

TẠP CHÍ CHUYÊN NGÀNH - VIỆN QUY HOẠCH ĐÔ THỊ VÀ NÔNG THÔN QUỐC GIA - BỘ XÂY DỰNG

QUY HOẠCH XÂY DỰNG

QUY HOẠCH XÂY DỰNG

VIỆN QUY HOẠCH ĐÔ THỊ VÀ NÔNG THÔN QUỐC GIA

Số 68 Năm thứ mười một - Construction Planning Journal

SỐ 68 NĂM 2014

SỐ 68

ISSN 1859 - 3054

CẦU TRONG ĐÔ THỊ

HUẾ

ĐẸP MÃI TRONG
DÒNG CHẢY CỦA THỜI GIAN

ẢNH TƯỢNG CẦU NƯỚC

CÂY CẦU - ĐIỂM NHẤN CỦA ĐÔ THỊ

Cầu Hà Nội - từ quá khứ đến hiện tại,
bài học nào cho tương lai?

CÁN BẢO TỒN NGUYÊN TRẠNG

CẦU LONG BIÊN - BIỂU TƯỢNG CỦA LỊCH SỬ



VIỆN QUY HOẠCH ĐÔ THỊ VÀ NÔNG THÔN QUỐC GIA - BỘ XÂY DỰNG

Địa chỉ/Address: Số 10 Hoa Lư, Quận Hai Bà Trưng, Hà Nội, Việt Nam

Website: www.viup.vn; Email: info@viup.vn; Tel: (04) 2221 0888; Fax: (84) 3976 4339

VIETNAM INSTITUTE FOR URBAN AND RURAL PLANNING - MINISTRY OF CONSTRUCTION

CHỨC NĂNG VÀ QUYỀN HẠN: VINH THỰC

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



VIUP vinh dự đón nhận Huân chương Độc lập hạng Nhất (2011)

CÔNG TRÌNH NỔI BẬT

- QHC XD Vùng thủ đô Hà Nội đến năm 2030 tầm nhìn đến năm 2050.
- QHC XD Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 tầm nhìn đến năm 2050.
- QHC XD Thành phố Hạ Long, tỉnh Quảng Ninh đến năm 2030.
- QHC XD Thành phố Bắc Giang đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050.
- QHC XD Thành phố Việt Trì, tỉnh Phú Thọ đến năm 2030.
- QHCT Bảo tồn tôn tạo và phát huy giá trị khu di tích Trung tâm Hoàng Thánh Thánh Long.
- QHCT Bảo tồn tôn tạo và phát huy giá trị khu di tích Thành Cổ Loa - Hà Nội.

GIẢI THƯỞNG

Với sự đóng góp to lớn đó, Viện Quy hoạch đô thị và nông thôn Quốc gia đã vinh dự được Đảng và Nhà nước tặng thưởng: Huân chương Độc lập hạng Nhất (2011), Huân chương Độc lập hạng Nhì (2006), Huân chương Độc lập hạng Ba (2001), Huân chương Lao động hạng Nhất (1996), Huân chương Lao động hạng Nhì (1986) và Huân chương Lao động hạng Ba (1982), cũng nhiều huân, huy chương và bằng khen khác.

- Giải Nhất Cuộc thi Quốc tế Ý tưởng Quy hoạch chi tiết khu trung tâm dịch vụ thương mại, tài chính, du lịch Nha Trang - Tỉnh Khánh Hòa.
- Giải Nhất Cuộc thi Ý tưởng thiết kế kiến trúc tổ hợp bảo tàng, thư viện, trung tâm thương mại Hạ Long, tỉnh Quảng Ninh và trong đó cụm công trình Bảo tàng thư viện Quảng Ninh đã được bầu chọn là công trình của năm 2013.
- Giải Nhì Cuộc thi Ý tưởng kiến trúc Historical Hanoi 2013 "Khôi phục quảng trường Đông Kinh nghĩa Thục và phố Hàng Đào trong khu 36 phố phường".



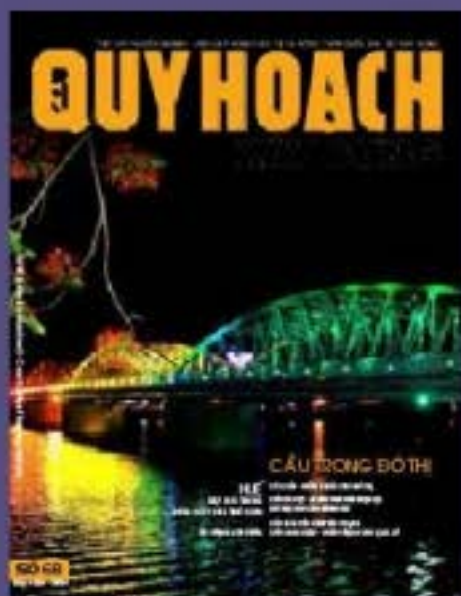
Ý tưởng Quy hoạch chi tiết khu trung tâm dịch vụ thương mại, tài chính, du lịch Nha Trang - tỉnh Khánh Hòa.



Ý tưởng kiến trúc Historical Hanoi 2013 "Khôi phục quảng trường Đông Kinh Nghĩa Thục và phố Hàng Đào trong khu 36 phố phường".



Ý tưởng thiết kế kiến trúc tổ hợp bảo tàng, thư viện Quảng Ninh được bầu chọn là công trình của năm 2013.



Ảnh bìa: G.Net

QUY HOACH

ĐOÀN ĐOÀN

Tổng biên tập/ Editor in Chief

ThS. KTS. **NGÔ TRUNG HẢI**

Phó Tổng biên tập/ Deputy Editor

NB. **PHẠM HOÀNG TÚ**

Hội đồng khoa học/ Editorial Adviser Council

PGS. TS. **NGUYỄN QUỐC THỐNG** (Chủ tịch)

KTS. **TRẦN NGỌC CHÍNH**

PGS. TS. **LƯU ĐỨC HẢI**

PGS. TS. **TRẦN TRONG HẠNH**

GS.TS. **LÊ HỒNG KẾ**

GS. TSKH. NGND. **NGUYỄN THẾ BÀ**

GS.TSKH. **NGÔ THẾ THI**

KTS. **TRẦN PHƯƠNG THẢO**

Ban cố vấn/ Advisory board

TRẦN PHƯƠNG THẢO

LÀ KIM NGÂN ■ ĐỖ TÚ LAN

NGUYỄN HỒNG TIẾN ■ ĐÀM QUANG TUẤN

TRƯƠNG VĂN QUANG

PHẠM HUỆ LINH ■ VU CHÍ DŨNG

Ban biên tập/ Editorial board

PHẠM HOÀNG TÚ

BÙI CHUNG HẬU - NGUYỄN THUY ANH

NGUYỄN THỊ MINH ĐỨC

Thư ký tòa soạn/ Sub Editor

BÙI CHUNG HẬU

Trị sự:

TẠ THU HÀ

Thiết kế mỹ thuật/ Designer

NGUYỄN MINH TÚ

Liên hệ Quảng cáo - Phát hành

tapchiquyhoach@gmail.com

Tel: (04) 3.9741942 - 0989080987

Tòa soạn

Add: **SỐ 10 HOA LƯ - HÀ NỘI**

■ Email: tapchiquyhoach@gmail.com

■ Website: **www.tapchiquyhoach.com**

■ Tài khoản: Tạp chí Quy hoạch
xây dựng 10201.00000.8001-5

Ngân hàng TMCP Công Thương VN
chi nhánh Hai Bà Trưng, Hà Nội

■ Mã số thuế: 0102735395-003

Giấy phép xuất bản số:

16/ĐP-BTTTT cấp ngày 10/1/2014

■ In tại: **NHÀ MÁY IN BẢN ĐỒ**



Tạp chí Quy hoạch xây dựng vinh dự đón nhận lời chúc mừng cùng lẵng hoa tươi thắm của Bộ trưởng Bộ Xây dựng Trịnh Đình Dũng nhân kỷ niệm 89 năm ngày Báo chí cách mạng Việt Nam (21/6/1925 - 21/6/2014)

Bạn đọc thân mến!

*"Trong tim ai cũng có một dòng sông riêng mình
Tìm tôi luôn gần bờ với dòng sông tuổi thơ"*

Đó là kỷ ức đọng lại trong tuổi thơ của không ít người, nhất là đối với những ai được sinh ra ở xứ sở mà *"có một dòng sông bên mình"*. Từ đây, các đô thị được hình thành, và những cây cầu được sinh ra nhằm đáp ứng nhu cầu giao thông, kết nối giữa các khu vực trong đô thị. Tuy nhiên, tính thẩm mỹ của loại hình công trình đặc biệt này đang ngày càng được quan tâm. Cũng từ đó, cầu không đơn thuần là công trình giao thông mà nó còn là tác phẩm nghệ thuật, là biểu tượng... của đô thị. Xuất phát từ ý tưởng này, Tạp chí Quy hoạch xây dựng số 68 trân trọng gửi tới bạn đọc chuyên đề **"Cầu trong đô thị"**.

Qua các bài viết, bài phỏng vấn của các chuyên gia trong lĩnh vực này, độc giả không chỉ được tìm hiểu nhiều thông tin với những bàn luận đa chiều cùng các kiến thức chuyên môn, mà còn được chiêm ngưỡng vẻ đẹp đa dạng của nhiều loại hình cầu. Từ hình ảnh của những cây cầu hai bên bờ sông, tạo thành điểm nhấn và là nét đặc trưng quyền rũ cho những đô thị ven sông tại Việt Nam, dáng vẻ mộc mạc của những cây cầu ngói tại Việt Nam, cho đến những cây cầu độc đáo, hiện đại tại nhiều nước trên thế giới.

Đồng hành cùng chuyên đề, mục **Đô thị bốn phương** kỳ này sẽ phác họa hình ảnh về một đô thị được mệnh danh là *Bài thơ đô thị tuyệt tác - đô thị Huế*. Tại chuyên mục này, qua ngòi bút của các tác giả, Tạp chí sẽ gửi tặng bạn đọc một bức tranh rất "thơ" về Huế. Hình ảnh của một đô thị Huế với những nét rất riêng, vẫn cổ kính mà không ngừng chuyển mình để hòa nhịp cùng sự phát triển chung của thời đại.

Ấn tượng về những cây cầu trong đô thị, kết hợp cùng nét thơ của đô thị Huế sẽ phần nào giúp chúng ta cảm nhận được một *Nền văn hóa và con người Việt Nam phát triển toàn diện, hướng đến chân - thiện - mỹ, thấm nhuần tinh thần dân tộc, nhân văn, dân chủ và khoa học. Văn hóa thật sự trở thành nền tảng tinh thần vững chắc của xã hội, là sức mạnh nội sinh quan trọng bảo đảm sự phát triển bền vững và bảo vệ vững chắc Tổ quốc vì mục tiêu dân giàu, nước mạnh, dân chủ, công bằng, văn minh*. Và đó cũng chính là tinh thần tại Nghị quyết số 33-NQ/TW về *Xây dựng và phát triển văn hóa, con người Việt Nam đáp ứng yêu cầu phát triển bền vững đất nước*, đã được ban hành tại Hội nghị lần thứ 9 Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI.

Trân trọng gửi tới quý độc giả!

TẠP CHÍ QUY HOẠCH XÂY DỰNG

CONTENTS

BRIDGE IN URBAN SPACE

Events and comments

- Ga Bao ■ AP.Dr.Arch. Nguyen Quoc Thong:
Architects in need to create beautiful bridges 4

Concepts

- Tran Quang ■ Concept: Bridge in urban 9
Tran Quang ■ Build the symbol bridges in urban 10

Forum

EXPERTS AND MANAGERS OPINIONS

- Nguyen Trung Dung ■ Bridges and aspiration to a City on both sides of the Red River 14
Nguyen Hong Thuc ■ Need to preserve the status quo of
Long Bien bridge – the symbol of history 18
Vu Hoai Duc ■ Bridge in Hanoi - From the past to the present,
lessons for the future? 22
Nguyen Hong Diep ■ The technical and economic criteria for the design of
overpas for pedestrians in Hanoi 26
Pham Vu Ha ■ Bridge in Hanoi urban landscapet 30
Vu Thi Vinh ■ Bridge - The highlights of urban 34
Suu tam ■ Originality of tile bridges in Vietnam 36

Urban design

- Vu Hiep ■ Build the Bridge locations in urban and
the ability to apply for Hanoi 38
Thanh Bich ■ Bridge for pedestrians and cyclists Onepoto - Beca
(translator) 42
Suu Tam ■ Arch. Santiago Calatrava and the bridges 44

Plans and authors

- Ngo Le Minh ■ Experience of Social housing's Construction
and development in China 46
Trinh Tu Anh ■ Form the analytical models of data package to assess
the effects of urban traffic safety in HoChiMinh City 50

For students

- Bao Hien ■ Introduce Student projects graduated of Planning
Department in 2014- Hanoi Architecture University 54

Planning and worldwide architecture

- Song Nguyen ■ The most famous bridges on Earth 60
Huy Minh ■ Impressive water bridges 64
Thuc Anh ■ The beautiful bridges are just for animals 66

Multi-sectors

- Pham Hue Linh ■ Smart Urban - the message needs to be
heard in Vietnam (Part I) 70
Tristant Laurent ■ New trends of the private transport and creation public
transport solution in Vietnam 74

Information

- Huy Minh ■ International information 78
Nguyen Huy ■ In-country information 82
■ VIUP information 86

Urban areas everywhere

- Ton Dai ■ Hue is beautiful forever in the flow of time 88
Le Van Lan ■ Local – Cultural position of Hue on the map of Vietnam,
Indochina and area 92
Pham Trung Luong ■ Develop Hue to truly become an attractive cultural
tourist destination of the area 95
■ Hue information 100



Cần bảo tồn nguyên trạng cầu Long Biên -
Biểu tượng của lịch sử



Cây cầu - điểm nhấn của đô thị



KTS. Santiago Calatrava và những cây cầu



Đồ án tốt nghiệp kiến trúc sư Quy hoạch năm 2014



CẦU TRONG ĐÓ THỊ

Trong SỐ NÀY

Sự kiện & Bình luận

- Gia Bảo* ■ PGS.TS.KTS. Nguyễn Quốc Thống:
Cần phải có bàn tay kiến trúc
mới có thể tạo nên những cây cầu đẹp. 4

Khái niệm

- Trần Quang* ■ Khái niệm về cầu trong đô thị. 9
Trần Quang ■ Xây dựng những cây cầu biểu tượng
trong đô thị. 10

Diễn đàn

Ý KIẾN CHUYÊN GIA & NHÀ QUẢN LÝ

- Nguyễn Trung Dũng* ■ Những cây cầu và khát vọng về một
thành phố hai bên sông Hồng. 14
Nguyễn Hồng Thục ■ Cần bảo tồn nguyên trạng cầu
Long Biên - Biểu tượng của lịch sử. 18
Vũ Hoài Đức ■ Cầu Hà Nội - từ quá khứ đến hiện tại,
bài học nào cho tương lai? 22
Nguyễn Hồng Diệp ■ Các chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật cho việc
thiết kế cầu vượt cho người đi bộ ở
thủ đô Hà Nội. 26
Phạm Vũ Hà ■ Cầu trong cảnh quan đô thị Hà Nội. 30
Vũ Thị Vinh ■ Cây cầu - điểm nhấn của đô thị. 34
Sưu Tầm ■ Độc đáo những cây cầu ngói ở Việt Nam. 36

Thiết kế đô thị

- Vũ Hiệp* ■ Kiến tạo địa điểm cầu trong đô thị
và khả năng áp dụng đối với Hà Nội. 38
Thanh Bích (dịch) ■ Cầu cho người đi bộ và
đi xe đạp Onepoto - Beca. 42
Sưu Tầm ■ KTS. Santiago Calatrava và
những cây cầu. 44

Quy hoạch và tác giả

- Ngô Lê Minh* ■ Kinh nghiệm xây dựng và quản lý
nhà ở xã hội tại Trung Quốc. 46
Trịnh Tú Anh ■ Xây dựng mô hình phân tích bao dữ liệu
đánh giá hiệu quả an toàn giao thông
đô thị tại TP. HCM. 50

Mục lục

Dành cho sinh viên

- Bảo Hiến* ■ Đồ án tốt nghiệp kiến trúc sư
Quy hoạch năm 2014. 54

Quy hoạch & Kiến trúc thế giới

- Song Nguyễn* ■ Những cây cầu nổi tiếng thế giới. 60
Huy Minh ■ Ấn tượng cầu nước. 64
Thục Anh ■ Những cây cầu dành riêng cho động vật. 66

Đa ngành

- Phạm Huệ Linh* ■ Đô thị thông minh - những thông điệp cần
được lắng nghe ở Việt Nam (Phần I). 70
Tristan Laurent Morel ■ Xu hướng mới trong giao thông cá nhân và
giải pháp giao thông công cộng sáng tạo ở
Việt Nam. 74

Thông tin

- Huy Minh* ■ Tin quốc tế 78
Nguyễn Huy ■ Tin Trong nước 82
■ Tin VIUP 86

Đô thị bốn phương: Đà Nẵng - phát triển đô thị bền vững vì con người

- Tôn Đại* ■ Huế đẹp mãi trong dòng chảy của thời gian. 88
Lê Văn Lan ■ Vị thế địa - văn hóa của Huế trên bản đồ
Việt Nam, Đông Dương và khu vực. 92
Phạm Trung Lương ■ Phát triển Huế thật sự trở thành điểm đến
du lịch văn hóa hấp dẫn của khu vực. 95
■ Tin Huế. 100





Cần phải có bàn tay kiến trúc

MỖI CÓ THỂ TẠO NÊN NHỮNG CÂY CẦU ĐẸP

Thực hiện: GIA BẢO

Lâu nay, khi nói đến cảnh quan đô thị, các nhà quản lý thường quan tâm đến các công trình, nhà ở. Nhưng gần đây cùng với việc giải quyết lưu thông, hàng loạt cầu mới được xây dựng bắc qua sông rạch, rồi cầu vượt, cầu dành cho người đi bộ... Vì vậy, chuyện thiết kế cầu đẹp hơn, gắn với cảnh quan khu vực được đặt ra.

Hãy cùng Quy hoạch xây dựng trò chuyện với PGS. TS Nguyễn Quốc Thông – Phó chủ tịch Hội Kiến trúc sư Việt Nam xung quanh câu chuyện về cầu trong đô thị.

Thưa Ông, ngoài việc đáp ứng vai trò và chức năng giao thông, thì cầu trong đô thị, còn phải đóng vai trò như thế nào đối với các đô thị mà nó tồn tại?

Cầu bản chất là một công trình kỹ thuật, nó phản ánh trình độ kỹ thuật cao nhất trong xây dựng, chi phí xây dựng cầu khá tốn kém. Tuy nhiên không vì thế mà có thể bỏ qua yếu cầu về thẩm mỹ khi xây dựng cầu, nhất là những cây cầu trong đô thị. Khi mà yếu tố thẩm mỹ được quan tâm, thì cầu trở thành một tác phẩm kiến trúc để lại dấu ấn sâu sắc trong lòng người dân. Nó có thể là điểm đến, điểm hẹn, thậm chí có thể là một điểm đặc trưng mang ý nghĩa biểu tượng cho một đô thị.

Như vậy có nghĩa, bên cạnh chức năng giao thông, những cây cầu còn có thể mang rất nhiều giá trị, đi sâu vào trong đời sống đô thị, nó không chỉ đơn thuần là điểm đến để người ta giao lưu, trò chuyện với nhau nữa mà còn là nơi lưu lại dấu ấn về mặt tinh thần

của chính họ, và trong trường hợp này Cầu trở thành không gian công cộng, chứa đựng tất cả cuộc sống của đô thị. Cầu từ công trình kỹ thuật trở thành một tác phẩm có ý nghĩa biểu tượng rồi trở thành một không gian công cộng trong đô thị là điều rất là kỳ diệu về số phận cây cầu.

Còn về lịch sử, tôi vẫn muốn nhắc lại, ngay trong thời kỳ đầu, khi mà người La Mã sáng tạo ra cầu để vượt qua những con sông hay những cầu dẫn nước rất hoành tráng vượt qua những ngọn đồi, cầu luôn là đại diện cho trình độ kỹ thuật mới. Cầu hiện nay phỏng theo cầu La Mã xưa (cầu La Mã bây giờ là di sản lớn trên thế giới), chỉ khác nhau ở khẩu độ cầu ngày càng lớn hơn. Sau cầu La Mã là cầu xây bằng gạch vòm, tồn tại rất lâu trong lịch sử, rồi được thay bằng bê tông, bằng sắt, cho đến bây giờ là thời của những cây cầu dự ứng lực, dầm văng, cầu treo... cầu vẫn luôn phản ánh công nghệ mới, kỹ thuật xây dựng tiến tiến nhất.

Sự kiện & Bình luận



Cầu Chương Dương góc nhìn từ phố cổ sang

Có ý kiến cho rằng khi xây cầu trong đô thị thì “Công tác quy hoạch còn quan trọng hơn cả kỹ thuật”. Ông suy nghĩ thế nào về vấn đề này thưa Ông?

Không chỉ có cầu mà bất cứ vật thể kiến trúc nào trong đô thị, điều đầu tiên là công trình, vật thể đó phải thỏa mãn một chức năng. Thứ 2, là phải chọn cho nó một vị trí chính xác, rồi mới chọn cho nó một cái hình (tức là hình thức). Cả ba yếu tố này nếu chọn đúng thì công trình sẽ là một tác phẩm, còn không đó sẽ chỉ là một công trình xây dựng bình thường. Trong đó, việc lựa chọn vị trí là quan trọng nhất. Vị trí chọn sai, thì chức năng cũng tồi, và người ta cũng sẽ nhanh quên nó, dù công trình đó có đẹp bao nhiêu đi chăng nữa.

Trong đô thị có rất nhiều vị trí để có thể tạo dựng nên một cây cầu đẹp. Ví dụ như cửa ngõ của đô thị. Đây là vị trí rất nổi bật, nếu sáng tạo được một hình thức độc đáo, thì cây cầu sẽ để lại ấn tượng sâu sắc trong lòng người dân cũng như du khách.

Đối với những cây cầu nối giữa hai bờ trong đô thị, thì vị trí được chọn phải giúp cây cầu có thể liên kết hai chức năng khác nhau ở hai hình thái khác nhau của đô thị, đồng thời, cây cầu phải hài hòa với cảnh quan xung quanh. Trong trường hợp, cầu không tạo được sự liên kết, thì nghĩa là vị trí của nó đã bị chọn sai.

Đối với cầu bộ hành, việc chọn vị trí, mô hình cầu phải gắn với cảnh quan. Chẳng hạn, khi muốn tạo một sự bình lặng, người ta làm cái cầu phẳng, chỉ là phần vịn ngang, hài hòa với thiên nhiên; hoặc ngược lại, người ta sẽ tạo ấn tượng cho cầu bằng màu sắc, hình khối.



Cầu vượt bộ hành trên đường Trần Khát Chân, một trong những cầu vượt bộ hành có vị trí xây dựng không hợp lý, đưa vào sử dụng chưa được bao lâu đã đã bỏ, thay bằng cầu vượt.

Tóm lại, lựa chọn vị trí để xây dựng cầu là một việc quan trọng. Vị trí được chọn phải giúp cây cầu liên kết được các chức năng trong đô thị và tạo nên dấu ấn. Vị trí ấy là do người làm quy hoạch, chọn vị trí sai có nghĩa là người làm quy hoạch không đủ tầm nhìn.

Công tác Quy hoạch cầu trong đô thị ở Việt Nam đã được chú ý đến chưa, thưa Ông?

Đã có một thời kỳ chúng ta chưa chú ý lắm đến việc chọn vị trí cho những cây cầu. Cầu Chương Dương ở Hà Nội là một ví dụ, sai lầm vô cùng về mặt vị trí. Cây cầu nằm ở vị trí rất cụt, không có đường xuống, qua cầu là gặp ngã ba húc ngay vào khu phố cổ, nên chức năng cơ bản nhất là giải quyết nhu cầu đi lại của người dân cũng gặp nguy hiểm. Vị trí của cầu sai vô cùng về mặt nguyên lý giao thông, chứ chưa nói đến những vấn đề khác. Thêm vào đó, hình thức của nó cũng chưa được chú ý, nên thuận tiện, nó chỉ là một cây cầu kỹ thuật, mà chưa được nâng lên thành tác phẩm.

Ngay bên cạnh cầu Chương Dương là một cầu bằng sắt khác - cầu Long Biên, lại có được một vị trí rất chuẩn xác. Cầu nằm lách vào giữa hai cấu trúc đô thị là phố cổ và thành cổ, mà không hề đâm vào thành phần nào, nên nó không phá vỡ cấu trúc đô thị. Cầu



Cầu vượt giao thông ngã tư Nguyễn Chí Thanh – Kim Mã – Liễu Giai - Ngọc Khánh

Long Biên được thiết kế thấp, nhích lên xuống tạo nên một sự êm đềm. Từ khi cầu Long Biên được xây dựng, nổi đối bờ sông Hồng thì kéo theo sự phát triển đô thị của Hà Nội.

Từ hai cầu đó đã cho chúng ta thấy, vai trò quan trọng của việc chọn vị trí cho cầu và rõ ràng là có một giai đoạn, chúng ta xây cầu mới chỉ thỏa mãn được chuyện đi lại, mà chưa chú ý đến những vấn đề khác như quy hoạch và mỹ thuật cầu.

Hiện nay, ở Việt Nam đã bắt đầu thấy xuất hiện những cây cầu đẹp, được hiểu như một tác phẩm, một biểu tượng, như cây cầu Bãi Cháy, cầu Cẩn Thơ. Tức là chúng ta đã nghĩ đến việc xây cầu, đồng thời với việc tham gia vào cảnh quan đô thị.

Tuy nhiên, với những cầu có chức năng nhỏ hơn, như cầu đi bộ chẳng hạn, chúng vẫn chưa được quan niệm như là một tác phẩm, mà phần lớn là thỏa mãn chuyện đi lại thôi, thậm chí nhiều cây cầu còn đặt không đúng chỗ. Như lúc đầu chúng ta đã nói, trước khi xây

Sự kiện & Bình luận



Hoàng hôn trên cầu Bãi Cháy

cầu, ta phải chọn được vị trí, vị trí sẽ quy ước hình hài, và hình hài mới được nâng lên thành biểu tượng. Cầu được xây dựng ở đâu thì hình hài của nó phải gắn chặt với vị trí đó, cảnh quan xung quanh nó. Nhưng rất nhiều cây cầu của chúng ta, ở những vị trí khác nhau, nhưng hình hài lại na ná như nhau.

Theo ông thì đâu là lý do nào khiến cho phần lớn cầu ở Việt Nam chưa thực sự được quan niệm như một tác phẩm kiến trúc xây dựng?

Trong đó thì, trên lý thuyết thì ai cũng đều biết chỗ nào phải là giao thông lập thể, mà đã là giao thông lập thể không được dùng thì phải đi đường bộ hành ở trên cao hoặc đi xuống dưới đất. Nhưng trên thực tế, chúng ta chưa đặt ra vấn đề đó, thậm chí chúng ta không nghĩ rằng cần có giao thông lập thể, nên chúng ta chưa có quy hoạch hệ thống cầu bộ hành. Gần đây tốc độ phát triển quá nhanh, các cầu bộ hành mới xuất hiện, trong tình thế buộc phải làm.

Một phần nguyên nhân nữa là do chưa có sự kết hợp giữa các bên liên quan như là các kỹ sư giao thông, các nghệ sỹ, các nhà nghiên cứu lịch sử văn hóa... và nhất là, chưa có sự tham gia của các kiến trúc sư trong việc tạo dựng nên những cây cầu. Nếu có sự tham gia của các kiến trúc sư, il ra trên kết cấu thép giống hệt nhau đó, đã có màu xanh của các loại cây khác nhau. Chỉ cần bấy nhiêu thôi cũng đã có thể làm cho mỗi cây cầu có một hình hài riêng, hòa vào với cảnh quan thiên nhiên.

Hội Kiến trúc sư có hành động gì cụ thể để cải thiện tình trạng trên không thưa Ông?

Hiện nay, Hội Kiến trúc sư đang phải đấu tranh, để các kiến trúc sư được đóng góp sức mình trong quá trình tạo dựng nên những cây cầu, thông qua các hình thức như: hội thảo, tổ chức các cuộc thi về thiết kế, cải tạo các cây cầu, rồi những phản biện cho những cầu hiện có, các bài báo khoa học trên các tạp chí, và thậm chí là các buổi tọa đàm, ví dụ tọa đàm về cầu Long Biên vừa rồi cũng là tọa đàm lớn.

Trực tiếp hơn là những ý kiến đóng góp vào các văn bản pháp quy, chẳng hạn mới đây là đóng góp cho đóng góp hệ thống mỹ thuật đô thị, mà trong đó cầu cũng là một thành phần; hay những trao đổi với Bộ Giao thông Vận tải trong việc xây dựng và quản lý những công trình giao thông...

Qua đó, chúng tôi hy vọng, để chinh các kiến trúc sư, các nhà quản lý đô thị, những người làm chính sách hiểu được rằng, cần phải có bàn tay kiến trúc mới có thể tạo dựng nên được những cây cầu đẹp. Đồng thời, tăng cường nhận thức cho người dân về vấn đề: ngoài chức năng giao thông, cầu còn là vị trí thuận lợi để giới thiệu các giá trị văn hóa và thẩm mỹ. Khi nhận thức được nâng cao người dân sẽ mong muốn đóng góp những ý tưởng của mình để tạo nên những cây cầu đẹp ở Việt Nam trong tương lai.

Xin cảm ơn Ông!

Architects in need to create Beautiful bridges

By: GIA BAO

It is a tradition that the urban planning managers often pay much attention the housing planning. Recently, however, the need to have more beautifully and cleverly designed bridges has become burning as the traffic circulation requires the construction of series of new bridges including the bridges over the bodies of water, flyovers, and pedestrian bridges.

Following is the conversation on the elements required to have a beautiful bridge between the Project Column and the Associate Professor, Doctor Nguyen Quoc Thong, Vice President of Vietnam Association of Architects.

Could you please let us know the other functions of a bridge in the urban area besides its traffic function?

A bridge by nature is a technical structure that reflects the highest level of construction. Although building a bridge is deliberately costly, this should not be considered the reason to neglect the aesthetic requirements. Once the construction of a bridge involves the aesthetic element, such bridge will become the work of architecture which leaves a mark in the people's mind. It could be a destination, a rendezvous, or a symbol of the urban. That means, besides its traffic function, a bridge offers a number of values which are imbued in the urban life. It comes to life not only as a place of talking and chatting but also a place of spiritual marks and therefore, acts as the public area where all the aspects of the urban life remain. It is the magical destiny of a bridge to be a technical structure, then a symbolic work, and finally a public space within the urban.

In terms of history, I must remind that since the first days when Romans created the bridges over the rivers or the giant aqueducts across the hills, bridges have always been the embodiment of advanced techniques.

Most of the modern bridges now imitate the ancient Roman ones (which now serve as a great legacy of the mankind), but their spans prove to be larger and larger. After the ancient Roman bridges followed the brick arch ones which stood a long time in the history and then were replaced by concrete and iron ones. Now come the golden age of suspension, pre-stressed, and cable-stayed bridges. It is obvious that bridges always indicate the most state-of-the-art construction technologies.

It is said that "the planning is more important than the techniques in the construction of a bridge". We would like to know your opinion about this?

At first, a bridge, like any other architecture objects in the urban area, must serve a certain purpose. Second, it should be located in a right site, and third, it should have a well-designed form.



Pont du Gard is a three floor bridge at southern French

Events & Opinion

With these three factors being properly planned, the project will be a work of art. Among these three factors, the site selection plays the most important role because a bad choice could lead to the works malfunction and wallow in obscurity in spite of its beauty.

There is a wide range of sites for a nice bridge in the urban area. The gateway of the urban comes high on the list as an outstanding site on which an original bridge that leaves the urbanites and visitors with distinct impression could be built.

A good site for a bridge crossing over a body of water within the urban area is the one that help create the connection between the different lifestyles of two river banks and make the bridge be matching with the surrounding landscape. A lack of connection in this case means a bad choice of site for the bridge.

The choice of site and model for a pedestrian bridge involves the careful consideration of the urban landscape. For example, a simple girdle bridge may excite the peace and harmony with nature while a complex design with unique colors and shapes arouses the amazing impression.

In summary, selecting a site for the bridge is crucial step. The chosen site should help the bridge function and impress. Actually, it is the planners who decide where the bridge will be located, so a bad choice of location reflects the planners' narrow vision.

Could you please let us know if the bridge planning in Vietnam receives enough attention?

One time the selection of site for bridge building did not receive attention. Chuong Duong Bridge in Hanoi represents the example of bad location. It is located in a cul-de-sac site with no way down. The crossroad running into the old quarters bars a bridgehead, which produces danger for the people crossing the bridge. Its location was wrongly planned in term of the traffic principles, not to mention other terms. Additionally, as the bridge design was neglected, it is purely a technical bridge, not a work of art.

Next to Chuong Duong lies another iron bridge – Long Bien Bridge. However, unlike Chuong Duong Bridge, Long Bien Bridge is situated at the exact location, that is the middle of two structures saying the old quarter and the ancient citadel. Because it does not bump into any of such structures, it does not ruin the urban landscape. With its iconic design that provokes the suppleness, since its establishment to connect two sides of Red River, Long Bien Bridge has witnessed the urban development in Hanoi.

By looking at these two bridges, we could see the importance of bridge site planning. It also comes into light that there was a period of time during which the bridge building only clung to the traffic demand, not to the aesthetic and overall planning requirements.

Recently nice bridges have appeared in Vietnam as the symbolic works of art such as Bai Chay Bridge and Can Tho Bridge. This

indicates the awareness of the role of a bridge as a decoration of the urban landscape.

However, we have not paid enough attention to the smaller bridges like the pedestrian ones which have not been considered as the architecture work but a merely technical structure for traffic circulation. Some of them are misplaced. As I mentioned before, the location will decide the form and the ability of the bridge to become a symbol. The shape of the bridge must comply with the site and surrounding landscape. Sadly a lot of our bridges now look akin to others although they are located at different sites.

In your opinion, why are most of the bridges in Vietnam not considered the architecture work?

In theory everyone knows where the interchanges are and wherever the interchanges are the pedestrian bridges or the underground pedestrian road should be constructed. In reality, however, we have not thought about the need to have the interchange system and the pedestrian bridges system accordingly. In recent times, the pedestrian bridges cannot help being built as per the requirement of rapid development.

Another reason could be found in the lack of cooperation and connection among the stakeholders such as traffic engineers, artists, historical and cultural researchers, and most importantly, the architects. Should there be the participant of the architects, the colors on the same iron structures might be designed to vary, and that's enough to bring a special look to every single bridge as well as match them with the nature surrounding.

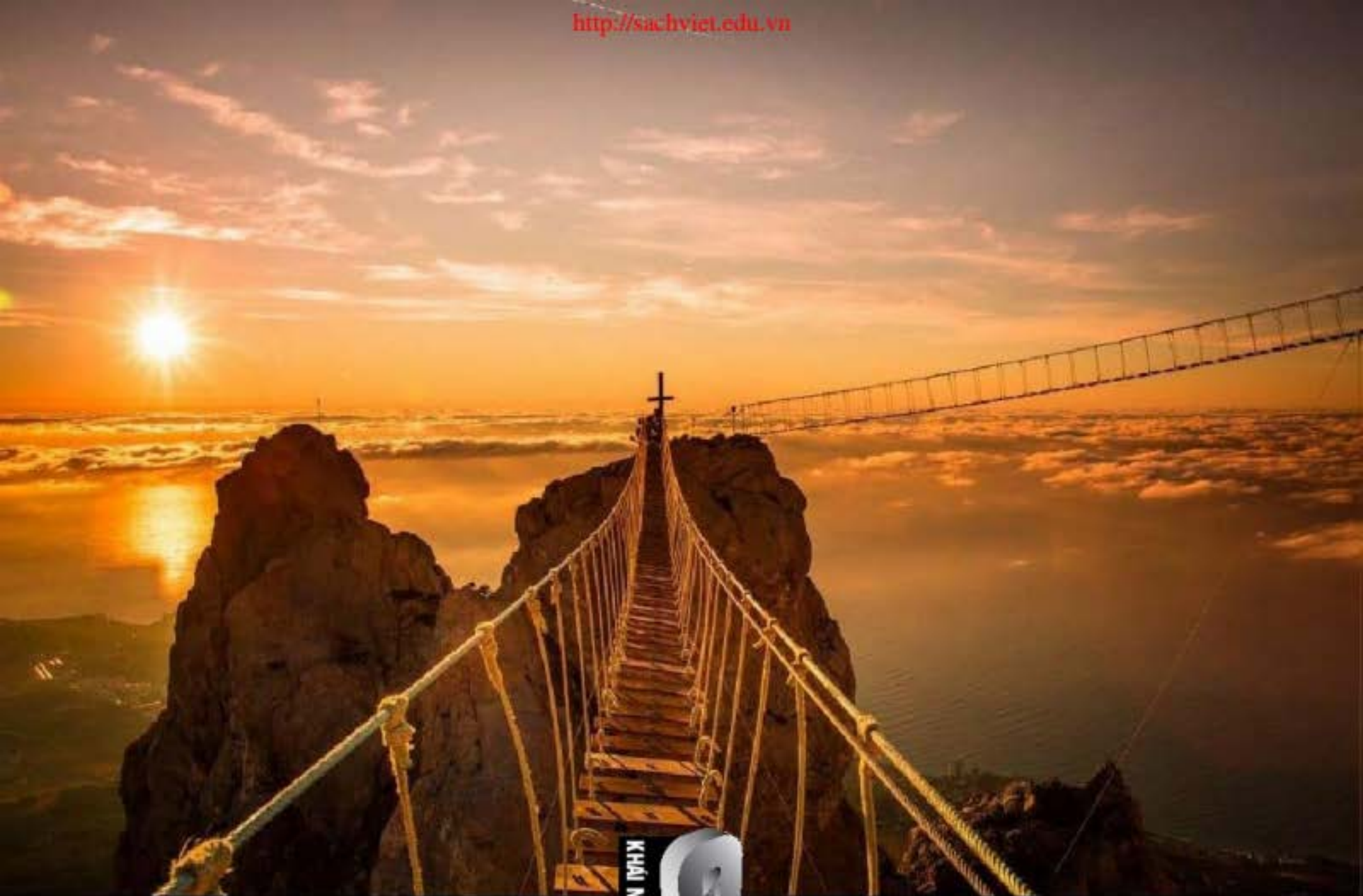
Please let us know the actions that Vietnam Association of Architects will do to improve the situation?

At present time the Vietnam Association of Architects are fighting for the architects' participation in the bridge designing and building by holding the workshops and bridge restoring and designing competitions, giving comments on currently existing bridges, penning articles on newspapers and magazines, and organizing the discussion like the recent one on Long Bien Bridge.

Also, we have tried to make contribution to the legal documents such as the one regarding the urban art system in which bridge accounts a part not long ago as well as communicate with the Ministry of Transport about the traffic construction and management.

By means of those activities, we would like to help the architects, the urban managers, and the policy makers understand the need of architects in the creation of nice bridges together with make the population of people recognize the fact that bridges should be the exemplification of the urban cultural and aesthetic values. Once their awareness is improved, the people will be willing to contribute their ideas to building the beautiful bridges in Vietnam in the future.

Thank you very much!



