự báo dân số đến năm 2020 đạt khoảng 3,7 triệu người; diện tích đất xây dựng đô thị khoảng 45.300 ha; đất dân dụng khoảng 26.000 ha, chỉ tiêu khoảng 70m²/người và đất ngoài dân dụng khoảng 19.300 ha. Dân số đến năm 2030 đạt khoảng 4,6 triệu người; diện tích đất xây dựng đô thị khoảng 55.200 ha; đất dân dụng khoảng 34.900 ha; chỉ tiêu đất xây dựng dân dụng khu vực nội đô khoảng 60 - 65 m²/người, khu vực mở rộng phía Nam sông Hồng khoảng 90 - 95 m²/người; đất ngoài dân dụng khoảng 20.300 ha. Gồm các khu vực sau:

+ Khu vực nội đô gồm:

Khu nội đô lịch sử giới hạn từ phía Nam sông Hồng đến đường vành đai 2, là khu vực bảo tồn di sản văn hóa Thăng Long, các giá trị truyền thống của người Hà Nội. Bảo tồn, cải tạo không gian kiến trúc cảnh quan đô thị và tôn vinh văn hóa, lịch sử truyền thống của khu phố cổ, khu phố cũ, Hồ Gươm, Hồ Tây, Thành cổ ... Điều chỉnh các chức năng sử dụng đất, di dời các cơ sở sản xuất, cơ sở đào tạo, y tế không phù hợp ra bên ngoài. Bổ sung hoàn thiện hệ thống hạ tầng xã hội, hạ tầng kỹ thuật, cải tạo chỉnh trang kiến trúc đô thị, cảnh quan, tăng cường cây xanh mặt nước và bảo vệ môi trường sống. Hạn chế phát triển nhà cao tầng và kiểm soát sự gia tăng dân số cơ học, giảm từ 1,2 triệu người xuống khoảng 0,8 triệu người.

Khu nội đô mở rộng giới hạn từ đường vành đai 2 đến sông Nhuệ, là khu vực phát triển các khu đô thị mới, các trung tâm văn hóa, dịch vụ - thương mại cấp thành phố có chất lượng cao, kiến trúc hiện đại. Hoàn thiện cơ sở hạ tầng đô thị đồng bộ hiện đại, chỉnh trang kiến trúc một số khu dân cư và làng xóm ven đô trong quá trình mở rộng đô thị. Dân số đến năm 2030 khoảng 0,85 - 0,9 triệu người.

+ Khu mở rộng phía Nam sông Hồng từ sông Nhuệ đến đường vành đai 4 gồm chuỗi các khu đô thị: Đan Phượng, Hoài Đức, Hà Đông, Thanh Trì. Là khu vực phát triển dân cư mới đồng bộ và hiện đại, các trung tâm văn hóa, dịch vụ thương mại, tài chính của vùng, quốc gia. Dân số đến năm 2030 khoảng 1,2 - 1,4 triệu người.

+ Khu mở rộng phía Bắc sông Hồng, Nam sông Cà Lồ, gồm 3

khu vực chính:

Khu đô thị Long Biên - Gia Lâm - Yên Viên: phát triển dịch vụ thương mại, giáo dục, trung tâm y tế ... gắn với các ngành công nghiệp công nghệ cao theo hướng các quốc lộ 5 và quốc lộ 1. Đến năm 2030 dân số khoảng 0,7 triệu người.

Khu đô thị Đông Anh: Phát triển thương mại giao dịch quốc tế, công nghiệp kỹ thuật cao, du lịch sinh thái, giải trí gắn với bảo tồn phát huy các giá trị văn hóa truyền thống khu di tích Cổ Loa, sông Thiếp và đầm Vân Trì; hình thành khu thể thao mới thành phố Hà Nội và Quốc Gia (phục vụ ASIAD), trung tâm triển lãm, thương mại Hà Nội (EXPO) và vui chơi giải trí của Thành phố. Đến năm 2030 dân số khoảng 0,55 triệu người. Khu đô thị Mê Linh - Đông Anh: phát triển dịch vụ và các ngành công nghiệp sạch, kỹ thuật cao gắn với dịch vụ hàng không, sân bay Nội Bài, trung tâm trưng bày, hội chợ hoa và trung tâm khoa học công nghệ chuyên ngành hoa và cây cảnh. Đến năm 2030 dân số khoảng 0,45 triệu người.

+ Khu vực hai bên Sông Hồng là trục không gian cảnh quan trung tâm của Thủ đô, là nơi bố trí các công viên, công trình văn hóa, giải trí lớn để tổ chức những sự kiện có ý nghĩa của Thủ đô. Khai thác, kế thừa Quy hoạch Sơ bản phát triển sông Hồng đoạn qua Hà Nội (đã được Thành phố Hà Nội tổ chức nghiên cứu) tiếp tục nghiên cứu phát triển đồng bộ hai bên đoạn tuyến chảy qua Thành phố, ảnh hưởng tới trục không gian cảnh quan văn hóa - đô thị Hồ Tây - Cổ Loa. Trên dọc tuyến sông Hồng, phân đất đoạn tuyến đi qua Từ Liêm không xây dựng công trình cao tầng làm ảnh hưởng tới trục không gian cảnh quan kết nối Hồ Tây - Cổ Loa.

- 5 đô thị vệ tinh gồm đô thị Hòa Lạc, Sơn Tây, Xuân Mai, Phú Xuyên và Sóc Sơn, mỗi đô thị vệ tinh có chức năng hỗn hợp và đặc thù riêng, hoạt động tương đối độc lập để hỗ trợ và chia sẻ với đô thị trung tâm về nhà ở, đào tạo, công nghiệp, dịch vụ ... Dự báo dân số đến năm 2020 khoảng 0,7 triệu người; đất xây dựng đô thị khoảng 24.300 ha, đất dân dụng khoảng 6.300 ha, chỉ tiêu khoảng 90m²/người và đất ngoài dân dụng khoảng 18.000 ha. Năm 2030 có dân số khoảng 1,3 - 1,4 triệu người, đất xây dựng đô thị khoảng 35.200 ha; đất dân dụng khoảng 11.000 ha; chỉ tiêu đất dân dụng khoảng 60 - 95 m²/người và đất ngoài dân dụng khoảng 24.200 ha. Dân số các đô thị vệ tinh từ nay đến năm 2030 phải phù hợp với yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của Thành phố trong từng giai đoạn.

Đô thị vệ tinh Hòa Lạc có chức năng chính về khoa học công nghệ và đào tạo. Đầu tư các cơ sở trọng tâm là đại học quốc gia Hà Nội và khu công nghệ cao Hòa Lạc; tiếp tục hoàn thiện Làng văn hóa du lịch các dân tộc Việt Nam gắn với hồ Đồng Mô - Ngải Sơn và vùng du lịch Ba Vì - Viên Nam, phát triển hệ thống hạ tầng đô thị hiện đại và đồng bộ như: Trung tâm y tế, các cơ sở giáo dục đại học, các dự án về đô thị mới như Tiến Xuân - Phú Mãn, Đồng Xuân. Là đô thị cửa ngõ phía Tây Hà Nội, được gắn kết với đô thị trung tâm bằng hệ thống giao thông tốc độ cao trên đại lộ Thăng Long và trục Hồ Tây - Ba Vì. Khu vực Hòa Lạc có khả năng dung nạp dân số khoảng 0,6 triệu người, đất xây dựng đô thị khoảng 18.000 ha, đất dân dụng khoảng 4.800 - 5.000 ha.

Đô thị vệ tinh Sơn Tây là đô thị văn hóa lịch sử, du lịch nghỉ dưỡng; trọng tâm là khu bảo tồn Thành cổ Sơn Tây, làng cổ Đường Lâm và phát triển mới trung tâm phục vụ du lịch gắn

với hồ Xuân Khanh, các dịch vụ đào tạo, y tế và các đô thị mới. Là đô thị cửa ngõ phía Tây Bắc Hà Nội, được gắn kết với đô thị trung tâm bằng hệ thống giao thông công cộng trên quốc lộ 32 và đường Tây Thăng Long. Đến năm 2030 có dân số khoảng 0,18 triệu người, đất xây dựng đô thị khoảng 4.000 ha, đất dân dụng khoảng 1.700 ha.

Đô thị vệ tinh Xuân Mai là đô thị dịch vụ - công nghiệp hỗ trợ phát triển tiểu thủ công nghiệp và hệ thống làng nghề; Phát triển các khu tiểu thủ công nghiệp, các trung tâm dịch vụ về thương mại, đào tạo đại học, cao đẳng Là đô thị cửa ngõ phía Tây Nam Hà Nội kết nối đô thị trung tâm với các tỉnh miền núi Tây Bắc qua hành lang quốc lộ 6 và Nam quốc lộ 6. Đến năm 2030 dân số khoảng 0,22 triệu người, đất xây dựng đô thị khoảng 4.500 ha, đất dân dụng khoảng 2.000 ha.

Đô thị vệ tinh Phú Xuyên là đô thị công nghiệp, đầu mối giao thông và trung chuyển hàng hóa; xây dựng các khu, cụm công nghiệp để di dời công nghiệp từ các khu vực nội đô, khu vực Hà Tây (cũ) và hỗ trợ phát triển nông nghiệp cho vùng đồng bằng phía Nam sông Hồng. Hình thành các trung tâm dịch vụ trung chuyển hàng hóa, các khu nhà ở công nhân và các tiện ích đô thị khác như y tế chất lượng cao, đào tạo nghề ... Xây dựng hệ thống hồ điều tiết nước nhân tạo lớn để phục vụ thoát nước, phù hợp với đặc điểm thấp trũng của khu vực. Là đô thị cửa ngõ phía Nam Hà Nội kết nối với đô thị trung tâm qua tuyến hành lang kinh tế Bắc Nam - quốc lộ 1A: Dân số đến năm 2030 đạt khoảng 0,12 - 0,13 triệu người, đất xây dựng đô thị 2.500 - 3.000 ha, đất dân dụng khoảng 900 ha.

Đô thị vệ tinh Sóc Sơn là đô thị phát triển về công nghiệp và dịch vụ hàng không, du lịch nghỉ dưỡng sinh thái, hình thành mới khu công nghiệp Mai Đình và các khu công nghiệp sạch; trung tâm y tế, khu đại học tập trung. Khai thác tiềm năng Cảng Hàng không quốc tế Nội Bài, hành lang kinh tế xuyên Á Cồn Minh - Hà Nội - Quảng Ninh và vùng cảnh quan núi Sóc và chân núi Tam Đảo. Là đô thị cửa ngõ phía Bắc Thủ đô, kết nối với đô thị trung tâm qua tuyến quốc lộ 3, Thăng Long - Nội Bài và Nhật Tân - Nội Bài. Đến năm 2030, dân số khoảng 0,25 triệu người, đất xây dựng đô thị 5.500 ha, đất dân dụng khoảng 1.900 ha.

- Các thị trấn:

Xây dựng các thị trấn theo mô hình đô thị sinh thái mật độ thấp, từ các thị trấn huyện lỵ hiện hữu như: Phùng, Tây Đằng, Liên Quan, Kim Bài, Vân Đình, Đại Nghĩa, Thượng Tín, Phúc Thọ, Quốc Oai, Chúc Sơn và các thị trấn mới. Phát triển các thị trấn huyện lỵ trở thành trung tâm kinh tế - xã hội của các huyện, đầu mối về hạ tầng kỹ thuật (cấp điện, cấp nước, giao thông, vệ sinh môi trường), dịch vụ công cộng (hành chính, thương mại, giáo dục, y tế ...), sản xuất (công nghiệp, tiểu thủ công nghiệp, chuyển giao công nghệ, thông tin, tài chính ...) của thành phố. Dự báo đến năm 2020 có dân số khoảng 0,2 triệu người; đất xây dựng đô thị khoảng 3.400 - 3.500 ha, trong đó: đất dân dụng khoảng 1.900 ha, chỉ tiêu khoảng 95m²/người và đất ngoài dân dụng khoảng 1.500 - 1.600 ha. Đến năm 2030 có dân số khoảng 0,23 - 0,25 triệu người, đất xây dựng đô thị khoảng 4.100 - 4.300 ha trong đó: đất dân dụng khoảng 2.100 - 2.200 ha, chỉ tiêu khoảng 90 - 95m²/người và đất ngoài dân dụng khoảng 2.000 - 2.100 ha. Phát triển 3 thị trấn Phúc Thọ, Quốc Oai, Chúc Sơn thành các đô thị sinh thái.

c) Định hướng phát triển nông thôn:

Phát triển nông thôn Hà Nội theo mô hình "Nông thôn mới". Tập trung phát triển giao thông nông thôn, nâng cấp các tuyến đường liên xã, liên thôn, tái định cư tại chỗ dân cư có tuyến đường mới hoặc mở rộng đi qua. Các trung tâm xã tiếp cận với làng xóm và các khu dịch vụ đô thị bằng hệ thống giao thông được nâng cấp và xây dựng mới. Bảo tồn các nghề truyền thống di tích lịch sử văn hóa tôn giáo, cảnh quan thiên nhiên gắn với khai thác du lịch và giải trí. Hình thành các khu nông nghiệp công nghệ cao (vùng lúa năng suất cao, vùng sản xuất rau sạch theo công nghệ tiên tiến, duy trì và mở rộng các vùng trồng rau, hoa quả truyền thống, vùng chăn nuôi tập trung ...). Kiểm soát, hạn chế phát triển lấy đất nông nghiệp để xây dựng mới, mở rộng không theo quy hoạch. Xây dựng các khu sản xuất làng nghề tập trung ở ngoài khu dân cư làm xóm, giảm thiểu ô nhiễm môi trường tại các làng nghề. Đối với nhà ở nông thôn, khuyến khích phát huy phát triển giá trị kiến trúc, bảo tồn không gian làng xóm truyền thống.

d) Định hướng không gian xanh và mặt nước:

- Không gian xanh của thành phố bao gồm hành lang xanh, vành đai xanh dọc sông Nhuệ, các nêm xanh và các công viên đô thị.

Hành lang xanh gồm khu vực nông thôn, hệ thống sông hồ, đồi núi, rừng tự nhiên, vùng nông nghiệp ... được bảo vệ nghiêm ngặt để trở thành khu hậu cần phục vụ đô thị, giữ gìn cảnh quan và đảm bảo môi trường sống đô thị.

Vành đai xanh dọc sông Nhuệ là vùng đệm cách biệt giữa khu vực nội đô mở rộng với khu vực đô thị mở rộng phía Nam sông Hồng.

Các nêm xanh là vùng đệm xanh cách các khu đô thị mới dọc phía Đông tuyến đường vành đai 4 và phía Bắc sông Hồng.

Hệ thống công viên đô thị: Nâng cấp các không gian xanh hiện có, bổ sung thêm một phần quỹ đất các khu đất sau khi di dời các công sở, các cơ sở sản xuất công nghiệp ...

Trong khu vực nội đô ưu tiên xây dựng mới và hoàn thiện các công viên, vườn hoa. Xây dựng công viên giải trí và chuyên đề như: Công viên lịch sử Cổ Loa; công viên văn hóa giải trí Hồ Tây, vườn thú, công viên Thống Nhất, Yên Sở, Mê Trì ...; công viên sinh thái gắn với hoạt động thể thao, kết nối liên hoàn với hệ thống cây xanh tự nhiên tại các khu vực Sóc Sơn, Ba Vì, Hương Tích và hệ thống sông hồ. Kiểm soát phát triển các làng xóm hiện hữu, xây dựng một số công trình công cộng ở quy mô nhỏ, thấp tầng gắn với đặc trưng sinh thái cây xanh và mặt nước Cổ Loa, sông Thiếp, đầm Vân Trì...

- Mặt nước: Giữ gìn và khôi phục hệ thống sông, hồ, đầm nước để cân bằng môi trường sinh thái, tăng cường khả năng tiêu thoát nước đô thị, phát huy giao thông thủy và hoạt động du lịch và vui chơi giải trí. Thiết lập các tuyến hành lang bảo vệ cho các sông, hồ, đập thủy lợi. Quy hoạch không gian cảnh quan sinh thái bảo vệ môi trường sinh học dọc các tuyến sông nối kết với các không gian xanh, các trung tâm văn hóa, kinh tế, xã hội lớn của thành phố và khu vực nội đô lịch sử để tạo ra các đặc trưng môi trường: Văn hóa, sinh thái, kiến trúc, mặt nước, cây xanh.

5. Định hướng phát triển các khu chức năng chính

a) Hệ thống cơ quan, công sở, an ninh quốc phòng:

- Các cơ quan đầu não của Đảng, Quốc hội, Nhà nước và Chính phủ đặt tại khu vực Ba Đình.

- Rà soát và di dời trụ sở làm việc của một số cơ quan Trung ương ra ngoài nội đô đến khu vực Mê Trì và Tây Hồ Tây. Ưu tiên vị trí tại khu vực Tây Hồ Tây để bố trí thêm trụ sở các cơ quan Trung ương làm việc, tạo điều kiện liên hệ thuận lợi với trụ sở của Trung ương Đảng, Quốc hội, Chủ tịch nước và Chính phủ.

- Trụ sở cơ quan Thành ủy, Hội đồng nhân dân, Ủy ban nhân dân thành phố bố trí tại khu vực xung quanh Hồ Gươm. Trên cơ sở di chuyển trụ sở một số cơ quan bộ - ngành, bố trí trụ sở các Sở, ngành của Thành phố tại các vị trí phù hợp để liên hệ thuận lợi với trụ sở của Thành ủy, Hội đồng nhân dân, Ủy ban nhân dân thành phố.

- Sắp xếp, nâng cấp, cải tạo chỉnh trang và giữ quỹ đất hiện trạng khu vực an ninh quốc phòng theo quy hoạch chuyên ngành an ninh quốc phòng.

b) Định hướng phát triển nhà ở:

Đến năm 2030, diện tích bình quân nhà ở khu vực đô thị tối thiểu là 30m² sàn sử dụng/người và nhà ở nông thôn tối thiểu là 25m² sàn sử dụng/người. Khu vực nội đô, cải thiện điều kiện sống trong các khu ở, khu chung cư cũ, kiểm soát về mật độ xây dựng và tầng cao, bổ sung thêm các chức năng công cộng, cây xanh và hạ tầng kỹ thuật. Kiểm soát quy hoạch và kiến trúc đối với nhà ở dân tự xây. Xây dựng nhà ở đạt tiêu chuẩn quốc gia đáp ứng cho nhiều đối tượng sử dụng trong các đô thị vệ tinh và các khu đô thị mới để giảm tải cho đô thị trung tâm.

c) Định hướng phát triển hệ thống giáo dục đào tạo:

- Các trường đào tạo đại học, cao đẳng: Phân bố, sắp xếp lại hệ thống các trường đại học và cao đẳng, khu vực nội đô khống chế khoảng 30 vạn sinh viên. Xây dựng mới 3.500 - 4.500 ha các khu, cụm đại học, gồm: Gia Lâm khoảng 200 - 250 ha (5 - 6 vạn sinh viên); Sóc Sơn khoảng 600 - 650 ha (8 - 10 vạn sinh viên); Sơn Tây khoảng 300 - 350 ha (4 - 5 vạn sinh viên); Hòa Lạc khoảng 1.000 - 1.200 ha (12 - 15 vạn sinh viên); Xuân Mai khoảng 600 - 650 ha (8 - 10 vạn sinh viên); Phú Xuyên khoảng 100 - 120 ha (1,5 - 2 vạn sinh viên); Chúc Sơn khoảng 150 - 200 ha (2 - 3 vạn sinh viên). Thực hiện di dời hoặc xây dựng cơ sở 2 cho một số trường từ nội đô ra các đô thị vệ tinh hoặc các tỉnh trong vùng Thủ đô; quỹ đất sau khi di dời sử dụng vào mục đích công cộng phục vụ đô thị.

- Hệ thống giáo dục phổ thông và mầm non: Khu vực nội đô, tăng diện tích xây dựng trường thông qua dự án tái đầu tư quỹ đất chuyển đổi chức năng các cơ sở khu cụm công nghiệp, các trụ sở cơ quan Đẩy mạnh chương trình hiện đại hóa, chuẩn hóa các trường mầm non và phổ thông. Các đô thị mới, xây dựng đồng bộ hệ thống giáo dục phổ thông theo quy định hiện hành.

d) Định hướng phát triển hệ thống y tế và chăm sóc sức khỏe cộng đồng:

Nâng cấp các bệnh viện, cơ sở y tế hiện có trong nội đô, khai thác phục vụ cộng đồng theo các quy chuẩn, tiêu chuẩn hiện hành; di chuyển các cơ sở y tế điều trị các bệnh truyền nhiễm, mức độ lây nhiễm cao ra khỏi nội đô. Dành quỹ đất cho các cơ sở nghiên cứu - đào tạo - khám chữa bệnh chất lượng cao.

Đầu tư xây dựng các tổ hợp công trình y tế chất lượng cao tầm cỡ quốc tế, quốc gia, như: trung tâm đào tạo - khám chữa bệnh, phục hồi chức năng, sản xuất dược - trang thiết bị y tế và cơ sở 2 cho các bệnh viện Trung ương và Thành phố tại Gia Lâm - Long Biên (khoảng 50 ha), Hòa Lạc (khoảng 200 ha); Sóc Sơn (khoảng 80 - 100 ha); Phú Xuyên (khoảng 200 ha), Sơn Tây (khoảng 50 ha). Các khu đô thị mở rộng, đô thị vệ tinh, đô thị sinh thái và các thị trấn hiện hữu xây dựng hệ thống bệnh viện thành phố, quận huyện và phòng khám đa khoa theo tiêu chuẩn và quy chuẩn xây dựng Việt Nam. Củng cố và hoàn thiện mạng lưới y tế cơ sở.

đ) Định hướng phát triển hệ thống công trình văn hóa:

Hoàn chỉnh mạng lưới công trình văn hóa theo tầng bậc ở các khu đô thị và các điểm dân cư nông thôn tại Hà Nội. Cải tạo chỉnh trang các trung tâm văn hóa hiện có của khu vực nội đô lịch sử và các khu dân cư hiện hữu. Xây dựng mới và tiếp tục hoàn thiện Làng văn hóa du lịch các dân tộc Việt Nam, các công trình văn hóa tiêu biểu của Thủ đô như bảo tàng, nhà hát ... gần với cảnh quan thiên nhiên sông Hồng, khu vực Tây Hồ Tây; Cổ Loa, Hoàng thành Thăng Long và trên các trục giao thông không gian chính, các trung tâm văn hóa lớn của Hà Nội. Thiết lập hệ thống quảng trường văn hóa, các không gian giao lưu cộng đồng, các không gian đi bộ gần với các công trình tượng đài, tượng đường phố, tranh tường nghệ thuật lớn ... gần kết với các khu cây xanh, công viên, cơ quan, công trình hành chính công cộng, cơ quan công sở, khu vui chơi giải trí.

e) Định hướng phát triển hệ thống công trình thể dục thể thao:

Xây dựng mới trung tâm thể dục thể thao tầm cỡ quốc tế và khu vực tại phía Bắc sông Hồng phục vụ ASIAD (hoặc Olympic trong tương lai), trung tâm thể thao Hồ Tây, các trung tâm giải trí thể thao gần với công viên giải trí lớn của Thủ đô như: Trung tâm thể thao địa hình, tổ hợp thể thao đa loại hình ... Hoàn thiện trung tâm thể thao quốc gia Mỹ Đình. Cải tạo và nâng cấp các cơ sở thể dục thể thao cũ trong thành phố. Xây dựng hoàn chỉnh các công trình thể thao trong các khu đô thị mới, khu dân cư cũ và các trường học.

g) Định hướng phát triển hệ thống dịch vụ thương mại:

- Khu vực đô thị trung tâm: xây dựng mới trung tâm hội chợ triển lãm thương mại cấp quốc gia, quốc tế tại Mễ Trì và Đông Anh; trung tâm tài chính, ngân hàng, thương mại dịch vụ quốc tế tại Tây Hồ Tây và Đông Anh; trung tâm dịch vụ thương mại tài chính ngân hàng tại các khu đô thị Hà Đông, Đan Phượng, Hoài Đức, Thường Tín - Thanh Trì và dọc tuyến đường vành đai 4. Xây dựng mới trung tâm thương mại tổng hợp của thành phố khoảng 10 - 15 ha/khu tại Thường Định, Vĩnh Tuy ... trên đất các khu công nghiệp, cơ sở chuyển đổi; cải tạo và nâng cấp các công trình thương mại dịch vụ đã có theo tầng bậc phục vụ các cấp. Khuyến khích sử dụng không gian ngầm trong các công trình thương mại dịch vụ, nhà ga đầu mối để phát triển các dịch vụ thương mại

- Tại các đô thị vệ tinh và các thị trấn: xây dựng mới các trung tâm thương mại, siêu thị, chợ ... đồng bộ, hiện đại và các tuyến, trục phố thương mại.

- Tại khu vực nông thôn: cải tạo và nâng cấp các chợ truyền thống; phát triển mở rộng các chợ đầu mối thu mua nông sản, trung tâm mua sắm - thương mại dịch vụ tổng hợp vừa và nhỏ, chợ bán lẻ.

- Khu vực đầu mối giao thông: hình thành 02 khu dịch vụ, phân phối, trung chuyển hàng hóa tại Sóc Sơn và Phú Xuyên. Xây dựng mạng lưới chợ đầu mối nông sản tổng hợp cấp vùng khoảng 20 - 30 ha/chợ gần với các vùng nông nghiệp lúa, rau, hoa quả, sản lượng cao tại 05 khu vực: Phía Bắc (Mê Linh), phía Nam (Phú Xuyên), phía Tây (Quốc Oai), phía Đông (Long Biên, Gia Lâm), phía Tây Bắc (Sơn Tây). Xây dựng mạng lưới trung tâm bán buôn và mua sắm cấp vùng khoảng 20 ha/trung tâm gần với khu vực đô thị trung tâm, các đô thị vệ tinh và các đầu mối giao thông liên Vùng tại Sóc Sơn, Phú Xuyên, Hòa Lạc, Chúc Sơn, Gia Lâm.

h) Định hướng phát triển du lịch:

Xây dựng cụm du lịch lịch sử - văn hóa quốc gia Hồ Tây - Cổ Loa - Văn Trì, khu du lịch văn hóa sinh thái Đồng Quan núi Sóc; cụm du lịch nghỉ dưỡng Ba Vì - Suối Hai; du lịch văn hóa tâm linh chùa Thầy, chùa Tây Phương, chùa Trăm gian ...; khu du lịch thể thao Đồng Mô - Ngải Sơn, Ao Vua, Khoang Xanh, Suối Hai, vườn Quốc gia Ba Vì ... Hình thành khu du lịch thắng cảnh, văn hóa tâm linh Hương Sơn và các cụm sinh thái, nghỉ dưỡng Viên Nam. Hình thành cụm du lịch văn hóa tâm linh, làng nghề Hà Đông - Quan Sơn - Hương Sơn. Phát triển du lịch sinh thái nông nghiệp, sinh thái rừng và làng nghề gần với bảo vệ phát huy các giá trị văn hóa truyền thống, các di tích lịch sử, di sản văn hóa, cảnh quan sinh thái núi, sông, hồ, đầm, nông - lâm nghiệp ... và các khu khoa học nghệ thuật đặc sắc của Hà Nội. Phát triển du lịch đường thủy trên các sông Hồng, sông Nhuệ, sông Đáy, sông Tích.

i) Định hướng phát triển công nghiệp:

Phát triển công nghiệp sạch, ít ô nhiễm, các khu công nghệ cao; Di dời các cơ sở công nghiệp đã có trong các quận nội thành theo loại hình ngành nghề phù hợp. Quỹ đất công nghiệp sau khi di dời một phần dành để xây dựng hệ thống hạ tầng xã hội, cây xanh, bãi đỗ xe và dịch vụ công cộng ...

Hình thành các khu công nghệ cao, khu cụm công nghệ khoảng 8.000 ha. Phía Bắc bao gồm Sóc Sơn, Mê Linh, Đông Anh, Long Biên, Gia Lâm, Từ Liêm khoảng 3.200 ha; Ưu tiên phát triển công nghiệp điện tử - công nghệ thông tin, cơ khí, sản xuất ô tô, công nghiệp vật liệu mới, hóa dược - mỹ phẩm, dệt may ... Phía Nam thuộc Thường Tín, Phú Xuyên khoảng 1.500 ha: Ưu tiên phát triển ngành công nghiệp sinh học phục vụ nông nghiệp (nông nghiệp công nghệ cao), chế biến nông sản công nghệ hiện đại với nguyên liệu đầu vào từ vùng phát triển nông nghiệp thuộc các tỉnh phía Nam Hà Nội; phát triển công nghiệp hỗ trợ (dệt may, da giày, cơ khí chế tạo, điện tử tin học, sản xuất và lắp ráp ô tô) ... Phía Tây là Hòa Lạc, Xuân Mai, Miếu Môn khoảng 1.800 ha: Ưu tiên phát triển các ngành công nghiệp chủ đạo là công nghệ sinh học phục vụ nông nghiệp, hóa dược - mỹ phẩm,

công nghệ điện tử, cơ khí chính xác, công nghệ vật liệu mới, công nghệ nano, công nghệ năng lượng mới, vật liệu xây dựng, nội thất cao cấp Tại các thị trấn khoảng 1.400 - 1.500 ha: Ưu tiên phát triển công nghiệp sinh thái, chế biến nông sản thực phẩm chất lượng cao ...

Quy hoạch phát triển hệ thống cơ sở sản xuất làng nghề hiện có trong vùng nông thôn: Kiểm tra các cơ sở sản xuất và các làng nghề hiện đang nằm đan xen trong các làng xóm và điểm dân cư nông thôn để có biện pháp quản lý chặt chẽ về môi trường và hạ tầng. Giữ gìn và phát triển các nghề thủ công truyền thống, những làng nghề có nguy cơ gây ô nhiễm môi trường phải được đưa vào khu, cụm công nghiệp tập trung. Phát triển giao thông kết nối giữa điểm sản xuất với các tuyến đường chính, xây dựng trung tâm dịch vụ hỗ trợ tại chỗ để phục vụ cho khách tham quan làng nghề và giới thiệu mua bán sản phẩm.

6. Định hướng phát triển hạ tầng kỹ thuật

a) Về hệ thống giao thông:

- Định hướng chung: Tăng cường phát triển hệ thống giao thông vận tải hành khách công cộng nhằm đáp ứng phần lớn nhu cầu đi lại của thành phố như: Xe buýt nhanh (BRT), đường sắt đô thị; xây dựng một số tuyến đường nhiều tầng từ vành đai 4 trở vào. Xây dựng hoàn chỉnh đồng bộ hệ thống giao thông vận tải đáp ứng nhu cầu phát triển của thành phố theo từng giai đoạn. Tổ chức giao thông hợp lý tại các nút giao thông, các tuyến đường, đảm bảo lưu thông trong nội đô và tại các cửa ngõ của đô thị, góp phần giải quyết ách tắc và tai nạn giao thông.

Tỷ lệ đất giao thông khu vực đô thị trung tâm chiếm 20% - 26% đất xây dựng đô thị. Vận tải hành khách công cộng năm 2020 đáp ứng 35% tổng lượng hành khách, năm 2030 khoảng 55%; tỷ lệ đất giao thông các đô thị vệ tinh chiếm 18% - 23% đất xây dựng đô thị, vận tải hành khách công cộng năm 2020 đáp ứng 26%; năm 2030 khoảng 43%; tỷ lệ đất giao thông các thị trấn chiếm 16% - 20%.

Liên kết khu vực đô thị trung tâm với các đô thị vệ tinh bằng các loại phương tiện vận tải hành khách công cộng: đường sắt ngoại ô, BRT, ô tô buýt.

- Giao thông đối ngoại:

+ Giao thông đường bộ: Xây dựng, hoàn thiện hệ thống đường cao tốc hướng tâm, bao gồm 7 tuyến: Hà Nội - Thái Nguyên, Hà Nội - Lào Cai, Hà Nội - Hạ Long, Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Hòa Bình, Cao tốc Tây Bắc - Quốc lộ 5, Hà Nội - Ninh Bình - Thanh Hóa. Xây dựng mới và cải tạo đường Hồ Chí Minh giai đoạn 2. Hoàn thiện các tuyến vành đai 3, 4 và 5; cải tạo, nâng cấp các tuyến quốc lộ hướng tâm: QL 1A, QL 6, QL 21B, QL 32, QL 2, QL 3, QL 5. Xây mới các trục giao thông kết nối đô thị trung tâm với đô thị vệ tinh và các trục giao thông nội vùng: Ngọc Hồi - Phú Xuyên, Hà Đông - Xuân Mai, trục Hồ Tây - Ba Vì, Tây Thăng Long, Đỗ Xá - Quan Sơn, trục kinh tế Bắc - Nam, Miếu Môn - Hương Sơn, trục kinh tế phía Nam, Lê Văn Lương kéo dài - Chúc Sơn và các tuyến tỉnh lộ hướng tâm quan trọng.

Trên các tuyến trục chính đô thị, quy hoạch các cụm tổ hợp

công trình phục vụ công cộng, văn phòng, theo hướng không gian mở, kiến trúc hiện đại, tạo đặc trưng đô thị. Phát triển có kiểm soát về kiến trúc, cảnh quan các trục không gian hướng tâm về nội đô Hà Nội.

Xây mới 8 cầu và hầm qua sông Hồng. Xây dựng mới 03 cầu, cải tạo và hoàn chỉnh 02 cầu qua sông Đuống; xây dựng mới 02 cầu qua sông Đà và cải tạo xây dựng hệ thống các bến, bãi đỗ xe liên tỉnh và đầu mối kết hợp các điểm đầu cuối xe buýt.

+ Giao thông đường sắt: Xây dựng và cải tạo hệ thống đường sắt và ga đường sắt quốc gia và quốc tế: Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội - Lào Cai; Hà Nội - Hạ Long, Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Thái Nguyên; xây dựng mới đường sắt vành đai dọc theo vành đai 4; nghiên cứu xây dựng tuyến đường sắt cao tốc Hà Nội - Vinh; các tuyến đường sắt nội vùng: Hà Nội - Hòa Bình, Hà Nội - Bắc Giang, Hà Nội - Hải Dương, Hà Nội - Hưng Yên, Hà Nội - Phú Lý. Xây dựng các trung tâm tiếp vận nhằm phân phối và trung chuyển hành khách, hàng hóa giữa các loại hình vận tải đường sắt với đường bộ gần với hệ thống ga đầu mối như: ga Ngọc Hồi, ga Bắc Hồng, ga Cổ Bi, ga Tây Hà Nội.

+ Giao thông đường hàng không: Nâng cấp cảng hàng không quốc tế Nội Bài sau năm 2030 đạt 50 triệu hành khách/năm; sân bay Gia Lâm phục vụ nội địa tầm ngắn; sân bay Hòa Lạc, Miếu Môn chủ yếu phục vụ quân sự, có thể phục vụ dân sự khi có nhu cầu, sân bay Bạch Mai là sân bay cứu hộ, trực thăng.

Giao thông đường thủy: Cải tạo nạo vét luồng tuyến, nâng cấp xây mới các cảng, bến thủy dọc sông Đà, sông Đuống, sông Hồng phục vụ giao thông thủy liên kết với mạng lưới toàn quốc. Cải tạo sông Đáy, sông Tích, sông Nhuệ, sông Cà Lồ phục vụ cho du lịch.

- Giao thông đô thị

+ Giao thông đường bộ: Khu vực đô thị trung tâm: Tiếp tục, xây dựng, cải tạo, hoàn thiện liên thông các tuyến đường vành đai, các trục hướng tâm, các trục chính đô thị đồng bộ với các nút giao thông. Hoàn thiện và xây dựng đường tăng một phần của tuyến vành đai 2, vành đai 3 và một số tuyến hướng tâm.

Các đô thị vệ tinh: Hệ thống giao thông được quy hoạch thống nhất đồng bộ và hiện đại, phù hợp tính chất chức năng, quy mô và điều kiện đặc thù của các đô thị, đảm bảo liên hệ nhanh chóng với đô thị trung tâm và các đô thị khác.

Các thị trấn: Mạng lưới đường phát triển trên cơ sở kết hợp giữa nâng cấp cải tạo hệ thống đường hiện có với xây dựng mới đồng bộ và hiện đại, phù hợp với điều kiện tự nhiên sinh thái đặc thù của các thị trấn, đảm bảo liên hệ nhanh chóng với đô thị trung tâm và các đô thị khác.

+ Giao thông tỉnh: Tăng cường hệ thống bãi đỗ xe ngầm tại các công viên, vườn hoa, dưới các tổ hợp công trình quy mô lớn, bố trí các bãi đỗ xe tập trung kết hợp với các chức năng sử dụng đất khác trên cơ sở quỹ đất chuyển đổi các khu công nghiệp, trụ sở cơ quan, trường học trong nội đô.

+ Giao thông đường sắt: Xây mới các tuyến đường sắt đô thị kết nối đô thị trung tâm với các đô thị vệ tinh. Đô thị trung tâm xây

đựng 8 tuyến đường sắt đô thị theo các giai đoạn. Kết hợp xây dựng công trình dịch vụ, công cộng với xây dựng các ga đường sắt đô thị.

+ Giao thông đường thủy: Cải tạo, bổ sung điều tiết nguồn nước vào mùa cạn cho các tuyến sông Cà Lồ, Sông Đáy, sông Tích, sông Thiếp - Ngũ Huyện Khê, hệ thống sông Nhuệ - Tô Lịch phục vụ khai thác vận tải thủy du lịch, nghỉ ngơi bằng tàu nhỏ. Xây dựng các bến thuyền du lịch dọc các sông.

b) Về chuẩn bị kỹ thuật đất đai:

Quy hoạch san lấp nền phải kết hợp chặt chẽ với quy hoạch thoát nước mưa, phải đảm bảo không bị ảnh hưởng của lũ lụt, các tác động bất lợi của thiên nhiên và việc biến đổi khí hậu. Cao độ nền khống chế của từng đô thị được lựa chọn theo chế độ thủy văn của sông, suối ảnh hưởng trực tiếp tới đô thị; tuân thủ quy chuẩn hiện hành, mức độ quan trọng, không mâu thuẫn với các quy hoạch đã được duyệt và hài hòa với các khu vực đã xây dựng liền kề.

c) Về thoát nước mặt:

Thoát nước mặt đô thị phù hợp với quy hoạch tiêu thủy lợi về phân chia 3 lưu vực chính Tả Đáy, Hữu Đáy và Bắc Hà Nội. Hướng thoát nước theo địa hình tự nhiên là chính và về các trạm bơm tiêu được xây dựng trong vùng.

Hệ thống hồ điều hòa phân bố đều trên các lưu vực và đạt tỷ lệ 5% - 7% diện tích lưu vực. Khai thông, mở rộng, nạo vét các trục tiêu chính đi qua đô thị như: Sông Hồng, sông Đáy, sông Nhuệ, sông Tích, sông Hang, kênh La Khê, kênh Vân Đình, sông Hoàng Giang - Ngũ Huyện Khê, sông Cà Lồ ...

Xây dựng kè tất cả các đoạn sông xung yếu, các đoạn sông đi qua lòng đô thị để tránh sạt lở, đảm bảo mỹ quan và tránh lấn chiếm.

d) Về phòng chống lũ lụt:

Tuân thủ mức đảm bảo phòng, chống lũ và chỉ giới thoát lũ theo các quy hoạch phòng chống lũ trên hệ thống sông Hồng và sông Thái Bình, quy hoạch phòng chống lũ của từng tuyến sông có đề trên địa bàn Hà Nội đã được phê duyệt. Các công trình phân lũ, chặn lũ sẽ thực hiện theo các quy định cụ thể của Chính phủ, Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn và thành phố Hà Nội.

Chống lũ ngang khu vực Chương Mỹ, nâng cấp hai hồ chứa Đồng Suông và Văn Sơn, xây dựng tuyến mương hồ phía Tây đường Hồ Chí Minh để gom lũ bảo đảm không tràn vào đô thị.

đ) Về cấp nước:

Khai thác sử dụng hợp lý các nguồn nước, ưu tiên nước mặt và dần thay thế nguồn nước ngầm bằng nguồn nước mặt từ sông Đà, sông Đuống và sông Hồng, sử dụng nước tiết kiệm, hiệu quả và tăng tỷ lệ tái sử dụng nước trong công nghiệp, sinh hoạt, công cộng.

Các công trình đầu mối cấp nước chính: Nâng công suất nhà máy nước mặt sông Đà đạt 1.200.000 m³/ngày đêm; Xây dựng mới các nhà máy nước mặt sông Hồng đạt 450.000 m³/

ngày đêm; sông Đuống đạt 600.000 m³/ngày đêm. Tổng công suất các nhà máy nước ngầm đạt 475.000 m³/ngày đêm, các trạm cấp nước khu vực nông thôn khoảng 250.000 m³/ngày đêm. Xây dựng hệ thống đường ống truyền tải, phân phối, trạm bơm, bể chứa, công trình phụ trợ, hệ thống cấp nước chữa cháy.

e) Về cấp điện và chiếu sáng đô thị:

Mở rộng nâng cấp trạm 500 kV Thường Tín, xây mới các trạm 500 kV Quốc Oai, Đông Anh, Đan Phượng và Hiệp Hòa (trên địa bàn tỉnh Bắc Giang) đến năm 2030 đạt tổng công suất là 11.700 MVA. Xây dựng mới tuyến 500 kV Thường Tín – Quốc Oai – Đan Phượng và đấu nối với tuyến 500 kV từ Sơn La đi Hiệp Hòa, tuyến 500 kV Hiệp Hòa – Đông Anh – Phố Nối. Cải tạo mở rộng 05 trạm 220 kV hiện có là Sóc Sơn, Mai Động, Chèm, Hà Đông, Xuân Mai và xây dựng mới 21 trạm khác với tổng công suất đến năm 2030 đạt 14.250 MVA.

Từng bước, ngầm hóa các đường dây 220 kV, 100 kV hiện có trong phạm vi đô thị trung tâm. Lưới điện xây dựng mới và cải tạo lại trung phạm vi đô thị trung tâm, các đô thị vệ tinh phải đi ngầm. Trạm điện trong khu vực đô thị sử dụng trạm kín, đồng bộ để tiết kiệm quỹ đất và đảm bảo cảnh quan.

Cải tạo, hoàn chỉnh hệ thống chiếu sáng đô thị phù hợp với tính chất chức năng của công trình và tiêu chuẩn quy định. Tỷ lệ 100% đường đô thị và trên 90% đường ngõ xóm được chiếu sáng hiệu suất cao. Hình thành nền trung tâm điều khiển chiếu sáng tập trung cho toàn bộ các khu vực đô thị.

g) Về thoát nước thải, xử lý chất thải rắn và nghĩa trang:

- Thoát nước thải:

Tỷ lệ thu gom nước thải đô thị đạt 100%. Cải tạo, nâng cấp hệ thống cống tại các khu vực nội thành, các khu đô thị cũ; khu đô thị mới phải xây dựng hệ thống thoát nước thải riêng, xử lý nước thải tập trung. Các trạm xử lý nước thải khu vực đô thị phải đảm bảo vệ sinh môi trường, có dây chuyển công nghệ hiện đại, hợp khối, tiết kiệm quỹ đất và giảm khoảng cách ly đến các khu dân cư. Khu vực nông thôn xây dựng hệ thống thoát nước chung, ưu tiên xử lý nước thải sinh học trong điều kiện tự nhiên. Các cơ sở y tế, công nghiệp phải thu gom nước thải riêng và xử lý đạt tiêu chuẩn môi trường.

- Chất thải rắn:

Tỷ lệ thu gom chất thải đô thị đạt 90 - 100%, vùng nông thôn đạt trên 85%, cần phân loại rác thải từ nguồn. Xây dựng mới và mở rộng 12 khu xử lý chất thải rắn tập trung có quy mô lớn tại các huyện: Sóc Sơn, Đông Anh, Gia Lâm, Phú Xuyên, Thanh Oai, Chương Mỹ, Thạch Thất, Sơn Tây và xây dựng mới khu xử lý chất thải rắn liên tỉnh tại Lương Sơn. Tổng nhu cầu đất xây dựng các khu xử lý chất thải rắn sinh hoạt khoảng 356 ha, trong đó diện tích xây dựng mới bổ sung khoảng 230 ha.

Các khu xử lý CTR có quy mô lớn chọn công nghệ hiện đại, tỷ lệ tái chế, đốt rác để sản xuất điện đạt 60 - 85%; chôn lấp hợp vệ sinh đạt 15 - 40%. Các khu xử lý quy mô nhỏ tại khu vực nông thôn ưu tiên sử dụng công nghệ chôn lấp và tái chế phục vụ nông nghiệp. Trên địa bàn mỗi huyện cần xây dựng khu xử lý CTR phục vụ nhu cầu từng địa phương.

- Nghĩa trang:

Tỷ lệ hỏa táng dự kiến đạt trên 40%. Từng bước ngừng hung táng tại các nghĩa trang tập trung hiện có từ năm 2013: Vạn Phúc (Hà Đông); Xuân Đình (Từ Liêm), Mai Dịch 1, Yên Kỳ 1, Nghĩa trang Văn Điển chỉ duy trì hỏa táng, cát táng. Đóng cửa các nghĩa trang phân tán đã lấp đầy trong khu vực nội đô và trồng cây xanh cách ly đảm bảo môi trường cảnh quan.

Mở rộng và xây dựng mới các nghĩa trang tập trung và xây dựng mới nhà hỏa táng để phục vụ đô thị tại các huyện ngoại thành; kết hợp sử dụng nghĩa trang công viên tại các tỉnh trong vùng Thủ đô. Trên địa bàn mỗi huyện cần xây dựng khu nghĩa trang phục vụ nhu cầu từng địa phương. Các nghĩa trang nhân dân nằm rải rác phải dành quỹ đất để trồng cây xanh ngăn cách.

h) Về thông tin liên lạc:

Hệ thống thông tin liên lạc xây dựng theo công nghệ mới, hiện đại, hội tụ được các loại hình viễn thông, Internet, truyền hình và tiếp thu công nghệ mới của thế giới.

Nâng cấp mở rộng hệ thống chuyển mạch, truyền dẫn toàn Thành phố. Triển khai đồng bộ mạng cáp ngầm theo hệ thống công trình ngầm đô thị. Đầu tư nâng cấp hạ tầng thông tin để phục vụ phát triển kinh tế - xã hội và làm cơ sở triển khai Chính phủ điện tử. Hoàn thành việc xây dựng mạng diện rộng của Thành phố phục vụ các hoạt động kinh tế - xã hội - văn hóa và quản lý phát triển đô thị của Thủ đô.

Quản lý và tối ưu hệ thống hạ tầng khung cho phát triển mạng thông tin di động, khai thác các vệ tinh viễn thông phát triển dịch vụ. Phát triển, nâng cao chất lượng mạng lưới bưu chính, kết hợp cung cấp các dịch vụ công ích với các dịch vụ thương mại đáp ứng nhu cầu phát triển xã hội.

i) Định hướng bảo vệ môi trường:

- Định hướng giảm thiểu ô nhiễm môi trường.

Giảm thiểu ô nhiễm bằng việc thiết lập hệ thống giao thông công cộng hiện đại kết hợp với sử dụng nhiên liệu hiệu quả trong hoạt động giao thông. Di dời các cơ sở công nghiệp cũ, cơ sở y tế điều trị các bệnh truyền nhiễm ra khỏi nội thành, góp phần làm giảm áp lực ô nhiễm môi trường đối với đô thị trung tâm. Bảo tồn các hệ sinh thái và đa dạng sinh học với 70% tổng diện tích đất tự nhiên dành cho hành lang xanh nhằm giữ cân bằng sinh thái đô thị, điều hòa khí hậu, giảm thiểu ô nhiễm, tăng sức tài môi trường.

- Phân vùng kiểm soát, bảo vệ môi trường.

