

10 | 2012

QUY HOẠCH ĐÔ THỊ

HỘI QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ VIỆT NAM

Nửa thế kỷ
VIỆN QUY HOẠCH XÂY DỰNG HÀ NỘI

QUY HOẠCH ĐÔ THỊ 10 (2012)

VIETNAMESE JOURNAL OF URBANISM
ISSN 1859 - 3658
www.aphui.com

50
VIỆN QUY HOẠCH XÂY DỰNG HÀ NỘI
HANOI URBAN PLANNING INSTITUTE
HUPI
1962 - 2012

GIẢI THƯỞNG NHÀ NƯỚC 2011
VỀ VĂN HỌC NGHỆ THUẬT



Dự án khu biệt thự sinh thái VIT TIỀN PHONG



TẬP ĐOÀN VIT
Tầng 20, Tòa nhà VIT, 519 Kim Mã, Ba Đình, HN
ĐT: 84 4 2220 8888 - Fax: 84 4 2220 8889
Email: vit@vitcorp.vn
Website: www.vitcorp.vn



Vị trí: Thôn Do Hạ, Xã Tiên Phong, Huyện Mỹ Lương, Hà Nội
Quy mô dự án: 112.254 m²
Diện tích xây dựng: 54.000 m²
Mật độ xây dựng: 48%
Hạng mục triển khai:
Biệt thự đơn lập: 70 căn / Biệt thự song lập: 26 căn
Dịch vụ tiện ích:
Clubhouse, sân golf mini, bể bơi, sân tennis,
khu vui chơi trẻ em, công viên, đường dạo, bãi đỗ xe
Hiện trạng dự án: Đã hoàn thành thi công cơ sở hạ tầng
Dự kiến hoàn công: 2013

CÔNG TY CP BẤT ĐỘNG SẢN VIG
Tầng 2, Tòa nhà VIT, 519 Kim Mã, Ba Đình, HN
ĐT: 84 4 2220 9119 - Fax: 84 4 2220 8896
Email: info@vigland.vn
Website: www.vigland.vn



QUY HOẠCH ĐÔ THỊ

VIETNAMESE JOURNAL OF URBANISM

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 KÍNH
GS.TS NGUYỄN LÂN
TS ĐÀO NGỌC NGHIỆM
TS NGUYỄN QUANG
PGS.TS NGUYỄN HỒNG THỰC

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

Đối tác truyền thông Media partner
25HILL.COM

Mỹ thuật Designer
TRAMYDESIGN

Trị sự, Phát hành, Quảng cáo Contact
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

Giấy phép báo chí số 863/GP-BTTTT ngày 15/6/2010
Mã số chuẩn quốc tế: ISSN 1659-3658
In tại Công ty TNHH MTV In Tài chính - Bộ Tài chính
Giá 49.500 VND

10(2012)

Ban đọc thân mến,

Tạp chí *Quy hoạch Đô thị* số 10 vui mừng giới thiệu với các bạn một sự kiện quan trọng về chặng đường trưởng thành qua nửa thế kỷ của Viện Quy hoạch Xây dựng Hà Nội (HUPI), gắn liền với sự nghiệp xây dựng và phát triển Thủ đô thân yêu của chúng ta. Viện Quy hoạch Xây dựng Hà Nội tròn 50 năm (1962 - 2012), khoảng thời gian ấy có biết bao kỷ niệm với các thế hệ lãnh đạo và cán bộ Viện, chúng ta tự hào về những thành quả mà công sức, trí tuệ của lớp lớp cán bộ đã dày công vun đắp.

Để chúc mừng sự kiện này, Tạp chí *Quy hoạch Đô thị* gửi đến các bạn loạt bài viết nghiên cứu của các cán bộ, chuyên gia, cùng những hình ảnh hoạt động và một số đồ án tiêu biểu của Viện Quy hoạch Xây dựng Hà Nội trong chặng đường đã qua.

Nối tiếp niềm vui lớn, Tạp chí *Quy hoạch Đô thị* trân trọng chia sẻ cùng bạn đọc và chúc mừng Tổng biên tập - KTS Trần Ngọc Chính (Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam) - nhân dịp được Chủ tịch nước trao tặng Giải thưởng Nhà nước 2011 dành cho tác giả cụm công trình quy hoạch các đô thị.

Trong số này, các bạn cũng sẽ có dịp tìm hiểu và khám phá những giải pháp, xu hướng phát triển mới trong lĩnh vực kiến trúc - quy hoạch đô thị qua kết quả các giải thưởng mới nhất của Hội Quy hoạch Hoa Kỳ (APA) và Holcim Foundation.

Như thường lệ, Tạp chí điểm lại những sự kiện, thông tin hoạt động của Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam trong thời gian qua, đặc biệt là Hội nghị Ban Chấp hành TW Hội lần thứ III được tổ chức tại TP Hồ Chí Minh và Hội thảo khoa học về Quy hoạch Thành phố Hồ Chí Minh với vấn đề biến đổi khí hậu do UBND Thành phố Hồ Chí Minh và Hội phối hợp tổ chức.

Chúc các bạn sức khỏe và thành công!

BAN BIÊN TẬP

Nội dung

CONTENTS



TIN TỨC

- 06. Tin trong nước
- 08. Tin bất động sản
- 10. Tin thế giới

CHUYÊN ĐỀ

NỬA THẾ KỶ VIỆN QUY HOẠCH XÂY DỰNG HÀ NỘI

- 13. Thủ đô Hà Nội "Bảo tồn và phát triển" / **Ths.KTS Lê Thị Kim Ngân**
- 18. Vùng Thủ đô trong vị thế mới / **Ths.KTS. Ngô Trung Hải - TS.KTS. Nguyễn Trúc Anh**
- 22. Những đô thị theo lối tư duy mới và quy hoạch phân khu ở Việt Nam
Robbert VAN NOUHUYS - Ying GIU - Priya GOPALAN - Sandy LAM - Frank CARRERA.
- 26. Quy hoạch đô thị và phát triển giao thông công cộng ở Việt Nam / **TS Nguyễn Hữu Vinh**
- 31. Một số vấn đề về giảm ùn tắc giao thông đô thị / **Ths. KTS Lê Chính Trực**
- 34. Xây dựng bãi đỗ xe ngầm công cộng - khu vực Trung tâm Thành phố Hà Nội
TS. KTS Lương Tú Quyên
- 38. Phát triển không gian xanh Đô thị / **KTS Trần Duy**
- 42. Cơ hội nào cho làng xóm ven đô / **KTS Hoàng Long**
- 45. Quản lý xây dựng trong thực hiện Quy hoạch chung Hà Nội / **Nguyễn Thế Hùng**
- 48. Thực trạng và triển vọng phát triển không gian công cộng ở thủ đô Hà Nội /
Ths.KTS Vũ Hoài Đức
- 53. Công tác kế hoạch: Vai trò - ý nghĩa trong định hướng phát triển của
Viện Quy hoạch Xây dựng Hà Nội / **Ths.KTS Đào Duy Hưng**
- 56. Một số đồ án tiêu biểu của Viện quy hoạch Xây dựng Hà Nội

PHẢN BIỆN

- 66. Vai trò của quy hoạch đô thị trong việc giải quyết ngập lụt và thích ứng với
biến đổi khí hậu tại TP Hồ Chí Minh / **TS.KTS. Lưu Đức Cường**
- 74. Ảnh hưởng của quy hoạch không gian đến hiện tượng ngập nước
thành phố Hồ Chí Minh / **PGS. TS Nguyễn Minh Hòa**

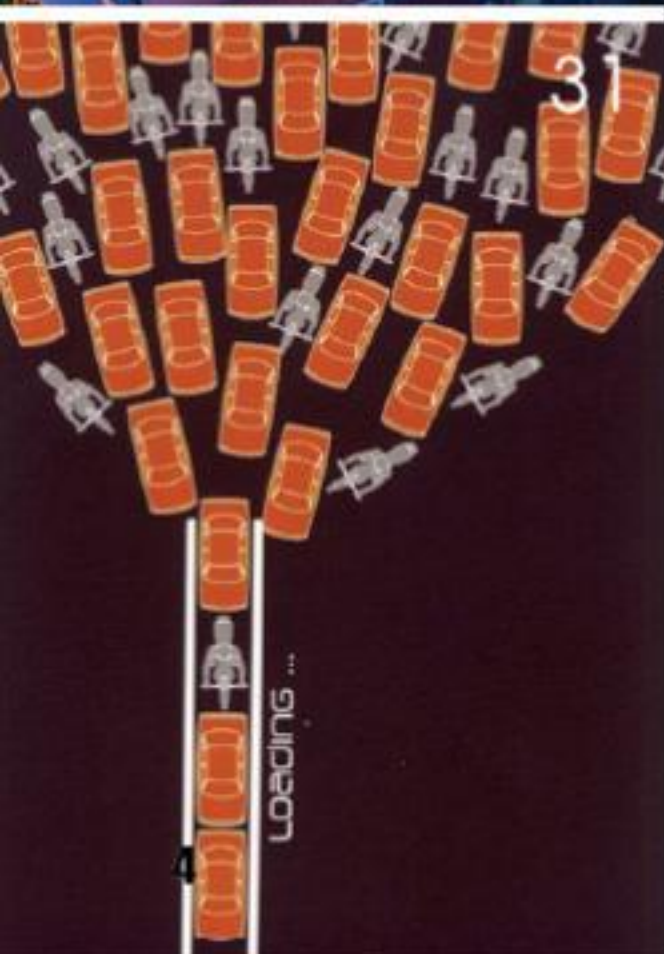
ĐÔ THỊ CÁC NƯỚC

- 78. Venezia - Bà hoàng trên biển Adriatic / **KTS Trần Hùng**
- 84. Các Giải thưởng tại Đại hội Hội Quy hoạch Hoa Kỳ - APA 2012 /
Nguyễn Thanh Việt - Phan Trần Kiều Trang (biên dịch)
- 94. Giải thưởng Holcim Awards 2012 / **KTS Trích Huy Long (dịch)**

VUPDA

- 98. Giải thưởng Nhà nước 2011 về Văn học Nghệ thuật
- 102. Ứng dụng cử bản bê tông dự ứng lực trong xây dựng hạ tầng
- 104. Hội Quy Hoạch Phát triển Đô thị Thành phố Hà Nội khóa III (2011 - 2016)

78



94



Hội chợ triển lãm “Thành tựu 10 năm xây dựng và phát triển vùng đồng bằng sông Cửu Long”

Triển lãm - hội chợ thành tựu 10 năm xây dựng và phát triển ĐBSCL diễn ra từ 27/4 đến 1/5/2012. Có 480 đơn vị tham gia triển lãm - hội chợ với khoảng 1.200 gian hàng, trong đó có 400 gian hàng triển lãm, 800 gian hàng của các doanh nghiệp trong và ngoài nước (viễn thông, ngân hàng, hàng không, xe hơi, mỹ phẩm, bất động sản, thời trang, nông - thủy sản...).

Mục tiêu của triển lãm - hội chợ lần này là tập trung huy động các nguồn lực giải quyết an sinh xã hội cho vùng. Ban tổ chức đã tập hợp được 178 danh

mục dự án trọng điểm kêu gọi đầu tư của các địa phương với tổng vốn trên 171 ngàn tỉ đồng và 1,5 tỉ USD để giới thiệu với các tập đoàn, nhà đầu tư trong và ngoài nước. Năm 2012, kế hoạch huy động an sinh xã hội của các địa phương vùng ĐBSCL trên 7.000 tỉ đồng, riêng doanh nghiệp và ngân hàng đăng ký trên 760 tỉ đồng. Dự kiến trong thời gian diễn ra sự kiện sẽ công bố quỹ an sinh xã hội và trao cho các địa phương; trao 80 căn nhà tình thương (trị giá 30 triệu đồng/căn) cho các hộ nghèo; ký kết 18 dự án đầu tư, tổng vốn khoảng 14.609 tỉ đồng.

Thành phố Hồ Chí Minh quy hoạch dọc bờ sông Sài Gòn

UBND TP.HCM vừa giao Sở Quy hoạch - kiến trúc, Viện Nghiên cứu phát triển thành phố và UBND huyện Củ Chi phối hợp với tỉnh Bình Dương nghiên cứu lập quy hoạch khu vực đất ven sông Sài Gòn.

Theo đó, các phân khu nông nghiệp làng nghề công nghệ cao sẽ được quy hoạch kết hợp với du lịch sinh thái và dân cư nhà vườn, nghỉ dưỡng; kết nối với dự án Thảo cầm viên Sài Gòn Safari; kết nối các ao hồ nuôi và vườn cây trồng của từng lô thửa thành một hệ thống liên thông nối liền của làng nghề, trang trại. UBND TP.HCM yêu cầu sở Tài chính cần ưu tiên ứng vốn để chủ đầu tư thực hiện mười quy hoạch phân khu tỷ lệ 1/5000 khu nông nghiệp làng nghề kết hợp du lịch sinh thái và dân cư nhà vườn tại tám xã ven sông Sài Gòn trên địa bàn huyện Củ Chi. Việc quy hoạch này cũng sẽ

được mở rộng đến các quận 12, Gò Vấp, Bình Thạnh, Thủ Đức và huyện Hóc Môn nhằm phát huy hết tiềm năng, tạo cảnh quan khu vực ven sông Sài Gòn.



Thành phố Việt Trì được công nhận là đô thị loại I



Ngày 4/5, Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Tấn Dũng quyết định công nhận thành phố Việt Trì là đô thị loại I trực thuộc tỉnh Phú Thọ. Thành phố Việt Trì là đô thị có gần 50 năm lịch sử, có vị trí quan trọng trong động lực kinh tế của tỉnh và vùng. Thành phố Việt Trì có thu nhập bình quân đầu người năm 2011 so với cả nước bằng 1,17 lần; tăng trưởng kinh tế bình quân giai đoạn 2008-2011 là 13,14%/năm; tỷ lệ hộ nghèo toàn thành phố là 5,4%, trong đó tỷ lệ hộ nghèo khu vực nội thành là 3,34%. Dân số toàn thành phố hơn 277.000 người, trong đó dân số khu vực nội thành là 205.765 người. Tỷ lệ đô thị hóa đạt 74,14%, với mật độ dân số nội thành là 10.586,21 người/km². Tỷ lệ lao động phi nông nghiệp hơn 87,71%. Tỷ lệ nhà kiên cố, khá kiên cố, bán kiên cố khu vực nội thành đạt trên 96%....

Thành phố Việt Trì trở thành đô thị loại I sẽ có vai trò thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Phú Thọ, là hạt nhân thúc đẩy nhanh quá trình đô thị hóa trên địa bàn tỉnh Phú Thọ, thực hiện tốt chức năng đô thị trung tâm vùng, tạo điều kiện thuận lợi để xây dựng thành công đề án xây dựng thành phố Việt Trì trở thành thành phố lễ hội về với cội nguồn dân tộc Việt Nam.

UN-Habitat đào tạo về Kế hoạch đầu tư đa ngành cho chiến lược phát triển tỉnh Quảng Nam

Từ ngày 17-20/4, Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Quảng Nam phối hợp với Chương trình Định cư Con người Liên Hợp Quốc (UN-Habitat) tổ chức “Khóa đào tạo về Kế hoạch đầu tư đa ngành (MSIP) cho chiến lược phát triển tỉnh Quảng Nam (PDS)” tại Tam Kỳ. Tham dự khóa đào tạo có Giám đốc sở Kế hoạch Đầu tư Trần Văn Trí, đại diện của UN-Habitat, Cơ quan hợp tác quốc tế Hàn Quốc (KOICA) cùng hơn 40 cán bộ của các bộ, ban, ngành và



TS Nguyễn Quang, trưởng đại diện UN-Habitat Việt Nam

đại diện từ các địa phương. Nhằm tăng cường năng lực của chính quyền địa phương để hiểu, xây dựng và thực hiện kế hoạch đầu tư chiến lược, do đó khóa đào tạo về Kế hoạch Đầu tư đa ngành có các mục tiêu cụ thể: (1) Xây dựng các dự án cơ hội, xây dựng hệ thống xác định ưu tiên cho các dự án đầu tư phù hợp với Chiến lược phát triển của tỉnh, trong đó đi sâu phân tích rõ tính khả thi về mặt tài chính/kinh tế cũng như các rủi ro trong nền kinh tế thị trường; đánh giá các tác động xã hội và môi trường của các dự án trong ngắn hạn và dài hạn; (2) Xác định Khung chương trình Chiến lược và các dự án ưu tiên trong Chiến lược Phát triển tỉnh Quảng Nam; (3) Xây dựng các chính sách tài chính, xác định kế hoạch tài chính và khớp nối các nhu cầu về đầu tư với các nguồn tài chính cho các dự án ưu tiên trong giai đoạn thực hiện Chiến lược.

Nhà thiết kế lừng danh Paul Flowers đến Việt Nam



Sáng 07/5, tại Tổng công ty tư vấn Xây dựng Việt Nam (VNCC), với sự phối hợp của GROHE Vietnam và Ashui.com, các kiến trúc sư, nhà thiết kế đã có dịp gặp gỡ và trò chuyện với Paul Flowers - Phó chủ tịch tập đoàn kiêm Trưởng bộ phận thiết kế của GROHE toàn cầu - trong hành trình với chủ đề “From Like to Love” của ông qua 17 nước khu vực châu Á mà Việt Nam là điểm đến đầu tiên. Paul Flowers sinh năm 1972 tại thủ đô London của nước Anh. Ông tốt nghiệp đại học Northumbria (Newcastle) với bằng danh dự hạng nhất. Trong sự nghiệp, Paul Flowers làm việc trong nhiều môi trường quốc tế đa dạng, từ những trung tâm thiết kế nổi tiếng ở London đến các tập đoàn lừng danh khác trên thế giới như FM (Anh), IBM (Anh), Electrolux (Ý), Philips (Hà Lan) và GROHE (CHLB Đức). Paul Flowers đã đạt giải thưởng top 40 nhà thiết kế bậc nhất châu Âu dưới 40 tuổi, có tầm ảnh hưởng sâu sắc cũng như những đóng góp quan trọng của ông cho nền kiến trúc châu Âu. Ông cũng đã dẫn dắt và đưa đội ngũ thiết kế nội bộ của GROHE vinh dự đoạt giải thưởng “Reddot - Đội ngũ xuất sắc nhất năm 2011/2012” (được ví như giải Oscar của lĩnh vực thiết kế), 4 lần đoạt giải thưởng “Reddot - Best of the best” (2007, 2009, 2010, 2011), 7 lần đoạt giải thưởng iF (2006 đến 2012), giải thưởng Homes & Gardens Award 2012.

Hội thảo quốc gia Dự án DELGOSEA – 2012

Hội thảo quốc gia Khuyến nghị chính sách và thiết lập mạng lưới hợp tác Dự án “Hợp tác vì quản trị địa phương ở các nước Đông Nam Á” (DELGOSEA) được tổ chức ngày 27/4/2012 tại Hà Nội nhằm trao đổi những khuyến nghị chính sách áp dụng mô hình thực tiễn tốt tại các thành phố; trao đổi các bước triển khai các hoạt động; và đề xuất các ý tưởng mang tính chiến lược để việc áp dụng các mô hình thực tiễn tốt mang tính bền vững. Dự án DELGOSEA (Hợp tác vì Quản trị địa phương dân chủ ở các nước Đông Nam Á) là một mạng lưới của các Hiệp hội chính quyền địa phương (LGAs), các chính quyền địa

DELGOSEA
Partnership for Democratic Local Governance in Southeast-Asia

phương, các tổ chức phi chính phủ, và các cơ quan quan nghiên cứu học ở Phillipines, Indonesia, Việt Nam, Thái Lan và Campuchia, nhằm chia sẻ các thực tiễn tốt trên bốn lĩnh vực: (1) Sự tham gia của người dân trong Quy hoạch và ra quyết định; (2) Quản trị thể chế; (3) Môi trường đô thị; (4) Quản lý tài chính và tăng cường đầu tư. Dự án do Liên minh châu Âu (EU) và Quỹ Konrad Adenauer Stiftung (KAS / CHLB Đức) đồng tài trợ.

Thủ tướng yêu cầu rà soát các dự án BT trên địa bàn Hà Nội

Thanh tra 5 dự án BT trong lĩnh vực hạ tầng giao thông và môi trường tại Hà Nội mới đây, Bộ Kế hoạch & Đầu tư đã chỉ ra những sai lệch lớn giữa tổng mức đầu tư trong hợp đồng đã ký kết với chi phí thực tế được tính toán theo quy định. Giá trị chênh lệch đó lên đến hàng ngàn tỷ đồng và 67 triệu đô la Mỹ.

Với các dự án BT ở Hà Nội, thành phố căn cứ giá trị công trình mà hoàn trả vốn cho nhà đầu tư bằng giá trị quyền sử dụng đất. Nhà đầu tư thực hiện theo hình thức BT được giao đất để thực hiện dự án khác, và phải nộp ngân sách số tiền chênh lệch giữa giá trị quyền sử dụng đất của



dự án và tổng vốn đầu tư xây dựng công trình BT. Các dự án BT hầu như nhằm vào mảng làm cầu, đường, hạ tầng để đổi lấy đất xây đô thị và nhà ở vì đây là lĩnh vực tạo lợi nhuận cao. Hầu hết các dự án BT được chấp thuận ở Hà Nội đều do nhà đầu tư đề xuất lên và

được cơ quan chức năng chỉ định đầu tư chứ không công khai đấu thầu. Nhà đầu tư làm đường nhằm vì lợi nhuận, còn cơ quan quản lý nhà nước thì phải hết sức chặt chẽ.

Có hai vấn đề nảy sinh được cảnh báo từ lâu: Thứ nhất, chủ đầu tư sẽ đưa ra giá dự toán các công trình nhiều khi quá cao so với thực tế đầu tư, sẽ phát sinh tiêu cực, gây thất thoát, lãng phí khi được sự thỏa thuận, chấp nhận của các cơ quan liên quan. Thứ hai là giá trị đất trả cho nhà đầu tư bao giờ cũng sẽ rẻ hơn rất nhiều so với giá thị trường, chưa nói đến sự "ưu tiên", "ưu đãi" ngầm khác. Thực tế qua thanh tra một số dự án BT đã cho thấy điều đó.

Đất đô thị Hà Nội và TP.HCM cao nhất là 81 triệu đồng/m2

Dữ liệu về giá đất năm 2012 vừa được Cục quản lý công sản (Bộ Tài chính) hoàn thành và công bố sau khi cập nhật bằng giá các loại đất năm 2012 từ các địa phương. Theo đó, giá đất ở đô thị tại thành phố Hà Nội và TP.HCM cao nhất là 81 triệu đồng/m2, còn đất rừng sản xuất,

rừng phòng hộ và rừng đặc dụng có mức giá thấp nhất. Điều đáng nói, so với năm 2011, bảng giá đất năm 2012 ở một số tỉnh, thành phố không có gì thay đổi, chỉ thay đổi tại những khu vực có điều chỉnh quy hoạch, thay đổi mục đích sử dụng đất, loại đô thị, loại đường phố, khu

vực có đầu tư nâng cấp kết cấu hạ tầng, các tuyến, đoạn đường mới hoàn thành hoặc vừa được đặt tên trong năm 2011. Chẳng hạn, do ảnh hưởng của tình hình lạm phát và trượt giá nên giá đất đô thị ở Bắc Giang tăng trung bình 19,4%, Khánh Hòa điều chỉnh tăng từ 1-2 lần trong khi Bến Tre ít thay đổi và có thêm điểm mới là có quy định thêm giá của các vị trí khu vực chợ.

FPT City ra mắt căn hộ mẫu thông minh FPT Smart Nano Flat Đà Nẵng



Ngày 21/4, tại Khu công nghiệp Đà Nẵng, Công ty CP Đô thị FPT Đà Nẵng thuộc Tập đoàn FPT chính thức khai trương ra mắt căn hộ mẫu thông minh FPT Smart Nano Flat.

Được khởi công vào ngày 29/4/2011, Khu đô thị Công nghệ FPT Đà Nẵng (FPT City Đà Nẵng) được thiết kế xây dựng trở thành khu đô thị xanh thông minh kiểu mẫu đầu tiên tại Đà Nẵng và Miền Trung. Theo thiết kế ngoài các khu văn phòng, trung tâm thương mại và dịch vụ, trường học, các công trình công cộng, khu công viên, nhà phố, biệt thự, Khu đô thị Công nghệ FPT Đà Nẵng còn có khu chung cư cao tầng chất lượng cao FPT Smart Nano Flat.

Theo thiết kế, căn hộ FPT Smart Nano Flat có diện tích từ 25-50 m2 (có thể tăng diện tích theo nhu cầu của người mua) được xây dựng đầy đủ các công năng sử dụng có chất lượng, tiêu chuẩn như những căn hộ sang hiện nay. Dự kiến khu chung cư sẽ được xây dựng từ 10-15 tầng với hơn 10.000 căn hộ các loại, đầu năm 2013 khu chung cư chính thức xây dựng và những căn hộ đầu tiên sẽ được hoàn thiện và bàn giao trong năm 2015.

Thành Đông xây khu đô thị 500ha tại TP Hải Dương

Công ty Cổ phần Đầu tư bất động sản Thành Đông và Công ty Nihon Sekkei International (Nhật Bản) vừa ký biên bản hợp tác thực hiện quy hoạch dự án khu đô thị mới phía Nam thành phố Hải Dương. Dự án khu đô thị mới phía Nam TP Hải Dương có diện tích quy hoạch 500ha, với tổng vốn đầu tư khoảng 15.000 tỷ đồng, nằm tại cửa ngõ mới của TP Hải Dương. Khu đô thị được phân chia thành nhiều phân khu chức năng gồm: Khu nhà phố, biệt thự, cao



ốc; trung tâm thương mại; khu vui chơi giải trí; bệnh viện, khách sạn, trường phổ thông, trường mầm non. Đặc biệt, khu thương mại tài chính quốc tế được xem là tâm điểm của Khu đô thị Nam Hải Dương, nơi sẽ thu hút nhiều tập đoàn, doanh nghiệp đến đầu tư, đặc biệt là các nhà đầu tư đến từ Nhật Bản...

Dự án được UBND tỉnh Hải Dương giao cho công ty Thành Đông làm chủ đầu tư theo hợp đồng BT. Theo đó, Thành Đông sẽ thực hiện xây dựng tuyến đường rộng 62m, dài 6,8km nối cầu Nam Lộ Cường (trung tâm thành phố Hải Dương) với đường cao tốc Hà Nội - Hải Phòng. Theo kế hoạch, tuyến đường sẽ được khởi công vào cuối tháng 4/2012 và hoàn thành sau 24 tháng.

Dự kiến, giai đoạn I dự án sẽ hoàn thành vào năm 2017.

Xây khu phức hợp "The One Ho Chi Minh City" 500 triệu USD

Tập đoàn Bitexco cho biết, dự án The One Ho Chi Minh City có tổng diện tích sàn xây dựng 195.000 m2 vừa được động thổ ngày 27/4 trên khu đất có diện tích 8.600m2 tại số 1 Phạm Ngũ Lão, phường Nguyễn Thái Bình, Quận 1, TPHCM với tổng số vốn đầu tư 500 triệu USD.

Kiến trúc The One Ho Chi Minh City bao gồm hai tòa tháp, được nối với nhau bằng khu Trung tâm thương mại ở khối chân đế. Tòa tháp phía Đông cao 55 tầng (cao 240m) được xây dựng với chức năng khu căn hộ cho thuê. Tòa tháp phía Tây cao 48 tầng, gồm khu văn phòng ở các tầng thấp của tòa tháp, từ tầng 24 trở lên là diện tích của khách sạn Ritz Carlton. Kiến trúc sư người Mỹ Fort Brescia, đã thiết kế tòa tháp dựa trên ý tưởng từ hình ảnh con Rồng huyền thoại trong

truyền thuyết dân gian Việt Nam. Hai khối kính của tòa tháp sau khi hoàn thành sẽ lấp lánh vào ban đêm, trở thành điểm nhấn dễ dàng nhận biết từ nhiều hướng của thành phố. Dự kiến The One Ho Chi Minh City sẽ hoàn thiện và đi vào vận hành vào cuối năm 2015.



Thanh Hóa xây khu đô thị hơn 1.500 ha



Sở Xây dựng Thanh Hóa vừa công bố quy hoạch Khu đô thị Đông Nam TP Thanh Hóa với tổng diện tích lên tới 1.501,5 ha.

Khu đô thị Đông Nam TP Thanh Hóa thuộc địa giới hành chính xã Quảng Thành (TP Thanh Hóa), các xã: Quảng Đông, Quảng Cát, Quảng Phú, Quảng Tâm, Quảng Minh đã sáp nhập vào TP Thanh Hóa và xã Quảng Định (huyện Quảng Xương). Phạm vi ranh giới được xác định: Phía Đông Bắc giáp Quốc lộ 47; phía Tây Nam giáp đường Ngã ba Voi - Sầm Sơn; phía Đông Nam giáp xã Quảng Thọ (Quảng Xương); phía Tây Bắc giáp Quốc lộ 1A tránh TP Thanh Hóa.

Khu đô thị có tính chất là đô thị tăng trưởng mới của thành phố với các chức năng chính là: Trung tâm thể dục thể thao phục vụ vùng Bắc Trung Bộ và quốc gia; một phần trung tâm giáo dục và đào tạo tỉnh; trung tâm thương mại, dịch vụ vui chơi, giải trí; trung tâm nghiên cứu ứng dụng, khu tự lực có giá trị cao, khu đô thị mới có quy mô dân số 150.000.000 người dân.

đăng cai Liên hoan Kiến trúc thế giới - WAF 2012



văn, triển lãm. Liên hoan năm nay kéo dài từ ngày 3 đến 5/10, tại khu nghỉ mát Marina Bay Sands, Singapore - một dự án do Moshe Safdie thiết kế đã chiến thắng giải thưởng WAF 2010. Giải thưởng kiến trúc WAF (WAF Awards), giải thưởng kiến trúc lớn nhất trên thế giới sẽ là trọng tâm của liên hoan. Ban giám khảo là các kiến trúc sư, nhà thiết kế hàng đầu thế giới và đại diện liên hoan sẽ xem xét những dự án có tính sáng tạo, sự khéo léo. Suy nghĩ đi đầu trong công nghiệp kiến trúc và cá tính riêng cũng sẽ được tôn trọng.

Các công trình kiến trúc cổ vô giá của châu Á đang có nguy cơ "biến mất" trước làn sóng mở mang kinh tế, tác động của chiến tranh và tình trạng khai thác các điểm du lịch ồ ạt. Trong báo cáo ngày 3/5, Quỹ di sản toàn cầu (GHF) đã liệt kê 10 công trình tồn tại hàng triệu năm, nhưng nay đang bị hủy hoại với tốc độ nhanh nhất, giống lên hồi chuông cảnh tỉnh trước thực trạng này. Theo báo cáo của GHF, đây là những công trình vô giá của châu Á cũng

như phần còn lại của thế giới đang phát triển nhưng lại nằm trong số các di sản có nguy cơ bị biến mất nhanh chóng nhất.

Các chuyên gia cho rằng việc bảo tồn các công trình kiến trúc cổ không đâu xa chính là chính sách và nguồn kinh phí tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động bảo vệ của cơ quan liên quan.

Theo các chuyên gia, đây là việc cần phải được làm ngay nếu không các kho báu kiến trúc này sẽ biến mất chỉ trong vòng 10 năm tới.

Ngày 15/4, tại thủ đô Tokyo, Nhật Bản, đại diện của các nước thành viên tham dự Hội nghị cấp cao Đông Á đã nhất trí tăng cường hợp tác thúc đẩy tăng trưởng kinh tế thông qua những công nghệ thân thiện với môi trường. Tại hội nghị đầu tiên mang tên "Đối tác tăng trưởng khí thải cacbon thấp ở Đông Á," đại diện các nước đã khẳng định tầm quan trọng của hợp tác nhằm xây dựng và triển khai chiến lược tăng trưởng xanh bằng việc chia sẻ kinh nghiệm và sử dụng có hiệu quả các công nghệ liên quan. Theo báo cáo tóm tắt của đồng chủ tịch hội nghị nêu trên, các nguồn tài chính và nhân lực cần được huy động để giúp các nước đang phát triển đẩy mạnh kinh tế trong khi phải ứng phó với những thách thức toàn cầu; Các nước thành viên hội nghị, trong đó có nhiều nước đạt tốc độ tăng trưởng nhanh, đang góp phần tạo ra gần 2/3 lượng khí thải gây hiệu ứng nhà kính toàn cầu; Lượng khí thải điôxit cacbon (CO₂) năm 2009 của các nước thành viên ở mức khoảng 63% tổng lượng khí thải toàn cầu, trong đó 24% lượng khí thải do Trung Quốc tạo ra, 18% do Mỹ và 3,8% do Nhật Bản...

Hãng tin tài chính Bloomberg đã cùng với Công ty tư vấn A.T. Kearney tiến hành phân tích 66 thành phố trên thế giới qua 5 tiêu chí chính, để xác định những đô thị có tính toàn cầu nhất. Những thành phố được chọn lựa ra phải là nơi thu hút tốt nhất, duy trì và tập hợp tốt nhất các nguồn vốn, nhân lực và ý tưởng.

cầu của các thành phố, gồm: Hoạt động kinh doanh (trụ sở các hãng toàn cầu, công ty dịch vụ hàng đầu thế giới...); Nguồn nhân lực (dân số, xếp hạng các trường đại học, số sinh viên nước ngoài, trường học quốc tế...); Trao đổi thông tin (các hãng thông tấn, khả năng tiếp cận tin tức truyền hình, Internet...); Kinh nghiệm dẫn đầu (số viện bảo tàng, hoạt động nghệ thuật, sự kiện

Kết quả xếp hạng 10 thành phố toàn cầu nhất thế giới: New York (Mỹ), London (Anh), Paris (Pháp), Tokyo (Nhật Bản), Hồng Kông (Trung Quốc), Los Angeles (Mỹ), Chicago (Mỹ), Seoul (Hàn Quốc), Brussels (Bỉ), Washington (Mỹ).

Ngày 30/4, Cơ quan Năng lượng Quốc tế (IEA) đã kêu gọi các nước đẩy nhanh ứng dụng những thành tựu mới về công nghệ năng lượng sạch để cứu hành tinh khỏi hiểm họa biến đổi khí hậu.

Báo cáo "Theo dấu các tiến bộ về năng lượng sạch" (Tracking Clean Energy Progress) của IEA nhấn mạnh tuy thế giới đã đạt được nhiều tiến bộ về năng lượng tái sinh, nhưng những thành tựu công nghệ này vẫn chậm được ứng dụng để sản xuất năng lượng sạch ngay cả ở các nước công nghiệp phát triển, hiện chiếm tới 4/5 nhu cầu năng lượng toàn cầu.

IEA kêu gọi các nước thực hiện các chính sách năng động để tận dụng lợi thế của các công nghệ mới và hiệu quả của năng lượng tái sinh, đồng thời đề xuất ba chương trình hành động bao quát để thay đổi hiện trạng và nhanh chóng đưa các công nghệ năng lượng sạch trở thành dòng chủ lưu của hệ thống năng lượng toàn cầu.

Các chương trình bao gồm: Tạo sân chơi công bằng cho các công nghệ năng lượng tái sinh để đảm bảo giá năng lượng phản ánh chi phí thực cho năng lượng, trong đó bao gồm các tác động tích cực và tiêu cực của các hình thức sản xuất và tiêu dùng năng lượng; Giải phóng tiềm năng hiệu quả năng lượng để đảm bảo rằng năng lượng không bị lãng phí và được sử dụng hiệu quả nhất; Đẩy nhanh đổi mới năng lượng và hỗ trợ công đổi mới nghiên cứu, phát triển và triển khai, đặt nền tảng đổi mới khu vực tư nhân và đưa nhanh tiến bộ công nghệ mới ra thị trường.

Ngày 23/3, Tập đoàn công nghệ IBM đã công bố danh sách 33 thành phố trên toàn thế giới nhận được tài trợ từ cuộc thi "Thành phố Thông minh hơn" (*Smarter Cities Challenge*) của IBM năm 2012, trong đó có Đà Nẵng của Việt Nam.

Với việc được lựa chọn, IBM sẽ cử các chuyên gia hàng đầu của mình tới Đà Nẵng để phân tích và đưa ra các đề xuất hỗ trợ thành phố phát triển kinh tế-xã hội, cung cấp tốt hơn các dịch vụ đô thị, thu hút sự tham gia cao hơn của công dân và nâng cao tính hiệu quả.

Giá trị của nguồn nhân lực mà IBM cung cấp cho các dự án tại mỗi thành phố tương đương với khoảng 400.000 USD.

Ra mắt từ năm 2011, cuộc thi "Thành phố Thông minh hơn" của IBM nhằm khuyến khích các thành phố trên toàn thế giới áp dụng các giải pháp công nghệ để giải quyết các thách thức đô thị, cải thiện chất lượng cuộc sống và thúc đẩy tăng trưởng kinh tế.



phổ thông minh hơn" của IBM là chương trình kéo dài 3 năm, trị giá 50 triệu USD của IBM dành cho 100 thành phố trên toàn thế giới. Đây được coi là sáng kiến nhân đạo quy mô lớn nhất của IBM, trong đó tài trợ cho những chương trình có sự tham gia trực tiếp của các chuyên gia hàng đầu từ IBM, những người nghiên cứu và đưa ra những khuyến nghị chi tiết giúp giải quyết những vấn đề quan trọng về đô thị tại từng địa phương.

Accra, Ghana
Ahmedabad, India
Atlanta, United States
Birmingham, United Kingdom
Boston, United States
Cheongju, Korea
Chonburi, Thailand
Curitiba, Brazil
Đà Nẵng, Vietnam
Dortmund, Germany
Durham, United States
Eindhoven, Netherlands
Geraldton, Australia
Houston, United States
Ishinomaki, Japan
Jacksonville, United States
Jurong Lake District,
Singapore
Louisville, United States
Málaga, Spain
Medellín, Colombia
Nanjing, China
Nairobi, Kenya



Thủ đô Hà Nội *Bảo tồn và phát triển*

THS.KTS LÁ THỊ KIM NGÂN
Viện trưởng Viện Quy hoạch Xây dựng Hà Nội
và cộng sự - THS.KTS VŨ HOÀI ĐỨC



TẠP CHÍ QUY HOẠCH ĐÔ THỊ SỐ 10 CHÀO MỪNG SỰ KIỆN NỬA THẾ KỶ PHÁT TRIỂN CỦA VIỆN QUY HOẠCH XÂY DỰNG HÀ NỘI (HUPI) - MỘT ĐƠN VỊ NGHIÊN CỨU VÀ TƯ VẤN GẮN LIỀN VỚI SỰ NGHIỆP XÂY DỰNG VÀ PHÁT TRIỂN THỦ ĐÔ THÂN YÊU CỦA CHÚNG TA.

NHÂN DỊP NÀY, QUY HOẠCH ĐÔ THỊ TRÂN TRỌNG GỬI ĐẾN BẠN ĐỌC LOẠT BÀI VIẾT NGHIÊN CỨU CỦA CÁC CÁN BỘ, CHUYÊN GIA, CÙNG NHỮNG HÌNH ẢNH HOẠT ĐỘNG VÀ MỘT SỐ ĐỒ ÁN TIÊU BIỂU CỦA VIỆN QUY HOẠCH XÂY DỰNG HÀ NỘI TRONG CHẶNG ĐƯỜNG ĐÃ QUA.

1962 - 2012

Từ khi được vua Lý Thái Tổ chọn làm kinh đô cho quốc gia đến nay, trải qua nhiều thăng trầm theo dòng lịch sử dân tộc; địa danh Thăng Long - Đông Đô - Hà Nội vẫn luôn là đầu não về chính trị và là trung tâm văn hóa, kinh tế của cả nước. Việc điều chỉnh địa giới hành chính Thành phố Hà Nội tháng 8/2008 (gồm Thành phố Hà Nội cũ với tính Hà Tây cũ, huyện Mê Linh tính Vĩnh Phúc và 4 xã thuộc huyện Lương Sơn tính Hòa Bình với tổng diện tích tự nhiên 3.344,6km²) đã đòi hỏi cấp thiết phải có một quy hoạch hợp nhất để phục vụ mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội trên địa bàn Hà Nội nói riêng và cả nước nói chung. "Quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội đến 2030 và tầm nhìn đến năm 2050" là cơ hội và cũng là thách thức với các nhà nghiên cứu quy hoạch; trong đó, phải giải quyết 2 vấn đề lớn: **Bảo tồn** - giữ gìn để phát huy các giá trị vật thể và phi

vật thể trên vùng địa danh đậm đặc văn hóa truyền thống và dân tộc; **phát triển** - gắn kết các yếu tố công nghệ, hiện đại, tiên nghi, bền vững để Hà Nội trở thành Thành phố tầm cỡ trong khu vực và quốc tế.

BẢO TỒN

Thủ đô ngàn năm văn hiến, Thủ đô thanh lịch, Thủ đô hòa bình, Thủ đô Anh hùng... Tất cả những cụm từ này đều hàm chứa nét đẹp văn hóa, **đặc trưng văn hóa - lịch sử** của Hà Nội. Dấu ấn của thời gian mà dòng chảy lịch sử đã để lại trong địa giới hành chính Thủ đô ngày nay những địa danh nổi tiếng như Cổ Loa, Hoàng thành Thăng Long, thành cổ Sơn Tây, tử trấn (Đền Bạch Mã, Đền Quán Thánh, Đền Kim Liên, Đền Voi Phục), các cửa ô (ô Yên Phụ, ô Quan Chương, ô Đống Mác, ô Cầu Dền, ô Chợ Dừa), 36 phố phường, tháp Rùa - hồ Gươm, gò Đống Đa, pháo đài Láng...



Hồ Trúc Bạch về đêm. Nguồn Hanoi.org.vn

Không chỉ là địa danh, những giá trị văn hóa lịch sử của Thủ đô Hà Nội vẫn còn được lưu giữ trong cấu trúc đô thị, các không gian và cảnh quan, các công trình hoặc quần thể công trình kiến trúc có giá trị như:

Khu vực phố cổ (thuộc quận Hoàn Kiếm) là khu vực bao gồm những lô phố kiến trúc nhỏ, chủ yếu là nhà ở hình ống gắn liền với phương thức kinh doanh theo kiểu phố nghề, tạo nên sự sầm uất của đô thị với phương thức kinh doanh đặc trưng của Thủ đô Hà Nội.

Khu phố cũ là khu vực chủ yếu phát triển đô thị nửa đầu thế kỷ 19 (thuộc quận Hoàn Kiếm, một phần quận Hai Bà Trưng và quận Ba Đình). Đây là khu ở có cấu trúc đô thị đặc biệt, hoàn chỉnh với mật độ xây dựng thấp, các khoảng không gian xanh, vườn hoa, các công trình kiến trúc công sở và đặc biệt là hệ thống biệt thự đa dạng được công nhận có giá trị về kiến trúc tạo nên tổng thể hài hòa với đặc trưng kiến trúc củ thời Pháp thuộc như Nhà hát Lớn, Ga Hà Nội, Phủ Chủ tịch, Bảo tàng lịch sử Việt Nam...

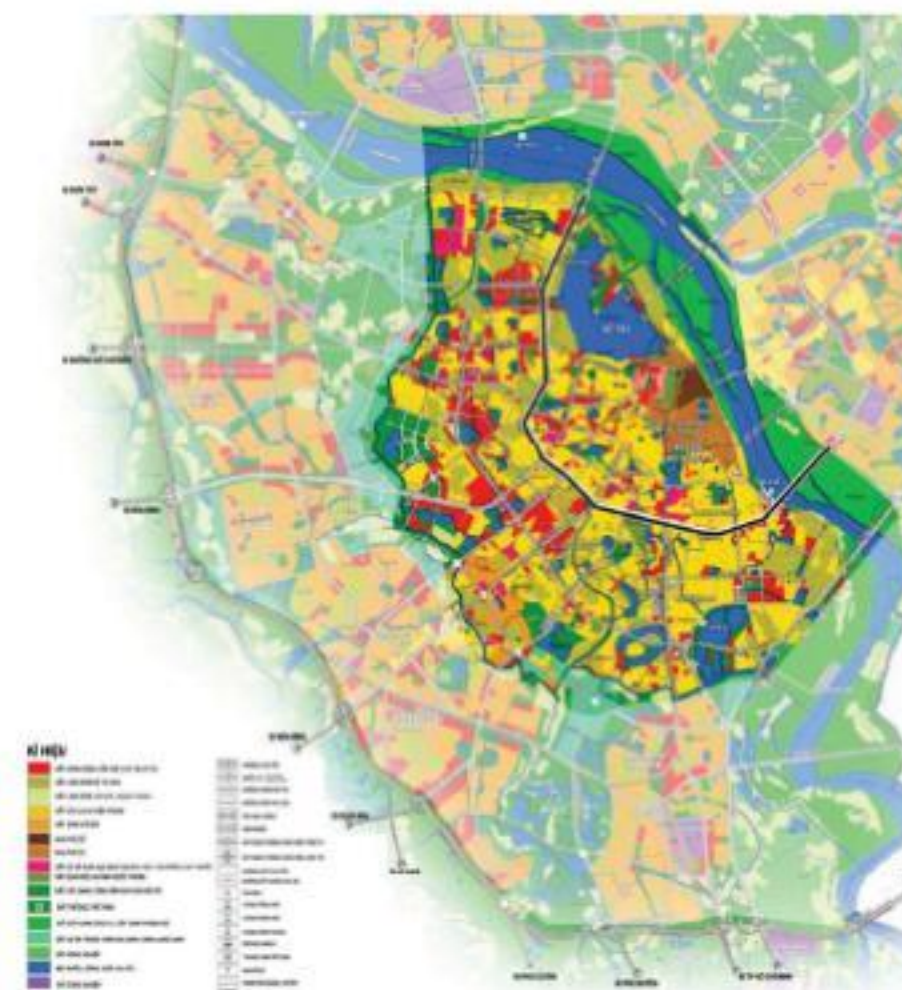
Làng và làng nghề truyền thống có cấu trúc đặc trưng của làng quê Bắc Bộ, đan xen với các công trình kiến trúc tôn giáo, tín ngưỡng đa dạng: đình, chùa, đền ... với những dạng thức kiến trúc tiêu biểu riêng đặc trưng cho từng thời kỳ phong kiến Việt Nam. Đặc biệt có nhiều làng cổ có giá trị về văn hóa như Đường Lâm, Bát Tràng, Vạn Phúc...

Hệ thống cụm các di tích và các di tích đơn lẻ khác tồn tại thành những danh lam cổ tự vào bậc nhất trong cả nước như: Văn Miếu, Chùa Một Cột, chùa Hương, Chùa Thầy, chùa Tây Phương, đình Thụy Phiêu, đình Tây Đằng, Chu Quyến...

Hệ thống các công trình khác chế thiên nhiên như đê sông Hồng, sông Đáy, sông Đuống, các tuyến kênh mương tưới tiêu đến nay vẫn còn phát huy giá trị.

Hàm chứa trong không gian văn hóa vật thể là những giá trị văn hóa phi vật thể với các lễ hội truyền thống mà phần "Lễ" - thực hành các nghi thức tín ngưỡng tôn giáo để tôn vinh

các anh hùng dân tộc, các vị thành hoàng... và phần "Hội" là sinh hoạt văn hóa, tôn giáo, nghệ thuật của cộng đồng, xuất phát từ nhu cầu cuộc sống. Lễ hội gắn bó với làng xã, địa danh, vùng đất như một thành tố không thể thiếu vắng trong đời sống cộng đồng, là cầu nối giữa quá khứ với hiện tại, tạo thành nét văn hiến theo suốt chiều dài lịch sử. Giá trị văn hóa phi vật thể của Hà Nội còn là đặc trưng vùng, địa phương được cô đọng ở các sản phẩm thủ công như gốm Bát Tràng, lụa Vạn Phúc, sơn thếp Sơn Đồng, bánh cuốn Thanh Trì, rau Láng, tranh Hàng Trống, cốm Vòng, giò chả Ước Lễ... Đặc biệt, văn hóa dân gian vùng đã tích tụ thành một số loại hình nghệ thuật, tiêu biểu như Ca trù, Chầu văn ..., một số hình thức biểu diễn và hưởng thụ nghệ thuật tạo nhả lâu đời của người Hà thành; đặc biệt Ca trù đã được UNESCO công nhận là "Di sản văn hóa Phi vật thể của nhân loại". Quy hoạch chung Xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến



Khu vực nội đô



Khu vực nội đô mở rộng

năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại quyết định số 1259/QĐ-TTg. Theo đó, Thủ đô Hà Nội sẽ được phát triển trên nguyên tắc xuyên suốt là hài hòa cân bằng giữa nhu cầu **bảo tồn và phát triển**, không chỉ khác họa hình ảnh Hà Nội trong tương lai với các giải pháp định hướng về quy hoạch, tạo lập các cơ hội phát triển và sức hấp dẫn cho Thủ đô, mà còn đặt ra các giải pháp nhằm bảo tồn và phát huy các giá trị văn hóa – lịch sử vốn có, đưa di sản trở thành động lực phát triển kinh tế - xã hội của Thủ đô, với các nhóm giải pháp cơ bản:

- Duy trì và đảm bảo sự hoạt động của các cấu trúc đô thị đặc trưng trong khu phố cổ và khu phố Pháp;
- Bảo tồn và phát huy hệ thống các giá trị văn hóa, lịch sử, cảnh quan;
- Khoanh vùng di tích, di sản đô thị, tạo lập các không gian đệm bảo vệ, hình thành hệ thống giao thông, cảnh quan để đảm bảo sự tiếp cận được thuận lợi và hấp dẫn về cảnh quan;
- Xây dựng cơ chế, chính sách tạo nguồn lực đầu tư cho các không

gian/công trình cần bảo tồn và phát huy giá trị;

- Các giải pháp nhằm giảm tải, khắc phục sự mất cân đối hiện tại giữa mật độ dân cư và năng lực của hệ thống hạ tầng trong khu vực nội đô lịch sử tạo điều kiện bảo vệ các di sản đô thị, qua đó phát huy giá trị di sản;
- Tiếp tục kiên định với mục tiêu giảm quy mô dân số xuống 80 vạn dân tại khu vực nội đô lịch sử. Tăng tỷ lệ đô thị hóa, trên mang lưới đô thị đồng bộ với đô thị trung tâm, đô thị vệ tinh và các thị trấn nhằm đáp ứng nhu cầu dịch vụ, dân cư, đồng thời với việc phát triển mô hình nông thôn mới nhằm hạn chế di dân tự do vào thành thị và bảo vệ hệ thống làng xóm đặc trưng;
- Di dời các cơ sở công nghiệp, trụ sở cơ quan, trường đại học, cơ sở y tế gây ô nhiễm ra khỏi nội đô, thay thế bằng các chức năng khác trên cơ sở nguyên tắc ưu tiên cho các mục đích tăng cây xanh, chỉ tiêu hạ tầng xã hội và chỉ tiêu hạ tầng kỹ thuật của khu vực, hoặc sử dụng cho các chức

năng đặc biệt của đô thị (như công viên, vườn hoa, cây xanh, hạ tầng xã hội công ích như nhà trẻ, trường học, trạm y tế, bãi đỗ xe, hạ tầng kỹ thuật, dịch vụ...);

- Cải tạo, xây dựng lại các khu tập thể, các làng xóm đô thị hóa theo hướng giảm mật độ xây dựng, tăng cường các tiện ích xã hội và hệ thống hạ tầng kỹ thuật, cải thiện môi trường;
- Thay thế các khu ổ chuột-khu dân cư phát triển tự phát bằng các khu nhà ở hiện đại, đồng bộ về hạ tầng;
- Xác lập hệ thống mặt nước gắn với không gian cây xanh, cảnh quan tự nhiên nhằm tăng chỉ tiêu diện tích cây xanh cho người dân Thủ đô; cải tạo và làm "sống lại" các dòng sông cũng như sự liên thông giữa các hồ và dòng sông cổ (Hồ Tây – Tô Lịch...);
- Xác lập để bảo vệ các không gian xanh có giá trị cảnh quan tự nhiên đặc biệt như Ba Vì, Hương Tích, Sóc Sơn và vùng nông nghiệp nằm giữa sông Đáy và sông Tích;
- Xác lập không gian xanh xung quanh Đô thị trung tâm (được giới hạn bởi

sông Đáy ở phía Tây và sông Cà Lồ ở phía Bắc). Trong đô thị trung tâm lại xác lập vành đai xanh dựa theo sông Nhuệ nhằm kiểm soát ngưỡng phát triển về dân số phù hợp với năng lực đảm nhận được của hệ thống hạ tầng trong đô thị lõi lịch sử.

Các nhóm giải pháp trên sẽ đảm bảo không gian đô thị lõi lịch sử của Hà Nội được bảo vệ với những giá trị di sản đô thị được bảo tồn và phát huy, tạo nên đặc trưng riêng có của Thủ đô Hà Nội và theo đó tạo ra động lực mới cho sự phát triển kinh tế xã hội của Thủ đô dựa trên nền tảng *giá trị văn hóa và tri thức*.

PHÁT TRIỂN

Các không gian phát triển đô thị được xác lập trên mô hình đô thị trung tâm nối kết với các đô thị vệ tinh, các đô thị giữ vai trò hạt nhân trong vùng nông nghiệp-nông thôn (các thị trấn huyện lỵ các đô thị mới), thông qua mạng lưới các trục hướng tâm và vành đai, các phương tiện giao thông công cộng tốc độ nhanh.

1. Đô thị trung tâm:

Trên cơ sở khung phát triển chung, đặc điểm và hình thái tự nhiên tạo lập các phân khu đô thị có đặc trưng về cấu trúc, không gian và tính chất chức năng nổi trội. Nhằm phát huy được lợi thế, đồng thời tạo ra các nguồn lực và mô hình phát triển hợp lý cho từng khu vực, đô thị trung tâm được xác lập bởi các phân khu đô thị như sau:

a) Khu vực phía Nam sông Hồng:

Khu vực nội đô lịch sử được giới hạn từ bờ nam sông Hồng đến vành đai 2. Mục tiêu chủ yếu là tập trung bảo tồn tôn tạo và phát huy các giá trị kiến trúc, lịch sử, cảnh quan của khu vực nội thành và được kiểm soát qua các phân khu đô thị như khu phố Cổ, khu phố Pháp, khu Hoàng Thành Thăng Long trung tâm Ba Đình lịch sử, khu hồ Gươm và phụ cận, khu hồ Tây và phụ cận; tầng cao được kiểm soát chặt chẽ, không xây dựng cao tầng. Hình thành hệ thống các hệ trục không gian chủ đạo, các trục không gian cảnh quan, văn hóa lịch sử: Trục không gian sông Hồng (gồm hệ thống

công viên, công trình biểu tượng mang tính thời đại của Thủ đô), Trục văn hóa lịch sử (Cổ Loa - Hồ Tây)... Xác lập hệ thống các trung tâm cấp quốc gia như: trung tâm chính trị hành chính Quốc gia tại Ba Đình và Tây Hồ Tây; Trung tâm chính trị, hành chính Thủ đô: tại quận Hoàn Kiếm - (vị trí hiện nay); Trung tâm văn hóa; hồ Tây, hồ Hoàn Kiếm; Trung tâm thương mại, tài chính Tây Hồ Tây; trung tâm bảo tồn Lịch sử: Hoàng thành, Phố cổ.

Cải tạo và xây dựng lại các khu tập thể cũ: Nguyễn Công Trứ, Kim Liên, Trung Tự, Giảng Võ - Hòa Nam, Thành Công, Phương Mai, Khương Thượng ...trên nguyên tắc kiểm soát hạn chế phát triển dân số với ngưỡng tối đa bằng số dân hiện có, không xây dựng cao tầng đối với vùng ảnh hưởng đến các không gian bảo tồn. Xây dựng mật độ thấp để tạo được quỹ đất bổ sung cho các chức năng hạ tầng xã hội còn thiếu trong khu vực như: diện tích cây xanh, bãi đỗ xe, tiện ích công cộng, trường học, nhà trẻ, mẫu giáo, chợ...

Khu vực nội đô mở rộng: từ vành đai 2 đến sông Nhuệ, mục tiêu chủ yếu là hài hòa giữa phát triển, tái phát triển và cải tạo.

Tiếp tục phát triển trung tâm cấp quốc gia mới hỗ trợ cho khu vực nội đô lịch sử tại Mỹ Đình, Mỹ Trì, Tây Hồ Tây để trở thành khu vực có các công trình mang tính biểu tượng mới của thời kỳ hội nhập và phát triển như các: trung tâm hành chính, văn hóa, thương mại, tài chính, thể dục thể thao Quốc gia...; Hoàn thiện các khu đô thị mới hiện đại như: Ciputra, Trung Hòa - Nhân Chính, Nam Trung Yên, Định Công, Linh Đàm, Yên Sở... Tái phát triển lại các khu vực phải chuyển đổi di dời như các cơ sở công nghiệp: Thượng Đình, Vĩnh Tuy, Giáp Bát - Thịnh Liệt; một số trường đào tạo, cơ sở y tế gây ô nhiễm... Cải tạo lại các làng xóm đô thị hóa, xây dựng lại các khu tập thể: Nghĩa Tân, Thanh Xuân, Thượng Đình, Mai Động, Quỳnh Mai...

