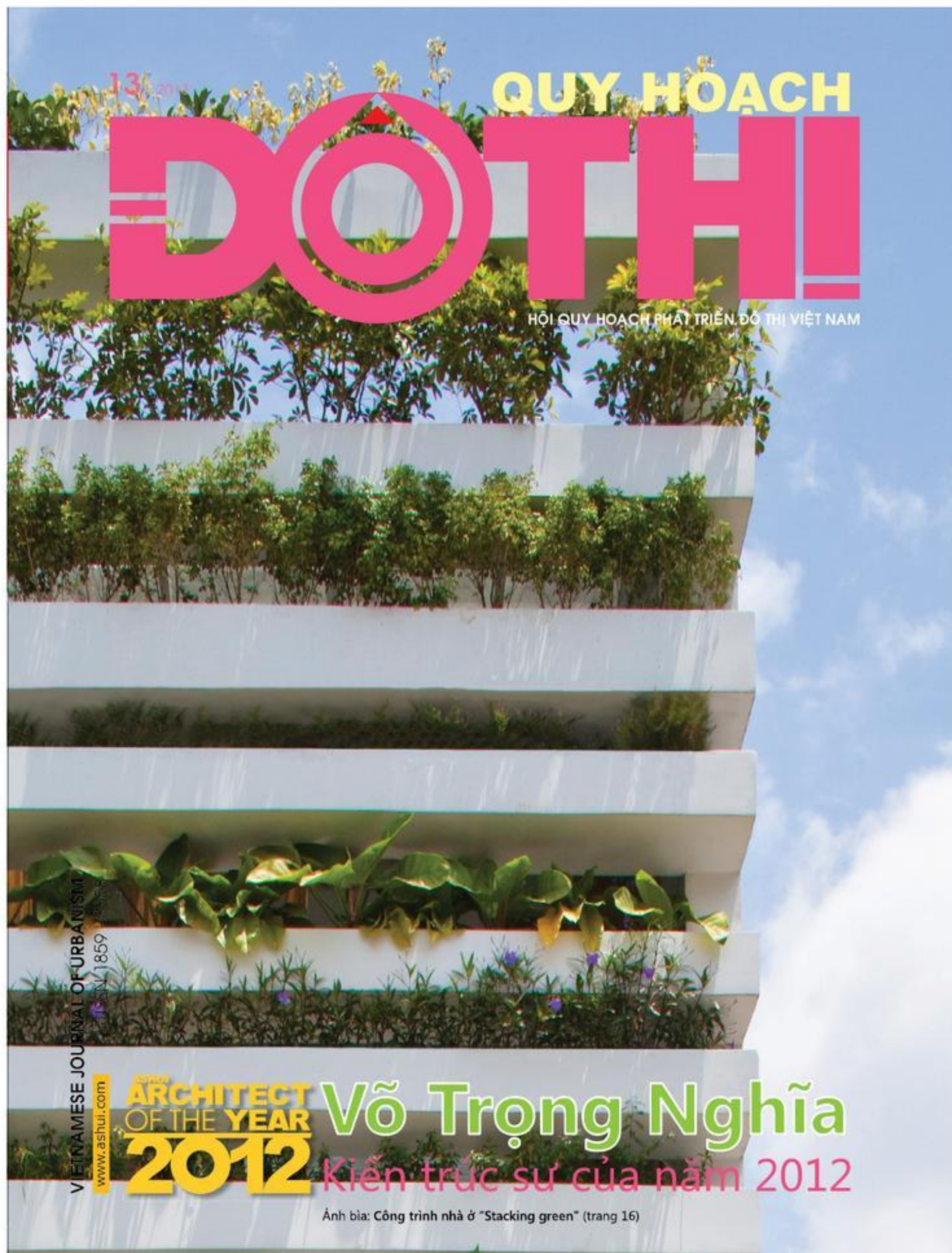




13 năm

QUY HOẠCH

ĐÔ THỊ!

HỘI QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ VIỆT NAM

VIETNAMESE JOURNAL OF URBANISM
www.ashui.com

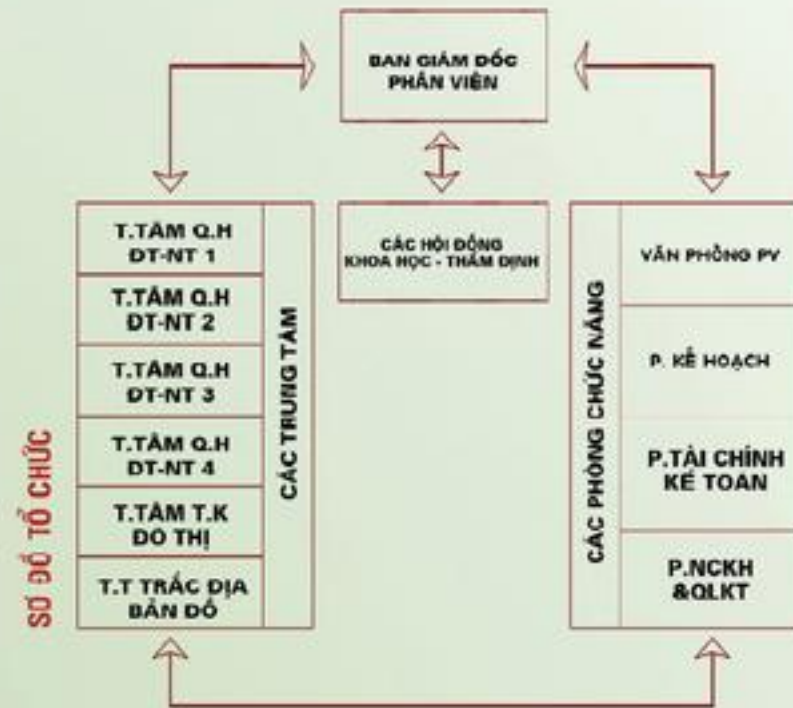
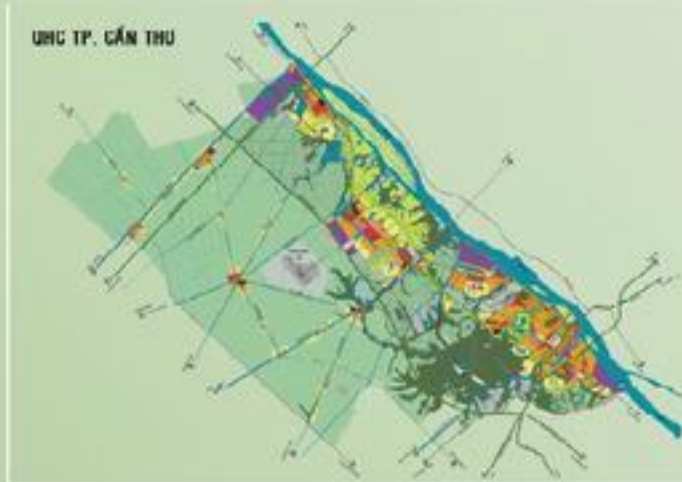
ARCHITECT
OF THE YEAR
2012

Võ Trọng Nghĩa
Kiến trúc sư của năm 2012

Ảnh bìa: Công trình nhà ở "Stacking green" (trang 16)



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



SƠ ĐỒ TỔ CHỨC

CHỨC NĂNG

- Nghiên cứu và lập các đồ án kiến trúc, quy hoạch xây dựng, quy hoạch môi trường và kiến trúc cảnh quan các vùng kinh tế trọng điểm, các khu đô thị, các khu công nghiệp, các điểm dân cư nông thôn trên địa bàn các tỉnh, thành phố khu vực Nam Trung Bộ, Nam Bộ và TP Hồ Chí Minh

NHIỆM VỤ

- Tham gia thực hiện công tác quản lý Nhà Nước
 - Tổ chức nghiên cứu phát triển định hướng các loại hình kiến trúc, quy hoạch xây dựng, hạ tầng kỹ thuật, môi trường cảnh quan
 - Nghiên cứu, điều tra, khảo sát thu thập, tổng hợp quản lý lưu trữ và cung cấp thông tin, tư liệu trong các lĩnh vực liên quan.
 - Tham gia tổ chức đào tạo, hợp tác đào tạo bồi dưỡng chuyên môn, nghiệp vụ.
 - Thực hiện hợp tác liên doanh, liên kết với các tổ chức trong và ngoài nước về các lĩnh vực hoạt động của Phân Viện và phân cấp của Viện.
 - Thực hiện các hoạt động tư vấn trong lĩnh vực kiến trúc công trình, quy hoạch xây dựng, hạ tầng kỹ thuật, môi trường cảnh quan

CÁC CÔNG TRÌNH TIÊU BIỂU

- Quy hoạch xây dựng vùng TP Hồ Chí Minh (2007)
- Quy hoạch xây dựng vùng ĐBSCL (2007)
- Quy hoạch XD vùng biên giới Việt Nam - Campuchia (2007)
- Quy hoạch xây dựng dọc tuyến đường Hồ Chí Minh (2008)
- Quy hoạch chung TP Cần Thơ (2009)
- Quy hoạch chung xây dựng TP Phan Thiết (2009)
- Quy hoạch chung xây dựng thị xã Buôn Hồ - tỉnh Đắk Lắk (2009)
- Điều chỉnh quy hoạch chung xây dựng đảo Phú Quốc (2010)
- Quy hoạch chung xây dựng khu kinh tế cửa khẩu Hoa Lư (2010)
- Quy hoạch chung khu kinh tế Năm Căn - tỉnh Cà Mau
- Quy hoạch chung khu kinh tế cửa khẩu Đồng Tháp
- Quy hoạch chung thị xã Đồng Xoài (đang TH)
- Quy hoạch chung thành phố Mỹ Tho (đang TH)
- Quy hoạch chung thành phố Biên Hòa (đang TH)
- Quy hoạch chung thành phố Đà Lạt (đang TH)
- Quy hoạch chung thành phố Bạc Liêu (đang TH)
- Quy hoạch chung thành phố Tân An (đang TH)
- Quy hoạch xây dựng nông thôn mới
- Quy hoạch phân khu, quy hoạch chi tiết các khu chức năng



Tổng biên tập Editor-in-Chief
 TRẦN NGỌC CHÍNH

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

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

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

Đối tác truyền thông Media partner
ASHUI.COM

Mỹ thuật Designer
 DESIGN@ASHUI.COM

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 1859 - 3658
 In tại Công ty TNHH MTV In Tài chính - Bộ Tài chính
 Phát hành tháng 11/2012
Giá 49.500 VND



Bạn đọc thân mến

Trên tay các bạn là số Tạp chí Quy hoạch Đô thị đầu tiên của năm Quý Tỵ 2013, ra đời tuy hơi muộn và chậm chạp, với sự "cầu toàn" của ban biên tập để giữ chất lượng nội dung tốt sau kỳ nghỉ Tết dài ngày. Nhân dịp năm mới, trân trọng gửi tới quý bạn đọc chùm ảnh đường hoa Nguyễn Huệ (TPHCM), Bạch Đằng (Đà Nẵng) cùng lời chúc hạnh phúc và thành công.

Quy hoạch Đô thị chúc mừng kiến trúc sư **Võ Trọng Nghĩa** với những giải thưởng lớn trong năm 2012, qua đó mới đây anh đã được bạn đọc Ashui.com bình chọn là "Kiến trúc sư của năm 2012", ArchDaily.com chọn ngôi nhà "Stacking Green" do anh và cộng sự thiết kế là "Công trình của năm 2012" (toàn cầu) hạng mục nhà ở riêng lẻ. Một sự tôn vinh nổi bật trên thế giới nửa vừa qua là giải thưởng kiến trúc Pritzker 2013 thuộc về kiến trúc sư **Toyo Ito** người Nhật Bản được công bố. Hy vọng những sự kiện này sẽ góp phần kích thích sự sáng tạo và thiết kế vì sự phát triển đô thị bền vững.

Đầu tháng 5/2013, Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị TPHCM sẽ tiến hành đại hội lần thứ III. Vấn đề **đô thị hóa** TPHCM nói riêng và các đô thị trên cả nước nói chung được trao đổi trong chuyên mục "Diễn đàn" kỳ này. Bên cạnh đó, chúng ta sẽ tìm hiểu về lịch sử **Thiết kế đô thị** và tham khảo những dự án thiết kế bền vững ở Stuttgart, Atlanta, Singapore.

Mời các bạn cùng đọc!

Tổng biên tập
KTS TRẦN NGỌC CHÍNH

Nội dung

CONTENTS



82

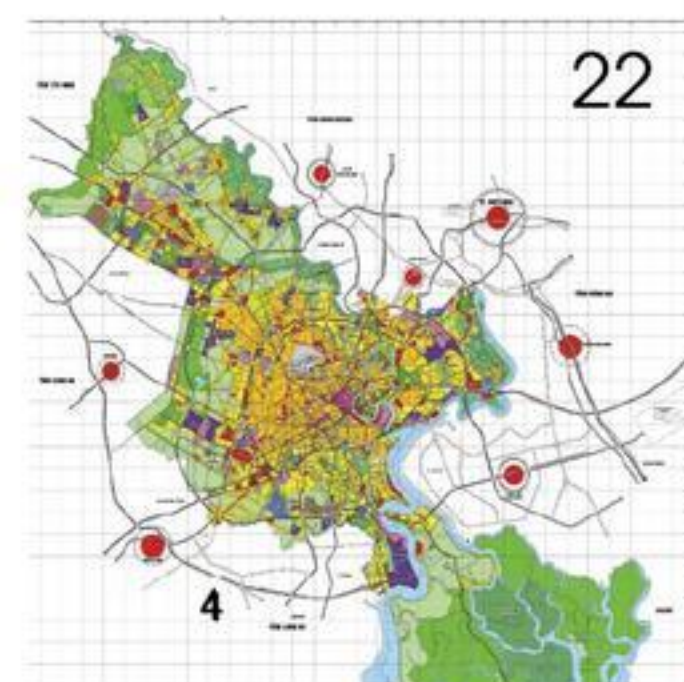
QUY HOẠCH HỒ HO



12



18



22

4

TIN TỨC

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

SỰ KIỆN

- 12. Kiến trúc sư của năm 2012
- 18. Giải thưởng Kiến trúc Pritzker 2013: Kiến trúc sư Toyo Ito (Nhật Bản)
KTS **Trình Huy Long**
- 22. Tiến tới Đại hội Hội quy hoạch phát triển đô thị Thành phố Hồ Chí Minh lần thứ III - năm 2013
Th.S. KTS **Trần Chí Dũng**

DIỄN ĐÀN: ĐÔ THỊ HÓA

- 24. Đô thị hóa ở Thành phố Hồ Chí Minh
Nguyễn Đăng Sơn
- 31. Đã đến lúc cần có ngành khoa học đô thị hóa
William Solecki, Karen C.Seto, Peter J. Marcotullio
- 34. Ứng xử với đất -vluận cho vững, hành cho bền
GS.TS.KTS. **Hoàng Đạo Kính**
- 36. Phương tiện quy hoạch & văn hóa quy hoạch
Herbert Dreiseitl
- 38. Đối mới quy trình và quản lý quy hoạch - nhìn từ cơ chế chính sách đặc thù của Luật Thủ đô
TS.KTS. **Đào Ngọc Nghiêm**
- 40. Chỉ số khả năng tiếp cận và "thói quen" sử dụng xe máy của người dân Hà Nội
Nguyễn Ngọc Quang
- 48. Ảnh hưởng của Liên Xô lên cảnh quan đô thị Hà Nội, 1955 - 1990
Giáo sư **William Logan**

- 52. Khủng hoảng ô nhiễm không khí tại Bắc Kinh

Nguyễn Thành Duy

- 54. Ô nhiễm không khí và vai trò quy hoạch Kinh nghiệm của Hoa Kỳ
Quy hoạch sư **Nguyễn Đỗ Dũng**

LỊCH SỬ ĐÔ THỊ

- 56. Từ CIAM đến CNU: gốc rễ và những nhà lập thuyết của thiết kế đô thị hiện đại
TS **Phó Đức Tùng**
- 64. Đô thị cổ Jerusalem
PGS.KTS **Trần Hùng**

ĐÔ THỊ BỀN VỮNG

- 71. Arkadien Winnenden - một viễn cảnh tươi sáng cho thiết kế đô thị sinh thái
KTS **Tạ Quỳnh Hoa**
- 76. Thành phố nước Hydropolis - trường hợp Atlanta
Quy hoạch sư **Nguyễn Đỗ Dũng**
- 82. Kallang River - Bishan Park, Singapore
KTS **Trình Huy Long**

PHÓNG SỰ ẢNH

- 86. Đường hoa Nguyễn Huệ xuân Quý Tỵ
Nguyễn Thế Dương / APhoto.vn
- 90. Đường hoa Bạch Đằng 2013
Trịnh Kim Điền

CỘNG ĐỒNG

- 92. Dự án sân chơi An Mỹ (Hội An): thiết kế cùng cộng đồng, vì cộng đồng
KTS **Phạm Đức Trung**, Thạc sĩ **Đặng Hương Giang**
- 97. Mạng lưới Quỹ Phát triển cộng đồng Việt Nam & chương trình ACCA

87



64



71



Hội thảo quốc tế “Môi trường xây dựng bền vững cho hiện tại và tương lai”

Phát triển một môi trường xây dựng bền vững là một cách tiếp cận hiệu quả đáp ứng nhu cầu phát triển trên cả ba lĩnh vực quan trọng về môi trường, kinh tế và xã hội. Điều này cũng là mục tiêu thiên niên kỷ của Liên hợp quốc nhằm hướng tới một cuộc sống tốt đẹp hơn cho con người. Trong năm 2010, một dự án quốc tế với thời gian 3 năm đã được thành lập và được tài trợ của Ban Phát triển Quốc tế, Chính phủ Anh nhằm phát triển và chuyển giao các kiến thức mới nhất về xây dựng bền vững giữa hai trong số các trường đại học hàng đầu của Vương quốc Anh là Đại học Loughborough và Đại học

Liverpool (từ tháng 1 năm 2012 là Đại học Queen's University Belfast) với Trường Đại học Xây dựng. Dự án cũng hướng tới mối quan hệ hợp tác lâu dài trong giáo dục và đào tạo giữa ba trường đại học này. Hội thảo quốc tế “Môi trường xây dựng bền vững cho hiện tại và tương lai” diễn ra tại Hà Nội trong hai ngày 26-27/3/2013 được coi là một kết quả quan trọng của dự án. Đây là hội thảo được đồng tổ chức bởi cả bốn Trường đại học để quảng bá các mục tiêu của dự án và cũng để thu thập các ý kiến từ các nhà nghiên cứu trong tất cả các lĩnh vực liên quan đến

bền vững xây dựng môi trường, với các chủ đề chính: Vật liệu xây dựng cho môi trường xây dựng bền vững; Thiết kế kết cấu cho môi trường xây dựng bền vững; Quản lý xây dựng cho môi trường xây dựng bền vững; Công nghệ xây dựng cho môi trường xây dựng bền vững; Quản lý nước và phế thải cho môi trường xây dựng bền vững; Thiết kế kiến trúc cho môi trường xây dựng bền vững; Năng lượng tái tạo bền vững trong môi trường xây dựng; Chính sách quốc gia và toàn cầu của môi trường xây dựng bền vững; Quản lý thiên tai và khả năng phục hồi; Tái thiết sau thiên tai; Môi trường xây dựng và biến đổi khí hậu; Vai trò của giáo dục và các trường đại học trong phát triển bền vững; CSR và sự bền vững.

Phát động cuộc thi Tài năng 2013 - “Giải pháp kiến trúc tạo dựng không gian đô thị”

Ngày 13/3, Đại sứ quán Đan Mạch tại Hà Nội đã công bố chủ đề cuộc thi Tài năng 2013 với chủ đề “Giải pháp kiến trúc tạo dựng không gian đô thị.” Đối tượng tham gia cuộc thi là sinh viên các trường kiến trúc, các kiến trúc sư, kỹ sư xây dựng, nhà quy hoạch đô thị, kiến trúc sư dưới 35 tuổi, quốc tịch

Việt Nam. Đối tượng dự thi sẽ đề xuất giải pháp cải tạo các phần xây dựng (bao gồm thêm, bớt, thay đổi) để tạo ra những không gian công cộng có sức hấp dẫn hơn trước. Cuộc thi kéo dài đến ngày 31/7/2013. Thông tin chi tiết có tại website của cuộc thi: www.tainangkientruoc2013.vn Cuộc thi Tài năng Kiến trúc 2013

do Đại sứ quán Đan Mạch phối hợp cùng Ashui.com và báo Thể thao & Văn hóa tổ chức, dựa trên ý tưởng của kiến trúc sư Đan Mạch Jan Gehl: “Một đô thị thường được tạo bởi một tập hợp công trình xây dựng, nhưng sự sống thực sự của nó lại nằm ở khoảng trống giữa các công trình chứ không ở bản thân công trình.”

Hội thảo cấp cao Đông Á về thành phố bền vững môi trường lần thứ 4



Ngày 21-22/3 tại Hà Nội, Hội thảo cấp cao Đông Á về thành phố bền vững môi trường lần thứ 4, nằm trong khuôn khổ Hội nghị Bộ trưởng môi trường cấp cao Đông Á (EAS EMM), đã được tổ chức. Tham dự hội thảo có hơn 200 đại biểu đến từ các cơ quan Trung ương và địa phương, các cơ quan phát triển song phương và quốc tế, mạng lưới các thành phố, các tổ chức phi

chính phủ, các công ty tư nhân, giới học viện và các nhóm cộng đồng. Mục tiêu chính của hội thảo nhằm thúc đẩy mạng lưới các hoạt động mới và cụ thể giữa các chính phủ, tổ chức quốc tế, khu vực tư nhân, các viện nghiên cứu, trường đại học và các bên liên quan chủ chốt khác, đồng thời mở rộng hợp tác giữa các thành phố vì mục tiêu phát triển bền vững môi trường.

Năng lực cạnh tranh cấp tỉnh (PCI) 2012

Ngày 14/3/2013, lễ công bố chỉ số năng lực cạnh tranh cấp tỉnh (PCI) năm 2012 ghi nhận nhiều sự xáo trộn đáng kể về thứ hạng cũng như việc nhiều tỉnh thành đầu tàu đã tụt hạng. Lần đầu tiên, Đồng Tháp trở thành tỉnh đứng đầu về xếp hạng PCI, trong khi Lào Cai, tỉnh dẫn đầu năm 2011, về thứ ba. Vị trí thứ hai cũng thuộc về một “người mới” là An Giang, trong khi Long An và Bắc Ninh tiếp tục duy trì vị trí trong nhóm dẫn đầu.

Trong khi đó, những gương mặt sáng giá trước đây như Đà Nẵng và Bình Dương lại tụt hạng đáng kể. Đà Nẵng, từng là số 1 từ 2008 - 2010, năm 2012 tụt xuống vị trí thứ 12, trong khi Bình Dương, cũng từng đứng đầu vào năm 2007, giờ đây đã tụt xuống thứ 19. Các thành phố Hải Phòng và Hà Nội cũng nhận được sự quan tâm đặc biệt của công luận, và đáng chú ý là hai địa phương này cũng tụt hạng. Hà Nội tụt xuống thứ 51 so với thứ 36 đạt được



TP Cao Lãnh, tỉnh Đồng Tháp (ảnh: vanngheongthap.vn)

trong năm 2011, trong khi Hải Phòng từ 45 xuống 50. Điểm sáng đáng kể của nhóm đầu tàu là Tp.HCM khi tăng được 7 bậc, từ 20 lên 13 trong bảng xếp hạng. Nhìn tổng thể, bảng điểm của các tỉnh đều giảm, trung bình chỉ còn 56,2 điểm so với 59,1 điểm trong năm 2011. Đặc biệt, không có tỉnh nào vượt ngưỡng điểm rất tốt với 65 điểm, mức

điểm mà một số tỉnh đã đạt được trong các năm trước. Một điểm đáng chú ý khác là các doanh nghiệp trên cả nước đều bày tỏ sự kém lạc quan về triển vọng kinh tế. Tỷ lệ này chỉ đạt 33%, thấp hơn nhiều so với mức 76% trước thời điểm vào WTO và là tỷ lệ thấp nhất trong những năm gần đây.

Metro TPHCM thu hút nhiều nhà đầu tư nước ngoài

Theo quy hoạch từ nay đến năm 2020, TPHCM sẽ xây dựng 7 tuyến metro. Ngoài tuyến số 1 (Bến Thành - Suối Tiên) và tuyến số 2 (Bến Thành - Tham Lương) đã thu xếp được nguồn vốn, các tuyến còn lại vẫn chưa tìm được nhà đầu tư và đang gặp khó khăn về nguồn vốn. Tuy nhiên, thời gian gần đây đã có nhiều nhà đầu tư nước ngoài bày tỏ sự quan tâm đến các dự án còn lại. Ông Lê Khắc Huỳnh, Phó Ban quản lý đường sắt đô thị TPHCM, cho biết mới đây Tập đoàn Italian - Thai Development Public (Thái Lan) đã đặt vấn đề xây dựng tuyến metro số 4 (cầu Bến Cát - Nguyễn Văn Linh) theo hình thức hợp tác công - tư (PPP). Bên cạnh đó, tập đoàn này cũng quan tâm đến tuyến monorail số 2 và số 3. Tuyến metro số 5 giai đoạn 1 từ ngã tư Bảy Hiền - cầu Sài Gòn cũng có những tín hiệu khả quan về vốn khi Ngân hàng Phát triển châu Á (ADB) trong buổi làm việc hôm 13/3 với UBND TPHCM đã



chấp thuận tài trợ khoảng 500 triệu đô la Mỹ trong tổng nguồn vốn tài trợ của ADB dành cho Việt Nam trong tài khóa 2014-2016. Còn Ngân hàng Đầu tư châu Âu (EIB) đã đồng ý tài trợ khoảng 200 triệu euro. Dự kiến vào giữa năm 2013, các bên sẽ ký kết hợp đồng vay vốn. Trước đây, tuyến metro số 5 được chính

phủ Tây Ban Nha đồng ý tài trợ 500 triệu euro, tuy nhiên do tình hình kinh tế khó khăn nên phía Tây Ban Nha đã cắt giảm xuống còn 200 triệu euro. Ngoài ra, một số tập đoàn của Anh, Mỹ cũng đang bày tỏ sự quan tâm đến các tuyến metro còn lại như tuyến 3a, 3b và tuyến số 6.

tin thế giới

Chính sách tiết kiệm đe dọa cơ sở hạ tầng của EU

Theo thống kê của Marketline, trong năm 2012, chi tiêu cho cơ sở hạ tầng của châu Âu chỉ tăng 1,5% lên 741 tỷ USD. Trong khi, mức tăng trên toàn cầu là 4,5%, với riêng tại châu Á-Thái Bình Dương con số này là 7,1%. Marketline cho hay các khoản chi tiêu tại châu Âu sẽ chỉ tăng nhẹ trong 4 năm tới lên 4,3% vào năm 2016 và tiếp tục thua xa mức tăng trung bình trên thế giới. Các tập đoàn thương mại, thậm chí kể cả các quan chức Liên minh châu Âu (EU) đều thừa nhận khu vực này đang ở thế "nguy hiểm" so với các đối thủ cạnh tranh. Trong bản ngân sách mới nhất của EU, được công bố vào tháng 2/2013, ngân sách cơ bản cấp cho lĩnh vực cơ

sở hạ tầng sẽ bị cắt giảm từ 50 tỷ euro xuống 29,3 tỷ euro trong 7 năm tới. Riêng khoản chi cho hạ tầng số hóa và băng thông rộng sẽ bị cắt giảm mạnh từ 9,2 tỷ euro xuống 1 tỷ euro; còn ngân sách cho vận tải cho đến năm 2020 sẽ giảm 38%, từ 21 tỷ euro xuống 13 tỷ euro. Ủy ban Giao thông Vận tải châu Âu sẽ cắt giảm số các dự án phát triển đường sá và sân bay. Trong khi đó, các khu vực khác trên thế giới đang bắt đầu thực hiện tham vọng hiện đại hóa hạ tầng giao thông và đầu tư lớn vào cơ sở hạ tầng. Vì vậy, ngành giao thông của châu Âu cần tiếp tục phát triển và đầu tư để duy trì sức cạnh tranh của mình.

Thụy Sĩ trở thành quốc gia sáng tạo nhất châu Âu

Theo nghiên cứu thường niên của Liên minh châu Âu (EU) vừa được công bố, Thụy Sĩ đã vượt qua Thụy Điển trở thành quốc gia sáng tạo nhất châu Âu. Nghiên cứu của EU dựa trên những đánh giá về hoạt động sáng tạo, những điểm mạnh và điểm yếu một cách tương đối trong các hệ thống đổi mới sáng tạo của 27 quốc gia thành viên. Theo báo cáo 2013, các quốc gia sáng tạo nhất đều có chung một số điểm mạnh, như các hệ thống nghiên cứu và sáng tạo quốc gia đóng vai trò chủ chốt đối với hoạt động kinh doanh cũng như vai trò lĩnh vực giáo dục. Báo cáo nghiên cứu năm 2013, nhấn mạnh, mặc dù Thụy Sĩ không phải quốc gia thành viên EU, song nước này vẫn tiếp tục vượt trội tất cả các quốc gia châu Âu khác với các điểm mạnh như các hệ thống nghiên cứu có sức lôi cuốn, tuyệt vời và rộng mở. Thụy Sĩ nổi trội ở ba chỉ số hàng đầu như các tài sản sở hữu trí tuệ, phạm vi tác động của những sáng kiến đổi mới và những ảnh hưởng về kinh tế. Báo cáo cạnh tranh toàn cầu 2012-2013 của Diễn đàn Kinh tế Thế giới (WEF)



cũng đã xếp Thụy Sĩ dẫn đầu trong lĩnh vực sáng tạo nhờ hệ thống giáo dục, mức chi tiêu cao của các công ty hoạt động R&D (Nghiên cứu và phát triển), việc hợp tác chặt chẽ giữa giới trí thức và khu vực doanh nghiệp. Theo báo cáo của WEF, trong 4 năm liên tiếp, Thụy Sĩ giữ vị trí quán quân về một số lĩnh vực như thị trường lao động hiệu quả, môi trường kinh tế vĩ mô ổn định. Hoạt động đổi mới sáng tạo luôn đóng vai trò trung tâm thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, tạo việc làm mới và chất lượng, đồng thời có tầm quan trọng hàng đầu để tăng sức cạnh tranh của nền kinh tế. Tuy nhiên, một nền kinh tế không thể đổi mới và sáng tạo nếu không đầu tư thời gian, nỗ lực cũng như các nguồn tài lực và nhân lực trình độ cao.

Thành phố Detroit của Mỹ có thể bị phá sản

Thống đốc bang Michigan cho biết Detroit, thành phố lớn nhất bang này, đông dân thứ 18 nước Mỹ, hiện đang trong tình trạng "khủng hoảng tài chính". Chính quyền bang đã phải nắm quyền quản lý tài chính của thành phố này, theo tin tức trang tin Huffington Post đăng tải hôm 2/3. Detroit hiện đang chịu một khoản nợ trị giá hơn 14 tỉ USD. Nếu không có thêm tiền ngân sách của chính phủ rót xuống, thành phố này sẽ cạn tiền trong vòng vài tháng tới. Trong khi đó, dân số tại Detroit, nguồn cung ngân sách cho thành phố, hiện đang giảm rất mạnh. Việc một thành phố bị phá sản hiếm khi xảy ra tại Mỹ, theo Huffington Post. Dù rằng thành phố Stockton và San Bernardino (thuộc bang California) cũng đang phải trải qua giai đoạn này. Hạt Jefferson thuộc bang Alabama từng có "vinh dự" đâm đơn xin bảo hộ phá sản với khoản nợ lên đến hơn 4 tỉ USD, vốn là kỷ lục cho đến nay. Những trường hợp nói trên đều không thể sánh được với Detroit cả về số lượng dân cư lẫn giá trị nợ công. "Nếu Detroit phá sản thì đây sẽ là vụ phá sản cấp thành phố lớn nhất nước Mỹ từ trước đến nay. Quy mô vụ việc lần này rất lớn và mọi việc sẽ trở nên cực kỳ phức tạp", ông Eric Scorsone, chuyên gia nghiên cứu về các vụ phá sản cấp thành phố tại Trường đại học bang Michigan, nhận định.



Baghdad - "Thủ đô Văn hóa Ảrập 2013"

Ngày 23/3, thủ đô Baghdad của Iraq đã chính thức khởi động các hoạt động văn hóa nhân dịp thành phố này trở thành "Thủ đô Văn hóa Ảrập 2013." Sự kiện này nhằm làm sống lại đời sống văn hóa ở Iraq và khuyến khích hợp tác trong thế giới Ảrập. Buổi lễ diễn ra tại nhà hát Al-Khaima ở Công viên Zawaa, ngay cạnh Vùng Xanh được bảo vệ nghiêm ngặt ở Baghdad. Vùng Xanh là nơi đặt các công sở của Chính phủ Iraq và các đại sứ quán nước ngoài. "Thủ đô Văn hóa Ảrập" là một sáng



kiến của AL nhằm hưởng ứng một chương trình của Tổ chức Giáo dục, Khoa học và Văn hóa của Liên hợp quốc (UNESCO) từ năm 1995 nhằm tôn vinh giá trị của nền văn hóa Ảrập và khuyến khích mở cửa văn hóa khu vực.

EU hỗ trợ Italy trùng tu khu di sản văn hóa Pompeii

Liên minh châu Âu (EU) ngày 6/2 đã quyết định chi 105 triệu euro (tương đương 142,05 triệu USD) để hỗ trợ Italy tu bổ và phục hồi thành phố La Mã cổ Pompeii, khu di sản văn hóa thế giới



đang trong tình trạng hư hại, đồng thời cho biết sẽ thắt chặt các biện pháp bảo vệ nhằm tránh để nguồn quỹ này rơi vào tay các băng đảng tội phạm mafia. Thành phố Pompeii bị chôn vùi do các đợt phun trào của núi lửa Vesuvius vào năm 79 sau Công nguyên, và được phát hiện vào năm 1748. Đây là một điểm đến thu hút tới 2,3 triệu lượt du khách mỗi năm, tuy nhiên hiện đã bị hư hại nghiêm trọng do tác động của đợt mưa lũ hồi năm 2011.

Malaysia: Phát triển mô hình xây dựng nhà ở giá rẻ

Chính phủ Malaysia và các nhà phát triển tư nhân cùng tham gia hỗ trợ chương trình nhà ở giá rẻ cho người thu nhập thấp, bởi dự kiến từ nay đến năm 2020 dân số khu vực Greater Kuala Lumpur sẽ tăng từ 4,5 đến 10 triệu người. Theo các nhà phân tích, nếu một hộ gia đình có 4 người thì điều đó có nghĩa là cần xây dựng thêm 150.000 ngôi nhà trong một năm, con số này so với năm ngoái cả mới và cũ là 200.000 ngôi nhà được bán. Chương trình Nhà ở của Malaysia (PRIMA) được thành lập bởi Chính phủ, khi xây dựng các dự án nhà ở giá

rẻ sẽ được hỗ trợ bởi các nhà phát triển tư nhân vì họ có danh sách của những người mua nhà lần đầu, và chính quyền các bang có thể giao đất cho các nhà phát triển tư nhân để họ xây dựng nhà ở giá rẻ. Hiện tại, các nhà phát triển đã xây dựng mô hình nhà ở giá rẻ ở một số khu vực, trong đó có Kuala Lumpur nơi có giá rẻ hơn so với các nơi khác. Tuy nhiên, giao thông ở đây đang được mở rộng và chính quyền liên bang hiện đang xây dựng các dự án giao thông khác như đường sắt và đường cao tốc nhằm đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân.

Philippines xây dựng tổ hợp Trump Tower Manila

Công ty bất động sản Century đã chính thức được phê chuẩn về quy hoạch xây dựng tổ hợp tháp Trump Manila của Philippines. Công cuộc xây dựng tổ hợp tháp này là một phần của chương trình phát triển hỗn hợp trên diện tích 4ha trong Khu tài chính và thương mại của Philippines tại thành phố Makati. Sau khi hoàn thành vào năm 2016, tháp cao 250m gồm có 220 đơn vị nhà ở trong cấu trúc 58 tầng. Tập đoàn Broadway Malyan cho biết đây là công trình ứng dụng nhiều giải pháp "xanh", thân thiện môi trường theo xu hướng thế giới. Các tính năng bền vững của dự án bao gồm ứng dụng hiệu quả năng lượng và năng lượng tái tạo cho toàn bộ chi tiết tại các cơ sở thể thao, hồ bơi, khu vui chơi giải trí, các cơ sở thẩm mỹ cao cấp. Trung tâm thương mại sẽ cung cấp không gian cho các cuộc họp, các phòng chức năng, thư viện, phòng khách và sân vườn, nhà hàng. Một loạt các không gian xanh được hình thành ở phần trên và dưới của tòa nhà để chống lại tác động của tia nắng mặt trời.



Hoàn chỉnh quy hoạch khu đô thị kết nối Tây Hồ Tây

Ngày 29/3, Sở Quy hoạch-Kiến trúc Hà Nội phối hợp với Ủy ban nhân dân quận Tây Hồ, Ủy ban nhân dân huyện Từ Liêm và Công ty cổ phần đầu tư và xây dựng số 1 Hà Nội (HICCI) công bố quy hoạch và bàn giao hồ sơ phê duyệt điều chỉnh tổng thể quy hoạch chi tiết khu đô thị mới Nghĩa Đô tỷ lệ 1/500, địa điểm tại xã Cổ Nhuế, xã Xuân Đình (Huyện Từ Liêm) và phường Xuân La, quận Tây Hồ. Theo Quyết định số 3137/QĐ-UBND ngày 1/7/2011 về việc phê duyệt điều chỉnh tổng thể Quy hoạch chi tiết khu đô thị mới Nghĩa Đô, tỷ lệ 1/500 và Quyết định số 4843/QĐ-UBND ngày 25/10/2012 về việc đính chính một số điều khoản của quyết định trên thì,

phạm vi khu đất nghiên cứu điều chỉnh tổng thể Quy hoạch chi tiết rộng khoảng 81.485 m², phía bắc giáp đường quy hoạch và khu trung tâm đô thị Tây Hồ Tây; phía Tây giáp tuyến đường và khu dân cư phường Nghĩa Tân, phía Tây Nam và Đông Nam giáp khu nhà ở hiện có, phía Đông giáp đường quy hoạch với quy mô dân số 3352 người. Việc điều chỉnh giữ nguyên chức năng sử dụng đất, diện tích xây dựng, tổng diện tích sàn xây dựng, tầng cao công trình, quy mô dân số tại các ô đất còn lại theo đúng quy hoạch chi tiết được phê duyệt, diện tích đất dành cho trường học, nhà trẻ là 15953,8 m², đất cây xanh, thể dục thể thao- hạ tầng kỹ thuật là 6706 m².

Công bố dự án khu đô thị chức năng Nam đường vành đai 3 Hà Nội



Sở Quy hoạch Kiến trúc Hà Nội vừa công bố và bàn giao hồ sơ điều chỉnh tổng thể quy hoạch chi tiết xây dựng khu chức năng đô thị Nam đường vành đai 3, tỷ lệ 1/500, tại phường Đại Kim (quận Hoàng Mai) và xã Thanh Liệt (huyện Thanh Trì). Dự án khu đô thị chức năng Nam đường vành đai 3 Hà Nội - The Manor Park City do công ty cổ phần Bitexco (thuộc Tập đoàn BITECO) làm chủ đầu tư.

Dự án có diện tích khoảng 89,749ha, giáp với đường vành đai 3 ở phía Đông Bắc, giáp với tuyến đường cấp khu vực (theo quy hoạch) ở phía Tây Bắc, giáp khu công viên cây xanh và khu tượng niệm danh nhân Chu Văn An ở phía Tây Nam, và giáp khu vực làng xóm thuộc xã Thanh Liệt ở phía Đông Nam. Dự kiến, dự án sẽ hoàn thành công tác giải phóng mặt bằng trong tháng 6/2013.

TPHCM: xã hội hóa đầu tư cho dự án trong Khu đô thị Tây Bắc



UBND TPHCM đã quyết định chọn phương thức xã hội hóa để đầu tư cho dự án trong Khu đô thị Tây Bắc với quy mô mở rộng lên 9.000 ha. Khu đô thị Tây Bắc TPHCM nằm trên địa phận huyện Hóc Môn và Củ Chi, có quy mô khoảng 6.000ha (giai đoạn 1) và dự kiến mở rộng lên khoảng 9.000ha (giai đoạn 2). Đây là một trong các khu đô thị lớn của TPHCM đã được quy hoạch cùng với các khu đô thị khác như khu Nam Sài Gòn (quận 7, huyện Bình Chánh, Nhà Bè), khu đô thị mới Thủ Thiêm (quận 2), khu đô thị cảng Hiệp Phước (huyện Nhà Bè)...

Nhà đầu tư tham gia đầu tư dự án hạ tầng kỹ thuật sẽ được ưu tiên chọn thực hiện dự án tại các khu chức năng (nhà ở, thương mại dịch vụ, công nghiệp...); được xem xét khấu trừ chi phí đầu tư hạ tầng kỹ thuật vào nghĩa vụ tài chính khi được giao đất (thuê đất) thực hiện dự án tại các khu chức năng. Trường hợp tại thời điểm chọn khu đất chức năng mà có từ hai nhà đầu tư trở lên tham gia thì sẽ thực hiện theo phương thức đấu thầu.

UBND TP cũng chấp thuận chủ trương đầu tư xây dựng nhà ở xã hội, nhà ở tái định cư thành các khu tập trung theo quy hoạch của Khu đô thị Tây Bắc. Các nhà đầu tư dự án nhà ở có trách nhiệm đóng góp bằng tiền để xây dựng nhà ở xã hội tại các khu tập trung này. Cũng theo đồ án quy hoạch chung xây dựng tỷ lệ 1/5.000, khu đô thị Tây Bắc TPHCM sẽ là một trung tâm giáo dục cấp thành phố với nhiều trường đại học tầm cỡ quốc gia và khu vực.

DIG được giao làm chủ đầu tư dự án Khu đô thị mới Nam Vĩnh Yên

Tổng công ty Cổ phần Phát triển xây dựng (mã DIG-HOSE) công bố thông tin về việc tỉnh Vĩnh Phúc chấp thuận cho Tổng công ty đầu tư dự án Khu đô thị mới Nam Vĩnh Yên (Vĩnh



Phúc) - giai đoạn 1. Dự án có quy mô dân số 28.473 người, tổng diện tích sử dụng đất là 194,74 ha. Tổng mức đầu tư hạ tầng kỹ thuật dự án là hơn 3.788 tỷ đồng. Dự án Nam Vĩnh Yên có quy mô 446,92 ha, tổng mức đầu tư là 8.700 tỷ đồng với quy mô dân số 68.923 người, dự kiến chia thành 4 phường. Giai đoạn 1 của dự án có diện tích quy hoạch là 194,73 ha, quy mô dân số là 28.473 người và dự kiến chia thành 2 phường. Thời gian thực hiện dự án dự kiến khoảng 13 năm (2007 - 2020) chia làm 3 giai đoạn.

Lập quy hoạch chi tiết 1/500 vùng châu thổ Nam Thủ Thiêm

Ban Quản lý Đầu tư xây dựng đô thị mới Thủ Thiêm vừa tiến hành ký hợp đồng lập quy hoạch chi tiết 1/500 vùng châu thổ phía Nam đô thị mới Thủ Thiêm với Công ty TNHH Archetype Việt Nam. Vùng châu thổ phía Nam đô thị mới Thủ Thiêm có diện tích khoảng 150 ha với phía Đông giáp sông Sài Gòn (khu vực quận 7), phía Tây giáp Trung tâm Thể dục thể thao Thủ Thiêm, phía Nam giáp sông Sài Gòn (khu vực quận 4) phía Bắc giáp Khu đa chức năng phía Nam đường Mai Chí Thọ. Theo nội dung nghiên cứu quy hoạch chi tiết

1/500 đã được UBND TPHCM phê duyệt, tư vấn Công ty TNHH Archetype Việt Nam sẽ phải nghiên cứu, đề xuất ý tưởng và các phương án tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan, đề xuất các phương án tổ chức môi trường, sinh thái với đặc trưng sông nước của vùng đất ngập nước có đặc tính bán nhật triều như đô thị mới Thủ Thiêm, đề xuất các loại cây trồng đảm bảo cho khu vực là lâm viên sinh thái độc đáo có ý nghĩa bảo vệ môi trường, thích ứng với biến đổi khí hậu phục vụ cho nhu cầu nghỉ ngơi, giải trí, tham quan, nghiên cứu, học tập của đông đảo người dân và du khách.



Berjaya xin giảm quy mô dự án Vietnam Financial Center



Tổng giám đốc Công ty Berjaya Land Berhard tại Việt Nam cho biết, công ty đang xin UBND TPHCM cho phép điều chỉnh giảm quy mô dự án Trung tâm tài chính Việt Nam (Vietnam Financial Center) tại quận 10, điều chỉnh thiết kế toàn bộ dự án này, từ năm tòa tháp cao 48 tầng với khoảng 600.000 mét vuông sàn, xuống chỉ còn hai tòa tháp với tổng diện tích chỉ còn phân nửa.

Cách đây 5 năm, nhà đầu tư Malaysia này cam kết sẽ đầu tư khoảng 930 triệu đô la Mỹ để biến khu đất rộng gần bảy héc ta tại góc đường Lê Hồng Phong - Ba Tháng Hai, quận 10, thành khu phức hợp với các hạng mục văn phòng cho thuê, khách sạn năm sao, căn hộ dịch vụ và khu trung tâm thương mại.

Berjaya hiện đang đầu tư vào 11 dự án tại thị trường Việt Nam, trong số đó có khách sạn Sheraton Hà Nội, khách sạn InterContinental Hà Nội, khu nghỉ dưỡng Long Beach tại Phú Quốc, và một khu phức hợp tại thành phố Biên Hòa, tỉnh Đồng Nai.

Ngày 31/12/2012, Ashui.com đã công bố kết quả bình chọn “Kiến trúc sư của năm 2012” (Architect of the Year 2012).

Sau thời gian đề cử, cộng đồng đã tham gia bình chọn online (tại website <http://ashui.com/architectoftheyear>) các hạng mục: Kiến trúc sư của năm, Kiến trúc sư lý luận phê bình, Kiến trúc sư cộng đồng, và Kiến trúc sư trẻ triển vọng. Kết quả, KTS Võ Trọng Nghĩa đã giành thắng lợi ở danh hiệu “Kiến trúc sư của năm 2012” với tỷ lệ 54,6%; các hạng mục khác: Kiến trúc sư lý luận phê bình – GS.TS.KTS Hoàng Đạo Kính (52,3%), Kiến trúc sư cộng đồng – KTS Hoàng Thúc Hào (48,9%), Kiến trúc sư trẻ triển vọng – Võ Cao Thắng (47,6%).

Lần đầu tiên tại Việt Nam, cuộc bình chọn được tổ chức nhằm (1) tôn vinh kiến trúc sư có những tác phẩm xuất sắc, biểu đạt tổng hòa các giá trị: tài năng + tầm nhìn + thực hành (3T), góp phần tạo nên xu thế và định hướng kiến trúc Việt Nam trong tương lai; (2) khẳng định vai trò của người kiến trúc sư trong xã hội, dẫn cải thiện môi trường hành nghề kiến trúc tại Việt Nam.

Kiến trúc sư của năm 2012

Kiến trúc sư Võ Trọng Nghĩa sinh năm 1976 tại Lệ Thủy, Quảng Bình. Anh đã có trên 30 giải thưởng quốc tế về kiến trúc, trong đó có 2 huy chương vàng của Hội Kiến trúc sư châu Á, 5 giải *International Architecture Award* (IAA) của Mỹ, 4 giải *Green Good Design* của Mỹ, 2 giải *FuturArc Green Leadership Award* châu Á.

Năm 2002, Võ Trọng Nghĩa tốt nghiệp với đồ án xuất sắc khoa kiến trúc học viện Kỹ thuật Nagoya (Nhật Bản); năm 2004 tốt nghiệp thạc sĩ khoa xây dựng đại học Tokyo với giải thưởng luận văn xuất sắc; năm 2005 giành giải thưởng của Đại học Tokyo cho nghiên cứu khoa học luận án tiến sĩ của đại học Tokyo.

Võ Trọng Nghĩa nổi tiếng nhờ rất khéo léo lồng ghép yếu tố xanh của thiên nhiên và sử dụng chính những vật liệu của thiên nhiên để đưa vào các mẫu thiết kế của mình.

Năm 2012, KTS Võ Trọng Nghĩa tiếp tục nhiều lần được thế giới ghi nhận, đặc biệt đã được Hội đồng giải thưởng WAN 21 for 21 (World Architecture News – trang web uy tín của giới kiến trúc sư thế giới) công bố là người đứng đầu danh sách tám người thắng cuộc trong đợt xét tuyển lần hai với các công trình làm bằng tre.

Đầu tháng 10 vừa qua, anh vinh dự giành 2 giải thưởng tại Festival Kiến trúc thế giới 2012 (World Architecture Festival) được tổ chức tại Singapore với hai mẫu thiết kế: Ngôi nhà xanh (thể loại nhà ở) và Ngôi trường Bình Dương (thể loại trường học).



Kiến trúc sư Võ Trọng Nghĩa



KTS Trần Ngọc Chính - Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển đô thị Việt Nam - trao giải "Kiến trúc sư của năm 2012" cho KTS Võ Trọng Nghĩa

Tối 31/1/2013, trong một không gian huyền ảo bên Hồ Gươm (Lục Thủy Lounge, 16 Lê Thái Tổ), Ashui.com đã tổ chức chương trình Architect Night "Tất niên 2012" với 2 nội dung chính: (1) trao giải thưởng "Kiến trúc sư của năm 2012" và (2) gặp gỡ nhà thiết kế cảnh quan lừng danh Herbert Dreiseitl đến từ trường đại học Harvard (Hoa Kỳ).



Ông Lê Việt Hà - Chủ tịch Ashui.com - trao giải "Kiến trúc sư lý luận phê bình" cho GS.TS.KTS Hoàng Đạo Kính



TS. Michael DiGregorio trao giải "Kiến trúc sư cộng đồng" cho KTS Hoàng Thúc Hào



KTS Võ Cao Thắng nhận giải "Kiến trúc sư trẻ triển vọng"



Khán phòng buổi lễ trao giải



GS Herbert Dreiseitl đến từ Đại học Harvard (Mỹ) trò chuyện với các kiến trúc sư Việt Nam về thiết kế cảnh quan nước.



KTS Võ Trọng Nghĩa chia sẻ quan điểm thiết kế và hành nghề kiến trúc.



Ảnh: Hà Thục Vân, Nguyễn Dũng, Dương Tuyền

Ngôi nhà Stacking Green

Công trình của năm 2012
thể loại Nhà ở riêng lẻ,
do ArchDaily.com bình chọn

Địa điểm:
TP Hồ Chí Minh, Việt Nam

Thiết kế:
Võ Trọng Nghĩa
Daisuke Sanuki
Shunri Nishizawa

Thi công:
Công ty Thuan Viet
Công ty CP Nhà gió và nước (wNw)

Diện tích sàn:
250m² (4 tầng)

Năm hoàn thành:
2011

Ảnh: Hiroyuki Oki





GIẢI THƯỞNG KIẾN TRÚC PRITZKER 2013

Kiến trúc sư Toyo Ito

Toyo Ito sinh ngày 1 tháng 6 năm 1941 tại Keijo (Seoul), Hàn Quốc (nhưng gốc người Nhật Bản). Cha ông là một người doanh nhân có một sự quan tâm đặc biệt đến đồ gốm của triều đại Yi đầu tiên của Hàn Quốc và các bức tranh mang phong cách Nhật Bản. Ông cũng là một người hâm mộ môn bóng chày và golf. Trong tuổi trẻ của mình, Ito thừa nhận ông không có sự quan tâm nhiều đến kiến trúc, tuy có những ảnh hưởng từ sớm. Ông nội của ông quản lý một đại lý gỗ, còn cha ông thích thiết kế một tầng nhà cho bạn bè. Khi Ito là học sinh năm thứ nhất ở trường trung học, mẹ cậu bé đã nhờ kiến trúc sư hiện đại đầu tiên - Yoshinobu Ashihara, người vừa từ Mỹ trở về Nhật Bản và làm việc tại văn phòng của Marcel Breuer - thiết kế nhà của họ ở Tokyo.

Ito đứng vị trí thứ ba ở lớp tại trường trung học Hibiya, Tokyo. Vào thời điểm đó, ông chưa bao giờ nghĩ mình sẽ trở thành một kiến trúc sư mà bóng chày mới là niềm đam mê của mình. Chỉ khi theo học tại trường đại học Tokyo thì kiến trúc mới trở thành mối quan tâm chính của ông. Đồ án tốt nghiệp đại học của ông là một đề xuất cho việc tái thiết công viên Ueno, đã giành được giải thưởng cao nhất của trường.

Toyo Ito bắt đầu làm việc trong công ty Kiyonori Kikutake & Associates sau khi tốt nghiệp khoa Kiến trúc Đại học Tokyo năm 1965. Đến năm 1971, ông thành lập studio của mình ở Tokyo, và đặt tên là Urban Robot (Urbot). Năm 1979, ông đã đổi tên thành Toyo Ito & Associates.

Ông từng nhận nhiều giải thưởng quốc tế, trong năm 2010,

TOYO ITO, KIẾN TRÚC SƯ 71 TUỔI VỚI VĂN PHÒNG KIẾN TRÚC HOẠT ĐỘNG TẠI TOKYO, NHẬT BẢN SẼ LÀ NGƯỜI ĐƯỢC NHẬN GIẢI THƯỞNG KIẾN TRÚC PRITZKER 2013, BUỔI LỄ SẼ ĐƯỢC TỔ CHỨC TẠI THƯ VIỆN VÀ BẢO TÀNG TỔNG THỐNG JOHN F. KENNEDY - BOSTON, MASSACHUSETTS (MỸ) VÀO NGÀY 29/5/2013. ITO LÀ KIẾN TRÚC SƯ NHẬT BẢN THỨ 6 TRỞ THÀNH PRITZKER LAUREATE - NGƯỜI ĐẦU TIÊN LÀ KENZO TANGE (NĂM 1987), FUMIHIKO MAKI (1993), TADAO ANDO (1995), VÀ NHÓM HAI KIẾN TRÚC SƯ KAZUYO SEJIMA & RYUE NISHIZAWA (2010).

giải vinh danh Praemium Imperiale lần thứ 22 của Hoàng tử Takamatsu; năm 2006, nhận huy chương Vàng của Viện nghiên cứu Hoàng gia thuộc Viện Kiến trúc sư Hoàng gia Anh; năm 2002, giải Sư tử Vàng cho Thành tựu trọn đời lần thứ 8 được tổ chức tại Triển lãm quốc tế Venice Biennale. Ông là giáo sư được mời giảng dạy tại các trường Đại học Tokyo, Đại

học Columbia, Đại học California, Los Angeles, Đại học Kyoto, Đại học Nghệ thuật Tama, và trong các học kỳ mùa xuân năm 2012, ông đã tổ chức một studio ở nước ngoài đầu tiên ở châu Á cho trường Thiết kế của Đại học Harvard.

Những công trình của Toyo Ito đã được giới thiệu tại các bảo tàng ở Anh, Đan Mạch, Hoa Kỳ, Pháp, Ý, Chile, Đài Loan, Bỉ, và nhiều thành phố ở Nhật Bản. Ông nhận được Học bổng danh dự tại Viện Kiến trúc sư Hoa Kỳ, Viện Kiến trúc sư Hoàng gia Anh, Viện Kiến trúc Nhật Bản, Hiệp hội Kiến trúc sư và kỹ sư xây dựng Tokyo, Học viện Mỹ thuật và Khoa học Hoa Kỳ.