Vùng bảo tồn hạn chế phát triển gồm các khu phố cổ, phố cũ, đô thị Sơn Tây, Hương Sơn, các vùng di tích văn hóa, các khu vực bảo tồn di sản, bảo vệ cảnh quan và phục hồi môi trường.

Vùng kiểm soát chất lượng môi trường tại khu vực đô thị trung tâm mới phát triển, dọc các đường vành đai 2, vành đai 3. Kiểm soát chất lượng môi trường không khí do hoạt động giao thông, chất lượng nước các sông hồ, cải thiện môi trường các khu ở cũ.

Kiểm soát các cơ sở gây ô nhiễm như: khu vực công nghiệp cũ phía Nam Hà Nội (Thượng Đình, Minh Khai, Pháp Vân, Văn Điển), Đức Giang, Long Biên, Đông Anh ... Xử lý triệt để các cơ

sở sản xuất kinh doanh gây ô nhiễm, phục hồi các kênh mương, hồ ô nhiễm, cải tạo hệ thống thoát nước, giảm thiểu ô nhiễm không khí, tiếng ồn.

Kiểm soát môi trường đô thị và khu công nghiệp khu vực đô thị lõi mở rộng từ sông Nhuệ đến vành đai 4. Cải thiện môi trường làng nghề, giảm nhẹ tác động do thay đổi sử dụng đất, nâng cao chất lượng cuộc sống, tạo việc làm, tái định cư, kiểm soát ô nhiễm môi trường đô thị và công nghiệp.

Khu vực đô thị mới Hòa Lạc, Gia Lâm, Đông Anh, Sóc Sơn, Xuân Mai, Mê Linh – Đông Anh, Phú Xuyên giám sát ô nhiễm, phát triển nông nghiệp sinh thái, xử lý triệt để các cơ sở gây ô nhiễm môi trường.

Vùng phòng hộ môi trường dọc 2 bên sông Hồng, giám nhẹ tác động lũ lụt, phòng ngừa sự cố, bảo vệ hệ sinh thái; Hành lang xanh 2 bên sông Nhuệ: Xử lý rác thải, nước thải, phục hồi môi trường sông Nhuệ, kiểm soát ô nhiễm, hình thành các hệ sinh thái ven sông, điều hòa vi khí hậu; Hành lang xanh thuộc vùng xả lũ sông Đáy và sông Tích: Giám nhẹ tác động lũ lụt, xử lý rác thải, nước thải, cải thiện ô nhiễm làng nghề, cải tạo sông Đáy, xây dựng các mô hình làng sinh thái.

Vùng bảo vệ nghiêm ngặt hệ sinh thái rừng đặc dụng, đất ngập nước: Khu vực Ba Vì, Đồng Mô, Suối Hai, Quan Sơn, Hồ Tây, Sóc Sơn, Hương Sơn. Bảo tồn di sản, bảo vệ cảnh quan sinh thái, đa dạng sinh học, xây dựng hạ tầng kỹ thuật bảo vệ môi trường.

Vùng kiểm soát môi trường nông thôn, làng nghề đối với các khu vực Thạch Thất, Quốc Oai, Hoài Đức, Thanh Oai, ứng Hòa, Thường Tín, Phú Xuyên. Bảo tồn giá trị văn hóa, kiểm soát ô nhiễm, giảm nhẹ tác động do tái định cư, thay đổi sử dụng đất.

Các nội dung định hướng quy hoạch hệ thống hạ tầng kỹ thuật sẽ được tiếp tục bổ sung, nghiên cứu, xác định cụ thể trong các đồ án quy hoạch chuyên ngành hạ tầng kỹ thuật, quy hoạch phân khu và quy hoạch chi tiết.

7. Định hướng bảo tồn di sản văn hóa lịch sử và thiên nhiên

- Bảo tồn phát huy các giá trị văn hóa Thăng Long – Hà Nội. Quản lý kiến trúc cảnh quan đô thị và bảo tồn giá trị văn hóa tại trung tâm Chính trị Ba Đình, di sản thế giới khu trung tâm Hoàng Thành Thăng Long, khu phố cổ, khu phố cũ, khu vực ven hồ Tây, khu di tích thành Cổ Loa, thành cổ Sơn Tây, các làng nghề truyền thống, các cụm di tích và di tích đơn lẻ.
- Khu vực nội đô lịch sử hạn chế phát triển công trình cao tầng, giảm mật độ xây dựng và mật độ cư trú, bảo tồn đặc trưng, cấu trúc đô thị cũ và bảo vệ phát huy các giá trị cảnh quan các công trình kiến trúc có giá trị văn hóa – lịch sử – tôn giáo, kiến trúc đặc trưng các thời kỳ phát triển xây dựng Thủ đô.
- Các di tích lịch sử, văn hóa, các thành cổ, làng cổ, di tích cách mạng, tôn giáo tín ngưỡng, ... được khoanh vùng bảo vệ và có quy chế kiểm soát chặt chẽ các hoạt động bảo tồn di tích, hoạt động xây dựng và hoạt động tham quan khác.
- Bảo tồn các vùng cảnh quan sinh thái đặc biệt quan trọng như vườn Quốc gia Ba Vì, Núi Sóc, Hồ Tây, hồ Đồng Mô, Hương Sơn, vùng ven sông Hồng, sông Đáy ... Kiểm soát xây dựng, quản lý và khai thác nguồn lợi của các khu vực thiên nhiên,

không được phát triển các khu dân cư, đô thị.

8. Các chương trình ưu tiên đầu tư

a) Đầu tư xây dựng cải tạo phát triển đô thị mới và các cơ sở kinh tế - xã hội chính:

- Cải tạo các khu chung cư cũ; Phát triển các khu đô thị mới phía Đông đường vành đai 4, Đông Anh, Mê Linh – Đông Anh.
- Nhà ở xã hội và tái định cư; Công viên cây xanh và hồ điều tiết nước.
- Phát triển hệ thống trung tâm thương mại và văn hóa, thể thao; xây dựng trung tâm tài chính, triển lãm quốc tế và thể dục thể thao Đông Anh.
- Thực hiện việc di dời các cơ sở cao đẳng, đại học, y tế ở khu vực nội đô. Xây dựng các cụm trường đại học mới và các tổ hợp y tế đa chức năng theo quy hoạch.
- Chương trình, kế hoạch để đào tạo, nâng cao năng lực chuyên môn của đội ngũ cán bộ quản lý đô thị.

b) Đầu tư xây dựng các công trình hạ tầng kỹ thuật:

- Giao thông: Xây dựng và hoàn chỉnh các trục giao thông hướng tâm và vành đai: Nhật Tân – Nội Bài, Tây Thăng Long, Hồ Tây – Ba Vì, Đồ Xá – Quan Sơn; đường vành đai 1; vành đai 2, vành đai 2,5; vành đai 3; vành đai 3,5; vành đai 4 các trục đường chính đô thị. Xây dựng hệ thống đường bộ nhiều tầng, nút giao khác mức, hệ thống bến, bãi đỗ xe. Nâng cấp giao thông nông thôn. Ưu tiên xây dựng hệ thống đường sắt đô thị, BRT, xe buýt đáp ứng phần lớn nhu cầu giao thông vận tải công cộng của Thủ đô.

- Cấp nước: nâng công suất nhà máy nước mặt: sông Đà (600.000 m³/ngày đêm), sông Hồng (300.000 m³/ngày đêm), sông Đuống (300.000 m³/ngày đêm).

- Cấp điện: Xây mới các trạm 500 KV Quốc Oai, Hiệp Hòa, Đông Anh; cải tạo mở rộng trạm 500 KV Thường Tín, đường dây 500 KV từ Việt Trì qua Quốc Oai về Thường Tín; cải tạo 22 trạm biến áp 220KV (9000 MVA).

- Thoát nước thải: Xuất khẩu hệ thống thu gom và xử lý nước thải khu vực đô thị trung tâm; xử lý nước thải cho khu đại học Quốc gia Hà Nội tại Hòa Lạc, các KCN tập trung.

9. Cơ chế chính sách

- Cụ thể hóa các văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến quản lý và thực hiện quy hoạch, kiến trúc.
- Hoàn thiện, bổ sung và xây dựng mới những quy định pháp lý liên quan đến quy hoạch xây dựng và quản lý phát triển đô thị.
- Xây dựng và hoàn thiện các cơ chế chính sách, huy động các nguồn lực để đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đô thị và nông thôn.
- Xây dựng cơ chế, chính sách, quy định, hướng dẫn việc triển khai không gian ngầm, khu vực bảo vệ các vùng cảnh quan.
- Xây dựng danh mục và giải pháp bảo vệ, tôn tạo các công trình có giá trị về văn hóa lịch sử và kiến trúc.

10. Quy định quản lý

Việc quản lý thực hiện quy hoạch được quy định cụ thể trong

"Quy định quản lý theo đồ án Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050" ban hành kèm theo Quyết định phê duyệt này.

Điều 2. Tổ chức thực hiện

a) Giao Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội:

- Phối hợp với Bộ Xây dựng tổ chức công bố công khai, lưu trữ hồ sơ đồ án theo quy định.
- Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành lập các đồ án quy hoạch ngành phù hợp với quy hoạch chung đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.
- Tổ chức rà soát, điều chỉnh, bổ sung các nội dung quy hoạch trong các đồ án quy hoạch và quy định quản lý liên quan đã ban hành phù hợp với Quy hoạch quản lý theo đồ án Quy hoạch chung xây dựng được phê duyệt.
- Tổ chức lập và phê duyệt các quy hoạch phân khu, quy hoạch chi tiết, thiết kế đô thị, quy hoạch xây dựng các khu dân cư nông thôn, quy chế quản lý Quy hoạch kiến trúc, ... phù hợp Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội, quy định của pháp luật và hoàn thành theo đúng thời hạn quy định tại Nghị định số 37/ND-CP ngày 07 tháng 4 năm 2010 của Chính phủ về lập, thẩm định, phê duyệt và quản lý quy hoạch đô thị.
- Chỉ đạo việc rà soát, quản lý các công trình cao tầng trên địa bàn thành phố theo điều kiện cụ thể của từng khu vực, phù hợp quy định quản lý theo đồ án Quy hoạch chung được duyệt.
- Xây dựng cơ chế chính sách để thực hiện quy hoạch theo tiến độ và trình tự ưu tiên.
- Chỉ đạo lập kế hoạch, chương trình cải tạo chỉnh trang đô thị, chương trình phát triển đô thị, kế hoạch đầu tư xây dựng các công trình hạ tầng xã hội - kỹ thuật; quản lý chặt chẽ các quỹ đất dự kiến để phát triển các công trình, các khu chức năng quan trọng của đô thị theo đúng quy hoạch.

b) Giao Bộ Xây dựng:

- Chủ trì tổ chức công bố quy hoạch, lưu trữ hồ sơ đồ án theo quy định.
- Kiểm tra việc thực hiện đồ án Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội được duyệt, Quy định quản lý theo đồ án Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội theo quy định chức năng, nhiệm vụ.
- Chủ trì tổ chức thực hiện điều chỉnh Quy hoạch xây dựng vùng Thủ đô Hà Nội.

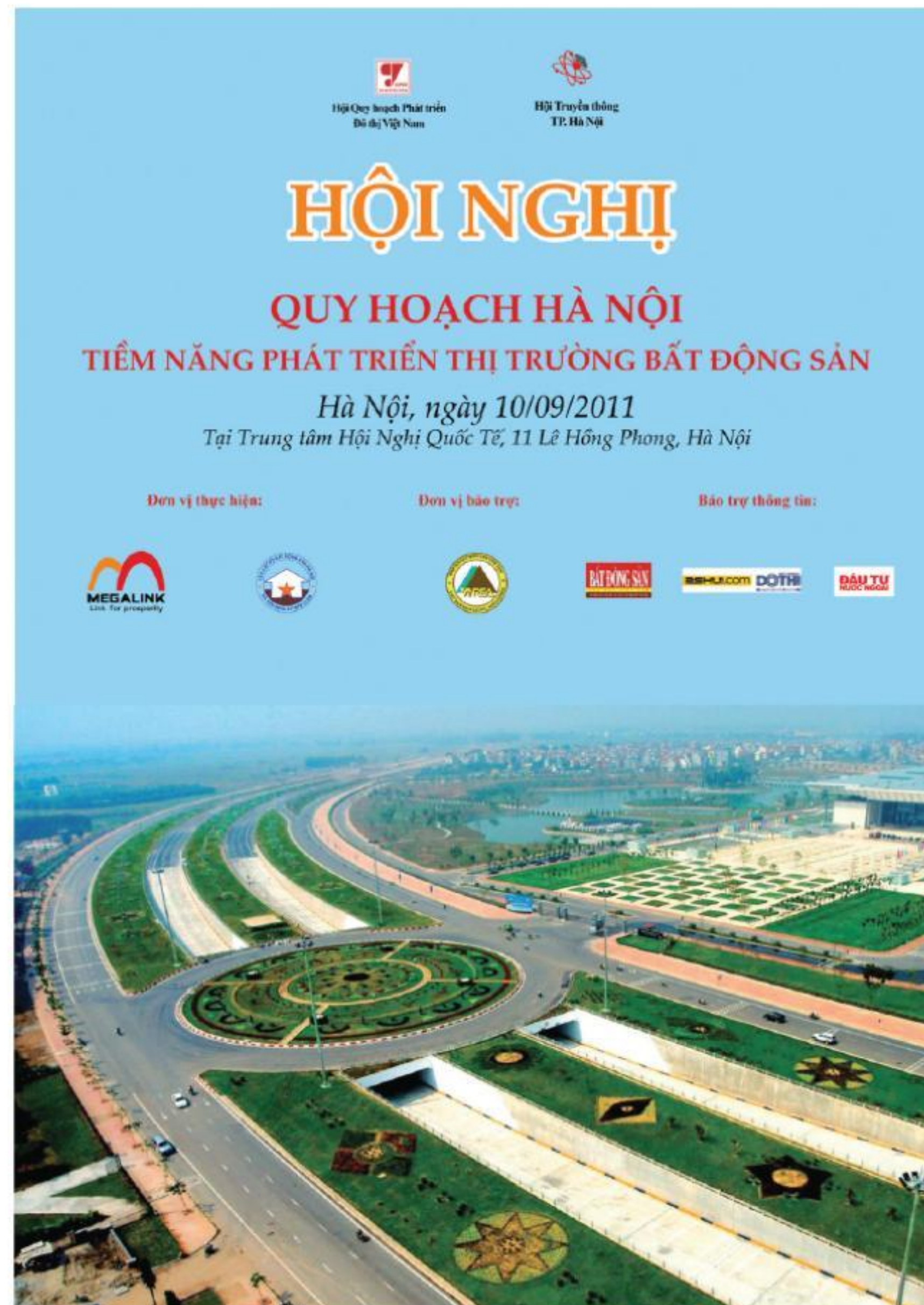
c) Giao các Bộ, ngành và địa phương có liên quan trên cơ sở quy hoạch được duyệt phối hợp với Thành phố Hà Nội triển khai thực hiện các quy hoạch ngành, quy hoạch xây dựng của địa phương đảm bảo tính đồng bộ và thống nhất.

Điều 3. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký ban hành.

Chủ tịch Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội; Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ; Thủ trưởng các cơ quan thuộc Chính phủ; Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này.

THỦ TƯỚNG

Nguyễn Tấn Dũng (đã ký)





diễn đàn

THỰC HIỆN

QUY HOẠCH CHUNG XÂY DỰNG THỦ ĐÔ HÀ NỘI ĐẾN NĂM 2030 VÀ TẦM NHÌN 2050

Sau 3 năm mở rộng, thủ đô Hà Nội đã có quy hoạch chung (QHC) được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định 1259/QĐ-TTg ngày 26/7/2011.

Kể từ hòa bình lập lại đến nay, Hà Nội đã có 4 lần điều chỉnh lớn về quy mô, địa giới và 7 lần được phê duyệt QHC, tổng mật bằng. Song với lần đặc biệt này là cơ sở pháp lý để quản lý xây dựng, phát triển kinh tế - xã hội với mục tiêu Hà Nội về cơ bản sẽ công nghiệp hóa, hiện đại hóa trước cả nước 1-2 năm. Hà Nội sẽ là đô thị năng động có sức cạnh tranh cao trong nước, khu vực và quốc tế.

Trong quyết định phê duyệt đã xác định nhiều chỉ tiêu phát triển (dân số, đất đai,...) định hướng tổ chức không gian, các khu chức năng chính, định hướng phát triển hạ tầng kỹ thuật và các quy hoạch chính về quản lý thực hiện theo quy hoạch...

QHC xây dựng lần này được phê duyệt và công bố trong bối cảnh quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội thành phố Hà Nội đến năm 2020 và tầm nhìn 2030 đã được (Quyết định số 1081/QĐ-TTg ngày 06/7/2011) và Hà Nội đã có kế hoạch phát triển kinh tế xã hội 5 năm (2011 - 2016). Sau khi QHC được phê duyệt công tác tổ chức thực hiện cần phải xác định rõ đặc thù để triển khai.

1. SƠM TRIỂN KHAI XÂY DỰNG HOẶC ĐIỀU CHỈNH CÁC QUY HOẠCH CHUYÊN NGÀNH VÀ DỒNG BỘ HỆ THỐNG QUY HOẠCH XÂY DỰNG

Để tạo đồng bộ cơ sở pháp lý cho quản lý xây dựng rất cần xác lập thống nhất QHC xây dựng với quy hoạch và kế hoạch sử dụng đất, quy hoạch nguồn nhân lực và các quy hoạch chuyên ngành hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội đang hiện hành. Việc xây dựng đồng bộ phù hợp từ quy hoạch chung đến phân khu và quy hoạch chi tiết cần kế thừa các quy hoạch hiện hành để điều chỉnh. Trong điều kiện địa bàn rộng lớn lại có nhiều dự án hình thành đang chờ triển khai hoặc điều chỉnh thì lựa chọn khu vực ưu tiên phát triển là cần sớm làm.

2. PHÁT TRIỂN HÀI HÒA ĐÔ THỊ VÀ NÔNG THÔN

Để đạt mục tiêu về cơ bản là công nghiệp hóa, hiện đại hóa không thể không có sự hài hòa giữa đô thị và nông thôn, không thể không tính đến nông nghiệp đô thị, nông nghiệp sinh thái mà đến năm 2030 vẫn còn 32% nông dân với hơn 2050 km² đất. Bài học kinh nghiệm từ Hàn Quốc cho thấy, đô thị hóa cao, quá nóng sẽ phá hủy

TS. ĐÀO NGỌC NGHIỆM

cấu trúc cộng đồng và làm thay đổi bản sắc dân cư. Bài học qua tổng kết 30 năm cải cách mở cửa của Trung Quốc đã nêu 5 hạn chế, trong đó có bài học về khoảng cách giữa thành thị và nông thôn. Ngay Hà Nội, việc điều chỉnh lại địa giới năm 1991 cũng có lý do về quan hệ giữa quản lý đô thị và nông thôn.

Đến tháng 6/2011, Hà Nội đang nghiên cứu xây dựng 19 xã điểm trong tổng số 401 xã. Trong thời gian tới, để có định hướng phát triển không gian không chỉ cần quan tâm đến nguồn kinh phí và cơ cấu vốn (ngân sách, lồng ghép, huy động trong dân) mà phải nghiên cứu hàng loạt vấn đề như: tích tụ đất đai, nông nghiệp đô thị, cơ cấu cây trồng vật nuôi, kinh tế trang trại sản xuất hàng hóa, nhà ở cho người nghèo, nhà ở nông thôn, cấu trúc điểm dân cư nông thôn, cơ chế quản lý nông thôn, môi trường. Những vấn đề này rõ ràng cần nghiên cứu vì liên quan tác động lớn đến phát triển đô thị sắp tới, đến quy hoạch hạ tầng kỹ thuật.

3. QUẢN LÝ PHÁT TRIỂN, PHÂN BỐ DÂN CƯ VÀ MỐI QUAN HỆ VÙNG

Năm 2010, dân số Hà Nội là 6,6 triệu (tỷ lệ đô thị hóa 40%), đến năm 2015 là 7,2-

7,3 triệu, đến 2020 là 7,9-8 triệu (tỷ lệ đô thị hóa 58-60%) và đến 2030 là 9,2 triệu. Thực tiễn phát triển dân số Hà Nội những năm qua cho thấy đây là chỉ tiêu đòi hỏi phải có cơ chế đặc thù, nhất là phân bố dân cư trong Thủ đô (đô thị trung tâm, thị trấn, đô thị vệ tinh). Ở đây phải quan tâm cả đến di dân nội địa, khách vắng lại và di chuyển nguồn nhân lực để có cách tiếp cận mới trong nghiên cứu về quản lý phát triển dân cư của Hà Nội.

Hơn thế nữa, với quy hoạch tầm nhìn đến 2050 không thể không xem xét đến cơ cấu dân số già. Hà Nội hiện nay chỉ 10% dân số già (trên 60 tuổi) với tuổi thọ trung bình là 74 (tuổi thọ trung bình cả nước là 72 tuổi). Chỉ sau khoảng 15 năm nữa, Hà Nội sẽ phải đối mặt thách thức và chịu áp lực lớn từ già hóa dân cư. Khi đó cấu trúc đô thị phải có những đổi mới để đáp ứng mà các nước đã phải giải quyết như Nhật Bản. Muốn vậy, ngay từ những năm tới phải tính đến yêu cầu đổi mới hạ tầng xã hội, cấu trúc hộ gia đình, giải quyết thu nhập cho người già, tạo môi trường sống thích hợp cho người già,...

4. CẤU TRÚC MÔ HÌNH ĐÔ THỊ

Hà Nội được xác định với mô hình đô thị trung tâm, nằm đô thị vệ tinh và các thị trấn là có tính thực tiễn và thừa kế song dự báo quy mô cần xem đến diễn biến dân số, cấu trúc kinh tế, mối quan hệ xung quanh (lợi thế và lợi thế so sánh), khả năng đầu tư hạ tầng lên kết. So với thế giới, cấu trúc chùm đô thị là không mới,

bởi vậy cần học các bài học kinh nghiệm để không chỉ áp dụng có hiệu quả về phân loại đô thị mà còn tính đến khả năng đặc thù của Hà Nội trong bối cảnh đang nghiên cứu sửa đổi hiến pháp (có quy định quản lý hành chính đô thị).

5. XÂY DỰNG CƠ CHẾ QUẢN LÝ ĐÔ THỊ CÓ HIỆU QUẢ

- Cần thống nhất quản lý đô thị là quá trình liên hoàn bao gồm: Quy hoạch, kiến trúc + sử dụng đất + đầu tư xây dựng + khai thác sử dụng + thanh tra, xử lý vi phạm.
- Cải cách thể chế phải gắn với nâng cao năng lực, cải cách cơ cấu tổ chức, phân công, phân cấp. Nhất là đối với Hà Nội, đô thị có nhiều đặc biệt và có nhiều đặc thù. Xét riêng về hệ thống cơ cấu tổ chức cho thấy mỗi giai đoạn phát triển vừa qua Hà Nội đều được áp dụng mô hình quản lý quy hoạch kiến trúc. Bởi vậy giai đoạn tới đây cũng là vấn đề cần quan tâm để có đề xuất.
- Có chính sách, cơ chế nâng cao vai trò cộng đồng.
- Xác lập vai trò của HĐND trong xác định hướng, dự án lớn, đặc biệt trong lập, thẩm định, phê duyệt QHXX và cả điều chỉnh quy hoạch, giám sát thực hiện theo quy hoạch được phê duyệt.
- Nâng cao chất lượng quy hoạch cần quan tâm tới phản biện của xã hội và vai trò của cộng đồng. Đã đến lúc phải xem xét đến phân loại quy hoạch, cách làm quy hoạch (tiếp thu chọn lọc kinh nghiệm nước ngoài).



6. CÁC DỰ ÁN CHIẾN LƯỢC

Cần xác định tổng thể phát triển để từ đó lập tiến độ, xác định dự án ưu tiên và nguồn kinh phí. Chỉ xin nêu vài ví dụ:

a) Nhà ở: 5 năm 2006-2011 Hà Nội tăng 10,6 triệu m². Riêng năm 2010 là 2,5 triệu m², dự kiến năm 2030 chỉ tiêu bình quân là 30m²/người sẽ yêu cầu xây dựng lớn hơn nhiều. Vấn đề cần xem xét: Khu vực phát triển, cải tạo khu ở cũ, cơ cấu nhà cho thuê, nhà chung cư hiện chiếm 17% cần nâng lên 25-30%, nhà cho công nhân, nhà cho sinh viên 60% (gần 1 triệu sinh viên), nhà cho thuê 20-25%.

b) Du lịch dịch vụ: Hoàn thiện mạng lưới phát triển thương mại. Xây dựng đồng bộ trong các khu phát triển. Cải tạo khu cũ, bổ sung nâng cấp dịch vụ, xây dựng các trung tâm tài chính, thương mại theo mô hình đa cực, quy hoạch mạng lưới thương mại bán lẻ.

c) Văn hóa xã hội:

- Nhận diện giá trị di sản đô thị cả vật thể và phi vật thể. Phân vùng bảo vệ, đảm bảo hài hòa phát triển mới với bảo tồn và tái phát triển khu đô thị cũ để tăng sức cạnh tranh.
- Di dời 36 trường Đại học, Cao đẳng (nội thành 26 trường)
- Xây dựng hệ thống cơ sở y tế (di dời, xây dựng mới)
- Hoàn thiện mạng lưới giáo dục (hiện có 2455 trường và gần 390 trung tâm giáo dục cộng đồng). Cần đảm bảo phát triển mới và bổ sung cơ sở cũ cùng với xây dựng tiêu chuẩn đặc thù cho Hà Nội.
- Tăng chi tiêu không gian xanh công cộng hướng tới là thành phố thân thiện.

d) Hạ tầng kỹ thuật khung:

Cần xây dựng 4 tuyến vành đai, các tuyến cao tốc với vùng, phòng chống lũ, đường sắt đô thị (theo QĐ 90/2008 có 5 tuyến, quy hoạch chung thêm 3 tuyến), nâng cấp đường sắt quốc gia, cảng hàng không, cấp nước, thoát nước, chất thải rắn, nghĩa trang. Chú trọng cải tạo mạng giao thông nội đô, lựa chọn ưu tiên nguồn vốn và giữ gìn bản sắc đô thị. Các dự án hạ tầng kỹ thuật không chỉ đòi hỏi nguồn vốn đầu tư lớn, lựa chọn cơ cấu đầu tư có hiệu quả, an toàn và hơn hết là xác định dự án ưu tiên. Do vậy, đòi hỏi phải có tầm nhìn từ phát triển đồng bộ chứ không chỉ vì hiệu quả và quản lý chuyên ngành.

e) Bảo vệ môi trường và tác động của biến đổi khí hậu. ■

những biến đổi
hình thái không gian đô thị

hà nội

dưới tác động của quá trình
toàn cầu hóa

TS.KTS PHAM THÚY LOAN
Viện Quy hoạch và Kiến trúc Đô thị (UAI), Đại học Xây dựng

Toàn cầu hóa là một quá trình của những tương tác mạnh mẽ giữa các quốc gia trên thế giới, tạo ra những biến đổi sâu sắc trên nhiều phương diện trong sự phát triển của mỗi quốc gia tham gia vào quá trình trên. Nói cách khác, toàn cầu hóa là khái niệm dùng để miêu tả các thay đổi trong xã hội và trong nền kinh tế thế giới, tạo ra bởi mối liên kết và trao đổi ngày càng tăng giữa các quốc gia, các tổ chức hay các cá nhân ở nhiều phương diện trên quy mô toàn cầu. Toàn cầu hóa cũng là quá trình chứa đựng trong đó những dòng chảy xuyên biên giới, xuyên lục địa về vốn, hàng hóa, con người, kỹ thuật, công nghệ và văn hóa. Những dòng chảy này - trước tiên là do động lực kinh tế thúc đẩy, tiếp đến là để làm cho quá trình này thêm hiệu quả, kéo theo những quan hệ khác như trao đổi ngoại giao, chuyển giao công nghệ, thông tin và văn hóa. Quá trình này gắn kết các quốc gia lại với nhau thông qua các đô thị - là các đầu mối kinh tế, chính trị, văn hóa và xã hội của mỗi quốc gia; dần dần làm hình thành nên mạng lưới các thành phố với mối quan

hệ toàn cầu. Trong mạng lưới liên kết đó, người ta thấy nổi lên các đô thị có tầm chi phối và ảnh hưởng toàn thế giới như New York, London, Tokyo, Paris. Những thành phố này được gọi là các *Thành phố toàn cầu* hay *Thành phố đẳng cấp thế giới* (global city), hay còn gọi là các thành phố Alpha, để phân biệt với các thành phố Beta có tầm ảnh hưởng khiêm tốn hơn một chút và các thành phố Gamma - là những thành phố vẫn có ảnh hưởng quốc tế nhưng ở mức độ thấp hơn nữa. Như một xu hướng tất yếu và một sự phát triển theo quy luật khách quan, các quốc gia, các đô thị trên thế giới đều đang cố gắng để tham gia vào 'cuộc chơi' toàn cầu này và để được là một mắt xích trong chuỗi quan hệ toàn cầu. Điều này một mặt sẽ mang lại cho quốc gia, cho thành phố đó nhiều cơ hội tốt để phát triển kinh tế, xã hội nhưng cũng đồng thời cũng làm gia tăng sự ràng buộc, phụ thuộc lẫn nhau giữa các quốc gia, các thành phố và tăng nguy cơ bị 'tổn thương' đặc biệt trên lĩnh vực kinh tế khi có khủng hoảng xảy ra. Bài viết này sẽ không bàn về các mặt thuận và trái của quá trình toàn cầu hóa nói

chung. Quá trình toàn cầu hóa là không thể lật ngược và Hà Nội cũng như các thành phố lớn của Việt Nam đang tham gia vào quá trình này ở những mức độ khác nhau. Trong bối cảnh đó, bài viết này cố gắng tìm hiểu và phân tích những tác động của quá trình này đến không gian đô thị của Hà Nội.

Bài viết được chia làm ba phần. Phần thứ nhất thu thập những thông tin, số liệu để có một bức tranh cơ bản về tình hình tham gia vào tiến trình toàn cầu hóa của Việt Nam nói chung và Hà Nội nói riêng để trả lời câu hỏi "chúng ta đã và đang tham gia vào toàn cầu hóa như thế nào?" Phần thứ hai của bài viết là một cuộc khảo sát nhanh bức tranh không gian của Hà Nội, nhận diện những biến đổi gần đây trong bức tranh không gian tổng thể đó, để - ở một mức độ nhất định - trả lời câu hỏi "toàn cầu hóa đã ảnh hưởng đến không gian của Hà Nội như thế nào?". Phần cuối của bài viết sẽ nêu lên một số vấn đề cần suy ngẫm về quy hoạch và quản lý đô thị trong sự phát triển theo trào lưu toàn cầu hóa cho Hà Nội của chúng ta.

1. HÀ NỘI ĐÃ VÀ ĐANG THAM GIA VÀO TOÀN CẦU HÓA NHƯ THẾ NÀO?

Việt Nam là quốc gia tham gia khá muộn vào quá trình toàn cầu hóa do hoàn cảnh lịch sử rất đặc thù: chiến tranh kéo dài, đường lối phát triển xã hội chủ nghĩa chính thống, lệnh cấm vận của Mỹ áp đặt lên Việt Nam cho mãi đến năm 1994 mới được xóa bỏ. Năm 1986, chúng ta áp dụng chính sách Đổi mới, đưa cơ chế thị trường vào một nền kinh tế chính trị theo cơ chế tập trung bao cấp. Cùng với các chính sách "mở cửa" về ngoại giao và kinh tế sau đó, Việt Nam bắt đầu hội nhập vào cộng đồng quốc tế với một loạt các mốc quan trọng: gia nhập ASEAN năm 1995, AFTA năm 1996, ASEM năm 1996, và APEC năm 1998, và năm 2007 Việt Nam đã chính thức trở thành thành viên thứ 150 của Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO) sau 11 năm đàm phán. Mặc dù Hà Nội - Thủ đô, đồng thời là đô thị lớn thứ hai của Việt Nam chưa có tên trong bản đồ mạng lưới các thành phố toàn cầu nhưng với tất cả những nền tảng chính sách và thể chế Việt Nam đã xây dựng được trong những năm qua, chúng ta có thể nhìn thấy những dòng dịch chuyển toàn cầu rất rõ nét về vốn, con người và tri thức đã và đang chuyển động giữa Hà Nội và thế giới.

Dòng tiền

Ngoại hối bắt đầu chính thức được đổ vào Việt Nam từ năm 1994 sau khi Lệnh cấm vận của Mỹ được dỡ bỏ thông qua các tổ chức tài chính quốc tế như IMF (International Monetary Fund), Ngân Hàng Thế Giới (World Bank), các tổ chức tài chính song phương và đa phương như JBIC, ADB và từ các tổ chức phi chính phủ. Bên cạnh đó, một phần lớn nguồn vốn từ bên ngoài đổ vào Việt Nam là thông qua các dự án đầu tư FDI (foreign direct investment) hay các dự án ODA (các gói viện trợ và cho vay ưu đãi để hỗ trợ phát triển từ các quốc gia khác). Trao đổi thương mại và dịch vụ với quốc tế phát triển mạnh mẽ trong những năm qua cũng tạo ra nguồn lưu chuyển ngoại tệ đáng kể ra vào Việt Nam. Ngoài ra cũng cần phải nhắc đến nguồn ngoại tệ được chuyển về nước thông qua các cá nhân Việt Nam định cư, lao động và học tập ở nước ngoài. Số liệu năm 2004 cho thấy lượng ngoại tệ chuyển qua kênh này lên đến 1,5 tỷ USD, tương đương với 3,3% GDP toàn quốc, góp phần đáng kể tăng nguồn vốn ngoại tệ cho nền kinh tế Việt Nam. Rõ ràng là với lượng vốn mới này đổ vào Việt Nam theo cách này hay cách khác của quá trình toàn cầu hóa đã có vai trò



Những thương hiệu toàn cầu xuất hiện...[ảnh trên]

Một quán cafe nằm sâu trong ngõ nhỏ phố Hàng Gai còn tồn tại đến ngày nay [ảnh dưới]





Tòa nhà "Hầm Cá mập" bên cạnh hồ Gươm. Ảnh: Ashui.com

đáng kể trong sự phát triển kinh tế xã hội Việt Nam những năm gần đây. Đầu tư trực tiếp nước ngoài đã thực sự làm thay đổi cấu trúc kinh tế của Việt Nam theo hướng công nghiệp hóa và phát triển dịch vụ. Trong khu vực sản xuất công nghiệp, giá trị sản xuất công nghiệp với vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài FDI chiếm tỉ trọng 35% tổng giá trị sản xuất công nghiệp của Việt Nam; tỉ trọng này chiếm đến 65 – 70% đối với một số tỉnh như Bình Dương, Đồng Nai, Vĩnh Phúc. Những dòng vốn này làm xuất hiện những khu vực phát triển mới trong các thành phố lớn mà trước đây chưa hề có: những khu công nghiệp tập trung, những khu Công nghệ cao, những khu chế xuất, những dự án bất động sản trong lòng đô thị như khách sạn, trung tâm thương mại, văn phòng, dịch vụ, nhà ở cao cấp; các khu vui chơi giải trí nghỉ dưỡng. Các dịch vụ trước đây được xem là phúc lợi xã hội do nhà nước chăm lo như y tế, giáo dục cũng xuất hiện với hình thức mới, chất lượng mới như các trường học quốc tế, bệnh viện quốc tế. Trong suốt 20 năm qua, Hà Nội đứng thứ hai, sau thành phố Hồ Chí Minh về thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài, với tổng số hơn 1500 dự án với tổng mức đầu tư lên đến trên 20 tỷ USD. Đến năm 2007, vẫn có trên 1000 dự án FDI hiện đang được triển khai tại Hà Nội.

Dòng người

Cùng với dòng chảy về vốn là các dòng chảy con người giữa Hà Nội, Việt Nam với thế giới tạo ra và kéo theo hàng loạt các tương tác về văn hóa và xã hội: đó là những dòng người nước ngoài vào Việt Nam làm việc, du lịch; là những dòng người Việt Nam ra nước ngoài làm việc, học tập và tham quan du lịch; và những tương tác văn hóa xã hội trực tiếp và gián tiếp qua nhiều cấp độ giữa người Việt Nam và người nước ngoài, xảy ra ngay trên mảnh đất Việt Nam hay ở các quốc gia khác trên thế giới. Những dòng chảy con người xuyên lục địa như trên cũng là một bản chất của quá trình toàn cầu hóa. Ở Việt Nam, nền kinh tế hội nhập đã tạo ra hàng triệu công ăn việc làm mới ở các thành phố lớn. Riêng khu vực kinh tế FDI đã tạo ra 1,2 triệu công việc ở Việt Nam những năm qua. Số lượng lưu học sinh, nghiên cứu sinh và tu nghiệp sinh Việt Nam ở nước ngoài đã lên đến con số 25 ngàn người. Hàng năm, Việt Nam xuất khẩu khoảng 70 ngàn lao động sang các nước và hiện nay có khoảng 400 ngàn lao động Việt Nam đang sống và làm việc ở hơn 40 quốc gia khác nhau trong khu vực và trên thế giới. Bên cạnh đó phải kể đến một số lượng lớn các thương gia, chuyên gia nước ngoài đến làm việc và sống ở Việt

Nam; cùng với họ là lực lượng khách du lịch ngày càng đông đảo. Những năm gần đây, Việt Nam thu hút hơn 3 triệu khách du lịch mà Hà Nội là một trong những thành phố thu hút du lịch mạnh nhất của Việt Nam. Quá trình gặp gỡ và tương tác giữa người dân của các quốc gia thông qua công việc hay du lịch đều mang đến những cơ hội trao đổi và chuyển giao kỹ thuật, công nghệ và văn hóa; đồng thời cũng làm nảy sinh những nhu cầu mới về thương mại và dịch vụ, và chính nó tạo ra cơ hội phát triển kinh tế mới mẻ ở các đô thị. Riêng trong lĩnh vực kiến trúc và quy hoạch, những năm gần đây xuất hiện hàng loạt các công ty, văn phòng tư vấn nước ngoài hoạt động mạnh mẽ tại thị trường Việt Nam như: Site Architect, Architype, Archipel (Pháp), Iros lackner (Đức), Jina, Posco (Hàn quốc), Almec, Nikken Sekkei (Nhật Bản), Surbana (Singapore),...

Dòng chảy tri thức và văn hóa

Các dòng chảy thông tin, tri thức và văn hóa trong thời đại toàn cầu hóa không chỉ được thực hiện thông qua những tương tác thực thể giữa người với người qua các dòng dịch chuyển con người nói trên. Một trong những yếu tố làm "phẳng hóa" thế giới sâu sắc và rộng lớn là mạng internet và các kênh

truyền thông như báo chí và truyền hình. Internet không còn xa lạ với người dân Việt Nam. Cả phê đi kèm với dịch vụ wifi đã trở thành phổ biến và hiển nhiên ở Hà Nội và nhiều thành phố khác. Số liệu điều tra của *Asia Digital Marketing Yearbook* năm 2007 cho thấy Việt Nam đứng thứ 17 trên thế giới về số lượng thuê bao Internet.

Không thể phủ nhận vai trò của công nghệ thông tin trong việc gắn kết Việt Nam về mặt thông tin với những gì đang diễn ra trên thế giới và ngược lại. Bên cạnh Internet phải kể đến hàng loạt các tạp chí các loại phục vụ mọi mặt của đời sống từ thời trang, ô tô, xe máy cho đến kiến trúc và ẩm thực; cùng với đó là các hãng, các kênh truyền hình với nguồn thông tin văn hóa đa dạng. Hơn 50 kênh truyền hình toàn cầu như CNN, Discovery, HBO, Disney channel, hay các chuỗi phim truyền hình dài tập của Hàn Quốc, Trung Quốc đã trở thành món ăn tinh thần hàng ngày của người Hà Nội. Cùng với những dòng dịch chuyển về VỐN, CON NGƯỜI, dòng chảy thông tin và văn hóa qua các hình thức, cách thức khác nhau đã khẳng định sự tham gia của Hà Nội và Việt Nam vào quá trình "phẳng hóa" thế giới.

2. TOÀN CẦU HÓA ĐÃ ẢNH HƯỞNG ĐẾN KHÔNG GIAN CỦA HÀ NỘI NHƯ THẾ NÀO?

Những dòng chảy về vốn, con người và tri thức nói trên là những động thái của quá trình toàn cầu hóa mà chúng ta không dễ dàng nhìn thấy bằng mắt. Những những quá trình phi vật thể ấy lại tác động mạnh mẽ đến kết cấu không gian của các thành phố. Với thành phố Hà Nội, có thể nêu ra ba nhận định lớn về sự biến đổi cấu trúc không gian đô thị khá mạnh mẽ trong những năm gần đây dưới tác động của quá trình toàn cầu hóa.

Sự xuất hiện những khu vực chức năng mới

Lần song đầu tư từ nước ngoài, từ những Việt Kiều và cả khu vực tư nhân Việt Nam vào các lĩnh vực kinh tế như công nghiệp, dịch vụ, bất động sản đã làm xuất hiện hàng loạt các khu vực chức năng mới trên bản đồ sử dụng đất của Hà Nội. Trước hết phải kể đến sự xuất hiện của các khu công nghiệp tập trung như khu Sài Đồng, Bắc Thăng Long với hàng loạt các doanh nghiệp như Honda, Sony, Canon, đến từ nhiều nước trên thế giới và trong khu vực. Tiếp đến là hàng trăm các dự án đầu tư nhà

ở các loại. Những dự án có quy mô diện tích lớn chủ yếu nằm ở phần rìa khu vực đô thị hóa của Hà Nội, phần lớn cung cấp quỹ nhà ở đáng kể cho tầng lớp trung lưu khá giả; nhưng cũng phải đến sự xuất hiện của các công trình nhà ở cực kỳ cao cấp phục vụ những nhóm thu nhập rất cao và người nước ngoài như các khu Ciputra, The Manor, Pacific Place. Ciputra là dự án đô thị mới được các nhà đầu tư Indonesia thực hiện, một trong những nơi có giá nhà cao nhất thành phố và là một "gated community" (cộng đồng được rào chắn) đúng nghĩa theo kiểu Mỹ ở Hà Nội. Trên toàn bộ không gian thành phố bắt đầu xuất hiện rõ nét sự phân tách xã hội (social segregation) thông qua sự phân bố không gian – một hiện tượng phổ biến ở các nước tư bản – nhưng hoàn toàn xa lạ với môi trường quân bình kiểu XHCN trước đây. Giờ đây thông qua nơi ở, chúng ta phần nào cảm nhận được khả năng tái chính và vị thế xã hội của một người. Các khu vực vui chơi, giải trí mới như sân golf, sân tennis, bể bơi nước nóng, công viên nước, các điểm chiếu phim hiện đại như Megastar, các trung tâm bia, các bar, pub đã xuất hiện và trở nên phổ biến trong thành phố. Người nhiều tiền có thể đến

Một góc khu trung tâm thương mại Vincom City Tower, phố Bà Triệu. Ảnh: Việt Khang



những điểm vui chơi giải trí đắt tiền. Người nghèo, người thu nhập thấp và đại bộ phận dân cư thành phố vẫn có thể dành thời gian nghỉ ngơi của mình tại các công viên, đường dạo xung quanh những hồ Hà Nội. Với dân nghèo đô thị những không gian công cộng không mất phí như trên cần được duy trì và bảo vệ tránh sự chiếm đoạt vì lợi nhuận tư nhân. Một dạng chức năng đô thị mới xuất hiện ở Hà Nội trong những năm hội nhập là các trung tâm thương mại theo phong cách mới; từ các trung tâm bán buôn ngoại ô (out of town shopping center) như Metro, Big C, đến các trung tâm thương mại cao cấp nằm trong trung tâm thành phố như Tràng Tiền Plaza, Vincom, Parkson, Ruby Plaza. Những trung tâm thương mại kiểu mới này đã thực sự tạo ra một nếp mua sắm mới, rất "quốc tế" cho một nhóm thu nhập khá và giàu có ở Hà Nội. Mô hình siêu thị cũng đã trở nên phổ biến, bổ sung những không thể thay thế mô hình chợ truyền thống. Bên cạnh đó, phải kể đến sự xuất hiện nhanh chóng hàng loạt các công trình phức hợp đa chức năng gồm khách sạn, văn phòng, thương mại và nhà ở cao tầng mọc lên khắp nơi trong thành phố. Tóm lại, bên cạnh những khu vực đô thị cũ, quá trình phát triển kinh tế và đô thị Hà Nội trong thời kỳ hội nhập đã làm xuất hiện hàng loạt các chức năng đô thị mới. Điều này đã thúc đẩy sự bành trướng nhanh chóng về mặt không gian của thành phố Hà Nội, đồng thời cũng làm cho Hà Nội ngày càng bị "đồng hóa" với những thành phố khác trên thế giới. Trên khía cạnh xã hội, nhìn chung những chức năng mới đều có xu hướng phục vụ nhóm người khá giả, giàu có hay người nước ngoài sống ở Hà Nội. Điều này đặt ra vấn đề: vậy thì trong quá trình toàn cầu hóa, ai sẽ là người chăm lo cho nhóm dân cư thu nhập thấp, nhóm xã hội ngoài lề?

Sự phát triển theo chiều đứng

Cùng với sự bành trướng về không gian là sự phát triển vượt bậc theo chiều đứng của thành phố Hà Nội. Cho đến đầu những năm 1990, Hà Nội vẫn được xem là một thành phố Á Đông xanh xao với các kiến trúc thấp tầng có tỉ lệ gần gũi con người. Những năm gần đây, phát triển theo chiều đứng có lẽ là biểu hiện rõ rệt và dễ nhận thấy nhất trong sự biến đổi không gian của Hà Nội. Nhà cao tầng đã và đang mọc lên khắp mọi nơi với tốc độ chóng mặt. Một cuộc khảo sát nhanh thực hiện bởi nhóm các sinh viên khoa Kiến trúc, Trường Đại học Xây dựng gần đây cho thấy thành phố có hơn 500 công trình cao trên 11 tầng.



Không gian phố trước kia vẫn còn tồn tại đến ngày nay dưới nhiều áp lực. Ảnh: Ashui.com

Hiện nay, công trình Keangnam Landmark Tower với 3 tòa tháp cao 47 tầng và 70 tầng đang được xây dựng thực sự là một 'cột mốc' kỷ lục về chiều đứng của không gian của thành phố. Có hai yếu tố tác động vào sự vươn lên theo chiều đứng của các công trình; đó là áp lực về không gian do kinh tế phát triển đòi hỏi việc khai thác quỹ đất với hệ số sử dụng cao hơn, làm gia tăng số tầng. Yếu tố thứ hai phải kể đến là quá trình chuyển giao công nghệ hiện đại từ quốc tế về thiết kế, thi công, vận hành và bảo dưỡng nhà cao tầng. Cả hai yếu tố trên đều xuất hiện trong quá trình toàn cầu hóa. Sự vươn lên của các công trình theo chiều đứng làm thay đổi ngay lập tức diện mạo đô thị, đặt ra cho chúng ta vấn đề cần tổ chức sắp xếp các công trình theo cách nào để có thể tạo ra một 'hình bóng đô thị' đẹp mắt. Tuy nhiên,

quan trọng hơn vẫn là sự chuẩn bị cơ sở hạ tầng, đặc biệt là không gian giao thông và đỗ xe để những công trình cao tầng này không ảnh hưởng đến sự vận hành chung của đô thị.