Trong khu vực này được kiểm soát bởi 4 phân khu đô thị trên cơ sở các trục hướng tâm hiện hữu: quốc lộ 32, quốc lộ 6, quốc lộ 1.

+ **Vành đai xanh:** tạo lập theo dòng chảy sông Nhuệ với hệ thống mặt nước, các không gian mở gắn với các hoạt động công cộng, vui chơi giải trí, công viên chuyên đề, công viên cây xanh thể dục thể thao và không gian công cộng lớn khác cho đô thị trung tâm, bổ sung hạ tầng đô thị cho khu vực nội đô lịch sử. Vành đai xanh kết hợp với hệ thống các nêm xanh kết nối với hệ thống hành lang xanh ngoại ô, tạo thành bộ khung bảo vệ thiên nhiên, giữ gìn cân bằng sinh thái thành phố, tạo điều kiện để Hà Nội phát triển bền vững, bảo vệ các di sản Thăng Long cổ nằm trong khu vực nội đô lịch sử trước sức ép của đô thị hóa.

Hình thành các không gian đô thị mới phía Đông đường vành đai 4: thuộc các huyện Đan Phượng, Hoài Đức, Thanh Trì và quận Hà Đông (từ vành đai xanh sông Nhuệ đến vành đai 4). Tạo lập các không gian đô thị mới hiện

đại - đô thị có đặc trưng gắn liền với không gian sinh thái kết nối với không gian hành lang xanh - sông Đáy; gắn liền với các trục phát triển kinh tế - văn hóa mới của Thủ đô như: Tây Thăng Long, Ba Vi - Hồ Tây, Đại Lộ Thăng Long, Lê Văn Lương kéo dài, trục Nam Hà Đông, đồng thời phát triển mạnh hệ thống các công trình hạ tầng kỹ thuật đầu mối.

Khu vực phía Bắc, Đông Bắc sông Hồng: các dòng chảy theo sông Thiếp và đầm Vân Trì, sông Duống và sông Cà Lồ đã định dạng cho các phân khu đô thị phía Bắc với các đặc trưng cơ bản là đô thị sinh thái, mật độ thấp. Các phân khu đô thị phát triển theo các tuyến giải đan xen với dòng chảy tự nhiên tạo nên những "ốc đảo sinh thái"- hài hòa với không gian mặt nước và cảnh quan tự nhiên; đồng thời được nối kết bởi các tuyến liên kết với sân bay Nội Bài và hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hạ Long. Vị trí và các liên kết khu vực này sẽ tạo động lực phát triển mới như: trục đường Bắc Thăng Long - Nội Bài, trục đường Cầu Nhật Tân - sân bay Nội Bài, quốc lộ 1A mới... Điểm nhấn không gian trọng tâm tạo hình ảnh đô thị thịnh vượng xác lập ngay phía bờ Bắc sông Hồng tại Phương Trạch với công trình biểu tượng là trung tâm triển lãm ASEAN, Tháp tài chính ngân hàng, theo trục Nhật Tân nội bài là làng văn hóa ASEAN. Tổ hợp các công trình Văn phòng - Chung cư - Thương mại của một đô thị đẳng cấp quốc tế; quần thể công trình cửa ngõ vào Thủ đô; không gian vui chơi giải trí ẩn hiện trong những mảng xanh lớn trong khu vực sẽ tạo ấn tượng cho trục từ trung tâm đến sân bay Nội Bài. Hệ trục này sẽ là không gian hạt nhân kết nối theo các tuyến Đông-Tây cho các khu chức năng đô thị hai bên.

2. Đô thị vệ tinh, các đô thị hạt nhân của vùng nông nghiệp - nông thôn: Các đô thị này sẽ được phát triển theo các chức năng tính chất chủ đạo với các đặc trưng về cấu trúc và không gian dựa trên đặc điểm về điều kiện tự

nhiên và cơ sở hạ tầng hiện hữu. Trong đó, Hòa Lạc được xem là đô thị đối trọng - cực phát triển lớn nhất về phía Tây với các chức năng cấp Quốc gia như giáo dục đào tạo, công nghệ cao, y tế chuyên sâu, các khu du lịch vui chơi giải trí, và công viên nghĩa trang. Đây cũng là điểm cửa ngõ của Hà Nội ở phía Tây, Tây Bắc, Tây Nam nối kết với các đô thị, các khu vực phát triển kinh tế trên trục đường Hồ Chí Minh.

Phát triển khu vực nông thôn theo mô hình bảo tồn cấu trúc làng và các giá trị văn hóa vật thể, phi vật thể hàm chứa trong đó, đặc biệt đối với các làng cổ có nhiều giá trị về văn hóa - lịch sử. Hạn chế không xây dựng nhà ở lô phố, cao tầng đồng thời khuyến khích xây dựng các loại nhà nông thôn truyền thống. Hỗ trợ các giải pháp giảm thiểu ô nhiễm môi trường trong các làng nghề. Hạn chế không san lấp ao hồ, khoét núi. Cải tạo, bổ sung hệ thống hạ tầng kỹ thuật; các kết nối giữa đô thị và nông thôn, cùng như các liên kết về cảnh quan giữa hệ thống di tích nông thôn với vùng cảnh quan lân cận. Thủ đô Hà Nội trong tương lai sẽ phát triển hiện đại mà vẫn bảo tồn được những đặc trưng vốn có, tiếp nối được quá trình hình thành và phát triển của Thăng Long - Hà Nội, từng bước xứng tầm là Thủ đô của đất nước trong thời kỳ đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa, xứng đáng là "*trung tâm đầu não chính trị - hành chính quốc gia, trung tâm lớn về văn hóa, khoa học, giáo dục, kinh tế và giao dịch quốc tế của cả nước*".

Các giải pháp quy hoạch đều nhằm đạt được các mục tiêu:

- Tạo ra mô hình phát triển đô thị đặc trưng "mặt nước - cây xanh";
- Duy trì vị thế, hình ảnh Thủ đô văn hiến, Thủ đô hòa bình;
- Tạo ra khả năng nối kết với các trung tâm của khu vực, cả nước và quốc tế;
- Tạo nên các động lực tăng trưởng mới;
- Khai thác tối đa các lợi thế, tiềm năng của các khu vực xung quanh nhằm hướng tới Thủ đô "Xanh - Văn hiến - Văn minh - Hiện đại" cân bằng giữa "Bảo tồn - Phát triển".

Vành đai xanh



Khu vực phía Bắc, Đông Bắc sông Hồng



VÙNG THỦ ĐÔ trong vị thế mới

THS.KTS. NGÔ TRUNG HÁI

Viện trưởng Viện Kiến trúc Quy hoạch Đô thị và Nông thôn (VIAP)

TS.KTS. NGUYỄN TRÚC ANH

Giám đốc Trung tâm Kiến trúc Quy hoạch Hà Nội - (VIAP)

Vùng Thủ đô Hà Nội theo phê duyệt (2008), đến năm 2050 sẽ là vùng kinh tế tổng hợp lớn của quốc gia và khu vực châu Á - Thái Bình Dương; là khu vực phát triển năng động, có chất lượng đô thị cao, môi trường đầu tư thuận lợi, phát triển bền vững; là trung tâm chính trị, văn hoá - lịch sử, khoa học, giáo dục - đào tạo và du lịch lớn của cả nước. Vùng Hà Nội bao gồm toàn bộ ranh giới hành chính Thủ đô Hà Nội và 7 tỉnh: Hà Tây, Vĩnh Phúc, Hưng Yên, Bắc Ninh, Hải Dương, Hà Nam và Hoà Bình, với diện tích tự nhiên khoảng 13.436 km², bán kính ảnh hưởng từ 100 - 150 km. Dân số toàn vùng dự kiến đến năm 2010 là 13,2 - 13,5 triệu người; dự kiến đến năm 2020 là 14,5 - 15,0 triệu người; tầm nhìn đến năm 2050 là 18 - 18,2 triệu người. Dân số toàn vùng tính đến năm 2010 thực hơn so với dự báo khoảng 200 - 500 ngàn người. Không gian kinh tế xã hội cũng có những thay đổi lớn, đặc biệt là việc mở rộng ranh giới hành chính, sáp nhập toàn bộ tỉnh Hà Tây và huyện Mê Linh (Vĩnh Phúc) và 4 xã thuộc tỉnh Hòa Bình vào Thủ đô Hà Nội. Các hạ tầng khung cũng có những điều chỉnh rõ nét, đặc biệt là các tuyến cao tốc mới đã và đang được xây dựng như tuyến xuyên Á nối Côn Minh ra Hải Phòng - Quảng Ninh; tuyến cao tốc nối Thái Nguyên, Lạng Sơn, quốc lộ 5, 18 cũ và mới; các tuyến vành đai 4,5 đều có điều chỉnh. Đặc biệt có sự phân bổ lại các hệ thống y tế, giáo dục, thể dục thể thao, văn hóa du lịch trong vùng.



Sơ đồ phát triển Vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ - Đồng bằng sông Hồng

a) Về không gian kinh tế:

Vùng Thủ đô Hà Nội là vùng trung tâm tăng trưởng kinh tế của Quốc gia và Bắc bộ, thông qua các chiến lược của quốc gia tập trung cho Vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ mà Hà Nội là trung tâm lớn nhất. Trong Vùng đã hình thành một số trung tâm kinh tế công nghiệp, du lịch, giao thương đầu mối, kết hợp các lĩnh vực kinh tế và có các trọng điểm riêng dựa trên lợi thế tự nhiên như kinh tế nông nghiệp - vụ lúa của Quốc gia tại Vùng đồng bằng Sông Hồng, các trung tâm công nghiệp đa ngành, các dịch vụ trung chuyển giữa các vùng nội địa với cảng biển; khu vực duyên hải là vùng kinh tế biển quan trọng có vai trò quốc tế đối với vùng Bắc Lào và Nam Trung Hoa...

b) Về giao thông:

Vùng Hà Nội là đầu mối tập trung mạng lưới các loại hình giao thông, đặc biệt là sân bay quốc tế tại Hà Nội và Hải Phòng, có mối quan hệ thuận lợi với hệ thống cảng biển tại Hải Phòng - Quảng Ninh, đây là vùng có khả năng cung ứng các dịch vụ và tiện ích hạ tầng thuận lợi nhất khu vực Bắc Bộ. Tuy nhiên, trong mối quan hệ vùng cần khai thác và quy hoạch nhiều hơn nữa về cảng biển và sân bay quốc tế theo hình thức PPP cũng như giao thông vận tải đường sông cần tập trung nghiên cứu các quy hoạch hệ thống sông trong vùng như sông Đuống, sông Lô, Sông Đà, Sông Hồng, sông Thái Bình..., đưa giao thông vận tải thông suốt từ thượng nguồn xuống hạ nguồn.

c) Về không gian đô thị hóa:

Trong mạng lưới đô thị quốc gia, các đô thị lớn đồng thời là các cực tăng trưởng của Quốc gia tại các vùng địa lý kinh tế, trong đó có các vùng kinh tế trọng điểm. Hội tụ các trục đô thị hóa của quốc gia và vùng Bắc Bộ, Thủ đô Hà Nội là một đô thị lớn của quốc gia, cùng với các tỉnh Vùng Đồng bằng Sông Hồng - Duyên hải Bắc Bộ - Vùng Hà Nội tạo thành một trong ba cực tăng trưởng chủ đạo của quốc gia. Nhìn chung, Vùng Thủ đô Hà Nội nằm giữa một vùng hội tụ nhiều giá trị về địa lý cảnh quan, đa dạng sinh học và các vùng giá trị văn hoá lịch sử truyền thống tiêu biểu của quốc gia, có quy mô dân cư lớn và tập trung nhiều điều kiện và cơ hội đầu tư phát triển. Do vị trí trung điểm của Vùng Hà Nội có khả năng kết nối thuận lợi các vùng địa lý của đất nước khi đảm đương vai trò thủ đô của quốc gia và có tác động quan trọng trong quá trình hội nhập phát triển đất nước, tác động qua lại tạo đà phát triển chung trong vùng.

d) Liên kết phát triển giữa Hà Nội với các tỉnh trong Vùng Hà Nội:

Vùng Thủ đô Hà Nội là một vùng quan trọng hàng đầu của Quốc gia. Các định hướng trong Quy hoạch xây dựng Vùng Thủ đô Hà Nội đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt cho thấy, các lãnh thổ xung quanh vừa có thể phát triển kinh tế hay văn hoá - xã hội

và đô thị dựa trên cơ hội nằm trong Vùng Hà Nội, đồng thời cũng như có thể tham gia đóng góp vào sự phát triển của Thủ đô. Việc tăng cường liên kết phát triển giữa Thủ đô Hà Nội và lãnh thổ các tỉnh xung quanh là rất quan trọng. Trong Vùng Thủ Đô (2008) đã chú ý nghiên cứu hệ thống đường sắt nhanh trong vùng kết nối với các đô thị đối trọng, trong thực tế một số kết nối nhanh bằng đường cao tốc đã và đang hình thành như kết nối Hòa Bình bằng đại lộ Thăng Long kéo dài, trục cao tốc xuyên Á, trục cao tốc 5 mới, trục cao tốc Hà Nội - Thái Nguyên, Hà Nội Lạng Sơn kéo ra Hải Phòng, Quảng Ninh...

e) Vùng Thủ đô Hà Nội có yêu cầu cao về bảo tồn và kiểm soát phát triển:

Đây là vùng có yêu cầu cao về bảo tồn và kiểm soát phát triển, bao gồm: Yêu cầu bảo vệ những khu vực tự nhiên rừng đầu nguồn, các lưu vực sông, đê điều... để phòng chống nguy cơ thiên tai, bảo toàn tài nguyên, nguồn nước, đất đai, kết hợp với yêu cầu bảo vệ các công trình đầu mối hạ tầng kỹ thuật quan trọng của Quốc gia như sân bay, nhà máy thủy điện, cấp nước...; cải thiện và bảo vệ Thủ đô cũng như dân cư toàn vùng. Yêu cầu bảo tồn các vùng di sản, di tích văn hoá lịch sử quốc gia và các vùng cảnh quan có giá trị cao về môi trường, du lịch, có giá trị trong giáo

dục cộng đồng.

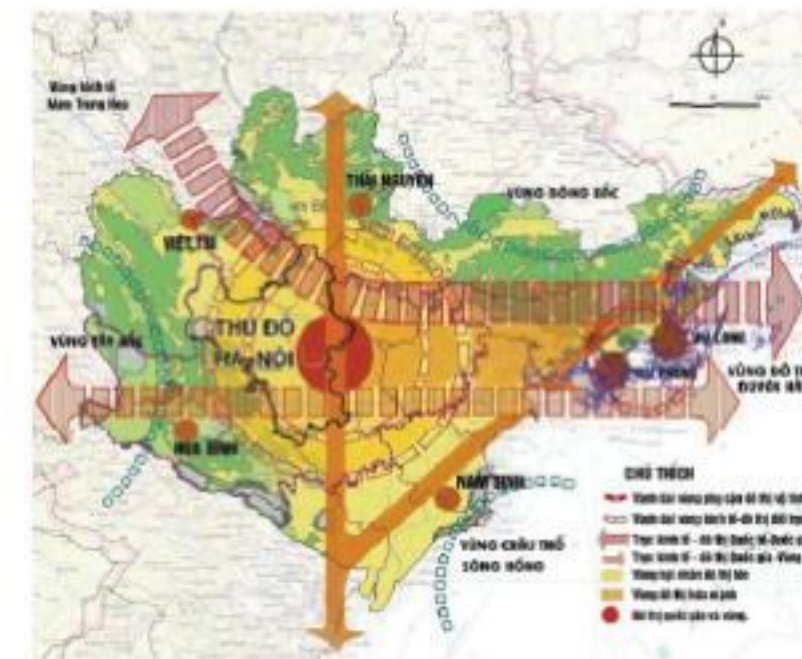
Yêu cầu bảo toàn những vùng nông nghiệp quan trọng trong chiến lược của Quốc gia về an ninh lương thực Đồng bằng Sông Hồng, đặc biệt là khu vực vành đai nông nghiệp - thực phẩm phục vụ đô thị chất lượng cao.

f) Giảm tải cho sự phát triển quá tập trung vào Hà Nội:

Vùng Hà Nội chuyển sang mô hình đa cực, thông qua những hoạt động đầu tư phát triển nâng tầm các đô thị chính trong Vùng Hà Nội như thành phố Hải Dương, Hoà Bình, Vĩnh Yên..., kết hợp với thế mạnh kinh tế của mỗi vùng để hình thành các vùng kinh tế - đô thị mạnh có vai trò đối trọng với Thủ đô. Để tăng cường mối quan hệ Thủ đô với cửa ngõ duyên hải, hai trục giao thông chính (18 và 5, cũ và mới) được coi là những hành lang tăng trưởng chủ đạo của Vùng Thủ đô Hà Nội.

g) Liên kết phát triển các trung tâm kinh tế công nghiệp - thương mại dịch vụ - du lịch:

Hướng phân bố các trung tâm kinh tế là một hướng quan trọng nhằm vừa để Thủ đô tập trung vào các ngành mũi nhọn có hàm lượng công nghệ cao, các dịch vụ thương mại có tầm quốc gia - quốc tế, vừa tạo nguồn việc làm phi nông nghiệp cho dân cư các tỉnh xung quanh Thủ đô, giảm bớt nguồn lao động vãng lai vào Hà Nội.



Sơ đồ khung phát triển Vùng Thủ đô Hà Nội (Nguồn: GHKD Vùng Thủ đô Hà Nội)



Sơ đồ mối liên kết trong phân vùng phát triển không gian

h) Liên kết phát triển mạng lưới hạ tầng xã hội:

Các trung tâm dịch vụ đô thị và hạ tầng xã hội cấp vùng: Sau vai trò của Thủ đô là các đô thị hạt nhân vùng gồm Hải Dương (mới được công nhận đô thị loại 2), Vĩnh Yên (đang theo hướng quy hoạch đô thị Vĩnh Phúc) và Hoà Bình, một trung tâm quan trọng phía Tây Bắc.

Để đầu tư tập trung và hiệu quả, các trung tâm cấp vùng về đào tạo, y tế, thể dục thể thao, dịch vụ xã hội theo hướng gắn với các đô thị trung tâm

tỉnh để vừa có vai trò vùng vừa tham gia nâng cao chất lượng dịch vụ đô thị. Các dịch vụ y tế có sự liên kết phục vụ giữa Thủ đô và tỉnh lân cận, theo hướng tổ chức các tổ hợp y tế tại các khu vực giáp ranh cửa ngõ, các bệnh viện đa khoa hoặc cơ sở 2 của các bệnh viện trung ương gần các đô thị trung tâm tỉnh và khu vực tập trung công nghiệp như Phúc Yên, Phố Nối, Đông Văn..., hoặc bệnh viện gần trung tâm điều dưỡng chất lượng cao tại các vùng có lợi thế khí hậu như Tam Đảo, Hòa Bình, Chí Linh...

Sơ đồ liên kết phát triển không gian công nghiệp vùng



Sơ đồ liên kết phát triển hạ tầng xã hội



Một số trung tâm thể dục thể thao phục vụ đào tạo và thi đấu hướng tới tầm quốc gia và khu vực có thể phân bố tại các đô thị trung tâm như Bắc Ninh, Vĩnh Yên, Hải Dương...

Thực tế cho thấy, đô thị các tỉnh đang tích cực đầu tư các dịch vụ đô thị, nhà ở, các trung tâm đào tạo, Thể dục Thể thao, y tế... trước hết là tại các địa bàn giáp ranh như Bắc Ninh, Hưng Yên, Hoà Bình, Vĩnh Phúc... các trung tâm đại học mới đang hình thành tại Vĩnh Phúc, Hưng Yên, Bắc Ninh..., các khu du lịch giải trí, Thể dục Thể thao lớn phục vụ Thủ đô và toàn vùng tại Vĩnh Yên, Hải Dương, Hoà Bình... Thái Nguyên, Việt Trì cũng đang mở rộng các hoạt động dịch vụ đào tạo, du lịch...

l) Liên kết phát triển giao thông và dịch vụ hạ tầng kỹ thuật:

Mở rộng các liên kết nhanh nội vùng tới các trung tâm phát triển của các tỉnh, mở rộng các tuyến giao thông công cộng hiện đại tới các khu vực có mối quan hệ trực tiếp từ các đầu mối giao thông đi các trung tâm tỉnh, các khu du lịch nghỉ dưỡng, trung tâm công nghiệp lớn (như Nội Bài- Vĩnh Yên- Tam Đảo), tăng hệ thống các cầu qua sông, tổ chức cải thiện tuyến đường thủy và hệ thống cảng sông chủ yếu trên sông Hồng, sông Đà và sông Đuống, cải thiện năng cấp các vành đai (4 và 5) qua địa bàn các tỉnh. Tạo thêm các trục giao thông mới từ khu vực ngoại vi Hà Nội ra các tỉnh, trước hết là phục vụ liên kết phát triển vùng giáp ranh.

Quản lý hệ thống thoát nước thải Thủ đô và các đô thị khác để cải thiện môi trường nước, quản lý sông ngòi, giao thông và các đầu mối hạ tầng kỹ thuật phục vụ chung, hạn chế những mâu thuẫn phát triển giữa các địa bàn. Các đầu mối cung cấp hạ tầng kỹ thuật đô thị với chiến lược cấp nước mặt và thủy điện Sông Đà, hệ thống các vùng xả lũ, phát triển các dự án về bảo vệ môi trường, bảo vệ nguồn nước, hệ thống nghĩa trang... cần được tổ chức đầu tư và sử dụng hiệu quả, kết hợp phục vụ cho cả các địa bàn giáp ranh.

m) Liên kết bảo vệ khai thác các vùng nông lâm nghiệp và vùng vành đai xanh đô thị:

Tổ chức các vùng mở tự nhiên lớn liên kết thành vành đai xanh xung quanh thủ đô, phục vụ du lịch nghỉ dưỡng, cải thiện môi trường và dự trữ phát triển, đặc biệt khu vực tự nhiên giáp ranh với các tỉnh Phú Thọ và Hòa Bình.

Bảo toàn quỹ đất các vùng nông nghiệp, vành đai rau xanh thực phẩm theo hướng công nghệ cao để phục vụ đô thị tại khu vực dọc theo sông Hồng và sông Đuống của các tỉnh Vĩnh Phúc, Bắc Ninh, Hải Dương, Hưng Yên và Hà Nam, nối kết với các vùng vành đai nông nghiệp thuộc khu vực ngoại thành Hà Nội như vùng nông nghiệp công nghệ cao (phía Đông, phía Nam), vùng lúa, vùng hoa, vùng chăn nuôi... để phù hợp với điều kiện thổ nhưỡng và thủy lợi.

KẾT LUẬN

Tóm lại, qua một thời gian thực hiện và quản lý theo quy hoạch vùng, cho đến nay, Vùng Thủ đô Hà Nội cũng đã có thay đổi với những cơ hội và thách thức mới được đặt ra trong quá trình phát triển kinh tế - xã hội, đô thị hóa và thu hút đầu tư trên toàn vùng cũng như tại các địa bàn lãnh thổ trong vùng, tập trung vào một số vấn đề lớn sau:

Sơ đồ liên kết phát triển giao thông, đô thị và dịch vụ hạ tầng kỹ thuật



Thủ đô Hà Nội- hạt nhân phát triển của Vùng đã có sự mở rộng phạm vi và quy mô đô thị, có vị thế và phạm vi ảnh hưởng lớn hơn, có những định hướng và mô hình không gian mới được đề xuất trong quy hoạch chung... tác động đến cấu trúc phát triển của toàn vùng cũng như thay đổi các mối liên hệ trong vùng cũng như ngoài Vùng Thủ đô. Vấn đề này đã được nhận dạng và đặt ra yêu cầu điều chỉnh quy hoạch Vùng Thủ đô trong quá trình lập Quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội.

Đã có những điều chỉnh cần thiết trong quá trình triển khai quy hoạch Vùng, thực hiện các dự án quốc gia và liên vùng. Thành phố Hà Nội cũng như các tỉnh trong vùng đã điều chỉnh để phù hợp với sự phát triển địa bàn như chỉnh tuyến giao thông vành đai, bổ sung thêm một số mối liên kết mới giữa các địa bàn, như tuyến mới Phú Lý - Nam Định, Phú Lý - Hưng Yên..., hình thành thêm nhiều dự án dịch vụ thương mại, khu đào tạo đại học, các khu vực dịch vụ văn hóa - thể thao y tế, du lịch nghỉ dưỡng như khu Đại học Phố Hiến (Hưng Yên), đại học Hà Hoa Tiên (Hà Nam)... **Trong phát triển hệ thống đô thị và mô hình quy hoạch đô thị,** bên cạnh sự thay đổi lớn của cấu trúc đô thị Thủ đô Hà Nội, tại các tỉnh nhiều định hướng đã được điều chỉnh trong quá trình lập quy hoạch vùng tỉnh và quy hoạch chung đô thị. Cùng với việc

hàng loạt đô thị, đặc biệt là các đô thị trung tâm tỉnh được nâng cấp loại, mở rộng phạm vi, được công nhận là thành phố, hiện nay một số đô thị trong vùng đang được nghiên cứu và có những ý tưởng, những lựa chọn mới cho mô hình phát triển có tính đột phá theo hướng trở thành một đô thị lớn như quy hoạch đô thị Vĩnh Phúc, Bắc Ninh, Hải Dương.

Trong lĩnh vực phát triển ngành, có thể được coi là những thành tố thể hiện rõ nhất trong Vùng Thủ đô yêu cầu liên kết vùng như giao thông, đào tạo, y tế, công nghiệp, nông nghiệp, quản lý môi trường... cũng đã có những bước tiếp cận gần hơn với các định hướng phát triển vùng khi quy hoạch ngành, lập dự án đầu tư... nhưng cũng xuất hiện những xung đột giữa các yêu cầu phát triển ngành trên địa bàn.

Tác động phát triển của Vùng Thủ đô Hà Nội lan tỏa rộng hơn ra các tỉnh giáp ranh với Thủ đô như Bắc Giang, Phú Thọ, Thái Nguyên hoặc địa bàn tiếp giáp với Vùng Thủ đô như Hải Phòng và khu vực phía Nam Đồng bằng Sông Hồng, thực tế đã tạo những mối liên hệ mật thiết, gắn kết hơn với Thủ đô và vùng Thủ đô, đồng thời thể hiện nguyện vọng mong muốn tham gia vào không gian Vùng Hà Nội để có nhiều hơn cơ hội phát triển riêng cũng như đóng góp cho sự phát triển của Thủ đô và vùng. Do đó cần thiết phải xét đến việc điều chỉnh phạm vi vùng, **Xuất hiện các chiến lược, dự án hạ tầng quốc gia quan trọng,** đặc biệt trong giai đoạn này đã có thêm những chủ trương như nghiên cứu phát triển sân bay Quốc tế tại Hải Phòng, nghiên cứu tuyến đường sắt cao tốc Bắc- Nam, một số chiến lược ngành và dự án khác có tầm quốc gia và vùng... sẽ là những tác động mới quan trọng tới các định hướng phát triển vùng Thủ đô. Các thách thức nảy sinh trên sẽ được nghiên cứu và điều chỉnh trong quy hoạch điều chỉnh vùng Thủ đô với nhiệm vụ trọng tâm là tạo ra một công cụ và cơ chế quản lý hợp lý và thông minh để điều phối hiệu quả các chương trình dự án có tầm ảnh hưởng trong vùng và khu vực.



Những đô thị theo lối tư duy mới và QUY HOẠCH PHÂN KHU Ở VIỆT NAM

Robbert VAN NOUHUYS, Ying QIU, Priya GOPALAN, Sandy LAM, Frank CARRERA.

Việt Nam hiện đang sắp bước sang giai đoạn phát triển tiếp theo. Dự báo dân số thành thị của Việt Nam sẽ tăng trưởng khoảng một triệu người mỗi năm trong thập kỷ tới. Sự gia tăng đáng kể dân số thành thị ở Việt Nam sẽ tạo ra những thách thức lớn về cơ sở hạ tầng, giao thông vận tải, nhà ở và thể chế. Để đối mặt với các đòi hỏi do những thách thức mới tạo ra, thì cần có cách tiếp cận mới thay thế các chiến lược phát triển thông thường hiện đang áp dụng để mở rộng đô thị Việt Nam. Cách tiếp cận hiện tại đối với cơ sở hạ tầng đô thị tại Việt Nam tập trung vào việc xây dựng nhà ở cơ bản và phù hợp với văn hóa phát triển xe cơ giới trong nước sẽ không đáp ứng được những thách thức sắp tới của Việt Nam trong thế kỷ 21, cũng như không thúc đẩy phát triển xa hơn nữa nếu các vấn đề không được giải quyết. Các quốc gia lân cận Việt Nam đã trải qua các giai đoạn phát triển tương tự như sự chuyển đổi mà Việt

Nam sẽ sớm trải qua, do đó Việt Nam có cơ hội đúc rút các bài học và phát triển. Điều này hỗ trợ Việt Nam nắm giữ cơ hội để trở thành miền đất của các ngành công nghiệp mới, thúc đẩy các giải pháp đô thị mang tính sáng tạo, nhấn mạnh đến tính bền vững, hiệu quả sử dụng, bảo tồn bản sắc văn hóa, tiếp tục tăng trưởng kinh tế dài hạn, hệ quả là thiết lập những tiền lệ độc đáo mới cho phát triển đô thị ở châu Á.

Cách tiếp cận: Việc triển khai các chiến lược quy hoạch đô thị tăng cường có thể khuyến khích và đem lại những phát triển bền vững thích hợp và hiệu quả, đóng góp vào lợi ích công cộng và chất lượng cuộc sống của đất nước. Có thể đưa nền nông nghiệp độc đáo của Việt Nam vào kết hợp với quá trình đô thị hóa ngày càng tăng của Việt Nam để tạo ra các *Đại Đô thị Liên hợp*. Đây là một giải pháp khác xa những tư duy đô thị thông thường và sự phổ biến của phương tiện giao thông cơ giới

cá nhân, có các nguồn lực tái sinh và hiệu quả bố trí tập trung xung quanh, với phương thức giao thông vận tải thay thế có hiệu quả và năng suất, trong khi hỗ trợ cơ sở hạ tầng xã hội, kỹ thuật, nông nghiệp, thúc đẩy bản sắc và giá trị văn hóa truyền thống. Các giải pháp cho những thách thức Việt Nam phải đối mặt trong thế kỷ 21 sẽ là việc thực hiện phương pháp tiếp cận đa phương diện độc đáo, hướng đến chiến lược đô thị và phân khu sử dụng đất có tác dụng nâng cao chất lượng sống, thúc đẩy hiệu quả và tăng trưởng bền vững của các *Đại Đô thị Liên hợp*, hợp nhất với cơ sở hạ tầng nông nghiệp, ổn định nguồn lực, và bản sắc văn hóa. Việt Nam có tiềm năng phát triển thành quốc gia đi đầu trong đổi mới đô thị thông qua phát triển các sản phẩm công nghiệp chuyên ngành, dịch vụ, cơ sở vật chất, môi trường hoạt động. Việt Nam sẽ thu hút những nhân tài và doanh nghiệp hàng đầu toàn cầu, tăng cường vị thế cạnh tranh của Việt Nam trên trường quốc tế.

Từ chính: chuyển đổi đô thị, tăng trưởng dân số, đại đô thị liên hợp, tiêu thụ năng lượng, hiệu quả và tái sinh nguồn lực, phân khu sử dụng đất nhiều khía cạnh.

Sức tăng trưởng dân số đô thị ở Việt Nam

Dân số đô thị tăng dần của Việt Nam chắc chắn sẽ truyền tải một tác động tiêu cực đến tài nguyên thiên nhiên của Việt Nam. Như năm 2011, dân số Việt Nam đã tăng trưởng tới 88,8 triệu người, trong đó dân số đô thị chiếm 25% tổng dân số. Con số ước tính sơ bộ cho thấy rằng vào năm 2050, số liệu dân số của Việt Nam được dự báo sẽ tăng thêm 40% lên 125 triệu người, với 50% dân số sống ở các thành phố hay nói cách khác sẽ có hơn 60 triệu dân sống ở thành thị. Điều đó có nghĩa là dân số đô thị tăng 40 triệu người trong khoảng thời gian 40 năm, hay nói cách khác là 1 triệu dân một năm. Những con số đáng kinh ngạc cho thấy sự cần thiết cần tập trung vào quy hoạch sử dụng đất trong các khu vực đô thị tại Việt Nam. Việt Nam sẽ tiếp tục trải nghiệm những khó khăn mang tính chu kỳ và tình trạng chậm phát triển kinh tế nếu như không chú trọng đến sự cần thiết phải "có những nhận thức mới" đối với các đô thị của mình.

Do hệ quả của quy hoạch kém, quá trình đô thị hóa truyền thống dẫn đến tình trạng thiếu hụt thực phẩm, không gian, nước và năng lượng ngày càng tăng. Việt Nam đã trở thành một nước nhập khẩu ròng năng lượng và tất cả các dấu hiệu cho thấy nhu cầu cần các nguồn lực sẽ tiếp tục tăng. Việt Nam có sự phong phú đất đai và tài nguyên thiên nhiên, nên phấn đấu để trở thành một nước xuất khẩu ròng năng lượng và nguồn lực để hỗ trợ tăng trưởng GDP. Trong khi đó, tăng trưởng sẽ phát triển thành một mối đe dọa có ảnh hưởng đến quốc gia cũng như phần còn lại của thế giới. Mối tương quan giữa dân số đô thị tăng vọt của một quốc gia và những ảnh hưởng xấu, việc sử dụng lãng phí tài nguyên thiên nhiên và môi trường

của một quốc gia đến như là một vận mệnh không thể tránh được trong tất cả các quốc gia đang công nghiệp hóa. Việt Nam sẽ sớm gặp phải tình trạng khó khăn này nếu tình hình không được đề cập trước để giải quyết.

Học hỏi từ những "Con Hổ" – những cơ hội bỏ lỡ

Trong thập kỷ qua, một số nước láng giềng của Việt Nam như Malaysia, Thái Lan, Indonesia và Philippines, thường được gọi là những "Con Hổ" - được coi là mô hình để học hỏi khi xây dựng cách tiếp cận phát triển đô thị của Việt Nam. Trước giai đoạn công nghiệp hóa, những "Con Hổ" này chủ yếu dựa vào nền kinh tế nông nghiệp. Với nguồn tài nguyên thiên nhiên phong phú và lực lượng lao động giá thấp, những "Con Hổ" này vươn lên, không còn trong tình trạng duy trì nền kinh tế nông nghiệp và chuyển đổi thành nền kinh tế sản xuất để cung cấp hàng hóa giá rẻ cho các quốc gia phát triển. Kết quả là các nhà máy mọc lên, nhiều đường giao thông và vận tải hàng hóa được xây dựng, phát triển nhiều nhà ở phục vụ dân cư tăng lên, GDP tăng mạnh. Tuy nhiên, quá trình công nghiệp hóa của những "Con Hổ" này đã tạo ra nhu cầu ngày càng tăng về nguồn cho các quốc gia, ví dụ như trong đầu những năm 90 Malaysia đã chuyển đổi từ vị thế quốc gia sản xuất ròng gạo thành quốc gia nhập khẩu ròng gạo. Mức lương hấp dẫn đã thu hút dân cư rời làng quê đến các khu vực đô thị, làm tăng quá trình đô thị hóa nhanh chóng, dẫn đến mất cân bằng, kéo theo những hệ quả như lũ lụt nghiêm trọng, mất điện, giao thông tắc nghẽn, cơ sở hạ tầng và thể chế xuống cấp, nhiều vấn đề đô thị không hiệu quả. Khi nhận ra sau này, sự phát triển vượt bậc của những "Con Hổ" này chỉ diễn ra trong khoảng thời gian ngắn và suy thoái kinh tế năm 1997 đã cho thấy rằng những quốc gia này đã sống trong thời gian khủng hoảng. Các nước như Malaysia, Thái Lan, Philippines, và Indonesia đã mất hơn một thập kỷ để tìm ra con đường hồi phục. Mặc dù

GIỚI THIỆU CÁC TÁC GIẢ:

Robbert VAN NOUHUYS, Giám đốc điều hành Dịch vụ công trình Bất động sản khu vực Đông Á của Tư vấn Hyder Consulting; Giám đốc ACLA; Thành viên của Hội đồng chuyên môn của Hyder; Thành viên của Viện Kiến trúc sư Cảnh quan Singapore (SLA); Thành viên của Viện Kiến trúc sư Cảnh quan Malaysia (ILAM); Thành viên của Viện Cảnh quan Hà Lan (BNF-VTL); Thạc sĩ chuyên ngành Kiến trúc Cảnh quan, Trường College of Advanced Agricultural Technology, Hà Lan - Xây dựng và Bất động sản, Trường ĐH Reading, Anh. Trình độ sau đại học về Quản lý dự án, Trường ĐH Reading, Anh; Chiến lược đổi mới hình ảnh đầy đủ: Wharton Executive Education, Mỹ.

Ying QIU, Giám đốc phụ trách dịch vụ về Nước và Môi trường khu vực Đông Á, Tư vấn Hyder; Thạc sĩ Khoa học Môi trường, ĐH Yale, Mỹ; Cử nhân Kỹ thuật Môi trường, ĐH Tsinghua.

Priya GOPALAN, Tư vấn Môi trường cao cấp của Tư vấn Hyder; Thành viên Viện Quản lý và Đánh giá Môi trường (AIEMA) -

Sandy LAM, Kiến trúc sư quy hoạch cao cấp ACLA; Thành viên Viện Quy hoạch đô thị Royal (MRTP), Anh; Thành viên Viện Kiến trúc sư Quy hoạch Hồng Kông (MHKP); Kiến trúc sư quy hoạch có chứng chỉ hành nghề (RPP), Hồng Kông.

Frank CARRERA, Kiến trúc sư quy hoạch của ACLA; Cử nhân Nghiên cứu Đô thị, ĐH Columbia - Chiến lược phát triển phải được đặc biệt phục vụ cho nhu cầu của mỗi quốc gia, là những đặc điểm và môi trường độc đáo của mỗi quốc gia đòi hỏi sự chú ý đặc biệt. Đối với đô thị hóa ở Việt Nam, rất nhiều sức ép được đặt trong các lĩnh vực sau: phát triển bền vững, hiệu quả, và giữ gìn bản sắc văn hóa sẽ tăng cường vị thế cạnh tranh của Việt Nam trong khu vực và giai đoạn kinh tế toàn cầu.



Đô thị Hà Nội giờ cao điểm. Nguồn: Panoramio.com

tăng trưởng kinh tế nhanh chóng trong ngắn hạn, những “Con Hổ” đến nay vẫn phải đối mặt với các cơ cấu kinh tế mất cân bằng đi kèm với các vấn đề chính gây do tình trạng quá tải, giao thông tắc nghẽn và xuống cấp môi trường đô thị do hệ quả của sự mở rộng nhanh chóng. Để giải quyết sự thiếu hiệu quả đòi hỏi sự quan tâm nghiêm túc, các giải pháp phức hợp và kinh phí lớn của chính phủ, do đó chính phủ bị hạn chế cơ hội hơn để tài trợ hiệu quả các lĩnh vực khác đang có nhu cầu.

NHỮNG ĐÔ THỊ THEO LỐI TƯ DUY MỚI – Cơ hội của Việt Nam

Thế kỷ 21 sẽ được đánh dấu bằng ba sự kiện quan trọng tương quan với nhau sẽ mở ra cách mà chúng ta định hình thể hệ tương lai và cách chúng ta sống và sử dụng nguồn lực hạn chế trên trái đất như thế nào: Đô thị hoá và Tăng trưởng kinh tế ở châu Á sẽ tạo ra một ấn tượng toàn cầu và định hình thế kỷ 21.

Các đại đô thị với dân số vượt quá 10 triệu sẽ cạnh tranh trên quy mô toàn cầu để thu hút nhân tài và các doanh nghiệp hàng đầu cũng như các nguồn lực.

Như với các thách thức môi trường đã được biết đến trước đây, cách tiếp cận sáng tạo và hiệu quả là rất cần thiết để khắc phục sự phức tạp và thiếu sót sinh ra do quá trình đô thị hóa.

Giải pháp hiện tại của vấn đề đô thị hóa sẽ dẫn đến giảm hiệu quả nguồn lực, theo sau đó là sự gia tăng nhu cầu nguồn lực toàn cầu đến một mức độ mà nó có thể ảnh hưởng đáng kể và

có thể gây mất ổn định phát triển kinh tế của Việt Nam và các quốc gia khác. Trước đây, các đô thị đã đưa ra nhu cầu to lớn về tài nguyên quốc gia, nếu như nguồn tài nguyên này là không giới hạn và các hệ thống tự nhiên là hoàn toàn dễ phục hồi. Lịch sử gần đây đã chứng minh rằng các nguồn lực này chẳng bao lâu nữa sẽ cạn kiệt. Thay vào đó, cần phải có sự chuyển đổi đô thị từ sử dụng nguồn lực đến giảm thiểu các tác động phụ từ sự vận hành các đô thị. Con người có thể không còn chỉ tiêu thụ tài nguyên, chúng ta cần phải hành động như “nhà sản xuất” bằng cách chấp nhận trách nhiệm để giảm thiểu việc sử dụng, tái chế, tái sử dụng và tái tạo nguồn tài nguyên của thế giới. Trong trường hợp này, chúng ta cần một cách tiếp cận mới xa hơn việc phát triển đô thị bền vững, cung cấp các giải pháp và dịch vụ đô thị để hoạt động như một sự chuyển đổi trong vòng đời của chúng ta.

Tiêu chí mới cho Phát triển đô thị tại Việt Nam

Việt Nam đang tiếp cận giai đoạn tiếp theo của chu kỳ tăng trưởng kinh tế có cơ hội thiết lập tiêu chuẩn mới cho việc đô thị hóa ở châu Á và áp dụng một cách tiếp cận mới tới các đô thị sinh thái bền vững, bằng cách đối đầu với những thách thức đô thị hóa hiện tại và tương lai. Theo truyền thống, việc phát triển đô thị đã nhấn mạnh các giải pháp nhà ở và giao thông trực tiếp trong khi bỏ qua việc phân bổ cân bằng sự hiệu quả và bản sắc văn hóa.

Ba tiêu chí phát triển đã được thiết lập cho việc quy hoạch, triển khai và vận hành các khu đô thị mới tại Việt Nam: *Các đại đô thị liên hợp cao tầng và mật độ cao*: Mật độ đô thị cao và cao tầng tối đa hóa lợi ích và cách sử dụng các khu vực bề mặt đô thị, thực hành nông nghiệp và thân thiện con người trong khi vẫn giữ gìn bản sắc văn hóa qua đó tối đa hóa hiệu quả sử dụng đất và hạn chế xâm lấn vào đất sản xuất nông nghiệp.

Phát triển đô thị Hiệu suất cao: hiệu quả cao, tính cạnh tranh cao với chất lượng sống, giáo dục và triển vọng cao; khả năng thu hút tài năng, các doanh nghiệp và các ngành công nghiệp hàng đầu toàn cầu.

Tổ chức: đưa việc sử dụng các nguồn tài nguyên mới, tài nguyên thay thế và năng lượng tái tạo trong khi tạo cảm hứng phát triển đổi mới và công nghệ của thế kỷ 21 để hồi sinh sự phục hưng của Đô thị; Vận hành một hệ thống Quản lý đô thị thông minh theo cụm để quản lý và làm mô hình hoạt động đô thị và kích bản tài nguyên hiệu quả. Các đô thị không chỉ là một sự sắp xếp ngẫu nhiên của các tòa nhà riêng lẻ mà còn là hệ thống hỗ trợ thông minh và toàn diện / hỗ trợ cho dân cư đô thị với các tiêu chuẩn và thông số kỹ thuật đem lại lợi ích cho cộng đồng.

Việt Nam cần các đại đô thị nông nghiệp liên hợp tự cung ứng vận hành như nhà sản xuất, chứ không phải là người tiêu dùng, nhấn mạnh tốc độ và hiệu quả trong khi giữ gìn bản sắc văn hóa của Việt Nam.

TƯ DUY ĐÔ THỊ MỚI! – Quy hoạch phân khu và Đổi mới Quy hoạch đô thị tại Việt Nam

Phương pháp luận quy hoạch đô thị thông thường của Việt Nam cần xây dựng lại cơ bản, thiết lập tiêu chuẩn mới để cung cấp đại đô thị liên hợp nông nghiệp độc đáo, hiệu quả và năng suất cao và tối ưu hóa chất lượng cuộc sống cho cư dân. Vì thành phố phát triển trong sự phức tạp nên cần có một cách tiếp cận quy hoạch đa chiều và đa cấp. Chúng tôi đã xác định được bốn cấp độ quy hoạch chính:

Quy hoạch O-clit tiêu chuẩn được đặc trưng bởi sự phân biệt sử dụng đất vào các khu vực địa lý và các tiêu chuẩn kích thước quy định hạn chế về hoạt động phát triển trong mỗi loại của khu vực. Ưu điểm bao gồm hiệu quả tương ứng, dễ dàng thực hiện, tiến lệ pháp lý được thiết lập lâu dài và quen thuộc. Tuy nhiên, phân khu O-clit đã nhận được những lời chỉ trích cho việc thiếu tính linh hoạt.

Quy hoạch ưu đãi được thiết kế để cung cấp một hệ thống khen thưởng để khuyến khích phát triển nhằm đáp ứng mục tiêu phát triển đô thị được thiết lập. Thông thường, phương pháp thiết lập một mức độ cơ bản những hạn chế và quy mô thường để lôi kéo các chủ đầu tư kết hợp các chỉ tiêu phát triển mong muốn. Quy hoạch ưu đãi cho phép mức độ linh hoạt cao, nhưng có thể phức tạp để quản lý.

Quy chuẩn mẫu cung cấp sự linh hoạt

đáng kể trong sử dụng xây dựng hơn so với quy chuẩn O-clit. Quy hoạch phân khu mẫu không chỉ điều chỉnh các loại hình sử dụng đất mà còn hình thành hình thức sử dụng đất. Ví dụ, quy hoạch phân khu dựa trên hình thức trong một khu vực dày đặc có thể nhấn mạnh vào khoảng lùi thấp, mật độ cao và khả năng tiếp cận cho người đi bộ.

Thực hiện quy hoạch phân khu còn được gọi là “quy hoạch dựa trên các hiệu ứng”, sử dụng các tiêu chuẩn dựa trên hiệu suất hoặc định hướng mục tiêu để thiết lập các thông số đánh giá cho các dự án phát triển đề xuất. Thực hiện quy hoạch phân khu được thiết kế để cung cấp sự linh hoạt, hợp lý, minh bạch và trách nhiệm, tránh sự chuyển quyền của phương pháp tiếp cận O-clit, nguyên tắc thị trường tốt hơn và quyền sở hữu tư nhân với sự bảo vệ môi trường. Những khó khăn bao gồm một yêu cầu một hoạt động tùy ý mức độ cao của trên phần của cơ quan giám sát.

KẾT LUẬN

Chuyển đổi đô thị của Việt Nam kêu gọi mối quan hệ đối tác mạnh mẽ giữa chính phủ, các thành phần tư nhân và cộng đồng – một sự hợp tác sẽ hướng sự chuyển đổi phát triển đô thị của Việt Nam dựa trên việc trung tâm tài nguyên, hiệu quả cao, mật độ tăng, sự phân tầng sử dụng đất, hỗ trợ xã hội và ổn định, giáo dục tăng cường và triển vọng việc làm và cuối cùng, một chất lượng sống cao trong một bối cảnh văn hóa phong phú.

Giải pháp cho những thách thức đang

nổi lên của Việt Nam trong thế kỷ 21 sẽ là việc thực hiện chiến lược quy hoạch sử dụng đất được hình thành một cách độc đáo thúc đẩy chất lượng cuộc sống, tăng trưởng hiệu quả và các đại đô thị nông nghiệp liên hợp tự cung ứng với cơ sở hạ tầng nông nghiệp, đảm bảo các nguồn tài nguyên thiên nhiên và chủ yếu trước mắt là việc bảo tồn bản sắc văn hóa của Việt Nam. Việt Nam có tiềm năng để trưởng thành thành một quốc gia lãnh đạo toàn cầu về đổi mới đô thị bằng cách phát triển các dịch vụ chuyên ngành, các cơ sở tiện ích và một môi trường vận hành. Cuối cùng Việt Nam sẽ thu hút các nhân tài và doanh nghiệp hàng đầu toàn cầu, tạo vị thế cạnh tranh bền vững cho Việt Nam trên thế giới. **7**

THAM KHẢO

- United Nations, Department of Economic and Social Affairs/Population Division, 2010. *World Urbanization Prospects, the 2009 Revision*. United Nations, Population Fund, 2011. *State of world population 2011*.
- Kundig, R. January 2011. *Population 7 Billion*. Official Journal of the National Geographic Society, Volume 219, No. 1.
- European Environment Agency, 2010. *The European Environment State and Outlook 2010 - Assessment of Global Megatrends*. Luxembourg: Publications Office of the European Union.
- *National Geographic Magazine* (NGM), 2011 <http://ngm.nationalgeographic.com/2011/01/seven-billion/kundig-text>
- ABS-CBN News, 2011
- <http://www.abs-cbnnews.com/-depth/03/20/11/can-megacities-cope-disaster>
- *Vietnam Investment Review*, 2012
- <http://www.viv.com.vn/news/top-news/nanoi-dms-to-complete-zoning-plans-by-2015.html>
- Adger, W. Neil. *Social Vulnerability to Climate Change and Extremes in Coastal Vietnam*.
- *World Development* Vol. 27, No. 2, pp. 249-269, Elsevier Science Ltd. 1999.

Quy hoạch đô thị và phát triển GIAO THÔNG CÔNG CỘNG ở Việt Nam

TS NGUYỄN HỮU VINH

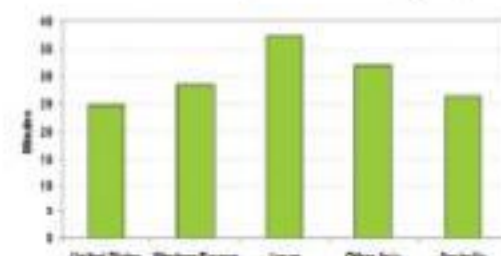
Phòng Hoạch định Chiến lược Quy hoạch và Cơ sở Dữ liệu
Viện Quy hoạch Xây dựng Hà Nội

Vào những năm đầu của thế kỷ 20 cấu trúc đô thị của các thành phố phương Tây vẫn dựa vào giao thông công cộng (GTCC) là chính. Đến giữa thế kỷ 20 thì GTCC bắt đầu nhường chỗ cho giao thông cá nhân và đây là giai đoạn đánh dấu sự thay đổi cơ bản về cấu trúc đô thị của các thành phố. Tận dụng giá xăng dầu rẻ và sự cơ động của phương tiện cơ giới cá nhân, người dân đô thị bắt đầu dịch chuyển mạnh từ vùng trung tâm chật hẹp ra vùng ngoại ô rộng lớn. Việc phát triển dân trái này làm cho việc xây dựng và duy trì mạng GTCC ở vùng ngoại ô trở nên khó khăn. Trong những năm gần đây thì các thành phố dựa trên phương tiện giao thông cá nhân gặp phải nhiều vấn đề liên quan đến việc tiêu thụ nhiều năng lượng, khó khăn trong việc duy trì hạ tầng dân trái, tắc nghẽn giao thông và ô nhiễm môi trường. GTCC được nhìn nhận như một giải pháp quan trọng để giải quyết các vấn đề trên. Cấu trúc phát triển đô thị gần đây bắt đầu chứng kiến một xu hướng quay trở lại gắn kết với GTCC. Bài viết này bao gồm bốn phần. Phần thứ nhất trình bày mối liên hệ giữa GTCC và hình thái đô thị dựa trên

những thống kê thực tế thu được từ các đô thị trên thế giới. Phần thứ hai tổng kết những cấu trúc giao thông đô thị thường gặp. Phần thứ ba trình bày kinh nghiệm phát triển GTCC của một số thành phố trên thế giới. Phần thứ tư đề xuất những chiến lược phát triển GTCC cho các đô thị lớn ở Việt Nam.

MỐI LIÊN HỆ GIỮA GTCC VÀ HÌNH THÁI PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ

Mặc dù phương tiện giao thông và cách thức đi lại đã thay đổi rất nhiều theo thời gian nhưng có một đặc điểm hầu như không thay đổi: phần lớn mọi người dành khoảng 30-40 phút cho một chiều đi lại giữa nơi ở và nơi làm việc (Đồ thị 1). Trung bình trên thế giới người dân đô thị dành khoảng 1.2 giờ cho việc đi lại hàng ngày, bất kể người đó sống ở nước có mức độ cơ giới cao hay thấp. Các công nghệ giao thông khác nhau có tốc độ và khả năng vận



Đồ thị 1: Thời gian trung bình dành cho việc đi lại một chiều giữa nơi ở và nơi làm việc

chuyển khác nhau. Một thành phố phát triển dựa trên hình thức giao thông này sẽ có một hình thái đô thị rất khác một thành phố dựa trên hình thức giao thông khác. Vì vậy việc lựa chọn phương tiện giao thông có một vai trò rất quan trọng trong việc xác định hình thái và không gian phát triển đô thị. Rất nhiều nghiên cứu dựa vào thống kê thực tế đã chỉ ra mối liên hệ chặt chẽ giữa GTCC và hình thái phát triển đô thị. Newman & Kenworthy (1989) chỉ ra rằng một số thành phố lớn của Mỹ như Phoenix và Houston có mức tiêu thụ xăng dầu nhiều hơn từ 4 tới 5 lần so với các thành phố Châu Âu (Đồ thị 2). Lý do quan trọng nhất giải thích điều này nằm trong cấu trúc đô thị của các thành phố đó: thành phố nào phát triển tập trung dựa trên một hệ thống GTCC hiệu quả thì có mức tiêu thụ nhiên liệu thấp hơn nhiều so với các thành phố phát triển theo dạng dân trái dựa vào phương tiện cá nhân. Newman & Kenworthy (1989) còn chỉ ra mối liên hệ giữa mật độ dân số và mức tiêu thụ xăng dầu ngay trong phạm vi từng đô thị (Bảng 1). Cụ thể là trong khu vực thành phố New York thì một người dân sống ở khu vực trung tâm tiêu thụ 90 gallons xăng hàng năm trong khi một người sống ở

vùng ngoại vi tiêu thụ 454 gallons. Đồ thị 3 chỉ ra mối liên hệ giữa tỉ lệ người dùng phương tiện giao thông cá nhân và mật độ dân số trong vùng thành phố San Francisco: mật độ càng cao thì tỉ lệ dùng phương tiện cá nhân đi lại trong thành phố càng nhỏ. Nghiên cứu này cũng khẳng định kết

quả của nhiều nghiên cứu khác: mỗi khi mật độ dân số tăng gấp đôi thì sẽ dẫn tới việc giảm đi 25-30% lượng người dùng phương tiện cá nhân để đi lại trong thành phố (Cervero, 1993). Đồ thị 4 tóm tắt kết quả của một số nghiên cứu về mối quan hệ giữa lượng người sử dụng GTCC và khoảng cách

từ nơi họ ở tới ga tàu hay bến xe công cộng. Nghiên cứu đưa ra một kết luận là mức độ sử dụng GTCC của một cá nhân phụ thuộc rất nhiều vào khoảng cách từ nơi ở đến trạm GTCC. Nghiên cứu của Untermann (1984) về một số thành phố của Mỹ chỉ ra rằng phần lớn mọi người sẵn sàng đi bộ tới trạm GTCC gần nhất nếu khoảng cách đó là dưới 150 mét, trong khi đó 40% sẵn sàng đi bộ 300 mét, và chỉ có 10% sẵn sàng đi 800 mét. Nghiên cứu đó còn cho thấy mọi người sẵn sàng đi bộ một khoảng cách xa hơn (có thể gấp đôi khoảng cách trên) nếu đường đi bộ được thiết kế hấp dẫn và đẹp. Tác giả trên cho rằng 10 phút đi bộ là khoảng cách tối đa mà một người Mỹ chấp nhận đi bộ, trong khi đó thì người Canada hay Châu Âu có thể chấp nhận một khoảng cách đi bộ lớn hơn.