Hầu hết các công trình đầu tiên của ông là nhà ở. Một trong những dự án đầu tiên của ông là một ngôi nhà ở ngoại ô Tokyo vào năm 1971, cấu trúc bao gồm khung gỗ che phủ hoàn toàn bằng hợp kim nhôm, được gọi là "Ngôi nhà hợp kim nhôm". Năm 1976, ông đã xây dựng ngôi nhà cho chị gái góa bụa của mình. Ngôi nhà được gọi là "White U" và tạo nên rất nhiều sự quan tâm. Ito giải thích rằng ông đang tìm cách xóa đi quy ước thông thường từ những công trình của mình thông qua các thủ thuật tối giản, phát triển nhẹ nhàng trong kiến trúc tương tự như không khí và gió.



1. Huge Wineglass Project © Iwan Baan
2. Toyo Ito Museum of Architecture © Iwan Baan
3. Za Koenji Public Theatre © Iwan Baan
4. Silver Hut - TIMA © Iwan Baan
5. Ken Iwata Mother and Child Museum © Iwan Baan

6. Yaoko Kawagoe Museum © Iwan Baan
7. Suites Avenue Hotel © Iwan Baan
8. White O © Iwan Baan
9. Tama Art University Library © Iwan Baan
10. Mikimoto 2 © Iwan Baan

khác trong thời gian này gồm có nơi cư trú White O ở Marbella, Chile và các trường đại học của California, Bảo tàng Nghệ thuật Berkeley/Trung tâm lưu trữ phim Thái Bình Dương ở California. Quan trọng nhất với Ito vẫn là các dự án tại quê nhà, cấp bách hơn bởi trận động đất và sóng thần ngày 11 tháng 3 năm 2011. Thảm họa thúc đẩy Ito và một nhóm các kiến trúc sư Nhật Bản khác phát triển khái niệm về “Home-for-All”, không gian cộng đồng cho các nạn nhân. Như Ito nói trong *Toyo Ito - Forces of Nature* xuất bản bởi tạp chí kiến trúc Princeton: “Các trung tâm cứu trợ không mang đến sự riêng tư, phòng ở hầu như không đủ căng rộng ra để ngủ, trong khi mọi vật đều lên những đơn vị nhà ở tạm thời có ít hơn những dây tường trống - một trong những điều kiện sống khác nghiệt. Tuy nhiên, ngay cả trong điều kiện như vậy, mọi người cố gắng để mỉm cười và làm việc Họ tụ tập để chia sẻ và giao tiếp trong hoàn cảnh cùng cực - một giấc mơ cảm động cho cộng đồng là cơ bản nhất. Tương tự như vậy, những gì chúng ta thấy ở đây có nguồn gốc của kiến trúc, hình dạng tối thiểu của các không gian công cộng. Kiến trúc sư là người có thể tạo nên không gian đẹp hơn, thoải mái hơn.” Đối với Ito, các nguyên lý cơ bản của kiến trúc hiện đại được đặt hết vào khái niệm “Home-for-All”. Ông cho biết thêm: “Trong thời kỳ hiện đại, kiến trúc đã được đánh giá cao nhất cho tính độc đáo của nó. Như một kết quả, để tài nguyên sơ nhất - tại sao một công trình được xây nên và cho ai đó - đã bị lãng quên. Một vùng thảm họa, nơi tất cả mọi thứ bị mất đi lại mang đến cơ hội cho chúng ta thấy một cái nhìn tươi mới, vươn lên từ mặt đất, nơi kiến trúc mới thực sự là nó. “Home-for-All” có thể bao gồm các tòa nhà nhỏ, nhưng nó cũng kêu gọi làm nổi bật các vấn đề sống còn là những gì cần có của hình thức kiến trúc trong kỷ nguyên hiện đại - thậm chí còn đặt ra câu hỏi về chủ đề nguyên thủy nhất, ý nghĩa của kiến trúc.”

Ban giám khảo giải thưởng Pritzker đã nhận xét về Ito dựa trên biểu hiện trực tiếp về ý thức trách nhiệm xã hội mà công trình “Home-for-All” của ông là tiêu biểu.

Gần đây, Ito cũng đã nghĩ đến di sản của ông, thể hiện đầy đủ ở bảo tàng kiến trúc mang tên ông được xây trên hòn đảo nhỏ ở Omishima trong vùng biển nội địa Seto. Công trình này cũng được thiết kế bởi Ito, đã mở cửa vào năm 2011, và giới thiệu các dự án trong quá khứ của ông cũng như tạo thêm nơi làm việc cho kiến trúc sư trẻ. Hai tòa nhà có chức năng phức hợp, tòa nhà chính “Steel Hut” và cạnh đó là “Silver Hut”, chúng được cải tạo từ một căn nhà cũ của một kiến trúc sư ở Tokyo, xây dựng vào năm 1984. ■

KTS TRINH HUY LONG
(dịch từ www.pritzkerprize.com)



Ông xem công trình Sendai Mediatheque, hoàn thành vào năm 2001 tại thành phố Sendai, Miyagi, Nhật Bản, là một trong những đỉnh cao sự nghiệp của mình. Trong cuốn sách “Toyo Ito” của nhà xuất bản Phaidon, ông giải thích: “Công trình Mediatheque khác về nhiều mặt so với các công trình công cộng thông thường khác. Trong khi chức năng chủ yếu của công trình là thư viện và phòng trưng bày nghệ thuật, ban quản lý đã tích cực để xuất cách phân chia linh hoạt giữa các loại chương trình khác nhau, loại bỏ các rào cản cố định giữa các phương tiện truyền thông khác nhau để dẫn gợi lên một hình ảnh của cơ sở văn hóa nên như thế nào ngay từ bây giờ. Sự cởi mở này là kết quả trực tiếp cho ra đời cấu trúc đơn giản, bao gồm những tấm bê tông phẳng (là những tấm thép đang hình tổ ong với bê tông) được xuyên thủng bởi 13 đường ống. Những bức tường trên mỗi tầng được giữ nguyên ở mức tối thiểu, cho phép các chức năng khác nhau được tự do phân bố khắp các khu vực mở giữa các ống.”

Khi trình bày bài thuyết trình về kiến trúc sư Kenneth Kassler tại đại học Princeton vào năm 2009, Ito đã giải thích suy nghĩ chung của ông về kiến trúc: “Thế giới tự nhiên cực kỳ phức tạp và hay thay đổi, hệ thống của nó là chất lỏng được xây dựng trong một thế giới chất lỏng. Ngược lại, kiến trúc đã luôn luôn cố gắng để thiết lập một hệ thống

ổn định hơn. Rất đơn giản, ta có thể nói đến hệ thống của mạng lưới điện được thiết lập trong thế kỷ XX. Hệ thống này đã trở nên phổ biến khắp thế giới, vì nó cho phép một số lượng lớn công trình kiến trúc được xây dựng trong một thời gian ngắn. Tuy nhiên, nó cũng đã tạo nên thế giới của những thành phố đồng nhất. Thậm chí người ta có thể nói rằng nó làm cho những người sống và làm việc ở đó có sự đồng nhất cao. Đáp lại, trong mười năm qua, bằng những sửa đổi nhỏ với mạng lưới này, tôi đã cố gắng để tìm ra cách để tạo nên các mối quan hệ mang lại cho các tòa nhà sự gần gũi hơn với xung quanh và môi trường tự nhiên.” Ito đã sửa đổi nó thành “môi trường tự nhiên của chúng.” Năm 2004, tại trung tâm thời trang Omotesando ở Tokyo, Ito đã thiết kế một tòa nhà cho TOD’S, một công ty giày và túi xách của Ý, ở đó cây cối là nguồn cung cấp cảm hứng. Văn phòng Ito cung cấp mô tả riêng về dự án của họ: “Cây cối là những đối tượng tự nhiên tự mình đứng được, và hình dạng của chúng vốn đã có một cấu trúc hợp lý. Các hình dạng của bóng cây đan chéo cũng tạo ra một dòng chảy hợp lý của năng lượng. Sau khi đã điều chỉnh sơ đồ phân nhánh cây, cao hơn, mỏng hơn và nhiều hơn các nhánh, với việc các khoảng trống được tạo ra nhiều hơn. Tương tự như vậy, tòa nhà như mở ra những không gian nội thất với bầu không khí khác nhau liên quan đến các mục

Tiến tới **Đại hội Hội quy hoạch phát triển đô thị Thành phố Hồ Chí Minh LẦN THỨ III - NĂM 2013**

TH.S. KTS **TRẦN CHÍ DŨNG**
Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị TP.HCM

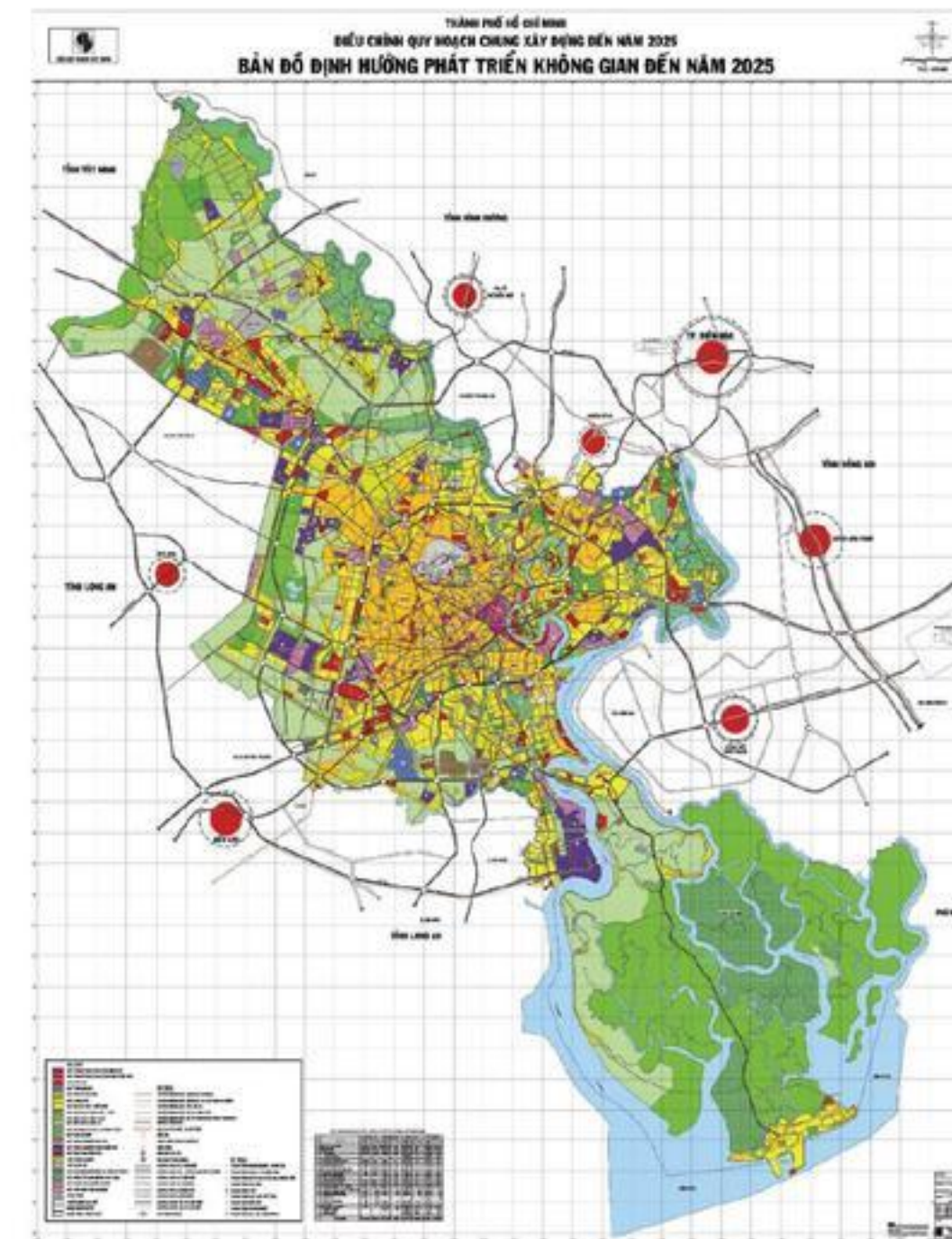
Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Thành phố Hồ Chí Minh được thành lập năm 2001, là một tổ chức xã hội nghề nghiệp, tập hợp những người làm công tác tư vấn, nghiên cứu khoa học kỹ thuật trong các lĩnh vực thiết kế quy hoạch, xây dựng, kiến trúc và quản lý xây dựng phát triển đô thị trên địa bàn TP.Hồ Chí Minh.

Qua hai nhiệm kỳ hoạt động, Hội đã tập hợp được đông đảo đội ngũ cán bộ chuyên môn và quản lý, phát huy được vai trò trong việc cùng đoàn kết, đồng viên và giúp đỡ những người làm công tác tư vấn, nghiên cứu khoa học kỹ thuật trong các lĩnh vực thiết kế quy hoạch, xây dựng, thiết kế cảnh quan đô thị kiến trúc và quản lý xây dựng phát triển đô thị-nông thôn; bảo vệ môi trường sinh thái, đầu tư xây dựng, đào tạo trên địa bàn TP.Hồ Chí Minh và các vùng lân cận, nhằm đẩy mạnh hoạt động, phát huy mọi tiềm lực trí tuệ, góp phần vào sự nghiệp xây dựng phát triển TP.Hồ Chí Minh.

Trong những năm qua, Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị TP.Hồ Chí Minh tham gia các hoạt động chuyên môn nghề nghiệp, đóng góp tích cực trong việc tư vấn phản biện và giám định xã hội. Hội đã tham mưu đề xuất với Ủy ban nhân dân Thành phố và các cơ quan quản lý Nhà nước về những vấn đề quan trọng như chủ trương, chính sách, định hướng

quy hoạch xây dựng phát triển đô thị, hoàn thiện các quy định, quy chế phục vụ quản lý nhà nước về quy hoạch và xây dựng đô thị...; Tham gia đóng góp ý kiến cho nhiệm vụ Điều chỉnh quy hoạch chung TP.Hồ Chí Minh đến năm 2025, cho nội dung dự thảo Luật Xây dựng, Luật Quy hoạch, Luật Đô Thị và nhiều thông tư nghị định về quy hoạch, xây dựng quản lý đô thị, đất đai...; Tham gia phản biện, xét duyệt các đồ án Quy hoạch chung 24 quận huyện, Quy hoạch phân khu 1/2000, Quy chế quản lý kiến trúc đô thị cấp II Khu trung tâm hiện hữu mở rộng...; Tham gia thực hiện các Đồ án quy hoạch các Khu đô thị mới trọng điểm của thành phố như Khu đô thị mới Thủ Thiêm, Tây Bắc, Khu Nam thành phố...; Tham gia các công tác đào tạo Kiến trúc sư, trên đại học và nhiều chương trình đào tạo nhân lực quản lý Nhà nước; Cùng phối hợp với Sở Quy hoạch - Kiến trúc, Sở Xây dựng và các ban ngành tham gia Hội thảo, hội nghị chuyên đề liên quan đến quản lý quy hoạch, quản lý phát triển đô thị....

Trong thời gian tới, Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị TP.Hồ Chí Minh sẽ củng cố kiện toàn cơ cấu tổ chức thông qua Đại hội lần thứ III vào tháng 4/2013 tới đây để đóng góp tích cực vào hoạt động quy hoạch xây dựng đáp ứng nhu cầu phát triển đô thị của TP. Hồ Chí Minh ngày một văn minh hiện đại.



Khu đô thị mới Phú Mỹ Hưng



Kênh Nhiêu Lộc Thị Nghè hồi sinh



Đại lộ Đông Tây



Chủ tịch UBND TP.HCM Lê Hoàng Quân làm việc với lãnh đạo Trung ương Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam và Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị TP.HCM



Hoàng hôn trên khu đô thị mới Phú Mỹ Hưng

Đô thị hóa ở Thành phố Hồ Chí Minh

NGUYỄN ĐĂNG SƠN

Phó Viện trưởng Viện Nghiên cứu Đô thị & Phát triển Hạ tầng

Khôi phục kinh tế (1975 – 1985)

Nhìn chung giai đoạn này là khôi phục kinh tế và hạn chế sự lũng đoạn của thị trường, chưa có công trình xây dựng nào đáng kể. Bước vào kế hoạch 5 năm 1981 – 1985, tại Nghị quyết 01-BCT (1982) đã khẳng định: “Thành phố Hồ Chí Minh là một trung tâm kinh tế lớn, một trung tâm giao dịch quốc tế và du lịch của nước ta... có vị

trí quan trọng sau Thủ đô Hà Nội”.

Vào năm 1982, Viện Quy hoạch và Khoa học kỹ thuật xây dựng (Ủy ban Xây dựng Cơ bản TPHCM) được sự giúp đỡ của chuyên gia Liên Xô cũ đã soạn thảo “Phương hướng nhiệm vụ quy hoạch cải tạo và xây dựng TPHCM”. Tuy chưa được phê duyệt chính thức nhưng đó cũng là căn cứ để triển khai công tác XDCHB của thành phố.

Từ những năm 1984-1985, thành phố (TP) bắt tay vào việc giải tỏa các nhà ổ chuột nhất là nhà ở ven và trên kênh rạch. Hàng loạt công ty phát triển nhà ở các quận được thành lập, tách hẳn việc kinh doanh nhà ra khỏi quản lý nhà nước. Cũng nhờ những công ty này mà TP đã giải quyết được nhiều nhà ở trên và ven kênh rạch và nhà ổ chuột với phương thức “nhà nước và nhân dân cùng làm”, kinh phí của chính quyền địa phương chiếm khoảng 60% dân đóng góp khoảng 40%.

Thành phố không có nhà ổ chuột (Cities Without Slum – CWS) là một chương trình được xúc tiến rộng rãi trong các thành phố và các quốc gia nhằm nâng cấp các khu định cư cho người thu nhập thấp, một chiến lược quan trọng trong quản lý tăng trưởng đô thị. Thành phố đã khởi xướng phong trào xây dựng “nhà tình nghĩa” cho người có

công với đất nước, và “nhà tình thương” cho người nghèo.

Về y tế giáo dục vui chơi giải trí, thể dục thể thao có các công trình đáng chú ý như: Nhà trẻ thành phố, trường Lê Đình Chính, các bệnh viện huyện Nhà Bè, Củ Chi, Duyên Hải (Cần Giờ ngày nay), Hóc Môn. Các nhà hát Quận 10, Quận Phú Nhuận, Huyện Hóc Môn, nhà văn hóa Quận 5 (xây trên nền Đại Thế giới cũ), câu lạc bộ Thể dục thể thao Phan Đình Phùng, hồ bơi Quận 3, Quận 5, công viên Lê văn Tám (ở nghĩa trang Mạc Đĩnh Chi cũ), công viên Lê Thị Riêng - Quận 10 v.v...

Về công nghiệp, thành phố chú ý xây dựng các công nghiệp mũi nhọn xuất khẩu. Những công trình lớn của trung ương như điện Trị An, công trình khai thác dầu khí (liên doanh với Liên Xô), Hồ Dầu Tiếng tuy không nằm trong địa bàn thành phố nhưng ảnh hưởng mạnh mẽ đến sự phát triển của thành phố.

Thời kỳ đổi mới (1986 – 2002)

Từ năm 1986-1990: Thành phố bước vào thời kỳ “Đổi mới” từ nền kinh tế tập trung quan liêu bao cấp sang nền kinh tế thị trường định hướng XHCN. Cả nước thực hiện 3 chương trình kinh tế lớn: sản xuất nông nghiệp, sản xuất hàng tiêu dùng và hàng xuất khẩu. Về cơ sở hạ tầng, tiến hành cải tạo mạng lưới điện thành phố, xây dựng cảng Bến Nghé, mở rộng nhà máy nước Thủ Đức, xây dựng kênh Đông Củ Chi, cầu Phú Xuân, Nghĩa trang Liệt sỹ thành phố và đường Nhà Bè - Duyên Hải.

Thành phố đã khôi phục và bảo tồn các khu rừng được ngập mặn huyện Cần Giờ (diện tích 25.000ha) được UNESCO công nhận là khu dự trữ sinh quyển của thế giới.

Về công nghiệp, đã xây dựng các khu chế xuất tập trung như: Khu chế xuất Tân Thuận, khu chế xuất đầu tiên tại

Sài Gòn những năm 1960s (Ảnh: Brian Wickham)



Thành phố Hồ Chí Minh ngày nay (Ảnh: Bitexco Financial Tower)



nước ta (nay đã trở thành khu chế xuất hàng đầu châu Á), Khu chế xuất Linh Trung-Thủ Đức (nay đã mở rộng khu chế xuất Linh Trung II).

Về nhà ở, các công ty phát triển nhà quận, huyện triển khai các dự án kinh doanh địa ốc để có lời hỗ trợ cho nhà giá rẻ để bán cho người thu nhập thấp theo hình thức trả góp, được UN-ESCAP đánh giá cao và đã cùng với UBND TPHCM tổ chức Hội thảo quốc tế “Chương trình nhà ở địa phương chú trọng phương châm nhà nước nhân dân cùng làm” (Workshop on Local Housing with Focus on the Partnership between Authorities and People) vào năm 1989. Từ năm 1991- 1995: Thành phố cùng cả nước bước ra khỏi cuộc khủng hoảng kinh tế xã hội.

Luật Đầu tư nước ngoài ban hành năm 1992. Luật Đất đai được ban hành năm 1993. Viện Quy hoạch Xây dựng (Sở Xây dựng thành phố) đã soạn thảo Quy hoạch tổng thể xây dựng TP HCM đến năm 2010 với dân số 5 triệu dân, được Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 20/QĐ-TTg ngày 10/11/1993. Khuôn khổ pháp lý nêu trên đã mở ra một giai đoạn mới trong sự phát triển của thành phố. Năm 1993, xây dựng Đại lộ Nguyễn Văn Linh và Khu đô thị mới Phú Mỹ Hưng (khu A) trở thành động lực phát triển cho khu đô thị mới Nam Sài Gòn. Có thể nói: “*Di động trở thành vấn đề chính của đô thị hóa. Nó ảnh hưởng đến hình dạng của thành phố và chính sự di động đã tạo ra phương thức mới trong việc sử dụng lãnh thổ. Sự di động là một quy luật trong đô thị hóa chứ không phải hậu quả của quá trình này*”.

Nhiều khu công nghiệp đã được triển khai xây dựng như: Tân Bình, Bình Hòa Bình Thạnh, Phú Mỹ Nhà Bè, Tân Quy – Tân Quy Củ Chi, Vĩnh Lộc, An Hạ Bình Chánh.

Về nhà ở có The Land Caster, An Phú v.v. Các cao ốc văn phòng trong đó có Landmark, Saigon Trade Center, Saigon Tower v.v.

Khách sạn có New World, Sofitel, Riverside, Equatorial. Vui chơi giải trí có Saigon Centre, Saigon Superbowl, hệ thống Co-op Mart v.v.

Từ 1995-2002 : Thành phố đi những bước đầu tiên trên con đường “*công nghiệp hóa - hiện đại hóa*”. Đô thị hóa là hệ quả tất yếu của công nghiệp hóa hiện đại hóa. Đô thị hóa là điều cần thiết để thúc đẩy các mục tiêu công nghiệp hóa và hiện đại hóa.

Nhiều khu công nghiệp tiếp tục được triển khai như: Lê Minh Xuân, Tân Tạo Bình Chánh, Tân Thới Hiệp Hóc Môn, Bình Chiểu Tam Bình Thủ Đức, Tây Bắc Củ Chi, Công nghệ cao Quận 9, Hiệp Phước Nhà Bè, Cát Lái Quận 2.

Năm 1995, Dự án quốc gia “*Nâng cao năng lực quy hoạch và quản lý đô thị TP HCM*” (VIE/95/051) do UNDP tài trợ đã đề xuất các phương pháp tiếp cận mới về quy hoạch, kế hoạch như: quy hoạch chiến lược hợp nhất, kế hoạch đầu tư đa ngành, và quy hoạch có sự tham gia của cộng đồng. *Quy hoạch chiến lược hợp nhất* là sự hợp nhất giữa các quy hoạch kinh tế, xã hội, môi trường và không gian vật chất để tìm ra một vùng chung, một tiếng nói chung, chiến lược chung, cùng các các mục tiêu quy hoạch chung, để đảm bảo sống tốt, công bằng xã hội và tính bền vững. *Quy hoạch chiến lược* không thay thế các bản quy hoạch kinh tế, xã hội, bảo vệ môi trường, cơ sở hạ tầng và quy hoạch đô thị. Đúng hơn là quy hoạch chiến lược hợp nhất như một cái dù bao trùm lên các bản quy hoạch nói trên.

Các đề xuất nêu trên đã được UBND TP chấp thuận, nhưng chưa được thể chế hóa. Tuy nhiên, ngày nay việc thành lập Viện Nghiên cứu Phát triển TP HCM là nơi tập trung các nhà quy hoạch kinh tế, xã hội và không gian là một bước tiến quan trọng để hợp nhất kinh tế, xã hội, môi trường và không gian hướng tới mục tiêu phát triển bền vững của thế kỷ 21 và cạnh tranh trong một nền kinh tế toàn cầu hóa. Theo Ngân hàng thế giới (WB): “*Nguy cơ của mô hình quy hoạch đô thị hiện nay là quy hoạch chưa dựa trên nhu cầu thực tế*”, và đây chính là “*Cơ hội lồng ghép không gian và ngành*”.

Trong quá trình cải tạo đô thị hiện hữu TP cần giữ lấy nét đẹp của Sài Gòn xưa, do vậy cần bảo tồn các di sản của đô

thị đã được hình thành từ trước đây. Bảo tồn di sản là mục tiêu chung ngày càng trở nên quan trọng, được kết hợp với sự hiểu biết gia tăng về môi trường hiện nay của con người. Sự duy trì những đặc trưng và những dấu mốc quen thuộc đem lại cảm giác liên tục cho cộng đồng đô thị. Bảo vệ bộ mặt thành phố là một nhiệm vụ quan trọng trong cải tạo khu vực nội thành cũ, nó quan hệ tới phong cách riêng của thành phố và là sự biểu hiện tươi sáng của văn minh đô thị. Trong quá trình cải tạo đô thị hiện hữu cần bảo vệ các công trình và nơi chốn theo bản Thông báo về việc “*Bảo tồn cảnh quan kiến trúc TPHCM*” số 46/TB-UB-QLĐT ngày 17/5/1996 của UBND TPHCM do Chương trình Bảo tồn cảnh quan đô thị TPHCM đề xuất.

Một trong những trạng thái của đô thị hóa nhanh là khuynh hướng các thành phố trông giống hệt nhau. Nhiều môi trường đô thị về mặt chức năng chỉ là một mô bê tông hỗn độn khó chấp nhận với không gian công cộng không hấp dẫn. Để thành phố trở thành *Thành phố hấp dẫn* (attractive city), cần ngăn chặn tình trạng nêu trên bằng cách tăng cường ý thức về giữ gìn đặc điểm thành phố thông qua văn hóa và bảo tồn các công trình xây dựng truyền thống, không gian mở và bảo vệ môi trường. Quá trình đô thị hóa được diễn ra theo hai loại hình: *đô thị hóa vật chất và đô thị hóa nhân văn*. Năm 1997, Trung tâm nghiên cứu Đông Nam Á, Viện khoa học xã hội tại TPHCM có cuộc hội thảo “*Môi trường nhân văn và Đô thị hóa tại Việt Nam, Đông Nam Á và Nhật Bản*”. Đây là bước khởi đầu về cách tiếp cận xã hội học về thành phố, quan hệ giữa không gian và xã hội đô thị.

Do quy hoạch đã không dự báo được xu hướng lan tỏa đô thị nên đã phải “*bị động*” thành lập 5 quận mới vào năm 1997: Quận 2, 7, 9, 12 và Quận Thủ Đức. Các chuyển đổi nêu trên còn có liên quan đến các chuyển về đổi kinh tế, dân số, phúc lợi và chính sách đô thị.

Năm 1997 vẫn còn tới 25.000 căn nhà lụp xụp rách nát trên và ven 4 kênh

Nhiều Lột-Thị Nghè, Tàu Hủ - Bến Nghé, Tân Hóa-Ông Buồng-Lò Gốm và kênh Tè-kênh Đồi, thuộc 8 quận 1, 4, 5, 6, 8, 11, Tân Bình, Bình Tân. Thành phố đã thành lập Ban chỉ đạo Chương trình kênh rạch thành phố để tiếp tục giải quyết vấn đề tồn đọng nêu trên. Các dự án Nhiều Lột-Thị Nghè, Tân Hóa-Lò Gốm v.v.. đã di dời được khoảng 10.000 căn hộ lụp xụp rách nát trên và ven kênh rạch, đang biến dòng kênh đen thành dòng kênh xanh, làm thay đổi bộ mặt đô thị trung tâm thành phố. Dự án Tân Hóa-Lò Gốm do chính phủ Bỉ tài trợ cho TPHCM là *một kiểu mẫu về cải tạo tái tạo đô thị tại đô thị hóa đô thị cũ*, trong khu vực đó có những xí nghiệp gây ô nhiễm môi trường sẽ phải di dời ra ngoại vi thành phố, có khu vực phải giải tỏa đền bù để xây dựng nhà cao tầng mới theo kiểu một cụm dân cư có cuộc sống láng giềng tốt (liveable neighbourhood) giữa người dân có thu nhập trung bình với người dân có thu nhập thấp với quan điểm là thích hợp và tự lực, bảo tồn lối sống khác nhau và sự đồng nhất về văn hóa. *Chính trạng đô thị toàn diện* là quy trình biến đổi theo thời gian nhằm cải thiện mức sống và điều kiện lao động cũng như nâng cấp chất lượng môi trường trong khu vực đô thị xuống cấp, thông qua sự kết hợp, tái phát triển và phục hồi, duy trì và nâng cấp khu vực.

Phương pháp cải tạo tái tạo đô thị là tìm nhìn tổng thể và hợp nhất về hành động hướng tới các giải pháp về vấn đề đô thị dẫn đến sự cải thiện theo hướng bền vững về điều kiện kinh tế xã hội, không gian và môi trường của một khu vực có vấn đề thấy cần thay đổi. Phương pháp nêu trên có thể vận dụng để đầu tư nâng cấp cải tạo chính trạng đô thị cũ của thành phố. Dự án cải tạo đô thị thường là các dự án lớn, tuy nhiên hiện nay ở thành phố chưa được hình thành rõ nét để góp phần vào sự cân bằng giữa cải tạo và phát triển. Phương pháp nêu trên có thể vận dụng trong việc cải tạo lại đô thị tại các trung tâm đô thị cấp thành phố và cấp khu vực.

Đi đôi với công bằng về xã hội còn có công bằng về không gian và môi

trường. Sự công bằng về không gian có nghĩa là tiếp tục nâng cấp môi trường và nâng cao chất lượng cuộc sống cho người nghèo đô thị. Điều đó bao gồm việc nâng cấp nhà ở, hệ thống giao thông, công viên cộng đồng, không gian cây xanh, chỗ nghỉ ngơi giải trí, các phương tiện y tế, giáo dục, an toàn và quyền đại diện của người nghèo. Năm 2001, thành phố triển khai Dự án Nâng cấp Đô thị Việt nam (Vietnam Urban Upgrading Project) cho các hẻm nghèo ở nhiều quận, vay vốn của Ngân hàng Thế giới (WB) với quan điểm chủ đạo là *chuyển từ chiến lược bao cấp sang chiến lược tạo điều kiện cho mọi người*.

Tuy nhiên, do không phát triển đồng bộ giữa nhà ở cho công nhân và khu công nghiệp nên đã phát sinh việc xây dựng tự phát. Đặc biệt, do quy hoạch không dự báo đúng hướng phát triển Tây Nam nên đã phát sinh đô thị hóa tự phát đáng kể ở huyện Bình Chánh nên đã có 10 khu dân cư tự phát dẫn tới thành lập quận mới Bình Tân. Tại ranh giới đô thị, vùng ven đô không chỉ là điểm nóng của sự phát triển hỗn loạn mà còn là nơi tiềm ẩn những mâu thuẫn quyền lợi. Việc đầu cơ phổ biến, các tranh chấp đất đai diễn ra hàng ngày.

Kinh nghiệm của các thành phố châu Á cho thấy, cần tăng cường *quản lý tăng trưởng đô thị* (Urban Growth Management - UGM) do vậy cần có *ranh giới tăng trưởng đô thị* (Urban Growth Boundary - UGB). Tuy nhiên ranh giới tăng trưởng đô thị không tĩnh mà chỉ ổn định trong thời hạn trong quy hoạch và có thể sẽ thay đổi trong kỳ kế hoạch tiếp sau.

Về nhà ở cao cấp có The Mannor, Saigon Pearl, Horizon Tower Grand View, Orchard garden, Mỹ Vinh, Mỹ Cảnh, Sky Garden (Phú Mỹ Hưng) Pasteur Court, Cantavil, Avalon v.v Biệt thự có Thảo Điền, Lake View village, Waterfront, Saigon Village, Nam Phú, Riviera, Thảo Nguyên-Sai Gòn, Thủ Đức Garden Home, Việt kiều village v.v.

Cao ốc văn phòng có Sun Wah, Metropolitan, Fideco, Sacombank, Bảo

Minh, E-Tower 1&2, Bitexco, Time Square v.v.

Khu phức hợp bán lẻ có Saigon Paragon, Saigon Tax Center, Artex Building, Parkson, Diamond Plaza, Zen Plaza, hệ thống Big C, Metro v.v. Hiện đại hóa nền kinh tế bao gồm đô thị hóa và công nghiệp hóa.

Công cuộc cải tạo và phát triển thành phố là điểm tựa để kinh tế thành phố tăng trưởng cao và dẫn đầu cả nước. Quy luật của đô thị hóa và phát triển kinh tế thúc đẩy lẫn nhau, nhiều tư liệu lịch sử đã chứng tỏ giữa mức độ đô thị hóa và thu nhập bình quân đầu người của tổng giá trị sản phẩm quốc dân có mối quan hệ tương quan.

Tuy nhiên do quá trình đô thị hóa nhanh, nhiều vấn đề đô thị đang trở thành lực cản cho sự tăng trưởng của thành phố:

Tình trạng ách tắc giao thông ngày càng nghiêm trọng, có nhiều nguyên nhân chủ quan khách quan, tuy nhiên có một nguyên nhân cơ bản là cơ cấu đô thị chưa hợp lý. Trong những năm qua thành phố tập trung đầu tư nhiều nhà cao tầng vào khu trung tâm thương mại dịch vụ thành phố (Central Business District – CBD) để tạo diện mạo mới cho đô thị, tuy nhiên đã đến lúc phải đầu tư nhiều cho các trung tâm thương mại dịch vụ khu vực (Sub Centre Business District – SCBD) để tránh giao thông con lắc. Quy hoạch đô thị trung tâm và các trung tâm khu vực phải kết hợp chặt chẽ với khung sườn giao thông công cộng đồng bộ.

Tình trạng ngập nước cũng đáng báo động khi mưa xuống lúc triều lên, cũng có nhiều nguyên nhân nhưng cơ bản chưa xác định được cốt nền xây dựng chắc chắn, chưa xây dựng được các hồ điều hòa / hồ sinh thái cho các khu vực đất thấp, ngoài ra các không gian mở nên tối thiểu xi măng hóa để giảm nước mặt tăng nước ngầm, nhằm bổ sung lượng nước ngầm đang cạn kiệt, ngoài ra cần hợp lý hóa việc xả ô nhiễm thượng nguồn khi mưa xuống, lúc triều lên v.v. *Môi trường nước, không khí, đất đều ô nhiễm nghiêm trọng*, dẫn đến khủng hoảng sinh thái, diện tích cây xanh

nội thành không đảm bảo để người dân sống tốt. Thành phố cần tích cực di dời các cơ sở gây ô nhiễm trong nội thành, thực hiện chiến lược công nghiệp hóa sạch, cơ chế phát triển sạch (*Clean Development Mechanism* - CDM) tránh gây hiệu ứng nhà kính, thực hiện các dự án giảm phát thải, đẩy mạnh việc thực hiện các dự án hợp tác chống ô nhiễm đầu nguồn của lưu vực sông Đồng Nai và sông Sài Gòn, mở rộng hơn nữa dự án phân loại rác tại nguồn để có thể quản lý bền vững tổng hợp theo 3R: *Reduce* (giảm) – *Reuse* (tái sử dụng) – *Recycling* (tái sinh), riêng *Recover* (thu hồi) thì phải có công nghệ cao v.v. *Nhà ở cho người thu nhập thấp*, nhóm dân cư bị bất lợi và dễ bị tổn thương mà thị trường phục vụ không có hiệu quả, rất cần sự can thiệp của nhà nước để đáp ứng yêu cầu của nhóm dân cư này thì chưa có cơ chế chính sách nên còn rất lúng túng.

Trung tâm công nghiệp - dịch vụ (2002 - 2012)

Nghị quyết 20 của Bộ Chính trị xác định: *“TP HCM cần xây dựng thành một thành phố văn minh hiện đại phát huy vai trò thành phố với cả nước, với khu vực và từng bước trở thành trung tâm công nghiệp dịch vụ của khu vực Đông Nam Á”*. Luật đất đai 2003, Luật Xây dựng 2003 và Luật Đầu tư 2006 (cả trong nước và ngoài nước) sẽ mở đường cho làn sóng đầu tư mới vào Việt Nam. Dân số TPHCM năm 2005 là 6.240.000 người. Trong xu thế toàn cầu hóa, để có thể trở thành trung tâm kinh tế - tài chính - thương mại của cả nước và khu vực Đông Nam Á trong tương lai, năm 2004 thành phố đã quyết định mở rộng khu đô thị trung tâm sang Thủ Thiêm vượt sông Sài Gòn với một đường hầm thuộc đại lộ Đông Tây (Q1), 5 cầu (kết nối giữa Thủ Thiêm với Bình Thạnh, đường Tôn Đức Thắng (Q1), công trường Mê Linh (Q1, Q4, Q7) và một tuyến metro nối 3 ga của Thủ Thiêm với ga trung tâm Bến Thành. Khu trung tâm mới Thủ Thiêm kết nối với Sài Gòn – Chợ Lớn trong đô thị trung tâm trở thành Trung tâm thương mại - dịch vụ

(CBD) của đô thị trung tâm.

Bán đảo Thủ Thiêm rộng 737ha, do Sasaki Associates (Mỹ) quy hoạch, tọa lạc bên bờ sông Sài Gòn đối diện với đô thị lõi lịch sử Sài Gòn (đã từng được mệnh danh là Hòn ngọc Viễn Đông từ năm 1930). Khu trung tâm đô thị mới Thủ Thiêm được hình thành sẽ kéo theo sự phát triển các đô thị đối diện như: một phần quận Bình Thạnh thông qua cầu Thủ Thiêm-Bình Thạnh, Quận 4 thông qua cầu Thủ Thiêm-Q4, và kết nối với khu đô thị mới Phú Mỹ Hưng thông qua cầu Thủ Thiêm-Q7. Sau khi hoàn tất xây dựng khu đô thị mới Thủ Thiêm, đô thị hiện đại, tầng cao không hạn chế và có bản sắc và cải tạo các đô thị hiện hữu trong đô thị trung tâm bên bờ Tây, bảo tồn các công trình cổ của Sài Gòn xưa đối diện với Thủ Thiêm qua trục sông Sài Gòn, kết hợp cây xanh đôi bờ với mặt nước, thì TPHCM sẽ trở thành *Hòn ngọc tỏa sáng*. Có thể nói các lực toàn cầu hóa đã tác động và gây ra đô thị hóa trong khu vực. Các chính sách về đô thị hóa hiện nay ở các nước Đông Nam Á phần lớn đều xuất phát từ quan điểm cho rằng để phát triển cần phải gia tăng hội nhập vào nền kinh tế toàn cầu, vì thế đều khuyến khích sự tăng trưởng của khu đô thị trung tâm tạo thuận lợi cho quá trình hội nhập.

Năm 2004, Trung tâm Nghiên cứu Phát triển Đô thị và Cộng đồng, Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn - Đại học Quốc Gia TP HCM đã tổ chức hội thảo về *“Văn hóa truyền thống trong phát triển đô thị”*. Trong phát triển hiện đại của nền sản xuất tổng hợp văn hóa như là chất keo kết dính các mối quan hệ kinh tế, chính trị, xã hội, tạo nên hình hài và bản sắc mỗi dân tộc, nếu như văn hóa có khả năng bao quát trực tiếp, bảo đảm tính bền vững xã hội, tính kế thừa lịch sử và không bị trộn lẫn ngay cả khi hội nhập vào cộng đồng thế giới, thì trong quá trình đô thị hóa cần chú ý đúng mức và khai thác sức mạnh của chức năng văn hóa, xem nó là hệ điều chỉnh và động lực của phát triển. Có lẽ rất lý thú khi nhận định rằng,

một phần của động thái đô thị là do việc đa dạng hóa các hoạt động văn hóa theo nghĩa rộng (bao gồm cả toàn bộ lĩnh vực thông tin liên lạc). Chính các hoạt động đó đã mang lại lợi ích kinh tế cho các thành phố nhiều hơn là hoạt động sản xuất cổ truyền. Văn hóa đã dần trở thành yếu tố quan trọng trong việc phát triển các thành phố. *Văn hóa là một nguồn nguồn lực kinh tế mới của thành phố*. Trong xu thế toàn cầu hóa và tiến trình phát triển đô thị cần phát triển các vùng đô thị lớn nhằm tạo thuận lợi cho quá trình hội nhập mạng lưới kinh tế toàn cầu. Các vùng đô thị lớn giữ vị trí then chốt trong hoạt động kinh tế quốc gia, tạo thành một đơn vị kinh tế liên kết trực tiếp với các đơn vị khác trong nước và các nước. Đây được coi là điểm nút trong mạng lưới dòng lưu chuyển hàng hóa, vốn và thông tin toàn cầu thay vì một thực thể xã hội hữu cơ nằm trong vùng xa của khu vực. Những điểm nút như vậy có thể có thể nằm trong các nước công nghiệp phát triển, cũng như bất kỳ khu vực nào khác trên thế giới. Đó chính là xu hướng tiến tới *thành phố toàn cầu*.

Năm 2006, Phân viện Quy hoạch đô thị miền Nam (SIUP) thuộc Bộ Xây Dựng đã hoàn thành *“Nghiên cứu thực trạng và định hướng Quy hoạch xây dựng Vùng TPHCM”* và được Chính phủ phê duyệt, tuy nhiên chưa có cơ chế vận hành để liên kết vùng.

Năm 2007, Viện Quy hoạch Xây dựng TPHCM và Tập đoàn Nikken Sekkei (Nhật Bản) đã hoàn thành *“Nghiên cứu điều chỉnh quy hoạch xây dựng TP HCM đến năm 2025”* với dân số trên 10 triệu người và được Chính phủ phê duyệt theo mô hình *thành phố đa trung tâm*. Ngoài trung tâm chính Sài Gòn- Chợ Lớn-Thủ Thiêm còn có 4 trung tâm khu vực là đô thị vệ tinh Tây Bắc Củ Chi phía Bắc, đô thị cảng Nhà Bè phía Nam, đô thị kỹ thuật cao Quận 9 phía Đông và đô thị phía Tây, Tân Tạo - Tân Kiên huyện Bình Chánh, tạo nên cơ cấu đô thị hợp lý.

Thành phố vẫn đang tiếp tục kết hợp phát triển giao thông với với phát triển đô thị: Xây dựng xong cầu Phú Mỹ nối dài đại lộ Nguyễn Văn Linh qua Quận 2, Quận 9 đến xa lộ Hà Nội, sẽ là động lực để phát triển đô thị ra hướng Đông Long Trường - Q9. Mở rộng xa lộ Hà Nội, cửa ngõ ra vào bậc nhất TP HCM sẽ là động lực phát triển các cụm *đô thị nền* - hiện đại, kết nối với với các trung tâm chuyên ngành ở Quận 9 và Quận Thủ Đức như: Trung tâm TDTT Rạch Chiếc, Khu công nghệ cao, Đại học Quốc Gia, công viên Lịch sử văn hóa dân tộc. Mặt khác, đại lộ Nguyễn Văn Linh nối dài và xa lộ Hà Nội mở rộng cũng sẽ là động lực phát triển Trung tâm thương mại dịch vụ khu vực Quận 9 gắn kết với khu công nghiệp kỹ thuật cao (cũng có thể gọi là Đô thị kỹ thuật cao). Đại lộ Đông Tây (nay là đường Võ Văn Kiệt) - con đường đi ngang qua trung tâm thành phố dài 22 km, nối từ huyện Bình Chánh qua các Quận 5, 6, 8 vượt sông Sài Gòn tới Quận 2 và ra xa lộ Hà Nội, dọc theo đó là kênh Tàu Hủ-Bến Nghé, một con kênh gắn liền với hoạt động giao thương giữa Sài Gòn – TP HCM với các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long bằng đường thủy từ hàng trăm năm qua. Đại lộ là động lực để hình thành Trung tâm thương mại dịch vụ khu vực hướng Tây, Tân Kiên Bình Chánh, chính trang đô thị dọc theo tuyến đường theo hướng hành lang xanh và bảo tồn cảnh quan *“trên bến dưới thuyền”*. Đường Tân Sơn Nhất – Bình Lợi là động lực để chỉnh trang đô thị dọc tuyến này, tạo lập một không gian đô thị hiện đại, văn minh có cảnh quan đẹp, khang trang, bảo vệ và phát huy các di sản văn hóa với cảnh quan thiên nhiên. Phát triển đô thị cũng phải là động lực đối với việc dịch chuyển cơ cấu kinh tế theo hướng chung của thành phố là tăng cường các hoạt động thương mại và dịch vụ v.v.. Thành phố cũng đã phê duyệt nhiệm vụ thiết kế đô thị và quy định quản lý

không gian kiến trúc cảnh quan các trục đường Võ Văn Kiệt, Tân Sơn Nhất – Bình Lợi và xa lộ Hà Nội mở rộng là rất cần thiết, tuy nhiên như vậy chưa đủ mà còn cần xây dựng các dự án lớn để phát triển và cải tạo dọc theo các tuyến đường nêu trên để giải quyết các vấn đề đô thị phát sinh hướng đến phát triển bền vững. Các tuyến metro số 1, Bến Thành - Suối Tiên (19,7km) và số 2 Bến Thành – bến xe An Suông (19km) cũng là động lực phát triển các dự án đô thị quanh các nhà ga, chứ không chỉ là trung tâm thương mại và khu dân cư.

Kể từ khi có Luật đất đai, Luật Nhà ở (2005) và Luật kinh doanh Bất động sản (2006), việc phát triển nhà ở được thực hiện theo các dự án với nhiều nhà cao tầng, nhà liên kế, biệt thự... với đồng bộ hạ tầng kỹ thuật và xã hội, việc phân lô bán nền hạn chế tại ngoại thành để phục vụ các dự án tái định cư. Về nhà ở xã hội có 25 dự án, dự kiến có 6.668 căn nhà xã hội. Nhà lưu trú công nhân 1.300.000m², đáp ứng khoảng 18.900 chỗ ở, yêu cầu là 446.000 chỗ ở. Ký túc xá sinh viên mới chỉ có 5 dự án, diện tích 418.000m² đáp ứng được 67.000 chỗ ở cho sinh viên. Nhà ở cho người thu nhập thấp có 5 dự án với 5.389 căn hộ phục vụ khoảng 19.800 người. Nhà ở cho người nghèo, thành phố đã xây dựng 28.263 nhà tình nghĩa, 2634 nhà tình thương. Nâng cấp và cải thiện thu nhập cho cho hộ dân có thu nhập thấp cho 16.300 hộ. Nhà ở tái định cư đã hoàn thành 90 dự án, gồm 19.523 căn hộ, nền đất. Nhà ở ven kênh rạch đã thực hiện di dời 8.457/15.000 căn chỉ còn lại 6.543 căn. Tính đến nay, trên địa bàn thành phố có trên 45.000 căn hộ được hoàn thành đưa vào sử dụng nhưng tỷ lệ căn hộ bình dân dành cho đối tượng thu nhập thấp chỉ chiếm khoảng 40%, còn lại là thu nhập trung bình và cao. Trong khi đó các đối tượng thu nhập thấp có nhu cầu rất lớn về nhà ở.

Thành phố đã nỗ lực phấn đấu để trở thành trung tâm công nghiệp dịch vụ: Năm 2000, Dịch vụ (52,6%) – Công nghiệp (45,4%) – Nông nghiệp (2,0%). Đến năm 2009, cơ cấu kinh tế thành phố xét về tỷ trọng đang dịch chuyển theo hướng dịch vụ (54,8%) – công nghiệp (43,9%) – nông nghiệp (1,3%). Năm 2012, thành phố có số dân là 7,2 triệu người.

Trong những năm qua TP đã chỉ đạo triển khai các hoạt động theo chủ đề *“Thực hiện nếp sống văn minh đô thị”*, trong đó năm 2010 TP thực hiện *“Nếp sống văn minh – mỹ quan đô thị”*.

Năm 2010, UBND TP Hà Nội, Thừa Thiên-Huế, TPHCM đã tổ chức hội thảo khoa học *“Phát triển đô thị bền vững trong bối cảnh biến đổi khí hậu”*. TP phải đảm bảo quy hoạch tổng thể đạt được khả năng chống chịu với biến đổi khí hậu, bên cạnh đó cần một diễn đàn chung làm nền tảng cho sự hợp tác, phối hợp và cuối cùng là tích hợp. Tuy nhiên thành phố vẫn còn phải đối diện với nhiều vấn đề đô thị: *“Kết cấu hạ tầng vốn đã yếu kém, ngày càng quá tải bất cập, cản trở việc thực hiện mục tiêu tăng trưởng và cải thiện đời sống nhân dân. Quy hoạch và quản lý đô thị chưa theo kịp tốc độ phát triển. Tình trạng ùn tắc giao thông, ngập nước, ô nhiễm môi trường vẫn nghiêm trọng, có mặt ngày càng gay gắt”* (Nghị quyết 16 của Bộ Chính trị ngày 10/8/2012 về TP HCM).

Trung tâm kinh tế - tài chính - thương mại – khoa học công nghệ

Nghị quyết số 16-NQ/TW của BCT ngày 10/8/2012 về *“Phương hướng nhiệm vụ phát triển TPHCM đến năm 2020”* đã xác định: Phương hướng là, xây dựng TPHCM văn minh hiện đại với vai trò đô thị đặc biệt, đi đầu trong sự nghiệp công nghiệp hóa hiện đại hóa, đóng góp ngày càng lớn vào khu vực và cả nước, từng bước trở thành trung tâm lớn về kinh tế, tài chính, thương mại, khoa học công nghệ của đất nước và khu vực Đông Nam Á, góp phần tích cực đưa nước ta trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại vào năm 2020.

Nhiệm vụ tập trung xây dựng, tạo bước đột phá về hệ thống kết cấu hạ tầng đô thị, đổi mới, nâng cao chất lượng, hiệu lực hiệu quả công tác quy hoạch, thiết kế đô thị, quản lý quy hoạch, kiến trúc, quy hoạch xây dựng nông thôn mới, quản lý đô thị gắn với quy hoạch kinh tế, văn hóa, xã hội, tăng cường thể trận quốc phòng toàn dân, an ninh nhân dân. Đầu tư nâng cấp cải tạo chính trang đô thị cũ. Bổ sung cơ chế chính sách khuyến khích mạnh mẽ các thành phần kinh tế tham gia đầu tư, đặc biệt chú ý khai thác nguồn vốn từ nhà xưởng, quyền sử dụng đất để tạo vốn xây dựng kết cấu hạ tầng đô thị. Chủ động phối hợp với các bộ, ngành trung ương và địa phương liên quan tập trung xây dựng hệ thống giao thông công cộng có sức chở lớn, đường sắt đô thị, phát triển đường vành đai, đường trên cao, đường cao tốc, luồng tàu đường biển đường sông, các hệ thống cấp nước, thoát nước, chống ngập, xử lý chất thải, hạ tầng năng lượng, hạ tầng viễn thông. Đầu tư xây dựng hệ thống đê ven biển, công trình thủy lợi ven sông Sài Gòn, hệ thống cổng ngăn triều, kiểm soát lũ, giải quyết cơ bản tình trạng ùn tắc giao thông, ngập nước, kết nối với kết cấu hạ tầng các tỉnh lân cận và vùng đồng bằng sông Cửu Long. Tăng cường công tác quản lý và bảo vệ môi trường, đẩy mạnh xã hội hóa, huy động các nguồn lực tham gia bảo vệ môi trường, chủ động ứng phó, hạn chế tác hại đi biển đối khí hậu và mực nước biển dâng.

Để thực hiện phương hướng nhiệm vụ nêu trên, trong quá trình thực hiện công cuộc đổi mới, thành phố hiện nay đang tiếp tục tập trung 6 chương trình đột phá (đã đề ra từ năm 2010):

1. Chương trình giảm ùn tắc giao thông;
2. Chương trình giảm ngập nước;
3. Chương trình giảm ô nhiễm môi trường;
4. Chương trình nâng cao chất lượng nguồn nhân lực;
5. Chương trình cải cách hành chính;
6. Chương trình hỗ trợ chuyển dịch cơ cấu kinh tế, chuyển đổi mô hình tăng trưởng kinh tế.

Để phát triển thành phố một cách bền vững, thích ứng với biến đổi khí hậu, TP HCM đang thiết kế “*Thành phố nén*” với hệ thống hạ tầng kỹ thuật tích hợp và thông minh theo đặc điểm khí hậu, địa hình địa mạo, đặc trưng của đô thị, điều kiện thực tế, tận dụng quỹ đất hiệu quả với mục tiêu bảo vệ môi trường, phát triển thành phố lồng ghép với biến đổi khí hậu và xây dựng đề án “*Chiến lược TP HCM phát triển ra biển Đông (theo hướng sông Sài Gòn) thích ứng với biến đổi khí hậu*”, hướng đến thành phố xanh, thành phố sống tốt. *Thành phố xanh* (green city) có thể hiểu theo nghĩa rộng, trước hết là thể hiện một đô thị sinh thái (eco-city) nơi tỷ lệ đáng kể của cây xanh đóng góp vào sự cân bằng sinh thái trên một địa bàn quần cư đông đúc, tiếp đó nó thể hiện một đô thị phát triển bền vững (sustainable city) nhờ kết cấu hạ tầng đủ khả năng khai thác hợp lý nguồn tài nguyên và ứng phó với quá trình biến đổi khí hậu, cuối cùng nó diễn đạt một *thành phố thông minh* (smart city) hoặc *thành phố đa truyền thông* (multimedia city) nhờ tích hợp công nghệ thông tin vào quản lý điều hành và phục vụ dân sinh. Thành phố sẽ là đầu mối (hub) cho mọi phương tiện di chuyển và phân phối người, hàng hóa và viễn thông quan trọng trong vùng, quốc gia và quốc tế, hướng tới thành phố đa truyền thông. Các giới hạn của thương mại đường như nghiên cứu về các thành phố, chúng có thể quản lý trí thức và các nguồn lực tài chính có hiệu quả. Các thành phố với các chính sách đúng đắn, hạ tầng cơ sở tiên tiến và nhiều tài năng sẽ được đặt vào vị trí tốt hơn để sản sinh ra một năng lượng đầy đủ của cuộc cách mạng về thông tin để sản sinh ra các sáng kiến và tạo ra môi trường đô thị tốt về sản xuất và tiết kiệm. Đó chính là cơ sở của *thành phố thương mại* (a business city). *Thành phố sống tốt* (liveable city) trước tiên phải là một thành phố cung cấp nhà ở đầy đủ và môi trường sống hữu ích cho nhân dân thành phố. Có một ngôi nhà có ý nghĩa với cộng đồng là sự kết nối thân mật của bất kỳ thành phố nào với công dân của thành phố.