Khái niệm về cầu

Cầu trong khái niệm là công trình cho phép vượt qua một trở ngại địa hình (dòng sông, thung lũng) và tạo ra một đường vận tải (đường bộ hay cho nước chảy), tuy nhiên cùng với sự phát triển của nhu cầu xã hội thì những cây cầu ngày càng trở nên đa dạng về công năng, như: Cầu đường sắt, cầu cho người đi bộ, cầu vượt, kênh dẫn nước, kênh dẫn đường ống...

Trong cách phân loại công trình của Pháp, cầu được xếp vào loại “ouvrage d'art” là những công trình công cộng quan trọng nổi bật, khi xây dựng thì bên cạnh những tính toán lý thuyết và kỹ thuật chính xác, cần rất nhiều kinh nghiệm và cảm quan kiến trúc của những người thiết kế. Đặc biệt, đối với những cây cầu trong đô thị thì lại càng cần lưu ý đến giá trị thẩm mỹ.

Trần Quang



Cây cầu “phát sáng lung linh” Solvesborg, Thuy Điện



KHAI NIEM

Xây dựng

NHỮNG CÂY CẦU BIỂU TƯỢNG TRONG ĐÔ THỊ

TRẦN QUANG

This content provides an overview of the concept of bldge in city and introduce some famous bridges in vietnamese city such as Long Blen, Truong Tien and Han River Bridge. With a graceful design, Each of these bridges is not only a determinning elements of the urban landscape but also becomes the image representation of a city.

Based on the concept and these examples of bridge, by using the different approach in urban design, semiology and urban anthropology, the paper points out the theory of design for an urban bridge to become a symbol of a city and its community

Những cây cầu - Từ những công trình kiến trúc xây dựng độc đáo

Việt Nam – xứ sở mà “*ai cũng có một dòng sông bên mình*”, nơi người dân xưa kia thống thạo ghe thuyền, bơi lội nên các đô thị dù hình thành cạnh dòng nước lớn nhưng chủ yếu phát triển thông thương đường thủy “*trên bến dưới thuyền*”.

Bén cạnh đó nền văn minh lúa nước không thiên về khoa học kỹ thuật, việc xây dựng những chiếc cầu vượt qua những con sông lớn với chế độ thủy văn phức tạp không phải đơn giản. Nếu so với nền văn minh phương Tây đã có những kết cấu vượt địa hình từ thế kỷ thứ nhất thì chúng ta khác biệt xa về kỹ thuật cũng như tư duy chinh phục thiên nhiên. Tuy nhiên, vẫn có thể kể tên vài cây cầu độc đáo xuất hiện trong các đô thị truyền thống Việt Nam như Chùa Cầu (Hội An, TK 17), Thê Húc (Hà Nội, TK19).

Cho đến cuối thế kỷ 19, thời điểm đô thị Việt Nam chuyển mình sang hiện đại do những cải tạo của chính quyền thực dân Pháp. Bộ mặt đô thị thay đổi nhờ những

kiến trúc hiện đại nhưng không kém phần duyên dáng của những cây cầu thép như Long Biên (Hà Nội) và Trường Tiền (Huế). Kể từ đó những công trình này trở thành những viên ngọc quý của thành phố và dẫn đi vào cuộc sống địa phương như một biểu tượng của đô thị và được người dân bảo vệ.

Cầu Long Biên ngày nay trải qua bom đạn tuy không còn nguyên vẹn, nhưng hình ảnh “*con rồng thép*” đầu tiên bắc qua sông Hồng vẫn đại diện cho một Hà Nội mạnh mẽ và hào hùng. Còn Huế, có lẽ trong lòng những người yêu Huế, không ai có thể tưởng tượng ra một Huế mộng mơ thiếu cầu Trường Tiền “*sáu vài mươi hai nhịp*” với những bóng áo trắng nữ sinh thướt tha. Những cây cầu này có giá trị thẩm mỹ cao, hình thái cũng phù hợp với không gian và ý đồ thiết kế. Nếu như Long Biên khoe những tiết cấu thép khỏe khoắn trên dòng nước sông Hồng phù sa cuốn cuộn, thì cầu Tràng Tiền duyên dáng “*như chiếc lược ngà*” soi mình xuống sông nước sông Hương phẳng lặng hòa với nhịp điệu hình thái của sông núi xứ Thần Kinh.

K h á i n i ệ m

Cầu trong khái niệm là công trình cho phép vượt qua một trở ngại địa hình (dòng sông, thung lũng) và tạo ra một đường vận tải (đường bộ hay cho nước chảy), tuy nhiên cùng với sự phát triển của nhu cầu xã hội thì những cây cầu ngày càng trở nên đa dạng về công năng, như cầu đường sắt, cầu cho người đi bộ, cầu vượt, kênh dẫn nước, kênh dẫn đường ống... Chi phí xây dựng cầu khá tốn kém, đó đều là những dự án vừa lớn về đầu tư tài chính lại vừa khó về kỹ thuật xây dựng, tuy nhiên không vì thế mà có thể bỏ qua yếu cầu thẩm mỹ khi thiết kế cầu.

Trong cách phân loại công trình của Pháp, cầu được xếp vào loại *"ouvrage d'art"* là những công trình công cộng quan trọng nổi bật, khi xây dựng thì bên cạnh những tính toán lý thuyết và kỹ thuật chính xác, cần rất nhiều kinh nghiệm và cảm quan kiến trúc của những người thiết kế. Đặc biệt đối với những cây cầu trong đô thị thì lại càng cần lưu ý đến giá trị thẩm mỹ, không đơn giản chỉ là *"một kết cấu bất kỳ vượt khẩu độ không dưới 6m tạo thành một phần của con đường"* (1) như trong tiêu chuẩn thiết kế nữa, chiếc cầu đó sẽ tham gia trang trí nền bộ mặt của thành phố và đi vào tầm nhìn của người dân địa phương cũng như khách du lịch.

Khi mỹ học cầu được quan tâm thì ngày càng có nhiều mẫu thiết kế lạ mắt hơn, đi kèm với công nghệ thi công tiến tiến hơn. Từ những công trình ban đầu do các kỹ sư nước ngoài giúp đỡ thực hiện, trình độ thiết kế và thi công của nền xây dựng Việt Nam cũng tiến song hành với lịch sử ra đời của những cây cầu trong thành phố, đánh dấu sự phát triển đi lên về kinh tế và xã hội của đô thị.

Cầu Chương Dương ra mắt năm 1986 trong một nỗ lực chắt chiu vật liệu để giải quyết khó khăn, cầu sông Hàn - cây cầu dây văng đầu tiên của kỹ sư Việt Nam thực hiện, cầu Thuận Phước cầu treo dây văng đầu tiên mới khánh thành. Đà Nẵng có lẽ là thành phố chú ý nhiều nhất đến tính hiện đại - thẩm mỹ của những chiếc cầu trong những năm gần đây. Hình ảnh đô thị phát triển đi lên từ đầu tư cơ sở hạ tầng của Đà Nẵng gắn liền với những chiếc cầu "như những bậc thang phát triển của thành phố hướng ra biển theo dòng sông Hàn" (2).

Đến những biểu tượng đô thị

Các đô thị đua nhau xây dựng những cây cầu với nhiều kiểu dáng độc đáo, nhưng, chúng có thực sự trở thành biểu tượng của thành phố trong tầm nhìn người dân hay không lại là một vấn đề vượt ra ngoài ý đồ của những nhà quản lý, thiết kế để đi trên sang lĩnh vực đời sống văn hóa địa phương.

Theo định nghĩa của UNESCO thì "văn hóa là một tập hợp các hệ thống biểu tượng...". Biểu tượng là đơn vị cơ bản để di truyền văn hóa từ thế hệ này sang thế hệ khác (3), và cũng là đối tượng chính để nghiên cứu tìm ra bản sắc văn hóa địa phương. Peter Nas trong những tổng hợp nghiên cứu có liệt kê ra bốn loại đối tượng mang biểu tượng chính của một đô thị: vật chất, diễn ngôn, nhân vật và hành vi (4). Cây cầu có thể trở thành một đối tượng vật chất mang biểu tượng cho thành phố nếu thỏa mãn một số yếu cầu nhất định.

Theo C. Jung "Biểu tượng là một danh từ, một tên gọi hay một đồ vật, ngay cả khi là quen thuộc ở trong đời sống hàng ngày, nhưng vẫn chứa đựng những mối liên hệ về mặt ý nghĩa, bổ sung vào cái ý nghĩa ước định hiển nhiên và trực tiếp của chúng". Hay *"Tượng là lấy cái hình này để tỏ cái nghĩa kia"*. Như vậy một cây cầu muốn đi vào hệ thống biểu tượng của văn hóa địa phương phải trở thành một hình ảnh quen thuộc trong đời sống hàng ngày, phải là một phần quan trọng trong hình ảnh tổng thể đô thị đó, và đi vào tầm nhìn cộng đồng dân cư địa phương như đại diện cho thành phố của mình. *Giá trị sử dụng* của nó không dừng lại ở công năng mà còn đi vào trong suy nghĩ, lời nói ví von của người dân nơi đó.

Làm cách nào để hình ảnh một công trình kiến trúc đi vào trong tầm nhìn người dân? Vấn đề này đã được Kevin Lynch phân tích trong tác phẩm Hình ảnh của thành phố (5). Theo ông thì việc nhận biết của cá nhân trong môi trường xung quanh cần dựa vào Bản sắc (identity) của đối tượng, Cấu trúc (structure) là mối quan hệ không gian giữa đối tượng với người quan sát và với đối tượng khác, cuối cùng là Ý nghĩa (meaning) của đối tượng với người quan sát.

Như vậy đi kèm với kiến trúc độc đáo (Bản sắc), những cây cầu phải nằm trong một



Cầu Long Biên, Hà Nội



Cầu Chương Dương, Hà Nội



Cầu Trường Tiền, Huế

tổng thể quy hoạch đô thị làm bối cảnh (Cấu trúc) để tôn vinh giá trị kiến trúc độc đáo đó. Để làm rõ vấn đề này Lynch đưa ra khái niệm khả năng hình ảnh hóa (imageability) với 5 yếu tố giúp nhận dạng đô thị bằng thị giác là đường dẫn, ranh, khu vực, nút và điểm móc. Theo quan điểm của người viết, bỏ qua yếu tố Khu (district) liên quan đến một phần diện tích lớn trong đô thị, thì một cây cầu gần như đã tiềm tàng trong nó bốn yếu tố còn lại mà không cần quá nhiều thủ pháp trong thiết kế kiến trúc và quy hoạch. Thật vậy, mỗi cây cầu là một đường dẫn (path) trên bản đồ dễ dàng điều hướng thị giác, chúng cũng là điểm tu (node) giao thông quan trọng của thành phố gây ra những hiệu ứng ra, vào một không gian khác biệt. Không gian mặt sông thoáng đãng bị chặn lại (edge) bởi những cây cầu cũng là đồng thời tạo ra những góc quan sát lý tưởng cho một công trình kiến trúc đóng vai trò điểm nhấn cảnh quan (landmark) đô thị.

Việc xây dựng cây cầu theo các yếu tố về Bản sắc và Cấu trúc một cách chủ động là điều mà hầu hết các nhà quản lý và thiết kế đang cố gắng thực hiện. Nhưng để đạt được yếu tố thứ ba, gán cho công trình một Ý nghĩa biểu tượng mà được cộng đồng địa phương chấp nhận, lại là một nhiệm vụ khó cụ thể hóa đối với nhà thiết kế.

Bản thân Kevin Lynch cũng nhận xét rằng Ý nghĩa phụ thuộc vào quá nhiều cá nhân với phông nền văn hóa đa dạng khác nhau nên rất phức tạp. Người thiết kế nên tập trung vào hai khái niệm đầu (Bản sắc và Cấu trúc) và để cho Ý nghĩa đến một cách tự nhiên. Trong trường hợp bài viết này khi đã ràng buộc trước về Ý nghĩa bằng việc đặt ra nhiệm vụ xây dựng cây cầu như biểu tượng hình ảnh của đô thị, liệu có quy luật nào cụ thể hơn để gắn kết giữa ý đồ thiết kế với tâm thức cộng đồng nhằm mang lại tính hiệu quả hơn cho những mô hình thiết kế?

Để trả lời, có một cách tiếp cận là áp dụng những lý thuyết về ký hiệu học để phân tích mối quan hệ giữa cái biểu đạt (cây cầu) và

cái được biểu đạt (đô thị) như sự giải cấu trúc để tìm ra "mã" của quá trình ý nghĩa hóa hình ảnh này. Việc bóc tách lớp ý nghĩa giữa cây cầu hiện thực và hình ảnh tưởng tượng, ẩn dụ trong tâm thức người sử dụng thường trải qua nhiều lớp và không có cấu trúc chung cho mọi hình ảnh. Mỗi trường hợp là một nghiên cứu, một cấu trúc, và một quá trình "giải mã" tương ứng. Dĩ nhiên cung cấp cho quá trình giải cấu trúc đó là ca dao, truyền thuyết, sản phẩm văn hóa, tác phẩm nghệ thuật như hội họa, thơ văn, nhạc, hát, ấn phẩm du lịch,... Tuy nhiên có một nhận xét, là nếu chia quá trình giải mã hình ảnh ra thành nhiều lớp nghĩa, lớp nghĩa sau xây dựng trên lớp nghĩa trước, thì hình ảnh ước lệ của cây cầu vốn tượng trưng cho sự kết nối, gặp gỡ và sự vượt qua đóng một vai trò quan trọng.

Ví dụ về cầu Long Biên có thể được xem như hình ảnh của một Hà Nội vượt qua thiên nhiên và chiến tranh. Là cây cầu đầu tiên vượt qua sông Cái hùng dữ của cả vùng châu thổ, cầu Long Biên trong chiến tranh là hình ảnh quật cường của quân dân thủ đô Hà Nội vượt qua cuộc chiến, gắn liền với những mốc son hào hùng của lịch sử. Hình ảnh cây cầu thép nổi bật trên dòng sông Hồng hùng dữ hay những khuôn hình minh họa khoanh khắc chiến đấu và chiến thắng của nhân dân Hà Nội đã đi vào trong nhiều tác phẩm văn chương và nghệ thuật thị giác.

Ở một trường hợp khác, nếu nghiên cứu về hình ảnh cầu Trường Tiền qua những câu thơ, ca dao của người dân xứ Huế, nổi bật lên đó là hình tượng kết nối giữa đất với đất, người với người, "cầu Trường Tiền sáu vòm, mười hai nhịp, em qua không kịp tội lỗi anh ơi". "Chợ Đông Ba đem ra ngoài giải. Cầu Trường Tiền đúc lại xi-moong. Oi người lỡ hội chống con. Về đây gả nghĩa vương tròn với ai"... Hình ảnh kết nối đó phù hợp với bản sắc văn hóa chứa chan tình cảm và đầy ràng buộc của con người xứ Huế. Tương tự, Chùa Cầu Hội An là sự gặp gỡ giao thương giữa các cộng đồng dân địa phương Việt, Nhật, Hoa. Cầu Thế Húc thời phong kiến tuy nằm



Cây cầu Tbilisi tại Georgia

K h á i n i ệ m

trong quần thể Hồ Gươm, Bút Tháp, Thế Húc, Ngọc Sơn, nhưng cũng là biểu tượng của sự kết nối giữa đời thực và tinh thần, sự giao thoa gặp gỡ các tôn giáo trong tinh thần người Việt.

Cầu quay sông Hàn ra đời năm 2000 lại ẩn dụ một tính vượt qua và kết nối khác của Đà Nẵng, đó là sự tách biệt và chuyển mình hiện đại. Đà Nẵng khi đó là một thành phố trẻ năng động vừa tách ra khỏi tỉnh Quảng Nam - Đà Nẵng năm 1996 và trở dậy thành một đô thị linh hoạt về tư duy kết hợp với hạ tầng hiện đại. Khi đã chứng kiến ảnh mắt của người dân thành phố thức đến gần sáng háo hức chờ xem cầu quay những năm đầu thiên niên kỷ này chúng ta có thể hiểu tại sao cây cầu chỉ mới ra đời đã phù hợp với phát triển của văn hóa địa phương và trở thành biểu tượng thành phố khi đó.

Tuy nhiên, ngày nay khi Đà Nẵng vừa có thêm nhiều cây cầu độc đáo khác nổi bật trên bức tranh đô thị, đồng thời cuộc sống kinh tế xã hội thành phố đã chuyển sang giai đoạn mới, có lẽ cầu quay sông Hàn khó có thể tiếp tục trở thành biểu tượng đương đại cho Đà Nẵng.

Một động thái gần đây nhất là Đà Nẵng đã bỏ logo du lịch cũ có hình cầu sông Hàn để chuyển sang một logo mới sử dụng núi Ngũ Hành Sơn làm đại diện. Dù không còn mang tính đương đại, cầu sông Hàn vẫn là một biểu tượng về một giai đoạn lịch sử của thành phố, biểu tượng cho một thế hệ đã xây dựng thành phố bằng tư duy mới vào đầu thế kỷ này. Điều này cũng đúng cho cầu Long Biên, đến giờ vẫn đại diện cho một thế hệ xây dựng và bảo vệ Hà Nội trong chiến tranh trong những giờ phút khó khăn và hào hùng nhất thế kỷ trước.

Lời kết

Việc xây dựng những cây cầu mới vừa phù hợp với sự đi lên của thành phố vừa minh họa cho bản sắc cộng đồng địa phương có ý nghĩa quan trọng cho những đô thị hiện đại. Để đi đến một quyết định xây dựng hay sửa chữa bảo tồn, nhà quản lý thường hay phân tích giá trị thẩm mỹ và giá trị lịch sử đi kèm với giá trị sử dụng để đánh giá những cây cầu như một công trình kiến trúc một cách

khách quan. Cách làm này tuy chi tiết, nếu bắt được các giá trị, nhưng đôi lúc không thể hiện mối tương quan giữa các giá trị để có thể cân nhắc dẫn đến một kết luận hay một quyết định đầu tư.

Bài viết này cố gắng đặt những cây cầu trong một bối cảnh trong tâm thức của cộng đồng địa phương để hé lộ những giá trị cần thiết cho một cây cầu trở thành biểu tượng cho thành phố. Bằng cách tiếp cận kết hợp giữa hình thái - kiến trúc, ký hiệu học biểu tượng và nhân học đô thị, bài viết kết luận rằng một cây cầu trở thành biểu tượng khi thỏa mãn bộ ba tiêu chí:

■ Kiến trúc độc đáo theo phong cách đương đại, công nghệ xây dựng hiện đại tiên tiến.

■ Có khả năng hình ảnh hóa tốt, nằm trong một tổng thể quy hoạch phù hợp về điểm nhấn thị giác, bối cảnh nổi bật công trình.

■ Tính biểu tượng xây dựng từ hình ảnh ẩn dụ của cây cầu là sự vượt qua, sự gặp gỡ kết nối, ý nghĩa ẩn dụ này phải phù hợp với một giai đoạn lịch sử của đời sống văn hóa cộng đồng địa phương.

Hạn chế của lập luận này do bắt nguồn từ cách tiếp cận chủ thể nên không phải là kết luận tổng quát của vấn đề khoa học xã hội và nhân văn. Tuy nhiên hoàn toàn có thể xem như đó chỉ là một nghiệm riêng, một gợi ý cho các nhà quản lý và thiết kế đô thị có thể sử dụng như một căn cứ logic để bắt tay xây dựng nên những cây cầu mới có giá trị văn hóa, hay để xác định đúng những đối tượng văn hóa cần bảo tồn hoặc phục vụ cho việc tiếp thị thương hiệu đô thị qua những công trình kiến trúc.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- (1) Tiêu chuẩn thiết kế cầu 22 TCN 275-05
- (2) Văn hóa biển đảo Việt Nam – Chuyện kể về những cây cầu Đà Nẵng – phim phóng sự VTC
- (3) Nguyễn Văn Hậu, Biểu tượng như là đơn vị cơ bản của văn hóa
- (4) Peter J.M. Nae, *Cities Full of Symbols*, 2011
- (5) Kevin A. Lynch, *The Image of the City*, 1960.



Cây cầu treo Asahi - Nhật Bản



Những cây cầu

& KHÁT VỌNG VỀ MỘT THÀNH PHỐ HAI BÊN SÔNG HỒNG



TS. KTS. NGUYỄN TRUNG DŨNG

Dòng sông luôn là một yếu tố tạo thị có tầm quan trọng hàng đầu trong sự ra đời và phát triển của đô thị từ truyền thống cho đến hiện đại ngày nay, với vai trò là nguồn cung cấp nước, thoát nước cho sản xuất và sinh hoạt, là tuyến giao thông, vận tải hàng hóa tự nhiên hiệu quả, tạo dựng cảnh quan, vi khí hậu, hay xa hơn nữa là tạo dựng nền bản sắc cho đô thị.

Tuy nhiên, cùng với quá trình phát triển của đô thị, dòng sông lại dần trở thành một rào cản tự nhiên khó vượt qua cho sự mở rộng của không gian đô thị. Sự ra đời của những cây cầu là đòi hỏi tất yếu, không những để đảm bảo kết nối giao thông giữa hai bờ mà còn tạo ra những đột phá khẩu cho sự mở rộng không gian đô thị sang phía bên kia của dòng sông, nhằm tận dụng một cách tối đa những lợi thế mà dòng sông đem lại.

Điểm lại lịch sử quy hoạch và phát triển đô thị của thành phố trung tâm Hà Nội cho chúng ta thấy vai trò mang tính định hướng của những cây cầu cho quá trình phát triển hình thái đô thị phía bờ Bắc sông Hồng, tạo nên hình hài một thành phố hai bên dòng sông.

Từ Long Biên đến Nhật Tân

Tên tuổi mỗi thành phố thường gắn bó mật thiết với dòng sông chảy qua nó. Tên gọi "Hà Nội" cho chúng ta hình dung về hình ảnh một đô thị được bao bọc bởi những con sông. Kinh thành Thăng Long được Lý Công Uẩn xây dựng hơn 10 thế kỷ trước tại vị trí nằm giữa hai con sông: sông Hồng và sông Tô Lịch. Hai con sông này đã tạo thành phên dậu tự nhiên bảo vệ thành phố khỏi những nỗi lo ngoại xâm lẫn đến từ phía Bắc và đồng thời cũng tạo nên giới hạn không gian cho một quá trình phát triển

Diễn đàn

hình thái đô thị suốt gần 9 thế kỷ của Hà Nội bên phía bờ Nam sông Hồng.

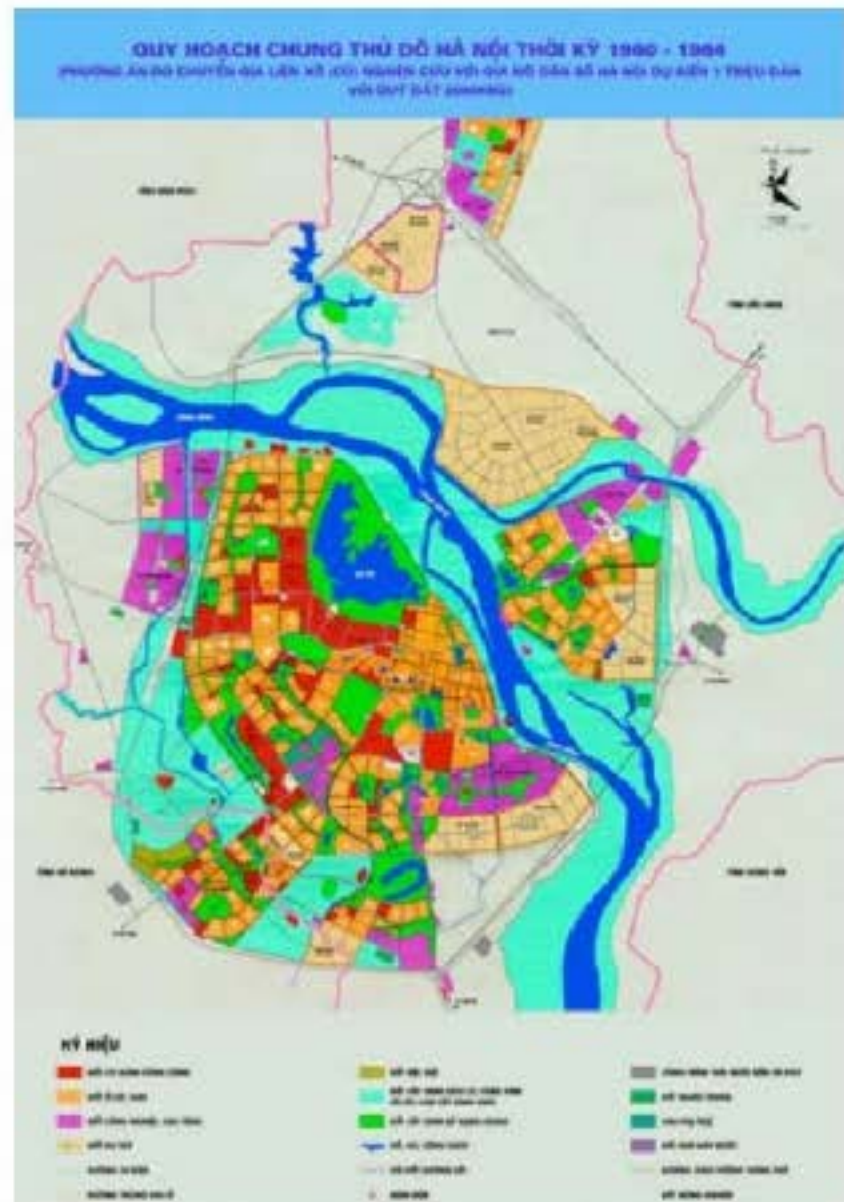
Trong cả thời kỳ phong kiến, vị trí và quy mô của kinh thành Thăng Long hầu như không có nhiều thay đổi, chỉ là những dịch chuyển nhỏ của vị trí Hoàng Thành. Việc mở rộng đô thị một cách quy mô và bài bản của Hà Nội được ghi nhận trong thời kỳ thuộc địa Pháp. Từ một trục chiến lược về quân sự ban đầu (tuyến Tràng Tiền - Tràng Thi ngày nay) nối liền các cơ sở chiếm đóng của người Pháp là khu Nhượng địa, Giáo hội và Thành Hà Nội, thành phố đã được mở rộng đáng kể về phía Nam và Tây Nam với việc quy hoạch xây dựng các khu phố mới của người Pháp và Việt. Tuy nhiên, không gian đô thị vẫn nằm hoàn toàn bên phía hữu ngạn sông Hồng.

Xu hướng phát triển không gian này kéo dài cho tới tận những năm cuối cùng của thế kỷ 19 và sông Hồng vẫn là một trở ngại to lớn chưa thể vượt qua. Năm 1902, cây cầu đầu tiên bắc qua sông Hồng, cầu Paul Doumer hay cầu Long Biên ngày nay, được người Pháp hoàn thành sau hơn 3 năm xây dựng, đã đánh dấu một sự kiện quan trọng trong lịch sử phát triển đô thị của Hà Nội và mở ra thời kỳ phát triển không gian đô thị về phía bên kia dòng sông. Cùng với việc xây dựng cây cầu và tuyến đường sắt, các công trình phụ trợ như nhà ga, kho bãi, nhà máy sửa chữa đầu tàu... là những công trình xây dựng quy mô đầu tiên bên kia sông Hồng và tạo ra cơ sở cho việc ra đời của thị trấn Gia Lâm sau này.

Ý tưởng về một thành phố hai bên sông Hồng được thể hiện lần đầu tiên qua bản đồ án Quy hoạch Hà Nội năm 1924 của KTS. Ernest Hebrard. Qua đó, cầu Long Biên tạo thành vector định hướng cho việc hình thành trục đô thị đầu tiên phía bên kia sông. Tuy nhiên, do những khó khăn về nguồn lực do phải đối đầu với chiến tranh, ý tưởng trên được thực hiện rất hạn chế. Trong suốt thời kỳ thuộc địa, khu vực Gia Lâm vẫn chỉ là một khu dân cư heo hút, chủ yếu chỉ tập trung các cơ sở công nghiệp, kho tàng, bến bãi.

Gần 40 năm sau, ý tưởng về thành phố bên kia sông mới được làm sống lại qua đồ án Quy hoạch Hà Nội lập năm 1962, do các kiến trúc sư Việt Nam thực hiện với sự hỗ trợ của chuyên gia Liên Xô. Trong đó, một khu vực đô thị rộng lớn được phát triển sang phía bờ Bắc sông Hồng trên cơ sở của trục đô thị cầu Long Biên kéo dài. Hai cây cầu mới qua sông Hồng được quy hoạch nằm trên tuyến đường sắt vành đai thành phố, tại điểm cực Bắc và cực Nam. Trong đó đáng chú ý nhất là cây cầu ở phía Bắc kết hợp giữa cầu đường bộ và cầu đường sắt có quy mô lớn, kết nối với một đô thị vệ tinh ở phía Bắc sông Hồng, là đô thị Vĩnh Yên.

Do vẫn đang trong giai đoạn chiến tranh, nhiều ý tưởng phát triển Hà Nội về phía bên kia của sông Hồng của bản quy hoạch năm 1962 đã không được thực hiện, điển hình là việc xây dựng thành phố vệ tinh Vĩnh Yên đã phải bỏ dở, nhưng quyết tâm xây dựng cây cầu thứ 2 trên sông Hồng của Hà Nội đã được hiện thực hóa với việc khởi công xây dựng cầu Thăng Long ngày 26/11/1974. Quá trình xây dựng cầu Thăng Long gặp nhiều khó khăn do việc thay đổi nguồn viện trợ nước ngoài và phải kéo dài cho đến tận năm 1985 mới hoàn thành. Tận dụng nguồn vật liệu dư thừa từ xây dựng cầu Thăng Long, một cây cầu khác không được dự kiến theo quy



Quy hoạch Hà Nội năm 1962 với ý tưởng phát triển mạnh không gian đô thị về phía Bắc sông Hồng (Nguồn: Sơ Quy hoạch, Kiến trúc Hà Nội)



Lễ Khánh thành cầu Chương Dương ngày 30-6-1985 (Nguồn:Internet)

hoạch cũng được hoàn thành gần như cùng một thời điểm với cầu Thăng Long là cầu Chương Dương.

Việc xây dựng thêm hai cây cầu mới đã tạo ra động lực quan trọng cho quá trình đô thị hóa phía bờ Bắc sông Hồng, đặc biệt là vai trò của cầu Chương Dương. Cầu Chương Dương đã trở thành trục giao thông cơ giới chính thay thế cho cầu Long Biên, kết nối trung tâm lịch sử của Hà Nội với thị trấn Gia Lâm. Cây cầu cũng tạo ra điểm khởi đầu cho việc hình thành trục đô thị trung tâm mới của thị trấn Gia Lâm là trục đường Nguyễn Văn Cừ - Ngõ Gia Tự. Năm 2003, quận Long Biên được thành lập trên cơ sở 10 xã và 3 thị trấn của huyện Gia Lâm, đánh dấu sự mở rộng chính thức của không gian nội đô Hà Nội sang phía bên kia sông Hồng.

Hình hài tương lai của thành phố trung tâm Hà Nội hai bên con sông Hồng được thể hiện đầy đủ trong bản Quy hoạch chung xây dựng thủ đô năm 1998. Theo bản quy hoạch này, đến năm 2020, dự kiến sẽ có tổng số 8 cây cầu bắc qua sông Hồng, tạo ra điều kiện để phát triển mạnh không gian đô thị sang phía bên kia sông, dòng sông sẽ trở thành trục cảnh quan đô thị chính giữa lòng thành phố. Một thành phố mới bên bờ Bắc sông Hồng được dự kiến xây dựng với trọng tâm là dự án "Thành phố mới Deawoo" do Hàn Quốc đầu tư với quy mô lên tới 8000 ha.

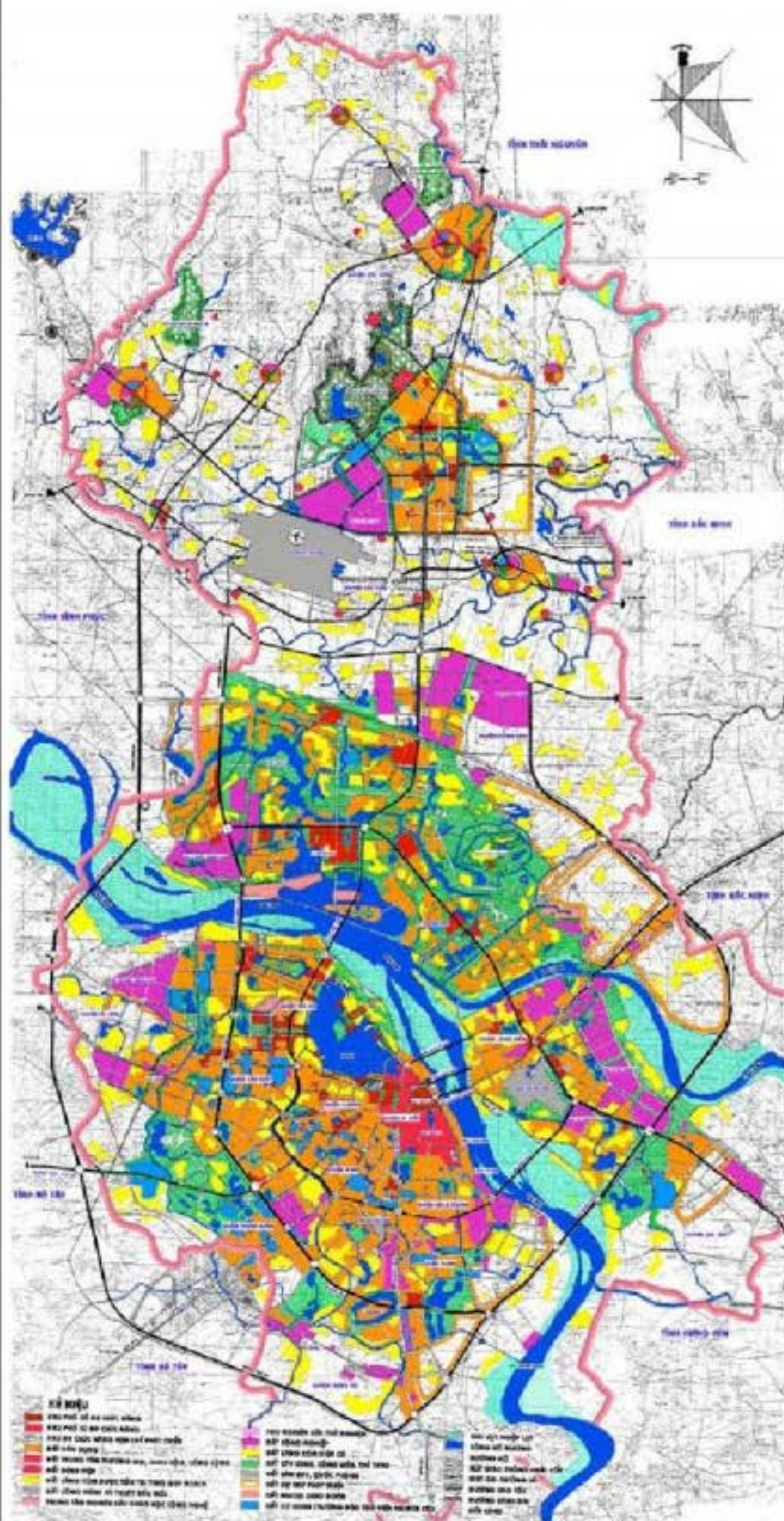
Tuy nhiên, do ảnh hưởng của cuộc khủng hoảng tài chính Đông Nam Á năm 1997, dự án đầy tham vọng này đã không được triển khai, nhưng quyết tâm vượt sông Hồng của Hà Nội vẫn tiếp tục với việc hoàn thành thêm 2 cây cầu mới là cầu Thanh Trì và Vĩnh Tuy nhân dịp kỷ niệm 1000 năm Thăng Long, năm 2010, nâng tổng số cầu bắc qua sông Hồng lên con số 5.

Hai cây cầu này cho phép kéo dài tuyến vành đai số 2 và 3 của thành phố sang phía bên kia sông, kết nối với các tuyến quốc lộ 1A và 5. Nhờ có các điểm kết nối mới này, tốc độ xây dựng bên phía Bắc sông Hồng tại các khu vực Sài Đồng, Thạch Bàn, Đồng Đức... được thúc đẩy nhanh chóng, từ các khu vực làng xóm đã trở thành các khu dân cư đô thị.

Các dự án đô thị mới quy mô lớn như Vinhomes Riverside (183,5ha), Ecopark

ĐIỀU CHỈNH QUY HOẠCH CHUNG THỦ ĐÔ HÀ NỘI ĐẾN NĂM 2020

(ĐÃ ĐƯỢC THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ PHÊ DUYỆT TẠI QUYẾT ĐỊNH SỐ 108/1998/QĐ-TTQ NGÀY 20/6/1998)



Nguồn: Sở Quy hoạch, Kiến trúc Hà Nội

Diễn đàn

CẤU TRÚC ĐÔ THỊ TRUNG TÂM THÀNH PHỐ HÀ NỘI HAI BÊN SÔNG HỒNG ĐẾN NĂM 2030 VỚI CHUỖI ĐÔ THỊ PHÍA BẮC SÔNG HỒNG
(Nguồn: Thuyết Minh QHC Hà Nội đến 2030, tầm nhìn 2050)



(500ha) được hình thành tại các vị trí đầu cầu phía bờ Bắc nhằm tận dụng ưu thế về quỹ đất và hạ tầng kết nối giao thông.

■ Quy hoạch Hà Nội năm 1998 với 8 cây cầu qua sông Hồng tạo điều kiện phát triển các khu đô thị mới bên phía bờ Bắc.

Mỗi khi một cây cầu mới được hoàn thành thì hình hài của thành phố Hà Nội hai bên sông Hồng lại dần hiện ra rõ nét. Cầu Nhật Tân, cây cầu thứ 6 qua sông Hồng sắp hoàn thành sẽ tạo ra kết nối mới tới sân bay quốc tế Nội Bài và cho phép phát triển không gian đô thị sang phía huyện Đống Anh vốn là một khu vực có quỹ đất phát triển đô thị và công nghiệp thuận lợi nhưng vẫn kém phát triển do thiếu hạ tầng kết nối.

Trong vòng 30 năm vừa qua, phát triển không gian đô thị về phía Bắc sông Hồng của Hà Nội đã có bước tiến ngoạn mục cùng với việc ra đời của 5 cây cầu mới so với thế độc tôn suốt hơn 80 năm của cầu Long Biên. Trong những năm tới xu thế này sẽ còn tiếp tục mạnh mẽ với những định hướng của bản Quy hoạch chung xây dựng thủ đô đến 2030, tầm nhìn 2050.

Chuỗi đô thị phía Bắc sông Hồng bao gồm các khu đô thị: Mê Linh-Đống Anh; Đống Anh; Yên Viên; Long Biên-Gia Lâm được dự kiến xây dựng với quy mô là 33.270 ha và 1,7 triệu dân, sẽ biến giấc mơ về một thành phố Hà Nội hai bên sông Hồng trở thành hiện thực.