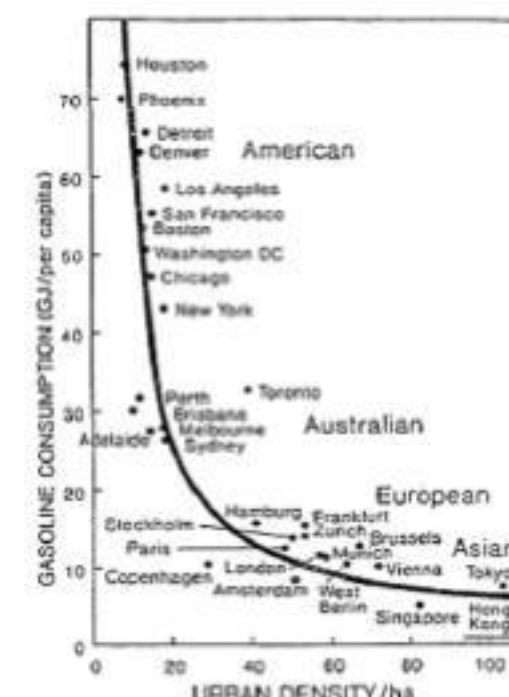
CÁC CẤU TRÚC GIAO THÔNG ĐÔ THỊ THƯỜNG GẶP

Lịch sử phát triển đô thị cho thấy những phát minh về công nghệ giao thông luôn dẫn tới sự thay đổi hình thái phát triển đô thị. Từ những ngày đầu, các đô thị phát triển bám vào khu vực trung tâm chính. Tuy nhiên khoảng từ năm 1950, các thành phố Mỹ và Châu Âu bắt đầu phát triển ra vùng ngoại ô, bám theo các con đường chính nối với trung tâm. Sự thay đổi lớn nhất của cấu trúc đô thị xảy ra khi mạng đường cao tốc hướng tâm và cao tốc vành đai được xây dựng xong (Muller, 1995). Một hệ thống trung tâm phụ cấp thành phố được hình thành ở vùng bên ngoài trung tâm chính và được liên kết chặt chẽ với nhau bằng hệ thống đường vành đai và liên kết với trung tâm chính bằng hệ đường hướng tâm (Đồ thị 5). Để đáp ứng nhu cầu đi lại cho hình thái đô thị đa trung tâm trên, mạng GTCC cũng được phát triển song song với hệ thống giao thông cá nhân. Phần lớn các đô thị có cấu trúc thuộc một trong ba dạng sau đây (Muller, 1995):

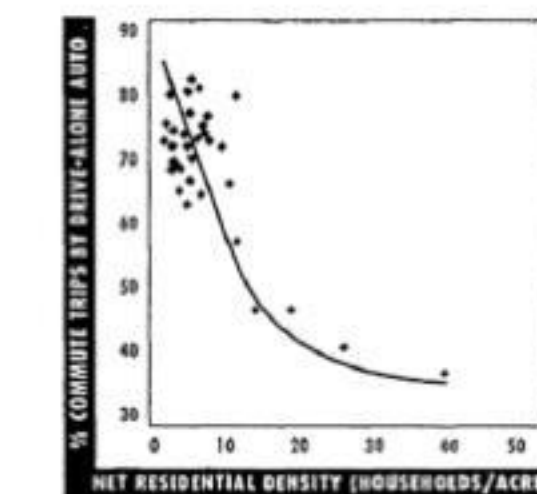
1. Loại đô thị với trung tâm chính (CBD) có vai trò yếu (Đồ thị 6): Những thành phố dạng này thường

Area	Gasoline use (gallons/capita)	Urban Density (persons/acre)
Outer area	454	5.3
Whole urban area	335	8.1
Inner area	153	43.3
Central city	90	101.6

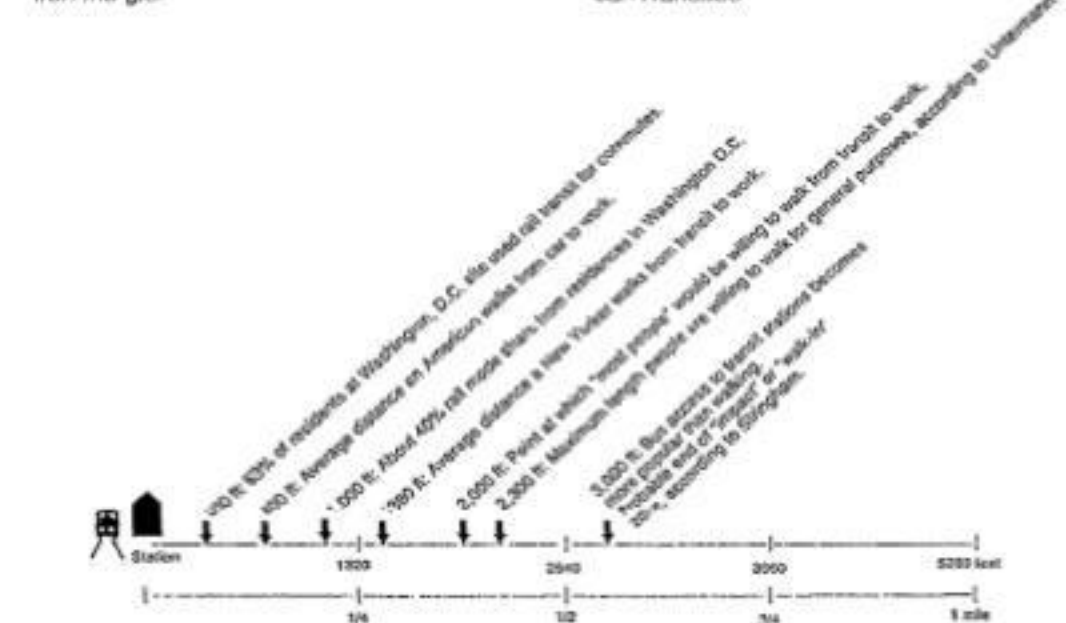
Bảng 1: Mối liên hệ giữa mật độ dân số và mức tiêu thụ xăng dầu tại thành phố New York



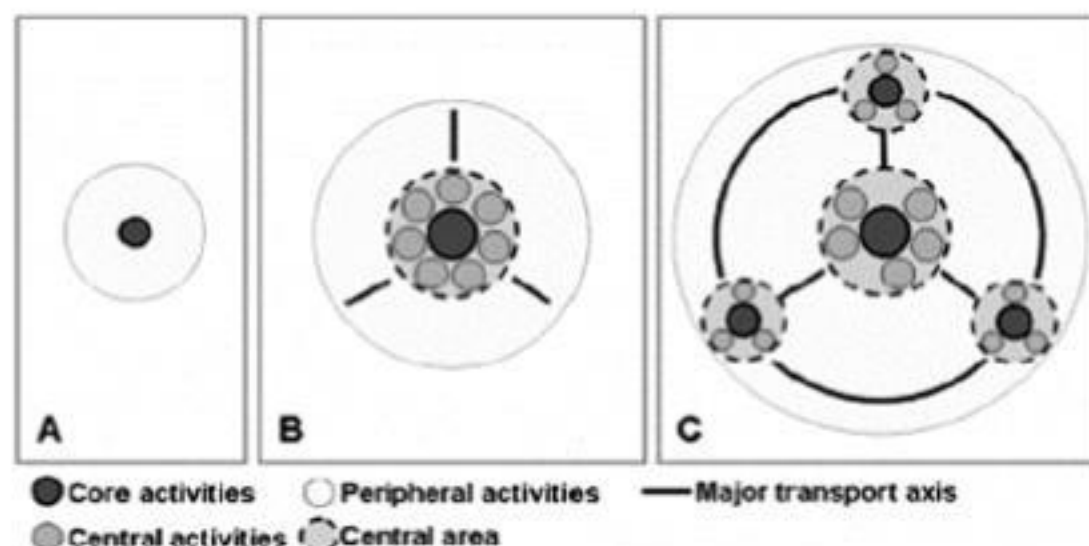
Đồ thị 2: Mối liên hệ giữa mật độ dân số và lượng xăng dầu tiêu thụ tại các thành phố lớn trên thế giới



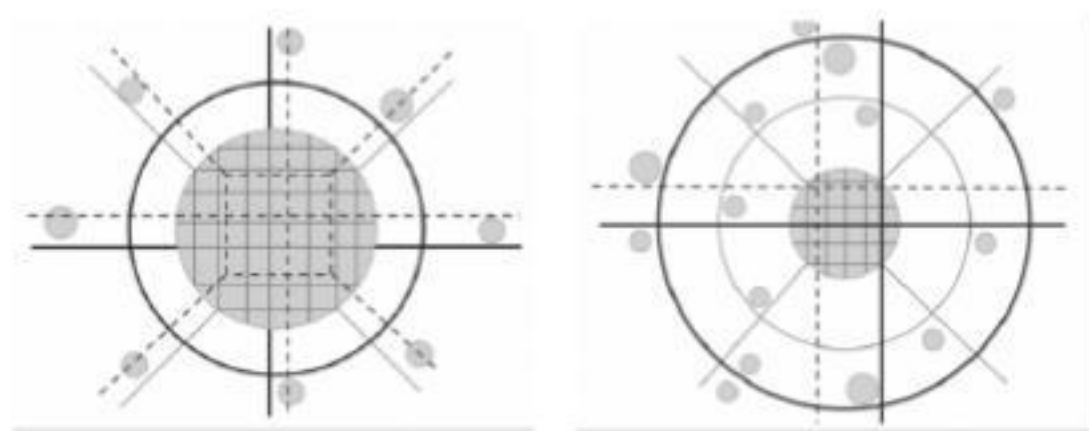
Đồ thị 3: Mối liên hệ giữa tỉ lệ người dùng phương tiện cá nhân và mật độ dân số vùng San Francisco



Đồ thị 4: Mối liên hệ giữa lượng người sử dụng GTCC và khoảng cách từ nơi ở tới ga tàu hay bến xe công cộng

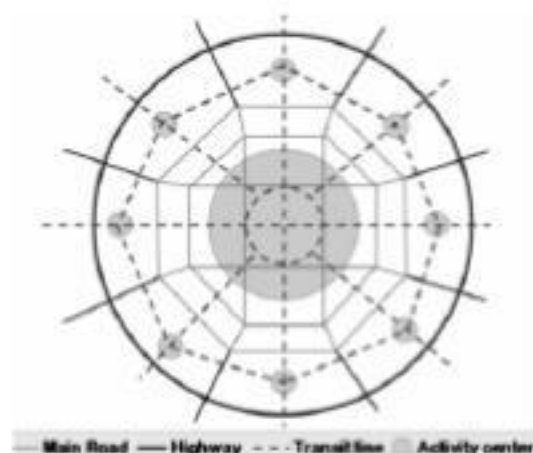


Đồ thị 5: Sự thay đổi cấu trúc đô thị qua các thời kỳ



Đồ thị 6: Loại đô thị với trung tâm chính (CBD) có vai trò yếu

Đồ thị 7: Loại đô thị với trung tâm chính (CBD) có vai trò mạnh



Đồ thị 8: Loại đô thị hạn chế giao thông

có mật độ dân số thấp, trải đều ra khắp các khu vực. CBD là điểm giao cắt của hệ thống GTCC. Mạng GTCC này có lượng người sử dụng thấp vì vậy hoạt động không kinh tế và phải bao cấp. Cũng chính vì vậy mà mạng này chỉ hoạt động dọc theo các trục đô thị lớn. Dạng cấu trúc đô thị này thường thấy ở các thành phố hình thành sau này như: Melbourne, San Francisco, Boston, Chicago và Montreal.

2. Loại đô thị với trung tâm chính có vai trò mạnh (Đồ thị 7): những đô thị dạng này có mật độ dân số cao ở vùng trung tâm. Mạng GTCC phục vụ phần lớn nhu cầu đi lại ở vùng trung tâm. Do vậy mà nhu cầu về đường cao tốc và bãi đỗ xe trong vùng trung tâm là rất thấp. Việc xây dựng các đường cao tốc và đường vành đai cũng tạo nên một số trung tâm phụ ở vùng ngoài dành cho các hoạt động kinh tế không cần nằm ở vùng trung tâm. Những thành phố có cấu trúc này thường được hình thành từ lâu đời trong thế kỷ 19 như Paris, New York, Shanghai, Toronto, Sydney và Hamburg.

3. Loại đô thị hạn chế giao thông (Đồ thị 8): đối với loại đô thị này thì khu vực trung tâm được phục vụ bởi GTCC còn khu vực ngoại vi thì dựa vào giao thông cá nhân. Khu trung tâm có mật độ cao và được quy hoạch theo hướng hạn chế giao thông cá

nhân. Giữa vùng trung tâm và vùng ngoại vi là khu vực giao cắt giữa giao thông cá nhân và GTCC như tàu điện ngầm, các dạng tàu điện bánh sắt và xe buýt. Hiện nay một số thành phố trên thế giới cũng đang thực hiện mô hình này để giảm bớt giao thông cá nhân ở vùng trung tâm và khuyến khích phương tiện cá nhân ở vùng ngoại vi. Những thành phố có cấu trúc này thường có lịch sử quy hoạch khuyến khích GTCC như London, Singapore, Hong Kong, Vienna và Stockholm.

MỘT SỐ KINH NGHIỆM QUỐC TẾ VỀ PHÁT TRIỂN GTCC

Toronto được xem như là thành phố điển hình nhất Bắc Mỹ về vai trò của hệ thống GTCC trong việc kiến tạo hình thái phát triển của thành phố. Theo quy hoạch tổng thể 1980 thì cấu trúc đô thị của Toronto bao gồm CBD và 17 trung tâm phụ. Các trung tâm phụ này được liên kết với nhau bằng một hệ thống GTCC bao gồm nhiều loại phương tiện khác nhau. Chính quyền thành phố đã áp dụng rất nhiều biện pháp để thực hiện quy hoạch đã đề ra. Những biện pháp chính là tập trung đầu tư xây dựng hạ tầng ở các trung tâm phụ, thực hiện nghiêm ngặt các quy định về sử dụng đất và hạn chế ô tô tư nhân, quản lý các bãi đỗ xe và chú trọng việc thiết kế đô thị để tạo sự hấp dẫn cho người đi bộ (Pivo, 1990).

Tương tự như Toronto, thành phố Vancouver cũng được quy hoạch dựa trên hệ thống GTCC. Thành phố được phát triển theo dạng đa trung tâm. Mỗi trung tâm có một tỷ lệ tương đối cân đối giữa nhà ở và việc làm đồng thời có hệ thống GTCC liên kết chặt chẽ các khu vực dân cư với khu vực sản xuất. Thành phố cũng áp dụng nhiều biện pháp để thực hiện quy hoạch như quy định về phân khu, quản lý chặt chẽ việc sử dụng đất đai và định hướng đầu tư vào mạng đường sắt đô thị. Chính quyền còn áp dụng rất nhiều các ưu đãi và luật lệ để hướng các dự án đầu tư về trụ sở, định vụ, giải trí vào các trung tâm phụ.

Stockholm là một thành phố mà đường sắt đô thị đóng vai trò định hướng trong việc kiến tạo hình thái đô thị. Ngay sau chiến tranh thế giới thứ hai, thành phố đã được quy hoạch và phát triển theo dạng trung tâm chính và các thành phố vệ tinh ở bên ngoài. Mục tiêu quy hoạch là biến các thành phố vệ tinh thành các khu đô thị độc lập có một sự cân bằng giữa dân số và công việc. Tuy nhiên thực tế phát triển lại không diễn ra như vậy. Phần lớn cư dân ở thành phố vệ tinh này lại đi làm ở các thành phố vệ tinh khác tạo ra những luồng di chuyển lớn giữa các thành phố vệ tinh. Mặc dù vậy nhưng hệ thống giao thông đường sắt vẫn đáp ứng được nhu cầu dịch chuyển đó. Mật độ tập trung cao của nhà ở và trụ sở ở gần các ga tàu là một đặc điểm của thành phố này (Cervero, 1993).

Hong Kong và Singapore là hai thành phố Châu Á mà cấu trúc đô thị cũng dựa trên hệ thống đường sắt (Meakin, 1990). Cả hai thành phố đều cho thấy vai trò quan trọng của chính quyền trong việc thực hiện quy hoạch. Tất cả các dự án phát triển trong thành phố đều dựa trên tính toán là hệ thống đường sắt sẽ trở thành hiện thực. Vì vậy nhiều khu vực đã đạt tới mật độ cao ngay cả khi hệ thống đường sắt còn chưa được xây dựng xong. Thành phố Curitiba ở Brazil là một ví dụ mà ở đó GTCC dựa trên hệ thống xe buýt đã quyết định hình thái phát triển của thành phố. Từ năm 1970 Curitiba bắt đầu xây dựng thành phố dựa trên cấu trúc phát triển bám theo 5 trục đô thị chính. Giao thông trên mỗi trục dựa trên một hệ đường chính bao gồm một đường ở giữa dành riêng cho xe buýt nhanh và 2 đường một chiều ở hai bên dành cho các phương tiện khác. Một hệ thống xe buýt nhỏ sẽ thu gom hành khách từ các khu dân cư và vận chuyển họ tới các trạm xe buýt nhanh nằm trên các trục chính hoặc nằm trên đường vành đai. Rất nhiều quy định về sử dụng đất và ưu đãi đầu tư được áp dụng để hướng thành phố phát triển dọc theo các trục đó. Các công trình nằm dọc theo các

trục chính phải tuân theo các qui định rất chặt chẽ về mật độ. Trong giai đoạn đầu thì mật độ qui định là tổng diện tích xây dựng phải lớn hơn 6 lần diện tích khu đất. Sau này tỉ lệ đó được giảm xuống 5 lần đối với trụ sở và 4 lần đối với nhà ở. Tỉ lệ bắt buộc này càng giảm đi khi công trình nằm càng xa trục đó. Quy định còn bắt buộc tầng 1 và 2 phải dành 50% diện tích cho mục đích thương mại và bán lẻ (Rabinovitch, 1993).

ĐỀ XUẤT NHỮNG CHIẾN LƯỢC QUY HOẠCH VÀ PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG CÔNG CỘNG Ở VIỆT NAM

GTCC phải đóng vai trò định hướng trong cấu trúc quy hoạch các thành phố lớn ở Việt Nam bởi vì ba lý do chính sau đây. Thứ nhất là vấn đề khan hiếm năng lượng hiện nay và trong tương lai. Có nhiều dự báo khác nhau về khối lượng dự trữ dầu mỏ trên thế giới nhưng hầu như tất cả dự báo đều thống nhất là nguồn năng lượng đó đang cạn dần và ngày càng đắt đỏ. Trong khi đó thì nguồn năng lượng thay thế dùng cho những nhu cầu lớn chưa được tìm ra. Vì vậy mô hình phát triển đô thị không thể dựa mãi trên quan niệm vô giới hạn của nguồn năng lượng chính hiện nay là dầu mỏ. Phát triển GTCC trong đô thị được đánh giá là giải pháp hiệu quả nhất trong bối cảnh này.

Lý do thứ hai là vấn đề đô thị hóa đang thu hẹp rất nhanh đất nông nghiệp ở Việt Nam. Hiện nay Việt Nam vẫn chưa có nền tảng khoa học và công nghệ gì đáng kể để cạnh tranh được với các nước phát triển trên thế giới trong việc xuất khẩu sản phẩm công nghệ và nhập lương thực. Trong tương lai việc bảo đảm an ninh lương thực cho dân số gần 100 triệu phải là ưu tiên hàng đầu. Một số dự báo cho rằng đất nông nghiệp còn có khả năng bị thu hẹp hơn do sự dâng cao của mực nước biển. Thêm vào đó là nền văn hóa Việt Nam dựa trên nền tảng nông nghiệp lúa nước cũng cần được gìn giữ. Vì vậy việc giữ đất nông nghiệp là điều cần thiết phải làm. Phát

triển GTCC sẽ là giải pháp hiệu quả góp phần bảo vệ đất nông nghiệp vì cấu trúc thành phố dựa trên GTCC dùng đất ít hơn nhiều so với giao thông cá nhân.

Lý do thứ ba là văn hóa sống tập trung chứ không dàn trải của cư dân trong các thành phố và làng xóm Việt Nam hình thành từ bao đời nay. Hình thái sống tập trung mật độ cao này tạo nên tầng rất thuận lợi cho việc phát triển GTCC.

Chiến lược 1: Gắn quy hoạch GTCC với quy hoạch sử dụng đất đồng thời phát triển thành phố theo dạng tập trung vào các trung tâm chính và phụ của thành phố

Kinh nghiệm thực tế ở nhiều nơi cho thấy mối liên hệ chặt chẽ giữa mật độ dân cư, mật độ công việc và lưu lượng người sử dụng GTCC. Vì vậy, việc gắn quy hoạch GTCC và quy hoạch sử dụng đất ngay từ đầu sẽ làm cho thành phố hoạt động hiệu quả hơn. Thành phố nên phát triển theo dạng tập trung vào các trung tâm đa chức năng chứ không theo dạng dàn trải. Việc phát triển tập trung sẽ làm giảm nhu cầu đi lại. Các trung tâm đa chức năng đó sẽ có mật độ cần thiết để bảo đảm tính kinh tế của mạng GTCC. Người dân chỉ cần đi bộ tối đa trong khoảng 400 tới 1000 mét là tới ga tàu hay xe buýt. Việc rút ngắn khoảng cách đi bộ sẽ làm cho việc sử dụng GTCC trở nên hấp dẫn hơn.

Chiến lược 2: Bố trí các trung tâm của thành phố nằm dọc trên các trục

Việc bố trí các trung tâm thành phố nằm dọc trên các trục tạo điều kiện thuận lợi cho việc sử dụng và vận hành GTCC như khuyến khích điểm xuất phát và điểm đến trên cùng một trục, tạo lượng hành khách giao lưu theo hướng hai chiều chứ không phải một chiều, cho phép tăng cường tần số các chuyến xe và kéo dài thời gian phục vụ trong ngày (có thể 24/24) mà vẫn giữ được tính kinh tế. Những điều đó sẽ làm GTCC trở nên hấp dẫn và hiệu quả hơn đối với cả người sử dụng lẫn người kinh doanh mạng lưới này.

Chiến lược 3: Xây dựng các trung tâm theo hướng đa chức năng

Việc tập trung nhiều chức năng (nhà ở, việc làm, văn hóa, dịch vụ và cơ sở hành chính) trong cùng một trung tâm sẽ làm giảm nhu cầu đi lại vì người dân có thể làm được nhiều việc với các mục đích khác nhau trong cùng một lượt đi lại và ngay tại một trung tâm. Các trung tâm đa chức năng sẽ góp phần làm giảm nhu cầu đi lại bằng phương tiện cá nhân và thay vào đó sẽ là đi bộ, sử dụng xe đạp hay GTCC.

Chiến lược 4: Gắn quy hoạch GTCC với quy hoạch xã hội

Thành phố Curitiba ở Brazil cung cấp một số kinh nghiệm có ích trong việc giải quyết vấn đề nhà ở cho người thu nhập thấp thông qua việc xây dựng mạng GTCC. Trước khi xây dựng các trục phát triển, chính quyền thành phố giữ hoặc mua lại các khu đất gần các trục đó. Sau khi các đường GTCC trên các trục đó được xây dựng, chính quyền thành phố bắt đầu xây dựng các khu nhà dành cho người có thu nhập thấp trên các khu đất kể trên. Việc sống gần các trục GTCC và lõi trung tâm sẽ giúp cho những người thu nhập thấp giảm chi phí đi lại và cải thiện cuộc sống tinh thần.

Chiến lược 5: Gắn liền việc xây dựng mạng GTCC với mạng đường dành cho người đi bộ

Cải thiện đường đi bộ dẫn đến mạng GTCC là điều rất quan trọng trong việc xây dựng thành công mạng GTCC. Hầu như tất cả mọi người sử dụng GTCC đều phải đi bộ một đoạn đường trước khi tiếp cận được mạng GTCC. Mức độ hấp dẫn của việc sử dụng GTCC cũng phụ thuộc vào mạng đường đi bộ này. Vì vậy cần phải chú ý khi thiết kế mạng đi bộ về tất cả các mặt như: lựa chọn dạng đường phố, tuyến đường, độ dốc, chỉ dẫn, chiếu sáng, mái che cũng như các yếu tố liên quan đến an toàn và an ninh cho người đi bộ vào những giờ vắng vẻ. Việc thiết kế mạng đường dẫn đến các điểm tiếp cận mạng GTCC dành cho người đi xe đạp cũng cần được lưu ý tương tự.

Chiến lược 6: Gắn liền việc xây dựng mạng GTCC với việc xây dựng và kiểm soát các điểm đỗ xe

Việc quy hoạch và xây dựng các điểm đỗ xe cũng ảnh hưởng tới sức hút và hiệu quả của mạng GTCC. Nhiều các thành phố lớn trên thế giới (như Portland, Boston, Washington DC ở Mỹ; Curitiba ở Brazil; Ottawa, Vancouver ở Canada) đều đã hạn chế rất nhiều hoặc thậm chí loại bỏ hẳn việc cho phép đỗ xe ở trung tâm hoặc xung quanh các ga tàu. Hạn chế bãi đỗ xe tư nhân có tác dụng khuyến khích mọi người dùng GTCC và dành đất dồi dào từ các bãi đỗ xe để dùng vào các chức năng khác.

Chiến lược 7: Xây dựng mạng GTCC mang tính tổng hợp

Cần liên kết tất cả các phương tiện GTCC được dự kiến (xe lửa, xe điện, xe buýt, v.v.) vào một mạng tổng thể khi thiết kế hệ thống GTCC. Điều này cho phép người sử dụng được lựa chọn tuyến đi hợp lý nhất để giảm tối đa khoảng cách và thời gian đi lại cũng như việc chuyển đổi phương tiện nối tiếp nhanh chóng trong suốt một chuyến đi. Mạng GTCC cũng phải có một cấu trúc đơn giản và tránh vòng vèo. Hệ thống sắt hoặc các phương tiện vận chuyển lưu lượng lớn sẽ là trụ cột chính của mạng. Hệ thống xe buýt sẽ làm nhiệm vụ thu gom và vận chuyển hành khách tới hệ trụ cột trên. Vị trí các điểm trung chuyển cần được lựa chọn và thiết kế hợp lý tạo điều kiện thuận lợi cho việc thay đổi phương tiện.

Chiến lược 8: Phải có qui chế cụ thể về thiết kế đô thị nhằm mục đích phục vụ GTCC

Thiết kế đô thị phải đặt trọng tâm vào việc khuyến khích người đi bộ, đi xe đạp, và dùng giao thông công cộng. Các công trình cần có lối vào cho người đi bộ từ đường chính để tạo cảm giác an ninh. Khoảng cách giữa công trình cần phải hợp lý để có không gian cho bến xe buýt đồng thời giảm bớt hiệu ứng gió trong "đường hầm" giữa các nhà cao tầng. Trạm đợi xe buýt cần có đủ chỉ dẫn và nằm ở vị trí an toàn.

Các khu đô thị phải có qui định về thiết kế sao cho mọi hộ gia đình đều nằm trong khoảng cách đi bộ có thể chấp nhận được tới mạng GTCC. Các đường phố phải có ít nhất một bên có vỉa hè dành cho người đi bộ.

Chiến lược 9: Có tầm nhìn lâu dài và định hướng đầu tư nhất quán trong việc phát triển GTCC

Một trong những điều kiện tiên quyết để xây dựng được một thành phố dựa trên GTCC là những nhà quản lý thành phố phải có một tầm nhìn và cam kết lâu dài về việc xây dựng hệ thống GTCC. Chính sách đầu tư cần phải tập trung vào các trục GTCC cũng như vào các trung tâm thành phố và giới hạn đầu tư vào các nơi khác. Các qui định về phân khu, chính sách đất đai, đầu tư nhà ở cho người thu nhập thấp, ưu đãi cho các nhà đầu tư xây dựng dọc theo các trục GTCC là một trong các công cụ để thực hiện tầm nhìn này. Xây dựng được một hệ thống GTCC phải cần tới vài chục năm, vì vậy nên thực hiện từng bước vừa phải nhưng mang lại kết quả nhanh chóng và rõ rệt để tạo niềm tin và sự ủng hộ của đông đảo quần chúng đối với việc phát triển GTCC. □

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Cervero, R. et al. (1993) Transit-Supportive Development in the United States: Experiences and Prospects. Berkeley, California. Institute of Urban and Regional Development.
Meekin, R. (1990) Rail Mass Transit for Developing Countries. London. Thomas Telford.
Muller, P.O. (1995) Geography of Urban Transportation, 2nd Edition. New York. Guilford.
Newman, P. and J. Kenworthy (1989) "Gasoline Consumption and Cities: A Comparison of U.S. Cities with a Global Survey." *Journal of the American Planning Association*, Vol. 55, No. 1, Page 24-37.
Pivo, G. (1990) "The Net of Beads: Suburban Office Development in Six Metropolitan Areas," *Journal of the American Planning Association*, Vol. 56, No. 4, Page 457-469.
Rabinovitch, J. (1993) Environmental Innovation and Management in Curitiba, Brazil. Washington DC. The International Bank For Reconstruction and Development. Urban Management Programme. Work Paper 1.
Untermann, R. (1984) Accommodating the Pedestrian. Van Nostrand Reinhold.

Một số vấn đề về**GIẢM ÛN TẮC**
giao thông đô thị

THS. KTS LÊ CHÍNH TRỰC

Giám đốc Trung tâm Quy hoạch - Kiến trúc 1
Viện Quy hoạch xây dựng Hà Nội

Ùn tắc giao thông trong quá trình xây dựng phát triển đô thị là vấn đề nhiều thành phố gặp phải, không chỉ ở Việt Nam mà cả nhiều nước khác trên thế giới. Để giải quyết vấn đề này cần xem xét tới một số giải pháp trước mắt cũng như lâu dài.

Theo dự báo của Quy hoạch chung xây dựng thủ đô Hà Nội, dân số Hà Nội đến năm 2030 khoảng 9,1 triệu người, đến 2050 là 10,7 triệu. Trong đó đối với khu vực đô thị trung tâm đến năm 2030 có khoảng 4,5-4,6 triệu người, bao gồm: Khu vực nội đô lịch sử và nội đô mở rộng khoảng 1,7 triệu người, chuỗi khu đô thị phía Đông vành đai 4 khoảng 1,2-1,4 triệu người; các khu đô thị phía Bắc sông Hồng (Mê Linh, Đông Anh, Long Biên, Gia Lâm) quy mô dân số dao động từ 1,5-1,7 triệu người.

Với quy mô dân số như trên, đồng thời để xây dựng một đô thị hiện đại, bền vững. Quy hoạch chung xây dựng thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã đưa ra những định hướng quy hoạch giao thông đồng bộ, trên cơ sở tính toán khoa học lưu lượng, nhu cầu, các loại phương tiện giao thông... từ đó tổ chức hệ thống giao thông đô thị, giao



thông đối ngoại hiện đại theo chiến lược: "Phát triển hợp lý hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đô thị và vận tải công cộng; đảm bảo quỹ đất dành cho giao thông đô thị từ 20 - 26%. Vận tải đô thị, phát triển mạnh hệ thống xe buýt; nhanh chóng đầu tư xây dựng các tuyến vận tải công cộng khối lượng lớn như đường sắt trên cao và tàu điện ngầm tại Đô thị trung tâm Thủ đô Hà Nội, đạt tỷ lệ vận tải hành khách công cộng 50 - 55% đến năm 2030 và 65%-70% sau năm 2030. Tổ chức các tuyến vận tải hành khách công cộng ngoại ô, kết nối liên hoàn các đô thị vệ tinh và các đô thị khác với trung tâm Thủ đô."

MỘT SỐ GIẢI PHÁP TRƯỚC MẮT.**1. Phát triển giao thông công cộng.**

Để giải quyết ùn tắc giao thông trong nội đô hiện nay cần đẩy mạnh phát triển hệ thống giao thông công cộng: đường sắt đô thị và xe bus là các loại phương tiện có khối lượng vận chuyển lớn. Giống như các công trình cao tầng không thể thiếu hệ thống thang máy là phương tiện vận chuyển theo chiều dọc, còn đối với đô thị hiện đại đường sắt đô thị là những "thang máy" vận chuyển theo chiều ngang. Phát triển đường sắt đô thị là một giải

pháp quan trọng có tính bền vững lâu dài, tuy nhiên cần thời gian và chi phí xây dựng lớn, hiệu quả kinh tế khi khai thác cần có sự hỗ trợ của nhà nước trong thời gian đầu.

2. Xây dựng tuyến bus nhanh (được ví như metro chạy trên đường nhựa) Đối với khu nội đô cải tạo cũng như các khu phát triển mới, việc xây dựng hệ thống xe bus nhanh có tính hiệu quả trước mắt và lâu dài hơn: nguồn vốn đầu tư thấp, thời gian thực hiện nhanh, có khả năng phát triển linh hoạt theo nhiều giai đoạn. Những đặc tính của hệ thống xe bus nhanh (BRT) được mô phỏng theo kiểu hệ thống tàu điện ngầm (metro) gồm những yếu tố sau:

- Xe buýt chạy trên một đường dành riêng (chiều rộng tùy theo số làn và bề rộng của loại xe bus - đối với các tuyến phố chật hẹp có thể nghiên cứu rộng 2,5- 3m nằm trên đường có sẵn); Đảm bảo tốc độ và không bị tắc vào đông xe cá nhân. Do chạy trên đường riêng nên tốc độ trung bình có thể đạt 35-50 km/h;
- Xe buýt có sức chứa lớn (tăng chiều dài, giảm chiều rộng, có thể làm 2 tầng, chứa từ 150 đến 250 hành khách). Tăng số chuyến vận chuyển;
- Vé được trả trước khi vào nhà ga - có thể bằng thẻ từ trả trước hoặc vé bán tại nhà ga;
- Khi xe buýt tới ga, một lượng lớn hành khách có thể cùng lúc lên xuống xe buýt bằng nhiều cửa tự động đóng mở. Xe chỉ dừng ở ga 10-15 giây để đón khách;
- Ga có hệ thống điện tử thông báo khi nào xe buýt tới, vị trí và bản đồ toàn hệ thống. Khoảng cách các ga khoảng 500m;
- Xe buýt được trang bị hệ thống GPS (đỉnh vị toàn cầu) nối với trung tâm điều khiển, cho phép xác định vận tốc xe buýt hay khoảng cách từ xe tới giao lộ để tính toán ưu tiên cho xe buýt;
- Xe buýt chạy thường xuyên trong ngày, mỗi chuyến cách nhau trung bình 5 phút;
- Một số yếu tố khác:

Thiết kế, trang trí bên trong xe buýt và

nhà ga phải lịch sự và thoải mái (như tàu điện - metro).

Xây bãi đậu xe với giá giữ xe thấp ở đầu và ở cuối thành phố để hạn chế lượng xe vào trung tâm thành phố. Một vấn đề quan trọng để xây dựng các tuyến BRT khả thi là tổ chức đường riêng cho xe buýt không bị phụ thuộc hoặc ách tắc bởi luồng xe cá nhân, đồng thời giảm tối thiểu bề rộng làn xe bus để tiết kiệm đất giao thông cho các làn xe khác. Muốn vậy các tuyến BRT nên tổ chức trên các trục giao thông lớn, ít đường ngang và chỉ nên tổ chức đi thẳng hoặc rẽ phải. Với các đường ngang hoặc ngã tư cần xây dựng cầu vượt đi riêng cho xe bus. Trường hợp ngã tư có lưu lượng giao thông ít có thể sử dụng tín hiệu đèn giao thông ưu tiên cho làn xe bus chạy liên tục.

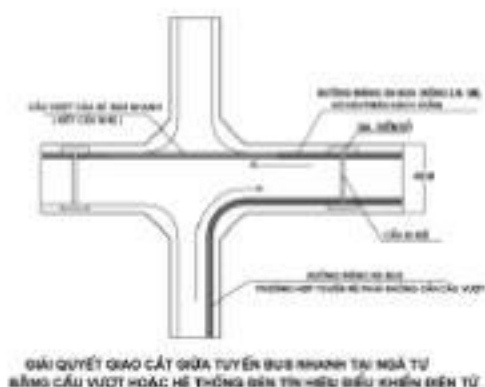
Các ưu điểm của BRT:

- Nhanh hơn và an toàn hơn do được chạy trên đường riêng và được hỗ trợ bởi hệ thống tín hiệu ưu tiên tại các giao lộ. Liên tục chạy thông suốt không bị ảnh hưởng của tắc đường.
- Có khả năng vận chuyển lớn, số lượng chuyển nhiều. Không phải trợ giá.

3. Phát triển loại phương tiện mới:

Ví dụ về một loại Siêu xe buýt chở được 1.400 người (nguồn tin AFP) nhằm giảm tắc nghẽn giao thông và ô nhiễm không khí. Loại xe buýt khổng lồ mới sẽ sử dụng điện và năng lượng mặt trời. Siêu xe đi chuyển trên thanh ray và chiếm hai làn đường, cho phép các xe ô tô (loại nhỏ) đi chuyển bên dưới khoang chứa hành khách.

Điểm thiết kế thông minh của siêu xe bus ở chỗ nó chiếm dụng rất ít diện tích giao thông, phần khoang chứa hành khách được đưa lên cao, các phương tiện khác vẫn đi được ở dưới, phần chiếm diện tích chỉ là 2 "chân" chống xuống đường. Tương tự như hệ thống đường sắt trên cao: phần toa xe được đưa lên cao, phần chiếm diện tích giao thông là các chân cột cầu cạn. Tuy nhiên hệ thống đường sắt trên cao phải xây dựng cả một hệ thống cầu cạn dài theo tuyến đường, chi phí rất lớn.

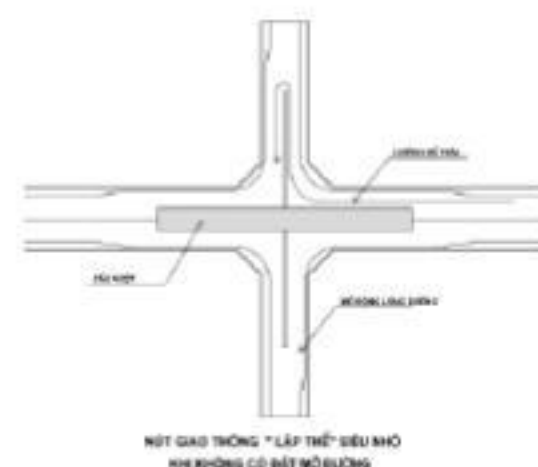


4. Tổ chức tốt các nút giao thông:

Ùn tắc giao thông có nguyên nhân chủ yếu là tại các điểm giao cắt. Ngoài việc đảm bảo khoảng cách đủ lớn giữa các điểm giao cắt theo từng cấp hạng đường, việc tổ chức các nút giao thông là quan trọng. Tùy theo lưu lượng xe có thể tổ chức giao bằng, dùng đèn tín hiệu hay giao khác mức, hình thức của nút khác mức cũng tùy thuộc lưu lượng xe. Với các tuyến vành đai có lưu lượng lớn, tốc độ cao có thể dùng nút lập thể đầy đủ, nhưng với các đường khác trong đô thị khả năng về đất đai hạn chế, tốc độ giao thông không lớn có thể sử dụng các hình thức giao khác mức đơn giản hơn, như ví dụ bên đây là một nút giao khác mức rất nhỏ và rẻ tiền: chỉ dùng một cầu vượt.

5. Xây dựng ngay những con đường mới khi còn có thể.

Để đô thị phát triển, cần ưu tiên đầu tư xây dựng trước khung giao thông, hạ tầng kỹ thuật, đặc biệt những tuyến đường quan trọng. Đối với những tuyến đường đi qua khu dân cư, khu vực phải giải phóng mặt bằng, cần tiến hành xây dựng ngay, vì để càng lâu khối lượng giải phóng mặt bằng càng lớn và đến một lúc nào đó không còn khả năng thực hiện. Ví dụ đường vành đai 1 đã được quy hoạch cách đây gần 20 năm nhưng mấy năm gần đây mới thực hiện xây dựng và trở thành tuyến đường đắt nhất hành tinh.



MỘT SỐ NỘI DUNG GIẢI QUYẾT ĐỒNG BỘ, TỔNG THỂ LÂU DÀI:

1. Tăng cường xây dựng mở rộng phát triển đô thị theo quy hoạch (về phía Tây, Nam, Đông, Bắc), kéo dân

dân cư ra khỏi các quận huyện nội thành cũ, đồng nghĩa với việc giảm mật độ cư trú, mật độ phương tiện giao thông.

Do mức độ xây dựng phát triển đô thị không theo kịp mức độ tăng dân số, dẫn đến mật độ dân cư quá cao ở các khu vực quận huyện nội đô làm ảnh hưởng đến giao thông. Ví dụ dân số quận Hoàng Mai từ khi thành lập (2003) khoảng 217.000 người, đến nay sau 9 năm tăng lên gần 330.000 người (Tăng khoảng 1,5 lần), nhưng diện tích phát triển các khu đô thị mới, khu nhà ở mới thì tăng rất ít (chưa có số liệu cụ thể nhưng ước chừng tăng khoảng 10 %). Vậy dân số tăng lên chủ yếu nằm trong các khu dân cư làng xóm cũ được dân tự xây, chừa nhỏ đất và nâng tầng cao, làm môi trường sống giảm đi. Số lượng phương tiện giao thông tăng, nhưng hạ tầng không tăng theo kịp.

2. Phân bố dân cư hợp lý, giảm tăng dân cơ học khu đô thị trung tâm.

Tạo sức hút của các đô thị vệ tinh và khu vực nông thôn (hành lang xanh) đối với dân cư, tránh tình trạng di dân cơ học từ bên ngoài vào đô thị trung tâm. Để giải quyết vấn đề này chính quyền địa phương nơi có các đô thị vệ tinh cần chủ động tìm phương hướng tạo các yếu tố động lực phát triển kinh tế, đô thị; thu hút dân cư, lao động, tạo việc làm, phát triển kinh tế địa phương tránh để di dân vào đô thị trung tâm.

3. Tổ chức hợp lý nơi ở và nơi làm việc.

Các công trình phục vụ cho tuyến trung ương, cho vùng thủ đô như: Bệnh viện, trường đại học, công nghiệp cần đưa ra khỏi khu vực nội đô.

4. Có kế hoạch xây dựng phát triển đô thị theo từng giai đoạn, từng khu vực

và theo các dự án ưu tiên. Hiện nay trên cơ sở các số liệu đầu vào đã có những phần mềm phân tích đánh giá để lựa chọn dự án ưu tiên. Thực hiện tốt việc lập kế hoạch đầu tư các dự án ưu tiên, các khu vực ưu tiên xây dựng mở rộng, sẽ tập trung được nguồn vốn và nguồn lực của các chủ đầu tư. Tránh tình trạng đầu tư dàn trải, lổm đổm, hoặc chỉ đầu tư "trên giấy" có tính chất "giữ đất". Thời gian qua vì tình trạng đầu tư dàn trải dẫn đến nhiều khu đô thị mới phát triển ở quá xa, không có kết nối về hạ tầng kỹ thuật cũng như dịch vụ đô thị và nơi làm việc, do đó mặc dù đã giải phóng mặt bằng san nền nhưng chưa xây dựng hoặc đã xây dựng từ nhiều năm nhưng nhà vẫn bỏ trống không có người đến ở gây lãng phí tài nguyên. Trong khi đó một số khu vực khác gần nội đô thì vẫn thiếu nhà ở, dịch vụ công cộng hạ tầng giao thông bậc thiết chưa được xây dựng do thiếu vốn, tài chính.

Chúng ta đều mong muốn trong tương lai Hà Nội sẽ trở thành một đô thị hiện đại, giàu bản sắc, thân thiện môi trường và mang tầm cỡ các đô thị phát triển của châu Á. □

Xây dựng bãi đỗ xe ngầm công cộng khu vực Trung tâm thành phố Hà Nội

TS. KTS LƯƠNG TÚ QUYÊN

Khoa Quy hoạch Đô thị - Nông thôn, Đại học Kiến trúc Hà Nội

Trung tâm Thành phố là nơi có sức hút mãnh liệt và bền bỉ không những đối với người dân thành phố cái mà du khách. Đây là nơi tập trung đông người với nhiều hoạt động như tham quan, du lịch, mua bán, giao tiếp, vui chơi giải trí. Thông thường, khu trung tâm các thành phố đã trải qua một thời gian dài phát triển, các công trình xây dựng mang năng các giá trị văn hóa- lịch sử không thể dễ dàng phá bỏ, quỹ đất hạn hẹp không có điều kiện mở rộng, mạng

lưới đường chật hẹp không thuận tiện cho giao thông cơ giới nên việc mở rộng và cải tạo hệ thống giao thông là hết sức khó khăn. Hệ thống giao thông không thuận lợi ảnh hưởng tiêu cực đến khả năng khai thác và vận hành khu vực trung tâm, giảm khả năng tiếp cận của người dân với các công trình trong khu vực này. Vì vậy, xây dựng bãi đỗ xe trong khu vực trung tâm là bài toán khó đối với nhiều thành phố lớn trên thế giới. Hà Nội ngày nay cũng đang phải đối mặt

với thách thức này.

Khu vực 4 quận trung tâm Ba Đình, Hoàn Kiếm, Đống Đa, Hai Bà Trưng là nơi tập trung dân cư đông đúc nhất của Thủ đô, đây cũng là nơi bố trí nhiều nhất các công trình “đầu não” về hành chính, chính trị, trung tâm thương mại dịch vụ, văn hóa giáo dục, các di tích lịch sử của thành phố cũng như của cả nước.

Tháng 8 năm 2008, sau khi có quyết định điều chỉnh ranh giới hành chính, diện tích thành phố Hà Nội mở rộng



Bãi đỗ xe ngầm dưới Tòa Thị chính Munich - Đức (Nguồn: www.traffic-technology.com)

gấp 3,6 lần trước đây. Hà Nội có đủ quỹ đất thuận lợi để xây dựng Thủ đô với một không gian đô thị hiện đại bên cạnh trung tâm đô thị lịch sử, cổ kính. Với việc mở rộng đất đai cho thủ đô và tăng cường xây dựng các khu đô thị mới ở ven đô cùng chính sách giãn dân khu phố cổ đã thu hút được phần nào dân cư ra khỏi khu vực trung tâm đông đúc, giảm áp lực về giao thông và hạ tầng cơ sở, hạ tầng kỹ thuật cho khu vực này. Tuy nhiên với sức hấp dẫn của hạt nhân thành phố ngàn năm tuổi, hàng ngày có hàng vạn lượt du khách qua lại nơi đây cộng với những hoạt động sinh hoạt tập nập của cư dân khu vực gây nên những ách tắc trong giao thông, nhất là khi hệ thống bãi đỗ xe không thuận tiện.

Sự gia tăng nhanh chóng của các phương tiện giao thông cá nhân tại Hà Nội đã dẫn đến tình trạng thiếu quỹ đất dành cho bãi đỗ xe, đặc biệt là tại khu vực tập trung các hoạt động của dân cư như 4 quận trung tâm nói trên. Khai thác không gian ngầm để xây dựng bãi đỗ xe là xu hướng tất yếu của trung tâm thành phố- nơi quỹ đất hạn hẹp trong khi nhu cầu bãi đỗ xe lại rất cao. Tuy nhiên bãi đỗ xe ngầm

cho đến nay rất khó triển khai vì có hai hạn chế, thứ nhất là chi phí lớn, thứ hai là kỹ thuật xây dựng phức tạp. Lịch sử xây dựng công trình ngầm cho thấy bãi đỗ xe ngầm công cộng đầu tiên được xây dựng vào năm 1941 tại thành phố San Francisco Hoa Kỳ (Petravosics, 1992). Sau đó hàng loạt các bãi đỗ xe ngầm công cộng khác được xây ở các nước như Pháp, Bỉ, Thụy Điển, Áo để đáp ứng sự bùng nổ xe ô tô cá nhân trong các thành phố lớn châu Âu và Mỹ. Vào cuối những năm 50 của thế kỷ XX, tại thủ đô Paris, bãi đỗ xe ngầm công cộng được xây dựng với quy mô lớn dưới các không gian trống như vườn hoa, quảng trường, đường phố lớn, ... có sức chứa từ 1000 thậm chí đến 2000 xe.

Trải qua thời gian dài phát triển, bãi đỗ xe ngầm công cộng ở các nước trên thế giới đã ngày càng hoàn thiện và hình thành nhiều loại hình phong phú khác nhau. Tùy theo vị trí, điều kiện địa hình, điều kiện kinh tế và số lượng xe mà các thành phố lựa chọn bãi đỗ xe ngầm công cộng theo các quy mô khác nhau, kỹ thuật xây dựng khác nhau và công nghệ sử dụng khác nhau. Có thể thấy bãi đỗ xe ngầm công cộng được chia thành mấy loại như sau:

Phân loại theo vị trí:

- Bãi đỗ xe ngầm tại đầu mối giao thông;
- Bãi đỗ xe ngầm tại trung tâm công cộng;

- Bãi đỗ xe ngầm tại các khu ở;
- Bãi đỗ xe ngầm tại khu công nghiệp;
- Bãi đỗ xe ngầm tại khu vui chơi giải trí;
- Bãi đỗ xe ngầm tại các khu phố cổ;

Phân loại theo cấp quản lý:

- Bãi đỗ xe ngầm cấp đô thị;
- Bãi đỗ xe ngầm cấp khu đô thị (hoặc cấp quận);
- Bãi đỗ xe ngầm khu ở (hoặc cấp phường);

Phân loại theo quy mô:

- Loại cực lớn: số lượng chỗ đỗ hơn 500 xe;
- Loại lớn: số lượng chỗ đỗ 300 đến 500 xe;
- Loại trung bình: số lượng chỗ đỗ 50 đến dưới 300 xe;
- Loại nhỏ: số lượng chỗ đỗ nhỏ hơn 50 xe

Phân loại theo công nghệ sử dụng:

- Sân đỗ xe truyền thống: thêm dốc;
- Sân đỗ xe cơ giới hoá (tự động hoá);
- Bãi đỗ xe ngầm kiểu thêm dốc có đặc điểm là đơn giản và tiết kiệm nên được áp dụng khá rộng rãi. Những bãi đỗ xe kiểu này có tầng cao tối đa là 5 tầng và sức chứa tối đa khoảng 500 xe. Sân bãi đỗ xe có loại thêm dốc song song, thêm dốc ngược nhau, sàn dốc xen kẽ, thêm dốc kiểu vòng xoáy;
- Bãi đỗ xe ngầm sử dụng công nghệ tự động hoá dùng thang máy nâng và hạ ô tô theo phương thẳng đứng. Áp dụng công nghệ này cho phép xây nhiều tầng, tiết kiệm diện tích và tăng sức chứa của bãi đỗ xe. Tuy nhiên bãi đỗ xe ngầm kiểu này khá phức tạp và đắt tiền nên không thông dụng ở các nước đang phát triển;

Để vận hành bãi đỗ xe ngầm, ngoài khu vực đỗ xe còn có các bộ phận chức năng cơ bản khác như sau:

- Khu quản lý điều hành;
- Khu kỹ thuật;
- Khu bảo dưỡng;
- Khu dịch vụ công cộng;

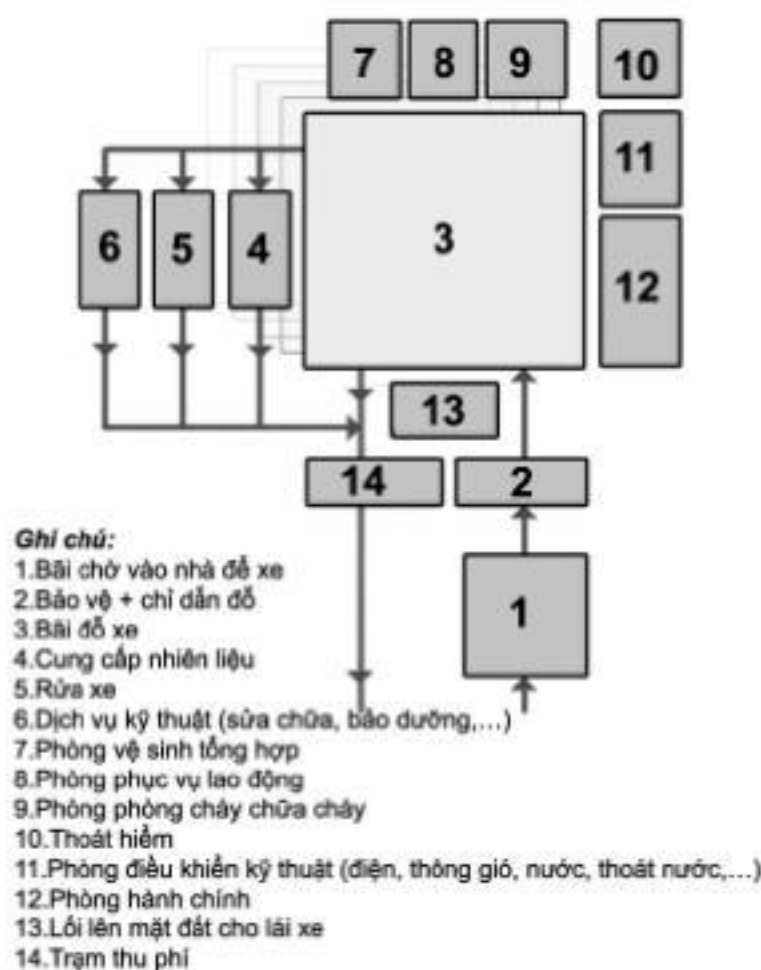


Mặt cắt bãi đỗ xe ngầm dưới quảng trường trung tâm thành phố Novog Sada - Cộng hòa Serbia (Nguồn: www.ekapja.com)



Mặt cắt bãi đỗ xe ngầm sử dụng công nghệ tự động hoá - Nguồn: perfectparkusa.com





Sơ đồ công năng bãi đỗ xe ngầm thông thường

CHIA KHU ĐCCT TP. HÀ NỘI
THEO MỨC ĐỘ THUẬN TIỆN XÂY DỰNG CTN



Khi nghiên cứu quy hoạch bãi đỗ xe ngầm công cộng trong đô thị có một số vấn đề quan trọng cần lưu ý: lựa chọn vị trí, lựa chọn công nghệ, tính toán quy mô, lựa chọn các loại hình kỹ thuật phụ trợ...

Vị trí:

Bãi đỗ xe ngầm công cộng phải có vị trí phù hợp với quy hoạch đô thị, quy hoạch mạng lưới giao thông và quy hoạch hệ thống dịch vụ công cộng đô thị đã được phê duyệt.

Bãi đỗ xe ngầm công cộng cần bố trí tại những khu vực có mật độ giao thông đường bộ cao, có nhu cầu đỗ lớn.

Bãi đỗ xe ngầm công cộng được phép bố trí tại nơi không có công trình xây dựng như: đường phố, quảng trường, vườn hoa, công viên. Không được phép bố trí gần trường học, nhà trẻ, bệnh viện, nhà nghỉ, hay tại những vùng bảo vệ của sông và hồ chứa nước.

Bãi đỗ xe ngầm phải có khả năng tiếp cận với hệ thống giao thông công cộng.

Tính toán quy mô:

Bãi đỗ xe ngầm phải được tính toán sao cho sử dụng hợp lý quỹ đất đô thị, phù hợp với điều kiện kinh tế, xã hội của đô thị, phù hợp với đối tượng tham gia giao thông.

Kích thước bãi đỗ xe được thiết kế tùy thuộc loại xe lưu giữ, phương thức vận hành khai thác, giải pháp quy hoạch. Chiều cao thông thủy của khu vực lưu thông và đỗ xe phải cao hơn độ cao xe ít nhất 0,2m và không thấp hơn 2m.

Lựa chọn công nghệ:

Công nghệ vận hành bãi đỗ xe được xác định dựa trên điều kiện kinh tế, kỹ thuật. Ưu tiên công nghệ tiên tiến. Các loại hình kỹ thuật phụ trợ:

- Trong bãi đỗ xe ngầm, cơ sở dịch vụ như kiểm tra, bảo dưỡng, sửa chữa nhỏ, rửa xe và các phòng kỹ thuật như trạm bơm, trạm cứu hỏa, cấp nước, biển thể nên đặt tầng trên cùng;

- Trong bãi đỗ xe ngầm không được làm các tường ngăn chia ô giữ xe. Bãi đỗ xe ngầm trên 2 tầng, cửa ra từ các tầng ngầm vào cầu thang và thang máy cần phải có cửa đệm áp lực;
 - Các khu vực kỹ thuật phụ trợ như trạm bơm tự động phun nước chống cháy, hút nước ngầm và nước rò rỉ, phòng cấp điện, thông gió, sưởi phải cách ly với khu vực giữ xe bằng tường chống cháy.