Nhà ở thích hợp cung cấp cho công dân với ý nghĩa là chủ sở hữu an toàn, đó là dạng cơ bản của sự gắn kết xã hội. Thật vậy nhiều vấn đề xã hội bị trở ngại là do thành phố không có khả năng đáp ứng các nhu cầu về nhà ở.

TPHCM là thành phố lớn (sẽ trở thành siêu thành phố vào năm 2025 với dân số khoảng 10 triệu) hiện đang phải đấu tranh với 3 xu hướng cực lớn: *toàn cầu hóa, đô thị hóa và phân quyền hóa*. *Toàn cầu hóa* đã hội nhập các thành phố lớn ngày càng nhiều trong nền kinh tế thế giới. *Đô thị hóa* là không thể tránh khỏi, các thành phố chính là động lực phát triển kinh tế. Vấn đề không phải là hạn chế phát triển đô thị mà phải biết quản lý nó. Thành phố chỉ phát triển bền vững khi hợp nhất đủ 4 tiêu chí do Ngân hàng thế giới (WB) đề ra:

- Kinh tế cạnh tranh (*Competitiveness*)
- Sống tốt (*Liveability*)
- Quản lý nhà nước tốt (*Good Governance*)
- Ngân hàng - tài chính lành mạnh (*Bankability*)

Vấn đề quan trọng là mối quan hệ giữa các yếu tố nêu trên, kinh tế cạnh tranh có nhiều vấn đề liên quan đến sống tốt (2 yếu tố đầu ra) và quản lý nhà nước tốt có thể quản lý được ngân hàng tài chính lành mạnh (2 yếu tố đầu vào), hai vấn đề này là cặp đôi với hai vấn đề nêu trên. Trong tình hình như vậy năng lực quản lý có thể tự nâng cao và có sáng kiến được thực hiện nếu được *phân cấp/ phân quyền* cho chính quyền thành phố. “*Nếu thành phố là ngôi nhà của chúng ta, chúng phải được phát triển công bằng về xã hội, bền vững về sinh thái, có sự tham gia của cộng đồng, hiệu quả về kinh tế, đầy màu sắc văn hóa*”. (UMPAP, 1994).

“*Sau nửa thế kỷ chiến tranh và nghèo đói, TP HCM đang gấp gáp bước về phía trước với những kế hoạch khổng lồ về mở rộng và phát triển đô thị. Quyết tâm đoạt lấy vị trí xứng đáng là một trong những đô thị hàng đầu của thế giới*” - tờ New York Times đã bình luận như vậy (dẫn theo VnExpress ngày 20/11/2006). ■

Đã đến lúc cần có ngành khoa học đô thị hóa

WILLIAM SOLECKI, KAREN C.SETO, PETER J. MARCOTULLIO
NGUYỄN TRƯƠNG QUỲNH CHÂU, TS. NGUYỄN LƯU BẢO ĐOAN (dịch)

Nhà nay, đô thị là nơi tập trung hơn 90% hoạt động kinh tế, nơi cư ngụ của hơn 50% dân số, tiêu thụ hơn 65% nguồn năng lượng và thải ra 70% khí thải nhà kính của toàn thế giới¹. Giới khoa học cũng như các chính trị gia ngày càng nhận ra rằng các thành phố, các khu vực đô thị, và cả quá trình đô thị hóa chính là tâm điểm của thay đổi khí hậu toàn cầu và các thách thức cho phát triển bền vững. Mặt khác, các nhà hoạch định chính sách cần phải có cơ sở thực tiễn, các bằng chứng thực nghiệm và cả lý luận về cách hoạch định và quản lý đô thị cùng quá trình đô thị hóa trong thời đại có nhiều thay đổi đến chóng mặt và môi trường biến động như hiện tại. Các học giả ở nhiều lĩnh vực từ nhân văn đến khoa học xã hội và khoa học tự nhiên đều đã bắt tay vào nghiên cứu đô thị từ thế kỷ trước và phát hiện rất nhiều điều về các nơi chốn đô thị và các quá trình dẫn đến sự hình thành và phát triển của các nơi chốn đô thị đó. Một số nghiên cứu kết luận rằng đô thị là nguồn gốc của suy thoái môi trường, tuy nhiên vẫn có bằng chứng cho thấy đô thị và phong cách sống đô thị có thể là giải pháp tiềm năng cho những vấn nạn môi trường và thách thức cho phát triển bền vững trong hiện tại và tương lai. Dấu hiệu sự tự tin của chúng ta đối với kiến thức về các đô thị được thể hiện rõ

qua việc hội nghị Rio +20 nhận thức ra “Nhu cầu cần có phương pháp tiếp cận toàn diện cho vấn đề phát triển đô thị và định cư của con người” và kêu gọi thiết lập “phương pháp tổng hợp để hoạch định và xây dựng các thành phố, các khu vực được phát triển của đô thị” để tạo ra những nơi con người có thể sinh sống đồng thời là biện pháp giải quyết các vấn đề môi trường của từng khu vực, từng vùng và thậm chí là toàn cầu. Ý tưởng được nêu ra khá đơn giản và hấp dẫn: Hành động diễn ra bên trong mỗi thành phố có thể giải quyết các vấn đề môi trường toàn cầu.

Dù nghe có vẻ hấp dẫn là vậy, nhưng phương pháp nói trên chưa đụng đến một nửa vấn đề còn lại. Khối lượng kiến thức về đô thị rất lớn², thế nhưng kiến thức về quá trình đô thị hóa lại khá rời rạc. Đô thị là một nơi chốn, còn đô thị hóa lại là một quá trình, một trong những sự biến chuyển đồng thời về địa điểm, dân cư, kinh tế và môi trường giúp tạo ra xã hội đô thị. Số lượng các nhà nghiên cứu đô thị nhiều là thế nhưng các cuộc nghiên cứu về đô thị hóa vẫn chưa tập trung vào quá trình đô thị hóa cũng như những vấn đề giao thoa của nó với các hệ thống môi trường khác. Hậu quả là, những nghiên cứu đô thị đương thời chưa thể mang lại thông tin và kiến thức cần có để biến các khu vực đô thị trở thành nơi xúc tác giúp tạo ra các giải pháp

cho phát triển bền vững. Vì sao lại có chuyện này? Một phần nguyên nhân là do mỗi ngành lại tiếp cận và thực hiện nghiên cứu với phương pháp và công cụ phân tích riêng để nghiên cứu những quá trình mà họ quan tâm về đô thị: quá trình tăng dân số trong các đô thị, sinh thái học đô thị, quá trình di dân đô thị, kinh tế đô thị hay khí hậu đô thị.

Kết quả, thông tin và dữ liệu về đô thị dưới góc độ một nơi chốn rất phong phú và đa dạng, thế nhưng chúng ta lại thiếu đi sự hiểu biết cận kề về các quá trình đô thị hóa vận động tạo ra đô thị và sự tương tác của các quá trình này với những hệ thống khác. Vậy mà, chính quá trình đô thị hóa này hiện đang tăng tốc ở quy mô và tốc độ chưa từng thấy trong lịch sử. Khu vực đô thị sẽ mở rộng ra với diện tích tương đương 29000 sân bóng mỗi ngày trong vòng 18 năm tới và thế giới sẽ có thêm khoảng 1 tỷ dân thành thị sau mỗi 13 năm, tốc độ nhanh gấp hai lần so với thời kỳ cách đây ba thập kỷ.³ Thiếu hiểu biết thấu đáo sẽ khiến các chính sách phát triển bền vững về khí hậu, khí CO₂ hay sự công bằng mang tính tạm bợ hoặc thậm chí là những sai lầm tai hại. Các giải pháp hiện thời chỉ mới giải quyết những triệu chứng bên ngoài của vấn đề chứ chưa đụng tới quá trình cũng như bối cảnh của đô thị hóa bên dưới. Nếu cứ tiếp tục với cách tiếp cận nhỏ lẻ như thế này,

chúng ta sẽ không bao giờ có thể định rõ được phương pháp phát triển bền vững toàn cầu có hiệu quả. Lấy ví dụ, các thành phố ở Bắc Mỹ xây làn đường dành cho xe đạp là một ý tưởng hay cho phát triển bền vững, nhưng hiệu quả của chính sách này lại bị triệt tiêu khi các thành phố này hiện đang tiếp tục mở rộng phạm vi và trở nên lệ thuộc vào ô tô và bất tiện cho việc sử dụng xe đạp hơn.

Để giải quyết khiếm khuyết này, chúng ta cần phải có cái nhìn sâu rộng và sáng tạo hơn vào những điểm còn đang thiếu sót. Chúng ta cần có ngành khoa học đô thị hóa. Ngành khoa học này sẽ tập trung về các quy luật cơ bản của tiến trình đô thị hóa: nguồn gốc, sự phát triển, cách tổ chức, các đặc tính nổi bật và sự liên kết với các tiến trình xã hội, lý sinh khác. Ngành khoa học này sẽ như thế nào? Tối thiểu nhất, nó phải nhắm đến ba khía cạnh cơ bản của đô thị hóa mà cho đến nay chỉ mới được lý giải phần nào. Đầu tiên, ta chưa hề thống nhất về những yếu tố cơ bản của đô thị hóa. Điều còn thiếu chính là một khuôn khổ tập trung vào đô thị hóa, coi đây là đối tượng nghiên cứu trong một thành phố và quan trọng hơn là liên quan đến các nhóm thành phố có điểm chung hoặc một số đông các thành phố. Nói chung là còn thiếu nhiều lý thuyết trong các vấn đề như các điều kiện cần thiết trong mối quan

hệ giữa tỉ lệ dân cư tập trung ở trung tâm thành phố và thu nhập cho thành phố, hay mô hình chọn lựa địa điểm cư trú đánh đổi thời gian di chuyển với diện tích nhà vốn liên quan đến quy hoạch sử dụng đất và suy thoái môi trường. Những vấn đề này chỉ ra rằng ta cần phải tìm hiểu điều gì tạo ra hầu hết các khía cạnh cơ bản của đô thị hóa, bất kể các yếu tố khác biệt về không gian, địa điểm, thời gian và văn hóa. Để chủ động tiếp cận đô thị hóa cùng tập hợp các hệ thống sinh thái xã hội phức tạp có tác động qua lại bên trong và giữa các khu vực đô thị, chúng ta cần phải nắm rõ hơn về tất cả yếu tố cấu thành các hệ thống.

Thứ hai, chúng ta cần tìm hiểu và nghiên cứu cận kề những bằng chứng thực nghiệm thể hiện hệ thống đô thị hóa (nghĩa là tập hợp các yếu tố và quá trình thay đổi trung tâm đô thị) bên trong và cá biệt trong các hệ thống (ở mọi quy mô), và nghiên cứu xem các yếu tố và quá trình liên quan của nó ảnh hưởng đến những hệ thống khác ra sao. Liệu chúng ta có thể xây dựng được lý luận về đô thị hóa - với những yếu tố cơ bản và độc nhất đứng vững trước các đánh giá khoa học và tạo ra những quy luật và lý luận mang tính phổ biến có giá trị hay không? Việc xem xét kỹ lưỡng về những vấn đề thực nghiệm coi đô thị hóa là một tiến trình thay vì nghiên cứu đô thị dưới

lăng kính một nơi chốn, sẽ có thể đưa ra những giải pháp hệ thống giải quyết toàn diện thay vì những phần nhỏ lẻ của vấn đề.

Cuối cùng, sau khi đã làm được hai điều trên, chúng ta có thể tìm ra được mối quan hệ giữa đô thị hóa và những khía cạnh khác của Hệ thống Trái Đất hay không? Chúng tôi cho rằng cần có một ngành khoa học hiểu rõ đô thị hóa bùng nổ như thế nào, từ đó phát triển ra quy luật tổng quát của quá trình ở quy mô lớn hơn và nắm được quá trình này tác động qua lại với môi trường tại chỗ và toàn cầu ra sao. Lấy ví dụ, đã có nhiều cuộc nghiên cứu về sự suy giảm đa dạng sinh học của đô thị so với nông thôn, tuy nhiên chưa có nghiên cứu nào tìm hiểu liệu đô thị hóa có ảnh hưởng và nếu có thì nó diễn ra thế nào đến sự suy giảm đa dạng sinh học theo hướng từ Bắc xuống Nam, hay bất kỳ quy luật địa lý sinh thái nào khác của đa dạng sinh học hay không. Đô thị hóa toàn cầu có khả năng dẫn tới sự xuất hiện các loại hình thành phố, giúp ta hiểu được sự tác động và đối phó lại với thay đổi khí hậu hay không? Đô thị hóa ảnh hưởng đến chuyển đổi sử dụng đất như thế nào? Đô thị hóa ảnh hưởng đến nghèo đói giữa khu vực thành thị - nông thôn ra sao? Để trả lời những câu hỏi này, chúng ta cần phải nắm vững được đô thị hóa là gì, nó ảnh hưởng qua lại với các hệ thống khác

bằng cách nào. Đáp án cho những câu hỏi này sẽ giúp ta hiểu rõ hơn về cách thức, thời gian, địa điểm và mức độ mà đô thị hóa gắn kết với các quy luật và nguyên tắc trong những ngành khoa học khác.

Ngành khoa học được sản sinh ra từ những câu hỏi cơ bản nêu trên sẽ góp phần vào mục tiêu phát triển bền vững trong thực tiễn. Khi ta hiểu rõ hơn về đô thị hóa diễn ra trong khu vực nhỏ, trong vùng rộng lớn và trên toàn cầu, những hiểu biết ấy có thể được áp dụng trong quá trình xây dựng hoặc tái thiết các đô thị hiện đang diễn ra do chính sách và thị trường. Nhu cầu hiểu biết mang tính khoa học về đô thị hóa đặc biệt thể hiện rõ qua những sự kiện thời tiết gần đây, ví dụ như bão Sandy đã đổ bộ vào khu vực các thành phố nằm dọc theo bờ biển ở New York và New Jersey tháng 10/2012. Tác động của cơn bão được cho là gây thiệt hại lớn nhất trong lịch sử Hoa Kỳ, đã nhấn mạnh thêm nhu cầu bức thiết cần phải hiểu rõ hơn về đô thị hóa và quan hệ của nó với những quá trình phức tạp như thay đổi khí hậu, đúng lúc thay đổi khí hậu nhận được rất nhiều quan tâm. Nếu không phát triển một ngành khoa học liên hệ những vấn đề cơ bản như thế này, chúng ta sẽ tiếp tục phân mảnh kiến thức và thiếu đi sự thống nhất khoa học để xây dựng chính sách dựa trên thực tiễn.

Tại sao lại là bây giờ?

Chúng ta đang có nhiều điều kiện thuận lợi để xây dựng ngành khoa học đô thị hóa, đầu tiên là số lượng dữ liệu sẵn có ngày một nhiều giúp ta giải quyết những trở ngại cho việc xây dựng các mô hình trước đây. Ngoài ra, số lượng các cộng đồng nghiên cứu kêu gọi tạo ra một ngành khoa học mới, bao gồm các nhà nghiên cứu sinh thái dài hạn, cộng đồng xây dựng mô hình đô thị, cộng đồng viễn thám, các nhà khoa học nghiên cứu về thay đổi đất, cộng đồng nghiên cứu về đô thị hóa và biến đổi môi trường toàn cầu, cùng những người đang tìm cách áp dụng các quy tắc vật lý vào xây dựng thành phố⁹. Các học

giả này đủ kiến thức để phát triển một ngành khoa học như đã nêu trên. Cuối cùng, ta còn có thể áp dụng các phân tích phức tạp, nguồn dữ liệu quy mô lớn cùng cấu hình máy tính mạnh sẵn có vào việc phân tích.

Nhu cầu bức thiết cần phải phát triển ngành khoa học này quan trọng hơn cả dữ liệu, kiến thức và công nghệ nói ở trên. Đồng ý với ý kiến tại hội nghị Rio +20 cho rằng "các thành phố" có thể là chất xúc tác hữu dụng cho phát triển bền vững, tuy nhiên, chúng chỉ mới là điều kiện cần để thực hiện nỗ lực bền vững. Đô thị hóa phát triển với nhiều quy mô và cần phải được xem xét từ các quy mô này. Có quá ít chương trình đô thị về đô thị hóa mang tính khu vực và quốc gia, và không có chương trình nào ở quy mô toàn cầu. Việc nghiên cứu về đô thị hóa tương tự như ngành khoa học biến đổi khí hậu đã làm rất cần thiết để hỗ trợ phát triển chính sách ở những quy mô lớn như trên⁵. Chắc chắn rằng các nhà hoạch định chính sách ở các cấp chính quyền khác nhau có thể tác động theo hướng tích cực lên yếu tố ngoại tác liên quan đến đô thị hóa, nhưng điều này chỉ có thể thực hiện được khi họ có các bằng chứng khoa học và kiến thức về cách hoạt động của hệ thống. Trong bối cảnh tầm quan trọng của đô thị hóa và sự tập trung của dân số, hoạt động kinh tế trong các thành phố ngày một gia tăng, hiện tại đô thị hóa đã trở thành mối quan tâm toàn cầu của các nhà khoa học và các chính sách, một điều nên xảy ra. Chúng tôi tin tưởng rằng thời điểm phát triển ngành khoa học đô thị hóa đã đến và sẽ mang lại những cơ sở nền tảng cũng như động lực thúc đẩy tạo ra các quy tắc, luật lệ và thỏa thuận của các khu vực, các quốc gia và quốc tế.

Về tác giả:

William Solecki là giáo sư địa lý học tại Đại học Hunter, giám đốc của viện Institute for Sustainable Cities thuộc City University of New York. Ông còn là đồng chủ tịch của Ban Biến đổi khí hậu New York City, thành viên Ban chỉ đạo Khoa học của Global Environmental Change Project (UGEC)

thuộc Chương trình International Human Dimensions Programme on Global Environmental Change (IHDP).

Karen C. Seto là phó giáo sư ngành môi trường đô thị tại Yale School of Forestry & Environmental Studies. Bà là đồng chủ tịch Global Environmental Change Project (UGEC) thuộc Chương trình International Human Dimensions Programme on Global Environmental Change (IHDP).

Peter J. Marcotullio là phó giáo sư địa lý học tại Đại học Hunter, phó giám đốc của viện Institute for Sustainable Cities thuộc City University of New York thành viên chương trình của Global Environmental Change Project (UGEC) thuộc Chương trình International Human Dimensions Programme on Global Environmental Change (IHDP). ■

Ghi chú:

1. IEA, World Energy Outlook 2008 (Paris, OECD/IEA, 2008); UNFPA, State of the World Population: Unleashing the Potential of Urban Growth (New York, NY: United Nations Population Fund, 2007); and United Nations, National Accounts Main Aggregates Database (New York, NY: United Nations, Statistics Division, 2011), available at <http://unstats.un.org/unsd/snaama> (accessed March 21, 2012).
2. See, for example, M. R. Montgomery, R. Stren, et al., Cities Transformed, Demographic Change in its Implications in the Developing World (Washington, DC: National Academies Press, 2003).
3. K. Seto, M. Fragkias, et al., "A Meta-Analysis of Global Urban Land Expansion," PLoS One 6, no. 8 (2011).
4. M. Batty, "The Size, Scale, and Shape of Cities," Science 319 (2008): 769-711; L. Bettencourt and G. West, "A Unified Theory of Urban Living," Nature 467 (2010): 912-913; N. Grimm, S. H. Faeth, et al., "Global Change and the Ecology of Cities," Science 319, no. 5864 (2008): 756-760; and K. C. Seto, A. Reenberg, et al., "Urban Land Teleconnection and Sustainability," Proceeding of the National Academy of Sciences of the United States of America 109, no. 18 (2012), available at www.pnas.org/cgi/doi/10.1073/pnas.1117622109.
5. C. Rosenzweig, W. D. Solecki, et al., eds., Climate Change and Cities, First Assessment Report of the Urban Climate Change Research Network (Cambridge, UK: Cambridge University Press, 2011).



Khu French Quarter tại New Orleans chịu ngập úng sau cơn bão Katrina năm 2005.



Một khu dân cư tại Singapore với các dãy cao ốc kéo dài ngút tầm mắt



Nguồn ảnh: Inter

Ứng xử với đất luận cho vững, hành cho bền

GS.TS.KTS. HOÀNG ĐẠO KÍNH

Trong công cuộc xây dựng những thiết chế cộng cư thời nay, cách ứng xử khôn ngoan, cách tư duy bác học và đồng thời tiên phong, nên khởi nguồn, nên theo đuổi nhận thức về những tài nguyên: Tự nhiên và Nhân văn. Nhận thức, vừa mang tính cơ bản lại vừa mang tính đối phó, về sự hữu hạn, về khả năng tái tạo và bổ sung, phát triển tiếp nối của những tài nguyên ấy. Nói về tài nguyên tự nhiên, trước tiên cần nói tới Đất. Trong các nhân tố cấu thành tài nguyên tự nhiên, Đất nằm trong số những gì dễ cạn kiệt, dễ triệt sinh và, nguy nan hơn cả, đang trong quá trình thu hẹp, mà Con người ít còn cơ may nhận lại.

Tổ tiên ta, ông cha ta, nhiều ngàn năm trước, khởi đầu cuộc trường chinh mệt mỏi từ núi đồi xuống đồng bằng và vươn dần ra biển khơi. Chống lụt - đắp đê, chống úng - đào ao, thâm canh ruộng đồng, kiến tạo thôn làng - tổ người, tạo nên cả một vùng đất - trời, tổng hòa vào một những gì Trời ban cho và những gì tạo tác nên bởi Con người, bền chí và dai sức. Với người Việt mình, đất chưa bao giờ có dư. Khai khẩn mầy, thuần hóa mầy, thì mỗi khâu và mỗi hộ cũng chỉ sở hữu dăm ba sào hoặc vài ba mẫu. Đất muôn thuở là tài sản quý hóa hơn cả, dù gặt hái từ nó những mùa màng chưa đủ cho cái bao tử no đầy, dù mò bắt từ đây những con cua con cá, chưa bao giờ làm cho ông cha mình mắc chứng béo phì.

Đất chưa bao giờ là đối tượng để các đời trước phung phí. Nhìn ngoài lại dĩ vãng thăm thẳm, cái ta học ở tổ tiên là tinh thần giữ nước, cái ta học ở cha ông là tinh thần kiệm đất.

Hơn một trăm năm nay, nhân loại tiến hóa nhanh hơn các thế kỷ trước cả trăm lần. Phẳng phẳng đi về phía trước, cái đi sau hợp lý hơn cái đi trước. Cái vừa này sinh, thoáng một cái trở nên lạc hậu. Cái tiến, hợp lý hóa và phát minh như dòng thác. Tiềm lợi và phải tiềm lợi hơn. Tiềm nghi, tiềm nghi hơn thứ Trời cho. Đáp ứng hoài mà con khát vẫn chưa thỏa.

Đầu thế kỷ 20, sáng chế ra radio, đã có ai đó hoan hỷ: từ nay nhân loại hạnh phúc rồi. Cuối những năm 30, sáng chế ra tivi,

ai đó lại thở phào: phen này nhân loại ắt hạnh phúc hẳn rồi. Và, vài chục năm nay, ra đời cấp tập máy tính, internet, laptop,... Lần này, không biết có ai đủ can đảm mà thốt ra câu nói lạc quan tương tự? Phát triển mà quên mất sự cạn và sự thoái của thiên nhiên. Tai họa khủng khiếp mà hậu họa chưa ai lường hết, đang hiện ra: Biến đổi khí hậu. Trong cái tai họa Ông Trời giáng phạt Con người lần này, gánh chịu đầu tiên, âm thầm hơn cả, hiểm nguy hơn cả, lại chính là đất. Đại dương dâng tràn lên, đất đứng yên, nghĩa là đất chìm dần, dần dà trở thành đáy.

Cụ Nguyễn Công Trứ, cách nay ngót 200 năm, huy động dân quai đê lấn biển, mở rộng giang sơn, thêm Tiền Hải cho Thái Bình, Kim Sơn cho Ninh Bình. Nay mai, liệu sẽ hiện ra những Nguyễn Công Trứ, liệu sẽ kịp sản sinh trí quốc cùng sức dân, để quai đê chống ngập, giữ cho hơn ba trăm ba mươi ngàn ki-lô-mét vuông lãnh thổ tổ quốc còn được nguyên vẹn? Một Hà Lan thứ hai chắc khó mà xuất hiện. Và, sau hàng ngàn vạn năm, có thể từ đời chúng ta, có thể chậm hơn, người Việt mình lại buộc dẫn thân vào cuộc trường chinh thứ hai: Từ duyên hải, từ đồng bằng, chuyển dịch lên những nơi cao ráo, lên thượng du. Khác là ở chỗ, nếu ở cuộc trường chinh trước, những nhóm người lẻ tẻ từ tốn đi xuống đồng bằng mệnh mang, thì ở cuộc trường chinh lần này, hàng chục triệu con người, với hành trang cồng kềnh, sẽ tràn lên những vùng đất mà nước biển không thể lấn chiếm được, để rồi chững lại trước câu hỏi sinh tử: Ta sẽ ăn gì đây? Ôi đất! Thiếu đất là đáng sợ hơn cả. Phung phí đất là có tội hơn cả. Chúng ta đang phung phí tài nguyên Đất. Hiện đại hóa và đô thị hóa cấp tập là nguyên cơ của sự hủy hoại tài nguyên Đất. Do vậy, với việc sử dụng đất, phải luận sao cho vững, hành sao cho bền. Nay thời thượng cụm từ "phát triển bền vững". Cụm từ này, nên vận trước tiên vào việc khai thác đất. Nhiều năm trước, sản xuất gạch thủ công hủy hoại hàng nghìn héc-ta ruộng. Hai chục năm nay, quy hoạch quả tay làm cho hàng vạn héc-ta bị triệt sản,

hàng vạn héc-ta khác bị bỏ hoang. Nay Hà Nội mở rộng thành 3.344 km², tính ra héc-ta là 334.400, bởi việc dụng đất vẫn tính theo sào, theo công, theo mẫu, theo héc-ta. Chưa rõ, đã ai tính ra trong 334.400 héc-ta dự kiến đô thị hóa và thủ đô hóa ấy, bao nhiêu phần trăm còn là đất sinh sôi nảy nở, bao nhiêu phần trăm sẽ bị bê-tông hóa và bao nhiêu phần trăm có nguy cơ trở thành bãi thải và đất chết. Nhìn lại dĩ vãng: Thời thực dân, trước năm 1945, diện tích nội thành là 18 km² (1.800 ha), trong đó khu phố "cổ" rộng 100 ha. Trước 1/8/2008, Hà Nội rộng 921 km² (92.100 ha), trong đó có 100 km² được coi là đô thị hóa. Sau năm 2008, Hà Nội về lãnh thổ mở rộng 3,5 lần, dân số tăng 1,9 lần, về thành phần dân cư thì ba phần năm chưa thuộc diện phi nông nghiệp. Nếu quy hoạch phát triển Hà Nội theo mô hình đô thị "nén", thì đa phần đất đai còn lại sẽ có cơ may tiếp tục sống như đã từng, song đương nhiên phát triển theo hướng kinh tế nông nghiệp hiện đại. Và, nếu Hà Nội tiếp tục phát triển theo dạng thiếu sự kiểm chế như hiện nay hoặc theo mô hình đô thị phân tán, thì hàng chục vạn héc-ta đất sẽ bị tước đoạt vĩnh viễn khả năng sinh sản. Đất chẳng những bị phung phí, mà còn có thể bị hy sinh trong công cuộc đô thị hóa mà, ở đâu đó, người ta đã nhận ra những hậu họa nhãn tiền.

Huế có dự định mở rộng ra toàn tỉnh, Đà Lạt mở rộng ra 3.000 km². Những luận cứ cho việc mở rộng thành phố hàng chục lần chắc hẳn đã có, những quy hoạch với tầm nhìn cho các giai đoạn trước mắt và xa xăm chắc hẳn sẽ được thảo ra, song ta không dễ dàng giải thoát ra khỏi nỗi lo, xuyên thời gian và xuyên thời buổi: Việc sử dụng đất quá tay chẳng?

Mất tiền, kiếm ra được. Mất của, làm ra được. Mất đất, làm gì đây?

Nhà chiến lược phát triển quốc gia, nhà hoạch định xây dựng nông thôn và đô thị, nên đặt giá trị của Đất lên trên mọi giá trị, nên đặt bài tính sử dụng đất lên trên mọi phép tính khác.

Đất tự nhiên ta gọi là đất Trời. Đất, người đời trú ngụ, ta gọi là đất Mẹ. ■

Phuong tiện quy hoạch & văn hóa quy hoạch

HERBERT DREISEITL
NGUYỄN QUANG (dịch)

Từ khi con người biết tổ chức môi trường xung quanh mình, cánh đồng canh tác, thành lập làng xã và các khu dân cư, họ đã biết dùng nước như một công cụ để sử dụng, và sắp đặt quản lý nước. Do vậy quy hoạch nước là một trong những động lực lâu đời nhất trong việc phát triển đô thị, và thúc đẩy sự quan trọng của kỹ thuật xây dựng từ giai đoạn rất sớm trong lịch sử. Nhưng luôn luôn có biểu hiện về thái độ cũng như triết lý, truyền thuyết và tín ngưỡng, được trình bày một cách xúc tích. Hôm nay là một cơ hội hiếm để có thể hiểu sự liên quan chặt chẽ về lâu dài của các lĩnh vực nghệ thuật, kiến trúc và kỹ thuật cho tới cuối thời kỳ Trung cổ: chúng tạo thành một thể. Một ví dụ nổi bật của công tác liên ngành này hiệu quả với nước là một họa sĩ như Leonardo Da Vinci.

Trong quá trình lịch sử, những lĩnh vực này đã phát triển, trở nên chuyên môn hóa hơn và tách riêng ra. Tác dụng tương hỗ thực sự của qui định quy hoạch thường khó hoặc không tìm được. Kiến trúc sư thích lựa chọn sử dụng những vị trí gần nước, nhưng đó là điều phi thường đối với họ trong việc diễn giải những chủ đề khác về nước và họ thường coi nước như là một lực lượng thù địch gây hư hại cho các tòa nhà của họ. Kỹ sư xây dựng có khuynh hướng tìm kiếm giải pháp kỹ thuật đơn thuần để trả lời cho những câu hỏi về nước và dường như thường theo một mục tiêu thôi thúc là thuyết phục được người khác cũng như chính họ rằng những giải pháp này là không thể thiếu được. Nghệ sỹ rất hiếm tham



Tác giả Herbert Dreiseitl
Nguồn ảnh: freiraum-godelmann.de

khảo yếu tố này để xác định cuộc sống và môi trường. Họ thường sử dụng nước để trang trí, như một phần của hệ thống thể hiện bản năng của riêng họ. Nhưng những vấn đề về nước trong thành thị và nông thôn đang gia tăng trên toàn thế giới - những vấn đề như ô nhiễm nước ngầm và trên bề mặt, lũ lụt, hạn hán và thay đổi khí hậu đòi hỏi những chiến lược và quy hoạch toàn diện. Nguyên nhân thường được tìm thấy trong thực tế chỉ ra rằng những vấn đề như vậy liên quan tới giá trị và phong tục xã hội của chúng ta. Những tu sửa biệt lập chỉ mang lại hiệu quả hữu hạn, cả về không gian và thời gian. Chúng ta ngày càng trở nên gia tăng nhận biết được sự cần thiết của việc làm việc với nước một cách bền vững và nhìn xa trông rộng. Trong tương lai những nhà hoạch định sẽ cần phải đòi hỏi cao hơn để đưa chính nước trở lại bối cảnh đồng bộ. Đây là giải pháp phù hợp duy nhất để xử lý với chất lượng và tính đa dạng của nó. Và đây là một vài ý kiến cho một sự khởi đầu thống nhất quy hoạch:

Toàn cầu và địa phương: Nước luôn tạo ra một mối quan hệ giữa chi tiết và tổng

thể. Mỗi một giọt đóng góp cho sự cân bằng của khí hậu toàn cầu. Những dự án nước trở nên giá trị khi chúng giúp đỡ quá trình này và có thể cho thấy rằng nơi đó đang được giải quyết, và nó kết nối thế nào với thế giới xung quanh nó.

Ý nghĩa xã hội: Nước luôn đại diện cho sự trao đổi và cũng là sự cởi mở. Nó phản ánh sự công bằng và sự bất công giữa con người. Quy hoạch thành công nếu như cầu văn hóa và xã hội của người sử dụng cá nhân được đáp ứng và xã hội được quy định một cách cộng đồng, và được thể hiện một cách đúng đắn.

Sự liên quan và tham gia của người dân: Cách chất quan trọng nhất đối với sự sống trên trái đất được xử lý, được quyết định tại nhiều quốc gia dân chủ bằng những ưu tiên đặt ra bởi người dân. Dự án nước nên bao gồm người dân và sau đó là những người sử dụng trong kế hoạch càng rộng càng tốt.

Cam kết và tham gia: Đây là điều quan trọng để quảng bá và khuyến khích mọi người có sự sáng tạo riêng, vì nước có đầy sự tương tượng, và một sân chơi nước là nơi phổ biến nhất có thể, không chỉ cho trẻ nhỏ. Quy hoạch cần phải cung cấp cho con người cơ hội để sử

dụng sự ảnh hưởng của họ và đưa ra ý kiến cũng như đồng thuận với những khả năng mở để tham gia.

Thể hiện công nghệ bền vững môi trường: Điều này có nghĩa rằng quá trình làm sạch và xử lý nước, để tránh ngập lụt và những vấn đề khác như vậy không nên bị che giấu, và bất cứ nơi nào có thể đều được trình bày một cách sáng tạo và cởi mở. Duy trì và quản lý nước mưa tại một khu dân cư mới có thể kết hợp với không gian mở trong quá trình quy hoạch và trở thành một phần của kiến trúc.

Thừa nhận đa chức năng: Điều này có thể nhìn thấy ở khắp nơi trong tự nhiên. Tại sao cơ sở vật chất để giữ lại nguồn nước mưa phải được sử dụng cho mục đích này? Quy hoạch khéo léo có nghĩa rằng khu vực vui chơi và tắm nắng có thể được xây dựng vào mùa khô, vì chúng không được sử dụng cho những mục đích này khi trời mưa.

Quy hoạch tổng thể sẽ luôn kết hợp một vài chủ đề về nước tại bất cứ đâu. Có rất nhiều phương án và nó thường không bỏ sót những cách sử dụng khác nhau. Nhưng điều này chỉ có thể thành công khi mọi người đều có thể tham gia vào quá trình quy hoạch thực sự sử dụng liên ngành trong công việc thực tiễn. Một mình sự kiên nhẫn ở đây sẽ thì không có gì hiệu quả. Chuyên ngành nên khớp với mỗi cá nhân tham gia, và tất cả cá nhân trong một nhóm nên nhận thức được ít nhất một vài yếu tố trong lĩnh vực chuyên ngành của những cá nhân khác.

Để mang lại công lý cho nước, chúng ta phải đi sâu vào thế giới nước bằng chính mình, thử nghiệm với nó và học cách nghĩ trên một cách hợp nhất và liên ngành về dòng chảy và sự linh hoạt của nó.

Nước là vận năng

Nước thì còn xa để chỉ là nguồn tài nguyên hoặc nguyên liệu của nhà thiết kế: Nó cầu mong những khả năng quan trọng của nó được khám phá. Đây bắt đầu ở sự khởi đầu của quá trình quy hoạch cho những dự án nước, và

tham gia kết nối và thống nhất những chủ đề yếu tố. Hiểu biết về các phẩm chất đặc biệt của nước như là nguyên liệu là cần thiết, và thường xuyên thì nghiệm cần phải được thực hiện để đưa được ra một ý kiến thực tiễn từ kết quả được tìm thấy.

Nước ở khắp nơi trong những đô thị của chúng ta, trong một hệ thống phức tạp của những đường ống được che kín. Nó có sẵn và dường như có thể sử dụng không gặp bất kỳ khó khăn nào. Người dân trong thành phố thường chỉ đối diện với nó ở một vài điểm cuối cùng của hệ thống trong nhà hoặc căn hộ của họ: chảy ra từ vòi vào bồn hoặc chậu rửa, trong bồn tắm hoặc dưới vòi hoa sen, với sự gia tăng đột biến của việc thải nước hoặc khi trả tiền nước. Nhưng ngày nay, nó đã trở nên khan hiếm để được thử nghiệm với nước trong môi trường tự nhiên của thành phố hay thị trấn của chúng ta – và nó không phải là nhu cầu đang tăng. Trình bày mang tính thẩm mỹ và phô bày sự trang trí, từ một vòi phun nước đơn giản tới sự lắp đặt đài phun nước sắc sảo, nó được đánh giá như là yếu tố tiếp thêm sinh lực phía trước và giữa các tòa nhà.

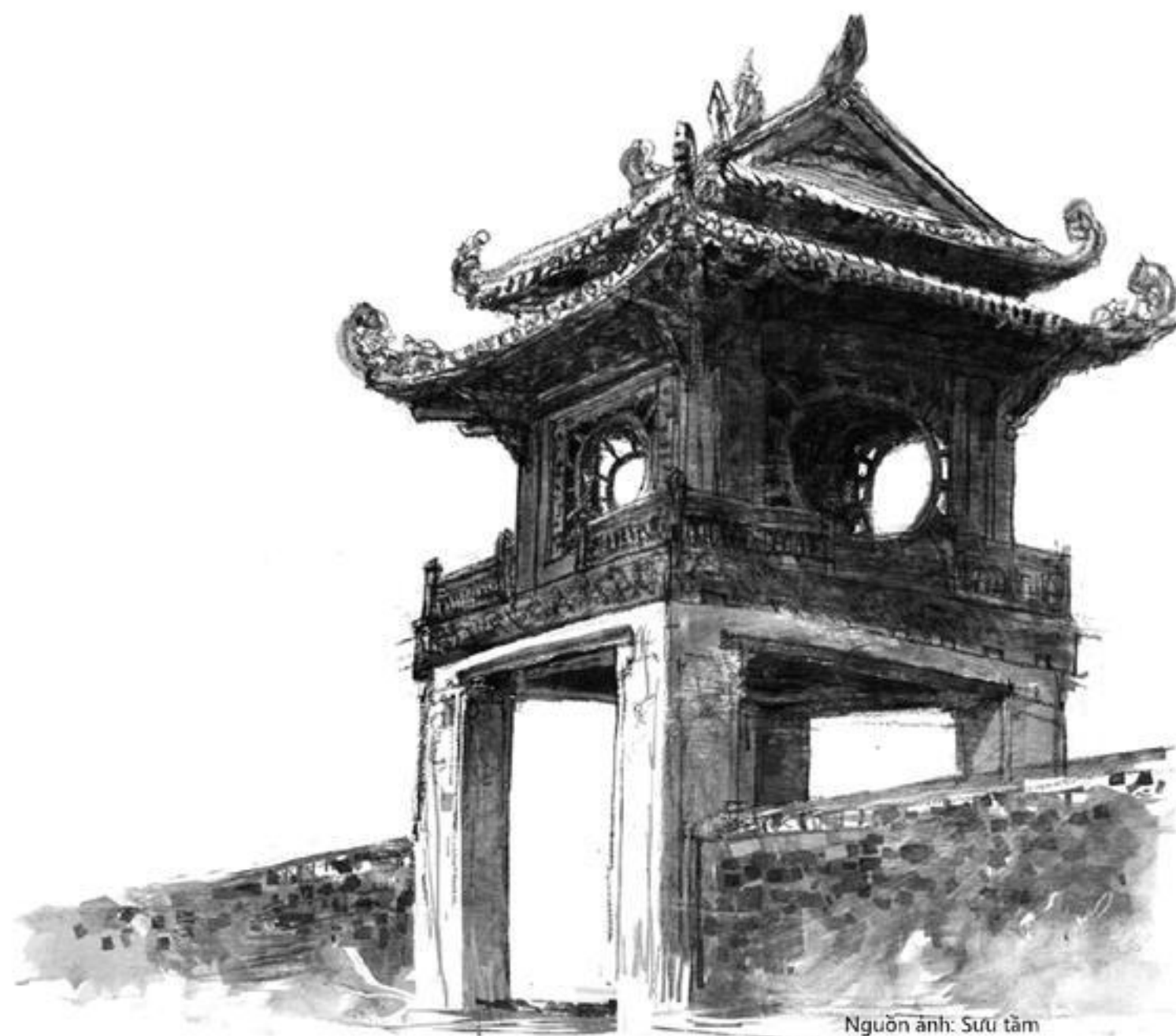
Mặc dù vòi phun nước và những muống nước nhỏ trong thị trấn và thành phố là điều không mới. Có những bằng chứng đáng kể về chúng từ thời cổ đại. Chúng mang cho chúng ta một ý thức về sự gần gũi như thế nào của thiết kế đô thị đã luôn được kết nối với nước và sự hữu dụng của nó. Mối quan hệ công năng này có thể là vết tích từ thời xưa qua thời Trung Cổ tới thời hiện đại, và có ảnh hưởng lâu dài trên hình ảnh của thành phố. Những con muống để vận chuyển hàng hóa và giao thông khác, phương tiện để cung cấp nước uống và di chuyển nước thải là điều quan trọng khi lựa chọn một địa điểm và giúp đỡ để hình thành quy hoạch mặt bằng của một thị trấn, quảng trường và các tuyến phố. Và nước ở đây thì nhiều hơn so với thứ gì đó đơn giản đã được cung cấp và tùy ý sử dụng, nó đã được trình bày một cách nghệ thuật ở tất cả

các nền văn hóa lớn, nhấn mạnh một cách thẩm mỹ và được tôn kính. Nó tạo ra bầu không khí và thể hiện mối quan hệ tồn tại giữa một thị trấn và môi trường xung quanh nó. Cách mà nước được xử lý trong thị trấn thể hiện nhiều hơn cả sự khéo léo của người dân, nó còn phản ánh truyền thuyết và tôn giáo và chỉ ra cả tinh thần của hiến pháp của con người sống trong một nền văn hóa nước.

Điều này thay đổi một cách cơ bản trong và sau cách mạng công nghiệp: nước và những con muống được quản lý ngày một gia tăng. Nó được nắn thẳng, khơi thông, xây lên, lấp đi và thậm chí được làm đầy. Tin tưởng hoàn toàn vào thực tế rằng tất cả đều có thể về mặt kỹ thuật. Nhưng niềm tin này đã bị phá vỡ bởi những trận lụt, ngày càng xuất hiện thường xuyên hơn và dữ dội hơn.

Nước bây giờ là một trong những câu hỏi quan trọng được quan tâm trên toàn thế giới trong tương lai, khi mà chúng ta đã nhận ra rằng nguồn nước cung cấp tự nhiên là hữu hạn, ô nhiễm thì luôn gần kề, và chúng ta thì nhận biết được rằng nước đóng vai trò phức tạp trong sự ổn định của hệ sinh thái. Nước là vật chất nền tảng trong mối quan hệ của con người với môi trường, và thường được coi là biểu tượng của nó. Nó tạo ra những kết nối và trong trạng thái trao đổi được cố định trong mối liên hệ với sự ẩm ướt, thời tiết, không khí, đất và lực hấp dẫn. Tầng trưởng, thay đổi sự chuyển hóa và những chức năng quan trọng là không thể tương tượng được nếu không có nước. Dự án nước có thể là rất điển hình bởi vì chúng thể hiện một khát khao sâu sắc về sự sống trong tất cả các sức mạnh của nó.

Công nghệ và thẩm mỹ thường được tách biệt gọn gàng trong đô thị mới sang trọng và hào hoa của chúng ta như là một sự đối lập không thể kết nối. Chúng dường như thường được tách xa như những ngành nghề và qui tắc chuyên ngành liên quan tới chúng – và có một số khóa đào tạo cũng được tách riêng biệt. ■



Nguồn ảnh: Sưu tầm

Đổi mới quy trình và quản lý quy hoạch

Nhìn từ cơ chế chính sách đặc thù của Luật Thủ đô

TS.KTS. ĐÀO NGỌC NGHIÊM

Năm 2012 – một năm đầy khó khăn và thách thức, nền kinh tế chưa lấy lại được đà tăng trưởng, quản lý nhà nước đã bộc lộ không ít cấp cụt và đang cần tháo gỡ. Trong bối cảnh đó, công tác quy hoạch và quản lý đô thị với nhiều mảng sáng – tối đan xen, không thể không khiến cho những người làm nghề suy nghĩ để hướng tới một cách làm đổi mới, hiệu quả hơn.

Nhìn từ Nghị quyết 11-NQ/TW ngày 06/01/2012 của Bộ Chính trị về phương hướng nhiệm vụ phát triển Thủ đô Hà Nội giai đoạn 2011-2020 đã chỉ rõ những hạn chế yếu kém, trong đó “công tác quy hoạch, xây dựng và quản lý đô thị còn nhiều hạn chế”. Và để phát triển Thủ đô, Bộ Chính trị đã đưa ra 6 nhóm giải pháp chủ yếu cần thực hiện, trong đó “tập trung đổi mới và nâng cao chất lượng

công tác xây dựng và quản lý quy hoạch đảm bảo đồng bộ, hiện đại, ổn định và lâu dài”. Đây không phải chỉ là yêu cầu với Thủ đô Hà Nội mà còn là vấn đề đặt ra với cả nước, với các cơ quan quản lý ngành.

Tháng 4/2012, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt chiến lược phát triển bền vững Việt Nam giai đoạn 2011-2020, một lần nữa đã khẳng định các định hướng ưu tiên, trong đó có vấn đề: Phát triển bền vững các đô thị, xây dựng nông thôn mới, phân bố dân cư hợp lý và lao động theo vùng. Phát triển đô thị bền vững là phát triển đồng bộ, hiện đại, có môi trường và chất lượng sống tốt, trên cơ sở tổ chức không gian phù hợp, sử dụng tài nguyên thiên nhiên, đất đai hợp lý, bảo vệ môi trường, cân bằng sinh thái. Những định hướng này một lần nữa đòi hỏi trong phạm vi cả nước có sự đổi mới từ quy hoạch. Nhiều vấn đề mới cũng được đặt ra, trao đổi và nâng tầm thể chế quản lý, như Luật Đô thị (Bộ Xây dựng chủ trì soạn thảo), Luật Quy hoạch (Bộ Kế hoạch đầu tư), Luật Kiến trúc, sửa đổi Luật Đất đai 2003, các nghị định quản lý phát triển đô thị, các chính sách tháo gỡ khó khăn, tồn tại cho thị trường bất động sản, cho nợ xấu từ bất động sản, cơ chế ưu đãi cho xây dựng nhà ở xã hội, rồi các đợt sơ kết trao đổi về xây dựng nông thôn mới, trong đó có quy hoạch xã nông thôn mới,... đều có tác động đến đổi mới quy trình quy hoạch và quản lý quy hoạch.

Từ đó, không ít địa phương đã chủ động tổ chức nghiên cứu khoa học về đổi mới quy trình quy hoạch xây dựng và quản lý phát triển đô thị, song cũng mới chỉ dừng ở mức đề xuất để xem xét. Trong khi nhiều vấn đề chỉ là phản biện xã hội, là trao đổi, thì sự kiện Luật Thủ đô được Quốc hội thông qua và có hiệu lực từ ngày 01/7/2013 đã xác lập cơ chế đặc thù cho Hà Nội trong cả 7 lĩnh vực: Quy hoạch, Văn hóa, Giáo dục – đào tạo, Khoa học công nghệ, Môi trường, Đất đai, Kinh tế – chính trị, An ninh – an toàn xã hội. Hơn ba năm nghiên cứu

soạn thảo, nhiều vấn đề có ý kiến khác nhau, thậm chí trái chiều, và đã có lần dự thảo Luật không được Quốc hội thông qua, nhưng sau nhiều lần điều chỉnh, tiếp thu ý kiến từ các cơ quan quản lý, các chuyên gia, cộng đồng, cuối cùng Luật Thủ đô đã được Quốc hội khóa XII – kỳ họp thứ tư (tháng 11/2012) thông qua. Đây không chỉ là sự kiện quan trọng với Thủ đô Hà Nội mà từ đây, nhìn lại những cơ chế đặc thù này cho thấy đã đến lúc phải có nghiên cứu, quan tâm hơn đến đổi mới công tác quy hoạch và quản lý đô thị, mà trước hết là những đổi mới về quy trình, để điều chỉnh và áp dụng trong phạm vi cả nước.

Xin khái quát một số vấn đề sau:

Phân loại đô thị và phân cấp quản lý
Đây là vấn đề được quan tâm từ nhiều năm nay với những điều chỉnh để phù hợp từng giai đoạn phát triển kinh tế - xã hội. Năm 1990 có Nghị định 132/NĐ-CP, đến năm 2001 có Nghị định 72/NĐ-CP, đến năm 2009 có Nghị định 42/NĐ-CP.

Thực trạng về mô hình, cấu trúc các đô thị đang diễn ra hiện nay (quy mô, cấu trúc, bảo tồn, hạ tầng kỹ thuật, đô thị và nông thôn) cho thấy, đã đến lúc phải nghiên cứu để điều chỉnh phân loại và phân cấp quản lý, nhất là các tiêu chí cụ thể để đánh giá, công nhận đô thị.

Hệ thống quy hoạch xây dựng
Thực trạng hệ thống quy hoạch xây dựng (QHXD) được quy định từ Luật Xây dựng (2003) và Luật Quy hoạch Đô thị (2009), cùng với các Nghị định 37/2010/NĐ-CP về thẩm định, phê duyệt và quản lý quy hoạch đô thị (QHĐT), Nghị định 38/2010/NĐ-CP về quản lý không gian kiến trúc cảnh quan đô thị, Nghị định 29/2007/NĐ-CP về quản lý kiến trúc đô thị, Quyết định 491/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về bộ tiêu chí xây dựng nông thôn mới, và gần đây là Nghị định 11/2013/NĐ-CP về quản lý phát triển đô thị. Đến Luật Thủ đô với các quy định đặc thù tại các điều 5, 8, 10,

14, 15, 16, 17, 18, 19... cho thấy đã đến lúc phải nghiên cứu điều chỉnh lại hệ thống phân loại đô thị QHXD.

Quản lý dân cư

Dự báo dân cư, phân bố dân cư trong các đề án quy hoạch, nhất là Quy hoạch chung (QHC) các đô thị, là nội dung luôn được đặc biệt quan tâm, song thực trạng tính toán và đề xuất dự báo luôn có khoảng cách với thực tiễn. Đây không chỉ là do năng lực quản lý, do điều tiết từ các luật khác như Luật Cư trú (2006), mà phải chăng cần đổi mới, điều chỉnh lại phương pháp dự báo, công thức tính toán đang áp dụng trong nghiên cứu QHC. Mục tiêu QHC không chỉ dự báo số lượng ở phân bố, mà còn phải đề ra các biện pháp, cơ chế thực hiện. Đặc thù về quản lý dân cư tại Thủ đô được đề cập trong Luật Thủ đô là bài học nên xem xét để được áp dụng trong nghiên cứu, điều chỉnh QHC của các đô thị khác.

Mối quan hệ giữa QHXD với Quy hoạch kinh tế - xã hội và Quy hoạch ngành cấp quốc gia và cấp địa phương

Rà soát lại các luật hiện hành cho thấy chưa có sự xác lập rõ mối quan hệ này, còn trùng lặp, còn chưa rõ vị trí trong hệ thống. Phải chăng bởi vậy, trong Luật Thủ đô, tại điều 8 đã xác lập vai trò QHXD nhất là QHC đúng tầm và vị trí của nó. Đây là vấn đề rất cần quan tâm để được thể chế chung cho cả nước trong Luật Đô thị, Luật Quy hoạch đang được hoàn thiện.

Những ý kiến nêu trên của tác giả chỉ là bước đầu xin đề xuất để cùng trao đổi. Giải quyết những vấn đề này không chỉ từ các cơ quan quản lý mà rất cần ý kiến của các chuyên gia từ các hội nghề nghiệp, cụ thể từ Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam. Hy vọng, bài học đóng góp có hiệu quả trong nghiên cứu Luật Thủ đô sẽ được áp dụng cho đổi mới quy hoạch xây dựng và quản lý đô thị chung của cả nước. ■

Ở GÓC ĐỘ QUY HOẠCH, HÀ NỘI HIỆN ĐANG LUNG TÚNG ĐỐI PHÓ VỚI HAI VẤN NẠN ĐÔ THỊ, ĐÓ LÀ TỶ LỆ GIAO THÔNG (GT) XE MÁY QUÁ CAO VÀ HIỆN TƯỢNG ĐÔ THỊ PHÁT TRIỂN TRÀN LAN, THIẾU KIỂM SOÁT QUANH ĐÔ THỊ LỖI, HAY CÒN GỌI LÀ BỆNH “ĐẦU TÔ”. ĐỂ TÌM HIỂU NGUYÊN NHÂN CỦA HAI “CĂN BỆNH ĐÔ THỊ” NÀY, BÀI VIẾT SỬ DỤNG BA CHỈ SỐ KHẢ NĂNG TIẾP CẬN VIỆC LÀM (KNTC) CỦA NGƯỜI DÂN HÀ NỘI. CHỈ SỐ KHẢ NĂNG TIẾP CẬN CÔNG VIỆC ĐỀ CẬP TRONG BÀI VIẾT CHO CÁI NHÌN TRỰC QUAN HƠN VÀ GÓP PHẦN TÌM HIỂU NGUYÊN NHÂN CỦA HAI CĂN BỆNH ĐÃ NÊU. KẾT QUẢ PHÂN TÍCH CHO THẤY TRONG QUÁ KHỨ (2005) VÀ HIỆN TẠI (NĂM 2010) KHẢ NĂNG TIẾP CẬN BẰNG GIAO THÔNG CÔNG CỘNG (GTCC) KÉM RẤT XA SO VỚI KNTC BẰNG XE MÁY (XM) VÀ Ô TÔ, ĐẶC BIỆT LÀ NGƯỜI DÂN SỐNG Ở CÁC ĐÔ THỊ VỆ TINH. KHU VỰC ĐÔ THỊ HIỆN ĐANG PHÁT TRIỂN MẠNH NHẤT LÀ NƠI CÓ KHẢ NĂNG TIẾP CẬN VIỆC LÀM CAO HƠN RẤT NHIỀU SO VỚI CÁC ĐÔ THỊ VỆ TINH VÀ NĂM TRONG PHẠM VI KHOẢNG 40 PHÚT ĐI BẰNG XE MÁY, TRONG KHI PHẢI MẤT TỪ 60-90 PHÚT NẾU SỬ DỤNG XE BUÝT. CÓ THỂ, ĐÓ LÀ MỘT TRONG NHỮNG LÝ DO TẠI SAO NGƯỜI DÂN HÀ NỘI LẠI “THÍCH” SỬ DỤNG XE MÁY VÀ TẠI SAO CÁC ĐÔ THỊ VỆ TINH LẠI KÉM PHÁT TRIỂN.