PGS. TS. KTS. NGUYỄN HỒNG THỰC
Viện Nghiên cứu Định cư

CẦN BẢO TỒN NGUYÊN TRẠNG **CẦU LONG BIÊN** BIỂU TƯỢNG CỦA LỊCH SỬ



Sau nhiều cuộc tọa đàm khoa học về số phận cầu Long Biên, mới đây, Bộ Giao thông Vận tải có công văn gửi UBND thành phố Hà Nội về việc thống nhất đề nghị xếp hạng di tích lịch sử - nghệ thuật cấp quốc gia cầu Long Biên, trên tuyến đường sắt Hà Nội - Đồng Đăng. Dù chưa chính thức được chính quyền thành phố công nhận, nhưng trong lòng mỗi người dân Hà Nội và những người yêu Hà Nội, cây cầu Long Biên từ lâu đã là một di sản gắn với lịch sử hình thành và phát triển của Thủ đô. Ứng xử như thế nào với cây cầu “di sản trong lòng dân” đang là vấn đề được nhiều người quan tâm.

Nhân chuyên đề về Cầu trong đô thị, tạp chí xin được giới thiệu đến bạn đọc một quan điểm ứng xử cần trọng với cầu Long Biên của PGS. TS. KTS. Nguyễn Hồng Thục



Bảng kim loại khắc thời gian khởi công 1899, hoàn thành năm 1902.
Người Pháp thời đó ca ngợi đây là “cây cầu nối liền hai thế kỷ”

Cầu Long Biên - biểu tượng của kỹ thuật - công nghệ những năm đầu thế kỷ 20 và sự khởi động những yếu tố đô thị hiện đại:

Việc xây dựng cầu Long Biên năm 1898 (tên gọi khi đó là Paul Doumer) khánh thành năm 1902, đánh dấu một giai đoạn mới trong sự phát triển đô thị của Hà Nội - giai đoạn chuyển hoá từ một đô thị truyền thống sang đô thị tiến hiện đại để đi đến hiện đại theo trào lưu của thế giới. Cây cầu kim loại có quy mô lớn nhất thế kỷ (dài 1862m với 18 nhịp, 20 trụ đỡ cao hơn 20m) do người Pháp thiết kế đã được xây dựng trong một thời gian ngắn bằng chính những người thợ Việt Nam.

Có thể nói chính sự kiện này đã thể hiện sức mạnh của văn minh và kỹ thuật, đi đầu trong công cuộc hiện đại hoá đất nước đầu thế kỷ 20 ở Việt Nam. Thời kỳ này cần nhấn mạnh đến vai trò kiến tạo đô thị của cây cầu

và dần dần là sự ảnh hưởng của nó đến đời sống văn hoá, tinh thần của người Hà Nội.

Hầu như có thể nói rằng trước khi người Pháp xây cầu Long Biên cho Hà Nội, đô thị này không có chiếc cầu nào bắc qua sông Hồng. Khoảng cách quá lớn của sông, trình độ kỹ thuật công nghệ và quy mô tài chính chắc là các lý do căn bản. Thêm nữa, sông Hồng còn là tuyến phòng thủ tự nhiên của các triều đại phong kiến Việt Nam trước hiểm họa xâm lăng từ phương Bắc, ở bờ Nam sông Hồng, kinh thành Thăng Long vững chắc hơn do con sông lớn này che chở.

Tôi không muốn dẫn thêm những lý do lịch sử, địa lý, mà chỉ muốn cắt nghĩa hiện tượng thành phố chậm phát triển sang phía Đông Bắc, đối ngạn qua sông Hồng. Bởi chỉ đến khi cầu Long Biên xuất hiện tam giác kinh tế Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh mới hình thành. Nghĩa là Hà Nội chỉ trở thành

CẦU LONG BIÊN

Cây cầu đi qua 3 thế kỷ

1899-1902 người Pháp xây dựng	Daydé & Pillé thiết kế và thi công cầu	Doumer là chủ đầu tư	6,2 triệu franc Pháp được đầu tư xây cầu
3.000 công nhân Việt Nam	40 kỹ sư, chuyên gia Pháp	30.000 m ³ đá bậc	6.000 tấn thép, gang, cốt

3.186 m, 19 nhịp dầm thép, 20 m



Cầu thép đầu tiên bắc qua sông Hồng



Một trong 4 cây cầu lớn nhất thế giới đầu thế kỷ 20



Cầu thép nhiều nhất nhất Việt Nam với qua 3 thế kỷ với hơn người cao tuổi nhất Việt Nam 4 tuổi



Một trong hai cầu ở Việt Nam thiết kế theo kiểu tay lái ngược

Doumer là chủ đầu tư

Sông Cái - Bồ Đề là nơi người dân thường gọi

Long Biên được đặt sau này



1956-1972 là máy bay Mỹ ném bom 4 lần



1.500 m cầu, 7 nhịp, 6 trụ lớn bị hỏng



2 trận địa pháo được xây dựng để bảo vệ cầu



10/10/1954
lính Pháp vượt công đi qua cầu Long Biên rời khỏi Hà Nội



1902-2004 cầu dành cho tàu hỏa, xe đạp, người đi bộ



2005 xe máy được phép đi trên cầu



2014 cầu đang được sửa chữa để xây cầu mới



Cầu Long Biên - cuộc sống của những con người cần lao

hoặc sắp thành đô thị bên bờ con sông khi xuất hiện cầu Long Biên, cầu Chương Dương và những cây cầu khác nữa trong tương lai.

Không quá khó để xác định vòng ảnh hưởng của cầu Long Biên trên bờ Nam sông Hồng nếu chúng ta căn cứ vào các chợ vây quanh nó. Lưu ý từ chợ (thị) là một nửa nội dung của đô thị (đô - có nội dung hành chính). Đó là các chợ Long Biên, chợ Đồng Xuân. Không ở đâu mật độ chợ dày đặc như bờ Nam cầu Long Biên. Cũng không ở đâu tại Việt Nam có các chợ đầu mối dưới chân cầu có quy mô lớn với hàng chục vạn người tham gia như khu vực Nam cầu Long Biên và các khu kế cận. Hàng hoá từ Bắc xuống Nam, từ Tây sang Đông đều luân chuyển qua hệ thống chợ nơi đây bất chấp những năm tháng chiến tranh ác liệt hoặc từ thời kỳ kinh tế hàng hoá ở miền Bắc Việt Nam ngừng trệ. Người ta có thể tìm thấy sản vật của mọi miền đất nước, mọi thứ hàng hoá của thế giới tại các chợ bên Nam cầu và trên các đường phố cổ Hà Nội kế cận.

Trong quá khứ, khi cây cầu được xây dựng, nhà nghiên cứu lịch sử người Pháp Pino đã thống kê được sự tăng đột biến dân số Hà Nội thêm 1,2 vạn người (số liệu do nhà sử học Dương Trung Quốc cung cấp). Con số 2 vạn dân nội thành của Hà Nội năm 1945 cho thấy vai trò của cây cầu trong phát triển đô thị - vai trò kiến tạo đô thị.

Nhờ đó, đô thị Hà Nội sau thời thuộc Pháp đã có cấu trúc không gian khá hoàn chỉnh với 3 thành phần cơ bản: 1. Thành cổ; 2. Khu phố buôn bán cổ của người Việt "khu 36 phố phường"; 3. Khu phố Pháp cho các công sở, dinh thự quan chức, chưa kể là hệ thống làng ven đô xung quanh Hà Nội. Lúc này cây cầu là huyết mạch giao thông nối Hà Nội với phần phía Bắc đồng bằng Bắc Bộ và vươn đến biển Đông.

Với cây cầu này cấu trúc không gian của Hà Nội không còn bị giới hạn, bởi sông Hồng mà đã trở thành một cấu trúc lớn do sự thống nhất lãnh thổ đưa lại.

Cầu Long Biên - biểu tượng của sự trường tồn, vẻ đẹp và các giá trị lịch sử của quá khứ cũng như hiện tại:

Như một điều kỳ lạ, cây cầu thuộc loại dài nhất đất nước này đã đứng vững qua cả thế kỷ, ở vị trí giao thông xung yếu nhất nhưng không ngã gục quá các trận đánh bom dữ dội của không quân Mỹ. Bằng sự sống sót của mình, nó đã vượt lên cả những cây cầu sắt lịch sử khác như cầu Hàm Rồng (Thanh Hóa), cầu Hiền Lương (Vĩnh Long - Quảng Trị).

Một tầng lớp tiểu thương qua nhiều thế hệ đã hình thành và sinh sống làm lụng buôn bán tại các chợ nơi đây. Một xã hội sống động phong phú gắn với chợ cũng là gắn với cây cầu - Hình ảnh cây cầu thân thiết với người dân Hà Nội đến nỗi nếu người ta có tưởng tượng thiếu cây cầu Chương Dương (cách cầu Long Biên chừng 700-800m) nhưng không thể hình dung sự mất cầu Long Biên. Vì sao ư? Vì cầu Chương Dương ngoài ý nghĩa giao thông, nó không hoặc chưa sản sinh ra một cộng đồng thương mại.

Do tuổi tác và những vết thương, cầu Long Biên từ sau khi có cầu Thăng Long, cầu Chương Dương, chỉ còn dành cho xe hoả, xe thô sơ và người bộ hành. Nhưng chính chi tiết này khiến nó càng gắn gũi với con người. Nó trở thành cây cầu của những người cần lao ngày ngày đổ hàng bằng xe đạp, gánh hàng trên đôi vai từ mỗi buổi sớm mai đến tận đêm khuya vẫn xuôi ngược qua cầu Long Biên.

Đặc biệt, như một biểu tượng của Hà Nội, cây cầu đã đi vào thơ, ca từ... của nhiều thế hệ nhà văn, nhà thơ, nhạc sỹ người Việt Nam.

Cầu Long Biên - di sản văn hoá trong phát triển tương lai của đô thị Hà Nội:

Trong quy hoạch phát triển đô thị Hà Nội đến năm 2020, Hà Nội sẽ có quy mô gấp 4 lần hiện nay. Đặc biệt là sự phát triển lên phía Bắc và Đông Bắc với các dự án lớn: Khu đô thị Bắc Thăng Long, Khu công nghiệp Sài Đồng; Khu đô thị Đông Anh và Gia Lâm, Ô Cách.

Điều này cũng có nghĩa là chuyển sống Hồng từ con sông phân định địa giới phía Bắc Hà Nội, thành con sông chảy qua khu vực trung tâm đô thị, theo kiểu sông Xen (Paris), sông Danuyt (Budapest) với một hệ thống cầu đồ sộ nối liền 2 bờ Nam - Bắc gồm tám chiếc cầu, từ cầu vành đai liên tỉnh đến cầu cận trung tâm và cầu trung tâm.

Trong quy hoạch này, rõ ràng cầu Long Biên trở thành cầu dẫn dụng của khu dân cư trung tâm Hoàn Kiếm - Gia Lâm chứ không phải cầu vận tải, nó mang một ý nghĩa mới, cùng với cầu Tứ Liên và cầu Chương Dương tạo cảnh quan đô thị có sông chảy qua giữa thành phố, đồng thời là điểm kết thúc và nối tiếp của khu thành cổ, khu phố cổ và khu phố Pháp cũ (là một quần thể di sản đô thị có các đặc trưng riêng biệt - cần coi như khu vực bảo tồn quý giá của Hà Nội).

Nếu không xem xét vai trò của cầu Long Biên trong tương quan mới: Phát triển đồng thời bảo tồn các giá trị lịch sử của đô thị Hà Nội, chúng ta sẽ phạm một sai lầm giống như thời kỳ 1894 - 1897, do vội vàng trong việc nỗ lực xây dựng, mở rộng Hà Nội thành thủ phủ xứ Bắc Kỳ, người Pháp đã phá hủy nốt những bức tường và cổng của thành cổ Hà Nội và cả quần thể kiến trúc truyền thống quanh Hồ Gươm đã khiến cho toàn quyền Đông Dương Paul Doumer đã phải hối tiếc *"Tôi đến quá chậm để có thể cứu lấy những phần đặc sắc, cụ thể là các cổng thành, dinh thự đến đài. Những di tích ấy đáng lẽ phải được bảo tồn. Chúng có những đặc trưng quý giá, chỉ như vậy thôi cũng đáng để chúng ta trân trọng. Đó là những kỷ niệm lịch sử gắn bó với nơi đây, chúng ta có thể làm đẹp cho các khu xây dựng mới của thành phố"*.

Không phải ngẫu nhiên mà giới kiến trúc Việt Nam đang đặt lại vấn đề: Cần xem xét để bảo tồn cầu Long Biên như biểu tượng của lịch sử và biểu tượng kỹ thuật - công nghệ của Việt Nam giai đoạn đầu thế kỷ 20. Cây cầu là biểu tượng bất khuất của cuộc kháng chiến chống Mỹ khi nó mang trên mình những vết thương mà vẫn đứng vững, là biểu tượng của văn hoá, lịch sử nằm trong quần thể đô thị cần bảo tồn, lưu giữ và cuối cùng là biểu tượng tinh thần bởi sự gắn kết của nó với cuộc sống của những người cần lao.

Vẻ đẹp của nó trong các buổi sớm mai trên sông Hồng đã tồn tại 100 năm mà như thi sĩ Hoàng Hưng đã thốt lên: *"Cây cầu đứng như tạc vào vịnh cửa"*. Trong dự án phục chế cầu Long Biên, người ta đã đánh giá đúng giá trị của cây cầu với ý định sẽ phục chế nó, nhưng có một thiếu sót lớn nếu đề xuất xây dựng cạnh nó thêm một cây cầu đường sắt mới. Và đau đớn thay, lại phá hủy nó bằng cách di dời nhường vị trí cho cây cầu mới. Có nhiều cách để lịch sử biến mất nhưng cách làm này thô bạo hơn cả.

Điều này cần thận trọng bởi chỉ xây sát cầu Long Biên thêm 1 cây cầu như Chương Dương là chúng ta đã tự phá vỡ ý định bảo tồn cầu Long Biên. Lý do rất đơn giản, cây cầu cần được bảo tồn không chỉ bản thân nó, mà cả cảnh quan xung quanh nó một cách khoa học. Khó có thể hình dung cầu Long Biên có được vẻ đẹp như nó vốn có nếu vây xung quanh tới 2,3 cây cầu hiện đại, che khuất vẻ thanh nhã và êm đềm mà nó mang lại cho cảnh quan khu vực nhạy cảm này.

Một lý do nữa, mặc dù là công trình giao thông, nhưng đã coi nó là di sản văn hoá (nếu không thì phục chế làm gì) thì nó cần được đối xử tinh tế như mọi đối tượng bảo tồn khác, có nghĩa là phải tôn trọng tuyệt đối tính nguyên mẫu của di tích. Mọi can thiệp như tăng thêm quy mô, nâng cao toàn bộ, sai lệch cấu trúc cũ, đáng vẽ, màu sơn... đều có thể làm hỏng cây cầu, làm mất tính nguyên bản tức đánh mất lịch sử - cái cần để lại cho con cháu mai sau.

Cũng vì thế công việc trùng tu, phục chế cầu Long Biên cần được làm thận trọng, có mặt những chuyên gia Pháp và Việt Nam về lịch sử bảo tồn, trùng tu di tích có kinh nghiệm. Tránh sự suy nghĩ một chiều của sự tiện dụng và kỹ thuật như dự án hiện nay.

Cầu Long Biên vẫn có vai trò và giá trị đối với sự phát triển của đô thị Hà Nội hiện tại và trong tương lai:

■ Về mặt giá trị sử dụng, đây sẽ là cây cầu dẫn dụng nằm ở trung tâm đô thị lịch sử - cầu bộ hành, xe thô sơ, xe điện, du lịch di sản.

■ Giá trị của sự trường tồn: nhân chứng lịch sử mãi mãi của hai cuộc kháng chiến.

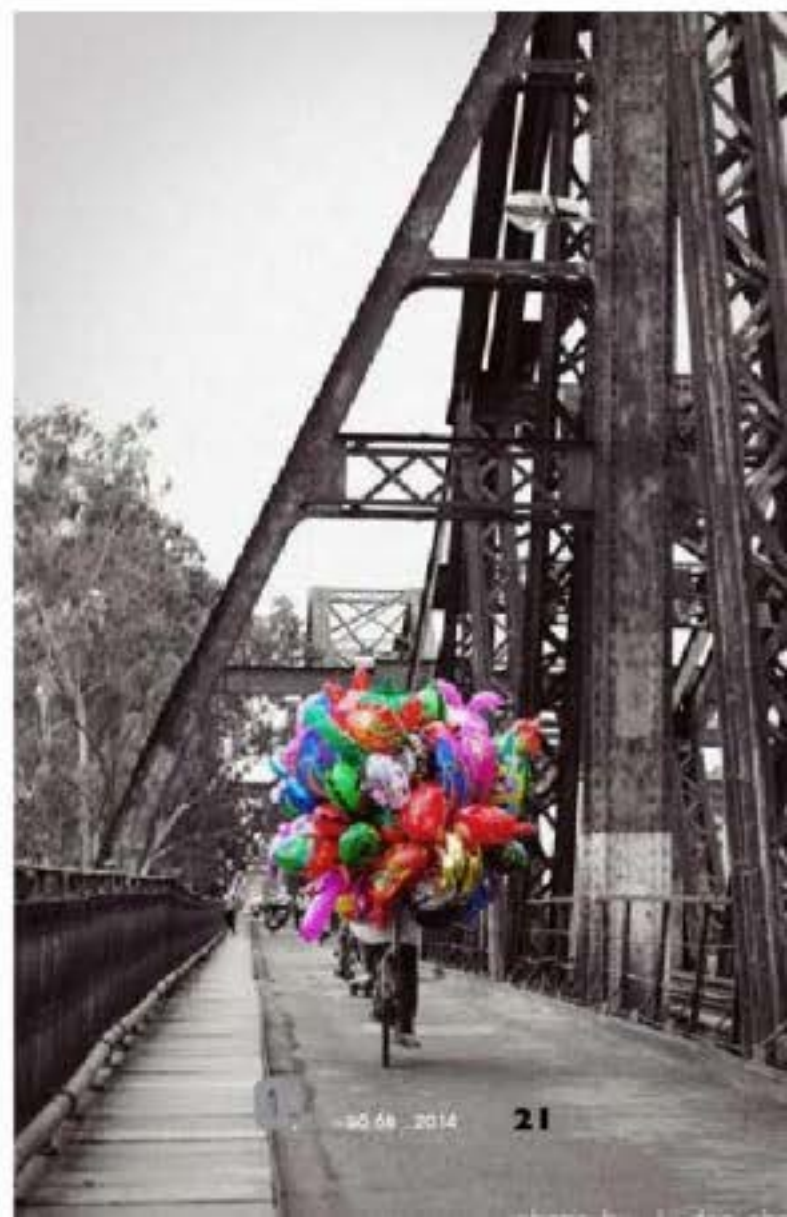
■ Giá trị đô thị: là một cấu trúc thành phần quan trọng nhất của đô thị lịch sử Hà Nội.

■ Giá trị nghệ thuật: là cây cầu thép dài và đẹp nhất thế kỷ XX do vẻ đẹp thanh nhã và êm đềm của hình tượng.

■ Giá trị của biểu tượng công nghệ thế kỷ XIX.

■ Giá trị kinh tế - xã hội: là huyết mạch lưu thông chính của dòng kinh tế cộng đồng, hộ gia đình, cá thể và kinh tế vỉa hè của Hà Nội - phần kinh tế nộp thuế nhiều nhất cho thành phố.

Chính vì vậy cần nghiêm túc nhìn lại các giá trị duy nhất mà cầu Long Biên đang nắm giữ, kêu gọi phải bảo tồn bằng mọi giá cho con cháu mai sau. Cây cầu, thành cổ, khu phố cổ và khu phố Pháp theo quan điểm mới, cần được coi như quần thể di sản đô thị làm nên đặc điểm nhận dạng của Hà Nội trong lịch sử phát triển đô thị.



Cầu Hà Nội

TỪ QUÁ KHỨ ĐẾN HIỆN TẠI, BÀI HỌC NÀO CHO TƯƠNG LAI?



ThS. KTS. VŨ HOÀI ĐỨC *

Thời gian qua, cây cầu Long Biên đã trở thành bàn luận lớn của những nhà nghiên cứu. Không dễ gì để một cây cầu trở thành "biểu tượng" khi không hội tụ được ba yếu tố: Một là tác phẩm kiến trúc - xây dựng. Hai là mang ý nghĩa ước lệ của cuộc sống. Ba là một không gian đô thị sống động gắn liền với giá trị lịch sử.

Câu chuyện về cây cầu mang tính biểu tượng cho Thủ đô đã khiến tôi suy ngẫm, so sánh về những cây cầu khác ở Thủ đô. Kết nối từ quá khứ đến hiện tại - từ những cây cầu vượt sông Hồng có tuổi đời ngắn hơn nhiều so với cầu Long Biên đến những cầu vượt nhẹ hoàn toàn mới mẻ trong lòng một đô thị lịch sử... Kết quả của những so sánh, đánh giá dưới góc độ quy hoạch đô thị, theo tôi, có lẽ khiến những người làm quy hoạch chúng ta có những bài học quý giá.

"VỊ TRÍ - VỊ TRÍ & VỊ TRÍ" - luôn là bài học đầu tiên và muốn thuở của công tác quy hoạch xây dựng.

Dường như không hề đơn giản khi người Pháp đặt cầu Long Biên tại vị trí vô cùng đặc địa của Thủ đô. Vị trí ấy chắc chắn không hề vô tình được đặt ở nơi dòng sông Hồng có chiều ngang hẹp nhất, đồng nghĩa với chi phí thực thi xây dựng cầu kinh tế nhất. Cây cầu và hệ thống đường dẫn cho xe lửa được lựa chọn ở vị trí phân chia giữa khu vực thị dân - phố "Cổ" và Thành Hà Nội - khu vực quân sự, chính trị rất quan trọng của quốc gia. Hai chức năng rất cần phải tách bạch được xử lý khéo léo, dưới cả góc độ chuyển môn lẫn chính trị. Cho dù dấu ấn của tư tưởng chính trị rất rõ nét ấy, đã khiến cho Hà Nội phải chịu một thiệt thòi lớn khi chứng kiến sự biến mất của thành Thăng Long - dấu tích của nghìn năm lịch sử. Nhưng dù sao, đây cũng là một bài học rất đáng khiến chúng ta phải suy ngẫm.

Vị trí đặt cầu Long Biên cũng là nơi giao thoa và kết nối của những khu vực đặc biệt: khu phố Cổ - khu phố Cũ phía Bắc thành Thăng Long - khu vực Long Biên và dòng sông. Có lẽ đứng ở vị trí đặc biệt ấy, cây cầu có điều kiện để "chứng kiến" sự giao hòa của những không gian đô thị - cảnh quan đặc thù của Thủ đô... Và cũng với ý nghĩa về mặt chức năng: Đầu mối kết nối giao thông Hà Nội (và toàn bộ các tỉnh phía Nam) với các tỉnh phía Bắc và phía Đông Bắc Bộ, khiến giá trị tổng hợp của cầu Long Biên khiến nó trở thành hiện tượng

“độc nhất, vô nhị” trong các cây cầu đã có và sẽ trong lĩnh vực quy hoạch đô thị!

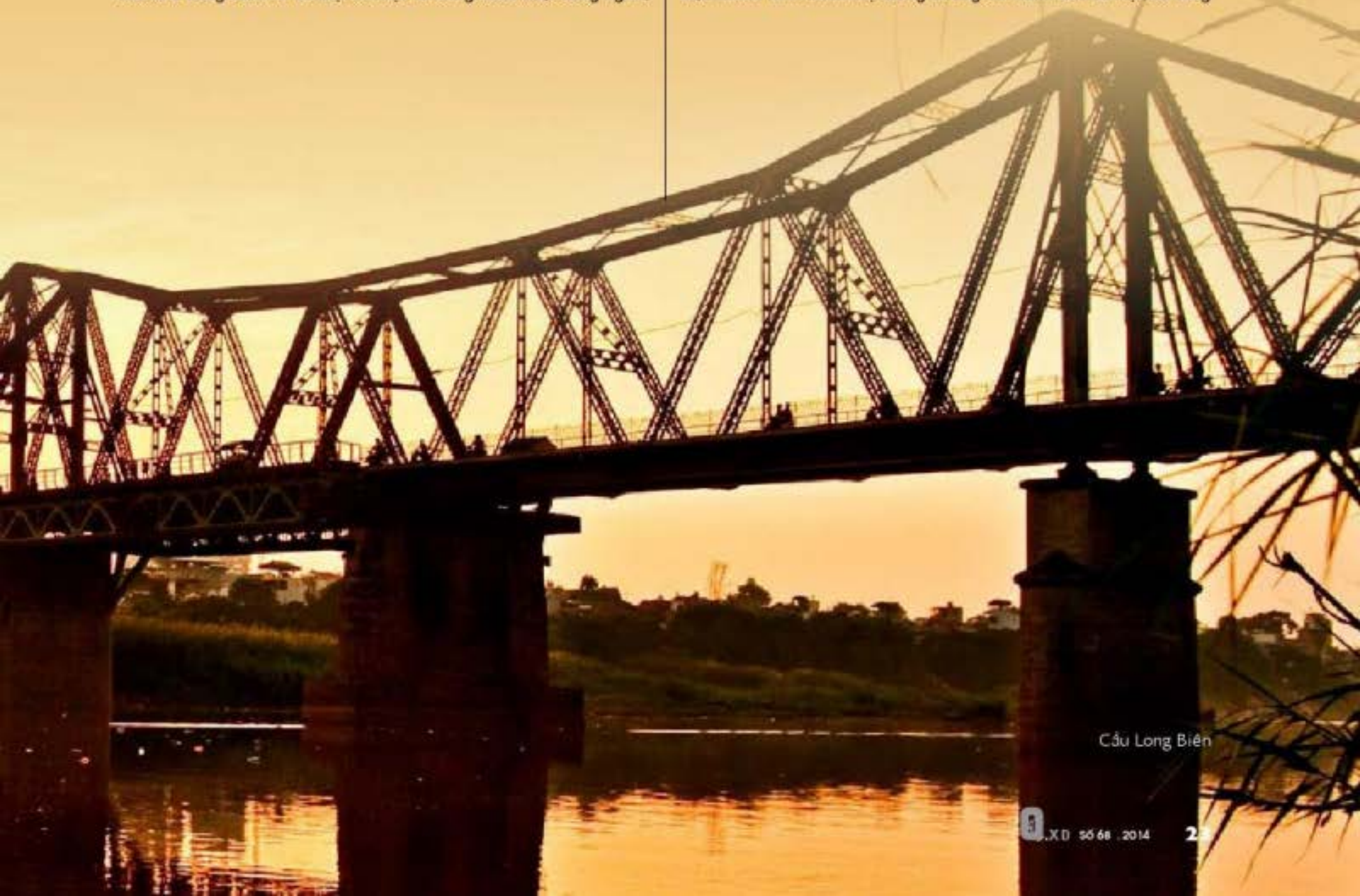
Cầu Chương Dương được đặt vấn đề nhằm khắc phục hạn chế và san sẻ gánh nặng ở chức năng vận tải giao thông đường bộ của cầu Long Biên. Ở thời điểm đó, cây cầu là một thành công. Tuy nhiên, nếu xét ở góc độ tầm nhìn chiến lược, rõ ràng vị trí lựa chọn xây dựng cầu là một bài học cần rút kinh nghiệm cho mai sau. Cây cầu được đặt ở vị trí theo quy hoạch chung sẽ được kéo dài để kết nối với tuyến phố Cửa Đông và trục Bắc Sơn với trọng tâm hướng về Lăng Bác. Đây là điểm yếu của đồ án Quy hoạch chung giai đoạn 1976-1981, khi các chuyên gia Liên Xô đã không tính đến những di sản sau này đã trở nên đặc biệt quan trọng của Thủ đô; đó là: khu phố Cổ và Hoàng thành Thăng Long. Về mặt giao thông đô thị, thực tiễn hiện nay sau 30 năm cầu được đưa vào sử dụng, đã trở thành vấn đề thực sự, khi lượng giao thông phía Bắc sông Hồng luôn trở thành “điểm nóng” hàng ngày ở giờ cao điểm. Đồng thời, nút giao thông phía Nam cầu cũng trở thành vấn đề rất khó giải quyết trong tương lai, khi phải đối mặt với việc tổ chức giao thông trên toàn tuyến đường ven đê hữu Hồng; đó là chưa kể đến những ảnh hưởng về không gian cảnh quan đối với khu phố Cổ.

Tra cứu lại các quy hoạch tổng thể Thủ đô từ sau khi hoàn bình lập lại, có lẽ chỉ có cầu Thăng Long là kế thừa được bài học về vị trí của cầu Long Biên cả về mặt số mặt: khoảng cách vượt sông ngắn,

điểm và hướng kết nối với cảng hàng không quốc tế Nội Bài. Đồng thời, đây là thành phần mấu chốt của tuyến vành đai kết hợp các trục xuyên tâm của cấu trúc đô thị hiện đại. Điều đáng ghi nhận là vị trí của cầu đã được định hướng nghiên cứu tại Quy hoạch chung Thủ đô từ giai đoạn 1954-1960, hai mươi năm trước khi cầu được xây dựng và vị trí đã được chứng minh tính đúng đắn ở hiện tại và tương lai.

“TỔ CHỨC GIAO THÔNG CÔNG CỘNG” - Bài học của quá khứ dường như bị quên lãng ở hiện tại?

Sau cầu Long Biên và cầu Thăng Long, chưa có một cây cầu nào của Thủ đô được kết hợp giữa giao thông đường bộ và đường sắt. Nếu phân tích kỹ lưỡng về mặt cấu trúc cầu, rõ ràng việc sử dụng phương tiện giao thông đường sắt được ưu tiên rõ rệt trong suy nghĩ của những người quy hoạch và thiết kế cầu Long Biên và sau đó là cầu Thăng Long. Nếu xét ở bình diện tổng thể, đây là những tầm nhìn mang tính chiến lược, hiện đại và còn nguyên giá trị cho đến hôm nay. Rõ ràng, cầu Long Biên là mắt xích trọng yếu nối liền hệ thống đường sắt từ Bắc vào Nam - tuyến đường sắt quốc gia duy nhất, có vị trí hợp lý nhất và quan trọng nhất chưa gì thay thế được. Đây chính là một trong những lý do, mà cây cầu nhiều lần trở thành mục tiêu đánh phá trong cuộc chiến tranh cách mạng đã hơn 40 năm... (điều này, vô hình chung còn tạo nên giá trị lịch sử cho cây cầu). Tuyến đường sắt qua cầu Thăng Long nằm trong chiến lược nhằm hình thành hệ thống đường sắt vành đai Hà Nội, để từng



Cầu Long Biên



Cầu Chương Dương về đêm

bước thực hiện một cấu trúc giao thông đường sắt theo xu hướng hiện đại. Các hệ thống đường sắt quốc gia dùng ở hệ thống vành đai, nhường chỗ cho hệ thống đường sắt đô thị kết nối từ vành đai vào trung tâm.

Không thể khi vin vào vì lý do kinh tế để không xây dựng hệ thống cấu kết hợp giữa giao thông đường bộ với giao thông đường sắt (kể cả đường sắt đô thị) ở những cây cầu quan trọng. Một giáo sư giảng dạy tại trường đại học Paris-bellvire đã nói với chúng tôi: “Kinh nghiệm cho thấy càng phát triển đường bộ, chúng ta càng khuyến khích giao thông cá nhân, điều này hoàn toàn ngược lại với định hướng và mong muốn phát triển giao thông công cộng. Nhưng vấn đề ở chỗ là chiến lược phát triển giao thông công cộng cần được gắn liền với kế hoạch và thực thi trong thực tiễn”. Hai cây cầu: Long Biên, Thăng Long là một bài học kinh nghiệm quý giá.

Thời gian vừa qua, Hà Nội xây dựng một loạt cầu cạn trong khu vực nội đô. Ngay khi hình thành, những cây cầu cạn đã đóng góp hữu hiệu vào việc giảm thiểu ách tắc giao thông, nhưng rõ ràng, các tác động lên các hoạt động đô thị, đặc biệt là tổ chức giao thông xung quanh cây cầu cần được xem xét với một tầm nhìn xa hơn. Hầu hết các cây cầu đều khiến việc tổ chức giao thông theo hướng kết hợp giữa điều khiển tín hiệu (đèn xanh - đèn đỏ) với các hướng quay đầu xe được “kéo dẫn” ra khỏi phạm vi nút. Đây rõ ràng là bài toán tình thế, với cách nhìn của giao thông cá nhân - đặc biệt là xe

máy... Hầu như các cây cầu được xây dựng chưa tính được hết các tác động đối với các chức năng sử dụng đất hai bên.

Ví dụ về cầu vượt nút giao Nguyễn Chí Thanh - Kim Mã là một điển hình. Lối lên cầu theo hướng từ Bắc xuống Nam tiếp cận quá gần cổng trường Quốc tế và trường Thực nghiệm, khiến việc tổ chức giao thông vào giờ cao điểm đã trở thành vấn đề; đó là chưa kể khi tòa nhà Lotte đưa vào sử dụng thì có lẽ vấn đề sẽ còn phức tạp hơn nữa. Hiện nay, trong quá trình thực hiện các quy hoạch phân khu, thậm chí quy hoạch chi tiết, hầu hết các nút giao thông khác mức đều được khoanh lại, để dành cho các dự án nghiên cứu cụ thể.

Đây là cách đặt vấn đề hoàn toàn sai lầm không chỉ ở phương diện quy hoạch và tổ chức giao thông. Nếu xét cả đến vấn đề về cảnh quan đô thị, rõ ràng là cần phải có độ sâu ở chi tiết và diện nhìn rộng hơn bản thân cây cầu hay nút giao. Việc xem xét lồng ghép quy hoạch không gian đô thị kết hợp với quy hoạch và tổ chức giao thông xung quanh các nút giao thông có cầu vượt cạn là điều cần thiết. Đó là bài học mà các thế hệ đi trước đã thực thi trên thực tế, mà chúng ta rất cần phải tiếp thu, phù hợp với bối cảnh hiện nay.

“KIẾN TRÚC CẢNH QUAN” - Câu chuyện không chỉ của bản thân cây cầu!

Ngoài cầu Long Biên mang trong mình hình ảnh “con rồng thép” bắc qua sông Hồng mang tính biểu tượng của một Hà Nội cận đại

Ý kiến Chuyên gia & Nhà quản lý

đẹp, mạnh mẽ và hào hùng. Chưa có cây cầu nào đạt được tầm vóc ấy ở góc độ mỹ học. Phân tích kỹ một chút, chúng ta sẽ thấy cây cầu không chỉ đẹp “đến từng chi tiết” mà người thiết kế còn hết sức “để ý” đến cảnh quan kiến trúc hai bên cầu. Những nhịp cầu qua khu phố Cổ có quy mô hoàn toàn không lẫn át các công trình xung quanh mà kết hợp với chúng tạo nên một quần thể không gian hài hòa, hợp lý. Khi nhìn lại những bức ảnh xưa, kết hợp với những cứ liệu lịch sử, mới thấy người Pháp đã quản lý rất chặt chẽ việc xây dựng xung quanh cầu... Tiếc rằng chúng ta chưa làm được như vậy, khiến cho cảnh quan xung quanh ngày càng xuống cấp.

Cầu vốn là một công trình tốn kém, khi thiết kế cầu chủ nghĩa công năng chiếm ưu thế tuyệt đối trong các thiết kế, tuy nhiên, vì chúng là những công trình đặc biệt với số lượng ít, nhất là trong đô thị, dẫn đến người ta ngày càng quan tâm đến tính mỹ học của chiếc cầu. Việc quy hoạch không gian kiến trúc xung quanh cầu để có được sự hài hòa giữa các thực thể trong đô thị và với cảnh quan thiên nhiên cũng không thể tùy tiện mà cần phải được thiết lập một cách thận trọng. Thông thường, cây cầu luôn được xây dựng trước, nếu chính quyền đô thị quan tâm đến thẩm mỹ cầu (tương tự như TP. Đà Nẵng đã và đang làm), việc quy hoạch không gian kiến trúc - cảnh quan xung quanh cần hướng đến việc tôn vinh vẻ đẹp của cây cầu. Đồng thời, lựa chọn các giải pháp thiết kế, đặc biệt là khoảng lùi và không gian chuyển tiếp giữa hai đầu cầu với công trình xây dựng kế cận một cách hợp lý. Trong nhiều trường hợp, có thể tận dụng tầm nhìn từ cầu để tạo nên điểm nhấn kiến trúc mới cho đô thị hai bên. Bởi bản thân các cây cầu (đặc biệt là các cây cầu qua sông

lớn) là nơi có thể thu cảm hình ảnh đô thị một cách đầy đủ và ấn tượng hơn cả.

Có thể thấy ở Hà Nội, chưa có khu vực đầu cầu nào được nghiên cứu quy hoạch không gian cảnh quan một cách thấu đáo. Hình ảnh thực tế ở xung quanh các cây cầu là minh chứng rõ ràng nhất. Không nên để mất cơ hội và lợi thế của các không gian lân cận cầu, để tạo nên những hình ảnh đô thị có chất lượng. Nếu đặt mình vào vai trò của những người dân, những du khách đến với Thủ đô; hình ảnh đô thị hiển hiện từ các cây cầu là rất quan trọng, tạo nên ấn tượng về tính ước lệ đặc trưng của đô thị.

Việt Nam – xứ sở mà “ai cũng có một dòng sông bên mình” (như lời một bài hát) và Thủ đô Hà Nội - trái tim của cả nước mang trọn trong mình đặc thù ấy. Trong tương lai, theo định hướng quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050, Thành phố sẽ còn dựng xây nhiều cầu vượt sông. Bài học về lựa chọn vị trí xây dựng, tổ chức giao thông công cộng và thiết lập không gian kiến trúc cảnh quan cầu từ quá khứ đến hiện tại và cho tương lai... nếu suy nghĩ một cách thấu đáo và bài bản, bài học này vẫn còn nguyên giá trị. Bài viết là một chia sẻ với những đồng nghiệp, với mong muốn để Hà Nội có những cây cầu với những không gian và hoạt động đô thị xung quanh, thực sự xứng đáng với tầm vóc của đô thị ngàn năm tuổi - Trái tim của cả nước.

** Phòng Quy hoạch xây dựng Kiến trúc đô thị Quản lý kỹ thuật & Đào tạo - Viện Quy hoạch xây dựng Hà Nội.*



Cầu vượt Nguyễn Chí Thanh - Kim M3.

Các chỉ tiêu kinh tế, kỹ thuật

TRONG VIỆC THIẾT KẾ CẦU VƯỢT CHO NGƯỜI ĐI BỘ Ở THỦ ĐÔ



KTS. NGUYỄN THỊ HỒNG DIỆP

*Trung tâm Thiết kế Kiến trúc,
Cảnh quan và Môi trường đô thị - VIUP*

Làm thế nào để giảm bớt tình trạng kẹt xe, tắc đường trong giờ cao điểm tại các thành phố lớn luôn là một trong những vấn đề được các nhà quản lý, quy hoạch quan tâm hàng đầu. Bên cạnh nhiều phương án đã được thực hiện như mở rộng đường, bố trí đèn tín hiệu giao thông, phân làn... giải pháp xây cầu vượt (cầu vượt giao thông và cầu vượt đi bộ) đã phát huy tác dụng trong việc giải quyết giao thông đô thị. Tuy nhiên, vấn đề đưa những chiếc cầu vượt này hòa nhập với cảnh quan đô thị dường như chưa được quan tâm đúng mức, nếu nói hơi quá là đã bị bỏ quên.

Các đặc trưng của người đi bộ

Một số yếu tố ảnh hưởng thiết kế cầu vượt cho người đi bộ ở Hà Nội

Đường phố là bộ mặt, nơi diễn ra các hoạt động sống của đô thị. Trên các trục đường ở Việt Nam nói chung và Hà Nội nói riêng thường diễn ra các hoạt động sinh hoạt, buôn bán, dịch vụ... Tuy nhiên, những hình thức hoạt động này không được quản lý, tổ chức một cách khoa học nên tính chất giao thông ngày càng phức tạp.