Ngày 15/2/2012 khi UBND thành phố Hà Nội ra quyết định cấm đỗ xe trên 262 tuyến phố trung tâm, người dân Thủ đô càng khó khăn để tiếp cận các công trình công cộng như bệnh viện, trường học, cửa hàng cửa hiệu....Việc xây dựng các bãi đỗ xe công cộng ngầm vì thế sẽ càng trở nên cấp thiết trong thời gian tới. Theo các nghiên cứu về địa chất công trình, khu vực trung tâm thành phố nằm trong khu vực rất thuận lợi để xây dựng các công trình ngầm do ở đây có dạng nền đồng nhất, nước ngầm không có, công

trình có thể phân bố bất cứ độ sâu nào trong khoảng từ 20-30m. Các phương pháp thi công cũng dễ dàng, có thể áp dụng đào hở hoặc đào ngầm. (Đoàn Thế Tường)

Đã có một số dự án đề xuất bãi đỗ xe ngầm ở dưới vườn hoa như ở vườn hoa Vạn Xuân, Công viên Thống Nhất, dưới tuyến phố Hàng Khoai- Chợ Đồng Xuân...tuy nhiên các dự án này vẫn chưa được thực hiện. Thành phố đã triển khai đề tài nghiên cứu về không gian ngầm cũng như khảo sát điều tra về hệ thống công trình ngầm hiện trạng. Công việc này hiện nay gặp nhiều khó khăn do thiếu các văn bản pháp quy của Chính phủ và thành phố về công trình ngầm đô thị. (Lâm Quang Cường-2006).

Bãi đỗ xe ngầm công cộng thuộc loại công trình phục vụ thiết yếu cần triển khai trong thành phố. Trong đó thì, bãi đỗ xe ngầm không tồn tại đơn lẻ mà nó phải gắn với hệ thống các công trình ngầm khác như công trình kỹ thuật, công trình giao thông, công trình thương mại dịch vụ ngầm... cũng như các công trình trên mặt đất. Vì vậy, khi xây dựng một bãi đỗ xe ngầm công cộng phải có những

nghiên cứu tổng thể, tính đến vị trí và mối liên kết của bãi đỗ xe này với toàn bộ hệ thống các công trình ngầm khác trong đô thị, tránh tình trạng xây dựng tùy tiện để phục vụ yêu cầu gấp rút trước mắt dễ dẫn đến chập vã, không đồng bộ, gây khó khăn cho các giai đoạn phát triển sau này của thành phố.

Thành phố Hà Nội cần phải nhanh chóng hoàn thiện phương án quy hoạch không gian ngầm theo các giai đoạn làm cơ sở để quản lý và khai thác các lớp không gian ngầm khác nhau, có tính đến quỹ đất dự trữ dành cho phát triển không gian ngầm. Để làm được công việc này, trước mắt thành phố Hà Nội phải lập được bản đồ đánh giá hiện trạng các công trình công ngầm của thành phố, bao gồm cả các công trình dân sự và quân sự. Hiện nay hồ sơ công trình ngầm của Hà Nội không đầy đủ. Phần lớn các công trình ngầm chỉ có tên trên bảng thống kê mà không có bản vẽ, không xác định được mặt phẳng và độ sâu, hoặc có bản đồ nhưng với độ chính xác thấp. Hồ sơ các công trình lại được quản lý phân tán ở nhiều cơ quan trực thuộc Bộ, ngành khác nhau, nên khi có

nhu cầu nghiên cứu rất khó thu thập. Hệ thống mốc khống chế mặt phẳng và độ cao bị mất mát nhiều. Thực tế này vừa gây khó khăn cho việc quản lý, bảo dưỡng, cải tạo các công trình đã có và xây dựng các công trình mới, mà còn hạn chế cho công tác quy hoạch, quản lý đô thị nói chung.

Hà Nội cần có bản đồ thể hiện đầy đủ các loại công trình ngầm với độ chính xác quy định, trong một hệ tọa độ và cao độ thống nhất của toàn thành phố. Có ghi chép kết quả khảo sát, đo vẽ, mô tả được vị trí, quy mô, kích thước, tính chất chức năng, tình trạng tồn tại của mỗi công trình. Trên cơ sở đó kết hợp với các định hướng của quy hoạch chung thành phố Hà Nội đã được phê duyệt, kế hoạch triển khai về giao thông ngầm và nối của Bộ Giao thông vận tải, các kế hoạch của các Bộ ngành liên quan khác để xuất phương án quy hoạch không gian ngầm cho toàn thành phố.

Nghiên cứu quy hoạch một cách có hệ thống và khoa học không gian ngầm là tránh những lãng phí đáng tiếc "quỹ đất ngầm" đầy tiềm năng nhưng cũng có giới hạn cho việc phát triển thành phố theo chiều sâu.□



TÀI LIỆU THAM KHẢO:

- Đồ tài NCKH cấp thành phố: Nghiên cứu thiết kế hệ thống bãi đỗ xe ngầm công cộng trên địa bàn thành phố Hà Nội. Mã số 01C- 04/06-2008-2
- Lâm Quang Cường: Khai thác và quản lý phát triển không gian ngầm thành phố Hà Nội. Tham luận hội thảo khoa học: Khai thác những lợi thế về điều kiện tài nguyên, kinh tế- xã hội trong quá trình đô thị hóa và phát triển bền vững vùng thủ đô Hà Nội. Hà Nội tháng 10/ 2006.
- F. Klepsatel, L. Marick, M. Frankovsky: Metiske podzemni stavby. JAGA Bratislava 2005.
- Đoàn Thế Tường: Các dạng nền tại đô thị Hà Nội. TP.Hồ Chí Minh và đánh giá chung phục vụ xây dựng công trình ngầm. APAVE. Bài viết chuyển giao- Công trình ngầm. 2008.
- Các vấn đề kỹ thuật xây dựng công trình ngầm đô thị. Báo cáo tổng kết đề tài độc lập cấp nhà nước. Viện Khoa học Công nghệ Xây dựng. Bộ Xây dựng. Hà Nội. 2000. Chủ nhiệm đề tài: PGS.TS. Đoàn Thế Tường.
- Lâm chủ công nghệ thi công, xây dựng công trình ngầm trong nền đất yếu các đô thị Việt Nam. Báo cáo tổng kết đề tài cấp Bộ. Viện Khoa học Công nghệ Xây dựng, Bộ Xây dựng. Hà Nội. 2004. Chủ nhiệm đề tài: PGS.TS. Đoàn Thế Tường.

Phát triển KHÔNG GIAN XANH Đô thị

KTS TRẦN DUY

Viện Quy hoạch Xây dựng Hà Nội

Không gian xanh là thành phần không thể thiếu trong cơ cấu quy hoạch thành phố. Không gian xanh công cộng toàn đô thị thể hiện rõ ở sự gắn kết giữa không gian xanh nội đô với vùng ven đô bằng nhiều hình thức khác nhau. Nhiều nước xem chỉ tiêu cây xanh là chỉ tiêu đánh giá mức độ phát triển bền vững. Hệ thống không gian xanh đô thị gồm 3 loại chính:

- *Cây xanh công cộng* với các công viên đô thị, vườn hoa, vườn dạo và cây xanh dọc đường phố.

- *Cây xanh chuyên dùng* là các dải cây xanh cách ly các công trình đầu mối hạ tầng kỹ thuật và cây xanh phục vụ nghiên cứu khoa học, vườn ươm, khu bảo tồn thực vật...

- *Cây xanh sử dụng cục bộ* là cây xanh, tiểu cảnh trong khuôn viên công trình nhà ở, công trình công cộng, công trình công nghiệp...

Khái quát thực trạng không gian cây xanh ở Hà Nội

Trong khu vực 10 quận nội thành, mật độ che phủ cây xanh chỉ đạt khoảng 12% diện tích tự nhiên. Tỷ lệ cây xanh trung bình ở nội thành Hà Nội hiện nay là 2,4 m²/người (bao gồm cây xanh công cộng đô thị và cây xanh chuyên dùng). Chỉ số này là quá thấp nếu so sánh với các đô thị khác trên thế giới như ở Paris là 10m²/người, Moskva là 40m²/người, trong khu vực Đông Nam Á thì chỉ số này cũng từ 8 đến 10 m²/người.

Cùng với quá trình đô thị hóa, nhiều quận mới hình thành, dân cư cơ học tăng nhanh, phát sinh nhu cầu về nhà ở cao hơn hết thấy mọi nhu cầu khác. Điều đó khiến cho diện tích cây xanh, mặt nước trong khu vực đô thị cũ suy giảm rõ rệt, nhất là hệ thống hồ ao, sông ngòi, yếu tố gắn liền với không gian xanh.

Do quỹ đất hạn hẹp ở các quận nội thành và các huyện ven nội mà mật độ xây dựng càng cao thì tỷ lệ cây xanh bình quân đầu người càng thấp. Trong 4 quận nội thành cũ bình quân chỉ tiêu đất cây xanh chỉ đạt 1,3 m²/người. Các quận có tốc độ đô thị hóa nhanh như Đống Đa, Thanh Xuân và huyện Gia Lâm thì chỉ tiêu còn thấp hơn nữa.

Toàn thành phố, công viên lớn nhất hiện nay là công viên Thống Nhất có diện tích khoảng 53 ha, tiếp đến là Thủ Lệ 28 ha, Tuổi Trẻ 18 ha, Bách Thảo 10 ha, vườn hoa xung quanh hồ Hoàn Kiếm 8 ha, Nghĩa Tân 12ha, Thiên Quang 7ha. Tương lai công viên Yên Sở sẽ có quy mô khoảng 300ha (đang xây dựng giai đoạn I khoảng 100ha). Hệ thống không gian cây xanh đô thị phân bố không đồng đều trong các quận, huyện thuộc khu vực "đô thị lõi" của Hà Nội.

Sau khi địa giới hành chính Thủ đô mở rộng, toàn thành phố Hà Nội có khoảng 60 công viên, vườn hoa lớn nhỏ với tổng diện tích khoảng 300ha, bình quân mới đạt 1,09m²/người. Các đô thị như Hà Đông, Sơn Tây có tỷ lệ cây xanh đô thị rất khiêm tốn. Môi trường cảnh quan hai bên các tuyến sông chính (sông Nhuệ, sông Đáy, sông Tích) chưa được quan tâm thích đáng, không những thế, dòng chảy tự nhiên còn bị lấn chiếm, thu hẹp.

Những nét đặc trưng của cây xanh từng khu vực ở Hà Nội

Khu vực phố cổ Hà Nội:

Là nơi có mật độ dân cư cao, chức năng chính của đường phố là giao thông, thương mại, mật độ cây xanh rất thấp chủ yếu là hình thức cây xanh đường phố được trồng trên hè, tuy nhiên vỉa hè đường phố trong khu vực phố cổ thường nhỏ hẹp, lại có rất ít cây và chủng loại không phong phú. *Khu vực phố cũ, được xây dựng từ thời Pháp thuộc:*

Trong khu vực phố cũ (hay còn gọi là "khu phố Pháp") được hình thành từ các biệt thự theo phong cách kiến trúc cổ điển châu Âu. Các ngôi nhà có mật độ xây dựng thấp, hài hoà về tỷ lệ với cây xanh trong khuôn viên biệt thự.

Dự án công viên hồ Yên Sở



Ngoài ra, trong khu vực phố cũ còn có hình thức cây xanh đường phố. Đường phố ở đây có mặt cắt ngang từ 25-27m, hai bên vỉa hè (rộng từ 6-8m) có nhiều hàng cây cổ thụ lâu năm (đại mộc). Một vài tuyến phố được trồng đồng loạt một loại cây, tạo nên nét đặc thù của từng khu vực (Sao Đen, Sứ, Xà cừ...). Ngoài ra có một số vườn hoa có quy mô nhỏ bố trí trên các trục lộ chính.

Khu vực các chung cư xây dựng trong thời kỳ bao cấp:

Từ nửa cuối thập kỷ 70 của thế kỷ 20 một số khu chung cư xây dựng 4-5 tầng được quan tâm chú ý về cây xanh, như Kim Liên, Khương Thượng, Thành Công, còn lại hầu hết các tiểu khu xây dựng trong giai đoạn sau (như Thanh Xuân Bắc và phần phát triển mở rộng của các tiểu khu khác) đều không được chú ý về cây xanh. Tuy nhiên, đến nay do biến động về dân số và buông lỏng quản lý nên hệ thống cây xanh, cũng như các hạng mục khác trong các khu chung cư cũ này bị chiếm dụng cho các mục đích khác không phù hợp.

Khu vực mở rộng của Hà Nội:

Đối với phần mở rộng của Hà Nội do đặc điểm lấy sản xuất nông nghiệp là chính nên chỉ có một số ít công viên,

vườn hoa nhỏ kề cận các trung tâm hành chính, văn hoá tại các đô thị (như Hà Đông, Sơn Tây). Ngoài ra, khu vực thuộc địa bàn tỉnh Hà Tây (trước đây), cây xanh chủ yếu là khu vực rừng tự nhiên (Ba Vì, Quan Sơn, Hương Sơn). Hiện tại rừng tự nhiên đang dần bị khai thác lấn chiếm, làm ảnh hưởng tới môi trường sống của các loài động, thực vật, một số nơi khai thác du lịch với mật độ cao, gây ảnh hưởng tới mỹ quan của không gian tự nhiên vốn có và ô nhiễm môi trường.

Nhận xét chung

Phân bố không gian xanh trong các quận, huyện không đồng đều. Nhìn chung diện tích cây xanh và chỉ tiêu bình quân đầu người thấp so với quy chuẩn.

Hà Nội là trung tâm của vùng đồng bằng Bắc Bộ, cái nôi của nền văn minh lúa nước, là thành phố "nằm trong sông". Vì thế thành phố có một mạng lưới sông hồ, ao, mương dày đặc, là yếu tố quan trọng, gắn liền với công viên cây xanh để tạo cảnh quan đặc sắc cho đô thị. Tuy nhiên, diện tích sông hồ của Hà Nội đang ngày càng bị thu hẹp do quá trình đô thị hóa và thiếu sự quản lý chặt chẽ. Thời gian gần đây,



Khu tập thể Thành Công

Thành phố đã có những quan tâm thích đáng đến việc gìn giữ mặt nước tự nhiên trong đô thị, góp phần củng cố và cải thiện môi trường sạch, đẹp. Một số các quận nội thành cũ như Hoàn Kiếm, Hai Bà Trưng, Ba Đình, Tây Hồ có hệ thống cây xanh đường phố tồn tại từ lâu đời, tạo nên cảnh quan đặc trưng của từng đường phố, từng khu vực. Các quận, huyện còn lại hệ thống cây xanh đường phố chưa được chú trọng để phù hợp với tình hình phát triển chung của thành phố, nhất là các tuyến đường vành đai, các trục đường hướng tâm có mặt cắt ngang lớn, chưa tạo được tuyến xanh kết nối giữa các mảng, diện, điểm xanh tiêu biểu trong thành phố. Các công viên hiện có chưa phong phú về thể loại, chưa được đầu tư thích đáng, một số công viên giải trí mới xây dựng chưa phù hợp với đại chúng, hình thức còn nghèo nàn, vận hành chưa chuyên nghiệp nên người dân thiếu không gian để vui chơi trong các ngày nghỉ cuối tuần. Khu vực nội thành và vùng phụ cận

là nơi có nhiều công viên, vườn hoa nhưng quy mô nhỏ, chưa đáp ứng được nhu cầu sử dụng. Khu vực ngoại thành và nông thôn lại càng hiếm các công viên, vườn hoa, không gian xanh ở đây chỉ là ruộng canh tác, sông hồ, rừng núi nên khả năng khai thác rất hạn chế.

Định hướng tổ chức các không gian cây xanh

Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050 xác định hướng phát triển của Hà Nội theo mô hình chùm đô thị, gồm 1 đô thị trung tâm và 5 đô thị vệ tinh, các đô thị sinh thái, thị trấn và vùng nông thôn, với tiêu chí phát triển trở thành đô thị Xanh – Văn hiến – Văn minh – Hiện đại. Định hướng tổ chức không gian xanh chủ đạo là tạo “Hành lang xanh”, “Vành đai xanh” và “Nền xanh” có vai trò làm trung gian cân bằng giữa khu vực phải bảo tồn và khu vực phát triển mới. Hình thành không gian đệm, phân tách khu vực đô thị với các khu vực phát triển mới, chấm dứt phát

triển đô thị một cách tự phát theo các tuyến giao thông tạo động lực để Hà Nội phát triển bền vững. Khai thác thế mạnh từ cảnh quan tự nhiên (sông, hồ), các tuyến trục giao thông chính (vành đai, hướng tâm) để tạo các tuyến xanh kết nối các diện và mảng xanh (là các công viên lớn) đến các điểm xanh xen kẽ trong đô thị. Hình thành mạng lưới cây xanh liên hoàn và thống nhất. Vành đai xanh sông Nhuệ ở phía Nam và sông Thiếp, đầm Vân Trì ở phía Bắc sẽ tạo nên “lá phổi xanh” cho đô thị, bổ sung hạ tầng kỹ thuật, các dịch vụ đô thị kèm theo. Trong vành đai xanh sẽ tạo lập các không gian mở gắn với các hoạt động giao lưu cộng đồng, vui chơi giải trí, công viên sinh thái, kết hợp du lịch, công viên thể dục thể thao, công viên chuyên đề.....

Các giải pháp thực hiện

Phát triển không gian xanh có ý nghĩa quan trọng trong phát triển đô thị bền vững, bảo tồn các đặc trưng văn hóa của Hà Nội, góp phần giải quyết các



Hàng cây Hoa Sứ trên phố Nguyễn Du

nhu cầu về tiện ích hạ tầng đô thị cho khu vực nội đô.
Các giải pháp cơ bản cho phát triển không gian xanh:

- Tận dụng các khu vực có điều kiện về vị trí, quỹ đất để xây dựng các công viên sinh thái, công viên vui chơi giải trí, gắn với các dịch vụ du lịch, hoạt động đi bộ, công viên rừng kết hợp với nghiên cứu khoa học, bảo tồn quỹ gen quý hiếm.
- Duy trì và mở rộng hệ thống mặt nước tự nhiên. Thiết lập các công viên chuyên đề, công viên vui chơi giải trí, thể dục thể thao, các dịch vụ công cộng xây dựng mật độ thấp phục vụ dân cư đô thị và khách du lịch.
- Duy trì và phát triển các làng nghề truyền thống phục vụ hoạt động dịch vụ, du lịch, song phải đảm bảo các điều kiện về vệ sinh môi trường và cảnh quan khu vực.

Giải pháp đối với các không gian xanh khác:

- Theo định hướng của Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội, đối với các công viên trong đô thị: Phần

đầu đạt chỉ tiêu chung 10-15m²/người. Khu vực nội đô phần đầu đạt chỉ tiêu 7m²/người, Khu vực xây dựng mới và các đô thị vệ tinh đạt mức 15-20 m²/người.

- Duy trì và quản lý các không gian xanh hiện có, nghiêm cấm tình trạng xây dựng lấn chiếm quỹ đất trong các công viên cho các mục đích khác. Tăng cường hệ thống cây xanh đường phố, nhất là các tuyến đường mới xây dựng, bảo vệ diện tích vỉa hè và các cây xanh lâu năm trên các tuyến phố cũ, hình thành các trục đường đi bộ với các tuyến cây xanh bóng mát. Phát triển các công viên cây xanh sinh thái gắn với hệ thống hồ, sông, cải tạo và mở rộng cảnh quan hồ nước và kết hợp không gian công cộng xung quanh tạo thành những lõi xanh cho đô thị.

- Bảo tồn các vùng rừng tự nhiên như Ba Vì-Suối Hai-Đông Mô, Hương Tích, Sóc Sơn... khoanh vùng bảo vệ, xác định các khu vực bảo tồn kết hợp với các hoạt động dã ngoại để người dân và khách du lịch có thể tham quan,

học tập, cắm trại và tổ chức sự kiện... Nâng cấp các công viên có các tiện ích vui chơi giải trí (Công viên nước Hồ Tây, Vườn thú, công viên Thống Nhất, Yên Sở, Mễ Trì...).

Kết luận

Không gian xanh có vai trò rất lớn trong tạo lập môi trường sống có chất lượng, trong cải tạo vi khí hậu và trong cảnh quan đô thị; là yếu tố không thể thiếu trong cơ cấu đô thị và trong việc tạo lập đặc trưng cho đô thị. Thực trạng hệ thống không gian xanh của Hà Nội còn nhiều tồn tại, chưa đáp ứng yêu cầu khai thác sử dụng, chưa tương xứng với mục tiêu phát triển đô thị. □

(Nguồn tài liệu: Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050)

Cơ hội nào cho LÀNG NÔNG VEN ĐÔ

KTS HOÀNG LONG

Giám đốc Trung tâm Quy hoạch - Kiến trúc 4, Viện Quy hoạch xây dựng Hà Nội

"ĐÔ THỊ HÓA LÀ MỘT QUÁ TRÌNH TẤT YẾU, KHÔNG THỂ KHÔNG XẢY RA, DÙ MUỐN HAY KHÔNG MUỐN TƯƠNG LAI CỦA THẾ GIỚI VẪN NẪM Ở CÁC THÀNH PHỐ" – UN Habitat

Quá trình phát triển của các đô thị thường gắn liền với việc mở rộng ranh giới hành chính đô thị, các khu vực làng xóm nông nghiệp ven đô sẽ dần bị cuốn vào vòng xoáy của quá trình đô thị hóa. Một mặt, quá trình đô thị hóa góp phần đẩy mạnh phát triển kinh tế - xã hội của khu vực, nâng cao đời sống nhân dân. Mặt khác, quá trình này cũng làm phát sinh nhiều vấn đề cần giải quyết, đặc biệt ở các vùng ven đô như vấn đề lao động việc làm, chuyển đổi mục đích sử dụng đất, di dân, môi trường... Tại các nước đang phát triển và Việt Nam không phải là ngoại lệ; tại các thành phố lớn như Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đang hình thành các khu vực phát triển phần tân, đô thị hóa thiếu kiểm soát, có ảnh hưởng rất lớn tới các làng xóm ven đô - các khu vực giáp ranh giữa đô thị và nông thôn (vùng chuyển tiếp cận đô thị - peri urban).

Có thể định nghĩa vùng chuyển tiếp cận đô thị (Peri-Urban) là một khu vực đặc biệt, là vùng chuyển tiếp hay vùng giao thoa, nơi các hoạt động của đô thị và nông thôn đan xen với nhau, và các yếu tố cảnh quan, môi trường bị biến đổi rất nhanh do các hoạt động của con người gây nên (Douglas, 2006). Bài viết này nghiên cứu phân tích thực trạng tại khu vực phía tây thủ đô Hà Nội, khu vực các huyện ven đô như Từ Liêm, Đan Phượng, Hoài Đức là nơi tập trung nhiều làng xóm có tốc độ đô thị hóa rất nhanh và đây cũng là khu vực nảy sinh nhiều vấn đề liên

quan đến việc đô thị hóa của các làng xã ven đô. Sự thay đổi về cơ cấu kinh tế và lao động (từ nông nghiệp sang sản xuất thương mại dịch vụ), tốc độ tăng trưởng dân số nhanh do lao động nhập cư, giá đất tăng do đầu cơ và cấu trúc không gian thay đổi là các đặc trưng cơ bản nhất của các khu vực làng xóm đô thị hóa ven đô nói chung và khu vực nghiên cứu nói riêng.

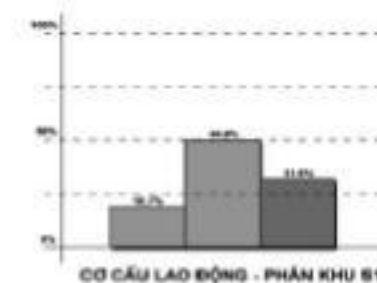
Năm 2008 đánh dấu cho sự thay đổi rất lớn của thủ đô Hà Nội, với việc mở rộng địa giới hành chính lên gấp hơn 3 lần diện tích trước đây, bao gồm toàn bộ tỉnh Hà Tây, huyện Mê Linh (tỉnh Vĩnh Phúc) và 4 xã của huyện Lương Sơn (tỉnh Hòa Bình). Năm 2011 đồ án Quy hoạch chung xây dựng thủ đô Hà Nội đến năm 2030 tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng phê duyệt, trong đó xác định thủ đô sẽ phát triển theo mô hình chùm đô thị, bao gồm đô thị trung tâm và năm đô thị vệ tinh. Giới hạn phát triển đô thị trung tâm bao gồm khu vực nội đô, các khu vực mở rộng, được giới hạn từ phía Nam sông Hồng đến đường vành đai 4 và phía Bắc sông Hồng tại khu vực Mê Linh-Đông Anh, Đông Anh, Gia Lâm-Yên Viên và Long Biên. Chuỗi đô thị phía Đông đường vành đai 4 - khu vực phía Nam sông Hồng được xác định trong quy hoạch chung là khu vực đô thị trung tâm mở rộng, chuỗi đô thị này trải dài trên địa bàn các huyện Đan Phượng, Hoài Đức, Từ Liêm, Thường Tín và quận Hà Đông có chức năng thu hút dân cư, giảm

áp lực về dân số cho khu vực nội đô, kết nối rất nhiều các dự án phát triển đô thị mới và các khu vực làng xóm cũ. Tại chuỗi các khu đô thị phía Đông đường vành đai 4 tại các xã Đan Phượng - Hoài Đức - An Khánh - Hà Đông - Thường Tín sẽ phát triển các khu đô thị mới, các trung tâm văn hóa, thương mại, tài chính cấp vùng và quốc gia với mật độ cao. Với các chức năng và định hướng phát triển như vậy có thể thấy rõ các yếu tố sau sẽ ảnh hưởng lớn đến khu vực làng xã nông thôn trong thời gian sắp tới.

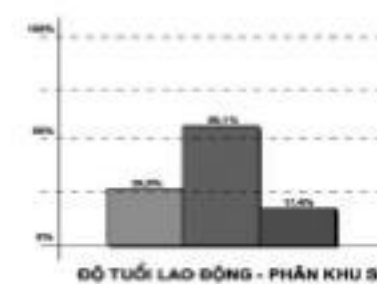
Thay đổi về cơ cấu kinh tế, lao động và việc làm:

Chỉ tính riêng trên phạm vi chịu ảnh hưởng của việc hình thành chuỗi đô thị Đông vành đai 4 tại các huyện Hoài Đức, Đan Phượng, Từ Liêm, dân số hiện trạng khoảng 153.000 người, và dự báo dân số đến năm 2030 khoảng xấp xỉ 600.000 người (tăng gấp 3 dân số hiện tại).

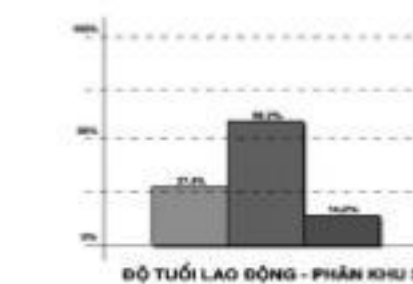
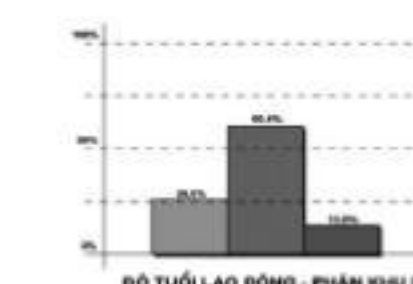
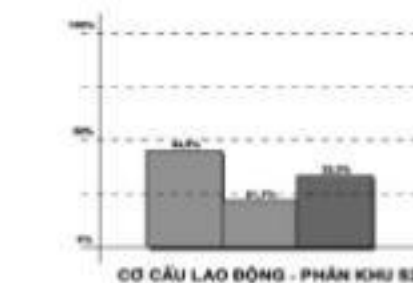
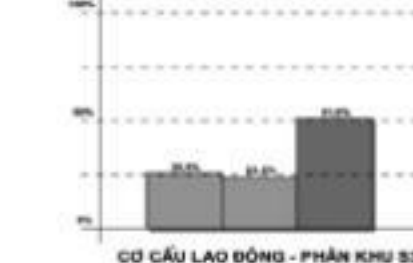
Theo kết quả điều tra mặc dù diện tích đất nông nghiệp chiếm hơn 67% tổng diện tích đất tự nhiên nhưng cơ cấu lao động việc làm đã từng bước dịch chuyển từ thuần nông nghiệp sang lĩnh vực công nghiệp, xây dựng và thương mại dịch vụ (tỷ lệ lao động nông nghiệp chỉ chiếm xấp xỉ 32%). Điều này phản ánh đúng thực trạng khi rất nhiều dự án phát triển đô thị trên địa bàn được phê duyệt, một số đã tiến hành công tác đền bù giải phóng mặt bằng mặc dù tỷ lệ triển khai trên thực địa rất ít do các nguyên



Cơ cấu lao động trong khu vực nghiên cứu



Độ tuổi lao động trong khu vực



nhân khách quan nhưng cơ cấu lao động vẫn phải tự chuyển dịch do tư liệu sản xuất quan trọng nhất là đất canh tác đã bị thu hẹp đáng kể. Người dân không còn an tâm sản xuất trên những khu vực được quy hoạch thành đất phát triển đô thị trong tương lai. Trong khi đó dân số dưới và trong độ tuổi lao động chiếm đa số (lần lượt là 27% và 53%) dân cư đã qua độ tuổi lao động chỉ chiếm ~20%) bài toán đặt ra là giải quyết chuyển đổi việc làm cho người dân trong khu vực.

Thay đổi về cấu trúc ở

Đất nông nghiệp bao quanh các khu vực làng xã từ bao đời làm nên cấu trúc chặt chẽ của các khu vực làng xã trước đây bị thu hồi dẫn đến cấu trúc ở của người dân cũng thay đổi. Thêm vào đó giá đất tại các khu vực có quy hoạch thường tăng rất nhanh do đầu cơ dẫn đến giá đất trong các khu vực làng xã cũng tăng theo. Người dân sống trong khu vực thường có xu hướng chia nhỏ các thửa lớn, hoặc đất vườn để bán hoặc xây cất dẫn đến mật độ xây dựng tăng rất nhanh và cấu trúc của làng xã nhanh chóng bị phá vỡ.

Các quần thể không gian sinh hoạt cộng đồng và tín ngưỡng như đình, đền, chùa, trung tâm văn hóa và tâm linh cũng bị xâm phạm và lấn chiếm. Các yếu tố thiên nhiên quanh những quần thể kiến trúc này bị ô nhiễm và xâm phạm.

Ảnh hưởng đến môi trường sống và hệ thống cơ sở hạ tầng

Trong thực tế các nhà đầu tư bất động sản thường có xu hướng đầu tư "nhảy cóc", chọn các khu vực đất canh tác, đất trống để đầu tư nhằm giảm thiểu kinh phí đền bù giải phóng mặt bằng. Điều này dẫn đến các khu vực làng xã hiện hữu bị bao vây bởi các dự án đô thị mới. Trong khi đó việc đầu tư cơ sở hạ tầng của các đô thị mới với khu vực làng xóm hiện hữu thường bị tránh né, chủ đầu tư thường chỉ quan tâm đến san nền, thoát nước mưa trong phạm vi dự án của mình mà bỏ qua nhu cầu đầu tư hạ tầng và tiêu

thoát nước của các khu vực làng xóm lân cận. Điều này dẫn đến hệ quả là hệ thống cơ sở hạ tầng thiếu đồng bộ, các khu vực làng xóm thường ứng ngập do diện tích lưu vực tiêu thoát nước bị co hẹp, cao độ trung bình thấp hơn các dự án lân cận.

Rắc thải sinh hoạt cũng là một nguy cơ thường trực gây ô nhiễm môi trường ảnh hưởng trực tiếp đến chất lượng sống của người dân khu vực ven đô khi dân số tăng cao nhưng chất lượng hệ thống thu gom không đáp ứng đủ nhu cầu. Có thể hiểu rằng các khu vực làng xóm là những cộng đồng bị kẹt 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 (Hiếu, 2011)

Các khu nhà ở mới không thu hút được cư dân

Thực tế phát triển của thủ đô Hà Nội những năm gần đây cho thấy các khu đô thị mới có vị trí cách xa các khu dân cư hiện hữu thường có tỷ lệ lấp đầy rất nhỏ. Tại khu vực nghiên cứu một số dự án đã hoàn thiện xong nhưng không có

người ở. Tương đương với một lượng vốn khổng lồ bị đọng lại tại các dự án bất động sản này. Thông thường các khu vực hấp dẫn cư dân sinh sống là các khu vực có chức năng sử dụng đất hỗn hợp và linh hoạt, trong đó các nhu cầu về thương mại dịch vụ, cơ sở hạ tầng xã hội đáp ứng tốt nhu cầu của cư dân, trong khi đó các dự án khu đô thị mới lại thường chỉ tạo ra được các khu vực có chức năng ở đơn điệu. Các dịch vụ và cơ sở hạ tầng xã hội không được đầu tư thỏa đáng dẫn đến các dự án trên chỉ hấp dẫn về mặt đầu cơ chứ không tạo ra được sự hấp dẫn thực sự với người dân, thuyết phục được người dân đến sinh sống tại các khu đô thị đó. Các khu đô thị vắng người ở bao bọc xung quanh các khu vực làng xóm cũng là yếu tố cản trở cho sự phát triển bình thường của các khu vực làng xóm.

Các gợi ý

Tổ chức các mô hình nông nghiệp đô thị để người dân có điều kiện tiếp tục sản xuất nông nghiệp trong quá trình chuyển đổi đô thị, qua đó có thể cải thiện năng

cao thu nhập và cung cấp sản phẩm nông nghiệp cho khu vực đô thị

Thành phố cần có các chính sách phân đợt đầu tư phát triển đô thị hợp lý, lựa chọn các dự án ưu tiên đầu tư thiết thực - phát triển các dự án tại các vùng gần làng xóm hiện hữu trước để người dân ở các làng xóm hiện hữu và người dân ở các đô thị mới có thể dùng chung hệ thống cơ sở hạ tầng xã hội và kỹ thuật của nhau qua đó cải thiện chất lượng cuộc sống. Ở chiều ngược lại, sự nhộn nhịp trong đời sống của các khu vực gần khu dân cư hiện hữu sẽ là yếu tố hấp dẫn thuyết phục được người dân trong khu vực đô thị trung tâm chuyển ra khu vực nội đô mở rộng, giảm áp lực dân số cho khu vực lõi trung tâm nội đô lịch sử. Sự hình thành và phát triển của các khu đô thị mới sẽ là tiền đề tốt để người dân trong khu vực chuyển đổi nghề nghiệp từ nông nghiệp sang xây dựng và dịch vụ. Khi tình trạng đầu tư dàn trải, được khắc phục, các quỹ đất canh tác vẫn có thể được tiếp tục sử dụng cho đến khi có đủ nguồn lực để phát triển đô thị ở các giai đoạn sau qua đó tiết kiệm quỹ đất nông nghiệp - giữ được các hình thái nông nghiệp đô thị.

Cuối cùng các tư duy nghiên cứu khung quy hoạch mới nhấn mạnh đến nghiên cứu về toàn bộ hệ thống, linh hoạt và dễ dàng thích ứng để áp dụng ở khu vực này là rất cần thiết. Nếu không có bộ khung này, khu vực cận đô thị sẽ vẫn tiếp tục phát triển theo hướng phân đoạn và thiếu bền vững. □

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Douglas, I., (2006). Peri-urban ecosystems and societies transitional zones and contrasting values. In: Peri-Urban Interface: Approaches to Sustainable Natural and Human Resource Use, edited by D. McGregor, D. Simon, and D. Thompson, pp. 18-29. London, UK: Earthscan Publications Ltd.
- <http://hanoi.org.vn/planning/archives/361> Để tìm một mô hình phát triển đô thị bền vững.
- Nguyễn Ngọc Hiếu. Đới xen kẹt và đới ven dự án: cần cách tiếp cận quản lý chuyển đổi mới. <http://mag.ashui.com/index.php/chuyenmuc/batdongsan/69-batdongsan/5505-dat-xen-ket-va-dat-ven-du-an-can-cach-tiep-can-quan-ly-chuyen-doi-moi.html>

QUẢN LÝ XÂY DỰNG TRONG THỰC HIỆN QUY HOẠCH CHUNG HÀ NỘI

NGUYỄN THẾ HÙNG

Giám đốc Sở Xây dựng Hà Nội



Ngày 26 tháng 7 năm 2011, Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050. Đây là một mốc quan trọng trong quản lý phát triển của Thủ đô Hà Nội. Triển khai thực hiện quy hoạch này là nhiệm vụ của tất cả các ngành các cấp, Sở Xây dựng là một trong các đầu mối quản lý nhà nước về phát triển đô thị theo quy hoạch.

Bài viết này đề cập một số nội dung liên quan đến quản lý xây dựng trong việc triển khai thực hiện Quy hoạch chung Hà Nội giai đoạn trước mắt:

1. Quy hoạch được phê duyệt là một sản phẩm được nghiên cứu tổng thể trong một giai đoạn cụ thể, việc triển khai thực hiện xây dựng theo quy hoạch được phân chia, phân kỳ và thực hiện bằng từng dự án cụ thể vào các thời điểm khác nhau, đa dạng các nguồn vốn đầu tư với các mục tiêu khác nhau, vì vậy nếu không quản lý xây dựng trong quá trình phát triển

sẽ dẫn đến sự thiếu đồng bộ không tương xứng và có thể không đáp ứng yêu cầu của Quy hoạch chung đã được phê duyệt.

Luật Xây dựng, Luật Quy hoạch đô thị quy định cụ thể về việc lập và thực hiện các loại quy hoạch (Quy hoạch vùng, Quy hoạch chung đô thị, Quy hoạch ngành / Quy hoạch phân khu, Quy hoạch chi tiết và thiết kế đô thị, Quy hoạch điểm dân cư nông thôn) làm cơ sở thực hiện các dự án phát triển đô thị, dự án hạ tầng đô thị; vận hành, khai thác, chuyển giao sau khi hoàn thành các dự án.

2. Sau khi Quy hoạch chung của Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050 được phê duyệt, quản lý xây dựng triển khai thực hiện quy hoạch chung sẽ được tiến hành qua ba bước:

Bước 1: Hà Nội là địa phương đi đầu trong cả nước trong việc triển khai quy hoạch phân khu. Thành phố đang khẩn trương xây dựng các quy hoạch phân khu, trước mắt là 17 phân khu

ở khu vực đô thị trung tâm đã được UBND Thành phố Hà Nội phê duyệt nhiệm vụ thiết kế. Các đồ án đang được đưa ra hội đồng chuyên môn xem xét thẩm định (11/17 phân khu), đồng thời triển khai các quy hoạch chuyên ngành. Quy hoạch chuyên ngành và quy hoạch phân khu cần được sự phối kết hợp chặt chẽ để đảm bảo tính khả thi sự thống nhất đồng bộ, tuân thủ các ý tưởng của đồ án quy hoạch chung và quy định quản lý đầu tư xây dựng theo đồ án quy hoạch.

Hiện nay, Sở Xây dựng đang gấp rút triển khai lập quy hoạch các hạ tầng kỹ thuật thiết yếu trong đô thị như:

- Quy hoạch cấp nước Thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn 2050 đã cơ bản hoàn thành, được HĐND Thành phố thông qua tại kỳ họp thứ 3, tháng 12/2011, hiện đang hoàn chỉnh để trình Bộ Xây dựng thẩm định.

- Quy hoạch thoát nước và xử lý nước thải Thủ đô Hà Nội đến năm 2030, định hướng đến năm 2050 đã hoàn thành báo cáo giữa kỳ.

- Đang tiến hành xây dựng các quy hoạch: Quy hoạch công viên, hồ nước, vườn hoa đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050; Quy hoạch xử lý chất thải rắn đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

- Các Quy hoạch chuyên ngành khác Thành phố đang triển khai thực hiện như: Quy hoạch nghĩa trang; Quy hoạch sử dụng đất đến năm 2020, kế hoạch sử dụng đất giai đoạn 2011 - 2015 của Thành phố Hà Nội (Báo cáo UBND Thành phố tháng 3/2012); Quy hoạch tổng thể bảo vệ môi trường Thành phố Hà Nội đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030 (Báo cáo Hội đồng nhân dân Thành phố tháng 11/2012); Quy hoạch phát triển giao

Phân bố dân cư làng xóm hiện hữu



Các dự án đô thị "bao vây" các khu vực dân cư hiện hữu



thông vận tải thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn 2050; Quy hoạch vận tải đường sắt; Quy hoạch vận tải thủy; Quy hoạch chi tiết cụm cảng Sơn Tây; Đã Hoàn thành quy hoạch mạng lưới quan trắc không khí cố định đến năm 2020; Quy hoạch phát triển vật liệu xây dựng Thành phố Hà Nội đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030. *Các quy hoạch phân khu, quy hoạch chuyên ngành này sau khi được phê duyệt là cơ sở cho việc quản lý xây dựng theo quy hoạch chung.*

Tại các quy hoạch phân khu, nhất là tại các phân khu thuộc khu vực đô thị Trung tâm cần xác định các khu vực ưu tiên, tập trung phát triển các hạng mục đầu mối hạ tầng kỹ thuật và lộ trình cụ thể đảm bảo phát triển đồng bộ cả phân khu cũng như khu vực, trong đó cần xác định các hạng mục nhà nước đầu tư bằng nguồn vốn ngân sách.

Để hạn chế tình trạng đầu tư dàn trải, chạy theo lợi nhuận nhưng bên cạnh đó vẫn tạo điều kiện, môi trường cho các nhà đầu tư của các thành phần kinh tế tham gia đầu tư xây dựng thực hiện quy hoạch chung cần được sự chỉ đạo tập trung thống nhất và môi trường pháp lý phù hợp, các khu vực hạng mục và dự án ưu tiên đầu tư cần được quy định ngay khi phê duyệt các quy hoạch phân khu và quy hoạch chuyên ngành.

Bước 2: Giai đoạn triển khai việc xây dựng các quy hoạch chi tiết thông qua các dự án (cụ thể hóa quy hoạch phân khu) và xây dựng các kế hoạch đầu tư, dự án trọng điểm của ngành (cụ thể hóa quy hoạch chuyên ngành). Đây là giai đoạn cần tập trung giải quyết các vướng mắc giữa ý tưởng quy hoạch và thực tế, hiệu quả kinh tế của dự án. Việc điều chỉnh quy hoạch thường xảy ra ở giai đoạn này, điều chỉnh không chỉ nhằm đảm bảo sự khớp nối giữa các dự án mà còn có các lý do về kinh tế. Điều chỉnh có thể là chuyển đổi chức năng sử dụng đất, điều chỉnh các chỉ tiêu về quy hoạch kiến trúc, thay đổi chức năng sử dụng của công trình,

có trường hợp dẫn đến tạo sức ép lên hạ tầng kỹ thuật, giao thông và môi trường. Đây là giai đoạn đảm bảo tính khả thi của đồ án xây dựng theo quy hoạch, do vậy các nhà đầu tư và cơ quan quản lý nhà nước khi nghiên cứu các quy hoạch chi tiết cần đảm bảo sự hài hòa giữa yếu tố kinh tế và yếu tố xã hội khi nghiên cứu trình duyệt các quy hoạch chi tiết; hạn chế việc điều chỉnh quy hoạch sau khi đã được phê duyệt gây áp lực đến hệ thống hạ tầng kỹ thuật và hệ thống hạ tầng xã hội chung của khu vực.

Việc điều chỉnh cục bộ quy hoạch các dự án đầu tư cần có quy định giới hạn cụ thể và phải được xem xét một cách tổng thể trong toàn khu vực liên quan.

Bước 3: Giai đoạn đầu tư xây dựng công trình. Đây chính là giai đoạn hình thành sản phẩm, thể hiện các ý đồ của quy hoạch. Hiện tại quản lý xây dựng theo quy hoạch được thực hiện thông qua việc cấp phép quy hoạch, cấp phép xây dựng, các quy định quản lý về chất lượng công trình, trật tự xây dựng, xử lý công trình vi phạm v.v....

- Triển khai thực hiện Luật Quy hoạch, việc thỏa thuận các chỉ tiêu quy hoạch kiến trúc được thực hiện thông qua cấp giấy phép quy hoạch, hiện nay với sự tham gia của các ban ngành các chỉ tiêu quy hoạch kiến trúc được xem xét cần nhắc phù hợp hơn với tình hình phát triển kinh tế xã hội của Thủ đô.

- Về cấp phép xây dựng và thanh tra trật tự xây dựng: Việc cấp phép xây dựng và quản lý việc xây dựng công trình theo giấy phép trên địa bàn Thành phố Hà Nội được thực hiện theo quyết định số 04/2010/QĐ-UBND ngày 20/01/2010; Sở Xây dựng, UBND quận, huyện, UBND cấp xã là các đơn vị được giao nhiệm vụ cấp giấy phép xây dựng tùy theo quy mô cấp độ công trình;

Việc phân cấp trong cấp phép xây dựng nhằm đơn giản hóa các thủ tục hành chính tạo điều kiện thuận lợi cho các công dân và nhà đầu tư khi tham gia đầu tư xây dựng, trong khi

đó hỗ trợ quy hoạch dùng để quản lý thường ở mức quy hoạch chung và quy hoạch phân khu, do vậy để công tác cấp phép đảm bảo quy hoạch chung quy hoạch xây dựng cần có sự chỉ đạo thống nhất trên cơ sở quy định quản lý theo đồ án quy hoạch chung, quy định quản lý theo đồ án quy hoạch phân khu, và các quy định quản lý kiến trúc theo tuyến, theo khu vực đặc biệt rất cụ thể và chi tiết. Tại những vị trí nhạy cảm, khu vực đô thị Trung tâm cần xây dựng thiết kế đô thị phục vụ cho công tác quản lý cấp phép xây dựng theo quy hoạch.

Công tác kiểm tra quản lý xây dựng sau khi cấp phép hiện tại đang do hệ thống thanh tra xây dựng đảm nhiệm: Thanh tra Sở Xây dựng và Thanh tra xây dựng tại các quận huyện, đội ngũ thanh tra ngày càng được kiện toàn và đáp ứng nhu cầu quản lý các công trình xây dựng được cấp phép trên địa bàn. Tuy vậy, đối với các công trình được miễn phép xây dựng, không phải xin phép trách nhiệm quản lý chưa được phân định rõ trách nhiệm (cần có sự phối hợp chặt chẽ giữa chủ đầu tư cấp 1, địa phương và Sở Xây dựng). Việc quản lý xây dựng các công trình theo quy hoạch không chỉ hạn chế trong phạm vi đối với các công trình thuộc diện phải cấp giấy phép xây dựng mà cần được thực hiện đồng bộ trên tổng thể chung, cần tiếp tục hoàn chỉnh hành lang pháp lý để đáp ứng yêu cầu này.

- Về chất lượng công trình xây dựng, thời gian qua các văn bản quy phạm pháp luật đã quy định rất rõ trách nhiệm của chủ đầu tư, cơ quan quản lý nhà nước thực hiện chức năng quản lý kiểm tra theo thẩm quyền.

Để đảm bảo chất lượng công trình xây dựng cần tiếp tục hoàn chỉnh hệ thống văn bản pháp lý đầy đủ đồng bộ, hình thành các đơn vị tư vấn, lực lượng xây dựng đủ năng lực, chuyên nghiệp tham gia. Xây dựng hệ thống cơ quan quản lý về chất lượng công trình xuyên suốt từ Trung ương đến địa phương, thực hiện thanh kiểm tra thường xuyên định kỳ.

Hiện tại, Bộ Xây dựng đang nghiên



cứu trình Chính phủ điều chỉnh lại nghị định về quản lý chất lượng công trình và các văn bản hướng dẫn liên quan theo hướng nâng cao vai trò quản lý chất lượng công trình của các cơ quan quản lý nhà nước (Trước đây thiên về hậu kiểm, xuất hiện nhiều vấn đề bất cập gây tổn kém tiền của xã hội).

3. Trong thực tế công tác quản lý xây dựng theo quy hoạch chung, cả ba bước nói trên được triển khai đồng thời, do vậy rất cần một sự chỉ đạo tập trung khớp nối đồng bộ nhất là đối với các quy hoạch chuyên ngành, quy hoạch phân khu và các công trình trọng điểm, đầu mối, các dự án đầu tư có giá trị cao. Khi triển khai, cả nhà đầu tư và các cơ quan quản lý đều phải thực hiện nguyên tắc tuân thủ Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050.

4. Những vấn đề cần được sự quan tâm chỉ đạo, đề xuất một số việc trước mắt trong quản lý xây dựng theo Quy hoạch chung.

Quan tâm - Chỉ đạo điều hành:

- Tiếp tục phổ biến công khai Quy hoạch chung của Thủ đô Hà Nội đến

mọi tổ chức, công dân, bằng nhiều hình thức để triển khai quy hoạch theo quy định. Nâng cao nhận thức của tổ chức và công dân trong việc thực hiện đầu tư xây dựng theo quy hoạch là nghĩa vụ và trách nhiệm.

- Tổ chức thực hiện Quy hoạch chung cần có lộ trình, giải pháp chuyển tiếp nhưng phải đảm bảo tính đồng bộ và thống nhất quản lý. Đây là yếu tố quan trọng đảm bảo việc không phá vỡ ý đồ của Quy hoạch chung và phù hợp xu hướng phát triển chung của xã hội. Tập trung chỉ đạo thống nhất đảm bảo khớp nối giữa các quy hoạch chuyên ngành và quy hoạch phân khu.

- Tăng cường công tác kiểm tra kiểm soát việc đầu tư xây dựng theo quy hoạch chung, đưa việc kiểm tra - kiểm soát thành công tác định kỳ thường niên. Kịp thời phát hiện giải quyết các khó khăn vướng mắc phát sinh trong quá trình quản lý, đầu tư xây dựng theo quy hoạch chung.

Đề xuất kiến một số việc trước mắt trong quản lý xây dựng theo quy hoạch chung:

- Trên cơ sở chiến lược, quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội và Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô, hoàn thành phê duyệt trong năm 2012 các quy hoạch phân khu, quy hoạch

chuyên ngành, làm cơ sở xác định các dự án trọng điểm để thực hiện đầu tư.

- Khẩn trương triển khai quy hoạch công trình ngầm đô thị, trước mắt bổ sung chỉ tiêu quy định về cao độ các công trình ngầm đô thị tại các quy hoạch phân khu và quy hoạch lô đất, coi đây là một chỉ tiêu bắt buộc như các chỉ tiêu về mật độ xây dựng, quy mô tầng cao hay hệ số sử dụng đất đặc biệt trong khu vực Đô thị Trung tâm.

- Xây dựng cơ chế chính sách thống nhất quản lý khuyến khích các nhà đầu tư tham gia đầu tư xây dựng theo quy hoạch; khuyến khích kêu gọi đầu tư nước ngoài, ưu tiên các dự án sử dụng công nghệ cao, nhất là các dự án hạ tầng kỹ thuật (kêu gọi các nguồn vốn đầu tư).

- Để hạn chế việc điều chỉnh quy hoạch cục bộ của các dự án đầu tư cần tính đến yếu tố kinh tế khi nghiên cứu phê duyệt quy hoạch từ quy hoạch phân khu đến quy hoạch chi tiết 1/2000 và 1/500.

- Tập trung triển khai phổ biến và cắm mốc quy hoạch xuống tất cả các địa phương, quán triệt cho các cơ quan tổ chức, công dân thấy rõ trách nhiệm tham gia quản lý thực hiện đầu tư xây dựng theo Quy hoạch chung. □

Thực trạng và triển vọng PHÁT TRIỂN KHÔNG GIAN CÔNG CỘNG Ở THỦ ĐÔ HÀ NỘI

THS.KTS VŨ HOÀI ĐỨC

Phòng Quy hoạch Xây dựng Kiến trúc đô thị

Quản lý kỹ thuật & Đào tạo - Viện Quy hoạch xây dựng Hà Nội



Công viên Thống Nhất - không gian sinh hoạt cộng đồng lớn của nhân dân Thủ Đô

Không gian công cộng có thể coi là máu của Thành phố - một cơ thể sống. Đó là không gian mà ở đó chúng ta có thể đi bộ, gặp gỡ, chơi - đùa - thư giãn, đọc sách, nghỉ ngơi, hay chỉ đơn giản là nơi ghé qua, ngắm nhìn - chiêm nghiệm cuộc sống; hoặc hòa mình vào không gian văn hóa, tâm linh - truyền thống để tìm kiếm niềm tin, sự bình yên cho cuộc sống.

Tất cả các không gian công cộng đều có điểm chung - là nơi mà mọi người có thể gặp gỡ, có chủ ý hay ngẫu nhiên, hoặc chỉ là đi qua. Không gian công cộng mang đến cho mỗi người cuộc sống "hương ngoại". Không gian công cộng của mỗi đô thị phản ánh nét đặc trưng riêng về văn hóa của mảnh đất - con người nơi đó.

THỰC TRẠNG KHÔNG GIAN CÔNG CỘNG THÀNH PHỐ HÀ NỘI

Thủ đô Hà Nội với quá trình phát triển trải suốt chiều dài 1.000 năm lịch sử với hệ thống công viên - cây xanh - mặt nước, các không gian đường phố, quảng trường, những điểm sinh hoạt cộng đồng trong các khu dân cư, hệ thống không gian di tích - lịch sử - tôn giáo - tín ngưỡng và một số công trình công cộng có giá trị hội tụ hoạt động cộng đồng cao. Hà Nội có đầy đủ những yếu tố để có thể hình thành nên những không gian công cộng một cách phong phú và đa dạng.

Công viên - cây xanh - mặt nước:

Hệ thống công viên - cây xanh - mặt nước trong khu vực nội đô Hà Nội có thể coi là nét đặc trưng riêng của Thủ đô. Hầu hết hệ thống công viên - cây

xanh đều gắn với hệ thống hồ nước. Có thể kể đến những địa danh: Công viên Bách Thảo, Thủ Lệ, Thống Nhất, Tuổi trẻ, Hồ Tây, Hồ Gươm, Hồ Trúc Bạch, Hồ Thuyền Quang, Hồ Ba Mẫu, Bảy Mẫu ...

Có những "điểm xanh" đã trở thành những địa điểm sinh hoạt cộng đồng quý báu trong một thực thể đô thị chịu nhiều áp lực và dẫn quá tải. Một vài khu vực còn là những điểm văn hóa điển hình của khu vực đô thị lõi lịch sử và trở thành những địa chỉ mang dấu ấn sâu đậm trong nét văn hóa Hà Nội.

Một số công viên - cây xanh - hồ nước đã được đầu tư và chỉnh trang hợp lý với một số trang bị công cộng: tượng - phù điêu, ghế, bảng quảng cáo kết hợp trang trí đô thị, các thùng chứa rác được phân loại, hệ thống đèn - biển hiệu... đồng thời, đã dẫn được quản lý chặt chẽ tạo sự hấp dẫn đối với cộng đồng.

Trong quá trình triển khai quy hoạch bởi dự án thoát nước, nhiều hệ thống hồ, ao đã được đầu tư lớn: nạo vét, kè bờ... Đặc biệt, trong dịp kỷ niệm 1.000 năm Thăng Long nhiều hồ, ao lớn đã được thành phố cho phép xã hội hóa đầu tư, góp phần bảo vệ hệ thống mặt nước đặc trưng của Hà Nội; làm thay đổi nhận thức của cộng đồng tạo sự đồng thuận xã hội cao.

Thành phố đã thu hồi, không cho phép xây dựng một số dự án xây dựng trong khu vực công viên, hoặc trước đây là khu vực vườn hoa..., trả lại chức năng cũ.

Tuy nhiên, thực tế cho thấy có rất ít



Via hè bị lấn chiếm



Không gian quảng trường trước tượng đài Lý Công Uẩn

công viên mới xây dựng. Các không gian xanh không chỉ thiếu thốn tại khu vực trung tâm mà còn trong các khu đô thị mới. Tại đây, cây xanh chỉ được quan tâm ở mức độ từng dự án nhỏ lẻ riêng biệt, hầu như không có cây xanh công viên phục vụ khu vực, tỉ lệ cây xanh rất thấp và không được đầu tư nâng cấp. Các vườn hoa - sân chơi - điểm sinh hoạt trong các đơn vị ở - khu dân cư đã thiếu hụt, không được quan tâm phát triển, nay số ít ỏi hiện hữu thiếu sự chăm sóc thường xuyên, thiếu quản lý chặt chẽ, dẫn đến tình trạng xuống cấp, kém chất lượng. Các công viên cây xanh lớn hiện đều là các công viên "đóng", có tường rào ngăn cách nhằm quản lý, thu phí; các công trình vui chơi, giải trí, nghỉ ngơi... còn nghèo nàn, các hoạt động phục vụ cộng đồng thiếu sức hấp dẫn, lôi cuốn người dân.

Công viên vui chơi giải trí hiện chỉ có công viên nước Hồ Tây được gọi là công viên vui chơi giải trí lớn tại Hà Nội. Còn đa số các công viên đều chỉ trồng cây lấy bóng mát và trở thành nơi tập thể dục thể thao cho người dân đô thị. Bên cạnh đó, nhiều công viên bị chiếm dụng đất sử dụng sai mục đích thành nhà hàng và các quán xá, hoặc bị bỏ hoang thành tụ điểm cho các tệ nạn xã hội. Tại các quận, huyện xa trung tâm hầu như không có công viên vui chơi giải trí, chỉ một số ít có bố trí khu vực vui chơi cho trẻ em với quy mô rất nhỏ.