Những không gian cũ thay áo mới

Cùng với những thay đổi mang tính cấu trúc về không gian theo bề rộng và chiều cao như đã mô tả ở trên, chúng ta cũng dễ dàng quan sát thấy sự 'thay áo' của các khu vực không gian cũ nhằm thực hiện những công năng mới, những vai trò mới. Hiện tượng này ở Hà Nội tựa như quá trình *Gentrification* (trưởng giả hóa) ở các nước phương Tây nhưng theo những kiểu cách rất thú vị và sáng tạo, rất linh hoạt và rất 'Việt Nam'. Phố Bão Khánh là một ví dụ. Phố này cũng với một số con phố lân cận



Cửa hàng KFC "mọc lên" nhanh chóng trên nhiều góc phố Hà Nội

đã trở thành một phố Tây trong lòng Hà Nội cổ, nơi tập trung các dịch vụ khách sạn mini, quán ăn Âu Á, các văn phòng du lịch, các cửa hàng lưu niệm, các pub, bar dành riêng cho khách du lịch "Tây balô". Phố Ngõ Huyện, phố Hàng Hành, phố Hàng Trống, phố Nhà Thờ cũng theo cùng xu hướng, trở thành các phố được Tây hóa, phục vụ chủ yếu khách du lịch với những cửa hàng, cửa hiệu được cải tạo, trang hoàng theo những hình thức quốc tế hoặc ngược lại rất bản địa để thu hút khách quốc tế. Quá trình biến đổi và cải tạo không gian kiểu này không làm xáo trộn và biến đổi đáng kể các cấu trúc không gian cũ.

3. MỘT SỐ VẤN ĐỀ CẦN SUY NGẪM

Sự dịch chuyển dòng người, dòng tiền

và tri thức xuyên quốc gia, xuyên lục địa của quá trình toàn cầu hóa như phân tích ở trên đã làm thay đổi "bộ mặt" không gian của Hà Nội. Thành phố đã rộng hơn, đã cao hơn và đã không ngừng thay áo mới. Phải chăng Hà Nội đã trở thành một thành phố quốc tế, một thành phố dịch vụ, một thành phố hiện đại? Chỉ với những gì tồn tại trên bề mặt đất, chúng ta không thể không quan ngại về sự phát triển của Hà Nội trong kỷ nguyên hội nhập. Một loạt các vấn đề cho sự phát triển bền vững, hiệu quả và để trở thành một thành phố "sống tốt" cho Hà Nội vẫn còn bỏ ngỏ như: Cơ sở hạ tầng nào cần phải được triển khai trước mắt và lâu dài để chất chõ trên nó một thượng tầng kiến trúc có xu hướng ngày một rộng lớn hơn, to cao hơn? Một thành phố hiện đại sẽ không thể

là thành phố với nhiều công trình cao tầng mà tắc nghẽn giao thông, ùng ngập thường xuyên và ô nhiễm môi trường?

Với hiện tượng toàn cầu hóa trong kiến trúc và quy hoạch, chúng ta cần phải làm gì để giữ gìn bản sắc cho Hà Nội? Liệu Hà Nội có trở thành một bản sao méo mó của một Seoul hay Bangkok? Những gì là giá trị đích thực nào trong không gian Hà Nội mà chúng ta cần xác định để giữ gìn trong sự phát triển của nó? Toàn cầu hóa là một phần của chủ nghĩa tư bản toàn cầu mà trong quá trình đó sự phân tầng xã hội, phân tách giàu nghèo ngày càng rõ rệt. Các nhóm xã hội ngoài lề sẽ luôn có nguy cơ bị thiệt thòi trong một sân chơi không cân sức. Cơ chế nào để cung cấp và đảm bảo những quyền lợi và dịch vụ cơ bản cho người nghèo, người thu nhập thấp khi mà thị trường có xu hướng chỉ đáp ứng cho nhóm người có khả năng chi trả? Chủ trương "hiện đại hóa" các chợ truyền thống trong thành phố bằng các trung tâm thương mại như chợ Cửa Nam, chợ Hàng Da ... liệu có thực sự biến Hà Nội thành thành phố tốt hơn khi công cụ kiếm sống của những người dân nghèo ở đây bị lấy đi?

Toàn cầu hóa là quá trình hai mặt. Ba vấn đề nêu trên là rất căn bản nhưng không phải là tất cả các vấn đề nảy sinh trong quá trình toàn cầu hóa. Trách nhiệm lớn thuộc về các nhà chuyên môn và quản lý đô thị. Họ cần phải có tầm nhìn dài hạn và sự chuẩn bị thận trọng về cơ sở hạ tầng trước khi tiếp nhận sự phát triển, không thể cho phép khu vực tư nhân trực tiếp hay gián tiếp gây ra những phát triển vì lợi nhuận của họ; cần có sự nhạy cảm và tinh tế về các vấn đề văn hóa và bản sắc, để quá trình toàn cầu hóa không cuốn phăng đi những giá trị đô thị đã được tích lũy lâu đời; đồng thời cũng cần có một thái độ xã hội chân chính để cân đối hài hòa lợi ích chung và lợi ích riêng, dung hòa những mâu thuẫn của các nhóm xã hội có quyền lợi đối kháng và luôn phải đứng về phía những nhóm xã hội cần sự giúp đỡ. ■

Bài viết sử dụng một số số liệu thuộc chương trình nghiên cứu *Globalization of urban form of Hanoi and Ouagadougou* đang thực hiện bởi nhóm các chuyên gia thuộc Đại học Neuchatel, Thụy Sĩ kết hợp với Viện Quy hoạch và Kiến trúc Đô thị - ĐHXD, Viện Xã hội học Việt Nam, Tạp chí Xây dựng và Ts. Stephanie Geertman.



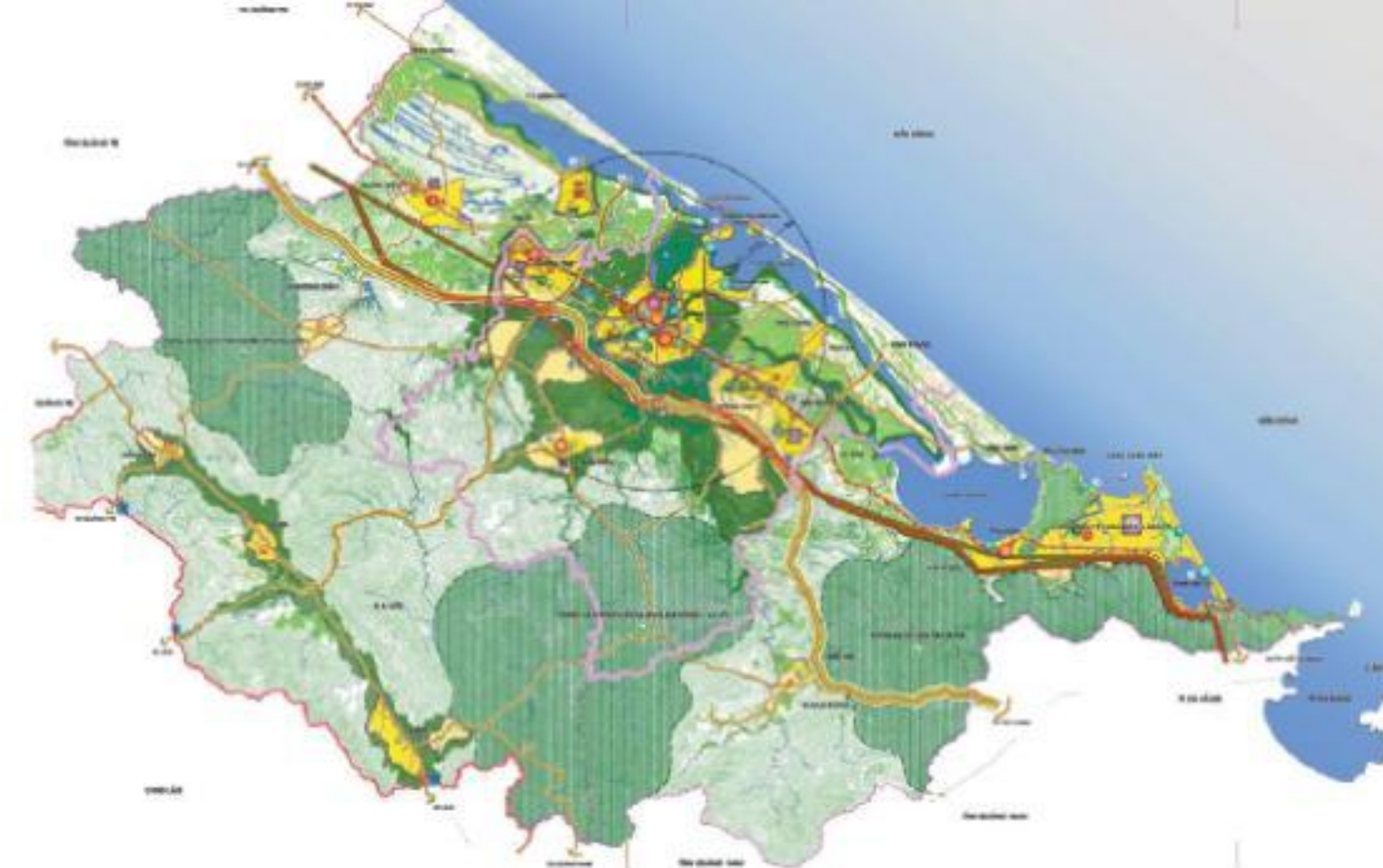
QUY HOẠCH BẢO TỒN & PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ

THỪA THIÊN HUẾ

PGS.TS. LƯU ĐỨC HẢI

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

“Xây dựng Thừa Thiên Huế trở thành thành phố trực thuộc Trung ương trong vài năm tới, là trung tâm của khu vực miền Trung và một trong những trung tâm lớn, đặc sắc của cả nước về văn hóa, du lịch; khoa học - công nghệ, y tế chuyên sâu và giáo dục - đào tạo đa ngành, đa lĩnh vực, chất lượng cao. Phấn đấu đến năm 2020, Thừa Thiên Huế xứng tầm là trung tâm đô thị cấp quốc gia, khu vực và quốc tế...”



Bản đồ định hướng không gian đô thị toàn tỉnh (ý tưởng ban đầu)

Ngày 27/6/2011, UBND tỉnh Thừa Thiên Huế đã phối hợp với Hội Quy hoạch phát triển đô thị Việt Nam tổ chức diễn đàn “Quy hoạch bảo tồn và phát triển đô thị Thừa Thiên Huế - Các giải pháp thực hiện kết luận 48-KL/TW của Bộ Chính trị”. Từ lịch sử hình thành, điều kiện tự nhiên, kinh tế, xã hội của Thừa Thiên Huế ta nhận thấy có những điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội và thách thức, trên cơ sở đó đề xuất các giải pháp thực hiện kết luận 48-KL/TW của Bộ Chính trị.

Điểm mạnh

Đô thị Thừa Thiên Huế tương lai, trên cơ sở phát triển và mở rộng của thành phố Huế, có sáu điểm mạnh sau đây:

Một là, thành phố Huế đã từng là kinh đô của nước Việt Nam 143 năm dưới Triều đại phong kiến nhà Nguyễn (1802-1945).

Hai là, từ lịch sử đó đã tạo ra văn hóa kinh đô, nay là văn hóa cổ đô, tức văn hóa Huế và lan tỏa ra toàn tỉnh Thừa Thiên Huế.

Ba là, Thừa Thiên Huế có 22.000 ha đầm phá có giá trị nhiều mặt thuộc hàng bậc nhất Đông Nam Á.

Bốn là, Thừa Thiên Huế có thể mạnh về giao thông vận tải với 4 loại hình sắt, thủy, bộ, hàng không; có cảng nước sâu Chân Mây, cảng Thuận An, sân bay quốc

tế Phú Bài, đường sắt quốc gia, quốc lộ 1A và đường Hồ Chí Minh.

Năm là, thành phố Huế là thành phố vườn, bởi có mô hình nhà vườn truyền thống ở Huế và các huyện lân cận như Hương Thủy, Hương Trà, Phú Vang, Quảng Điền.

Sáu là, đô thị hóa xung quanh đô thị hạt nhân Huế đang phát triển mạnh mẽ, có khuynh hướng gắn kết chặt chẽ với đô thị hạt nhân để từng bước trở thành nội thành của đô thị hạt nhân mở rộng.

Điểm yếu

Tuy nhiên, trong quá trình phát triển đô thị Thừa Thiên Huế vẫn bộc lộ 4 điểm yếu sau đây:

Một là, Thừa Thiên Huế chịu ảnh hưởng nhiều vào thời tiết như lũ lụt, nước biển dâng, tức là có cả tác động của biến đổi khí hậu.

Hai là, có sự xung đột giữa bảo tồn và phát triển: Bảo tồn thường dẫn đến bảo thủ còn phát triển thì lại dẫn đến phá vỡ cấu trúc văn hóa, cảnh quan thiên nhiên, ô nhiễm môi trường. Sự xung đột này luôn xuất hiện trong những năm qua.

Ba là, các đồ án quy hoạch (điều chỉnh quy hoạch xây dựng vùng, điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Huế) chưa đáp ứng kịp lệ trình hình thành đô thị Thừa Thiên Huế.

Bốn là, việc đầu tư xây dựng đô thị hạt nhân Huế và các đô thị xung quanh còn nhiều bất cập (đô thị hạt nhân Huế mới đạt loại I trực thuộc tỉnh, các đô thị xung quanh mới là loại IV và loại V).

Cơ hội

Tuy còn có các điểm yếu, song đô thị Thừa Thiên Huế tương lai có 4 cơ hội sau đây:

Một là, kiên trì phát triển đô thị và liên tục thực hiện đô thị hóa qua các thời kỳ lãnh đạo, đặc biệt là trong 2 thập niên 90 và thập niên đầu của thế kỉ XXI.

Hai là, kết luận 48-KL/TW của Bộ Chính trị tháng 5/2009 về xây dựng, phát triển tỉnh Thừa Thiên Huế và Đô thị Huế đến năm 2020 là một tiền đề quan trọng cho việc trở thành đô thị Thừa Thiên Huế giai đoạn 2011-2020.

Ba là, vốn dĩ Thừa Thiên Huế đã là một tỉnh trực thuộc Trung ương, nay phấn đấu đô thị hóa cao độ để đạt được tiêu chuẩn của đô thị loại I trực thuộc Trung ương theo Nghị định 42/2009/NĐ-CP của Chính phủ về phân loại đô thị.

Bốn là, là đô thị có 2 di sản văn hóa thế giới (vật thể và phi vật thể), là đô thị có tính chất đặc thù phù hợp với nghị định số 42/2009/NĐ-CP, cần sớm được quan tâm bảo tồn và phát triển như một đô thị di sản.



Cầu gỗ tại tỉnh Thừa Thiên Huế

Thách thức

Mặc dù có nhiều điểm mạnh và cơ hội thuận lợi, song đô thị Thừa Thiên Huế có 2 thách thức lớn nhất cần phải lưu ý:

Một là, Thừa Thiên Huế là đô thị tương lai mà hiện tại có quy mô diện tích rất lớn 5.065km² (trong khi Hà Nội 3.344km², TP. Hồ Chí Minh 2.099km², Hải Phòng 1.520km², Cần Thơ 1.402km², Đà Nẵng 1.257km²).

Hai là, là đô thị có dân số toàn tỉnh hiện tại 1,2 triệu người, trong đó TP. Huế hạt nhân 330.000 người, các khu vực có thể là nội thành tương lai: Hương Thủy 100.000 người, Hương Trà 120.000 người, Phú Vang 190.000 người, Quảng Điền 100.000 người (trong khi Hà Nội 6,4 triệu người, Hải Phòng 1,8 triệu người, Đà Nẵng 0,9 triệu người, Cần Thơ 1,2 triệu người, TP. Hồ Chí Minh 7,0 triệu người).

Các giải pháp thực hiện kết luận 48-KL/TW của Bộ Chính trị

Với các phân tích nêu trên, có 10 giải pháp lớn cần được triển khai thực hiện trong giai đoạn 2011-2020, đó là:

1. Kết luận 48-KL/TW của Bộ Chính trị ngày 25/5/2009 về xây dựng, phát triển tỉnh Thừa Thiên Huế và đô thị Huế đến năm 2020 đã đưa ra định hướng: "Xây dựng Thừa Thiên Huế trở thành thành phố trực thuộc Trung ương trong vài năm tới, là trung tâm của khu vực miền Trung và một trong những trung tâm lớn, đặc sắc của cả nước về văn hóa, du lịch; khoa học - công nghệ, y tế chuyên sâu và giáo dục - đào tạo đa ngành, đa lĩnh vực, chất lượng cao. Phấn đấu đến năm 2020, Thừa Thiên Huế xứng tầm là trung tâm đô thị cấp quốc gia, khu vực và quốc tế, một trong những trung tâm kinh tế, văn hóa, khoa học - công nghệ, y tế, đào tạo lớn của cả nước và khu vực Đông Nam Á...". Định hướng đó cần được thể hiện cụ thể

qua các giải pháp của đồ án điều chỉnh quy hoạch xây dựng vùng và quy hoạch chung thành phố Huế và được thể hiện rõ trong quá trình xây dựng và phát triển đô thị Thừa Thiên Huế.

2. Các đô thị trong phạm vi bán kính 20-30 km cần được đầu tư xây dựng theo hướng trở thành nội thành tương lai bao gồm thị xã Hương Thủy, huyện Hương Trà (có Tứ Hạ đạt tiêu chuẩn đô thị loại IV), huyện Phú Vang (đang quy hoạch và đề nghị công nhận Thuận An đạt tiêu chuẩn đô thị loại IV), sớm điều chỉnh quy hoạch chung và công nhận Sịa đạt tiêu chuẩn đô thị loại IV (tiếp tục bảo tồn phát triển vùng văn hóa phía Đông Bắc thành phố Huế trong huyện Quảng Điền).

3. Các đô thị trong phạm vi bán kính từ 40-70 km cần đầu tư xây dựng để trở thành các đô thị vệ tinh, là trung tâm các huyện, đô thị thuộc huyện hoặc đô thị cấp huyện (Phong Điền, Hồng Vân,

A Lưới, A Đớt, Khe Tre, Phú Lộc, Chân Mây - Lăng Cô).

4. Chú ý đầu tư xây dựng và phát triển Bình Điền theo hướng sẽ là nội thành của đô thị Thừa Thiên Huế tương lai, sẽ là khu đô thị mới rất quan trọng trên quốc lộ 49, dự trữ cho đối phó với biến đổi khí hậu trong tương lai.

5. Chú ý đầu tư xây dựng và phát triển ba đô thị có ý nghĩa quốc phòng quan trọng ở phía Tây, giáp biên giới Việt - Lào, liên quan đến kinh tế cửa khẩu là Hồng Vân, A Lưới và A Đớt.

6. Giao thông đường sắt nhẹ đô thị cần nối Huế - Tứ Hạ - Phong Điền, Huế - Hương Thủy - Phú Lộc - Chân Mây - Lăng Cô, Huế - Bình Điền - A Lưới, tuyến xe buýt nhanh cần nối Huế - Thuận An - Sịa là giải pháp quan trọng trong lộ trình hướng đến đô thị Thừa Thiên Huế. Các tuyến giao thông công cộng này sẽ góp phần gắn kết các đô thị

vệ tinh với đô thị hạt nhân, giảm sức ép đối với việc bảo tồn và phát triển đô thị hạt nhân Huế hiện nay.

7. Có hai tuyến vành đai đường quan trọng cần được từng bước hình thành để gắn kết các đô thị: Sịa - Tứ Hạ - Bình Điền - Hương Thủy - Thuận An và tuyến để gắn kết các đô thị vệ tinh Phong Điền - Hồng Vân - A Lưới - A Đớt - Khe Tre - Phú Lộc - Chân Mây - Lăng Cô.

8. Cần chỉ rõ đặc trưng của đô thị Thừa Thiên Huế, vùng bảo tồn thiên nhiên rất rộng lớn Phong Điền, vùng bảo tồn thiên nhiên Nam Đông, rừng quốc gia Bạch Mã, đầm phá Tam Giang - Cầu Hai (diện tích các khu vực này gần 2000 km²).

9. Xây dựng và phát triển nội thành tương lai không nên ôm vùng bảo tồn thiên nhiên Nam Đông và cần bao gồm cả thị trấn Sịa trong đồ án điều chỉnh quy hoạch xây dựng vùng Thừa Thiên Huế.

10. Cần có lộ trình cụ thể từ nay đến khi trở thành thành phố trực thuộc Trung ương theo kết luận 48-KL/TW của Bộ Chính trị: Phê duyệt nhiệm vụ quy hoạch xây dựng vùng Thừa Thiên Huế theo hướng đô thị trực thuộc Trung ương, trong đó cần xác định vùng nội thành mở rộng, làm rõ nhiệm vụ của vùng ngoại thành rộng lớn trong tương lai và quan hệ nội thành với các đô thị khác. Phê duyệt nhiệm vụ quy hoạch chung thành phố Huế do Hàn Quốc thực hiện, trong đó ranh giới mở rộng nội thành cần phải phù hợp với quy hoạch xây dựng vùng tỉnh. Sớm lập và phê duyệt đồ án điều chỉnh quy hoạch xây dựng vùng Thừa Thiên Huế và đồ án điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Huế giai đoạn 2012-2013.

Rà soát lại chương trình phát triển đô thị đã lập xem tính phù hợp với nghị định số 42/2009/NĐ-CP về phân loại đô thị. ■

ĐẤT XEN KET & ĐẤT VEN DỰ ÁN

cần cách tiếp cận quản lý chuyển đổi mới

TS. NGUYỄN NGỌC HIẾU, Học viện Hành chính

Đất kẹt

Quá trình đô thị hóa mở rộng ra ven đô dẫn đến cần chuyển đổi mục đích sử dụng đất. Bên cạnh các dự án phát triển thường phát sinh nhiều lô đất được coi là xen kẹt với đặc điểm không phù hợp để khai thác khi đa số các dự án liên kế đã thay đổi mục đích sử dụng. Các lô đất kẹt ngày càng nhiều khi đa số các dự án phát triển thường 'nhảy cóc', để tránh các làng xóm/đất đã sử dụng cũ để giảm chi phí đền bù. 'Phần còn lại' ven làng cuối xóm hay đầu thửa đuôi theo trở thành các lô đất kẹt, đất bất lợi cho sử dụng và khai thác trong môi trường mới.

Đất kẹt phát sinh trong giai đoạn cải tạo và mở rộng đô thị dường như là tất yếu bởi nhiều nguyên nhân. Quá trình phát triển, cải tạo, và nâng cấp đô thị luôn dẫn đến sự phân chia lại đất đai,

nhập thửa, tách thửa, cắt xén lô đất cũ, hay mở đường mới, chia ô theo hướng mới. Các thửa đất mới bị méo, mỏng, mất lối ra, mất sự kết nối với kết cấu hạ tầng cũ không được giải quyết đồng bộ khi lấy đất làm đường trở thành lạc lõng cả về hình dáng, vị trí và mục đích sử dụng. Cách hiểu đất kẹt là 'đầu thừa đuôi thẹo' thể hiện trong một số văn bản ở địa phương như Hà Nội. Căn cứ theo quyết định 43/2008/QĐ-UBND của UBND thành phố Hà Nội, đất kẹt đủ điều kiện giải quyết theo mô hình đầu thừa đuôi thẹo là các khu đất không tiếp giáp với đường, phố, và có quy mô dưới 5000m² (điều 7).

Bên cạnh các lô đất cụ thể, đất kẹt còn được hiểu dưới dạng đất nông nghiệp xen kẽ trong khu dân cư 'là đất nằm trong phạm vi khu dân cư đã được xác định ranh giới theo quy hoạch được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt (trường

hợp khu dân cư chưa có quy hoạch được phê duyệt thì xác định theo ranh giới hiện trạng của thửa đất có nhà ở ngoài cùng của khu dân cư) và là đất được xác định là đất nông nghiệp khi cấp Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất cùng với quyền sở hữu tài sản gắn liền với đất theo quy định của UBND Thành phố' (UBND TP Hà Nội, 2009).

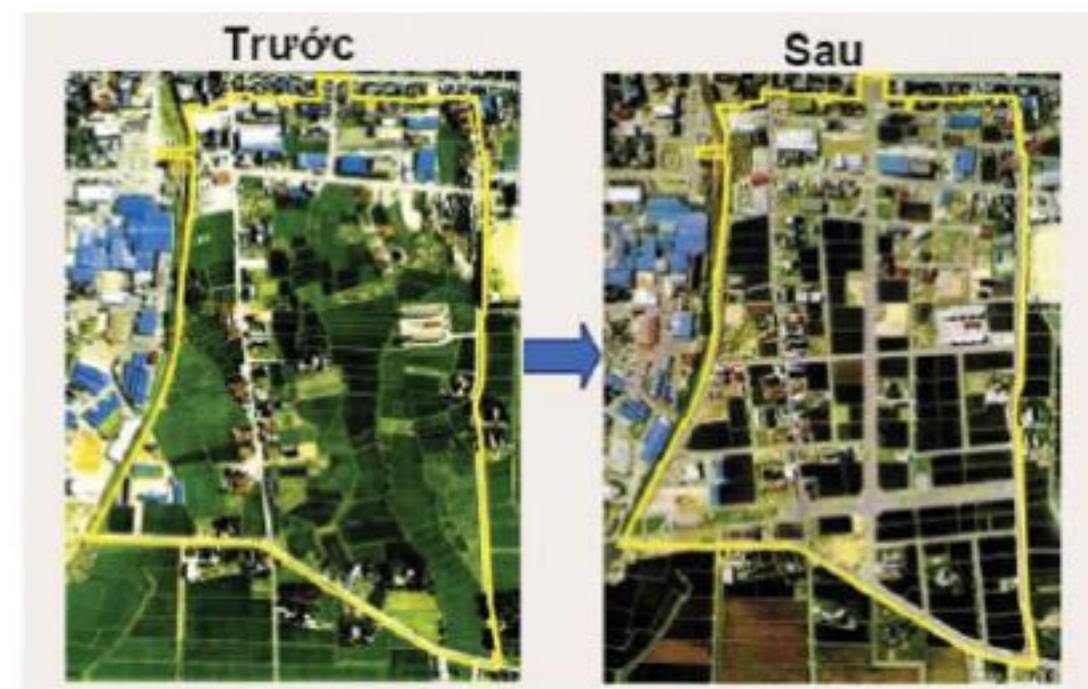
Đất nông nghiệp xen kẽ khác với đất kẹt chủ yếu là mục đích sử dụng khác biệt nhưng có liên hệ nhất định về vị trí đối với các lô đất ở liên kế hoặc đất ven làng có thể đã thực tế chuyển đổi từ nông nghiệp sang mục đích khác; hoặc dự án không lấy vào khu vực dễ xảy ra tranh chấp quyền tài sản gắn liền với các hộ gia đình ở khu dân cư nông thôn/ven đô trong quá trình đô thị hóa. Trong khi đó, đất kẹt nhấn mạnh lối ra đường/phố đối với lô đất trong khu vực đô thị.



Phát triển đất ven làng Cót, Yên Hòa, Hà Nội, 1998
Nguồn: Cải thiện điều kiện vệ sinh môi trường làng đô thị hóa ở Hà Nội, 2001 (Hieu, 2001)

Đất xen kẹt không chỉ là các lô đất kẹt

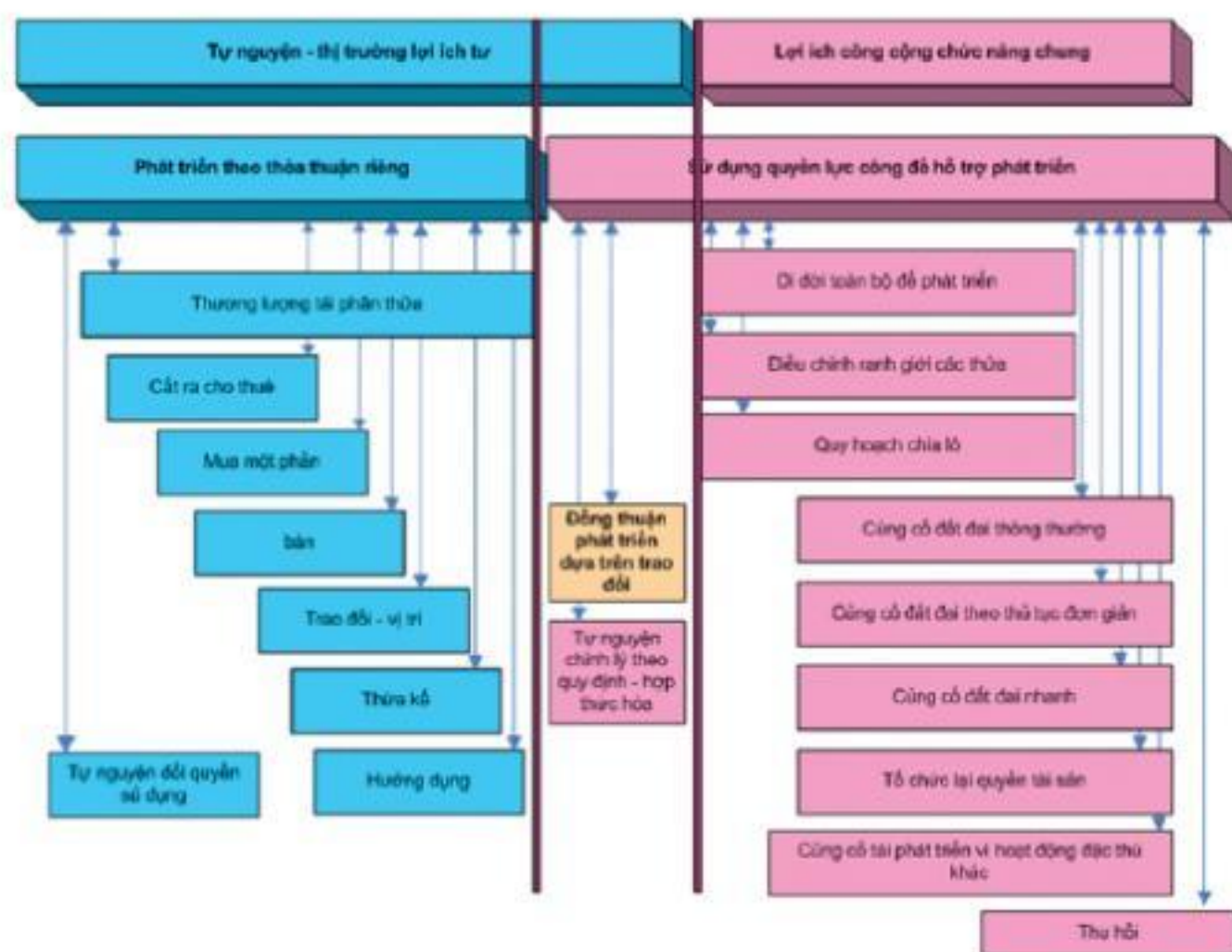
Tuy nhiên, nếu chỉ nhìn vấn đề kẹt về thửa đất hay giảm giá trị thì chúng ta vẫn chỉ chạy theo hiện tượng. Các lô đất cụ thể 'không hợp thời' và kém tính năng phục vụ do hạ tầng không đồng bộ được chưa phản ánh sâu xa vấn đề cả khu vực cộng đồng nằm trong vòng bao vây của các dự án xung quanh có thể nhanh chóng bị kẹt trong xu thế phát triển về cả tính năng sử dụng đất lẫn đời sống kinh tế - xã hội. Những khiếu kiện và mâu thuẫn trong giải quyết các vấn đề thu hồi đất rất có thể là dấu hiệu của sự không thỏa mãn về kinh tế nhưng những bất cập của quá trình sắp xếp lại không gian cộng đồng, cơ sở hạ tầng, và cuộc sống cộng đồng nói chung mà các dự án - thường được cho là 'ngoại lai' chưa đáp ứng được các nhu cầu chuyển đổi của cộng đồng còn tồn tại lâu dài. Trong nhiều trường hợp, cộng đồng 'kẹt' phải trả giá lâu dài cho các dự án bên ngoài, bị kẹt lâu dài về nhiều mặt. Những dạng kẹt của cộng đồng xét riêng về hạ tầng cơ sở có thể quan sát được ở nhiều nơi tại Hà Nội. Giai đoạn 1996-2000, tại khu vực bên ngoài Cót có nhiều dự án phát triển như đô thị Nam Trung Yên, nhà ở Dịch Vọng và khu Yên Hòa (xem hình trên). Các dự án này đã san nền lên cao hơn cốt nền hiện hữu của làng Cót cũ hơn 1 mét (+6m80/5m60). Kết quả là các công trình giao thông và thoát nước các nhánh



Mình họa kết quả tái phát triển đất tại Nhật Bản
Nguồn: báo cáo dự án Haidap 2007 (HPC & JICA, 2007)

trong làng phải tự cải tạo lần 1, sau đó có dự án của thành phố cải tạo phần bao, nhiều khu vực lại phải cải tạo lần 2 mới đảm bảo chống ngập úng và thoát nước tự nhiên. Từng hộ gia đình cũng phải tiến hành nâng cao hoặc xây lại để đảm bảo thoát nước trong làng. Quy mô 'kẹt' cả về việc nâng cấp sử dụng, phân hóa điều kiện sống, và suy giảm khả năng kinh doanh hay hoạt động kinh tế nói chung ở đây là cả khu vực đất ven dự án và cộng đồng liên kế' chứ không phải từng lô cụ thể.

Nhìn lại quá khứ làn sóng đô thị hóa cuối những năm 1990 đầu 2000 ở ven đô Hà Nội, từ Ngọc Hà, Kim Liên, Hoàng Mai cho đến làng Cót, làng Yên Hòa, Nhân Chính, Dịch Vọng đều đã trở thành các 'túi' kém phát triển. Tương lai rất có thể là Văn Khê, Yên Xá, Triều Khúc, rồi Trung Văn, Tây Mỗ, Đại Mỗ và nhiều làng xóm khác. Có thể nói, những 'cộng đồng kẹt' giữa các dự án hay làn sóng phát triển thế do bị mất, suy giảm cơ hội phát triển và tự hậu là hệ quả của mô hình phát triển theo kiểu



Phân loại hình thức phát triển đất - dịch lại sơ đồ mô hình CHLB Đức

Nguồn: GSTS. Holger Magel, 2004, Chủ tịch hội phát triển và tái phân lô đất đai, Đại học Bách khoa Munchen, 2004. (Thomas Joachim, 2004)

từ bên ngoài bao vây các cộng đồng hiện nay. Nguyên nhân này sẽ gia tăng cùng với làn sóng phát triển các dự án mới nếu Quy hoạch chung Xây dựng Thủ đô Hà Nội được triển khai không có các giải pháp xử lý phù hợp.

Như vậy cần hiểu 'đất kẹt' theo nghĩa rộng hơn là một vài lô đất; khi một cộng đồng, khu vực định cư đang chuyển đổi bị cô lập và gánh chịu những tác động bất lợi trong bối cảnh đô thị hóa nhanh là khu vực đất kẹt. Giải quyết đất kẹt cần xem xét giải quyết từ góc độ chuyển đổi xã hội, từ cộng đồng trong mối quan hệ kinh tế của cả việc sử dụng đất và tài sản phục vụ sinh kế và kết cấu hạ tầng dân sinh song hành với quá trình lấy đất phát triển đô thị.

Giải quyết đất kẹt hiện nay chỉ là ngọn - Đấu giá quyền sử dụng đất với giá kẹt

Cách thức giải quyết cơ bản hiện nay là phát sinh kẹt ở đầu xử lý ở đó chỉ có tác dụng xử lý hậu quả và lấy lại được một phần giá trị đất suy giảm và ngăn chặn chiếm dụng các 'đầu thừa đuôi thẹo'. Tại Hà Nội, kế hoạch số dự án tổ chức đấu

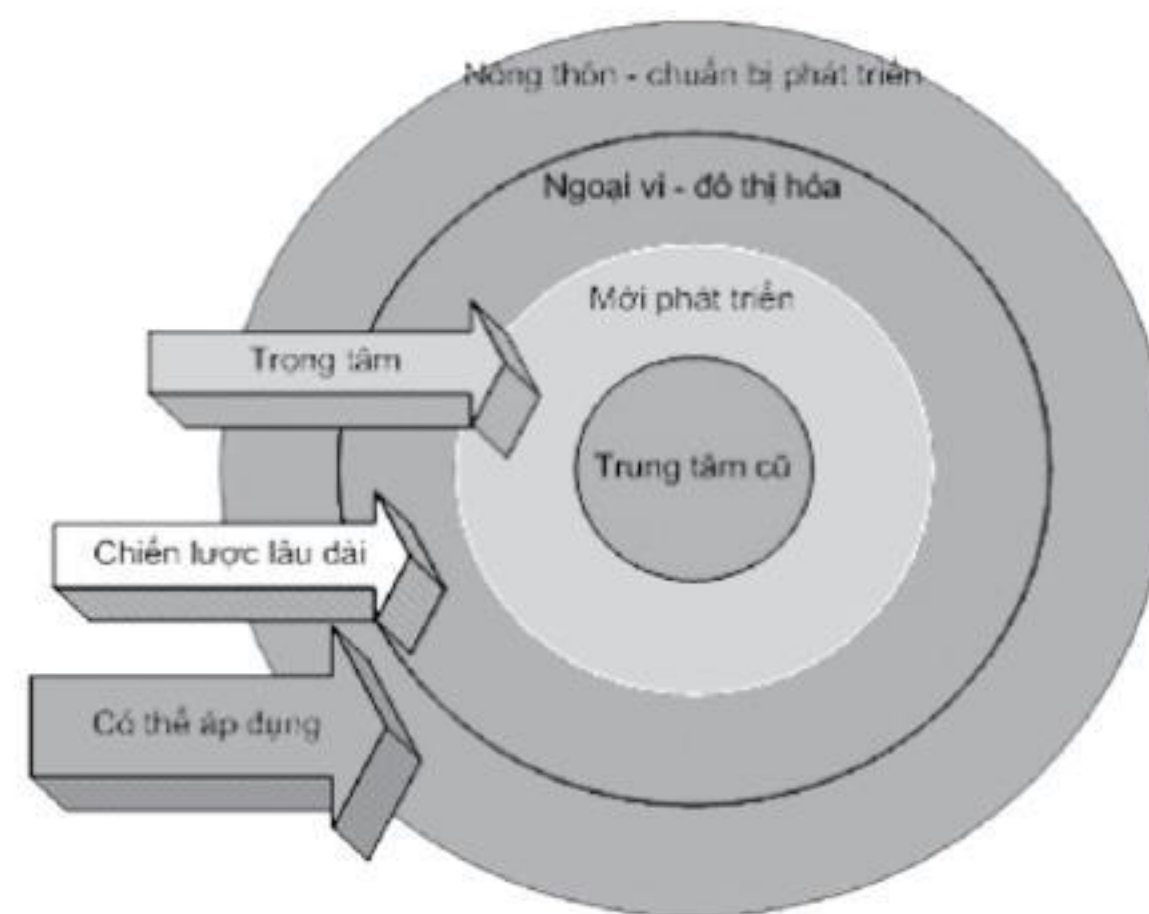
giá quyền sử dụng đất năm 2010 là 33 dự án và đấu giá đất nhỏ lẻ, xen kẹt với tổng số tiền thu đấu giá quyền sử dụng đất là 2600 tỷ đồng (trong đó thu các dự án thuộc Thành phố quản lý là 2290 tỷ đồng, đấu giá đất nhỏ lẻ và thu tiền sử dụng đất khác do các quận, huyện thị xã quản lý là 310 tỷ đồng). Số các lô đất cần đấu lên đến hàng ngàn thửa chỉ tính riêng trong năm 2010. Việc thu như vậy cũng lớn nhưng tính ra mỗi thửa cũng chỉ thu được khoảng 1 tỷ nhưng các lô liên kế vẫn xiên, méo, hoặc tăng giá không đáng kể từ việc đấu giá. Bản chất là các lô đất xiên, méo, vụn, cần hợp khối hoặc tách để hợp lý hóa hay bổ sung kết cấu hạ tầng (giao thông, thoát nước) thường không được xử lý trong các cuộc đấu giá.

Phát triển đất theo dự án hiệu lực ràng buộc thấp

Mặc dù có những yêu cầu cụ thể về việc đấu nối hạ tầng cũ-mới khi cải tạo, thực tế cho thấy là chủ dự án đều chỉ giải quyết thoát nước, san nền và đường giao thông cho khu vực của mình. Những rào cản về lối vào để phục vụ an ninh thường cản trở quá trình hòa nhập các

làng xóm cũ vào cuộc sống đô thị. Quy hoạch vẫn tạo ra các dự án 'xôi đồ' và ràng buộc trách nhiệm kết nối mới - cũ về phát triển đồng bộ vẫn rất khó thực hiện bởi chế tài và thực tế chủ đầu tư không mặn mà giải quyết triệt để. Nếu vẫn chủ yếu sử dụng cách tiếp cận thu hồi và cải tạo 'xôi đồ' như hiện nay thì chúng ta vẫn đang giải quyết phần ngọn và cách xử lý như hiện nay sẽ tiếp tục làm phát sinh đất kẹt với quy mô lớn hơn. Chỉ tính riêng việc mở rộng Hà Nội ra vùng ven thì với 7% diện tích các đơn vị ở làng xóm tương đương 56km² của trên một trăm điểm dân cư trong vùng nghiên cứu quy hoạch 825km² (25km x 33km).

Đồ án quy hoạch Hà Nội mới sẽ lấy hầu hết các khu đô thị bao quanh các khu làng xóm và số lượng đất xen kẹt phát sinh trong giai đoạn 2011-2020 ở vùng ven Hà Nội là rất lớn. Có thể nói mục tiêu đặt ra cần giải quyết lớn hơn là chỉ tìm cách bán đi những lô 'kẹt' còn đáng giá mà cần phải làm sao quá trình phát triển gia tăng đồng đều giá trị tổng thể của cả khu vực, đảm bảo nâng cao chất lượng sống về tổng thể của cộng đồng dân cư trong quá trình chuyển đổi.



Phạm vi áp dụng của công cụ tái phân chia. (Nguồn: Hieu, 2010)

Kinh nghiệm quản lý chuyển đổi tái phân chia

Kinh nghiệm quốc tế trong giải quyết vấn đề này là 'mô hình quy hoạch cải tạo dựa trên sự thỏa thuận' đã và đang được nhiều quốc gia trên thế giới áp dụng thành công. Đây là mô hình bên tham gia tạo ra sự gia tăng trong giá trị đất của khu vực sau khi tái phân chia, một phần đất cần bán bớt đi để xây dựng hạ tầng, để đóng góp vào mở rộng đường, thì giá trị còn lại của các chủ sử dụng vẫn cao hơn phương án cũ (Schmidman Frank, 1988). Với những khu vực có diện tích lớn và việc phân bổ tái phân chia tương đối đồng đều, các chủ đất có thể xác định một tỉ lệ chung để 'cống nạp' cho việc chung (để bán lấy tiền xây hạ tầng hoặc để mở rộng đường), từ đó xác định tỉ lệ đất còn lại được sử dụng (xem hình minh họa). Tại Nhật Bản, quy hoạch cải tạo dựa vào các dự án cải tạo theo mô hình "tái điều chỉnh đất đai" (land readjustment) từ thập kỷ 60 - 70 đã chứng tỏ sự ưu việt và đang nhân rộng tại các nước châu Á như Malaysia và Thái Lan. Tại Thụy Điển, "đạo luật hợp tác cùng phát triển" thông qua năm 1987

(Joint Development Act) đã rất thành công khi giải quyết cải tạo các khu ở cũ tại ven đô và vùng đô thị hóa sau thời kỳ bùng phát những năm 70 thế kỷ trước. Tại CHLB Đức, các dự án có tính công cộng cao sẽ được ưu tiên cưỡng chế, còn lại thì ưu tiên thỏa thuận (xem hình minh họa). Bản chất của quá trình này là để xuất quy hoạch mới với tất cả các hộ nhập thửa làm một, với sự định giá trước và sau quy hoạch cải tạo để lượng hóa giá trị đóng góp của từng thành viên trên hiện trạng. Trong quá trình này, đất dành cho giao thông và công trình công cộng bổ sung làm tăng giá trị khu vực được khấu theo tỉ lệ vào đóng góp của các hộ. Cơ sở hạ tầng được đầu tư xây dựng hạ tầng và đấu nối và sau đó các hộ được đăng ký sở hữu cho các lô đất mới và có thể sử dụng/sang nhượng.

Lợi ích cơ bản của mô hình này là: Cho phép phát triển toàn diện khu vực với sự tăng cường tính năng sử dụng đất; Phân bổ tương đối công bằng về chi phí và lợi ích giữa các bên tham gia; Giữ được giấy chứng nhận quyền sử dụng đất (quyền tài sản); Cho phép sự tham gia của các bên; và Quy trình ít thiên vị.

Ưu điểm của công cụ này là không cần sử dụng hoặc sử dụng hạn chế cưỡng chế giải tỏa khi thu hồi đất có thể áp dụng ở nhiều loại dự án, đặc biệt là cải tạo các khu vực nhỏ, có liên quan nhiều đến đất ở và đất vườn ao liền kề. Công cụ này cũng cho phép linh hoạt trong giải quyết vấn đề và đơn giản hóa khi tiếp cận bởi sự đồng thuận và đề xuất đến từ cộng đồng thì các mức độ cải tạo là đa dạng và phát huy sức sáng tạo của địa phương.

Bên cạnh thuận lợi, một số nhà nghiên cứu như John Whalen (Whalen J.P., 2006) và tổ chức UN-ESCAP (1995) cũng chỉ ra **một số nhược điểm**, tiêu biểu là: công cụ này chỉ áp dụng được ở khu vực đất tăng giá, còn nếu nhu cầu không tăng, giá đất không 'sốt' hay nhu cầu mới không có dồi dào thì không áp dụng được; Không còn có động lực duy trì các khu vực đất giá thấp thì người nghèo/ thu nhập thấp sẽ khó còn cơ hội có chỗ ở; Việc áp dụng đòi hỏi chi phí và nỗ lực rất cao của cả doanh nghiệp, cộng đồng, và nhà nước; Những gia đình hay hộ nhỏ rất khó tham gia vào dự án vì không còn đất để hiến để gây mất đồng thuận; Quá trình tái phân chia khó kiểm soát để



Lựa chọn phân loại dự án cải tạo theo phạm vi. Nguồn: (Hieu, 2010)

đảm bảo yếu tố môi trường do lợi nhuận quá lớn dẫn dắt; Tiến do nhà nước hỗ trợ không đến cùng với các yêu cầu của cộng đồng dẫn đến chậm dự án; Nhiều khu vực đất gần trung tâm có quy mô lớn, hạ tầng và thừa xiên méo kém giá trị nhưng giá đất vẫn cao làm cho dự án khó thành công về mặt tài chính.

Quy hoạch cải tạo đồng thuận – tốt nhưng không dễ Tốt

Cách tiếp cận của phương pháp này dựa trên nền tảng phát huy tiềm năng, nội lực sức mạnh cộng đồng để hợp tác và tự thỏa thuận, lợi ích đem lại do tiếp cận từ dưới lên giảm thiểu mâu thuẫn giữa nhà phát triển và cộng đồng bị di dời bởi trên thực tế chúng là một. Bên cạnh đó, mô hình này còn đem lại mức độ thỏa mãn lợi ích của dân cư địa phương cao hơn so với mô hình cải tạo quy hoạch của Nhà nước. Khi những yếu tố bên ngoài không còn, nói chung mọi người dễ thỏa thuận hơn nếu quá trình thỏa thuận có phương pháp, có bài bản với sự hỗ trợ của các tổ chức chuyên nghiệp. Không chỉ có vậy, mô hình trên còn giảm bớt gánh nặng cho Nhà nước để Nhà nước tập trung vào các việc khác. Với mô hình cũ, nếu muốn cải tạo một khu vực thì Nhà nước thường phải phê duyệt dự án, lo thu hồi đất tái định cư trước rồi lại bố trí vốn đầu tư.