BÀI VIẾT NÀY DỰA TRÊN BÁO CÁO CỦA TÁC GIẢ Ở HỘI THẢO “QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG THỦ ĐÔ HÀ NỘI: VẤN ĐỀ VÀ GIẢI PHÁP”, DO BỘ XÂY DỰNG VÀ BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI TỔ CHỨC NGÀY 15-03-2012, VỚI SỰ TÀI TRỢ CỦA TỔ CHỨC HEALTHBRIDGE-CANADA. TÁC GIẢ CHỈ TRÌNH BÀY KẾT QUẢ PHÂN TÍCH CHO QUÁ KHỨ (2005) VÀ HIỆN TẠI (2010).

CHỈ SỐ KHẢ NĂNG TIẾP CẬN VÀ thói quen sử dụng xe máy của người dân Hà Nội

NGUYỄN NGỌC QUANG

Bộ môn Công trình Giao thông Công chính - Trường Đại học Giao Thông Vận Tải

Từ năm 1986, khi chính sách “Đổi Mới” được thực thi, thủ đô Hà Nội đã phát triển và biến đổi một cách mạnh mẽ. Cùng với sự tăng trưởng kinh tế là quá trình đô thị hóa nhanh. Ở góc độ quy hoạch, hiện nay Hà Nội vẫn đang lung túng lo đối phó với hai vấn nạn đô thị, đó là tỷ lệ GT xe máy quá cao, chiếm trên 80% số lượng các chuyến đi hàng ngày và hiện tượng đô thị phát triển tràn lan, thiếu kiểm soát quanh đô thị lõi, hay còn gọi là bệnh “đầu to”. Trong những năm gần đây, Hà Nội chứng kiến đô thị phát triển mạnh một cách tràn lan, thiếu kiểm soát ở quanh khu vực đô thị trung tâm trong khi các đô thị vệ tinh và các trung tâm đô thị thứ cấp khác hầu như không phát triển. Người dân từ các tỉnh lân cận, kể cả

các đô thị vệ tinh và vùng nông thôn của Hà Nội, di cư ồ ạt vào khu vực đô thị trung tâm. Sự phát triển “nóng” này đã gây áp lực rất lớn lên toàn bộ hệ thống cơ sở hạ tầng đô thị và gây nhiều vấn đề phức tạp trong quy hoạch và quản lý đô thị. Bên cạnh đó, Hà Nội là một trong số những thành phố cá biệt có tỷ lệ giao thông cơ giới cá nhân cao, đặc biệt là tỷ lệ xe máy. Nó được coi là một trong những “căn bệnh” nguy hiểm của một đô thị văn minh (Morichi, 2005; Vũ Anh Tuấn, 2012). Tỷ lệ giao thông cơ giới cá nhân ở Hà Nội chiếm trên 80%, trong khi tỷ lệ đảm nhận của giao thông công cộng (xe buýt) chỉ khoảng 10% tổng số các chuyến đi (JICA, 2007; PPJ, 2010). Theo JICA (2007) và Vũ Anh Tuấn (2012b) thì tỷ lệ giao thông cơ giới cá

nhân ở Hà Nội là đặc biệt cao so với các thành phố khác trong khu vực, với tỷ lệ xe máy là trên 600 xe/1.000 dân. Lượng ô tô con cá nhân tuy còn thấp, nhưng với đà phát triển kinh tế và tốc độ đô thị hóa như giai đoạn 2005-2010 thì Hà Nội sẽ còn tiếp tục phải đối mặt với sự bùng nổ lượng xe cơ giới cá nhân, đặc biệt là sự chuyển đổi từ xe máy sang ô tô. Hậu quả của tỷ lệ gia tăng lượng xe cơ giới cá nhân cũng như sự phát triển đô thị tràn lan là sự gia tăng về phạm vi và mức độ nghiêm trọng của tắc nghẽn giao thông và nhiều hệ lụy khác trong quy hoạch và quản lý đô thị trong tương lai (Morichi, 2005; Vũ Anh Tuấn, 2012). Tại sao người dân Hà Nội lại “thích” sử dụng xe máy và không thích sử dụng xe buýt để đi làm hàng ngày? Tại sao

các đô thị vệ tinh và các trung tâm đô thị khác không phát triển, trong khi đô thị chỉ phát triển mạnh quanh phạm vi đô thị lõi? Đây là nguyên nhân của các hiện tượng trên?

Loại hình sử dụng đất và giao thông có mối quan hệ khăng khít và tương tác qua lại với nhau (Wee & Maat, 2003). Ở các nước phát triển, loại hình sử dụng đất và giao thông thường được phối hợp với nhau nhằm giảm nhu cầu đi lại và hạn chế sử dụng các phương tiện cơ giới cá nhân (ô tô con, xe máy), đồng thời khuyến khích người dân sử dụng phương tiện giao thông công cộng (Maat 2003; Morichi 2005; Geurs 2006). Trong đó, việc tổ chức quy hoạch khu dân cư và nơi làm việc là một trong những chủ đề quan trọng bởi vì một ngày của một người thường bắt đầu ở cơ quan và kết thúc khi về tới nhà. Các hoạt động hàng ngày khác thường bị giới hạn bởi thời gian đi lại. Do đó, thời gian đi làm hàng ngày của người dân là yếu tố quan trọng liên quan trực tiếp tới việc lựa chọn phương tiện mà họ sử dụng cũng như nơi họ sinh sống. Nói cách khác thì người dân muốn sống ở nơi điều kiện sống tốt, ví dụ có nhiều việc làm, có hệ thống cơ sở hạ tầng XH tốt và đi lại thuận tiện, ví dụ có nhiều lựa chọn phương tiện, thời gian đi lại hàng ngày bằng phương tiện phổ thông trong phạm vi có thể chấp nhận được (Geurs, 2006; Lau & Chiu, 2004; Levinson, 1998). Người dân có thể sẽ di chuyển chỗ ở (di cư) đến nơi có nhiều việc làm hoặc chuyển sang sử dụng phương tiện có khả năng cơ động cao hơn khi có điều kiện kinh tế, nếu thời gian đi lại hàng ngày vượt quá giới hạn cho phép. Nói cách khác, thông qua chỉ số điều kiện tiếp cận việc làm và thời gian đi làm ta có thể phần nào xác định được khu vực mà đô thị có xu hướng phát triển (nơi mà người dân muốn đến ở) và phương tiện mà họ “thích” sử dụng. Do vậy, bài viết này sử dụng một số chỉ số khả năng tiếp cận (KNTC) để khảo sát hai vấn đề nổi cộm trong quy hoạch như đã nêu của Hà Nội.

Lựa chọn chỉ số khả năng tiếp cận

Nhiều chỉ số KNTC đã được sử dụng trong lĩnh vực quy hoạch (El-Geneidy & Levinson, 2006; Geertman & Van Eck, 1995; Geurs & Eck, 2001; Geurs, 2006; Gutiérrez, 2009; Handy & Niemeier, 1997). Do phạm vi bài báo có hạn nên tác giả xin phép không trình bày chi tiết nội dung này. Trong bài viết này, ba chỉ số về khả năng tiếp cận được sử dụng, đó là: chỉ số phạm vi phục vụ (Ci), chỉ số khả năng tiếp cận việc làm (Ai) và chỉ số thời gian đi làm trung bình (Ti).

Chỉ số phạm vi phục vụ (Ci): cho biết khả năng phạm vi có thể đi lại và số lượng công việc có thể tiếp cận được từ 1 điểm (hoặc 1 nhóm giới hạn điểm) trong 1 khoảng thời gian bằng một phương thức giao thông xác định, ví dụ 30 phút đi bằng xe máy.

Chỉ số khả năng tiếp cận việc làm tiềm năng (A_{ij} tính đến các cơ hội công việc tích lũy có khả năng tiếp cận, trong đó có triết giảm số lượng các cơ hội theo khả năng chấp nhận của người dân, tùy theo thời gian đi lại. Chỉ số Ai cao nếu điều kiện đi lại tốt và số lượng việc làm trong phạm vi thời gian đi lại có thể chấp nhận cao. Ai được tính như sau:

$$A_{im} = \sum_{j=1}^n O_j * f(t_{ij})$$

Trong đó:

A_{im}: là khả năng tiếp cận việc làm của người dân ở vùng i sử dụng phương tiện GT m.

O_j: Số lượng việc làm ở vùng j.

t_{ij}: thời gian đi lại giữa hai vùng i và j.
f(t_{ij}): phương trình phản ánh khả năng chấp nhận thời gian đi lại hay hành vi đi lại của người dân.

Thời gian đi làm trung bình (Ti) được tính như sau:

$$T_i = \frac{\sum_{j=1}^n (A_{ij} * t_{ij})}{\sum_{j=1}^n A_{ij}} = \frac{\sum_{j=1}^n (t_{ij} * O_j * f(t_{ij}))}{\sum_{j=1}^n (O_j * f(t_{ij}))}$$

Trong một vùng (i), có thể là 1 phường hoặc một khu đô thị, sẽ có 1 nhóm người làm ở vùng j, có nhóm người làm ở vùng k, l, m, vv. Thời gian đi làm trung bình của người dân trong vùng đó là tiêu chí phản ánh chất lượng cuộc sống của người dân trong vùng. Đa số người dân muốn sống ở nơi có điều kiện tiếp cận công việc tốt. Hay nói cách khác thì người dân muốn sống ở nơi có nhiều việc làm (Ai cao) nhưng thời gian đi làm ngắn (Ti nhỏ), trong phạm vi có thể chấp nhận được (Geurs, 2006; Lau & Chiu, 2004; Levinson, 1998). Như vậy, vùng có Ai cao và thời gian đi làm trung bình thấp (Ti nhỏ) có tiềm năng sẽ là nơi đô thị phát triển hoặc sẽ có mật độ dân cư cao. Ngược lại, những vùng có mật độ dân cư cao cần phải có thời gian đi làm trung bình thấp bằng 1 loại hình phương tiện giao thông nào đó, ví dụ xe buýt; đồng thời cần bố trí nhiều việc làm quanh khu vực đó. Do vậy, các chỉ số này có thể giúp cho các nhà quy hoạch và các nhà hoạch định chính sách có cái nhìn trực quan hơn về sự phát triển đô thị và đánh giá được các tác động của chính sách phát triển giao thông và sử dụng đất để điều chỉnh cho phù hợp. Trong nghiên cứu này, hai chỉ số Ai và Ti được tính cho mạng lưới các ô lục giác có kích thước là 1.500m với giả thiết là người dân đi từ trung tâm của ô, sử dụng công cụ phân tích mạng lưới của ArcGIS. Thời gian tính toán là trở ngại lớn, nếu tính cho mạng lưới có kích thước nhỏ hơn.

Có nhiều loại hàm mô phỏng hành vi đi lại thường được sử dụng trong qui hoạch như sau (Handy & Niemeier 1997; Hansen 1959; Iacono et al. 2008; Geurs & van Eck 2001):

Hàm tuyến tính đơn giản (f(t_{ij})=a+b*t_{ij}).

Hàm trọng lực (f(t_{ij})=1/t_{ij}^a).

Hàm mũ (f(t_{ij})=e^{-b*t_{ij}}).

Hàm Gauss (f(t_{ij})=100*e^{-a*(t_{ij}-b)²}), trong đó a là hằng số.

Hàm log-logistic (f(t_{ij})=1/(1+e^{(a-b*ln(t_{ij}))}), trong đó a và b là hằng số.

Trong bài viết này, hàm log-logistic được sử dụng vì khả năng phù hợp với thực tế.

Một số giả thiết tính toán

a.) Hệ thống giao thông Hà Nội và các giả thiết về tốc độ

Một đặc điểm của mạng lưới đường Hà Nội đó là, có nhiều đường nhỏ, hẹp nên ô tô con không thể đi lại được, mà chỉ có xe máy, xe đạp có thể đi lại. Giai đoạn 2000-2010, rất nhiều đường mới đã được mở rộng, xây mới, đặc biệt là khu vực phía Tây

thành phố như đường cao tốc Láng-Hòa Lạc, cao tốc Cầu Giẽ, Lê Văn Lương và nhiều đường phố được xây mới ở khu vực vành đai 2-3 như khu Mỹ Đình, Trung Hòa-Nhân Chính. Một số cây cầu mới bắc qua sông Hồng đã hoàn thành, cải thiện đáng kể khả năng đi lại của người dân khu vực Gia Lâm như cầu Thanh Trì, cầu Vĩnh Tuy. Trong khu đô thị lõi đường phố gần như giữ nguyên. Để chuẩn bị cho việc tính toán khả năng tiếp cận, mạng lưới đường năm 2005, 2010 được chuẩn bị và phân

loại dựa trên mạng lưới đường chi tiết được triết suất từ bản đồ địa hình năm 2009, tỷ lệ 1:10.000, định dạng Microstation do Công ty Trắc địa Bản đồ-Bộ Quốc Phòng thực hiện. Tuyến xe buýt 2005 sử dụng bản đồ xe buýt năm 2004 ở dạng GIS từ chương trình BusIS 2.0 do công ty VIDAGIS thực hiện. Tuyến xe buýt 2010 do tác giả số hóa dựa trên bản đồ giấy hệ thống giao thông công cộng Hà Nội do TRAMOC xuất bản năm 2010. Tốc độ giả định của các loại hình giao thông được tổng hợp ở bảng 1 và 2 dưới đây.

Bảng 1: Tốc độ giả định của các phương tiện giao thông cá nhân

TT	Loại đường	Ô tô (km/h)		Xe máy (km/h)		Xe đạp (km/h)		Đi bộ (km/h)	Ghi chú
		Đô thị lõi	Ngoài đô thị	Đô thị lõi	Ngoài đô thị	Đô thị lõi	Ngoài đô thị		
1	Đường cao tốc		70		45		0	0	Xe đạp và đi bộ không được phép đi lại
2	Quốc lộ		50		40		15	5	
3	Tỉnh lộ		45		35		15	5	
4	Huyện lộ		35		25		15	5	
5	Đường chính	25 (15)	40 (20)	25 (15)	30 (20)	12	15	5	
6	Đường phụ	22 (15)	35 (20)	22 (15)	25 (20)	12	15	5	
7	Đường chính khu vực	18 (15)	30 (20)	18 (15)	22 (20)	10	12	5	
8	Đường nhỏ	5	5	15	20	8	10	5	Ô tô không thể đi vào các đường nhỏ, hẹp.
Ghi chú:									
- Tốc độ các loại phương tiện GT đường bộ đều thấp hơn ở khu đô thị lõi do trong khu trung tâm có nhiều ngã giao và các phương tiện đều phải dừng trước đèn đỏ.									
- Số trong ngoặc sử dụng cho trường hợp tắc nghẽn hoặc giờ cao điểm, trong đó giá trị 15 km/h áp dụng cho khu đô thị lõi, giá trị 20km/h áp dụng cho khu đô thị mở rộng.									
- Đô thị lõi nằm trong phạm vi vành đai 2.									

Bảng 2: Tốc độ giả định của các phương tiện giao thông công cộng

TT	Phương thức GT	Tốc độ khai thác trung bình (km/h)	Tần xuất (phút)	Thời gian chờ (phút)	Thời gian dừng tại điểm đỗ (giây)	Ghi chú
1	Xe buýt	22 (15)	5-15	Tần suất/2	15-20	Khu đô thị lõi (trong phạm vi vành đai 2)
		28 (15)	5-15	Tần suất/2	15-20	Khu đô thị mở rộng (giữa vành đai 2-4)
		40	10-20	Tần suất/2	15-20	Khu vực ngoài đô thị
2	BRT	45	5-10	5	15-20	Có làn riêng biệt và có tần suất cao hơn xe buýt thường (tốc độ BRT có thể đạt trong phạm vi 40-50 km/h)
3	Metro	35	5	5	15-20	Lấy theo tốc độ khai thác trung bình của metro số 2 (Báo cáo NC khả thi tuyến số 2-TEDY South, 2008)
		40	5	5	15-20	Nâng cấp tốc độ

Bảng 3: Tốc độ khai thác tính toán của xe buýt và BRT

TT	Khu vực	Khoảng cách giữa các điểm dừng đỗ (m)	Vận tốc lớn nhất Vmax (km/h)	Thời gian dừng tại các điểm đỗ (giây)	Tốc độ khai thác tính toán (km/h)	Tốc độ khai thác đề xuất (km/h)
1	Khu đô thị lõi	500-600	25-30	15-20	20.0-23.7	22.0
2	Đô thị mở rộng	600-800	35-40	15-20	25.0-31.4	28.0
3	Khu vực ngoài đô thị	1200-1500	45-50	15-20	35.74-42.14	40.0
4	BRT	2000-2500	50-55	15-20	42.57-48.9	45.0

Ghi chú:

Tốc độ trung bình của ô tô con cá nhân và xe máy được giả định dựa trên số liệu khảo sát trong báo cáo HAIDEP của JICA 2005 (JICA 2007), kết hợp điều chỉnh dựa theo kinh nghiệm thực tiễn.

Tốc độ khai thác trung bình của xe buýt được tính toán dựa trên lý thuyết về giao thông. Kết quả tính toán tốc độ xe buýt được trình bày ở bảng 3.

b.) Sự phân bố sử dụng đất và việc làm ở Hà Nội

Về mặt sử dụng đất, Hà Nội là trường hợp điển hình của mô hình tập trung, nơi mà phần lớn việc làm đều tập trung ở khu vực trung tâm thành phố. Sự phân bố sử dụng đất trong khu trung tâm thành phố khác biệt hẳn so với các đô thị vệ tinh và vùng nông thôn cả về số lượng (số lượng các cơ quan, tổ chức, đơn vị sản xuất kinh doanh) và chất lượng (số lượng việc làm/tổ chức). Dựa trên số liệu sử dụng đất và số liệu thống kê năm 2005, 2010, số lượng việc làm được tính toán và phân bố cho mạng lưới các ô lục giác 1.500m với giả thiết trung tâm của các ô là điểm đến của các chuyến đi.

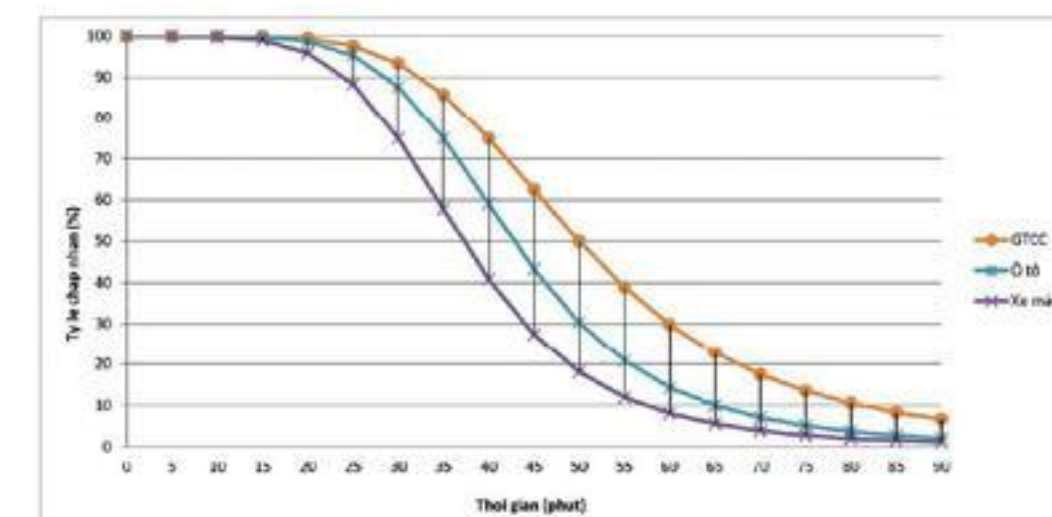
c.) Mức độ chấp nhận về thời gian đi lại ở Hà Nội

Số liệu thống kê ở nhiều quốc gia qua nhiều thế kỉ cho thấy rằng thời gian đi lại trung bình hàng ngày của người dân các đô thị khá ổn định trong khoảng 1.1+/-0.2 giờ/ngày (Godefrooij, Jong, & Rouwette, 2009; Hupkes, 1982; Levinson & Kumar, 1994; Marchetti, 1994; Metz, 2008, 2010, 2011; Schafer & Victor, 2000; Schafer, 2000; Schwanen & Dijst, 2002; Tanner, 1981; Zahavi & Talvitie, 1980). Ví dụ, thời gian đi làm trung bình hàng ngày của người dân Hà Lan là khoảng 28 phút/1 chiều từ nhà đến cơ quan hoặc ngược lại, nghĩa là khoảng 56 phút/ngày (Schwanen & Dijst, 2002); hoặc

thời gian đi làm trung bình của người dân vùng Tokyo-Osaka-Kobe khá ổn định trong suốt 20 năm, từ 1980-2000, là khoảng 36 phút/chiều, cho dù phạm vi vùng đô thị vẫn không ngừng được mở rộng (Kitamura, Susilo, Fukui, Murakami, & Kishino, 2003). Thực tế thì do quỹ thời gian của tất cả mọi người đều bị giới hạn bởi 24 giờ/ngày nên mọi người chỉ có thể dành một khoảng thời gian nhất định cho việc đi lại hàng ngày mà thôi. Nếu không, tất cả các hoạt động bình thường sẽ bị đảo lộn hoặc người dân sẽ không còn đủ thời gian để tái tạo sức lao động. Nói cách khác, nếu thời gian đi lại hàng ngày, đặc biệt là thời gian đi làm, quá lớn thì chất lượng cuộc sống của người dân ở đô thị đó sẽ bị suy giảm.

Kết quả khảo sát 20.000 hộ gia đình ở

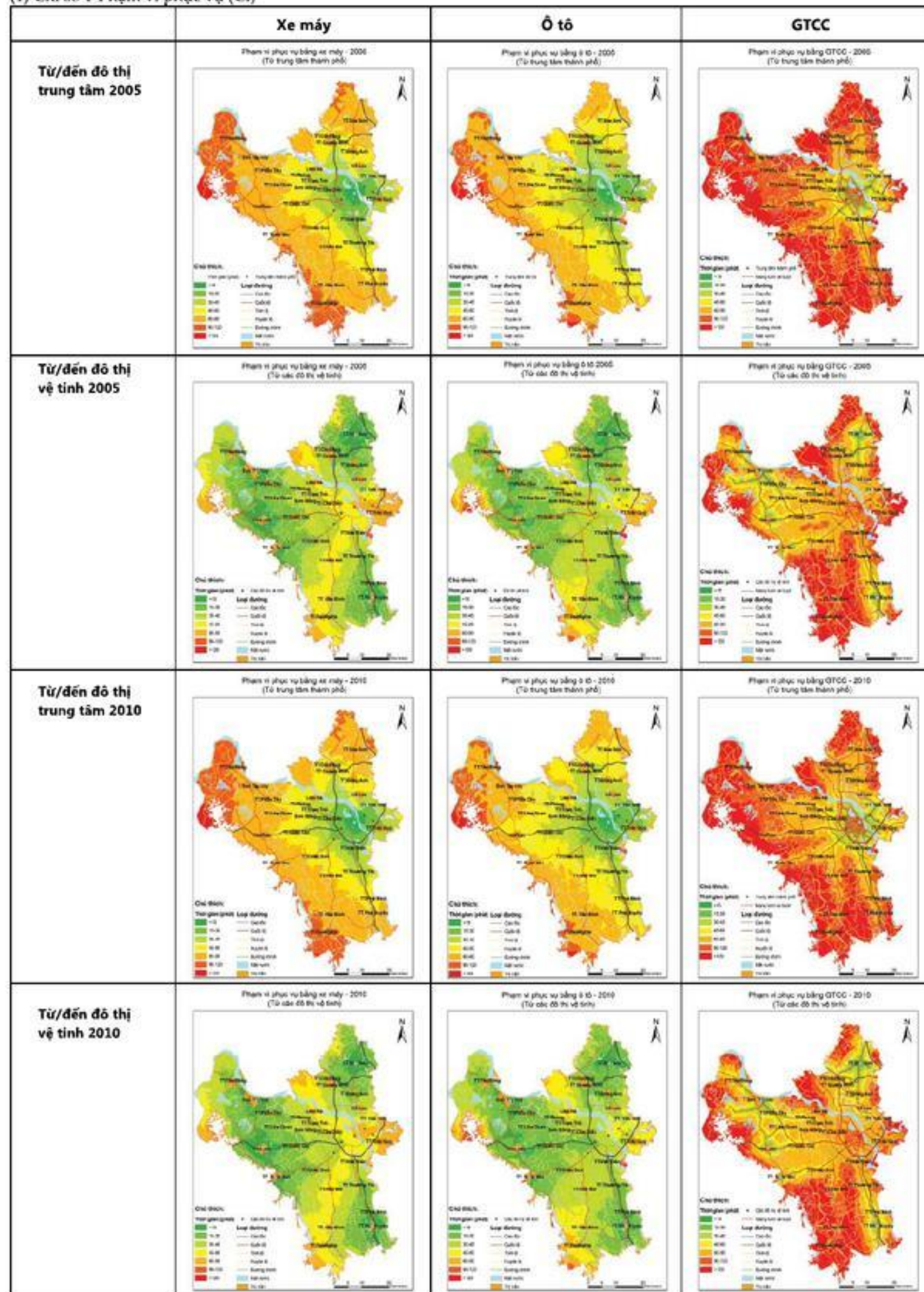
Hà Nội do JICA thực hiện năm 2005 cho thấy số lượng các chuyến đi bằng phương tiện cá nhân (xe máy, ô tô con, xe đạp) giảm nhanh khi thời gian đi lại dài hơn 40 phút và số lượng các chuyến đi bằng GTCC giảm nhanh khi thời gian đi lại dài hơn 60 phút. Điều đó chứng tỏ đa số người dân ở Hà Nội có khả năng chấp nhận thời gian đi làm trong phạm vi 40 phút khi sử dụng phương tiện cá nhân và 60 phút khi sử dụng GTCC. Kết quả điều tra cũng cho thấy rằng người dân Hà Nội có thể chấp nhận sử dụng GTCC nếu thời gian đi lại bằng GTCC lâu hơn so với xe máy (ô tô con) trong phạm vi 15-20 phút. Dựa vào các thông tin trên, mức độ chấp nhận về thời gian đi làm của người dân Hà Nội được xây dựng sử dụng hàm log-logistic như hình 1 dưới đây.



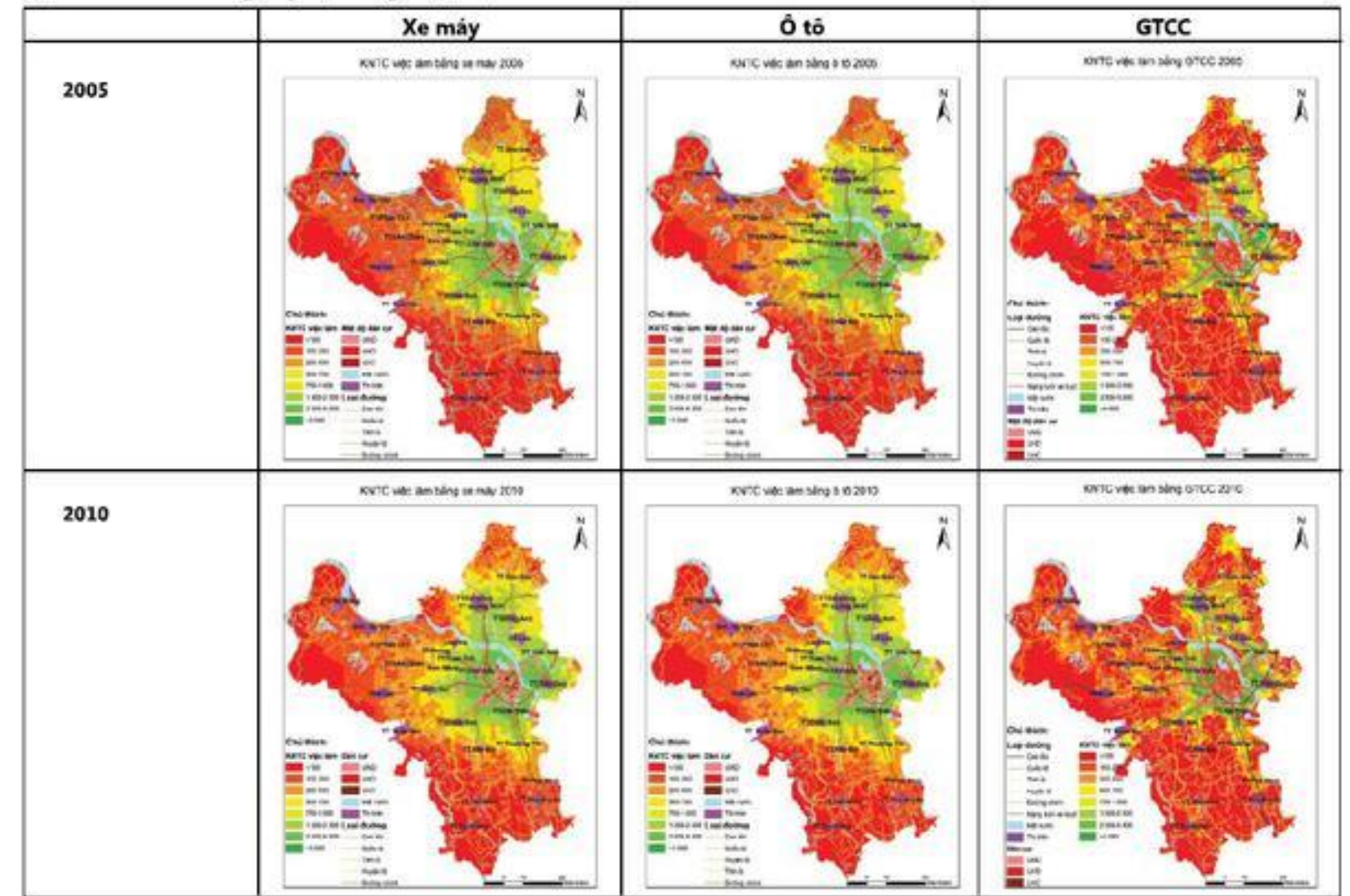
Hình 1: Giả thiết về mức độ chấp nhận thời gian đi làm của người dân Hà Nội (Nguồn: tác giả)

Kết quả

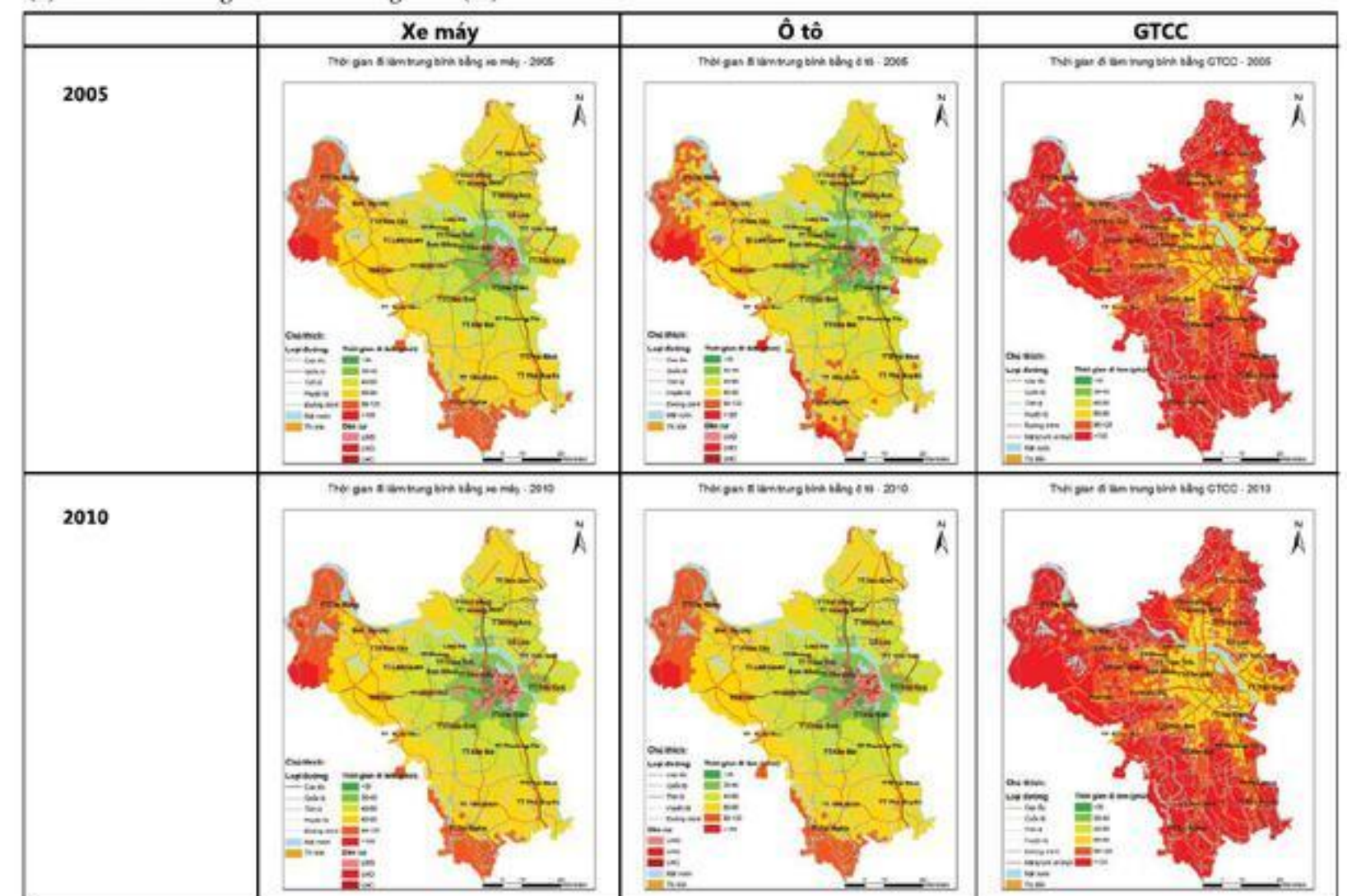
(1) Chỉ số 1-Phạm vi phục vụ (Ci)



(2) Chỉ số 2-Khả năng tiếp cận công việc (Ai)



(3) Chỉ số 3 - Thời gian đi làm trung bình (Ti)



Chỉ số 1 (C _i)	Chỉ số 2 (A _i)	Chỉ số 3 (T _i)
Chủ thích Thời gian đi lại (phút) <15 15-30 30-45 45-60 60-90 90-120 >120 Loại đường Cao tốc Quốc lộ Tỉnh lộ Huyện lộ Đường chính Mặt nước Thị trấn	Chủ thích KNTC việc làm <100 100-250 250-500 500-750 750-1.000 1.000-2.500 2.500-5.000 >5.000 Mật độ dân cư UMD UHD UHC Mặt nước Thị trấn Loại đường Cao tốc Quốc lộ Tỉnh lộ Huyện lộ Đường chính	Chủ thích Loại đường Cao tốc Quốc lộ Tỉnh lộ Huyện lộ Đường chính Mặt nước Thị trấn Thời gian đi làm (phút) <30 30-40 40-60 60-90 90-120 >120 Mật độ dân cư UMD UHD UHC

Ghi chú: lớp dân cư được thể hiện trên bản đồ của chỉ số 2 và 3

TT	Phân loại mật độ dân cư	Mật độ dân (Người/km ²)	Yêu cầu diện tích cho 1 người (m ² /Người)	Yêu cầu diện tích cho 1 hộ dân (m ² /HH)	Ghi chú
1	Mật độ rất cao (UHC)	>=75.000	9.0-13.0	34-50 m ² /HH	35-50m ² là diện tích điển hình của 1 hộ gia đình trong khu vực trung tâm của Hà Nội (trong phạm vi vành đai 2)
2	Mật độ cao (UHD)	55.000-75.000	13.0-18.0	50-70 m ² / HH	50-70 m ² là diện tích điển hình của 1 hộ gia đình ở khu vực vành đai của Hà Nội (trong phạm vi từ vành đai 2 đến vành đai 3)
3	Mật độ trung bình (UMD)	25.000-50.000	18.0-40.0	70-150 m ² /HH	70-150 m ² là diện tích điển hình của 1 hộ gia đình ở khu vực ngoại vi Hà Nội hoặc diện tích điển hình của 1 hộ gia đình khu trung cư

Chỉ số phạm vi phục vụ cho thấy KNTC bằng GTCC kém rất xa so với XM và ô tô con. Người dân phải mất khoảng 60-90 phút và thậm chí hơn 90 phút để đi từ các đô thị vệ tinh đến đô thị trung tâm hoặc ngược lại bằng GTCC, trong khi đó họ chỉ mất khoảng 45-60 phút nếu sử dụng XM hoặc ô tô (xem hình của chỉ số 1). Chỉ số 2 (A_i) cho thấy các đô thị vệ tinh và các trung tâm đô thị thứ cấp có KNTC việc làm rất kém so với đô thị trung tâm. KNTC việc làm ở đô thị trung tâm gấp hơn 10 lần so với các đô thị vệ tinh. Một số khu vực như Gia Lâm, Quang Minh-Chí Đông, Nội Bài có KNTC việc làm khá cao so với các khu vực còn lại đối với tất cả các loại phương tiện GT. Do vậy, các khu vực này có tiềm năng phát triển tốt hơn các khu vực còn lại. KNTC việc làm bằng GTCC vẫn kém hơn nhiều so với XM và ô tô. Sau khi so sánh với lớp dân cư (được thể hiện trên các kết quả của chỉ số 2 và 3), ta

có thể nhìn thấy rõ ràng là khu vực đô thị đang phát triển mạnh mẽ nằm ở khu vực có KNTC công việc cao nhất. Chỉ số 3 (T_i) cho thấy là về tổng thể thời gian đi làm năm 2010 đã được cải thiện đáng kể so với năm 2005 đối với tất cả các phương tiện, đặc biệt là khu vực phía Tây thành phố. Bên cạnh đó, chỉ số 3 bổ sung thêm cho kết luận của chỉ số 2 rằng khu vực đô thị phát triển mạnh nằm trong phạm vi khoảng 40 phút đi làm bằng xe máy hoặc ô tô. Trong khu đô thị lõi, trong vành đai 2, người dân chỉ mất khoảng 30 phút để đi làm bằng xe máy hoặc ô tô trong khi đó họ phải mất 40-60 phút, nếu đi làm bằng xe buýt. Khu vực vành đai, người dân mất khoảng 30-40 phút nếu đi làm bằng xe máy hoặc ô tô trong khi nếu sử dụng xe buýt họ phải mất khoảng 60-90 phút. Tất cả các đô thị vệ tinh, các trung tâm thị trấn và vùng nông thôn có KNTC việc làm rất kém, tính bằng thời gian đi lại, đối với tất cả các loại

phương tiện. Nó cũng cho thấy một cách rất rõ ràng là cho tới thời điểm 2010, các đô thị vệ tinh và các trung tâm thị trấn đều có sự liên kết và tương tác rất yếu với đô thị trung tâm, xét ở khía cạnh người dân sống ở đô thị vệ tinh không thể đi làm ở đô thị trung tâm và ngược lại.

KẾT LUẬN

Ba chỉ số KNTC cho ta cái nhìn tương đối toàn diện về KNTC việc làm của người dân Hà Nội trong quá khứ (2005) và hiện tại (2010). Kết quả phân tích, có thể thấy rằng khả năng tiếp cận bằng GTCC ở Hà Nội trong quá khứ và hiện tại là rất kém so với xe máy và ô tô. Người dân gần như không thể sử dụng GTCC để đi làm hàng ngày do thời gian đi lại trung bình quá lớn so với đi lại bằng xe máy (xem mục 3c). Các chỉ số này có thể giúp gợi ý lý do tại sao người dân Hà Nội không mấy mặn mà với GTCC và tại sao họ lại “thích” sử

dụng xe máy đến thế. Nó cũng giúp ta hiểu được lý do tại sao các đô thị vệ tinh và các thị trấn lại dường như không phát triển trong khi đô thị lại chỉ phát triển mạnh mẽ ở khu vực quanh đô thị lõi, nơi người dân có KNTC việc làm cao và thời gian đi làm bằng phương tiện phổ thông (xe máy) nằm trong phạm vi chấp nhận được. Sự kết nối giữa đô thị trung tâm và các thành phố vệ tinh rất yếu, ở góc độ khả năng tiếp cận công việc. Để có thể tiếp cận được việc làm, người dân ở đô thị vệ tinh không có cách nào khác là phải di cư tới sinh sống ở đô thị trung tâm hoặc vùng ven đô, nơi có điều kiện tiếp cận công việc cao hơn. Vậy tương lai của Hà Nội sẽ ra sao? Liệu người dân có thể chuyển sang sử dụng GTCC, giả sử hệ thống UMRT sẽ hoàn thiện như trong đồ án quy hoạch của PPJ? Liệu các đô thị vệ tinh sẽ có cơ hội phát triển hơn? Tác giả xin được trình bày vấn đề này trong bài tiếp theo. ■

Tài liệu tham khảo

El-Geneidy, A. M., & Levinson, D. M. (2006). Access to Destinations : Development of Accessibility Measures. *Final report, Report No. 1, MN/RC-2006-16, in the series: Access to Destinations Study, University of Minnesota, USA*. Retrieved from <http://www.lrb.org/PDF/200616.pdf>

Geertman, S. C. M., & Van Eck, J. R. (1995). GIS and models of accessibility potential: an application in planning. *International journal of geographical information systems*, 9(1), 67–80.

Geurs, K. (2006). *Accessibility, Land-use and Transport*. PhD. thesis at Utrecht University: Eburon Publisher.

Geurs, K., & Eck, J. R. R. van. (2001). Accessibility measures: Review and applications. *RIVM report 408505 006, National Institute of Public Health and the Environment, Bilthoven, The Netherlands*.

Godefrooij, T., Jong, H. de, & Rouwette, A. (2009). From car-based to people-centred cities. In T. Godefrooij, C. Pardo, & L. Sagaris (Eds.), *Cycling-Inclusive Policy Development : A Handbook* (Vol. Division 4). Utrecht, The Netherlands: GTZ (Transport Policy Advisory Services). Retrieved from http://germany-wuf.de/upload/Cycling-Inclusive_Policy_Development.pdf

Gutiérrez, J. (2009). Transport and Accessibility. *International Encyclopedia of Human Geography*, 410–417.

Handy, S., & Niemeier, D. A. (1997). Measuring accessibility-An exploration of issues and alternatives. *Environment and Planning A*, 29(7), 1175–1194.

Hansen, W. G. (1959). How accessibility shapes land use. *Journal of the American Institute of Planners*, 25:2, 73–76. Retrieved from <http://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/01944365908978307>

Hupkes, G. (1982). The law of constant traveltime and trip-rates. *Futures*, (February), 38–46. Retrieved from <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/0016328782900702>

Iacono, M., Krizek, K., & El-Geneidy, A. M. (2008). Access to Destinations : How Close is Close Enough ? Estimating Accurate Distance Decay Functions for Multiple Modes and Different Purposes. *Report no. 4 MN/RC2008-11, in Series: Access to Destinations Study, University of Minnesota, USA*. Retrieved from <http://www.cts.umn.edu/access-study/research/6/index.html>

JICA. (2007). *The Comprehensive Urban Development Programme in Ha Noi Capital City of The Socialist Republic of Vietnam (HAIDEP)- Final Report*. Ha Noi-Vietnam.

Kitamura, R., Susilo, Y., Fukui, K., Murakami, J., & Kishino, K. (2003). The invariants of travel behavior: The case of Kyoto - Osaka - Kobe metropolitan area of Japan, 1970-2000. *in The 10th International Conference on Travel Behavior Research, Lucerne, Switzerland, 2003*.

Lau, J. C. . & Chiu, C. C. . (2004). Accessibility of workers in a compact city: The case of Hong Kong. *Habitat International*, 28(1), 89–102. doi:10.1016/S0197-3975(03)00015-8

Levinson, D. M. (1998). Accessibility and the journey to work. *Journal of Transport Geography*, 6(1), 11–21. doi:10.1016/S0966-6923(97)00036-7

Levinson, D. M., & Kumar, A. (1994). The Rational Locator : Why Travel Times have Remained Stable. *Journal of the American Planning Association*, 60(3), 319–332.

Marchetti, C. (1994). Anthropological invariants in Travel Behavior. *Technological Forecasting and Social Change*, 47(1), 75–88.

Metz, D. (2008). The Myth of Travel Time Saving. *Transport Reviews*, 28(3), 321–336. doi:10.1080/01441640701642348

Metz, D. (2010). Saturation of Demand for Daily Travel. *Transport Reviews*, 30(5), 659–674. doi:10.1080/01441640903556361

Metz, D. (2011). A delicate balance: Mobility and Access Needs, Expectations and Costs. (OECD, Ed.)*Discussion Paper 2011-07, International Transport Forum*. Paris. Retrieved from <http://www2.cege.ucl.ac.uk/cts/members/staff.asp?StaffID=687>

Morichi, S. (2005). Long-term Strategy for Transport System in Asian Megacities. *Keynote lecture at The 6th International Conference of EASTS, September 21-24, 2005, Bangkok, Thailand. Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies (EASTS), Vol. 6, pp. 1-22*.

PPI. (2010). *The Capital Ha Noi Construction Master Plan to 2030 and vision to 2050-Appraisal Report*. February, 2010. Ha Noi-Vietnam.

Schafer, A. (2000). Regularities in travel demand: An international perspective. *Journal of Transportation and Statistics*, 3(No. 3), 1–31. Retrieved from http://www.bts.gov/publications/journal_of_transportation_and_statistics/volume_03_number_03/paper_01/index.html

Schafer, A., & Victor, D. G. (2000). The future mobility of the world population. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 34(3), 171–205. doi:10.1016/S0965-8564(98)00071-8

Schwanen, T., & Dijst, M. (2002). Travel-time ratios for visits to the workplace: the relationship between commuting time and work duration. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 36(7), 573–592. doi:10.1016/S0965-8564(01)00023-4

Street, M., & Hansen, W. G. (2007). Journal of the American Institute of Planners, (June 2012), 37–41.

Tanner, J. C. (1981). Expenditure of time and money on travel. *Transportation Research Part A: General*, 15(1), 25–38. doi:10.1016/0191-2607(83)90013-4

Vũ Anh Tuấn. (2012). Long-Term Motorcycle Traffic Management: Comparative Analysis of Motorcycle and Car Ownership Trends, Modal Split Changes, and Cross-Mode Performances in Asia. *Paper presented at the 91st Annual Transportation Research Board Meeting*. Washington D.C: Transport Research Board (TRB).

Wee, B. van, & Maat, K. (2003). Land-use and Transport: A Review and Discussion of Dutch Research. *European Journal of Transport and Infrastructure Research (EJTIR)*, 3,(2), 199–218. Retrieved from http://www.ejtir.tudelft.nl/issues/2003_02/pdf/2003_02_05.pdf

Zahavi, Y., & Talvitie, A. (1980). Regularities in travel time and money expenditures. *Transportation Research Board*, 750, 13–19. Retrieved from <http://trid.trb.org/view.aspx?id=160276>

Những người Nga bên sông Hồng Ảnh hưởng của Liên Xô lên cảnh quan đô thị Hà Nội 1955 - 1990

GIÁO SƯ WILLIAM LOGAN
THẠC SĨ THÁI THÙY ANH (lược dịch)

Đọc các thành phố: Ý thức hệ, kiến trúc và quy hoạch đô thị. Cảnh quan của một thành phố, như bất kỳ cuốn sách nào, có thể được đọc, phân tích và tái dựng. Một sự phân tích quy hoạch của một thành phố, kiến trúc của các tòa nhà, các dạng tượng đài, và nội thất đường phố mở ra nhiều điều rộng lớn hơn về chính trị, kinh tế, xã hội nói chung cũng như những chức năng của văn hóa nói riêng (văn hóa như chính trị và văn hóa như một sự đề kháng). Bài viết này tổng kết sự ảnh hưởng của khối Liên Xô lên Hà Nội - thủ đô Việt Nam bên sông Hồng, từ 1955 đến 1990, giai đoạn chi phối của châu Âu lần thứ hai trong lịch sử Hà Nội. Bài viết cũng bàn về việc văn hóa Việt Nam và sự tồn tại của quốc gia có được là nhờ biết nương theo chiều gió, một mặt đón nhận những nét văn hóa của quốc gia chi phối (NV: invader), một mặt vẫn giữ lại trong mình những bản sắc văn hóa riêng, đặc biệt là ngôn ngữ và truyền thuyết dân gian. Một trong những kết quả của quá trình hòa nhập văn hóa đó là ngày nay các thành phố của Việt Nam đều ẩn trong mình những nét tính cách đa tầng riêng, mỗi tầng là một di sản thừa kế từ một giai đoạn chính trị văn hóa thống trị bởi ngoại lực. Có thể thấy các biểu tượng chính ở khắp nơi trên Hà Nội; mỗi thể chế xây dựng cho mình những công trình riêng, cảnh quan riêng nhằm khắc họa thể chế của mình, và cũng bằng cách đó, thể hiện quyền lực thống trị của họ lên thành phố và con người. Sự thiết lập thể chế xã hội chủ nghĩa (XHCN) ở miền Bắc - Việt Nam Dân chủ Cộng hòa - vào năm 1954 sớm kéo theo quá trình hợp thức hóa viện trợ kinh tế từ Liên Xô theo Hiệp ước về hợp tác kinh tế và kỹ thuật ký ngày 18/05/1955. Hiệp ước này đã mở đường cho sự hỗ trợ của Liên Xô trong việc phục hồi và tái thiết miền bắc Việt Nam.

Kiến trúc sư và quy hoạch sư đóng vai trò chính trong việc tái kiến thiết và phát

triển Liên Xô thời hậu chiến. Từ đó hầu như không có sự hiện hữu của tư nhân trong lĩnh vực này. Chính phủ và Đảng là nguồn duy nhất của tất cả các dự án, vốn được thực hiện vì mục tiêu xã hội chủ nghĩa. Mô hình tương tự được áp dụng cho kiến trúc và quy hoạch ở Việt Nam. Với việc thiết lập thể chế XHCN vào năm 1954 sau đó mở rộng vào Nam năm 1975, nghệ thuật, kiến trúc và quy hoạch, tất cả đều gắn chặt với chính sách của Đảng: *"Học hỏi từ kinh nghiệm, kiến trúc mới của chúng ta phải phục vụ cho mục tiêu của Đảng, phát triển một nền kiến trúc XHCN dân tộc và hiện đại"*.

Cũng như ở Liên bang Xô Viết, quy hoạch đô thị ở Hà Nội được kiểm soát tập trung bởi chính quyền của chủ tịch Hồ Chí Minh và gắn chặt với các kế hoạch 5 năm của quốc gia cũng như với cuộc đấu tranh giành độc lập. Vì thế, trong khi các kế hoạch từ 1955-1959 tập trung vào tái thiết lập, chuyển hóa và phát triển kinh tế ở Hà Nội nói riêng và miền Bắc nói chung, giai đoạn từ 1960-1965 lại là sự mở màn của các kế hoạch dài hạn cho Hà Nội và những dự án xây dựng nhà cửa, khu công nghiệp và công trình công cộng đầu tiên. Chiến lược phát triển thời hậu chiến được ông Đào Văn Tập, Phó chủ tịch Ủy

Ban Khoa Học Xã Hội Việt Nam, tóm tắt: Việt Nam theo hai chính sách đồng nhất và tương quan dựa trên chiến lược tổng quát xây dựng cơ sở hạ tầng đô thị quốc gia và cuộc sống đô thị - hai điều được xem là cần thiết cho sản xuất hiện đại. Chính sách đầu tiên bao gồm chuyển hóa và xây dựng những thành phố có sẵn, chính sách thứ hai liên quan đến việc xây dựng những đô thị nhỏ phân bố đều trong các vùng trên cả nước. Liên quan đến việc tái kiến thiết những thành phố bị đạn bom tàn phá như Hà Nội, ông Đào Văn Tập nói "định hướng căn bản là tăng cường hoạt động sản xuất của những nơi này, đồng thời dẫn dắt loại trừ khía cạnh "thành phố tiêu thụ" Một trong rất nhiều yếu tố làm cho việc thực thi những chính sách này khó khăn là sự qua đời của nhiều kiến trúc sư và quy hoạch sư. Ông Đặng Thái Hoàng đã chỉ ra trong những năm đầu thời kì độc lập, chỉ có 10 kiến trúc sư đạt tiêu chuẩn làm việc tại Hà Nội. Tất cả đều lớn tuổi, được đào tạo trong trường Cao Đẳng Mỹ Thuật Đông Dương và gần như không

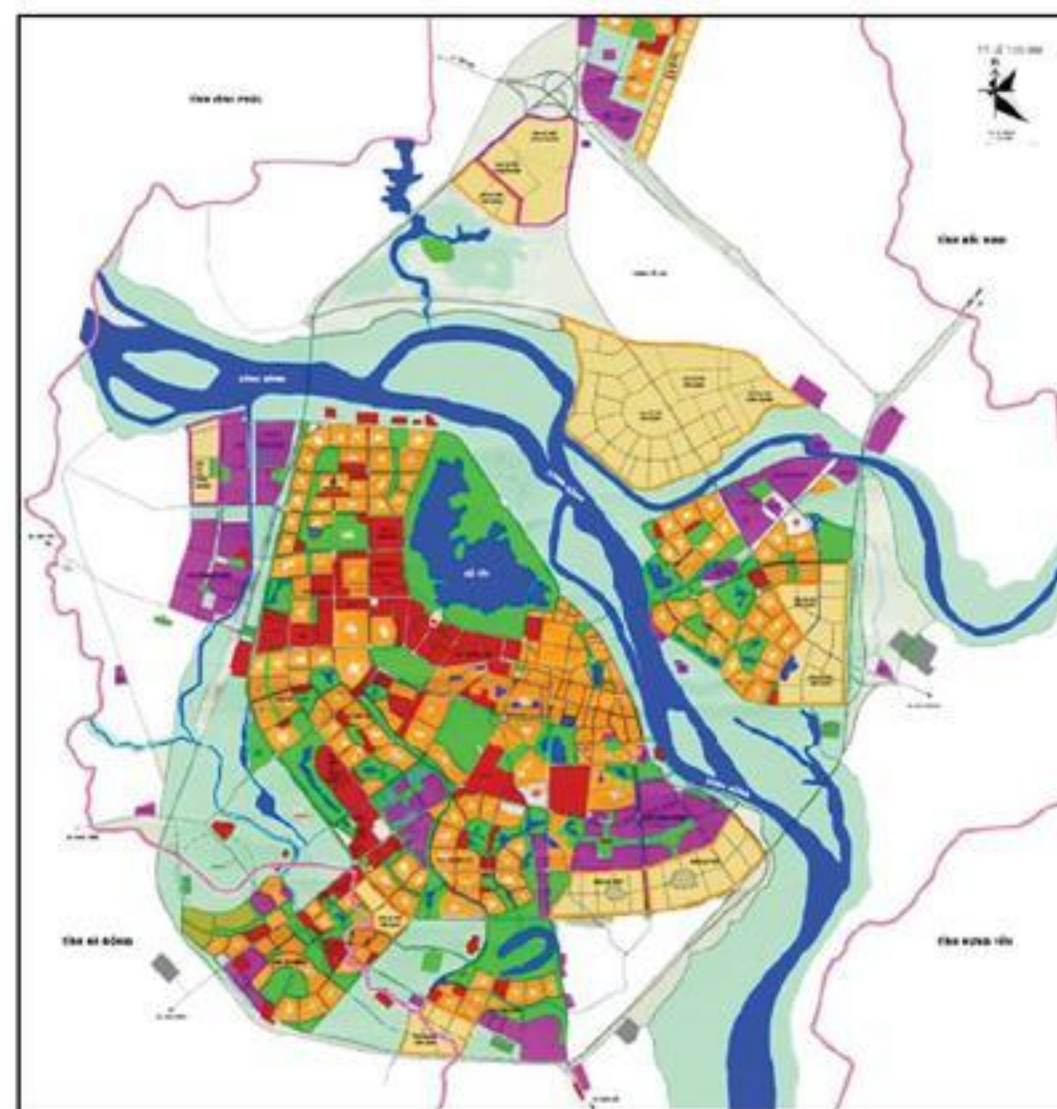
thể đáp ứng nhu cầu của chính phủ cho "những dự án kiến trúc XHCN". Tất nhiên, đó cũng là sự thiếu hụt chuyên gia và kỹ thuật gia nói chung ở Việt Nam sau 1954 mặc dù chính phủ Liên Xô đã nỗ lực rất nhiều trong việc đem đến những cơ hội học tập cao hơn cho thanh niên Việt Nam. Từ 1955-1990, rất nhiều sinh viên Việt Nam đã được đào tạo ở các trường đại học ở Liên Xô và Đông Âu. Từ giữa những năm 1960, có một thế hệ mới sinh viên tốt nghiệp từ các trường đại học trong khối Xô Viết và dưới mái trường XHCN ở Việt Nam. Tuy nhiên kinh nghiệm của họ có giới hạn nên sự hỗ trợ của nước ngoài vẫn cần thiết. Mặc dù Việt Nam tự đào tạo được nhiều kiến trúc sư của riêng mình, một nhóm nhỏ có sự ảnh hưởng lớn đều là những người được đào tạo ở Liên bang Xô Viết, Cộng hòa Dân Chủ Đức, Romania, Séc, Ba Lan và Cuba. Tại đó họ học nhiều cả về lý thuyết lẫn thực hành và đã mang về Việt Nam một thứ ngôn ngữ kiến trúc phù hợp với nhu cầu XHCN. Prikhodko mô tả về công trình của nhóm những sinh viên cao học

Việt Nam đầu tiên tại Học viện kiến trúc Kiev. Những dự án họ làm cho kì thi tổng kết bao gồm những công trình mang tính đặc trưng Liên Xô: cho Hà Nội là sân bay và trạm trung chuyển giao thông, một Cung Thiếu niên tiên phong cho Hải Phòng, một tổ hợp trường học để 2800 học sinh cho vùng ngoại ô Hà Nội, và cho các địa điểm tại chính liên bang Xô Viết là bản đồ sân khu thể thao, hồ bơi, phòng nghỉ cho 4000 vận động viên. Prikhodko đặc biệt đề cập đến cách mà sinh viên Việt Nam đã mang những đường nét hiện đại hòa hợp với kiến trúc truyền thống dân tộc vào thiết kế của họ: việc sử dụng "mái cong" vốn là nét đặc trưng trong kiến trúc truyền thống Việt Nam, sự pha trộn của kiến trúc với cảnh quan, đặc biệt việc sử dụng bề mặt nước và tạo ra các "vị khí hậu" trong công viên và môi trường xung quanh.