Hệ thống sông, hồ có giá trị cảnh quan đẹp không phát triển được thành công viên - không gian công cộng với

hệ thống bao bọc như khu vực hồ Tây, Linh Đàm...

Việc quản lý, phát triển không gian hai bên các dòng sông của Hà Nội để trở thành không gian công cộng nhằm khai thác lợi thế cảnh quan này chưa được coi trọng. Thành phố vẫn đang "quay lưng lại với các dòng sông" tạo nên những khu ổ chuột lớn khó giải quyết.

Không gian đường phố - quảng trường - trục không gian - tượng đài:

Đường phố - quảng trường - hệ thống tượng đài là không gian công cộng rất đặc biệt, thu hút sự quan tâm, chú ý của cộng đồng, thể hiện văn hóa - tập quán của đô thị. Tuy nhiên, không gian này hiện nay chưa có sự quan tâm thỏa đáng.

- Vía hè là một nét đặc trưng của đất nước ta nói chung, Thủ đô Hà Nội nói riêng. Trong con mắt người nước ngoài, văn hóa vỉa hè được coi là nét thú vị rất riêng của chúng ta. Các hoạt động thường ngày trên đó đang thể hiện sức sống, mối quan hệ xã hội trong cộng đồng dân cư Việt. Tuy nhiên, chưa có những nghiên cứu chuyên sâu nhằm tìm ra những giải pháp thích hợp. Các nghiên cứu cần xác định rõ các loại hình sinh hoạt cộng đồng nào (kể cả mưu sinh) được phép, hoặc được phép có điều kiện (quy mô, vị trí...) diễn ra trên vỉa hè. Nhiều vỉa hè bị lấn chiếm làm bãi đậu xe, gây hạn chế cho các sinh hoạt công cộng. Một số không gian xanh trên vỉa hè đang dần dần bị thu hẹp để cho phép lưu lượng xe lớn hơn không chỉ làm hạn chế không gian xanh cũng

như không gian sinh hoạt công cộng.

- Thành phố mới hình thành được một số tuyến phố đi bộ, phục vụ một số nhu cầu chuyên biệt:

+ Ẩm thực: Tống Duy Tân, Cầm Chỉ.
+ Chợ đêm (sau 19g): Hàng Ngang, Hàng Đào, Đồng Xuân.
+ Tổ chức các sự kiện không định kỳ: Lễ hội hoa, sự kiện văn hóa (phố Đinh Tiên Hoàng), Lễ hội phố Cổ (phố Mã Mây),...

Có thể nhận thấy đã có sự quan tâm, đầu tư nhất định của Thành phố cho loại hình không gian công cộng này, nhưng quy mô - số lượng còn khiêm tốn, đặc biệt mới chỉ tập trung tại một số vị trí xung quanh khu vực trung tâm thành phố, chưa hình thành những tuyến phố đi bộ đặc trưng, gắn kết các hoạt động cộng đồng trên diện rộng, có kết hợp với du lịch, văn hóa... Chưa có những nghiên cứu, đánh giá hiệu quả, tiềm năng, cơ hội và những bất cập, đặc biệt những nghiên cứu đa chiều (phối hợp giữa các lĩnh vực: giao thông, thương mại, văn hóa - du lịch - lịch sử) làm nền tảng cho việc phát triển trong tương lai.

- Hệ thống quảng trường - tượng đài là nơi tụ họp của người dân trong những lễ hội, sự kiện trọng đại của Thủ đô, nơi hội tụ không gian và tạo điểm nhấn quan trọng cho đô thị, đặc biệt là quảng trường khu vực cửa ngõ. Hiện tại trung tâm Hà Nội chỉ có khoảng 5 quảng trường văn hóa, các quảng trường quy mô chưa lớn, chưa được phát huy hết giá trị vốn có. Duy nhất Quảng trường Ba Đình gắn liền với lịch sử, có quy mô lớn nhưng

đã từ lâu chỉ được trưng bày như di tích lịch sử. Quảng trường Cách mạng tháng 8 trước mặt Nhà hát Lớn được tổ chức nhiều sự kiện lớn của Thủ đô nhưng quy mô quá nhỏ. Quảng trường Đồng Kinh Nghĩa Thục tuy được gọi là quảng trường nhưng được sử dụng như một nút giao thông đầu mối. Bên cạnh đó, các quảng trường chưa kết hợp được các công trình văn hóa đẹp và quan trọng, thu hút người dân và tạo thành điểm nhấn của đô thị.

- Hiện Thủ đô mới có hai trục không gian kiến trúc cảnh quan chính:

+ Trục đường Bắc Sơn nối kết: Lăng Chủ tịch Hồ Chí Minh - quảng trường Ba Đình - vườn hồng - tượng đài liệt sỹ vô danh - Hoàng thành Thăng Long... Đây là trục không gian quý, có ý nghĩa lịch sử, trang nghiêm... mang hình ảnh đại diện cho đất nước.

+ Trục Hồ Gươm - tượng đài Lý Công Uẩn - Nhà kèn - Ngân hàng Nhà nước là trục không gian - cảnh quan biểu trưng của Thủ đô gắn với các công trình hành chính - chính trị của Thành phố, là nơi diễn ra các hoạt động văn hóa - chính trị - xã hội mang tính đại diện của Hà Nội.

Hai trục không gian trên đều là những địa điểm hấp dẫn, thu hút các hoạt động công cộng của người dân và du khách quốc tế. Tuy nhiên, chiều dài và quy mô còn hạn chế. Trong nhiều năm chưa phát triển thêm được các quảng trường - trục không gian cảnh quan mới mang tính biểu tượng, hấp dẫn, thu hút.

Hệ thống tượng đài, tranh cổ động... là công trình văn hóa có mối giao lưu trực tiếp tới người dân đô thị, đồng thời truyền đạt ngôn ngữ hình ảnh và đánh dấu những chứng tích lịch sử của thủ đô. Phần lớn tượng đài của Hà Nội được xây dựng khi hoà bình lập lại nên nội dung chủ yếu ghi danh các chiến công lịch sử, anh hùng đất nước. Tuy đã có những giá trị nhất định, nhưng còn khô khan và thiếu nội dung truyền đạt tới người dân. Nhiều tượng đài được xây dựng tại khu vực vắng vẻ, heo lánh, hoặc bị che khuất, không kết hợp được với cảnh quan xung quanh. Thiếu những tượng đài mang tính mỹ

thuật, tượng đài mang tính biểu tượng và tôn vinh vẻ đẹp của Hà Nội. Hiện tại sự thiếu thốn tượng đài cần phải được quy hoạch rõ ràng, gắn liền với các quảng trường văn hóa, tạo bộ mặt mới cho đô thị và ghi lại dấu ấn cho từng mốc thời kỳ phát triển của thủ đô Hà Nội.

Công trình công cộng có không gian dành cho các hoạt động chung: Loại hình công trình có hệ thống không gian dành cho các công cộng khá phong phú ở nước ngoài, tuy nhiên còn khá hiếm ở nước ta, cũng như ở Thủ đô. Có thể kể đến các công trình như: Nhà hát Lớn; triển lãm Giảng Võ, Văn Hố, một số bảo tàng: Lịch sử, Hồ Chí Minh, Hà Nội; Thư viện quốc gia... hoặc các công trình mới xây dựng gần đây như: Trung tâm hội nghị Quốc gia, Trung tâm chiếu phim quốc gia.

Hầu hết các công trình đều có diện tích không gian cảnh quan xung quanh lớn, có thể sử dụng cho các hoạt động chung. Tuy nhiên, dường như chúng chỉ được khai thác để tổ chức sự kiện... có lẽ chưa có giải pháp quản lý, sử dụng nhằm cho phép và thu hút cộng đồng đến với các không gian này một cách thường nhật hơn. Thiết nghĩ, nếu chúng ta làm được như vậy, giá trị của các không gian, cả về mặt sử dụng và kinh tế sẽ lớn hơn rất nhiều.

Không gian di tích - lịch sử - tôn giáo - tín ngưỡng:

Hà Nội là nơi tập trung nhiều di sản di tích tôn giáo tín ngưỡng có trên 5.100 di tích lịch sử văn hóa, là nơi tập trung nhiều lễ hội và các những lễ hội mang tính đặc trưng riêng như Lễ hội chùa Hương, hội gò Đống Đa, hội Gióng ... Thăng Long - Hà Nội ngàn năm văn hiến trải qua bao thăng trầm và biến cố thời gian, Hà Nội ngày nay còn lưu giữ được rất nhiều những công trình văn hóa gắn liền với lịch sử. Hàng ngàn di tích lịch sử văn hóa, cách mạng quý hiếm, tiêu biểu là Cổ Loa, Thành Cổ, Phố cổ, là hàng trăm đình, chùa, miếu, phủ, tượng đài, làng nghề, phố nghề... nổi tiếng.

Bên cạnh văn hóa Thăng Long, Hà Nội còn nổi tiếng với văn hóa xứ Đoài, nơi hội tụ của nhiều làng nghề nổi tiếng và những ngôi làng cổ mang dấu ấn của các vị vua (Phùng Hưng, Ngô Quyền) với các lễ hội truyền thống mang đậm nét dân gian, hay những ngôi đình chùa cổ kính danh bất hư truyền cùng với các danh nhân văn hóa đã có công góp sức hình thành nên lịch sử văn hóa xứ Đoài.

Đây không chỉ là những di sản vô giá mà còn có ý nghĩa to lớn cho các hoạt động công cộng của nhân dân Thủ đô. Thành phố đã đầu tư bảo tồn, phục chế, xây dựng lại các công trình di tích - lịch sử - tôn giáo - tín ngưỡng. Tuy vậy, vẫn còn nhiều công trình chưa được bảo vệ, tình trạng lấn chiếm, sử dụng trái phép vẫn diễn ra. Đặc biệt, một số quần thể di tích lớn chưa có quy hoạch, việc quản lý xây dựng xung quanh các di tích trong khu vực đô thị còn yếu, dẫn đến các không gian di tích bị bao bọc bởi các công trình xây dựng cao tầng, không có khoảng lùi thích hợp, kiến trúc thiếu mối tương quan chung. Điều này ảnh hưởng nhiều đến việc phát huy giá trị các di sản, mà giá trị lớn nhất chính là việc thu hút người dân đến với di sản thông qua các hoạt động văn hóa tâm linh truyền thống.

TRIỂN VỌNG PHÁT TRIỂN KHÔNG GIAN CÔNG CỘNG THÀNH PHỐ HÀ NỘI

Như đã nêu trên, Hà Nội có đầy đủ những yếu tố để có thể làm nên những không gian công cộng một cách phong phú và đa dạng. Những nỗ lực hiện nay nhằm phát triển không gian công cộng của Thủ đô đang tạo ra triển vọng lớn.

Đặc biệt, đồ án Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định 1259/QĐ-TTg ngày 26/7/2011 đã định hướng và tạo ra những cơ hội lớn cho việc phát triển không gian công cộng thành phố Hà Nội. Cụm từ cơ động cho định hướng của Quy hoạch chung đối với Thủ đô: "XANH - VĂN

HIẾN - VĂN MINH", nếu nhìn từ không gian công cộng, có nội hàm với giá trị bao trùm ý nghĩa của loại hình không gian này.

Công viên - cây xanh - mặt nước:

Tiêu chí "Xanh" thể hiện định hướng: nhấn mạnh nét đặc trưng riêng của Thủ đô. Với tỷ lệ 70% diện tích dành cho cây xanh, lần đầu tiên Quy hoạch chung xác định một tỷ lệ cụ thể. Theo đó, hệ thống công viên, cây xanh, hồ nước, vườn hoa, cùng với hệ thống cảnh quan tự nhiên trong khu vực hành lang xanh sẽ đem đến triển vọng hình thành các không gian công cộng rất lớn cho người dân.

- Tại đô thị trung tâm, sông Hồng sẽ được thiết lập trở thành trục không gian trung tâm, định hình sự phát triển của thành phố hai bên. Dự án sông Hồng, với việc điều chỉnh dành phần lớn diện tích các khu vực đất trống hiện nay cho hệ thống công viên, vườn dạo và các công trình công cộng phục vụ cộng đồng, đặc biệt là tại khu vực giao với trục Hồ Tây - Cổ Loa.

- Khu vực phía Nam sông Hồng, ngoài việc hoàn thiện các công viên hiện hữu, hệ thống công viên tại các khu vực được định hướng theo quy hoạch 108 đang được cụ thể hóa hoặc điều chỉnh bằng các quy hoạch chi tiết: khu vực xung quanh Hồ Tây, Thủ Lệ, Tuổi trẻ, Đống Đa, Bắc Cổ Nhuế - Chèm, Bắc Nghĩa Đô, Mai Dịch, Mỹ Đình, Nam Trung Yên, Nhân Chính, Mỹ Đình, Định Công, Linh Đàm, Yên Sở... cùng với các công viên đã được xây dựng hoàn chỉnh sẽ tạo thành những không

gian xanh lớn cấp khu vực. Hầu hết hệ thống công viên đều gắn liền với không gian mặt nước và các công trình công cộng, tạo nên sự nối kết liên hoàn giữa các không gian công cộng. Vành đai xanh sông Nhuệ với hệ thống nêm xanh nối kết với hành lang xanh ngoài đô thị, là một nét mới của Quy hoạch chung. Dựa trên nền tảng hệ thống sông, mạng phía Đông đường vành đai 4: sông Nhuệ, sông Pheo, sông Cầu Ngà, sông La Khê... các không gian xanh với nhiều loại hình: công viên đô thị, lâm viên, vườn trồng hoa truyền thống và các khu vực sinh thái sẽ đem đến một vành đai - không gian công cộng rộng lớn, vô cùng có giá trị của Thủ đô.

- Khu vực phía Bắc sông Hồng, dải xanh hai bên sông Thiếp - đầm Văn Trì - sông Ngũ Huyện Khê - sông Hoàng Giang sẽ thiết lập cho đô thị phía Bắc một hình ảnh riêng - độc đáo của những "ốc đảo đô thị" xung quanh hệ thống mặt nước - cây xanh. Khu vực này hứa hẹn sẽ trở thành đô thị sinh thái đặc biệt có giá trị nhờ vào đặc điểm của hệ thống không gian công cộng bao bọc lớn.

- Trong khu vực nội đô, việc cải tạo đã được định hướng theo hướng giảm mật độ xây dựng so với hiện trạng, tối đa không quá 70%. Đây là điều kiện để hình thành các không gian công cộng nhỏ, tăng cường chất lượng cho khu vực. Đồng thời với việc di chuyển các trường đại học, cơ sở y tế cấp trung ương, hệ thống các nhà máy công nghiệp sẽ tạo cơ hội hình thành thêm nhiều không gian công cộng trong quá

trình tái phát triển các khu vực này.

- Các đô thị vệ tinh, đô thị sinh thái theo Quy hoạch chung đều là các đô thị có mật độ xây dựng thấp; có vị trí gần các khu vực có ưu thế về cảnh quan thiên nhiên: rừng, núi, hoặc có hệ thống sông - ngòi. Do đó, các đô thị này có tiềm năng lớn để phát triển mới hệ thống công viên - cây xanh - mặt nước phục vụ cộng đồng.

Không gian đường phố - quảng trường - trục không gian - tượng đài:

Theo Quy hoạch chung, tỷ lệ đất giao thông được tăng lên rất lớn, với yêu cầu đồng bộ hệ thống hạ tầng kỹ thuật, điều này tạo cơ hội cho việc cải thiện, tăng cường giao thông. Ở một góc độ nhất định sẽ giảm áp lực cho hệ thống giao thông hiện hữu, tạo điều kiện phát triển không gian công cộng đường phố. Tuy vậy, vẫn cần những nghiên cứu thực tiễn nhằm giải quyết câu hỏi: làm thế nào để sử dụng tốt nhất hệ thống không gian này mà không làm mất đi đặc thù của một đô thị với "vía hè sống động"?

- Cùng với hai trục không gian hiện hữu, Thủ đô Hà Nội sẽ có những trục không gian cảnh quan mới, hoành tráng, có tính đại diện cho một hình ảnh Thủ đô hiện đại mà kết hợp được với những không gian lịch sử. Đồng thời, đây sẽ là những không gian đi bộ, với hệ thống quảng trường, tượng đài - tranh cổ động, các công trình công cộng lớn của Thủ đô. Cụ thể: + Trục Tây Hồ Tây: Nối kết công viên Hòa Bình với Hồ Tây. Trong đó có các công trình điểm nhấn dự kiến

Dự án Công viên CV1- Quận Cầu Giấy



Trục Tây Hồ Tây



xây dựng mới: Bảo tàng lịch sử, nhà hát Thăng Long, quảng trường trung tâm... và hệ thống các công trình của trung tâm tài chính, thương mại hai bên trục.

+ Trục Cổ Loa - bán đảo Tây Hồ: được kế thừa từ Quy hoạch 108, trên trục xác lập không gian kiểm soát đặc biệt là tổ hợp các khu chức năng công cộng: công viên cây xanh, văn hóa, vui chơi giải trí, thể dục thể thao; phía Bắc sông Hồng với bờ Nam sông Hồng và Hồ Tây là công viên Thăng Long gắn với các công trình biểu tượng, là nơi có thể tổ chức các hoạt động và sự kiện văn hóa lớn của Thủ đô.

+ Trục Hồ Tây - Ba Vì: là trục xây dựng mới từ đường Hoàng Quốc Việt đến quốc lộ 21, trục kết nối phát triển kinh tế - xã hội Hà Nội, trục không gian cảnh quan mới phía Tây thành phố, để liên kết các không gian cảnh quan lớn từ Ba Đình - Hồ Tây - Tây Hồ Tây - Trung tâm văn hoá du lịch Ba Vì.

Trên trục có thể tạo dựng trục không gian cảnh quan đặc trưng, các công trình kiến trúc hiện đại, không gian quảng trường đi bộ, công trình văn hóa trung tâm - nơi tổ chức các lễ hội văn hóa dân gian.

- Hiện nay, đã xuất hiện những triển vọng cho các không gian đi bộ đặc thù tại trung tâm thành phố đi đôi với việc cải tạo các khu vực cũ trong đô thị, ví dụ:

+ Khu phố Cổ, phố Cũ sẽ xuất hiện những tuyến phố đi bộ mới đi đôi với phát triển du lịch, bảo tồn - tôn tạo các giá trị của khu vực.

+ Khu vực Hồ Gươm và vùng phụ cận đã có những cuộc thi, những nghiên cứu, đề xuất hình thành các tuyến phố đi bộ mới... với triển vọng lớn bởi đa phần những nghiên cứu đều cho thấy sự cần thiết hình thành các tuyến phố đi bộ tại đây.

+ Cầu Long Biên trong tương lai khi hết vai trò là tuyến giao thông chính (do hình thành cầu Long Biên mới ở phía Bắc) sẽ trở thành công trình “bảo tàng” đặc biệt kết hợp với đi bộ và các không gian công cộng, ngắm cảnh

thường ngoạn... Đây sẽ là trục di sản văn hoá - lịch sử - kiến trúc mới của Thủ đô, gắn kết không gian Khu phố cổ với khu vực Long Biên qua cầu Long Biên có giá trị về kiến trúc và tạo lập bảo tàng đường sắt (khu vực ga và nhà máy xe lửa Gia Lâm). Ngoài ra, sẽ xuất hiện nhiều trục cảnh quan chủ đạo mới trong tương lai: sông Hồng, Hồ Tây - Đền Sóc, sông Đáy - sông Tích - chùa Hương, hệ thống các trục cảnh quan 2 bên các dòng sông và các trục kết nối không gian các đô thị sinh thái và các thị trấn, thị tứ nằm trong khu vực hành lang xanh nằm giữa lưu vực sông Đáy và sông Tích.

Công trình công cộng có không gian dành cho các hoạt động chung: Quy hoạch chung xác định quan điểm phát triển mạng lưới các công trình công cộng đa dạng và có giá trị tiêu biểu nhất của cả nước, tương xứng với Thủ đô ngàn năm văn hiến. Tiếp tục tạo nên hình ảnh mới cho Hà Nội, thông qua mạng lưới các công trình công cộng gắn với các khu cụm dân cư, các trung tâm đô thị và các không gian cảnh quan đặc trưng của Thủ đô. Cụ thể:

+ Bảo tàng lịch sử Quốc gia, Nhà hát Thăng Long tại khu vực Tây Hồ Tây.

+ Xây dựng Trung tâm văn hóa quốc gia, trung tâm giao lưu văn hóa quốc gia, quốc tế (nơi tổ chức các cuộc hội nghị, hội thảo, triển lãm giới thiệu văn hóa các dân tộc Việt Nam, văn hóa các nước trong khu vực và trên toàn thế giới), trung tâm nghệ thuật đương đại, bảo tàng, cung biểu diễn nghệ thuật, cung văn hóa cấp quốc gia, cung triển lãm kết hợp với hệ thống quảng trường, tượng đài... trên trục Hồ Tây - Ba Vì. Hoàn thiện “Làng văn hóa du lịch các dân tộc Việt Nam” và phát triển thành trung tâm giao lưu, nghiên cứu nền văn hóa các dân tộc trên toàn quốc, với mọi hình thức mô phỏng cuộc sống người dân Việt Nam trên mọi vùng miền của tổ quốc.

Xây dựng mới các trung tâm công cộng,

văn hóa trong các đô thị vệ tinh và khu vực mở rộng của đô thị trung tâm.

Không gian di tích - lịch sử - tôn giáo - tín ngưỡng:

Trải qua ngàn năm phát triển, Hà Nội vẫn gìn giữ được những giá trị đặc trưng sâu sắc về văn hóa vật thể và phi vật thể của nền văn hóa Thăng Long cổ. Ngày nay, Hà Nội được sáp nhập với Hà Tây, cũng là vùng mang đậm văn hóa truyền thống, văn hóa Xứ Đoài. Thủ đô văn hiến được hình thành và phát triển bởi sự kế thừa tiếp nối liên tục xuyên suốt nhiều giai đoạn lịch sử quan trọng của dân tộc. Các không gian di tích - lịch sử - tôn giáo - tín ngưỡng, nơi chứa đựng tổng hòa cả giá trị vật thể và phi vật thể, với các sinh hoạt sống động của nhân dân đã được định hướng bảo tồn và phát huy giá trị trong đồ án quy hoạch chung, bao gồm: di tích Thành cổ Hà Nội và di tích khảo cổ học 18 Hoàng Diệu, khu phố cổ Hà Nội, khu phố cũ, Thành Cổ Loa, Thành cổ Sơn Tây, Thành Bình Lỗ, Thành Dền, Thành Phong Châu, và các di tích đơn lẻ, các cụm công trình có giá trị về văn hóa lịch sử.

Các nỗ lực bảo tồn, song hành với việc phát huy các giá trị phi vật thể, đặc biệt là đời sống văn hóa - phong tục - tập quán, tâm linh, các lễ hội truyền thống... sẽ góp phần làm nên những “sắc màu mới” cho loại hình không gian công cộng đặc thù này.

Với những định hướng của Quy hoạch chung, sự quyết tâm của hệ thống chính quyền, nhận thức ngày càng cao của xã hội và đồng thuận của nhân dân, hệ thống không gian công cộng của Thủ đô Hà Nội sẽ được hình thành đồng bộ với nhiều loại hình tạo nên diện mạo và sức sống mới cho Thủ đô. Việc hình thành hệ thống không gian này sẽ góp phần tạo nên sức sống mới: mãnh liệt - tự hào cho một Thủ đô Hà Nội “XANH - VĂN HIẾN - VĂN MINH - HIỆN ĐẠI” - Thủ đô Anh hùng - trái tim của cả nước. □

CÔNG TÁC KẾ HOẠCH

Vai trò - ý nghĩa trong định hướng phát triển của Viện Quy hoạch Xây dựng Hà Nội

THS.KTS ĐÀO DUY HUNG

Trưởng Phòng Kế hoạch – Tổng hợp, Viện Quy hoạch xây dựng Hà Nội.



Trải qua nhiều thời kỳ, công tác Kế hoạch của Viện luôn bám sát các nhiệm vụ chính trị, yêu cầu chuyên môn của Thành phố và mục tiêu tăng trưởng của Viện Quy hoạch Xây dựng Hà Nội để tham mưu giúp lãnh đạo Viện xây dựng và lập kế hoạch chiến lược cho sản xuất, kinh doanh (ngắn hạn, dài hạn) của Viện. Đề xuất các kế hoạch hoạt động cho công tác phục vụ quản lý Nhà nước và hoạt động tư vấn.

Chú trọng đề xuất cơ chế giao việc cho các đơn vị, xây dựng phương thức sản xuất thích hợp để tăng khả năng thu hút công việc từ các nguồn khác nhau, tăng nguồn thu cho Viện và động viên các nguồn lực của Viện để tăng năng suất lao động nhằm nâng cao thu nhập, cải thiện đời sống cán bộ, viên chức; đảm bảo đủ điều kiện để Viện hoạt động đạt hiệu quả cao nhất đáp ứng yêu cầu của Thành phố và nhu cầu của các chủ đầu tư. Điều đó đã được thể hiện qua các số liệu tăng trưởng qua từng năm hoạt động của Viện.

Tuy nhiên, công tác kế hoạch là gì trong hoạt động của Viện Quy hoạch

xây dựng Hà Nội là một nội dung cần được suy nghĩ để có thể hệ thống lại những nội dung cơ bản trong công tác Kế hoạch của Viện với nửa thế kỷ hình thành và phát triển.

Một khái niệm chung cho thấy Kế hoạch là một tập hợp những hoạt động được sắp xếp theo lịch trình, có thời hạn, nguồn lực, ấn định những mục tiêu cụ thể và xác định biện pháp tối nhất để đạt được mục tiêu cuối cùng đã được đề ra. Như vậy, khi lập được kế hoạch thì tư duy quản lý sẽ hệ thống hơn nhằm phán đoán được các tình huống có thể xảy ra. Qua đó, có những đề xuất giải pháp thích hợp để phối hợp mọi nguồn lực trong Viện tạo nên một sức mạnh tổng hợp và giữ vững “định hướng” vào mục tiêu mà mình muốn hướng đến. Bên cạnh đó, Viện cũng sẽ dễ dàng kiểm tra, giám sát hiệu quả hoạt động và công tác thực hiện đồ án tại Viện.

Năm 2008-2009, đối với phòng Kế hoạch – Tổng hợp (trong đó công tác Kế hoạch là một trong những chức năng chính của phòng) đánh dấu một mốc quan trọng trong quá trình trưởng

thành và phát triển, gắn với những sự kiện lớn:

- Thủ đô Hà Nội được mở rộng từ 14 quận huyện lên thành 29 quận huyện và thị xã sau khi sáp nhập với tỉnh Hà Tây;

- Viện Quy hoạch xây dựng Hà Nội được nâng cấp trực thuộc UBND TP Hà Nội;

- Viện tham gia nghiên cứu lập quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội cùng với nhóm tư vấn quốc tế và tư vấn trong nước;

- Phòng Kế hoạch-Tổng hợp được thành lập trên cơ sở tách từ phòng Kế hoạch-Tài vụ;

Trước năm 2008, công tác kế hoạch hoá đã có tác dụng làm tham mưu tổng hợp cho lãnh đạo Viện hoạch định các chương trình phát triển, thực hiện hoàn thành kế hoạch cấp trên và tạo ra việc làm theo định hướng sử dụng tốt các nguồn lực vật chất của Nhà nước giao. Tuy nhiên khi nền kinh tế chuyển từ cơ chế kế hoạch hoá tập trung sang cơ chế thị trường thì bản chất phương pháp lập kế hoạch cũng cần phải thay đổi. Vậy sự thay đổi đó như thế nào? Nó

có thể góp phần ra sao vào quá trình phát triển của Viện và trong điều kiện của nền kinh tế hiện nay? Chúng ta có thể lấy một minh chứng rõ ràng về thành công của Viện ở sự đổi thay này. Từ sau năm 2008 đến nay tốc độ giải quyết hồ sơ với khối lượng hồ sơ hợp đồng lập chỉ giới đường đỏ, trả lời số liệu kỹ thuật và lập đồ án quy hoạch phục vụ các Chủ đầu tư trên địa bàn Hà Nội tăng trên 70% so với trước năm 2008. Thời gian giải quyết hồ sơ đúng và trước hạn theo quy định của Thành phố tăng dần theo các năm từ 2008 đạt 75,5% đến nay đạt tỷ lệ: trên 92%.

Các đồ án lập quy hoạch phục vụ công tác quản lý Nhà nước trên địa bàn Thủ đô cũng tăng mạnh về khối lượng, quy mô, tính chất của đồ án. So sánh với thời kỳ trước năm 2008, thực hiện triển khai theo Quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội được Thủ

tướng Chính phủ phê duyệt năm 1998. Trong vòng 10 năm (1998 – 2008) Viện mới chỉ tham gia lập 07 đồ án Quy hoạch quận huyện với quy mô khoảng 284 Km².

Tháng 7/2011, Quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Để nhanh chóng triển khai thực hiện Quy hoạch chung Thủ đô, lần đầu tiên Viện được UBND Thành phố giao vai trò chủ đầu tư tổ chức triển khai lập quy hoạch từ nguồn vốn ngân sách Thành phố.

Dự kiến đến năm 2013, Viện sẽ triển khai tổ chức thực hiện và hoàn thành 30 đồ án quy hoạch phục vụ công tác quản lý nhà nước với quy mô khoảng 983 Km², tăng khoảng 400%. Trong đó, hiện nay Viện đang hoàn thành 17 quy hoạch phân khu đô thị trình UBND TP phê duyệt trong năm 2012. Theo chương trình số 06-CTr/TU ngày

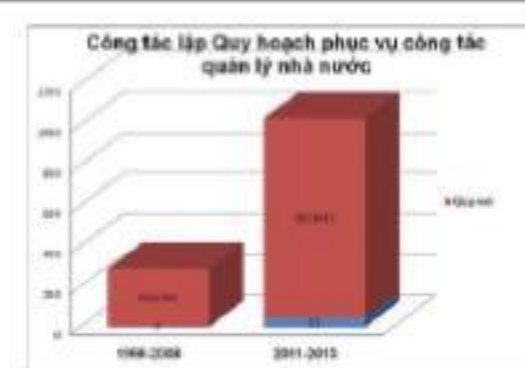
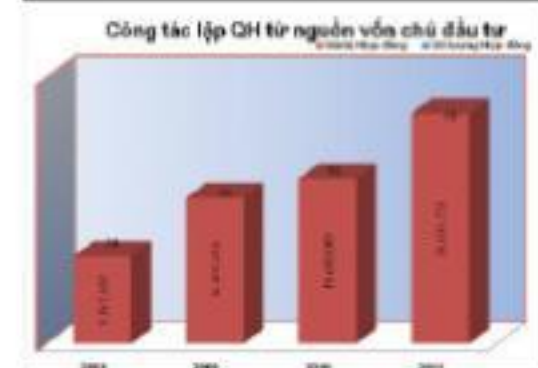
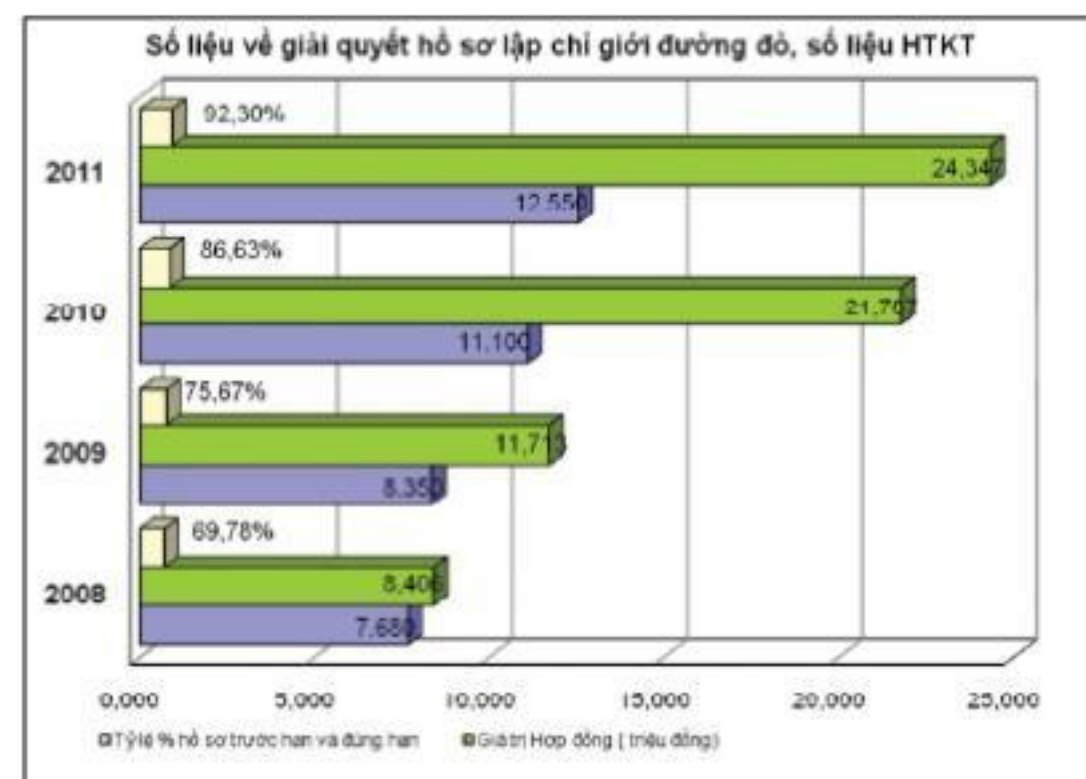
08/11/2011 của Thành ủy về việc đẩy mạnh công tác quy hoạch, xây dựng và quản lý đô thị tại Thành phố Hà Nội, giai đoạn 2011-2015 thì khối lượng đồ án quy hoạch mà Viện được Thành phố giao làm chủ đầu tư là 51 đồ án quy hoạch, tăng hơn 7 lần so với thời kỳ 1998 - 2008.

Để thực hiện tốt nhiều nhiệm vụ mới, Viện đã chuyển mình để có những thay đổi chính sách phù hợp với đặc thù công việc nhằm huy động, hội tụ và phát huy tối đa mọi nguồn lực trong và ngoài Viện. Trong đó có vai trò của công tác tham mưu, đề xuất phương thức sản xuất và mạnh dạn đổi mới để xây dựng quy định phân bổ tài chính và công tác lập kế hoạch của phòng Kế hoạch - Tổng hợp. Lập kế hoạch tốt là điều kiện tiên đề để tăng cường hiệu quả quản lý và thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, gia tăng tích lũy của Viện. Vai trò của công tác lập kế hoạch đã và đang tiếp tục được khẳng định. Tuy nhiên phương pháp lập kế hoạch cũng phải từng bước hoàn thiện theo hướng ngày càng phù hợp với thực tiễn hoạt động của Viện trong từng giai đoạn phát triển. Trong đó công tác tổng hợp số liệu kế hoạch đã thực hiện để phân tích và phát hiện các vấn đề phát sinh trong quá trình thực hiện kế hoạch là nội dung quan trọng qua đó kịp thời đề xuất hướng giải quyết và là một yếu tố không thể thiếu trong tư duy của người lập kế hoạch.

Công tác kế hoạch cần phải có tính lý luận về các hoạt động thực tiễn. Nhân lực tham gia lập kế hoạch cho công tác quy hoạch của Viện Quy hoạch xây dựng Hà Nội bên cạnh sự hiểu biết về kiến thức pháp luật, những quy định pháp lý về chuyên ngành quy hoạch xây dựng, quy hoạch đô thị thì rất cần thiết phải có sự hiểu biết sâu sắc về phương pháp và quá trình triển khai lập các đồ án quy hoạch tại Viện. Các phẩm chất đó là cơ sở đào tạo nên nguồn nhân lực tham gia công tác lập kế hoạch, có chất lượng cao nhằm đạt được những mục tiêu mong muốn trong tương lai. Đặc biệt cần quan tâm đến bốn nhân tố quan trọng là **Tầm nhìn, Chính sách,**



Sông Hồng về đêm. Nguồn: Xomhiepanh.com



Chiến lược và Phương pháp lập kế hoạch. Nói cách khác bốn yếu tố này có tính tương hỗ và quan hệ hữu cơ gắn kết lớn với nhau.

Trong nền kinh tế thị trường hiện nay với đặc thù hoạt động của Viện trong đó công tác Kế hoạch bao hàm cả yếu tố “Kinh doanh”. Với kinh doanh thì “Một lần bất tín - vạn lần bất tín”, là bài học đầu tiên cho mọi doanh nghiệp. Trong môi trường hoạt động tư vấn lập quy hoạch hiện nay, chữ “Tín” trở nên quý giá hơn bao giờ hết, nó không chỉ biểu hiện cho triết lý kinh doanh bền vững mà sâu xa hơn - là nhân cách của người làm nghề.

Bỏ qua yếu tố do “Cơ chế đặc thù” đem lại thì tính cạnh tranh của Viện tùy thuộc vào lòng tin của chủ đầu tư với các sản phẩm hoặc dịch vụ được Viện cung cấp. Do vậy, để khẳng định tính cạnh tranh của mình, công tác Kế hoạch cần tham mưu cho Viện để tiến độ, chất lượng luôn được đảm bảo trên cơ sở phải: (1) Ý thức được giá trị tuyệt đối của chữ “Tín” trong hoạt

động của Viện và (2) Xây dựng được kế hoạch theo khả năng có thể làm tốt những nội dung đã cam kết - có tính khả thi.

Để ý thức được giá trị tuyệt đối của chữ “Tín” trong hoạt động tư vấn của Viện cần có tư duy dịch vụ. Nghĩa là phải luôn đặt mình vào vị trí của chủ đầu tư trên cơ sở chủ trương, chính sách của Thành phố, am hiểu kiến thức chuyên ngành và luôn tự đánh giá sản phẩm của mình một cách khách quan với các xu hướng nghiên cứu lập quy hoạch của tư vấn trong nước và nước ngoài để tự hoàn thiện và tăng tính chuyên nghiệp của Viện. Để xây dựng được kế hoạch có tính khả thi, công tác kế hoạch cần chủ động xây dựng, tham mưu cho lãnh đạo Viện và lập kế hoạch với những điều kiện nội tại; biết khai thác triệt để những điều kiện đã có. Theo đó hoạt động sản xuất của Viện cần bám sát những kế hoạch đã được xây dựng và thống nhất thực hiện trong khả năng sẵn có và có thể có của mình để chủ động trong công tác tài chính và

giảm rủi ro trong sản xuất. Đó là tận dụng lợi thế tương đối của mình. Một đặc điểm khác đó là tính chu đáo trong công tác kế hoạch; tính chu đáo và trung thực tạo được sự tin cậy. Và đó là một lợi thế cạnh tranh đã được khẳng định khi xây dựng kế hoạch thực hiện tại Viện Quy hoạch xây dựng Hà Nội.

Vài điều suy nghĩ trong công tác Kế hoạch của Viện Quy hoạch xây dựng Hà Nội trong thời gian qua để cảm nhận, trân trọng những điều đã làm được; những trăn trở chuyển mình để có được phương thức sản xuất phù hợp với sự vận động trong một nền kinh tế năng động, trên cơ sở những hoạt động đặc thù của Viện. Qua đó rút ra được những bài học kinh nghiệm để tự hoàn thiện công tác Kế hoạch nhằm mục tiêu phát triển bền vững của Viện. Muốn vậy, mỗi cán bộ Phòng Kế hoạch Tổng hợp hãy quyết tâm “Giỏi trong tham mưu, Quyết tâm trong hành động, Tự tin hướng tới tương lai”. □



MỘT SỐ ĐỒ ÁN TIÊU BIỂU
CỦA VIỆN QUY HOẠCH XÂY DỰNG HÀ NỘI

1962 - 2012

CÁC ĐỒ ÁN QUY HOẠCH PHÂN KHU







CÁC ĐỒ ÁN QUY HOẠCH CHI TIẾT







QUY HOẠCH CHI TIẾT CÔNG VIÊN YÊN SỞ



QUY HOẠCH CHI TIẾT ĐÔ THỊ SINH THÁI MỀ TRÌ



QUY HOẠCH CHI TIẾT KHU ĐÔ THỊ - CÔNG VIÊN CÔNG NGHỆ PHẦN MỀM HÀ NỘI



Vai trò của quy hoạch đô thị trong việc giải quyết ngập lụt và thích ứng với biến đổi khí hậu tại TP Hồ Chí Minh

TS.KTS LƯU ĐỨC CƯỜNG

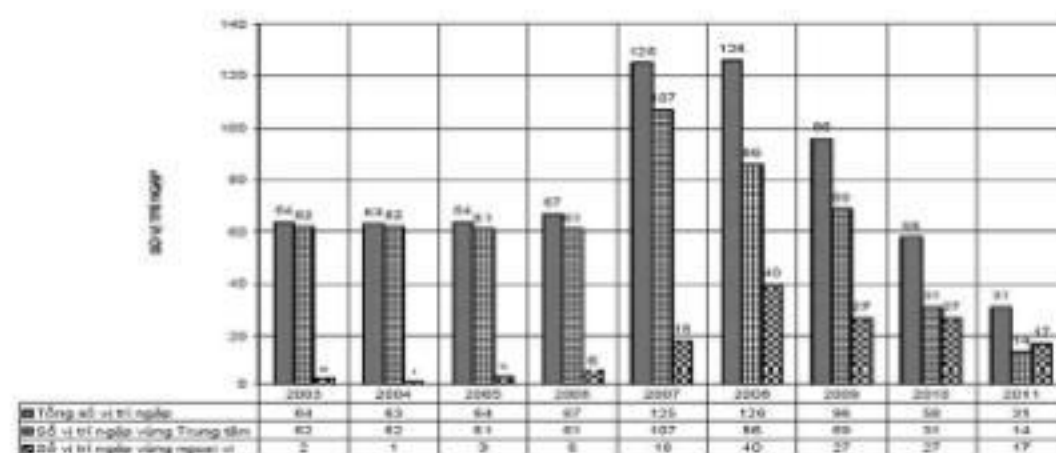
Giám đốc Trung tâm Nghiên cứu và Quy hoạch Môi trường Đô thị - Nông thôn, VIAP

BÀI VIẾT CHỈ RA NGUYÊN NHÂN CHỦ YẾU CỦA TÌNH TRẠNG NGẬP LỤT TẠI TP HỒ CHÍ MINH LÀ DO PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ THIỂU HỢP LÝ. ĐỂ GIẢI QUYẾT VẤN ĐỀ, TÁC GIẢ ĐẶC BIỆT NHẤN MẠNH VAI TRÒ CỦA CÔNG TÁC QUY HOẠCH ĐÔ THỊ TRONG VIỆC XÂY DỰNG CÁC BIỆN PHÁP THÍCH ỨNG ĐỐI VỚI CÁC VẤN ĐỀ DO CHÍNH QUY HOẠCH VÀ QUẢN LÝ ĐÔ THỊ CHƯA TỐT GÂY RA.

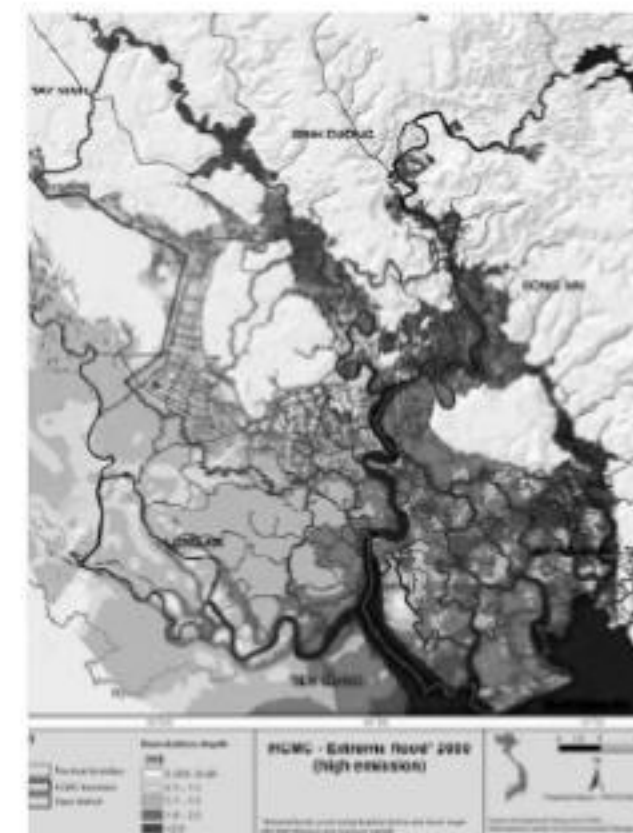
Nói đến tác động của biến đổi khí hậu (BĐKH) tại Việt Nam có lẽ người ta nói đến TP. Hồ Chí Minh nhiều nhất, ngay cả khi hiện nay những tác động do BĐKH chưa thực sự rõ nét. Và nói đến siêu đô thị số 1 Việt Nam cũng là nói đến TP. Hồ Chí Minh bởi quy mô đô thị và vai trò, tầm cỡ về phát triển kinh tế của nó. Đường như mối liên hệ giữa những rủi ro và sự tổn thất thường được quan tâm nhiều hơn ở những nơi mà sự can thiệp của con người đã trở nên quá mạnh. Vấn đề ngập lụt đô thị đã xuất hiện tại TP. Hồ Chí Minh từ nhiều năm nay nhưng đặc biệt trở nên nghiêm trọng trong hơn 10 năm gần đây. Sau khi điều chỉnh quy hoạch chung xây dựng TP. Hồ Chí Minh đến năm 2020 được phê duyệt (năm 1998), thành phố đã lập quy hoạch tổng thể hệ thống thoát nước đến năm 2020 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định 752/QĐ-TTg ngày 19/06/2001 nhằm giải quyết ngập do mưa, xử lý nước thải cho khu vực trung tâm bằng việc nâng cấp, cải tạo hệ thống thoát nước và xây dựng hệ thống thu gom nước thải. Năm

2008, thành phố cũng đã lập quy hoạch thủy lợi chống ngập úng được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định 1547/QĐ-TTg ngày 28/10/2008 nhằm giải quyết ngập do triều cường và điều tiết lũ thượng nguồn trên cơ sở thực hiện xây dựng tuyến đê bao khép kín từ Bến Súc đến sông Kinh Lộ và bao bọc quanh địa phận tỉnh Long An với 13 cống kiểm soát triều lớn và nạo vét, cải tạo các kênh trục để điều tiết lũ, đồng thời nghiên cứu xây dựng các hồ điều tiết nước. Thực hiện theo các quy hoạch, đến

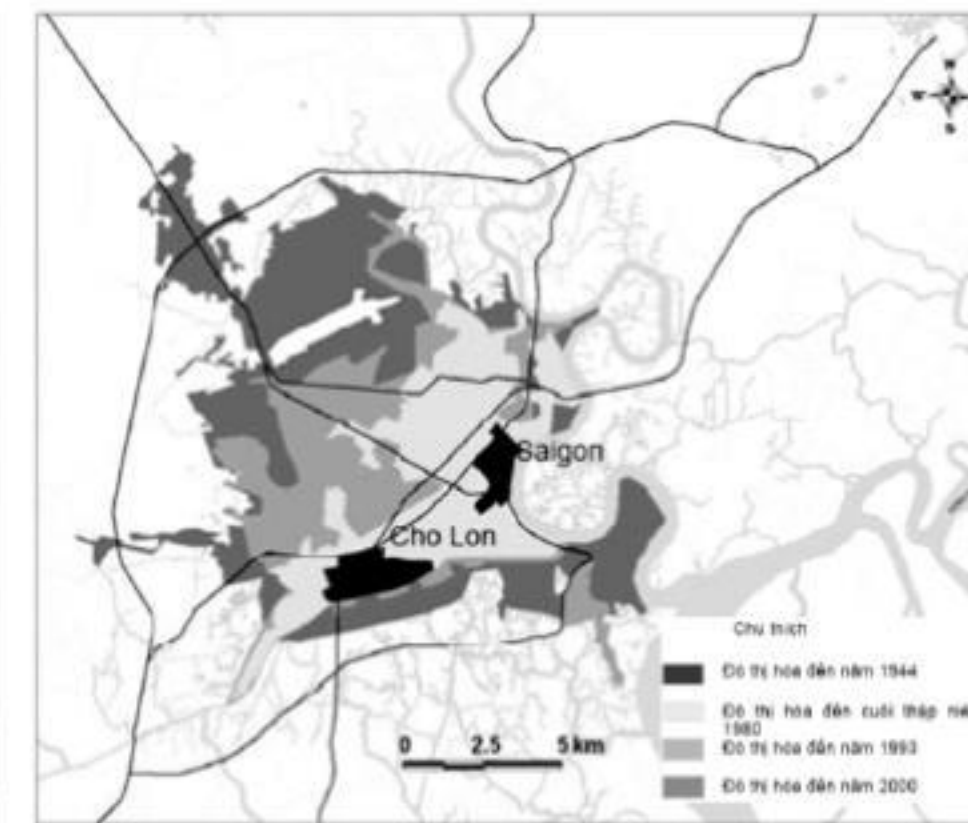
nay thành phố đã triển khai cơ bản hoàn thành một số dự án lớn về thoát nước và vệ sinh môi trường như dự án Vệ sinh môi trường thành phố - lưu vực Nhiều Lợc - Thị Nghè, cải thiện môi trường nước thành phố - lưu vực Tàu Hủ - Bến Nghé - kênh Đồi - kênh Tẻ, cải tạo hệ thống thoát nước rạch Hàng Bàng, nâng cấp đô thị thành phố - lưu vực Tân Hóa - Lò Gốm... với tổng mức đầu tư hơn 1 tỉ đô la Mỹ. Việc thực hiện các dự án bước đầu đã đem lại hiệu quả rõ rệt. Số lượng các điểm ngập đã giảm dần tại khu



Thống kê số vị trí ngập nước tại các quận vùng trung tâm và các quận vùng ngoại vi thuộc khu vực TP. Hồ Chí Minh từ năm 2003 đến năm 2011
Nguồn: Trung tâm điều hành Chương trình chống ngập nước TP. Hồ Chí Minh (2011)



Dự báo phạm vi ngập lụt đoạn tại TP.HCM đến năm 2050. Nguồn: ICEM (2009)



Quá trình đô thị hóa tại TP.HCM
Nguồn: Nikken Sekkei (2007)

vực trung tâm. Số điểm ngập do mưa giảm từ 126 điểm (năm 2008) xuống còn 31 điểm (năm 2011), số điểm ngập do triều giảm từ 95 điểm (năm 2008) xuống còn 09 điểm (năm 2011). Tuy nhiên số điểm ngập lại đang có xu hướng tăng lên tại khu vực ngoại vi thành phố. Điều đó cho thấy tốc độ phát triển hệ thống thoát nước không theo kịp tốc độ đô thị hóa và chưa quan tâm đến vấn đề BĐKH và nước biển dâng (NBD) trong các quy hoạch. Các hoạt động chống ngập của thành phố mới chỉ tạm thời cải thiện được tình hình ngập lụt khu vực trung tâm. 08 vùng còn lại trong số 12 lưu vực (chia lưu vực theo Điều chỉnh quy hoạch chung TP. Hồ Chí Minh đến năm 2025, phê duyệt năm 2010) là những vùng nội thành phát triển và ngoại thành (khu vực phát triển đô thị mới) đều chưa có quy hoạch chi tiết hệ thống thoát nước. Trong bối cảnh đó, các tác động của BĐKH và NBD đã được ghi nhận rõ ràng tại TP. Hồ Chí Minh. Số liệu đo đạc cho thấy, tại TP. HCM và Cần Thơ, nhiệt độ đang tăng lên, cụ thể: từ năm 1960 đến 2005 tăng 0,02°C; từ

1991 đến 2005 tăng lên 0,033°C. Tại thành phố Vũng Tàu, từ năm 1960 đến năm 2005 tăng 2°C. Ngoài ra, mực nước cao nhất đo tại trạm Phú An trên sông Sài Gòn dâng lên khoảng 20cm so với cách đây 10 năm. Vào cuối tháng 11/2008, tại TP. HCM, triều cường đã đạt mức đỉnh trong vòng 50 năm qua^[1]. Theo đánh giá của Ủy ban liên chính phủ về biến đổi khí hậu IPCC (2007) và Tổ chức Hợp tác và Phát triển kinh tế OECD (2008), TP. HCM nằm trong danh sách 10 thành phố bị đe dọa nhiều nhất bởi biến đổi khí hậu (BĐKH). Thành phố cũng xếp thứ 5 về dân số có thể bị ảnh hưởng của BĐKH vào năm 2070. Kích bản của Bộ Tài nguyên Môi trường cho biết nếu mực nước biển dâng thêm 75cm thì TP. HCM sẽ có khoảng 204 km² diện tích đất bị ngập. Nếu mực nước biển dâng khoảng 100cm, diện tích đất bị ngập sẽ tăng lên gấp đôi, tức là khoảng 472 km². Theo kết quả nghiên cứu của ICEM (2009), đến năm 2050, khoảng 30-70% hệ thống giao thông của TP có nguy cơ ngập lụt. Gần 70% diện tích đất nông nghiệp còn lại của thành phố

có nguy cơ nhiễm mặn 4‰/m³. Khoảng 50% nhà máy cấp nước mặt và nước ngầm có nguy cơ ngập lụt và nhiễm mặn 1‰/m³. 60% nhà máy xử lý nước thải và 90% bãi chôn lấp rác thải của thành phố có nguy cơ ngập lụt. Hiện TP. HCM có 154 xã, phường thường xuyên ngập úng. Đến năm 2050 sẽ tăng lên 177 xã, phường chiếm 61% diện tích toàn thành phố. Đặc biệt, khi có bão sẽ có thêm 30 xã bị ảnh hưởng, điều đó có nghĩa sẽ có 142.000 ha bị ngập úng khi có bão bất thường vào năm 2050.

Nguyên nhân ngập úng do địa hình và điều kiện khí tượng, thủy văn, hải văn
Nguyên nhân đầu tiên của tình trạng ngập lụt tại TP. HCM phải kể đến là do đặc điểm về điều kiện tự nhiên của thành phố như lượng mưa lớn, địa hình thấp, thủy triều, lũ thượng nguồn. Các đặc điểm về điều kiện tự nhiên này đã dẫn đến 3 hiện tượng ngập:
Ngập úng do triều: Do ảnh hưởng của triều biển Đông trong những lúc triều lên hoặc triều cường, mực nước trong sông, kênh lên cao gây khó khăn cho việc tiêu thoát đối với những vùng đất



Thu hẹp dòng chảy tự nhiên



Xả rác xuống kênh gây tắc nghẽn dòng chảy

thấp, gây ngập. Mức nước triều lớn nhất ở khu vực TP. HCM dao động trong khoảng 1,5 m trong những đợt triều cường.

Ngập úng do mưa: Khi mưa với cường độ khoảng trên 40 mm, thời gian ngắn thường sinh ra ngập úng. Nếu mưa với cường độ lớn hơn, thời gian mưa tập trung dài hơn thì mức độ ngập úng càng nguy hiểm hơn.

Ngập úng do lũ: Ngoài lũ trực tiếp từ thượng lưu các sông Đồng Nai, Sài Gòn ảnh hưởng trực tiếp đến TP. HCM, lũ từ lưu vực sông Mê Kông thông qua hệ thống kênh rạch nối liền các sông Vàm Cỏ với vùng TP. HCM làm cho mực nước sông, kênh tăng cao, thậm chí tràn vào đồng ruộng gây ra ngập úng. Tuy nhiên, hiện nay đối với TP. HCM, ảnh hưởng ngập úng do lũ từ sông Mê Kông đã cơ bản được giải quyết nhờ có hệ thống cống kiểm soát lũ ở khu vực này.

Nguyên nhân ngập úng do đô thị hoá
a) Thay đổi sử dụng đất và bê tông hóa bề mặt

Trong khi hiểm họa do mực nước biển dâng vẫn còn là mối đe dọa tiềm tàng trong tương lai thì những tác động tiêu cực của quá trình đô thị hóa thiếu kiểm soát có thể đang là nguyên nhân trực tiếp và gián tiếp của tình trạng ngập lụt tại TP. Hồ Chí Minh. Quá trình đô thị hóa tự phát hoặc đô thị hóa dưới những chính sách sai lầm về vị trí phát triển và cách thức phát triển đã gián tiếp gây nên ngập lụt.