Dự án kiểu này chủ đầu tư nếu tham gia thường yêu cầu chính sách hỗ trợ về vốn và quyền sử dụng đất, thậm chí miễn giảm thuế và hỗ trợ sau khi dự án vào hoạt động. Nếu làm theo cách từ dưới lên thì việc tái định cư còn làm giảm sự xáo trộn cư dân. Lý do đơn giản là hộ gia

đình thường thỏa thuận theo hướng tái định cư tại chỗ hoặc rất chủ động nếu phải tạm di dời. Hơn nữa, những mục tiêu cải tạo được tính toán từ quy mô từng hộ gia đình sẽ tốt hơn để cho một số người trong Ban quản lý lo từ đầu chỉ cuối cho hàng trăm hộ dân.

Nhưng không dễ

Vấn đề khó nhất khi tiếp cận giải quyết bài toán phát triển kiểu cải tạo các khu vực định cư nông nghiệp là tìm ra lộ trình chuyển đổi không gian sống và sinh kế của cộng đồng dân cư đã ổn định về quyền tài sản trên đất (bao gồm cả đất, các vật kiến trúc, mối quan hệ kinh tế khai thác trên đất). Sự khác biệt về khả năng thích ứng của các gia đình là khác nhau nên rất khó đạt sự đồng thuận tự nhiên. Do đó, đôi khi áp đặt là cần thiết bên cạnh hỗ trợ. Tuy nhiên, dù mô hình cải tạo nào thì đều cần làm cho đa số cộng đồng nội tại thích ứng với sự thay đổi từ bên ngoài trong một lộ trình bị động (bởi các đề xuất phát triển từ bên ngoài). Sử dụng mô hình cải tạo đồng thuận đòi hỏi bên thực hiện có trình độ tổ chức chuyên nghiệp và có quyết tâm cao.

Những căn cứ để thực hiện như nền tảng cơ sở dữ liệu thông tin, công khai hoá cơ chế đấu giá và cách tính giá thị trường cũng rất cần cho việc triển khai trên thực tế. Ngoài ra, một đặc trưng rất quan trọng là vấn đề văn hoá trong thỏa thuận khi cư dân đô thị một số nơi chưa quen với việc trao đổi giá trị. Nghiên cứu dựa trên chuyên gia về thử nghiệm khả năng áp dụng mô hình này vào Việt Nam kiểm chứng các biến về thói quen

cộng đồng, thể chế hiện hành, và năng lực thực thi về quản lý đô thị hiện nay cho thấy có bốn nguyên nhân lớn nhất là: (1) cơ sở để định giá đất, (2) cách thức làm cho người dân ngồi vào thỏa thuận, (3) khả năng xử lý các rủi ro, ràng buộc trách nhiệm các bên khi thực hiện; và (4) là cơ chế khuyến khích để chính quyền tham gia tích cực và hỗ trợ vào việc này – khi đề xuất phát triển là cộng đồng (Hieu, 2010). Theo các chuyên gia tư vấn, hầu hết người làm quy hoạch chỉ quen phục vụ chủ đầu tư chứ chưa ‘quen’ phục vụ các cộng đồng hay người dân làm quy hoạch.

Những lo ngại về liệu chính quyền có hợp tác không khi đề xuất từ cộng đồng sẽ không còn yếu tố quyền lực và chương trình chỉ trả từ ngân sách, cán bộ có động cơ để làm việc. Những đề xuất từ cộng đồng ngược lại làm cho chính quyền bị động về kế hoạch phát triển cũng có thể là hiện hữu. Ngoài ra, khi phát triển theo thỏa thuận thì không phải vấn đề hoàn toàn mới, nhưng khi là một nhóm chủ sử dụng đất là chủ quản lý thuê các chuyên gia làm tư vấn quy hoạch hiện nay lo ngại về đạt được thỏa thuận trong chính tổ chức này.

Những lựa chọn cho việc xây dựng mô hình mới

Mặc dù còn nhiều rào cản tiềm năng áp dụng mô hình cải tạo thỏa thuận, nhưng các nước trong khu vực đã thành công và được nhân rộng; Việt Nam cũng đã có kinh nghiệm trong phát triển đồng thuận về xây dựng hạ tầng khu dân cư nông thôn thì khó khăn vẫn có thể giải quyết được nếu có quyết tâm cao về chính trị, hỗ trợ tốt về tài chính

và chọn địa điểm phù hợp. Dưới đây là một số kiến nghị đề xuất sau khi nghiên cứu khảo sát tại thành phố Hà Nội cuối năm 2010. Phát triển tái phân thửa có thể áp dụng cho vùng ngoại vi đô thị lớn mới và đang đô thị hóa nhanh, trên cơ sở phân loại và chọn địa điểm phù hợp.

Về lựa chọn mô hình giải quyết đất kết, cần phân loại dự án để (1) ưu tiên thực hiện các đề xuất với sự đồng thuận 100% từ cộng đồng; (2) hỗ trợ cưỡng chế với cộng đồng khi đạt được 90% thỏa thuận; và (3) áp đặt cải tạo không thu hồi khi đạt được sự đồng thuận trên 50% tại các khu vực cần thiết. Những khu vực có tính quan trọng đối với đô thị và được bố trí vốn ưu tiên, chính quyền hoàn toàn có thể sử dụng mô hình có tính áp đặt để triển khai nhanh công cụ quy hoạch nhưng luôn tạo điều kiện nếu cộng đồng đề xuất phát triển cải tạo đồng thuận không cần thu hồi.

Trong vấn đề tổ chức thực hiện, thế mạnh của việc duy trì đất đai là sở hữu toàn dân để thuyết phục người dân đi đến đồng thuận nhanh hơn cần phát huy và áp dụng mô hình của CHLB Đức (đại diện cho trường phái áp đặt) để tổ chức thỏa thuận. Tuy nhiên cũng cần đảm bảo tính dân chủ phù hợp với đặc trưng văn hóa như khả năng dễ trao đổi ở miền Nam, và sức lan tỏa của việc làm gương và lãnh đạo ở phía Bắc. Về phía Nhà nước, vấn đề đảm bảo quyền lợi và tạo động lực cho các cán bộ chính quyền làm việc có ý nghĩa then chốt. Bên cạnh đó, cần đảm bảo chất lượng nhân sự (cả về tâm và tài) như cần lựa chọn và bổ nhiệm đúng người đúng việc để xúc tác thực hiện các thỏa thuận bằng cơ chế chặt chẽ.

Điều kiện tài chính để thực hiện thỏa thuận là các dự án có quỹ đất dư/quy mô thửa còn đủ lớn, và khả năng gia tăng giá trị còn nhiều. Ví dụ các hộ đóng 25% đất góp vào quỹ công (quy đổi thành tiền với số dư và thiếu theo định giá). Nếu giá tăng gấp đôi các thành viên sẽ được hưởng 75% trừ một số chi phí khác. Tỷ lệ áp dụng có thể thay đổi cho khu vực ngoại vi và nội đô, ngoại vi đóng cao hơn (25%-40%) và nội đô ít hơn (15%-25%). Dự án đem lại lợi ích chung như trên sẽ đảm bảo động cơ tham gia. Tuy nhiên trấn dưới là nếu tỉ lệ đóng góp quy đổi đến 45% và lợi ích cũng tăng gấp đôi thì lợi ích là 55%

sẽ là trấn dưới để xác định khu vực có độ chín để tiến hành cải tạo. Khi chuẩn bị triển khai dự án cần thu xếp về hành chính, tổ chức và lựa chọn nhân sự, quy chế hoạt động, và nguồn tài chính. Trong số đó, thu xếp đảm bảo cần lưu ý thu xếp tài chính để có sẵn nhà tài trợ cho các hộ gia đình vay vốn để tham gia thực hiện nghĩa vụ cũng như xây dựng lại. Giá trị đất và tài sản gia tăng có thể hấp dẫn ngân hàng, nhưng chỉ với điều kiện họ tin tưởng vào độ chắc chắn thành công của thỏa thuận.

Kết luận

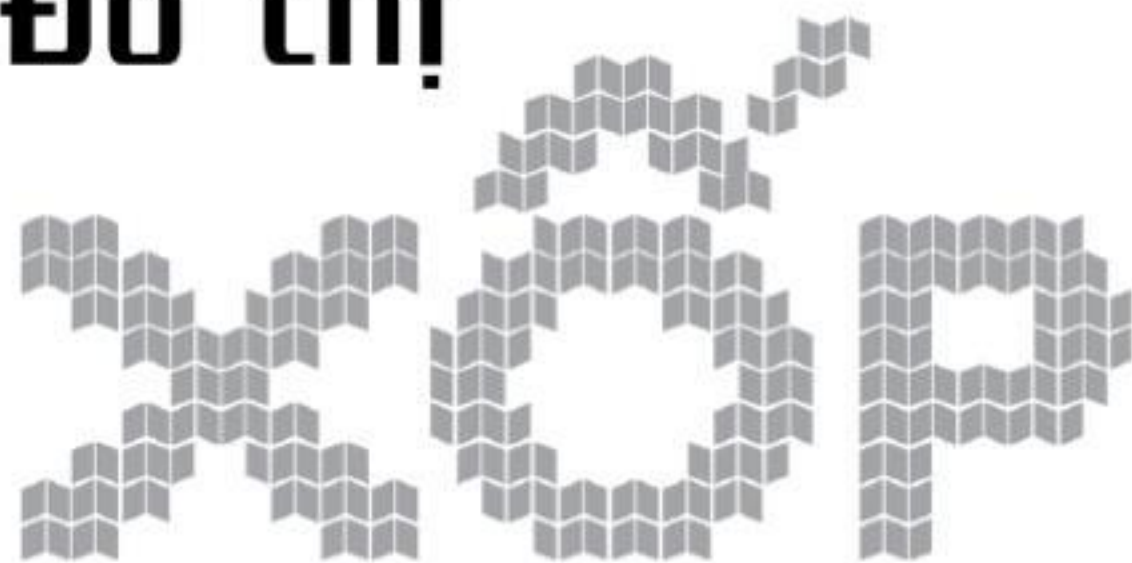
Đất kết không chỉ là lô kết; xử lý như hiện nay có thể tạo ra nhiều cộng đồng kết hơn nữa mà bản chất mô hình cải tạo phát triển ven đô như hiện nay chưa nội hàm hóa được quá trình phát triển vào trong cộng đồng dân cư nông nghiệp. Mô hình cải tạo tái phân thửa thúc đẩy sự sáng tạo về phát triển; khai thác tính liên kết cộng đồng, giảm bớt mâu thuẫn giữa bên trong và bên ngoài thông qua việc ưu tiên giải quyết hài hòa bảo lợi ích nội tại trước khi xóa trắng quyền tài sản ở những nơi không thể giải quyết được. Công cụ này rất có thể được nhân rộng và áp dụng rộng rãi cho các giải pháp đồng bộ quy hoạch cải tạo và xây dựng nâng cấp khu dân cư nông thôn, giúp giải quyết vấn đề thiếu vốn đầu tư quy hoạch và xây dựng ở đây. Trong khi quỹ đất dự trữ phát triển ở khu dân cư nông thôn và vùng xa còn nhiều, việc nâng cấp sớm sẽ tạo ra điều kiện sống thuận lợi cho người dân ven đô và thu hút dân cư đô thị sinh sống và mua đất ở khu vực xa hơn, dẫn đến nhất thể hóa nông thôn và thành thị lâu dài.

Tuy nhiên, giải quyết cộng đồng kết bằng công cụ tái phân thửa không phải là công cụ vạn năng bởi nó chỉ khả thi ở những khu vực còn tiềm năng tăng giá và còn quỹ đất. Những rào cản để thực hiện thành công còn rất nhiều, đặc biệt là tính cưỡng chế pháp luật còn thấp, cơ chế khuyến khích cho cán bộ nhà nước còn yếu, năng lực tư vấn và tổ chức còn thấp. Vấn đề dường như chúng ta cần chọn một dự án, sự ủng hộ của một địa phương thực hiện thí điểm. Nếu thành công, rào cản tâm lý sẽ bị phá vỡ và tạo tiền đề cho nhiều đô thị và cộng đồng cùng áp dụng phương pháp phát triển này. ■

Tài liệu tham khảo

- Hieu, N. N. 2001. Cải thiện điều kiện vệ sinh môi trường làng đô thị hóa.
- Hieu, N. N. 2010. Quản lý chuyển đổi đất kết, đất ven dự án, ven đô trong quá trình đô thị hóa Hà Nội.
- HPC & JICA 2007, Haidep final report on comprehensive urban development programme in Hanoi city, Hanoi People's Committee and JICA, Hanoi, Vietnam.
- Schmidman Frank "Land readjustment", in Urban land.
- Thomas Joachim "Actual trends concerning Land management, Land readjustment and land consolidation".
- UBND TP Hà Nội. Chuyển đổi đất nông nghiệp xen kẽ trong khu dân cư sang mục đích phi nông nghiệp. 121, Điều 2. 2009.
- Ref Type: Bill/Resolution
- Whalen J.P. 2006, Pros and cons of land pooling programs, PlanPacific Inc..

Đô thị



PGS.TS PHẠM HÙNG CUỒNG, Trường Đại học Xây dựng

Đô thị ở Việt Nam chịu sự chi phối của quá trình toàn cầu hóa và sự phát triển của công nghệ cao rõ nét. Tác động của đầu tư nước ngoài trong mọi lĩnh vực như công nghiệp, xây dựng, đầu tư bất động sản... làm cho tính ổn định của các nhân tố kinh tế tạo thị khá mong manh. Công nghệ cao thâm nhập vào một nền kinh tế vốn là tiểu nông lạc hậu tạo nên bức tranh đa dạng và phức tạp của các mô hình phát triển.

Về cơ bản quá trình đô thị hóa của giai đoạn công nghiệp hóa ở Việt Nam vẫn đang theo chiều tập trung dân cư vào đô thị lớn với dòng dịch cư nghề nghiệp, nông thôn - đô thị là chủ yếu, đô thị đang liên tục mở rộng ra vùng ngoại ô, các mâu thuẫn kinh tế, xã hội giữa đô thị - nông thôn, đô thị - vùng ven, giữa văn hóa truyền thống và hiện đại, giữa phát triển kinh tế và gìn giữ môi trường đang ngày càng gay gắt.⁽¹⁾

Đô thị càng phát triển thì hy vọng tạo lập tính ổn định và trật tự của đô thị dường như ngày càng khó khăn. Kiến trúc lộn xộn, giao thông tắc nghẽn và môi trường suy giảm đang đặt ra câu hỏi liệu những đô thị lớn như thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội có thể tìm ra lối thoát ở tương lai? Hơn lúc nào hết, đô thị phản ánh rõ những quyền lực khách quan của bối cảnh lịch sử, nền tảng văn hóa - kinh tế - xã hội tác động

tới đô thị, vượt lên trên mong muốn hay những ý tưởng cho dù được thiết lập công phu nhất của các nhà quy hoạch. Chính trong bối cảnh này và qua hơn 25 năm phát triển sau Đổi mới của đô thị lớn ở Việt Nam, thực tiễn cho thấy xu thế đô thị đang ngày càng buộc phải "xốp" hơn và dường như tính chất "xốp" ấy phần nào đã thích ứng được với bối cảnh kinh tế xã hội.

"*Đô thị xốp*" (porous urban) là đô thị mà các thành tố với các chức năng khác nhau có sự biến đổi và dung nạp ngay bên trong bản thân các thành tố và được đặt cạnh nhau trong mối tương tác mềm. Tính đặc trưng nội dung là sự dung nạp và đặc trưng hình thái là các khoảng trống phân bố tương đối đều trong hệ thống.

Khả năng dung nạp nhiều thành phần, nhiều chức năng (tính xốp chức năng) trong một khu vực đô thị đang trở thành một nhu cầu, một xu thế tất yếu. Nếu như các đô thị hiện đại phương Tây có sự rạch ròi về chức năng bao nhiêu thì các đô thị châu Á tính hỗn hợp lại nổi trội bấy nhiêu. Sản xuất - ở - dịch vụ đã ngày càng gần nhau tới mức hòa trộn. Chính công nghệ cao và công nghệ thông tin hiện đại đã tạo nên cơ hội cho các ngành sản xuất tồn tại bên cạnh khu dân cư bởi văn phòng điều hành xuyên quốc gia đôi khi

đơn giản chỉ trong một chiếc máy tính. Sự thay thế, chuyển đổi tính chất chức năng là xu thế phổ biến trong các khu vực đô thị. Các nhân tố tạo thị như công nghiệp, dịch vụ thay đổi chóng mặt, khoảng thời gian ổn định của các khu chức năng đô thị ngày càng ngắn hơn. Thành phố Hà Nội mặc dù được quy hoạch bài bản từ năm 1977 cũng đang chịu các tác động này. Những năm 1986-1990 những ngôi nhà tự xây mật phố mới chỉ là 2 tầng, hiện nay đã được coi nơi hoặc xây mới với tầng cao trung bình phổ biến 4-5 tầng và trở thành những tuyến phố sầm uất. Thậm chí ở một số khu vực trung tâm Hà Nội các tòa nhà 5 tầng mới xây năm 1995 giờ đây đã bị đập đi để xây các tòa nhà 20-30 tầng, thường là các tổ hợp đa chức năng.

Tính hỗn hợp chức năng và thay thế, chuyển đổi đang phổ biến trong các khu chung cư cũ. Các căn hộ ở tầng trệt bao giờ cũng kiêm luôn chức năng dịch vụ. Cũng trong khu vực này khi một số tòa nhà được xây dựng lại các căn hộ đã được mua và cho thuê làm văn phòng. Tiêu biểu là khu tập thể cũ Kim Liên, Giảng Võ và ngay cả trong tòa nhà ở mới như tòa chung cư M3, M4 cao 19-25 tầng tại đường Nguyễn Chí Thanh - Huỳnh Thúc Kháng. Khả năng dung nạp đa dạng các thành phần xã hội (tính "xốp xã hội") cũng là một đặc điểm khá đặc trưng của các

đô thị Việt Nam. Với Hà Nội, khu vực có khả năng xã hội lớn nhất chính là các làng xã đô thị hóa, làng ven đô. Với cấu trúc chặt chẽ và một truyền thống văn hóa lâu đời của lối sống cộng đồng, mật độ khá dày khoảng 1,5 km²/làng, không làng nào bị xóa bỏ trong quá trình đô thị hóa mà nó chỉ biến đổi theo hướng mật độ cao hơn, dung nạp nhiều hơn với khả năng đáng kinh ngạc. Mật độ dân số khu vực từ khoảng 150 người/ha có thể lên tới 300-500 người/ha, gấp khoảng 2,5-3 lần so với khi chưa bị đô thị hóa và điều quan trọng hơn nó chứa đựng đa dạng các thành phần: Những người dân làng cũ, dân mới nhập cư, lao động thời vụ, sinh viên trọ, bán hàng rong và cả những người thu nhập trung bình như các kỹ sư, cán bộ viên chức. Điều đáng mừng là không có những xung đột xã hội nào đáng kể dù có đa dạng các thành phần như vậy trong cùng một khu vực.⁽²⁾

Làng xã đô thị hóa như một miếng bọt biển với khả năng hấp thụ lớn. Có thể thấy hiện tượng này cả ở các đô thị nhỏ hơn như Hải Phòng, Hải Dương. Có một câu hỏi là tại sao Hà Nội không xuất hiện các khu ổ chuột trong khi chính sách nhà ở xã hội chậm chạp và sự đầu tư về nhà ở đang phạm sai lầm là chỉ tập trung cho các căn hộ quy mô lớn giá hàng trăm ngàn USD?. Câu trả lời là chính các

làng xã đô thị hóa đã dung nạp tất cả các thành phần bị đặt ngoài các chính sách phát triển về nhà ở và cho họ một môi trường tạm được chấp nhận và khá dễ nhất với điều kiện kinh tế của mỗi người. Đây là thuận lợi của Hà Nội mà không nhiều thành phố lớn châu Á có được.

Tính "xốp xã hội" thể hiện cả về sự hỗn hợp trong lối sống và thói quen. Những khu đô thị mới hiện đại với các siêu thị và những người dùng thẻ tín dụng đi mua sắm cũng không thể thay thế hoàn toàn chợ truyền thống. Nếu không có chợ thì sẽ có hiện tượng các dịch vụ bán lẻ hình thành tự phát ngay ở chân cầu thang của các tòa nhà, từ dưa cà tới rau, trái cây, gà vịt từ vùng ven mang tới. Rõ ràng những khu làng xã cũ như Định Công, Giáp Bát, khu tập thể cũ như Kim Liên, Giảng Võ (Hà Nội)... với khả năng dung nạp chức năng, xã hội đa dạng đang tạo nên sự cân bằng trong phát triển đô thị chứ không chỉ là những khu đô thị mới như Trung Hòa - Nhân Chính hay Ciputra.

Những mô hình phát triển "cứng" về xã hội (chỉ cho một tầng lớp xã hội nhất định, số dân ổn định theo tính toán), "đóng" về không gian không phải là mô hình duy nhất cần nhân rộng trong đô thị

của các nước đang phát triển. Thậm chí chính những người dân tại các khu vực được cho là cao cấp đó lại ghen tỵ và thấy lẻ loi khi nhìn về các khu tập thể cũ với đầy ắp sức sống cho dù có bề bộn.

Như vậy tính "xốp" chức năng và xã hội trong thực tế đã chứng minh là đô thị cần phải có những khoảng trống để các chức năng khác có thể đan xen, có thể chuyển đổi, thay thế, các thành phần xã hội đa dạng cùng sinh sống. Sự thay thế, đan xen này không tĩnh, phần đặc này sau một thời gian lại có thể trở thành phần rỗng và cấu trúc đó sẽ liên tục biến đổi. Điều này đặt ra một cách nhìn về quy định chức năng và mật độ dân cư cho một khu vực trong công tác quy hoạch. Không có một chức năng nào thuần túy tuyệt đối mà chỉ có thể là một khu vực có tính hỗn hợp với các tỷ trọng các thành phần, được biến thiên cho phép trong một khoảng nào đó, có một chức năng chủ đạo và các chức năng phụ trợ. Cũng như mật độ, quy mô dân cư cần có sự dao động nhất định, kể cả trong quy hoạch và quá trình hình thành nên nó. Có thể dự báo là ngay cả các khu đô thị mới đang được xây dựng rất bài bản theo quy hoạch của Hà Nội cũng sẽ phải điều chỉnh trong tương lai. Một lý do là quy mô căn hộ quá lớn, đa phần từ 100 m²- 150 m² và giá cả gấp 20-30 lần thu



Một góc hồ Trúc Bạch, Hà Nội từ trên cao (Ảnh: hanoi.org.vn)



Khoảng gian xanh công cộng phía trước tòa nhà UBND TP Hồ Chí Minh

nhập của người dân hàng năm. Sẽ chỉ có khoảng 30% người dân thực sự có khả năng ở đó, vậy phần còn lại chắc chắn sẽ phải có điều chỉnh về kiến trúc để phù hợp với sức mua.

Lập luận này có vẻ cổ súy cho sự thiếu trật tự về chức năng và mâu thuẫn với mục tiêu quy hoạch. Tuy nhiên quy hoạch không phải chỉ là việc lập trật tự mà còn phải chứng minh khả năng kiểm soát sự trật tự đó. Không thể hy vọng có một chính quyền "bàn tay sắt" để xếp đặt mọi thứ theo đúng quy hoạch. Bản thân chính quy hoạch không thể dự báo hết các biến đổi chỉ trong 5-10 năm tới và phải chấp nhận điều chỉnh bởi đó là nhu cầu thực tiễn. Cho dù nó không hoàn toàn như mong muốn nhưng nó được dự báo trước, được điều chỉnh và kiểm soát để giảm thiểu các xung đột khác thì cũng đã là một quy hoạch tốt.

Đô thị "xốp" cần hiểu rất khác với tính chất "nén" hướng tới một thực thể cô đặc. Mặc dù mật độ tăng nhưng nó không hề

tinh. Có lẽ trong vòng 20 năm tới, các khu vực đô thị này vẫn thay đổi, các chức năng mới liên tục thay thế các chức năng cũ, (các khoảng trống luôn tồn tại và được thay đổi) hiện tượng thu gom - tái phát triển vẫn diễn ra và có thể đây lại là cơ hội để các khu vực có thể được cải thiện mật độ xây dựng khi nó đã đạt đến mức nào đó. Tức là tính chu kỳ mật độ *thấp - cao - thấp* liên tục xảy ra chứ không hoàn toàn theo xu thế kín đặc hiệu theo nghĩa "nén".

Tính xốp không gian

Sự dung nạp xã hội nhiều cũng có thể dẫn đến mật độ dân cư quá cao, mật độ xây dựng cao, các không gian công cộng thiếu, chất lượng môi trường giảm sút. Như vậy tính "xốp xã hội" cũng cần đi kèm với tính "xốp không gian". Đó là đô thị cần có các khoảng xanh, không gian mở, không gian công cộng phân bố nhiều và đều hơn là sự tập trung theo một khu vực nhằm đáp ứng sự biến động của các chức năng chính, chức năng chính.

Trong các đồ án quy hoạch chung (master plan) cấu trúc và các khu vực chức năng đều được định hình (các không gian cứng), thực tế cho thấy trong bối cảnh này đô thị càng cứng bao nhiêu khả năng bị phá vỡ cấu trúc càng lớn bấy nhiêu. Tính biến động của các nhân tố tạo thị luôn làm thay đổi các hình thái phát triển và các dự kiến về hệ thống cấu trúc có thể biến đổi bất cứ lúc nào.

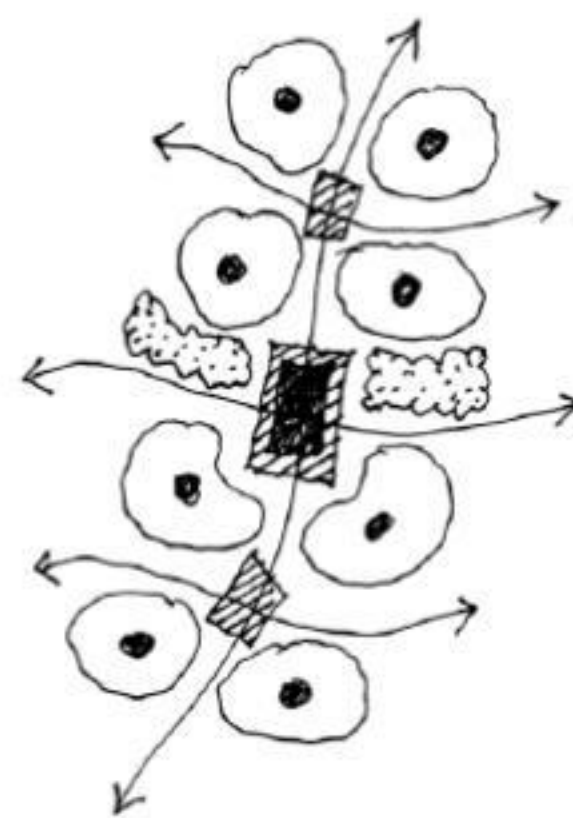
Thành phố Hà Nội có một thực tiễn là nhiều lần lập quy hoạch nhưng quy hoạch chưa được thực hiện hoàn chỉnh đã lại thay đổi, dẫn đến nhiều thành phần quan trọng trong cấu trúc chưa được định hình như mong muốn. Có rất nhiều lý do trong đó có tầng trường kinh tế, đô thị hoá tăng tương ứng, sự thay đổi của các xu hướng đầu tư nước ngoài, sự mở rộng địa giới hành chính... và các quan điểm chính trị kinh tế khác.

Các trung tâm thương mại hình thành khá ngẫu nhiên ở mọi tuyến phố. Các khu công nghiệp bố trí trong giai đoạn trước đang trở thành lọt vào nội đô và phải di chuyển ra khỏi vị trí cũ. Sự thay thế các khu vực nhà máy cũ thành các trung tâm thương mại cũng tạo nên những cực trung tâm thương mại ngoài dự kiến trong cấu trúc.

Trên các tuyến phố, sự thu gom các ngôi nhà mặt tiền nhỏ thành trung tâm dịch vụ lớn hơn chưa có trong quy hoạch. Ví dụ sự hình thành của tuyến phố thương mại Chùa Bộc, trung tâm thương mại VINCOM đều là những sự hình thành mới chưa từng được xuất hiện trong các bản quy hoạch chung của Hà Nội trước đó. Cho đến nay chưa có trung tâm quận nào của Hà Nội được định hình ổn định như quy hoạch chung dự kiến.

Các khu đô thị mới hiện đại ngoài vành đai 3 đang được quảng cáo hàng ngày đều hướng tới những trung tâm đa chức năng, hệ thống dịch vụ có quy mô lớn mong muốn phục vụ cho cả đô thị chứ không riêng cho các khu đô thị đó. Rõ ràng với mục tiêu như vậy mỗi chủ đầu tư đang kiểm soát từng khúc riêng lẻ của mạng lưới công trình công cộng chứ không hoàn toàn theo một hệ thống chung. Nhận định một cách cô đọng, cơ bản Hà Nội là thành phố phi cấu trúc, hay có cấu trúc "mở" tức là sự hướng tới chứ chưa đạt được trong thực tiễn.⁽⁹⁾

Như vậy tính hỗn hợp và biến đổi chức năng hình thành nên tính "xốp" về cấu trúc đô thị, biểu hiện chính là cơ cấu phi tầng bậc và cấu trúc luôn biến động. Đặc điểm này hình thành có tính khách



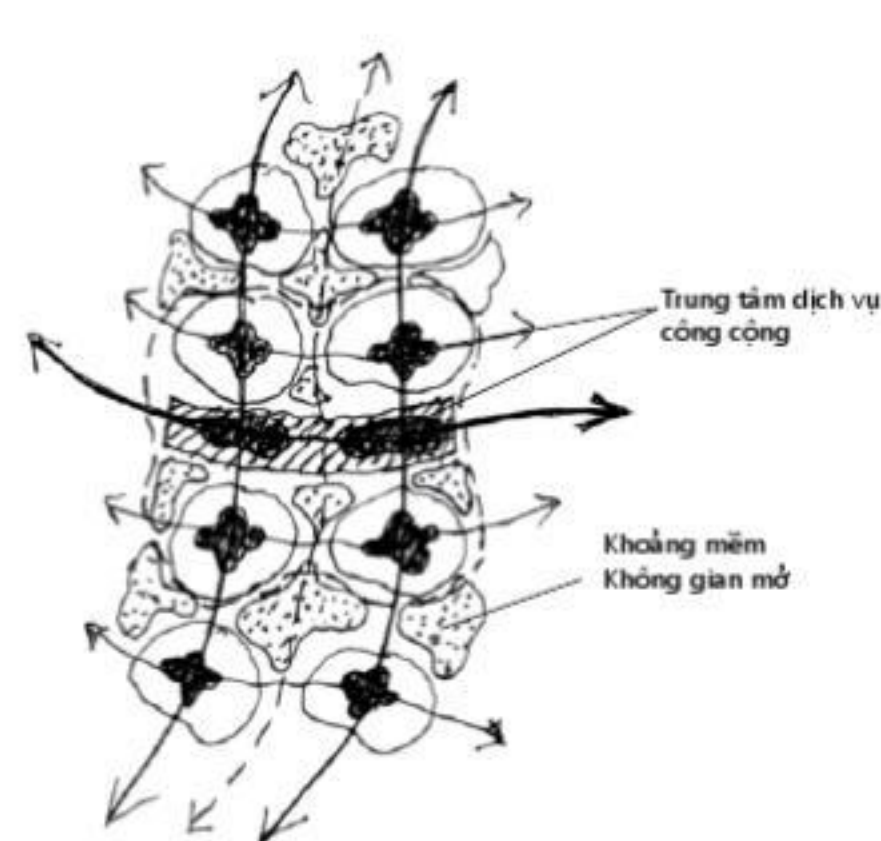
Cấu trúc lý thuyết (tầng bậc)

quan trong bối cảnh kinh tế thị trường mới chuyển đổi, đa dạng các thành phần kinh tế.

Đó cũng là một đặc điểm chung của các đô thị châu Á. Sự đa dạng của các loại hình dịch vụ, sự phân tán của hệ thống trung tâm (trung tâm đa cực - phi tầng bậc) có ưu điểm tạo sự thuận lợi cho người dân, cuộc sống cộng đồng đô thị gắn gũi, sôi động và chúng chỉ gây bất tiện khi không có hệ thống hạ tầng và giao thông tính tương ứng song hành. Vì vậy, vấn đề không phải là cố xếp đặt chúng lại theo như hình mẫu của các nước phát triển mà cần sự thích ứng của hệ thống giao thông hỗ trợ tương ứng để không làm tắc nghẽn các dòng luân chuyển.

Chính vì xu hướng phi cấu trúc, cấu trúc mở của đô thị hiện nay đòi hỏi một tính xốp không gian để dung nạp. Đó cũng là yêu cầu của sự cân bằng không gian giữa *đặc - rộng, âm - dương, mềm - cứng*. Phần cứng là các khu vực xây dựng và phần mềm là các không gian mở. Các không gian mở thường trực trong cấu trúc xốp chính là sự hỗ trợ tốt nhất cho dạng phát triển phi cấu trúc này.⁽¹⁰⁾

Thực tế cho thấy một số làng xã đô thị hóa còn giữ lại được các không gian mở như đình, chùa, ao làng, dải liếp sậy... đã trở thành những không gian mở lý tưởng và góp phần nâng cao chất lượng sống của khu vực. Những không gian mở này do



Cấu trúc xốp - phi tầng bậc

lịch sử để lại được phân bố đều theo từng thôn từ 500- 1000m và có hiệu quả sử dụng rất cao, đó là nơi thờ cúng, giao tiếp cộng đồng, sinh hoạt văn hóa và cả một cảnh quan đặc sắc.

Từ thực tiễn của các làng xã đô thị hóa và các khu tập thể cho thấy không phải một đô thị có diện tích cây xanh, sân chơi trên đầu người bao nhiêu là quan trọng mà quan trọng là chỉ số nó được phân bố như thế nào. Nếu diện tích của 100ha cho cây xanh được chia thành 20 miếng 5 ha phân bố đều thì hệ thống đó thực sự có hiệu quả hơn là chỉ có 1 công viên 100 ha cho cả khu vực.

Nếu như được các khoảng mở kề cận hỗ trợ thì mô hình trung tâm dịch vụ phân tán vẫn hoạt động tốt với việc bố trí giao thông tính bằng giải pháp không gian xanh kết hợp bãi đỗ xe ngầm. Các bãi đỗ có thể lùi sâu hơn miễn là có một lối vào và khoảng cách 5-10 phút đi bộ.

Với các khu đô thị mới, sự mở và nhu cầu tiếp cận vùng biên quan trọng hơn là sự hướng tâm của từng khu đô thị. Trong khi các dịch vụ hướng ra vùng biên thì bên trong rất cần các khoảng mở trong tư thế dự trữ để đảm bảo môi trường và cũng là không gian để hỗ trợ hạ tầng cho các phát triển của các công trình dịch vụ vùng biên.

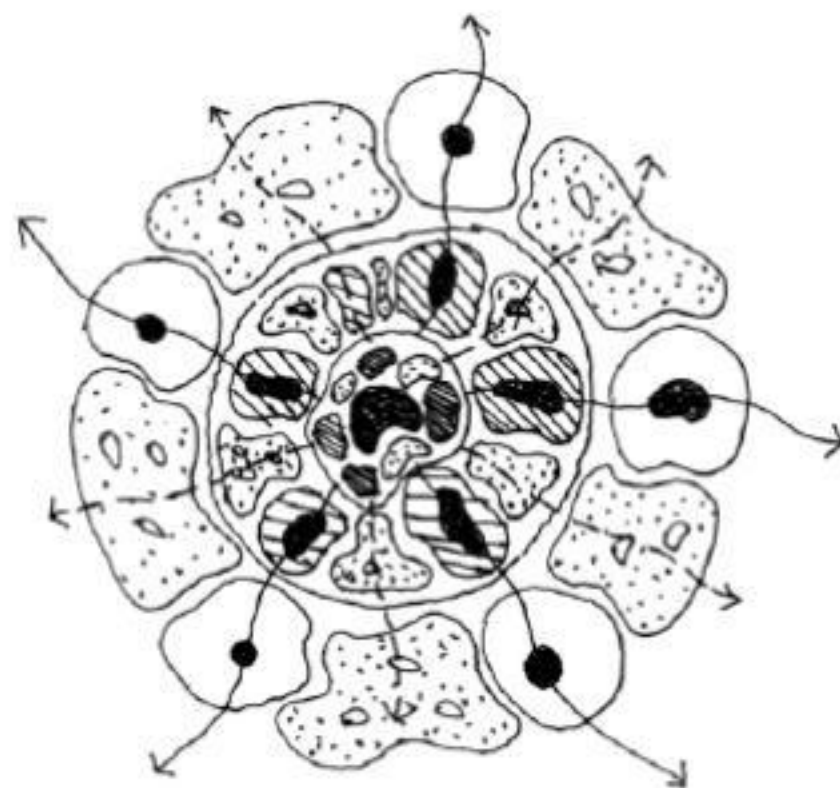
Khoảng *mềm* luôn được duy trì bên cạnh khoảng *cứng* là nguyên lý không gian của cấu trúc "xốp". Các khoảng đệm tạo

nên không gian cho các mối tương tác, giảm xung đột giữa các thành phần, tạo khoảng mở giữa chúng để chúng có thể hòa trộn và thích ứng.

Khoảng mềm là cây xanh, là ao hồ, mặt nước, là các khu sân chơi, sinh hoạt cộng đồng... với ý nghĩa cộng đồng tuyệt đối. Chúng cần được đặt ở các vị trí kế giữa các khu vực chức năng nhằm hỗ trợ cho các hoạt động chính và liên kết không gian. Sự liên kết rất tốt giữa khu đô thị mới Linh Đàm và làng Đại Từ (Hà Nội) kế cận chính là thông qua tuyến đường ven làng cạnh hệ thống ao hồ và chợ. Qua đây cũng cho thấy việc lấp ao hồ của Hà Nội thời gian qua là hết sức đáng tiếc. Lẽ ra nó đã được sử dụng để tạo một môi trường và cấu trúc cân bằng tốt hơn cho đô thị.

Tương quan khoảng mềm và khoảng cứng thay đổi từ khu vực trung tâm ra đến ngoại ô. Khu vực trung tâm là tương quan giữa các tuyến phố với các công viên, vườn hoa, ao hồ. Tương quan vùng giáp ranh nội đô là khu vực làng xã, nhà vườn với đất nông nghiệp, các đô thị sinh thái, tương quan vùng ngoại ô là các đô thị vệ tinh và các công viên rừng, khu nghỉ cuối tuần...⁽¹¹⁾

Tính hỗn hợp cũng khác biệt trong từng khu vực, khu vực lõi trung tâm tính chất chủ đạo là thương mại, văn phòng, yếu tố phụ là ở, khu vực vùng ven tính chất cơ bản là đất nông nghiệp, công viên sinh thái, nghỉ dưỡng, tính chất đô thị sinh



Tương quan khoảng mềm và cứng thay đổi từ khu vực trung tâm ra ngoại ô

thái, nhà vườn là thứ yếu.
Giao thông trong đô thị "xốp"

Nhược điểm cấu trúc đô thị lớn hiện nay là sự gượng ép giữa hệ thống giao thông liên kết kiểu cứng, tầng bậc với thực thể cấu trúc chức năng lại ở dạng xốp, phi tầng bậc. Cấu trúc "xốp" cần một hệ thống giao thông dạng mạng, thiên về liên kết đa chiều hơn là bị định dạng theo một số khung, tuyến kiểu vành đai và hình tia nhất định. Trong khi giao thông của Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh đi vào giải quyết xây dựng các khung, trục chính, có phần coi nhẹ liên kết nội bộ và các điểm kết nối thì việc mở rộng các tuyến đường trục (rất tốn kém) càng khuyến khích sự gia tăng vào các trục chính và làm cho các trục chính, đường vành đai trở nên các tuyến đường thường xuyên bị áp lực giao thông tắc nghẽn, không thể mở rộng kịp. Tuyến vành đai xuyên suốt đô thị nên sử dụng đúng vai trò đường chạy nhanh của đô thị, tránh tiếp cận trực tiếp các chức năng sử dụng hai bên và chỉ kết nối với mạng đường đô thị ở các điểm đầu, cuối của tuyến và tới các khu công nghiệp vùng ven đô. Các tuyến đường trên cao xuyên qua khu vực không cần bám theo đường chính mà theo các không gian mở. Thực tế đã thấy những công trình như Bến xe khách Mỹ Đình, Bảo tàng Hà Nội, Trung tâm Hội nghị Quốc gia đặt cạnh đường vành đai 3 Hà Nội là sự cản trở rất lớn đến

sự lưu thông của tuyến đường chính này.
Giao thông công cộng

Cũng tương tự là hệ thống giao thông công cộng phải được hình thành đúng với tính chất "xốp" của đô thị. Đặc điểm của cấu trúc "xốp" chính là sự liên kết mạng và đa chiều. Điều này dẫn tới phương tiện giao thông cá nhân chưa thể giảm trong thời gian tới vì các khu mật độ cao giao thông công cộng (GTCC) khó hoạt động. Một hệ thống GTCC thống nhất sẽ khó khả thi vì tính tiếp cận kém. Đặc điểm của đô thị Hà Nội cho thấy cần tồn tại hai hệ thống giao thông công cộng: Hệ thống nhỏ như các xe cỡ 5-12 chỗ và hệ thống thông thường. Chúng kết nối với nhau tại vùng đệm. Những hệ thống nhỏ có thể dùng các phương tiện tiết kiệm năng lượng như điện, xăng sinh học để giảm giá thành. Và đây cũng có thể huy động các cá nhân và xã hội hóa dịch vụ giao thông công cộng trong phạm vi khu vực nhất định. Các tuyến đường sắt trên cao sẽ đóng vai trò tích cực quan trọng bởi chúng không nhất thiết phải song hành với giao thông chính trong các khu vực tập trung và nó đảm bảo được tính chất kết nối giữa các điểm quan trọng của đô thị, duy trì được tốc độ dòng vận chuyển mà không bị tác động của các giao cắt.

Hình thái kiến trúc của đô thị "xốp"

Không thể có một hình thái trật tự như các nước đã phát triển, kiểu như là tập trung cao tầng ở trung tâm và thấp dần ra ngoại ô. Đô thị "xốp" chấp nhận sự đa dạng hình thái ở mọi khu vực cũng như không có tính đồng nhất, độ mịn trong một phạm vi lớn. Thực tế hình thái đô thị tại Hà Nội và TP Hồ Chí Minh đang chấp nhận một hình thái này. Sự trật tự chỉ có thể tạo ra từ độ đặc - rỗng trên toàn cảnh. Các không gian mở chính là yếu tố định dạng hình thái tổng thể. Bù lại các không gian mở trên các tầm nhìn thông thường khi đi bộ, ô tô... mới là yếu tố đạt hiệu quả thẩm mỹ không gian tốt. Đô thị cũng không nên quá chú trọng các điểm nhấn, nút hoành tráng. Sự phân tán

của không gian theo mô hình xốp đặt các công trình điểm nhấn ở vị trí tương đối nhỏ hơn nhưng nó lại có cơ hội tiếp cận với cộng đồng hơn. Dùng yếu tố thiên nhiên, yếu tố mềm để định dạng không gian toàn đô thị mới là triết lý phát triển và kiểm soát hình thái không gian phù hợp cho đô thị trong bối cảnh hiện nay.

KẾT LUẬN

Mô hình kinh tế, đặc điểm văn hoá, xã hội, bối cảnh toàn cầu hóa, công nghệ cao... tác động đến các nước đang phát triển, tới các đô thị lớn, chi phối cấu trúc quy hoạch và các dạng phát triển đô thị. Cấu trúc đô thị

"xốp" đã manh nha hình thành trên thực tế của Hà Nội như một sự ứng xử có tính thích nghi cho các đô thị châu Á có tính chất tương tự. Đây không phải là lý luận về một mô hình lý thuyết mà là sự nhận diện đô thị trên một quan điểm động. Từ việc nhận diện những mô hình, xu thế hình thành khách quan này có thể điều tiết lại các chính sách phát triển cũng như các phương án quy hoạch phù hợp. ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Phạm Hùng Cường. Đô thị hoá với những tác động của công nghệ cao và toàn cầu hoá. Tạp chí Quy hoạch xây dựng. Số

26 (2). Tr 39-41. Năm 2007
2. Phạm Hùng Cường. Những vấn đề về sự chuyển biến cấu trúc khu ở trong các làng xã vùng ven Hà Nội. Tạp chí Kiến trúc. Số 1. Tr.38-39. Năm 2000.
3. Phạm Hùng Cường. Thành phố phi cấu trúc. Tạp chí kiến trúc Việt Nam. Số 2. Tr 30-34. Năm 2007.
4. Phạm Hùng Cường. Đơn vị cộng đồng và việc áp dụng mô hình cấu trúc: Đơn vị ở có ranh giới là không gian mở. Tạp chí Kiến trúc. Số 2. Tr 38-40. Năm 2000.
5. Vũ Thị Hồng. Xây dựng mô hình phát triển cho làng xã truyền thống trong khu vực hành lang xanh theo quy hoạch thành phố Hà Nội mở rộng 2030 tầm nhìn 2050.



Một góc công viên Thủ Lệ, Hà Nội. Ảnh: hanoi.org.vn

Tiếp cận giải quyết Ách tắc giao thông đô thị lớn ở Việt Nam

qua một số dự án cải tạo giao thông đô thị quốc tế

TS. LÊ QUỐC KHÁNH, Viện Kiến trúc, Quy hoạch Đô thị - Nông thôn

MỞ ĐẦU

Trong khoảng 10 năm qua, ách tắc giao thông ở các đô thị lớn ở Việt Nam như Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh ngày càng trầm trọng hơn, gây ra các thiệt hại nhiều mặt về kinh tế, môi trường và an toàn, sức khoẻ cộng đồng. Theo một nghiên cứu gần đây của, ách tắc giao thông gây thiệt hại về kinh tế cho Hà Nội khoảng 1,2 tỷ đồng/ngày, hay 450 tỷ đồng/năm. Con số này chưa bao gồm các thiệt hại khác có thể do đặc được đối với môi trường, sức khoẻ người dân và các thiệt hại không đo đạc được đối với các nỗ lực của các cấp quản lý và nhân dân trong việc xây dựng một hình ảnh Hà Nội thân thiện với môi trường và con người, nhằm thu hút các nhà đầu tư, doanh nghiệp và khách du lịch.

Khả năng nghiên cứu được tiến hành, nhiều dự án được đề xuất, và rất nhiều hội thảo được tổ chức để tìm giải pháp cho vấn đề ách tắc giao thông Hà Nội và TP Hồ Chí Minh. Tuy nhiên những giải pháp và dự án được đề xuất dường như xuất phát chủ yếu từ quyền lợi của Bộ ngành, ít chú ý đến quyền lợi lớn hơn của toàn xã hội, thể hiện ở chỗ chạy theo các dự án lớn về kinh phí đầu tư mà hiệu quả chưa rõ ràng. Mặc dù nước ta còn đang ở tình trạng nghèo hoặc vừa thoát nghèo tính theo GDP đầu người, nhưng một số người có trách nhiệm đã nói đến việc phá

bỏ 3 cây cầu vượt mới xây gần đây ở Hà Nội (tổng chi phí xây dựng khoảng 5 ngàn tỷ đồng giá hiện hành, hay gần 300 triệu USD, với sự hỗ trợ của nước ngoài cả về tư vấn, tài chính, và thi công), để làm dự án giao thông mới. Hạ tầng giao thông chiếm khá nhiều đất đô thị, rất tốn kém khi xây dựng do tỷ suất đầu tư cao, hoàn vốn chậm, càng cực kỳ tốn kém trong cải tạo mở rộng và nâng cao năng lực với cùng cách đền bù, tái định cư của chúng ta (chỉ cần nhắc đến đoạn đường đất nhất hành tinh ở Hà Nội). Do đó xây dựng hay cải tạo giao thông đô thị phải được tiếp cận một cách đồng bộ và toàn diện. Hướng tới mục đích đó, chúng tôi đề cập tới hai dự án cải tạo giao thông trong tổng thể phát triển đô thị ở Seoul (Hàn Quốc) và Boston (Hoa Kỳ), và một số dự án nhỏ hơn ở vài đô thị quốc tế khác. Bài này không nhằm bác bỏ một dự án cải tạo giao thông nào, mà nhằm góp phần tìm ra một tiếp cận toàn diện hơn tới giải quyết tình trạng ách tắc giao thông ở các đô thị lớn nước ta.