Nhu cầu đi bộ ở thành phố Hà Nội là rất lớn nhưng với những điều kiện về giao thông, về cơ sở hạ tầng thì thành phố chưa thể đáp ứng được. Hệ thống hạ tầng đi bộ trong thành phố còn rất ít, có nhiều khu vực hầu như chưa có, chỉ có hình thức đi bộ trên vỉa hè. Nhưng hệ thống vỉa hè này thực sự đang xuống cấp và đang bị lấn chiếm để buôn bán. Vì thế không gian đi bộ ngày càng bị thu hẹp.

Tình hình giao thông tại thành phố Hà Nội ngày càng phức tạp, việc băng ngang qua đường của khách bộ hành ngày càng khó khăn và nguy hiểm hơn.

Để giải quyết tình hình này phải áp dụng nhiều biện pháp đồng bộ như xây dựng hệ thống đi bộ, cải tạo hệ thống giao thông... Để giúp cho người đi bộ băng ngang qua đường một cách dễ dàng và an toàn thì có thể xây dựng những hầm chui hay cầu vượt cho người đi bộ.

Việc thiết kế cầu vượt cho người đi bộ tại một vị trí nào đó cần phải dựa vào nhiều yếu tố như đặc điểm không gian kiến trúc của địa điểm xây dựng, cảnh quan, kinh tế, kỹ thuật...

Thể loại cầu vượt dành cho người đi bộ đang được áp dụng trong đô thị tại thành phố Hà Nội hầu như chưa cao. Có nhiều nguyên nhân dẫn tới tình trạng này nhưng chủ yếu

là do chúng ta chưa có những nghiên cứu đầy đủ về việc lựa chọn vị trí cũng như thiết kế, xây dựng cầu vượt cho người đi bộ.

Một số yếu tố tác động đến việc lựa chọn vị trí xây dựng cầu vượt cho người đi bộ tại thành phố Hà Nội:

Qua tình hình sử dụng của cầu vượt tại thành phố Hà Nội ta nhận thấy phần lớn cầu vượt có hiệu quả sử dụng không như ý muốn. Không phải nơi nào có lưu lượng xe lưu thông lớn là có thể xây dựng cầu vượt mà phải phụ thuộc vào nhu cầu của luồng người đi bộ. Vì vậy khi lựa chọn vị trí của cầu vượt cho người đi bộ phải có sự điều tra, nghiên cứu một cách khoa học về nhu cầu di chuyển. Vị trí xây dựng cầu vượt nên gắn với các công trình công cộng, các công trình thương mại – dịch vụ, trạm xe buýt. Đây là yếu tố quyết định sự thành công về mặt sử dụng của cầu.

Cần phải xem xét đến hệ thống hạ tầng kỹ thuật như điện, nước, thông tin liên lạc của khu vực khi tiến hành lựa chọn vị trí xây dựng cầu vượt.

Khi xác định vị trí cầu vượt cho người đi bộ trong khu vực trung tâm nên xem xét đến hệ thống đi bộ trong khu vực trung tâm.

Cầu vượt dành cho người đi bộ không cần phải có vỉa hè quá rộng, điều này phù hợp với tình hình thành phố Hà Nội hiện nay là hầu hết các vỉa hè đều rất nhỏ.

Ở khu vực trung tâm của thủ đô Hà Nội là khu vực có rất nhiều công trình mang giá trị cao về văn hóa, lịch sử. Vì vậy khi lựa chọn cầu vượt để xây dựng cho khu vực này nên cần nhắc thật kỹ vì cầu vượt cho người đi bộ thường dễ phá vỡ cảnh quan của khu vực.

Ngoài việc xây dựng cầu vượt cho người đi bộ chỉ để băng ngang qua đường như thông thường thì cầu vượt còn dùng để nối

hai công trình có cùng chức năng, là đường dẫn hay lối vào của một công trình đặc thù nào đó.

Các bộ phận kết cấu cầu vượt cho người đi bộ

Kết cấu nhịp

Kết cấu nhịp thép có ưu điểm thanh mảnh, có khả năng chế tạo sẵn trong công xưởng và tính công nghiệp hóa cao, không chiếm dụng mặt bằng ở hiện trường và thời gian thi công nhanh, vì vậy rất phù hợp cho cầu vượt người đi bộ trong đô thị.

Đối với kết cấu nhịp bằng thép có khá nhiều chủng loại được áp dụng như kết cấu nhịp dầm thép, kết cấu nhịp dạng dàn thép, kết cấu nhịp dạng vòm mạng lưới, kết cấu nhịp cầu treo, cầu dây văng.

Kết cấu nhịp bằng bê tông cốt thép và bê tông cốt thép dự ứng lực cũng được sử dụng khá phổ biến trong việc xây dựng các cầu vượt cho người đi bộ trong đô thị. Phổ biến nhất là các dạng dầm bản nhịp giản đơn hoặc liên tục.

Cầu thang cho cầu vượt người đi bộ

Một trong những hạng mục không thể thiếu khi thiết kế cầu vượt cho người đi bộ là cầu thang lên cầu vượt. Khi thiết kế cầu thang lên cầu vượt ngoài vấn đề liên quan đến kỹ thuật và thẩm mỹ, kỹ sư thiết kế cần đặc biệt lưu ý đến vấn đề bố trí, phạm vi chiếm dụng diện tích và không gian của cầu thang. Giải pháp tiếp cận cầu vượt đối với người khuyết tật cần được xem xét và giải quyết.

Cầu thang cho cầu vượt dành cho người đi bộ có thể có nhiều giải pháp: loại thẳng hướng với cầu vượt, loại rẽ nhiều nhánh dọc hai bên, loại rẽ một nhánh,...

Vật liệu dùng chế tạo cầu thang lên cầu vượt được chọn là thép, bê tông cốt thép và các loại đá lát mặt. Những thông số kỹ thuật chính về tính chất cơ lý của các loại vật liệu như sau:

■ Kết cấu sườn chính bằng thép hay bê tông cốt thép để đỡ các bậc thang và truyền tải trọng người đi bộ xuống đất nền.

■ Bậc thang bằng thép hoặc bê tông cốt thép kết hợp đá lát mặt để đỡ trực tiếp người đi bộ.

■ Kết cấu lan can, tay vịn bằng thép, inox hay bê tông cốt thép với nhiều hình dạng và kiểu dáng khác nhau. Cần lưu ý sao cho kết cấu đồng bộ với kết cấu lan can.

■ Kết cấu mái che với mục đích che nắng, mưa, gió và giảm ảnh hưởng bất lợi của môi trường tự nhiên đến người đi bộ. Tương tự như kết cấu lan can và tay vịn, kết cấu mái che của cầu thang cần phải được lựa chọn sao cho phù hợp và đồng bộ với kết cấu mái che của cầu.

Ngoài những thông số trên, trong một số trường hợp và vị trí của cầu thang cần quan tâm đến việc bố trí cầu thang lên xuống để người khuyết tật, xe đẩy có thể lên xuống cầu được.

Lan can cho cầu vượt người đi bộ

Lan can là kết cấu không thể thiếu trong công trình cầu vượt cho người đi bộ, là một



Mô hình cầu vòm mạng lưới



Kết cấu nhịp dàn thép



Kết cấu nhịp dàn thép



Kết cấu nhịp cầu dây văng



Kết cấu nhịp cầu treo



Một dạng kết cấu nhịp bằng bê tông cốt thép cho cầu vượt



Một dạng cầu thang cho cầu vượt người đi bộ



Một số dạng lan can cho cầu vượt người đi bộ



trong những hạng mục gắn gũi nhất với người đi bộ. Lan can phải được thiết kế không những đảm bảo an toàn cho người đi bộ mà còn phải đảm bảo tính thẩm mỹ nhằm tạo được cảm giác thoải mái và dễ chịu khi đi bộ trên cầu. Kết cấu lan can đẹp và có tính thẩm mỹ sẽ góp phần nâng cao sự thu hút của công trình từ đó nâng cao được hiệu quả sử dụng.

Vật liệu lan can

Vật liệu dùng chế tạo lan can phải thông dụng, bền với thiên nhiên, ít tốn kém kinh phí cho công tác duy tu, trọng lượng riêng nhỏ để có thể giảm được tải trọng của bản thân kết cấu lan can từ đó giảm giá thành xây dựng ban đầu. Ngoài ra, những vật liệu này phải đảm bảo được yêu cầu có tính hàn tốt, dễ thi công, dễ tạo hình và phù hợp với trình độ công nghệ hiện nay, có thể dùng thép các loại: thép, inox, bê tông hoặc bê tông chịu lực hay gỗ.

Đối với kết cấu bằng thép, công trình có cảm giác thanh mảnh, nhẹ nhàng và thông thoáng. Kết cấu bê tông tạo cảm giác thô kệch, nặng nề và tính thông thoáng không cao. Ngược lại, kết cấu lan can bằng thép thuộc loại kết cấu hở do đó cảm giác an toàn đối với người đi bộ không cao. Kết cấu bê tông và bê tông cốt thép tạo cảm giác an toàn và chắc chắn hơn cho người đi bộ. Lan can bằng bê tông có thể có nhiều kiểu dáng trang trí phức tạp hơn kết cấu lan can thép.

Kiểu dáng:

Kiểu dáng kết cấu lan can có thể được phân loại theo nhiều quan điểm khác nhau. Dạng kết hợp với kết cấu mái che có hai dạng cơ bản: dạng độc lập hay dạng kết hợp với mái che.

Lan can độc lập:

Hình dáng có thể đơn giản hoặc phức tạp. Loại lan can với hình dáng đơn giản có thể có kích thước hình học không thay đổi và cấu tạo từ các cấu kiện đơn giản. Loại lan can có hình dáng phức tạp có kích thước thay đổi và cấu tạo từ những cấu kiện phức tạp nhằm tạo những nét đặc trưng cho công trình cầu vượt. Loại lan can này được thiết kế cho các cầu vượt không có mái che, do đó hình dáng có thể độc lập và phong phú hơn vì không cần quan tâm đến sự phù hợp với kết cấu mái che.

Dạng kết hợp với mái che:

Dạng kết hợp với mái che: kiểu dáng lan can phải phù hợp với kiểu dáng mái che để có thể tạo nên một kết cấu hài hòa và thẩm mỹ.

■ Kết hợp với kết cấu mái che dạng cổ điển lan can nên được thiết kế từ vật liệu cổ điển như bê tông và thép, cấu kiện có nhiều đường cong. Những phần trang trí của lan can dùng những hoa văn cổ điển. Với kiểu dáng cổ điển, công trình sẽ hài hòa với những khu vực có nhiều công trình cũ với những dạng kiến trúc cổ điển, trong tương lai không thể quy hoạch mới hoặc nếu có quy hoạch mới thì những nét cổ kính đặc trưng cần phải bảo tồn.

■ Kết hợp với kết cấu mái che kiểu dáng hiện đại, lan can nên được thiết kế từ vật liệu hiện đại như inox, tấm polycarbon, tấm mica. Công trình cầu vượt được thiết kế dạng lan can kết hợp mái che với kiểu dáng hiện đại sẽ phù hợp và hài hòa với khu vực có nhiều vật thể kiến trúc dạng cao tầng được xây dựng với vật liệu mới và kiểu dáng hiện đại.

Dạng kín hay dạng hở tùy theo cấu tạo các cấu kiện của lan can.

Tấm trang trí có những chi tiết hoa văn trang trí: Nếu trong kết cấu lan can có phần tấm trang trí với những chi tiết trang trí thì trong thiết kế lan can, nhóm nghiên cứu đề xuất một số quan điểm về trang trí như dưới đây:

Với dạng cổ điển, đặc trưng: Những hình ảnh trang trí dạng này góp phần để công trình trở thành những sản phẩm mang đậm nét văn hoá và thẩm mỹ. Những chi tiết trang trí mang tính cổ điển và đặc trưng như hình ảnh một số động vật, thực vật, các chi tiết hoa văn cổ... Những dạng cổ điển này sẽ mang tính tĩnh, ít thay đổi. Theo thời gian, công trình cầu sẽ trở thành một trong những điểm mang nét đặc trưng của Hà Nội.

■ Hình ảnh động vật: thể hiện một số động vật quen thuộc, tiêu biểu và đặc thù của Việt Nam như chim lạc, chim hòa bình, rồng, rùa, hình ảnh 12 con giáp...

■ Hình ảnh thực vật: hình ảnh một số loại thực vật là biểu tượng của Hà Nội nói riêng hay của Việt Nam nói chung như hoa đào, cảnh lúa...

Chi tiết hoa văn cổ: nhằm phản ánh và khơi gợi một số đặc điểm cổ về văn hoá phương đông như một số hoa văn hình trống đồng, hình đồng tiền cổ, hình chữ thọ, chữ song hỷ...

Dạng trang trí theo chủ đề: Những chi tiết trang trí được lựa chọn và thể hiện theo nhiều chủ đề khác nhau về lịch sử, văn hoá truyền thống của thành phố hay của cả nước. Những công trình được thiết kế với dạng lan can này không

Y kiến Chuyên gia & Nhà quản lý

những thể hiện được những nét đặc trưng của dân tộc và của thành phố mà còn góp phần nhắc nhở giáo dục cho nhân dân về truyền thống của dân tộc.

■ Chủ đề lịch sử: có thể bao gồm những tập hình ảnh thể hiện các giai đoạn lịch sử hình thành thành phố, những hình ảnh phản ánh và thể hiện cuộc sống xưa và nay, tập hình ảnh thể hiện phong trào cách mạng thời kỳ kháng chiến chống pháp và chống mỹ của nhân dân thành phố, chân dung một số nhân vật có công xây dựng thành phố.

■ Chủ đề văn hoá và những hoạt động dân gian: có thể bao gồm những hình ảnh thể hiện tranh dân gian Đông Hồ, các hình ảnh tóm tắt một truyền cổ tích của Việt Nam, tập hình ảnh giới thiệu nhạc cụ truyền thống của dân tộc, hình ảnh thể hiện những hoạt động văn hoá của nhân dân trong các dịp lễ hội truyền thống, hình ảnh đón Tết cổ truyền dân tộc...

■ Dạng quảng cáo: Phần trang trí được cấu tạo để có thể sử dụng cho mục đích quảng cáo. Trong trường hợp này kết cấu sẽ mang tính động vì phần trang trí thể hiện nội dung theo yêu cầu quảng cáo và được thay đổi theo thời gian. Mặt khác, việc thu lợi từ quảng cáo sẽ góp phần tạo kinh phí cho việc bảo quản, quản lý, khai thác, duy tu và sửa chữa công trình.

Màu sắc:

Màu sắc của lan can phải phù hợp với màu sắc của kết cấu mái che, hài hoà với các công trình trong khu vực. Khi thiết kế tránh dùng màu quá tương phản, dùng màu thuộc gam màu nóng (đỏ, cam...) nhằm tạo cảm giác thoải mái và góp phần làm dịu không khí nóng bức mùa hè Hà Nội.

Một số dạng lan can chính cho cầu vượt người đi bộ tại Hà Nội như sau:

Mái che cho cầu vượt người đi bộ

Mái che cũng thường được sử dụng cho cầu vượt cho người đi bộ trong đô thị, đặc biệt ở các vị trí nhà ga, bến xe buýt, khu vực bệnh viện. Mái che có thể có kết cấu bằng thép, nhựa tổng hợp...

Một số kết luận và kiến nghị

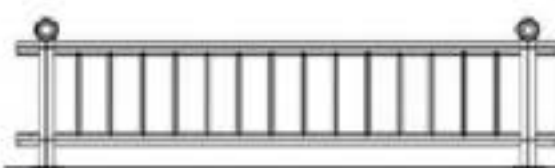
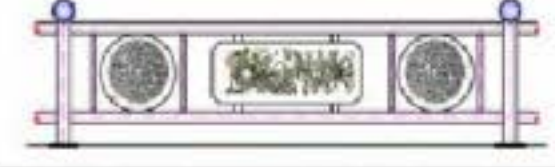
■ Hiện nay, giao thông đi bộ trong đô thị Hà Nội có nhu cầu rất lớn, nhưng hiện trạng còn rất hạn chế và yếu kém, việc xây dựng hệ thống cầu vượt cho người đi bộ kết hợp với các giải pháp khác nhằm đảm bảo an toàn cho người đi bộ là rất cần thiết.

■ Để việc xây dựng cầu vượt cho người đi bộ thực sự mang lại hiệu quả cao, cần có nghiên cứu phân vùng đô thị, lựa chọn vị trí xây dựng cầu vượt một cách hợp lý.

■ Kiến nghị các cơ quan chức năng nghiên cứu, ban hành tiêu chuẩn thiết kế cầu vượt cho người đi bộ trong đô thị để có cơ sở thống nhất trong thiết kế, xây dựng, quản lý khai thác.

■ Kết cấu thép là một loại vật liệu rất phù hợp cho việc xây dựng các cầu vượt trong đô thị do ưu điểm thanh mảnh, vượt khẩu độ lớn, có thể chế tạo trong công xưởng rồi lắp ráp ở hiện trường nên ít chiếm dụng mặt bằng, ảnh hưởng giao thông và môi trường, giải pháp sơn tạo dạng dễ được áp dụng.

■ Để đảm bảo cho cầu vượt phát huy được hiệu quả đối với người đi bộ, cần đặc biệt quan tâm đến kiến trúc, mỹ thuật của cầu, chọn dạng kết cấu nhịp và mố trụ thanh mảnh, lan can mái che hài hoà với kiến trúc và công trình xung quanh.

STT	Hình minh họa	Thông số chính
01		Mô đun: L=3,00m; h=0,80m
02		
03		

Một số dạng lan can cầu vượt cho người đi bộ



Một dạng mái che cầu người đi bộ

■ Móng của mố trụ cầu vượt trong đô thị hợp lý nhất là móng cọc khoan nhồi hoặc cọc ép bằng bê tông chịu lực.

Trên đây là một số gợi ý về hình thức kiến trúc, kiểu dáng, vật liệu của cầu vượt đi bộ. Để áp dụng rộng rãi, kiến nghị TP. Hà Nội cho xây dựng thí điểm mẫu một số cầu vượt cho người đi bộ, sau đó tổng kết rút kinh nghiệm trong tất cả các khâu từ lựa chọn vị trí, thiết kế kết cấu và kiến trúc, xây dựng quản lý và khai thác, trên cơ sở đó nhân rộng trên toàn thành phố và mở rộng ra các đô thị lớn khác như TP. HCM, TP. Hải Phòng, TP. Đà Nẵng...

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Báo cáo chuyên đề: Hiện trạng giao thông đô thị Hà Nội - những nguyên nhân và thách thức - Đề tài cấp thành phố "Nghiên cứu một số công trình giao thông cho người đi bộ trong đô thị ở thủ đô Hà Nội", CNET: GS. TS Nguyễn Xuân Đào, Viện KH&CN GTVT, tháng 11/2006.
2. Dự thảo báo cáo Đề tài KHCN cấp TP HCM "Nghiên cứu cầu vượt và hầm chui cho xe gắn máy và người đi bộ trong đô thị ở TP. HCM, 2004
3. Quy hoạch phát triển giao thông đô thị Hà Nội đến năm 2020.
4. Quy hoạch phát triển giao thông đô thị TP. HCM đến năm 2020.
5. Tiêu chuẩn thiết kế cầu 22TCN 272-05

CẦU TRONG CẢNH QUAN đô thị Hà Nội

Cầu và cầu vượt trở thành những bộ phận không thể thiếu, trong tổng thể phát triển cơ sở hạ tầng đô thị ngày nay. Mỹ quan công trình cầu là một bộ phận của mỹ quan đô thị. Một đô thị đẹp, sẽ luôn gắn liền với những cây cầu đẹp.



ThS. KS. PHẠM VŨ HÀ *

Để thiết kế một cây cầu qua sông, người đầu tiên sẽ được mời đến, đó chính là người kỹ sư công trình cầu. Tuy nhiên, nếu đó là một cây cầu trong đô thị thì lại là một câu chuyện khác. Các công trình trong đô thị đòi hỏi phải phù hợp với cảnh quan kiến trúc được quy hoạch xung quanh nó. Và để làm được điều này, cần phải có sự tư vấn của các kiến trúc sư. Ở một mức độ cao hơn, nhằm giảm bớt sự đơn điệu, nhàm chán, hay những khoảng trống trong cảnh quan Đô thị, thì cần phải có sự sáng tạo. Đó là thứ mà những người nghệ sĩ có thể đem lại.

Vậy ai sẽ là người sẽ chịu trách nhiệm trong việc thiết kế những công trình cầu trong đô thị?

Công trình được tạo ra sẽ là sản phẩm kết hợp giữa sự sáng tạo của người nghệ sĩ, với hình ảnh định hướng của người kiến trúc sư, và những tính toán chính xác của người kỹ sư công trình.

Một công trình cầu được đặt trong một khung cảnh đúng, có những đặc trưng riêng, có tính kết nối cao, trên cả phương diện giao thông, và văn hóa, sẽ có thể trở thành một công trình cầu đẹp.

Khung cảnh của một cây cầu trong thành phố, chính là thiên nhiên và các cảnh quan nhân tạo bao quanh nó. Giá trị thẩm mỹ của nó được tạo nên từ cảm hứng của cảnh quan xung quanh. Gồm cả sự tham chiếu tới kiến trúc, văn hóa, và môi trường của địa phương. Kết cấu của nó phải mang tính đồng nhất và có nhịp điệu. Đặc biệt, ở tầm nhìn gần và dưới cầu, kết cấu và cảnh quan công trình cầu phải phản ánh được bản chất và tính đương đại, với tay nghề và kỹ năng cao. Cảnh quan cầu được xét trên góc nhìn từ các công trình xung quanh, từ cách xử lý các bộ phận của cầu (vòm, cột, dầm, cáp, lan can...), và từ những khung cảnh được lựa chọn, xung

Cầu Long Biên



Ý kiến Chuyên gia & Nhà quản lý



Cầu Ushibuka Haiya, Nhật Bản

quanh cầu. Những yếu tố này cần phải được lựa chọn, phối hợp một cách kỹ càng, nhằm đem lại sự hài hòa. Mặt cắt ngang mảnh, thường đem lại cho công trình cầu một dáng vẻ lịch lãm, hiện đại. Kết cấu và hình dáng là hai trong những yếu tố lớn về mặt thẩm mỹ của công trình cầu, đặc biệt là kết cấu.

Công trình cầu trong thành phố phải đảm bảo tính kết nối giữa các vùng lân cận, các cộng đồng dân cư, và đem lại môi trường sống. Nó đóng vai trò liên kết và tăng cường về mặt thị giác và thẩm mỹ với môi trường xung quanh.

Khi thiết kế các công trình cầu trong thành phố, nên chú trọng tới các mặt sau: Hình dáng vật lý, tính xã hội và môi trường. Từ đó, có thể đưa ra các nguyên tắc, hay tiêu chí thiết kế cụ thể.

Đối với hình dáng vật lý, có thể xem xét các tiêu chí sau:

- Sử dụng những loại vật liệu chất lượng cao, có độ bền cao, dễ thi công, sửa chữa và bảo dưỡng.
- Có các yếu tố kết cấu trước - sau, chính - phụ, tạo nên nhịp điệu cho công trình. Tăng cường những trải nghiệm hấp dẫn cho các đối

tượng sử dụng (người đi bộ, đi xe đạp, hay các phương tiện cơ giới khác...).

■ Phản ánh được những đặc trưng của khu vực, qua tính thống nhất với những đặc điểm kiến trúc vùng và vùng lân cận.

■ Thiết lập được một cách diễn đạt bằng ngôn ngữ kiến trúc, thông qua hình dáng kết cấu và vai trò của công trình cầu.

■ Kết hợp với việc bố trí chiếu sáng, nhằm nhấn mạnh nhịp điệu của công trình.

■ Sử dụng các dấu hiệu của môi trường tự nhiên để bảo hiệu sự kết nối của cầu (lối lên, lối xuống) với mặt đất.

Về mặt xã hội, thiết kế của công trình cầu cần tính đến những tình huống nhạy cảm, cần bằng được các nhu cầu khác nhau của từng đối tượng sử dụng riêng biệt (như người đi bộ, đi xe đạp, xe cơ giới...) và của các khu vực liên kế. Có thể xem xét tới một số tiêu chí sau:

- Tuân thủ các nguyên tắc thiết kế về an toàn và an ninh giao thông.
- Thiết kế thể hiện rõ ràng ranh giới giữa phần trong và ngoài của lan can cầu.
- Bổ sung những nơi nghỉ chân, ngắm cảnh và những điểm phương tiện có thể nhường tránh đường.
- Sử dụng các khối vào có hình thức thống nhất,



Millennium Bridge - London - Anh: Cầu sử dụng vật liệu có độ bền cao





Cầu Prince Edward Viaduct - Toronto - Canada;
Sử dụng vật liệu có độ bền cao



Cầu Woodrow Wilson - Alexandria: Ranh giới rõ ràng
giữa phần trong và ngoài của lan can cầu

nhằm giảm thiểu xung đột giữa các loại hình di chuyển khác nhau.
■ Tôn trọng các cảnh quan nhìn từ cầu và từ các công trình xung
quanh công trình cầu.

■ Nâng cao ý thức của người dân.

Môi trường là một vấn đề rất được quan tâm và được nhắc tới nhiều
trong những năm gần đây. Đặc biệt, trong các lĩnh vực xây dựng
cơ bản. Đáp ứng với những yêu cầu của thời đại, thiết kế của các
công trình cầu cần phải đảm bảo giảm thiểu những tác động của
dự án tới khu đất, khu nước và không khí. Việc này cần được thực
hiện dài hạn, và có những giải pháp phát triển bền vững. Đáp ứng
những yêu cầu này, khi thiết kế nên chú ý tới một số tiêu chí sau:

- Sử dụng những biện pháp làm giảm thiểu tiếng ồn, trong quá trình
thi công và khai thác.
- Giảm thiểu các tác động tới nước mặt.
- Giảm thiểu tác động tới tự nhiên, xung quanh công trình cầu.
- Cụ thể hóa chi phí vòng đời của công trình thấp.

Trở lại với đô thị Hà Nội, nhiều kiến trúc sư đã từng có ý kiến về
việc quy hoạch Hà Nội trở thành một đô thị bên sông. Hay nói cách
khác là phát triển Hà Nội đều ở cả hai bên tả ngạn và hữu ngạn
của sông Hồng. Đây là một mô hình được áp dụng ở rất nhiều
thành phố trên Thế giới, đặc biệt là ở Châu Âu. Điển hình như
thành phố Paris với sông Seine, London với sông Thames, Lyon
với sông Rhone, hay Washington D.C với sông Potomac... Và để
làm được điều này, cần phải có những cây cầu.

Công trình cầu đầu tiên bắc qua sông Hồng, là cầu Long Biên.
Một cây cầu thép, do Pháp xây dựng (từ năm 1899, tới năm 1902),
với tên khai sinh là cầu Doumer, hay còn được dân gian gọi là cầu
sông Cái. Nó đã từng là cây cầu dài thứ hai trên thế giới, chỉ sau
cầu Brooklyn bắc qua sông East-River ở Mỹ. Và nó đã từng được
ví như là tháp Eiffel nằm ngang của Hà Nội.

Cây cầu có hình dáng, kết cấu đẹp. Sử dụng vật liệu có tuổi thọ
cao, bền vững với thời gian. Dù bị ném bom phá hoại trong những
năm chiến tranh chống Mỹ, hơn 1500m cầu và nhiều trụ lớn bị phá
hỏng, nhưng ngày nay, cây cầu vẫn là một biểu tượng đẹp của
Thành phố Hà Nội.

Trong những thập niên gần đây, Hà Nội đã xây dựng thêm vài cây
cầu nữa như: Cầu Thăng Long (1974-1985), cầu Chương Dương
(1983-1985), cầu Thanh Trì (2002-2007), cầu Vĩnh Tuy (2005-
2009). Dù những cây cầu này đều có chiều dài lớn, và một số
được áp dụng những công nghệ xây dựng tiên tiến nhất, vào thời
điểm đó. Tuy nhiên, chưa có cây cầu nào thực sự đóng góp vào
hình ảnh mỹ quan đô thị Hà Nội.

Tới đây, một cây cầu mới sắp được đưa vào sử dụng, đó là cầu Nhật
Tân. Một cây cầu dây văng hiện đại với 5 trụ tháp hình thoi, và 6 nhịp
dây văng, dài 3.5 km, với đường dẫn dài 4.5 km. Với kết cấu thanh
mảnh, hình dáng hiện đại, nó được kì vọng sẽ là biểu tượng mới của Hà
Nội, và là cây cầu đẹp nhất Việt Nam.

Với một vài gợi ý về việc thiết kế công trình cầu trong đô thị, mong
rằng trong tương lai Hà Nội nói riêng, và khắp Việt Nam nói chung,
sẽ có thêm nhiều cây cầu đẹp, đáp ứng nhu cầu của cuộc sống đô
thị hiện đại.

* Giảng viên Khoa Công trình - Bộ môn Giao thông công chính -
Trường Đại học Giao thông vận tải



Cầu Chương Dương



Cầu Nhật Tân



Cầu Thanh Trì



CÂY CẦU

ĐIỂM NHẤN CỦA ĐÔ THỊ



DIỄN ĐÀN

PGS. TS. VŨ THỊ VINH

Tổng thư ký Hiệp hội các đô thị Việt Nam

Trong lịch sử phát triển đô thị trên thế giới, có những cây cầu nổi tiếng chinh phục được mọi địa hình khó khăn đến mức không tưởng, cũng có những cây cầu tuyệt đẹp để nối hai bờ sông và chúng đã trở thành biểu tượng cho đô thị đó. Chúng trở thành những địa điểm du lịch hấp dẫn và tạo nên thương hiệu của đô thị hay một vùng hoặc một quốc gia. Vì vậy thiết kế xây dựng cầu trong đô thị không chỉ đơn thuần với chức năng phục vụ giao thông mà còn là một công trình kiến trúc tiêu biểu để tạo nên sự ấn tượng, sự khác biệt của mỗi đô thị.

Cầu trong đô thị có 2 loại: cầu vượt sông, cầu vượt tại các nút giao thông và cầu cho người đi bộ qua đường. Với các cầu nút giao thông ở các thành phố lớn nhằm giải quyết bài toán giao thông thì hình dáng của những cầu loại này thường rất phức tạp và có tác động rất nhiều tới cảnh quan đô thị.

Những cây cầu vượt sông qua đô thị nổi tiếng thế giới

Trên thế giới có rất nhiều cây cầu nổi tiếng không thể nào kể hết và trong bài viết này chỉ xin điểm qua để thấy được sự gắn kết giữa cầu và kiến trúc cảnh quan đô thị

■ Cầu Ponte Vecchio, Italy

Được biết đến là cây cầu có kiến trúc và lịch sử đặc biệt, Ponte Vecchio là cây cầu nổi tiếng nhất tại thành phố Florence. Nếu nhìn từ xa, du khách khó có thể nhận ra đây là một cây cầu, bởi nó không có xe cộ chạy qua, chỉ có hai dãy nhà cổ như đang nằm lơ lửng, bắc ngang qua sông Arno. Cầu Ponte Vecchio được xây dựng từ thời La Mã (năm 996) để nối giữa hội trường thành phố Palazzo Vecchio và Palazzo Pitti. Hiện nay, hai bên thành cầu ở phần đầu và cuối cầu đều là các cửa hàng trang sức, do đó khi dạo bước qua đây, du khách sẽ có cảm giác như đang đi trên khu phố mua sắm.

Y kiến Chuyên gia & Nhà quản lý

■ Cầu Stari Most, Bosnia

Stari Most là cây cầu nổi tiếng bắc qua sông Naretva ở thành phố Mostar của Bosnia và Herzegovina. Stari Most hay "Cây cầu cũ" do người Thổ Nhĩ Kỳ xây dựng năm 1566 và tồn tại trong 427 năm, cho đến khi bị hủy hoại vào năm 1993 trong cuộc chiến tranh Bosnia - Croatia. Sau đó, một dự án được đưa ra để xây dựng lại cầu và đến năm 2004, cầu mới được khánh thành, vẫn giữ nguyên nét của cây cầu xưa kia hồi thế kỷ 16.

■ Những bức tượng sư tử đầu chim trên cầu Nhà Băng và cây cầu quay nổi tiếng ở Saint Petersburg – CHLB Nga

Saint Peterburg là trung tâm lớn thứ Nhì của nước Nga sau Moskva về kinh tế, văn hóa, khoa học và cũng là một nơi thu hút rất nhiều khách du lịch. Thành phố còn được mệnh danh là thủ đô phương Bắc của nước Nga. Do thành phố có một hệ thống kênh đào chằng chịt với vô số những chiếc cầu cổ kính (khoảng 800 cầu) nên nó cũng được mệnh danh là Venice của phương Bắc và sông Neva còn được gọi là "phố chính" ở Saint Petersburg. Hiện có tới 342 cây cầu nổi tiếng với những hình thức kiến trúc khác nhau

■ Cầu Kintai, Nhật Bản

Được coi là một trong ba cây cầu nổi tiếng nhất Nhật Bản ngoài Nihonbashi ở Tokyo và Meganebashi ở Nagasaki, cầu Kintai ở Iwakuni sở hữu phong cảnh yên bình và tĩnh lặng nhất xứ mặt trời mọc.

Cây cầu gỗ dài khoảng 200 m, bắc qua sông Nishiki này được thiết kế dựa trên các tiêu chuẩn xây dựng cầu hiện đại. Các nhịp cầu hình mái vòm được xây dựng từ bản giềng kim loại và khung, tạo nên một tuyệt tác kiến trúc độc nhất. Ngoài ra, cầu Kintai còn là một nơi lý tưởng cho những ai muốn ngắm hoa anh đào vào mùa xuân, xem lá rụng vào mùa thu và nghỉ lễ đánh bắt cá... ở Nhật.

■ Cầu Khaju, Iran

Với hơn 400 năm tuổi, Khaju - một trong những cây cầu nổi tiếng nhất của Iran nằm ở thành phố Isfahan nổi bật bởi vẻ đẹp mang đậm phong cách kiến trúc của người Ba Tư. Trên cầu hiện còn lưu giữ những bức tranh cổ bản gốc từ thế kỷ 17 và các công trình xây bằng gạch tuyệt đẹp như các khu gian hình bát giác ở trung tâm và cả hai phía đầu cầu - nơi trưng bày nghệ thuật và quán trà. Cây cầu dài 105m với 23 khung vòm này được

xây dựng trên nền móng của một cây cầu cũ, nối liền khu phố Khaju và Zoroastrian bắc qua con sông Zayandeh. Cho tới nay, Khaju mới chỉ phải tu sửa một lần vào năm 1873.

■ Cầu Tháp London, Anh

Cây cầu Tháp - công trình kiến trúc độc đáo, dẫn đầu công nghệ làm cầu treo kết hợp cầu quay vào cuối thế kỷ 19. Cây cầu tháp bắc qua sông Thames mang phong cách Gothic, dài 244m này nổi tiếng với thiết kế 2 ngọn tháp ở 2 đầu cầu vững chắc chịu lực cho phần thân cầu. Hai bên mặt cầu dành cho người đi bộ, phần giữa rộng dành cho hai làn xe cơ giới. Hơn thế, nhờ vào một hệ thống thủy lực, cầu có khả năng nâng lên, đặt xuống để tàu bè qua lại khi cần thiết, bạn cũng có thể leo lên tháp cầu để ngắm nhìn toàn cảnh.

Chỉ sơ lược giới thiệu mấy cây cầu đô thị ở các nước khác nhau, các điều kiện vị trí khác nhau, các thời điểm xây dựng khác nhau và công nghệ khác nhau nhưng chúng cho thấy những cây cầu đó luôn gắn liền với bản sắc của kiến trúc đô thị. Trong điều kiện bị thiên nhiên hay chiến tranh làm cho nó bị hủy hoại nhưng khi xây dựng lại đều giữ nguyên về kiến trúc ban đầu của nó.

Những cầu vượt giao thông trong đô thị

Trong những thành phố lớn nhu cầu giao thông đi lại rất cao để giải quyết ách tắc giao thông các nhà kỹ sư giao thông đã phải xây dựng các nút giao thông đến 4-5 tầng như ở Los Angeles, Hoa Kỳ và Bắc Kinh, Trung Quốc. Tuy nhiên do quá đồ sộ nên những cây cầu này không làm tăng thêm kiến trúc cảnh quan mà phần lớn người dân bị ngột bối kích thước khổng lồ của nó.



Cầu trong đô thị ở nước ta

■ Những cây cầu đã đi vào tên tuổi

Mỗi thành phố ở nước ta đều có những cây cầu bắc qua sông nhưng để được nhắc đến nhiều thì đó là 3 thành phố: Hà Nội - Huế - Đà Nẵng bởi vì ở đây có những cây cầu nổi tiếng.





Cầu Trường Tiền – gắn liền với dòng sông Hương thơ mộng

Thủ đô Hà Nội có cầu Long Biên. Cây cầu bắc qua sông Hồng, gắn liền với lịch sử Thủ đô và gắn với tình cảm của nhiều thế hệ. Giờ đây cây cầu trong tình trạng xuống cấp đã trở thành một bài toán nhiều khó khăn và phức tạp giữa giải quyết nhu cầu giao thông hay bảo tồn kiến trúc cây cầu nổi tiếng đó.



Cầu Long Biên mới xây dựng



Cầu Long Biên trong chiến tranh

Thành phố Huế có các cây cầu trong kinh thành Huế và cầu Trường Tiền bắc qua sông Kinh Thành Huế có 10 cửa chính và 1 cửa phụ gắn với các cửa là các cầu để liên hệ giữa kinh thành với các khu vực bên ngoài. Những cây cầu này có tuổi đời gần 200 năm



Cầu Chánh Bắc Môn, Huế



Cầu Khánh Ninh, Huế

TP Đà Nẵng - Thành phố nổi tiếng với những cây cầu.

Bên cạnh những danh hiệu mà thành phố Đà Nẵng được bạn bè quốc tế ngợi ca đó là thành phố Năng Động, thành phố Thân

thiện với môi trường, thì nay Đà Nẵng còn nổi tiếng với những cây cầu bắc qua sông Hàn chạy qua thành phố. Như cầu sông Hàn, cầu Rồng... Những cây cầu đã tạo nên tên tuổi cho thành phố Đà Nẵng.

Từ những cây cầu đang xây dựng ở nhiều đô thị hiện nay nghĩ về những cây cầu mới.



Cầu Rồng



Cầu Trần Thị Lý

Thực trạng kiến trúc cầu qua sông hay cầu vượt trong các đô thị của Việt Nam mới chỉ thuần túy giải quyết bài toán giao thông, chưa có sự nghiên cứu hợp tác giữa các kiến trúc sư và kỹ sư giao thông. Kết cấu thông dụng vẫn là bê tông cốt thép nặng nề, các dạng kết cấu tiến tiến như kết cấu thép, kết cấu dây văng, kết cấu nhẹ... đưa vào còn rụt rè do vấn đề công nghệ phức tạp và giá thành cao.

Đây chính là nguyên nhân chủ yếu kìm hãm tư duy bay bổng, sự tìm tòi sáng tạo cho hình thức kiến trúc cầu vượt. Chính vì vậy làm cây cầu xây dựng xong không để lại dấu ấn gì.