Diễn hình là sự phát triển mạnh mẽ về phía Nam thành phố trên nền đất yếu và thấp hay sự phát triển tự phát hai bên bờ sông Sài Gòn về phía thượng lưu đã khiến cho hàng ngàn ha diện tích chứa nước bị biến mất. Việc đô thị hóa tại vùng ven đô, vốn trước kia sử dụng cho mục đích nông nghiệp, là nguyên nhân dẫn tới ngập lụt theo 2 cách: trước hết, diện tích hồ, ao và kênh, rạch bị san lấp tăng lên khiến cho khả năng chứa nước tại chỗ của khu vực này giảm xuống; sau đó, tỷ lệ diện tích bề mặt tự nhiên giảm xuống trong khi diện tích đất bị bê tông hóa tăng lên khiến cho lượng nước chảy bề mặt gia tăng vì không thấm được vào lòng đất. Quá trình đô thị hóa trong vòng 14 năm trở lại đây tại TP HCM đã dẫn tới sự biến mất của 47 con kênh với tổng diện tích 16,4 hecta, san lấp 7,4 hecta hồ Bình Tiên, một trong số những hồ chứa quan trọng nhất của khu vực. Trong vòng chỉ 8 năm 2002-2009, khả năng chứa nước của hệ thống hồ, ao và vùng ngập nước trong thành phố giảm gần 10 lần^[1]. Thống kê cho thấy diện tích bê tông hóa bề mặt của thành phố gia tăng nhanh hơn nhiều lần tốc độ tăng dân số. Trong vòng 17 năm, từ 1989 tới 2006, diện tích bê tông hóa bề mặt gia tăng 305,5% từ hơn 6000 hecta vào năm 1990 lên tới 24.500 hecta vào năm 2006, trong khi dân số thành phố chỉ tăng 79,5% trong thời kỳ 1990 - 2010. Việc chuyển đổi diện tích bề mặt tự

nhiên vốn có khả năng thấm trung bình 50% lượng nước mưa thành bề mặt đô thị vốn chỉ thấm được bình quân 15% lượng nước mưa tất yếu làm gia tăng đáng kể lượng nước chảy trên bề mặt gây ra ngập lụt. Việc gia tăng diện tích bề mặt bị bê tông hóa không chỉ làm gia tăng lượng nước mưa chảy trên bề mặt vì không thể thấm xuống lòng đất, làm giảm lượng nước ngầm và gây lún cho đô thị, mà còn tạo ra hiệu ứng đảo nhiệt. Sự thay đổi về nhiệt độ bề mặt, và do đó nhiệt độ không khí, làm gia tăng cả về số lượng và quy mô những cơn mưa nhiệt đới trong khu vực.

Việc mất diện tích bề mặt tự nhiên không chỉ diễn ra đối với đất nông nghiệp ở vùng ven mà đồng thời xảy ra đối với diện tích công viên - cây xanh trong nội đô. Theo thống kê năm 1998, diện tích công viên của thành phố khoảng 1.000 héc ta. Đến nay toàn bộ diện tích công viên, vườn hoa và cây xanh dải phân cách trên địa bàn thành phố chỉ còn khoảng 535 héc ta, giảm gần 50% so với năm 1998. Nguyên nhân dẫn đến diện tích công viên bị thu hẹp đáng kể trong thời gian qua là do rất nhiều dự án khu dân cư không tuân thủ phát triển mảng xanh đúng như quy hoạch, nhiều diện tích đất dành cho phát triển mảng xanh lại bị sử dụng cho mục đích khác. Quy hoạch mang lưới công viên cây xanh đến năm 2010 đã được UBND TP. HCM phê duyệt

theo Quyết định 661/QĐ-UB-ĐT ngày 26/1/2000. Theo đó, chỉ tiêu diện tích công viên cây xanh đô thị đến năm 2010 phải đạt bình quân 6-7 m²/người (không kể cây xanh đường phố, cây xanh cách ly KCN, cây xanh khuôn viên nhà ở), tuy nhiên con số thống kê năm 2010 cho thấy chỉ tiêu này chỉ đạt 0,7 m²/người.

b) Hệ thống thoát nước không theo kịp tốc độ đô thị hóa và dòng chảy bị lấn chiếm
Trong khi khu vực ngoại thành thay đổi sử dụng đất mạnh mẽ và bề tông hóa thì tại khu nội thành, hệ thống tiêu thoát nước cũ kỹ, hư hỏng, không hoặc chưa được duy tu, bảo dưỡng, nạo vét thường xuyên hoặc chưa hoàn chỉnh... Hệ thống thoát nước tự nhiên kênh rạch, ao hồ bị san lấp thu hẹp dòng chảy như rạch Ông Kịch, rạch Bà Lài, rạch Cụt, Bình Tiên, Bà Lài, Đầm Sen, ao Sen, v.v... Nhiều kênh rạch khác đang ở trong tình trạng báo động đó như rạch Lăng, rạch Bình Lợi, rạch Văn Thánh... cho nên khi có mưa (dù mưa vừa) cũng đã gây nên ngập úng nhiều khu vực của thành phố^[2].

c) Lún bề mặt

Nhiều khu vực ở TP Hồ Chí Minh đang lún nhanh và không có dấu hiệu dừng lại. Trong 116 tuyến đường thường xuyên bị ngập do triều cường thì có 79 tuyến đường bị ảnh hưởng do lún mặt đất... Những dấu hiệu mặt đất lún ở TP Hồ Chí Minh đã xuất hiện từ năm 2003. Đó là những vụ sụp đất ở huyện Hóc Môn, quận 9 và hiện tượng các đường ống của nhiều giếng khoan ở quận Bình Tân, huyện Bình Chánh và Nhà Bè bị lồi lên khỏi mặt đất... Tại thời điểm năm 1996 - 1997, thành phố đã xảy ra lún nhưng mức độ không lớn. Nhưng sau thời gian này thì lún tăng dần, đặc biệt tăng nhanh từ năm 2004 đến nay. Nhiều khu vực trên địa bàn TP đã có sự thay đổi độ cao rất lớn, lún từ 20 đến 30cm; nhất là khi bị ảnh hưởng của việc thi công xây dựng công trình thì có nơi bị lún đến 50cm. Ở TP Hồ Chí Minh, từ năm 2000 mực nước ngầm hạ thấp từ 2 đến 3m/năm và liên tục từ 1994 đến

2004 đã hạ sâu 20m, gây tháo khô các tầng chứa nước ngầm có thể là nguyên nhân gây lún mặt đất. **Diễn biến lún có mối liên quan với tốc độ phát triển đô thị.** Thời điểm nhiều khu vực trên địa bàn TP lún nhanh trùng lặp với phát triển đô thị tăng mạnh. Trong đó, hai mốc quan trọng là việc lập thêm 5 quận mới ở thành phố (năm 1997) và việc phát triển đô thị và các khu công nghiệp trên địa bàn (năm 1998).

d) Nguyên nhân ngập úng do công tác quản lý đô thị chưa tốt

Việc quản lý chưa tốt có nhiều nguyên nhân khách quan và chủ quan khác nhau. Trên thực tế, hiện trạng các hệ thống công trình tiêu thoát nước còn yếu thì rõ ràng là việc giải quyết các vấn đề tiêu thoát một cách triệt để là khó khả thi, và thực tế đã chứng minh điều này. Bên cạnh đó, chi phí xây dựng mới, cải tạo, nâng cấp hệ thống tiêu thoát nước đối với TP. HCM cần có nguồn vốn lớn. Tuy nhiên, vấn đề này còn có nguyên nhân chủ quan là tiến độ thực hiện các dự án, giải quyết vấn đề thường chậm, mối liên hệ phối hợp trong nghiên cứu, chủ động tìm giải pháp thích hợp chưa được quan tâm đúng mức.

e) Nguyên nhân ngập úng do ý thức của người dân chưa cao

Người dân thường có những hành vi như xả rác bừa bãi ra đường dẫn đến bít đường ống tiêu thoát nước làm cho tình trạng tiêu thoát nước khó khăn. Bên cạnh đó, TP. HCM cũng đang trong quá trình phát triển và đang là "đại công trường xây dựng" với rất nhiều xe cộ thực hiện vận chuyển các vật liệu xây dựng như cát sỏi gây vương vãi, khi mưa đến tập trung vào các hố ga, miệng cống làm giảm tiết diện tái nước cũng như làm tăng độ nhám của hệ thống, cản trở quá trình di chuyển của dòng chảy làm cho tình trạng ngập úng trầm trọng hơn. Mặt khác nhiều kênh rạch bị san lấp làm mất thể tích trữ nước.

f) BĐKH toàn cầu và NBD cũng làm trầm trọng hơn vấn đề ngập lụt

Vấn đề ngập lụt tại TP HCM không phải là hệ quả của quá trình NBD dưới tác động của BĐKH. Các nghiên cứu so sánh về mực nước sông và mực nước biển, nhiệt độ bề mặt, lượng mưa và vị trí các điểm ngập đã cung cấp những bằng chứng rõ ràng để xác định nguyên nhân của vấn đề ngập lụt. Thực tế là 75% các điểm ngập tại thành phố có cao độ lớn hơn 2,5 m và 70% các điểm bị ngập khi lượng mưa chỉ 40 mm và bất chấp mực nước ở Phú An thấp hay cao. Điều này có nghĩa rằng phần lớn các điểm ngập hiện nay bị ngập không vì lý do địa hình thấp hay mực nước của sông Sài Gòn lên cao mà gắn với các lý do địa phương^[3].

Tuy nhiên về lâu dài, tác động của BĐKH và NBD đối với TP. Hồ Chí Minh là cực kỳ nghiêm trọng. Hiện tại các tác động cục bộ đang tỏ ra vượt trội so với các tác động có tính toàn cầu. Và do đó Các dự án quản lý ngập lụt cho đến nay chủ yếu thiên về quan điểm "chống lại nước". Nhưng BĐKH và NBD sẽ làm cho các dự án đã và đang thực hiện nhanh chóng trở nên lạc hậu. Những hệ thống thoát nước đang sử dụng số liệu mưa thiết kế xác định theo **phương pháp cổ điển** sẽ có khả năng tái ngập trong tương lai gần. Các giải pháp kiểm soát ngập truyền thống "**dựa trên dự án**" sẽ trở nên kém tác dụng và cần được bổ sung bằng các giải pháp **mềm dẻo và bền vững** hơn.

Quan điểm, cách tiếp cận giải quyết vấn đề ngập lụt trong bối cảnh BĐKH và NBD

Đã có rất nhiều nghiên cứu, tổng hợp, thống kê về tình trạng, nguyên nhân cũng như đề xuất các giải pháp kiểm soát ngập lụt. Hồ Long Phi (2011) đã nghiên cứu căn nguyên của vấn đề ngập lụt và BĐKH tại TP. HCM trong gần 10 năm qua và chứng minh rằng phần lớn nguyên nhân ngập lụt tại TP. HCM **không phải do địa hình thấp hay do BĐKH và NBD mà lý do chính là tác động của quá trình đô thị hóa thiếu hợp lý**. Tác giả cho rằng việc kiểm soát hoàn toàn tình trạng ngập lụt là điều không thể có. Một chiến lược kiểm



Diện mạo mới bến sông Sài Gòn. Nguồn skyscrapercity.com

soát ngập lụt lý tưởng có thể là một tổng thể cân bằng giữa các hướng Bảo vệ-Thích nghi-Rút lui và Quy hoạch đô thị hợp lý đóng vai trò quyết định đối với chiến lược kiểm soát ngập bền vững trong điều kiện BĐKH. Cần phải có những giải pháp bổ sung được thực hiện để hỗ trợ cho những giải pháp truyền thống như: làm chậm dòng chảy tràn, gia tăng không gian điều tiết, hạn chế khai thác nước ngầm... Việc kiểm soát triều tổng thể cũng chỉ là một trong những giải pháp khả dĩ và cũng chưa hẳn đã là giải pháp hợp lý nhất xét về mặt hiệu quả ngắn hạn. Những giải pháp công trình mang tính bảo vệ như bao đê, nâng cấp cống... là rất cần thiết nhưng vẫn chưa đủ và chưa phải là một trong những giải pháp quan trọng nhất. **Tích hợp, mềm dẻo và nâng cấp được** là những yêu cầu của một chiến lược quản lý ngập bền vững^[9]. Trong nghiên cứu "TP HCM thích ứng với BĐKH" do ICEM (2009) thực hiện có đưa ra một đánh giá định lượng chi tiết về tác dụng của hệ thống đê

bao bờ Tây sông Sài Gòn đối với việc bảo vệ thành phố trước rủi ro ngập lụt^[1]. Báo cáo mô tả hệ thống đê bao sẽ kiên cố hóa và bê tông hóa bờ sông và dần dần sẽ phá hủy khả năng lọc nước của hệ thống tự nhiên trong vùng. Bản báo cáo cảnh báo một hiện tượng đang ngày càng trở nên rõ ràng là **"BĐKH cục bộ do nguyên nhân địa phương gây ra"**. Báo cáo đặt ra một câu hỏi đối với hiệu quả của hệ thống đê bao: "Nếu như sự gia tăng mực nước sông và thủy triều tại khu vực TP HCM là do những thay đổi về sử dụng đất, thì **hệ thống đê bao quy mô lớn có thể gia tăng rủi ro ngập lụt**" và "không có những nâng cấp đáng kể hệ thống thoát nước, thì hệ thống đê bao ngăn triều chỉ có vai trò không đáng kể trong việc cải thiện tình trạng ngập lụt tại TP HCM, nhất là dưới áp lực gia tăng lượng mưa cục bộ". Chỉ phụ thuộc vào giải pháp xây dựng công trình, vấn đề sẽ không được giải quyết triệt để mà thậm chí còn trở nên trầm trọng hơn. Hệ thống đê bao dọc bờ Tây sông Sài Gòn sẽ chỉ giảm ngập

cho những khu vực thấp vốn chỉ chiếm 30% tổng số điểm ngập toàn thành nhưng lại làm cho chính những khu vực này ngày càng lún và gia tăng rủi ro ngập cho bờ Đông hoặc phía Đông Nai.^[2] Cùng với nhiều nghiên cứu khác cho thấy, để giải quyết tình trạng ngập lụt trong điều kiện BĐKH và NBD cần dựa trên các quan điểm sau:

- Nguyên nhân ngập lụt hiện nay chủ yếu do đô thị hóa không hợp lý nên phải giải quyết vấn đề bằng quy hoạch đô thị;
- Tiếp cận "mềm" cần được ưu tiên thay vì thực hiện các biện pháp công trình thông qua các giải pháp nhằm gia tăng khả năng thoát nước tại chỗ;
- Một chiến lược kiểm soát ngập lụt bền vững phải là một chiến lược tích hợp, bao gồm các hoạt động "Bảo vệ - Thích nghi - Rút lui" để đối phó với những yếu tố không chắc chắn như BĐKH và NBD;
- Thoát nước sinh thái và tổ chức hệ thống phân tán là nguyên tắc chính cho các giải pháp thoát nước.

- Giải pháp giải quyết tình trạng ngập lụt TP. HCM trong điều kiện BĐKH và NBD.

Những giải pháp cần bổ sung

a. Đối mới chiến lược thoát nước tổng thể
Cho đến nay các giải pháp công trình theo hướng tăng cường đầu tư để nâng cao năng lực của hệ thống cống thoát nhằm thoát nhanh nước mưa để tránh ngập vẫn là các giải pháp chủ yếu. Trong khi đó các giải pháp phi công trình hầu như chưa được thực hiện, nước mưa không được thoát theo quy luật tự nhiên từ lúc rơi xuống, phân bố trên mặt bằng, thấm phủ, ngấm vào đất và đi vào các khu vực nhận nước (sông, suối, hồ chứa và ra biển). Nước mưa không được bổ sung cho dự trữ nước ngầm, yếu tố quan trọng để giữ áp suất địa tĩnh chống lún sụt vùng đô thị... Các vai trò quan trọng này chỉ có thể thực hiện khi nước mưa có cơ hội được lưu lại lâu hơn trong lớp đất bề mặt và trong các thảm thực vật. Vì vậy cần xây dựng một hệ

thống thoát nước đô thị bền vững - Sustainable Urban Drainage System (SUDS) theo hướng tôn trọng các nguyên lý và chức năng của hệ sinh thái tự nhiên. Thay vì thoát thật nhanh nước ra khỏi đô thị bằng các hệ thống kênh thẳng, sâu hoặc hệ thống cống ngầm thì làm chậm lại các quá trình nêu trên và đưa nước mưa phục vụ cộng đồng với những giải pháp kỹ thuật mà trong đó sử dụng triệt để các khả năng lưu giữ và làm sạch của hệ sinh thái tự nhiên vào việc cải thiện chất lượng nước, bổ cập nguồn nước ngầm cộng với việc làm hài hoà cảnh quan thiên nhiên bảo vệ các nhóm loài sinh vật qua việc giữ gìn và tạo nơi cư trú cho chúng; trong đó, xử lý ô nhiễm do nguồn thải phân tán và chống ngập là những vấn đề chủ yếu và cấp bách. Chính vì vậy, hiện nay thành phố đang triển khai lập 2 quy hoạch: Quy hoạch tích hợp giải quyết các vấn đề ngập và Quy hoạch hồ điều tiết tại TP. Hồ Chí Minh cũng là dựa trên quan điểm đó.

b) Cần một quy hoạch tổng thể với cơ chế điều phối cấp vùng
Như trên đã phân tích, khi mực nước biển dâng sẽ khiến tình trạng mực nước các sông tại TP. HCM dâng cao. Tuy nhiên tình trạng ngập triều gia tăng tại TP HCM lại là hệ quả tổng hợp của các yếu tố xả lũ từ các hồ chứa thượng nguồn, san lấp lấn chiếm kênh rạch và các khu vực trũng có thể chứa nước. Tốc độ dâng của mực nước biển tại Vũng Tàu trong vài thập niên qua chỉ vào khoảng 0,5 cm/năm, bằng khoảng 1/3 tốc độ dâng của mực nước tại trạm Phú An trên sông Sài Gòn. Việc quản lý các hồ chứa trên thượng nguồn chưa chú trọng đúng mức đến công tác phòng lũ mà chủ yếu vẫn thể hiện mong muốn cực đại hóa lợi nhuận ngành. Cũng như vậy, việc phá hủy diện tích lớn rừng phòng hộ có thể mang lại lợi ích cục bộ cho từng địa phương nhưng lại dẫn đến lũ ngày càng hung hãn. Việc xả lũ với lưu lượng lớn từ các hồ chứa thượng nguồn chắc chắn có ảnh hưởng nghiêm trọng đối với TP HCM. Nếu

xảy ra những trận bão lớn vào cuối mùa mưa trên lưu vực thì sẽ cực kỳ nguy hiểm vì khi đó các hồ hầu như đã tích đầy nước và không còn khả năng cất lư. Vì vậy cần xác định lại vai trò cất lư của các hồ chứa gần với TP HCM như Trại An, Dầu Tiếng, Phước Hòa trong một cơ chế điều phối cấp vùng là hết sức cần thiết.

c) Lựa chọn không gian phát triển đô thị:

Tình trạng ngập lụt liên quan mật thiết đến việc kiểm soát quá trình đô thị hóa. Vì vậy trong quá trình kiểm soát phát triển đô thị cần thiết lập **“Khu vực khuyến khích đô thị hóa”** và **“Khu vực đô thị hóa có kiểm soát”** trên cơ sở xem xét điều kiện đất đai như một trong những tiêu chí quan trọng hàng đầu:

- “Khu vực khuyến khích đô thị hóa” là những khu vực có địa hình cao như khu vực đô thị trung tâm hiện hữu và hướng Bắc, Tây Bắc gần với Củ Chi, Hóc Môn, dọc quốc lộ 22 - trục xuyên Á nối với tỉnh Tây Ninh và Campuchia. Đây là hướng phát triển kém hấp dẫn hơn các hướng khác, vì vậy cần có sự đầu tư đáng kể về mọi mặt nhằm khuyến khích phát triển;

- “Khu vực đô thị hóa có kiểm soát” là những khu vực địa hình thấp như hướng Đông Bắc gần với huyện Dĩ An (Bình Dương) và TP. Biên Hòa (Đồng Nai), gồm các quận 2, 9 và Thủ Đức; hướng Tây Nam dọc quốc lộ 1 trên địa bàn quận Bình Tân và huyện Bình Chánh và hướng Nam, Đông Nam tiến ra biển gần với khu Nhà Bè, Bình Chánh, Cần Giờ (TP. HCM), Nhơn Trạch - Long Thành (Đồng Nai). Đây lại là những hướng có tốc độ đô thị hóa nhanh chóng như Hiệp Phước, Thủ Thiêm... Việc phát triển tại các khu vực này cần được thiết kế, quy hoạch một cách hết sức cẩn thận và “mềm dẻo” để loại bỏ những nguyên nhân gây ngập lụt như hiện nay. Trong những hướng phát triển này, đối với những khu vực đất trũng thấp, cần đặc biệt quan tâm đến tác động môi trường, tính khả thi và hiệu quả đầu tư. Các giải pháp quy hoạch đô thị, giao thông và kiến trúc tại các khu

vực này cần theo hướng giảm bớt dần tỉ lệ diện tích không thấm nước, tăng khả năng điều tiết tại chỗ, tăng hệ số phản xạ bề mặt albedo, tiết kiệm năng lượng để giảm nhiệt độ đô thị là những giải pháp tích cực giúp ngăn chặn quá trình vũ lượng tăng dần. Việc khôi phục lại các không gian điều tiết nước mưa và lư là điều cần phải thực hiện càng sớm càng tốt. Để ứng phó với diễn biến mưa có vũ lượng ngày càng cao, giải pháp hồ điều tiết phân tán trên lưu vực cũng tỏ ra có hiệu quả.

d) Hình thái, cấu trúc, mô hình phát triển đô thị:

Nhiệm vụ của quy hoạch đô thị TP. HCM trong việc kiểm soát ngập lụt và thích ứng BĐKH là phải trả lời được các câu hỏi như biện pháp xây dựng như thế nào để thích nghi với sự BĐKH - mực NBD - và sự sụt lún của vùng đất yếu? khu vực nào nên phát triển, khu vực nào dự trữ phòng vệ nước? Kiến trúc đô thị từng khu vực phải như thế nào? Làm sao giữ được cảnh quan đặc trưng từng khu vực? Nền nhấn mạnh đô thị cao tầng hay phát triển kiến trúc thấp tầng xen kẽ cảnh quan thiên nhiên? Và quy mô dân số bao nhiêu là vừa đủ ở mỗi khu vực? Mô hình ở cho mỗi khu vực như thế nào là phù hợp? Phân tán hay tập trung? Phát triển song song hay vuông góc với các kênh trục để không ngăn cản dòng chảy? Hay cần cần nhắc việc xây bờ bao cũng như việc giữ lại hệ sinh thái rừng ngập mặn khi phát triển đô thị... Rõ ràng rằng quy hoạch đô thị có vai trò rất lớn trong đề xuất các giải pháp phát triển đô thị ứng phó với BĐKH cũng như tình trạng ngập lụt và chỉ có thể trả lời trong từng đồ án quy hoạch cụ thể.

e) Thiết kế công trình:

Giải pháp áp dụng Kỹ thuật sinh thái (KTST) trong thiết kế cảnh quan đô thị^[6] để giải quyết vấn đề điều tiết nước và thích ứng với BĐKH hết sức quan trọng. Đó là giải pháp kỹ thuật hỗ trợ rất hiệu quả cho hệ thống cống thoát

nước chưa đủ năng lực để giảm ngập, bao gồm:

- Giải pháp kiểm soát tại nguồn (sources control);
- Sử dụng các hệ thống lưu trữ và tái sử dụng nước mưa tại mỗi gia đình,
- Giảm tối đa kết nối trực tiếp nước mưa và vùng không thấm,
- Đưa ra quy định bắt buộc trong xây dựng để giảm tối đa bề mặt không thấm;
- Giải pháp kiểm soát trên khu vực (site control);
- Áp dụng trên diện tích mặt bằng trong khoảng 2 - 5 ha;
- Chấn lọc sinh học: Là lớp chắn thực vật được thiết kế xử lý dòng chảy tràn trên bề mặt, lớp thực vật này có chức năng làm giảm tốc độ của dòng chảy, cho phép lắng trầm tích và các loại ô nhiễm khác. Nước mưa có thể thấm qua lớp lọc phía bên dưới, không những cung cấp khả năng xử lý ô nhiễm phân tán cao, mà còn là khoảng không gian xanh và tươi mát cho cộng đồng dân cư;
- Kênh phủ thực vật: Là kênh chảy chậm, được phủ lớp thực vật 2 bên bờ cũng như dưới đáy, được thiết kế để loại bỏ ô nhiễm như chất rắn lơ lửng, kim loại, tăng khả năng thấm, giảm tốc độ dòng chảy tràn, có thể thay thế cho một hệ thống vận chuyển nước mưa;
- Mương thấm lọc thực vật: Là mương đào cạn, được lấp đầy bởi đá, sỏi để tạo kho chứa có độ rỗng cao bên dưới. Dòng chảy tràn sẽ được lọc qua lớp sỏi, đá trong kênh và có thể thấm vào đất qua đáy và bờ kênh;
- Lớp bề mặt thấm: Thường được lắp đặt tại các vỉa hè, bãi đỗ xe... và cả trên mặt xa lộ. Chúng bao gồm lớp bề mặt thấm có độ bền cao kết hợp với lớp thấm bên dưới, cung cấp kho chứa nước tạm thời và cho nước thấm qua và thoát đi;
- Ao lưu nước tạm thời: Giống như trũng thực vật, hầu như là khô, nhưng sẽ tích nước khi mưa, được sử dụng để làm giảm tối đa tốc độ dòng chảy tràn bề mặt;
- Giải pháp kiểm soát trên toàn vùng (regional control): với diện tích >10ha:

- Khu vực đất ngập nước: Được xây dựng như một vùng đầm lầy nông, có chức năng xử lý ô nhiễm cũng như kiểm soát thể tích nước chảy tràn.
- Ao lưu nước tạm thời,
- Ao thấm lọc thực vật,
- Hồ điều hòa, hồ cảnh quan kết hợp với xử lý nước mưa chảy tràn.

Các giải pháp kỹ thuật sinh thái còn có khả năng kết hợp để xử lý ô nhiễm rất hiệu quả. Trong các giải pháp KTST, ao thấm lọc thực vật, vùng đất ngập nước, vỉa hè thấm, kênh thấm lọc là các giải pháp có tính năng bổ cấp cho nước ngầm cao. Ở vùng đô thị, việc giảm bớt lớp phủ bề mặt không thấm sẽ trực tiếp làm giảm lượng nước chảy tràn gây ngập và chất ô nhiễm kéo theo góp phần làm giảm qui mô và chi phí cần thiết để xây dựng cơ sở hạ tầng. Một số phương pháp phổ biến được ứng dụng để giảm diện tích bề mặt không thấm trong đô thị như:

- Giảm chiều dài và chiều rộng không cần thiết của đường giao thông
- Thiết kế hợp lý lối đi bộ, ưu tiên sử dụng các vật liệu thấm
- Giảm diện tích, không bê tông hóa khoảng sân trước nhà, v.v...

Vì vậy đối với TP. HCM cần quy định diện tích bề mặt tự nhiên tối thiểu trong mỗi lô đất, yêu cầu các công trình lớn phải có bể chứa nước mưa, xây dựng “vỉa hè xanh”, xây dựng các điểm trữ nước tạm thời khi mưa lớn xảy ra, chiếm lĩnh những không gian xanh còn chưa bị đô thị hóa ven sông để mở rộng lòng sông hoặc xây dựng những công viên có khả năng chứa nước.

f. Tiêu chuẩn thiết kế

Ngoài các giải pháp trên, trong thiết kế xây dựng cũng cần thực hiện một số giải pháp sau:

- TP Hồ Chí Minh cần giám sát lún mặt đất hằng năm để có những biện pháp kỹ thuật phù hợp cho sự phát triển bền vững. Ngoài ra cần xác định lại toàn bộ độ cao khống chế cơ sở trong bối cảnh nước biển dâng, mặt đất lún làm căn cứ để tính cốt nền trong xây dựng, trong các công

trình chống ngập.

- Đối với việc tính toán thiết kế hệ thống thoát nước, các giá trị mưa và triều tính toán cần được xem xét lại trong tình trạng BĐKH. Đây là vấn đề chưa được quan tâm trong các thiết kế trước đây đã dẫn đến tình trạng lạc hậu của các hệ thống thoát nước.

KẾT LUẬN

Quá trình phát triển đô thị thiếu kiểm soát trong suốt vài thập niên qua đã vượt xa so với tốc độ nâng cấp hệ thống thoát nước. San lấp lấn chiếm kênh rạch và các khu vực trũng có thể chứa nước cũng như hiện tượng lún hàng năm mà nguyên nhân có thể là khai thác nước ngầm, xây dựng nhà cao tầng và hiện tượng nền đất yếu... dẫn đến hệ quả là tình trạng ngập ở TP HCM đã bắt đầu xuất hiện từ cuối những năm 90 của thế kỷ trước. Khoảng 10 năm gần đây nỗ lực của thành phố trong việc xóa giảm ngập chỉ là để khắc phục hậu quả của việc thiếu đầu tư đồng bộ cho hệ thống thoát nước. Biến đổi khí hậu, mực nước biển dâng và đặc biệt là việc quản lý các hồ chứa trên thượng nguồn chưa được chú trọng đúng mức đến công tác phòng lư cũng như việc phá hủy diện tích lớn rừng phòng hộ đã khiến tình trạng mực nước sông dâng cao dẫn đến tình trạng ngập triều gia tăng tại TP HCM. Như vậy rõ ràng phát triển đô thị không hợp lý trong nhiều năm qua đang gây ra những hệ lụy đòi hỏi các biện pháp giải quyết cực kỳ tốn kém, thậm chí không giải quyết được. Các yếu tố môi trường, sinh thái chưa được quan tâm đúng mức ngay từ khi hoạch định phát triển đô thị mà hậu quả trước hết là ngập lụt đô thị. Trong bối cảnh BĐKH và NBD đang tác động ngày càng rõ ràng đến phát triển đô thị bền vững thì việc **xem xét lại vai trò và cách tiếp cận trong quy hoạch và quản lý đô thị** là hết sức cần thiết. Tác giả cho rằng cần phải nhìn nhận lại phương pháp tiếp cận trong cách làm quy hoạch đô thị nói chung và quy hoạch chuyên ngành thoát nước nói riêng theo hướng đối phó với

những yếu tố không chắc chắn trong điều kiện BĐKH và NBD. Khi mà cách tiếp cận xây dựng công trình theo truyền thống không còn phù hợp đối với TP. HCM thì qua những kinh nghiệm quốc tế cũng như các nghiên cứu về thực trạng và nguyên nhân ngập lụt tại TP. HCM có thể thấy rằng việc giải quyết vấn đề ngập lụt đô thị và thích ứng với BĐKH và NBD thông qua quy hoạch đô thị phải được nghiên cứu từ bài toán quy hoạch tổng thể cho đến thiết kế chi tiết cho từng khu đô thị, từng công trình theo hướng tiếp cận mềm dẻo, tôn trọng tự nhiên, cân bằng giữa bảo vệ-thích nghi-rút lui phù hợp với đặc điểm từng khu vực cụ thể. Thay việc cố gắng giảm tần suất rủi ro bằng việc thích nghi với rủi ro và giảm thiệt hại. Các nguyên tắc thoát nước sinh thái cần phải được áp dụng vào thiết kế công trình kiến trúc, cảnh quan nhằm tăng diện tích điều tiết nước thay vì các biện pháp bơm sạch, rút nhanh như hiện nay. Quy hoạch vùng TP. HCM và Điều chỉnh quy hoạch chung TP. HCM đến năm 2025 đã được phê duyệt là điểm khởi đầu đầy thách thức cho công tác xây dựng, quản lý và phát triển đô thị tại TP. HCM trong những năm tới trong việc giảm thiểu, ứng phó, thích nghi với các điều kiện bất lợi của tự nhiên cũng như BĐKH và NBD. □

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. ADP-ICEM (2009). *Ho Chi Minh City Adaptation Climate Changes*.
2. Phi H.L. (2011). *Impacts of Climate Changes and Urbanisation on Urban Inundation in Ho Chi Minh City*. 11th International Conference on Urban Drainage, Edinburgh, Scotland, UK, 2008.
3. Phi H.L. (2011). *The Sustainability of Urban Flood Management Practices Under Uncertainties in Ho Chi Minh City*. Aquateira, Amsterdam, Nov 2011.
4. NIKKEN SEKKEI & Viện Quy hoạch Xây dựng TP. HCM. *Nghiên cứu điều chỉnh quy hoạch chung xây dựng thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2025*. Tháng 4/2007.
5. Nguyễn Đỗ Dũng. *Ngập lụt tại TP. Hồ Chí Minh: Hướng tiếp cận “mềm”*. Tập chí Quy hoạch đô thị số 4, năm 2010.
6. Đoàn Cảnh, Dương Văn Trục (2006). *Ứng dụng kỹ thuật sinh thái xây dựng hệ thống tiêu thoát nước đô thị bền vững*. Hội thảo “Thoát nước đô thị TP. Hồ Chí Minh, nguyên nhân & giải pháp”.
7. Lê Văn Trường (2007). *Tiêu thoát nước ở Thành phố Hồ Chí Minh*.

Ảnh hưởng của QUY HOẠCH KHÔNG GIAN đến hiện tượng ngập nước thành phố Hồ Chí Minh

PGS. TS NGUYỄN MINH HÒA,

Khoa Đô thị học và Quản lý đô thị, Đại học Khoa học Xã hội và Nhân Văn, Đại học Quốc gia - Thành phố Hồ Chí Minh⁽¹⁾



Trong một thời gian rất dài nhiều thành phố trên thế giới lấy giải pháp công trình là chính giải quyết vấn nạn ngập nước đô thị. Đó là việc tôn cao cốt nền, làm đê bao bảo vệ thành phố, thiết lập hệ thống đê chắn nước biển, nước sông từ xa, hệ thống đê chắn và chia cắt sông biển, đào sông nhân tạo thoát nước, xây dựng hệ thống cống hộp thoát nước, hệ thống các hầm chứa nước tạm, hệ thống hồ điều tiết, hệ thống máy bơm công suất lớn,... Cho đến nay không ai phủ nhận hiệu quả chống ngập của các giải pháp công trình và coi đó là giải pháp quan trọng nhất, tuy nhiên trong khoảng 10 năm trở lại đây, một số thành phố nhận thấy các giải pháp phi công trình cũng có vai trò rất quan trọng, nó không chỉ là hệ giải pháp bổ sung mà còn giúp cho cư dân thành phố bị ngập dễ dàng hơn trong việc thích nghi với hoàn cảnh và giảm thiểu các rủi ro. Các tỉnh, thành phố có kinh nghiệm chống ngập như Rotterdam

(Hà Lan), Quảng Đông (Trung Quốc) cũng đề cao các giải pháp phi công trình. Đó là việc thay đổi quan điểm trong quy hoạch không gian, lối sống, điều tiết dân số, giảm mật độ công trình xây dựng tại công đồng, giảm mức độ bê-tông hóa bề mặt, tăng cường khả năng tham gia tự điều tiết của hệ thống sinh thái tự nhiên, thích nghi để sống chung hòa bình và thân thiện với tự nhiên, giáo dục ý thức môi trường, nâng cao ý thức công dân, tăng cường sự tham gia cộng đồng trong việc giảm thiểu mức độ ngập nước nội thị cũng như giảm thiểu tác hại của ngập nước gây ra cho cộng đồng dân cư, ... Thực tế cho thấy các công trình chống ngập rất qui mô nhưng mau chóng bị vô hiệu hóa nếu không có sự hợp tác tốt từ cộng đồng dân cư. Trong số các giải pháp phi công trình thì giải pháp thay đổi quan niệm quy hoạch không gian theo xu hướng lợi dụng ưu thế tự nhiên để tăng mức độ thích nghi, giảm bớt rủi ro được coi là đầu tiên

và quan trọng nhất. Quan niệm và phương cách quy hoạch truyền thống cho rằng quy hoạch và kiến trúc có quyền và có một sức mạnh lớn lao là tạo lập ra một thế giới tự nhiên với sự hỗ trợ của khoa học hiện đại, công nghệ-kỹ thuật tiên tiến từ đó có thể di chuyển và sắp xếp lại giang sơn, chính quan niệm này ít nhiều đã góp phần làm cho tình trạng ngập nước trầm trọng hơn.

Quy hoạch không gian được hiểu là sự lựa chọn vị trí, bố cục, sắp xếp và phân bố khối lượng vật chất (nhà ở dân dụng, công sở, cơ sở dịch vụ, đường giao thông, thiết bị kỹ thuật,...) trên một mặt phẳng bị giới hạn. Sự sắp xếp này có thể đưa đến thuận lợi cho đời sống nhưng cũng có thể gây ra khó khăn, có nhiều thành phố do lựa chọn vị trí định cư sai mà bị xóa sổ do tác động thiên nhiên. Theo thống kê thì Trung Quốc đã có hơn 30 thành phố phải di chuyển vị trí định cư, và cũng có rất nhiều thành phố do quy

hoạch sai mà dẫn đến ngập lụt quanh năm như Metro Manila (Philippines). Trong bài viết này tác giả chỉ trình bày một số trường hợp điển hình dẫn đến ngập lụt ở thành phố Hồ Chí Minh do quy hoạch chưa hợp lý, hoạt động quy hoạch này có những cái tồn tại từ lâu trong lịch sử, nhưng cũng có những cái mới có sau này, những sai lầm này sẽ trở thành bài học có ích nếu biết rút kinh nghiệm cho việc sửa chữa và các phát triển tiếp theo.

1. Phát triển các khu đô thị mới làm mất túi chứa nước của thành phố.

Thành phố Hồ Chí Minh có độ dốc từ Bắc xuống Nam, cao ở phía Bắc (Đông Bắc và Tây Bắc) và thấp dần xuống phía Nam, hướng thoát nước là Bắc - Tây Bắc - Đông Bắc xuống Nam - Đông Nam - Tây Nam. Ngay khi hình thành một Sài Gòn hiện đại với quy hoạch kiểu châu Âu vào năm 1860, các nhà quy hoạch người Pháp như Coffyn, Pugnaire đã đưa ra một nguyên tắc là không được phép phát triển xuống phía Nam bởi đó là khu đất trũng⁽²⁾. Khu vực phía nam (quận 7, Nhà Bè) này như túi chứa nước cứu nguy cho toàn thành phố khi mưa to, triều cường và nước từ các sông Đồng Nai, Sài Gòn đổ dồn về với lưu lượng lớn. Nếu xây nhà thì chỉ là thấp tầng, mật độ thưa và giữ nguyên các kênh rạch, đầm hồ để đảm bảo an toàn cho thành phố Sài Gòn. Nhưng rất tiếc là thành phố Hồ Chí Minh đã phát triển quá mạnh mẽ và quá nhanh về phía Nam, bắt đầu là khu dân cư Phú Mỹ Hưng (khởi công 1996 với hơn 350 ha). Tuy nhiên cần nhấn mạnh rằng bản thân Phú Mỹ Hưng không có lỗi, bởi vì trong quy hoạch Phú Mỹ Hưng, công ty tư vấn kiến trúc SOM (Skidmore, Owings & Merrill) đã tính toán khá kỹ lưỡng về cao trình, cốt nền, các hồ chứa nước được giữ lại và bù phần hồ và kênh rạch bị lấp cũng như khơi thông luồng thoát nước, nhưng sau khi Phú Mỹ Hưng thành công thì vùng đất trũng đầm lầy này trở nên nổi danh và các nhà đầu tư đổ xô về xây dựng vô tội vạ làm cho quy hoạch ban đầu của SOM bị phá sản và toàn bộ vùng đất trũng này bị

đổ đất lấp kín với cao trình cao hơn các khu vực khác của thành phố, các kênh rạch bị lấp gần như toàn bộ. Hệ quả của việc phát triển sai hướng này là thành phố Hồ Chí Minh bị ngập nặng, lượng nước mưa và triều cường lúc trước được chứa ở túi nước phía Nam Sài Gòn thì nay bị đẩy sâu vào thành phố bị ngập rộng và sâu, vào những lúc mưa dạt vào khoảng 70 mm gặp thêm triều cường dâng cao là hết phương cứu chữa, nhiều nơi chưa bao giờ bị ngập thì nay bị ngập nước với các cơn mưa chỉ ở mức trung bình như khu vực Ủy ban nhân dân thành phố, đường Lê Thánh Tôn, thậm chí Củ Chi, Thủ Đức là nơi cao nay cũng bị ngập nước. Hậu quả này không thể khắc phục được nữa và cũng chưa biết phải tính như thế nào trong một dự báo là khoảng 62% diện tích của TP.HCM sẽ nằm dưới mặt nước biển nếu như nước biển dâng lên 0.7 mét trong bối cảnh biến đổi khí hậu toàn cầu.

Để sửa chữa sai lầm này thì khu vực phía Nam Sài Gòn cần tiến hành gấp rút nguyên tắc "bù", có nghĩa là phải bù lại phần đã bị lấp đi bằng các hồ điều tiết lớn và hệ thống kênh rạch mới nhằm khai thông dòng chảy từ trong nội ô ra phía sông Sài Gòn, tuy nhiên những nỗ lực này nếu thực hiện được cũng chỉ giảm bớt phần nào ngập lụt nội thị, nhưng quan trọng nhất vào lúc này là lãnh đạo thành phố phải kiến quyết ngưng phát triển ngay các công trình lớn, các khu dân cư, các trục đường giao thông và các hoạt động làm bê-tông hóa bề mặt ngầm nước ở khu vực phía Nam, kể cả việc bê-tông hóa vùng Cần Giuộc.

2. Quy hoạch và phát triển quá dày đặc các dãy nhà hình ống quá dày đặc đưa đến hậu quả không có đường thoát nước.

Nhà hình ống chạy dài theo dãy (dải) là sự kết hợp của hàng nghìn căn nhà hẹp chiều ngang, thiên về chiều dài, chiều ngang thường chỉ từ 3 mét đến 4 mét và dài từ 12 đến 18 mét và liên kế vách nhau kéo dài nhiều km. Loại nhà này do người Hoa di cư mang đến

Việt Nam từ các tỉnh Phía Nam sông Dương Tử của Trung Quốc như Quảng Châu, Quảng Đông, Quảng Tây, Phúc Kiến vào khoảng đầu thế kỷ 17. Ngày nay nó được coi là một kiểu nhà điển hình của các thành phố lớn của Việt Nam như Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh. Đặc tính chung của chúng là các nhà dính liền nhau, chung vách tạo thành dãy, chạy cấp theo đường phố và trong các con hẻm, không cây xanh, không vỉa hè (nếu có thì rất hẹp), không có dải phân cách mềm (cây xanh, thảm cỏ) giữa đường đi và nhà ở, không có các vườn dạo, công viên mini xen kẽ giữa các dãy nhà cất chừa dãy nhà ra từng ô phố.

Trong một đô thị lớn thì hệ thống đường phố có một vai trò cực kỳ quan trọng trong việc phân phối luồng và dòng chảy tiêu thoát nước bề mặt, lúc này đường phố được hình dung ra như những dòng kênh cạn với chiều cao và chiều rộng hạn chế và do vậy mà bố cục hình thể trên các trục đường ảnh hưởng một cách đáng kể tới vùng ngập lụt, những nhà cửa, hình dạng khối của công trình, cách bố cục và cấu trúc nhà cửa cũng như các tiểu công trình trên đường phố (kiosque, buồng điện thoại, máy rút tiền, nhà vệ sinh, thùng rác, nhà chờ xe bus, ghế đá...) sẽ tác động tới dòng thoát nhanh hay chậm của nước. Chính việc quy hoạch và xây dựng các dãy nhà loại nhà ống này đã làm tăng thêm mức độ ngập nặng. Điều này thể hiện: Các dãy nhà liên tục cặp hai bên trục lộ chính là hai con đê chắn nước ở hai bên trục đường lớn, không có khe hở để phân lưu chia lượng nước ra, mà phần lớn lượng nước bị lưu giữ lại ngay trên mặt đường biến các trục đường lớn thành các hồ chứa nước lâu ngày làm phá hỏng mặt đường. Các con đường như Ba tháng Hai, Hùng Vương, xung quanh vòng xoay Phú Lâm, khu vực ngã tư 4 xã là những ví dụ điển hình cho trường hợp này với hình ảnh các con đường bị ngập nước kéo dài hàng tuần lễ, sau khi nước rút để lại một mặt đường bị hư hỏng với hàng trăm ổ voi, ổ gà loang lổ, bong tróc, nứt nẻ.

1. Bài viết là một phần trong kết quả nghiên cứu của đề tài trong điểm đại học Quốc gia TP.HCM "Nghiên cứu tác động của các yếu tố dân số, tổ chức không gian sống và ý thức cộng đồng đến hiện tượng ngập nước đô thị tại TP.HCM" mã số B2007-18b-02TD, năm 2008-2009.

2. Xem: Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn "Ngập lụt và nhà ở tại các đô thị châu Á-kinh nghiệm cho TP.HCM", NXB Tổng hợp TP. Hồ Chí Minh, 2006, trang 113-120.

Một số con hẻm nhỏ bắt từ trục đường lớn theo hình xương cá trở thành ống dẫn nước sang hai phía, nhưng rất tiếc phần kết của các con hẻm thường là một dãy nhà chắn ngang, hoặc là một vài chung cư, một nhà xưởng ở phần cuối như một tấm lá chắn, cho nên nước có dồn vào các con hẻm cũng không thoát được đi đâu, nước ngập bị tống ngược trở lại, những lúc triều dâng cao thì nước từ ngoài sông đẩy ngược vào khiến cho nước trong các cống dồn ngược lên khu dân cư (ống cống càng lớn, lượng nước trào ngược càng nhiều) khiến các hẻm và trục đường trở thành những ống cống chứa nước lộ thiên. Hiện trạng này có thể thấy ở các con đường trục như D2 - Văn Thánh, Ba tháng Hai, Hùng Vương, Điện Biên Phủ, Nguyễn Hữu Cánh, Lạc Long Quân, Nguyễn Văn Luông. Nếu nhìn một cách tổng thể thì các vùng ngập ở thành phố Hồ Chí Minh giống như những cái ống khổng lồ chứa nước không có đường thoát. Ở các thành phố dễ bị ngập nước thì các đường phố chính là các ống thoát nước, nhưng muốn nó trở thành ống thoát nước thì độ chênh của đầu và cuối con đường ít nhất phải từ 0,5-0,7 mét, nếu không có độ dốc từ cao xuống thấp thì chính các con đường này lại trở thành các ao hồ, ống chứa nước giữa ngay lòng thành phố, ở Hà Nội cơn mưa lịch sử (ngày 2 và 3 tháng 11-2008) đã chứng minh khi ngập thì hàng chục tuyến phố trở thành ao hồ trong thời gian từ 7-10 ngày, tình trạng này được cải thiện là nhờ hệ thống bơm chữ không phải là tự thoát. Khi nghiên cứu hiện tượng này chúng tôi liên tưởng tới hệ thống cống hộp mới đang xây dựng ở thành phố Hồ Chí Minh, hệ thống cống khá lớn, nhưng cửa xả lại vẫn ở vị trí cũ, tức là ngang bằng hoặc dưới mặt nước sông, do vậy khả năng ngập sẽ trở nên trầm trọng hơn là điều có thật. Tình trạng mô tả trên đây là hình ảnh phổ biến ở tất cả các con đường đang và sẽ bị ngập ở thành phố Hồ Chí Minh. Việc sửa chữa, khắc phục nó ở 12 quận nội thành dường như không còn có cơ hội nữa. Theo chúng tôi việc

rút kinh nghiệm chỉ có thể thực hiện được ở các khu đô thị hóa mới, nhất là ở các quận Nhà Bè, Bình Tân, và các huyện Củ Chi, Hóc Môn, Thủ Đức, Cần Giờ, Bình Chánh. Những kinh nghiệm này là:

- Hạn chế dẫn để đi đến triệt tiêu loại nhà ống được thiết kế và xây dựng mới kéo dài cặp dọc hai bên các trục đường tạo ra các con đê chắn nước khi mưa lớn và triều dâng. Điều này có thể làm được ở các đô thị mới, ví dụ như đô thị Tây Bắc hay Đô thị cảng Hiệp Phước.
- Trong trường hợp không tránh khỏi thì dứt khoát phải tạo ra các dải phân cách mềm giữa đường và nhà. Đó là một dải cây xanh kèm theo thảm cỏ thấm nước, mương thấm nước lưu. Cứ một số căn nhà hình ống nên ngắt ra một khoảng trống để làm vườn hoa, công viên mini hoặc vườn dạo. Khoảng trống này không chỉ có tác dụng tạo ra không gian vui chơi, thư giãn, tiếp xúc xã hội mà còn là nơi giải quyết tình trạng ngập cục bộ, và tạo dòng tiêu thoát nước bề mặt. Ở một số khu vực dân cư cũ không nhất thiết phải đào đường đặt cống mà chỉ cần khai thông dòng nước chảy tràn trên bề mặt bằng cách bỏ bớt những vật cản chặn dòng chảy là được, chẳng hạn như mở rộng hẻm, bỏ bớt một phần hay một vài căn nhà làm sao cho dòng nước được khai thông từ bên trong ra tới kênh, rạch là được.
- Ở cuối các đường xương cá (đường nhánh) bắt từ đường trục không được xây dựng các công trình làm cản dòng chảy (chung cư, bờ kè cao), cần duy trì hoặc tạo ra các hồ gom nước tạm sau đó dẫn ra sông, kênh rạch. Những hồ gom nước tạm này là nơi chứa nước từ trục đường lớn dồn về, kể cả khi cần sử dụng máy bơm nước thì chính các hồ gom này là nơi đặt máy bơm.

3. Xây dựng các công trình xây dựng có khối tích phần đế quá lớn và trọng lượng quá nặng làm cho các vùng trũng bị ngập.

Trận mưa lịch sử ở Hà Nội đầu tháng 11-2008 và thực tế ở thành phố Hồ Chí Minh nhiều năm qua cho thấy ở

những vùng trũng, đất nền yếu càng xây dựng nhiều công trình có khối tích và trọng lượng lớn thì khả năng ngập sâu và rộng càng nhiều. Chính các công trình này làm cho tình trạng lún đất càng cao và ảnh hưởng rộng. Các khu phố cũ được xây dựng từ thời Pháp thuộc không bị ngập mà các khu bị ngập nặng lại chính là khu dân cư mới với các công trình "xây cất quá vĩ đại" như ở Mỹ Đình, Trung Hoà-Nhân Chính,... Ở những vùng đất trũng như ở Nhà Bè, Cần Giờ của thành phố Hồ Chí Minh cũng đang diễn ra một kịch bản tương tự khi mà các khu dân cư mới với qui mô lớn vẫn đang hồi hải mọc lên, thậm chí phường nào cũng có trụ sở UBND rất lớn chiếm diện tích bề mặt rộng. Chính vì vậy mà một khuyến cáo cần lưu ý là ở các khu vực có nền đất yếu và trũng thì giải pháp bơm cát tôn cao nền, xây dựng móng nổi cho các công trình lớn, thậm chí cho cả một khu vực hàng chục ha là điều không khuyến khích, vì như thế bản thân nó không bị ngập nhưng nó làm gia tăng mức ngập và chính nó sẽ bị bao vây bởi tình trạng ngập mà nó tạo ra.

4. Nâng cao mặt đường các trục lộ làm gia tăng mức độ ngập

Khi một khu dân cư bị ngập nước nặng do triều cường hay nước mưa thì hiện tượng phổ biến thường thấy là đường lộ lớn chạy qua khu dân cư này bị ngập sâu, hệ quả là tắc nghẽn giao thông, tai nạn thường xảy ra khi mặt đường nằm dưới mặt nước, mặt đường bị hỏng, xe cộ lưu thông bị ách tắc. Để khắc phục tình trạng này, Sở Giao thông công chánh sử dụng biện pháp quan thuộc nhất là nâng cao mặt đường. Cách thức này được coi là giải pháp chủ yếu nhất (cũng có thể là duy nhất hiện nay) khi áp dụng ở các con đường như Phạm Thế Hiển, D2, Ung Văn Khiêm, Nguyễn Văn Luông, Hùng Vương, Kha Van Cánh, Nguyễn Hữu Cánh....Sau khi nâng đường thì quả thật sự lưu thông trên trục đường được cải thiện tốt hơn, kể cả khi mưa to, ngập nặng. Nhưng điều mà các nhà công quyền đã không tính được hậu

quả xấu của nó là:

- Việc nâng mặt đường lộ đưa đến hậu quả nặng nề hơn là khi các con đường này được nâng cao lên lập tức trở thành những con đê ngăn dòng chảy của nước, nhiều con đường cắt ngang dòng chảy làm đổi chiều dòng nước làm cho nước thay vì thoát xuống cuối nguồn theo chiều từ cao xuống thấp, từ mặt đường xuống các kênh, mương rồi chảy dồn về ao, hồ lớn rồi chảy ra sông thì nay lại bị dẫn ngược trở lại hay rẽ ngang không thoát ra được dẫn đến tình trạng nước tù đọng gây ô nhiễm môi trường. Một ví dụ điển hình là khu dân cư Ngõ Tắt Tở ngay gần bờ sông Sài Gòn, khu dân cư này năm nào cũng bị ngập vào mùa mưa và do triều cường, nhưng thời gian ngập không lâu và không sâu, bởi vì nước rút ra sông Sài Gòn theo các con kênh, rạch và mương nước ngầm, nhưng từ khi đường Nguyễn Hữu Cánh được gia cố mặt nền nhiều lần để trở thành một đại lộ lớn thì nó cũng trở thành một con đê không lỗ chặn tất cả các dòng chảy từ trong khu dân cư thoát ra bờ sông, và như thế tai họa đã giáng xuống người dân khu vực này phải sống trong biển nước dài ngày mỗi lần ngập. Tình trạng tương tự cũng đang diễn ra ở nhiều khu vực dân cư trong thành phố như ở khu vực Văn Thánh, Hiệp Bình Chánh, Thanh Đa, ở những nơi này dân trở nên khổ hơn sau khi nâng cao các trục lộ. Việc nâng trục lộ thiếu tính toán đã đưa đến cuộc chạy đua nâng cao độ nền đường lộ, hẻm, và nền nhà không có hồi kết thúc. Một logic thông thường là khi mà các trục lộ lớn được nâng cao khiến các khu dân cư bị ngập, thì giải pháp kế tiếp là các hẻm phải được nâng lên bằng nguồn tiền "nhà nước và nhân dân cùng làm" hay huy động trong cộng đồng. Sau khi đường lộ và hẻm nâng lên thì ngay lập tức hình thành nên một hệ thống đê bao lớn nhỏ vây quanh các khu dân cư và hộ gia đình, và lúc này các khuôn viên mỗi nhà trở thành một ô chứa nước, do vậy để khắc phục tình trạng này đồng loạt các hộ gia đình buộc phải nâng nền nhà, có những hộ



gia đình phải nâng nền đến 3,4 lần làm cho khoảng cách từ mặt đất đến trần của tầng trệt chỉ còn hơn 1m. Một logic thông thường nữa là công trình nâng sau bao giờ cũng phải cao hơn công trình trước đó để trừ hao phòng ngừa, vậy là một phản ứng ngược xảy ra là khi nền nhà dân và hẻm nâng cao hơn thì nước lại đổ dồn ra trục lộ, và cứ như thế cuộc rượt đuổi nhau trong việc nâng nền vừa mệt mỏi vừa tốn kém không biết đến bao giờ chấm dứt.

Kết luận

Ngập nước đối với các thành phố ven biển và cửa sông là một trong số các vấn đề nan giải mà các đô thị phải đương đầu. Trong bối cảnh biến đổi khí hậu thì giải pháp "nhị nguyên" vừa chống đỡ vừa thích nghi được coi là tối ưu hơn cả, nhất là đối với đô thị lớn như Thành phố Hồ Chí Minh. Sự chấp nhận này như một định mệnh lịch sử, bởi vì không dễ gì di chuyển cả một thành phố với nhiều triệu dân sang một nơi khác. Chúng ta không hề hạ thấp vai trò cực kỳ quan trọng của các giải pháp công trình kỹ thuật, những hoạt động ở cấp độ vĩ mô của chính phủ, của chính quyền thành phố, nhưng không coi đó là giải pháp duy nhất như một bữa chú vạ năng. Những giải pháp phi công trình tuy không quyết định vận mệnh của một thành phố trước ngập nước, nhưng nó cũng góp một phần đáng kể vào

việc cải thiện tình hình, trong số đó việc thay đổi nhận thức và hành động trong công tác quy hoạch theo kiểu truyền thống sang quy hoạch thích nghi được coi là rất quan trọng trong bối cảnh hiện nay. □

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn. Quy hoạch thủy lợi phục vụ việc tìm kiếm giải pháp chống ngập lụt cho TP. HCM. tháng 3-2008
2. Đồ án quy hoạch tổng mặt bằng chung đến năm 2010. Chính phủ phê duyệt ngày 16-01-1993 theo quyết định 20/Ttg.
3. Đồ án điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020. Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại quyết định 123/1998/QĐ-Ttg ngày 10/7/1998.
4. Nguyễn Minh Hòa. Vùng đô thị châu Á và TP. Hồ Chí Minh. NXB TP. Hồ Chí Minh, 2005.
5. Trung tâm nghiên cứu phát triển đô thị và Cộng đồng. Nhiều tác giả, Những vấn đề của phát triển không gian đô thị. NXB Đại học quốc gia TP. HCM, 2006.
6. Trung tâm nghiên cứu phát triển đô thị và Cộng đồng. Ngập lụt và nhà ở tại các đô thị châu Á - Kinh nghiệm cho TP. Hồ Chí Minh. NXB TP. Hồ Chí Minh, 2006.
7. Viện quy hoạch xây dựng TP. Hồ Chí Minh. Hiện trạng và dự báo phát triển dân số đến 2025. TP. HCM, 3-2005.
8. Viện kinh tế TP. Hồ Chí Minh. Thực trạng ngập nước tại TP. Hồ Chí Minh: Nguyên nhân và Giải pháp. Kỷ yếu hội thảo, 8-2006.
9. MAIRD (2003). Living with floods in the Mekong River Delta of Vietnam. Proceeding of the international Seminar on Flood Management, Hanoi. 17-21 Nov. 2003, pp85-92.
10. Government of Vietnam (2001). Second National Strategy and Action Plan for Disaster Mitigation and Management in Vietnam: 2001 to 2020. Government of Vietnam, Hanoi.
11. Wickramanayake, E. (1994). Flood mitigation problems in Vietnam. Disasters 18, 81-86.
12. UNEP-MRC, Mekong River Basin Diagnostic Study Final Report, MRC Secretariat, 1997 p. 5-36.