DỰ ÁN KHÔI PHỤC SUỐI CHEONGGYEHEON Ở THỦ ĐÔ SEOUL (HÀN QUỐC)

Suối Cheonggyecheon trong lịch sử Seoul

Suối Cheonggyecheon là một nhánh của sông Jungnangcheon chảy ra sông Hàn ở

Thủ đô Seoul (Hàn Quốc). Suối Cheonggyecheon gắn với lịch sử phát triển 600 năm của Seoul từ khi vua Taejong sáng lập triều đại Joseon quyết định chuyển thủ đô của Triều Tiên về Seoul từ cuối thế kỷ XIV, vào năm 1394. Để dễ hình dung về vai trò của nó trong lịch sử có thể thấy suối Cheonggyecheon trong bối cảnh sông Hàn và Seoul có phần nào tương tự với sông Tô Lịch trong bối cảnh sông Hồng và Hà Nội.

Tuy chỉ dài khoảng 6km, nhưng từ quá khứ cho đến các năm 1950s, dòng suối này là nguồn cấp nước cho khu vực trung tâm Seoul, đồng thời cũng là nguồn thoát lũ và nơi thu nhận nước thải sinh hoạt và sản xuất không qua xử lý, nên bị ô nhiễm rất nặng (xem hình 2). Trong những năm 1950s và 1960s, để đối phó với tình trạng ô nhiễm, chính quyền đô thị Seoul đã lấp một số kênh, rạch chảy vào suối Cheonggyecheon và cho xây dựng một số đoạn cống ngầm dọc theo suối Cheonggyecheon. Phần mặt đất phía trên được sử dụng làm đường đô thị Cheonggye. Tuyến đường này rộng khoảng 60 - 80m và dài 6km. Việc lấp dòng chảy và xây đường đô thị lên trên (có phần tương tự như việc cống ngầm hoá sông Sét ở Hà Nội đã và đang được thực hiện vài năm nay) thực tế đã khai tử suối Cheonggyecheon, với những công trình kiến trúc cổ (chủ yếu là các cây cầu đi bộ có kết cấu bằng đá) nối hai bờ suối và những lễ hội dân gian

truyền thống đã có hàng trăm năm nay gắn với các cây cầu nhỏ này. Những năm từ 1967 đến 1976, để đáp ứng sự phát triển mạnh mẽ của kinh tế - xã hội và nhu cầu giao thông của Seoul, chính quyền đô thị tiếp tục cho xây một tuyến đường cao tốc trên cao, đi dọc theo đường Cheonggye (xem hình 3). Tuyến đường cao tốc trên cao Cheonggye này dành riêng cho ô-tô, có 4 làn xe, rộng 16m, dài khoảng 5.8km. Đến cuối các năm 1990s và đầu các năm 2000s, tổng lưu lượng của 2 tuyến đường này đạt 170 ngàn xe/ngày, trong đó lưu lượng của đường Cheonggye đạt khoảng 70 ngàn xe/ngày và lưu lượng của đường cao tốc trên cao Cheonggye đạt khoảng 100 ngàn xe/ngày. Như vậy, dọc theo suối Cheonggyecheon cũ đến những năm giữa 1970s đã hình thành một hệ thống hạ tầng đô thị phức tạp, gồm phần dưới mặt đất là cống ngầm thoát nước thải, nước mưa, các đường ống điện, nước, gas, cáp viễn thông,...; phần mặt đất là đường Cheonggye; và trên cùng là đường cao tốc trên cao Cheonggye.

Dự án khôi phục suối Cheonggyecheon

Hiện đại hoá Seoul bằng việc đưa thiên nhiên trở lại trung tâm đô thị và giảm ùn tắc giao thông bằng cách phá bỏ hai tuyến đường huyết mạch. Những năm từ 1990 đến đầu 2000s, khi Hàn Quốc đã trở thành quốc gia công nghiệp hoá với đầy đủ các ý nghĩa của quy chế này, các yếu tố công năng và hiệu quả trong các dự án phát triển không còn là các mối quan tâm duy nhất của xã hội. Lúc này các yếu tố như bảo vệ môi trường sống và môi trường tự nhiên, sức khoẻ và sự an toàn của con người, cũng như bảo tồn lịch sử, văn hoá đã nổi lên thành những quan tâm hàng đầu trong các nỗ lực phát triển của xã hội. Đối với Seoul, việc đưa thiên nhiên trở lại đô thị, việc tạo dựng một đô thị vì con người và nâng cấp cảnh quan chung của đô thị theo hướng thân thiện với môi trường, khôi phục lại các di sản lịch sử và văn hoá, đồng thời mang lại một sức sống mới cho kinh tế đô thị được coi là những yếu tố thiết yếu để Seoul có thể cạnh tranh với các đô thị

lớn khác như Tokyo, Thượng Hải hay Bắc Kinh nhằm chiếm giữ vai trò đô thị toàn cầu, hay ít nhất là một hub quan trọng ở Đông Bắc Á, một trong vài vùng phát triển năng động nhất và tích lũy nhiều vốn và tiềm năng khoa học - công nghệ nhất trên thế giới hiện nay. Như vậy, "hình tượng" và "thương hiệu" Seoul có được tạo dựng hay không được đa số người dân Seoul cho là phụ thuộc một cách quyết định vào việc khôi phục suối Cheonggyecheon.

Với những lý do đó, cộng với một số lý do khác như sự xuống cấp của đường cao tốc trên cao Cheonggye (20% số đầm bê tông dự ứng lực đã bị gi và hư hại) và xuống cấp của cống ngầm Cheonggyecheon sau 20 năm sử dụng, năm 2003 Thị trưởng Seoul lúc đó ông Lee Myung-Bak (nay là Tổng thống Hàn Quốc) đã khởi xướng Dự án khôi phục suối Cheonggyecheon, vốn là một chủ đề chính trong cương lĩnh tranh cử Thị trưởng của ông năm 2001. Dự án này gồm dỡ bỏ đường Cheonggye và đường cao tốc trên cao Cheonggye, và hồi phục suối Cheonggyecheon. Dự án khôi phục suối Cheonggyecheon được thực hiện trong hai năm 2003 - 2005, với kinh phí quyết toán xấp xỉ 386 triệu USD, chỉ vượt 10% so với dự toán ban đầu là 350 triệu USD.

Sau vài năm khôi phục lại suối Cheonggyecheon, các tác động tích cực của Dự án này đo đạc được như sau. Về mặt môi trường và đa dạng sinh học, số lượng các loài chim, cá, côn trùng sống dọc theo suối đã tăng đáng kể. Nhiệt độ khu vực suối vào mùa hè thấp hơn các khu vực khác của Seoul khoảng 40°C. Về mặt giao thông, số người dùng các phương tiện giao thông công cộng như xe bus và tàu điện ngầm đi vào CBD Seoul tăng khoảng 4 - 5%, trong khi đó số xe hơi cá nhân vào CBD giảm hơn 2%. Về mặt văn hoá - xã hội, suối Cheonggyecheon lại một lần nữa trở thành trung tâm của các hoạt động văn hoá, nghỉ ngơi, giải trí,... với các tuyến đi bộ dọc theo bờ suối, các dải cây xanh và 22 cây cầu nhỏ được phục hồi hay xây mới (xem hình 4, hình 5). Hiện nay suối

Cheonggyecheon là địa điểm thư giãn được ưa thích nhất của người dân Seoul. Về mặt kinh tế, trước cải tạo khu vực Seoul dọc theo tuyến đường Cheonggye và đường cao tốc trên cao Cheonggye mất dần dân cư do lưu lượng giao thông lớn và các tác động tiêu cực kèm theo như khói, bụi, ồn, mất an toàn. Toàn bộ điều đó làm mất tính hấp dẫn của khu vực này đối với các doanh nghiệp. Vài năm sau khi suối được khôi phục, số lượng các công ty có trụ sở ở khu vực suối đang tăng lên, đặc biệt các công ty trong các lĩnh vực dịch vụ có giá trị gia tăng cao mà các nền kinh tế hậu công nghiệp hoá phải có như tài chính - ngân hàng, văn hoá, du lịch, thời trang. Về mặt phát triển cân đối và hài hoà toàn bộ Thủ đô Seoul, việc dỡ bỏ hai tuyến đường đã xoá bỏ ngăn cách giữa Bắc và Nam suối Cheonggyecheon và góp phần xoá bỏ khoảng cách phát triển giữa hai khu vực ở Seoul là Bắc sông Hàn (kém phát triển hơn) và Nam sông Hàn (phát triển hơn).

Một số tác động lớn khác của Dự án được cho là tiêu cực gồm phản ứng trái ngược nhau của một số tầng lớp xã hội và việc duy trì dòng chảy cho suối Cheonggyecheon.

Về phản ứng của các nhóm quyền lợi đặc thù, mặc dù ý tưởng hồi phục suối Cheonggyecheon đã xuất hiện từ các năm 1990s, nhưng chính quyền đô thị trước đã phản đối Dự án này vì cho rằng nó sẽ làm mất nhiều công ăn việc làm của các công nhân, thợ thủ công ở các xưởng nhỏ và các cửa hiệu bán lẻ. Từ một phía khác, các nhóm bảo vệ môi trường lại cho rằng các hạng mục công việc của Dự án chưa bao quát hết, cũng như chưa đủ độ rộng và độ sâu để khôi phục suối Cheonggyecheon theo ý đồ của họ. Về dòng chảy, các tháng mùa khô hàng ngày phải bơm 120 ngàn m³ nước sạch vào suối để duy trì dòng chảy bình thường phục vụ các mục đích sinh thái và nghỉ ngơi - giải trí. Chính quyền đô thị Seoul để ra hướng giải quyết cho vấn đề này là nâng cao mức độ làm sạch nước thải sinh hoạt của Seoul và nước sông Hàn để thay thế nước sạch.





DỰ ÁN NGẤM HOÁ XA LỘ TRUNG TÂM Ở BOSTON (HOA KỲ)

Boston: Đô thị điển hình của nền kinh tế tri thức

Thành phố Boston là thủ phủ bang Massachusetts, vùng Đông-Bắc Hoa Kỳ. Nằm ngay trên bờ Đại Tây dương nên cách đây vài thế kỷ Boston là một trong các địa điểm được người Âu di cư sang Bắc Mỹ dừng chân đầu tiên và dần dần trở thành một trong các đô thị quan trọng hàng đầu ở Hoa Kỳ về các mặt lịch sử, văn hóa, và kinh tế. Trong lịch sử phát triển, ngay từ đầu Boston đã cạnh tranh với các đô thị lớn khác ở miền Đông Hoa Kỳ như New York City, Philadelphia, Baltimore và Washington DC để tìm kiếm vai trò đô thị trung tâm quốc gia. Quá trình phát triển kinh tế đã làm New York City trở thành đô thị lớn nhất Hoa Kỳ và là đô thị quan trọng nhất hiện nay của thế giới trong hàng loạt lĩnh vực như ngân hàng và dịch vụ tài chính, bảo hiểm, truyền thông và báo chí, quảng cáo, thời trang, văn hóa. Boston đành phải hải lòng với vai trò đô thị trung tâm vùng New England, gồm sáu bang nhỏ ở Đông Bắc Hoa Kỳ.

Mặc dù chỉ là trung tâm một vùng nhỏ cả về dân số và diện tích, nhưng Boston và khu vực xung quanh từ lâu đã nổi tiếng thế giới về giáo dục đại học và nghiên cứu khoa học bởi hệ thống các Đại học ở đây. Trong lịch sử và nhất là từ những năm sau Thế chiến II khi giáo dục đại học trở thành phổ cập ở Hoa Kỳ, Boston và vùng phụ cận trở thành nơi đặt trụ sở của hơn 100 Đại học, làm cho vùng này có mật độ các trường Đại học cao nhất thế giới. Gắn liền với các Đại học là các trung tâm nghiên cứu khoa học tự nhiên và xã hội, các phòng thí nghiệm, các trường Y và bệnh viện. Các Đại học như Harvard và MIT có trụ sở tại Cambridge (một thị xã ngoại ô Boston), cũng như các cơ sở nghiên cứu công nghệ sinh học và y tế tiên tiến của các Đại học và doanh nghiệp khác trong và xung quanh Boston được coi là "lò ấp" cho các phát minh sáng chế và là kho tàng quan trọng của kiến thức nhân loại hiện đại. Như vậy, kinh tế tri thức nổi chung trong đó đặc biệt là công nghệ đào tạo đại học, nghiên cứu/triển khai trong các lĩnh vực công nghệ y - sinh học, công nghệ dược phẩm, và công nghệ chăm sóc sức khỏe là các ngành hoạt động tiêu điểm của Boston và vùng phụ cận.

Về phát triển đô thị và các hoạt động kinh tế khác, Boston và vùng xung quanh đã

trải qua đủ các bước tiến hóa và thăng trầm, tuân từ từ xuất khẩu nông sản và khoáng sản sang Anh và châu Âu thế kỷ XVIII, chuyển sang công nghiệp nhẹ như dệt may thế kỷ XIX, rồi chuyển sang công nghiệp cơ khí thế kỷ XX, và công nghệ cao và dịch vụ cuối thế kỷ XX đầu thế XXI. Những năm từ khoảng đầu thập kỷ 1960s đến khoảng giữa thập kỷ 1980s, kinh tế Hoa Kỳ đã trải qua một thời kỳ tái cơ cấu toàn diện để chuyển từ công nghiệp nặng truyền thống sang các ngành hoạt động có hàm lượng lớn về vốn, tri thức và công nghệ cao, và các ngành dịch vụ ở đẳng cấp cao. Quá trình chuyển đổi này làm kinh tế - xã hội các đô thị Hoa Kỳ suy thoái. Boston cũng chịu cảnh suy thoái chung do mất doanh nghiệp, kinh tế đi xuống và cùng với đó là mất dân (dân số Boston giảm 30%, từ 800 ngàn người năm 1950 xuống còn 560 ngàn người năm 1980, hiện ở mức 620 ngàn người), thu ngân sách giảm, thất nghiệp tăng, tội phạm tăng, các dịch vụ công đô thị và chất lượng sống đô thị xuống cấp. Sau tái cơ cấu kinh tế, từ giữa thập kỷ 1980s đến nay các đô thị Hoa Kỳ đã khởi sắc hơn; kinh tế Boston phát triển bền vững và đa dạng hơn, lấy các ngành như giáo dục đại học, công nghệ sinh học, dược phẩm, y tế và chăm sóc sức khỏe chất lượng cao, ngân hàng - dịch vụ tài chính, và du lịch làm nòng cốt. Trong mấy chục năm gần đây tuy thứ hạng của Boston trong hệ thống đô thị quốc gia ngày càng giảm, năm 2010 xếp thứ 22 về độ lớn dân số, nhưng thu nhập GDP đầu người thường xuyên ở mức một trong 5 khu vực cao nhất ở Hoa Kỳ.

Dự án CA/T: Ngấm hoá Xa lộ trung tâm ở Boston

Ngoài những vật thể và phi vật thể khá nổi tiếng trên, trong những năm 1990s đến đầu 2000s Boston tiếp tục gây xôn xao dư luận chung xã hội và giới quản lý phát triển đô thị bởi một dự án cải tạo đô thị quy mô rất lớn. Đó là Dự án cải tạo Xa lộ Trung tâm ở Boston thành đường ngầm (viết tắt Dự án CA/T). Đây là một dự án cải tạo nâng cấp đô thị lớn nhất ở Hoa Kỳ cũng như trên thế giới, và có thể sẽ tồn tại như vậy trong một vài chục năm tới. Dự án này được kỳ vọng là khởi đầu một xu hướng phát triển đô thị hậu hiện đại, dẫn đường cho các dự án cải tạo tương tự ở các đô thị khác trên thế giới.

Tuy Boston chỉ có khoảng 600 ngàn dân và vùng xung quanh có khoảng 3 triệu dân, tổng cộng dưới 4 triệu dân (so

với Seoul có 10 triệu dân và vùng xung quanh có 10 triệu dân, tổng cộng trên 20 triệu), nhưng do đặc điểm lối sống Hoa Kỳ phụ thuộc rất nặng vào phương tiện vận chuyển cá nhân là xe hơi và do tính cơ động cao của người Hoa Kỳ, nên mặc dù mạng lưới đường xá gồm cả đường đô thị và đường cao tốc khá dày, nhưng thường xuyên không đáp ứng được nhu cầu. Thêm vào đó, do Boston vốn là vùng đất ngập nước cũ có nhiều ao hồ, nên phố xá khu vực trung tâm thường ngăn và uốn lượn, không theo mô hình Manhattan (phố như ô bàn cờ) như đa số các đô thị Hoa Kỳ khác; điều này dễ dàng gây ách tắc giao thông. Mặc dù có hệ thống giao thông công cộng khá phát triển gồm tàu điện ngầm, đường sắt nhẹ, xe buýt,... nhưng đô thị tâm cơ thế giới này lâu nay cũng có nhiều vấn đề giao thông nan giải tầm cỡ thế giới.

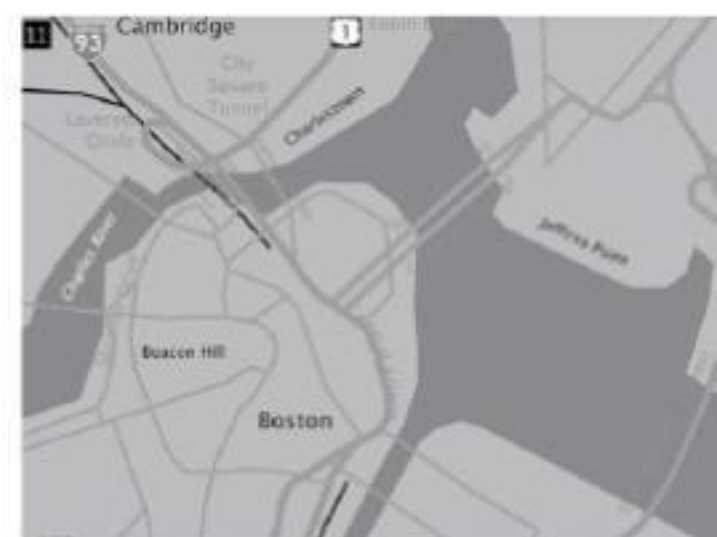
Để giải quyết ùn tắc giao thông đô thị này sinh khi xã hội bắt đầu được ô-tô hoá những năm 1920s, ý đồ xây đường cao tốc trên cao Xa lộ Trung tâm (viết tắt CA) ở Boston xuất hiện từ những năm 1930s, được xây trong những năm 1953 - 1959 và đưa vào sử dụng năm 1959. CA được thiết kế ban đầu cho 75.000 xe/ngày, đoạn đi qua trung tâm dài khoảng 6 km và có 6 làn xe, phần lớn đi trên cao vượt qua các ô phố và nối với các đường phố hiện có bằng nhiều đường vai rất phức tạp (xem hình 6, hình 7).

Nhưng chỉ 20 năm sau, vào những năm 1980s lưu lượng xe trung bình đã lên tới 150 ngàn xe/ngày, ngày cao điểm lên tới 200 ngàn xe/ngày. Trung bình mỗi ngày có tới 10 giờ ách tắc giao thông. Dự báo đến 2010 hàng ngày sẽ có 16 giờ ách tắc giao thông ở dạng các phương tiện giao thông dừng hẳn hay vừa đi vừa dừng, gây tổn thất xã hội rất lớn, được đánh giá vào khoảng 500 triệu USD/năm do tai nạn giao thông, lãng phí xăng dầu, ô nhiễm không khí, lỡ hẹn giao hàng,... Đó chưa tính tới các lãng phí to lớn khác do tổn thất thời gian mang lại. Ngoài ra, xa lộ trung tâm còn chia cắt khu vực Bắc Boston và khu vực Đông Boston giáp vịnh Back Bay ra khỏi phần còn lại của thành phố, cản trở các hoạt động kinh tế, văn hóa và thông thương trên toàn thành phố, đặc biệt giữa 2 khu vực này với Boston. Ngoài ra, để giải phóng mặt bằng xây dựng CA 60 năm trước, khoảng 1000 toà nhà đã bị dỡ bỏ và trên 20 ngàn dân Boston đã phải tái định cư. Về mặt thẩm mỹ và cảnh quan đô thị, những công trình bê tông cốt thép mang tính thuần túy công

năng loại này được xây dựng vào những năm giữa thế kỷ trước đã trở thành những vật thể rất chướng mắt trong thời hậu hiện đại, nhất là khi chúng nằm giữa trung tâm một đô thị thiên về các hoạt động kinh tế tri thức, văn hóa và dịch vụ. Mặc dù các sách vở quy hoạch đô thị kinh điển của các nước phát triển đã đề cập đến một hình mẫu đô thị lý tưởng trong đó các tuyến giao thông hay thậm chí các cơ sở sản xuất kinh doanh, đặc biệt ở khu trung tâm đô thị, được bố trí ngầm trong lòng đất, bên trên là đường đi bộ và cây xanh, nhưng chưa một đô thị nào trên thế giới thực hiện được trên một quy mô lớn vì rất nhiều nguyên nhân, mà chủ yếu là kinh phí và tổ chức thi công trong môi trường đô thị chật hẹp. Trên thực tế, trong các năm từ cuối thập kỷ 1980s đến nay, các đô thị lớn của các nước phát triển như Paris, Barcelona, London, hay San-Francisco đã có một số dự án cải tạo đô thị khá thành công nhằm dỡ bỏ các công trình công nghiệp hay giao thông cũ trong đô thị để xây dựng các không gian mở công cộng.

Dự án CA/T được thai nghén những năm 1980s khi ùn tắc trên CA trở nên không chấp nhận được. Trước khi thực hiện Dự án này, Boston đã nghiên cứu kỹ một số dự án cải tạo công trình giao thông cũ trong đô thị thành không gian công cộng được công luận và giới chuyên môn đánh giá tốt về ý tưởng và thành công. Đó là các dự án:

- Dự án *Porta Vell* ở Barcelona (Tây Ban Nha): Cải tạo một khu vực cảng biển cũ rộng trên 6ha với các nhà kho và trụ tàu thành một trung tâm giải trí gồm công viên nước, các nhà hàng, cầu lạc bộ đêm; Dự án đã biến Barcelona trước kia là một đô thị quay lưng ra biển Địa Trung Hải thành đô thị quay mặt ra biển;
- Dự án *Viaduc des Arts/Promenade Plantee* ở Paris (Pháp): Cải tạo một cầu cạn bằng gạch vốn là cầu đường sắt đã bỏ đi, thành công viên kiếm đường đi bộ trên cao dài gần 5km với các dải cây xanh đi vào Paris; phần gầm cầu được sử dụng làm các cửa hiệu nhỏ hay ki ốt;
- Dự án *Ferry Building Plaza* ở San-Francisco (Hoa Kỳ): Cải tạo một đoạn đường cao tốc trên cao đi xuyên qua trung tâm thành phố, đã hỏng do động đất 1989, thành một trung tâm thương mại - giải trí gồm quảng trường đi bộ kiếm không gian mở công cộng, đây đó có các nhà hàng và vài toà nhà văn phòng cao cấp. Ngay tại Boston cũng đã có vài dự án loại này, như năm 1991 đã thực hiện Dự án





Công viên Quảng trường Bưu điện nhằm dỡ bỏ một garage ô-tô cũ, đưa nó xuống dưới mặt đất để xây một công viên ngay trên nóc garage. Những các dự án trên tương đối nhỏ cả về quy mô và kinh phí; ví dụ Dự án Ferry Building Plaza ở San-Francisco được coi là dự án lớn nhất đến thời điểm đó cũng chỉ hết 80 triệu USD.

Để giải quyết toàn bộ các vấn đề trên, Boston đã chấp nhận phương án xây Xa lộ ngầm trong lòng đất CA/T đi ngay bên dưới tuyến CA hiện có, sau đó phá dỡ tuyến CA này để làm các không gian mở hay xây dựng mật độ thấp. Với 8 đến 10 làn xe, CA/T được kỳ vọng giải quyết triệt để ách tắc giao thông và tạo lên một môi trường đô thị xanh hơn, có các tỷ lệ thân thiện với con người hơn cho khu vực trung tâm Boston (xem hình 10, 11, 12).

Dự án CA/T ở Boston có thời gian thực hiện kéo dài từ 1991 đến 2005, tổng chi phí gần 15 tỷ USD (ở Hoa Kỳ số tiền này đủ để xây dựng 3 sân bay hiện đại như sân bay Denver hoàn thành năm 1995 với năng lực 40 triệu hành khách/năm), vượt gấp đôi kinh phí đã điều chỉnh là 7.7 tỷ USD và vượt rất xa dự toán ban đầu là 2.2 tỷ USD. Các hạng mục công trình chính gồm: Đường ngầm CA/T dài 13km, với 8 đến 10 làn xe (tổng chiều dài 250km làn xe), năng lực thông qua 250 ngàn xe/ngày; 2 cầu cứng kiêm cầu treo qua sông Charles; cải tạo và kéo dài đường Liên bang I-90 nối với CA/T; đường ngầm qua vịnh Back Bay nối đường Liên bang I-90 với sân bay Logan; phá dỡ đường cao tốc trên cao cũ (xem hình 9).

Không đi sâu vào các chi tiết của Dự án và các thành tựu của công nghệ xây dựng hiện đại đã được ứng dụng trong quá trình thi công để giải quyết các thách thức, cũng như các khiếm khuyết khó tránh khỏi của

một đại công trường, có thể nói đây là một dự án cải tạo đô thị khá phức tạp về mọi mặt như kỹ thuật công trình (xử lý nền đất yếu, mực nước ngầm cao), môi trường (tối thiểu hoá tiếng ồn và phát tán bụi trong quá trình thi công, không ảnh hưởng xấu tới sinh thái và môi trường nước vùng vịnh Back Bay khi xây cầu và đường ngầm qua vịnh), giao thông (không ảnh hưởng lớn đến giao thông đô thị trong hơn 10 năm thi công), kinh tế-xã hội (không gây xáo trộn trong ngân sách thành phố, không ảnh hưởng tới các chương trình an sinh xã hội của Boston và bang Massachusetts), và hạ tầng đô thị (không ảnh hưởng tới hoạt động đô thị và người dân khi di dời các hạ tầng ngầm hiện hữu như truyền thông, điện, nước, gas). Chỉ riêng việc tuân thủ một yêu cầu chính của Dự án là không ảnh hưởng tới kinh tế - xã hội, môi trường và các hoạt động của người dân, doanh nghiệp đã đội giá Dự án lên thêm 1/3, hay gần 5 tỷ USD. Do đó tuy quy mô nhỏ hơn, nhưng trên các phương diện khác như kỹ thuật công trình, xã hội và môi trường, Dự án CA/T có thể so sánh được với Dự án EuroTunnel (đường hầm qua eo biển La Manche - The English Channel) nối Anh và Pháp.

Một số tác động lớn của Dự án sau khi hoàn thành được đo đạc và đánh giá như sau. Về mặt giao thông, tổng số giờ xe chạy năm 2003 so với 1995 giảm 62%, tương đương với tiết kiệm 170 triệu USD/năm do giảm chi phí xăng dầu và thời gian cho người tham gia giao thông. Về chất lượng môi trường và chất lượng sống đô thị, lượng CO₂ toàn Boston giảm 12% do không bị ùn tắc. Về cảnh quan đô thị, các công viên và không gian mở với tổng diện tích 140ha được tạo trên nền tuyến CA cũ đã làm thay đổi cơ bản bộ mặt của trung tâm Boston (xem hình 11, hình 12).

MỘT SỐ NHẬN ĐỊNH

Trong bài này một số dự án cải tạo giao thông đô thị quốc tế lớn được đề cập. Hai dự án được đề cập chi tiết là Dự án hồi phục suối ở Seoul rất hiệu quả và thành công về nhiều mặt và Dự án đường ngầm đô thị Boston có nhiều khiếm khuyết hơn, nhưng cần được nhìn nhận từ góc độ cách mạng trong quy hoạch và giao thông đô thị của nó. Các dự án đó cho thấy cải tạo giao thông đô thị theo hướng thân thiện với con người và môi trường đã trở thành một trào lưu mới ở đô thị các nước phát triển. Đối với các nước mới thoát ra khỏi tình trạng chậm phát triển, chủ nghĩa tiêu dùng phát triển mạnh trong đó có văn hoá xe hơi cả nhân càng củng cố quan niệm của các nước mới phát triển cho rằng đường cao tốc là biểu tượng của tiến bộ và hiện đại. Việc chạy theo mô hình phát triển đô thị theo châu Âu và Bắc Mỹ kiểu như vậy mà không thấy rằng để đạt được mức độ văn minh đô thị ngày nay cả về vật thể và văn hoá, các nước phát triển đã phải mất vài ba thế kỷ và cả chục thế hệ để rèn giũa và đúc rút, sẽ gây ra sự đập phá rất lãng phí. Như vậy, nếu dồn ép quá trình hình thành văn minh đô thị hoá vào vài chục năm có thể sẽ dẫn đến những hậu quả khó lường trong các mặt văn hoá, xã hội và cả kinh tế.

Khuôn khổ của một bài báo không cho phép phân tích sâu các khía cạnh phức tạp luôn đi kèm các dự án lớn. Tuy nhiên, một số bài học có thể được rút ra để làm kinh nghiệm khi chuẩn bị các dự án cải tạo giao thông đô thị ở nước ta. Giải quyết ách tắc giao thông đô thị không chỉ thuần túy dựa trên việc xây mới hay mở rộng các tuyến đường hiện có, mà phải dựa trên một giải pháp đồng bộ và toàn diện cho hàng loạt vấn đề mà một số sẽ được

đề cập tiếp theo. Có rất nhiều nguyên nhân khách quan và chủ quan gây ùn tắc giao thông đô thị lớn ở nước ta. Ở đây chỉ đề cập ở các nét lớn đến ba khối nguyên nhân chủ quan cơ bản nhất và có liên quan với nhau, đó là:

- Công tác quản lý phát triển đô thị chưa thực sự là một trọng tâm công tác của chính quyền đô thị trong nhiều năm. Cụ thể hơn, hệ thống luật lệ quản lý đô thị còn thiếu, những luật lệ hiện có lại mâu thuẫn nhau và được áp chế rất yếu kém, nên ở nước ta việc cải tạo giao thông đô thị lại càng vô cùng gian nan cho các cấp quản lý, người dân và người xây dựng. Hai dự án cải tạo giao thông ở Seoul và Boston đã được chính quyền đô thị ở cấp cao nhất nghiên cứu ít nhất mười năm trước khi chọn được thời điểm thích hợp để thực hiện.

- Công tác quy hoạch phát triển đô thị mà cụ thể là phân khu chức năng đô thị: Chưa bố trí được các không gian làm việc - ở - nghỉ ngơi/giải trí hợp lý cho người dân. Các bất cập trong quy hoạch phát triển tất yếu tạo ra vô số những chuyển đi không vận trù được, từ đó là những luồng giao thông ngược chiều khó có thể triệt tiêu được; đặc biệt trong bối cảnh các đô thị nước ta vừa thực hành quản lý tập trung vừa có một khu vực hoạt động phi chính thức rất lớn. Một khiếm khuyết khác của quy hoạch phát triển nằm ở trọng tâm hiện nay của nó là vẽ ra một bức tranh tại một thời điểm nào đó trong tương lai dài, mà không chú ý đến quá trình vận động của đô thị và giải pháp cho các vấn đề đô thị ngắn và trung hạn. Trong tư cách đó quy hoạch phát triển khó có thể trở thành công cụ hữu hiệu để quản lý phát triển đô thị hay chương trình hoạt động thường nhật của chính quyền đô thị.

- Công tác dự báo, lập kế hoạch/quy hoạch và dự án đầu tư phát triển/cải tạo

giao thông phù hợp với dân số và hoạt động dân cư ở mỗi giai đoạn phát triển đô thị: Bộ máy ở các Sở ngành liên quan đến quản lý phát triển đô thị khá lớn, nhưng các công tác như dự báo và kiểm soát tăng trưởng dân số đô thị, gồm cả các luồng di cư vào đô thị, và công tác cân đối các nguồn lực dành cho các chương trình/dự án phát triển hạ tầng đô thị hàng năm, ngắn và trung hạn tương ứng với mức độ đô thị hoá còn cần được cải tiến nhiều. Ngoài ra, sự phối hợp yếu kém giữa các Sở ngành làm giảm tính đồng bộ và tăng tính cục bộ của các dự án cải tạo giao thông trong thời đại mà vấn đề tham vấn các bên liên quan để xây dựng và tạo sự đồng thuận đối với dự án là một điều kiện thiết yếu để dự án thành công.

Chúng ta đã qua khỏi giai đoạn chỉ dựa vào các chỉ tiêu kinh tế - kỹ thuật để đánh giá dự án và đang ở giai đoạn mà các yếu tố xã hội và môi trường đã trở thành các yếu tố then chốt để đánh giá dự án. Trong tương lai sẽ còn nổi lên các yếu tố định tính cao trong đánh giá dự án mà dường như ít có quan hệ trực tiếp tới một Sở ngành cụ thể, như "Cạnh tranh", "Thương hiệu", "Hình tượng", "Đồng thuận xã hội"... như hai dự án ở Seoul và Boston cho thấy. Từ đó có thể thấy có khá nhiều việc phải làm để thay đổi cách mà chúng ta làm hiện nay trong cải tạo giao thông đô thị, đó là chữa bệnh theo triệu chứng, mà không trị tận gốc rễ của căn nguyên. ■

Tài liệu tham khảo

- [1]. Lee In-Kun, 2006. "Cheonggyecheon Restoration Project".
- [2]. MAPC (Metro Area Planning Commission): WWW.mapc.org
- [3]. MASS DOT (Massachusetts Dept of Transportation): WWW.massdot.state.ma

Hình 1: Vị trí suối Cheonggyecheon (xanh nhạt), sông Jungnangcheon (xanh đậm), sông Hàn (đen) và CBD Seoul

Hình 2. Suối Cheonggyecheon những năm giữa 1950s, sau Chiến tranh Triều Tiên. Nguồn: [1]

Hình 3. Đường Cheonggye và Đường cao tốc tiền cao Cheonggye dọc theo suối Cheonggyecheon đã được củng cố tổng hợp ở dưới mặt đất, khoảng 1998. Nguồn: [1]

Hình 4.5. Một đoạn suối Cheonggyecheon trước và sau khi được khôi phục năm 2005 Nguồn: [1]

Hình 6. Suối Cheonggyecheon sau khi được khôi phục, đoạn chảy qua CBD Seoul.

Hình 7.8. Xa lộ CA đoạn đi qua trung tâm Boston, cho thấy CBD Boston bị bóp nghẹt bởi các luồng giao thông, ảnh chụp khoảng 1990. Nguồn: [2]

Hình 9. Xa lộ Trung tâm CA đoạn đi qua trung tâm Boston

Hình 10. Đoạn vào đường ngầm CA/T trước khi cải tạo, khoảng 1996. Nguồn: [2]

Hình 11. Sơ đồ vị trí CA và Dự án CA/T tại trung tâm Boston.

Hình 12. CA/T trong quá trình thi công, năm 2000. Dầm thép xanh phía trên là dầm đỡ của CA chưa dỡ bỏ. Nguồn [2]

Hình 13. Một không gian mở công cộng được tạo tại vị trí đường cao tốc tiền cao CA đã dỡ bỏ, dưới lòng đất là Đường hầm CA/T (so sánh với H6, H7, H8, H10 cùng chụp ở khu vực Tòa tháp Khách sạn Hải quan)

Hình 14. Một khu vực trung tâm Boston trước và sau Dự án CA/T. Nguồn: [3]

Hình 15. Phá dỡ nhà cửa để xây CA năm 1954

Hình 16. Phá dỡ CA sau khi xây CA/T năm 2001

Hình 17. Một đoạn Xa lộ ngầm CA/T sau khi hoàn thành năm 2005. Nguồn: [3]



Xây dựng thành phố tuyến tính bằng hệ thống xe buýt tốc hành

BÀI HỌC TỪ CURITIBA, BRAZIL

PHAN TRẦN KIỀU TRANG (lược dịch)

TRONG SỐ TRƯỚC (SỐ 5 – 2011), QUY HOẠCH ĐÔ THỊ ĐÃ GIỚI THIỆU BẠN ĐỌC BÀI LƯỢC DỊCH "GIAO THÔNG CÔNG CỘNG VÀ CÁC THÀNH PHỐ LỚN – TÌM KIẾM SỰ HÀI HÒA" TRONG CUỐN SÁCH "THE TRANSIT METROPOLIS: AN GLOBAL INQUIRY" CỦA GIÁO SƯ ROBERT CERVERO, BỘ MÔN QUY HOẠCH THÀNH PHỐ & VÙNG, THUỘC TRƯỜNG THIẾT KẾ MÔI TRƯỜNG CỦA ĐẠI HỌC CALIFORNIA – BEKERLY (MỸ). SỐ NÀY QUY HOẠCH ĐÔ THỊ TIẾP TỤC GIỚI THIỆU CHƯƠNG 10 "KIẾN TẠO MỘT THÀNH PHỐ TUYẾN TÍNH BẰNG HỆ THỐNG "METRO MẶT ĐẤT" – TRƯỜNG HỢP CURITIBA, BRAZIL" CỦA CUỐN SÁCH.

Một trong những hệ thống vận tải hành khách tốt nhất và bền vững thế giới đã được phát triển ở Curitiba – đô thị có quy mô dân số trung bình nằm ở miền nam đất nước Brazil. Tại đây, mạng lưới xe buýt hoạt động rất hiệu quả, chúng kết hợp những đặc tính ưu việt nhất của hệ thống tàu

điện ngầm và phương tiện vận chuyển truyền thống trên cùng không gian đường phố để hình thành một "hệ thống metro trên mặt đất". Hệ thống này có tính kết hợp tối đa – một mặt, chúng tạo ra sự phát triển dọc theo các hành lang dự kiến, mặt khác, chúng tăng khả năng thích ứng để mở rộng khu vực dân cư theo trục định hướng.

Hướng tiếp cận phát triển của Curitiba

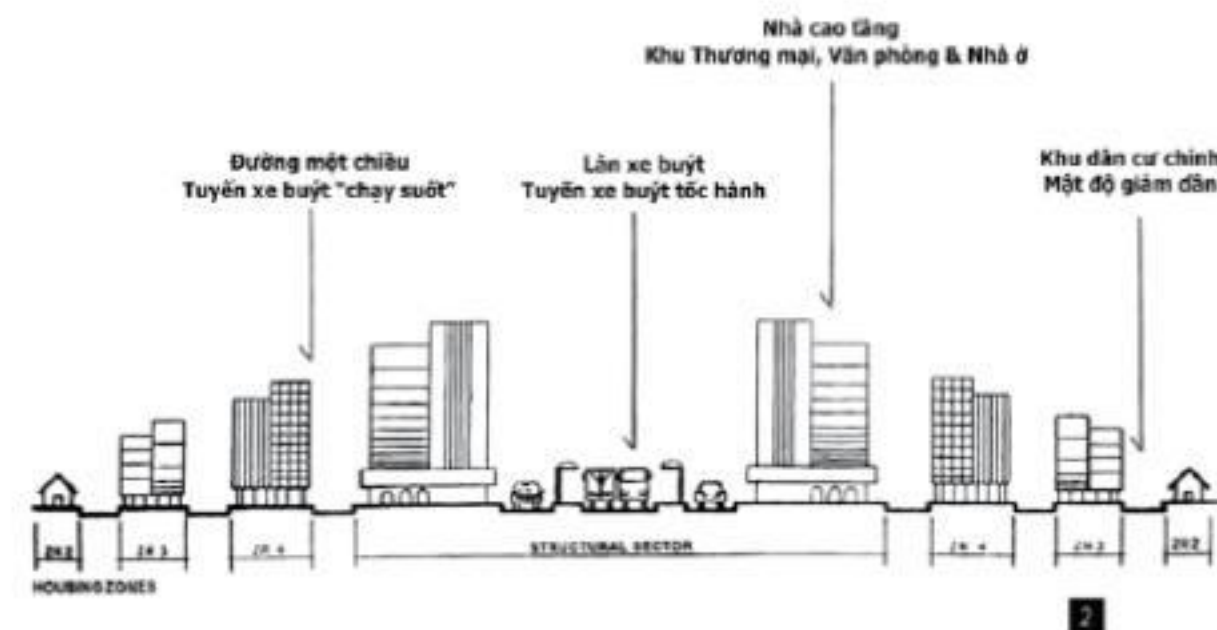
Là thủ đô của bang Paraná, Curitiba phát triển nhanh chóng trong suốt nửa sau của thế kỉ 19 bởi một luồng dân nhập cư lớn từ châu Âu và sự mở cửa đường biên giới khu kinh tế mới. Vào năm 1965, dân số thành phố chỉ là 400.000 người nhưng có tốc độ tăng xấp xỉ 4% năm, nhanh hơn

bất cứ thành phố Brazil nào khác. Ngày nay, dân cư thành phố đã lên đến 1,7 triệu người và vùng đô thị 3 triệu người (2009), và diện tích thành phố cũng được mở rộng ra gấp đôi. Lo ngại tốc độ phát triển dân số quá nhanh và nguy cơ phát triển mất kiểm soát, chính quyền thành phố Curitiba đã tiến hành thực hiện quy hoạch tổng thể trong thập niên 60 và 70 trên cơ sở quy hoạch tích hợp giao thông và sử dụng đất. Một số nguyên tắc trong quy hoạch được xác định: *trung tâm Curitiba đã phát triển đến độ ổn định và việc phát triển mới cần được hướng vào các hành lang được xác định rõ ràng; quản lý sử dụng đất và giao thông được tích hợp sẽ là công cụ mạnh mẽ nhất để định hướng sự phát triển; quy hoạch giao thông là nhằm di chuyển con người chứ không phải xe hơi do đó người đi bộ và giao thông công cộng cần được ưu tiên tại những khu vực thường xuyên tắc nghẽn.*

Một trong những kết quả trực quan của các giải pháp quy hoạch này là mạng lưới xe buýt tích hợp, bao gồm xe buýt chở khách số lượng lớn hoạt động trên những tuyến đường ưu tiên, xe buýt tốc hành chạy song song với các xe buýt một chiều, hơn 100 tuyến nhánh để kết nối giữa khu dân cư mật độ thấp và các tuyến chính. Hệ thống này được xây dựng dựa trên 2 tiêu chí là tốc độ và vận hành đơn giản. Hai mươi nhà ga vận chuyển đa phương tiện dọc theo 5 hành lang xe buýt ở Curitiba hoạt động rất hiệu quả và thuận tiện. Chỉ cần một chiếc vé trong tay, hành khách có thể đi và đến bất kì nơi nào trong nội vùng thành phố với một mức giá cực rẻ. Hiện nay, trung bình mỗi người dân Curitiba sử dụng giao thông công cộng 350 lần mỗi năm, chiếm tỉ lệ cao nhất tại Brazil. Không những vậy, điều tạo ra sự khác biệt đáng chú ý nhất là Curitiba thuộc nhóm có thu nhập trung bình trong cả nước (thu nhập bình quân đầu người là 5150 USD/năm so với cả nước là 3160 USD/năm) và cũng là thành phố có tỉ lệ người sở hữu xe hơi đứng thứ 2 ở Brazil (267 xe hơi trên 1000 dân, sau Brasilia), thế nhưng Curitiba vẫn tự hào là thành phố có hệ thống giao thông công cộng thành công nhất trong cả nước.

Tiến trình quy hoạch tổng thể ở Curitiba

Nhắc tới quá trình phát triển thành một "thành phố Giao thông công cộng" ở Curitiba, đầu tiên phải kể đến sự kết hợp giữa sử dụng đất và giao thông trong hơn nửa thế kỉ qua. Các nhân tố cơ bản của



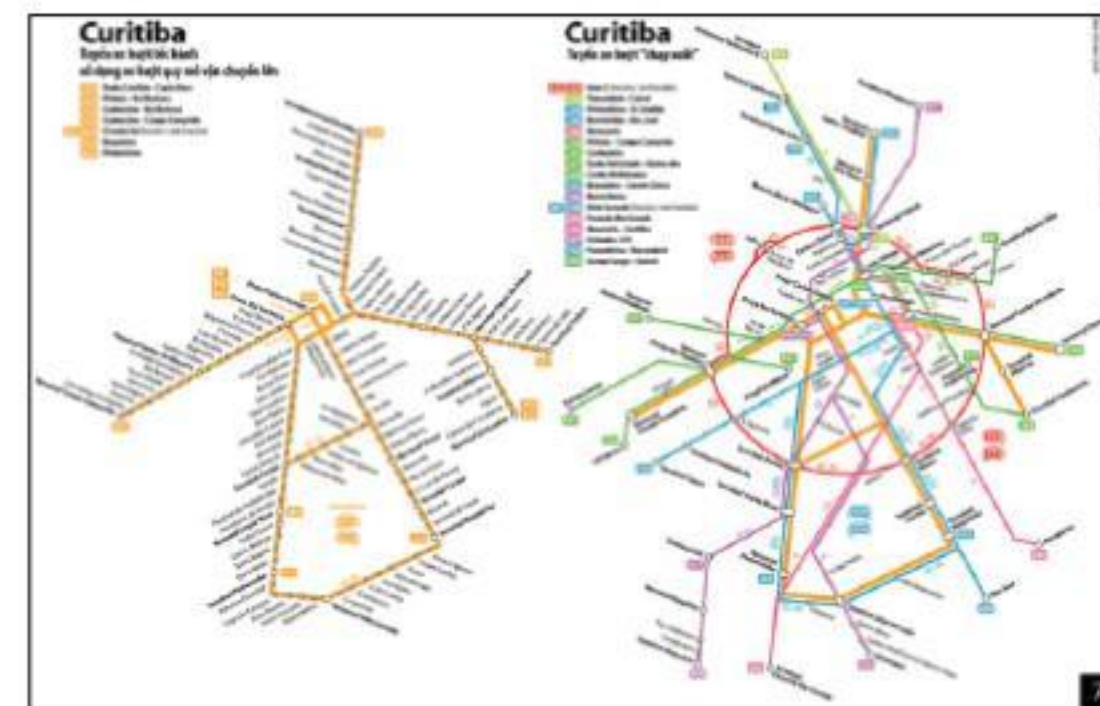
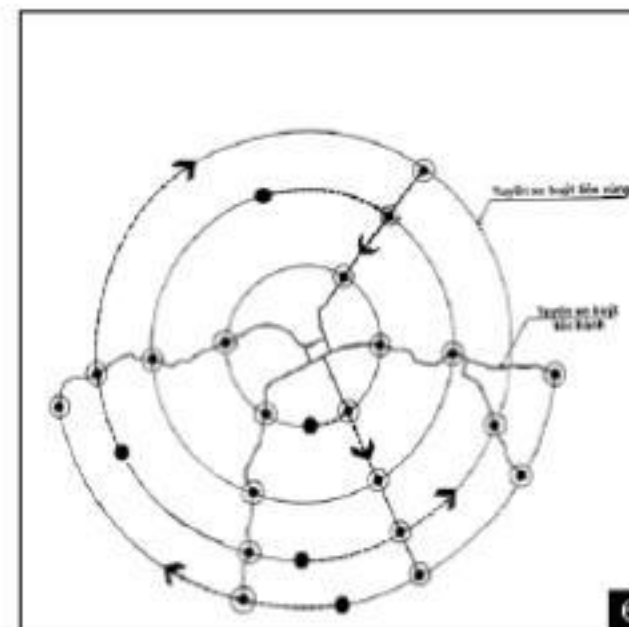
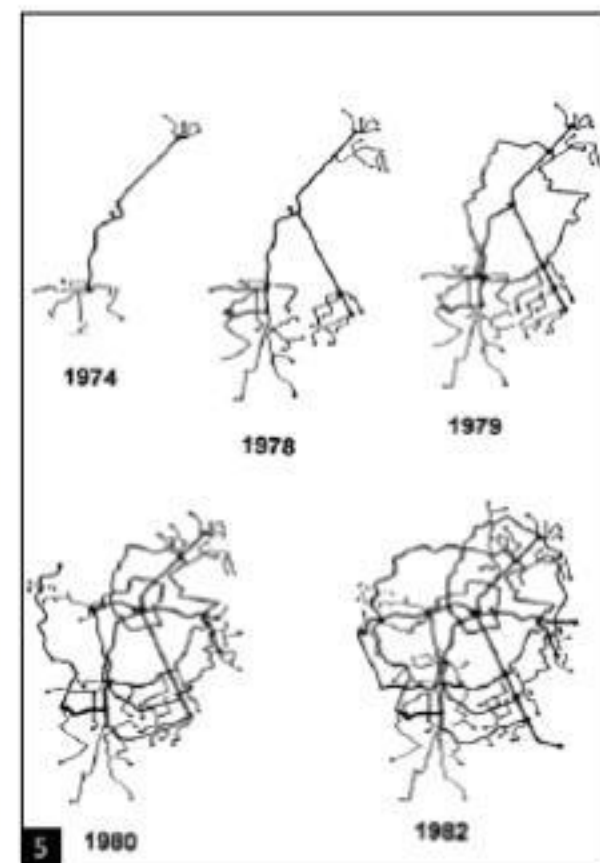
tiến trình này là: một tầm nhìn tổng thể tương lai cho Curitiba để hình thành các điều luật quy hoạch cơ bản, định hướng phát triển trong suốt thời gian đầu (1943-1970). Tiếp đó là giai đoạn đề xuất quy hoạch, dẫn đến việc thực hiện *Mạng lưới giao thông công cộng tích hợp* (Integrated Transit Network-ITN), và cuối cùng, việc thực hiện được tiến hành trên từng bước nhỏ trên tinh thần minh bạch, đơn giản, nhấn mạnh các giải pháp tiết kiệm chi phí, xoay vòng nhanh để giải quyết vấn đề.