■ **Những cây cầu mới.** Sự ảnh hưởng của cầu vượt đến cảnh quan đô thị được thể hiện ở hình thức kiến trúc. Các kiến trúc sư trên thế giới thường ví cầu vượt giao thông như một tác phẩm điêu khắc khổng lồ tác động sâu sắc đến sự cảm thụ của con người về cảnh quan chung. Chính vì vậy, cầu không chỉ góp phần giải quyết bài toán giao thông mà còn nhằm tạo điểm nhấn kiến trúc đặc sắc trên không gian đường phố, không gian

cửa ngõ, không gian nút cảnh quan đô thị... Từ yêu cầu này khi xây dựng các cây cầu mới trong đô thị cần phải có kết hợp giữa Giao thông và Kiến trúc

■ **Những cây cầu cổ cần bảo tồn.**

Cải tạo cầu Long Biên đang có những phương án khác nhau giữa ngành Giao thông vận tải và những người làm về Văn hóa, Kiến trúc. Một cây cầu mới chỉ cần có tiền là xây dựng nhưng một cây cầu đi vào kỷ niệm một cây cầu đã đi vào lịch sử khi đập đi rồi không dễ dàng làm lại. Vì vậy nó đặt ra cho các ngành phải cùng nhau suy nghĩ về giải pháp hiệu quả nhất.

Tương tự ở Huế đến thăm Huế là được thăm di sản văn hóa thế giới trong đó khu vực Hoàng thành nằm trong Kinh thành Huế với các công trình kiến trúc và cả những cây cầu cổ. Theo GS William Logan - chuyên gia thẩm định, đánh giá di sản thế giới của Unesco cho biết: Mục đích tối cao của việc bảo tồn, trùng tu chính là bảo vệ và nâng tầm các giá trị nổi bật toàn cầu của di tích, di sản ấy. Và hình thức bảo vệ tốt nhất là không mô phỏng hay copy, hoặc biến nó thành "người khờ" để phục vụ mục đích du lịch. Phải làm hài hòa giữa bảo tồn và mục đích du lịch.

Cần phải giữ được bản sắc di tích, di sản. Phải trả lời được vì sao nó lại được chọn vào danh sách di tích, di sản thế giới để dùng làm hồng giá trị nguyên gốc của nó. Giữ nguyên bản sắc của nó là ưu tiên số một. Giá trị các di sản thế giới nằm ở tính chân thực, nguyên gốc của nó. Chính từ quan điểm này khi giải quyết bài toán giao thông khu vực kinh thành Huế đã được bàn thảo khá nhiều trong quá trình ra quyết định của UBND tỉnh Thừa Thiên Huế. Do đó, trong quá trình nghiên cứu và thực hiện cần thiết có sự phối hợp giữa các chuyên gia giao thông cầu đường với các nhà quy hoạch, kiến trúc cảnh quan, các nhà sử học và văn hóa nghiên cứu về kinh thành Huế. Mỗi cây cầu là một công trình văn hóa sẽ làm tăng thêm giá trị kinh thành cổ.

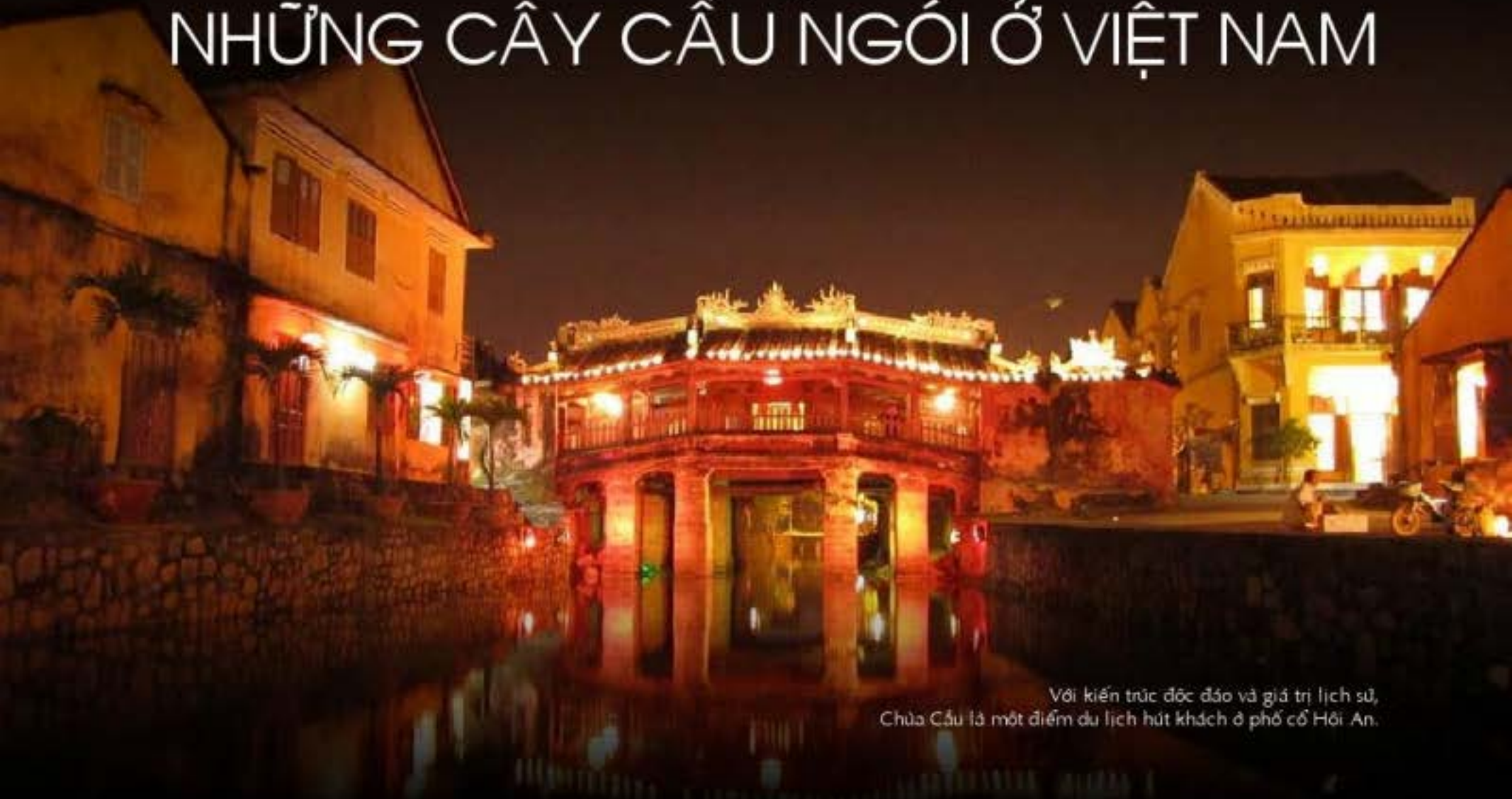
TÀI LIỆU THAM KHẢO

- 1/ Những cây cầu nổi tiếng thế giới
- 2/ Quản lý giao thông khu vực kinh thành Huế - PGS TS Vũ Thị Vinh
- 3/ Cầu vượt giao thông - cảnh quan đô thị



Độc đáo

NHỮNG CÂY CẦU NGÓI Ở VIỆT NAM



Với kiến trúc độc đáo và giá trị lịch sử, Cầu Hội An là một điểm du lịch hút khách ở phố cổ Hội An.

SƯU TẦM

Ngoài Cầu Hội An, ngôi cũng làm nên nét quyến rũ riêng cho nhiều cây cầu khác ở Huế, Nam Định và Ninh Bình. Có thể kể đến là cầu ngói Thanh Toàn, cầu ngói chợ Thượng, cầu ngói chùa Lương và cầu ngói Phát Diệm.

Điểm chung của những cây cầu là đều được làm bằng gỗ và lợp mái ngói độc đáo. Dù chỉ là những cây cầu nhỏ bắc qua sông, nhưng nhờ kiến trúc đặc biệt và cổ kính, cầu ngói để lại ấn tượng khó phai trong lòng du khách.

Chùa Cầu Hội An

Trong những cây cầu ngói ở Việt Nam, Cầu Hội An là cái tên quen thuộc nhất với du khách trong và ngoài nước. Cầu dài 18m, lợp ngói âm dương, vắt cong qua lạch nước ra sông Thu Bồn.

Chùa Cầu còn gọi là cầu Nhật Bản do được các thương nhân người Nhật Bản góp tiền xây dựng vào khoảng giữa thế kỷ 16. Dấu ấn của văn hóa Phù Tang trên cầu thể hiện ở tượng gỗ đầu thú ở hai đầu cầu. Trong khi đó, trên cửa chính của Cầu Cầu có một tấm biển lớn chạm nổi 3 chữ Hán là Lai Viễn Kiều, có nghĩa là cầu của những người bạn từ

xa đến. Phần gian chính giữa (gọi là chùa) thờ một tượng gỗ Bắc Đế Trấn Võ – vị thần bảo hộ xứ sở, ban niềm vui hạnh phúc cho con người.

Cùng với thời gian, Cầu Cầu đã qua nhiều lần trùng tu và mất đi các yếu tố kiến trúc Nhật Bản, thay vào đó là kiến trúc mang đậm phong cách Việt - Trung với mái lợp ngói âm dương che kín cả cây cầu. Cầu Cầu được coi là biểu tượng giao lưu văn hóa Việt - Hoa - Nhật ở Hội An. Hơn 400 năm nay, Cầu Cầu nổi tiếng linh thiêng vẫn được cư dân bản địa và du khách thành kính chiêm bái.

Diễn đàn

Cầu ngói Thanh Toàn

Cầu ngói Thanh Toàn cách thành phố Huế khoảng 8km về phía Đông Nam thuộc xã Thủy Thanh, huyện Hương Thủy. Cầu dài 18,75m được kiến trúc theo kiểu "Thượng gia, hạ kiều" tức trên nhà dưới cầu. Đây là chiếc cầu gỗ được xếp vào loại hiếm và có giá trị nghệ thuật cao nhất trong các loại cầu cổ ở Việt Nam, đã được Bộ Văn hoá công nhận là Di tích cấp quốc gia. Cầu được chia thành 7 gian, mỗi gian như một ngôi nhà nhỏ trong ngôi nhà lớn. Gian giữa dành để thờ bà Trần Thị Đạo, người có công xây dựng cầu, 6 gian còn lại đều có bực gỗ hai bên để nghỉ ngơi.

Canh cầu ngói là một khu chợ quê tuy không tấp nập nhưng mang lại cho du khách cảm nhận về một làng quê Việt Nam xanh mượt và bình dị. Bên trong chợ là những phụ nữ đang mái miết chăm nón lá. Tại phiên chợ quê ấy, du khách sẽ được thưởng thức những món ăn dân dã, đậm đà hương vị Huế do chính người dân địa phương chế biến như bánh khoai cá kính, bún hến Vĩ Dạ, bánh canh Thủy Dương...

Cầu ngói Phát Diệm, Ninh Bình

Cầu ngói Phát Diệm bắc qua sông Ân nằm ở trung tâm thị trấn Phát Diệm, huyện Kim Sơn, cách thành phố Ninh Bình khoảng 30km. So với các cây ngói ở nước ta, cầu ngói Phát Diệm có chiều dài khá lớn, 36m, chia thành 3 nhịp, mỗi nhịp có 4 gian.

Hai bên thân cầu có hai dãy lan can và cột đều bằng gỗ lim. Trên cầu là mái che cầu phong li tổ, lợp ngói đỏ cổ truyền của vùng đồng bằng Bắc Bộ. Lối đi hai đầu cầu có các bậc tam cấp. So với Chùa Cầu Hội An và cầu ngói Thanh Toàn, cầu ngói Phát Diệm có dáng vẻ nhẹ nhàng và thanh thoát, thể hiện tài năng sáng tạo đặc biệt của người dân công giáo.

Đây được đánh giá là cây cầu hiếm và có giá trị nghệ thuật cao nhất trong các loại cầu cổ ở Việt Nam. Cầu vừa có chức năng giao thông, vừa là một mái đình cổ kính, hơn nữa lại là điểm dừng chân tránh mưa nắng, nơi đối lửa hẹn hò.

Cầu ngói chợ Thượng

Cầu ngói chợ Thượng thuộc thôn Thượng Nóng, xã Bình Minh, huyện Nam Trực, tỉnh Nam Định. Cầu bắc qua sông Ngọc cạnh chợ Thượng nên được gọi là cầu ngói chợ Thượng. Nhà cầu dựng bằng khung gỗ lim, mái lợp ngói nam, hai hồi xây tường, hai bên là hai cửa giả.

Cầu cũng được đắp chữ Hán "Thượng gia kiều" ở hai hồi. Cầu ngói chợ Thượng có 11 gian kết cấu kiểu kéo cầu tứ hàng chấn, mỗi gian từ 1,45m đến 1,65m tạo nên một công trình dài 17,35m nối hai bờ sông. Với những người đi, cầu Ngói không chỉ để qua lại mà còn như một mái nhà che mưa che nắng, nghỉ ngơi ngắm sông nước hai bên.

Cầu ngói chùa Lương, Nam Định

Cũng thuộc Nam Định, cầu ngói chùa Lương thuộc xã Hải Anh, huyện Hải Hậu, bắc qua sông Hoành, cách chùa Lương hơn 100m. Cầu có 9 gian uốn cong tựa cầu vồng trên 18 trụ đá vững chãi.

Cầu tuy chạm, khắc đơn giản song thể hiện hài hoà nét kiến trúc cổ truyền. Hệ thống mái nhà cầu được lợp bằng ngói vẩy rồng, có hình mũi hải âm dương, nhìn từ xa sẽ thấy tựa hình con rồng đang vươn mình bay lên. Chính sự mềm mại, uyển chuyển trong lối kiến trúc đã tạo cho cầu ngói chùa Lương sự tinh tế, khác biệt so với những cây cầu ở các nơi khác.



Cầu ngói Thanh Toàn



Cầu ngói Phát Diệm, là một trong những cây cầu ngói cổ nhất Việt Nam.



Cầu ngói Chợ Thượng được công nhận là di tích văn hóa lịch sử cấp quốc gia.



Cầu ngói chùa Lương có 9 gian uốn cong tựa cầu vồng.



Kiến tạo địa điểm cầu trong đô thị

VÀ KHẢ NĂNG ÁP DỤNG ĐỐI VỚI HÀ NỘI



KTS. VŨ HIỆP

Đại học Giao thông vận tải

PLACEMAKING THE BRIDGE SPACE AND THE ABILITY TO APPLY FOR HANOI

Why do Hanoi citizens prefer to create activities (such as art exhibitions, making a date, wedding photography...) at old Long Bien bridge to other new bridges? What do things make the cultural and spirit values of a bridge? The paper will present the urban design for the bridge with placemaking theory to answer that question.

Mở đầu

"Hà Nội có cầu Long Biên
Vừa dài vừa rộng bắc trên sông Hồng
Tàu xe đi lại thông dong
Người người tập nập gánh gồng ngược xuôi..."

Hà Nội có hàng chục cây cầu lớn nhỏ khác nhau nhưng chưa có cầu nào mang tính biểu tượng và cuốn hút người dân nhiều như cây cầu cũ kĩ Long Biên. Tại sao các khách du lịch đến Hà Nội lại thích lựa chọn cầu Long Biên là nơi để ngắm sông Hồng? Tại sao các bạn trẻ lại chọn cầu Long Biên là nơi tổ tình và chụp ảnh cưới? Tại sao có nhiều câu về dân gian và các tác phẩm văn học nghệ thuật về cầu Long Biên? Điều gì tạo ra sự khác biệt và vượt trội về tinh thần của một cây cầu xây dựng cách đây hơn một thế kỷ so với các cây cầu hiện đại khác?

Thiết kế đô thị

Có lẽ, khoa học kỹ thuật và công nghệ xây dựng chỉ tạo ra một phần nào đó trong giá trị tổng thể của một cây cầu, cũng như chỉ đáp ứng được một phần nhu cầu (chủ yếu là nhu cầu đi lại) trong số nhiều các nhu cầu khác mà người dân mong đợi ở một cây cầu. Vậy, những điều gì làm nên những giá trị văn hóa, tinh thần vô hình của một cây cầu? Với mong muốn trả lời một góc nhỏ của câu hỏi trên, bài viết sẽ trình bày về thiết kế đô thị cho cầu trên cơ sở lý luận kiến tạo địa điểm, một lý thuyết để cao nhu cầu của người dân.

Lựa chọn hình thức kiến trúc cầu

Người dân nào cũng mong muốn thành phố của mình có nhiều cây cầu có kiến trúc đẹp để tự hào, để ngắm nhìn và để thực hiện các hoạt động như ngắm cảnh thành phố, chụp ảnh kỷ niệm, tổ tình, ẩm thực... Nhưng kiến trúc cầu thế nào được gọi là đẹp? Tuy không thể đưa ra được câu trả lời rốt ráo cho câu hỏi này nhưng chúng tôi cũng tạm đưa ra ý kiến là: kiến trúc cầu được gọi là đẹp thì nó phải kết hợp và làm hài hòa được các yếu tố, đó là: thứ nhất, kết cấu cầu; thứ hai, mỹ học kiến trúc cầu; thứ ba, các hoạt động trên cầu. Các cây cầu ở Hà Nội hiện mới chỉ được quan tâm ở yếu tố đầu tiên.

Về mỹ học kiến trúc cầu, chúng tôi đã theo dõi và tổng hợp các cây cầu mới xây trong một số năm gần đây trên thế giới và tóm gọn lại trong bốn xu hướng chính, đó là:

■ **Cầu trúc luận:** là xu hướng kiến trúc cầu phổ biến nhất thế kỷ 19-20 và vẫn tiếp diễn cho tới ngày nay, đề cao vẻ đẹp hài hòa của hệ thống với các yếu tố thành phần, sử dụng các thủ pháp kinh điển như nhịp điệu, tỷ lệ, tương phản, sắc thái...

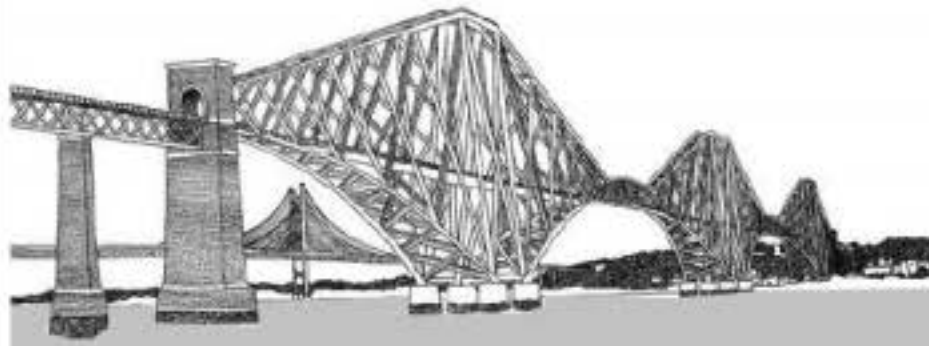
■ **Phỏng sinh học:** là sự mô phỏng và bắt chước các hình thể tự nhiên vào trong kiến trúc cầu. Đại diện tiêu biểu cho xu hướng này là kiến trúc sư Calatrava.

■ **Thiết kế bền vững:** là xu hướng sử dụng vật liệu bền vững, sử dụng cây xanh để cải thiện vi khí hậu và tạo hình ảnh thân thiện môi trường cho cầu. Thậm chí, theo Ủy ban giao thông quốc gia Washington, "green over grey" (phủ xanh màu xám bê tông) là một trong ba hướng phát triển chính của cầu trong thế kỷ XXI.

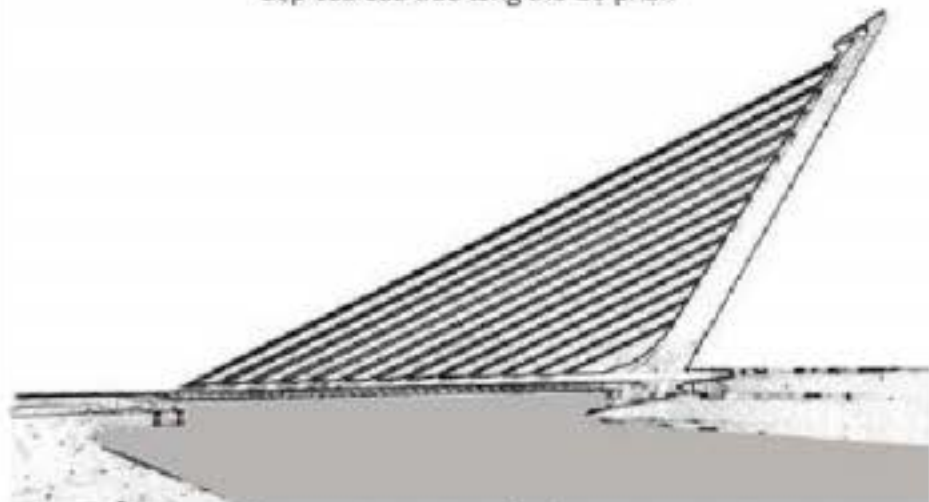
■ **Hủy cấu trúc:** là phong cách kiến trúc có ảnh hưởng lớn nhất hiện nay. Tuy nhiên, hiện có rất ít cầu có kiến trúc theo xu hướng này vì nó đòi hỏi sự phức tạp của kết cấu.

Về các hoạt động trên cầu. Trước hết là nhóm hoạt động liên quan tới giao thông vận tải gồm: giao thông đường sắt, giao thông xe cơ giới, xe đạp, đi bộ. Nhóm hoạt động này ít nhiều có ảnh hưởng đến việc lựa chọn kết cấu và tính thẩm mỹ của cầu. Các nhóm hoạt động khác sẽ được chúng tôi trình bày ở phần sau như một phần quan trọng trong việc thiết kế đô thị cầu.

Về hệ kết cấu. Thực tế chỉ có một số loại kinh điển để chúng ta lựa chọn sao cho phù hợp với khả năng tài chính và khả năng công nghệ. Tuy vậy, vẫn có sự liên hệ nào đó giữa kết cấu cầu và mỹ học kiến trúc cầu, được thể hiện trong bảng sau:



Cầu trúc luận: Cầu Forth, Scotland (kết cấu vòm-giàn liên hợp), sử dụng vẻ đẹp của cấu trúc tổng thể-bộ phận



Phỏng sinh học: Cầu Alamillo, Seville (kết cấu dây văng), có hình dáng mô phỏng theo hình ảnh một con chim



Thiết kế bền vững: Trồng cây xanh trên cầu vượt đi bộ ở Vancouver (kết cấu dầm)



Giải cấu kiến trúc (hủy cấu trúc): Phương án cầu đi bộ trên sông ở Maribor, Slovenia (kết cấu vòm-vô liên hợp)

Một số xu hướng mỹ học kiến trúc cầu

Xác định đường viền của cầu trong không gian đô thị

Việc lựa chọn hình thức kiến trúc của cầu sẽ ảnh hưởng tới một yếu tố khá tinh tế trong thiết kế đô thị là đường viền bóng không gian (gọi tắt là đường viền - silhouette). Một cây cầu được xây dựng lên phải ăn nhập với các công trình khác để tạo ra sự thống nhất, hài hòa cho không gian đô thị. Nó không được phép làm hỏng đường viền của đô thị, nếu có thể làm tôn lên đường viền thì càng tốt.

Phần lớn các cầu được xây dựng giữa khoảng không gian menh mông của sông nước và các công trình kiến trúc hai bên bờ nên đường viền ở khu vực cầu dễ được người dân ghi nhớ và có nhiều khả năng trở thành biểu tượng của thành phố, ví dụ như cầu Dvorsovoj trên sông Neva ở Saint Petersburg. Chính quyền thành phố không cho phép xây dựng bất cứ một công trình mới nào mà có khả năng phá vỡ đường viền ở khu vực này.

Một số các cây cầu bắc qua sông Hồng của Hà Nội như Long Biên, Chương Dương, Nhật Tân có kiến trúc khá tốt nhưng chưa thể tạo thành đường viền tốt là vì chúng ta chưa thiết kế đô thị các công trình ở khu vực gần cầu để tạo ra một tổng thể đẹp. Hy vọng, Hà Nội sớm có thể đưa ra hình ảnh đường viền biểu tượng của thành phố ở khu vực các cầu trên sông Hồng.

Tổ điểm chi tiết nội thất cầu

Xét về chuyển động của người dân từ xa tới gần một cây cầu thì chúng ta có hai yếu tố quan trọng về mặt thị giác trong thiết kế đô thị cầu: thứ nhất là đường viền (từ không gian xung quanh nhìn về cầu); thứ hai là nội thất cầu (từ cầu nhìn ra xung quanh).

Khái niệm "nội thất cầu" chỉ các chi tiết của cầu mà người dân nhìn thấy trong khung cảnh thiên nhiên xung quanh và trong ngữ cảnh không gian đô thị, ví dụ: bóng đổ trên mặt đất, dây cáp giữa trời xanh, khoảng trống của kết cấu nhìn ra thành phố... Khi thiết kế cầu, nếu kỹ sư chú ý hơn tới yếu tố này của thiết kế đô thị thì sẽ tạo ra được những vị trí rất "đắt" trên cầu để người dân cảm nhận vẻ đẹp tinh tế của cầu giữa trời đất và thành phố.

Ngoại trừ cầu Long Biên cổ kính, các cây cầu ở Hà Nội đều thiếu các chi tiết nội thất

		Một số xu hướng mỹ học kiến trúc cầu hiện nay			
		Cấu trúc luận (constructivism)	Phỏng sinh học (bionics)	Thiết kế bền vững (sustainable design)	Hủy cấu trúc (deconstructivism)
Hình thức cầu	Dầm (beam)			X	
	Giàn (truss)	X			X
	Vòm (arch)			X	
	Vòm liên hợp (tied arch)	X	X		X
	Dây văng (suspension)	X	X		
	Dây văng (cable-stayed)	X			
Khả năng áp dụng đối với Hà Nội	Cầu lớn bắc qua sông Hồng	X			
	Cầu bắc qua các sông nhỏ trong thành phố		X	X	X
	Cầu vượt các nút giao thông nội đô			X	
	Cầu đi bộ		X	X	X

Mối liên hệ giữa mỹ học kiến trúc với kết cấu và hoạt động giao thông của cầu



Khu vực cầu Dvorsovoj (cầu mở Cung Điện) ở Saint Petersburg có đường viền trở thành biểu tượng của thành phố



Nội thất cầu Roda de Sant Jordi ở Barcelona và cầu Westminster ở London (nổi tiếng với bóng đổ hình dương vật trên cầu)



Một số hoạt động trên cầu Long Biên

Thiết kế đô thị

theo nghĩa trong thiết kế đô thị. Đối với các cây cầu đó, có lẽ chúng ta nên tổ chức một cuộc thi thiết kế bổ sung các chi tiết nội thất để huy động ý tưởng sáng tạo từ người dân cho mỗi cây cầu, làm cho chúng thú vị hơn.

Sáng tạo các hoạt động ở địa điểm cầu

Trong kiến tạo địa điểm đô thị nói chung và cho cầu nói riêng, hoạt động của người dân là yếu tố quyết định thành bại của địa điểm.

Có những cây cầu hiện đại và tốn kém nhưng không thu hút được người dân đến để hoạt động thì đó là một địa điểm thất bại (ví dụ cầu Thanh Trì, Hà Nội), ngược lại có những cây cầu nhỏ nhắn và đơn giản lại được người dân yêu mến (ví dụ cầu Thê Húc) thì đó vẫn là một địa điểm thành công. Ngoài hoạt động đi lại và vận chuyển hàng hóa, địa điểm cầu còn là nơi có thể diễn ra các hoạt động sau:

■ Hoạt động cộng đồng: mít tinh, quảng bá, tuyên truyền, du lịch, thả chim bồ câu...

■ Hoạt động riêng tư, cá nhân: ngắm cảnh, hẹn hò, tổ tình, móc khóa tình yêu, chụp ảnh cưới, thả cá chép...

■ Hoạt động nghệ thuật: triển lãm mỹ thuật, biểu diễn nghệ thuật, quay phim...

■ Hoạt động thương mại: ki ốt, bán hàng rong, phát tờ rơi...

Trên cầu Long Biên đã và đang diễn ra đầy đủ các nhóm hoạt động trên. Đây cũng là nơi diễn ra nhiều hoạt động nhất trong tất cả các cầu ở Hà Nội. Chúng tôi cho rằng, một trong những lý do quan trọng là cây cầu này có đường đi bộ và có những khoảng nghỉ trên mặt cầu, vì phần lớn các hoạt động muốn diễn ra được thì phải có đủ diện tích và có làn đường đi bộ. Do đó, nếu như chúng ta muốn

tạo những địa điểm tốt cho cầu thì phải thiết kế làn đường đi bộ trên cầu. Những cây cầu lớn bắc qua sông Hồng có mật độ giao thông cơ giới cao nên khó có thể thực hiện được điều này.

Tuy nhiên, những cây cầu nhỏ trên sông Tô Lịch, Kim Ngưu, Nhuệ... đều có thể cải tạo và xây mới với sự chú trọng nhiều hơn đối với đường đi bộ cũng như thẩm mỹ kiến trúc. Đặc biệt, nếu như Hà Nội có thể xây dựng những cây cầu mới chỉ dành cho đi bộ trên sông thì thật đáng quý.

Kết luận

Cầu, không chỉ đơn giản là một công trình phục vụ giao thông vận tải của người dân. Nó còn là một địa điểm lôi cuốn người dân tham gia và sáng tạo các hoạt động khác nhau.

Cầu có thể là một tác phẩm nghệ thuật kinh điển, là một công trình điểm nhấn của đô thị, là cửa ngõ của thành phố, là nàng thơ của các văn nghệ sĩ, là nơi khắc ghi lịch sử của quê hương... Vì vậy, khi thiết kế cầu trong đô thị, các kiến trúc sư và kỹ sư cần quan tâm nhiều hơn tới việc kiến tạo địa điểm cầu để mỗi cây cầu trở nên gần gũi thân thương với người dân, chứ không phải để người dân ngồi trên xe lướt qua nó một cách lạnh lùng vô cảm. Cầu, không phải là một công trình giao thông mà ai đó ban phát cho nhân dân, nó là một địa điểm của nhân dân.

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

- [1] Ефремов П. П. Архитектура мостов. М.: Изд-во ФГУП «Испытатель», 2003
- [2] Huệ Viên. Một cuộc tìm kiếm mỹ thuật: Đạo, Deconstruction, Giác ngộ
- [3] Vũ Hiệp. «Kiến tạo địa điểm của ngõ đô thị», Tạp chí Quy hoạch xây dựng, số 65+66
- [4] <http://www.pps.org>



Ví dụ đề xuất phương án cải tạo cầu Côt trên sông Tô Lịch, mở rộng đường đi bộ và làm mới kết cấu, mô phỏng theo hình ảnh con rùa (KTS. Vũ Hiệp)



Cầu cho người đi bộ & đi xe đạp

Onepoto

THANH BÍCH (dịch)

Dự án

Hội đồng Thành phố North Shore (NSCC) đã giao nhiệm vụ cho Tập đoàn Kiến trúc Beca thiết kế một cây cầu vượt dành cho người đi bộ và đi xe đạp khi tuyến đường Onewa với ba làn xe được mở rộng thành bốn làn xe. Cây cầu dài 46m và 150m đường mòn.

Cầu dành cho người đi bộ và xe đạp do tập đoàn Beca thiết kế với hình dạng lượn sóng là lời tuyên bố đầy ý nghĩa về thiết kế đô thị mà thành phố North Shore đang tìm kiếm để kết hợp vào trong nhiều dự án của thành phố. Mục đích là nhằm nâng tầm khu vực và tạo nên một điểm nhấn mạnh thu hút sự chú ý và tăng tính hấp dẫn.

Tác động hợp lực của thiết kế và khu vực xung quanh

Kiến trúc của cầu Onepoto được thiết kế để trở thành một sự trải nghiệm theo đúng nghĩa của nó. Nói một cách ẩn dụ, cây cầu là một lối đi thể hiện những khía cạnh thị giác kết nối người ngắm cảnh với môi trường xung quanh. Việc đưa vào thiết kế những trục cảnh quan cho phép và thu hút những phản hồi từ công chúng, tạo tác động hợp lực giữa thiết kế và khu vực xung quanh. Theo thời gian, môi trường tự nhiên sẽ làm nổi bật các yếu tố về ý tưởng kiến trúc.

Cây cầu là tâm điểm của lối đi bộ và có thể được mô tả như một thể hiện về sự tách đôi giữa phát triển và suy tàn. Những kết cấu độc đáo hình xương sườn được trau chuốt khéo léo về mặt hình học với những độ dài ngắn khác nhau; nhưng khi được tập hợp lại theo một bố cục cụ thể, chúng sẽ hài hòa trong một hình dạng uốn lượn nhịp nhót.

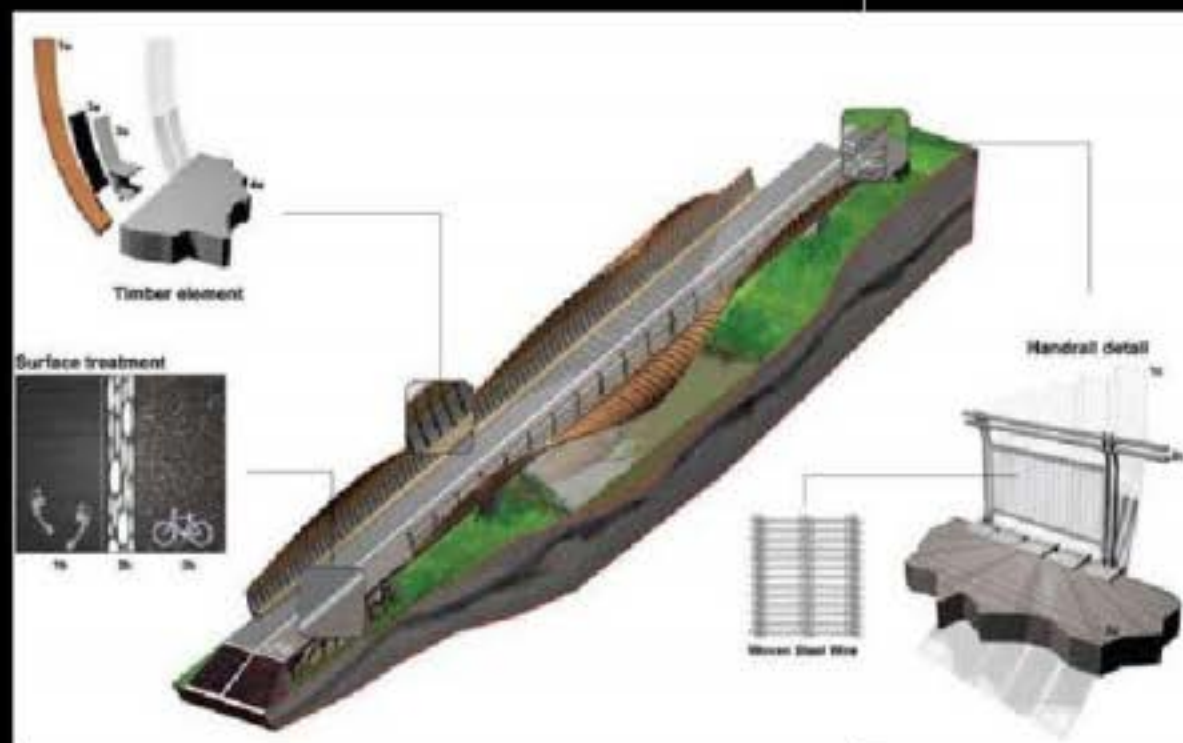
Hình dạng của cây cầu được xử lý hoàn toàn bằng kỹ thuật số và tuân thủ các yếu cấu của xã hội cũng như những quy định bắt buộc, bao gồm cả việc xem xét khía cạnh môi trường của trồng cây cối và phát triển thực vật trong tự nhiên.

Sử dụng phần mềm chuyên dụng vẽ tạo mô hình (NURBS) cho phép và nâng cao khả năng thiết kế không đều theo ba chiều. Hình dạng cầu là một chuỗi các thao tác; bắt đầu là một hình trụ, nhưng bằng sự điều chỉnh sức căng của bề mặt trụ thông qua bội số các điểm nút đã tạo ra được một hình dáng phù hợp với ý định thiết kế.

Quá trình này đã hiện thực hóa mô hình số vào địa điểm xây dựng. Sau đó, đưa vào vật liệu xây dựng để biến ý tưởng thiết kế thành hiện thực trên thực tế.



Thiết kế đô thị



PHƯƠNG PHÁP XÂY DỰNG

Thành phần gỗ

- 1a. Bộ phận ván ghép gỗ chịu lực glulam
- 2a. Bộ phận màng phân cách được mạ điện
- 3a. Bộ phận kết nối bằng thép mạ điện
- 4a. Đường bê tông dành cho người đi bộ

Xử lý bề mặt

- 1b. Mặt đường bê tông được hoàn thiện bằng chổi có bổ sung oxit nhằm làm giảm sự thoái màu và có tác dụng bảo trì.
- 2b. Cờ nổi phân cách bằng sợi trắng ở phần rìa để ngăn người đi xe đạp đi lấn sang làn đường dành cho người đi bộ.
- 3b. Cốt bê tông sẵn để tăng khả năng chống trơn trượt.

Chi tiết lan can cầu

- 1c. Bộ phận ván ghép gỗ chịu lực glulam ở bên ngoài
- 2c. Lan can cầu bằng thép mạ điện
- 3c. Bề mặt làn đường xe đạp
- Sợi thép dệt

TIẾT DIỆN

Vị trí mức sân cầu

BÊN LƯU VỰC ONEPOTO

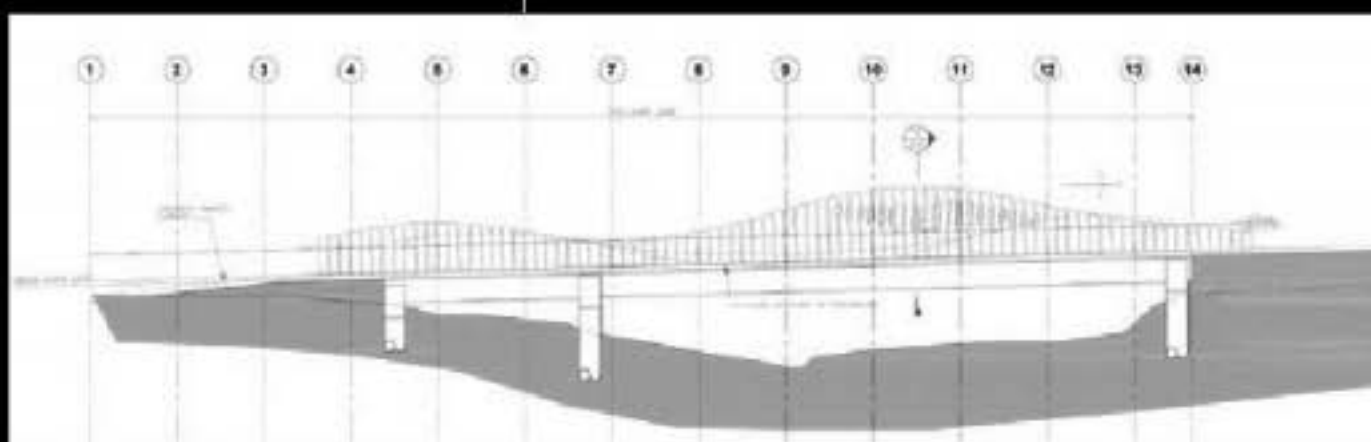
- Đường bê tông
- Lan can cầu được vẽ tròn
- Rầm chĩa loại A
- Dốc 1%
- Mô tạo nét đặc trưng bằng phủ kẽm
- Xả rầm tiếp mặt đất

BÊN THÀNH PHỐ

- Mô kẽm
- Bộ phận ván ghép gỗ chịu lực glulam
- Phạm vi phần mở cửa sổ
- Dốc 1%
- Chiều dài theo đôi tùy theo vị trí
- Tiết diện
- Chỉ số khẩu độ cầu

CAO ĐỘ

- Tổng chiều dài 56688m
- Vị trí mức sân cầu
- Bề mặt đường bê tông thoải
- Đường lượn cận cảnh
- Chỉ báo 1200mm



Quan sát

Bên trái: Khi người đi bộ đi qua cầu, các cửa sổ từ từ để lộ ra quang cảnh.