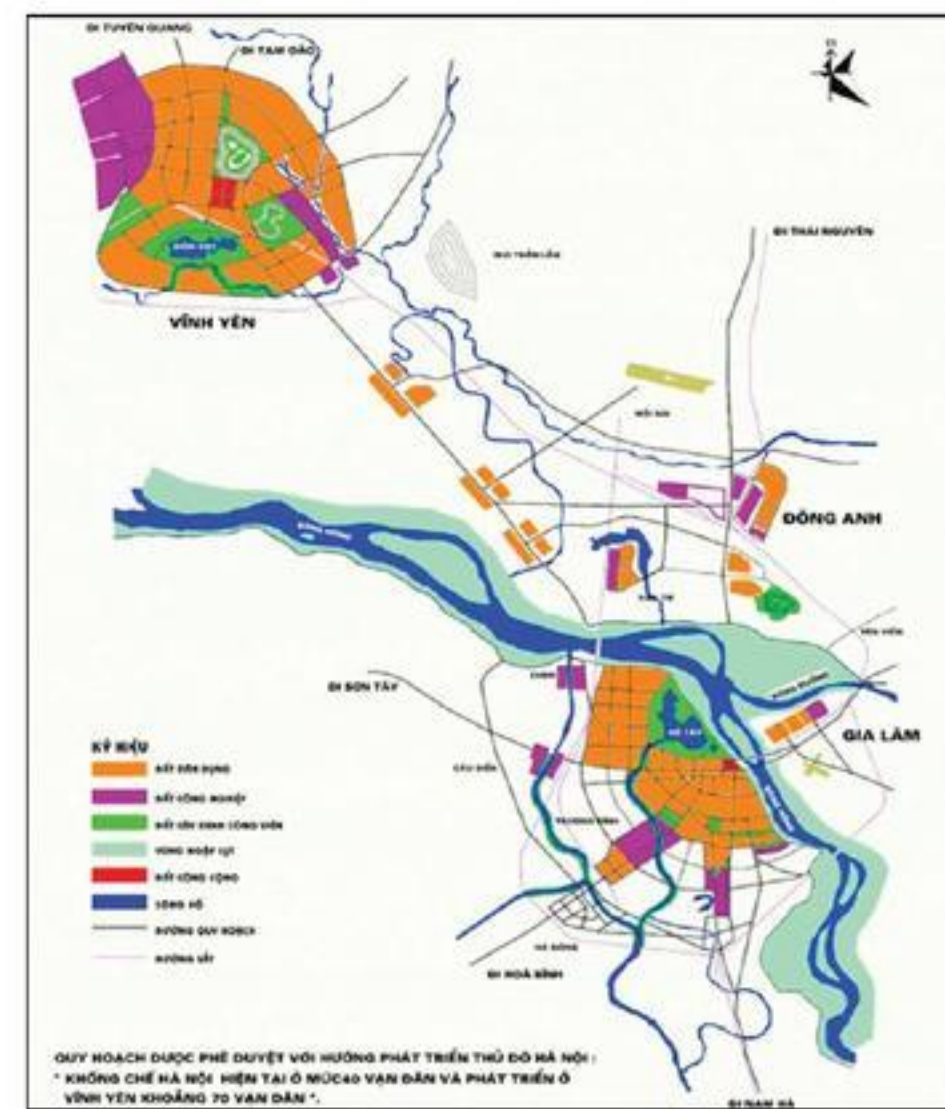
Quy hoạch đô thị

Ảnh hưởng của Liên Xô lên cảnh quan Hà Nội không chỉ ở những công trình thiết kế đơn lẻ mà còn lên tổng thể quy hoạch của các thành phố và quận huyện. Ở đây cách tiếp cận của Liên Xô tại Hà Nội trong nhiều mặt lại củng cố thêm kinh nghiệm thuộc địa của người Pháp trước kia. Dưới thời Stalin, quy hoạch đô thị Liên Xô có sự gắn kết chặt với đô thị học Pháp, vốn nhấn mạnh vào những thiết kế trang trọng và coi trọng việc tạo ra cảnh quan đường phố ổn định cho một khoảng thời gian dài. Với quyết tâm xây dựng Mátxcova thành một thành phố XHCN kiểu mẫu, những người làm quy hoạch Liên Xô đã lấy nguồn cảm hứng từ cách tiếp cận của Haussmann ở thế kỉ 19: xây dựng mới đô thị bằng việc mở ra những đại lộ lớn, công viên và quảng trường, nhằm tạo những điểm nhấn và trường nhìn rộng trong đô thị. Theo Kopp, sự áp dụng đại trà và triển khai khẩn trương những ý tưởng đó thật đáng kinh ngạc. Nguyên lý quy hoạch thành phố Xô Viết khá là giống nhau từ Leningrad tới Tashkent: những thành phố do Ryabushkin thiết kế là dẫn chứng cho sự phát triển đồng nhất của các khu chức năng, những tuyến đi bộ thoáng đãng như xương sống của các khu đô thị, những khu dân cư lớn được hình thành cùng với những trung tâm đô thị lớn, những thiết kế kiến trúc có quy mô lớn.

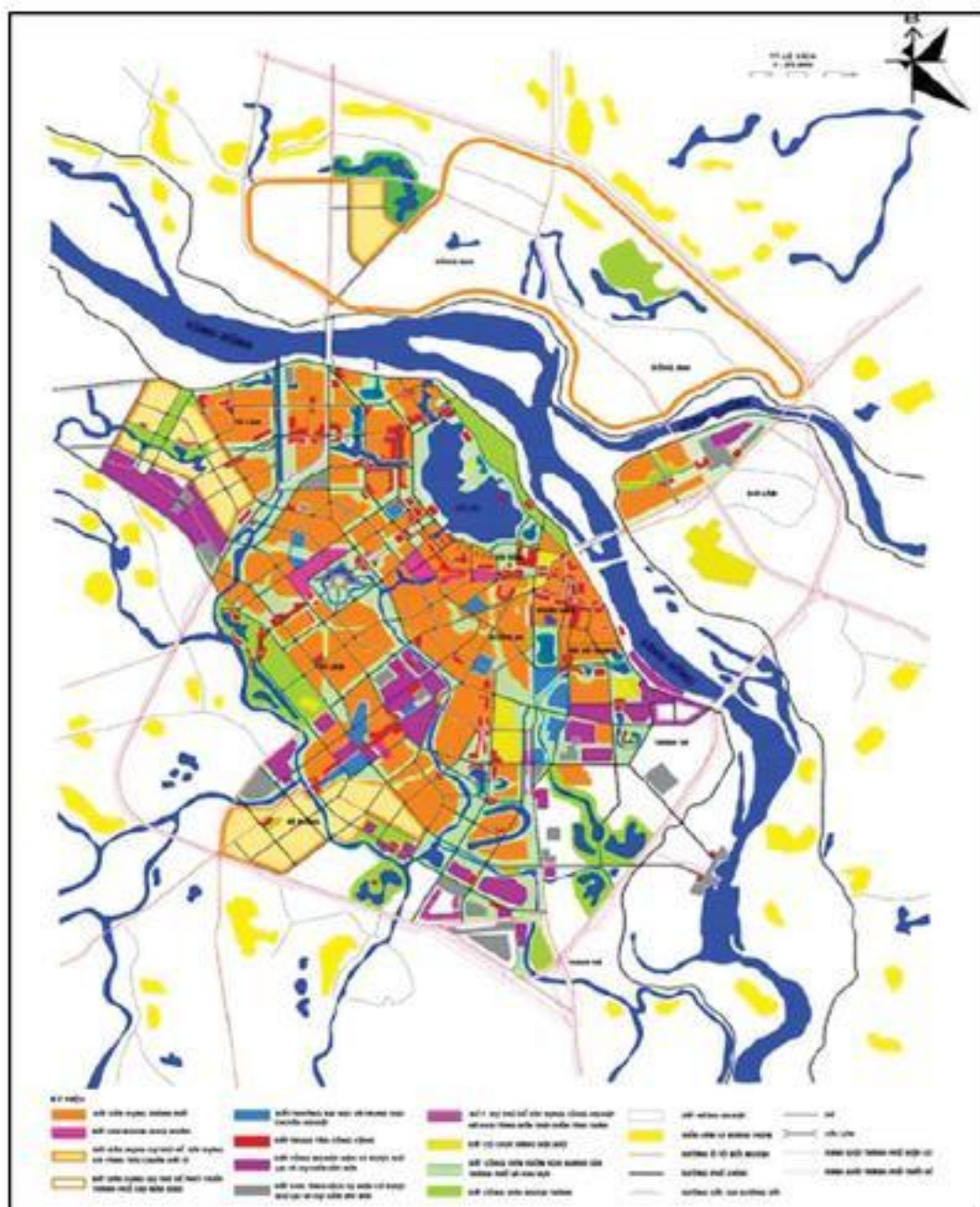
Cách thức quy hoạch của Liên Xô rất cứng nhắc so sánh với Tây phương, chủ



Quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội thời kỳ 1960 - 1964 (phương án do chuyên gia Liên Xô (cũ) nghiên cứu với quy mô dân số Hà Nội dự kiến 1 triệu dân với quỹ đất 2000 km²)



Quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội thời kỳ 1968 - 1974 phương án được nghiên cứu với sự giúp đỡ của chuyên gia Liên Xô (cũ)



Quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội đến năm 2000 (thể hiện theo phương án thiết kế của chuyên gia Viện xây dựng Đô thị Leningrat - Liên Xô (cũ) nghiên cứu và đề xuất năm 1980)

yếu vì sự tập trung hóa trong quá trình ra quyết định và sự phân bổ nguồn lực sản xuất. Thậm chí vào năm 1980, mặc dù đã chuyển từ nền kinh tế quản lý từng ngành dọc sang một cách tiếp cận lãnh thổ tổng thể hơn, Liên Xô vẫn thua các nước phương Tây rất xa. Agafonov biện minh cho một vai trò lớn hơn của quy hoạch vật thể (physical planning) trong tư duy phát triển của Liên Xô, rằng những bản quy hoạch tổng thể được vẽ ra cho từng khu vực cụ thể (vùng, thành thị, khu đô thị) và dựa vào cơ sở pháp chế, luật lệ, chính sách và thủ tục. Phương thức này cung cấp một “cơ sở tương đối ổn định cho quy hoạch và thiết kế dài hạn”. Không may thế giới của khối Xô Viết và Việt Nam đang thay đổi quá nhanh trong lúc cách tiếp cận đó quá chậm và phiến phúc. Một khi một kế hoạch được phát triển và đưa

vào luật pháp, nó quá cứng nhắc để bắt kịp với tốc độ phát triển ngày nay. Điều này đúng khi nhìn vào những khái niệm căn bản trong các bản kế hoạch 5 năm mà khối Xô Viết và các nước châu Á khác đã nỗ lực để kiểm soát quá trình phát triển từ ngày giành độc lập, đặc biệt sự bất cập này thể hiện rất rõ trong bản quy hoạch đô thị tổng thể cho những thành phố phát triển quá nhanh như Hà Nội hay thành phố Hồ Chí Minh.

Quy hoạch xây dựng Hà Nội 1965

Giữa 1955 và 1965, những người làm quy hoạch thành phố, được sự giúp đỡ của các chuyên gia Liên Xô, bắt đầu nghiên cứu những vấn đề và nhu cầu quy hoạch của Hà Nội và phát triển một kế hoạch sơ bộ mang tên “Kế hoạch xây dựng Hà Nội”. Kế hoạch này được trình bày cho

chủ tịch Hồ Chí Minh, công bố chính thức vào 1960 và được chính phủ bắt đầu triển khai vào 1965. Kế hoạch nhằm đem lại sức sống mới cho phố cổ như một khu vực thương mại đồng thời xúc tiến sự phát triển về phía Tây của hồ Tây, Tây Nam và phía Đông tại khu vực Gia Lâm dọc sông Hồng. Trung tâm thành phố mới sẽ được mở rộng từ hồ Hoàn Kiếm tới dọc Hồ Tây và bao gồm khu vực Ba Đình. Bản kế hoạch chi tiết cho khu vực giữa hai hồ này thể hiện thiên hướng phát triển với những con đường tỏa ra từ các công trình chính để tạo ra những tuyến nhìn nổi bật –vẫn là mô hình Haussmann (cho thành phố Paris). Một hệ thống đường ray xe lửa dọc theo sông và hai cây cầu bên phía nam cũng như phía bắc của cầu Long Biên đã được lên kế hoạch. Mặc dù cuối cùng kế hoạch này không được thực thi, chủ yếu vì chiến tranh và những cuộc oanh tạc trên không từ 1965 và 1972, nó đã thiết lập nền tảng cho những kế hoạch sau này, đặc biệt nhất là sự mở rộng của khu vực thương mại xung quanh Hồ Tây.

Quy hoạch 1981-1984 – Bản quy hoạch Leningrad

Vào 1973, các cố vấn Liên Xô một lần nữa lại được kêu gọi hỗ trợ để xây dựng một bản quy hoạch mới cho Hà Nội hướng tới năm 2000. Bản quy hoạch quan trọng này được phác thảo bởi S.I.Sokolov, người đứng đầu một đội ngũ những nhà quy hoạch Liên Xô từ Trung Tâm Nghiên Cứu Khoa Học Leningrad cho Quy hoạch và Xây dựng đô thị. Trung tâm Leningrad có nhiều kinh nghiệm trong việc phát triển các bản quy hoạch tổng thể, ví dụ điển hình là những thành phố ở Siberia và Kazakhstan. Bản quy hoạch cho Hà Nội là nỗ lực đầu tiên của họ ở châu Á nhiệt đới. Vào mùa mưa, chỉ trong một giờ đồng hồ, lượng nước mưa ở Hà Nội có thể lên tới 200 mm. Vào mùa hè thì nóng (45°), ẩm và đặc biệt khó chịu là mùa đông, nhiệt độ có thể xuống tới 5°, ẩm u và ẩm ướt. Trong một cuộc phỏng vấn với nhà báo A. Kucher từ *Leningradskaya Pravda*, Sokolov đã nói quy hoạch này là *thử nghiệm đầu tiên của chúng tôi ở một thành phố nhiệt đới nên gặp nhiều khó khăn. Thứ nhất, thời tiết. Thứ hai, địa hình: thành phố được xây dựng trên một khu vực bằng phẳng. Những câu hỏi được đặt ra: Với địa hình này làm thế nào để giải quyết vấn đề thoát nước? ... và vấn đề giao thông thì sao? ”*

Kucher mô tả bản quy hoạch Hà Nội là một biểu tượng cho tình bằng hữu không thể lay chuyển giữa Liên Xô và Việt Nam. Tuy nhiên mặc dù người Việt Nam có tham gia vào dự án, kết quả không mấy khả quan, chủ yếu là do không am hiểu lịch sử và nhân khẩu học của Hà Nội , đồng thời hoàn toàn không tính đến hoàn cảnh văn hóa và kinh tế thực tế của một chính phủ còn nghèo. Một trung tâm thành phố mới được xây dựng bên bờ phía nam và tây nam của hồ Tây với các đại lộ tỏa ra từ đó, khoảng không xanh, công trình kiến trúc công cộng cao tầng và các tuyến đường đi bộ. Kỹ thuật quy hoạch tiêu chuẩn của Liên Xô được sử dụng, chẳng hạn như quy hoạch các khu dân cư thành *mikroraiony* (tiểu khu), quy hoạch các đơn vị dân cư và cơ sở vật chất cần thiết dựa trên một công thức dân số cố định và lặp đi lặp lại ở các vùng ngoại ô. Trong trường hợp của Hà Nội, diện tích của *mikroraion* được xác định dựa trên số người cần thiết để có thể cung cấp một cơ sở dân số cho một trường trung học, từ 60,000 đến 70,000 dân. Năm khu công nghiệp được phác thảo, mỗi khu đều được chuyên môn hóa. Việc mở rộng được tập trung theo hướng Tây Bắc, Tây, Tây Nam và vượt sông Hồng qua Gia Lâm và xa hơn. Mặc dù mục đích là di dời hệ thống đường ray xe lửa và giao thông cơ giới ra khỏi khu phố cổ, phần lớn kế hoạch giao thông đã không thành. Một tuyến đường sắt vành đai và một sân bay mới ở Nội Bài đã được lên kế hoạch nhưng chỉ có sân bay Nội Bài là được xây dựng. Một đường cao tốc được phác thảo chạy dọc từ Nội Bài đến trung tâm thành phố, cắt đôi khu vực lịch sử cũ, đã may mắn bị hủy bỏ. Kế hoạch được xây dựng dựa trên việc ước tính dân số không thực tế. Họ đã ước tính dân số Hà Nội sẽ tăng gấp ba lần, vì thế mà sân bay Nội Bài nằm ở vùng ven đô, cách trung tâm thành phố một khoảng cách 65km không cần thiết. Chính phủ Việt Nam duyệt bước đầu của bản quy hoạch vào 1976, trong những ngày đầu của hòa bình thống nhất, và toàn bộ kế hoạch đã được thông qua vào 1984. Ngày nay, trong hoài niệm, rõ ràng sự lạc quan đặt trong bản kế hoạch đã không thành hiện thực: Hà Nội đã không trở thành đô thị náo nhiệt theo dự đoán của các nhà quy hoạch⁽¹⁾. Quy hoạch gia và kiến trúc sư của Việt Nam trong những năm 1990 đang phải đánh giá lại các nguyên tắc cơ bản của quy hoạch thành phố và vùng.

Tái định nghĩa những di sản chính thức

Việc quốc tế hóa nền kinh tế và tư nhân hóa tài sản, bao gồm cả đất đai, đòi hỏi những sự thay đổi căn bản trong luật pháp và trong cách thức quy hoạch và quản lý các thành phố của Việt Nam. Một vài sự thay đổi trong luật pháp đã được thực thi: Luật Đất đai năm 1988 và 1989, Luật Nhà ở năm 1991 và Luật Quy hoạch đô thị vào năm 1992. Ngoài ra, việc bảo vệ và sử dụng các công trình lịch sử cũng được quản lý bởi luật nhà nước từ 1984, mặc dù danh sách các công trình vẫn còn khá giới hạn và không bao gồm các khu vực ở ngoại vi thành phố. Những bộ luật này bề mặt cho thấy tính quyết đoán của chính quyền Việt Nam trong quy hoạch, tuy nhiên ngược lại, nếu những trang viết trên tạp chí Kiến Trúc của Hội Kiến Trúc Sư Việt Nam hay những cuộc đối thoại với giới qua hoạch sư cũng được coi là thước đo thì thái độ đối với quy hoạch nói chung và những ý tưởng về tương lai của quy hoạch Hà Nội nói riêng còn khá lộn xộn. Những nỗ lực trong việc lập quy hoạch trước kia đang cần được đánh giá lại. Trong nhiều năm sau 1954, những công việc của người Pháp vốn được đánh giá là “mang nhiều tính tuyên truyền cho sự ưu việt của văn hóa Pháp”, nhưng giờ đây, ít nhất là quy hoạch của Hebrard vào 1920, đã bắt đầu được thừa nhận rằng đây là lần đầu tiên tất cả những vấn đề tổng thể và phức hợp của một thành phố đã được nhận định và phân tích trong một “quy hoạch tổng thể”.

Hiện nay, thành tựu của các kiến trúc sư và quy hoạch sư của khối Xô Viết đang được đánh giá lại. Viện trưởng Viện Quy hoạch Đô thị và Nông thôn, Nguyễn Ngọc Khởi, phê bình kế hoạch tổng thể của Liên Xô và cách thức được dùng để phát triển kế hoạch này: quá dàn trải, quá nhiều sự dờ dẫm, quá nhiều công trình cao tầng, chỉ sử dụng nguồn vốn của chính phủ (hơn là của nhân dân hoặc nước ngoài) và dựa trên kỹ thuật bản đồ không chính xác. Những tượng đài chung cư cao tầng, biểu tượng của chủ nghĩa xã hội, được biến đổi lại thành những ngôi làng nông thôn, nằm trong khu vực đô thị hiện hữu và được sắp đặt theo chiều thẳng đứng hơn là trải rộng qua khu vực đầm lầy phía bờ Tây sông Hồng. Những bài bình luận trên tạp chí Kiến Trúc phê phán việc phân chia khu vực ngoại ô thành những tiểu khu riêng biệt làm những khu vực này nhìn giống như những ngôi làng

nông thôn thay vì trở thành một phần của Hà Nội mở rộng. Các bài viết cũng bày tỏ sự lo lắng về những công trình đang xuống cấp, chuẩn mực cơ sở hạ tầng hay về những hồ nước lâu đời của Hà Nội, như hồ Văn dôi diện Văn Miếu đang bị nuốt chửng bởi nhà cửa bao quanh và nước thải.

Trong khi một vài nhà chuyên môn vẫn còn sử dụng những chính sách về kiến trúc và quy hoạch cũ dựa trên những nguyên tắc XHCN, hầu hết những kiến trúc sư và các nhà quy hoạch khác bắt đầu chuyển sang một hướng khác uyển chuyển và thông thoáng hơn. Như ông Nguyễn Ngọc Khởi, họ đã chuẩn bị cho một sự hội nhập giữa Tây phương và kiến trúc bản địa để phát triển một phong cách kiến trúc Việt Nam đặc trưng, nhằm đạt được một nền kiến trúc tiên tiến trong sự hài hòa của cảnh quan đô thị và vừa bảo vệ những công trình di sản.

Đến những năm đầu thập niên 90, Thakur & Thayer đã khẳng định “*không có nhân vật ảnh hưởng nào ở châu Á cho rằng hay ủng hộ mô hình của Liên bang Xô Viết như là mô hình thích hợp cho những quốc gia đang phát triển ở châu Á*”. Giai đoạn ảnh hưởng của Liên Xô lên Hà Nội đã qua. Cùng với việc Việt Nam mở cửa cho tư duy Tây phương (kinh tế nếu chưa phải là chính trị), những biểu tượng cũ đã dần nhường chỗ cho cái mới và môi trường đô thị Hà Nội bắt đầu chuyển mình đón nhận một cuộc chuyển hóa mạnh mẽ do lực đẩy chính trị. ■

Chú thích:

1.Giáo sư William Logan là một nhà địa lý chuyên nghiên cứu về bảo tồn di sản tại Đại học Deakin (Australia). Từ năm 1986, ông là chuyên gia quốc tế cho UNESCO và tham gia vào các nỗ lực bảo tồn di sản thế giới tại Bangladesh, Trung Quốc, Lào, Nepal, Pakistan, Sri Lanka và đặc biệt là Việt Nam. Ông từng là thành viên của dự án Quy hoạch và Kiểm soát Phát triển tại Hà Nội do chính phủ Australia tài trợ. Ông có nhiều gắn bó với Hà Nội và là tác giả của một cuốn sách công phu về lịch sử thành phố: “Hà Nội: Tiểu sử một thành phố”. Bài viết trên là bản trích dịch của bài báo Russians on the Red River: The Soviet Impact on Hanoi's Townscape, 1955 - 1990, đã đăng trên tạp chí Europe-Asia Studies, số 47, năm 1995.

2. Thái Thủy Anh là thạc sĩ về quản trị kinh doanh tại Đại học Texas A&M và hiện làm việc tại Singapore.

Khủng hoảng

ô nhiễm không khí tại Bắc Kinh

NGUYỄN THÀNH DUY, Kỹ sư hạ tầng đô thị
(tổng hợp từ The Atlantic Cities và New York Times)

Hai năm trước đây vào một ngày thứ Sáu, thiết bị quan trắc lắp trên nóc nhà đại sứ quán Hoa Kỳ ở Bắc Kinh đã ghi lại được số liệu ô nhiễm không khí khủng khiếp đến mức một quan chức trong đại sứ đã gọi mức ô nhiễm này là “thậm tệ”. Ngày hôm đó chỉ số chất lượng không khí AQI đã vượt mức 500, ở phần đỉnh của thang đo.

Thứ bảy ngày 12/1/2013 cả thành phố Bắc Kinh chìm trong khói giống như ở các sảnh hút thuốc tại nơi công cộng, chỉ số AQI đạt mức 755 đo ở lúc 8 giờ tối. Phát ngôn viên của đại sứ nói rằng hiện ông không có trong tay số liệu so sánh, còn các cư dân mạng ở Bắc Kinh cho rằng số trên đạt mức cao nhất kể từ khi thiết bị quan trắc được lắp đặt.

Chính quyền địa phương cũng công bố số liệu ở mức 500 đo được từ một

số trạm quan trắc. Hệ thống quan trắc của Trung Quốc không ghi lại các số liệu vượt ngưỡng 500. Dấu sao thì các số liệu đo ở trung tâm Bắc Kinh trong ngày luôn nằm ở cực của phía nguy hại, theo cơ quan Bảo vệ Môi trường EPA (Để dễ hình dung, thì chỉ số chất lượng không khí ở thành phố New York đo trên cùng tiêu chuẩn là 19 vào 6 giờ sáng vào ngày 12/1).

Trang Twitter @Beijing Air của đại sứ quán nói rằng mức độ độc hại trong không khí là “mức vượt ngưỡng”, ám chỉ các mức vượt quá 500. Theo như cơ quan Bảo vệ Môi sinh Hoa Kỳ (EPA), thì từ mức 301 tới 500 là “độc hại”, nghĩa là người dân không nên hoạt động ngoài trời. Theo tiêu chuẩn của tổ chức Sức khỏe Thế giới (WHO) thì mức trên 500 có chứa lượng hạt lơ lửng cao gấp 20 lần ngưỡng an toàn.

Ở trên mạng, người dân Bắc Kinh đã

diễn giải các số liệu đo đạc này.

“Đây là một mốc kỷ lục của thành phố Bắc Kinh”, Zhao Jing, một blogger đang lên với bút danh Michael Anti, viết trên mạng Twitter. “Tôi đã phải đóng tất cả cửa đi và cửa sổ, bật hết công suất các máy lọc khí tự động”. Các cư dân trên mạng khác ở Bắc Kinh mô tả không khí là “hủy diệt”, “đáng sợ” và “không thể tin nổi”.

Mức độ ô nhiễm ở Bắc Kinh giảm dần trong những ngày tiếp theo, và các chỉ số nói chung thường trên 300 vào giữa tuần. Vào ngày thứ Năm, phía trong nhà ga số 3 của sân bay quốc tế Bắc Kinh được phủ một màn mù dày đặc. Ngày tiếp theo, dân văn phòng ở trung tâm Bắc Kinh không thể nhìn ra các khối nhà chọc trời dù chỉ cách đó mấy tòa. Một bộ phận người dân đổ xô đi mua khẩu trang và máy lọc khí.

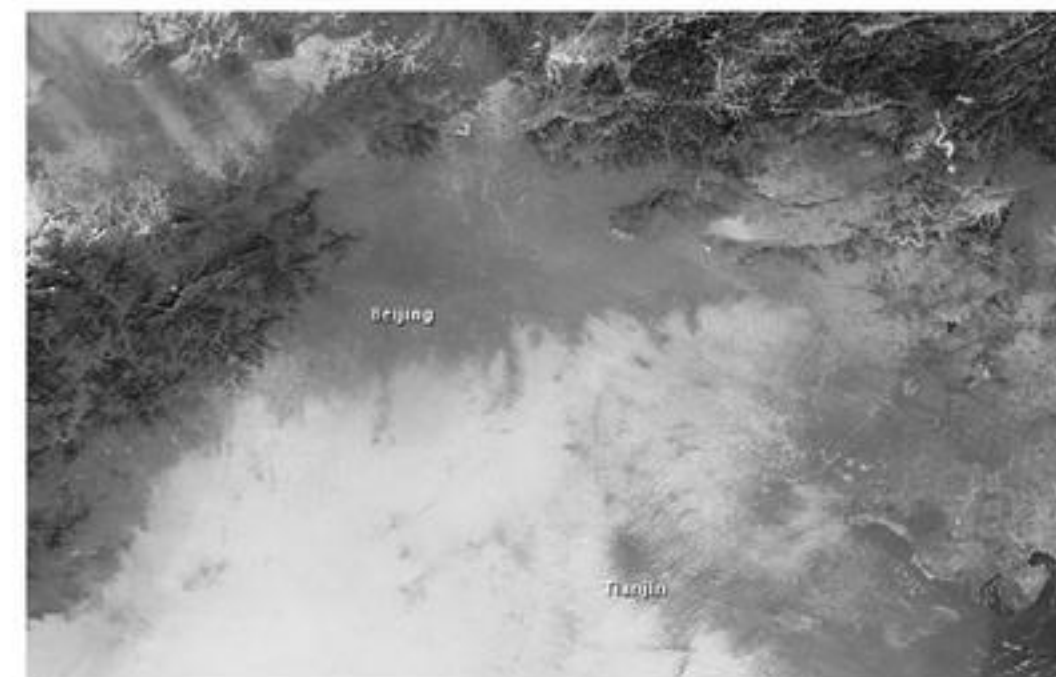
Hiện cũng chưa rõ chính xác đâu là

nguyên nhân cho sự gia tăng nồng độ các hạt lơ lửng trong không khí, ngoài các nhân tố vốn vẫn đầu độc khí quyển ở đây. Các nhà máy vẫn hoạt động ở tỉnh Hà Bắc lân cận thành phố 20 triệu dân này. Hay số lượng xe hơi nhân lên với cấp độ đột biến trên các con phố Bắc Kinh. Và thành phố thì tọa lạc trên một vùng đồng bằng được bao bọc bởi đồi và vách đá, nên không khí ô nhiễm có thể bị tụ lại trong vài ngày khi trời không có gió.

Chính quyền Trung Quốc phản ứng với tình trạng ô nhiễm môi trường bằng cách cảnh báo: “Hãy ở trong nhà!”, và cho đóng cửa hàng loạt công trường xây dựng để giảm thiểu khí bụi. Các nhà máy cũng được lệnh giảm mức độ xả khí ô nhiễm vào bầu khí quyển. Trong khi đó, các bệnh viện nhận được thêm từ 20% đến 30% số bệnh nhân mắc các vấn đề về hô hấp.

Trước đó, ngày 31/12, thông tấn xã trung ương Xinhua công bố rằng chất lượng không khí ở Bắc Kinh đã được cải thiện trong 14 năm liên tiếp, và nồng độ của các chất ô nhiễm chủ đạo đã giảm đi. Một phát ngôn viên của chính quyền thành phố trả lời báo Xinhua rằng nồng độ trung bình của các hạt PM 10, hay các hạt đường kính nhỏ hơn 10 micron, đã giảm 4% trong năm 2012 so với năm trước đó.

Chính quyền Trung Quốc thường chỉ hay công bố các số đo mức độ ô nhiễm không khí dùng ở hạt PM 10, trong khi các chuyên gia môi trường và sức khỏe nước ngoài cho rằng các hạt PM 2.5 nguy hại hơn và cần phải được theo dõi. Ngày càng có nhiều người dân Trung Quốc kêu gọi chính quyền công khai đầy đủ số liệu chất lượng không khí, một phần từ các bản tin trên trang Twitter của đại sứ quán Hoa Kỳ. Kết quả là Bắc Kinh đã công bố chỉ số hạt PM 2.5 trong tháng 1 này. Các thành phố lớn của Trung Quốc cũng có thiết bị quan trắc ghi lại số liệu của hạt này, nhưng đã giấu không công bố số liệu. Sự xuất hiện trạm quan trắc ở đại sứ quán và trang @BeijingAir ở mạng Twitter như đổ thêm lửa vào mối quan hệ Trung Quốc – Hoa Kỳ. ■



Ảnh vệ tinh của NASA



Tầm nhìn cho người lái xe bị thu hẹp lại, thậm chí chỉ vài chục mét.
(Ảnh Jason Lee/Reuters)



Mặt nạ thời trang cho các bạn trẻ để đối phó với nạn ô nhiễm không khí tại Bắc Kinh.
(Ảnh Alexander F. Yuan/Associated Press)



QUY HOẠCH SỬ NGUYỄN ĐỖ DŨNG

Ô nhiễm không khí và vai trò quy hoạch Kinh nghiệm của Hoa Kỳ

Ô nhiễm không khí gây nguy hại cho con người, vật nuôi, thực vật, chất lượng nước, giá trị đất đai và thu hẹp tầm nhìn. Do đó từ năm 1970 Luật về Không khí trong sạch (*Clean Air Act - CAA*) và các tu chính sau đó vào năm 1977 và 1990 yêu cầu Cơ quan Bảo vệ Môi trường Hoa Kỳ (EPA) chịu trách nhiệm về việc xây dựng tiêu chuẩn chất lượng không khí (CLKK) và các tiểu bang phải lập quy hoạch nêu rõ mục tiêu và chương trình đảm bảo CLKK. Việc thực hiện CAA và đạt các tiêu chí về CLKK thông qua quy hoạch được luật hóa thành một

điều kiện bắt buộc để tiểu bang và các thành phố có thể nhận được tài trợ của liên bang cho các dự án hạ tầng. Không chỉ thông qua cơ chế tài chính, CAA còn pháp lý hóa sự phối hợp giữa quy hoạch sử dụng đất (SDD), giao thông và CLKK. Bài viết giới thiệu về vai trò của quy hoạch tại Hoa Kỳ trong việc đảm bảo CLKK.

Một trong các yêu cầu của CAA là các tiểu bang phải thực hiện quy hoạch CLKK, vẫn được biết đến với tên gọi Quy hoạch Triển khai cấp Tiểu bang (*State Implementation Plan - SIP*). SIP bao

gồm các dự báo về CLKK trong tương lai và kế hoạch chi tiết của bang để đạt mục tiêu về CLKK. Các cơ quan quy hoạch vùng đô thị, các đơn vị có nguồn khí thải gây ô nhiễm và công chúng được tham gia đóng góp vào việc xây dựng SIP. Một mức độ ô nhiễm có thể chấp nhận được xác định trong SIP nhằm vẫn đảm bảo mục tiêu về CLKK. Từ đó, quota về khí thải từ các phương tiện giao thông (công cộng và tư nhân) được tính toán và tích hợp vào trong quá trình quy hoạch giao thông. Giao thông mà một nguồn quan trọng (đóng góp tới 43% và 53%) đối với hai

chất gây ô nhiễm chính trong không khí: hợp chất hữu cơ dễ bay hơi (VOC) và Ô-xít Nitơ (NOx) (1). Khí thải từ các phương tiện giao thông cũng góp một tỷ lệ đáng kể (31% tại Mỹ) vào lượng khí CO₂ gia tăng trong bầu khí quyển, một nguyên nhân dẫn đến hiệu ứng nhà kính (1).

Bộ Giao thông của Hoa Kỳ quy định tất cả các khu vực có dân số trên 50.000 đều phải có một cơ quan quy hoạch vùng đô thị (*Metropolitan Planning Organization - MPO*). MPO có trách nhiệm thực hiện quy hoạch giao thông bao gồm và quy hoạch dài hạn và quy hoạch ngắn hạn vốn được biết tới với tên gọi Chương trình Nâng cấp Giao thông (*Transportation Improvement Program - TIP*). Nếu quy hoạch dài hạn nhằm bảo trì và nâng cấp hệ thống giao thông trong vòng 20 năm, TIP, quy hoạch ngắn hạn, là kế hoạch chi tiêu của vùng cho hệ thống giao thông bao gồm danh sách các dự án sẽ đầu tư trong vòng tối thiểu 3 năm. Các khu vực nằm ngoài MPO thì được quy hoạch bởi tiểu bang. Trước khi một TIP được phê duyệt, các MPO và cuối cùng là Bộ Giao thông, phải có trách nhiệm kiểm định xem kế hoạch có tương thích với SIP về các mục tiêu CLKK hay không. Đây chính là điểm kết nối giữa quy hoạch giao thông và quy hoạch CLKK nhằm đảm bảo rằng việc nâng cấp hệ thống giao thông không đồng nghĩa với việc làm ô nhiễm bầu khí quyển.

Tuy nhiên, quy hoạch CLKK không chỉ liên hệ với quy hoạch giao thông bởi quy hoạch giao thông về thực chất lại bị tác động hay quyết định bởi quy hoạch SDD cũng như bởi hình thái đô thị. Một số hình thái đô thị (mật độ thấp, tách biệt SDD, bất cân bằng về số việc làm và dân số, v.v...) khiến nhu cầu sử dụng phương tiện giao thông cơ giới tăng lên so với các mô hình khác. Trong khi đó, hỗn hợp về SDD hay mô hình phát triển hỗ trợ giao thông công cộng (TOD) có thể giúp khuyến khích đi bộ, đi xe đạp và sử dụng giao thông công cộng (GTCC) thay vì xe cơ giới.

Mối quan hệ giữa nhu cầu đi lại và môi trường xây dựng (built environment) là đề tài được nghiên cứu nhiều nhất trong quy hoạch đô thị tại Hoa Kỳ (2). Những nghiên cứu này kết luận là môi trường xây dựng với các tính chất khác nhau như mật độ, khả năng tiếp cận (accessibility), chất lượng thiết kế, v.v... quyết định từ 48% đến 98% sự khác biệt về chi số tổng quãng đường đi lại trong một năm của các phương tiện (*Vehicle miles traveled - VMT*) (2), phần còn lại thuộc về lựa chọn cá nhân. Dựa trên những kết quả này, giáo sư Ewing và giáo sư Cervero (2) đã xác định 6 giải pháp (còn gọi là 6 Ds dựa trên chữ cái đầu tiên của các từ khóa): *mật độ dân cư* (population density), *đa dạng về SDD/hoạt động* (diversity), *chất lượng thiết kế môi trường* (design), *khả năng tiếp cận* (dịch vụ/việc làm) ở điểm đến (destination accessibility), *khoảng cách tới dịch vụ GTCC* (distance to transit). Nghiên cứu của nhóm tác giả Apogee và Hagler Bailly (1) vào thập niên 90 còn kết luận rằng "mặc dù những thay đổi về hình thái đô thị mất nhiều năm để diễn ra, những mô hình quy hoạch vùng tốt nhất cho thấy sự thay đổi về hình thái đô thị có thể tác động rõ ràng vào việc đi lại và lượng khí thải trong khoảng thời gian từ 10 đến 20 năm." Ví dụ điển hình nhất cho kết luận này là chương trình Kết nối (Quy hoạch) SDD, Giao thông và CLKK (LUTRAQ) tại Portland, bang Oregon (Hoa Kỳ), giúp giảm VMT khoảng 8%, giảm Nox khoảng 6% và CO 3% thông qua việc thay đổi hành vi lựa chọn phương tiện giao thông của người dân (1). Tại Sacramento, California, chính sách SDD và GTCC được dự báo sẽ giảm VMT và do đó lượng khí thải từ xe cơ giới xuống từ 4-7% trong khoảng thời gian 20 năm (1). Ngày nay, CLKK tại các thành phố của Hoa Kỳ gia tăng đáng kể. Kết quả này không phải do những nỗ lực quy hoạch đô thị mà có lẽ chủ yếu nhờ công nghệ xe hơi đã giúp lượng khí thải của mỗi xe giảm tới 90% so với những năm 1970 (1). Trong cùng khoảng thời gian thì người Mỹ vẫn tiếp tục sử dụng xe hơi nhiều hơn, và VMT vẫn tăng đều đều.

Tuy nhiên, xu hướng này đã có những dấu hiệu thay đổi cùng với nỗ lực quy hoạch của chính quyền và những biến đổi trong văn hóa đô thị đương đại. Trong khi đó bức tranh âm đạm của bầu trời Bắc Kinh và các thành phố lớn Trung Quốc đặt ra câu hỏi liệu các chính sách quy hoạch có thể đóng một vai trò lớn hơn? Nhất là trong điều kiện một thể chế mạnh và một mật độ đô thị tương đối cao cho phép hệ thống giao GTCC hoạt động hiệu quả. Và xa hơn, những nhà quy hoạch và quản lý đô thị ở Việt Nam có thức tỉnh và học được gì từ bài học Bắc Kinh?

Mô hình kết hợp quy hoạch SDD với quy hoạch giao thông và CLKK đòi hỏi vai trò của chính quyền với tư cách là cơ quan lập pháp và hành pháp, đồng thời là cơ quan thu thập số liệu, dự báo và mô hình hóa các viễn cảnh quy hoạch. Phương pháp thực hiện không khó nhưng phụ thuộc vào vai trò tiên phong của chính quyền. CLKK và tình trạng giao thông của Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh sẽ tiếp tục trở nên tồi tệ hơn nếu chính quyền tiếp tục vận hành quy hoạch đô thị bằng các bản vẽ SDD và hạ tầng cứng nhắc và không dựa trên cơ sở khoa học trong khi lại lỏng tay cho các nhà đầu tư phát triển đô thị bừa bãi ở vùng ven đô như hiện nay. ■

(Bài viết của tác giả dựa trên tài liệu môn học Mối quan hệ giữa Giao thông và SDD, trong chương trình đào tạo thạc sĩ quy hoạch đô thị và vùng tại Viện Công nghệ Georgia, Hoa Kỳ).

Tài liệu tham khảo

1. Environment Protection Authority (EPA) (2001). EPA Guidance: Improving Air Quality through Land Use Activities. Office of Transportation and Air Quality.
2. Ewing, R., & Cervero, R. (2001). Travel and the built environment: a synthesis. Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, 1780(-1), 87-114.

lịch sử đô thị

LTS: NGÀY NAY, THIẾT KẾ ĐÔ THỊ (TKĐT) ĐÃ LÀ MỘT LĨNH VỰC CHUYÊN BIỆT VÀ TƯƠNG TÁC VỚI NHIỀU KHÍA CẠNH CỦA ĐỜI SỐNG ĐÔ THỊ, TỬ VẤN HÓA, MÔI TRƯỜNG, GIAO THÔNG TỚI KIẾN TRÚC. MỘT NỀN TẢNG KIẾN THỨC ĐA DẠNG VÀ LÝ LUẬN CỐT LÕI CỦA TKĐT CŨNG ĐÃ ĐƯỢC HÌNH THÀNH NHƯNG LẠI THIẾU MỘT CUỐN SÁCH CÓ TÍNH TOÀN DIỆN (COMPREHENSIVE) VÀ XÁC TÍN (AUTHORITATIVE) ĐỂ TRÌNH BÀY CHÚNG. DO ĐÓ, HAI GIÁO SƯ TRIDIB BANERJEE VÀ ANASTASIA LOUKAITOU-SIDERIS CỦA ĐẠI HỌC NAM CALIFORNIA VÀ ĐẠI HỌC CALIFORNIA TẠI LOS ANGELES ĐÃ TẬP HỢP 50 BÀI VIẾT CỦA CÁC HỌC GIẢ CÓ UY TÍN QUỐC TẾ TRONG LĨNH VỰC TKĐT ĐỂ HÌNH THÀNH CUỐN SÁCH "COMPANION TO URBAN DESIGN" (ĐỒNG HÀNH CÙNG TKĐT) NHẪM MỤC XÂY DỰNG KIẾN THỨC NỀN TẢNG VỀ TKĐT. TẬP CHÍ QUY HOẠCH ĐÔ THỊ TRẦN TRỌNG GIỚI THIỆU BÀI MỞ ĐẦU CỦA CUỐN SÁCH TRÊN VỀ CỘI NGUỒN CỦA TKĐT CỦA GIÁO SƯ EUGÉNIE BIRCH, GIÁM ĐỐC VIỆN NGHIÊN CỨU ĐÔ THỊ THUỘC ĐẠI HỌC PENNSILVANIA.

Từ CIAM đến CNU gốc rễ và những nhà lập thuyết của thiết kế đô thị hiện đại

TIẾN SĨ PHÓ ĐỨC TÙNG (lược dịch)

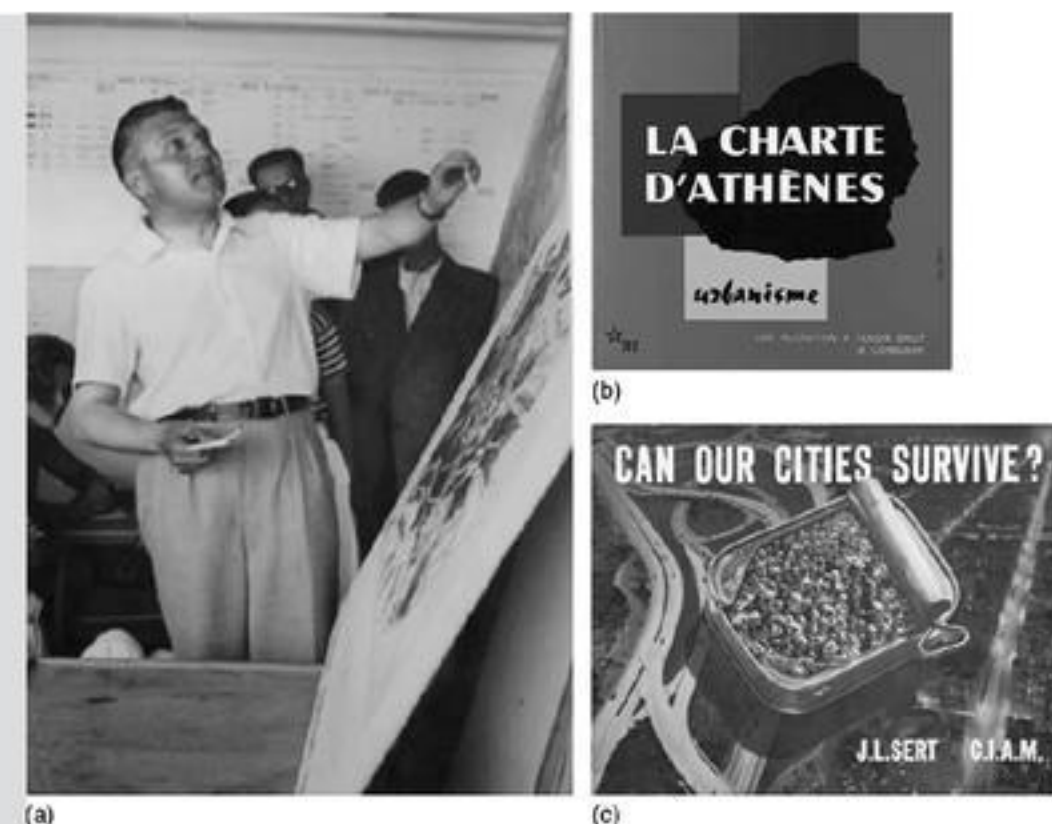
Cuối thế kỷ 19, đầu thế kỷ 20, làn sóng đô thị hóa rầm rộ ở phương Tây đã kích thích những nghiên cứu, tìm tòi của rất nhiều ngành, từ các ngành thiết kế đến kinh tế, xã hội, nhằm thích ứng được với bối cảnh mới. Trong nhóm các nhà thiết kế này ra một ngành nghề mới, từng được gọi bằng rất nhiều tên, ở mỗi thứ tiếng lại khác, nhưng sau này chúng ta quen gọi là thiết kế đô thị. Có 5 nhóm người cơ bản đặc biệt ảnh hưởng lớn tới lịch sử hơn 100 năm phát triển của ngành này, đó là các nhóm Tiên Bối - *Precursors*, Nhóm Sáng Lập - *Founders*, nhóm Tiên Phong - *Pioneers*, nhóm Phát Huy - *Developers* và nhóm

Ăn Theo - *Later Evolvers*. Trong phạm vi bài viết này, chúng tôi chỉ tập trung vào 3 nhóm chính là những người Sáng Lập, Tiên Phong và Phát Huy, trong phạm vi từ khoảng năm 1920 -1970, vì những nhóm này và thời gian này tạo nên những đặc điểm cốt lõi của ngành thiết kế đô thị.

Thiết kế đô thị hiện đại chính thức hình thành khoảng những năm 1920, dưới dạng một tổ chức lỏng lẻo của một số thành viên Sáng Lập, bao gồm một số kiến trúc sư và nhà quy hoạch Âu, Mỹ. Những người này cho rằng họ có phương pháp xây dựng đô thị mới, có thể giải quyết được những vấn

Lịch sử đô thị, xét từ một khía cạnh nào đó, gắn liền với lịch sử kiến trúc và cư trú của loài người. Như vậy có thể nói là nó có gốc rễ từ rất xa xưa. Nhưng vì quy mô một cuốn sách không thể giải quyết mọi vấn đề, và lại đã có nhiều tác phẩm kinh điển bàn về nguồn gốc xa xưa đó, nên trong phạm vi cuốn sách này, chúng ta chỉ xét đến cái gọi là đô thị học đương đại, với xuất phát điểm từ khoảng đầu thế kỷ trước. Trong chương mở đầu, Eugénie Birch giới thiệu tổng quan về những tác giả, dự án, nhà đầu tư, nhà bảo trợ, những vận động và thể chế cơ bản liên quan tới đô thị học hiện đại. Tác giả chọn hai tổ chức quốc tế, đại diện cho hai trào lưu tư tưởng phổ biến toàn cầu trong quy hoạch để làm khung cho phần giới thiệu của mình: Bắt đầu bằng CIAM (tên tiếng Pháp của Đại hội quốc tế về kiến trúc hiện đại - *International congress of modern architecture*) và kết thúc bằng CNU (Đại hội về đô thị học mới - *Congress for New Urbanism*) (sau đây chúng tôi để nguyên tên viết tắt). Phần giới thiệu lịch sử này đưa ra những lý tưởng và thực tiễn, những nỗ lực của cá nhân và tổ chức, được phân tích chủ yếu trong bối cảnh kinh tế xã hội của nước Mỹ.

nạn ngày một gia tăng của đô thị thời đó như nhà ở thiếu vệ sinh, giao thông vận tải, sử dụng đất kém hiệu quả v.v. Những tác phẩm của nhóm này chủ yếu mang tính ý tưởng, dưới dạng bài viết lý thuyết, ít khi được thực hiện. Tiếp theo đó là nhóm Tiên Phong, bao gồm các kiến trúc sư, nhà quy hoạch, nhà văn, học giả v.v. Trong những thập kỷ 30,40, họ mở rộng và đào sâu nghiên cứu trong các lĩnh vực trên, đóng góp nhiều bài viết, nghiên cứu, một số công trình và kinh nghiệm giảng dạy. Nhóm Phát Huy xuất hiện từ cuối những năm 40, khi ở cả Mỹ và Châu Âu có những chương trình đổi mới trong chính sách quy hoạch. Nhóm này cũng



hình a. Cuộc gặp gỡ của CIAM và những tác phẩm sau đó
hình b. Hiến chương Athens
hình c. "Liệu thành phố có thể sống sót" của Luis Sert

Table 1.1 From CIAM to CNU: The roots of urban design

Precursors Mid to late nineteenth and early twentieth centuries	Founders 1920s to early 1930s	Pioneers Mid 1930s to late 1940s	Developers Late 1940s through 1970s	Later evolvers Post 1970s
Designers Georgy-Eugene Housman (1859-1931)	Architects Le Corbusier (1897-1965)	Architects Joseph Hissler (1880-1960)	Architects Josep Lluís Sert (1902-1983)	Architects Andres Durrer (1949) and Stanford Hertz-Zyberk (1950)
Edouard Couda (1815-1876)	Frank Lloyd Wright (1867-1959)	Clarence Stein (1882-1975)	David Crane (1917-2006)	Jonathan Blumert (1937)
Frederick Law Olmsted (1822-1903)	Hugh Ferriss (1896-1962)	CIAM members (1928-1966)	Edmond Bacon (1909-2006)	Peter Calverley (1943)
David Boreham (1846-1912)	Elia Salomon (1873-1958)	MAUS members (1923-1957)	Victor Green (1903-1980)	Alexander Cooper (1925)
Tony Carraro (1880-1940)	Elia Salomon (1873-1958)	Walter Gropius (1893-1969)	Joqueline Bryckman (1905-1983)	Leon Krier (1946)
Ivan Philippe Cret (1876-1945)			LM Iri (1917)	Alex Kruger (1951)
			Peter (1925-2008) and Alan Smithson (1928-1993)/Team 10	David Lewis (1932)
			Daniel Scott Brown (1951) and Robert Venturi (1925)	Ross Koshman (1944)
			Don Thompson (1918-2002)	
			Kenneth Tange (1913-2005)	
			Oscar Niemeyer (1907-1980)	
			Luis Costa (1902-1958)	
			Urban Design Group (1967-1974)	
City planners John Nolen (1869-1937)	City planners Reginald Bacon (1913-1986)	City planners G. Holborn Proctor (1860-1930)	City planners Kevin Lynch (1918-1984)	City planners Gary Hack (1947)
Frederick Law Olmsted Jr. (1870-1957)	Martin Meyerson (1922-2007)			Donald Appleyard (1928-1982)
Henry Vincent Hubbard (1871-1947)				Alan Jacobs (1936)
Landscape architects Hideo Sasaki (1919)	Landscape architects Ian McHarg (1920-2001)	Landscape architects Lester Olson (1918)	Landscape architects James Corner (1961)	Landscape architects James Corner (1961)
Authors Carroll Saxe (1843-1903)	Authors Patrick Geddes (1854-1932)	Authors Clarence Perry (1872-1944)	Authors Jose Jacobs (1915-2006)	Authors Joe Gold (1936)
Ebenezer Howard (1850-1928)	Raymond Unwin (1863-1940)	Lewis Mumford (1895-1990)	William H. Whyte (1917-1999)	Chas. Cooper Martin (1934)
	Warren Higinson (1891-1936) and Elbert Peets (1886-1968)	Sigfried Giedion (1888-1968)	Christopher Alexander (1933)	Anne Verneer Moudon (1947)
		Catherine Durrer-Wentz (1905-1964)	Gordon Colles (1918-1994)	Anne Whitson Spies (1947)
		Christopher Tunnard (1910-1979)	Colin Rowe (1920-1998)	Jed Garmon (1948)
			Oscar Newman (1925-2004)	
			Paul Zucker (1889-1971)	
			Steven Eder Panamaren (1898-1999)	

Từ CIAM đến CNU - Cội nguồn của thiết kế đô thị. Chú giải: Precursors - Tiên bối; Founders - Nhóm Sáng Lập; Pioneers - Nhóm Tiên Phong; Developers - Nhóm Phát Huy; Late evolvers - Nhóm Ăn Theo; Designers - Các nhà thiết kế; Architects - Các kiến trúc sư; City planners - Các quy hoạch sư; Landscape architects - Các kiến trúc sư cảnh quan; Authors - Các tác giả;

chủ yếu là dân thiết kế, nhưng đã được trang bị thêm nhiều kiến thức kinh tế xã hội mới và gặp điều kiện thuận lợi. Họ viết nhiều sách, thực hiện hàng loạt dự án và gây dựng những chương trình đào tạo bài bản. Từ đó, ngành thiết kế đô thị có thể nói là có một nền tảng lý thuyết và thực tế tương đối vững chắc.