Venezia

BÀ HOÀNG TRÊN BIỂN ADRIATIC

KTS TRẦN HÙNG

Xiển trục theo bờ biển lớn

Venezia nằm trên địa bàn sông nước và kênh rạch, là thành phố duy nhất mà việc đi lại chủ yếu là bằng thuyền. Từ khoảng sáu ngàn năm trước, nước biển từng dâng cao nhấn chìm cả một vùng đồng bằng xa xưa của biển Adriatic, sinh ra vùng đầm phá, nhưng rồi được con người tìm đến cư trú biến cải thành nơi ở. Từ thế kỷ I TCN, cư dân ở đây là những người La Mã, họ từ đất liền di cư ra bờ biển lập nên những cộng đồng ngư dân, thủy thủ và người làm muối. Từ thế kỷ X, bắt đầu xây dựng thành phố mang tên Venezia cạnh một con kênh ngoằn ngoèo, sau có tên là "Kênh Lớn" (Grand Canal). Cạnh Kênh Lớn dần dần mọc lên những ngôi nhà dân thường xây dựng quanh một ngôi nhà thờ, tạo nên một khu cư trú, đó là khu Rialto ở gần giữa Venezia ngày nay.

Venezia nằm về phía đông bắc Italia, trên bờ biển Adriatic, trong vịnh Venezia. Điều đặc biệt là thành phố nằm trên 118 hòn đảo đan xen với 150 kênh đào trong một vùng vịnh dài 60km, rộng 4km, được nối với đất liền bằng một tuyến xe lửa, một ga hàng không. Ngăn cách giữa biển Adriatic và thành phố là một dải đất hẹp dài 12km, cũng vừa là con đê chắn sóng, tạo nên một vùng nhiều bãi tắm biển tuyệt vời mang tên bãi tắm Lido. Trên đất đai thành phố có khoảng 200 con kênh ngang dọc và có 400 chiếc cầu bắc qua những con kênh đó, rất thuận tiện cho việc đi lại trong thành phố bằng thuyền nhỏ. Trong số 200 con kênh đó, con kênh chính (thường gọi là Kênh Lớn) dài tới 3800 mét, ngăn thành phố làm hai phần không bằng nhau trên kênh có 3 cầu bắc qua, trong đó cầu Rialto rất nổi tiếng, được xây dựng từ thế kỷ XVI. Từ đó Venezia thường được gọi "thành phố của các kênh đào". Trong tiếng Việt thành phố này được gọi là *Vô-ni-dơ* (phiên âm từ *Venise* trong tiếng Pháp). Thành phố có số dân chưa đến 30 vạn người. Venezia

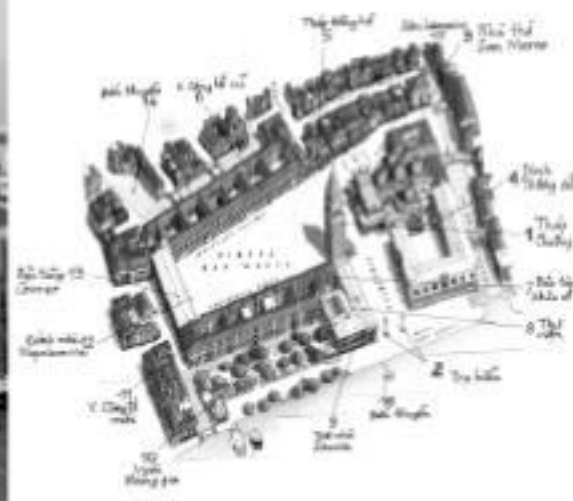
cùng với Padova nằm trong khu đô thị Padova - Venezia với dân số 1.600.000 người.

Thành phố trải ra trên nhiều đảo nhỏ trong khu vực phá Venezia dọc theo biển Adriatic ở đông bắc nước Italia. Vùng phá nước mặn này trải dọc theo đường biển giữa các cửa sông Po (phía nam) và sông Piave (phía bắc). Trung tâm lịch sử của Venezia (*Centro storico*) có dân số khoảng 62.000 người (trong tổng số 176.000 người sống trên các vùng "đất khô" (tức là vùng phá mở rộng) và 31.000 người sống trên các đảo khác của phá. Theo truyền thuyết thì Venezia được thành lập năm 422 bởi những người La Mã chạy trốn khỏi vùng bị người Goth cai trị. Thành phố được lập nên là kết quả của sự gia nhập ổ ạt của những người tị nạn vùng đầm lầy cửa sông Po để tránh quân xâm lược tàn phá phía đông bắc Italia. Từ thời cai trị của công tước Agnello Particiaco (811-827) đồn trú được chuyển từ Malamocco đến nơi được bảo vệ tốt hơn là đảo Rialto (Rivoalto tức "Bờ cao"), là địa điểm hiện nay của Venezia. Tu viện Thánh Zachary được xây dựng cùng với cung điện công tước đầu tiên và nhà thờ San Marco. Một tường phòng thủ (*civitatis murus*) giữa Olivolo và Rialto cũng được xây dựng. Vào năm 828 thành phố trở nên nổi tiếng do được những thánh vật cường đoạt từ Alexandria được đưa về và đặt vào nhà thờ mới xây. Cộng đồng tiếp tục phát triển và khi quyền lực Byzantine giảm sút, đặc tính chống phương Đông tăng dần, dẫn đến sự phát triển tính tự lập và cuối cùng là độc lập của Venezia.

Từ thế kỷ thứ IX đến thế kỉ XII Venezia



Kiến trúc quảng trường San Marco



Tổng thể quảng trường San Marco

phát triển thành một thành quốc. Với vị trí chiến lược tại nơi địa đầu của biển Adriatic tạo nên thế mạnh về thủy quân cũng như về kinh tế của Venezia. Thành phố trở thành một trung tâm phân thịnh về thương mại giữa vùng Tây Âu và phần còn lại của thế giới (đặc biệt là Đế chế Byzantine và thế giới Hồi giáo). Sự hùng hậu của một trung tâm giao dịch thương mại trên biển đã tạo nên một thế mạnh khác của “Bà hoàng trên biển Adriatic”. Vào thế kỉ XII, nền tảng cho thế mạnh của Venezia được tăng cường với việc xây dựng kho đụn (bắt đầu vào 1104), Venezia thu tóm quyền điều khiển đèo Brenner từ Verona vào năm 1178, mở ra một đường huyết mạch đến Đức. Cộng hòa Venezia chiếm đất đai ở bờ phía đông của biển Adriatic (năm 1200) chủ yếu vì các lý do thương mại và bởi vì cướp biển đóng ở khu vực đó là mối đe dọa cho thương mại. Vị Doge (Thống sứ) lúc đó là Công tước của Dalmatia và Công

tước của Istria. Các vùng đất sở hữu sau này, trải rộng từ Hồ Garda đến tận sông Adda, được biết đến như là “Terraferma”, một “vùng đất khô”. Trong việc xây dựng thành một đế chế hàng hải, nước cộng hòa này đã nắm quyền điều khiển hầu hết các đảo trong vùng Biển Aegea, bao gồm cả đảo Kypros và đảo Crete, trở thành một mối lái quyền lực chủ đạo trong vùng Cận Đông. Sự điều khiển của Venezia đối với các vùng đất lục địa khá thuận lợi và công dân ở các thành phố Bergamo, Brescia và Verona đều đã nổi dậy bảo vệ chủ quyền của Venezia khi bị quân xâm lược đe dọa. Thành phố đã phát triển mạnh trong các thế kỷ XIV và XV, bộ mặt kiến trúc cũng hình thành trong thế kỷ này, nhờ vào thời hưng thịnh của nước Cộng hòa. Thành phố mọc lên nhiều nhà thờ được trang trí và khảm lát đá hoa màu các mặt đứng trang trọng của những lâu đài. Các cây cầu, những đường phố cong với các nhà 3 - 4 tầng dày đặc hai bên đường và

nối nhau trên bờ kênh lung linh bóng nước làm cho thành phố có vẻ đẹp lộng lẫy để thực sự trở thành “Bà hoàng trên biển Adriatic”. Trung tâm Venezia là quảng trường San Marco được bao quanh bởi các nhà của Viện Công tố cũ (1480 - 1514) và Viện Công tố mới (1584 - 1640), nhà thờ lớn 5 mái vòm San Marco (829 - 832, xây lại năm 1073 - 95) các cửa bằng đồng kiểu Byzantin, phía trên cửa chính ở giữa có 4 con ngựa đồng (thế kỷ IV - III TCN) được chở đến từ Constantinople năm 1204; trong nội thất có sàn ghép mảnh bằng đá hoa thế kỷ XII - XIV và tháp chuông (Campanila). Quảng trường Piazzetta là một phần của quảng trường lớn San Marco, được mở về phía phá. Hai bên quảng trường là Thư viện San Marco cũ (1536-54, KTS J. Sansovino; hoàn thành năm 1583) và Dinh Thống sứ Venezia (khởi công vào thế kỷ IX, hoàn thành vào thế kỷ XIV - XVI). Từ phía đông tòa dinh thự này có cầu “Than thở” (Sospiro) (1600) nối

với nhà tù (1560 - 1614). Ở phía bắc có tòa Piazza San Giovanni e Paolo với ngôi nhà thờ cùng tên theo phong cách Goth (1246 - 1430), dinh thự cùng tên, tòa nhà của Hội ái hữu tôn giáo của Scuola Grande di San Marco (1488-90) và tượng Tượng đánh thuê Bartolomeo Colleoni cưỡi ngựa (1479 - 88), khánh thành năm 1496 do nhà điêu khắc A. Verrocchio.

Trong nhiều nhà trường (scuola) có những bộ tranh của các họa sĩ bậc thầy ở Venezia. Dọc theo Kênh Lớn hình chữ S (ngược) cắt ngang thành phố là những lâu đài theo các phong cách Goth, Phục Hưng và Barocco: Ca d'Oro (1422-40), Vendramin - Calergi (1481 - 1509) được hoàn thành bởi KTS P. Lombardo, Corner (từ 1532), Rezzonico (1660), Pesaro (hoàn thành năm 1710)...; các nhà thờ Santa Maria Gloriosa dei Frari (1338 - 1443, trong nội thất có các tranh bàn thờ của Tiziano), San Zaccaria (khởi công vào thế kỷ X, xây lại năm 1444-65, mặt đứng hoàn thành vào cuối thế kỷ XV), Santa - Maria dei Miracoli (1481-89, KTS P. Lombardo), Il Redentore (hoàn thành năm 1592, KTS A. Palladio), Santa - Maria della Salute (1631-81); Scuola Grande di San - Rocco (1515-50, các tranh của Jacopo Tintoretto); cầu Rialto (1588-92); nhà thờ và tu viện San Giorgio Maggiore (trên đảo cùng tên; 1565-80, KTS A. Palladio).

Ở thế kỷ XX, Venezia đã xây dựng: khu công nghiệp và nhà ở Marger (từ 1917), Casa delle Zattere (1957), nhà ga đường sắt Santa - Lucia (1956)... các viện bảo tàng: Galerì của Viện hàn lâm, Bảo tàng Correr, Galerì Nghệ thuật đương đại Quốc tế (trong cung Pesar), Bảo tàng Khảo cổ học; trên đảo Torcello có nhà thờ lớn (thế kỷ VII - XI; các tranh ghép mảnh - thế kỷ IX và XII); trên đảo Maruno có nhà thờ Santa - Maria e Donato theo phong cách Roman (thế kỷ XII) và Bảo tàng Thủy tinh. Triển lãm Nghệ thuật Quốc tế hai năm một lần (Biennale) được tổ chức liên tục ở Venezia kể từ năm 1895.

Venezia trở thành một đế chế sau cuộc Thập tự chinh thứ 4, cuộc chiến dẫn tới sự sụp đổ của

Venezia thành Constantinople vào năm 1204. Venezia bắt đầu mất đi vị trí như là một trung tâm thương mại quốc tế sau sự chấm dứt của thời Phục hưng. Tuy vậy, đế chế Venetian vẫn là nơi xuất khẩu chính các sản phẩm nông nghiệp và cho đến giữa thế kỉ XVIII vẫn là một trung tâm sản xuất quan trọng.

Nước Cộng hòa mất quyền tự chủ khi Napoléon Bonaparte chinh phục Venezia trong Chiến dịch liên minh lần thứ nhất (1797). Nhà chinh phạt người Pháp đã chấm dứt thế kỷ hoàng tráng nhất của thành phố trong giai đoạn này. Ông phá bỏ đi những chiếc cổng của khu Ghetto, hạn chế các khu vực và thời gian người Do Thái sinh hoạt và đi lại trong thành phố. Venezia trở thành một phần của Áo khi Napoléon ký Hòa ước Campo Formio vào ngày 12 tháng 10 năm 1797. Người Áo chiếm thành phố để rồi vào năm 1805 lại trở thành một phần của Vương quốc Italia của Napoléon (nhưng được trả lại cho Áo sau thất bại của Napoléon vào năm 1814) trở thành một phần của Vương quốc Lombardy - Venetia. Một cuộc cách mạng tái thiết lập Cộng hòa Venezia trong một thời gian ngắn nhưng rồi vào năm 1866, theo sau cuộc chiến sáu tuần, Venezia cùng với phần còn lại của Venetia, trở thành một phần của Italia.

Từ sau 1797, thành phố xuống cấp trầm trọng, nhiều dinh thự cổ cùng các tòa nhà khác bị bỏ hoang, tuy chỉ có khu vực Lido trở thành một bãi biển du lịch nổi tiếng vào thế kỉ thứ XIX. Trong trung tâm cũ, những kênh đào đóng vai trò như những con đường, giao thông trên nước. Vào thế kỉ XIX một đường chính vào đất liền để đến một ga xe lửa của Venezia, và một đường cho xe hơi cùng bãi đậu được xây dựng thêm vào thế kỉ XX. Vượt qua khỏi những đường vào trên bộ ở cạnh phía bắc thành phố, giao thông bên trong thành phố vẫn là hoàn toàn trên nước hoặc đi bộ. Venezia là khu đô thị rộng nhất châu Âu không có xe hơi, duy nhất ở châu Âu vẫn có thể duy trì hoạt động bình thường của

thành phố trong thế kỷ XXI mà hoàn toàn không dựa vào xe ô tô. Thuyền Venezia cổ điển rất đặc sắc gọi là thuyền gondola, ngày nay chủ yếu dùng cho du khách, hay cho đám cưới, đám ma, các dịp lễ hội. Đa số người Venezia ngày nay đi lại bằng thuyền gắn máy (“vaporetti”) đi lại trên các tuyến dọc theo các kênh đào chính và giữa các hòn đảo trong thành phố. Thành phố này cũng có hoạt động nhiều thuyền của các gia đình tư nhân. Những gondola vẫn còn được sử dụng phổ biến bởi người Venezia (gọi là *traghetto*), những phà chuyên chở khách bộ hành băng ngang Kênh đào Chính của Venezia tại một số điểm nhất định không có cầu. Venezia được phục vụ bởi một sân bay mới, Sân bay quốc tế Marco Polo (*Aeroporto di Venezia Marco Polo*) đặt tên theo người công dân nổi tiếng sinh ra ở đây. Sân bay này là trên đất liền và được xây lại cách xa bờ biển để du khách phải đi xe bus đến cảng, rồi từ đó sử dụng taxi nước hay thuyền máy (waterbus) Alilaguna. Một đỉnh cao của nghệ thuật đô thị Italia: **quảng trường San Marco** ở Venezia. Quảng trường San Marco ở Venezia là một phức hợp không gian gồm hai quảng trường liên kết vuông góc với nhau, trong đó quảng trường lớn gắn với Nhà thờ lớn, quảng trường nhỏ hơn có Dinh Thống sứ và mở hoàn toàn về phía mặt nước của dòng kênh chính. Thành phần liên kết theo phương đứng của hai quảng trường là công trình Campanile (tháp chuông) cao 98m. Quảng trường lớn có mặt bằng hình thang, trục quảng trường theo chiều dài là 176m. Nhà thờ ở vị trí cạnh lớn của đáy hình thang, tạo nên hiệu quả thị giác ảo khi nhìn nhà thờ từ cạnh đáy nhỏ hình thang của quảng trường có thể thấy hình ảnh nhà thờ như gần lại. Dọc hai cạnh dài của quảng trường nhà thờ là hai công trình Viện Công tố của Venezia. Công trình ở phía phải nhà thờ do nhóm kiến trúc sư vừa là nhà điêu khắc Lombardo (chủ yếu có Pietro và con trai là Tullio) thiết kế năm 1481. ở phía trái nhà thờ là công trình do Scamodi



thiết kế năm 1584. Cả hai công trình có cùng phong cách kiến trúc Phục Hưng, cao 3 tầng, phía dưới là hành lang vòm cột đều đặn. Khép kín quảng trường ở cạnh đây nhỏ là hàng hiên vòm cột. Phong cách kiến trúc Phục Hưng ở 3 mặt của quảng trường này vừa tạo nên đặc tính thống nhất về không gian kiến trúc của quảng trường, vừa làm nổi bật hình ảnh nhà thờ là công trình duy nhất có hình thức kiến trúc chịu ảnh hưởng của kiến trúc Byzantin (Phương Đông). Quảng trường nhỏ (Piazzetta) ở phía trái nhà thờ có mặt bằng hình chữ nhật. Khép kín quảng trường này ở hai mặt phía đông và tây là hai công trình: Dinh thống sứ Venezia (Palais des Doges) và hiệu sách Sansovino. Hai công trình có phong cách kiến trúc khác nhau: Dinh Thống sứ mang nhiều ảnh hưởng của phong cách Goth (Gothique); Hiệu sách mang phong cách Phục Hưng. Tuy riêng biệt, nhưng hành lang vòm cột rộng ở tầng dưới của cả hai công trình tạo nên sự liên kết và thống nhất không gian quảng trường. Khép lại một phần phía bắc quảng trường là công trình nhà thờ. Chính sự góp mặt của kiến trúc nhà thờ đã tạo nên sự hấp dẫn của không gian kiến trúc của quảng trường. Hai cột thức lớn, phía trên đặt tượng sư tử (biểu tượng của Venezia) và tượng Thánh Théodore đánh dấu giới hạn quy ước của quảng trường ở phía nam, từ phía này quảng trường có tầm nhìn mở rộng ra biển, đồng thời hướng về nhà thờ San Giorgio Maggiore trên một hòn đảo đối diện qua mặt nước của Kênh đào Lớn. Về đặc trưng thiết kế, quảng trường



Kiến trúc theo kênh rạch

San Marco không phải là quảng trường được thiết kế do cùng một tác giả trong cùng một thời gian, mà là kết quả của một quá trình xây dựng, cải tạo liên tục của mười thế hệ kiến trúc sư tham gia trong thời gian khá dài. Những nguyên tắc bố cục không gian đã được áp dụng trong tổ hợp quảng trường San Marco là những thành công của nghệ thuật quy hoạch Phục Hưng Italia. Đó là nguyên tắc liên kết các không gian, nguyên tắc phối cảnh ảo và đặc biệt là nguyên tắc tạo 3 lớp hình ảnh không gian: trực tiếp, trung gian và viễn cảnh. Camillo Sitte nhà nghiên cứu thẩm mỹ đô thị nổi tiếng người Áo trong những năm cuối thế kỷ XIX đã đánh giá các nguyên tắc bố cục nêu trên là có giá trị cổ điển, mẫu mực, rất đáng học tập và khai thác trong kiến trúc đô thị

hiện đại. Dinh cao nghệ thuật đô thị ở quảng trường San Marco nằm ở sự kết hợp hài hòa các công trình kiến trúc trên quảng trường, ở sự tổ chức khéo léo các không gian rất sinh động của quảng trường. Các nhà nghiên cứu coi đây là một phức hợp gồm quảng trường San Marco (hình thang, các cạnh đáy 90m và 56m, chiều cao của hình thang tức chiều sâu của quảng trường là 176m, diện tích 1,28ha) và quảng trường nhỏ Piazzetta (cũng có mặt bằng hình thang) đặt vuông góc với quảng trường trên và hướng ra biển. Tổng thể không gian kiến trúc quảng trường San Marco được bố cục theo dạng khép kín không hoàn toàn. Mặt đông quảng trường tiếp xúc với nhà thờ San Marco, mặt bắc là Viện công tố cũ, mặt tây là cánh nhà Napoleon (Napoleonic Wing), mặt nam tiếp xúc với Viện công tố mới và quảng trường nhỏ Piazzetta. Nghệ thuật không gian quảng trường vừa có tính thống nhất lại vừa tương phản, vừa hài hòa vừa biến hóa, có chủ yếu và có thứ yếu. Kiến trúc bao quanh quảng trường là hành lang trống ở tầng một có công trình gác chuông (*campanila*) làm điểm nhấn và là phương tiện tiếp nối giữa hai quảng trường. Ở vị trí trông ra biển của quảng trường Piazzetta có hai trụ biểu đang cột tròn rất thanh thoát, trên đỉnh một cột đặt tượng San Teodoro và cột kia là tượng sư tử có cánh, là biểu tượng của San Marco và cũng là của Venezia. Từ quảng trường Piazzetta, thông qua hai trụ biểu, khách tham quan có tầm nhìn rất đẹp ra phía biển. Từ ngay trên

quảng trường này khách có thể ngắm nhìn quần thể tu viện San Giorgio Maggiore trên hòn đảo đối diện với góc nhìn đẹp. Đây thực sự là một không gian kiến trúc điển hình cho một quảng trường văn hóa, xã hội để có thể tụ họp đông người vào những dịp hội hè. Công sức sáng tạo để hoàn thiện việc xây dựng thuộc về Jacopo Sansovino (1486 - 1570), một kiến trúc sư kiệt xuất thời Văn nghệ Phục hưng, Sansovino đã cùng với Scamodi mở rộng phía nam quảng trường, ông cũng là người thiết kế hành lang nhỏ ở chân tháp chuông và tòa nhà thư viện có mặt đứng hướng ra quảng trường nhỏ Piazzetta, đối diện với Dinh Thống sứ. Thư viện San Marco (1536 - 1553) cao hai tầng dưới có hành lang trống, tầng trên có phòng đọc 17,3 m x 27m và một số phòng nhỏ, có mặt đứng kiểu cột cuốn liên tục, trang trí công phu, trên tường chần mái đặt trên nhiều tượng đẹp và công trình in hình nổi bật trên bầu trời. Hai bên quảng trường nhỏ cũng là hai công trình nổi tiếng trong lịch sử kiến trúc là Dinh Thống sứ và tòa nhà Thư viện cũ. Công trình chủ đạo trên quảng trường San Marco chính là Nhà thờ San Marco, nguyên là một kiến trúc mang phong cách Byzantin và đến thế kỷ XIII đã được hoàn thiện thêm với trang trí rất hoa lệ, mặt đứng được cấu trúc có năm vòm mái sống động và hoành tráng. Nhà thờ được xây dựng trong khoảng 1063 - 1094 vào lúc Venezia muốn thoát ly khỏi ảnh hưởng giáo hoàng Roma và có sự gần gũi nhiều hơn với Byzantin, nên phong cách kiến trúc

nhà thờ mang dấu ấn Byzantin rõ rệt. Công trình nhà thờ được thấy ngày nay thực ra là vào lần xây dựng thứ ba sau hai lần trước, lần đầu vào thế kỷ IX là nơi lưu giữ để thờ cúng thánh thể San Marco (được đưa từ Alexandria về vào năm 828) sau bị cháy, lần sau vào đầu thế kỷ XI xây quy mô không lớn và rồi cũng bị hủy. Kiến trúc có sự gắn kết rất hài hòa các phong cách Byzantin (ở tổng thể) Gothic (các đầu hồi mái), Roman (vòm cuốn tròn) và các mái vòm của phong cách kiến trúc Hồi giáo. Năm cửa vòm lớn ngăn cách bởi các nhóm cột trụ Roman tạo nên chiều sâu gợi không khí thiêng liêng của mặt tiền với rất nhiều trang trí tỉ mỉ, phong phú và dày đặc. Phía trên cửa chính có đặt tượng bốn con ngựa đồng to bằng thật được mang về từ xứ Byzantin vào năm 1204. Rất nhiều tượng các thánh bằng đá trắng đặt trên một ban công rộng ở tầng hai. Những phù điêu dát vàng phía trên các cửa cuốn cũng rất nhiều trang trí kiến trúc được chiếu sáng rực rỡ. Trong thánh đường là những vòm mái cao vút rất rộng nối tiếp nhau, trang trí kiểu ghép mảnh mosaic. Các tường chia mảng với nhiều vòm nhỏ, trang trí mạ vàng, mỗi vòm là hình một vị thánh, màu xanh. Ánh sáng chiếu qua các cửa kính nhiều màu hình vòm tạo không khí trang nghiêm. Viện Công tố cũ (Procuratie Vecchie) do Pietro Lombardi (1415 - 1515) thiết kế năm 1496 và Bartolomeo xây dựng thêm tầng ba (vào những năm 1497 - 1517) ở phía bắc và Viện Công tố mới (do Scamodi xây dựng năm 1584) ở phía nam cùng với hành lang nối liền chúng ở phía tây đã tạo ra được sự hài

hòa do có cùng phong cách, tạo sự nhất quán cho tổng thể. Một công trình chủ thể khác của quảng trường Piazzetta là Dinh Thống sứ, có mặt đứng và khối tích khá lớn. Được xây dựng từ những năm 1330-40, Dinh Thống sứ mang phong cách Gothique muộn và đã được Pietro Lombardo thiết kế hai mặt đứng và các chi tiết vào cuối thế kỷ XV (1499 - 1511). Kiến trúc Dinh Thống sứ (Doge) nằm liền kề nhà thờ San Marco có một vẻ đẹp kỳ lạ, rất tiêu biểu cho nghệ thuật Byzantin giàu trang trí, bố cục kiến trúc có nhịp điệu hài hòa. Tầng dưới công trình là hành lang cuốn lớn, lớp trên cuốn nhỏ hơn, trên cao là tường mảng lớn trổ cửa sổ, chính giữa mặt nhà là cửa sổ ban công được trang trí rất khéo léo tạo điểm nhấn ấn tượng. Công trình Tháp chuông lớn Campanila, điểm tuyệt vời với ở chỗ nối tiếp hai quảng trường tạo nên sự đột xuất của chủ thể. Vốn là tháp hải đăng xây dựng từ năm 1173, nhưng vào đầu thế kỷ XVI, sau lần hỏa hoạn tháp chuông này đã được xây dựng lại theo đề án của Bartolomeo Bon cao tới 100m. Phần vị ngang của khối nhà Viện Công tố tương phản rõ rệt với phần vị đứng của tháp chuông tạo ra hiệu quả thẩm mỹ rất đặc sắc. Quảng trường San Marco ở Venezia được xem là quảng trường đẹp nhất ở châu Âu, hoành tráng và trang trọng, tinh tế và điều luyện khiến cho một nhân vật lịch sử nổi tiếng là Napoléon Bonaparte khi đến thăm đã không khỏi say đắm khen ngợi là *"một Salon đô thị đẹp nhất châu Âu"*. □



CÁC GIẢI THƯỞNG TẠI ĐẠI HỘI HỘI QUY HOẠCH HOA KỲ - APA 2012

NGUYỄN THANH VIỆT - PHAN TRẦN KIỀU TRANG (Biên dịch)



Giải thưởng Daniel Burnham cho Dự án Quy hoạch tổng thể Tầm nhìn đến năm 2020:

Bản đồ quy hoạch thành phố ven sông New York

JANE MARGOLIES

Phóng viên tự do - New York. Bà đồng thời cũng tham gia với vai trò biên tập trong dự án Tầm nhìn đến năm 2020

Ở thành phố New York, đường bờ sông dài (837 km) kết hợp với góc cạnh của các hòn đảo hay bán đảo là một đặc trưng không gian của "Quả táo lớn". Không gian ở đây rất đa dạng, từ những vùng biển mang tính lịch sử cho đến các khu xây dựng cao tầng, những bãi biển cát trắng hay cả khu vực ô nhiễm đang cần cải tạo. Ý tưởng kết nối đường bờ sông là một tham vọng táo bạo chưa từng có, mặc dù người dân New York cho rằng nó đã từng được nghĩ đến trước đây. Tuy nhiên không chỉ đề xuất bản quy hoạch cho thành phố ven sông mà New York còn xây dựng một kế hoạch vĩ mô đáng kinh ngạc hơn. Được công bố từ tháng 3 năm ngoái, dự án "Tầm nhìn đến năm 2020"

đã nhận được giải thưởng Daniel Burnham 2012. Quy hoạch tổng thể khu vực ven sông thành phố New York là một đề án có tầm nhìn và tính thực tiễn cao, chúng nêu rõ những định hướng mở rộng trong 10 năm tới - tăng khả năng tiếp cận ven bờ để khuyến khích sự trở lại của các tuyến đường thủy vào khu vực này, đồng thời đưa ra những chiến lược khả thi để đạt được các mục tiêu đó. Nhờ sự đề cao yếu tố cộng đồng trong quá trình quy hoạch, bản quy hoạch đã được người dân địa phương nhiệt tình ủng hộ. "Chúng tôi muốn khuyến khích tất cả thị dân New York xem nguồn nước và không gian mặt nước như một thành phần không thể thiếu trong cuộc sống hàng ngày" Amanda Burden - Giám đốc Sở Quy hoạch Thành phố,

nơi luôn tiên phong trong các nỗ lực quy hoạch tương lai phát biểu. Đây không phải lần đầu tiên New York quy hoạch không gian mặt nước. Tương tự các thành phố khác xung quanh đó, New York cũng xuất thân từ một thành phố cảng sầm uất. Tuy nhiên, theo thời gian, thành phố đã quay lưng lại với không gian mặt nước khi các nhà máy sản xuất và đường cao tốc bắt đầu xuất hiện. Bản quy hoạch Tầm nhìn năm 2020 đã nhận xét rằng, đến giữa thế kỷ XX, các khu vực này sẽ trở thành nơi "không có một bóng người, chỉ còn những bãi đậu xe, những cầu tàu cũ mục nát và những khu công nghiệp không còn hoạt động". Sau khi Luật về Nước sạch năm 1972 (Clean Water Act) được ban hành, chất

lượng nguồn nước ở cảng New York đã được cải thiện đáng kể, thủy triều bắt đầu thay đổi, và đến năm 1992, New York đã công bố bản quy hoạch không gian bờ sông đầu tiên. Bản quy hoạch đã chỉ ra khả năng tái phát triển của một vùng không gian mặt nước rộng lớn, phân vùng để thúc đẩy phát triển và tạo cơ hội để các dự án khác mọc lên trong những năm tiếp theo. Năm 2008, khi Hội đồng thành phố New York thông qua Đạo luật ủng hộ bản quy hoạch mới, người dân có thể đạp xe trên những con đường xanh mát, chơi tennis, tắm bộ hoặc tận hưởng cảm giác thư thái tại các quán cà phê ven sông và sống trong những căn nhà mới hướng tầm nhìn về phía mặt nước lấp lánh.

Cũng trong thời điểm đó, việc bảo vệ chức năng công nghiệp và hàng hải truyền thống của không gian mặt nước là một nhu cầu cần thiết. Điều này sẽ đảm bảo nguồn việc làm hiện tại và sức sống kinh tế lâu dài của thành phố, đồng thời tạo tiền đề chuẩn bị ứng phó nước biển dâng cao dưới tác động của biến đổi khí hậu. Sau quá trình cân nhắc, chỉ 2 năm trước khi bản quy hoạch được công bố, Thị trưởng Michael R. Bloomberg đã thành lập Ủy ban tư vấn gồm rất nhiều nhóm đối tượng liên quan đến vấn đề bờ sông - từ những người thích chơi chèo thuyền, những nhà phát triển bất động sản, nhà bảo tồn cho đến các quan chức hàng hải. Nhiều cuộc họp toàn thành phố diễn ra mà có một lần họp thảo luận về các tuyến đường thủy đã thu hút được nhiều người quan tâm đến nỗi phải có một phiên thứ hai để tất cả mọi người đều có cơ hội tham gia. Nhiều hội thảo địa phương được tổ chức trong 5 quận của thành phố New York, tại đó, hoạt động thảo luận về vấn đề bờ sông lan tỏa đến từng đơn vị ở và người dân địa phương đã đưa ra nhiều dự án quy mô nhỏ cho Tầm nhìn năm 2020. Tất cả ý kiến đều được đưa lên trang web của dự án.

Các chuyên gia thuộc nhiều cơ quan chức năng khác nhau thường gặp

mặt để thảo luận nhiều khía cạnh của vấn đề. Họ cho rằng việc bảo vệ môi trường cũng như phát triển kinh tế có thể được cân bằng và nâng cao thông qua tiến trình quy hoạch. Ban chỉ đạo cũng xem xét tính khả thi trong những đề xuất từ công chúng. Mặc dù phần lớn bản quy hoạch được dự thảo bởi các cơ quan quy hoạch, nhưng từng hạng mục lại được giao về cho cơ quan chức năng địa phương, và tất cả chúng sẽ được soạn thảo bằng văn bản từ đầu đến cuối. Cuối cùng, một tài liệu dày 192 trang - được thiết kế và minh họa nhiều màu sắc - dành một chương cho từng mục tiêu (8 mục tiêu) của bản quy hoạch nói về không gian bờ sông, đánh giá thách thức và đề xuất các chiến lược cụ thể để giải quyết các thách thức này.

Chương mục tiêu phát triển không gian bờ sông trong tương lai thảo luận về thách thức của những vùng đất bị ô nhiễm và những khu nhà cũ kỹ, đề xuất phân vùng để khuyến khích phát triển, kết hợp về sinh môi trường và tái thiết hợp lý. Chương mục tiêu hỗ trợ các hoạt động công nghiệp và hàng hải (mà bản quy hoạch gọi là hoạt động bờ sông) đã nêu ra những ảnh hưởng của xu hướng vận chuyển toàn cầu đối với hoạt động cảng biển ở New York, chú ý những tuyến đường thủy

quan trọng và tăng khả năng xử lý của các bến trạm.

Trong chương phát triển nâng cao hoạt động giải trí và vận chuyển bờ sông, bản quy hoạch đề xuất thêm không gian cho thuyền kayak, ca nô cũng như thêm dịch vụ phà để linh hoạt phương tiện vận chuyển. Một chương khác nói về các cách tiếp cận không gian mặt nước, nâng cao chất lượng nước, phục hồi các khu vực tự nhiên, cải tiến luật lệ chính phủ, thích ứng vấn đề biến đổi khí hậu cũng như mực nước biển dâng.

Đương nhiên, tất cả những vấn đề này đều cần đến sự hỗ trợ tài chính. Ngay cả khi đang phải đối mặt với vấn đề eo hẹp ngân sách, để thúc đẩy các vấn đề bờ sông, bản quy hoạch đã chia thành 130 dự án và thực hiện trong vòng 3 năm theo như công bố (kéo dài đến sau nhiệm kỳ của thị trưởng Bloomberg).

Rất ít trong số các chương trình hành động là dự án mới, Michael Marreall - AICP (American Institute of Certified Planners) - Cơ quan cấp chứng chỉ hành nghề cho chuyên gia quy hoạch tại Mỹ, Giám đốc Quy hoạch không gian mở và không gian bờ sông của Sở Quy hoạch Thành phố, người tham gia với vai trò giám đốc dự án cho bản quy hoạch - cho rằng: "Dự án chương trình hành động được tạo ra nhằm tăng thêm niềm hứng khởi và động

Tầm nhìn đến 2020 là một tiến trình quy hoạch năng động, thu hút đông đảo sự tham gia của cộng đồng





Thành phố New York



Phân vùng đường bờ biển và một số hành động khác từ năm 1992



Figure 2. Delineation of Proposed or Planned Greenways from New York City

Những hành lang xanh hiện hữu và đề xuất ở thành phố New York

lực thúc đẩy cho phần còn lại của kế hoạch 10 năm". Một trong số những dự án đó, chương trình thử nghiệm tuyến phà trên sông Đông, khai trương vào mùa hè vừa rồi đã đạt được những thành công vang dội. Nhiều đề xuất khác đưa ra trong suốt tiến trình quy hoạch có thể không được giải quyết trước khi

bản quy hoạch được công bố và đòi hỏi những nghiên cứu xa hơn trong tương lai. "Người ta có thể phản bác rằng việc tạo ra các đơn vị chuyên môn giống như một hành động may rủi", Marrella nói, "Thành thật mà nói chúng tôi cần phải tiếp tục đi tiếp con đường này." Công việc của những đơn vị chuyên

môn này là cung cấp thông tin cho các nhà quy hoạch khi họ thực hiện bản quy hoạch tổng thể bờ sông sắp tới được công bố vào năm 2020. Và một điều chắc chắn là: New York đã có một hành động phi thường mà khó thành phố nào có thể theo kịp hoặc làm được một điều tuyệt vời hơn thế.

Giải thưởng Quy hoạch Quốc gia cho Dự án Xuất sắc trong Ứng phó và Giảm thiểu Tác động Thảm họa

Chương trình Nghiên cứu Di tản cấp Vùng toàn Tiểu bang Florida

JAME SCHWAB, AICP

Giám đốc Trung tâm Nghiên cứu Quy hoạch các Thảm họa của APA.

"Lệnh di tản bắt buộc". Những từ đó thể hiện tính nghiêm trọng của một cảnh báo bão hơn bất kỳ từ tiếng Anh nào khác. Hầu hết mọi người hiểu rằng lũ lụt hay một cơn bão đổ bộ vào bờ biển sẽ đe dọa nghiêm trọng đến sinh mạng của họ. Nói cách khác, đó là lúc phải rời khỏi thành phố. Những gì thường thấy trên các bản tin thời sự là hình ảnh các con đường cao tốc chật ních xe chạy về một hướng. Đối với Florida, một tiểu bang vốn cũng là một bán đảo lớn thì việc di chuyển tất cả những người này đến nơi an toàn đã từ lâu là một trong những thách thức lớn nhất về hạ tầng. Thách thức này càng lớn hơn theo thời gian khi dân số của bang tăng trưởng ngày càng nhanh chóng. Do đó, không có là ngạc nhiên khi

Chương trình Nghiên cứu Di tản cấp Vùng toàn Tiểu bang Florida, dự án xuất sắc giành Giải thưởng Quy hoạch Quốc gia về Ứng phó và Giảm thiểu Tác động Thảm họa, là ngôi sao của năm nay. Công trình dày 39,000 trang đã huy động 11 trường nhóm nghiên cứu trên các vùng khắp tiểu bang, mỗi đơn vị sử dụng ba đến năm nhân viên, cùng với một số tiểu phần hỗ trợ kỹ thuật cụ thể và còn thêm 300 đến 400 người chuyên làm về Lidar (*) để phục vụ chương trình. Theo Jeff Alexander, giám đốc các chương trình sẵn sàng cho tình huống khẩn cấp tại Hội đồng vùng Đông Bắc Florida và cũng là trưởng dự án, kết quả nghiên cứu có sự đóng góp của khoảng 2000 người, gồm 9 tập với tổng cộng 172 quyển (chưa kể 40 quyển của các nghiên cứu liên quan).

Cho đến nay đây là nghiên cứu đầy đủ nhất về chiến lược di tản từng được thực hiện trong lịch sử Hoa Kỳ^(*). Nhưng tiểu bang này có tất cả lý do phải đi đầu trong nghiên cứu về di tản, bởi Florida phải hứng chịu số lần bão tấn công nhiều hơn tất cả các tiểu bang khác cộng lại. Năm 2010, Alexander ghi nhận: "Cơn bão Julia tấn công chúng tôi năm lần khi di chuyển dịch dọc qua tiểu bang". Hoàn thành dự án nghiên cứu là một con đường dài nhiều thử thách, bắt đầu từ một đề án gửi đến Cơ quan Quản lý Tình huống Khẩn cấp tiểu bang Florida cách đây tám năm mà theo lời Alexander là bị đánh giá "quá khó, quá tốn kém". Tuy nhiên, sau các mùa bão dữ dội liên tiếp - bốn trận quét qua Florida trong sáu tuần vào năm 2004 và bão Katrina một năm sau



Lũ lụt ở Florida

đó (***) - thống đốc khi đó là Jeb Bush đã đặt nghiên cứu di tản lên thành ưu tiên hàng đầu cho cả tiểu bang. Dữ liệu từ các nghiên cứu cấp vùng sẵn có đã cũ, được thực hiện từ 10 đến 15 năm trước đó, khiến cho việc so sánh chính xác không thực hiện được. Phương pháp luận mới đòi hỏi phải có sự tương thích thực tế. Những tiến bộ công nghệ đã hỗ trợ nhiều trong việc nghiên cứu. Alexander ghi chú rằng năm 1997 các máy tính ở Trung tâm Bảo Quốc gia có thể mô phỏng hơn 1800 tình huống bão có thể tấn công. Chương trình nghiên cứu mới thực hiện mô phỏng hơn 26000 tình huống với mức độ chính xác cao hơn nhiều cho tính toán của các nhà quy hoạch. Theo lời của Alexander, kết quả đạt được là nghiên cứu này đã "mở ra một kỷ nguyên mới

trong thiết kế chiến lược di tản. Chúng ta đang tiến vào một kỷ nguyên mới của phương pháp lên kế hoạch ứng phó theo tình huống; dù cơn bão có tấn công theo hướng này hay hướng khác, chúng ta cũng có thể yên tâm là đã sẵn sàng một kế hoạch di tản."

Tuy nhiên, phải mất vài năm để nghiên cứu đi vào thực tế do quy hoạch theo sau chương trình còn phải thống nhất quản lý tăng trưởng kinh tế với quản lý tình huống khẩn cấp. Nghiên cứu này giúp nâng cao nhận thức của các chuyên gia quy hoạch về những hậu quả môi trường và giúp tập trung tất cả dữ liệu mà họ cần vào một nơi.

Alexander cho rằng tất cả nghiên cứu trong tương lai sẽ đi theo mô hình này và "về lâu dài sẽ làm thay đổi quy hoạch trên phạm vi quốc gia."

CHÚ THÍCH

(*) Ở Việt Nam thường được gọi là Công nghệ đo đạc bằng laser phục vụ cho việc lập bản đồ số địa hình.

(**) Ứng phó với bão là trọng tâm của nghiên cứu nhưng chương trình cũng chuẩn bị các phương án di tản cho những nguy cơ khác như lụt lội trong vùng nội địa hay cháy rừng.

(***) Báo Charley, Frances, Ivan và Jeanne năm 2004; bão Dennis, Katrina, Rita và Wilma năm 2005.

Nguồn: Hội đồng Quy hoạch Vùng Nam Florida



Dự án nghiên cứu toàn diện này huy động một lượng thông tin khổng lồ, bao gồm cả dữ liệu Lidar



Các vùng di tản thuộc hạt Broward phân theo các cấp độ



Mô phỏng lưu lượng xe trên các tuyến đường vùng Nam Florida năm 2015 trong tình huống di tản cơ bản cấp độ E

Giải thưởng Quy hoạch Quốc gia Xuất sắc cho dự án có tính thực tiễn cao nhất

Cool Planning: Cẩm nang về các chiến lược địa phương để làm chậm tiến trình biến đổi khí hậu

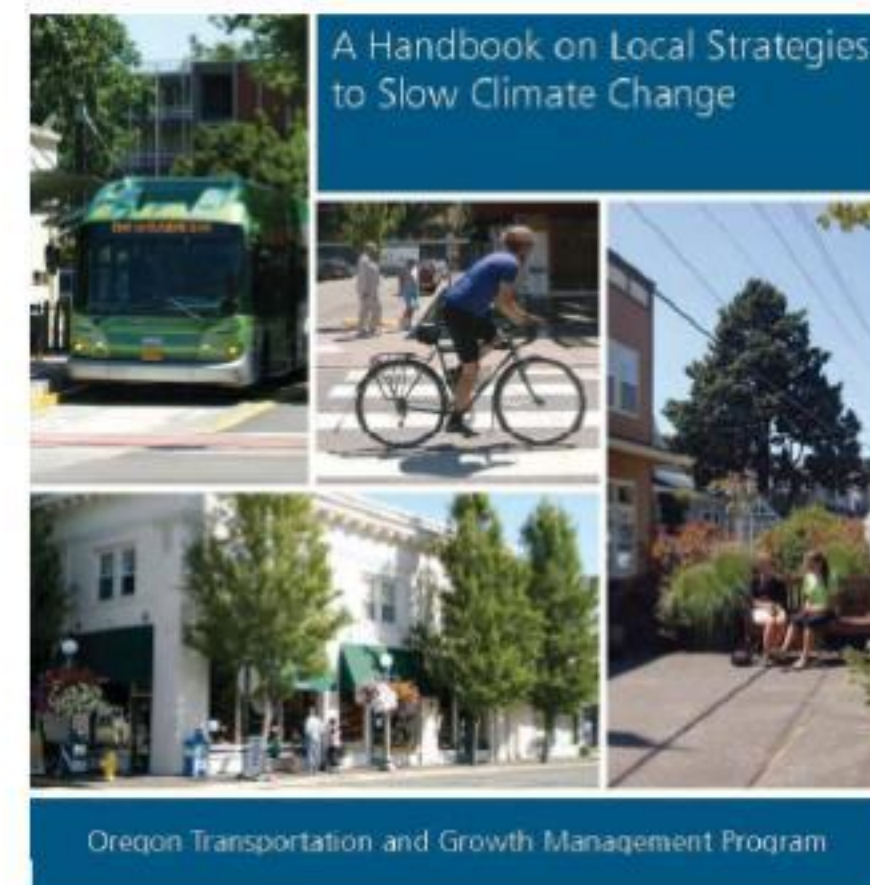
MICHAEL DAVIDSON

Michael Davidson là một thành viên về phát triển bền vững tại Viện Phát triển các đại đô thị Chaddick tại Chicago. Ông cũng là cựu giám đốc vùng Trung Tây của ICLEI - Chính quyền địa phương về phát triển bền vững tại Mỹ.

Chính quyền địa phương trên thực tế đang là những nhà lãnh đạo tiên phong về vấn đề biến đổi khí hậu toàn cầu. Trong khi các nhà lập pháp vẫn kháng kháng bảo vệ cho chính sách năng lượng để giảm thiểu hiệu ứng nhà kính thì bản thân các thành phố trong nước lại tiếp tục tập trung vào những kế hoạch và chương trình của chính họ. Có nhiều nguyên nhân dẫn đến vấn đề này: một mặt, không có bất kỳ hành động nào từ phía liên bang, mặt khác, những hiệu quả tài chính nhiều hứa hẹn bởi các chính sách khí hậu thông minh và sự tham gia tích cực từ cư dân trong cộng đồng. Có lẽ điểm đáng chú ý nhất là chính quyền địa phương có thể

sử dụng những công cụ hiện hữu để chứng minh cho các công nghệ giảm thiểu biến đổi khí hậu. Tuy nhiên, ngay cả khi điều đó xảy ra thì những hành động địa phương cũng phải đối mặt với nhiều thách thức. Các nhà thực hành quy hoạch ngày nay cần thêm nguồn năng lượng thân thiện hơn để thực hiện những công nghệ này trong một quỹ thời gian hạn hẹp, đó là lý do tại sao sự xuất hiện của *Cool Planning* - Một cẩm nang về các chiến lược địa phương nhằm làm chậm tiến trình biến đổi khí hậu - trở nên vô cùng đúng lúc. Tài liệu rất chi tiết và sẵn sàng áp dụng này đã được nhận giải thưởng Quy hoạch Quốc gia Xuất sắc cho dự án có tính thực tiễn cao nhất.

Được Otak - một công ty quy hoạch, thiết kế và kỹ thuật ở Lake Oswego - xuất bản để phục vụ Chương trình Quản lý phát triển và Giao thông ở Oregon, *Cool Planning* tập trung vào các lựa chọn chính sách để giảm chỉ số VMT (Chỉ số về quãng đường di chuyển của các phương tiện giao thông - *Vehicle Miles Traveled*) - một cách tiếp cận nhằm giảm chỉ số GHG (Chỉ số khí thải gây hiệu ứng nhà kính - *Greenhouse Gas*) được chính quyền địa phương kiểm chứng qua thời gian và sử dụng phổ biến. Tuy nhiên, nếu bạn tìm kiếm thông tin về tiêu chuẩn hiệu quả sử dụng phương tiện giao thông hay nhiên liệu, bạn sẽ không thể tìm thấy ở đây.



Cẩm nang về chiến lược địa phương nhằm hạn chế tốc độ biến đổi khí hậu



Giảm lượng giao thông cá nhân để giảm lượng khí thải gây hiệu ứng nhà kính



Các khu nhà phố sử dụng chung không gian xanh - Công viên trung tâm tại Nunan Square, dự án phát triển thông minh tại Jacksonville, Oregon

Cuốn sách này nói về thiết kế đô thị và những phương pháp chung cho các chính quyền địa phương về sử dụng đất và giao thông. “Chính quyền địa phương không cần phải chờ đợi những cải tiến công nghệ để tạo ra thay đổi lên biến đổi khí hậu.” David M. Siegel, FAICP, lãnh đạo nhóm quy hoạch tại Otak nhân định, “Một công cụ hiệu quả cho các hành động địa phương là điều có thể đạt được trong tầm tay.” Phần I của cuốn sổ tay giới thiệu người đọc những tác động của biến đổi khí hậu đến các chính sách địa phương, giảm VMT = giảm GHG. Phần II hướng dẫn những cách tiếp cận đã được kiểm chứng về phương pháp làm giảm chỉ số VMT như quy hoạch mạng lưới vận chuyển đa phương tiện, các khu vực chức năng phức hợp và các khu trung tâm vận

hành hiệu quả. Phần III nâng cao những đòi hỏi trong phần I và những công nghệ trong phần II để người đọc có thể thiết kế và thực hiện một kế hoạch hành động về khí hậu, bắt đầu từ việc xử lý hiệu ứng nhà kính. Tất cả các phần đều được kết nối với nguồn dữ liệu bên ngoài. Siegel nói rằng cấu trúc của cuốn sách này sẽ hỗ trợ chính quyền địa phương. “Tất cả mọi người trong nhóm Cool Planning đều làm việc với chính quyền hoặc có một sự hiểu biết sâu sắc về cộng đồng địa phương và cách họ làm việc”. Cool Planning không đưa ra phương pháp giảm thiểu chỉ số VMT (mặc dù các trường hợp nghiên cứu đã cho thấy sự kịp thời và mới mẻ của phương pháp này) như những ý tưởng mới, thay vào đó, nó tập trung làm thế nào để các cách tiếp cận truyền thống

có thể phù hợp ngay với các thực tế mới của quy hoạch hành động về biến đổi khí hậu địa phương. “Cool Planning là công cụ phát triển thông minh mà chúng tôi sử dụng trong nhiều năm và chất lượng chúng bằng tiêu chí giảm thiểu tác động của khí hậu,” Siegel nói, “Đây là một quy hoạch truyền thống hiệu quả”. “Cuốn sách cho phép cộng đồng ở khắp mọi nơi đạt được mục tiêu giảm hiệu ứng nhà kính bằng cách áp dụng công cụ phát triển thông minh và tập trung vào đầu tư cộng đồng” Siegel nói, “việc giảm chỉ số VMT là một điều mà các cộng đồng nên xem xét”. Đối với chính quyền địa phương và các nhà hoạt động xã hội, Cool Planning tạo ra một khung hành động. “Không cần phải trở thành một thành phố như Portland để tạo ra sự khác biệt, Cool Planning đã là một quy hoạch tốt.”



Người dân dễ dàng tản bộ dọc theo các tuyến phố đông đúc



Hình ảnh minh họa các khu dân cư



Những con đường hoàn thiện (Complete Streets) tạo ra không gian công cộng chất lượng cao

Giải thưởng Quy hoạch Quốc gia cho Sáng kiến Cơ sở Xuất sắc

Yorctown 2015: Con đường tồn tại và phát triển bền vững

JOANN GRECO

Phóng viên tự do - Philadelphia.

Liệu một khu dân cư được quy hoạch từ 50 năm trước có thể tồn tại và phát triển được khi nó phải vật lộn với những áp lực phát triển từ mọi mặt? Trên con đường tìm ra câu trả lời cho những vấn đề đó, Công ty Phát triển Cộng đồng Yorctown (YCDC) đã thực hiện một quá trình quy hoạch tổng thể mà kết quả đã được ghi nhận tại Giải thưởng Quy hoạch Quốc gia về Sáng kiến Cơ sở Xuất sắc.

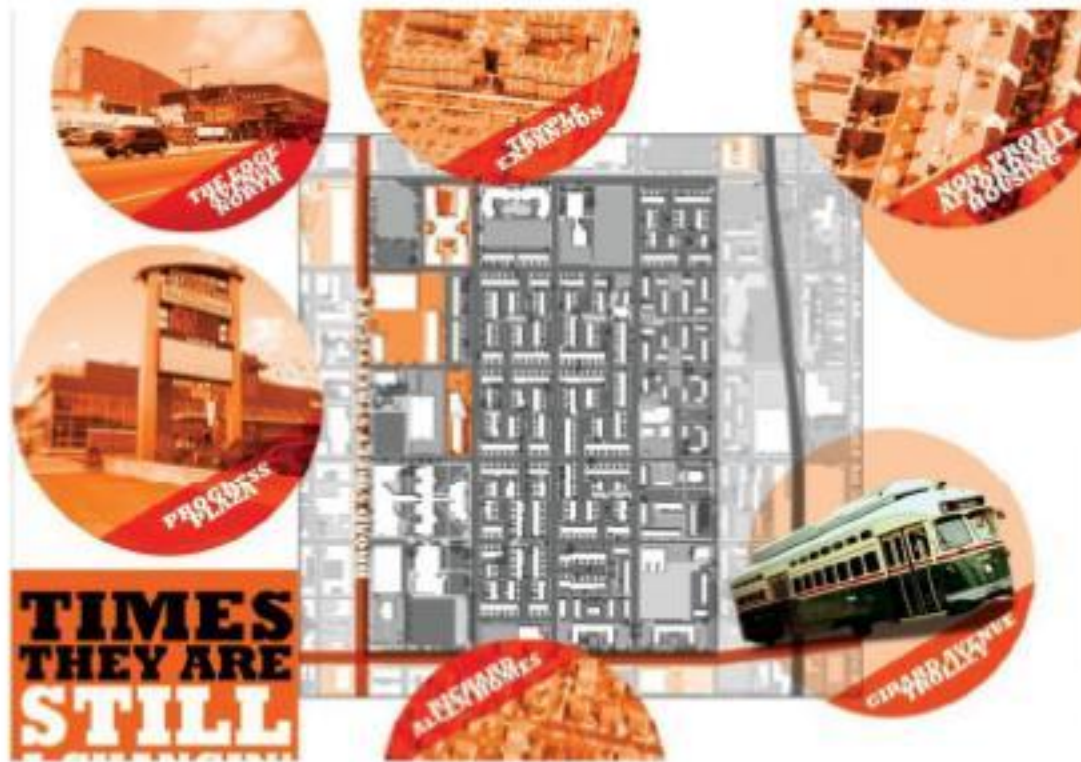
Khi khu vực này được xây dựng vào năm 1960, Yorctown là đại diện cho một dự án tái phát triển có tầm nhìn tại một vùng đang gặp nhiều vấn đề như Bắc Philadelphia.^[****] Nổi bật nhờ mô hình nhà ở giống với một khu ngoại ô thuộc vành đai trong hơn là những dãy nhà gạch ba tầng ở các khu vực còn lại của thành phố, vị trí khoảng 20 ô phố của Yorctown nằm gọn giữa Đại học Temple đang mở rộng và khu trung tâm thành phố đang phát triển mạnh.