Phía dưới bên trái: Các cửa sổ mặt ngoài cầu được làm nổi bật bằng lớp mặt phủ kẽm để tạo nên sự di chuyển năng động, náo nhiệt khi xe đạp chạy qua.

Sự kết nối về mặt thị giác với lưu vực của Onepoto được tăng cường thêm bằng một chỗ ngồi độc đáo do Tập đoàn Beca Architects thiết kế - "Chiếc ghế băng hay chỗ ngồi được mô phỏng lại". "Chỗ ngồi" này ban đầu được thiết kế để duy trì chủ đề của cây cầu đi

bộ Onepoto có hình dạng lượn sóng cho toàn bộ lối đi bộ. Thiết kế nguyên bản làm bằng gỗ, cây cầu đã được cải tiến làm bằng thép để giảm thiểu những vấn đề hư hỏng và bảo dưỡng.

Hình dạng lượn sóng của ghế ngồi lôi cuốn người đi bộ, tạo điểm khác biệt và sự thích thú.

Chiếc ghế đặt trong kẽm nền đất, được thiết kế để cung cấp sự tiện nghi thoải mái cho người đi bộ ngắm nhìn ra lưu vực Onepoto. Ghế có cấu trúc hình dạng khung xương sườn, làm bằng thép để không làm hỏng cảnh quan và ít phải bảo dưỡng.



Cầu đi bộ Campo Volantin Bilbao

Kiến trúc sư



Santiago Calatrava

& NHỮNG CÂY CẦU

Với hơn chục chiếc cầu được xây dựng, kiến trúc sư Santiago Calatrava đã đưa nghệ thuật tạo hình vào kiến trúc cầu và khẳng định hơn phong cách kiến trúc động ảo của mình.

Các cây cầu đều có kết cấu treo và được tạo hình động ảo. Các cung chịu lực chính để treo bản cầu thường nằm trên một mặt phẳng nghiêng, do vậy các dây căng nối cung với bản cầu làm thành một chuyển động ảo, như các đường sinh của một cong bậc hai.

Cầu đi bộ Campo Volantin Bilbao - Tây Ban Nha (1994-1997).

Cầu dài 75m, độ cao của cung 15m, nối hai bờ sông Bilbao, Dạng cầu hình parabol, kết cấu treo bằng bê-tông cốt thép và dây căng thép.

Sông Bilbao chảy trong thành phố nên khoảng cầu dẫn hầu như không có. Calatrava đã đẩy nghiêng cung treo và uốn cong bản cầu để tăng độ thông thủy cho cầu.

Các đường cong của cung treo và bản cầu xoắn theo hai chiều ngược nhau tạo nên các chuyển động ảo khi nhìn các thanh treo.

Vẻ mảnh mai của kết cấu treo và kết cấu khung xương của bản cầu tạo hiệu quả thẩm mỹ tinh và lạ. Bê tông cốt thép đã làm cho cầu vươn dài hơn, thép làm cho cầu nhẹ hơn và Calatrava tạo cho cầu nhiều dạng lạ và bắt mắt hơn.

Cầu Alamillo Trên đường cao tốc La Cartuja Sevilla - Tây Ban Nha (1987-1992)

Chiếc cầu như cây đàn hạc bắc qua sông Guadalquivir dài 250m, khẩu độ lớn nhất 200m. Trụ đỡ dây treo nghiêng 58 độ với mặt phẳng ngang, cả đoạn cầu dẫn dài 526m. Trụ đỡ một bên làm cho bản cầu như bay, vươn xa. Tiếng gió lướt qua các dây treo thẳng căng đều, đối

Thiết kế đô thị

lúc nghe như tiếng hạc cầm tấu trong thính không.

Cầu Alameda và ga tàu điện ngầm Valencia - Tây Ban Nha (1995)

Nối hai bờ sông Turia là cầu Alameda và ga tàu điện ngầm. Cầu Alameda có khung hình kết cấu treo điển hình của Calatrava: Cung treo nghiêng và dây treo. Nhưng phần treo của Alameda là các bản thép nên cấu đơn giản và gọn như các gân trong chiếc lá. Cầu có khẩu độ 130m, toàn bộ cầu dài 584m.

Cầu của kiến trúc sư Santiago Calatrava nhẹ thanh thoát như tấm lụa vắt qua sông.

Peace bridge (cầu Hoà Bình) Thành phố Calgary - Canada

Chiếc cầu đơn nhịp dạng xoắn ốc dành cho người đi bộ này nhẹ nhàng nằm vồng qua dòng nước, với mái che bằng thủy tinh và chiều dài 126m. Công trình được bố trí kế cận công viên đảo Prince's thuộc khu vực thương mại, nhằm mang lại cho khách bộ hành và những người đi xe đạp một tuyến đường liên kết giữa trung tâm đô thị và con đường tưởng niệm. Lối đi được phân làn cho những hình thức di chuyển khác nhau, cho phép xe đạp tuần hành an toàn trong phạm vi phần đường ở giữa và khách bộ hành đi dọc theo hai vỉa hè nâng cao hai bên.



Cầu Alamillo trên đường cao tốc La Cartuja Sevilla



Cầu Alameda và ga tàu điện ngầm Valencia



Peace bridge (cầu Hoà Bình) Thành phố Calgary - Canada



Kinh nghiệm xây dựng & quản lý nhà ở xã hội TẠI TRUNG QUỐC

TS .KTS. NGÔ LÊ MINH *

EXPERIENCES OF SOCIAL HOUSING'S CONSTRUCTION AND DEVELOPMENT IN CHINA

Social housing in China is kind of housing for poor families with low average incomes. They are often rented or purchased with a discount but the owners must meet some specific conditions by the municipal regulations, and comply with the Government Regulations. The purpose of the social housing system is now responding to housing insurance requirement, uniform policy, and sustainable development. Moreover, this system help the government to quickly resolve the overall problem of cheap accommodation for individuals and families with low average incomes. Regarding classification, affordable (or low-cost renting) housing is targeting to whom have difficulties in housing as well as low income. Public rental housing is for attracting talents or foreigner to work in the city, workers at industrial parks or college student. What's more, relocation and resettlement housing for whom need to cede land to the city's major works.

This study will introduce the social housing's building and developing experiences in China, from which suggest for planning and designing of those in Vietnam in the coming time.

Quan điểm về nhà ở xã hội có sự khác biệt giữa Trung Quốc với các nước khác trong khu vực, theo đó, nhà ở xã hội được xây dựng tại các đô thị lớn ở Trung Quốc, là loại nhà ở dành cho những gia đình nghèo, có thu nhập trung bình thấp, được thuê hoặc mua với giá ưu đãi, người mua phải đáp ứng một số điều kiện đặc thù do chính quyền thành phố quy định.

Đây là loại hình nhà ở được quy hoạch thống nhất và có tiêu chuẩn xây dựng riêng biệt. Dem so sánh với nhà ở thương mại thì nhà ở xã hội chưa đạt được sự hoàn chỉnh về công năng và chất lượng, bởi vậy tại các thành phố lớn đang đẩy mạnh công cuộc xây dựng nhà ở xã hội, tiếp tục cải thiện điều kiện sống của nhân dân, và thúc đẩy sự phát triển lành mạnh của thị trường bất động sản.



Tại các nước trong khu vực châu Á, như Nhật Bản có loại nhà ở xã hội là “Nhà ở quốc doanh”, tương tự như nhà ở cho thuê ở Thượng Hải, nhưng các hộ gia đình không có bất kỳ quyền sở hữu nào. Ngoài ra còn có một loại nhà ở công đoàn do chính phủ Nhật quy định một số điều kiện ưu đãi đáng kể, cho phép người dân có thể được sở hữu một phần tài sản. Tại Singapore nhà ở xã hội được gọi là “Nhà ở xã hội kết hợp”, vừa cho thuê để ở vừa bán hàng, thực chất chính là nhà ở tập thể dành cho đại bộ phận dân cư Singapore sinh sống. Còn tại Việt Nam, nhà ở xã hội tại các đô thị là nhà chung cư 5 - 6 tầng, có diện tích mỗi căn hộ từ 30 - 60m² (Theo Nghị định 90/2006/NĐ-CP về hướng dẫn thi hành Luật Nhà ở).

Cũng theo nội dung Nghị định này, đối tượng của nhà ở xã hội tại Việt Nam là viên chức nhà nước, người nghèo, người có thu nhập thấp gồm: cán bộ công chức, viên chức, sỹ quan quân nhân chuyển nghiệp, công nhân các khu kinh tế, khu công nghiệp, khu chế xuất, khu công nghệ cao, sinh viên, và đối tượng trả lại nhà công vụ.

Phân loại nhà ở xã hội tại Trung Quốc

Về mặt ý nghĩa xã hội, nhà ở xã hội là một vấn đề dân sinh quan trọng, góp phần cải thiện điều kiện sống của cư dân đô thị có thu nhập thấp, có ý nghĩa thúc đẩy sự hòa hợp và ổn định trong xã hội, tạo sự công bằng dân chủ trong đời sống người dân đô thị. Ý nghĩa xã hội quan trọng đầu tiên là

nhà ở xã hội bảo đảm sự an cư cho người dân tại các đô thị lớn. Từ ý nghĩa này, tiến độ xây dựng các dự án nhà ở xã hội sẽ góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế và xã hội của đất nước.

Thứ hai, định hướng phát triển ngành công nghiệp. Việc đẩy nhanh tiến độ xây dựng các dự án nhà ở xã hội sẽ tác động tích cực đến các ngành sản xuất công nghiệp liên quan. Theo ước tính của chính phủ Trung Quốc, trong năm 2010, với việc đầu tư 7,5 tỷ NDT xây dựng mới nhà ở xã hội đã thúc đẩy đầu tư địa phương, kéo sản lượng thép tiêu thụ lên tới 650.000 tấn, và xi măng 500.000 tấn. Đồng thời, các thành phố có điều kiện giải phóng các khu nhà xuống cấp cũ nát, và chuyển sang cho các dự án cơ sở hạ tầng mới hiện đại.

Thứ ba, kích thích tiêu dùng. Đẩy nhanh tiến độ xây dựng các dự án nhà ở xã hội sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho việc mở rộng thị trường hàng hóa tiêu dùng. Người dân tại các khu đô thị mới, hay các khu ở ngoại thành được hưởng chính sách tài thiết nóng thôn, giải pháp cải thiện môi trường sống và điều kiện hưởng trực tiếp hàng hóa chất lượng tốt hơn. Đặc biệt là mở rộng thị trường tiêu thụ tới những người thu nhập thấp.

Về phân loại nhà ở xã hội, hiện nay nhà ở xã hội Trung Quốc được chia thành 6 loại hình khác nhau với những đặc điểm, đối tượng sử dụng và các điều kiện áp dụng như dưới đây:

Nhà ở giá rẻ: được ưu đãi về thuế, miễn phí cơ sở hạ tầng đô thị và dành cho những gia đình nghèo hoặc có thu nhập trung bình thấp nhưng vẫn có khả năng nhất định để trả tiền mua nhà. Hình thức thanh toán có thể trả ngay hoặc trả góp theo kỳ hạn, gia đình mua nhà có quyền sở hữu hạn chế. Diện tích căn hộ khoảng 60m². Nhà ở giá rẻ là một dạng nhà thương mại và xã hội, mang đồng thời hai đặc tính là kinh tế thị trường và tính ứng dụng. Tính chất kinh tế thể hiện ở chỗ giá thành căn nhà tuân theo giá cả thị trường nhà đất có kiểm soát để có thể phù hợp với khả năng của các gia đình có thu nhập thấp; Tính ứng dụng là trên cơ sở đáp ứng yêu cầu cơ bản của các tiêu chuẩn thiết kế và xây dựng nhà ở, nhấn mạnh vào tính hiệu quả sử dụng nhà ở.

Nhà ở cho thuê: nhà ở xã hội do chính phủ hoặc cơ quan nhà nước xây dựng và dành cho những gia đình nghèo, thu nhập thấp thuê với chi phí thấp để ở, quyền sở hữu thuộc về nhà nước, người thuê không có quyền sở hữu tài sản mà mình đang ở. Nhà ở này chỉ cho thuê chứ không được bán, do vậy khi có sự biến động của thị trường nhà ở và thị trường bất động sản thì quỹ nhà ở cho thuê này không bị ảnh hưởng và vẫn đảm bảo cung cấp cho các đối tượng chính sách khó khăn. Đối với một bộ phận gia đình nghèo thu nhập thấp thì đây chính là cứu cánh cho cuộc sống của họ tại các đô thị lớn có giá cả bất động sản liên tục biến động. Diện tích căn hộ khoảng 40m².

Nhà ở cho thuê công cộng: nhà ở dành cho đối tượng cán bộ công chức làm việc cho cơ quan nhà nước hoặc các cơ quan đại diện của địa phương, được thuê theo một thời hạn nhất định (chẳng hạn theo nhiệm kỳ công tác tại thành phố). Giá thuê nhà theo giá thị trường nhưng trong đó được chính phủ cho tiền trợ cấp thuê hàng tháng. Mô hình này cũng gần tương tự như loại nhà công vụ ở Việt Nam.

Mục đích chính của nhà ở cho thuê công cộng là giải quyết khó khăn về nhà ở của những gia đình công nhân viên chức, loại nhà ở này có điều kiện cao hơn so với tiêu chuẩn mặc dù không có quyền sở hữu tài sản. Sau thời gian thuê phải trả lại cho nhà nước để dành cho những người khác tiếp tục đến công tác và thuê nhà để ở. Khái niệm nhà ở này có thể được hiểu là loại nhà ở cho thuê công cộng và giá rẻ, và ràng buộc một số điều kiện nhất định, cho nên có thể nói đó là dạng đặc biệt của nhà ở cho thuê.

Nhà ở tái định cư: nhà ở do Nhà nước hoặc chính quyền thành phố xây dựng để đến bù, hỗ trợ cho các hộ gia đình tại những khu vực xây dựng hệ thống giao thông đô thị và các dự án công trình công cộng khác. Đối tượng được tái định cư là dân cư đô thị bị di chuyển địa điểm vì lý do trên và cả nông dân bị thu hồi đất nông nghiệp, và nhà cửa.

Nhà ở thương mại an cư: loại nhà ở giá rẻ thuộc các dự án hỗ trợ nhà ở cấp quốc gia. Nhà nước và các địa phương đánh giá và hỗ trợ các khoản vay cho các gia đình có thu nhập thấp, đặc biệt là đối với các hộ



Nhà ở xã hội có ý nghĩa thúc đẩy nền kinh tế và đời sống nhân dân

nghèo có điều kiện sống khó khăn với diện tích ở ít hơn 4m². Hình thức hỗ trợ là cung cấp nhà ở với giá thành dưới giá bán của thị trường, đồng thời có chính sách trợ cấp của nhà nước, đây hoàn toàn là loại hình nhà ở phi lợi nhuận.

Nhà thương mại hạn chế: loại nhà ở thương mại có diện tích sử dụng và chất lượng hạn chế, có thể dành bán cho những người thu nhập thấp và trung bình. Giá thành căn hộ giảm để giải quyết nhu cầu được ở nhà riêng của dân cư đô thị, đảm bảo căn hộ chi phí thấp, kích thước nhỏ. Khi các dự án nhà ở thương mại hạn chế này xin phép bán theo giá của nhà ở xã hội, phải có sự chấp thuận của chính quyền thành phố theo một tỷ lệ giới hạn quy định.

Đối lại việc giá bán nhà hạn chế thì các đơn vị chủ đầu tư được hưởng chính sách đất đai ưu đãi, lợi thế cạnh tranh giá đấu thầu để tuyển chọn đơn vị tư vấn quy hoạch xây dựng và đơn vị thi công. Như vậy, nhà ở thương mại với hai chỉ tiêu hạn chế như trên được xếp vào dạng nhà ở giá rẻ theo nghĩa hẹp.

Kinh nghiệm xây dựng nhà ở xã hội tại Trung Quốc

2.1. Hiện trạng phát triển và những vấn đề còn tồn tại

Trong vòng hơn 10 năm qua, nhà ở xã hội tại Trung Quốc có tốc độ tăng trưởng giảm dần từ 10% trong năm 2001 xuống



Nhà ở xã hội tại thành phố Thượng Hải, Trung Quốc

năm 2009. Điều này cho thấy sự phát triển nhanh chóng của thị trường bất động sản và nhà ở xã hội phát triển chậm hơn. Tuy nhiên, cần lưu ý rằng không phải là thiếu nhà ở xã hội, bởi vì trước khi thực hiện cải cách nhà ở vào năm 1998 thì cơ bản đều là nhà ở phúc lợi, vì vậy tất cả nhà ở trước năm 1998 đều được coi là nhà ở xã hội.

Trong thực tế, vấn đề nhà ở xã hội đang ngày càng trở nên nóng bỏng. Năm 2009, Trung Quốc đã bắt đầu chú ý hơn đến vấn đề này và đã đề xuất một hệ thống phân loại tương đối hoàn chỉnh nhà ở xã hội, bao gồm 4 loại hình nhà ở cơ bản là nhà ở giá rẻ, nhà ở cho thuê chi phí thấp, nhà ở công cộng cho thuê, và nhà ở tái định cư. Năm 2011, Quốc hội phê chuẩn cho phép xây dựng trên toàn quốc 10 triệu căn hộ nhà ở xã hội.

Mặc dù vậy, việc xây dựng nhà ở xã hội trên thực tế mới chỉ đạt 5 triệu căn hộ, tuy vậy, như thế cũng đã cao gấp 10 lần của 500.000 căn hộ mỗi năm của giai đoạn 2003-2009 trước đây.

Như vậy, nhà ở giá rẻ và nhà ở cho thuê chi phí thấp đều là sản phẩm nhà ở xã hội của chính phủ để giải quyết vấn đề nhà ở của các gia đình nghèo thu nhập thấp, cho dù là nhà ở cho thuê hay bán đều với giá thấp ưu đãi. Nói chung, nhà ở cho thuê chi phí thấp là một phương thức trợ cấp về nhà ở của chính phủ đối với những gia đình có khó khăn về nhà ở, nhằm đảm bảo đáp ứng mức sống tối thiểu cho cư dân đô thị, và đảm bảo an sinh xã hội.

Nhà ở cho thuê chi phí thấp chủ yếu được phân phối theo hình thức cho thuê chi phí thấp, hoặc hỗ trợ một phần tiền thuê nhà. Nhà ở cho thuê chi phí thấp liên tục phát triển và cải thiện chính sách, người dân dần hiểu biết đầy đủ hơn về ý nghĩa xã hội của loại hình nhà ở này, và nhận thức được chính sách của nhà nước hỗ trợ cho các gia đình có thu nhập thấp có nhà để ở.

Hệ thống nhà ở xã hội đã thay đổi từ quan điểm chủ yếu là để bán trong quá khứ sang quan điểm cho thuê là chủ yếu. Những hộ gia đình thuê nhà cho thuê công cộng được hưởng các chính sách trợ cấp tiền thuê nhà ở, trợ cấp tiền mua một phần nhà ở. Mặc dù việc xây dựng nhà ở xã hội đã có những tiến

bộ lớn trong những năm qua, nhưng thực tế vẫn tồn tại một số vấn đề cần tiếp tục giải quyết. Đó là:

■ Vấn đề "chất lượng" của nhà ở xã hội, liệu nhà ở xã hội có phải là một công cụ để kiểm soát và bình ổn thị trường bất động sản? Những người muốn sống trong nhà ở xã hội sẽ không thể tham gia đấu cơ bất động sản, họ muốn sở hữu nhà ở xã hội với giá cả phải



Mặt bằng nhà ở xã hội dạng tháp tại thành phố Trịnh Châu

- Nhà cao 24 tầng, mỗi tầng 12 căn hộ
- Diện tích tầng điển hình: 588m²
- Diện tích sử dụng: 498m²
- Hệ số hữu ích: 84%



Mặt bằng nhà ở xã hội dạng tháp tại thành phố Vô Tích

- Nhà cao 6 tầng, mỗi tầng 4 căn hộ
- Diện tích căn hộ loại A: 45m², loại B: 42m²
- Cấu trúc 1 phòng ngủ và 1 phòng khách.

chăng, phù hợp với điều kiện thu nhập thấp của họ.

■ Vấn đề "định lượng" của nhà ở xã hội, tại các thành phố lớn của Trung Quốc, nhà ở xã hội cần phải chiếm tỷ lệ bao nhiêu phần trăm trong tổng số nhà ở nói chung? Làm thế nào để xác định quy mô xây dựng nhà ở xã hội phù hợp? Nguồn vốn ngân sách

của Trung Quốc dự tính ban đầu cho việc xây dựng nhà ở xã hội năm 2012 là 1.300 tỷ nhân dân tệ (NDT), trong khi đó chính quyền Trung ương chỉ cấp 150 tỷ NDT, chính quyền các địa phương 200 tỷ NDT. Như vậy, còn thiếu 1.000 tỷ NDT nữa, đó là một khoảng cách rất xa so với nhu cầu.

Một điều mấu chốt là nếu chính quyền các địa phương dành quá nhiều quỹ đất ưu tiên cho loại hình nhà ở xã hội này, ví dụ với tỷ lệ một nửa dự án xây dựng bất động sản, thì phí thuê đất sẽ giảm mạnh và nguồn thu tài chính cũng như các loại thuế sẽ giảm. Khi đó, nguồn kinh phí xây dựng cơ sở hạ tầng và xây dựng nhà ở xã hội đều bị ảnh hưởng trực tiếp, thậm chí dẫn tới kế hoạch phát triển nhà ở xã hội bị phá sản. Do vậy, việc xác định qui mô phù hợp của nhà ở xã hội cũng quan trọng không kém đối với kế hoạch xây dựng nhà ở xã hội, để đảm bảo một sự phát triển hài hòa và bền vững.

■ Vấn đề quyền sở hữu của nhà ở xã hội, loại hình nhà ở cho thuê chi phí thấp có mục tiêu và đối tượng cụ thể, phù hợp với nguồn ngân sách các địa phương. Tuy nhiên, vì nhà chỉ cho thuê nên người dân không có quyền sở hữu và cũng không được phép cho thuê lại. Đồng thời, cần phải thiết lập các bộ phận quản lý nhà ở tại địa phương dẫn tới tiêu tốn thêm một khoản ngân sách để duy trì hoạt động của bộ máy này.

Đối tượng và quy trình xin hưởng nhà ở xã hội

■ Đối với nhà ở giá rẻ, "Quy định quản lý nhà ở giá rẻ thành phố Thượng Hải" [4] năm 2007 quy định: Nhà ở giá rẻ là loại nhà ở được ưu đãi về thuế, giá bán và diện tích nhà ở hạn chế, xây dựng theo các tiêu chuẩn hợp lý, dành cho những gia đình thành thị nghèo hoặc có thu nhập trung bình thấp, và các đối tượng chính sách trong xã hội.

■ Đối với nhà ở cho thuê, "Biện pháp quản lý nhà ở cho thuê trong đô thị" năm 1999 quy định: Nhà ở cho thuê trong đô thị là loại nhà ở bảo hiểm xã hội do chính phủ hoặc cơ quan nhà nước xây dựng và dành cho những gia đình nghèo, thu nhập thấp thuế với chi phí thấp để ở.

■ Đối với nhà ở cho thuê công cộng, "Hướng dẫn đẩy mạnh phát triển loại nhà ở

cho thuê công cộng" [2] năm 2010 quy định: Đối tượng của nhà ở cho thuê công cộng là tầng lớp cán bộ công chức có thu nhập trung bình và thấp của thành phố, có khó khăn về nhà ở.

Về quy trình xin hưởng nhà ở xã hội tại Trung Quốc hiện nay, các đối tượng muốn được hưởng những ưu đãi về nhà ở xã hội cần phải đáp ứng các điều kiện cần thiết do chính quyền từng thành phố đặt ra, đồng thời cần nộp các hồ sơ theo quy định.

Khi mua nhà ở giá rẻ thì tất cả các thành viên trong một gia đình cần đáp ứng 4 điều kiện sau:

Điều kiện 1 - Niên hạn của hộ khẩu: Phải thực sống tại thành phố muốn xin nhà ở; Có hộ khẩu thường trú tại thành phố trong 7 năm liên tục; Đã cư trú tại khu vực nộp đơn từ 5 năm trở lên.

Điều kiện 2 - Diện tích ở: Diện tích nhà ở bình quân đầu người dưới 15m².

Điều kiện 3 - Thu nhập và tài sản: Thu nhập bình quân đầu người hàng tháng bằng hoặc ít hơn 3.300 nhân dân tệ (tương đương 11 triệu VND), thu nhập hàng năm không quá 39.600 NDT; Tài sản cá nhân bình quân dưới 120.000 NDT (420 triệu VND); Đối với hộ gia đình có 2 người trở xuống, thu nhập gia đình và tài sản cá nhân tăng thêm 10%, tức là thu nhập bình quân năm 43.560 NDT, và tài sản cá nhân bình quân 132.000 NDT (lần lượt là 150 triệu VND và 460 triệu VND).

Điều kiện 4 - Hạn chế giao dịch nhà ở: Tất cả các thành viên trong gia đình không thực hiện hành vi giao dịch liên quan đến nhà ở trong thành phố trong khoảng thời gian 5 năm gần đây.

Kết Luận

Quá trình nghiên cứu về nhà ở xã hội tại Trung Quốc cho thấy quy mô xây dựng nhà ở xã hội Trung Quốc đang tiếp tục phát triển, và mô hình nhà ở xã hội đang hoàn thiện. Những kinh nghiệm thực tiễn của nhà ở xã hội Trung Quốc đáng để cho các nước trong khu vực - vốn có nhiều điểm tương đồng về văn hóa, xã hội, và thói quen sinh hoạt - học tập và rút kinh nghiệm. Những tồn tại và khó khăn của họ cũng có giá trị cho chúng ta tham khảo để có những giải pháp chủ động phòng tránh.

Về mặt chủ trương chính sách chung của Nhà nước, cần xác định rõ nhà ở xã hội không phải là một công cụ kiểm soát thị trường bất động sản, nó chỉ có thể giải quyết được "sinh kế của người dân" chứ không thể điều chỉnh giá trị bất động sản. Đồng thời, không để vì nhu cầu phát triển nhà ở xã hội mà làm thâm hụt nguồn ngân sách của thành phố, bởi nếu như vậy thì cũng có nghĩa là không còn nguồn vốn để quay lại xây dựng nhà ở xã hội.

Cuối cùng, việc xây dựng nhà ở xã hội không thể thực hiện theo cùng một qui mô, hay cùng một mô hình tại tất cả các địa phương. Giải pháp nhà ở xã hội chỉ thích hợp tại các thành phố lớn, những nơi gặp phải áp lực lớn về dân số và người lao động, và những người nhập cư mới, nhất là nơi có sự chênh lệch về thu nhập của người dân. Còn nếu tại các vùng kém phát triển về kinh tế và tỷ lệ đô thị hóa thấp thì mô hình nhà ở này không phù hợp và không cần thiết.

Mong rằng, những nghiên cứu trên về nhà ở xã hội tại Trung Quốc sẽ giúp ích cho các chuyên gia thiết kế cũng như công tác tư vấn thiết kế nhà ở xã hội tại Hà Nội trong mục tiêu thực hiện Chiến lược phát triển nhà ở thành phố Hà Nội tới năm 2030. Đồng thời, đem đến những kinh nghiệm quý báu có thể tham khảo trong việc định hướng quy hoạch và xây dựng hệ thống nhà ở xã hội tại các đô thị lớn của Việt Nam trong tương lai.

* *Khoa Kỹ thuật công trình, Trường Đại học Tôn Đức Thắng*

- Số 19 đường Nguyễn Hữu Thọ, Phường Tân Phong, Quận 7, TP. HCM
- Email: ngoleminh@tdt.edu.vn

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Bộ Xây dựng Trung Quốc, Tiêu chuẩn xây dựng nhà ở xã hội - GB 50045-95, 2011
- [2] Bộ Xây dựng Trung Quốc, Hướng dẫn thúc đẩy phát triển nhà ở cho thuê công cộng, 2010 (6)
- [3] Cục quản lý nhà ở và nhà ở xã hội Thượng Hải, Hướng dẫn thiết kế nhà ở xã hội tại Thượng Hải, Tạp chí Xây dựng Thượng Hải, 2011 (2)
- [4] Cục quản lý nhà ở và nhà ở xã hội Thượng Hải, Quy định quản lý nhà ở giá rẻ thành phố Thượng Hải, 2009 (6). Trích Chương 3, điều khoản 15, 16, 18, 19.

VẬN DỤNG

Mô hình phân tích bao dữ liệu

ĐÁNH GIÁ HIỆU QUẢ AN TOÀN GIAO THÔNG ĐÔ THỊ TẠI TP. HCM



TS. TRINH TỬ ANH *

Road safety is caused a huge loss of the society and have negative impacts to sustainable development in big cities of Vietnam. Improving traffic safety in term of sustainable is to reduce number of fatalities. The main objective of the paper is applying Data Envelopment Analysis model to make traffic accident comparisons and evaluations on environment - human - infrastructure-vehicle aspects. Deduction rate of number fatalities to approach the target in undivided group are presented to get the efficient road safety. With the unlimited budget and capacity, DEA model helps the urban managers to decide the priority policies and solutions for improving the worse district first. Some measures such as transport infrastructure planning, road quality... are proposed to reduce fatalities.

Giới thiệu chung

Trung bình mỗi một ngày có khoảng 35 người chết vì tai nạn giao thông đường bộ (TN GTĐB) ở Việt Nam (ADB 2003), tỷ lệ rất cao (0.87 người chết/1 vụ tai nạn năm 2006) so với các nước láng giềng như Thái Lan, Cambodia (Almec 2009). Chính phủ dành rất nhiều quan tâm, chính sách và tài chính để cải thiện an toàn GTĐB (Almec 2009). Tuy nhiên số lượng người chết vì TN GTĐB (FAT) vẫn cao tại TP. HCM và gần như không giảm 2003 – 2009 (Almec 2009, Trinh 2013).

Farrell (1957) là người đầu tiên đề xuất mô hình phân tích bao số liệu (DEA), nhưng Charnes, Cooper và Rhodes (1978) là người làm cho mô hình này thực sự phát triển. Phương pháp DEA sử dụng các số liệu (đầu vào) để xây dựng một mặt phẳng phi tham số, xác định hiệu quả hoạt động (đầu ra) của các tổ chức. DEA là một phương pháp hiệu quả, được áp dụng trong nhiều lĩnh vực nghiên cứu khác nhau trên toàn thế giới như kinh tế vĩ mô, phát triển bền vững, an toàn giao thông (Puyenbroeck 2010).



DEA chứng tỏ là một phương pháp tốt và hiệu quả để xác định các chỉ số đánh giá AT GTĐB (Hermans, Van den Bossche et al. 2008), cũng như so sánh hiệu quả AT GTĐB giữa các quốc gia và giúp các nhà quản lý có những chính sách ưu tiên để cải thiện tình hình mất AT GTĐB tại các quốc gia kém hơn, sao cho tốt bằng các quốc gia chuẩn (Hermans, Brijs et al. 2009a).

Với nguồn kinh phí và năng lực hạn chế, việc phân tích và triển khai các chương trình AT GTĐB trên phương diện rộng không phải là một phương pháp hữu hiệu. Ứng dụng mô hình DEA sẽ giúp cho các nhà quản lý ra quyết định phù hợp, không đầu tư dàn trải, chỉ tập trung vào những quận/ huyện có hiệu quả AT GTĐB kém hơn so với các quận chuẩn.

Mô hình DEA là một phương pháp hữu hiệu trong phân tích khi mà dữ liệu khác nhau về đơn vị và đơn vị đo lường, điều mà các mô hình phân tích khác không làm được.

Ở đây, chúng tôi sẽ vận dụng mô hình DEA để so sánh và đánh giá an toàn giao thông trên các tiêu chí: mỗi trường – con người – cơ sở hạ tầng – phương tiện của TP. HCM trên bộ dữ liệu có giới hạn, khác nhau về đơn vị và đơn vị đo lường.

Từ đó xác định được FAT cần phải giảm tại các quận khi phân nhóm. Nghiên cứu để xuất một số định hướng cho các nhà quản lý đô thị như quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng giao thông, nâng cao chất lượng giao thông đường bộ để giảm FAT.

Phương pháp

Lựa chọn các yếu tố đầu vào – đầu ra

Giảm FAT đang là một thách thức lớn đối với các nhà quản lý (Christens 2003, Hermans, Brijs et al. 2006a). FAT được chọn là yếu tố đầu ra để tìm hiểu, phân tích và đề xuất các giải pháp hợp lý (Trình 2013).

Hermans, Brijs et al. 2009a, Ohidul Haque 2010 đã khẳng định bốn nhóm yếu tố môi trường – con người – cơ sở hạ tầng – phương tiện có tác động tới FAT. Bốn yếu tố đầu vào là Mật độ dân số (PD), Tổng số phương tiện cá nhân (PC), Số chuyến đi trung bình trong ngày (DT), Thu nhập trung bình của một người (AI) thuộc nhóm 4 yếu tố đề cập ở trên (Trình 2013).

Dữ liệu được xác định trên 24 quận/ huyện của TP. HCM từ năm 2004-2009. Các quận được chia thành 4 nhóm: Nhóm 1: các quận nội thành cũ (quận 1, quận 3, quận 4, quận 5, quận 6, quận 10, quận 11 và quận Phú Nhuận), Nhóm 2: các quận nội thành mới (quận 8, Bình Tân, Bình Thạnh, Gò Vấp, Tân Bình, Tân Phú), nhóm 3: các quận ngoại thành (quận 2, quận 7, quận 9, quận 12, Bình Chánh, Thủ Đức), nhóm 4 – các huyện nông thôn (Nhà Bè, Củ Chi, Hoắc Môn, Cần Giờ).

Mô hình DEA

Chỉ số AT GTĐB(RSe) được xem xét trên n DMU (n = 24), hiệu quả AT GTĐB là DMU₀ được hiểu là h₀. S đầu ra là kết quả của tai nạn giao thông đường bộ, thể hiện ở số lượng người chết (s=1), và m đầu vào (m = 4). Một DMU hiệu quả được xem xét là có giá trị đầu ra thấp nhất có thể và giá trị đầu vào cao nhất có thể. Mô hình cực tiểu của tỷ lệ trọng số đầu ra cho trọng số đầu vào được áp dụng (Hermans, Brijs et al. 2009a).

$$\begin{aligned} RS_e &= \min h_0 = \sum_{r=1}^s u_r y_{r0} \\ \text{st } &\sum_{i=1}^m v_i x_{i0} = 1, \\ &\sum_{r=1}^s u_r y_{rj} - \sum_{i=1}^m v_i x_{ij} \geq 0; \quad j = 1, \dots, 24 \\ &u_r, v_i \geq 0; \quad r = 1 \quad i = 1, \dots, 4 \end{aligned} \quad (1)$$

Trong đó y_{rj} : r đầu ra của of DMU_j
 x_{ij} : i đầu vào of DMU_j
 u_r : trọng số cho r đầu ra
 v_i : trọng số cho i đầu vào.

Điều quan trọng trong ứng dụng DEA là biết DMU (quận nào) có hiệu quả AT GTĐB cao hơn. Chính vì vậy, khi sử dụng DEAP 2.1 để chạy mô hình, chỉ số RS bằng 1 biểu hiện quận hiệu quả, và chỉ số RS nhỏ hơn 1 biểu hiện quận không hiệu quả.

$$\begin{aligned} RS_e &= \max E_0 = \sum_{i=1}^m v_i x_{i0} \\ \text{st } &\sum_{r=1}^s u_r y_{r0} = 1, \\ &\sum_{i=1}^m v_i x_{ij} - \sum_{r=1}^s u_r y_{rj} \leq 0; \quad j = 1, \dots, 24 \\ &u_r, v_i \geq 0; \quad r = 1 \quad i = 1, \dots, 4 \end{aligned} \quad (2)$$

Điểm mục tiêu là phần trăm của số lượng người chết mỗi quận cần giảm trong mỗi năm so với quận chuẩn (Wong SC, NN et al. 2006):

$$Score = \frac{real_fat0 - target_fat0}{real_fat0} \times 100\% \quad (3)$$

- ✓ Khi điểm mục tiêu = 0%, hiệu quả kỹ thuật (technical efficiency) TE=1
- ✓ Khi điểm mục tiêu > 0%, thì TE<1

Kết quả và bàn luận

Hiệu quả kỹ thuật (EF) trung bình

Các giá trị EF trong mỗi quận không đều qua các năm nghiên cứu, giá trị EF trung bình thay đổi nhiều qua mỗi quận (Bảng 1).

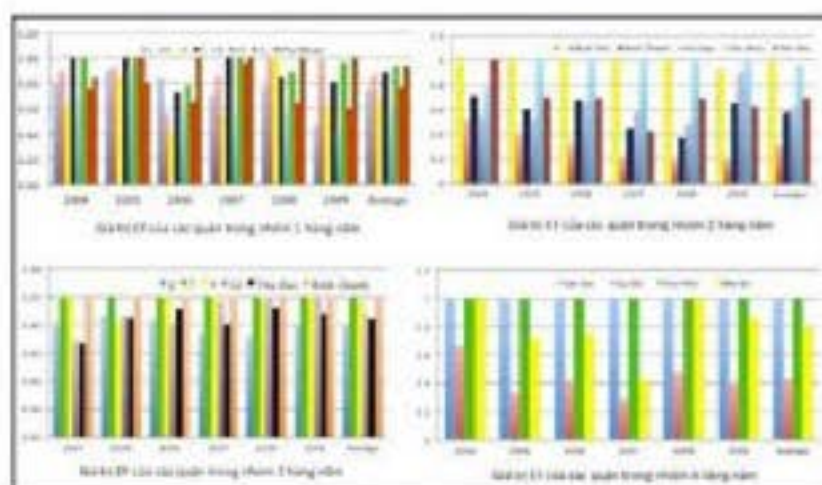
Giá trị EF trung bình (Mean1) được phân chia thành 3 khoảng đều nhau. 25% các quận có giá trị EF nằm trong nhóm có giá trị cao nhất, tương ứng là 33.3% và 41.67% thuộc nhóm có giá trị EF cao thứ hai và nhóm thấp nhất.

Nhóm giá trị EF đầu tiên bao gồm 6 quận thực hiện AT GTĐB tốt nhất: quận Phú Nhuận, quận 10, quận 8, quận 5, quận 3, Tân Bình. Các quận này có mật độ dân số đông nhưng đường giao thông lớn, và có hệ thống tín hiệu tốt, không có xe tải.