Hình thành tầm nhìn và các điều lệ quy hoạch

Thời kì trước Thế chiến thứ Hai, bản quy hoạch Agache ra đời năm 1943 với ý tưởng chính là thúc đẩy phát triển giao thông cơ giới, thiết lập các đại lộ lớn tỏa ra từ khu vực trung tâm. Agache kêu gọi sự đầu tư hạ tầng khổng lồ, bao gồm những con đường lớn băng qua 2 quảng trường trung tâm thành phố, để xuất mở rộng các đại lộ lớn và xóa bỏ những công trình dọc hai bên đường, kể cả những công trình lớn nhất và xưa cũ nhất ở khu vực trung tâm. Trên thực tế, Curitiba không bao giờ có đủ nguồn lực để biến bản quy hoạch này thành hiện thực. Năm 1965, bản quy hoạch này đã được thay thế hoàn toàn bằng Quy hoạch tổng thể với mục tiêu chính là giảm thiểu nhu cầu sử dụng phương tiện cá nhân trên đường phố và định hướng Curitiba trở thành một thành phố tuyến tính. Khu vực trung tâm và các khu vực lịch sử không chỉ dễ dàng tiếp cận bằng phương tiện giao thông mà còn dành rất nhiều không gian cho người đi bộ, tập trung bảo tồn, cải thiện khu trung tâm cũng như các trục tuyến tính nhằm chống việc giao thông cơ giới xuyên cắt khu trung tâm.

Hình 1: Đại lộ "XV of November", phố đi bộ sôi động tại trung tâm Curitiba, vốn được hoàn chuyển từ một đường giao thông lớn chỉ sau 2 ngày cuối tuần vào năm 1972. Nối tiếp sự thành công của tuyến phố này, các phố đi bộ trở nên phổ biến và được mở rộng theo nhiều hướng.

Hình 2: Sử dụng đất và mật độ xây dựng dọc theo một mặt cắt của Hệ thống Đường Tam tuyến (Trinary Road System). Nguồn: Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC).



Khi Jaime Lerner ngồi vào ghế thị trưởng năm 1971, việc dễ dàng nhất và nhanh nhất có thể làm để thực hiện bản Quy hoạch Chung là biến những con đường trung tâm thành phố thành phố đi bộ, ông kể lại:

Trong một đêm lạnh lẽo mùa đông 1972, từ thứ Sáu tới thứ Bảy, những bóng người lạ bủa vây đầu những con đường dẫn vào tuyến phố chính của trung tâm Curitiba. Những cái bóng đầu tiên xuất hiện với những tấm bảng gỗ ghi dòng chữ "Cấm mọi phương tiện", và những tấm bảng hướng dẫn các tuyến thay thế. Những cái bóng tiếp theo bắt đầu lần lượt bóc lớp nhựa đường bằng cuốc, máy khoan và xẻng.

"Cuộc tấn công bất ngờ" này biến con đường chính của Curitiba thành phố đi bộ trong vòng 2 đêm sau một năm lập kế hoạch kỹ lưỡng. Ngay sau khi các khách sạn phản đối và đe dọa kiện ra tòa thì những người bán lẻ nhận ra việc tăng doanh số đột ngột và trở thành "đồng minh" của thành phố, những cửa hiệu ở các con phố khác trong trung tâm bắt đầu đòi hỏi con đường trước tiệm của họ cũng trở thành phố đi bộ...

Vào những năm 60, trung tâm Curitiba đã có những dấu hiệu dân cư đông đúc và tắc nghẽn giao thông. Nhằm tránh việc phát triển dân trải như bài học ở Sao Paulo và các thành phố khác, Curitiba nỗ lực phát triển theo 2 trục chính yếu và sẽ dẫn định hình theo 5 trục chức năng. Những nhà quy hoạch và chính quyền đã bước đầu thống nhất hình dạng tổng thể của đô thị - một thành phố tuyến tính đạt được sự cân bằng phát triển và bảo tồn những di sản văn hóa-xã hội tại khu trung tâm.

Thực hiện quy hoạch tổng thể

Cột mốc đầu tiên cho việc thực hiện quy

hoạch tổng thể Curitiba diễn ra vào năm 1971 khi Jaime Lerner cử chức thị trưởng. Trước đó, Lerner là chủ tịch Viện Quy hoạch và Nghiên cứu đô thị ở Curitiba (IPPUC), một tổ chức được thành lập vào năm 1965 để thực hiện bản quy hoạch tổng thể. Và chỉ sau khi Lerner trúng cử, IPPUC mới được hỗ trợ để đưa bản quy hoạch này vào thực tế.

Cải thiện khu vực trung tâm

Vào năm 1971, Lerner đã chuyển đổi một số đường phố đô thị sang đường dành cho người đi bộ. Sau một thời gian ngăn chướng đối, những người chủ cửa hàng

bắt đầu nhận thấy sự phát triển rõ rệt của hoạt động kinh doanh và nhanh chóng quay sang hợp tác.

Ngay từ lúc bắt đầu, hệ thống đường đi bộ ở Curitiba đã được mở rộng tới 49 ô phố, khu vực này có những ngày rất đông người mua sắm và dạo chơi. Bên cạnh đó, Lerner còn tân trang lại các công trình lịch sử, mở rộng chương trình hỗ trợ văn hóa và nghệ thuật địa phương, nâng cấp các công viên và quảng trường công cộng nhằm cải thiện môi trường đô thị.

Ý tưởng về hệ thống "Tam tuyến" (Trinary)

Ý tưởng độc đáo về hệ thống Tam tuyến là kết quả của sự kết hợp giữa hệ thống giao thông công cộng và quy hoạch sử dụng đất. Ở khu vực lõi là 2 làn xe giới hạn dành riêng cho xe buýt có năng lực vận chuyển lớn. Hai bên làn xe buýt trung tâm là 2 tuyến đường một chiều phụ trợ, tiếp cận trực tiếp với nhà cửa ven đường. Song song với trục trung tâm, cách khoảng một ô phố là những tuyến đường một chiều có năng lực vận chuyển lớn chạy ngược nhau: Một dòng xe đến và một dòng xe đi khỏi trung tâm thành phố. Theo như dự đoán, hệ thống "tam tuyến" kéo dài hầu như toàn bộ trục "cấu trúc" (structural axes), và trong bản quy hoạch tổng thể thì khoảng 10-15km từ trung tâm. Hai tính chất quan trọng nhất của hệ thống đường Tam tuyến (Trinary Road System) là các

hoạt động hỗn hợp với mật độ phương tiện vận chuyển cao. Mật độ cao để phục vụ tốt cho lượng hành khách sử dụng dịch vụ giao thông công cộng. Sử dụng đất hỗn hợp để bảo đảm các công trình có thể tạo ra các hoạt động phức hợp, tạo sự hấp dẫn hành khách. Hai yếu tố này tác động qua lại và hỗ trợ tương tác lẫn nhau. Những vị trí nằm xa các trục "cấu trúc" nhưng vẫn đảm bảo khoảng cách khuyến khích đi bộ được phát triển thành khu vực nhà ở. Mật độ dân cư sẽ giảm dần khi khoảng cách đến trạm xe buýt tăng dần.

Hệ thống giao thông công cộng tích hợp

Với chiến lược sử dụng đất phức hợp kết hợp với giao thông công cộng, tầm nhìn dài hạn trong giai đoạn 2 ở Curitiba là xây dựng hệ thống giao thông công cộng tích hợp (ITN). Vào năm 1974, Curitiba đã khánh thành 20 km xe buýt công cộng đầu tiên, trở thành trục xương sống của thành phố tuyến tính theo trục bắc nam. Hệ thống "xe buýt tốc hành" (express bus) được hình thành, trung bình mỗi ngày, toàn bộ xe buýt có thể vận chuyển được 45.000 hành khách.

Năm 1979, ý tưởng về mạng lưới giao thông công cộng tích hợp chính thức được hình thành và dịch vụ xe buýt liên khu vực (interdistrict) được khởi động. Tuyến đường đầu tiên chạy thành đường bao chu vi 44 km, giao cắt với các tuyến đường chính tại các trạm xe buýt trung chuyển. Vào năm 1980,

hệ thống ITN đã có 9 trạm trung chuyển và trạm cuối. Năm 1982, có 4 tuyến đường nội vùng phục vụ trong các thành phố: tuyến thứ nhất nằm gần trung tâm, tuyến thứ hai và thứ ba xa dần, tuyến thứ tư chạy thành đường đường bao khu vực. Như vậy, lượng hành khách đã tăng lên nửa triệu người, gấp 20 lần so với 8 năm trước đó.

Những dịch vụ và chính sách khác biệt

Giữa những năm 80, hệ thống xe buýt ở Curitiba lại trở thành nạn nhân của chính nó. Tổng số lượt vận chuyển tăng lên nhanh chóng, việc trễ hoãn lịch trình xảy ra thường xuyên. Trước tình hình đó, nhiệm vụ đầu tiên là phải kết nối các chuyến xe buýt với nhau để giải quyết vấn đề thực tại.

Loại hình xe buýt có lưu lượng vận chuyển cao xuất hiện trên tuyến đường một chiều song song với những làn xe buýt ưu tiên. Những tuyến xe buýt "chạy suốt" (direct-line) (có thể chở được 110 lượt hành khách mỗi chuyến) được kết hợp với các trạm chờ hình ống (boarding tube), vận chuyển gấp 3,2 lần lượng hành khách mỗi giờ so với những xe buýt thông thường. Trên lý thuyết, khả năng vận chuyển của dịch vụ xe buýt direct-line đạt xấp xỉ 9000 lượt khách/giờ, tương đương với năng lực vận chuyển của những hệ thống tàu điện "bận rộn" nhất trên thế giới.

Bên cạnh đó, Curitiba còn đưa ra rất nhiều luật lệ, chính sách phát triển vùng,

Hình 3: Jaime Lerner, thị trưởng, kiến trúc sư và quy hoạch sư huyền thoại của thành phố Curitiba bên mô hình một trạm BRT. Tham gia vào việc lập quy hoạch cho thành phố Curitiba trong vai trò là Viện trưởng Viện Quy hoạch và Nghiên cứu Đô thị Curitiba, ông ra tranh cử thị trưởng và giữ vị trí này 3 nhiệm kỳ trước khi trở thành tỉnh trưởng tỉnh Paraná. Trong vai trò là thị trưởng Curitiba, Lerner đưa ra rất nhiều giải pháp phi chính thống để giải quyết các vấn nạn của thành phố bao gồm việc triển khai hệ thống BRT đầu tiên trên thế giới (nguồn IPPUC). Jaime Lerner được trao nhiều giải thưởng về kiến trúc, giao thông và môi trường trong đó có giải thưởng Môi trường Liên Hiệp Quốc năm 1990. Ông trở thành Chủ tịch của Liên đoàn Kiến trúc sư Quốc tế UIA nhiệm kỳ 2002-2005.

Hình 4: Xe buýt ưu tiên, hạt nhân của hệ thống Tam tuyến. Những làn xe phụ trợ cho hệ thống giao thông thường xuyên tiếp nối các làn xe buýt dọc theo các trục cấu trúc phía Bắc đến trạm Barreirinha. Các tòa nhà cao tầng sử dụng tầng tiết kiệm không gian bên lề phát triển dọc tuyến đường xe buýt.

Hình 5: Quá trình phát triển của mạng lưới giao thông công cộng tích hợp ở Curitiba từ năm 1974 - 1982. Nguồn: URBS

Hình 6: Cấu trúc mạng nhện của hệ thống BRT Curitiba. Nguồn: URBS

Hình 7: Hệ thống giao thông công cộng dựa hoàn toàn vào xe buýt của Curitiba hiện nay.



Hình 8: Xe buýt “2 door” được sản xuất tại địa phương. Một xe “2 door” có thể chở 270 hành khách với 5 cửa lớn, nội thất hiện đại và sàn xe thấp để người già, trẻ em và người tàn tật dễ dàng di chuyển lên xuống. Các thành phố khác tại Brazil bắt đầu đặt hàng sản xuất loại xe này từ Curitiba với hy vọng lập lại thành công của thành phố này. Trạm chờ hình ống (boarding tube) cũng là một phát minh “made in Curitiba” nhằm tạo hình ảnh hấp dẫn cho hệ thống BRT. Trạm chờ hình ống với hệ thống soát vé tự động đặt trong trạm chờ giúp giảm thời gian nhận hành khách lên xe buýt. Tuyến “chạy suốt” sử dụng trạm chờ hình ống có khả năng vận chuyển 9.000 hành khách/chiều tuyến/giờ, xấp xỉ năng lực vận chuyển một số hệ thống đường sắt nội đô “bận rộn” nhất thế giới.

Trong cuốn sách *Curitiba: Sự phát triển hài hòa với môi trường*, Jaime Lerner viết về ý tưởng về hệ thống đường tam tuyến:

Trước hết, hệ thống này giữ gìn tỷ lệ (con người) và kỷ ức của thành phố - thay vì những đường cao tốc trong lòng đô thị, ba tuyến đường có cùng kích thước nhưng có chức năng khác nhau, đó chính là “triết lý”. Thứ nhì, rào cản lớn nhất cho việc triển khai hệ thống xe buýt tốc hành chính là việc thiếu không gian để xây dựng những làn đường giành riêng cho xe buýt. Cuối cùng, thật khả thi để triển khai trong vòng chỉ một năm và với một ngân sách có thể chấp nhận được một hệ thống đường tam tuyến dài 20 km.

chính sách phát triển nhà ở theo định hướng hỗ trợ giao thông công cộng (Transit Supportive Housing), và chính sách cho phép chuyển nhượng quyền phát triển đất bên trong khu vực mang tính lịch sử cần bảo tồn ở Curitiba.

Xác định địa điểm của các trung tâm mua sắm

Từ năm 1970, các trung tâm thương mại quy mô lớn được cho phép xây dựng dọc theo các trục cấu trúc, thúc

đẩy các hoạt động bán lẻ dọc theo các hành lang giao thông công cộng và bảo tồn sức sống cho khu trung tâm đô thị.

Tác động của những hình mẫu phát triển đô thị

Theo dự kiến của bản quy hoạch tổng thể năm 1965, Curitiba là hình mẫu của một thành phố tuyến tính. Những tòa cao ốc phức hợp bao lấy các tuyến giao thông công cộng, và xung quanh đó là những khu đơn vị ở mật độ thấp. Ranh giới giữa các đơn vị ở được xác định rõ ràng, nằm ngoài các trung tâm thương mại và được bảo vệ bởi khu vực cây xanh dày đặc. Gần 1/3 dân số ở Curitiba sống trong khoảng cách dễ dàng đi bộ quanh các đường xe buýt.

Vị trí thuận lợi gần các trung tâm văn hóa, thương mại đã làm cho giá nhà dọc theo các trục cấu trúc không thua kém gì khu vực trung tâm thành phố. Do đó, với một nguồn thu cao, không có gì ngạc nhiên khi khu vực này chiếm tỉ lệ sở hữu ô tô cao nhất và tỉ lệ sử dụng giao thông công cộng ở mức thấp.

Những chính sách hỗ trợ giao thông công cộng khác

Luật sử dụng đất không phải là nhân tố

duy nhất thúc đẩy việc lựa chọn phương tiện di chuyển ở Curitiba. Chính sách về đậu đỗ xe cũng quan trọng không kém. Có rất ít chỗ đậu xe trên lề đường và chỉ được đậu đỗ trong một thời gian ngắn. Những chỗ đậu xe hầu như thuộc quyền sở hữu tư nhân với giá rất cao. Ngược lại, trợ cấp cho giao thông công cộng là một điều bình thường ở Brazil, đặc biệt là đối với tầng lớp công nhân. Ở Curitiba, các ông chủ thường mua thẻ xe buýt và phát kèm vào kì lương cuối tháng cho nhân viên. Với một dịch vụ tuyến chính và tuyến nhánh tích hợp, chức năng của hệ thống ITN tại Curitiba giống như một hệ thống tàu điện liên vùng. Vì vậy, các nhà quy hoạch thường gọi đây là “hệ thống metro trên mặt đất”.

Dịch vụ xe buýt tốc hành (express services)

Điểm mấu chốt của hệ thống dịch vụ tốc hành là việc quản lý các điều lệ. Hiện tại, những chiếc xe buýt tốc hành màu đỏ chạy dọc trên các trục giao thông công cộng cung cấp dịch vụ thương xuyên nhất và hữu ích nhất cho Curitiba.

Dịch vụ xe buýt “chạy suốt” (direct-line services) và “tốc độ” (speedy)

Phương tiện này xuất hiện vào năm 1991 với

những chuyến xe buýt tốc hành chạy song song trên hệ thống Tam tuyến một chiều, đạt vận tốc trung bình toàn tuyến là 32 km/h, so với tốc độ 20 km/h của xe buýt tốc hành và 16 km/h của xe buýt thông thường. Kể từ khi hệ thống xe buýt “chạy suốt” hình thành, những người ở khu vực ngoại ô hoặc thu nhập thấp có xu hướng sử dụng giao thông công cộng nhiều hơn. Phương tiện “tốc độ” (speedy) ngày càng được phát triển và không cần đến những người soát vé trên xe buýt, dành nhiều không gian hơn dành cho hành khách trên xe. Trên các trục Tam tuyến, nơi xe buýt “tốc độ” và xe buýt “chạy suốt” hoạt động song song, lượng hành khách lên đến 15000 lượt/giờ, tương đương với hệ thống tàu điện ngầm đông đúc nhất ở Rio De Janeiro.

Các trạm xe buýt trung chuyển

Góp phần làm cho chức năng của hệ thống ITN hoạt động liên tục và chính xác chính là 20 trạm trung chuyển kèm theo. Hành khách có thể di chuyển trên cùng một nhà ga hoặc băng qua ga đối diện bằng hệ thống đường ống đi thông. Hầu hết tại các nhà ga đều có những sạp báo, ghế ngồi, bản đồ và lịch trình tuyến.

Quản lý và tổ chức

Hàng ngày, việc hoạt động của xe buýt

được chính quyền thành phố giám sát (URBS). Nhiệm vụ của URBS bao gồm: lập trình thời gian biểu và những tiêu chuẩn thi hành, vạch ra những tuyến đường mới và những dịch vụ mới. Thu thập, phân phối các nguồn lợi và duy trì các trạm trung chuyển. Quy hoạch dài hạn cho hệ thống giao thông công cộng tích hợp thuộc trách nhiệm của cơ quan quy hoạch thành phố IPPUC.

Vé

Loại vé phổ biến nhất là thẻ trả trước, được khoảng 60% hành khách sử dụng mỗi ngày. Các công ty mua thẻ này với số lượng lớn, và sau đó phát lại cho nhân viên hàng tháng. Từ năm 1974 đến 1994, số lượng người sử dụng phương tiện giao thông công cộng tăng 15% hàng năm, gấp 3 đến 4 lần tốc độ tăng dân số. Trung bình 3 người Curitiba thì có 2 người sử dụng hệ thống giao thông công cộng mỗi ngày.

Ngày nay, Curitiba là thành phố có bầu không khí trong lành nhất ở Brazil. Lợi ích khác của việc có đông hành khách là giảm chi phí giao thông trên bình quân đầu người. Trên thực tế người Curitiba chỉ dùng 10% thu nhập cho chi phí giao thông, trong khi trung bình các thành phố khác là 20%.

Bài học từ Curitiba

Trong số các thành phố sử dụng xe buýt, Curitiba có tỉ lệ người sử dụng phương tiện này cao nhất.

Những nhà lãnh đạo đã kêu gọi sự hỗ trợ cộng đồng, tiến hành thực hiện từng bước, tạo nên một hệ thống giao thông công cộng tích hợp đầy sáng tạo để xây dựng ý tưởng hình mẫu đô thị trong tương lai: một tiến trình phát triển mạng lưới giao thông công cộng hợp nhất theo trục chính và các tuyến nhánh, một thành phố tuyến tính, một hệ thống tích hợp các vấn đề nhà ở, sử dụng đất, mạng lưới đường sá, khu vực thương mại phức hợp, khu bảo tồn lịch sử và không gian công cộng.

Tuy nhiên, Curitiba không nghĩ rằng sẽ mãi mãi trung thành với hệ thống xe buýt, điều duy nhất họ hướng đến là một phương tiện có chất lượng cao với giá cả hợp lý. Trên thực tế, giao thông xe buýt đang đáp ứng được điều này. Tuy nhiên, khi thành phố tiếp tục phát triển và hệ thống Tam tuyến trở nên quá tải, việc chuyển hệ thống xe buýt thành tàu điện sẽ là một áp lực đang lớn dần lên đối với thành phố. ■



CARBON T.A.P

ý tưởng kiến trúc kết hợp khoa học xanh

VŨ MINH NHẬT (Dịch)



Dự án Carbon T.A.P (Tunnel Algae Park) được thiết kế bởi nhóm kiến trúc sư Andrew Moddrell và Christopher Marcinkoski của công ty kiến trúc PORT. Đây là một dự án rất sáng tạo, dựa trên kết hợp ý tưởng khoa học xanh với ý tưởng kiến trúc. Carbon T.A.P đã đạt giải nhất cuộc thi WPA 2.0 năm 2009.

WPA 2.0 - Working Public Architecture là một cuộc thi thiết kế nhằm tìm kiếm những đề xuất sáng tạo và có tính ứng dụng liên quan đến cơ sở hạ tầng trong đô thị của Hoa Kỳ.

Về cơ bản, dự án sử dụng ý tưởng công nghệ: khai thác khí CO₂ từ khí thải động cơ/nhà máy để nuôi tảo - một nguyên liệu ứng dụng trong nhiều lĩnh vực, trong đó ý nghĩa nhất hiện nay là để sản xuất ra nhiên liệu sinh học. Và hệ thống khai thác đó được triển khai tại đoạn đường ngầm Brooklyn-Battery - khu Hạ Manhattan - thành phố New York - Hoa Kỳ.

Ở một đất nước công nghiệp phát triển mạnh mẽ như Hoa Kỳ, đất nước góp tới 1/5 lượng khí thải CO₂ toàn cầu, nhóm tác giả đặt ra câu hỏi: thứ khí thải độc hại đang tàn phá môi trường đó có thể được ứng dụng vào việc gì không? Hay nói cách khác, Moddrell và Marcinkoski đang muốn nhìn nhận khí CO₂ như một nguồn năng lượng, một tài nguyên mới, dồi dào và dễ kiếm, để sử dụng cho một thời đại mới.

Hãy điểm qua nguyên lý hoạt động của ý tưởng nền tảng cho dự án Carbon T.A.P, trước khi đi vào tìm hiểu cách họ ứng dụng nó vào dự án:

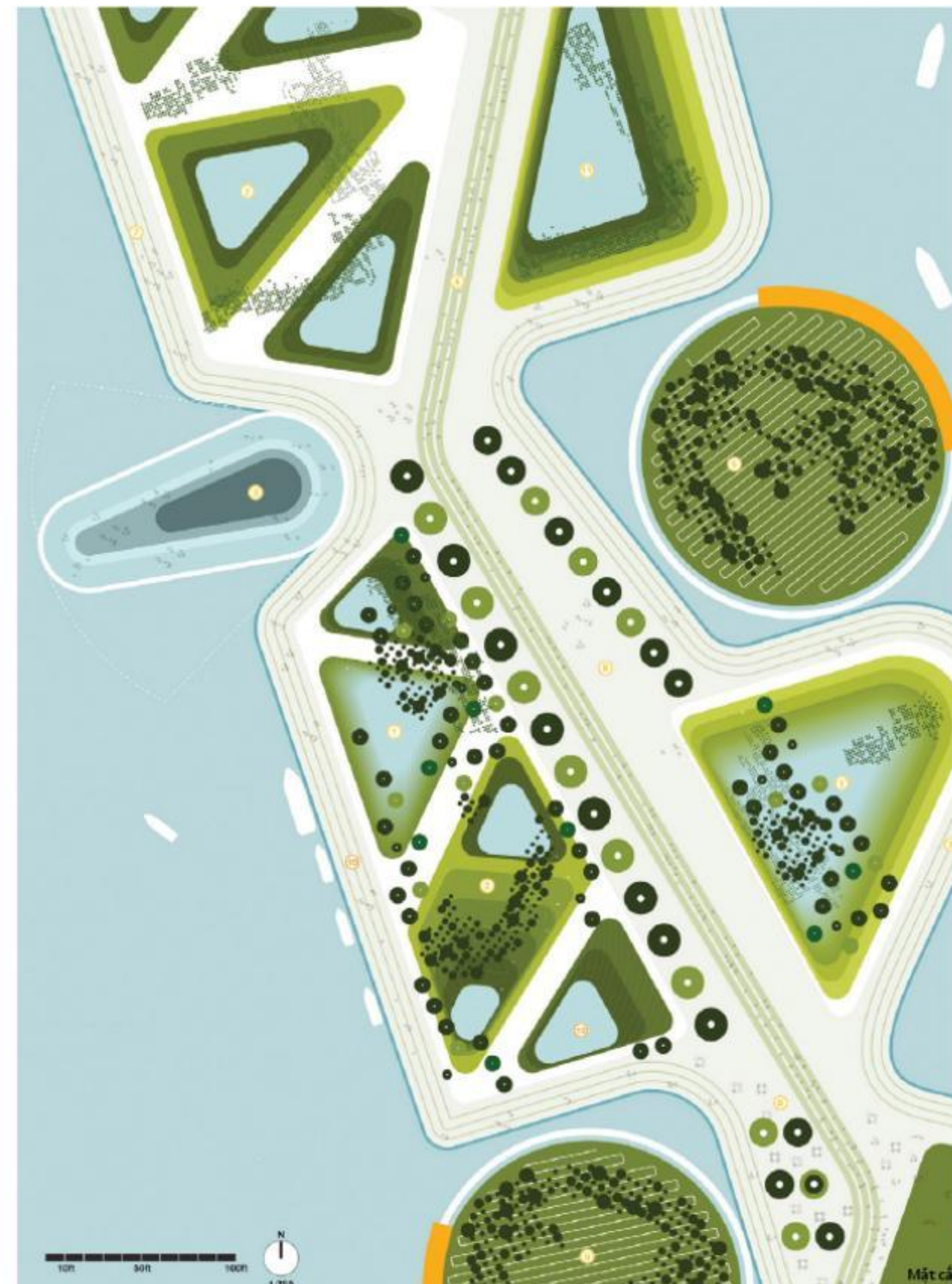
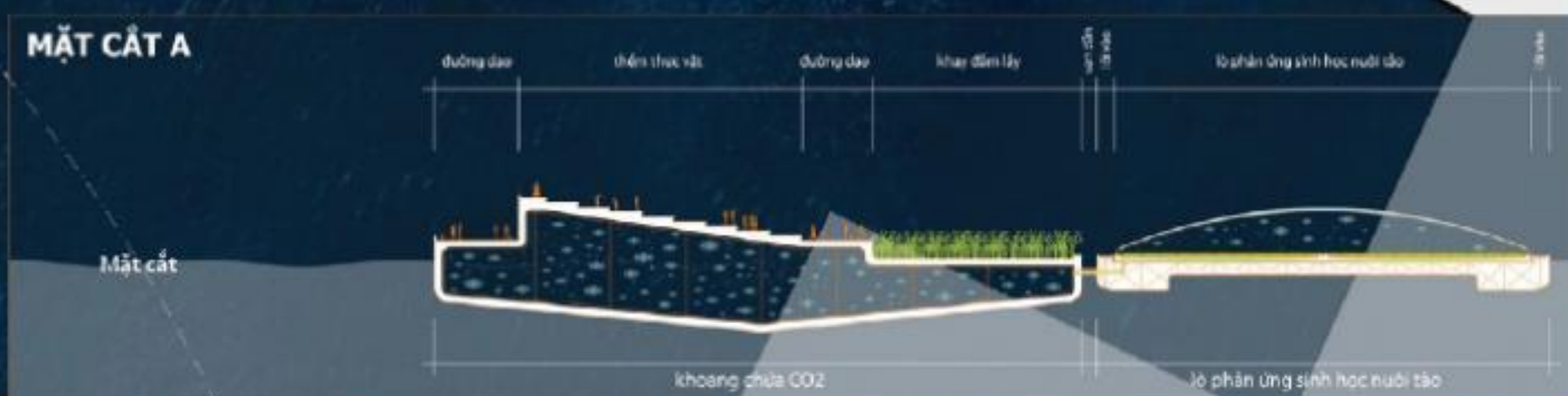
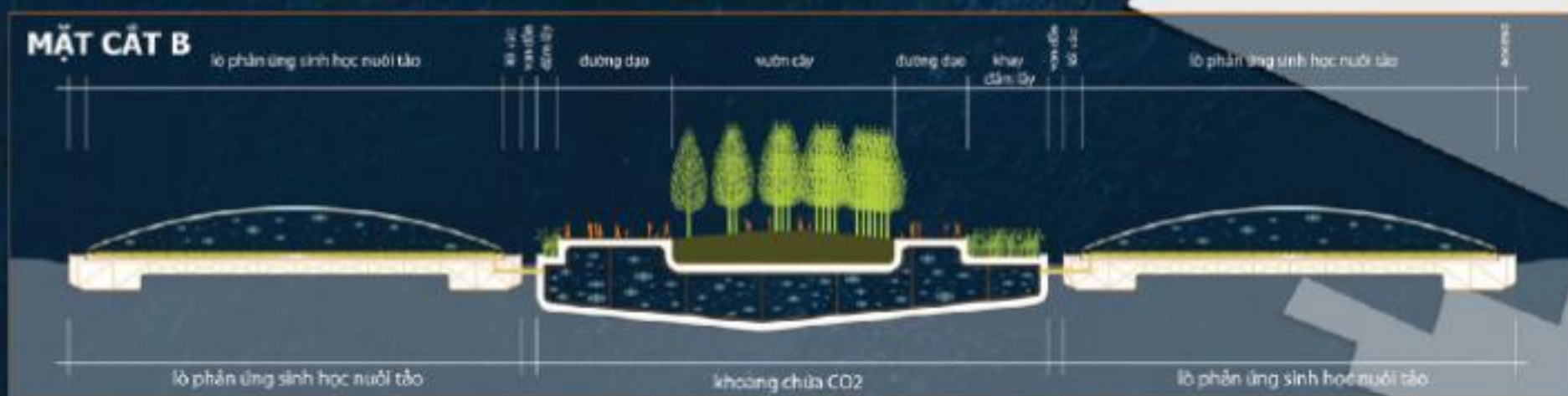
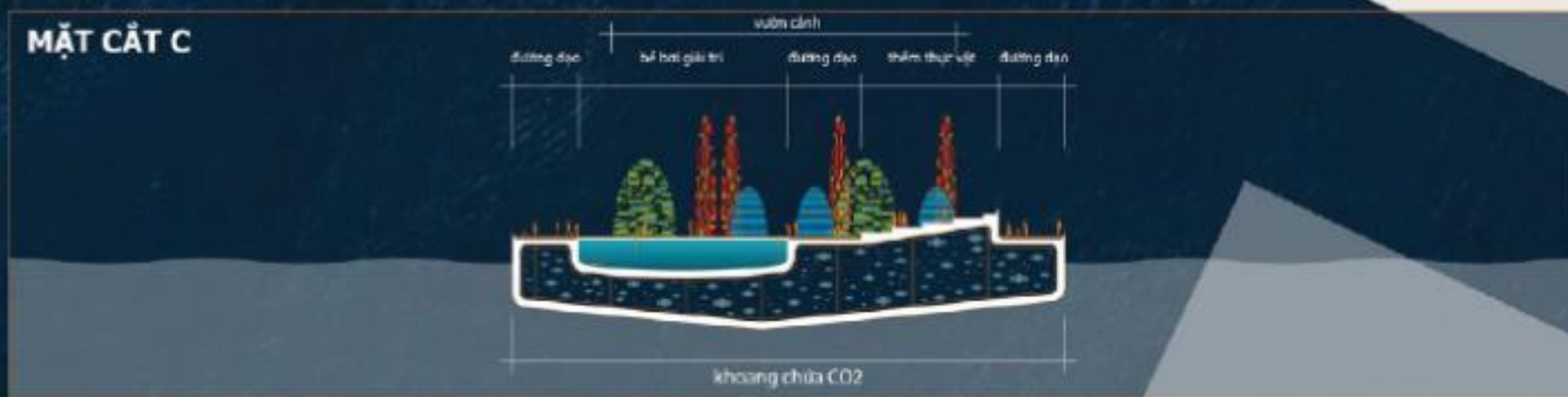
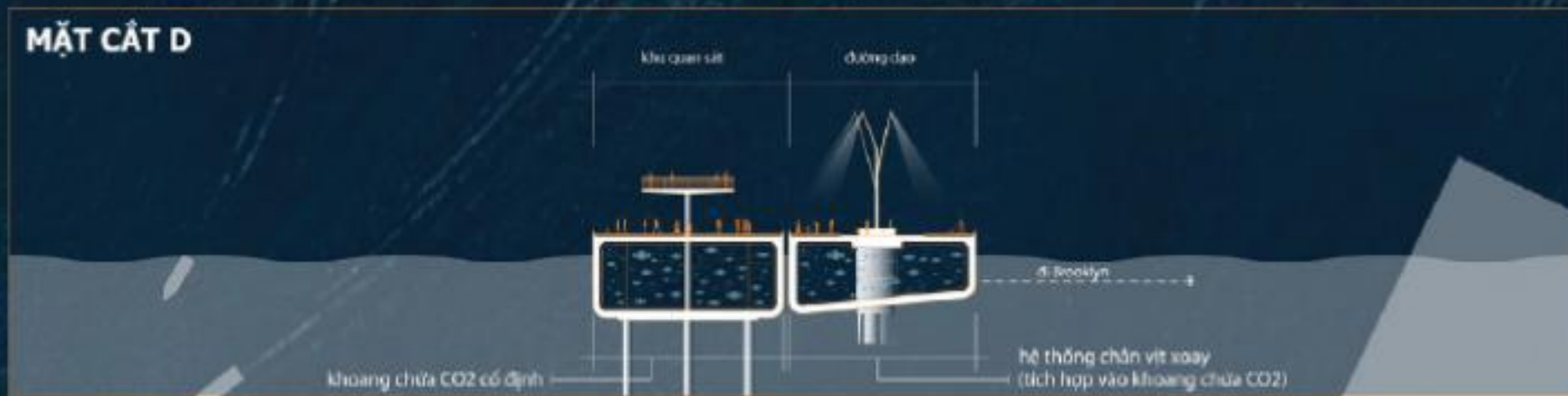
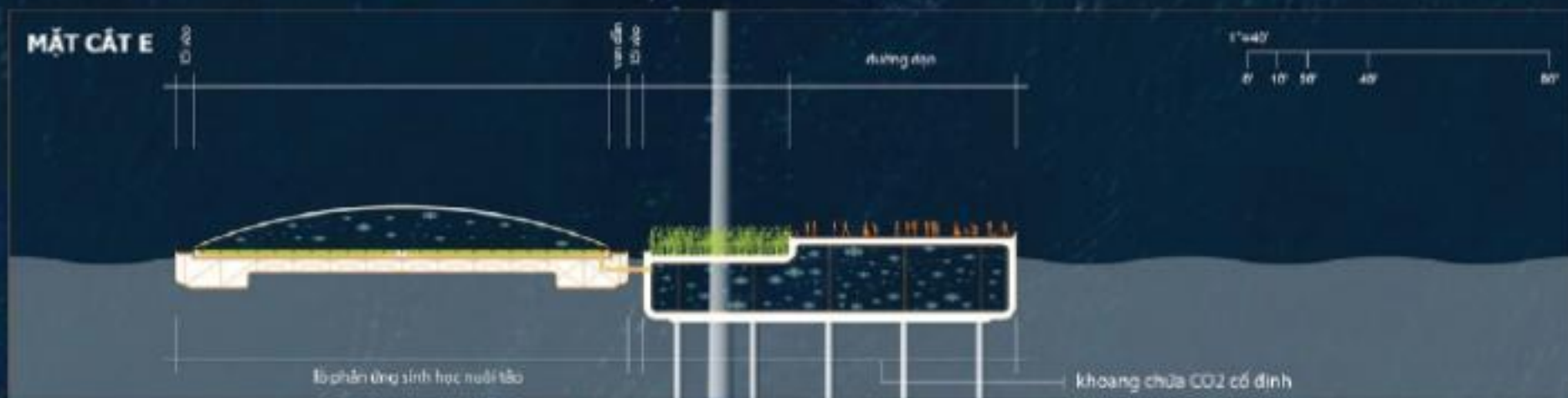
1/. Tảo là một trong những dạng sống phát triển mạnh mẽ nhất trên trái đất. Có mặt trên mọi lục địa, tảo dễ dàng thích nghi vào mọi môi trường vật lý nơi chúng có thể thu năng lượng từ quang học và quá trình hấp thụ carbon hữu cơ, đặc biệt là khí CO₂. Tảo được sử dụng đa dạng, từ chế biến thực phẩm đến làm phân bón, và hấp dẫn nhất là dùng chế tạo nhiên liệu sinh học.

2/. Sự tập trung khí CO₂ trong khí quyển là không đủ cao cho quy trình nuôi tảo ở quy mô công nghiệp. Tuy nhiên, các nguồn khí CO₂ tập trung như từ các nhà máy điện chạy than/khí hay các cơ sở sản xuất cung cấp các nguồn khí CO₂ tập trung cao. Đặc biệt các đường ống giao thông còn có thể sản sinh ra hàng chục nghìn mét khối khí CO₂ mỗi năm.

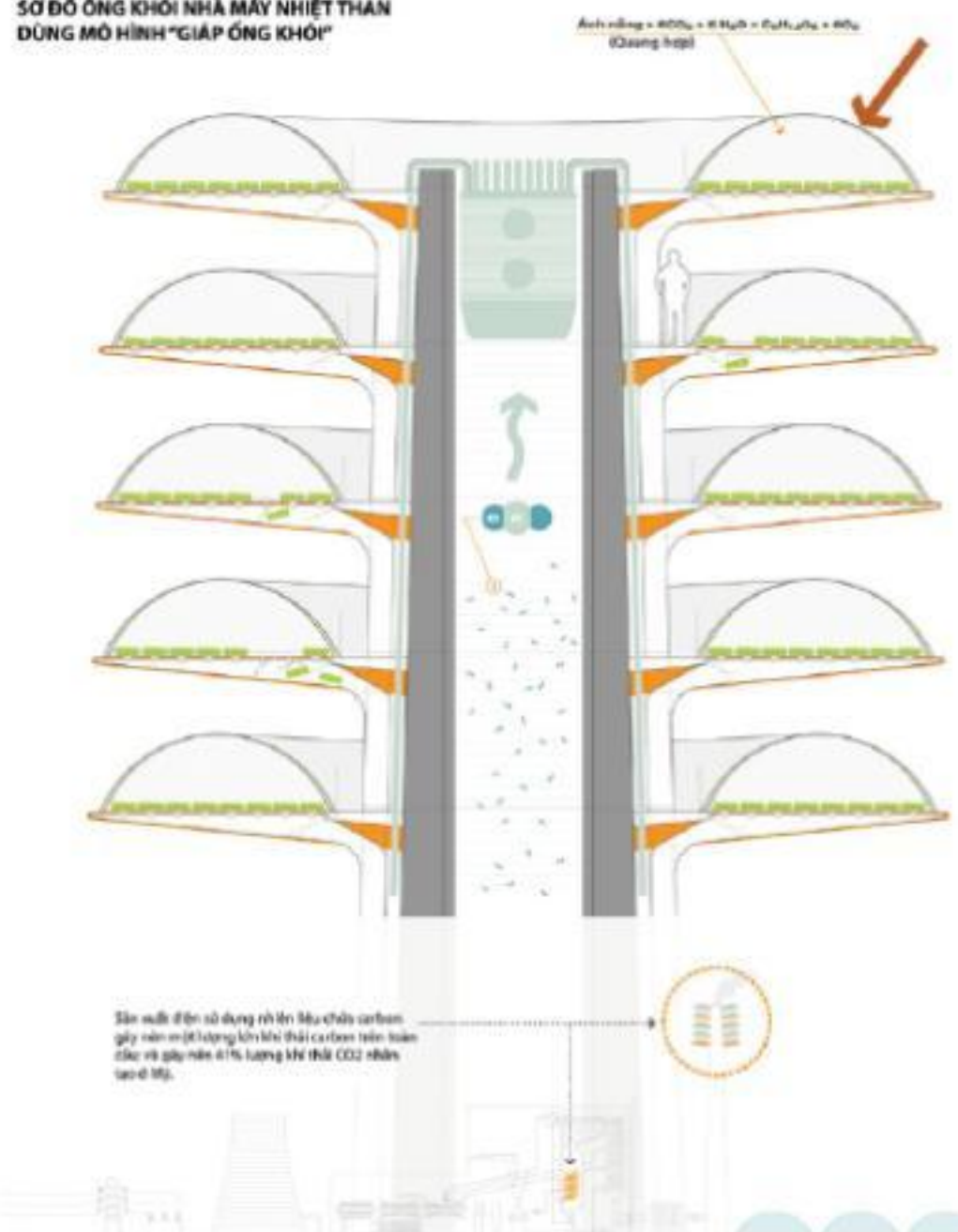
3/. Thu một phần nhỏ lượng thải CO₂ này cũng đủ cung cấp một lượng thức ăn lớn cho quy trình nuôi tảo. Tuy nhiên, thách thức ở đây là việc giữ lượng CO₂ này trước khi chuyển nó tới các khoang nuôi tảo.

4/. Dự án Carbon T.A.P sử dụng một hệ thống gồm hai phần để thu khí CO₂ và cung cấp một cách có kiểm soát lượng khí này cho các lò phản ứng sinh học nuôi tảo theo quy mô công nghiệp. Trong hệ thống này, khí thải CO₂ được thu và giữ trong một khoang khổng lồ để phân phối tới một chuỗi các lò phản ứng sinh học dành cho quy trình nuôi tảo.

5/. Nhiều nguồn khí CO₂ tập trung được đặt gần mặt nước, cho phép các khoang chứa CO₂ có chức năng như những cầu tàu hay phần mở rộng ra mặt nước. Khi



SƠ ĐỒ ỨNG DỤNG NHÀ MÁY NHIỆT THAN DÙNG MÔ HÌNH "GIÁP ỨNG KHÔI"



Sơ đồ hoạt động thu khí CO2 từ phương tiện cơ giới để nuôi tảo

đó, những cầu tàu nuôi tảo này sẽ là một loại thức không gian mở cộng đồng mới, vừa tiếp cận mặt nước vừa cung cấp cơ sở hạ tầng theo tiêu chí "Xanh".

Có thể dễ dàng nhận thấy ý tưởng này vô cùng hứa hẹn, nhất là với những quốc gia phát triển. Các cường quốc công nghiệp là nơi thải ra lượng khí thải vô cùng lớn, gây ô nhiễm môi trường nghiêm trọng. Ý tưởng trên khi đi vào ứng dụng, không chỉ giảm thiểu sự phát tán khí thải, mà còn tận thu chúng như một dạng tài nguyên mới, xoay vòng để phục vụ chính nhu cầu của loài người. Xét riêng về khía cạnh khoa học công nghệ, dự án đã cho thấy tính "Xanh" và "Bền vững" nổi bật.

Trở lại với dự án, Carbon T.A.P trước hết vẫn là một dự án kiến trúc, với mục đích xây 2 cầu nối: một ở đảo Thống đốc, và một ở phía cực nam đảo Manhattan - còn

gọi là khu Hạ Manhattan. 2 cầu nối này có trụ xoay, có thể kết nối linh hoạt với nhau, liên kết giao thông giữa 2 đảo và khu Redhook, Brooklyn. Là một khu vực đông đúc dân cư, từ năm 1936, Robert Moses - nhà quy hoạch nổi tiếng của New York - đã muốn xây một cây cầu nối khu Redhook và khu Hạ Manhattan. Tuy nhiên rất nhiều ý kiến phản đối cây cầu này, vì cho rằng nó sẽ phá vỡ cảnh quan của khu Manhattan. Moses rất cứng rắn với phương án của mình, và ra sức phản đối ý tưởng về một đường hầm chạy dưới lòng sông thay vì cây cầu. Sau cùng, với chỉ thị của Tổng thống hồi đó là Franklin D. Roosevelt, do các lý do an ninh và quân sự, dự án hầm ngầm được tiến hành, và cây cầu của Moses không bao giờ được xây dựng.

14 năm sau, giải pháp giao thông kết nối Manhattan và Brooklyn ra đời. Tuyến đường

hầm Brooklyn-Battery (nối quận Brooklyn và công viên Battery) đi vào hoạt động năm 1950, nằm trong tuyến đường liên bang 478, có 4 làn xe, dài 2,7km và cao 3,7m. Với mức phí 6,5 đô la Mỹ/lượt, hàng ngày có 51.064 lượt xe đi qua đây, theo số liệu năm 2008.