Khu vực sinh sống của 635 hộ gia đình mà nhiều người chủ đầu tiên vẫn còn ở cho đến ngày nay đã bị xuống cấp nhiều. Những không gian công cộng đặc trưng với nhiều mảng xanh trước đây nay đã bị bê tông hóa bề mặt và bị bỏ bê, các con đường hư hỏng và thiếu ánh sáng. “Chúng tôi đối mặt với những thách thức thường thấy của sự xuống cấp theo thời gian,” Priscilla Woods, cựu giám đốc điều hành của YCDC phát biểu.

Khu vực nghiên cứu của dự án

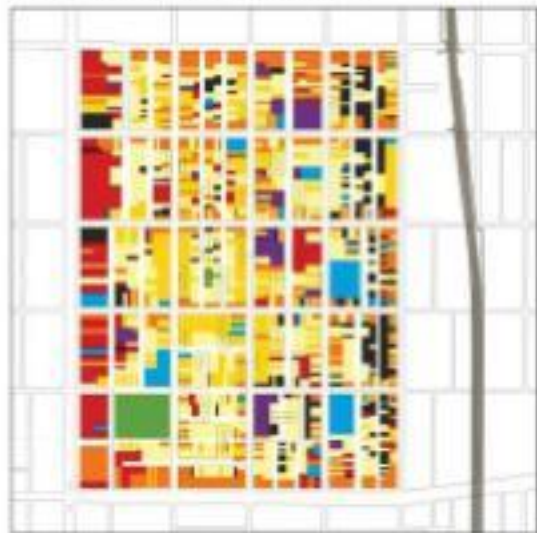


YORCTOWN
COMMUNITY
MASTER PLAN
STUDY AREA



Mô hình hóa hiện trạng khu vực xung quanh Yorktown

1950 LAND USE



Quá trình thay đổi mục đích sử dụng đất

2010 LAND USE



Buồng ghi âm Chatter Box ở Yorktown khích lệ sự tham gia của cộng đồng, và bên trong Chatter Box. Ảnh chụp tại lễ hội Yorktown Day



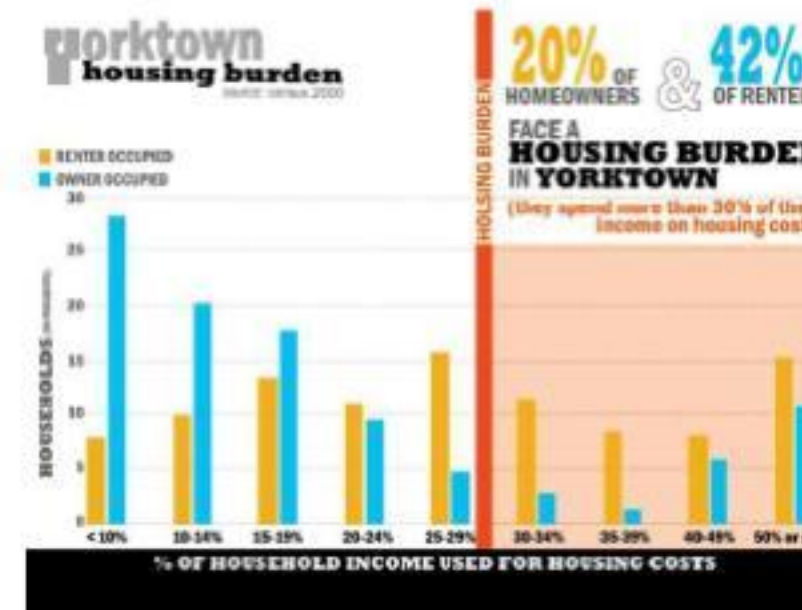
"Nhưng Yorktown cũng có những thách thức riêng. Chúng tôi quyết định dùng quá trình quy hoạch để khích lệ cộng đồng nhằm đảm bảo những mong ước và cả nỗi lo của họ được lắng nghe."

Interface Studio, một công ty quy hoạch địa phương, đã thực hiện một phương pháp mới lạ nhằm hướng đến mục tiêu nói trên: lắp đặt một buồng ghi âm công cộng với tên gọi Chatter Box làm nơi người dân có thể bày tỏ ý kiến. Những mối quan tâm của họ không chỉ dừng ở quá trình tái thiết đô thị mà còn là tình trạng giới đầu tư lừng mua nhà để cho sinh viên trường Temple thuê lại, và sự xa rời truyền thống của cộng đồng người dân lao động gốc Phi ở Yorktown.

Theo nhà tư vấn phát triển cộng đồng Lamar Wilson, người đã làm việc với Interface Studio trong dự án, cách tốt nhất để bảo vệ bản sắc của Yorktown là "lạo ra một nền tảng - chính là bản quy hoạch Yorktown 2015 - để mời gọi đầu tư từ tất cả các khu vực kinh tế. Sở hữu nhà ở là một vấn đề rất quan trọng, nhưng đầu tư bất động sản hợp lý cũng sẽ có một giá trị nhất định trong giải pháp." Ngoài việc xoa dịu những lo lắng của cư dân, đồ án còn đưa ra những đề xuất cải thiện chính YCDC và cung cấp những nguồn hỗ trợ các gia chủ trong việc bảo trì nhà cửa.

Leah Murphy, chuyên gia cao cấp về quy hoạch và thiết kế đô thị, thêm vào: "Những đảo cây xanh nằm ở trung tâm mỗi nhóm nhà trở thành tiêu điểm của đồ án." Chúng sẽ được khôi phục lại với vốn đặc trưng như trước đây. Ví dụ, một mảng sân chung đã được thiết kế lại với các băng ghế và cây xanh mới, và trong mùa xuân này Sở Quản lý Nước Philadelphia sẽ thử nghiệm tại đó một dự án quản lý nước mưa.

Các cơ quan khác của thành phố cũng nhanh chóng vào cuộc ủng hộ



Khảo sát về áp lực nhà ở của đối tượng sở hữu và thuê nhà ở Yorktown minh họa rõ ràng chi phí nhà ở trên thu nhập gia đình. Kết quả cho thấy 20% chủ sở hữu và 42% người thuê nhà phải dành hơn 30% thu nhập cho chi phí nhà ở.



Khảo sát những điều thích và không thích của người dân về Yorktown. Kết quả cho thấy những điểm trùng lặp thú vị. Các chỉ số từ trái sang là: thích: vị trí/tình thế tiếp cận, tình thân và niềm tự hào về cộng đồng, vệ sinh, an toàn, sự thân thiện; không thích: an toàn, vệ sinh, tình thân và niềm tự hào về cộng đồng, công viên/không gian mở

- như Hiệp hội Bảo tồn, là cơ quan tài trợ 30.000 đô la cho việc cải thiện những không gian chung, và Sở Quy hoạch Thành phố, là cơ quan kết hợp Yorktown 2015 vào đồ án quy hoạch tổng thể mới của thành phố, Philadelphia 2035. Woods phát biểu: "Dự án thực sự đã mang lại một sức sống mới cho chúng tôi. Yorktown sẽ là một cộng đồng tươi sáng và an toàn hơn."



Mô hình phát triển và thiết kế các con đường còn nhiều hạn chế, đặc biệt là phần vỉa hè hẹp, không bằng phẳng và thiếu các dải phân cách giữa đường

CHÚ THÍCH

(*) Bản quy hoạch ban đầu gồm những ngôi nhà 3-4 phòng ngủ nhắm đến đối tượng người mua là các gia đình gốc Phi có trẻ em. Kể từ đó, Yorktown trở thành một mẫu hình tái phát triển đô thị và sở hữu nhà ở cho các gia đình gốc Phi ở Philadelphia, những người bị đứng ngoài thị trường bất động sản thời bấy giờ và phải sống trong những khu vực tách biệt do kỳ thị. Vào thời điểm đó Yorktown là cộng đồng duy nhất mà những gia chủ đầu tiên là người da màu. Đây là một bước tiến thể hiện sức mạnh kinh tế và tiềm năng bất động sản của người gốc Phi cũng như những cộng đồng thiểu số khác trong thành phố.

Bản quy hoạch đề xuất tạo ra các "đảo" cây xanh kéo dài để tạo sự liên tục cho vỉa hè và làm không gian xử lý nước mưa.



Ảnh trong bài có từ nguồn: Interface Studio



Holcimawards

for sustainable construction
2012

KTS TRINH HUY LONG
(dịch từ www.holcimfoundation.org)

GIẢI THƯỞNG VÀNG

TRƯỜNG TRUNG HỌC VỚI HỆ THỐNG THÔNG GIÓ THỤ ĐỘNG, GANDO, BURKINA FASO

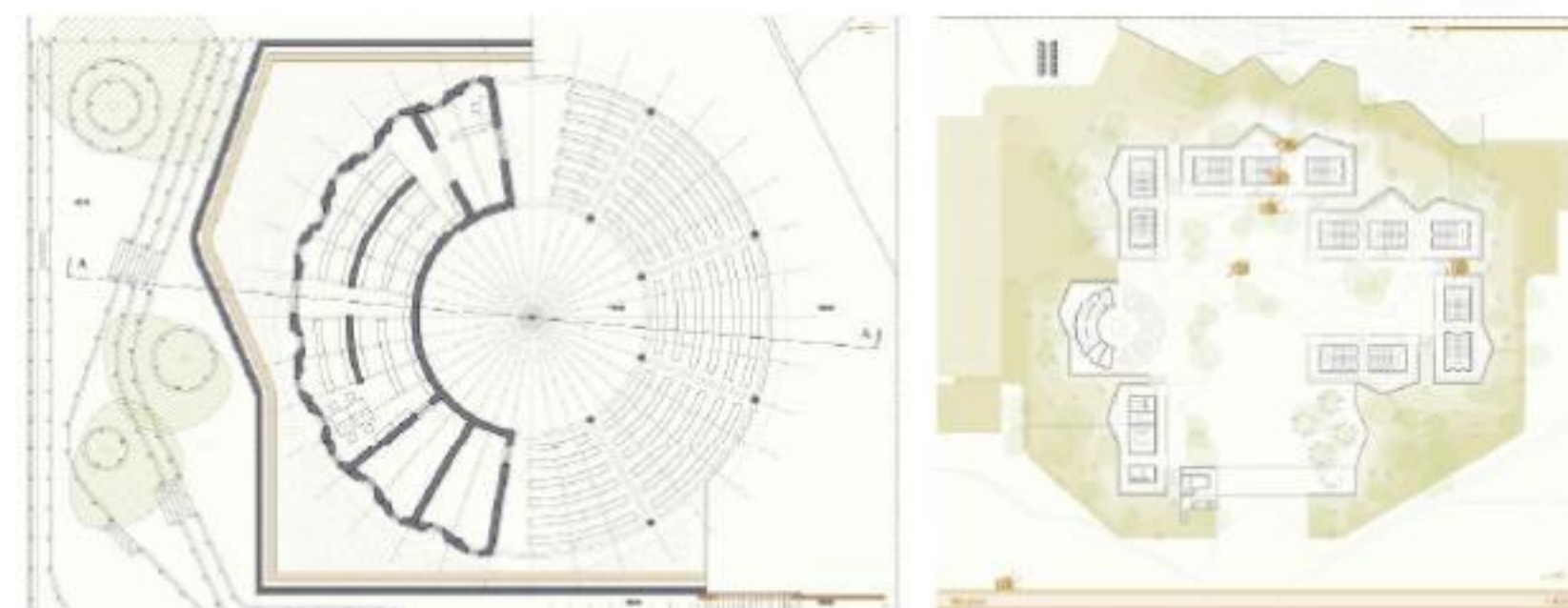
Thể loại của dự án: Công trình kiến trúc và kỹ thuật dân dụng

Thời gian khởi công: Tháng 5 năm 2011

Tác giả: Diébédo Francis Kéré, Kéré Architecture, Cộng hòa liên bang Đức.

Dự án xây dựng trường học ở một trong những nước nghèo nhất thế giới đã mang đến nền giáo dục tốt hơn cho các cư dân ở khu vực nông thôn. Gando, với dân số 3000 người, không có những cơ sở giáo dục trung học và nằm trên vùng đồng bằng phía nam Burkina Faso, cách thủ đô Ouagadougou khoảng 200km. Những khía cạnh thiết kế khác nhau của dự án đều quan tâm đến điều kiện thời tiết khắc nghiệt ở nơi đây khi nhiệt độ cao nhất vào mùa hè lên đến 40°C. Tác dụng làm mát của hệ thống thông gió tự nhiên được tăng cường bằng cách định tuyến không khí thông qua những đường ống ngầm, trồng cây cối, và sử dụng những mặt đứng và mái hai lớp để giảm được 5°C nhiệt độ bên trong của công trình. Sự tăng cường tiện nghi bên trong công trình và những điều kiện cần thiết là có lợi hơn cho hoạt động giảng dạy.

Việc sử dụng năng lượng trong suốt quá trình xây dựng và hoạt động của dự án được giảm xuống tối thiểu bằng cách chỉ sử dụng năng lượng mặt trời và gió. Việc thu gom nước mưa khan hiếm được hợp chung với ý tưởng trồng cây và sử dụng nó để tưới những cây mới trồng và giúp cải thiện những cây cối đã trồng trước đây. Những dự án đã hoàn thành bao gồm một trường tiểu học và thư viện đã góp phần thúc đẩy quá trình nghiên cứu và phát triển liên quan đến ý tưởng thiết kế, công nghệ và vật liệu.





GIẢI THƯỞNG BẠC

BIỆN PHÁP CẢI TẠO THÀNH PHỐ VÀ CƠ SỞ HẠ TẦNG CỦA TRUNG TÂM HÀNH CHÍNH, SÃO PAULO, BRAZIL

Thể loại của dự án: Công trình kiến trúc và kỹ thuật dân dụng

Thời gian khởi công: Tháng 6 năm 2011

Tác giả: Alfredo Brillembourg and Hubert Klumpner, Urban-Think Tank (U-TT), Brazil

Dự án là một công trình công cộng đa chức năng, Grotão - Fábrica de Música được đặt tại Grotão ở trung tâm của khu phố ổ chuột Paraisópolis, São Paulo. Với hơn 100,000 dân, nó là một trong những cộng đồng không chính thức lớn nhất trên toàn thế giới. Cũng như nhiều khu phố ổ chuột khác, và bất chấp vị trí trung tâm không thường thấy của nó, khu vực này đã tách ra một cách có hiệu quả từ thành phố chính và hạ tầng văn hóa - xã hội. Ngoài ra, do sự phát triển không theo quy định và những điều kiện địa hình,

địa chất của khu vực này, dẫn đến đặc điểm của khu đất xây dựng là sự xói mòn và lở đất gia tăng nguy hiểm. Dự án chấp nhận cả những thách thức lớn, và xây dựng trên sự tham gia nhiệt tình của cộng đồng.

Địa hình đầy thử thách được giữ lại và được làm ổn định để ngăn chặn xói mòn tốt hơn, tạo nên một khu thí điểm từ nhiên trong một không gian bậc thang công cộng và bao gồm cả một khuôn viên cho đô thị nông nghiệp. Những tính năng công nghệ thấp khác nhau được đề xuất. Một hệ thống xử lý nước được đưa

vào để sử dụng nước mưa tại công trình và tái sử dụng nước thải. Một hệ thống tích hợp cho sự chủ động và thu động sử dụng hệ thống thông gió, làm mát và điều hòa không khí cho cả công trình và khối quảng đường. Trong cấu trúc thẳng đứng của nó, tòa nhà cung cấp những không gian khác nhau cho trường học âm nhạc, bao gồm một phòng hòa nhạc nhỏ, cũng như những tiện nghi cho các môn thể thao, không gian công cộng và cơ sở hạ tầng giao thông. Căn đó, những công trình nhà ở tầng thêm việc dự trữ nhà và phù hợp với khu thí điểm.



GIẢI THƯỞNG ĐỒNG

ĐỔI MỚI THÀNH PHỐ VỚI VIỆC XÂY DỰNG KHUÔN VIÊN HỒ BƠI, BERLIN, CỘNG HÒA LIÊN BANG ĐỨC

Thể loại của dự án: Thiết kế cảnh quan, thiết kế đô thị và dự án hạ tầng cơ sở

Thời gian khởi công: Tháng 1 năm 2018

Tác giả chính: Tim Edler, realities united, Germany

Đồng tác giả: Jan Edler, realities united, Germany, Denise Dih, DODK, Germany, Heiko Sieker, Ingenieurgesellschaft Prof. Dr. Sieker, Germany, Anna Lundqvist, Christian Böhne, Man Made Land, Germany

Dự án Flussbad được đặt tại trung tâm Berlin và chuyển đổi một nhánh của con sông Spree thành một hồ bơi tự nhiên dài 745m. Phần chuyển đổi này tương đương với 17 hồ bơi Olympic với chiều rộng 28,8m, chiều sâu trung bình 2,2m, và một lớp sậy dài 780m có tính năng như một hệ thống lọc nước. Ý tưởng đổi mới cho khu đất rộng 3,9ha như được tiếp thêm sức mạnh và giả định như nó là một thiết kế mang tính thực tế và giản dị. Một phần của bờ kè Lustgarten sẽ được chuyển đổi thành những bậc thang rộng

rải làm lối đi xuống hồ bơi, cùng với các tú cá nhân và phòng thay đồ hợp thành một thể thống nhất với địa hình của nhánh sông.

Nước ở phần trên của nhánh sông sẽ được tinh lọc thông qua một lớp sậy dự trữ tự nhiên rộng 1,8ha cùng với bề mặt lọc phụ là một lớp cát dày hơn 80cm. Một cái đập ở vị trí thấp nhất của hệ thống sẽ ngăn chặn dòng chảy của nước chưa được lọc từ phần chính của con sông, và phần thoát cho mạng nước thải hỗn hợp của thành phố được đặt bên dưới hệ thống. Kế

từ sự sụp đổ của bức tường Berlin vào năm 1989, khu vực này đã trải qua sự gia tăng 75% dân số thường trú và song song đó là việc mất đi các không gian trống. Flussbad lấy lại được vị thế quan trọng trong trung tâm thành phố lịch sử Berlin trên một nhánh sông đã không dùng đến, nó đem đến không gian vui chơi công cộng cho cả những người dân cùng với khách du lịch tham quan cụm năm bảo tàng nổi tiếng (Museuminsel) ở gần đó đã được UNESCO công nhận là di sản thế giới.□

GIẢI THƯỞNG NHÀ NƯỚC 2011 VỀ VĂN HỌC NGHỆ THUẬT

Lễ trao tặng Giải thưởng Hồ Chí Minh, Giải thưởng Nhà nước 2011 lĩnh vực Văn học Nghệ thuật sẽ diễn ra tại Nhà hát Lớn Hà Nội ngày 19/5/2012.

Giải thưởng Nhà nước đợt này có 27 tác phẩm, cụm tác phẩm âm nhạc; 14 tác phẩm, cụm tác phẩm điện ảnh; 05 công trình, cụm công trình kiến trúc; 05 tác phẩm, cụm tác phẩm múa; 16 tác phẩm mỹ thuật; 02 cụm tác phẩm nhiếp ảnh; 16 cụm tác phẩm sân khấu; 38 tác phẩm, cụm tác phẩm văn học và 07 công trình, cụm công trình văn nghệ dân gian.

Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam chúc mừng KTS Trần Ngọc Chính – Tác giả cụm công trình quy hoạch xây dựng các đô thị gồm Quy hoạch chung Khu công nghiệp Dung Quất, Quy hoạch chung Xây dựng Thành phố Đà Nẵng, Quy hoạch chung Xây dựng Thành phố Vũng Tàu - vinh dự được nhận Giải thưởng Nhà nước đợt này. Đây là lần đầu tiên có tác giả được nhận Giải thưởng Nhà nước về Văn học Nghệ thuật lĩnh vực Kiến trúc - Quy hoạch.

Tạp chí Quy hoạch Đô thị trân trọng giới thiệu với bạn đọc vài nét về KTS Trần Ngọc Chính và tóm tắt cụm công trình nói trên.

KTS. TRẦN NGỌC CHÍNH

Ngày tháng năm sinh: 12/03/1949

Tốt nghiệp Đại học Kiến trúc Hà Nội năm 1971

Nhận công tác tại Viện Quy hoạch Thành phố và Nông thôn - Bộ Kiến trúc từ tháng 09 năm 1971

- 1973 - 1975: Biệt phái tại Thành phố Vinh làm việc với đoàn chuyên gia Cộng hòa dân chủ Đức về Quy hoạch thành phố Vinh.

- 1976 - 1980: Biệt phái tại công trình thủy điện Hòa Bình, chủ nhiệm công trình quy hoạch thành phố Hòa Bình kết hợp xây dựng công trường xây dựng nhà máy thủy điện Hòa Bình.

- 1981 - 1984: Làm việc tại Ủy ban Xây dựng cơ bản Nhà nước, (Viện Quy hoạch xây dựng tổng hợp).

- 1985 - 2003: Công tác tại Viện Quy hoạch Đô thị Nông thôn - Bộ Xây dựng qua các chức vụ:

- Trưởng phòng Quy hoạch; Phó Viện trưởng Viện Quy hoạch Đô thị Nông thôn; Viện trưởng Viện Quy hoạch Đô thị - Nông thôn; Bí thư Đảng ủy.

- 2003 - 2005 : Vụ trưởng Vụ Kiến trúc Quy hoạch - Bộ Xây dựng - Bí thư Đảng ủy.

- 2005 - 2009 Thứ trưởng Bộ Xây dựng

Từ Năm 2009 đến nay:

+ Ủy viên Ban chỉ đạo Quy hoạch và Đầu tư Xây dựng Vùng thủ đô Hà Nội - Chủ nhiệm Văn phòng Thường trực.

+ Ủy viên Đoàn Chủ tịch Hội Kiến trúc sư Việt Nam khóa VI, khóa VII.

+ Phó Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam khóa II - (2004 - 2009)

+ Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam khóa III - (2009-2014).



+ Chủ tịch Hiệp Hội Công viên Cây xanh khóa I, khóa II

(Khóa I: 2006-2011, Khóa II: 2011-2016).

+ Giáo sư danh dự trường Đại học Kyung Won - Hàn Quốc.

+ Ủy viên danh dự Hội Quy hoạch Đô thị Pháp

Các giải thưởng đã đạt được:

+ Giải Nhì Giải thưởng Kiến trúc Quốc gia năm 1998: Quy hoạch chung Khu Công nghiệp Dung Quất (không có giải Nhất)

+ Giải Ba Giải thưởng Kiến trúc Quốc tế năm 2003: Quy hoạch Khu đô thị Thủ Thiêm Thành phố Hồ Chí Minh. (không có giải Nhất)

Các công trình làm chủ nhiệm đồ án đã

được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt:

+ Quy hoạch chung Xây dựng Thành phố Đà Nẵng 1991.

+ Quy hoạch chung Xây dựng Thành phố Vũng Tàu 1992.

+ Quy hoạch chung Xây dựng Thành phố Thái Nguyên 1993.

+ Quy hoạch chung Côn Đảo 1994.

+ Quy hoạch chung Xây dựng Khu công nghiệp Dung Quất 1996.

+ Quy hoạch lựa chọn địa điểm Khu khí điện đạm Cà Mau 2000.

+ Quy hoạch Xây dựng đường Hồ Chí Minh 2001.

Các công trình tham gia chỉ đạo:

+ Quy hoạch xây dựng Vùng Thủ đô Hà Nội 2006.

+ Quy hoạch xây dựng Vùng Thành phố Hồ Chí Minh 2007.

+ Quy hoạch mở rộng Thủ đô Hà Nội 2007 - 2008.

+ Quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội 2010.

• Chủ tịch Hội đồng giám khảo lựa chọn phương án kiến trúc Nhà Quốc hội 2008.

• Chủ tịch Hội đồng giám khảo lựa chọn phương án kiến trúc Bảo tàng Lịch sử Quốc gia 2008.

QUY HOẠCH CHUNG KHU CÔNG NGHIỆP DUNG QUẤT

Nhà máy lọc dầu Dung Quất có công suất 6,5 triệu tấn/năm giai đoạn đầu cần có diện tích đất khoảng 232 ha. Đây là công trình quan trọng bậc nhất, là trái tim của KCN. Nhà máy phải có đủ điều kiện gần với biển nước sâu để tàu chở dầu hàng vạn tấn cập bến và bơm dầu thô vào, phải có cảng để các tàu có tải trọng khác nhau vào bến tiếp nhận sản phẩm. Tuy nhiên, với một nhà máy quan trọng có cảng biển nước sâu với nhiều tàu lớn cập bến cần phải có quy hoạch tốt, có đề chấn sống để bảo vệ an toàn cho tàu. Bên cạnh đó, cần phải có các khu vực xây dựng cho nhà máy hóa chất (sản phẩm sau dầu) để tận dụng và khai thác tối đa hiệu quả của nhà máy lọc dầu. Quy hoạch các nhà máy gần với cảng biển nước sâu như nhà máy đóng tàu, nhà máy cán thép, nhà máy hóa chất tổng hợp và có đất dự trữ cho phát triển tương lai.

KCN cần có sự kết nối tốt với hạ tầng quốc gia như Quốc lộ 1A, đường cao tốc Bắc - Nam, đường sắt quốc gia, sân bay quốc tế Chu Lai, cảng biển nước sâu và có mối giao thông thuận lợi với tỉnh và cả vùng.

Địa hình phong phú, đa dạng, cảnh quan đẹp và gần ngay

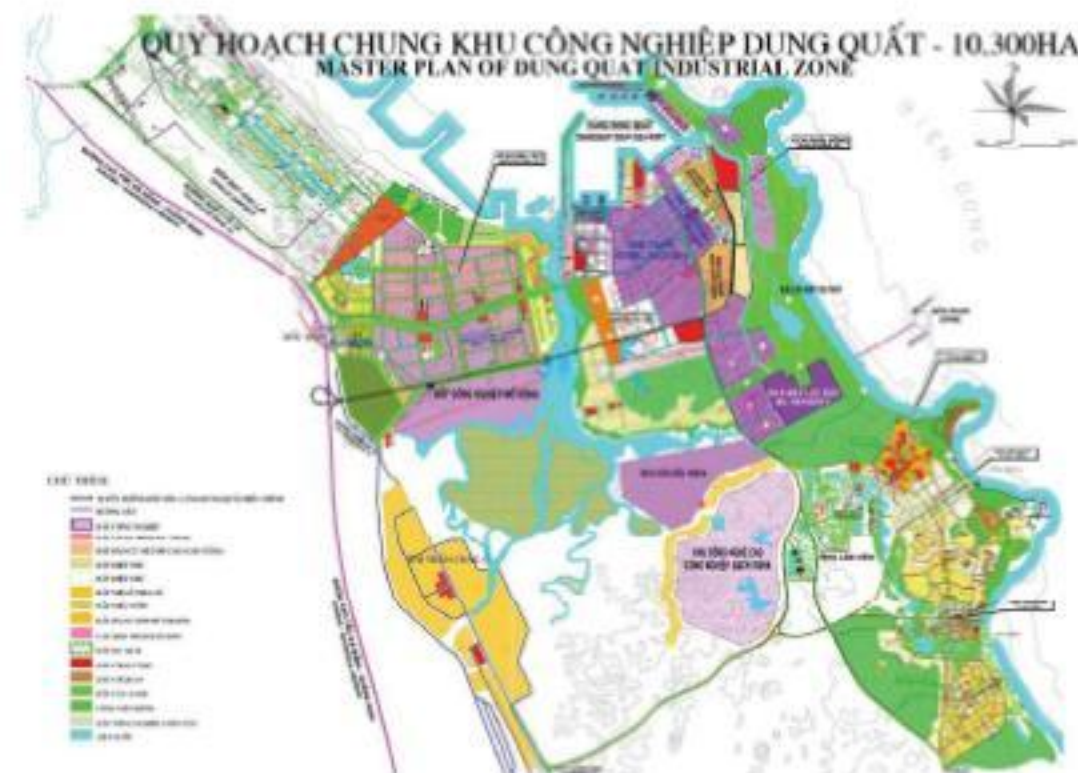
cửa sông lớn, bởi vậy quy hoạch cần phải chú ý đến phân khu chức năng hợp lý, mạng lưới giao thông trong KCN rõ ràng, mạch lạc, hiện đại, gìn giữ tốt cảnh quan thiên nhiên, bảo vệ môi trường sinh thái trong suốt quá trình xây dựng và đưa nhà máy cũng như toàn bộ KCN vào vận hành.

KCN Dung Quất là một công trình trọng điểm của miền Trung thu hút hàng vạn công nhân và chuyên gia nên trong Quy hoạch chung cần phải có một đô thị (thành phố) cho toàn KCN. Với một khu vực rộng lớn có nhiều xã thuộc huyện Bình Sơn, KCN cần được tổ chức tốt di chuyển dân và các làng xã trong Quy hoạch chung.

Thành phố Vạn Tường với 12 vạn dân được quy hoạch ở địa điểm có khoảng cách ly an toàn với KCN và có tổ chức tốt không gian kiến trúc đô thị, phục vụ tốt nhất yêu cầu của cư dân, là hình ảnh của một đô thị công nghiệp hiện đại, năng động và phát triển bền vững.

Phê duyệt

Tháng 12/1995, Bộ Xây dựng trình, và Thủ tướng Chính phủ có Quyết định số 207/QĐ-TTg ngày 11/4/1996 phê duyệt quy hoạch chung KCN Dung Quất.



QUY HOẠCH CHUNG THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng là cụ thể hóa Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế xã hội của thành phố Đà Nẵng đến năm 2020, Quy hoạch vùng kinh tế trọng điểm miền Trung, các Chiến lược và Quy hoạch phát triển ngành có liên quan đã được phê duyệt. Đồng thời, quy hoạch xây dựng thành phố Đà Nẵng như một đô thị trung tâm miền Trung và Tây Nguyên, có không gian đô thị hiện đại với bản sắc riêng, hệ thống hạ tầng đồng bộ, khai thác tối đa các lợi thế sẵn có về vị trí địa lý và tài nguyên thiên nhiên để phát triển kinh tế biển, nâng cao khả năng cạnh tranh, hướng tới mô hình đô thị bền vững. Quy hoạch không gian đô thị phù hợp với không gian phát triển kinh tế trong bối cảnh phát triển và sự liên kết chặt chẽ với các khu vực động lực của vùng kinh tế trọng điểm miền Trung

và Tây Nguyên, các quốc gia ASEAN trong hành lang kinh tế Đông Tây. Mặt khác, định hướng phát triển không gian và phân khu chức năng hợp lý, bám sát địa hình tự nhiên; đảm bảo quy mô đô thị đáp ứng yêu cầu phát triển và yêu cầu quản lý, sử dụng đất đai hiệu quả, bảo vệ môi trường sinh thái và phát triển bền vững. Quy hoạch để khai thác hiệu quả tài nguyên thiên nhiên, bảo tồn và nâng cao các giá trị văn hóa lịch sử truyền thống của thành phố, tạo hình ảnh một đô thị hiện đại, năng động và có bản sắc riêng. Đồng thời tạo được nguồn vốn phát triển hạ tầng đô thị từ công tác quy hoạch phát triển đất đô thị. Cải thiện điều kiện hạ tầng và cảnh quan đô thị tại các khu dân cư hiện hữu trong nội thị và các điểm dân cư ngoại thành, từng bước nâng cao đời sống dân cư của toàn thành phố.



QUY HOẠCH CHUNG THÀNH PHỐ VŨNG TÀU

Là trung tâm kinh tế, văn hoá, dịch vụ công cộng và đầu mối giao lưu quan trọng của vùng Đông Nam Bộ, của vùng kinh tế trọng điểm phía Nam và của tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu; là trung tâm du lịch, dịch vụ hàng hải, phát triển cảng và khai thác dịch vụ dầu khí của cả nước; có vị trí quan trọng về an ninh, quốc phòng và bảo vệ môi trường biển.

Bán đảo Vũng Tàu có địa hình khá phong phú, đa dạng và đặc biệt về cảnh quan, Núi Lớn và Núi Nhỏ như hai trụ biểu hướng về biển để đón không gian Vịnh Gành Rái vào lòng thành phố.

Phân khu chức năng đô thị đã khai thác không gian Bãi Trước gắn liền với trung tâm đô thị lịch sử và kéo dài

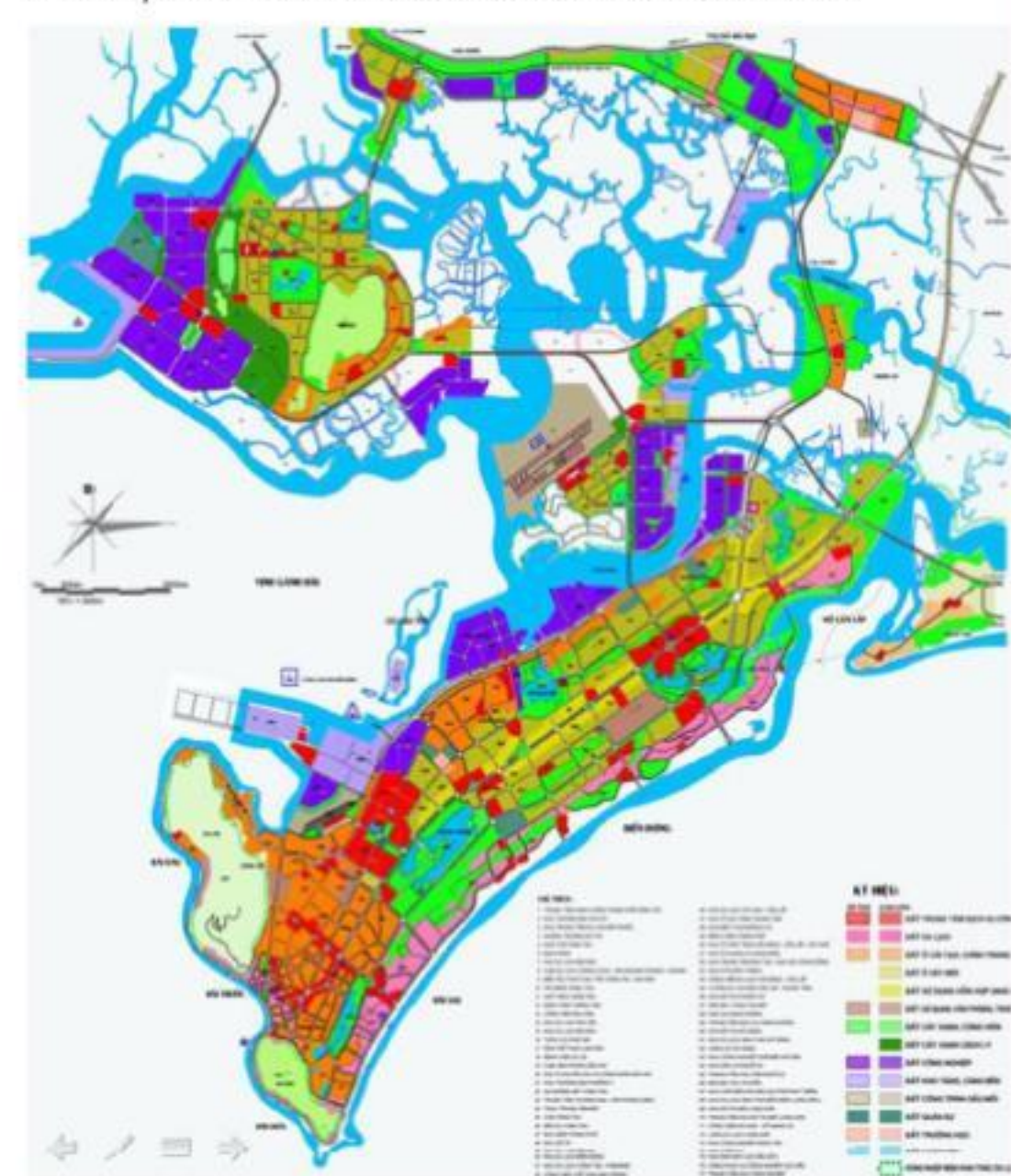
về phía Chí Linh (trung tâm đô thị của thành phố phát triển). Quy hoạch đã chú trọng khai thác Bãi Dấu (Bãi Tầm Dương), Bãi Dứa (Bãi Thủy Dương) cùng với Bãi Sau liên kết trong không gian du lịch ven biển. Thành phố cùng với địa hình Cửa Lấp và bãi biển Long Hải được gắn kết thành một khu du lịch nổi tiếng nhất Nam bộ.

Chức năng Cảng dịch vụ Dầu khí lớn nhất cả nước đã được quy hoạch phù hợp với quy mô trước mắt và tương lai, gắn kết tốt nhất với hệ thống giao thông đường sắt và đường bộ.

Sân bay Gò Găng được đề xuất hợp lý trong tổng thể phát triển đô thị công nghiệp và du lịch tầm vóc quốc tế.



QUY HOẠCH CHUNG THÀNH PHỐ VŨNG TÀU ĐẾN NĂM 2020



ỨNG DỤNG CỬ BẢN BÊ TÔNG DỰ ỨNG LỰC TRONG XÂY DỰNG HẠ TẦNG

Sáng 20/4 tại Hà Nội, Hội thảo khoa học với chủ đề “ỨNG DỤNG CỬ BẢN BÊ TÔNG DỰ ỨNG LỰC TRONG XÂY DỰNG HẠ TẦNG” do Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam, Công ty TNHH Bê tông đúc sẵn VINA-PSMC và Tạp chí Quy hoạch Đô thị tổ chức, với sự tham dự của đại diện Bộ Xây dựng, Bộ Khoa học Công nghệ, Bộ Nông nghiệp Phát triển Nông thôn, các nhà khoa học có uy tín đến từ các Viện Khoa học công nghệ (Bộ Xây dựng), Viện Khoa học Thủy lợi (Bộ Nông nghiệp Phát triển Nông thôn), các chuyên gia nhiều kinh nghiệm đến từ các hội nghề nghiệp như: Tổng hội Xây dựng Việt Nam, Hội Cơ học nền móng, Hội Kết cấu, Hội Vật liệu Xây dựng, Hội Bê tông, Hiệp hội Nhà thầu, Hiệp hội Tư vấn Xây dựng Việt Nam, đại diện UBND Thành phố Huế và Thành phố Hải Phòng,... Đặc biệt có sự tham gia của các chuyên gia đến từ Tập đoàn PS. Mitsubishi (Nhật Bản).

Cử bản (cọc ván) bê tông dự ứng lực là một dạng cấu kiện bê tông đúc sẵn chất lượng cao do tập đoàn PS Mitsubishi Nhật Bản phát minh cách

đây khoảng 50 năm và được ứng dụng đầu tiên tại Việt Nam năm 1999 tại Công trình nhiệt điện Phú Mỹ. Từ đó đến nay rất nhiều công trình ở các tỉnh phía Nam đã ứng dụng cử bản bê tông dự ứng lực trong xây dựng hạ tầng (công nghiệp và dân dụng, thủy lợi và giao thông). Việc quảng bá sản phẩm này cho các cơ quan ban ngành liên quan của Trung ương và các cơ quan ban ngành liên quan ở một số tỉnh phía Bắc là rất cần thiết, nhằm cung cấp cho các nhà tư vấn xây dựng, các nhà đầu tư xây dựng có thêm một sự lựa chọn về giải pháp kinh tế kỹ thuật hợp lý. Cọc ván bê tông dự ứng lực được ứng dụng vào Việt Nam lần đầu vào năm 1999 tại cụm công trình nhiệt điện Phú Mỹ - tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu - với sự giúp đỡ của các nhà tư vấn Nhật Bản và đặc biệt sự hướng dẫn trực tiếp công nghệ thi công lắp đặt của Nhà sáng chế ra cọc ván bê tông ứng lực trước - Tiến sĩ ITOSHIMA, Công ty cổ phần Xây dựng và Kinh doanh Vật tư C&T đã thi công hoàn hảo hệ thống các kênh dẫn chính và các kênh nhánh với tổng chiều dài cử 42.000m chiều rộng 45m, chiều sâu 8,7m đưa nước từ sông Thị Vải vào để giải nhiệt cho

các Turbin khí. Hiện nay kênh này vẫn bền vững và Nhật Bản đã chuyển giao công nghệ này cho Việt Nam. Ngay từ khi tiếp cận loại sản phẩm mới này, nhận ra tiềm năng ứng dụng rất lớn trong xây dựng các công trình hạ tầng, Công ty C&T đã nghiên cứu chế tạo ứng dụng cọc ván bê tông dự ứng lực, để từ đây hình thành sự đột phá đem lại giải pháp mới cho các công trình kè bảo vệ bờ, chống sạt lở, các bến sông, kè biển, các công trình thủy lợi... Từ năm 2004 đến nay, Công ty C&T đã cùng với tập đoàn PS. MITSUBISHI đầu tư thành lập Công ty Liên doanh Bê tông đúc sẵn VINA-PSMC (nay là Công ty TNHH Bê tông đúc sẵn VINA-PSMC) với hai nhà máy sản xuất cấu kiện bê tông đúc sẵn: nhà máy thứ nhất đặt tại Long An, nhà máy thứ 2 đặt tại Nghi Sơn - Thanh Hóa. Cho đến nay, công trình lớn nhất (trên 120 tỉ VNĐ) ứng dụng cử bản bê tông dự ứng lực tại các tỉnh phía Bắc là Kênh làm mát nhà máy nhiệt điện Nghi Sơn- Thanh Hóa của EVN và Công ty VINA-PSMC là nhà sản xuất duy nhất cử bản bê tông dự ứng lực SW600 cho công trình này.

Thi công lắp đặt cử bản (ảnh minh họa)



Cọc cử bản bê tông ứng lực trước tại cầu Cá Trê Nhỏ thuộc dự án xây dựng đường cao tốc Đông Tây Sài Gòn. (ảnh minh họa)



Ảnh: KIS Bùi Mạnh Phú

KẾT LUẬN HỘI THẢO:

1. Hội thảo thống nhất cho rằng: Ứng dụng cử bản bê tông dự ứng lực trong xây dựng hạ tầng ở Việt Nam là loại vật liệu đang được lựa chọn cho rất nhiều công trình quan trọng, đặc biệt là các công trình như kè, kè đường, kè biển, giao thông và cả cho nhà cao tầng.

2. Trong quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước gắn liền với tiến trình đô thị hóa ở Việt Nam, nhiều công trình đang rất cần công nghệ này. Ngoài các công trình đang được ứng dụng cử bản bê tông dự ứng lực trong xây dựng ở phía Nam thì ở phía Bắc hiện có rất nhiều công trình đang

xem xét lựa chọn, nhất là Hà Nội - sau khi được mở rộng có rất nhiều dự án đang được triển khai theo quy hoạch chung Thủ đô, như các tuyến giao thông ven theo sông, hồ, các dự án ven hành lang xanh, vành đai xanh, các vách tầng hầm nhà cao tầng ... đang cần ứng dụng cử bản loại này - vừa thuận lợi trong quá trình thi công, vừa phù hợp với bài toán kinh tế v.v...

3. Qua các ý kiến của các nhà đầu tư, Hội thảo nhất trí đề nghị các cơ quan quản lý nhà nước sớm nghiên cứu và xuất bản cuốn sổ tay hướng dẫn, có được quy chuẩn, quy phạm để thống nhất trong thiết kế xây dựng và quản lý đầu tư. Mặt khác, cơ quan quản lý nhà

nước cũng sớm ban hành được giá thiết kế cho tư vấn và giá thành xây dựng cho loại vật liệu này phù hợp với công trình xây dựng ở mọi miền đất nước.

4. Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam và Hiệp hội Tư vấn Xây dựng Việt Nam sẽ sớm kết hợp với các Hội, các Viện nghiên cứu khoa học đề xuất với Bộ Xây dựng và các Bộ, ngành có liên quan nghiên cứu và ban hành Bộ quy chuẩn, quy phạm về cử bản bê tông dự ứng lực trong xây dựng hạ tầng để đáp ứng nhu cầu của các cơ quan tư vấn thiết kế và đặc biệt cho các chủ đầu tư nhằm chống bán phá giá theo cơ chế thị trường hiện đại và cạnh tranh phát triển bền vững. □

ĐẠI HỘI HỘI QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ HÀ NỘI KHÓA III NHIỆM KỲ 2011-2016



Thường trực ban chấp hành Hội Quy hoạch Phát triển đô thị Hà Nội khóa III.

Ảnh: KTS Lê Việt Sơn

Ngày 14/4, Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Hà Nội đã tiến hành Đại hội khóa III nhiệm kỳ 2011-2016.

Đến dự Đại hội có Chủ tịch UBND Thành phố Hà Nội Nguyễn Thế Thảo, Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam Trần Ngọc Chính cùng nhiều đại diện các cơ quan ban ngành liên quan của Hà Nội và một số địa phương.

Là một tổ chức xã hội - nghề nghiệp, Hội đã tập hợp được nhiều chuyên gia đầu ngành, thực hiện phân biện xã hội các vấn đề quy hoạch, kiến trúc, xây dựng, quản lý và phát triển đô thị; đóng góp xây dựng các dự thảo Luật Quy hoạch đô thị, Luật Đất đai, Luật Đô thị, nghiên cứu Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô đến năm 2030 và tầm nhìn 2050, Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội và Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội Hà Nội đến năm 2020 và tầm nhìn năm 2030... Trong nhiệm kỳ tới, Hội tập trung vào các vấn đề đang phải giải quyết của Thủ đô như lập quy hoạch phân khu, quy hoạch chi tiết, quản lý đất đai, trật tự xây dựng, môi trường, ùn tắc giao thông, hạn chế tăng dân số cơ học hướng tới sự bền vững.

Đại hội đã bầu ra Ban Chấp hành mới nhiệm kỳ 2011-2016 gồm 73 người. Nguyên Phó Chủ tịch UBND TP Hà Nội Đỗ Hoàng Ân tái đắc cử làm Chủ tịch Hội Quy hoạch phát triển đô thị Hà Nội.

DANH SÁCH THƯỜNG TRỰC BAN CHẤP HÀNH KHÓA III (2011-2016) Tổng số 10 thành viên

HỌ VÀ TÊN	CHỨC DANH
Ths.KS. Đỗ Hoàng Ân	Chủ tịch Hội
KS. Tô Anh Tuấn	Phó chủ tịch TT
GS.TS.KTS Nguyễn Lân	Phó chủ tịch
TS. KTS. Đào Ngọc Nghiêm	Phó chủ tịch
TS.KTS Nguyễn Văn Hải	Phó chủ tịch
TS. Trần Đức Vũ	Phó chủ tịch
KS. Đào Văn Báu	Phó chủ tịch
KTS Vũ Tuấn Định	Phó chủ tịch
TS.KTS. Lê Kim Ngân	Phó chủ tịch
KTS. Bùi Mạnh Tiến	Tổng thư ký

DANH SÁCH BAN KIỂM TRA KHÓA III (2011-2016)

HỌ VÀ TÊN	CHỨC DANH
KS. Đào Văn Báu	Phó chủ tịch Hội - Hội QHPTĐT HN
KTS. Lê Hồng Sơn	Phó phòng QHC Sở Quy hoạch - Kiến trúc
KTS. Lê Chính Trực	Giám đốc TTQH1 Viện Quy hoạch xây dựng Hà Nội

DANH SÁCH THƯỜNG VỤ BAN CHẤP HÀNH KHÓA III (2011-2016)

Tổng số 17 thành viên

HỌ VÀ TÊN	
Ths.KS. Đỗ Hoàng Ân	Ths. KTS Đỗ Việt Chiến
KS. Tô Anh Tuấn	TS.KTS. Lê Kim Ngân
GS.TS.KTS Nguyễn Lân	KTS. Bùi Mạnh Tiến
TS. KTS. Đào Ngọc Nghiêm	KS. Nguyễn Đức Thành
TS.KTS Nguyễn Văn Hải	TS. Lê Thị Bích Thuận
TS. Trần Đức Vũ	Giang Quốc Trung
KS. Đào Văn Báu	Nguyễn Văn Núi
KTS Vũ Tuấn Định	KS. Phạm Văn Châm
	Lê Vinh

DANH SÁCH BAN CHẤP HÀNH KHÓA III (2011-2016)

Tổng số 73 ủy viên

HỌ VÀ TÊN	CHỨC DANH	ĐƠN VỊ CÔNG TÁC
Ths.KS. Đỗ Hoàng Ân	Chủ tịch Hội	Hội QHPTĐT Hà Nội
KS. Tô Anh Tuấn	Phó Chủ tịch TT Hội	
GS.TS.KTS Nguyễn Lân	Phó Chủ tịch Hội	
TS. KTS. Đào Ngọc Nghiêm	Phó Chủ tịch Hội	
TS.KTS Nguyễn Văn Hải	Phó Chủ tịch Hội	Giám đốc Sở QHKT
TS. Trần Đức Vũ	Phó Chủ tịch Hội	Phó giám đốc Sở KH&ĐT
KS. Đào Văn Báu	Phó Chủ tịch Hội	
KTS Vũ Tuấn Định	Phó Chủ tịch Hội	Phó giám đốc Sở QHKT
TS.KTS. Lê Kim Ngân	Phó Chủ tịch Hội	Viện trưởng Viện QH&XD Hà Nội
KTS. Bùi Mạnh Tiến	Tổng thư ký Hội	Phó giám đốc Sở QHKT
Ths. KTS Đỗ Việt Chiến	Ủy viên	P. Cục trưởng - Cục PTĐT - Bộ XD
Ths.KTS Nguyễn Chiến Thắng	Ủy viên	Giám đốc Trung tâm QH&XDNT - Sở QHKT
Ths.KTS.Nguyễn Phú Đức	Ủy viên	Sở QHKT
KS. Nguyễn Đức Thành	Ủy viên	Tổng Giám đốc Công ty cổ phần Tân Hoàng Cầu
KTS. Nguyễn Văn Thịnh	Ủy viên	Phó Văn phòng UBND thành phố Hà Nội
KTS. Bùi Xuân Tùng	Ủy viên	Phó Viện trưởng Viện Quy hoạch Xây dựng Hà Nội
TS. Nguyễn Văn Đức	Ủy viên	Tổng giám đốc Công ty CP tư vấn quốc tế XD và giao thông Hà Nội
KTS. Vũ Hoàng Anh Dũng	Ủy viên	Tổng Giám đốc Công ty đầu tư phát triển đô thị HN (UDPI)
KTS. Lê Mạnh Cường	Ủy viên	
KS.Nguyễn Trọng Đạt	Ủy viên	Trưởng phòng Xây dựng - Đô thị UBND huyện Sóc Sơn
TS-KTS Hoàng Hữu Phê	Ủy viên	Giám đốc Trung tâm chuyển giao công nghệ VINACONEX
KS Nguyễn Văn Cửu	Ủy viên	Tổng giám đốc Tổng công ty đầu tư và phát triển nhà Hà Nội
KS.Hoàng Anh Tuấn	Ủy viên	Trưởng phòng QHC-QHCN Sở QHKT
KS. Đặng Văn Châu	Ủy viên	Giám đốc Công ty đầu tư dự án phát triển đô thị
KTS.Phạm Tiến Dũng	Ủy viên	Tổng Giám đốc Công ty cổ phần ngôi sao An Bình
KTS. Đỗ Mạnh Hải	Ủy viên	Chủ tịch UBND quận Long Biên

KS.Nguyễn Đức Hải	Ủy viên	Phó Chủ tịch UBND quận Hoàng Mai
Ths.KTS Trần Thọ Hiến	Ủy viên	Giám đốc Công ty tư vấn - Tập đoàn đầu tư phát triển HN
KS. Vũ Huy Hùng	Ủy viên	Phó trưởng Ban điều hành phối hợp Quy hoạch chung Hà Nội
KS.Nguyễn Đức Hoà	Ủy viên	Phó Giám đốc Sở văn hoá – Thể thao và du lịch Hà Nội
TS.KTS Ngô Quốc Huy	Ủy viên	Giám đốc Ban QLDA – Tập đoàn HUD
KTS Lê Thị Liên	Ủy viên	Trưởng phòng Xây dựng - Đô thị UBND quận Hoàng Mai
Ths.KTS Nguyễn Phương Mai	Ủy viên	Chủ tịch Hội đồng quản trị Công ty C.P. tư vấn kiến trúc đô thị HN
KS. Nguyễn Chí Sỹ	Ủy viên	Giám đốc Công ty đầu tư xây dựng số 2
TS.KTS Dương Đức Tuấn	Ủy viên	Phó Giám đốc Sở QHKT
Ths.KS Nguyễn Chí Khoa	Ủy viên	Chủ tịch HĐQT Công ty nước sạch Hà Nội
TS. Nguyễn Dư Tiến	Ủy viên	Giám đốc Công ty tư vấn Xây dựng Hà Nội
KTS. Trần Việt Trung	Ủy viên	Phó Chủ tịch UBND quận Đống Đa
KS. Đỗ Anh Tuấn	Ủy viên	Trưởng phòng Xây dựng - Đô thị UBND huyện Từ Liêm
KS.Lâm Anh Tuấn	Ủy viên	Phó Chủ tịch UBND quận Hai Bà Trưng
KS.Vũ Văn Viên	Ủy viên	Chủ tịch UBND UBND quận Hoàn Kiếm
Ths.KS. Trần Thanh Ý	Ủy viên	Chuyên viên Viện Kiến trúc – Quy hoạch – Đô thị Xây dựng
TS. Lê Thị Bích Thuận	Ủy viên	Viên phó Viện Kiến trúc – Quy hoạch – Đô thị Xây dựng
Giang Quốc Trung	Ủy viên	Phó tổng giám đốc Tổng công ty UDIC
Nguyễn Văn Núi	Ủy viên	Phó Chủ tịch UBND Huyện Hoài Đức
Nguyễn Thế Công	Ủy viên	Phó Chủ tịch UBND quận Ba Đình
KSDT Đặng Hồng Thái	Ủy viên	Phó Chủ tịch UBND Quận Thanh Xuân
Nguyễn Xuân Tân	Ủy viên	Phó Giám đốc Sở GTVT
Lê Văn Đức	Ủy viên	Phó giám đốc Sở Xây dựng
Vũ Văn Hữu	Ủy viên	Giám đốc Sở TN&MT
Dương Dũng	Ủy viên	Phó chủ tịch UBND huyện Gia Lâm
KS. Phạm Hùng Tiến	Ủy viên	Phó chủ tịch UBND huyện Thanh Trì
Nguyễn Lê Hoàng	Ủy viên	TP Quản lý đô thị UBND quận Tây Hồ
KS. Phạm Văn Châm	Ủy viên	Chủ tịch UBND huyện Đông Anh
Nguyễn Trọng Lễ	Ủy viên	Phó chủ tịch UBND quận Cầu Giấy
Phan Thị Hào	Ủy viên	Phó chủ tịch UBND Thị xã Sơn Tây
KSXĐ. Nguyễn Thế Hà	Ủy viên	Phó chủ tịch UBND huyện Ba Vì
Đinh Mạnh Hùng	Ủy viên	Phó chủ tịch UBND huyện Chương Mỹ
Nguyễn Hữu Hoàng	Ủy viên	Phó chủ tịch UBND huyện Đan Phượng
Hà Huy Quang	Ủy viên	Phó chủ tịch UBND huyện Mê Linh
Nguyễn Phúc Hải	Ủy viên	Phó chủ tịch UBND huyện Mỹ Đức
Nguyễn Chí Quân	Ủy viên	Phó chủ tịch UBND huyện Phú Xuyên
Hoàng Đăng Thiệu	Ủy viên	Phó chủ tịch UBND huyện Quốc Oai
Trần Đức Nguyên	Ủy viên	Phó chủ tịch UBND huyện Thạch Thất
Lê Tuấn Anh	Ủy viên	Phó chủ tịch UBND huyện Thanh Oai
Uông Đức Ngọc	Ủy viên	Chủ tịch UBND huyện Thường Tín
Lê Hồng Hà	Ủy viên	Phó Chủ tịch UBND huyện Ứng Hòa
Hoàng Duy Kiên	Ủy viên	TP Quản lý đô thị UBND Huyện Phúc Thọ
Lê Vinh	Ủy viên	Phó viện trưởng – Chủ tịch Chi hội Viện QH&ĐT Viện QH&ĐT HN
Nguyễn Đức Hùng	Ủy viên	Giám đốc trung tâm 3Viện QH&ĐT HN
Lê Lan Phương	Ủy viên	Phó phòng Tổ chức – Hành chính Viện QH&ĐT HN
Đỗ Thị Liên	Ủy viên	Văn phòng Hội QH&ĐT HN
Ngô Quý Tuấn	Ủy viên	Phó Giám đốc Sở Quy hoạch – Kiến trúc



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

Chức năng, nhiệm vụ và dịch vụ chính

-Lập các đồ án Quy hoạch xây dựng:

Quy hoạch xây dựng vùng - Quy hoạch chung - Quy hoạch chi tiết
 Quy hoạch môi trường - Quy hoạch kiến trúc cảnh quan

-Lập dự án đầu tư

-Thiết kế đô thị

-Nghiên cứu khoa học

-Khảo sát đo đạc

-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 - "Quy 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



DIỆN BÀN HOẠT ĐỘNG