Nhóm giá trị EF thứ hai (0.4948 - 0.6747) gồm 8 quận là: quận 11, quận 1, quận 4, quận 6, Tân Phú, Gò Vấp, Bình Thạnh, Cần Giờ. Những quận này có

Bảng 1. Hiệu quả kỹ thuật (EF) trong mỗi quận theo từng năm

Quận	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Mean ¹
1	0.806	0.8	0.723	0.711	0.756	0.471	0.7112
2	0.234	0.263	0.186	0.147	0.11	0.126	0.1777
3	0.9	0.912	0.518	0.861	1	1	0.8652
4	0.629	0.864	0.404	0.556	0.994	0.601	0.6747
5	1	1	0.654	1	0.843	0.807	0.8840
6	0.694	0.822	0.511	0.433	0.509	0.438	0.5678
7	0.421	0.606	0.201	0.284	0.241	0.219	0.3287
8	1	1	0.802	1	1	0.536	0.8897
9	0.357	0.252	0.231	0.216	0.151	0.228	0.2392
10	1	1	0.715	1	0.846	0.964	0.9208
11	0.756	1	0.646	0.88	0.627	0.599	0.7513
12	0.209	0.262	0.172	0.174	0.196	0.234	0.2078
Bình Tân	0.319	0.336	0.208	0.16	0.165	0.147	0.2225
Bình							0.4948
Thạnh	0.641	0.595	0.546	0.424	0.348	0.415	
Gò Vấp	0.517	0.521	0.514	0.58	0.496	0.572	0.5333
Phủ							0.9403
Nhuận	0.842	0.8	1	1	1	1	
Tân Bình	0.684	1	1	0.987	1	0.82	0.9152
Tân Phú	0.877	0.641	0.618	0.402	0.689	0.376	0.6005
Thu Đức	0.196	0.256	0.193	0.146	0.151	0.197	0.1898
Bình							0.2272
Chanh	0.359	0.228	0.273	0.187	0.148	0.168	
Cần Giờ	0.434	1	0.747	0.968	0.269	0.299	0.6195
Củ Chi	0.254	0.261	0.244	0.176	0.11	0.091	0.1893
Hóc Môn	0.356	0.407	0.436	0.503	0.147	0.111	0.3267
Nhà Bè	0.289	0.237	0.234	0.18	0.196	0.098	0.2057
Mean ²	0.5739	0.6276	0.4907	0.5406	0.4997	0.4382	

Mean¹: Giá trị EF trung bình của mỗi quận trong 6 nămMean²: Giá trị EF trung bình hàng năm của mỗi quận

Hình 1. Giá trị EF theo nhóm hàng năm

Bảng 2. Tỷ lệ FAT cần giảm tại mỗi nhóm

Nhóm	District	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Mean ¹
G1	1	19	10	16	29	22	53	25
	3	10	14	43	14	0	0	13
	4	37	14	60	44	1	40	33
	5	0	0	27	0	16	19	10
	6	31	10	42	44	43	56	38
	10	0	0	22	0	11	4	6
G2	11	24	0	35	4	36	40	23
	Phủ							
	Nhuận	0	20	0	0	0	0	3
	8	0	0	0	0	0	8	1
	Bình Tân	48	58	67	78	78	78	68
	Bình							
G3	Thạnh	29	39	32	56	63	35	42
	Gò Vấp	44	47	33	42	50	9	38
	Tân Bình	21	0	0	0	0	0	4
	Tân Phú	0	29	30	57	31	37	31
	2	18	13	16	25	28	18	20
	7	8	0	0	0	0	0	1
G4	9	3	17	0	0	3	0	4
	12	30	13	19	4	0	0	11
	Thu Đức	53	15	8	19	7	12	19
	Bình							
	Chanh	0	0	0	0	0	0	0
	Cần Giờ	0	0	0	0	0	0	0
G4	Củ Chi	34	66	58	71	52	59	57
	Hóc Môn	78	0	0	0	0	0	13
	Nhà Bè	0	27	25	57	0	14	21

mật độ dân số cao và các đường rất nhỏ, đặc biệt những quận trung tâm cũ (quận 4, quận 6) và những quận mới có một vài đường rộng hơn nhưng chất lượng không tốt như quận Bình Thạnh, Gò Vấp và Tân Phú; lưu lượng giao thông cao hơn và thường bị tắc nghẽn nhiều hơn so với nhóm trên.

Nhóm cuối cùng có giá trị EF thấp nhất (0.1777 - 0.3287) gồm 10 quận là quận 7, quận 2, quận 9, quận 12, Bình Chánh, Bình Tân, Củ Chi, Nhà Bè, Thủ Đức, Hóc Môn. Hệ thống tín hiệu giao thông thiếu và rất cũ, các con đường rất nhỏ và luôn tắc nghẽn, đặc biệt là quận 2, Bình Chánh, Hóc Môn, Nhà Bè.

Hiệu quả kỹ thuật (TE) theo nhóm

Các quận của nhóm thứ nhất có giá trị EF bằng 1 là quận Phú Nhuận trong 4 năm (2006, 2007, 2008, 2009), quận 5 và quận 10 trong 3 năm (2004, 2005, 2007), quận 3 trong 2 năm (2008, 2009). Những quận còn lại có giá trị EF nhỏ hơn 1 là quận 1, quận 4, quận 6, quận 11.

Quận 6 có giá trị EF thấp nhất trong nhóm (2007, 2008 và 2009), quận này ở xa với các quận trung tâm và không phát triển như các quận khác trong nhóm. Năm 2005 là năm đáng chú ý bởi giá trị EF cao nhất của tất cả các quận trong nhóm thứ nhất, giảm mạnh vào năm 2006, tăng lại vào năm 2007 nhưng giảm vào năm 2009 (Hình 1).

Giá trị EF có sự khác biệt lớn trong các quận ở nhóm 2. Các quận có giá trị EF bằng 1 trong 5 năm bao gồm quận 8 (2004 - 2008) và quận Tân Bình (2005 - 2009). Giá trị EF của các quận có xu hướng giảm dần, quận chuẩn là quận Tân Bình và quận có hiệu quả thấp nhất là quận Bình Tân. Quận Bình Tân được tách ra khỏi huyện Bình Chánh từ năm 2003, quận này có cơ sở hạ tầng yếu kém và không phát triển như các quận khác trong nhóm 2 (Hình 1).

Nhóm thứ ba là nhóm các quận ngoại thành, có các giá trị EF rất cao trong 6 năm. Khu vực ngoại thành này là khu vực nổi kết trung tâm TP. HCM với các tỉnh khác nên có rất nhiều xe tải chạy và chất lượng đường rất kém. Giá trị EF tăng dần và nó phù hợp với sự phát triển của cơ sở hạ tầng. Quận 7, huyện Bình Chánh là quận chuẩn của cả nhóm với giá trị EF bằng một trong tất cả các năm nghiên cứu (Hình 1).

Nhóm thứ 4 là khu vực nông thôn, huyện Cần Giờ, Hóc Môn có giá trị EF bằng một trong cả giai đoạn nghiên cứu. Các quận còn lại có hiệu quả thấp nhưng vẫn cao hơn các quận trong nhóm thứ 2. Lưu lượng giao thông thấp trong khu vực nông thôn và không có sự cải thiện nào về các điều kiện giao thông. Giá trị EF tại huyện Củ Chi tăng cao qua các năm và thấp nhất vào năm 2007 và tăng thêm ít vào những năm sau đó. (Hình 1).

Số người chết vì giao thông đường bộ (FAT) cần giảm

Bảng 2 chỉ ra sự khác biệt rất nhỏ giữa các nhóm quận trung tâm cũ và mới, trong khi tỷ lệ FAT cần phải giảm rất lớn ở các khu vực quận ngoại thành và nông thôn (nhóm 3 và 4).

Kết luận

Hiệu quả an toàn giao thông đường bộ tại các quận

Có một sự thay đổi rất lớn của quận chuẩn khi phân và không phân nhóm. Khi không phân nhóm, các quận có hiệu quả AT GTĐB kém là các quận 7, quận 9, quận 2, quận 12, Hoóc Môn, Bình Chánh, Bình Thạnh. Những khi phân nhóm, các quận 7, Bình Chánh, quận 9, Hoóc Môn lại trở thành quận chuẩn.

Trong cả 2 cách thức phân nhóm và không phân nhóm, quận Phú Nhuận là quận trung tâm có hiệu quả AT GTĐB cao nhất. Quận có hiệu quả AT GTĐB kém nhất của Tp.HCM là quận 2 và Củ Chi (huyện nông thôn) nối các quận trung tâm với các tỉnh khác, quận Tân Phú là quận mới tách ra của quận Tân Bình.

Khi phân nhóm, các quận có hiệu quả AT GTĐB kém nhất là quận 6 (khá xa quận trung tâm, rất đông đúc), Bình Tân, Củ Chi. Quận chuẩn - có hiệu quả AT GTĐB cao nhất là Tân Bình (nhóm 2), quận 7, Bình Chánh, Cần Giờ và Hoóc Môn.

Trong khoảng thời gian từ năm 2004 -2009, khi không phân nhóm thì hiệu quả AT GTĐB tốt nhất là vào năm 2008 và kém nhất là năm 2007. Khi phân nhóm thì lại cho kết quả khác, năm có hiệu quả AT GTĐB lấn lướt là các năm 2007, 2008, 2008, 2006. Năm có hiệu quả AT GTĐB kém lấn lướt vào các năm 2005, 2009, 2007, 2008 lấn lướt là các quận nội thành cũ, các quận nội thành mới, các quận ngoại thành và các huyện nông thôn.

Kết luận chung

Có sự khác nhau giữa các quận trong các nhóm khác nhau. Hiệu quả AT GTĐB tốt nhất là ở nhóm thứ nhất – các quận nội thành cũ, tiếp theo là nhóm các quận nội thành mới và kế tiếp là nhóm các quận ngoại thành và cuối cùng là nhóm các quận nông thôn.

Giá trị EF (khi chưa phân nhóm) đã xác định các quận hoạt động tốt nhất và kém nhất. Khi phân nhóm xác định được quận chuẩn và các quận kém hiệu quả hơn trên cùng một nhóm để có những chính sách và tác động hợp lý và hữu ích.

Bằng phương pháp giảm tỷ lệ người bị chết vì TN GTĐB trong từng quận khi phân nhóm giúp gia tăng hiệu quả AT GTĐB trong điều kiện nguồn lực và năng lực còn hạn chế.

Phương pháp DEA phản ánh được thực tế AT GTĐB tại TP. HCM.

Đề xuất

Để cải thiện AT GTĐB, cụ thể là giảm FAT, các biện pháp đề xuất

nhấn tập trung vào các quận có hiệu quả AT GTĐB yếu nhất như quận 2, quận 6, Bình Tân, Bình Chánh, Tân Phú, quận 1, Nhà Bè. Các đề xuất nên là bố trí các đường dành riêng cho các loại phương tiện, bố trí các đường một chiều, hệ thống giao thông thông minh, nâng cấp – mở rộng các con đường và cầu, hệ thống cầu vượt dành cho người đi bộ, xây dựng các giao cắt khác mức khi có lưu lượng giao thông qua lại lớn, sử dụng hệ thống GPS trong quản lý – kiểm soát giao thông, lắp đặt các biển báo, bảng hiệu hỗ trợ người tham gia giao thông giảm thiểu tai nạn. Các chương trình nhận thức, giáo dục nên thực hiện tại các quận yếu để cải thiện nhận thức của người tham gia giao thông.

Nên áp dụng phương pháp DEA vào các địa phương khác trên toàn quốc để giúp các nhà quản lý có những quyết định cải thiện AT GTĐB hợp lý trong nguồn kinh phí và năng lực có giới hạn.

* *Khoa Kỹ thuật công trình, Trường Đại học Tôn Đức Thắng*

- *Số 19 đường Nguyễn Hữu Thọ, Phường Tân Phong,*

Quận 7, TP. HCM

- *Email: tringtuanh@tdt.edu.vn*

TÀI LIỆU THAM KHẢO

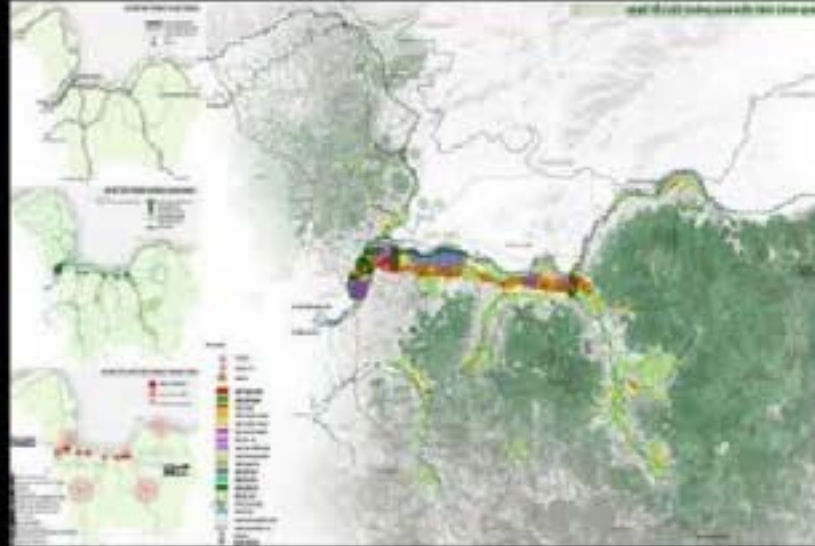
- ADB (2003). *Road safety in Vietnam*.
- Almec, N. K. (2009). "Study on the master plan of road safety in Vietnam to 2020."
- Charnes, A., W. W. Cooper and E. Rhodes (1978). "Measuring the efficiency of decision making units." *European Journal of Operational Research* 2: 429-444.
- Christens, P. F. (2003). *Statistical modelling of traffic safety development*. PhD Thesis, Technical university of Denmark.
- Farrell, M. J. (1957). "The Measurement of Productive Efficiency: J (A, general)." *Journal of the Royal Statistical Society* 120: 253-281.
- Hermans, E., T. Brijs, T. Stiers and C. Olfers (2006a). *The impact of weather conditions on road safety investigated on an hourly basis*. 85th annual meeting of the Transportation Research Board, Washington D.C.
- Hermans, E., T. Brijs, G. Wets and K. Vanhoof (2009a). "Benchmarking road safety: Lessons to learn from a data envelopment analysis." *Accident Analysis and Prevention* 44(1): 174-182.
- Hermans, E., F. Van den Bossche and G. Wets (2008). "Combining road safety information in a performance index." *Accident Analysis and Prevention* 40(4): 1337-1344.
- Ohidul Haque, M. (2010). *Problems, Analyses, Actions, Evaluations and Measurements of Road Safety in Brunei*. 8th World congress 2010. Participatory Action Research and action Learning. Melbourne, Australia.
- Puyenbroeck, T. V. (2010). "Data Envelopment Analysis: data-driven weighting for composite indicators."
- Trinh, T. A. (2013). *Building road safety models to improve traffic safety in Ho Chi Minh city, Vietnam*. PhD, Hasselt University.
- Wong SC, S. NN, Y. HF, L. BP, H. VT and L. HK. (2006). "Association between setting quantified road safety targets and road fatality reduction." *Accid Anal Prev* 38(5): 997-1005.



ĐỒ ÁN TỐT NGHIỆP KIẾN TR



"Quy hoạch khu du lịch sinh thái xã Xuân Đám, xã Xuân Hòa, huyện Cát Hải, TP. Hải Phòng"



Quy hoạch Khu kinh tế của khu Hoành Mô - Đồng Văn, huyện Bình Liêu, tỉnh Quảng Ninh



"Quy hoạch thành phố Yên Bái, tỉnh Yên Bái đến năm 2030"

ĐỒ ÁN TỐT NGHIỆP KIẾN TRÚC SƯ QUY HOẠCH NĂM 2014

Sau thời gian 16 tuần làm đồ án tốt nghiệp, dưới sự hướng dẫn tận tình của các thầy cô giáo trong và ngoài trường, 100/100 sinh viên khoa Quy hoạch đô thị và nông thôn đã bảo vệ thành công đồ án tốt nghiệp của mình tại hội đồng chấm thi tốt nghiệp Trường Đại học Kiến trúc Hà Nội trong đợt bảo vệ vừa qua. Đồ án tốt nghiệp là kết quả của quá trình học tập rèn luyện sau 5 năm, với 66 môn học và 12 đồ án về kiến trúc, quy hoạch.

Đã có 94 sinh viên được đề nghị công nhận tốt nghiệp năm 2014 (06 sinh viên đã bảo vệ đồ án tốt nghiệp thành công nhưng còn nợ học phần: thể dục, quân sự, nên chưa được đề nghị công nhận tốt nghiệp), trong đó có 1 sinh viên (Nguyễn Anh Vũ) xếp loại xuất sắc, 1 sinh viên xếp loại giỏi (Hoàng Thị Hương Giang); 47 sinh viên xếp loại khá (chiếm 50%) và 45 sinh viên xếp loại trung bình (chiếm 48%).

Khoa cũng đã lựa chọn ra 02 đề tài của 05 sinh viên gửi tham dự Giải thưởng Loa Thành, chọn 10 đề tài của 27 sinh viên dự thi Giải của Hội Quy hoạch phát triển đô thị Việt Nam.

Khoa Quy hoạch Đô thị & Nông thôn được thành lập cách đây 20 năm. Hiện nay Khoa có 6 Bộ môn. Mỗi năm Khoa tiếp nhận gần hai trăm sinh viên ngành quy hoạch vùng và đô thị, và sinh viên theo chương trình liên kết đào tạo Kiến trúc cảnh quan với các Trường Đại học của Cộng hòa Pháp.

Phương thức đánh giá đồ án tốt nghiệp.

1. Phần chung (5 điểm)

- Nội dung nghiên cứu và ý đồ sáng tạo: 2 điểm
- Lý luận và trình độ bảo vệ: 1 điểm
- Chất lượng thể hiện: 1 điểm
- Kỹ năng làm việc theo nhóm: 1 điểm

2. Phần riêng (5 điểm)

- Nội dung nghiên cứu và ý đồ sáng tạo: 3 điểm
- Lý luận và trình độ bảo vệ: 1 điểm
- Chất lượng thể hiện: 1 điểm

Xin được giới thiệu đến các bạn sinh viên một số đồ án tốt nghiệp đạt điểm cao trong đợt bảo vệ vừa qua:

ÚC SỬ QUY HOẠCH NĂM 2014

“QUY HOẠCH KHU KINH TẾ CỬA KHẨU HOÀNH MÔ - ĐỒNG VĂN, HUYỆN BÌNH LIÊU, TỈNH QUẢNG NINH”



Nhóm sinh Viên: **Trần Phương Huyền - Vũ Hồng Vân**

Giáo viên hướng dẫn: **PGS. TS. Lương Tú Quyên**

TS. KTS. Nguyễn Thái Huyền.

Giáo viên phản biện: **ThS. KTS. Đinh Văn Bình**

Phần chung:

Đề tài có quy mô lớn (14.236ha) và tính chất phức tạp: quy hoạch vùng huyện thành đô thị loại 5 với 2 khu cửa khẩu. Ý tưởng quy hoạch được khai thác từ bộ khung thiên nhiên và cấu trúc hiện hữu của đô thị giống như hai bàn tay đan lại khăng khít với nhau. Cấu trúc giao thông giống như những ngón tay xen om lấy thiên nhiên núi rừng, thể hiện cho sự bền chặt, vững mạnh của đô thị. Đô thị mới sẽ là không gian chuyển tiếp, làm hài hòa giữa thiên nhiên và đô thị, cân bằng các yếu tố tác động đến quá trình phát triển.

Ý tưởng sử dụng các mô hình hợp lý cho khu kinh tế cửa khẩu. Tuy nhiên, sinh viên cần phân tích cấu trúc cơ bản của khu quy hoạch trên phạm vi hai xã để làm cơ sở đề xuất giải pháp bao gồm:

+ Khu chức năng chính của khu kinh tế.

+ Khu dân cư hiện có trên địa bàn hai xã, khu vực nào sẽ nhập thành khu đô thị, khu vực nào sẽ cải tạo chỉnh trang...

Không nên gộp khu trung tâm của xã với trung tâm khu kinh tế của khẩu sẽ hợp lý hơn.

Thiết kế đô thị tổng thể đã đề xuất hợp lý với cảnh quan khu vực.

“CHO BIÊN GIỚI MÃI XANH”



Phần riêng: Trần Phương Huyền:

Quy hoạch chi tiết và thiết kế đô thị khu trung tâm (9,2 điểm)

Sinh viên đã nghiên cứu đầy đủ các hạng mục chỉ mang tính chất ý tưởng. Tuy nhiên, sinh viên chưa đưa ra được các bảng biểu, chỉ tiêu tính toán cho từng khu chức năng để hình thành khu trung tâm.

Bản đồ tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan đẹp, nhưng một số công trình vượt qua quy mô thực tế của đô thị loại 5 như công trình thị ủy, khối liên cơ quan.

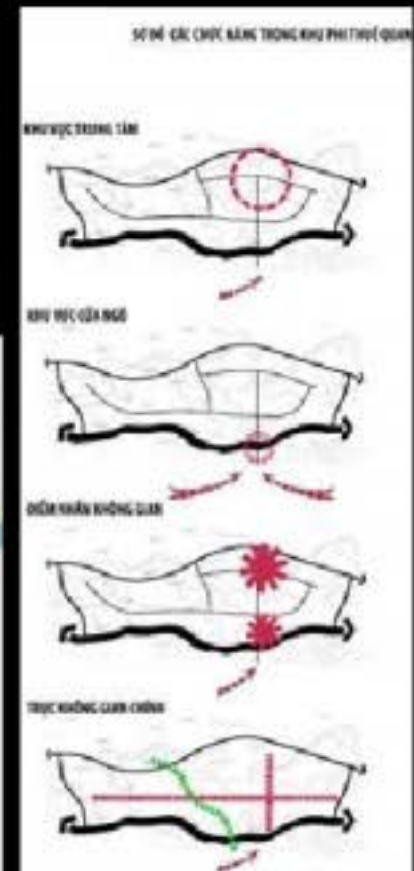


ĐỒ ÁN TỐT NGHIỆP KIẾN TRÚC

VŨ HỒNG VÂN: Quy hoạch chi tiết và thiết kế đô thị khu phi thuế quan (9,2 điểm)

Khu phi thuế quan gồm 4 khu chức năng quan trọng: khu thương mại dịch vụ với không gian lớn, sầm uất, năng động; khu công nghiệp có không gian thông thoáng, thuận lợi trong việc vận chuyển, trung chuyển hàng hóa từ ngoài vào trong, khu hành chính hình thức trang nghiêm, với không gian yên tĩnh; và cổng kiểm soát.

Tác giả chỉ dừng lại ở dạng thiết kế sơ bộ ý tưởng mà chưa có sự tính toán thiết lập bảng biểu cho các khu chức năng, chưa có bảng cân bằng đất đai, bảng tổng hợp quy hoạch sử dụng đất.



“QUY HOẠCH KHU DU LỊCH SINH THÁI XÃ XUÂN ĐÁM, XÃ HIỂN HÒA, HUYỆN CÁT HẢI, TP. HẢI PHÒNG”



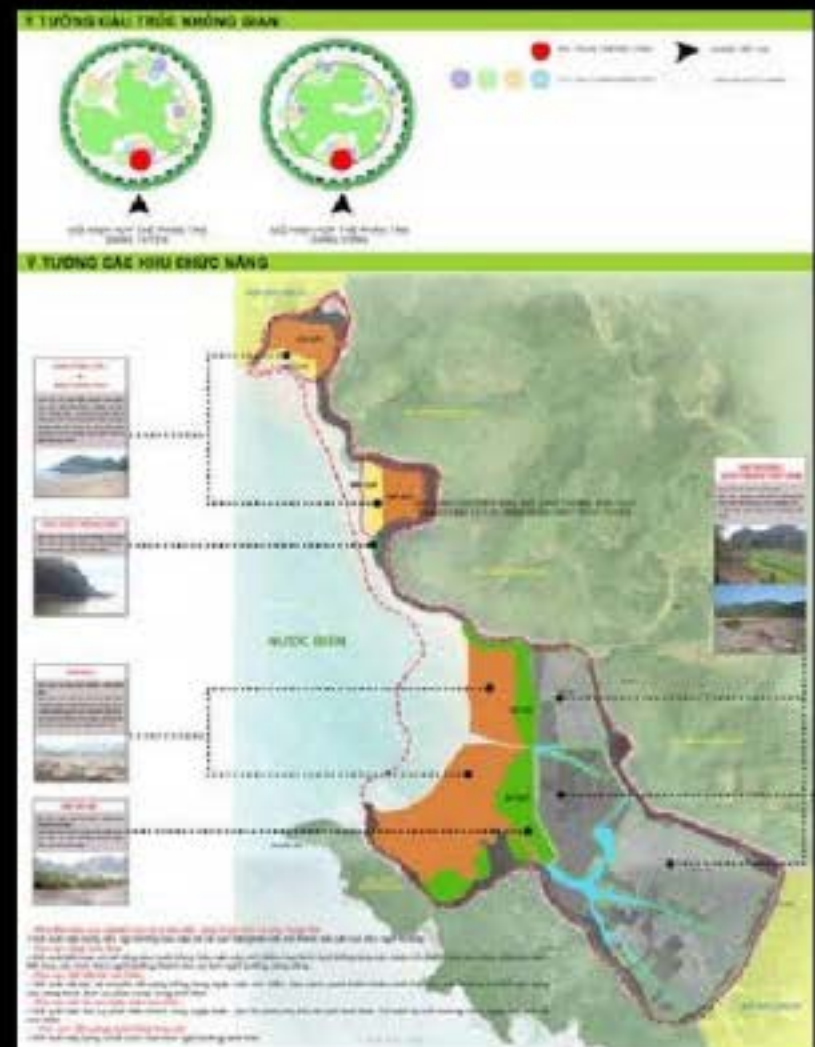
Nhóm sinh Viên: **Nguyễn Duy Hùng - Nguyễn Mạnh Linh**
Giáo viên hướng dẫn: **TS. Doãn Quốc Khoa - ThS. Hoàng Thúy Hà**
Giáo viên phản biện: **TS. KTS. Đỗ Trần Tín**

Phần chung:

Là một khu du lịch hỗn hợp, du lịch sinh thái kết hợp du lịch cộng đồng, đồ án đã thể hiện được nhiều ưu điểm như: khai thác được tối đa những lợi thế về địa hình, cảnh quan đặc sắc của núi, biển, môi trường sinh thái đa dạng, bảo vệ và phát huy giá trị hệ sinh thái biển – rừng ngập mặn phục vụ du lịch, đa dạng hóa sản phẩm du lịch, các bãi tắm bố trí hợp lý, kết hợp các dịch vụ du lịch từ bình dân đến cao cấp, thu hút được nhiều đối tượng khách du lịch trong và ngoài nước...

Đồ án được chia mạch lạc rõ ràng với các chức năng như: Khu trung tâm thương mại, dịch vụ kết hợp công viên cây xanh thành điểm nhấn chủ đạo, là lõi trung tâm của khu du lịch, từ đó bố trí các chức năng vui chơi giải trí, nghỉ dưỡng xung quanh, tận hưởng tối đa không gian sinh thái rộng mở, với công viên sinh thái rừng ngập mặn. Khai thác tốt các trục tuyến, cảnh quan hướng vào khu trung tâm, có tầm nhìn rộng mở ra biển, mạnh dạn đề xuất và bố trí hợp lý các resort, khách sạn, du lịch cộng đồng làng chài ven biển, bungalow mặt nước sinh thái, bãi đóng sản du lịch, các loại hình dịch vụ du lịch đa dạng, khu vui chơi giải trí, khu ẩm thực...

Tuy nhiên, vì đây là đồ án quy hoạch chi tiết nên nhóm sinh viên cần phải bổ sung và phân tích quy hoạch phân khu huyện đảo Cát Hải thì sẽ chặt chẽ và logic hơn. Các phương án cơ cấu so sánh cần được thể hiện thống nhất với phương án cơ cấu chọn.



ỨC SỰ QUY HOẠCH NĂM 2014

Phần riêng:

Nguyễn Duy Hùng: Thiết kế khu trung tâm du lịch (9 điểm)

Ý tưởng tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan được xây dựng trên hình ảnh “Mặt trời trên sóng” đã tạo ra một khu vực trung tâm làm điểm nhấn nổi bật có chức năng quảng trường và trung tâm thương mại, khai thác vị trí thuận lợi về view nhìn ra biển, có bán kính phục vụ đảm bảo với các khu chức năng khác. Phương án đã kết nối được với tuyến giao thông chính và tuyến giao thông của ngõ ra vào, tổ chức hợp lý các loại hình dịch vụ bao quanh như tổ hợp khách sạn nghỉ dưỡng, khu ẩm thực, spa khu bãi tắm... Phương án đã khai thác được tối đa cảnh quan tự nhiên, đặc biệt là khu rừng sinh thái ngập mặn, kết hợp mặt nước trở thành vùng lõi sinh thái cho toàn khu du lịch.

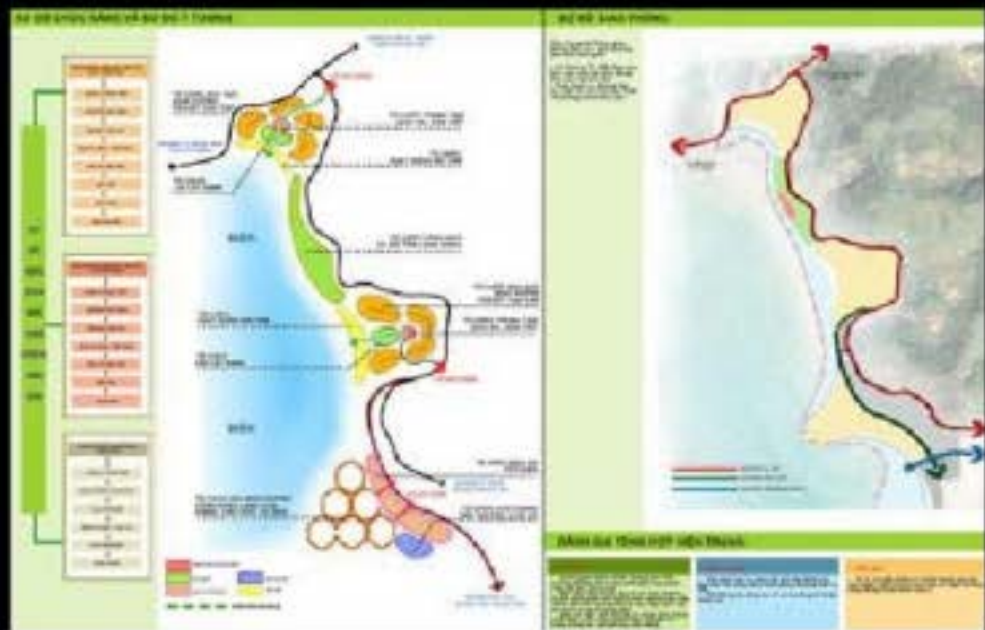
Tuy nhiên phần thiết kế chi tiết minh họa các khu chức năng, một số khu vực nghiên cứu quy hoạch còn chưa thật hợp lý về bố cục các chức năng trong tổng thể công trình. Sinh viên cần rút kinh nghiệm không nên cố gò mặt bằng theo hình học nhất định mà cần chú trọng dựa trên địa hình cảnh quan tự nhiên



Nguyễn Mạnh Linh: Thiết kế khu vực resort cao cấp Ẩng Tùng Cốc, Tùng Gối và khu nghỉ dưỡng làng chài (9 điểm)

Sinh viên đã phân chia chức năng trong tổng thể quy hoạch khá hợp lý, khai thác được tối đa các đặc trưng về địa hình, cảnh quan thiên nhiên, môi trường sinh thái... để tạo thành hệ thống resort nghỉ dưỡng và khu làng chài hiện đại, nhưng vẫn mang đậm bản sắc riêng.

Tuy nhiên, phần quy hoạch chi tiết và thiết kế đô thị còn mờ nhạt do quy mô nghiên cứu bị loãng, không tập trung, nếu triển khai nghiên cứu hoặc khu resort cao cấp hoặc khu nghỉ dưỡng làng chài thì sẽ đạt hiệu quả nghiên cứu hơn.



ĐỒ ÁN TỐT NGHIỆP KIẾN TRÚC

“QUY HOẠCH THÀNH PHỐ YÊN BÁI, TỈNH YÊN BÁI ĐẾN NĂM 2030”



Nhóm sinh Viên: **Hoàng Thị Hương Giang - Châu Ngọc Loan - Phùng Đình Dũng**

Giáo viên hướng dẫn: **ThS.KTS. Lương Tiến Dũng - ThS. KTS. Lê Đức Lộc**

Giáo viên phản biện: **ThS. KTS. Lê Minh Ánh.**

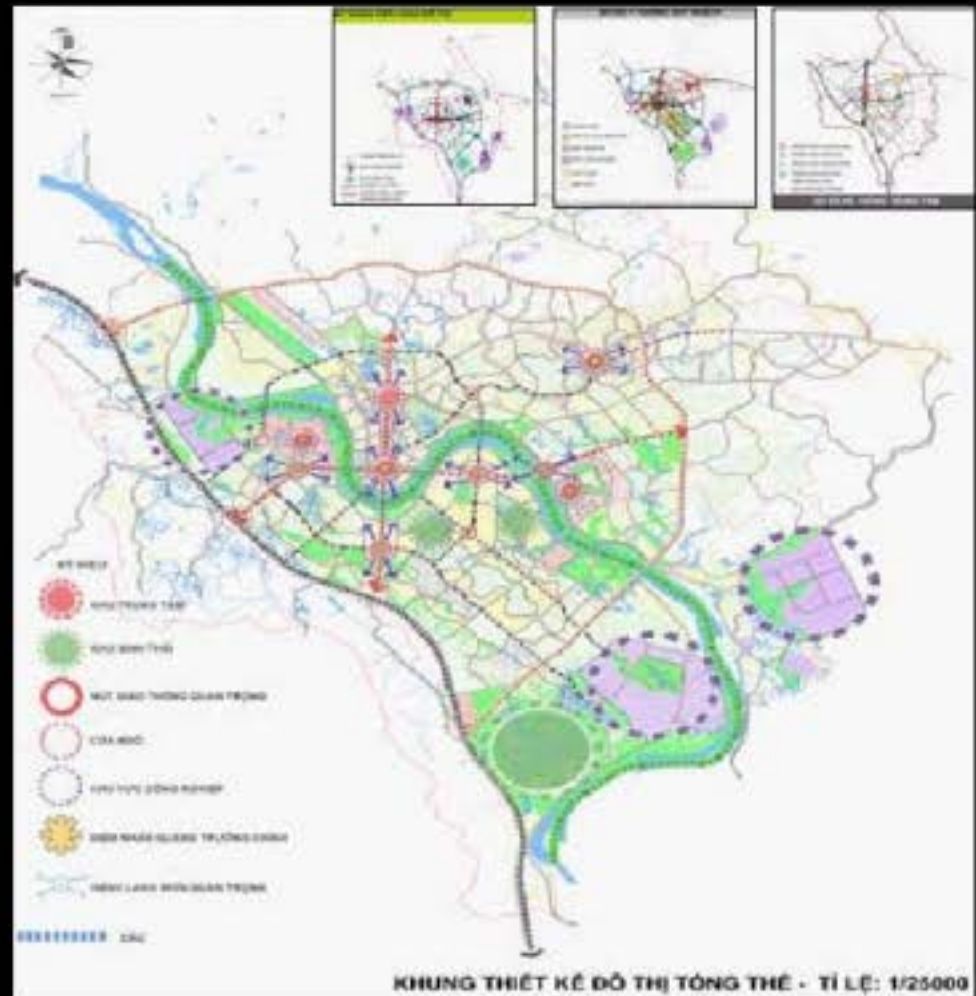
Phần chung:

■ Nhóm sinh viên có ý tưởng rõ ràng trong cách giải quyết vấn đề khai thác phát triển quy đất để mở rộng đô thị mà không phá hoại cảnh quan thiên nhiên. Chính vì vậy, đồ án đã tìm ra ý tưởng riêng, phương án quy hoạch riêng không những trùng lặp với đồ án thực tế mà có phần phong phú và đặc sắc hơn. Các nghiên cứu giải quyết mối quan hệ giữa các khu chức năng đô thị, nông thôn, với du lịch cũng như các chức năng khác đã được đề cập và giải quyết tốt.

■ Các khu chức năng được bố trí hợp lý, tỷ lệ thành phần đất đai được cân đối kỹ giữa nhu cầu và khả năng thích ứng. Đồ án đã đưa tới một hình ảnh về một đô thị hai bên sông năng động nhưng vẫn hài hòa với cảnh quan môi trường, giữa hiện đại và truyền thống, các tuyến, trục không gian gắn bó chặt chẽ giữa ý nghĩa và công năng.

Đồ án đã giải quyết tốt về tổ chức phân bố hệ thống trung tâm, hệ thống cây xanh cảnh quan phong phú gắn liền với phát triển hệ thống du lịch và điểm du lịch. Cách đặt vấn đề và giải quyết vấn đề có nhiều sáng tạo đã làm cho đồ án độc đáo và tăng sức hấp dẫn. Thiết kế đô thị trong quy hoạch chung cũng đã được nghiên cứu có ý đồ tốt, chất lượng cao.

■ Nhóm sinh viên biết thống kê đất đai nhưng chưa biết cân bằng các loại đất trong đô thị.



Phần riêng:

Hoàng Thị Hương Giang: Quy hoạch chi tiết và thiết kế đô thị khu vực trung tâm hành chính và trục trung tâm đô thị (9,2 điểm)

Sinh viên có ý tưởng tạo dựng một hình ảnh khu trung tâm ven sông thật sôi động, hiện đại, hợp lý. Các trục cảnh quan có hướng tiếp cận với quảng trường trung tâm đã tạo nên sự hấp dẫn cho đồ án. Đây là một không gian cộng đồng quan trọng cho khu vực, một không gian phục vụ cho cộng đồng với cách tổ chức không gian sáng tạo, sinh động, hấp dẫn. Ý đồ tổ chức thiết kế đô thị được sinh viên nghiên cứu tốt và có nhiều sáng tạo độc đáo.

Tuy nhiên, quy hoạch khu trung tâm đô thị trên khu đất 65ha với chức năng chỉ có hành chính, thương mại và văn hóa của đô thị loại III là hơi lớn. Phần bản vẽ quy hoạch chi tiết kiến trúc cảnh quan chưa tính toán chi tiết cho từng khu nên mới chỉ thể hiện được không gian tuyến mà chưa thấy được sự liên kết giữa các khu chức năng.



ỨC SƯ QUY HOẠCH NĂM 2014

Châu Ngọc Loan: Quy hoạch chi tiết và thiết kế đô thị khu trung tâm văn hóa (9,1 điểm)

Sinh viên đã nghiên cứu các mô hình trung tâm văn hóa kết hợp với làng văn hóa, để từ đó tìm ra hướng giải quyết độc đáo riêng cho đồ án. Sinh viên đã có sự đầu tư nghiên cứu, tìm tòi sáng tạo trong đánh giá phân tích kỹ hiện trạng, để ra giải pháp quy hoạch không gian kiến trúc cảnh quan khu vực công viên phong phú sinh động. Tuy nhiên, sinh viên chưa tạo được điểm nhấn chính về công trình, giao thông, chưa thể hiện được ý đồ trong phân chia các khu chức năng và chưa biết hợp khối giữa các công trình trong khu trung tâm.

Phần thiết kế đô thị đã được sinh viên giải quyết tốt, mặc dù phần minh họa còn thiếu các chi tiết chính trong trục cảnh quan.