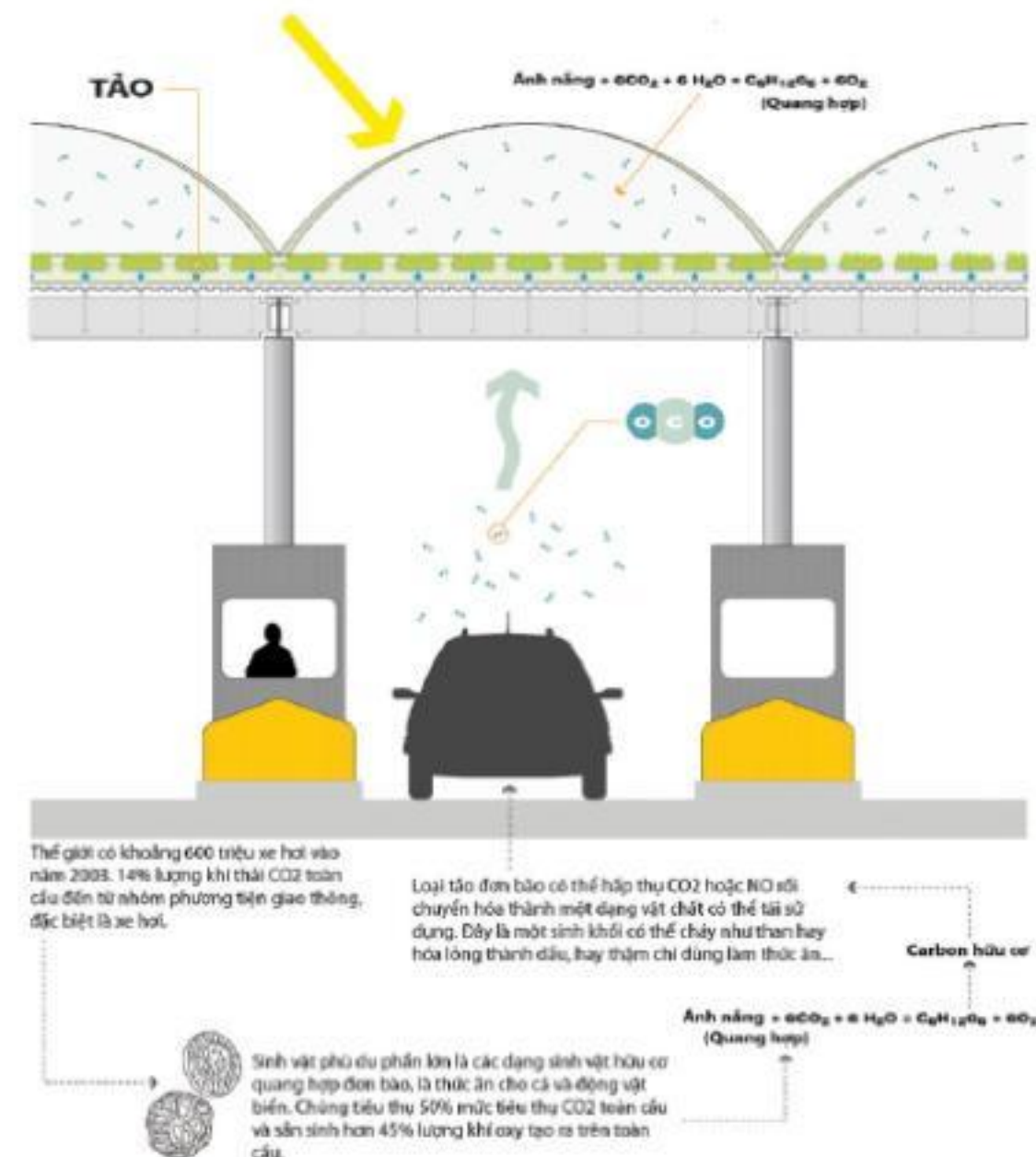
Cây cầu của Moses là một cây cầu đơn giản của kỷ nguyên ô tô. Giờ đây, trong thời đại mới, khi mà nhu cầu đi lại bằng xe hơi đã được đáp ứng bằng đường hầm Brooklyn-Battery, nhóm tác giả của Carbon T.A.P muốn có một cây cầu mang nhiều ý nghĩa thẩm mỹ hơn, phục vụ cho con người và hoạt động đi bộ. Và không chỉ vậy, đó còn là tham vọng tận thu những gì mà luồng xe cộ trong đường hầm thải ra hàng ngày, để tạo nên một cây cầu của thời đại mới, trong kỷ nguyên sinh thái. Cây cầu mới thực ra là 2 cây cầu nối ghép lại và có thể linh hoạt thay đổi vị trí. Là những cây cầu cho khách bộ hành, một cây cầu ở phía Nam công viên Battery dài 600m và một cây cầu ở phía Đông Bắc đảo Thống Đốc dài 760m. Cả 2 đều có một trụ xoay ở điểm gần bờ, giúp chúng có thể xoay quanh các trục này nhờ sự hỗ trợ của các chân vịt ở phía đầu mút. 2 cầu nối này khi kết nối lại sẽ tạo thành một cây cầu nối Hạ Manhattan với đảo Thống Đốc, du khách sẽ đi hết hành trình khoảng 1200m này trong khoảng 20 phút. Ngoài ra cầu nối phía Nam còn có thể nối sang bờ khu Redhook, quận Brooklyn. Khi đi vào hoạt động, 2 cầu này sẽ được tính toán thời điểm lắp ghép-kết nối để đảm bảo giao thông đường thủy qua khu vực, trong khi vẫn phục vụ du khách tham quan qua lại 3 khu vực trên. Điểm dễ nhận thấy ở hệ thống này đó là những khoảng nuôi tảo, nhìn như những lồng kính nổi trên mặt nước. Được bố trí xen kẽ theo chiều dọc cầu, những lồng kính này đóng vai trò thẩm mỹ-trang trí không khác các tiểu cảnh được bố trí ở đây. Chạy dài theo tuyến đạo chính là các không gian mở, quảng trường len lỏi, cung cấp những góc nhìn đa dạng cho khách bộ hành ra cảnh quan thoáng đãng của đoạn sông này. Nhóm thiết kế đã tạo nên những cảnh quan đa dạng, từ bể cá, bể bơi, bể nuôi sò, vườn cây, vườn cảnh... Ngoài ra còn có các đoạn khán đài nhìn xuôi ra sông, các đài cao ngắm cảnh, tạo nên nhiều bất ngờ thị giác cho khách bộ hành. Thậm chí có cả những đầm lầy nhân tạo dành cho các loài chim trên đường đi trú qua đây.

Nhưng ngay bên dưới những cảnh quan đẹp đẽ và nên thơ ấy, là một hệ thống khép kín, khoa học, chặt chẽ và tự động cao. Sáu dưới lòng sông là tuyến đường hầm Brooklyn-

Battery với hàng trăm xe hơi nối đuôi nhau hoạt động. Và ngay trên chúng là một hệ thống thu khí CO2 hiện đại, được phủ lớp vỏ thơ mộng mà chúng ta thấy ở trên.

Nhìn kỹ vào những mặt cắt, ta nhận ra 2 trụ xoay của 2 cầu nối còn đóng vai trò là nơi thông khí trời cho đường hầm và cũng nơi tập trung các đường ống thu khí CO2. Còn ngay dưới những con đường dạo và vườn cây là những khoang trữ khí CO2 khổng lồ (khoảng hơn 200.000m3 khí). Từ các khoang chứa này, khí CO2 sẽ được phân phối đến các khoang kính nuôi tảo. Tại đây, cùng với ánh sáng mặt trời tập trung qua vòm kính, quá trình quang hợp diễn ra. Khí tảo có thức ăn của chúng (CO2), chúng giả cho chúng ta khí oxy (O2).

Với 51.000 lượt xe một ngày, mỗi lượt xe sản sinh ra 0,6kg khí CO2, trong một năm tuyến đường hầm Brooklyn-Battery thải ra 11.793 tấn khí CO2. Cũng trong một năm, 1m2 tảo tiêu thụ 48kg khí CO2, như vậy để tiêu thụ hết lượng khí CO2 trong một năm cần có 24,5ha diện tích tảo. Mỗi khoang chứa tảo được thiết kế có diện tích bề mặt tảo là 1 acre (đơn vị phổ biến theo hệ Mỹ) hay 4046m2, và với 7 khoang như trong thiết kế, diện tích bề mặt tảo của dự án là 2,9ha. Nói đồng dài như vậy để thấy lượng khí CO2 sản sinh ra nhiều đến mức nào và dư dả ra sao với việc cung cấp "thức ăn" cho đám tảo này, hiện tại và cho cả nhu cầu mở rộng năng cấp mai sau. Luôn thủ vị khi hình dung về những gì tốt đẹp chúng ta sẽ có được. Cảnh quan đẹp, không khí trong lành, khí oxy cho chúng ta và CO2 cho tảo. Giao thông được mở rộng, hai bờ Manhattan và Brooklyn được kết nối. Còn 7 khoang tảo kia sẽ được dùng làm phân bón, làm nhiên liệu sinh học, hay thậm chí cả thức ăn nữa. Được đánh giá là một dạng thức cơ sở hạ tầng mới-tiến tiến, dự án Carbon T.A.P độc đáo không chỉ bởi sự giới thiệu một dạng cơ sở hạ tầng xanh với quy mô lớn trong phạm vi đô thị, mà còn là việc sử dụng nó như một tiện nghi có tính thẩm mỹ trong thành phố. Thay vì những quan niệm cũ kỹ rằng cơ sở hạ tầng là những gì cần thiết nhưng xấu xí và cần giấu đi, nhóm tác giả đưa ra một cách nhìn mới. Đó là việc tái tạo và tái hình dung về những khái niệm, những hệ thống để biến đổi cảnh quan đô thị, trước hết là ở Hoa Kỳ. Và họ, Moddrell và Marcinkoski, như bản thân dự án Carbon T.A.P, còn tự tin và tham vọng khi đưa ra phát ngôn: "Phải chăng sắp đến sự kết thúc của (khái niệm) cơ sở hạ tầng (truyền thống)?" ■



Sơ đồ hoạt động thu khí CO2 từ phương tiện cơ giới để nuôi tảo



Tuyến đường ngầm Brooklyn-Battery

công nghệ



Phương pháp SUISHIN

thi công công trình ngầm
và vấn đề công trình ngầm trong quy hoạch đô thị

KAZUNARI YASUDA, Giám đốc công ty Yasuda Engineering, Nhật Bản
PGS.TS. LƯU ĐỨC HẢI, Phó Chủ tịch Hội Quy hoạch phát triển đô thị Việt Nam

Tổng quan phương pháp thi công công trình ngầm đô thị

Trong cuộc sống hiện nay, đặc biệt là tại các khu vực đô thị không thể thiếu được những hệ thống hỗ trợ cho đời sống như: đường ống cấp nước, đường cống thoát nước, đường ống cấp ga, cấp điện và các phương tiện truyền thông thông tin. Hầu hết các đường dây, đường ống đó đều được chôn dưới mặt đất bên trong các đường ống dẫn ngầm. Có hai phương pháp chôn các ống dẫn ngầm, đó là: *phương pháp đào - lấp*: tức là đào mặt đất lên, chôn ống ngầm

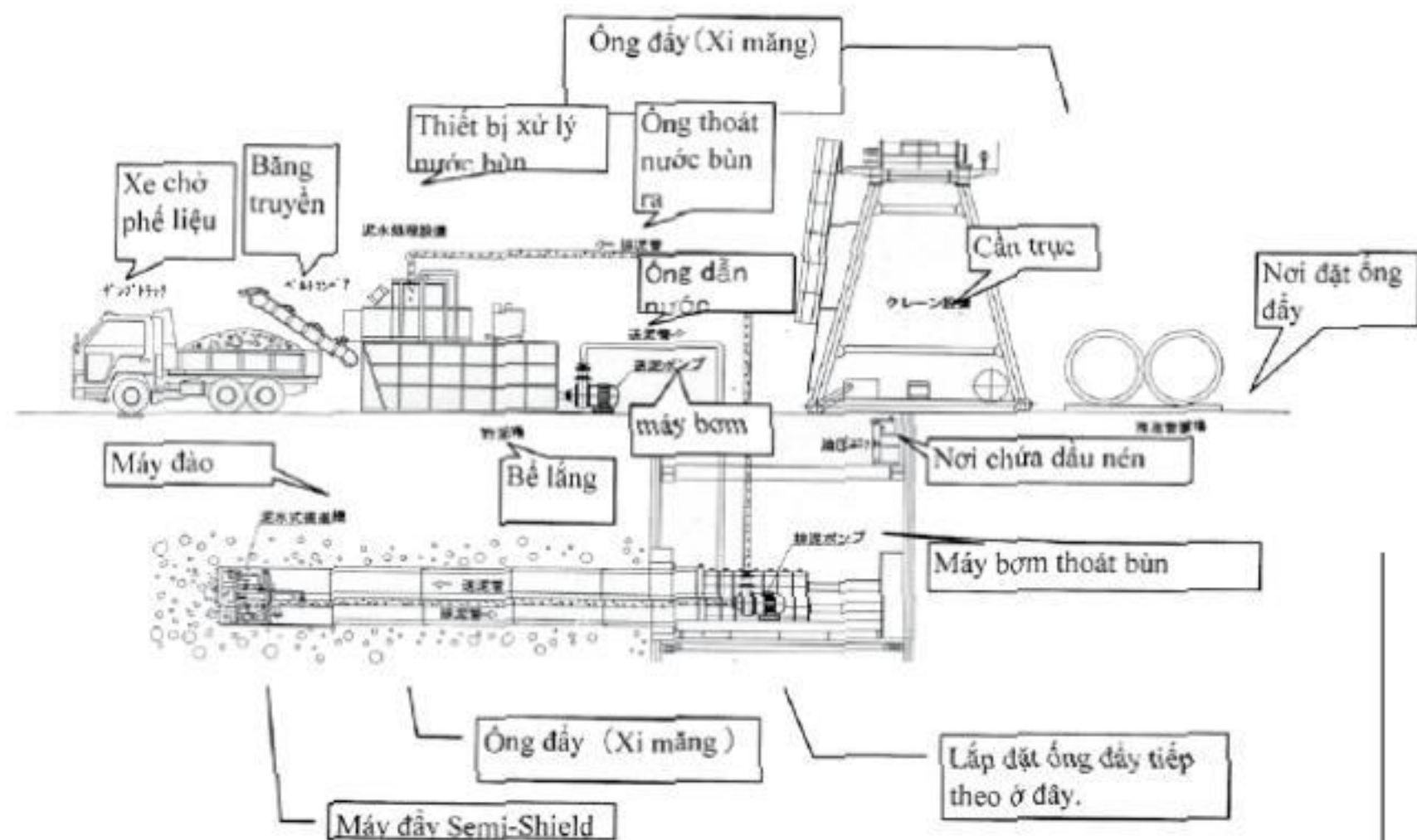
xuống rồi lấp lại; *phương pháp không đào*: không đào mặt đất lên mà sẽ khoan trong lòng đất. Phương pháp không đào có hai loại chính đó là:

- Phương pháp SHIELD: dùng máy để đào đất sau đó sẽ xây dựng từng đoạn một ở trong hầm và thi công phủ bề mặt trong của đường hầm.
- Phương pháp SUISHIN (phương pháp đẩy): đẩy các ống dẫn ngầm, đã được chuẩn bị trước đó vào trong lòng đất. Trong bài viết này chúng tôi chỉ đề cập đến phương pháp thi công SUISHIN, là phương pháp có nhiều ưu điểm vượt trội

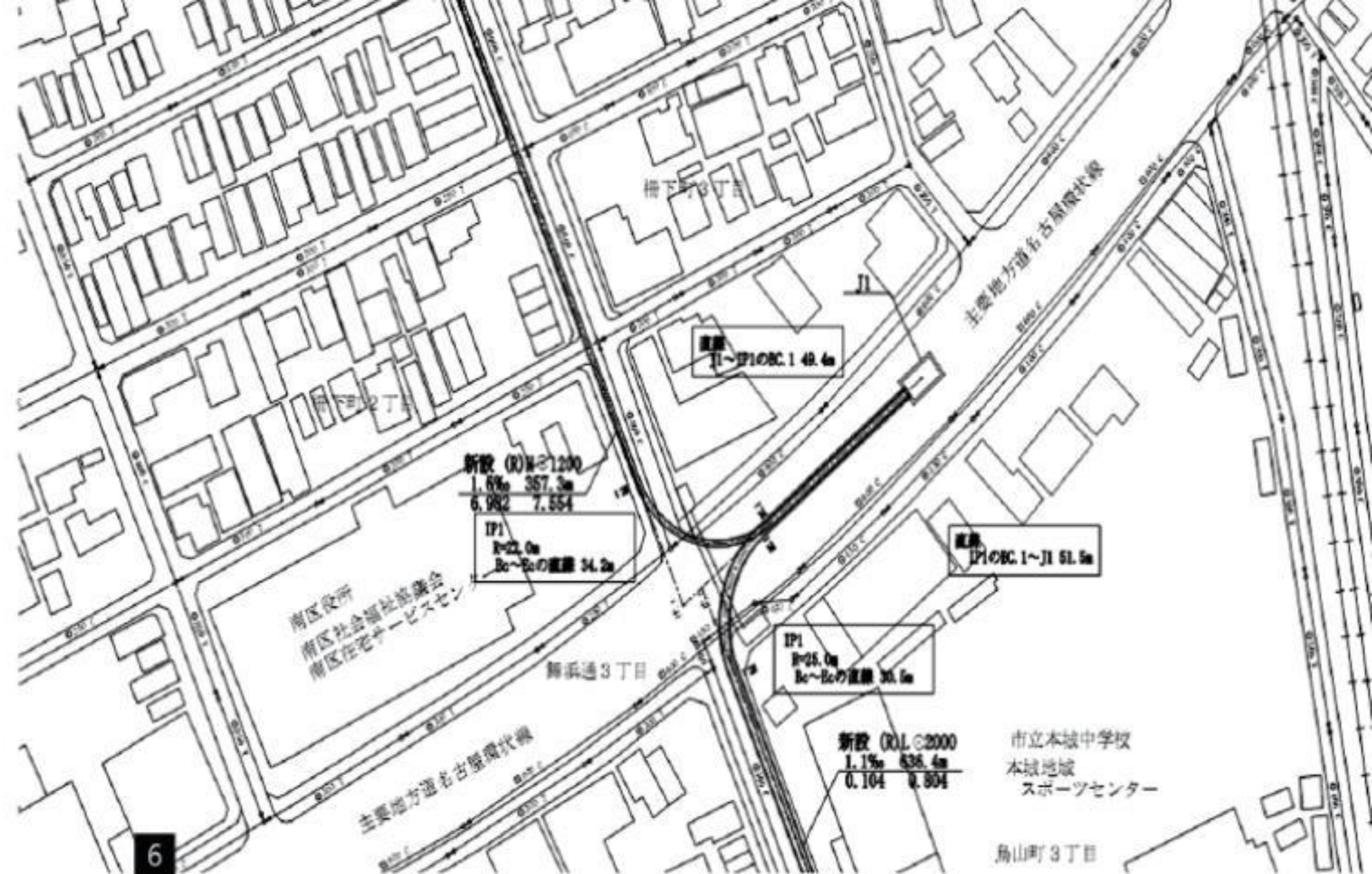
và thích hợp cho việc thi công các đường ống dẫn ngầm.

Định nghĩa phương pháp thi công SUISHIN - Phương pháp đẩy

Thi công bằng phương pháp đẩy là phương pháp chôn ống tròn hoặc ống hình chữ nhật xuống lòng đất. Phương pháp chôn được tiến hành bằng cách tạo hai lỗ ngang rồi đào đường ngầm từ đầu nọ sang đầu kia. Người ta gọi phía bắt đầu đường hầm là hố đứng khởi hành, và phía còn lại là hố đứng điểm đến cuối cùng. Đặt máy đào (máy đào đường hầm)



4



6



5

xuống lòng đất từ hố dừng khởi hành, sau đó đồng thời vận hành máy đào đường hầm và đẩy máy này vào trong lòng đất bằng pittông áp lực dầu đã được lắp đặt phía sau của máy. Pittông áp lực dầu sẽ đẩy ống dẫn vào trong lòng đất và tiến hành nối liên tục ống dẫn đó vào khoảng trống mà được tạo ra do pittông áp lực dầu rút lại.

Nguyên lý hoạt động của phương pháp SUSHIN

Đào hố dừng khởi hành và hố dừng điểm đến cuối cùng ở hai đầu của đường ống ngầm cần lắp đặt. Sử dụng pittông áp lực dầu để đẩy máy đào từ hố dừng khởi hành (đã được lắp đặt đầy đủ các thiết bị đẩy) xuyên trong lòng đất. Lần lượt nối thêm các đoạn ống ngầm vào tiếp sau của máy đào.

Tiếp tục đẩy hàng ống ngầm đó bằng máy pittông ép dầu cho tới khi máy đào tới được hố dừng điểm đến cuối cùng. Tóm lại, phương pháp SUSHIN là phương pháp lắp đặt đường ống ngầm thông giữa hai hố dừng khởi hành và hố dừng điểm đến cuối cùng.

Thi công bằng phương pháp đẩy SUSHIN

Thi công bằng phương pháp đẩy SUSHIN bao gồm 10 bước chính như sau:

1. Đào hố dừng khởi hành: tạo lỗ ngang của hố dừng phù hợp với đường kính ống dẫn.
2. Lắp đặt máy đào: lắp đặt các thiết bị cần thiết trước, sau đó đưa máy đào xuống hố dừng.
3. Bắt đầu quy trình đẩy: đẩy máy đào bằng pittông áp lực dầu được gắn phía sau; gắn đầu khoan vào đầu máy đào và làm cho đầu khoan quay và đẩy.
4. Đẩy máy đào vào: hoàn thành quá trình đẩy máy đào bằng pittông áp lực dầu.
5. Đảm bảo khoảng trống của ống đẩy: rút pittông áp lực dầu lại để đảm bảo khoảng trống ống đẩy.
6. Thả ống nối xuống: đặt ống nối xuống giữa máy đào đã được đẩy vào lòng đất và pittông áp lực dầu.
7. Lắp đặt ống nối rồi đẩy: thao tác giống

bước 3, quay đầu khoan ở máy đẩy và đẩy ống nối pittông bằng áp lực dầu.

8. Hoàn thành quá trình đẩy ống nối: hoàn thành quá trình đẩy ống nối bằng cách tiến hành đẩy lắp lại tuần tự giống bước 6.

9. Làm cho máy đào tiến về lỗ dừng ở điểm đến cuối cùng: lặp lại các thao tác đẩy làm cho máy đào tiến về lỗ dừng ở điểm cuối cùng.

10. Tháo máy đào: Nhấc máy đào ra khỏi hố dừng điểm đến cuối cùng sau khi đã hoàn thành việc lắp đặt ống dẫn, tháo bỏ toàn bộ các thiết bị đẩy.

Như vậy, vì phương pháp SUSHIN hạn chế việc đào bởi mặt đường hơn so với phương pháp đào nên có thể giảm tới đa số ô nhiễm mà việc thi công công trường gây nên như: ô nhiễm tiếng ồn, độ rung, bụi bẩn. Đồng thời tỏ rõ ưu điểm vượt trội vì không hề cản trở giao thông khi thi công công trình tại các đô thị và đáp ứng tốt yêu cầu về đảm bảo môi trường. Khoảng cách đẩy tối đa là hơn 1km và có thể xử lý được những góc rẽ gấp khúc.

Hình 1: Máy đào đường hầm để thi công công trình ngầm đô thị theo phương pháp SUSHIN

Hình 2, 3: Đại diện Hội Quy hoạch phát triển Đô thị Việt Nam và tạp chí Quy hoạch Đô thị thăm và làm việc với công ty Yasuda Engineering, Osaka - Nhật Bản, tháng 8/2011.

Hình 4: Sơ đồ khái quát phương pháp đẩy SUSHIN

Hình 5: Phòng thiết kế công trình
Hình 6: Bản thiết kế thi công đường ống ngầm bằng phương pháp SUSHIN tại Nhật Bản

thiết kế

Andy Cao & nghệ thuật kiến trúc cảnh quan

Một phong cảnh đầy "kiểu cách" được tạo ra bằng cây xanh và 45 tấn hạt thủy tinh tái chế. Vườn Kiếng gợi nhớ những kỷ ức tuổi thơ của Andy Cao tại Việt Nam với những sập đất củ tinh biểu tượng như ở ruộng lúa và ruộng muối ở miền Trung Việt Nam.

Glass Garden

Được coi là một trong những kiến trúc sư cảnh quan đang nổi lên tại phương Tây, Andy Cao mang đến một tiếp cận mới trong lĩnh vực này và điều đặc biệt hơn là những thiết kế của anh, vốn đậm chất nghệ thuật sắp đặt, phản ánh những hồi tưởng của tác giả về tuổi thơ Việt Nam của mình như công trình "Glass garden" tại Los Angeles, Mỹ.

Andy Cao hiện đối tác với một nghệ sĩ người Pháp để hình thành Cao Perrot Studio (<http://www.caoperrotstudio.com/>)

Anh là người Việt đầu tiên nhận Loeb Fellowship tại trường Cao học Thiết kế Harvard để nghiên cứu và giảng dạy tại đây năm học vừa qua (http://www.gsd.harvard.edu/professional/loeb_fellowship/current_fellows/bios/cao.html)

Trước đó, Andy Cao là Prize Fellowship tại Viện Hàn lâm Hoa Kỳ tại Rome - người Việt Nam thứ hai có vinh dự nhận giải thưởng này trong lĩnh vực thiết kế.

Các sắp đặt phong cảnh của Cao luôn tạo ra những môi trường lưỡng lai, hòa trộn nghệ thuật và phong cảnh để tạo nên một nơi chốn của giấc mơ. Cao luôn sử dụng những chất liệu quen thuộc song thường bị ta bỏ qua để tạo nên các không gian sở hữu những ý nghĩa độc đáo và mời gọi người xem vào một thế giới trầm quán của màu sắc và cảm giác. Gần đây nhất, Cao Perrot Studio đã thắng cuộc thi quốc tế thiết kế công viên Guangming rộng 600 acres tại Shenzhen, Trung Hoa. Tác phẩm của Cao và đồng sự đã được xuất bản và triển lãm tại các liên hoan và bảo tàng vườn quốc tế, bao gồm *Design Life Now: National Design Triennial 2006* tại Cooper-Hewitt National Design Museum, New York, Mỹ.

Quy hoạch Đô thị trân trọng giới thiệu đến bạn đọc một số tác phẩm đặc sắc của Andy Cao và cộng sự.





Lullaby Garden

200 tấm chiếu khổ 1x1 m được đan ở Việt Nam bởi hơn 60 cư dân một làng nhỏ gần Sài Gòn được khâu vào nhau và phủ trên một nền đất mấp mô rộng 120 m² mô phỏng mặt biển và núi đồi. Một lớp màn bằng sợi cước đánh cá được bao xung quanh khu vườn thành một hàng rào ánh sáng khi ẩn khi hiện. Những bài hát ru truyền thống Việt Nam được thể hiện bởi ca sĩ Hương Thanh và nghệ sĩ Nguyễn Lê được phát ra khe khẽ giữa khu vườn tạo thành một trải nghiệm hoàn chỉnh.



Jardin des Hesperides

Ý tưởng thiết kế vườn này xuất phát từ âm thanh, mùi vị và vật liệu từ Việt Nam, nhưng cũng đồng thời gợi lên môi trường cảnh quan của sông St. Lawrence, nơi tổ chức Lễ hội Vườn Metis. Những lối đi bằng vỏ sò trắng lượn qua những "tấm thảm" xanh cuar tảo và cỏ vetiver được tô điểm bằng những bông irit đại và những đóa anh túc xanh Himalaya. Ở trung tâm của vườn là một đèn lồng khổng lồ với lớp vải bọc tấm màu của củ nghệ đặt giữa một hồ nước nhỏ bao quanh bởi những cây cam trồng dày đặc. Đèn lồng được làm theo những nguyên tắc truyền thống Việt Nam, được bọc lớp vải mỏng vốn đã được nhuộm thủ công màu nghệ Iran. Khi bước vào trong đèn lồng, du khách sẽ khám phá một mùi hương đặc biệt của những vật liệu đến từ biển, của những bã tảo được rải dưới bước chân và cả mùi hương trong các ngôi đền cổ.





Red Box



Là người nhận giải thưởng La Mã trong ngành Kiến trúc cảnh quan, Andy Cao giành một năm để "sống chậm lại và suy ngẫm" tại Viện hàn lâm Hoa Kỳ tại Rome. Tại đây, cùng với đối tác thiết kế Xavier Perrot, họ tạo ra một sắp đặt mang tên Red Box để diễn tả nghệ thuật, lịch sử và sự vui thú trong cuộc sống ở Rome. Cao và Perrot đã biến đổi hoàn toàn không gian studio của họ cũng như cửa vào sân trong quen thuộc của Viện.





Pillow Field

Tác phẩm là một công viên rộng 1500 m² bên sườn dốc giữa dự án nhà ở Greenbridge và khu trung tâm thương mại dọc theo đường số 98 ở thành phố White Center (bang Washington, Hoa Kỳ). Pillow Field bao gồm 227 mô đất đắp thành những "chiếc gối" khác nhau về kích thước và hình thù để phản ánh sự đa dạng về văn hóa của thành phố. Bề mặt công viên được hợp nhất bằng một lớp "chân" móng có xạ hương lan tỏa trên mặt đất - một màu xanh không bị thay đổi theo thời gian và được điểm xuyết bởi những bông hoa hồng nở vào cuối xuân và hè.

Những "chiếc gối" có thể được nhận ra từ rất nhiều góc nhìn khác nhau. Góc nhìn sẽ thay đổi từ đỉnh đồi tới đường dạo bộ dưới chân đồi. Hai bên đường đi bộ được trồng cỏ may để tương phản với các ụ đất phía trên và làm cho tuyến đường trở nên thơ mộng hơn.



Soi bóng xuống mặt nước trong công viên Trung tâm thành phố Grand Prairie (bang Texas, Hoa Kỳ), tác phẩm Willow Tree gợi nhớ đến bức tranh theo Chủ nghĩa Ấn tượng của Claude Monet. Tác phẩm Willow Tree là 8 tấn khung bằng thép không gỉ và 80.000 chiếc lá bằng (khảm) xà cừ có thể phản chiếu ánh sáng mặt trời. Đứng từ phía bờ hồ trong công viên, du khách có thể thấy cây dương liễu này đu đưa mỗi khi gió thổi qua, phát ra những âm thanh nhẹ nhàng. Những chiếc lá ngũ sắc liên tục thay đổi theo khung cảnh, đón ánh sáng như những chấm màu của Georges Seurat trong tác phẩm *Buổi chiều Chủ nhật trên đảo La Grande Jatte*.

Willow Tree



ANDY CAO: "TÔI TÌM Ý TƯỞNG TRONG KÝ ỨC VỀ VIỆT NAM"

NHƯ HUY - ĐỖ DŨNG

Kiến trúc sư - nghệ sĩ cảnh quan Andy Cao, tên Việt là Cao Thanh Sơn, được coi là một trong những nhà thiết kế hàng đầu hiện nay trên thế giới. Điều thú vị là những ý tưởng của anh được ấp ủ từ những ký ức về quê hương Việt Nam, đất nước mà anh chia tay khi mới 13 tuổi. Các tác phẩm của Andy Cao tạo ra những tổng thể môi trường khiến cho người xem chìm đắm trong không gian mà người nghệ sĩ tạo ra. Xây dựng ý tưởng trên một trải nghiệm văn hóa đa dạng, Andy Cao hòa trộn nghệ thuật với phong cảnh để tạo nên một chốn cho những giấc mơ. Andy Cao thường sử dụng những vật liệu quá đời bình thường trong cuộc sống mà chúng ta thường không chú ý

tới như dây thừng, dây cước, chiếu, vụn thủy tinh, dây kẽm, v.v... để tạo những không gian đa nghĩa và mời gọi người xem vào một thế giới của màu sắc và xúc cảm để tĩnh tâm và mơ mộng. Khai phá sự "không hoàn hảo" cố hữu của những vật liệu hằng ngày, Andy Cao tạo cho các phẩm của mình tính tự sinh, gắn gũi cũng như cảm giác về sự tạo chế bằng tay của những người nghệ sĩ. Các tác phẩm của anh vô cùng đa dạng về thể loại và quy mô từ những sắp đặt ngắn hạn trong một triển lãm như ở Lễ hội vườn quốc tế Chaumont-sur-Loire (Pháp), hay tồn tại 50 năm như Cây Dương Liễu trong Công viên Trung tâm ở thành phố Grand Prairie (Texas, Hoa Kỳ), có quy mô nhỏ như công viên Pillow Field rộng 1500 m2

tại một khu dân cư đa sắc tộc gần thành phố Seattle (Hoa Kỳ), hay quy mô lớn như Công viên Trung tâm Guaming ở Thâm Quyển (Trung Quốc) rộng tới 240 hecta.

Nhân chuyến về thăm Việt Nam và gặp gỡ với các đồng nghiệp trong nước, *Quy hoạch Đô thị* đã có cuộc trò chuyện với anh.

QHĐT: Anh khởi nghiệp như thế nào?

Andy Cao: Sau khi tốt nghiệp đại học ngành kiến trúc cảnh quan từ trường Bách khoa California tại Pomona, tôi không thể tìm được công việc phù hợp và do đó tôi quyết định bắt đầu trên chính cái vườn sau nhà. Đầu tiên, tôi làm hai lần rồi lại bỏ vì thấy kết quả không có ý

nghĩa gì, chỉ là sự bất chước những gì đã được dạy ở trường. Suy nghĩ một hồi về những gì mà mình đã trải nghiệm, những ký ức về Việt Nam lúc còn thơ ấu hay là những nơi mà mình muốn xem nhưng mà mình chưa thấy, mình muốn đem trở lại những hình ảnh đó cộng với những tưởng tượng của chính mình. Tôi tìm thấy kiếng vụn với giá rẻ như một vật liệu mới có khả năng phản chiếu ánh sáng. Sau hai năm rưỡi để làm sạch, mài tròn và sắp đặt 45 tấn kiếng tái chế thành một cái vườn đầu tiên, lần đầu tiên tôi đã tìm thấy chính mình, thấy tiếng nói riêng của mình trong ngành cảnh quan. Cái vườn kiếng đầu tiên đó ngay lập tức được giới thiệu trên hơn 100 các tạp chí, báo và kênh truyền hình và giúp tôi khởi nghiệp.

Vậy là anh đã chọn kiếng làm ngôn ngữ thể hiện?

Chỉ giai đoạn đầu thôi. Sau khi cái vườn của mình được đăng lên báo, người ta gọi mình là « Ông làm kiếng » (the Glass Guy). Lúc đấy mới bắt đầu lo. Mình nghĩ thiết kế của mình không phải là về kiếng. Kiếng chỉ là kiếng thôi. Nhưng mình có cách nhìn và cách làm để nó hòa hợp với khung cảnh. Mình nghĩ là kiếng có tâm hồn. Kiếng, cũng như tất cả những vật liệu khác trong đời thường, đều có thể tạo ra một cái ấn tượng mới, cảm ứng mới. Các vật liệu mà mình dùng lúc đầu cũng chỉ là chỉ là đồ bỏ, thế mà khi làm xong người ta không thấy cái méo mó của nó mà chỉ thấy một cảm tưởng. Những cái gì không hoàn



Andy Cao trò chuyện về kiến trúc cảnh quan trong chương trình Architect Night tháng 8/2011 do Ashui.com tổ chức. Ảnh: Việt Khang



hào trong thiên nhiên đều có cái đẹp riêng của nó. Sau kiếng mình vẫn tiếp tục đi tìm những vật liệu mới từ đời sống hàng ngày : manh chiếu, dây cước, vỏ ốc, dây kẽm gai, vv...

Điều gì đã thúc đẩy lên những ý tưởng của anh?

Vườn kiếng được truyền cảm hứng từ những ký ức tuổi thơ của mình ở Việt Nam, nơi mà mọi thứ đều được tái chế, tái sử dụng. Đó ký ức về những đám rơm vàng được phơi trên đường quốc lộ số 1 gần Hóc Môn nơi gia đình sống sau chiến tranh, là những ruộng muối ở miền Trung nơi tôi lớn lên hay những cây xà tạo nên hương vị trong đồ ăn ở xứ mình. Bên cạnh đó, ý tưởng của mình có được còn là cảm hứng của thời khắc. Với dự án Cloud II (Mây số 2) ở Malibu (California), tôi đã chú ý tới vẻ đẹp của đảo Catalina nằm giữa biển khơi và được tô điểm bởi những đám mây. Tôi nói với khách hàng: «Tại sao ta lại không lấy những đám mây đó và mang vào mảnh sân của quý vị để tạo bóng mát?». Và chúng tôi treo thêm những lọ cây và hàng ngàn hạt thủy tinh dưới đám mây lung bùng bằng dây kẽm gai đó.

Những gì anh đã và đang làm dường như là sự hòa trộn giữa nghệ thuật và kiến trúc cảnh quan. Bản thân anh tự định nghĩa công việc của mình như thế nào?

Câu hỏi này suốt mười năm nay rất nhiều người hỏi : Anh thuộc về nhóm nào? Việc làm của anh có ý nghĩa gì? Chúng tôi suy nghĩ một thời gian rồi nhận ra rằng mình không thuộc về một nhóm nào cả. Những gì chúng tôi làm chỉ là một cái nhìn của chính bản thân mình thôi. Vì mình không đi hẳn về nghệ thuật, nên không ai phê bình công việc của mình cả, mà về ngành thiết kế cảnh quan, thì mình cũng không thuộc nhóm đó luôn. Thành ra, mình tự tạo một con đường mình đi. Trong mỗi một dự án, mình cứ tiếp tục, biến chuyển, làm theo ý nghĩ của mình. Cho nên bây giờ mình bắt đầu phải lập nên một "danh từ" riêng cho mình.

« Danh từ » gì vậy ?

Người ta hỏi: "công việc của anh làm như vậy thì gọi là gì?" - thì mới suy nghĩ đến là *incidental placemaking* (tạo hồn cho nơi chốn một cách ngẫu hứng - PV). Bởi cách suy nghĩ của mình thì giống như người nghệ sĩ ngẫu hứng nhưng mà



phương tiện của mình thì lại dùng cảnh quan hoà để hòa lẫn với nhau thành một môi trường. Mình xem cách làm của mỗi ngành như thiết kế thời trang chẳng hạn. Mình không quan tâm tới kiểu dáng mà quan tâm tới cách người ta làm, cách người ta suy nghĩ. Tại sao cái áo có thể có cái túi hoặc cái tay áo được dời ra phía sau mà không ai thắc mắc cả. Thế nhưng khi làm một môi trường bên ngoài, thì ta có thể thắc mắc: tại sao phải để ghế, tại sao phải trồng cây? Tại sao sa mạc chẳng có gì mà mọi người vẫn muốn đến sa mạc?... Tôi hỏi những câu hỏi đó, đôi khi không có câu trả lời, nhưng hỏi để tìm cho mình một lối đi.

Anh có lo là công chúng không hiểu được những tác phẩm mình làm?

Không lo. Nhiều khi mọi người nói tác phẩm của anh không có logic, không có ý nghĩa. Làm sao mà có ý nghĩa được bởi ý nghĩa đối với mình khác còn đối với người vào xem lại khác. Ý nghĩa

đối với mình là mình làm, mình được hợp tác với các nghệ sĩ, hay trong dự án Lullaby Garden là khi cùng những nghệ nhân đan chiếu ở một ngôi làng gần Sài Gòn, hay cùng anh Nguyễn Lê thu tiếng hát ru con của chị Hương Thanh. Còn cảm xúc và ấn tượng của người khách tham quan mình không thể kiểm soát. Khi những người Việt ở Los Angeles đến thăm vườn đầu tiên của tôi - Vườn Kiếng, họ bàn khoăn: thế này mà bảo là vườn Việt Nam ư? Nhưng rồi ngồi trong không gian đó một hồi có người thốt lên: sao bỗng đứng tôi thấy nhớ Việt Nam thế!

Khoảnh khắc anh nhận ra là mình thành công là vào lúc nào?

Mình chưa bao giờ nghĩ là mình thành công. Nếu nhìn về khía cạnh tìm ra con đường riêng, thì vào năm cuối ở Đại học Harvard, mình đã hoàn toàn tự do để theo đuổi con đường của mình. Ở Harvard, mình được gặp các nhà thiết kế

hàng đầu thế giới và tiếp cận rất nhiều nguồn thông tin khác nhau. Tiếp cận rồi, gặp gỡ rồi để quyết định mình phải đi con đường riêng của mình bởi nếu bắt chước lại những người đó thì mình sẽ không bao giờ làm được như họ đã làm.

Đối với các nghệ sĩ, anh sẽ khuyên gì với họ về thiết kế?

Tôi không muốn coi đây là lời khuyên mà tôi muốn khích lệ các nhà thiết kế trẻ ở Việt Nam hãy chậm lại và giành thời gian để quan sát cuộc sống hàng ngày của họ. Thường thì tất cả những gì mà các bạn cần đang chờ đợi để được khám phá và tái chế. Và trên hết, hãy giữ gìn và trở nên tự hào với di sản văn hóa của chúng ta, tin vào trực giác và cảm nhận của chính mình. Sáng tạo, đừng bắt chước!

Cảm ơn anh về cuộc trò chuyện và chúc anh sớm có được những tác phẩm đầu tiên trên quê hương mình !■

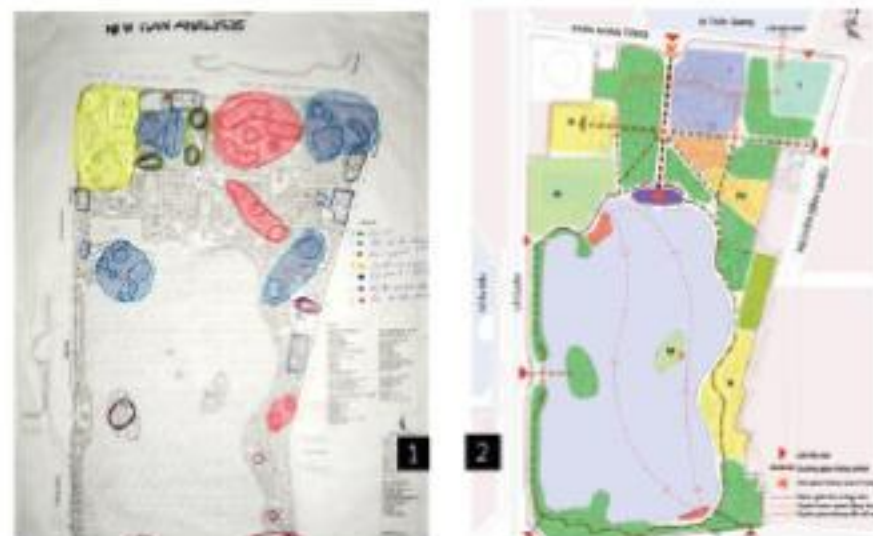


Cuộc thi thiết kế
"Công viên Thống Nhất cho
tất cả mọi người"
vinh dự nhận giải thưởng
**BUI XUÂN PHÁI -
VÌ TÌNH YÊU HÀ NỘI
2011**

Ngày 31/8/2011, Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam, Trung tâm nghiên cứu Toàn Cầu Hóa - Đại học Hawaii (Hoa Kỳ), Trung tâm hỗ trợ và phát triển cộng đồng Lạc Việt và Mạng Ashui.com cũng vinh dự được nhận Giải thưởng Bùi Xuân Phái - Vì tình yêu Hà Nội 2011 cho ý tưởng tổ chức cuộc thi thiết kế "Công viên Thống Nhất cho tất cả mọi người".

Giải thưởng Bùi Xuân Phái - Vì tình yêu Hà Nội được thành lập theo sáng kiến của gia đình cố họa sỹ Bùi Xuân Phái và báo Thể thao & Văn hóa nhằm tôn vinh sự nghiệp của Bùi Xuân Phái và tiếp nối tình yêu Hà Nội của ông. Giải thưởng được trao hàng năm với 4 hạng mục: Giải thưởng Lớn, giải Tác phẩm, giải Ý tưởng và giải Việc làm gắn bó với các mặt đời sống Hà Nội và thắm đượm một tình yêu Hà Nội.

cộng đồng



Hình 1: Phương án giải nhất
Hình 2, 3: Các phương án giải khuyến khích
Hình 4: Workshop và thuyết trình của 5 đề xuất vào chung kết
Hình 5, 6: Hình ảnh lễ trao giải

Kết quả cuộc thi thiết kế "Công viên Thống Nhất cho tất cả mọi người"

GIẢI NHẤT

Nhóm tác giả
Lương Thu Thảo
Uri Maveg
Phan Bảo Chung
Nguyễn Thành Tuấn

02 GIẢI KHUYẾN KHÍCH

Nhóm tác giả
Nguyễn Thanh Tú
Đào Hải Nam
Trần Ban
Lê Thị Thu Hà
Trần Quốc Thái

(Trường Đại học Xây dựng Hà Nội)

Nhóm tác giả
Bùi Duy Đức
Guillaume Ouallet
Lê Hoàng Việt

(Trường Đại học Kiến trúc Hà Nội)

Các tiêu chí xét chọn

- Bản kế hoạch này có dựa theo các công trình nguyên cứu đã có, các kế hoạch và các bài báo, tin tức trên Internet hay không?

- Bản kế hoạch có tham khảo ý kiến của những người dân hàng ngày sử dụng công viên và các nhân viên thuộc Ban quản lý công viên hay không?

- Có kế hoạch cụ thể để thu hút sự tham gia của cộng đồng vào trong quá trình thiết kế hay không?

- Bản thiết kế sơ bộ có kết hợp được hài hòa giữa nhu cầu của người dân với những dịch vụ và đặc điểm cảnh quan của công viên hay không?

- Các thành viên trong nhóm có đủ năng lực thực hiện những mục tiêu đề ra trong bản kế hoạch của mình hay không?

- Bản dự thảo kế hoạch tài chính có khả thi với quy mô dự án của nhóm hay không?

- Tính sáng tạo của bản kế hoạch

- Khả năng trình bày, thuyết trình

Các đơn vị tổ chức

- Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam
- Trung tâm nghiên cứu Toàn Cầu Hóa - Đại học Hawaii (Hoa Kỳ)
- Trung tâm hỗ trợ và phát triển cộng đồng Lạc Việt
- Mạng Ashui.com

Cuộc thi thiết kế "Công viên Thống Nhất cho tất cả mọi người" nhằm khuyến khích các kiến trúc sư và các nhà quy hoạch đô thị trẻ 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 các không gian cộng đồng này. 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 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 công chúng cũng sẽ được thực hiện. Sau gần một tháng phát động, Ban tổ chức cuộc thi đã nhận được 22 đề án hợp lệ gửi về. Hội đồng giám khảo đã chọn 5 đề án vào chung kết tại Workshop được tổ chức từ ngày 20-22/7/2011 tại Hà Nội.



Kiến trúc và quy hoạch HÀ NỘI thời Pháp thuộc

Các tác giả: Trần Quốc Bảo, Nguyễn Văn Đình (đồng chủ biên), Nguyễn Thanh Mai, Hồ Nam

sách hay

Giờ đây, khi những toà nhà sừng sững đang từng ngày mọc vào khoảng không, kính, thép và nhôm không ngừng định hình lại không gian đô thị quen thuộc một thời của thành phố thủ đô Hà Nội – một thời chưa xa và chưa hẳn đã qua – có lẽ nhiều người ngạc nhiên khi đọc một nhận định “Hà Nội có thể coi là đô thị duy nhất ở châu Á có được một tổng thể quy hoạch-kiến trúc kiểu Pháp thời kỳ thuộc địa tương đối hoàn chỉnh ... góp phần tạo ra bản sắc riêng cho thành phố đã có lịch sử phát triển hơn 1.000 năm.” (Lời nói đầu)



Cuốn sách này, công trình đầu tiên được coi là “khả công phu và toàn diện

về những công trình kiến trúc và đồ án quy hoạch của người Pháp để lại tại Hà Nội” (Lời giới thiệu của PGS.TS.KTS Tôn Đại), đem đến chúng ta lịch sử văn bản về sự hình thành của Hà Nội thời hiện đại; lịch sử diện mạo đô thị của thủ đô nước Việt Nam, cái diện mạo rất đặc trưng bởi hơn một thế kỷ trải qua những biến chuyển chuyển động của nơi hợp lưu Cách mạng và thời đại đã khiến diện mạo đô thị ấy, nói như Claude Lévy-Strauss, “trở thành đối tượng cho chiêm ngưỡng và suy tưởng, chứ không còn đơn giản là công cụ của chức năng đô thị” (Nhiệt đới buồn / Nxb Tri thức, 2009, tr.94) Lịch sử là một câu chuyện lớn mà người ta tin cậy bởi các kỷ ức cá nhân và cộng đồng, các trải nghiệm và bằng chứng, chứng tích. Xét theo cách ấy thì quy hoạch và kiến trúc đô thị có thể coi là một trong vài pho sử thuần túy hơn cả, với mức độ khách quan vừa hiển nhiên vừa hàm ngụ rất cao: chúng vừa là vật chứng, vừa là khách thể của trải nghiệm, vừa là kỷ ức đồng thời là nơi chứa đựng kỷ ức.