Nhóm Sáng Lập

Đầu thế kỷ 20, ý tưởng về một đô thị hiện đại, hiệu quả cho thời công nghiệp hấp dẫn rất nhiều nhà thiết kế, đặc biệt là kiến trúc sư. Những đại diện quan trọng nhất có thể nói là LeCorbusier ở Pháp và Walter Gropius ở Đức. Họ cho rằng đã tìm thấy trong tháp cao tầng một giải pháp hoàn hảo của thời đại mới: tính hiệu quả kinh tế của sản xuất hàng loạt công nghiệp, vẻ đẹp của một thánh đường hiện đại, mật độ cao của một đô thị sầm uất và diện tích trống mênh mông cho giao thông, cây xanh, ánh sáng, vui chơi giải trí v.v. Vấn đề của thiết kế đô thị chẳng qua là sắp xếp những tòa cao ốc này theo một trật tự hình học nào đó. Le Corbusier đã minh họa ý tưởng này trong một loạt đồ án không được thực hiện như: *La ville contemporaine* (1922), *Voisin Plan* (1925) *La ville radieuse* (1935) cũng như trong cuốn sách viết về đô thị học – *Urbanisme* (1924). Năm 1928, Le Corbusier cùng một số kiến trúc sư có cùng chí hướng đã sáng lập ra CIAM – *Congrès Internationaux d'Architecture Moderne* (Đại hội Quốc tế về kiến trúc hiện đại). CIAM đã tổ chức những hội nghị thường niên ở châu Âu từ năm 1928 đến 1956, trừ một vài năm chiến tranh. Hội nghị đã tập hợp và xuất bản, công bố những nghiên cứu, công trình của nhóm ra khắp thế giới. Từ một nhóm nhỏ khoảng hơn 20 người họp nhau ở La Sarraz, Thụy Sĩ năm 1928, CIAM đã thu hút được trên 3000 thành viên trong kỳ hội nghị năm 1950. Vốn có xu hướng hữu khuynh, với nhiệt huyết tạo công bằng xã hội, ban đầu nhóm tập trung vào các giải pháp cho khu ổ chuột, nhà ở cho người nghèo, nhưng sau đó nhanh chóng mở rộng chủ đề ra toàn đô thị.

Đến hội nghị lần thứ 4 thì CIAM lấy chủ đề là “*The Functional City*,” (Đô thị công năng). Hội nghị này ban đầu dự định tổ chức ở Mạc Tư Khoa, nhằm quảng bá ưu thế của kiến trúc hiện đại trong môi trường xã hội chủ nghĩa, nhưng bị Liên Xô từ chối, với chỉ thị rõ ràng “nhóm avant-garde không có chỗ nước Nga Stalin”. CIAM 4 do đó được tổ chức trên du thuyền đi từ *Marseil* đến Athens và tại khách sạn ở Athen. Trong 14 ngày, các thành viên đã cùng nhau nghiên cứu so sánh 33 thành phố dựa trên hệ thống tiêu chuẩn được nhà quy hoạch Hà Lan Cornelis van Eesteren hệ thống hóa trên cơ sở phương pháp phân tích của Patrick Geddes - Scotland. Cuối cùng, họ chắt lọc những kết quả phân tích, nghiên cứu để đưa ra mô hình đô thị hiện đại bao gồm 4 công năng đơn giản là: Ở, Làm việc, Nghỉ ngơi và Giao thông. Về giải pháp, về cơ bản họ đề xuất giải tỏa các khu ổ chuột và những khu đô thị cổ chật chội, tắc nghẽn, thay bằng mô hình “Cao ốc trong công viên” của Le Corbusier. Mô hình này đối lập hoàn toàn với mô hình đô thị vườn của Anh, với đề xuất phân tán đô thị ra ngoại ô, tạo những đô thị vệ tinh mật độ thấp để giảm mật độ trong nội thành đồng thời tạo môi trường sống tốt cho thị dân và công nhân. Vì lý do bất đồng quan điểm nội bộ, CIAM 4 đã không công bố kết quả nghiên cứu như dự định. Tuy nhiên, năm 1941, Le Corbusier đã tổng hợp hết những điều quan trọng nhất của CIAM 4 thành một dạng cương lĩnh được xuất bản năm 1943 dưới tên “Hiến chương Athens”. Trong hiến chương này, tất cả những nguyên tắc quan trọng nhất của thiết kế đô thị hiện đại thời kỳ trước chiến tranh thế giới được tổng hợp thành 95 mục, chẳng hạn như:

(1) Đô thị chỉ là một phần trong một tổng thể kinh tế, chính trị, xã hội tạo nên một vùng.

(9) Mật độ dân cư trong các trung tâm đô thị cổ truyền là quá lớn.

(30) Không gian trống trong các trung tâm đô thị này nhìn chung là thiếu.

(69) Việc phá bỏ những khu ổ chuột vây quanh những di tích, danh thắng sẽ tạo cơ hội cho không gian trống mới...Thiết kế đô thị là một ngành khoa học nghiên cứu không gian ba chiều chứ không phải mặt phẳng. Việc đưa chiều cao vào đô thị sẽ tạo cơ hội giải tỏa mặt bằng cho giao thông và cây xanh.

Trong cùng khoảng thời gian đó, kiến trúc sư Tây Ban Nha Josep Lluís Sert, thành viên CIAM, đã xuất bản một ấn phẩm dài hơn bằng tiếng Anh về kết quả của CIAM 4 là cuốn *Can Our Cities Survive? An ABC of Urban Problems, Their Analysis Their Solutions Based on the Problems Formulated by the CIAM* (1942)? Sau này, cuốn của Sert và hiến chương Athens của Le Corbusier được coi là trọng tâm của trường phái CIAM trong thiết kế đô thị.

Ngoài CIAM ra, cũng có những kiến trúc sư khác tham gia vào việc hình thành trào lưu hiện đại, nhưng từ những góc nhìn khác. Đáng kể nhất là Hugh Ferriss, với hàng loạt minh họa rất ấn tượng về cao ốc trong đô thị hiện đại trong cuốn *Metropolis of Tomorrow* (1929), và Kiến trúc sư Đức Werner Hegemann, với cuốn *The American Vitruvius, The Architect's Handbook of Civic Art* (1922). Hegemann đặc biệt nhấn mạnh là thiết kế đô thị cần phải kết hợp được yếu tố xã hội, nhân văn với thiết kế. Joseph Hudnut, trợ lý của Hegemann, đã trở thành trưởng khoa quy hoạch trong trường đại học kiến trúc Columbia và sau này là người sáng lập ra trường thiết kế (GSD) của Harvard. Với chức vị đó, Hudnut đã là người mở đầu cho việc đào tạo thiết kế đô thị theo trường phái hiện đại ở Mỹ, với trọng tâm chính là ý tưởng của Hegemann về phối hợp các lĩnh vực khác nhau như kinh tế, xã hội, nhân văn, thiết kế thành một ngành mới là *civic design* mà sau này cũng gọi là thiết kế đô thị.

Trong thời gian đó, nhóm chủ trương phân tán đô thị theo mô hình đô thị vườn cũng có những hoạt động đáng kể. Quan trọng nhất là Raymond

Unwin, tác giả các cuốn *Nothing Gained by Overcrowding* (1912), *Town Planning in Practice* (seventh edition 1920) và chủ trì thiết kế khu Letchworth Garden Suburb 1903–1920s. Ý tưởng chủ đạo là giải tỏa mật độ trong các khu trung tâm đô thị cổ bằng cách tạo ra các đô thị vệ tinh nhỏ tương đối khép kín ở ngoại ô. Quan điểm của ông sau này được nhà lý luận đô thị học hàng đầu nước Mỹ là Lewis Mumford rất ủng hộ. Nhưng người thực hiện những ý tưởng này trên thực tế ở Mỹ lại là Frederick Law Olmsted và học trò của ông là John Nolen, cả hai là giáo sư ngành thiết kế cảnh quan của trường Harvard. Những công trình tiêu biểu của Nolen là khu Charlotte's Myers Park và các thành phố như Mariemont, Ohio, Kistler, Pennsylvania và Venice, Florida. Nolen đề xuất “*Nguyên lý Mỹ*” cho việc quy hoạch một đô thị nhỏ từ 25.000-100.000 dân, tương đối khép kín, với vành đai xanh khổng lồ xung quanh, có trung tâm đô thị, một số mẫu nhà ở, cấu trúc khu ở, hệ thống công viên, đất sản xuất công nghiệp, giao thông phân cấp, kết nối vùng v.v. Nói chung, nhóm phân tán này không cùng chí hướng với CIAM, nhưng họ là một nguồn cung cấp ý tưởng và kinh nghiệm thực tế mang tính nền tảng cho đô thị học, đặc biệt là cho New Urbanism sau này.

Nhóm Tiên Phong

Sự bất đồng quan điểm giữa tập trung, cao tầng và phân tán, thấp tầng trong thế hệ Sáng Lập đã dẫn đến những đối lập ngày một rõ rệt trong nhóm Tiên Phong. Nhóm Tiên Phong này nhìn chung dựa trên cơ sở ý tưởng chủ đạo đã được đưa ra từ thế hệ sáng lập, và có bổ sung thêm. Clarence Perry đưa ra ý tưởng về “*neighborhood unit*,” là một tổ chức không gian, xã hội xung quanh một cụm trường học các cấp và cho đó là modul cơ bản của đô thị. Nguyên lý này được Clarence Stein và Henry Wright áp dụng trong đô thị vườn Radburn – New Jersey 1929. Những người theo trường phái CIAM như



Khu vực cải tạo đô thị Bệnh viện Michael Reese trước (a) và sau khi được tái thiết (b)

Sigfried Giedion (1966) thì phê phán giải pháp “*neighborhood unit*,” và cho rằng cần phải bao quát toàn bộ đô thị như một thể thống nhất chứ không thể chia nó ra thành những modul biệt lập. Một nhân vật chuyển tiếp đặc biệt là Sert. Ông này vốn là thành viên kỳ cựu của CIAM, người tổng kết những kết quả của CIAM trong cuốn *Can Our Cities Survive?* Do viết cuốn này và với cương vị là trưởng khoa, chịu trách nhiệm về phương hướng đào tạo, ông

đã góp phần đáng kể vào việc quảng bá tư tưởng CIAM. Sau này sang Mỹ, ông lại được sự ủng hộ của những thành viên cự phách trong CIAM lúc đó đang giữ những cương vị chủ chốt ở Harvard như Walter Gropius, Sigfried Giedion, Joseph Hudnut. Mặt khác, ông lại là fan hâm mộ Lewis Mumford, vì thế lại có sự đồng cảm nhất định với quan điểm đối lập. Khoảng năm 1941, Sert được coi là đại diện của CIAM ở Mỹ nhưng với một

số cải biến. Ông ủng hộ ý tưởng “neighborhood unit,” muốn đưa yếu tố tỷ lệ con người, sự thân thiện với con người vào trong mô hình của CIAM, nhưng đồng thời muốn bảo vệ ý tưởng về sự tập trung đô thị của CIAM. Từ đó ông đưa ra ý tưởng về trung tâm đô thị trong tầm bán kính đi bộ. Dưới cương vị là phó chủ tịch CIAM từ 1944-1952, ông luôn tìm cách đưa quan điểm này vào phổ biến trong CIAM. Cuốn sách thứ 2 của ông *The Heart of the City* (1952), tập trung vào ý tưởng trung tâm đô thị với tỷ lệ con người này, trong đó có phân tích về những đổi mới trong quy hoạch đô

thị ở Mỹ và châu Âu. Sert giảng dạy ở Mỹ từ năm 1940, và từ năm 1953, khi ông được bổ nhiệm làm trưởng khoa kiến trúc của Harvard thì nền tảng đào tạo ngành thiết kế đô thị Mỹ được định hình. Sert, với ảnh hưởng của Mumford, hình dung thiết kế đô thị là một ngành nghiên cứu không gian ba chiều, tổng hợp kiến thức của nhiều lĩnh vực: kiến trúc, quy hoạch đô thị, thiết kế cảnh quan, mỹ thuật, nhằm cải thiện môi trường đô thị. Việc ông nhấn mạnh yếu tố 3 chiều cho thấy nguồn gốc CIAM cũng như chủ trương lấy kiến trúc làm trọng tâm trong thiết kế đô thị.

Nhóm Phát Huy – Developers

Đô thị học Hậu chiến nhận được sự đóng góp nhiều nhất của nhóm kiến trúc sư Philadelphia là Oskar Stonorov, Edmund Bacon, Robert B. Mitchell và Louis Kahn. Nhóm này vừa chịu ảnh hưởng của CIAM, vừa của Eliel Saarinen, người chủ trì chương trình đào tạo thiết kế đô thị tại Cranbrook Academy. Năm 1947, nhóm này làm một triển lãm kiến trúc, với hơn 400.000 người xem. Thông điệp tại triển lãm này khác hẳn đường lối CIAM. Thứ nhất, đô thị tương lai cần phải kế thừa bản sắc truyền thống và mọc lên từ quá khứ. Thứ hai, nhiệm vụ của quy hoạch là làm sao kết hợp được một loạt các dự án riêng rẽ vào trong một cấu trúc đô thị hiện hữu để tạo ra được một kết quả hài hòa mà không cần phải phá hủy hàng loạt cấu trúc cũ. Thứ ba, trung tâm đô thị phải được đặc biệt chú trọng như cửa sổ, hay mặt tiền đô thị. Và cuối cùng là, các khu ở thì cần nhiều không gian trống, nhà cửa tốt hơn và cần được tách khỏi luồng giao thông chính để có được sự yên tĩnh. Tóm lại, quan điểm của nhóm này là làm sao kết hợp những giá trị lịch sử với hiện đại hóa, vừa đảm bảo không gian cho người đi bộ, vừa thuận lợi cho giao thông ô tô. Tư tưởng này được thể hiện rõ ở tiêu đề bài viết: “*Liệu pháp Philadelphia: Xử lý ổ chuột bằng Penicillin chứ không phải phẫu thuật*” trong tạp chí *Architecture Forum* 1952. Một *planning commission* (hội đồng quy hoạch) của Philadelphia được lập ra từ 1943 để thực hiện những ý tưởng nêu trên. Chương trình cải tạo Philadelphia bao gồm 75 dự án công, tư và được dư luận Mỹ đánh giá rất cao. Edmund Bacon, chủ tịch hội đồng quy hoạch Philadelphia 1949-71, được tờ *Time Magazine* coi là nhà quy hoạch xuất sắc nhất nước Mỹ lúc bấy giờ (1964).

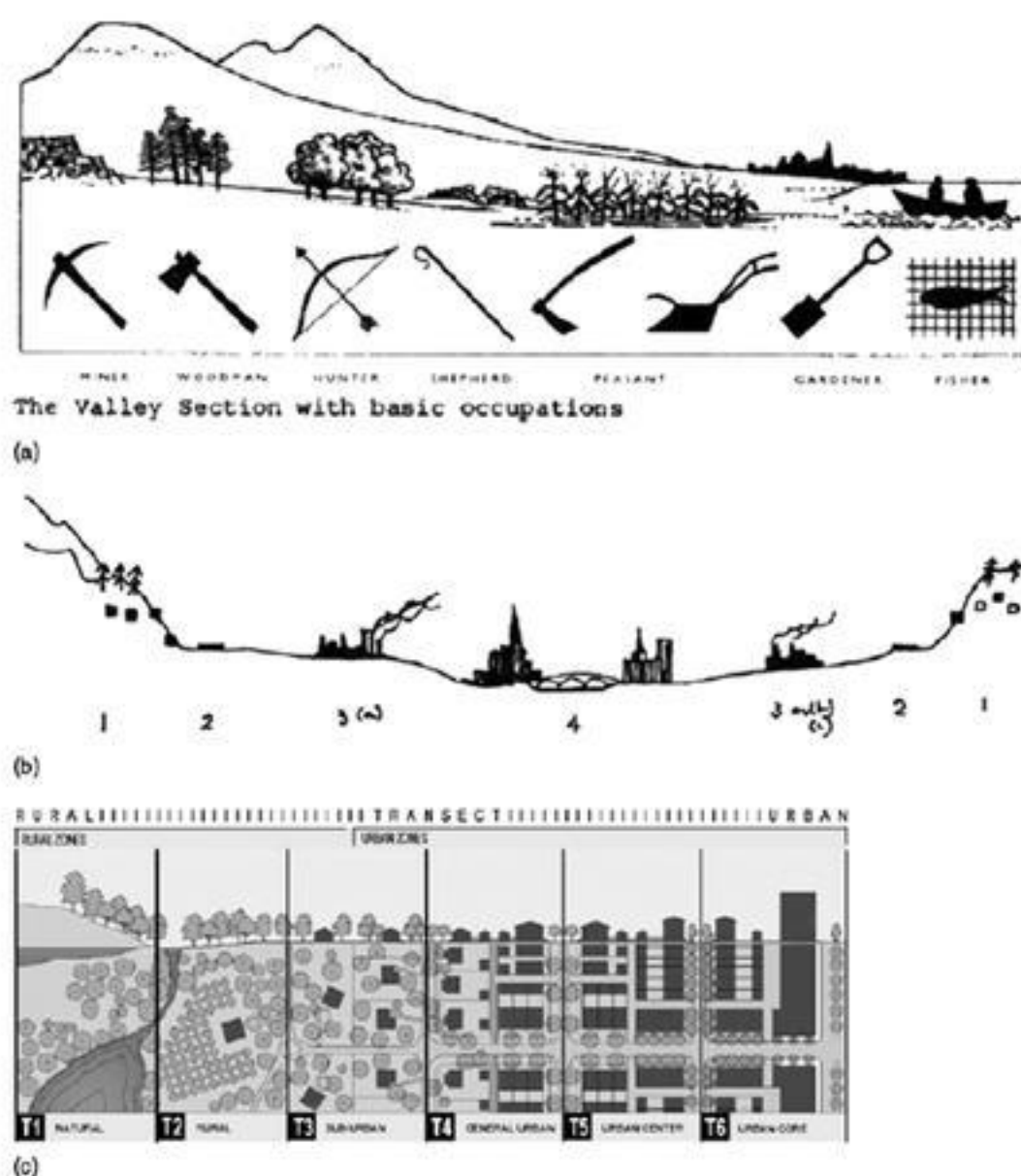
Đầu thập kỷ 60, Martin Meyerson và Jacqueline Tyrwhitt của Harvard xuất bản một cuốn sách kinh điển, tổng kết những công trình tiêu biểu về thiết kế đô thị ở Mỹ và châu Âu, cả Mỹ La tinh, thể hiện những nguyên tắc cơ bản của

ngành thiết kế công nghiệp thời kỳ Hậu chiến. Đáng chú ý là trong cuốn sách này không có dự án Stuyvesant Town (1947), một dự án lớn với 18 block nhà, 11.500 căn ở Hạ Manhattan. Sự bỏ sót này báo hiệu trước một rạn nứt trong lý thuyết thiết kế đô thị sẽ ngày một toác rộng trong những năm 60 và 70. Những tiếng nói phản biện xuất phát từ lĩnh vực xã hội học, rồi lan sang cả lĩnh vực kỹ thuật, thiết kế không gian, với những tên tuổi như Jane Jacobs (1961), Kevin Lynch (1960), Gordon Cullen (1961), Christopher Tunnard và Boris Pushkarev (1963), Robert Venturi, Denise Scott Brown và Steven Izenour (1972), Colin Rowe và Fred Koetter (1978), và William H. Whyte (1980). Trước Jane Jacobs cũng từng có nhiều người phê phán thiết kế đô thị hiện đại từ góc độ xã hội học như: Catherine Bauer (1934, 1945), Reginald Isaacs (1948), Ruth Glass (1948). Họ đặc biệt phản đối ý tưởng “neighborhood unit”, vì lý do chúng có xu hướng co cụm cục bộ, không hướng tới sự phát triển chung của toàn đô thị và mở đường cho những sự phân biệt đẳng cấp, chủng tộc. Những người sau này như Jacobs, Lynch, Cullen, Venturi/Scott-Brown/Izenour, Rowe và Whyte thì đặt trọng tâm vào việc phê phán không gian đô thị hiện đại và phát triển quan điểm đối lập với những giá trị đô thị như tính cá thể, bản sắc, lịch sử, đa dạng v.v. Họ cũng chuyển hướng nghiên cứu, không chú trọng quy hoạch toàn đô thị, mà quan tâm đến những dự án cụ thể như một không gian công cộng, một tuyến phố. Họ cho rằng kiến thức về đô thị học cần được thu thập thông qua việc quan sát hoạt động và phản ứng của người dân trong các không gian đô thị cụ thể. Ý tưởng của họ là phải tạo ra những không gian hữu cơ, thân thiện, có thể đi bộ, và đa dạng công năng. Họ đặc biệt nhấn mạnh việc phải hiểu được mối quan hệ mật thiết giữa những hình thái đô thị và các yếu tố kinh tế, văn hóa xã hội, tự nhiên đã tạo nên chúng. Dựa trên những bài học kinh nghiệm rút ra từ công

trình của Giambattista Nolli – *Pianta Grande di Roma* (1748) và Camillo Sitte về các không gian công cộng ở châu Âu (1889), những tác giả này (đặc biệt Rowe và Koetter, Cullen, Whyte và Jacobs) đã tập trung vào phân tích những yếu tố cụ thể của đô thị như độ lớn của block, chiều rộng của đường, cách tổ chức không gian công cộng. Bằng việc chú tâm vào quy mô nhỏ như khu ở, block nhà, họ hướng sự quan tâm của các nhà quy hoạch vào những cảm xúc cá nhân của người dân đô thị. Trên cơ sở đó, họ phát triển phương pháp quy hoạch đô thị từ dưới lên. Dần dần, tất cả những nghiên cứu này mở ra một hướng đi mới, nền tảng mới cho thiết kế đô thị. Đến cuối thế kỷ 20, trường phái này bắt đầu được áp dụng vào thực tế, trong các dự án tiêu biểu như: Battery Park City (New York), Reston City Center (Virginia) và St Lawrence (Toronto). Sự hình thành trào lưu tư tưởng mới này được nảy sinh từ rất nhiều hoạt động nghiên cứu, thiết kế từ những năm 1950. Nhưng quan trọng nhất phải kể đến vai trò của Rockefeller *Urban Design studies program*. Chương trình này đã cấp rất nhiều học bổng cho những hướng nghiên cứu mới về thiết kế đô thị, chẳng hạn như các nghiên cứu của Kevin Lynch, E.A. Gutkind, Jane Jacobs, Edmund Bacon, Christopher Alexander và Christopher Tunnard. Khởi nguồn cho những tìm tòi mới về thiết kế đô thị là mấy sự kiện lớn sau ở Mỹ: Đạo luật về nhà ở và giải tỏa “ổ chuột” năm 1949, với hậu quả là một làn sóng đập phá và xây mới khắp nơi. Đạo luật về Đường cao tốc 1956, với một hệ thống đường liên bang, xé ngang dọc qua các vùng miền. Và hiện tượng phát triển ngoại ô tràn lan thời hậu chiến. Những vấn đề này đã khơi gợi nhu cầu của các học giả về việc làm thế nào hiểu rõ hơn bản chất, cơ chế của đô thị cũng như tìm ra giải pháp tối ưu cho phát triển đô thị. Kevin Lynch phân tích cơ chế cảm nhận không gian của con người. Edmund Bacon dùng những ví dụ lịch sử và đương đại để

làm rõ cấu trúc không gian từ vùng đến đô thị, khu ở, đặc biệt nhấn mạnh không gian công cộng. Christopher Tunnard lên án những khu ngoại ô xấu xí. Và quan trọng nhất là Jane Jacobs, vừa phân tích những vấn đề cơ bản của đô thị hiện đại, vừa đề xuất được những giải pháp, hướng đi rất cơ bản cho đô thị học tương lai, gần như được coi là “kinh thánh” trong lĩnh vực thiết kế đô thị.

Trào lưu xây dựng và cải tạo đô thị đã đẻ ra nghề thiết kế đô thị với những chuyên gia tư vấn như Victor Gruen, Lawrence Halperin và I.M. Pei. Gruen là nhân vật đặc biệt quan trọng. Mô hình tái tạo trung tâm đô thị bằng khu đi bộ và mô hình trung tâm thương mại ngoại ô trong dự án *Fort Worth* (1956) của ông đã được nhân rộng trên 200 thành phố tới năm 1980. I.M. Pei nỗ lực cải tạo những khu ở và trung tâm thương mại, dân sự trong đô thị. Nói về sản phẩm của các nhà thiết kế đô thị Mỹ, có thể nhìn chung là ở thời kỳ đầu của làn sóng cải tạo, xây dựng đô thị (sau 1943) thì chủ yếu là phá sạch xây mới, với mô hình chung cư, cao ốc theo phương thức CIAM. Từ những năm 60, 70 có sự chuyển đổi dần dần theo cách tư duy mới. Đặc biệt nổi trội là nhóm New York’s Urban Design Group. Ban đầu, các nhà quy hoạch chủ yếu tuân thủ các luật lệ đã được đề ra, nhưng sau này, họ nhận thấy quy hoạch không được bị lũng đoạn bởi giới tài chính và chính trị, ngược lại vai trò của nhà quy hoạch là định hướng cho các thành phần khác nhau trong xã hội có thể cùng nhau tiến tới những mục tiêu chung. Từ đó, họ đã góp phần đáng kể vào việc hiểu và cải tiến luật pháp trong rất nhiều lĩnh vực khác nhau. Đặc biệt, nhóm New York này đã sáng kiến ra hai công cụ phân vùng rất hiệu quả: thứ nhất là “incentive zoning”, tức là dành ra một số khu để đổi đất cho nhà đầu tư lấy hạ tầng công cộng và “special districts to achieve desired design objectives”, tức là khoanh ra một số đặc khu nhằm đạt được những tiêu chí



Bản vẽ của Patrick Geddes (a), Team 10 (b), và New Urbanism (c)
Ghi chú: Nhóm 10 dựa vào tác phẩm của Patrick Geddes, *Mặt cắt Thung lũng (Valley Section)* (1905), để minh họa các mô hình cho thiết kế. Năm thập kỷ sau, Andres Duany đề xuất một mô hình tương tự, *Transect (lát cắt)*, để minh họa các ý tưởng về tổ chức vùng trong Đô thị học Mới.

thiết kế mang tính chiến lược. Trong đặc khu này, nhà quy hoạch sẽ đưa ra một số tiêu chí chiến lược, rồi xét xem mỗi khu nhà, mỗi chủ sở hữu sẽ có thể làm gì để góp phần đạt được tiêu chí đó. Sau khi đã xác định, họ thuyết phục các chủ sở hữu, các nhà đầu tư làm theo quy hoạch, và mỗi người sẽ được hưởng một lợi ích nào đó tương ứng với đóng góp của họ. Kết quả của quá trình này là tạo ra một số tiến bộ về đô thị như nhiều không gian công cộng hơn, giao thông thuận tiện hơn, tiện ích khu ở tốt hơn, công bằng xã hội hơn v.v. tùy theo dự án, nhưng vẫn giữ lại được những giá trị lịch sử cốt yếu khác của khu vực đó. Ví dụ về việc áp dụng giải pháp này là dự án phố Greenwich ở Hạ Manhattan, Time Square, Lincoln Center, khu ở Clinton. Tới cuối thế kỷ 20, đã có trên 500 khu công cộng nằm trong sở hữu tư nhân và khoảng 125 đặc khu đô thị như trên được hình thành. Trong thập kỷ 70, Whyte đã cải tiến kỹ thuật “incentive zoning” ở New York qua việc nghiên cứu và quay phim những hành động, ứng xử của người dân để đưa ra những chi tiết thiết kế đô thị tối ưu. (Whyte 1980).

Tại Boston, kiến trúc sư Ben Thompson và nhà đầu tư James Rouse đã đưa ra mô hình tái thiết trung tâm đô thị với những khu ở được cải tạo nhẹ nhàng, thêm vào đó các chức năng đa dạng như khu đi bộ, trung tâm thương mại, khu ẩm thực v.v. Mô hình này đã được hai người này nhân rộng thành công ở Baltimore và ít thành công hơn ở New York.

Thông qua những thử nghiệm, rút kinh nghiệm, Nhóm Phát Huy đã đưa ra được nhiều giải pháp chi tiết, từ kích thước tòa nhà, chiều rộng đường, cảnh quan, phân khu v.v. để có thể tạo ra những môi trường đô thị hài hòa, hiệu quả. Những kinh nghiệm này tạo thành nền tảng cho công tác thiết kế đô thị ngày nay. Những kinh nghiệm đó được tổng hợp trong một số tác phẩm chính như *Great Streets* (Alan Jacobs 1995), *The American City: What Works What*

Doesn't (Alex Garvin's 2002) và cuốn sổ tay *Street Design Manual* của sở giao thông New York (2009).

Trong cùng thời gian trên, ở châu Âu cũng có những chuyển biến nhất định. Một làn sóng xây dựng đô thị đã nổ ra sau thế chiến, với hàng chục triệu căn hộ được xây dựng. Có rất nhiều chương trình phát triển đô thị khác nhau, với những đặc thù của từng nước, từng vùng, nhưng hầu hết đều mang đậm sắc thái của CIAM, hoặc CIAM sau cải biến của Sert những năm 40. Riêng ở Anh và Hà Lan, các nhà quy hoạch tỏ ra không thoả mãn với những cải biến này. Chương trình đô thị hóa ở Anh bao gồm việc xây dựng hàng chục ngàn nhà ở trong nội đô Luân Đôn và 8 đô thị mới ở vùng phụ cận. Hà Lan cũng đưa ra hàng loạt chương trình nhà ở tại hầu hết các đô thị lớn. Đối với hai nước này, nguyên lý cơ bản của CIAM về việc phân chia đô thị thành 4 vùng công năng chính bị coi là không phù hợp và không quan trọng. Họ đòi hỏi một giải pháp may đo hơn, ít cơ giới hơn để phù hợp với bối cảnh văn hóa, lịch sử, kinh tế xã hội, địa lý, tự nhiên của từng vùng. Họ đã nhiều lần thổ lộ quan điểm của mình tại các hội nghị của CIAM. Năm 1954, một nhóm kiến trúc sư dẫn đầu bởi Peter và Alison Smithson của Anh quốc và Jaap Bakema của Hà Lan, gọi là nhóm Team 10, đã họp riêng tại Doorn, Hà Lan, để tổng hợp tất cả những tín hiệu của mình thành 8 mục, gọi là *Cương lĩnh Doorn* (Doorn Manifesto). Họ đề xuất một phương pháp phân tích đô thị theo 4 khía cạnh: Nhà, Đường, Khu phố và Thành phố. Họ chịu ảnh hưởng lớn của nhà xã hội học tiên phong Patrick Geddes người Scotland. Ông này chuyển dùng hình ảnh “mặt cắt thung lũng” để chỉ ra mối quan hệ khăng khít giữa hoạt động con người với điều kiện thiên nhiên. Trong mặt cắt thung lũng, mỗi vùng từ cao đến thấp, bằng hay dốc sẽ tương ứng với những hoạt động, công năng khác nhau. Các nhà quy

hoạch áp dụng mô hình mặt cắt này vào đô thị, và cho rằng từ đỉnh núi đến đáy thung lũng sẽ tương ứng với những loại hình xây dựng đặc trưng khác nhau. Mô hình này của họ rất gần về lý thuyết với mô hình mặt cắt New Urbanism của Andres Duany ngày nay. Trong mô hình này, từ trung tâm ra đến ngoại ô sẽ tương ứng với những chương trình hoạt động đô thị khác nhau. Một đệ tử khác của Geddes là Ian McHarg, sau này thành giáo sư về cảnh quan ở đại học Penn, Mỹ. Cũng giống như bạn ông là Mumford, McHarg rất bất bình với chương trình đào tạo kiểu CIAM mà ông đã tự phải trải qua, nhất là vì chương trình này gần như không chú trọng chút nào điều kiện tự nhiên, địa lý, cảnh quan. Quan điểm của ông, cũng trở thành trường phái giảng dạy tại Penn, được thể hiện rõ trong cuốn sách kinh điển của ông, *Design with Nature* (1969).

Về khía cạnh xã hội học trong thiết kế đô thị thì có hai tác phẩm chính của Michael Young and Peter Wilmott - *Family and Kinship in East London* (1957), và Herbert Gans, *The Urban Villagers: Group and Class in the Life of Italian-Americans* (1962). Các tác giả này đi sâu nghiên cứu mối quan hệ xã hội, gia tộc, khu phố v.v. giữa các cư dân đô thị và kêu gọi những giải pháp thiết kế đô thị có lưu ý đến các loại quan hệ tâm lý, xã hội này. Một số nhà quy hoạch như Smithsons đã hưởng ứng lời kêu gọi này và đưa ra giải pháp “phố trên không”. Đây là giải pháp nhà cao tầng có phố chạy quanh, tương tự như một dãy phố truyền thống được cuộn thành hình xoắn ốc lên cao. Giải pháp này ban đầu là ý tưởng dự thi cho Golden Lane 1952. Sau này đã được thử nghiệm ở Robin Hood Gardens (1967), ở Luân Đôn và Chicago, nhưng nói chung đều thất bại, cả vì lý do bất hợp lý của giải pháp kiến trúc, quy hoạch lẫn bản thân ý tưởng “phố trên không”.

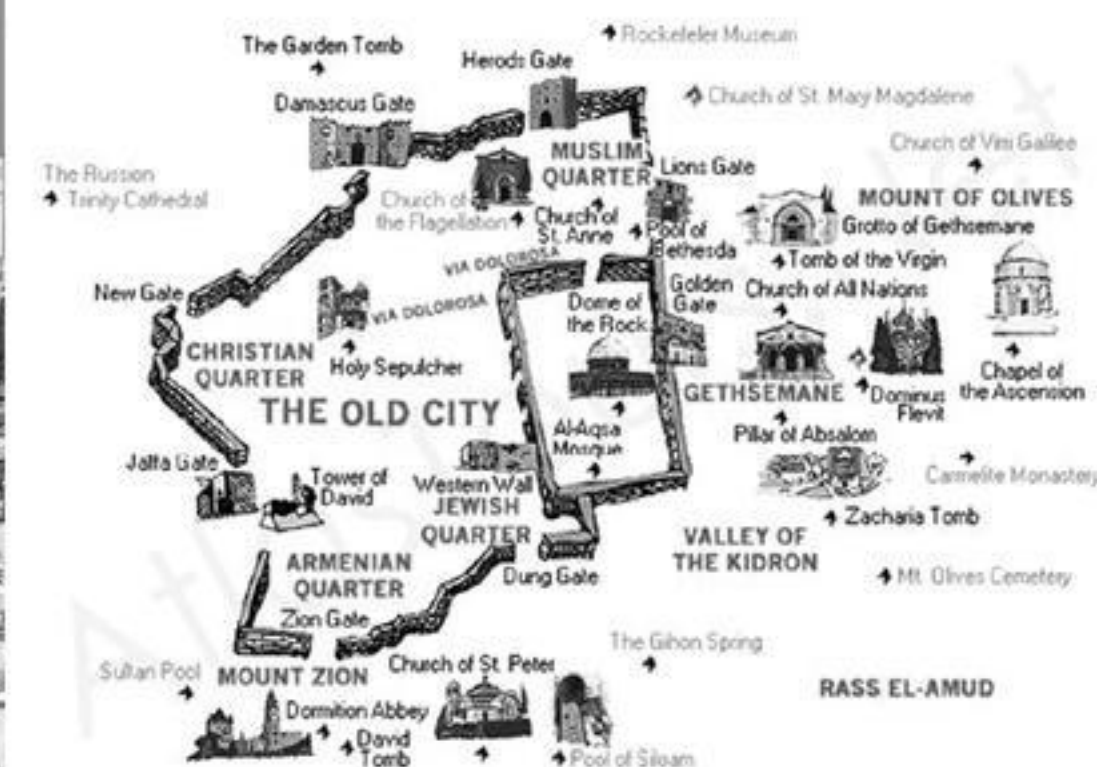
Nói chung, những vấn đề của các dự án theo quan điểm hiện đại CIAM hoặc cải biến đã gặp trục trặc ở khắp nơi, châu Âu cũng như Mỹ, dẫn tới sự hình thành nhiều lý thuyết mới, đa số đều xoay quanh ý tưởng về một đô thị đa dạng, phức tạp, nhiều chiều. Một số nhà lý luận như Christopher Alexander thì tập làm rõ nhưng nguyên lý tổng thể, giải thích tại sao người ta lại có xu hướng tạo ra những đô thị đơn giản, máy móc, hữu cơ và vì sao bản chất đô thị là một tổ chức phức tạp gồm nhiều lớp lang chồng lên nhau. Một số người khác như Cullen, Rowe, Lynch thì chú trọng hơn vào việc phát triển những quy chuẩn, công cụ và giải pháp cụ thể để đạt hiệu quả cao hơn. Năm 1987, Alan Jacobs và Donald Appleyard, của California viết cuốn “*Toward an Urban Design Manifesto*,” (1987), tổng hợp hết những trào lưu lý luận và kinh nghiệm thực tiễn mới, với tham vọng thay thế cho Hiến chương Athens của LeCorbusier. Trong tác phẩm này, nói chung thiết kế đô thị có xu hướng tập trung vào các dự án quy mô nhỏ, như những không gian công cộng, đường phố, quảng trường v.v. với nhiều khía cạnh lịch sử, văn hóa xã hội, tổ chức phức tạp của nó. Một số chủ đề khác được Nhóm Phát Huy triển khai là “Tham gia cộng đồng”, “Chủ nghĩa địa phương”, “Quản trị phát triển”, “Phát triển bền vững”. Cơ sở của chúng trong thời kỳ những năm 70, thời của những người Phát Huy còn rất chập chững, mong manh nhưng những gốc rễ cơ bản đã được xác lập vào thời kỳ này. Jane Jacobs là người khởi xướng việc đưa những kiến thức, kinh nghiệm của cộng đồng địa phương vào quy hoạch. Ý tưởng này được phát triển thành trường phái “*advocacy planning*,” Paul Davidoff (1965) và Roger Montgomery (1966). Ý tưởng về chủ nghĩa địa phương (regionalism) bắt nguồn từ chính Hiến chương Athens, trong đó nói rõ vùng là yếu tố quan trọng chứ không chỉ đô thị. Sau đó nhóm Team 10 kết hợp với ý

tưởng “mặt cắt thung lũng” của Geddes thể hiện rõ sự cần thiết phải nghiên cứu vùng trong quy hoạch. Edmund Bacon thì đưa ra ví dụ áp dụng nguyên tắc quy hoạch vùng trong đồ án quy hoạch Philadelphia. (1976) William H. Whyte thì đề xuất những giải pháp thực hiện nhằm tăng cường hiệu quả việc bảo tồn tự nhiên và di tích tại các khu vực ngoại ô trước trào lưu đô thị hóa tràn lan, từ đó đặt nền móng cho ý tưởng kiểm soát phát triển. (1959) Robert Yaro đã phát huy ý tưởng này trong đồ án đoạt giải *Dealing with Change in the Connecticut River Valley, A Design Manual for Conservation and Development* (1988). Những ý tưởng đầu tiên về quy hoạch cấu trúc vùng (regional pattern) đã có khởi điểm từ những nghiên cứu xã hội học ở vùng Boston, Washington (Gottman 1961). Peter Calthorpe William Fulton đã triển khai quan điểm này ra toàn nước Mỹ (2001). Kỹ thuật cơ bản của họ là đưa ra những kịch bản khác nhau về cấu trúc vùng, dựa trên những điều kiện phát triển khác nhau. Gần đây nhất là những nghiên cứu của Jonathon Barnett và Robert Yaro về ảnh hưởng của các cấu trúc tự nhiên và giao thông trên diện rộng tới thiết kế đô thị. (2007) Ian McHarg là người đi tiên phong cho phong trào phát triển bền vững với rất nhiều ý tưởng về quy hoạch xanh, cảnh quan đô thị hiện đại. Sự hấp dẫn của trào lưu sinh thái trong thiết kế đô thị thể hiện đặc biệt rõ ở số lượng đông đảo trên 400 thành viên tham gia hội nghị “*Re-imagining Cities: Urban Design After the Age of Oil*,” của Rockefeller Foundation năm 2008 tại đại học Pennsylvania.

Kết luận

Thiết kế đô thị xuất hiện trong bối cảnh trào lưu đô thị hóa rầm rộ khắp Âu Mỹ cuối thế kỷ 19, đầu thế kỷ 20. Có thể nói phần cốt lõi trong lịch sử của nó là từ khoảng 1920 đến 1970, và chia làm 3 giai đoạn theo 3 nhóm tác nhân, Nhóm Sáng Lập, Nhóm Tiên Phong, và Nhóm Phát Huy. Ban đầu, vấn đề đặt ra là thiết kế

một đô thị hoàn toàn mới. Có 2 trường phái chính, gốc từ châu Âu, một là kiểu cao ốc trong công viên, với mật độ tập trung cao, với liên hệ vùng rộng của CIAM và thứ hai là kiểu phân tán thành các đô thị vườn mật độ thấp và tương đối tự cung tự cấp của Anh. Sang đến Mỹ thời kỳ Hậu chiến, hai ý tưởng gốc này biến thái thành hai giải pháp cơ bản: Khu trung tâm đô thị đi bộ, mật độ cao và các “*neighbourhood unit*”. Cả hai giải pháp này đều đã có thời kỳ giữa bị coi là kém hiệu quả, nhưng gần đây lại hồi sinh thông qua New Urbanism. Những mô hình duy ý chí kiểu quy chuẩn hiện đại ban đầu được áp dụng khắp nơi, sau này bị lên án, khi nhiều người bắt đầu nghiên cứu kỹ hơn các đặc trưng lịch sử, tự nhiên, kinh tế văn hóa cũng như tâm lý sống của cư dân từng khu đô thị. Người ta nhận thấy là đô thị là một thực thể nhiều chiều và phức tạp hơn nhiều so với những gì mô hình không gian hiện đại kia đề xuất. Từ việc quy hoạch mới cả đại đô thị, người ta chú trọng thiết kế từng góc nhỏ trong đô thị, cài đặt chúng một cách hữu cơ vào cấu trúc hiện hữu. Vấn đề quy trình thiết kế và vai trò của người thiết kế cũng được đặt lại. Từ lối quy hoạch từ trên xuống, với nhà quy hoạch toàn quyền sinh sát, tới xu hướng tham gia cộng đồng, từ dưới lên, trong đó nhà quy hoạch đóng vai trò tư vấn, kết nối. Ngược lại, một số nhóm lại chú trọng vào tâm vĩ mô hơn nữa, tức là kết nối cả hệ thống sinh thái, tự nhiên nhân văn trên diện rộng, thậm chí toàn cầu. Nói chung, trong suốt chiều dài lịch sử của nó, thiết kế đô thị đã tìm cách trả lời những câu hỏi mà thực tế đặt ra, thử nghiệm và thay đổi rất nhiều giải pháp để có được hệ thống công cụ và kiến thức này nay. Đặc biệt đáng chú ý là tính có tổ chức của lịch sử này. Cả ba nhóm tác nhân nói trên đều thường xuyên cộng tác, trao đổi với nhau thông qua những hội nghị, hội thảo, sách vở, chương trình giảng dạy, nghiên cứu v.v. vì thế các trào lưu tư tưởng của từng thời kỳ tương đối có tính nhất quán và rõ ràng. ■



Đền thờ Vòm Đá

Mặt thành có bức tường Than khóc

Đô thị cổ Jerusalem

PGS.KTS TRẦN HÙNG

Đất thánh ba tôn giáo

Jerusalem nổi tiếng thế giới nhờ bề dày lịch sử và tầm quan trọng về tôn giáo. Một thành phố cổ kính nằm trong sự chi phối của nền văn minh Lương Hà, được quốc vương David chọn làm thủ đô vương quốc của người Hêbrơ từ thế kỷ X trước Công nguyên (TCN). Vương quốc này sau đó lại chia hai: Vương quốc Israel (phía bắc) và vương quốc Judah (phía nam). Điều bất hạnh là vùng đất này

luôn chịu cảnh binh đao khói lửa, nhiều phen bị tàn phá, thậm chí bị hủy diệt hoàn toàn. Lịch sử ghi lại 11 lần bị ngoại bang chiếm đóng và 5 lần chịu cảnh hoang tàn trước sự tàn bạo của quân đội Byzantine, Ba Tư, Ai Cập, La Mã, Thổ Nhĩ Kỳ... Do một sự trùng hợp kỳ lạ, vùng đất khô cằn này đã trở thành đất thánh của ba tôn giáo (đạo Do Thái, đạo Hồi, đạo Ki Tô) và cũng từ đó những tranh chấp và xung đột triền miên

đã tạo ra biết bao nỗi bất hạnh cho người dân.

Lịch sử nhiều biến động

Một bản đồ cổ vào thế kỷ XIV của người Israel coi Jerusalem là "trung tâm của thế giới". Họ coi đây là thành phố của Chúa, thành phố của vua David và là địa điểm trung tâm để họ đến cầu nguyện. Còn có điều chi dẫn rằng trong mười cái đẹp trời ban cho thế giới thì ở Jerusalem có chín.

Vua David đặt kinh đô của người Israel ở Jerusalem từ năm 1000 tCn. Con trai ông là Salomon đã xây dựng ngôi Đền Thờ thành trung tâm tín ngưỡng của cộng đồng Israel. Đền Thờ có sức hút mạnh mẽ các tín đồ đạo Do Thái, nhưng đến năm 588 tCn đã bị người Babylon phá hủy. Sau đó được xây lại nhiều lần rồi cũng nhiều lần bị phá hủy. Một lần xây dựng khá quy mô là vào thời vua Herod, đã để lại dấu ấn trong tâm khảm người Israel.

Họ đã làm mô hình ngôi đền theo cấu trúc đó để mọi người cùng biết với nguyện ước có lúc xây dựng lại. Sau nhiều lần bị xâm lược, đền đài ở Jerusalem bị phá hủy, người Israel phiêu bạt đi nhiều nơi nhưng vẫn luôn tin có ngày trở về xây dựng lại quê hương, mà trước tiên là dựng lại Đền Thờ linh thiêng. Cho đến thế kỷ XIX, để thoát khỏi sự kỳ thị ở nhiều nơi họ sinh sống, người Israel đã tính đến việc lập lại đất nước và ý nguyện này đã được thực hiện vào năm 1948. Suốt thời lưu tán, thường mỗi năm người Israel đều có cuộc trở về thăm ngôi đền xưa. Họ đến cầu nguyện và than khóc trước Bức tường phía tây, dấu tích duy nhất còn lại và được gọi là “Bức tường Than khóc” (Wailing Wall). Bức tường Than khóc là một phần dấu tích còn lại của Đền Thờ xưa, đã trở thành biểu tượng của lòng thương nhớ cùng với nỗi xót xa cháy bỏng mong có ngày trở về dựng lại quê hương. Từ sau những cuộc khởi nghĩa chống

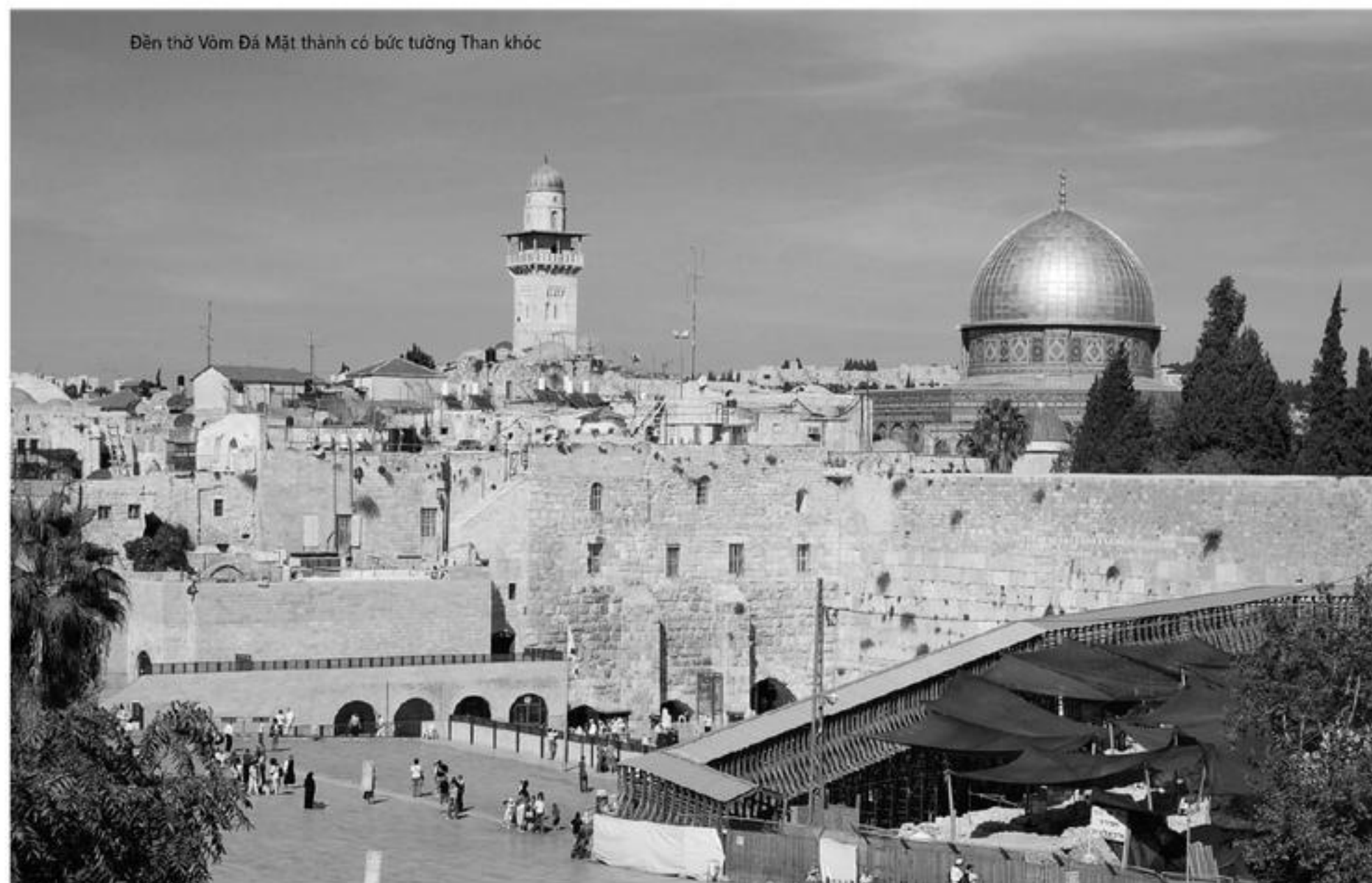
ách thống trị La Mã vào thế kỷ đầu Công nguyên, người dân Do Thái đã bị tàn sát và bị đưa đi nhiều nơi từ châu Âu tới Bắc Mỹ. Qua hơn 18 thế kỷ phiêu bạt, phần lớn người Do Thái vẫn giữ lòng tin và gìn giữ bản sắc văn hóa truyền thống. Với ý tưởng lập lại quê hương luôn nung nấu, họ trở về bức tường xưa, đứng hồi lâu cầu nguyện. Nhiều người còn viết ý nguyện vào giấy gấp lại gài vào khe nứt của bức tường. Người theo đạo Hồi tin rằng không có thần thánh nào khác ngoài Thượng Đế (Thánh Allah), và họ coi Muhammad được đưa lên Trời để nhận lời dạy của Thượng Đế, nơi khởi hành là Hòn Đá trên Núi Đền ở Jerusalem mà ngày nay là Ngôi Đền Vòm Đá (Dome of the Rock). Đây là ngôi đền Hồi giáo cổ xưa nhất do vua Khalifad xây dựng năm 692, đền có mái vòm tròn rộng lớn phủ lên trên hòn đá có ghi dấu chân của Muhammad. Ngôi đền này đã trở thành trung tâm tôn giáo quan trọng thứ ba của đạo Hồi, sau các ngôi đền

ở Mecca và Medina (đều thuộc Ảrập Xêút). Kiến trúc tuyệt đẹp của ngôi đền là niềm tự hào của các tín đồ đạo Hồi và của thế giới Ảrập nói chung. Trên tầng đế hình bát giác nổi cao vòm mái tròn có ánh vàng lóng lánh vươn tới độ cao 34 mét. Vòm mái tượng trưng bầu trời che phủ hòn đá thiêng bên trong nên công trình thường được gọi là “Vòm Mái che Hòn Đá”. Kiến trúc thánh đường Hồi giáo dựa trên quan niệm tạo ra bầu không khí tinh khiết, thoáng đãng, là nơi để tín đồ cầu nguyện và hướng đức tin vào thánh Allah. Bên trong thánh đường, ngoài bực giảng kinh không có đồ đạc gì, cũng không bày tượng. Trang trí ở thánh đường không có hình ảnh con người, động vật vì mọi sinh vật là sáng tạo riêng của Thượng Đế, con người không được lập lại. Nghệ thuật trang trí Hồi giáo luôn là các hình ký hà, các nét uốn lượn theo nhịp điệu được gọi là *arabesque*.