Sự biến đổi về hình thái đô thị trong hơn một trăm năm của Hà Nội, được mô tả và diễn giải trong Chương 2 của cuốn sách này, minh họa trên 14 hình bản đồ (trong đó có những bản đồ Hà Nội thời giữa thế kỷ XIX lấy từ tàng thư của nước Pháp), trình bày trong ngôn ngữ chuyên ngành chặt chẽ, mang lại một khái niệm cụ thể rõ rệt về quy hoạch đô thị; đặc biệt là các mô tả và phân tích về sự hình thành và phát triển những tuyến đường cốt yếu giúp vạch ra một yếu tố hạt nhân của sự hình thành hạ tầng đô thị, phát triển mạng lưới giao thông nội thị rồi giao thông đối ngoại tiếp sau đó của thành phố thủ đô xứ Đông Dương thời ấy, với cây cầu Long Biên - mà ở thời điểm khánh thành vào ngày 28/02/1902 là “một trong bốn cây cầu lớn nhất thế giới, chỉ xếp sau cây cầu sắt Brooklyn bắc qua Sông Đông (East River) của Mỹ, là cây

cầu nổi bật nhất ở Viễn Đông lúc bấy giờ.” (trang 122)

Quá trình biến đổi hình thái đô thị, có thể thấy một cách ngoạn mục qua diễn giải kèm theo các bản đồ quy hoạch và bản đồ thực tế, sẽ được phân tích tỉ mỉ qua các chương về kiến trúc Hà Nội giai đoạn 1888-1920, giai đoạn 1920-1945, chương nhận định về một số phong cách kiến trúc và công trình kiến trúc đáng chú ý của những giai đoạn đó, hoàn tất bằng phân tích về sự biến đổi của kiểu nhà phố cổ truyền. Và tương ứng, một cách lịch sử tinh, cuốn sách giới thiệu các phong cách từ kiến trúc Tiền Thực dân đến kiến trúc Tân Cổ điển, đến phong cách kiến trúc Địa phương Pháp rồi kiến trúc Art Deco, và hoàn thành với phong

cách kiến trúc Đông Dương – sự kết hợp mang tính sáng tạo của kiến trúc công năng hiện đại châu Âu với những yếu tố truyền thống của kiến trúc bản địa Việt Nam. Hết sức sinh động cho dù vẫn hoàn toàn chặt chẽ trong diễn đạt chuyên ngành, các chương này, thông qua sự mô tả, phân tích và nhận định về kiến trúc một số công trình công cộng và nhà ở nổi bật của Hà Nội những thời kỳ lịch sử đó, cho ta hiểu một cách giản dị cụ thể thế nào là ngôn ngữ kiến trúc và ngôn ngữ ấy đã biến chuyển phong phú, độc đáo qua các phong cách kiến trúc như thế nào.

Những phân tích và nhận định đó khẳng định một điều mà ta vẫn cảm nhận ít nhiều như là hiển nhiên: kiến trúc, qua các công trình công cộng cũng như qua mỗi ngôi nhà, có một vai trò giống như sách vở, văn nghệ và báo chí truyền thông, mang đến cho chúng ta, hàng ngày hàng giờ, một cảm quan về thời đại ta sống, về quá khứ, và cả về tương lai; không chỉ vì đó là những cột mốc giúp ta hình dung cái không gian vật chất của cuộc sinh tồn, mà quan trọng hơn, bởi vì chúng hướng dẫn một cách tự nhiên con mắt thẩm mỹ của mỗi người cũng như mỗi cộng đồng dân cư cụ thể, hướng dẫn một cách đều đặn và bền vững sâu xa từ con mắt “bờ ngõ ấu thơ” cho đến con mắt “già dặn lịch lãm” - cái thẩm mỹ không chỉ đơn thuần là xấu và đẹp, mà, cũng như tất cả các cách thức thể hiện và thưởng thức thẩm mỹ, nó giúp thành tạo và hướng dẫn mọi ứng xử con người trong đời sống xã hội. Kiến trúc và quy hoạch đô thị của thủ đô Hà Nội - một lịch sử văn bản trình bày trong cuốn sách này - theo nghĩa đó có thể hiểu như chính là một nội hàm văn hoá của khái niệm về lịch sử; là nội hàm văn hoá của điều ta quen gọi như di tích hay chứng tích - bởi đó là kỷ ức và vật mang kỷ ức của chúng ta. ■

TS-KTS. ĐÀO NGỌC NGHIÊM với sự nghiệp quy hoạch - phát triển và quản lý đô thị



Tiến sĩ - Kiến trúc sư Đào Ngọc Nghiêm sinh ra và sống tại Hà Nội. Sau khi tốt nghiệp kiến trúc sư, ông công tác tại Ủy ban kiến thiết cơ bản Nhà nước từ năm 1967 với vai trò nghiên cứu về thiết kế và quản lý xây dựng. Rồi ông tiếp tục làm việc tại Vụ thiết kế tiêu chuẩn (UBKTCB Nhà nước), Viện khoa học kỹ thuật xây dựng, Vụ tiêu chuẩn hóa – điển hình hóa (Ủy ban xây dựng cơ bản Nhà nước), Cục giám định xây dựng, rồi Vụ Quản lý Đô thị (Bộ Xây dựng). Ông đã có những đóng góp trong công tác xây dựng các tiêu chuẩn thiết kế, các thiết kế điển hình, thiết kế thí điểm và đề xuất các văn bản pháp lý về xây dựng và thực hiện các đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ.

Theo sự phân công của Bộ Xây dựng và yêu cầu của thành phố Hà Nội, từ tháng 3/1993 ông về công tác tại Văn phòng Kiến trúc sư trưởng TP Hà Nội. Ông giữ chức vụ Phó kiến trúc sư trưởng vào năm 1996.

Từ tháng 10/2000, ông thay vai trò Kiến trúc sư trưởng điều hành, phụ trách Văn phòng Kiến trúc sư trưởng thành phố. Trên cơ sở đổi mới quản lý tại Hà Nội, chuyển đổi Văn phòng Kiến trúc sư trưởng thành Sở Quy hoạch Kiến trúc (từ tháng 5/2002), ông được giao nhiệm vụ giám đốc Sở. Từ sau khi nhận học vị Tiến sĩ (1997), KTS Đào Ngọc Nghiêm đã tham gia giảng dạy tại một số trường Đại học như: Kiến trúc Hà Nội, Xây dựng Hà Nội, Dân lập Đông đô, Dân lập Phương Đông.... Ông từng hướng dẫn nhiều sinh viên làm tốt nghiệp Kiến trúc sư, nhiều học viên làm luận văn Thạc sỹ và tham gia hướng dẫn một số luận án Tiến sĩ.

Năm 2005, TS.KTS Đào Ngọc Nghiêm nghỉ hưu. Từ đó, ông tham gia các tổ chức xã hội nghề nghiệp. Ông là thành viên Ban vận động thành lập Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam (hiện là ủy viên Đoàn chủ tịch) và Hội Quy hoạch

Phát triển Đô thị TP Hà Nội (hiện giữ chức vụ Phó chủ tịch Hội). Ngoài ra, ông còn là ủy viên Hội đồng khoa học Thành phố, Hội đồng Quy hoạch Kiến trúc Thành phố, Hội đồng tư vấn khoa học về Hoàng thành Thăng Long và Cổ Loa, là ủy viên thường vụ Liên hiệp Hội Khoa học kỹ thuật Hà Nội, Phó chủ tịch Hội hữu nghị Việt - Pháp tại Hà Nội.

Năm năm gần đây, với vai trò trong các tổ chức xã hội nghề nghiệp, TS.KTS Đào Ngọc Nghiêm đã tham gia phân biên nhiều đồ án quy hoạch xây dựng như Quy hoạch Vùng thủ đô, Quy hoạch chung Xây dựng thủ đô Hà Nội, Quy hoạch chung xây dựng thành phố Đà Nẵng... một số quy hoạch phân khu, quy hoạch chi tiết, quy hoạch chuyên ngành và một số dự án công trình cao tầng, dự án quan trọng trên địa bàn thành phố Hà Nội. Ông còn tham gia góp ý nhiều văn bản pháp luật về xây dựng như: Luật đất đai, Luật xây dựng, Luật Quy hoạch đô thị, một số Nghị định hướng dẫn luật,... Với kinh nghiệm của mình, ông đã tham gia xây dựng nhiều quy chuẩn, tiêu chuẩn ngành, viết nhiều bài báo và một số sách chuyên ngành có chất lượng.

Với những đóng góp trong công tác quy hoạch, quản lý đô thị, đặc biệt với thủ đô Hà Nội, TS.KTS Đào Ngọc Nghiêm nhiều lần được trao tặng danh hiệu Người tốt - việc tốt, chiến sĩ thi đua cấp thành phố, được Thủ tướng Chính phủ, Bộ Xây dựng, UBND thành phố Hà Nội, công đoàn Xây dựng Việt Nam, Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam, Liên hiệp Hội Khoa học kỹ thuật thành phố, Liên hiệp hội Hữu nghị thành phố Hà Nội tặng nhiều bằng khen. Ông đã được trao tặng Huy chương chống Mỹ cứu nước hạng Nhất, Huy chương vì sự nghiệp Xây dựng, Huy chương vì sự nghiệp khoa học, Huy chương vì sự nghiệp xây dựng Thủ đô, Huy chương vì sự nghiệp hòa bình hữu nghị giữa các dân tộc, Huy chương vì sự nghiệp thông tấn, và nhiều danh hiệu cao quý. ■

Q&A - hỏi đáp về đô thị

Tại các thành phố lớn ở Việt Nam hiện nay, có nhiều khu chung cư, nhà cao tầng phục vụ nhu cầu cư trú và sinh hoạt của người dân đang được xây dựng. Các khu này được báo chí gọi là các khu đô thị mới, thường được xây dựng ở các vùng ven đô thị. Xin Ban Biên tập cho biết, các đô thị này được quy hoạch như thế nào, quy trình quy hoạch ra sao, các cơ quan chức năng nào tham gia vào quy trình này, và vai trò của các cơ quan (hay cá nhân) này. Hay nói cách khác, nếu một doanh nghiệp, hay nhà đầu tư muốn xây dựng khu đô thị, quy trình mà doanh nghiệp, hay nhà đầu tư phải tuân thủ để thực hiện được dự án xây dựng đó là thế nào?

NGÔ XUÂN TÙNG
(Đại học New York, Hoa Kỳ)



Cảm ơn bạn đã tham gia với chuyên mục Q&A trên tạp chí Quy hoạch Đô thị. Chúng tôi nghĩ có hai khía cạnh cần được giải đáp trong câu hỏi của bạn: khía cạnh pháp lý/quản lý (của chính quyền) và khía cạnh kỹ thuật quy hoạch trong quá trình phát triển một khu đô thị mới. Trong giới hạn của mục Q&A, chúng tôi xin phép tập trung trả lời ở khía cạnh pháp lý và quản lý nhà nước trong việc triển khai một dự án xây dựng khu đô thị mới. Khía cạnh kỹ thuật, cụ thể hơn là phương pháp thực hiện quy hoạch tại Việt Nam, là một vấn đề phức tạp và gây tranh cãi do phương pháp tiếp cận và kỹ thuật quy hoạch tại nước ta còn rất lạc hậu và đơn điệu về công cụ so với thế giới.

Ở một khía cạnh khác, cũng phải nhìn nhận rằng lĩnh vực phát triển đô thị mới chung và quy hoạch khu đô thị mới ở Việt Nam còn quá non trẻ. Hai khu đô thị mới đầu tiên trên cả nước: Linh Đàm ở Hà Nội và Phú Mỹ Hưng ở Tp. Hồ Chí Minh đều mới chỉ được khởi xây dựng hơn 10 năm trước. Đến năm 2006, Chính phủ mới chính thức ra Nghị định số 02/2006/NĐ-CP ngày 05 tháng 01 năm 2006, quy định về Quy chế khu đô thị mới. Nghị định này cũng lần đầu tiên định nghĩa về mặt pháp lý "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. Theo các tác giả Lương Tú Quyền và Đỗ Thị Kim Thành, hiện nay ở Hà Nội, thuật ngữ "Khu đô thị mới" thường được hiểu là một khu nhà ở mới xây dựng tập trung theo quy hoạch được duyệt, có đồng bộ hạ tầng kỹ thuật, bao gồm hệ thống nhà ở và các công trình công cộng khác.

Để có thể triển khai đầu tư xây dựng một khu đô thị mới, quá trình lập và phê duyệt quy hoạch cần qua các bước công việc cơ bản như sau

1. Tìm hiểu quy định về lập, thẩm định và phê duyệt quy hoạch đô thị thông qua các văn bản pháp quy hiện hành:
 - Luật Quy hoạch đô thị;
 - Nghị định số 37/2010/NĐ-CP ngày 07/4/2010 của Chính phủ v/v Lập, thẩm định, phê duyệt và quản lý quy hoạch đô thị
 - Thông tư số 10/2010/TT-BXD ngày 11/8/2010 của Bộ Xây dựng quy định hồ sơ của từng loại quy hoạch đô thị;
 - Nghị định số 02/ND-CP v/v ban hành Quy chế Khu đô thị mới (đang nghiên cứu chỉnh sửa);
 - Quy chuẩn xây dựng Việt Nam về Quy hoạch xây dựng: quy chuẩn số 01/2008
2. Tìm hiểu về quy hoạch của khu vực đó tại cơ quan quản lý hành chính (ủy ban nhân dân phường/xã, quận/huyện/thành

phố hoặc thành phố/tỉnh, hoặc cơ quan quản lý chuyên ngành (phòng tài nguyên môi trường, phòng quản lý đô thị, sở Xây dựng, Sở Kiến trúc - Quy hoạch, Sở Tài nguyên Môi trường...). Theo quy định của Luật Quy hoạch Đô thị, hồ sơ các đồ án quy hoạch phải được lưu giữ ở các cơ quan này để người dân biết và thực hiện. Qua đó, có thể biết được về tình hình quy hoạch đối với khu vực chủ đầu tư quan tâm.

3. Xin cấp có thẩm quyền (nếu là khu đô thị mới thì thường là cấp tỉnh) chấp thuận chủ trương đầu tư và cho phép lập quy hoạch chi tiết khu vực dự kiến đầu tư. Theo Luật định thì nội dung quy hoạch chi tiết phải tuân thủ nội dung các đồ án quy hoạch phân khu và quy hoạch chung đã có đối với khu vực đó.

4. Lập và trình duyệt nhiệm vụ quy hoạch (theo Điều 44 - Luật Quy hoạch Đô thị, cơ quan có thẩm quyền thẩm định và phê duyệt nhiệm vụ cũng như đồ án quy hoạch chi tiết là cơ quan chuyên môn quản lý quy hoạch và UBND cấp huyện, nhưng ở nhiều địa phương quy định cơ quan thẩm định là sở xây dựng hoặc sở quy hoạch - kiến trúc, cơ quan phê duyệt là UBND cấp tỉnh).

5. Lập và trình duyệt quy hoạch chi tiết (cơ quan nào thẩm định, phê duyệt nhiệm vụ thì cơ quan đó thẩm định, phê duyệt đồ án).

6. Lập báo cáo đầu tư hoặc dự án đầu tư (tùy theo quy mô dự án, tính chất dự án - tìm hiểu thêm quy định đối với hoạt động đầu tư tại Nghị định 12/2009/NĐ-CP về quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình).

7. Thiết kế kỹ thuật thi công.
8. Triển khai thi công xây dựng.

Quá trình lập và trình duyệt quy hoạch chi tiết có thể có một số điểm khác nhau giữa các địa phương và đối với mỗi đồ án, nhưng cần qua một số bước cơ bản như sau:

1. Có thể có bước báo cáo ý tưởng trước cơ quan có thẩm quyền thẩm định, phê duyệt và các cơ quan và hội nghề nghiệp có liên quan (do cơ quan chủ trì cuộc họp báo cáo ý tưởng môi, theo các chuyên ngành: kế hoạch - đầu tư, tài nguyên môi trường, giao thông, cấp - thoát nước, cấp điện, thông tin liên lạc, các ngành kinh tế, các cơ quan quản lý về hạ tầng xã hội, các cơ quan trực tiếp quản lý lãnh thổ...). Chủ đầu tư và đơn vị tư vấn tiếp thu các ý kiến góp ý, cân nhắc điều chỉnh trong nội dung đồ án theo ý kiến kết luận cuộc họp bằng văn bản.

2. Có thể có bước báo cáo xin ý kiến nội dung đồ án trước các cơ quan, ban ngành có liên quan (do cơ quan thẩm định tổ chức họp và mời) (nhiều địa phương yêu cầu có ý kiến bằng văn bản của các cơ quan được xin ý kiến). Chủ đầu tư và đơn vị tư vấn tiếp thu các ý kiến góp ý, cân nhắc điều chỉnh trong nội dung đồ án theo ý kiến kết luận cuộc họp bằng văn bản.

3. Tổ chức ý kiến cộng đồng về nội dung đồ án (quy trình này có thể khác nhau ở mỗi địa phương, nhưng về cơ bản là phải có xin ý kiến cộng đồng dân cư có liên quan đến khu vực lập quy hoạch cũng như

các tổ chức nghề nghiệp, các thành phần có liên quan khác trong xã hội (ví dụ các nhà đầu tư có liên quan). Chủ đầu tư và đơn vị tư vấn tiếp thu các ý kiến góp ý, cân nhắc điều chỉnh trong nội dung đồ án.

4. Cơ quan có thẩm quyền tổ chức thẩm định đồ án (nhiều địa phương yêu cầu có ý kiến bằng văn bản của các cơ quan được mời tham gia hội đồng thẩm định). Chủ đầu tư và đơn vị tư vấn tiếp thu các ý kiến góp ý, điều chỉnh trong nội dung đồ án theo ý kiến kết luận cuộc họp bằng văn bản.
5. Cơ quan có thẩm quyền thẩm định đồ án kiểm tra hồ sơ và trình cấp có thẩm quyền phê duyệt.

Về cơ bản, khung luật pháp cho việc cấp phép một dự án "khu đô thị mới" nhằm đảm bảo hai yếu tố chính là tính công khai, minh bạch và phù hợp với các quy chuẩn, tiêu chuẩn về quy hoạch, kiến trúc và xây dựng bởi một dự án phát triển đô thị ảnh hưởng đến cuộc sống của dân cư hiện hữu trong khu vực và chất lượng sống của những cư dân mới trong tương lai. So với hệ thống pháp lý tương đương tại các quốc gia khác như tại Canada và Mỹ chẳng hạn, hệ thống tại Việt Nam chưa quy định rõ ràng quá trình "kháng cáo" quyết định quy hoạch (phê duyệt hoặc không phê duyệt) của chính quyền như thế nào. Tại Việt Nam, quá trình xét duyệt một dự án khu đô thị mới thiên về yếu tố kỹ thuật nhiều hơn trong hoàn cảnh là quyết định về hoạt động sử dụng

đất nằm trong tay chính quyền. Tại hai quốc gia so sánh trên, quyết định phê duyệt quy hoạch thuộc về và được thực hiện trực tiếp, công khai trong một buổi họp hàng tuần của Hội đồng thành phố (tương đương Hội đồng nhân dân của Việt Nam).

Trong cuộc họp đó, tổ chức giống một phiên tòa, đại diện cơ quan giám định (Sở Quy hoạch - Kiến trúc chẳng hạn) trình bày về dự án và đề xuất phê duyệt hoặc không phê duyệt lên Hội đồng. Hội đồng cũng lắng nghe các ý kiến ủng hộ và không ủng hộ đối với dự án để đưa ra quyết định cuối cùng. Thực tế ở mọi quốc gia, quyết định quy hoạch thuộc về các nhà chính trị hơn là các nhà chuyên môn. Lý do đơn giản bởi quy hoạch ảnh hưởng đến đời sống của rất nhiều người và do đó quyền lợi của họ được bảo vệ thông qua các đại biểu dân cử. Hy vọng phần trả lời này giúp bạn và các bạn đọc khác có hình dung sơ bộ về quá trình pháp lý của một dự án khu đô thị mới tại Việt Nam cũng như sự khác biệt với một số quốc gia khác trên thế giới.

Cảm ơn KTS Phạm Thị Huệ Linh, Viện kiến trúc, Quy hoạch Đô thị - Nông thôn (VIAP) đã tham gia trả lời câu hỏi kỳ này cùng chúng tôi. ■

Phụ trách: Dũng Đô thị (qa@ashui.com)

DIỄN ĐÀN ARCASIA 16 Đô thị châu Á thế kỷ XXI

Trong hai ngày 18 và 19/8 tại Đà Nẵng, Diễn đàn ARCASIA 16 năm 2011 do Việt Nam đăng cai đã đề cập đến chủ đề khá rộng mang tính bao quát: "Đô thị châu Á thế kỷ XXI - Xu hướng và thách thức", với sự có mặt của đại diện 17 nước và vùng lãnh thổ thành viên của Hội Kiến trúc sư (KTS) Châu Á (Trung Quốc, Hồng Kông, Indonesia, Ấn Độ, Hàn Quốc, Mông Cổ, Ma Cao, Malaysia, Pakistan, Philippines, Singapore, Nepal, Thái Lan và Việt Nam) cùng đại biểu khách mời của Hội KTS đến từ 3 nước Lào, Campuchia và Mianma với tư cách dự thỉnh.

Trước những cơ hội to lớn, những thách thức không nhỏ mà quá trình toàn cầu hóa mang lại, cùng với mặt trái của phát triển đô thị (nhân tài) trong ngắn hạn và những cảnh báo không mấy lạc quan của hiện tượng biến đổi khí hậu toàn cầu (thiên tai)

HỘI THẢO "Thông minh + Kết nối Xu thế phát triển nhà ở và đô thị hiện đại"

Hội thảo "Thông minh + Kết nối: Xu thế phát triển nhà ở và đô thị hiện đại" cùng với triển lãm quốc tế được tổ chức bởi Bộ Xây dựng, Bộ Thông tin - Truyền thông và Công ty Cisco Việt Nam tại Hà Nội (ngày 6/7) và Thành phố Hồ Chí Minh (ngày 8/7) - hai trung tâm đô thị

trong tương lai không xa, làm thế nào để các đô thị châu Á, đặc biệt là các đô thị lớn ở những nước phát triển sau, trong đó có Việt Nam hội nhập, phát triển hiện đại mà vẫn phát huy được những giá trị văn hóa kiến trúc đô thị địa phương phong phú, để đô thị mãi là môi trường sống tốt của chúng ta. Diễn đàn ARCASIA 16 là cơ hội để các KTS đến từ nhiều quốc gia khác nhau trên thế giới cùng chia sẻ quan điểm, kinh nghiệm và giải pháp trong thiết kế kiến trúc, quy hoạch đô thị hướng tới những sáng tạo mới để kiến trúc đô thị Châu Á phát triển năng động, hiện đại và giàu bản sắc văn hóa địa phương. Hơn

40 KTS gửi bài tham luận đến tham dự Diễn đàn ARCASIA 16, chưa kể những ý kiến tự do của đông đảo các KTS khác đã được nêu lên trong phần trao đổi bởi tinh chất mở của Diễn đàn. Những bài viết cho thấy nhiều chiều của vấn đề phát triển và sự đa dạng của các đô thị châu Á trong quá khứ và hiện tại trước ảnh hưởng của toàn cầu hóa. Tính đa dạng và năng động trong phát triển kiến trúc và đô thị châu Á thể hiện ở chỗ phát triển hiện đại trong khi vẫn duy trì tính bảo thủ, tiếp tục con đường truyền thống, trong khi vẫn đón nhận những công nghệ mới, tiến tiến của thế giới. ■

những ý tưởng và giải pháp cho các đô thị tại Việt Nam trong tương lai gần. Trong những năm gần đây, sự ứng dụng các giải pháp công nghệ thông tin truyền thông ở mô hình các "tòa nhà thông minh" và "căn hộ thông minh" đã được phát triển ở Việt Nam. Những tiện ích và giải pháp công nghệ thông tin cho các đô thị hiện đại, bao gồm việc quản lý và điều hành của chính quyền, cung cấp các dịch vụ tiện ích cho dân cư ngày càng được chú ý bởi các nhà đầu tư xây dựng bất động sản khi tiến hành triển khai một dự án mới. Tuy nhiên, cần thiết phải quan tâm đến các giải pháp này ở một quy mô và góc nhìn rộng hơn và có tính chất chiến lược hơn. Công nghệ thông tin và truyền thông đã trở thành một trong những nền tảng hạ tầng quan trọng trong việc thiết kế và xây dựng đô thị, và mở rộng ra là thành phố hiện đại. Những ví dụ về xu hướng xây dựng các đô thị hiện đại được triển khai thành công ở châu Á có thể kể đến dự án đô thị hiện đại Songdo tại Hàn Quốc, Trùng Khánh tại Trung Quốc, cùng nhiều dự án ở cỡ nhỏ hơn, đã giới thiệu một xu hướng và các giải pháp mới cho các đô thị ở châu Á. ■

Ảnh: Việt Khang



TỌA ĐÀM QUY HOẠCH VÀ BẢO TỒN PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ THỪA THIÊN HUẾ CÁC GIẢI PHÁP THỰC HIỆN KẾT LUẬN 48-KL/TW CỦA BỘ CHÍNH TRỊ

Thành phố Huế, ngày 27 tháng 6 năm 2011



Ảnh: Lê Việt Sơn

TỌA ĐÀM "Quy hoạch bảo tồn phát triển đô thị Thừa Thiên Huế"

Ngày 27/6 tại TP Huế, UBND tỉnh Thừa Thiên Huế phối hợp với Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam tổ chức Tọa đàm "Quy hoạch và bảo tồn phát triển đô thị Thừa Thiên Huế - các

giải pháp thực hiện Kết luận 48-KL/TW của Bộ Chính trị". Tọa đàm được chủ trì bởi KTS Trần Ngọc Chính - Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam, ông Nguyễn Ngọc Thiện - Bí thư Tỉnh ủy,

TỌA ĐÀM "Cải tạo cầu Long Biên & quy hoạch khu vực quanh cầu"

Ngày 15/7/2011 tại Ngõ nhà Nghệ thuật 31A Văn Miếu - Hà Nội, Tập chí Quy hoạch Đô thị đã phối hợp với Công ty CP Cầu Rồng tổ chức buổi tọa đàm về ý tưởng dự án "Cải tạo cầu Long Biên và quy hoạch khu vực quanh cầu" do kiến trúc sư quy hoạch đô thị Nguyễn Nga làm chủ nhiệm dự án. Cuộc tọa đàm có sự tham gia của các chuyên gia quy hoạch đô thị, kiến trúc sư am hiểu Hà Nội, đại diện chính quyền, một số doanh nghiệp cùng nhiều cơ quan thông tấn Trung ương và Hà Nội, với mục đích nhằm thu thập ý

kiến đóng góp để xây dựng và hoàn thiện dự án, thành lập ban nghiên cứu đầu tư cho dự án. Ý tưởng mà bà Nguyễn Nga đưa ra trước đông đảo các nhà quản lý, nghiên cứu, nhà khoa học, đơn vị thiết kế, tư vấn, quy hoạch kiến trúc đô thị của Thủ đô nhấn mạnh tới việc cải tạo cầu Long Biên, cho phép bảo tồn cầu như một công trình quan trọng trong di sản kiến trúc Hà Nội, mở ra không gian mới độc đáo về văn hóa, nghệ thuật cho cộng đồng nhằm tạo ra sức hút cho ngành du lịch. Kiến trúc sư này mong muốn cây cầu sẽ thành

Chủ tịch HDND tỉnh Thừa Thiên - Huế và ông Nguyễn Văn Cao - Chủ tịch tỉnh Thừa Thiên Huế, với sự tham gia của đại diện Viện Kiến trúc, Quy hoạch đô thị - nông thôn (VIAP - Bộ Xây dựng), Sở Xây dựng Thừa Thiên Huế, các chuyên gia trong lĩnh vực quy hoạch, kiến trúc, phát triển đô thị. Tại buổi tọa đàm, các chuyên gia trong lĩnh vực quy hoạch, kiến trúc đóng góp nhiều sáng kiến nhằm xây dựng Thừa Thiên - Huế thành đô thị loại I trực thuộc Trung ương; phát triển cả tỉnh theo mô hình tập hợp đô thị văn hóa được cấu thành bởi hạt nhân đô thị Huế, các thị trấn sinh thái, nơi có đủ các dịch vụ về văn hóa - du lịch cao cấp, trên cơ sở tôn trọng giá trị thắng cảnh tự nhiên, lịch sử, văn hóa Huế đặc sắc và khai thác các tiềm năng về tri thức - công nghệ khoa học kỹ thuật. Xây dựng hệ thống hạ tầng kỹ thuật đồng bộ, hiện đại, môi trường bền vững theo nguyên tắc chủ động giữ gìn các yếu tố văn hóa đặc sắc Huế, củng cố vị trí di sản Huế trong hệ thống di sản thế giới, giảm thiểu tối đa ảnh hưởng thiên tai và biến đổi khí hậu... ■

cầu đi bộ với không gian mở rộng ra hai bên bờ sông, khu phố cổ, bãi giữa sông Hồng. Một phố nghề nghệ thuật sẽ được tạo dựng tại 131 vòm cầu gạch hiện tại đang bị bit kín để làm nơi giới thiệu các làng nghề thủ công truyền thống của Việt Nam, cho phép người làm nghề tiếp xúc với những cơ hội, tìm thị trường mới cho sản phẩm.

Một số không gian khác trong 131 vòm cầu gạch này được dành cho các nghệ sỹ, người yêu nghệ thuật sáng tạo, trình diễn nghệ thuật Việt Nam và quốc tế... Rất nhiều đại biểu dự cuộc tọa đàm đã đánh giá rằng, ý tưởng cải tạo, quy hoạch mà bà Nguyễn Nga đưa ra là sáng tạo, rất táo bạo và có thể thực hiện nhưng phải có nghiên cứu, đánh giá kỹ lưỡng về mọi mặt. Các đại biểu cho rằng, trước hết phải được sự đồng ý của lãnh đạo Thủ đô Hà Nội, công nhận cầu Long Biên là di sản, trước hết là của Hà Nội, sau là di sản quốc gia. Cầu Long Biên phải trở thành di sản thì thành phố mới có thể bảo tồn, quy hoạch, phát huy giá trị hiệu quả. Nếu có sự đầu tư tốt, đúng hướng thì không gian kết nối di sản văn hóa, lịch sử Hà Nội mà trọng tâm là cầu Long Biên sẽ tạo động lực lớn để phát triển kinh tế xã hội của Thủ đô trên cơ sở khai thác các giá trị văn hóa... ■

(TTXVN/Vietnam+)





Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam - KTS Trần Ngọc Chính phát biểu chào mừng tại lễ khai mạc hội thảo

HỘI QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ VIỆT NAM THAM DỰ HỘI THẢO QUỐC TẾ VỀ QUY HOẠCH VÀ BẢO TỒN CÁC THÀNH PHỐ LỊCH SỬ

TẠI GYEONGJU, HÀN QUỐC TỪ 25 – 27/8/2011



Ông Jae Wan Hur - Chủ tịch Hội Quy hoạch Đô thị Hàn Quốc tặng quà kỷ niệm cho KTS Trần Ngọc Chính

Trong ba ngày 25-27/8/2011, Hội Quy hoạch Đô thị Hàn Quốc phối hợp với Hội Quy hoạch Đô thị Nhật Bản, Hội Quy hoạch Đô thị Đài Loan tổ chức hội thảo "Quy hoạch và bảo tồn các thành phố lịch sử" tại Trường Đại học Gyeongju, thành phố Gyeongju-Hàn quốc. Đây là sự kiện nằm trong chương trình hợp tác thường niên giữa các Hội nói trên.

Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam được mời tham dự với tư cách là quan sát viên của Hội thảo. Tham dự Hội thảo có đại diện lãnh đạo thành phố Geongju, các Hội Quy hoạch, giáo sư và sinh viên các trường Đại học, các nhà quy hoạch của ba nước Hàn Quốc, Nhật Bản và Đài Loan. Nhận lời mời của Chủ tịch Hội Quy hoạch Đô thị Hàn Quốc, Trưởng ban tổ chức Hội thảo, Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam đã cử KTS Trần Ngọc Chính, Chủ tịch Hội và PGS.TS Đỗ Hậu, Tổng Thư ký của Hội tham dự.

Mục đích chính của Hội thảo là tạo cơ hội gặp gỡ giữa các nhà quy hoạch, các giáo sư và sinh viên trong các trường Đại học đào tạo Quy hoạch của ba nước để trao đổi, chia sẻ các ý tưởng, kinh nghiệm trong lĩnh vực quy hoạch nói chung và quy hoạch bảo tồn



Từ trái sang phải: Ông Kuang Hui Peng - Chủ tịch Hội Quy hoạch Đô thị Đài Loan, Ông Jae Wan Hur - Chủ tịch Hội Quy hoạch Đô thị Hàn Quốc, Ông Trần Ngọc Chính - Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam, Ông Takayuki Kishii - Chủ tịch Hội Quy hoạch Đô thị Nhật Bản



Chủ tịch Hội Trần Ngọc Chính và Tổng thư ký Đỗ Hậu thăm văn phòng Hội quy hoạch Đô thị Hàn Quốc

các thành phố lịch sử nổi tiếng. Trong phiên khai mạc trọng thể, Đoàn Chủ tịch Hội thảo đã mời Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam phát biểu với Hội thảo. KTS Trần Ngọc Chính đã giới thiệu với Hội thảo những nét cơ bản về tổ chức cũng như các hoạt động của Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam trong thời gian qua.

Sau phiên khai mạc, Hội thảo đã chia ra các tiểu ban theo các chủ đề tại các phòng Hội thảo nhỏ:

- Tiểu ban 1: Lý thuyết quy hoạch và lịch sử
- Tiểu ban 2: Quy hoạch chiến lược
- Tiểu ban 3: Du lịch
- Tiểu ban 4: Giao thông và hạ tầng kỹ thuật đô thị
- Tiểu ban 5: Đô thị và phân tích vùng đô thị
- Tiểu ban 6: Đất đai và nhà ở
- Tiểu ban 7: Quy hoạch vùng
- Tiểu ban 8: Phát triển bền vững
- Tiểu ban 9: Ngăn chặn các thảm họa
- Tiểu ban 10: Thiết kế và quy hoạch cảnh quan

Hội thảo cũng đã tổ chức cho các đại biểu thăm quan các di sản và các công trình lịch sử, công tác quy hoạch bảo tồn đô thị tại thành phố Gyeongju, một trong những thành phố có nhiều di sản, di tích lịch sử nhất của nước Hàn Quốc.

Hội thảo diễn ra thành công tốt đẹp. Hội Quy hoạch Đô thị Đài Loan sẽ đăng cai Hội thảo quốc tế trong năm 2012 và chính thức mời các đại biểu của Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam tham dự. ■

HỘI THẢO VỀ ĐỀ ÁN PHÁT TRIỂN VÀ QUẢN LÝ ĐÔ THỊ HẢI PHÒNG ĐẾN NĂM 2025 TẦM NHÌN 2050

Ngày 5/9/2011 tại thành phố Hải Phòng, Thành ủy và UBND TP Hải Phòng đã tổ chức hội thảo về Đề án phát triển và quản lý đô thị Hải Phòng đến năm 2025 tầm nhìn 2050 với sự tham gia của đại diện các sở, ban ngành Thành phố, Bộ Xây dựng, Bộ Tài nguyên – Môi trường, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, các Viện quy hoạch một số địa phương, Viện Quy hoạch Xây dựng Hà Nội và các hội nghề nghiệp. Đồng chí Dương Anh Điển – Phó Bí thư Thành ủy, Chủ tịch UBND TP Hải Phòng chủ trì cuộc hội thảo.

KTS Trần Ngọc Chính – Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam – trong bài trình bày tại hội thảo đã phân tích những thuận lợi và khó khăn của đô thị Hải Phòng thời gian qua, đồng thời đánh giá quá trình đổi mới của thành phố trong tiến trình đô thị hóa.



Ảnh: Phòng viên

Hội thảo đã nêu bật những nội dung quan trọng là xây dựng và phát triển Hải Phòng trở thành thành phố Cảng, công nghiệp và dịch vụ văn minh, hiện đại, có kinh tế phát triển nhanh, bền vững, xứng tầm đô thị loại I – Đô thị trung tâm cấp Quốc gia. ■

VIỆN QUY HOẠCH XÂY DỰNG THANH HÓA - 40 NĂM TRUYỀN THỐNG VÀ 15 NĂM THÀNH LẬP



Cách đây tròn 40 năm, vào năm 1972, Thanh Hóa là một trong những tỉnh phải gánh chịu sự tàn phá nặng nề nhất của chiến tranh; nhưng với tầm nhìn xa trông rộng, Tỉnh ủy và Ủy ban hành chính tỉnh Thanh Hóa đã quyết định thành lập Đoàn Quy hoạch và điều tra đất xây dựng. Đến tháng 10/1973, Viện Quy hoạch, khảo sát, thiết kế xây dựng Thanh Hóa được thành lập, trực thuộc Ty Xây dựng - tiền thân của Viện Quy hoạch Xây dựng (QHXD) Thanh Hóa hiện nay.

Tháng 6/1997, Viện QHXD Thanh Hóa tái thành lập. Chức năng, nhiệm vụ chính là nghiên cứu và lập quy hoạch chung, quy hoạch chi tiết phát triển đô thị và quy hoạch nông thôn mới trên địa bàn tỉnh; nghiên cứu và lựa chọn lập quy hoạch khu công nghiệp, khu kinh tế được UBND tỉnh giao; Khảo sát, điều tra đánh giá tài nguyên phục vụ chiến lược phát triển vật liệu xây dựng, nguồn nước phục vụ sinh hoạt; giúp giám đốc Sở Xây dựng thực hiện một số chức năng quản lý Nhà nước về quy hoạch; Thực hiện các hoạt động tư vấn đầu tư xây dựng; Nghiên cứu khoa học thuộc lĩnh vực quy hoạch và kiến trúc; Hợp tác quốc tế trong đào tạo tư vấn và xây dựng. Là đơn vị đầu ngành của tỉnh nghiên cứu về lĩnh vực quy hoạch - kiến trúc, các đồ án quy hoạch xây dựng Viện đã thực hiện rất đa dạng về tính chất, phong phú về nội dung, đảm bảo tính thống nhất của các đồ án quy hoạch. Các đồ án lớn quan trọng mà Viện là chủ trì và đồng chủ trì là: Đồ án "Quy hoạch chung thành phố Thanh Hóa đến năm 2020", "Quy hoạch chung đô thị mới Nghi Sơn huyện Tĩnh Gia Thanh Hóa", "Điều chỉnh Quy hoạch chung thành phố Thanh Hóa đến năm 2025 tầm nhìn đến năm 2035", "Quy hoạch vùng Nam Thanh - Bắc Nghệ" đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Ở cấp tỉnh, Viện đã chủ động tham mưu, đề xuất với tỉnh, tổ chức nghiên cứu lập được nhiều đồ án quan trọng trên địa bàn như: "Quy hoạch tổng thể hệ thống đô thị toàn tỉnh đến năm 2020",

"Quy hoạch tổng thể hệ thống cấp thoát nước đô thị toàn tỉnh đến năm 2020", "Quy hoạch tổng thể quản lý, xử lý chất thải rắn toàn tỉnh đến năm 2020", "Quy hoạch xây dựng hệ thống đô thị dọc đường Hồ Chí Minh", "Đề án xây dựng KCHT nông thôn Thanh Hóa theo hướng CNH - HDH đến năm 2020"... Nghiên cứu lập quy hoạch chung tất cả các đô thị thuộc tỉnh gồm 1 TP loại II, 2 thị xã và 24 thị trấn huyện lỵ; quy hoạch hơn 30 trung tâm cụm xã, thực hiện hàng trăm đồ án quy hoạch phân khu, quy hoạch chi tiết các khu chức năng đô thị, khu kinh tế... được UBND tỉnh phê duyệt. Đây là cơ sở quan trọng phục vụ công tác quản lý, đầu tư phát triển đô thị trong toàn tỉnh. Hiện nay Viện QHXD Thanh Hóa được Bộ Xây dựng tin tưởng giao chủ trì nghiên cứu "Quy hoạch xây dựng dọc đường cao tốc Hà Nội - Vinh" đoạn từ Hà Nội đến Hà Tĩnh đi qua 7 tỉnh; Tổ chức nghiên cứu QHXD vùng huyện Tĩnh Gia gắn với mở rộng KKT Nghi Sơn gấp đôi quy mô hiện nay, tạo tiền đề thành lập đô thị mới loại II với quy mô dân số 400 nghìn người. Đặc biệt, Viện QHXD Thanh Hóa đã hợp tác cùng Tập đoàn tư vấn Louis Berger (Hoa Kỳ) đồng chủ trì nghiên cứu đồ án "Điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Thanh Hóa đến năm 2025 tầm nhìn đến năm 2035" được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Đây là đồ án được đánh giá cao, đang triển khai thực hiện trong những năm qua tạo dựng nên danh tiếng TP Thanh Hóa là đô thị loại I trong tương lai. Chất lượng công tác nghiên cứu quy hoạch của Viện QHXD Thanh Hóa đã được nâng lên rõ rệt, ngày càng sát thực tiễn và có tính khả thi hơn trước, sản phẩm quy hoạch do Viện lập sau khi được cấp thẩm quyền phê duyệt đã trở thành công cụ pháp lý phục vụ đắc lực cho công tác quản lý quy hoạch của tỉnh. Viện QHXD Thanh Hóa được xếp hạng I cấp quốc gia về tư vấn lập quy hoạch, tư vấn thiết kế kiến trúc dân dụng và công nghiệp, các công trình hạ tầng kỹ thuật; Xếp hạng II về khảo sát xây dựng và nhiều lĩnh vực tư vấn khác. Với những thành tích đã đạt được, tập thể cán bộ, viên chức Viện QHXD Thanh Hóa đã được Chủ tịch nước tặng thưởng Huân chương Lao động hạng Ba năm 2001; hạng Nhì năm 2006; Bằng khen của Thủ tướng Chính phủ, cờ thi đua xuất sắc của Bộ Xây dựng, của UBND tỉnh và nhiều bằng khen của Tỉnh ủy, UBND tỉnh, của Bộ Xây dựng trao tặng cho các tập thể và cá nhân có hoạt động nổi bật trong công tác.

Kỷ niệm 40 năm truyền thống và 15 năm thành lập, Viện QHXD Thanh Hóa vinh dự được Chủ tịch nước tặng Huân chương Lao động hạng Nhất. Đây là sự kiện đặc biệt quan trọng đánh dấu bước trưởng thành của Viện nói riêng và ghi nhận sự đóng góp của công tác quy hoạch nói chung đối với sự nghiệp xây dựng và phát triển của tỉnh Thanh Hóa. Phát huy truyền thống vẻ vang, Viện QHXD Thanh Hóa phấn đấu vươn lên đạt chuẩn quốc gia và quốc tế, đủ năng lực hoàn thành những nhiệm vụ và trọng trách ngày càng lớn mà tỉnh giao cho, giữ vững là cơ đầu của hệ thống Viện QHXD trong toàn quốc. ■

Ảnh: KTS Đoàn Mạnh Phú



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 Đĩnh Chi, Quận 1, Tp.HCM - Việt Nam * Tel: 06.38236714 * Fax: 0638220090 - 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

-Quan 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

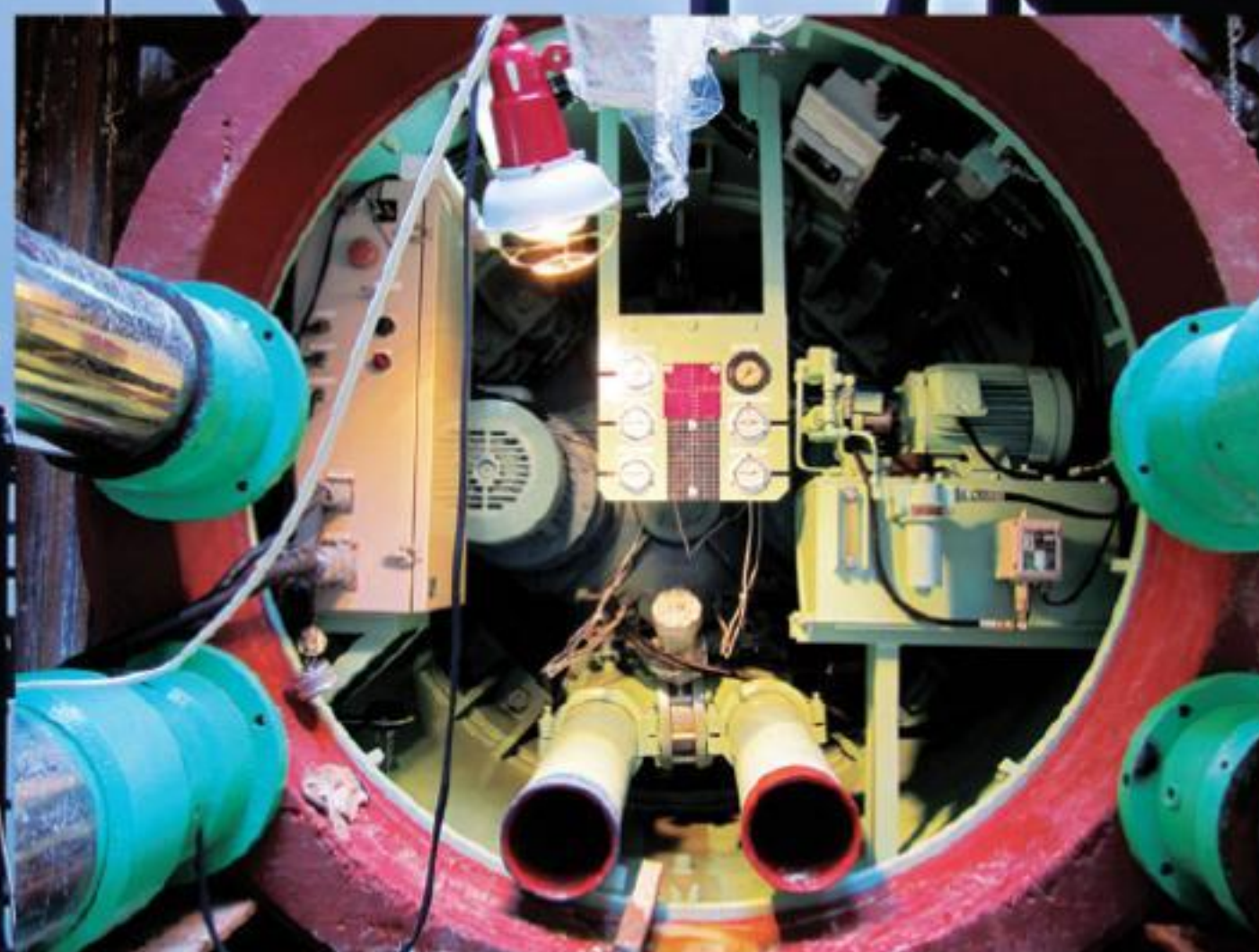
-Thực hiện quan trắc, kiểm tra, đánh giá ô nhiễm môi trường khu công nghiệp, khu đô thị, khu dân cư

-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





YASUDA ENGINEERING CO., LTD
3-2-26 Shiokusa, Naniwa-ku, Osaka 556-0024 Japan
Tel: +81-6-6561-5788 / Fax: +81-6-6567-1027
www.yasuda-eng.co.jp