Cổng Damas

Đền thờ Vòm Đá Mặt thành có bức tường Than khóc



Bức tường thành - những trang sử Jerusalem

Bức tường thành bằng đá cao 12m, dài 4000m bao bọc khu đất khoảng 1km², là nơi sinh sống của bốn cộng đồng dân cư: Hồi giáo (phía đông bắc), Do Thái (đông nam), Acmêni (tây nam) và Thiên Chúa giáo (tây bắc). Tường thành có tám cửa mở ra bốn phía. Góc đông nam của thành là ngôi đền Hồi giáo mang tên Đền Vòm Đá, được xây trên dấu tích xưa của Đền Thờ do vua Salomon xây dựng, và được xây lại vào thời vua Herod. Trải qua thời gian và những biến cố lịch sử, đá xây thành ngà màu nâu sậm, có chỗ rêu phong, có chỗ ánh vàng. Nhìn vào từng viên đá người ta thấy như “đọc” được các trang sử vừa huy hoàng vừa bi thương của miền đất Jerusalem cổ kính. Các cửa thành là những dấu tích kiến trúc quan trọng và cũng là những dấu

mốc trên tuyến tham quan bao quanh khu thành. Khởi đầu phía đông bắc là cửa của Herod, lối vào chính của khu Hồi giáo. Cửa cuốn hình vòm nhọn nằm trên đoạn tường thành nhô ra ngoài tạo nên vẻ hùng vĩ và kiên cố. Mặt tường thành phía trên cổng có một số hình hoa trang trí nên cũng được gọi là cửa Hoa. Tiếp đến khoảng giữa tường thành phía bắc là cửa Damas. Có tên này vì đây là cửa gần với tuyến đường dẫn tới thành phố Damas ở phía bắc. Đây là cửa có kiến trúc rất đẹp, thường được gắn với quang cảnh lễ hội và nhiều hoạt động nhộn nhịp của cộng đồng Hồi giáo. Cũng ở mặt tường phía bắc và gần với cộng đồng Thiên Chúa giáo ở phía tây có cửa thành mới được mở thêm vào cuối thế kỷ XIX (vì thế có tên Mới). Cửa này thực chất chỉ là lối đi phục vụ nhu cầu sinh hoạt và ít có giá trị nghệ thuật



Bức tường than khóc

kiến trúc. Ở giữa đoạn tường thành phía tây, cửa Jaffa được coi là cửa chính để vào khu thành cổ. Phía tây bên ngoài thành cổ chính là khu đô thị mới được xây dựng hiện đại. Trước cửa Jaffa có đại lộ Jaffa dẫn tới thành phố cảng biển quan trọng cũng mang tên Jaffa. Những tài liệu khảo cổ cho biết cảng này có lịch sử

từ hơn bốn nghìn năm. Vào thời vua Salomon, đây là nơi nhập khẩu gỗ thông từ Liban để xây nên Đền Thờ kỳ vĩ. Về mặt nam của tường thành có cửa David, gần với cộng đồng Acmêni. Cửa này hướng về khu đồi Zion, nơi đặt lăng mộ vua David. Phía đông nam tường thành có cửa *Dung* dẫn tới “Bức tường Than khóc”. Cửa này là dấu tích phía tây của Đền Thờ được xây từ thời vua Salomon và vua David. Gọi theo tiếng Anh, *Dung* có nghĩa là “mảnh vụn” bởi tại đây nhiều dấu tích xưa chỉ còn là những mảnh vụn. Cửa vàng nằm trên mặt tường thành phía đông, cũng là đoạn tường bao

ngôi Đền Thờ thời vua Salomon. Cửa này được tạo hình với hai vòm cuốn, truyền thuyết kể rằng Chúa Jesus từng đi qua cửa này; về sau cửa được xây bịt lại. Cuối cùng cũng ở mặt tường phía đông là cửa Sur từ gần với khu Hồi giáo, cửa này hướng về đồi Ô liu, một trong những “đồi thiêng” của Jerusalem vì gần với sự tích thăng thiên của Chúa Jesus. Do có trang trí hình sư tử chạm nổi trên tường đá mà thành tên của cửa.

Tháp David và đoạn thành bảo tàng lịch sử

Nếu như Bức tường thành Jerusalem được coi là những trang sử của một

vùng đất nhiều biến động, thì đoạn tường thành phía tây với tháp David còn là nơi lưu giữ lịch sử qua nhiều lăng bậc. Khu vực này đã được bảo tồn và tôn tạo với rất nhiều chứng tích lịch sử, và thực tế đoạn tường thành đã trở thành một “bảo tàng lịch sử”. Nằm liền kề cửa Jaffa hướng về phía các khu xây dựng hiện đại của Jerusalem, đoạn tường thành lịch sử này rất hấp dẫn khách du lịch, đặc biệt có điểm nổi trội là tháp David hình tròn mô phỏng tháp đèn biển rất nổi tiếng ở Alexandria (Ai Cập). Đây là nơi xưa kia, vào thời vua Herod từng ngự trị ba tòa tháp hùng vĩ: tháp Phasael (theo tên người anh nhà vua), tháp

Miriamme (vợ vua) và tháp Hippicus (bạn của ngài). Nhiều dấu tích của thành có từ thế kỷ XII, như các vết tích về nơi đồn trú của quân Thập tự chinh, dấu tích về thời chiếm đóng của quân La Mã, dấu tích chiếm đóng của người Ai Cập (triều vua Mamoluc), của người Thổ Nhĩ Kỳ (để chế Ottôman)... Khu vực cổ kính này đã được các nhà lịch sử và khảo cổ tu tạo và chỉnh trang, ban đêm được chiếu sáng nghệ thuật để hiện ra cảnh quan di tích lung lay như một “sân khấu lịch sử”. Khách tham quan được hướng dẫn lên thành và lên tháp ngắm cảnh thành phố, xem các sa bàn và các chỉ dẫn để hiểu rõ về các giai đoạn lịch sử thăng trầm của tòa thành cổ.

Di chỉ khảo cổ học được kéo dài cả về đoạn thành phía nam, nơi có dấu tích ngôi Đền Thờ thời xưa mà ngày nay ở bên cạnh đó là thánh đường Hồi giáo Al-Aqsa. Cùng với thánh đường Vòm Đá, đây là cụm kiến trúc chủ yếu tụ hội các tín đồ Hồi giáo đến từ khắp nơi. Tên thánh đường Al-Aqsa mang ý nghĩa “ở phía xa” để nói về nơi đất thánh cách biệt với các trung tâm đạo Hồi ở Mecca và Medina. Dấu tích ngôi đền có từ năm 709 và đến năm 1099 thì được quân Thập tự chinh xây dựng thêm cho rộng hơn. Cũng có cả dấu tích của triều đại Mamoluc (Ai Cập) vào thế kỷ XIII.

“Con Đường đau khổ”

Len lỏi qua các con phố xưa của Jerusalem có con đường Via Dolorosa, tiếng Ý có nghĩa là “Con đường Đau khổ”. Đây là nơi khi xưa Chúa Jesus vai vác cây thánh giá đã phải đi qua đến nơi chịu tội. Con đường vì thế cũng được gọi là “Con đường thánh giá”. Các tín đồ Cơ Đốc giáo tin rằng cái chết của Chúa Jesus là sự hy sinh để chuộc các tội lỗi ở trần gian. Chúa chấp nhận hy sinh vì người khác. Đón đỉnh vào thánh giá là sự hành quyết từ từ và vô cùng đau đớn. Cái chết của Chúa Jesus là cách chuộc tội và cũng là cách hợp nhất với Thiên Chúa. Chấp nhận hình phạt cái chết



Dấu tích “Con đường Đau khổ”

để rồi Phục sinh chứng tỏ rằng Thiên Chúa và tình thương của Người không chịu khuất phục cái chết. Nhiều bức tranh Thánh đã miêu tả 14 điểm dừng chân của Chúa trên hành trình này. Tín đồ đạo Cơ Đốc hành hương về đây đi theo con đường này để cảm nhận đức hy sinh của Chúa Jesus. Do nhiều phen bị phá hủy và xây dựng lại nên dấu tích thực sự của con đường Chúa Jesus đi qua đã nằm sâu dưới mặt đất. Mặc dầu vậy, với lòng thành và đức tin sâu sắc vào tính nhân từ của Chúa, những người hành hương về đây vẫn đi trên những con đường này. Đoạn phố có những khúc tường vòm cung được gọi là “điểm dừng chân thứ hai” trên con đường vác thánh giá của Chúa Jesus. Những khúc tường vòm cung là dấu tích của đoạn tường thành do người La Mã xây dựng trong thời gian chiếm đóng Jerusalem. Tòa nhà thờ Chính giáo được coi là điểm dừng chân thứ năm trên đường Chúa Jesus vác cây thánh giá. Tại đây, như hình ảnh mô tả trên bức tượng nổi, một phụ nữ (Veronica) đã dùng tấm khăn choàng đầu lau mồ hôi nhỏ giọt trên trán Chúa Jesus. Tấm khăn choàng nhờ đó có in hình Chúa và đã được lưu giữ trong nhà thờ.

Tòa nhà thờ Thánh Francis là điểm dừng chân thứ sáu, nơi có người vác đỡ cây thánh giá tới nghĩa địa; tên người này được khắc trên cửa: Simon Cyrene. Điểm dừng chân thứ bảy là nơi “Con đường Đau khổ” đi qua một khu chợ đông đúc và nhộn nhịp. Theo truyền thuyết, đây là nơi Chúa Jesus đã bị vấp ngã lần thứ hai.

Các dấu tích thời La Mã

Người La Mã vào thời chiếm đóng Jerusalem đã có nhiều công trình xây dựng để lại dấu tích. Theo truyền thống đô thị La Mã có hai trục đường chủ đạo: trục Nam - Bắc (Cardo) và trục Tây - Đông (Decumanus). Ở Jerusalem, chính các trục đường này đã phân chia khu vực cư trú của bốn cộng đồng Hồi giáo, Do Thái, Acmêni và Thiên Chúa giáo. Nhiều di tích đã bị thời gian vùi lấp. Khoa học khảo cổ đã rất công phu tái hiện nhiều di tích phục vụ khách tham quan, nổi tiếng nhất là trục đường Cardo với những hàng cột được lưu giữ khá nguyên vẹn. Gắn liền với việc tái hiện trục đường Cardo là việc phục dựng các kiến trúc tôn giáo và tín ngưỡng của cộng đồng người Do Thái, trong đó có hai kiến trúc quan trọng là giáo đường Tiferet và giáo đường Hurva.

Tường thành và Tháp David



Các thánh đường của nhiều dòng tín ngưỡng

Là “Đất Thánh” của nhiều tôn giáo, hiển nhiên Jerusalem là nơi mà nghệ thuật kiến trúc dành cho việc tôn vinh các Thánh Đường đã phát huy cao độ và làm nên các tác phẩm nổi tiếng. Ngay trong khu Thành cổ có các kiến trúc Nhà thờ Mộ Chúa, Nhà thờ Thánh Anne, trên đồi Zion ở phía nam khu thành có tu viện Dormition, khu đồi Ô liu ở phía đông có thánh đường Gethsemani, Nhà thờ Thánh Mari Magdalene...

Nhà thờ Mộ Chúa bao trùm cả một quả đồi - đồi Golgotha - và được xem là nơi linh thiêng nhất. Đây là nơi Chúa Jesus bị đóng đinh lên cây thập tự, nơi mai táng và cũng từ đây Ngài đã phục sinh. Dịp lễ Phục Sinh, rất đông tín đồ hành hương về đây để cầu nguyện.

Khối kiến trúc vô cùng đồ sộ bởi được phát triển qua nhiều thời kỳ, không gian ít ánh sáng nên có không khí hầm hập. Tại vị trí trung tâm của nhà thờ, nơi linh thiêng nhất chính là nơi tiến hành các nghi lễ trước mộ Chúa.

Nhà thờ cùng với mộ Chúa từng là mục tiêu của các cuộc Thập tự chinh của tín đồ Thiên Chúa giáo xuất phát từ châu Âu.

Cùng nằm ở vị trí không xa khu di tích La Mã, nhà thờ Thánh Anne tiêu biểu cho phong cách kiến trúc tạo dựng bằng khối đá lớn, đường nét khỏe, ít trang trí. Công trình được tạo dựng vào khoảng thế kỷ XII, tại nơi có dấu tích Thánh Đồng Trinh sinh ra và dấu tích bể tắm chữa bại liệt của Chúa Jesus. Nổi bật trên nền trời khu đồi Zion ở phía nam tòa thành là tổng thể kiến trúc nhà thờ và tu viện Dormition. Đây là nơi an nghỉ ngàn thu của Đức Mẹ Đồng Trinh. Hai khối kiến trúc chính tạo nên một tổng thể hài hòa mang phong cách Roman khỏe khoắn theo kiểu các công sự. Cùng với bức tường thành phía nam của Jerusalem, tổng thể nhà thờ và tu viện Dormition tạo nên bức tranh hùng vĩ đầy ấn tượng về Zion vốn được coi là rất linh thiêng. Cùng gần với khu đồi Zion và lệch về thung lũng Kidron, tòa nhà thờ Thánh Peter cũng là một sáng tạo độc đáo

mang phong cách kiến trúc Roman. Với khối hình rất gọn gồm một vòm tròn và hai vòm cuốn, tháp chuông lệch về một góc tạo nên những góc nhìn sinh động. Mặt tường đá xen kẽ các hàng đá nhám trên mặt tường nhẵn là một cách trang trí hiệu quả ít gặp.

Đồi Ô liu

Không chỉ vì một rừng cây ô liu rậm rạp có tuổi đời trên nghìn năm, đồi Ô liu được biết đến bởi ý nghĩa lịch sử tôn giáo. Địa điểm này được gắn với nhiều sự kiện của đạo Ki Tô (đạo Cơ Đốc hay đạo Thiên Chúa). Với tấm lòng nhân ái vô biên, những lời răn dạy hợp lẽ phải, Chúa Jesus đã tập hợp được quần chúng nghèo khổ.

Bị chính quyền Roma ở Palestine thù ghét, xù tử hình trên cây thánh giá, nhưng người đã sống lại (Phục sinh) và bay lên trời (Thăng thiên). Nhiều tòa nhà thờ trên đồi Ô liu gắn với đức tin tôn giáo này, như nhà thờ Gethsemani, nhà thờ Thăng Thiên, nhà thờ Mari Magdalene...

Nhà thờ Thăng Thiên gắn với sự kiện “sau ba ngày được mai táng. Chúa Jesus đã sống lại, đến ngày thứ 41 Chúa bay lên trời...”. Nhà thờ xây ở địa điểm cao trên đồi Ô liu theo phong cách kiến trúc Roman.

“Khi sống lại, Chúa Jesus đã hiện ra trước tiên với Mari Magdalene trong một khu vườn, rồi tiếp tục hiện ra trong phòng họp của các tông đồ...”. Nhà thờ Thánh Mari Magdalene do cộng đồng người Nga theo Chính giáo xây dựng để tưởng nhớ đức Mẹ của Nga hoàng Alexander III. Những mái chóp hình củ hành là đặc trưng kiến trúc tôn giáo Nga.

Đường phố độc đáo

Không chỉ những khu di tích nổi trên mặt đất, Jerusalem còn hấp dẫn khách du lịch bởi cuộc sống sôi động của người dân trên đường phố ngầm dưới mặt đất. Có những đoạn phố dành cho sinh hoạt văn hóa, hoạt động thương mại và cả những phố chợ nhiều màu sắc. Đặc biệt tại khu cư trú của cộng đồng Hồi giáo, có nhiều đường phố chuyển bán một loại mặt hàng và từ

đó cũng thành tên của đường phố như phố Kim hoàn, phố Tơ lụa, phố Dệt thảm, phố Ăn uống...

Phố chợ của người Ả-rập luôn sôi động với các mặt hàng muôn màu muôn vẻ là một hình ảnh rất đặc trưng trong các khu Hồi giáo.

Jerusalem vẫn luôn được phát triển mở rộng, luôn được bổ sung những công trình xây dựng mới. Hướng mở rộng là về phía bắc và phía tây của khu thành cổ. Một công trình xây dựng về phía bắc giữ được nét đặc trưng của kiến trúc ở Jerusalem là nhà bảo tàng về văn hóa và lịch sử, tái hiện Jerusalem qua các hiện vật khảo cổ trong vùng. Công trình xây dựng có sự hỗ trợ tài chính của nhà tư bản người Mỹ Rockefeller và do đó bảo tàng cũng mang tên ông. Phần thiết kế do kiến trúc sư Austin Harrison người Anh thực hiện.

Phần đô thị mới Jerusalem chủ yếu nằm về phía tây, hướng về phía bờ biển Địa Trung Hải. Nhiều khu phố xây dựng hiện đại đã được thực hiện tạo nên vẻ đẹp mới cho thành phố lịch sử này. Một trục đường giao thông quan trọng đi về hướng tây, xuất phát từ cổng Jaffa của thành cổ, là đường phố Jaffa - một con đường tấp nập với nhiều công trình thương mại, nhiều dịch vụ du lịch và khách sạn.

Một số mốc lịch sử của đô thị

Năm 1000 trước Công nguyên (TCN): Vua David của người Do Thái đặt thủ đô tại Jerusalem.

950 TCN - Triều vua Salomon, xây dựng Đền Thờ linh thiêng.

587 TCN - Người Babylone chiếm đóng. 332 TCN - Thuộc triều vua Alexandre Đại đế.

Năm đầu Công nguyên: Chúa Jesus ra đời.

30 - Chúa Jesus bị hành quyết.

614 - Người Ba Tư xâm chiếm.

1049 - Quân Thập tự chinh tràn tới.

1260 - Thuộc vương triều Mamluc (Ai Cập).

1517 - Thuộc Ottôman (Thổ Nhĩ Kỳ).

1922 - Trụ sở của Palestine (nước Anh ủy trị).

1948 - Israel mở rộng phạm vi. ■



Arkadien Winnenden

Một viễn cảnh tươi sáng cho thiết kế đô thị sinh thái

KTS TẠ QUỲNH HOA (dịch)

ARKADIEN WINNENDEN LÀ MỘT DỰ ÁN QUAN TRỌNG NHẪM KHÔI PHỤC, CẢI TẠO KHU CÔNG NGHIỆP CŨ TRONG ĐÔ THỊ. VỚI CÁC THÀNH PHẦN ĐƯỢC GIẢI QUYẾT HẾT SỨC HIỆU QUẢ, DỰ ÁN ĐÃ TẠO RA MỘT KHU DÂN CƯ BỀN VỮNG NHẤT TRÊN THẾ GIỚI VÀ ĐEM ĐẾN MỘT CÁCH TIẾP CẬN MỚI CHO CÁC ĐÔ THỊ THÂN THIỆN VÀ SỬ DỤNG TÀI NGUYÊN HIỆU QUẢ.

Vị trí thuận lợi

Winnenden trước đây là một thị trấn hầu như không có diện mạo, kinh tế suy giảm và thu mình trong “cái bóng” của thành phố Stuttgart. (Stuttgart là một trong 6 thành phố lớn nhất tại CHLB Đức, nằm phía Nam nước Đức. Đây là một thành phố công nghiệp, nổi tiếng với Công nghiệp chế tạo xe hơi - ND)

Tuy nhiên, Arkadien có một vị trí rất thuận lợi vì chỉ mất 10 phút đi bộ là có thể đến được trung tâm của thị trấn và nhà ga xe lửa, và chỉ cần 30 phút đi xe hơi là tới thành phố Stuttgart. Có 9 trường học nằm trong bán kính 10 phút đi bộ và một bệnh viện vừa được xây dựng cách thị trấn 1 km. Công nghệ tái chế tại chỗ rất tiên tiến đã được lắp đặt ở đây để xử lý đất ô nhiễm, các vật liệu được tái sử dụng để xây dựng phần ngầm. Tổng mặt bằng được thiết kế chặt chẽ để tối đa hóa khả năng sử dụng đất đồng thời tạo nên bộ khung cho các tuyến phố hấp dẫn.

Các bên tham gia quy hoạch

Nhà đầu tư: Strenger Bauen và Wohnen GmbH
Tư vấn quy hoạch đô thị: Eble Architectur
Tư vấn thiết kế đô thị (cảnh quan và nước): Atelier Dreiseitl
Kiến trúc sư: Eble Architectur, Dreibund – Architekten, Willwerch Architekten, Wolfgang Niche
Kỹ sư giao thông: KMB, Hochbau, M2Buro
Kỹ sư kết cấu: Wily Kraft Engineers
Tư vấn về đất: CDM Consult GmbH
Kỹ sư thủy văn sông ngòi: Văn phòng Winkler và cộng sự GmbH
Tư vấn quy hoạch sử dụng đất: Phòng quản lý sử dụng đất
Quy hoạch không gian: Dreibund – Architekten
Công nghệ xây dựng: Tập đoàn EGS (công nghệ tiết kiệm năng lượng)
Công nghệ thi công: Lietzke Bautechnologie
Hoàn thiện: Bopp Hermann architekten GmbH
Chiếu sáng: ART licht keicher GmbH, Utsch Huber Lichtsysteme
Giám sát thi công: Thomas Gut

Thiết kế: 2006-2008

Xây dựng: 2007-2011

Diện tích: 3.4ha

Vị trí địa lý: 48 độ, 52' 27" Bắc/ 9 độ 35'35" Đông

Cộng đồng lành mạnh

Một cộng đồng lành mạnh: Sử dụng các vật liệu không chứa chất gây ô nhiễm và thân thiện với môi trường như sử dụng vữa khoáng, sơn không chứa độc cho cá nội, ngoại thất công trình, đồng thời sử dụng gỗ tự nhiên cho hệ kết cấu. Phần sân ngoài trời được lát bằng bê tông thấm giá rẻ và nhựa đường, kết hợp tinh tế với đá granite tái sử dụng của Đức. Ý tưởng chủ đạo của thiết kế cây xanh cảnh quan là lựa chọn các loại cây bản địa thu hút các loài chim và ong bướm... Đưa ý tưởng phát triển đô thị bền vững vào thực tiễn áp dụng cho một khu vực ở tỉ lệ rộng.

Chú thích: Các loại hình kiến trúc được kết hợp để tạo ra một khu dân cư có những nét độc đáo nhờ ý tưởng thiết kế rất hấp dẫn với màu sắc vùng Địa Trung Hải và chất lượng của các tuyến phố theo kiểu thành phố vườn. Nhà ở bao gồm cả nhà cho thuê và bán cho chủ sở hữu. Giá của các ngôi nhà không cao nhưng lại đảm bảo được yếu tố sinh thái và thân thiện với môi trường.



Khôi phục các khía cạnh xã hội

Việc thiết kế một môi trường xinh đẹp, thân thiện với con người đã được nhóm thiết kế quan tâm và là cách tốt nhất để củng cố sự ổn định xã hội. Một môi trường ấm cúng, thân thiện sẽ giúp cho người dân có được cảm giác thoải mái, bình yên và các không gian linh hoạt để tăng các tương tác xã hội đồng thời vẫn đem đến cho mỗi gia đình những không gian riêng tư nhất định. Nhà đầu tư tư sửa khu đất, và cung ứng nhiều loại dịch vụ cho cả những người mua nhà cũng như thuê nhà, từ dịch vụ trông giữ nhà cho đến quản lý việc cho thuê, và các dịch vụ hỗ trợ cuộc sống cho những người già hoặc người tàn tật. Một ban quản trị khu vực đã được thành lập. Winnenden là một phần nhỏ trong khu dân cư có thể coi như là một "thiên đường" tại một khu đô thị ngoại ô. Dự án đã đề ra định hướng mới để giải quyết vấn đề kinh tế suy giảm tại cộng đồng sau thảm sát trường học xảy ra năm 2009. Giá nhà rất cạnh tranh, 2500 Euro/m² với mô hình nhà ở sinh thái. Arkadien Winnenden đã đề ra một chiến lược khả thi về mặt tài chính để thực hiện phát triển đô thị bền vững ở quy mô rộng.

Chú thích: Từng góc phố là những quảng trường nhỏ, nơi để trò chuyện với những người hàng xóm và là nơi cho bọn trẻ đá bóng. Mặc dù các tuyến phố là những khu vực đi bộ tuyệt vời, ý tưởng chia sẻ về giao thông vẫn được áp dụng, có nghĩa là giao thông cơ giới vẫn có thể tiếp cận khu vực dễ dàng với nhiều lựa chọn nơi đỗ xe: dưới gara tầng hầm, nhà để xe trên mặt đất, bãi đỗ xe được kết nối với nhau nhưng tách riêng với các khu vườn cây trồng trên loại nền đặc biệt.



Đô thị sử dụng năng lượng hiệu quả

Sử dụng năng lượng hiệu quả: Các loại nhà ở được thiết kế tiết kiệm năng lượng ở mức 85kWh với năng lượng được cung cấp từ 2 trạm cung cấp năng lượng tại địa phương là trạm cấp nhiệt và trạm điện.

Nhờ việc sử dụng vật liệu lát nền có thể thấm thấu nước và việc sử dụng cấu trúc nền đất trữ nước cho các khu vực đỗ xe xen kẽ với các vườn nhỏ, diện tích bề mặt không thấm nước đã giảm từ 95% xuống 30%.

Hồ trung tâm là một ốc đảo tự nhiên rất hấp dẫn tại trái tim của khu dân cư. Đó là hồ trữ nước mưa, lọc nước mưa trong một hệ thống gồm nhiều bước, trước khi dẫn vào một hồ thủy sinh và chảy xuống khu vực trữ nước được thiết kế sinh thái.

Khả năng tiếp cận các tiện ích công cộng

Đi bộ:

Tới nhà trẻ: 3 phút

Tới nhà trẻ thứ 2: 8 phút

Tới trường tiểu học: 10 phút, tới 5 trường cấp 2: 8-10 phút

Tới ga tàu điện ngầm: 10 phút

Tới trung tâm thị trấn: 10 phút

Tới bệnh viện mới xây dựng: 1.5km

Bằng tàu điện ngầm:

Từ trung tâm thị trấn tới trung tâm thành phố Stuttgart: 22 phút

Bằng xe hơi:

Từ trung tâm thị trấn tới trung tâm thành phố Stuttgart: 22 phút



Khả chi và khả thi: 100% các căn hộ đã được bán và 100% đã có chủ sở hữu. Nhờ phương pháp tiếp cận quy hoạch có sự tham gia, giá của các ngôi nhà là chấp nhận được với 2500 Euro/m², giá ở mức rất cạnh tranh cho khu vực

Một cộng đồng gắn kết: Môi trường sống được thiết kế mang tính thẩm mỹ cao, thân thiện với con người đã làm tăng cường sự gắn kết của cộng đồng với khu vực. Các không gian công cộng được thiết kế hài hòa với các không gian riêng tư bên ngoài nhà dưới các hình thức như vườn hoa, sân trong và vườn trên mái.

Các tuyến phố đi bộ: các tuyến phố được thiết kế để khuyến khích đi bộ. Trẻ em có thể chơi đùa trên phố một cách an toàn trong khi xe hơi vẫn có thể tiếp cận tận cửa của các gia đình.

Khôi phục các khía cạnh xã hội: Nỗi ám ảnh về những gì đã xảy ra trước đây tại thị trấn Winnen đã dần được xóa bỏ nhờ sự hình thành của khu vực dân cư mới rất yên bình và hấp dẫn này.

Tái sử dụng nước:

Một hệ thống hạ tầng sinh thái có nghĩa là nước mưa được thu gom vào 1 hồ trung tâm và được làm sạch nhờ các quá trình lọc qua cây thủy sinh và đưa vào một rạch thu nước thiết kế sinh thái.

85kWh

Tất cả các ngôi nhà được thiết kế sử dụng năng lượng tiết kiệm, hiệu quả cao với mức 85kWh theo tiêu chuẩn tiêu thụ năng lượng 2009 của Đức và được cung cấp bởi 2 trạm hỗn hợp cung cấp nhiệt và điện

Vật liệu lành mạnh = Con người lành mạnh

Bên cạnh việc có một bệnh viện mới, các vật liệu xây dựng cũng không gây nguy hiểm cho sức khỏe. Các vật liệu không gây độc hại, các vật liệu bản địa, vật liệu tự nhiên được ưu tiên sử dụng.

Nền chịu tải trọng để trồng cây

Một lớp nền chịu được tải trọng và có thể trồng cây được sử dụng để làm nền cho các chỗ đỗ xe cá nhân vì vậy nó có thể biến thành các vườn xen kẽ với chỗ

đỗ xe, tạo nên một khái niệm mới về chỗ đỗ xe.

Nguyên tắc chia sẻ về giao thông

Mặc dù các không gian đi bộ tạo nên sức sống của khu vực, nhưng đồng thời khu vực cũng có thể dễ dàng được tiếp cận bởi giao thông cơ giới với nhiều lựa chọn nơi đỗ xe: dưới gara tầng hầm, nhà để xe trên mặt đất, chỗ đỗ xe các nhân và các khu vực đỗ xe trên đường phố được giới hạn.

Quá trình quy hoạch có sự tham gia

Nhóm quy hoạch được chỉ đạo bởi nhà đầu tư, sang tác bởi các kiến trúc sư, kiến trúc sư cảnh quan, kỹ sư giao thông và kết cấu, làm việc cùng với nhau ngay từ đầu để phát triển giải pháp hiệu quả và đẹp nhất có thể.

Tránh ngập lụt

Hồ trữ nước trung tâm, các bãi trồng cây thủy sinh cũng như việc giảm bớt các bề mặt không thấm thấu nước từ 95% xuống 30% đã giúp cho khu vực đóng góp vào việc làm giảm tình trạng úng ngập trong các lưu vực rừng thu nước. Ngập lụt là một vấn đề chính trong vùng Stuttgart.

Bảo tồn hệ sinh thái

Việc trồng các loại cây bản địa và sự tái tạo các môi trường cư trú đã giúp gìn giữ hệ sinh thái tự nhiên đô thị. Các mái công trình được phủ xanh là một ý tưởng được áp dụng.

Tái tạo các khu công nghiệp cũ

Khu vực trước đây là nhà máy đã bị bỏ hoang và đất đã bị ô nhiễm nghiêm trọng. Một công nghệ tiên tiến đã được áp dụng để cải tạo đất tại chỗ và tái sử dụng vào việc xây dựng nền móng công trình.

Tái sử dụng vật liệu

Bê tông xây dựng cũ được tái sử dụng tại khu vực. Đá lát granit tái chế được dùng kết hợp với những loại vật liệu giá rẻ để tạo nên những không gian đường phố chất lượng cao. ■



Chú thích: Phương pháp quy hoạch có sự tham gia – bao gồm nhiều bên: nhà đầu tư, kiến trúc sư, kiến trúc sư cảnh quan, kỹ sư giao thông, kỹ sư kết cấu đã làm việc cùng nhau từ khi bắt đầu dự án. Quá trình xây dựng được tối ưu hóa với mục đích là đảm bảo chất lượng thiết kế tốt nhất với chi phí tiết kiệm để những người thu nhập thấp cũng có khả năng chi trả.



Thành phố nước HYDROPOLIS trường hợp Atlanta

QUY HOẠCH SƯ NGUYỄN ĐỖ DỨNG
nguyen.do@gmail.com

Tính hiện đại (Modernity) đã chia rẽ con người về không gian, thời gian và tổ chức xã hội với các nguồn tài nguyên trong tự nhiên thông qua các tiến trình công nghiệp. Chúng ta thường đối xử với các nguồn tài nguyên sẵn có tại chỗ (nước mưa, năng lượng mặt trời, gió, v.v...) như phế thải trong khi lại phải nhập khẩu tài nguyên từ những nơi xa xôi để phục vụ đời sống và sản xuất bất chấp những chi phí đáng kể về môi trường. Trong một studio cao học về quy hoạch, thiết kế đô thị và kiến trúc tại Viện Công nghệ Georgia (Hoa Kỳ), giáo sư và sinh viên đã nghiên cứu giải pháp cho một đô thị bền vững tương lai trong đó dấu chân sinh thái của đô thị là nhỏ nhất. Nói một cách khác, đó là tương lai mà đô thị có thể tự tạo chế lương thực và các nguồn năng lượng. Có 3 chủ đề được nghiên cứu: *cảnh quan sản xuất* (nông nghiệp), *thành phố mặt trời* (năng lượng), và *thành phố nước*. Tham gia vào nội dung cuối, tác giả tính toán và mô phỏng việc tiêu thụ nước sạch và thoát nước mưa trong không gian và theo thời gian một lưu vực rộng một dặm vuông tại trung tâm thành phố Atlanta (Bang Georgia, Hoa Kỳ). Hệ thống tiêu thụ nước vốn phụ thuộc hoàn toàn vào “nguồn nước nhân tạo” được thể hiện thông qua *sơ đồ lưu tuyến* (meta-diagram). Sự tác động của “địa hình nhân tạo” (bao gồm địa hình tự

nhiên và các cấu trúc xây dựng của con người) vào dòng chảy bề mặt được mô phỏng trong GIS (hệ thống thông tin địa lý). Và cuối cùng, thủy đồ, được dùng để miêu tả quy mô dòng chảy bề mặt trong các điều kiện mật phủ và địa hình khác nhau. Các tính toán và mô phỏng này dẫn đến một đề xuất cho thiết kế và quy hoạch đô thị nhằm tạo ra một đô thị bền vững hơn trong mối quan hệ với tài nguyên nước. Dưới đây là tóm lược về nghiên cứu.

Bối cảnh

Việc đối xử với tài nguyên nước, dù ở các dạng khác nhau (nước mưa, nước ngầm, nước thải, nước uống, v.v...), như một thể thống nhất tuần hoàn trong môi trường, được bàn từ thập niên 60 của thế kỷ trước (McPherson, 1968). Những thảo luận của giới nghiên cứu cuối cùng dẫn đến sự hình thành của các cơ quan quy hoạch và quản lý nước thống nhất như Cơ quan Quy hoạch nước khu vực Bắc Georgia là đơn vị phụ trách vùng đô thị Atlanta (6 triệu dân vào năm 2012). Tại cấp thành phố, Sở Quản lý Lưu vực (Department of Watershed Management) cũng là cơ quan duy nhất quản lý xuyên cả nước thải, nước uống và nước mưa. Tuy nhiên, thực tế thì bên trong các cơ quan này, các phòng ban lại chưa thực sự nói chuyện với nhau. Kết quả là các trạng thái hay dạng khác nhau của nước vẫn

được quản trị riêng rẽ. Bên cạnh đó luật pháp là một lực cản khác cho mục tiêu quy hoạch tích hợp. Bất chấp chất lượng nước mưa được chứng minh là thậm chí sạch hơn nước máy và đạt mọi tiêu chuẩn của Cơ quan Bảo vệ Môi trường Liên bang EPA, nước mưa vẫn bị cho ra “ngoài vòng pháp luật” cho tới cuối năm 2011 khi thành phố Atlanta nói lòng luật pháp sau một đợt khô hạn.

Ở tầm quốc gia, nước là vấn đề lớn hơn nhiều người hình dung. Những vùng đô thị phát triển nhanh nhất nước Mỹ lại là những vùng khô hạn như miền Nam California, Arizona và miền Bắc Georgia. Bên cạnh đó, việc lọc và truyền nước vượt một không gian địa lý lớn để tới các đô thị tiêu tốn rất nhiều năng lượng - một vấn đề thuộc phạm trù an ninh quốc gia. Thống kê cho thấy 15% năng lượng của bang California dùng vào việc lọc và truyền tải nước (Malik, n.d.). Một tính toán khác cho thấy năng lượng để bơm nước chảy ra từ một vòi tắm trong hộ gia đình tương đương năng lượng để thắp bóng đèn 60 watt trong 14 giờ (Malik, n.d.).

Ở cấp độ địa phương, dù lượng mưa ở một vùng cận nhiệt đới như thủ phủ của bang Georgia không hề nhỏ, thành phố Atlanta thường xuyên “khát” nước. Việc thiếu vắng những con sông và hồ chứa lớn cũng như trữ

lượng nước ngầm ít khiến thành phố và bang Georgia luôn phải “đấu đá” với hai bang láng giềng là Alabama và Florida về việc chia sẻ nước từ hồ Lanier. Trong bối cảnh như vậy, bản Quy hoạch Cấp và Bảo tồn Nguồn nước cho vùng Atlanta (AECOM, 2009) vẫn không coi nước mưa là một nguồn tài nguyên.

Lưu vực trung tâm

Trước khi có thể tính toán các thông số này, việc đầu tiên bao giờ cũng là xác định ranh giới lưu vực. Hai thông tin cơ bản để xác định lưu vực là địa hình xây dựng hay địa hình “nhân tạo” vốn là kết quả xây dựng hạ tầng và công trình của con người làm thay đổi địa mạo; và hệ thống dòng chảy bao gồm dòng chảy tự nhiên và hệ thống thoát nước đô thị.

Chúng tôi xây dựng địa hình “nhân tạo” bằng cách “đặt” các tòa nhà, vốn đã có thông tin về khối và tầng cao (dữ liệu dạng shapefile), lên trên địa hình tự nhiên ((dữ liệu dạng TIN). Kết quả “hỗn phối” này được chuyển thành định dạng DEM (mô hình địa hình điện tử - (dữ liệu dạng raster hay điểm ảnh) để thực hiện các phân tích trong một công cụ phân tích thủy văn của ArcGIS được gọi là ArcHydro. Do vấn đề an ninh, các thông tin điện tử về hệ thống cấp và thoát nước tại Mỹ không được cung cấp ra bên ngoài. Do đó, để mô phỏng tác động của hệ thống thoát nước, vốn thường nằm dưới lòng đường, tất cả lòng đường được hạ thấp xuống thêm 1 foot, tức là khoảng khiến cho nước chảy bề mặt sẽ dồn về phía đường như trong thực tế khi chạy mô hình.

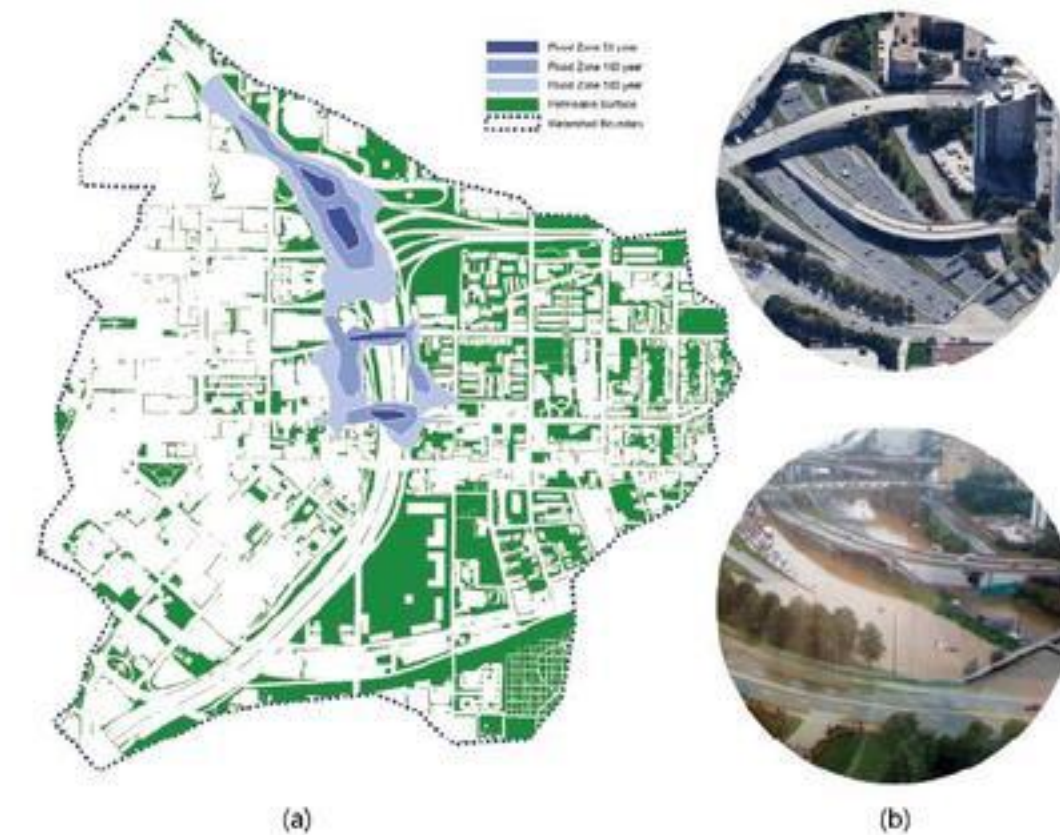
Với địa hình “nhân tạo” đã tính đến sự thay đổi địa mạo do việc xây dựng công trình và hạ tầng và quy mô nghiên cứu đã được lựa chọn là khoảng một dặm vuông, công cụ ArcHydro có thể dễ dàng xác định ranh giới lưu vực và các dòng chảy chính.

Phương trình quy hồi và Thủy đồ

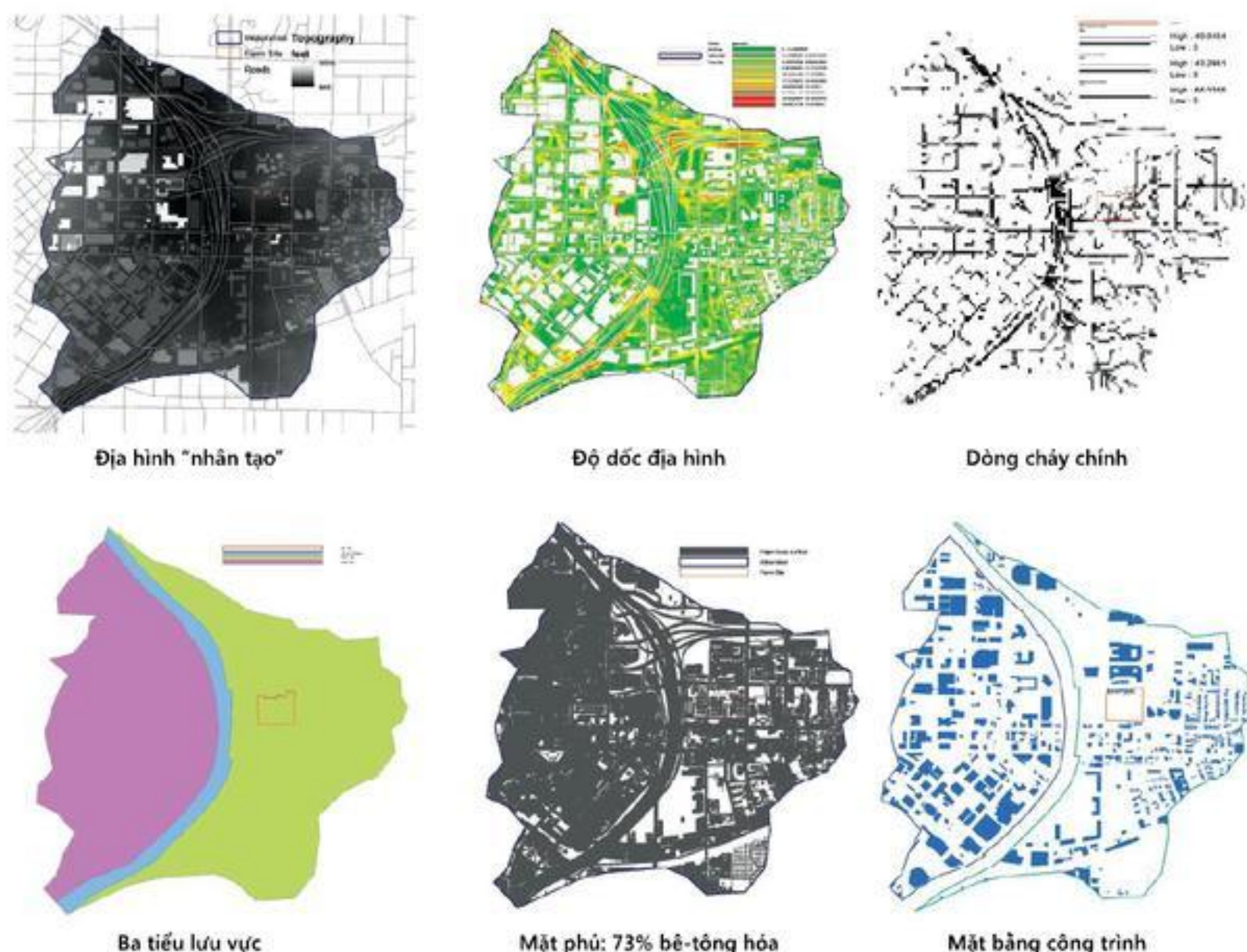
Để tính toán được lưu lượng nước chảy bề mặt cực đại và thời gian đạt



Hình 1: Lưu vực trung tâm Atlanta



Hình 2: (a)Ranh giới khu vực ngập nước theo tần suất 50 năm, 100 năm và 500 năm; (b). Giao điểm giữa đường cao tốc I75/85 và I20 trong điều kiện bình thường và khi ngập lụt vào tháng 11/2010.



Hình 3: Các bước phân tích thủy văn bằng ArcHydro.

lưu lượng này dựa theo mô hình hồi quy (regression model) do Cơ quan khảo sát địa chất Hoa Kỳ xây dựng cho vùng Atlanta (AMEC Earth and Environmental, 2001), ba thông tin đầu vào cần có: độ dốc trung bình của các dòng chảy chính, diện tích mật phủ bị bê tông hóa và tổng diện tích lưu vực. Trước khi “chạy” mô hình, một yếu tố cần xem xét là tuyến đường cao tốc liên bang I-85/75 rộng 10 làn xe chạy qua lưu vực trung tâm và chia cắt khu vực này thành 2 phần rất khác biệt: trung tâm thương mại và văn phòng ở phía Tây (CBD) và một khu dân cư cũ ở phía Đông. I-85/75 có đoạn đi chìm theo một vũng trũng của địa hình nhưng cũng có đoạn ở trên cao. Do đó để xử lý tác động của tuyến cao tốc này vào hệ thống thoát nước, đồng thời cũng để minh họa sự khác biệt về thủy văn

giữa hai khu vực Đông và Tây vốn rất khác nhau về tỷ lệ bê-tông hóa, lưu vực trung tâm được chia làm 3 phần: phần phía Đông, phần Trung tâm (phần diện tích chiếm chỗ của đường cao tốc) và phần phía Tây. Sau khi xác định được các dòng chảy chính dựa vào công cụ ArcHydro, bước tiếp theo là tính toán độ dốc của địa hình vốn ảnh hưởng trực tiếp đến tốc độ dòng chảy. Công cụ *Spatial Analysis* (Phân tích không gian) có chức năng tính toán độ dốc (trong trường hợp này được tính theo phần trăm, %) và tạo ra một data dạng điểm ảnh để thể hiện độ dốc này và thể hiện trong GIS như một lớp (layer). Sau cùng, lớp độ dốc được giao cắt (trong không gian) với lớp dòng chảy để tạo thành một lớp mới thể hiện dòng chảy nhưng mang thông tin về độ dốc. Giá trị trung bình

của độ dốc dòng chảy được thể hiện ngay trong phần thống kê của lớp cao độ dòng chảy (bảng 1). Biến cuối cùng của công thức quy hồi là tỷ lệ bê-tông hóa bề mặt. Ba tiểu lưu vực: khu dân cư phía Đông, đường cao tốc, và khu đô thị cao tầng phía Tây, có tỷ lệ này lần lượt là 60%, 95% và 88% (con số cho cả lưu vực là 73%). Dựa vào công thức quy hồi cho lưu lượng đỉnh và thời gian đạt lưu lượng đỉnh (từ lúc bắt đầu mưa) của USGS tính cho mưa chu kỳ 2 năm và 25 năm, kết quả thu được như (bảng 2). Tính toán cho thấy mặc dù có diện tích lưu vực nhỏ hơn, tức là tổng lượng mưa đổ xuống ít hơn nhưng vì tỷ lệ bê-tông hóa cao hơn nên tiểu lưu vực phía Tây có lưu lượng đỉnh tương đương tiểu lưu vực phía Đông và thời gian đạt đỉnh ngắn hơn 12 phút. Kết quả

Bảng 1: Các phương trình quy hồi để tính toán lưu lượng đỉnh và thời gian đạt lưu lượng đỉnh.
Nguồn: (AMEC Earth and Environmental, 2001)

Lưu vực (Đơn vị)	Chu kỳ (Năm)	Diện tích tiểu lưu vực (Dặm vuông)	Tỷ lệ bê-tông hóa (%)	Lưu lượng đỉnh (Ft ³ /giây)	Độ dốc trung bình (%)	Thời gian đạt đỉnh (phút)
TLV Trung tâm (đường cao tốc)	2	0.077	95	99	3.56	48
	25			160		
TLV Khu Tây (trung tâm thương mại)	2	0.442	88	328	5.53	78
	25			537		
TLV Khu Đông (khu dân cư)	2	0.488	60	313	5.14	90
	25			538		
Toàn lưu vực	2	1.007	75	555	5.19	110
	25			929		
Toàn lưu vực (trong trường hợp lưu trữ 3.4-inch mưa)	2	0.545	68	351	5.18	90
	25			595		

Bảng 2: Kết quả tính toán lưu lượng đỉnh và thời gian đạt lưu lượng đỉnh đối với lụt chu kỳ 2 và 25 năm.
Ghi chú: TLV = tiểu lưu vực.

Chu kỳ lụt	Phương trình hồi quy	Chú thích
2-năm	$Q = 145 A^{0.70} TIA^{0.31}$	Q: lưu lượng đỉnh; A: diện tích lưu vực; TIA: tỷ lệ bê-tông hóa tại lưu vực; T _L : thời gian đạt đỉnh; S: độ dốc trung bình;
25-năm	$Q = 425 A^{0.70} TIA^{0.16}$	
	$T_L = 7.86 A^{0.35} TIA^{-0.22} S^{-0.31}$	

tính toán toàn lưu vực cho thấy đối với lụt chu kỳ 2 năm, toàn lưu vực đạt lưu lượng đỉnh là 555 ft³/s (16 m³/s), và đối với lụt chu kỳ 25 năm là 929 ft³/s (26 m³/s) sau 110 phút. Kết quả này được minh họa bằng thủy đồ (hydrograph) trong hình 4.

Ứng dụng trong thiết kế

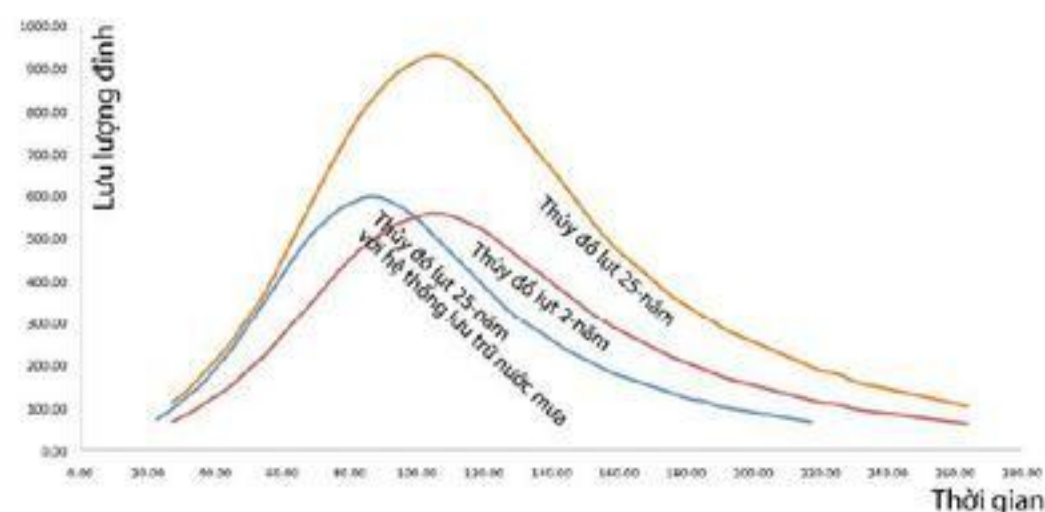
Giả sử các công trình tại trung tâm thành phố đều có mái xanh hoặc bể ngầm để hấp thụ toàn bộ lượng nước của những cơn mưa 3,4-inch (tương đương 86,36 mm, cũng là các cơn mưa có chu kỳ 25 năm tại Atlanta) trút xuống khu vực mái của các công trình này thì có thể tách phần diện tích các công trình (khoảng 541,073 m²) ra khỏi mô hình thủy văn cho các tiểu lưu vực. Mô hình tính toán mới cho thấy trong trường hợp này, lưu lượng đỉnh cho lụt

chu kỳ 25 năm của toàn lưu vực giảm 36% và tương đương lưu lượng đỉnh của lụt chu kỳ 2 năm trong trường hợp không có thu gom nước mưa. Đồng thời, hệ thống thu gom nước mưa trên các mái nhà có thể cung cấp trung bình 0,5 triệu gallon nước mỗi ngày, tương đương 15% tổng nhu cầu trong khu vực (xem tính toán ở phần sau). Tuy nhiên mục tiêu mọi công trình có thể lưu trữ lượng mưa 3,4-inch đổ xuống mái có thể là quá lý tưởng (như vậy, ước tính một nhà đơn lập có quy mô trung bình sẽ cần một bể 9,5 m³) và khó khả thi về mặt pháp lý. Chúng tôi đặt ra một viễn cảnh mà hệ thống lưu trữ nước mưa sẽ phụ thuộc vào hạ tầng công cộng nhiều hơn: các tòa nhà sẽ chỉ thu gom 1 inch nước mưa, 2,4 inch còn lại sẽ là “trách nhiệm” của hệ thống “đường xanh” (green street) và một khu vực ngập

nước sinh thái (constructed wetland) nhân tạo (Hình 5). Để đạt được quy mô lưu trữ tương đương phương án đầu thì 25% chiều dài các tuyến đường trong lưu vực sẽ phải chuyển thành “đường xanh” với năng lực thiết kế cho phép giảm lượng nước chảy bề mặt 90% nhờ khả năng chứa và thấm thấu nước mưa xuống lòng đất. Thêm vào đó là một công viên ngập nước rộng 6,5 hecta nằm dọc và dưới lòng đường cao tốc I75/85, nơi hiện không sử dụng, sẽ đủ khả năng để lưu trữ và lọc 237 m³ nước mưa mỗi ngày. Với thiết kế này, thành phố sẽ có thêm không gian xanh, gia tăng sự đa dạng về sinh học, giảm nhu cầu nước “máy” và giảm nguy cơ ngập lụt đáng kể.

Tiêu thụ nước

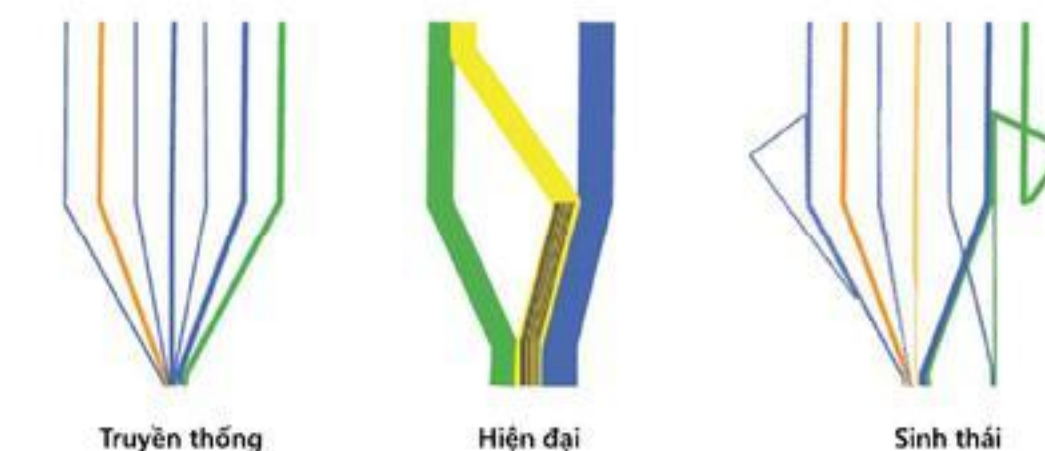
Với lượng mưa trung bình năm là 52 inch (1320 mm), lượng mưa trung



Hình 4: Thủy đồ toàn lưu vực trong 3 viễn cảnh: lũ 2-năm, lũ 25-năm và lũ 25-năm trong điều kiện có hệ thống lưu trữ nước mưa tại chỗ như đề xuất thiết kế.



Hình 5: Ba công cụ trong thiết kế đô thị nhằm lưu trữ nước mưa và làm giảm tốc độ và lưu lượng dòng chảy bề mặt. Nguồn: đồ họa của WRT và Sasaki.



Hình 6: Ba mô hình sử dụng tài nguyên: Truyền thống, Hiện đại, và Sinh thái. Nguồn: (Suzuki, Dastur, Moffatt, Yabuki, & Maruyama, 2010).

bình mỗi ngày của khu vực trung tâm Atlanta là 0.142 inch (3,6 mm). Trong khu vực một dặm vuông, lượng mưa trung bình ngày này sẽ có tổng khối tích là 2,49 triệu gallon (tương đương 9,44 triệu lít, 1 gallon = 3,8 lít). Tuy nhiên, chỉ một phần lượng mưa này sẽ trở thành nước chảy bề mặt, còn lại sẽ bốc hơi, thấm thấu vào đất hoặc giữ lại bởi cây xanh. Dựa vào công thức trong

Sổ tay thoát nước của bang Georgia (AMEC Earth and Environmental, 2001) lượng nước chảy bề mặt với điều kiện bề tông hóa 75% của lưu vực trung tâm sẽ là 65% lưu lượng mưa. Trong trường hợp mặt đất không bị bề tông hóa thì tỷ lệ này chỉ là 5%. Nhu cầu tiêu thụ nước được tính riêng cho dân cư và phi-dân cư (thương mại, văn phòng, giao thông, v.v....) dự theo

các khảo sát trước đó về nhu cầu nước hộ gia đình và theo diện tích sàn công trình phi dân cư. Kết quả ước lượng cho thấy trong một dặm vuông của lưu vực trung tâm có 6.812 người sinh sống và 101.667 việc làm. Nhu cầu nước sạch của dân cư là 0.57 triệu gallon/ngày và của khu vực phi-dân cư là 2,89 triệu gallon/ngày. Như vậy lượng nước chảy bề mặt tương đương 47% tổng nhu cầu nước sạch (3.48 triệu gallon/ngày). Tổng thể hệ thống cung, phân phối và tiêu thoát nước được thể hiện qua sơ đồ lưu tuyến (Hình 7).

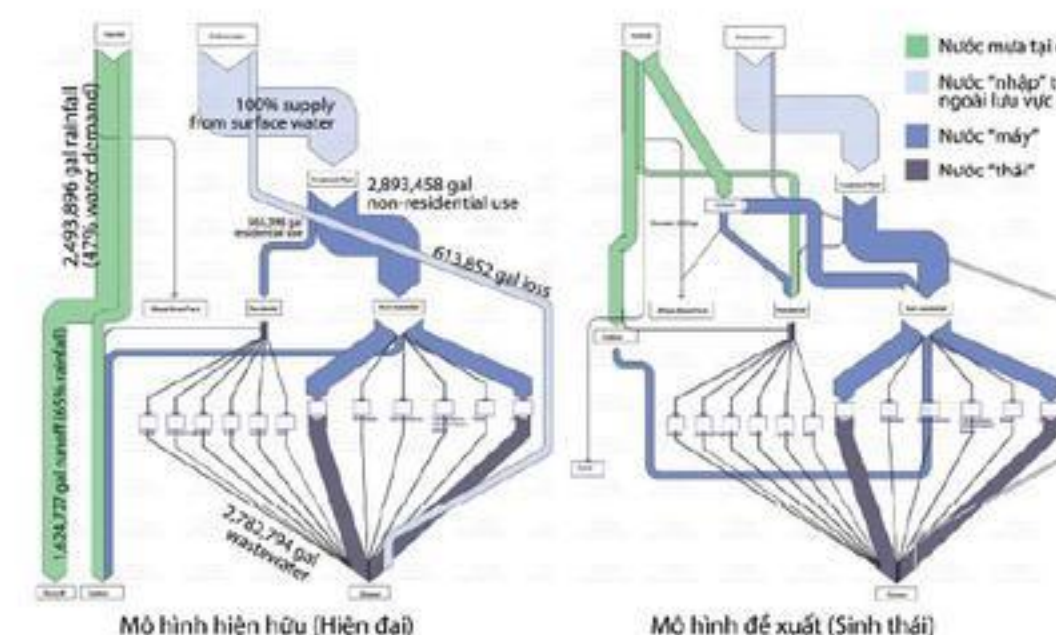
Sơ đồ lưu tuyến

Sơ đồ lưu tuyến (Flow diagram hay Meta-diagram) là một công cụ đồ họa để mô tả (phương hướng và lưu lượng) và phân tích các lưu tuyến (flow) năng lượng và vật chất (nước, thực phẩm, rác thải, v.v...). Có ba mô hình tiêu thụ năng lượng và vật chất chủ yếu: *Truyền thống* - lưu lượng nhỏ nhưng đa dạng về nguồn sử dụng; *Hiện đại* - lưu lượng lớn nhưng đơn điệu về nguồn sử dụng; và *Sinh thái* - lưu lượng lớn với nguồn đa dạng và tái sinh (Hình 6) (Suzuki et al., 2010). Mô hình thứ ba cho thấy xu hướng chuyển dịch sang hệ thống quản lý tài nguyên linh động và thích nghi với những biến đổi về môi trường trong thế kỷ 21. *Sơ đồ lưu tuyến* do đó được sử dụng để so sánh các mô hình và tìm ra mô hình bền vững nhất. Chúng tôi sử dụng *Sơ đồ lưu tuyến* để diễn tả mô hình tiêu thụ và quản trị nước tại lưu vực trung tâm Atlanta. *Sơ đồ lưu tuyến* cho thấy hệ thống nước tại lưu vực trung tâm Atlanta là một điển hình của mô hình *Hiện đại* trong sử dụng tài nguyên: 100% nguồn nước cấp phải “nhập khẩu” từ bên ngoài ranh giới thành phố trong khi lượng nước mưa lớn tại đây lại bị coi như nước thải ngoại trừ một phần nhỏ chảy vào khu vực cây xanh và có tác dụng tưới tiêu. Ngược lại, phương án thiết kế đô thị đề xuất với “mái xanh”, “đường xanh” và công viên ngập nước giúp chuyển đổi hệ thống hiện hữu sang mô hình Sinh thái: nước mưa được lưu trữ tại chỗ giúp đa dạng hóa

nguồn nước cung cấp cho sinh hoạt và kinh doanh đồng thời làm giảm nguy cơ ngập lụt (Hình 7).

Kết luận

Nghiên cứu dưới chủ đề *thành phố nước* đã trình bày một cách rõ ràng những vấn đề của phương thức sử dụng và quản trị tài nguyên nước tại lưu vực trung tâm thành phố Atlanta: nước “máy” là nguồn duy nhất được sử dụng tại nơi mà nguồn này không thật sự dồi dào trong khi nước mưa lại bị đối xử như là phế thải và bị truyền tải ra khỏi lưu vực nhanh nhất có thể thông qua một hệ thống kênh, mương và cống nhân tạo, nhanh tới mức có thể trở thành nguyên nhân gây ra ngập lụt tại vùng hạ lưu. Quan trọng hơn, nghiên cứu đưa ra được giải pháp và minh chứng định lượng cho tính hiệu quả của những giải pháp thiết kế đô thị này, vốn không xa lạ với các nhà làm chính sách đô thị: *mái xanh, đường xanh và công viên ngập nước sinh thái* có thể giúp biến một cơn-lụt-chu-kỳ-25-năm thành cơn-lụt-chu-kỳ-2-năm (giảm 36% lưu lượng đỉnh) đồng thời giảm 15% nhu cầu nước sạch tại khu vực trung tâm thành phố. Thực tế thì mô hình *Hiện đại* trong sử dụng tài nguyên nước không phải là chuyện cá biệt của Atlanta hay các quốc gia phát triển mà phổ biến khắp thế giới. Ngay tại Việt Nam, chúng ta đã nhanh chóng chuyển từ mô hình *Truyền thống*: hứng nước mưa để dùng trong sinh hoạt gia đình, sang mô hình *Hiện đại*, cùng lúc với việc phải chống chọi với vấn nạn lụt trong đô thị và trả giá đắt cho hệ thống cấp nước có độ thất thoát quá cao (40% tại TP HCM). Trong khi chưa thể thực hiện mô hình *Sinh thái* trong quản trị tài nguyên nước như tại một số quốc gia phát triển, điển hình là Singapore (lưu trữ nước mưa + lọc nước thải), các nhà quy hoạch, thiết kế đô thị và kiến trúc sư cần đánh giá lại mô hình *Truyền thống* trong sử dụng nước, năng lượng và vật chất để có những ứng dụng thích hợp trong thời đại của *Biến-đổi-khí-hậu và khan-hiếm-tài-nguyên*. Tác giả cảm ơn giáo sư Quy hoạch và Kiến



Hình 7: Sơ đồ lưu tuyến thể hiện hệ thống nước hiện hữu (Hiện đại) và đề xuất (Sinh thái) với việc thu gom nước mưa để sử dụng tại chỗ.



Hình 8: Lu và bể nước mưa từng là những bộ phận không thể thiếu trong các ngôi nhà của người Việt cách đây không lâu. Nguồn: nguyethoa.net.

trúc Perry Yang và giáo sư Quy hoạch và Kỹ thuật Thomas Debo tại Viện Công nghệ Georgia đã hướng dẫn cho nghiên cứu này. Nghiên cứu được thực hiện với sự hỗ trợ của Travis Hampton. ■

Tài liệu tham khảo

AECOM, M. W. M., R2T, Inc. (2009). *Water Supply and Water Conservation Management Plan*. Atlanta, GA: Metropolitan North Georgia Water Planning District.
AMEC Earth and Environmental, C. f. W. P.

Debo and Associates, Jordan Jones and Goulding. Atlanta Regional Commission. (2001). *GEORGIA STORMWATER MANAGEMENT MANUAL*. Atlanta, GA: Atlanta Regional Commission.
Malik, B. K. (n.d.). Like Water for Energy, and Energy for Water. from <http://www.eesi.org/080109/water-energy>
McPherson, M. B. (1968). *Systematic Study and Development of Long-Range Programs of Urban Water Resources Research*. (NTIS No. PB 184318). Washington, D.C.
Suzuki, H., Dastur, A., Moffatt, S., Yabuki, N., & Maruyama, H. (2010). *Eco2 Cities: Ecological cities as economic cities*. World Bank Publications.



để chuyển đổi những nguồn nước khỏi chức năng thoát và cấp nước của nó, và trở nên mạnh mẽ, có thêm những không gian cho việc gắn kết cộng đồng và nghỉ ngơi. Ở công viên Bishan, một con kênh thoát nước bằng bê tông dài 2.7km đã được tạo hình quanh co, thành một dòng sông nhân tạo dài 3km, uốn khúc quanh công viên. 62 héc ta của công viên đã được thiết kế lại một cách linh động không chỉ để phù hợp với quá trình năng động của một hệ thống sông chứa đựng sự thay đổi thất thường của mực nước, mà còn mang đến lợi ích tối đa cho người sử dụng nó. Ba sân chơi, các nhà hàng, những địa điểm ngắm cảnh được xây dựng từ những mảng tường tái chế của con kênh bê tông cũ, và sự phong phú của những không gian mở xanh bổ sung một kỳ quan thiên nhiên sinh thái phục hồi dòng sông trong mảnh đất trung tâm của



thành phố. Đây là nơi bạn để bạn coi giây của mình, và có được sự gần gũi với nước và thiên nhiên! Thêm vào đó, công viên còn được bổ sung những không gian mở rộng rãi cho các hoạt động giải trí và thư

giãn, tham thực vật dọc bờ sông cho phép mọi người tiếp cận gần gũi với nước. Trong trường hợp có trận mưa lớn, công viên dẫn nước mưa đến dòng sông sát bên như một kênh vận chuyển, mang nước xuống hạ lưu.

Kallang River Bishan Park

KTS TRẦN HUY LONG (dịch)

Chúng tôi đã báo cáo kế hoạch của Singapore cho công viên Bishan vào cuối năm 2009 (sông Kallang cũng xuất hiện lại trong công viên Bishan) và bây giờ kế hoạch sẽ được thực hiện theo nguyện vọng gần đây của Thủ tướng Singapore là mở rộng công viên cho dân chúng. Việc thiết kế đã được thực hiện bởi Công ty Atelier Dreiseitl. Năm 2009, ông Herbert Dreiseitl, Nhà sáng lập và Thành viên đến từ Atelier Dreiseitl đã phát biểu: "Như một động lực mạnh mẽ mới cho tương lai, một cơ sở hạ tầng có thể được

đánh giá và tiếp cận bởi công dân đồng thời chú ý đến sự phát triển môi trường một cách bền vững cũng như mang lại sự thay đổi tinh tế trong hành vi và tư duy và thông qua những thay đổi này chúng ta có thể bắt đầu tạo ra những địa điểm sôi động, lành mạnh và nền văn hóa-xã hội đầy lạc quan. Công viên Bishan đã sẵn sàng khởi động cho điều này, đem dòng sông và yếu tố nước đến với người dân, sẽ nâng cao hơn nữa vị thế của mình." Công viên Bishan là một trong những công viên nổi tiếng nhất của Singapore nằm ở trung tâm nước này với hơn 3 triệu lượt khách thăm quan mỗi năm.

Là một phần của việc nâng cấp công viên rất cần thiết và những kế hoạch nâng cao năng lực của sông Kallang dọc theo bờ của công viên, nhiều công việc đã được tiến hành đồng thời để biến những con kênh bê tông thành một dòng sông tự nhiên, tạo nên những không gian mới phục vụ cho cộng đồng. Dự án này là một phần quan trọng của chương trình *Active, Beautiful, Clean Waters* (ABC Waters) của Bộ Phục vụ cộng đồng ở Singapore, nơi quản lý việc cấp và thoát nước của quốc gia – một sáng kiến lâu dài





Công viên Bishan là một ví dụ đầy cảm hứng của một công viên đô thị có chức năng như hạ tầng sinh thái, một sự kết hợp thông minh của nguồn nước, quản lý lũ lụt, đa dạng sinh học, giải trí, và nhờ có sự tiếp xúc và kết nối con người với nước, mà ngày càng nâng cao trách nhiệm của công dân đối với nước.

Lịch sử

Sông Kallang là dòng sông dài nhất ở Singapore và chảy qua trung tâm quốc đảo suốt 10km từ Lower Peirce Reservoir đến Marina Reservoir. Vào những năm 1960 và 70, những con kênh và cống bê tông, bao gồm sông Kallang thuộc công viên Bishan, được xây dựng để giảm bớt lũ lụt trên diện rộng. Ngày nay, cũng như những thành phố khác trên thế giới, phương pháp chuyển tải nước mưa nhanh

chóng này đã bổ sung toàn diện hơn cho việc thiết lập những giải pháp để đáp ứng những thách thức được đặt ra bởi sự không đoán trước của thời tiết và đô thị hóa ngày càng gia tăng. Ở sông Kallang – công viên Bishan, kế hoạch duy nhất để phá vỡ các kênh bê tông và tạo nên những dòng chảy tự nhiên được hình thành lần đầu tiên ở Singapore. Được thiết kế dựa trên khái niệm vùng đồng bằng ngập lũ, người dân có thể được gần gũi hơn với nước và tận hưởng các hoạt động giải trí dọc theo bờ sông khi mực nước trong sông thấp, và khi mưa lớn, công viên dẫn nước đến con sông nằm cạnh như một kênh vận chuyển. Tầng độ gỗ ghề của lòng sông tự nhiên với các hòn đá, hồ bơi có nghĩa là vận tốc của dòng sông đã bị chậm lại, do đó, một số ít được chuyển xuống hạ lưu đến Marina Reservoir, nơi chúng

sẽ cần phải được lọc ra. Năng lực vận chuyển tăng của sông và vận tốc giảm có nghĩa là tốt cho việc chống lũ lụt cho các khu đô thị dày đặc xung quanh công viên.

Đa dạng sinh học ở công viên Bishan

Động vật hoang dã không hiện diện ở công viên, nhưng sự ra đời của dòng sông trong công viên đã cho thấy sự gia tăng đa dạng sinh học của công viên lên 30%. 66 loài hoa dại, 59 loài chim và 22 loài chuồn chuồn đã được tìm thấy trong công viên Bishan, không có hại cho một công viên đô thị. Singapore nằm trong đường bay theo trục châu Á - Úc vì vậy công viên có thể mong chờ để nhận được một số vị khách là các loài chim di trú đặc biệt. Một vài vị khách bất ngờ đã được phát hiện bao gồm chim Zanzibar Red Bishop, có nguồn gốc từ châu Phi. Cú

đốm khoang gỗ, nguồn gốc từ rừng nhiệt đới ở Indonesia, Vẹt đuôi dài, có nguồn gốc ở đảo Andaman và loài Orange Cheeked Waxbills, có nguồn gốc từ miền Tây và miền Trung Nam Phi. Các loài chim (như diệc màu tím, chim sẻ, gà nước) hiếm khi được thấy trong một khu đô thị có mật độ cao cũng được phát hiện (và thậm chí cả chỗ ngủ) giữa các loài thực vật mới. Quần đảo Mã Lai là một trong những điểm nóng về đa dạng sinh học lớn nhất thế giới, chỉ đứng thứ hai sau Amazon, và khí hậu mưa rừng nhiệt đới là nơi trú ngụ của thảm thực vật tươi tốt. Sự hồi phục của dòng sông đã tạo ra một môi trường sống cho một lượng lớn các vi sinh, chúng không những làm tăng đa dạng sinh học mà còn phục hồi các loài trong công viên, có nghĩa là khả năng để tồn tại dài hạn của chúng được cải thiện rất nhiều.

Kỹ thuật sinh học cho đất

Việc sử dụng các kỹ thuật công nghệ sinh học cho đất để ổn định bờ sông lần đầu tiên áp dụng cho Singapore và là một tham chiếu mới cho việc ổn định đất ở vùng nhiệt đới, là cách hiếm khi được sử dụng hoặc được chứng minh bằng tư liệu. Trong năm 2009, một phạm vi thử nghiệm đã được xây dựng, 10 thử nghiệm kỹ thuật công nghệ sinh học khác nhau cho đất và rất nhiều các loài cây bản địa trồng dọc theo chiều dài 60 mét ở một bên đường thoát nước trong công viên. Bảy trong số những kỹ thuật này sau đó đã được lựa chọn để sử dụng dọc theo con sông chính. Bao gồm làm cừ, chẻ - gỗ với cát, vải địa kỹ thuật bọc đất nhô lên, đệm với cừ, cây lau cuộn, sọt đất, và vải địa kỹ thuật với cây nhỏ. Khi công nghệ sinh học cho đất phần lớn là chưa được kiểm chứng

Diện tích công viên Bishan: 52 ha (trước khi mở rộng), hiện nay là 62 ha
Năng lực đón khách: hơn 3 triệu lượt
Quá trình xây dựng: từ tháng 9 năm 2009 đến tháng 2 năm 2012, chính thức được Thủ tướng Singapore khai trương vào ngày 17 tháng 3
Thiết kế dự án: Atelier Dreiseitl
Kỹ sư dự án: CH2MHILL
Chủ đầu tư: PUB, cơ quan quốc gia về nước của Singapore và Hội đồng Công viên quốc gia.

ở vùng nhiệt đới và Đông Nam Á, việc thử nghiệm trên được sử dụng để tính lọc các sự lựa chọn những kỹ thuật và thực vật thích hợp, cũng như các phương pháp xây dựng có hiệu quả và hiệu suất cao nhất. Sự mở rộng hệ thống thử nghiệm này đã được thực hiện, bao gồm đo độ sâu và tính bền bỉ của sự phát triển của rễ. ■

phóng sự ảnh

Đường hoa Nguyễn Huệ

Xuân Quý Ty

PHÓNG SỰ ẢNH:
NGUYỄN THẾ DƯƠNG (AAPHOTO.VN)







Đường hoa **Bạch Đằng** 2013
PHÒNG SỰ ẢNH: TRỊNH KIM ĐIỀN



Địa điểm thực hiện dự án, nhà văn hóa An Mỹ, cũng là nơi diễn ra các buổi họp lấy ý kiến cộng đồng và charrette thiết kế

Charrette là gì? Charrette là từ tiếng Pháp có nghĩa nguyên gốc là xe đẩy dùng để chở những tấm bản vẽ của sinh viên kiến trúc trường Beaux Arts tới nộp cho thầy. Vì sinh viên kiến trúc thường bị "lụt" nên vừa đi vừa vẽ những nét cuối. Charrette sau còn được hiểu là "lụt".

Charrette ngày nay là một mô hình thiết kế được thực hiện trong một thời gian rất ngắn và liên tục (3-7 ngày) trong đó các nhà chuyên môn từ nhiều lĩnh vực khác nhau, cùng làm việc chung để đưa ra một đề án quy hoạch trong một không gian mở, ngay tại địa điểm sẽ triển khai quy hoạch đó, và cho phép người dân vào xem và tương tác với thành viên chuyên môn của dự án. Thông qua Charrette, quy hoạch được đưa ra với sự đồng thuận của mọi người và sự tập trung trí tuệ của chuyên gia các ngành khác nhau cùng một lúc (thay vì thường thực hiện dạng tuyến tính).

Địa điểm: khối An Mỹ, phường Cẩm Châu, thành phố Hội An;

Tổng kinh phí: 180 triệu đồng (Cộng đồng góp 20 triệu, Phường 10 triệu, doanh nghiệp địa phương 30 triệu và tổ chức HealthBridge Canada 120 triệu);

Thời gian thực hiện: 3 tháng;

Quản lý dự án: Trung tâm Hành động vì Sự phát triển Đô thị;

Charrette: QHS Nguyễn Đỗ Dũng & Công ty Tư vấn XD Dịch vụ Bảo tồn Di sản Văn hóa;

Thiết kế kiến trúc và giám sát:

Văn phòng kiến trúc t1+1>2;

Dự án sân chơi An Mỹ (Hội An)

THIẾT KẾ CÙNG CỘNG ĐỒNG,
VÌ CỘNG ĐỒNG

KTS PHẠM ĐỨC TRUNG, Văn phòng kiến trúc t1+1>2
THẠC SĨ ĐẶNG HƯƠNG GIANG, Trung tâm Hành động vì Sự phát triển Đô thị

Nếu bạn đến Hội An vào dịp Trung Thu, bạn sẽ ngạc nhiên vì một thành phố rộn ràng tiếng trống, tiếng cười và tiếng hát. Đêm đến, từng đoàn trẻ em, đứa đi bộ, đứa đi xe đạp, đứa đi xe thồ, đứa múa lân, đứa gõ trống, đứa làm ông Địa đi rải chào gia chủ. Từ mọi ngõ xóm của Hội An, đoàn múa lân tỏa đi, đi đến đâu cũng có người nhậm bọn, từ năm bảy thành viên ban đầu, chẳng mấy chốc, đoàn người đã thu nạp hàng chục người đi theo. Tiếng cười lẫn tiếng trống, đêm càng muộn càng vui. Thật tình cờ, nhóm Kiến trúc sư 1+1>2 (KTS) và cộng sự ở Trung tâm Hành động vì Sự phát triển Đô thị khởi đầu dự án sân chơi An Mỹ cũng từ một đêm Trung Thu như thế! Mấy tháng làm việc cật lực đã qua, nhóm làm việc ba người giờ đã mở rộng đến gần một chục kiến trúc sư, mấy chục tình nguyện viên cộng đồng, doanh nghiệp địa phương, thợ thủ công và cán bộ chính quyền. Như một đoàn múa lân, công việc của chúng tôi luôn ngập tràn tiếng cười.

Bước 1: Charrette - Cùng cộng đồng thiết kế sân chơi ở nhà văn hóa

Bước mở màn dự án diễn ra tại nhà văn hóa khối An Mỹ, 30 người dân và 4 kiến trúc sư cùng nhau làm việc liên tục trong 3 ngày. Ngày đầu tiên các kiến trúc sư thảo luận với người dân 3 câu hỏi: (i) Những hoạt động gì đang diễn ra tại nhà văn hóa, (ii) Những hoạt động mà bà con mong muốn có tại nhà văn hóa và (iii) Những hoạt động mà bà con không mong muốn có tại nhà văn hóa. Kết quả là các nhóm khác nhau (Nhóm trẻ em và phụ nữ, nhóm thanh niên, nhóm trung niên và nhóm người cao tuổi) trao đổi, thảo luận, thậm chí là thương lượng để tìm ra ưu tiên hợp lý cho sân chơi. Nhóm các bác cao tuổi muốn có chỗ ngồi uống trà, đánh cờ, nhóm phụ nữ và trung niên muốn có ghế đá ngồi nghỉ ngơi, nhóm thanh niên muốn có thêm các hoạt động thể thao, và nhóm trẻ em muốn có nhiều trò chơi ngoài trời. Đặc biệt, tất cả các nhóm đều mong muốn có bể bơi. Cuối cùng thì tất cả cùng đồng



Nhóm thanh niên địa phương thảo luận về "đề bài" thiết kế sân chơi An Mỹ.



Bầu chọn những hạng mục ưu tiên xây dựng tại sân chơi An Mỹ



Một cộng tác viên địa phương đang hoàn thiện mô hình cho một trong hai phương án đề xuất



Thuyết trình phương án cho người dân



Người dân đang thảo luận sôi nổi và bầu chọn cho phương án tốt hơn

Trải nghiệm làm Charrette với anh em KTS và với cộng đồng thật vui và đầy cảm xúc. Chúng ta hy vọng sẽ tạo ra một sân chơi mà người dân An Mỹ sẽ sử dụng với niềm tự hào bởi họ là đồng tác giả. Và chúng ta có thể tự hào vì đã trao cho người dân cơ hội tham gia kiến tạo không gian của chính mình. nỗ lực kế tiếp: gạt bỏ hơn nữa cái tôi của nhà thiết kế, trở nên "lười biếng" và để người dân thể hiện khả năng sáng tạo của mình.

Quy hoạch sư Nguyễn Đỗ Dũng, Trưởng nhóm thực hiện Charrette

ý ưu tiên cho sân chơi của trẻ em, và phương án bể bơi được xếp vào danh sách "chờ có kinh phí". Như vậy là 30 người đã thống nhất "đề bài" cho kiến trúc sư.

Ngày tiếp theo, các kiến trúc sư chia thành 2 nhóm làm việc cật lực để phát triển 2 phương án dựa trên "đề bài" của cộng đồng. Mỗi nhóm gồm một kiến trúc sư từ Hội An và Hà Nội. Ngồi làm việc ngay ở nhà văn hóa và hoàn toàn mở cửa cho bà con nên người dân liên tục ra vào bình phẩm và giúp sức. Để bà con có thể dễ dàng thể hiện ý tưởng và trực tiếp tham gia vào quá trình thiết kế, sơ đồ công năng được xây dựng bằng việc xếp đặt các tấm bìa, vốn được cắt theo đúng tỷ lệ của quy mô công trình chức năng trong thực tế. Sau đó, phương án thiết kế được thể hiện bằng mô hình ba chiều làm bằng giấy, bìa cứng và xếp với sự giúp sức của người dân địa phương. Cuối ngày hôm ấy, người dân An Mỹ tập trung góp ý cho hai phương án. Phần thuyết trình của các KTS diễn ra vừa vui vẻ, vừa căng thẳng, vì ai cũng muốn phương án của mình được chọn. Sau đó buổi thuyết trình, các KTS mời bà con quay quần bên hai mô hình để cùng thảo luận và bầu chọn cho phương án mà họ ưa thích. Nếu ngày đầu người dân mơ mộng về sân chơi bao nhiêu thì lúc này họ lại thực tế bấy nhiêu. Ai cũng hỏi về tính khả thi của phương án, và ai cũng lo có chừng ấy tiền làm gì cho hiệu quả.

Ngày thứ ba, hai nhóm KTS khẩn trương hoàn thiện phương án để thuyết trình cho toàn thể cộng đồng và đại diện của chính quyền. Ba nội dung chính được thảo luận sôi nổi: vị trí các hạng mục, giải pháp thiết kế, và kinh phí triển khai. Mỗi người dân đều không bỏ sót bất cứ chi tiết nhỏ nào về kỹ thuật, vật liệu, giá cả. Các cán bộ phường hầu như nhường diễn đàn cho người dân chất vấn KTS. Sau ba ngày làm việc cật lực, các KTS tiếp tục hoàn thiện phương án một cách khả thi nhất theo mong muốn của cộng đồng.

Bước 2: Hoàn thiện thiết kế, lắng nghe ý kiến trẻ em

Sau khi phương án tổ chức không gian được sự đồng thuận với người dân và chính quyền địa phương thông qua Charrette, nhóm KTS 1+1>2 được trao nhiệm vụ thiết kế chi tiết. Hỗ trợ cho các KTS là cán bộ Trung tâm Hành động vì Sự phát triển Đô thị, cán bộ phường, tình nguyện viên. Chúng tôi tỏa đi khắp các sân chơi ở Hội An và Đà Nẵng, ghi chép, hỏi ý kiến trẻ em và cha mẹ, quan sát cách các em chơi. Nhiều lúc chúng tôi quên mình đang làm việc, vì cũng "nhập cuộc chơi" luôn. Cuối cùng thì bản thiết kế được đưa ra lấy ý kiến của trẻ em và cha mẹ. Bao nhiêu trò chơi trên sân cũng không đủ với các em, và KTS liên tục phải điều chỉnh thiết kế để các em có nhiều cách chơi nhất: leo trèo, bập bênh, đu quay, bò và trườn qua đường hầm, đi thăng bằng, cầu trượt, thậm chí là đầm bốc. Cha mẹ các em thì lo lắng về độ an toàn, và kết quả là mái lá "sinh thái và thơ mộng" của Nhóm 1+1>2 "bị" thay thế bằng mái tôn để đảm bảo không bị tốc mái mùa bão. KTS lúc này phải kiên nhẫn lắng nghe và tìm ra giải pháp hợp lý cho mong muốn của cả 2 nhóm: trẻ em muốn chơi nhiều trò mạo hiểm và cha mẹ chỉ muốn các trò chơi an toàn. Làm thế nào để trẻ em vui và cha mẹ chúng yên tâm là thách thức lớn đối với Nhóm 1+1>2. May mà chúng tôi không gặp nhiều sức ép về thời gian, nên các vòng đàm phán liên tục được tiếp diễn cho tới khi tất cả các bên đều hài lòng. KTS dành nhiều thời gian gặp gỡ, nói chuyện, đàm hòa, thương lượng. Thay vì bàn làm việc ở văn phòng, chúng tôi làm việc ở quán nước, sân trường, hội trường nhà văn hóa, thậm chí là trên bờ ruộng (vì người dân vùng này làm nông). Vấn đề mấu chốt là niềm tin" sân chơi của cộng đồng, nên tiếng nói của họ phải được tôn trọng".

Bước 3: Thi công sân chơi- trải nghiệm đầy bất ngờ

Nếu bạn đến công trường, bạn không phân biệt ai là KTS, ai là nhóm thợ thi công, ai là ban giám sát cộng đồng. Đường như họ liên tục đổi chỗ cho nhau.



Mô hình một trong phương án được chọn



Trẻ em cũng tham gia phụ giúp việc xây dựng sân chơi

Ban giám sát cộng đồng vào cuộc cùng nhóm thợ, người thi san nền, người thi dựng cột tre, người thi buộc ván sàn. Nhóm thợ thi công thì đưa ý kiến cải thiện chất lượng, còn KTS “chân lấm tay bùn” miệng nói tay làm. Đặc biệt, trẻ em thường xuyên ghé thăm công trường, bàn tán sôi nổi. Mỗi ngày, công trường càng thêm đông người hơn, và dần dần thì cộng đồng hoàn toàn thay thế nhóm thợ. Đến gần ngày khánh thành, cả cộng đồng dân cư ra sân: trẻ em đi xúc cát, phụ nữ nhổ cỏ, nam giới trồng cây và dựng hàng rào. Chi phí nhân công ngày càng giảm, nhưng tổng chi phí lại tăng vì cộng đồng “hiến kế” thêm nhiều hạng mục. Đường như “cuộc du ngoạn” này không có hồi kết. Nhiều thách thức ngoài sức tưởng tượng đã xảy ra. Đầu tiên là việc trẻ em liên tục tìm cách đột nhập vào sân chơi mặc dù công trường đang thi công. Chúng không thể đợi đến khi công trình khánh thành, và vì vậy chúng tôi phải tăng cường phương án bảo vệ. Tiếp theo là việc đảm bảo sự tham gia của cộng đồng nhưng không ảnh hưởng đến tiến độ thi công. Các thành viên cộng đồng mong muốn đóng góp sức lao động, tuy nhiên họ cũng rất bận rộn. Làm thế nào để “chứa lại” những phần việc như san nền, buộc tre, làm hàng rào, trồng cây cho cộng đồng, mà vẫn phối hợp nhịp nhàng với các nhóm thợ khác. Nhóm 1+1>2 đã học cách làm việc thành thoi, nhưng vẫn đảm bảo tiến độ chung của dự án.

Bước 4: Duy trì và bảo dưỡng - phương án sáng tạo

Dau đầu nhất là tìm cách bảo dưỡng sân chơi một cách bền vững. Nhiều sáng kiến được đưa ra, như quỹ cộng đồng dành 2-3 triệu đồng/năm, gây quỹ từ doanh nghiệp địa phương, xin kinh phí của phường và thành phố. Sáng tạo nhất là phương án mời một người dân cạnh sân chơi mở quán nước, phục vụ ngay tại chỗ cho khách đến chơi, đặc biệt là cho các bậc phụ huynh. Một phần nguồn thu từ quán nước sẽ được sử dụng để bảo dưỡng sân chơi, và đặc biệt quyền lợi của người chủ quán nước gắn liền với việc



Trong khi những người thợ còn đang hoàn thiện công trình, trẻ em địa phương đã bắt đầu làm quen với sân chơi mới



Bãi cỏ mọc hoang trước nhà văn hóa trước kia giờ đây là một sân chơi cho trẻ em

Thiết kế và xây dựng sân chơi An Mỹ là một hành trình đầy cảm xúc. Những người bạn đồng hành luôn sát cánh bên KTS là người dân khu vực, thợ địa phương và các em nhỏ. Ngoài ý tưởng của KTS, có rất nhiều sáng kiến được cộng đồng đề xuất, thật thú vị khi được đón nhận và đưa những sáng kiến đó thành hiện thực. Đối với cá nhân tôi, hình ảnh đáng nhớ nhất là giây phút chứng kiến các bé ôm lấy nhau, reo vui khi biết chỉ còn 2 tuần nữa sân chơi sẽ đi vào hoạt động.

KTS Phạm Đức Trung, Công ty 1+1>2

sân chơi được hoạt động tốt. Từ đầu đến cuối, dự án sân chơi An Mỹ luôn gây bất ngờ bởi sự sáng tạo không ngừng của người dân, của Nhóm KTS 1+1>2 và tất cả những người tham gia. Sân chơi An Mỹ được khánh thành vào dịp cuối năm, là tín hiệu vui báo hiệu

mùa xuân đang đến. Nhóm KTS 1+1>2 và Trung tâm Hành động vì Sự phát triển Đô thị sẽ tiếp tục cộng tác cùng thành phố Hội An trong những dự án sân chơi mới. Chúng tôi hy vọng “đoàn múa lân” từ Hội An sẽ thu hút được nhiều KTS trong cả nước. ■

Mạng lưới Quỹ Phát triển cộng đồng Việt Nam & chương trình ACCA

Giảm nghèo bền vững là một trong những vấn đề trọng tâm của phát triển đô thị ở Việt Nam. Từ 2001 với sự hỗ trợ của UNDP / UNCHS, 5 thành phố cấp 2 (Việt Trì, Hải Dương, Huế, Quy Nhơn và Cần Thơ), đã thiết kế và thực hiện phương thức Quỹ Phát triển cộng đồng (CDF). Mô hình CDF sau đó được nhân rộng tại một số quận ở Hà Nội, Đà Nẵng và TP Hồ Chí Minh. Do nhu cầu kết nối mạng lưới, trao đổi và chia sẻ kinh nghiệm giữa các TP và cộng đồng hướng tới giảm nghèo bền vững và nhân rộng mô hình CDF tới các TP khác, Diễn đàn CDF đầu tiên đã được tổ chức tại Việt Trì ngày 21/07/2007 với sự tham dự của 8 thành phố và tại Diễn đàn này Mạng lưới Quỹ Phát triển cộng đồng (CDF) quốc gia đã được thành lập. Đến nay, đã có 30 thành phố từ cấp IV đến cấp I là thành viên của Mạng lưới CDF Việt Nam, trong đó 16 thành phố đã và đang thực hiện các dự án nâng cấp đô thị theo phương pháp tiếp cận của chương trình ACCA.

Quỹ Phát triển cộng đồng (CDF) là một cơ chế tài chính cộng đồng nhằm thúc đẩy cách tiếp cận do cộng đồng chủ động trong việc tìm kiếm và thực hiện các giải pháp nhằm giảm nghèo đô thị vì lợi ích chung của cả cộng đồng và quy hoạch phát triển đô thị vì người nghèo, trong quan hệ đối tác với các cơ quan chính phủ và các bên liên quan khác.

Các đặc điểm chính của CDF:

- Sự tham gia tự nguyện của các cộng đồng nghèo đô thị trong hoạt động nhóm tiết kiệm do cộng đồng quản lý;
- Liên kết và phối hợp giữa các tổ chức khác nhau và các nguồn tài trợ cho giảm nghèo đô thị khác nhau bằng cách thiết lập và quản lý Quỹ CDF với sự tham gia của cộng đồng ở cấp thành phố, với sự hỗ trợ của chính quyền thành phố.
- Tiến trình Cộng đồng (khởi đầu, thực hiện, quản lý) trong tất cả các hoạt động CDF.

Chương trình ACCA – Liên minh châu Á vì Hành động cộng đồng, là một chương trình 3 năm của Liên minh châu Á vì Quyền Nhà ở (ACHR), nhằm tiến trình nâng cấp đô thị quy mô toàn thành phố tại 150 thành phố châu Á, trong đó cộng đồng là những người làm và thực hiện quy hoạch để giải quyết những vấn đề của họ về nhà ở và hạ tầng, trong mối quan hệ hợp tác với chính quyền địa phương và các bên liên quan khác. Chương trình ACCA được xây dựng trên nền tảng những sáng kiến đã được triển khai ở nhiều nước trong khu vực, rút ra những kinh nghiệm, những sai lầm và những bài học trong 20 năm qua. Chương trình ACCA là một công cụ quan trọng của người nghèo đô thị và của tất cả các tổ chức hoạt động vì người nghèo để tạo ra sự thay đổi ở chính thành phố của mình.

Sau 3 năm ACCA đã hỗ trợ các hoạt động cộng đồng tại 165 thành phố thuộc 19 quốc gia châu Á. Ở tất cả 165 thành phố này đã và đang tiến hành khảo sát quy mô toàn thành phố do cộng đồng cùng với chính quyền thực hiện. Kết quả khảo sát được sử dụng để xác định, lập thứ tự ưu tiên và lên kế hoạch cho các dự án nâng cấp hạ tầng và nhà ở.

Phương pháp tiếp cận của ACCA tại Việt Nam: 10 ý tưởng then chốt

1. Cộng đồng là những người khởi xướng đầu tiên và là người đưa ra giải pháp
2. Chú trọng vào hành động
3. Tư duy – Hành động – Học hỏi trên quy mô toàn thành phố
4. Sử dụng nguồn lực một cách chiến lược
5. Cùng với người dân, mỗi thành phố có thể giải quyết các vấn đề của mình
6. Hướng tới sự thay đổi cơ cấu
7. Xây dựng trên nền tảng những gì đã có tại cộng đồng và thành phố đó
8. Nguyên tắc lan tỏa: chia sẻ, nhân rộng các kinh nghiệm, thực tiễn tốt
9. Nguyên tắc thiếu hụt: kinh phí ít giúp các cộng đồng và thành phố nghĩ rộng hơn để tìm giải pháp huy động nguồn lực, tìm kiếm đối tác và bắt đầu thực hiện ngay một hoạt động cụ thể.
10. Nhu cầu thực sự là động lực thúc đẩy



KTS Supawut Boonmahathanakorn và chị Trần Thị Minh Châu - các thành viên của chương trình - trình bày các hoạt động tại Architect Night chủ đề “Kiến trúc sư cộng đồng” do Ashu.com tổ chức ngày 4/4/2013 tại Hà Nội

1/16 thành phố tham gia chương trình: TP. Hải Dương

HIỆN TRẠNG DÂN CƯ ĐÔ THỊ

Tổng dân số đô thị: 55,445 hộ
Tổng số hộ nghèo đô thị: 1,599 hộ

HOẠT ĐỘNG TIẾT KIỂM:

Ngày bắt đầu hoạt động tiết kiệm: 2008
Số nhóm tiết kiệm: 578
Số thành viên: 6,907
Tổng số tiền tiết kiệm: 1,623,000,000đ
Năm bắt đầu tham gia Quỹ PTCD: 2008

KINH PHÍ HỖ TRỢ TỪ CHƯƠNG TRÌNH ACCA:

Hỗ trợ tiến trình của Thành phố: 3,000US\$
Dự án nhỏ: 15,000US\$
Dự án nhà ở: 40,000US\$

HOẠT ĐỘNG TIẾT KIỆM:

Hiện nay trên địa bàn thành phố có 21/21 đơn vị phường, xã tham gia hoạt động Quỹ tiết kiệm cộng đồng. Tính đến ngày 15/11/2011 toàn thành phố có 578 tổ tiết kiệm đang có hoạt động tiết kiệm với 6.907 thành viên tham gia, tổng số tiền tiết kiệm là 1 tỷ 623 triệu đồng, đã cho 895 lượt hội viên vay phát triển kinh tế gia đình. Riêng năm 2012 có 13 tổ tiết kiệm mới với 166 thành viên, với số tiền là 147 triệu đồng. Một ví dụ điển hình tiết kiệm vượt khó là gia đình anh Nguyễn Văn Tạo, chị Vũ Thị Thủy, anh chị đã tiết kiệm trong vòng 7 năm có được gần 200 triệu đồng, mới đây anh chị mới xây lại ngôi nhà mới khang trang bằng chính tiền tiết kiệm của anh chị.

Tất cả các dự án trên sau khi được giải ngân đã thực hiện việc chi trả đến các hộ dân vay. Với tình hình là cho các hộ dân vay 36 tháng (không tính lãi) do vậy đến nay chưa đến thời kỳ thu hồi gốc để thực hiện việc luân chuyển vốn sang các dự án khác.

DỰ ÁN NHÀ Ở:

Khu tập thể xí nghiệp May I nằm khuất trong một đường hẻm nhỏ thuộc ngõ 123 Chi Lăng là khu nhà kho của xí nghiệp May I được xây dựng từ những năm 60 của thế kỷ trước, thời bao cấp xí nghiệp phân cho công nhân ở với diện tích rất nhỏ hẹp (9-15m²), sử dụng bếp và vệ sinh chung. Sau nhiều năm những gian nhà này đã xuống cấp nghiêm trọng, đặc biệt khu vệ sinh chung rất mất vệ sinh, ô nhiễm môi trường. Cộng đồng nhiều lần muốn cải thiện nhà ở nhưng do diện tích quá chật hẹp nên theo quy định họ không được phép. Hiện trạng khu gồm 4 dãy nhà với 29 gian nhà, 3 dãy dọc phía trong và gồm 17 gian và 1 dãy ngang gồm 12 gian quay lưng vào nhau tạo ra lối đi nhỏ hẹp quanh co phức tạp. Tháng 10/2009, khi thành phố Hải Dương tham gia ACCA, chính quyền phường và cộng đồng đã thảo luận và đề xuất dự án (nhỏ) xây nhà vệ sinh tự hoại tại hộ gia đình, với mục tiêu xóa bỏ nhà vệ sinh công cộng để giảm ô nhiễm khu vực mỗi khi mưa và ngập lụt.

Tuy nhiên, khi vài ba hộ gia đình đầu tiên làm xong nhà vệ sinh, thì nước thải không thoát được theo đường cống (do khu vực này thấp hơn đường cống chính của TP) mà "trào ngược" lên đường, bốc mùi hôi khiến người dân bức xúc hơn và việc xây dựng nhà vệ sinh của các hộ kế tiếp phải dừng lại.

Tháng 3/2010: ACVN và CDF TP Hải Dương tổ chức một hội thảo nhỏ nhằm tìm giải pháp tháo gỡ các khó khăn trong quá trình thực hiện dự án nhỏ. Qua Hội thảo này, các thành viên của nhóm YP nhận thấy khó khăn lớn nhất của CDF Hải Dương là chưa tìm ra thủ lĩnh cộng đồng thực sự sống trong cộng đồng và có lợi ích gắn liền với cộng đồng mà đang dựa vào hệ thống trưởng khu dân cư nên đôi khi có những ý kiến không sát thực

với mong muốn của cộng đồng.

Tháng 4/2010, Nhóm tình nguyện viên trẻ đã tiếp xúc trực tiếp với cộng đồng KTT May I và đã tìm thấy nhóm thủ lĩnh cộng đồng. Người dân bắt đầu tự bàn bạc và đưa ra giải pháp để sắp xếp quy hoạch lại KTT

Tháng 5,6/2010: Đại diện cộng đồng được tạo điều kiện đi học tập kinh nghiệm tại TP Vinh và Thái Lan. Thấy được những người cùng cảnh ngộ ở nơi khác đã đoàn kết khắc phục được điều kiện sống khó khăn, nhóm thủ lĩnh cộng đồng quyết tâm vào cuộc thuyết phục sự đồng thuận của cả khu tập thể cùng tìm ra phương án có lợi cho tất cả cộng đồng, xây dựng nhóm tiết kiệm cộng đồng với mục đích tiết kiệm để xây nhà mới

Tháng 7/2010: Bắt đầu giai đoạn 1 - Cải tạo 17 hộ thuộc 3 dãy dọc phía trong. Cộng đồng cùng nhau phá dỡ 5 hộ gia đình dãy giữa tổ chức 3 dãy thành 2 dãy với đường giao thông ở giữa rộng 4m.

Tháng 8-9/2010: Cộng đồng tiến hành xây dựng hệ thống cống thoát nước, và cùng với sự hỗ trợ của nhóm tình nguyện viên trẻ (YP) thiết kế nhà ở.

Tháng 10/2010: Cộng đồng thống nhất phương án thiết kế và 3 nhà đầu tiên bắt đầu xây dựng, tiếp theo lần lượt các hộ gia đình xây dựng theo thiết kế.

Tháng 08/2011: CDF Thành phố tiến hành giải ngân cho các hộ gia đình đã hoàn thành phần thô để hoàn thiện nhà ở, mỗi hộ gia đình khó khăn được vay 30 triệu đồng.

Tháng 10/2011: 14 căn nhà đã được xây dựng xong các hộ gia đình rất vui mừng được sống trong những ngôi nhà mới khang trang sạch đẹp, ấm áp tình người, cơ bản hoàn thành giai đoạn 1 của dự án. Nhưng ngõ rộng 4m vẫn chưa thông thẳng ra đường Nguyễn Lương Bằng do bị chắn bởi dãy nhà ngang gồm 12 gian, người dân 17 hộ phía trong vẫn mong chờ có thể thực hiện giai đoạn 2 của dự án, giải tỏa dãy ngang, quy hoạch lại để mở đường thẳng thông thoáng ra đường Nguyễn Lương Bằng nhưng do một số hộ vì lợi ích cá nhân không muốn phá dỡ nhà mình để quy hoạch lại. Cộng đồng phải dành nhiều thời gian thuyết phục, thương lượng với các đối tượng này.

Ngày 10/10/2012, người dân KTT hân hoan hồ hởi nhận được sự đồng thuận đoàn kết toàn khu, trong khoảng thời gian ngắn bà con đã tự tháo dỡ mặt bằng và tiến hành nối thông đường 4m ra đường Nguyễn Lương Bằng, ai nấy đều vui mừng.

Từ tháng 12/2010, thành công của KTT May I đã lan toả sang các khu vực khác của TP Hải Dương, và cộng đồng KTT Thâm Len cũng đã bắt đầu vào cuộc và đến nay cũng đã nhận được sự đồng thuận của chính quyền cho cộng đồng được tái định cư tại chỗ.

Tháng 9/2012, Phương án quy hoạch KTT Thâm Len cũng đã được TP phê duyệt.



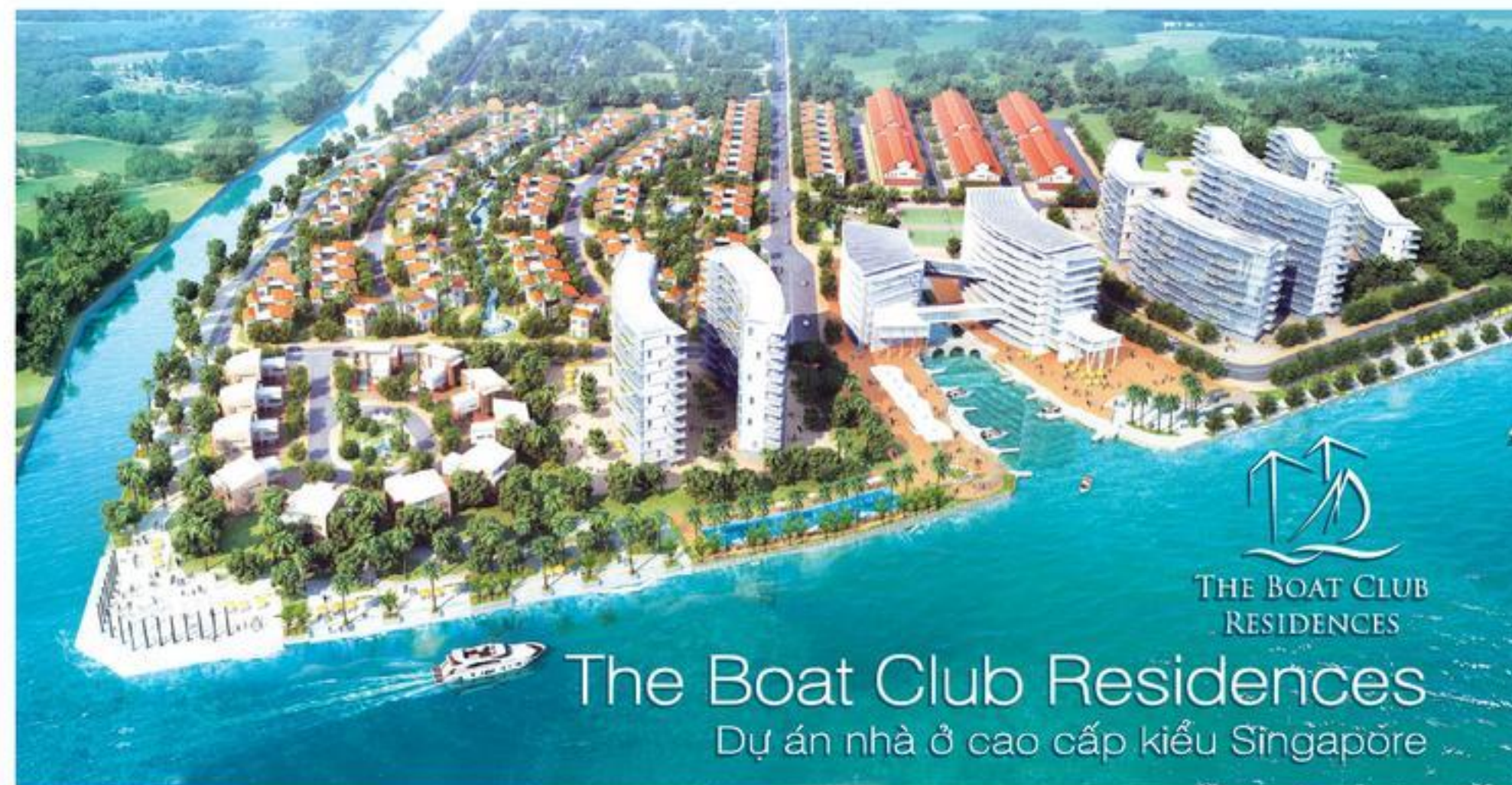
Hiện trạng



Giai đoạn 1



Giai đoạn 2



The Boat Club Residences
Dự án nhà ở cao cấp kiểu Singapore

Khu dân cư The Boat Club Residences (The BCR) với quy mô 14,5 ha tọa lạc trên đường Tam Đa, P. Trường Thanh, Q9, Tp. HCM do công ty CP Nhà Việt Nam làm chủ đầu tư. The BCR kết nối với khu trung tâm thành phố bằng đường cao tốc Long Thành - Dầu Giây chưa đầy 20 phút, được xác định sẽ trở thành một trong những dự án nhà ở kết hợp với nghỉ dưỡng tại Tp. HCM.

Với hai mặt giáp sông Tác và Rạch Môn, toàn cảnh dự án The BCR được thiết kế hài hòa với không gian mở để hướng thụ tối đa cảnh quan sông nước do thiên nhiên ban tặng. The BCR được chia làm 5 phân khu.

- 96 Căn Biệt Thự Ven Rạch Môn
- 3 Dãy Nhà Phố 39 Căn - Hai Mặt Tiền
- 11 Căn Biệt Thự Vip Ngay Ngã Ba Sông _ Vị Trí Đắc Địa Nhất Của Dự Án
- Khu Trung Tâm Dịch Vụ Giải Trí Đa Năng _ Bến Du Thuyền
- Những Meticulous Cảnh Quan Nghệ Thuật



CÔNG TY CỔ PHẦN NHÀ VIỆT NAM

408 Nguyễn Thị Minh Khai, Phường 5, Quận 3, TP.HCM
ĐT : (84.8) 3 81 81 888 - 3 92 90 888
Web : www.housevietnam.com - www.theboatclub.vn



Smart & Green City

JUNGDO UIT

THAY ĐỔI MỚI, THỬ THÁCH MỚI, CƠ HỘI MỚI

Với phương châm "thành công của khách hàng là giá trị của doanh nghiệp",
JUNGDO UIT vận hành hoạt động với sự sáng tạo
công nghệ cao dựa trên bề dày kinh nghiệm tích lũy cho
các dự án đã được kiểm định chất lượng trong lĩnh vực phát triển
quy hoạch đô thị và thông tin địa không gian.

Mục tiêu của chúng tôi
là hướng tới trở thành một công ty hàng đầu về
phát triển đô thị xanh và thân thiện môi trường.



Smart Green City



Quy hoạch
Smart Green city



Xây dựng hệ thống &
Quy hoạch đô thị & lượng khí thải



Quy hoạch đô thị

Quy hoạch cơ bản đô thị
& Quy hoạch quản trị



Quy hoạch cho
các đơn vị quận huyện



Dự án phát triển đô thị



Tổ hợp công nghiệp



Quy hoạch thu hút
khách du lịch

Thông tin đô thị



Hệ thống thông tin đất đai
(LIS)



Hệ thống thông tin
quy hoạch đô thị(UPIS)



Hệ thống đánh giá
sự thích hợp đất đai(LSA)

Không gian địa lý (GeoNURIS)



Electric Package



GIS cho
phân phối Electricity



Hệ thống
quản lý GAS & Utilities



G-CRM

JUNGDO UIT
www.uitgis.com

Hyun Dalg 5th Floor 721-4 Yeoksam-dong, Gangnam-gu, Seoul, Korea T. +82-2-501-7117 F. +82-2-501-9792
Gyeongbuk Technopark 5th Floor Samsung-dong 300, Gyeongbuk-City, Gyeongbuk T. +82-53-817-9977 F. +82-53-817-9987
www.uitgis.com E-mail: rsk@uitgis.com



INNOVIZ
Innovative Technology
Smartest Medium Business



Grand Vision Park
Digital Innovation Area



Trademark
registration



Venture Business
registration



KITA Center
registration



Program
registration