Phùng Đình Dũng: Quy hoạch chi tiết và thiết kế đô thị khu trung tâm thể dục thể thao (8,7 điểm)

Sinh viên có ý thức tốt trong nghiên cứu tổ chức quy hoạch trung tâm TDTT gắn liền với phát triển cảnh quan bên sông. Cấu trúc của một khu trung tâm TDTT với cả thể loại công trình được sinh viên nghiên cứu và thể hiện tốt. Các ý đồ tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan và thiết kế đô thị sinh động, giàu hình ảnh.

Tuy nhiên phần đánh giá hiện trạng trên bản vẽ còn thiếu các khu vực đồi núi, sinh viên chưa nêu các giải pháp di dân và dời bỏ khu công nghiệp hiện trạng. sinh viên lẫn lộn giữa trung tâm TDTT và trung tâm vui chơi giải trí trong việc phân khu. Bố cục giao thông, công trình đơn điệu. Phần thiết kế đô thị mới thể hiện mang tính chất minh họa.





NHỮNG CÂY CẦU NỔI TIẾNG HÚT HỒN DU KHÁCH



Biên dịch: **HUY MINH**

Chúng ta cùng khám phá những cây cầu được đánh giá là kì vĩ nhất thế giới. Đây là những cây cầu cổ, có kiến trúc lạ mắt, và chúng trở thành những điểm thu hút khách du lịch khắp nơi trên thế giới.

1. Cầu Gard (Pont du Gard) – Pháp

Pont du Gard là một cây cầu ba tầng nằm ở phía Nam nước Pháp. Với vẻ đẹp hùng vĩ và được bảo tồn gần như nguyên trạng từ thế kỷ 1 đến nay, cây cầu trở thành một trong những danh thắng hút khách nhất nước Pháp. Pont du Gard được xây dựng từ thế kỷ 1 trước Công Nguyên, với mục đích vận chuyển nước ngọt cho thành phố Nîmes. Đây là một công trình của Augustus - Đại đế của đế chế La Mã, vì vậy nó mang đậm hình ảnh, lối kiến trúc của các cầu dẫn nước trên đất nước Italy.

Kênh dẫn nước này cung cấp hơn 20.000m³ nước ngọt cho người dân trong thành phố, được sử dụng cho tưới tiêu, các hoạt động công cộng và riêng tư. Nước được đổ vào năm máng nước, chạy theo năm hướng khác nhau.

Cầu Gard được xây dựng chủ yếu bằng đá khai thác ở vùng lân cận, là một phần trong công trình dài gần 50km, cao 49m, dài 275m, gồm 3 tầng vòm. Mỗi tầng đều có các vòm của bán nguyệt. Để hoàn thành cây cầu này, người ta đã phải huy động tới 1.000 nhân công, lao động trong 3 năm ròng. Điều đặc biệt là cây cầu được xây từ những tảng đá lớn có trọng lượng tới 6 tấn mỗi tảng, được cắt xẻ rất khéo. Giữa những lớp đá này, hoàn toàn không có chất kết dính nào.

Mỗi năm cây cầu đón tới 1,4 triệu lượt khách du lịch. Pont du Gard gắn liền với những câu chuyện tình lãng mạn của quý tộc và các thi sĩ xưa kia. Nơi đây cũng là nơi được các vương triều Pháp ưa thích và coi là biểu tượng quyền lực của đế chế. Pont du Gard được công nhận là Di sản thế giới của UNESCO vào năm 1985.

2. Cầu Than thở (Ponte del Sospiri) – Italia

Cây cầu này được bắc qua dòng Venice ở phía Bắc nước Ý. Nó cũng còn được gọi là cầu đá với Venetian.

Cầu Than thở nằm giữa Dinh Tổng trấn (Venezia) và nhà giam cũ trong thành phố Venezia, bắc qua Rio di Palazzo - là một con kênh rộng khoảng 8m. Chiếc cầu làm bằng đá với này do Antonio Contino, cháu của người đã xây chiếc cầu Rialto, Antonio da Ponte, xây năm 1605. Contino cũng từng tham gia xây cầu Rialto trước đó.

Trước đây, chiếc cầu dùng để dẫn tội nhân bị tòa án tổng trấn Venezia tuyên xử trong Dinh Tổng trấn vào tù hay hành hình. Cầu Than thở mang tên này từ thế kỷ 17. Sở dĩ nó có cái tên này là vì tù nhân trên đường vào trại giam đã thở dài khi đứng từ đây nhìn ra tự do lần cuối. Tù nhân nổi nhất có lẽ là Giacomo Casanova, đã từ đây vượt ngục bằng cách leo qua mái của nhà lân cận trong đêm 31 tháng 10 năm 1756.

3. Cầu sắt (Iron Bridge) – Anh

Cuối thế kỷ 18, vùng Shropshire nổi tiếng vì giàu các quặng sắt và than đá. Nên rất dễ thấy rằng tại sao người ta lại chọn chất liệu tốt hơn gỗ này để xây dựng cây cầu.

Iron Bridge là sản phẩm của kiến trúc sư Thomas Fomolls Pritchard, là người đã khảo sát từng nhịp cầu để đảm bảo cho khả năng tàu thuyền qua lại bên dưới dễ dàng. Tuy nhiên, kiến trúc sư này đã qua đời trước khi cầu được thi công, vì thế nên việc xây dựng cây cầu do một quản đốc xưởng sắt mang tên Abraham Darby III đảm nhận. Ông này đã sử dụng khoảng 400 tấn sắt và bằng 800 mẻ đúc riêng biệt với 5 dầm đỡ dạng vòm, đúc hai nửa và sau đó lắp ghép bằng bulông để phục vụ cho quá trình thi công cây cầu. Người ta đã phải mất tới ba tháng để ghép những tấm sắt đúc này lại với nhau.

Iron Bridge được xây dựng từ thế kỷ 18 bắc qua sông Serern ở Shropshire (Anh), tuy không lớn nhưng lại rất nổi tiếng bởi nó là cây cầu đầu tiên trên thế giới được xây dựng hoàn toàn bằng sắt, là sản phẩm tiêu biểu của thời kỳ Cách mạng công nghiệp, đặc biệt là kỹ thuật thiết kế và xây dựng, độ bền lẫn tiến độ thi công. Điều đáng tiếc là chủ nhân của nó lại qua đời sớm, Darby không nhận được những gì ông đáng được hưởng do đánh giá thấp chi phí xây dựng cầu, vì thế cho đến cuối đời, ông vẫn ngập trong nợ nần, thậm chí còn mắc nợ sau khi cầu được khánh thành do chi phí phát sinh.



Cầu Than thở (Ponte dei Sospiri) – Ý



Cầu sắt (Iron Bridge) – Anh



Cầu Phong Vũ (The Wind and Rain Bridge) - Trung Quốc

4. Cầu Phong Vũ (The Wind and Rain Bridge) - Trung Quốc

Kiến trúc độc đáo của cầu Phong Vũ là sản phẩm văn hóa tinh tế của những người dân tộc Đông sinh sống ở Trung Quốc. Dân tộc Đông là một trong 56 dân tộc thiểu số của Trung Quốc. Người Đông sống rải rác trong các ngôi làng ở tỉnh Hồ Nam, Hồ Bắc, Quảng Châu và Quảng Tây. Họ nổi tiếng với nghề làm bánh gạo truyền thống và kỹ nghệ xây dựng cầu gỗ độc đáo. Những cây cầu bắc qua khu vực sông, hồ nơi người Đông sinh sống được gọi là cầu Phong Vũ, bởi thiết kế của cầu có phần mái để chắn gió, chắn mưa. Loại cầu này còn có tên gọi khác là cầu hoa bởi kiến trúc tổng thể của cây cầu hết như những bông hoa đang nở, vô cùng đẹp mắt. Vào những ngày trời mưa, đây là địa điểm gặp gỡ thường xuyên của những người dân địa phương. Họ vừa trò chuyện, vừa thư giãn sau những giờ lao động. Chiếc cầu nổi tiếng cho loại kiến trúc này là cây cầu nằm ở tỉnh Quảng Tây, được xây dựng từ năm 1916. Đây cũng là cây cầu Phong Vũ vững chãi và lớn nhất ở Trung Quốc với 5 mái vòm lớn và chiều dài lên đến 64,4m, rộng 3,4m và cao 10,6m. Phần trụ cầu là bộ phận duy nhất được xây bằng đá, phần thân được kết nối hoàn toàn bằng gỗ và trên mái được lợp gạch. Những hàng ghế cũng được bố trí hợp lý hai bên thân cầu, thuận tiện cho du khách nghỉ ngơi. Đứng từ cây cầu này, du khách sẽ được chiêm ngưỡng dòng sông Linxi uốn lượn bên dưới với hai bên sông là những cánh đồng chè xanh mát. Nét độc đáo của cây cầu này đã thu hút hàng nghìn du khách tới tham quan mỗi ngày.

5. Cầu Brooklyn (Brooklyn Bridge) - Mỹ

Cầu Brooklyn là một trong những cây cầu treo lâu đời nhất Hoa Kỳ. Hoàn thành vào năm 1883, cây cầu kết nối hai khu của thành phố New York là Manhattan và Brooklyn bị chia cắt bởi Sông Đông (East

River). Với trụ nhịp chính dài 486m. Nó là cây cầu treo dài nhất thế giới cho đến năm 1903 và là cây cầu treo đầu tiên làm bằng thép. Kể từ khi thông xe, nó đã trở thành một phần biểu tượng của New York.

Cầu Brooklyn được khởi công từ tháng 1/1870, với hai tòa tháp nằm gần phía hai bờ, xây theo kiểu kiến trúc "Tân Cổ-tic" (xuất hiện tại Anh từ thập niên 1740), đỡ lấy thân cầu với những cáp treo bằng thép. Đây cũng là chiếc cầu treo bằng thép đầu tiên trên thế giới, trở thành công trình kiến trúc được trân trọng nhất New York và được công nhận là công trình lịch sử quốc gia vào năm 1964. Hơn nữa, việc xây dựng cầu còn được xem là một kỳ tích, khi kiến trúc sư gốc Đức John Augustus Roebling (1806-1869), người thiết kế cây cầu, qua đời khi đang chuẩn bị xây dựng cầu. Con ông là Washington Roebling (1837-1926) tiếp tục công trình của cha, nhưng chẳng bao lâu sau khi khởi công, Washington gặp tai nạn khi đi khảo sát lòng sông Đông và bị liệt toàn thân. Tuy nhiên, trong suốt 13 năm, Washington hướng dẫn bằng ngón tay duy nhất còn chuyển động của mình cho vợ ông là Emily Warren Roebling (1843-1903). Dưới sự hướng dẫn của chồng, bà đã vừa tự học cùng với các kỹ sư tại công trường vừa tiếp tục công việc cho đến khi hoàn tất. Do vậy, tên của ba người trong một gia đình đã được ghi khắc lên công trình lịch sử này.

Hiện nay, mỗi ngày có khoảng 120.000 xe hơi, hàng ngàn người đi xe đạp và khách bộ hành qua lại trên cây cầu này. Nó thực sự đóng vai trò quan trọng trong các sự kiện lịch sử của thành phố. Trong biến cố ngày 11/09/2001, từng đoàn người đã mau chóng tìm cách rời khỏi Manhattan theo lối cầu Brooklyn. Ngoài ra, hình ảnh chiếc cầu treo Brooklyn cũng trở thành đề tài của

Cầu Brooklyn (Brooklyn Bridge) - Mỹ





Cầu Cổng Vàng hay Cầu Kim Môn (Golden Gate Bridge) - Mỹ



Chùa cầu, còn được gọi là cây cầu của nư hôn, cầu mái che - Covered Bridge - bắc qua sông Grand, Ontario, Canada

một số tác phẩm văn học, ca nhạc và điện ảnh, như: phim tài liệu Brooklyn Bridge của đạo diễn người Mỹ Ken Burns được đề cử giải Oscar năm 1982, ban nhạc Johnny Maestro and The Brooklyn Bridge (1968-2010) với bài hát nổi tiếng The Worst That Could Happen...

6. Cầu Cổng Vàng hay Cầu Kim Môn (Golden Gate Bridge) - Mỹ

Đây là cây cầu treo nối liền thành phố San Francisco trên mũi phía Bắc của bán đảo San Francisco với hạt Marin. Được khánh thành vào năm 1937, The Golden Gate Bridge là cây cầu treo dài nhất thế giới vào thời kỳ đó và đã trở thành một biểu tượng của San Francisco. Năm 2007, The Golden Gate được xếp hạng thứ năm trong danh sách những kiến trúc Hoa Kỳ được yêu thích do Viện Kiến trúc sư Hoa Kỳ bầu chọn. Kể từ khi hoàn thành đến nay, đã có tám chiếc cầu khác có chiều dài vượt qua Cầu Cổng Vàng. Tuy thế, nó vẫn là cây cầu treo dài thứ hai ở Hoa Kỳ, sau cầu Verrazano-Narrows ở New York.

7. Chùa cầu, còn được gọi là cây cầu của nư hôn, cầu mái che - Covered Bridge - bắc qua sông Grand, Ontario, Canada

Covered Bridge là một cây cầu gỗ có mái che và toàn bộ thân cầu cũng gần như được quây kín hoàn toàn. Mục đích của lớp phủ này là để bảo vệ kết cấu bằng gỗ của cầu tránh khỏi sự khắc nghiệt của thời tiết. Nếu không có lớp phủ bảo vệ thì cầu mái che chỉ có tuổi thọ trung bình từ 10 đến 15 năm do sự ảnh hưởng của mưa và mặt trời. Ngoài ra cầu mái che còn có tác dụng bảo vệ cho người đi bộ trên cầu.

West Montrose Covered Bridge là chiếc cầu có mái che cổ nhất tại Canada. Đây là cây cầu có mái che bằng gỗ cuối cùng ở Ontario, bốn cây cầu khác đều đã bị phá hủy trong những năm qua. Nó được xây dựng chỉ trong một năm sau chiếc cầu Victoria ở Montreal. Cây cầu này còn được gọi là "Cây cầu nư hôn" nằm ở phía Tây Montrose - Ontario, được John Bear xây dựng trong khoảng thời gian 1880-1881. Cây cầu được xây dựng giành riêng cho người đi bộ, xe độc mã và các loại xe có trọng lượng dưới ba tấn qua sông Grand. Cầu được làm chủ yếu bằng gỗ nhưng đã được sửa chữa và bổ sung phần bê tông và thép để khắc phục tình trạng xuống cấp của cấu trúc cầu.

Ấn tượng cầu nước



Biên dịch: **THUC ANH**

Cầu nước là loại hình có cấu trúc của mạng lưới kênh rạch đường thủy, có chức năng vận tải, điều hướng tới các thung lũng, đường sắt, đường bộ hoặc các con sông khác. Các loại tàu thuyền nhỏ vẫn thường xuyên đi lại trên những con đường nước này. Cây cầu nước nổi tiếng nhất có lẽ là cầu Magdeburg tại Đức, đây là cây cầu nước dài nhất và ấn tượng nhất thế giới. Hệ thống này đã được dùng để dẫn nước tới các thành phố từ nhiều thế kỷ. Tuy nhiên, nó vẫn không được sử dụng cho mục đích giao thông. Chỉ tới thế kỷ thứ 17, khi hệ thống kênh mương hiện đại bắt đầu xuất hiện thì "Con đường nước" này mới trở thành con đường giao thông. Năm 1896, hệ thống kênh bắc qua sông Loire (Pháp) được đánh giá là dài nhất. Nhưng tới thế kỷ thứ 21, cầu nước Magdeburg được xây dựng tại Đức và đã dành được danh hiệu này.

Dưới đây là ba trong số những cầu nước ấn tượng và tuyệt vời trên thế giới.

Cầu kênh Magdeburg (Magdeburg Water Bridge)

Cầu nước Magdeburg tại Đức có một ý nghĩa hết sức đặc biệt. Được khánh thành vào tháng 10 năm 2003, Magdeburg là hệ thống đường thủy kết nối kênh đào Elbe-Havel với Mittellandkanal,

vượt qua sông Elbe. Với độ dài 918m, đây là hệ thống dẫn nước đồng thời là tuyến giao thông nước dài nhất thế giới.

Elbe-Havel và Mittelland là hai con kênh đã có trước đây, gần thành phố Magdeburg nhưng lại nằm đối diện với dòng sông Elbe. Tuy nhiên, sông Elbe lại thấp hơn đáng kể so với hai con kênh này, nên tàu bè muốn di chuyển giữa hai con kênh buộc phải đi đường vòng 12km, để giảm dần độ cao từ kênh đào Mittelland thông qua thuyền Rothensee để tới sông Elbe, sau đó đi thuyền xuôi dòng trên sông, và trước khi lên kênh đào Elbe-Havel thì các phương tiện đều phải qua cửa Niegrripp. Mục nước thấp của sông Elbe làm hạn chế sự vận chuyển hàng hóa trọng tải lớn trên các sà lan, vì vậy đòi hỏi phải tốn nhiều thời gian hơn cho việc tháo dỡ và vận chuyển hàng hóa qua khu vực này.

Việc thống nhất nước Đức và thiết lập tuyến đường giao thông một lần nữa đã được ưu tiên và xây dựng lên cây cầu nước. Công trình được khởi công vào năm 1997, thi công trong vòng 6 năm với tổng giá trị đầu tư 500 triệu Euro. Tới nay, chiếc cầu nước này có chức năng kết nối toàn bộ khu vực nội địa Berlin với hệ thống cảng chạy dọc sông Rhine.



Cầu kênh Magdeburg

Quy hoạch & kiến trúc thế giới



Cầu kênh Magdeburg



Cầu máng Pontcysyllte



Cầu nước xoay Barton

Cầu máng Pontcysyllte (Pontcysyllte Aqueduct)

Hệ thống cầu máng Pontcysyllte được xây dựng vào khoảng thời gian những năm 1795-1805, tại Wrexham – hạt Borough – Anh, chạy dọc theo dòng kênh Ellesmere qua thung lũng của sông Dee. Trong suốt thời kỳ Cách mạng Công nghiệp, cây cầu này có chức năng liên kết các mỏ than tại Denbighshire với hệ thống kênh quốc gia. Đó là một trong những thành tựu kỹ thuật lớn nhất thế giới của thời đại. Có bề dày lịch sử hơn 200 năm, đây là hệ thống dẫn nước dài và cao nhất nước Anh. Hiện nay, công trình này được công nhận là một di sản của thế giới.

Cây cầu máng này có chiều dài 307m, rộng 3,4m và sâu 1,60m. Nó là một phần của một hệ thống dẫn nước dài 18km. Nó bao gồm một máng xối hỗ trợ làm bằng gang dài 38m phía trên mặt sông, nằm trên những khung sắt hình vòm được chống đỡ bởi mười chín cầu tàu. Việc sử dụng của cả gang và sắt trong các hệ thống dẫn nước cho phép xây dựng những mái vòm sáng sủa và mạnh mẽ, tạo nên một hiệu ứng tổng thể hùng vĩ và thanh lịch.

Ảnh hưởng kinh tế của kênh đào đối với khu vực này là rất đáng kể trong nửa đầu của thế kỷ 19, nó tạo điều kiện cho sự phát triển nhanh chóng của ngành công nghiệp khai thác than, kim loại, mỏ đá vôi, và sản xuất vôi. Các mỏ đá núi Welsh và nông nghiệp cũng được hưởng lợi từ kênh này. Ngày nay, các kênh không còn được sử dụng để di chuyển than và đá vôi nữa, nhưng nó đã trở thành một điểm tham quan phổ biến cho khách du lịch.

Cầu nước xoay Barton (Barton Swing Aqueduct)

Barton Swing Aqueduct là một cây cầu nước di chuyển giữa Barton và sông Irwell, ở Greater Manchester - Anh, nó nằm trên con kênh Bridgewater để vượt qua kênh Manchester Ship. Cây cầu được xây dựng cho phép các tàu lớn có thể đi lại phía dưới, trên dòng kênh Manchester Ship, đồng thời những chiếc thuyền hẹp và nhỏ hơn di chuyển ở phía trên. Khi các tàu lớn hơn cần phải di chuyển để vượt qua quãng đường dọc theo kênh Manchester Ship, thì cây cầu nặng 1.450 tấn và dài 100m bằng sắt này sẽ được quay 90 độ. Ở hai đầu cây cầu này đều có một cánh cổng mà ở đó có chứa khoảng 800 tấn nước. Cánh cổng này có vai trò giữ nước trong đoạn tiếp giáp của cầu với kênh. Cùng với cây cầu này, một cây cầu quay tương tự cũng được xây dựng gần đó để giành cho giao thông đường bộ nằm ở thượng lưu của Barton Swing Aqueduct.

Đây là hệ thống dẫn nước xoay đầu tiên và duy nhất trên thế giới, nó được coi là một thành công lớn của các kỹ sư vùng Victorian. Công trình do Sir Edward Williams thiết kế, Andrew Handyside của Derby là người đứng đầu trong việc thi công cây cầu này. Chiếc cầu nước xoay này được lưu thông vào năm 1894, từ đó tới nay nó vẫn thường xuyên được sử dụng.

Trước đây, hệ thống dẫn nước vượt qua sông Irwell là một cấu trúc đá cứng nhắc, gây khó khăn cho các con tàu mới, có kích thước lớn đi qua bên dưới cầu. Cây cầu xoay Barton ra đời là một điều hết sức cần thiết.

NHỮNG CÂY CẦU ĐẸP dành riêng cho động vật

Biên dịch: MINH ANH

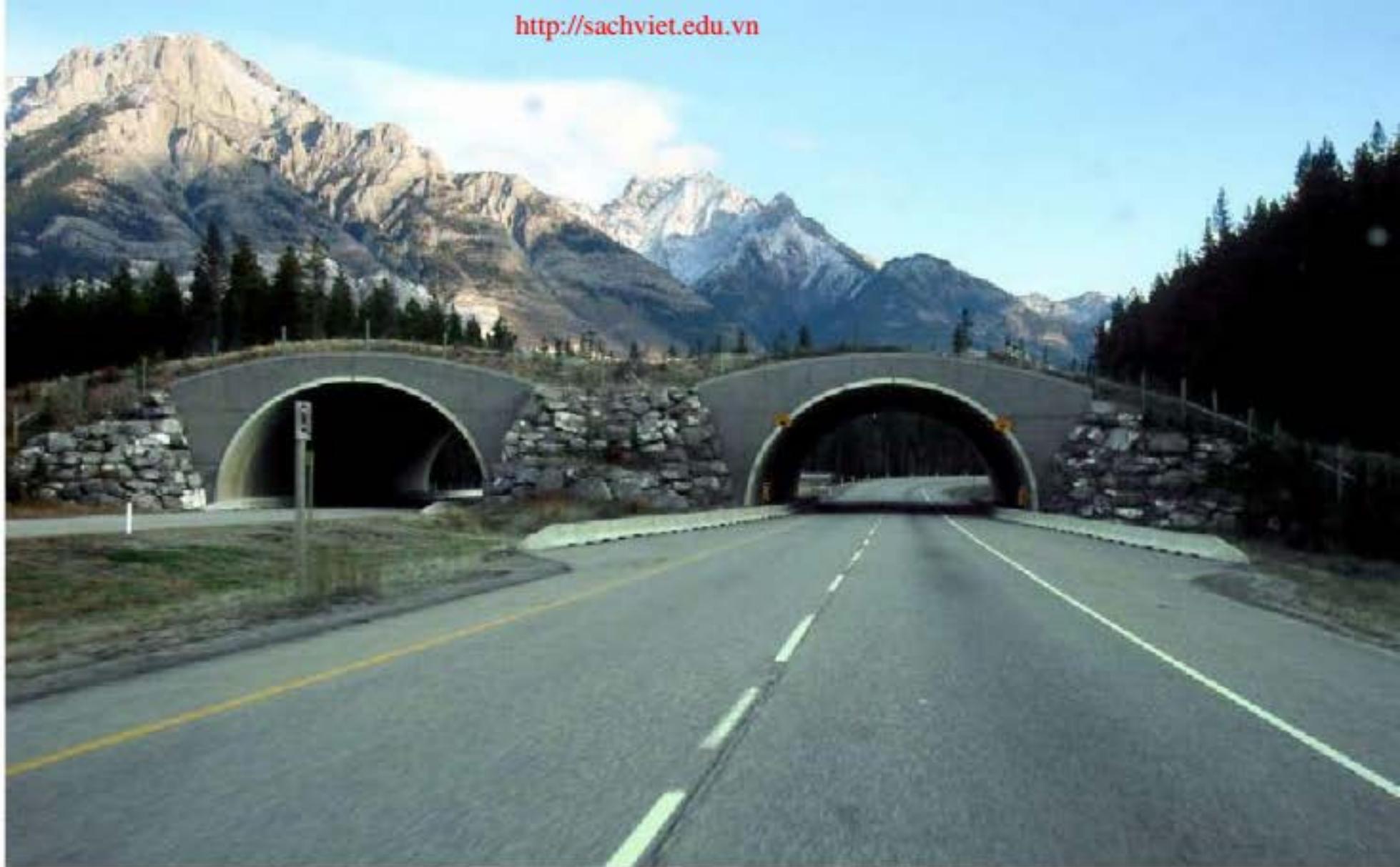


Con người chúng ta vẫn luôn có nhu cầu phải lưu thông trên những con đường thuộc khu vực sống của các loài động vật. Vì vậy, tốt hơn hết những loài động vật này được đi lại trên những phương tiện không cần có tín hiệu giao thông như nhấn nút hay chờ cho ánh sáng đèn thay đổi. Bởi chúng không có ngón tay và cũng không thể đếm từng giây chờ đợi. Đó là lý do tại sao ở một số khu vực đường cao tốc tại các nước, người ta đã xây dựng những chiếc cầu vượt đặc biệt dành cho động vật như hươu, nai và gấu xám Bắc Mỹ.

Không ai có thể dạy động vật biết cách nhìn đường từ hai phía và con người đã nhanh chóng tìm lối đi an toàn cho các loài động vật, thay vì con đường nhựa thì người ta tạo dựng cho chúng những cây cầu cỏ đẹp mắt. Một ví dụ điển hình, kể từ năm 1996, tại công viên quốc gia Banff ở Canada,

người ta đã sử dụng sáu cây cầu vượt và 35 cầu chui phục vụ cho việc đi lại của các loài động vật.

Cầu vượt dành cho động vật hoang dã là loại cầu sinh thái, được bao phủ bằng màu xanh cây cỏ. Chúng được xây dựng qua những con đường, cho phép động vật hoang dã và các loại phương tiện thô sơ vượt qua đường một cách an toàn. Hầu hết các loại cầu này có chiều rộng từ 10 đến 60m. Trên mặt cầu thường là đất, rơm rạ và cây cỏ, nhằm tạo môi trường thích hợp cho các loài động vật khác nhau. Những cây cầu có cấu trúc lớn thường được dành cho các loài thú lớn, từ động vật có móng guốc (như hươu, nai Anxet, nai sừng tấm Bắc Mỹ) đến các loài động vật ăn thịt lớn (như gấu đen và gấu xám Bắc Mỹ, linh miêu, chồn Gulo). Dưới đây là hình ảnh của một số cây cầu vượt dành cho động vật hoang dã đẹp và thú vị nhất thế giới.



1. Cầu vượt dành cho động vật hoang dã tại Vườn quốc gia Banff – Alberta – Canada

Tại đây, hiện có 41 cấu trúc cầu (6 cầu vượt và 35 cầu chui) giúp động vật hoang dã đi qua quốc lộ Trans-Canada một cách an toàn. Những cấu trúc cầu này bắt đầu được sử dụng từ năm 1996, dành cho 11 loài động vật có vú, bao gồm cả gấu, nai sừng tấm và loài báo sư tử.



2. Đường dẫn sinh thái tại Hà Lan

Đây là một trong những quốc gia đầu tiên triển khai một mạng lưới giao thông cảnh quan cắt ngang và dành riêng cho động vật hoang dã.

■ Hệ thống đường sinh thái De Woeste Hoeve trên cao tốc A50 tại Hà Lan được gắn liền với con số ấn tượng, hơn 600 đường giao thông giao cắt (bao gồm đường hầm và cầu sinh thái) dành riêng cho động vật hoang dã. Hệ thống đường này cũng góp phần bảo vệ các loài động vật như: Heo rừng, hươu đỏ, hoẵng và con lửng tại châu Âu đang có nguy cơ tuyệt chủng.

■ Ecoduct (cầu dành riêng cho động vật hoang dã) trên đường cao tốc A1, qua khu vực tự nhiên Veluwe - Hà Lan.



3. Cầu Xanh (Green bridge) trên đường A20 gần Grevesmühlen - Đức



4. Cầu động vật (Animal bridge) tại Montana - Mỹ



5. Đường sinh thái tại Pháp (Ecoduct in France)



6. Cầu vượt dành cho động vật hoang dã gần hồ Keechelus - Washington - Mỹ



7. Đường giao cắt dành cho động vật hoang dã băng qua đường Compton Rd (SR30) tại Kuraby gần rừng Karawatha – Queensland – Úc.



9. Cầu Xanh (Green bridge) băng qua đường cao tốc 464 gần Boeblingen – Đức.



8. Đường dẫn sinh thái Borkeld (Ecoduct The Borkeld) – Hà Lan



10. Cầu vượt lạ thường dành riêng cho cua: Loài cua đỏ dịch cư bằng cách trèo qua một cây cầu băng qua đường trên đảo Christmas. Chiếc cầu được dựng lên tại Vườn quốc gia Đảo Christmas – Úc.

CÁC NGUYÊN TẮC QUY HOẠCH

Phát triển đô thị thông minh

NHỮNG THÔNG ĐIỆP CẦN ĐƯỢC LẮNG NGHE Ở VIỆT NAM

Phần I

A- Tiếp cận quy hoạch phát triển đô thị thông minh BẮT ĐẦU bằng đổi mới nội dung và phương pháp lập quy hoạch đô thị

Đối với các đồ án quy hoạch vùng, quy hoạch chung và quy hoạch phân khu (tỷ lệ 1/2000 và 1/5000) cần chuyển đổi từ quy hoạch mang tính chỉ định toàn diện sang quy hoạch mang tính chiến lược (ở những mức độ khác nhau). Trên thế giới, từ những năm 50 của thế kỷ XX, lĩnh vực quy hoạch và quản lý đô thị đã bắt đầu nhận thức được rằng: không có một nhà quy hoạch/nhóm quy hoạch gia nào có thể tài giỏi để nghĩ trước hộ hàng ngàn nhà đầu tư, hàng triệu người dân, trong hàng chục năm về việc làm cái gì? Ở đâu? Bao nhiêu? một cách tuyệt đối.



Vậy mà đó lại chính là nội dung của các đồ án quy hoạch lập theo phương pháp truyền thống, mang tính chỉ định (mà Việt Nam vẫn còn đang áp dụng). Nếu tiếp tục áp dụng cách làm quy hoạch mang tính chỉ định tuyệt đối như vậy, sẽ hạn chế cơ hội và năng lực cạnh tranh và phát triển, thậm chí là khả năng tồn tại của các đô thị.

ThS. KS. PHẠM THỊ HUỆ LINH

Giám đốc Trung tâm Quy hoạch xây dựng - VIUP

Ngày nay, *phương pháp quy hoạch cấu trúc chiến lược* đang được thừa nhận là một phương pháp tiến tiến, thỏa mãn được vai trò kiểm soát và hướng dẫn của quy hoạch,

Đ a n g à n h

mà vẫn dành lại cơ hội cho đô thị được phát triển một cách linh hoạt và năng động, một yếu cấu mang tính “sống còn” khác của đô thị, trong thế giới đương đại.

Quy hoạch cấu trúc chiến lược bao gồm các thành tố chính là:

1- Các nội dung mang tính chiến lược, các nguyên tắc hành động hướng tới một tầm nhìn chung, mang tính chất dài hạn, đã được thống nhất lựa chọn trên cơ sở các phân tích kỹ lưỡng về bối cảnh và tiềm năng phát triển đô thị, sau khi đã nhận diện được các VẤN ĐỀ chính cần được giải quyết.

2- Các cấu trúc không gian, khung hạ tầng kỹ thuật có vai trò là khung kiểm soát hoặc khuyến khích hướng dẫn cải tạo và phát triển đô thị. Mức độ chi tiết của các nội dung này tùy thuộc theo cấp độ quy hoạch và luôn luôn phải lý giải được “TẠI SAO?”, với những cơ sở lập luận gì để dẫn đến những đề xuất như vậy?

3- Các dự án chiến lược: Là các dự án có tác động lan tỏa, có vai trò thúc đẩy các hoạt động cải tạo và phát triển đô thị khác, hiện thực hóa các chiến lược đã được xác định.

Nội dung 1 và 2 là những nội dung mang tính nguyên tắc, bắt buộc phải tuân thủ trong quá trình thực hiện quy hoạch.

Có rất nhiều nội dung mà các đồ án quy hoạch đang chỉ định tuyệt đối hiện nay, có thể chuyển đổi thành những nội dung có thể linh hoạt áp dụng, có thể biến đổi theo thời gian.

Yếu cấu bức thiết về việc có thể sử dụng linh hoạt và đa dạng một khu đất cho các chức năng và hình thái kiến trúc khác nhau (theo những nguyên tắc nhất định – nếu cần thiết) trong những thời điểm khác nhau, đã được nhấn mạnh là nhu cầu sống còn của đô thị (Jacobs.J. 1989 (1961)).

Tuy nhiên, sự linh hoạt này cũng có thể cần được giới hạn theo các nguyên tắc nào đó, dựa trên những cơ sở thỏa đáng.

Mặt khác, bản thân các phát biểu, diễn đạt của các chiến lược, nguyên tắc bắt buộc phải tuân thủ nếu trên, cũng đã đồng thời hàm chứa yếu tố bắt buộc và khả năng linh hoạt, các khoảng dao động mà mỗi giải pháp quy hoạch đề xuất, theo đó, có thể được chấp nhận. Khái niệm nguyên tắc đã bao hàm sự khác biệt với khái niệm chỉ định tuyệt đối. Đây chính là bản chất khác biệt của quy hoạch chiến lược so với quy hoạch chỉ định tổng thể.

Các bản vẽ quy hoạch dưới dạng cấu trúc, thay cho mặt bằng tổng thể hoặc định hướng tổng thể, sẽ là công cụ quản lý phát triển hữu hiệu. Quy định về các mối quan hệ giữa các thành phần trong đô thị, hơn là chỉ định cụ thể đối với từng thành phần, kèm theo các điều kiện mang tính tình huống, để đảm bảo sự linh hoạt nhưng vẫn đảm bảo tính nguyên tắc trong phát triển đô thị.

Theo Khoa Quy hoạch và Phát triển đô thị, Đại học tổng hợp Catholic Leuven, Vương quốc Bỉ (năm 2007), một số nguyên lý căn bản được nhấn mạnh trong quy hoạch đô thị là:

1. Chỉ quy hoạch (khống chế) những gì cần quy hoạch (khống chế).

Trong điều kiện của Việt Nam, đã đến lúc cần xem lại các quy định bắt buộc được đặt ra quá nhiều trong quy hoạch, mà lại thường không đủ các luận chứng và cơ sở để đặt ra các quy định đó. Mặt khác, cần thực hiện quy hoạch theo nhu cầu, không nên phủ kín quy hoạch đối với các khu vực dự định phát triển trong tương lai, bằng mọi giá.

2. Chỉ quy hoạch những gì có thể quy hoạch được (nằm trong tầm kiểm soát, có thể thực thi).

3. Không có thực đơn chung cho mọi đồ án quy hoạch.

Bao hàm không chỉ yếu cấu giải pháp quy hoạch được nghiên cứu phù hợp với đặc thù và vấn đề của từng địa điểm, mà còn hàm ý là không nên và không cần thiết, thậm chí là phi lý, khi quy định một quy cách thể hiện chung cho tất cả các đồ án. Mỗi đồ án, bao gồm phần báo cáo và phần bản vẽ, phải có trách nhiệm thể hiện được rõ ràng, đầy đủ các cơ sở phân tích và các giải pháp, cấu trúc chiến lược và hướng dẫn hành động, làm cơ sở cho các quá trình ra quyết định về xây dựng và cải tạo, phát triển đô thị của các cấp chính quyền.

Do đó, việc quy định chung một quy cách thể hiện quá chi tiết là không phù hợp. Chỉ nên dừng lại ở những quy định mang tính nguyên tắc căn bản, đảm bảo không hạn chế khả năng truyền đạt thông tin phù hợp với yêu cầu riêng của mỗi đồ án.

Bên cạnh đó, cần thay đổi phương thức phân đợt đầu tư, với các mốc cụ thể dưới dạng kế hoạch hóa, bằng phương thức xác định lộ trình thực hiện quy hoạch theo nhiều bước và dùng hệ thống các tiêu chí kiểm soát phát triển để theo dõi và điều chỉnh các quyết định phát triển đô thị.

Sự lo lắng về hiệu quả quản lý của các đồ án quy hoạch, khi không còn các bản vẽ chỉ định toàn diện - một công cụ “cầm tay – chỉ việc”, sẽ được giải tỏa, nếu thống nhất quan điểm cho rằng: Chỉ tiêu kinh tế - kỹ thuật và xã hội được áp dụng trong đồ án quy hoạch là tương đối và có khả năng đàn hồi. Chỉ một số chỉ tiêu quy hoạch mang tính ngưỡng tuyệt đối, bắt buộc tuân thủ (ví dụ: Khả năng thông xe tối đa; tổng lượng nước có thể cung cấp...). Đa số các chỉ tiêu mang tính chất tương đối và có khả năng đàn hồi (ví dụ: Chỉ tiêu m² đất/học sinh có thể dao động từ 6m²/hs đến 45m²/hs; diện tích sàn nhà ở có thể dao động từ 5m²/người đến hàng trăm m²/người; chỉ tiêu cấp nước sạch thực tế có thể dao động so với quy hoạch...).

Rất nhiều chỉ tiêu quy hoạch được áp dụng mang tính chất trung bình. Do đó, tính đàn

hối của các chỉ tiêu này có thể là rất lớn, đặc biệt là khi chỉ xảy ra biến động tại một vài khu vực cục bộ trong đô thị, thì về tổng thể, chất lượng đô thị cũng không bị ảnh hưởng nhiều. Bằng hệ thống các tiêu chí kiểm soát phát triển, quá trình quản lý đô thị có thể đưa ra các quyết định phù hợp với tầm nhìn và các chiến lược đã đề ra, mà không cần phải kiểm soát và dự phòng quá nhiều ngay từ khi lập quy hoạch, thông qua các bản vẽ cũng nhắc.

Đổi mới phương pháp và nội dung quy hoạch đô thị là vô cùng bức thiết đối với các đô thị hiện nay. Các nội dung này không mâu thuẫn với các quy định pháp quy hiện hành mà chỉ mâu thuẫn với **CÁCH HIỂU** và **THỜI QUEN** quy hoạch và quản lý đô thị hiện hành. Tuy nhiên, để tạo điều kiện thuận lợi cho những thay đổi mang tính chất **SỐNG CÒN** này của các đô thị, nên điều chỉnh các quy định có liên quan đến quy hoạch và quản lý đô thị trong **LUẬT XÂY DỰNG**, **LUẬT QUY HOẠCH ĐÔ THỊ** và các văn bản hướng dẫn có liên quan, làm rõ hơn các yêu cầu đối với công tác quy hoạch đô thị theo hướng **CẤU TRÚC – CHIẾN LƯỢC**.



Cấu trúc phân bố các khu vực phát triển đô thị dựa trên các phân tích hiện trạng và tiềm năng, đặc biệt là các yếu tố sinh thái và địa hình.



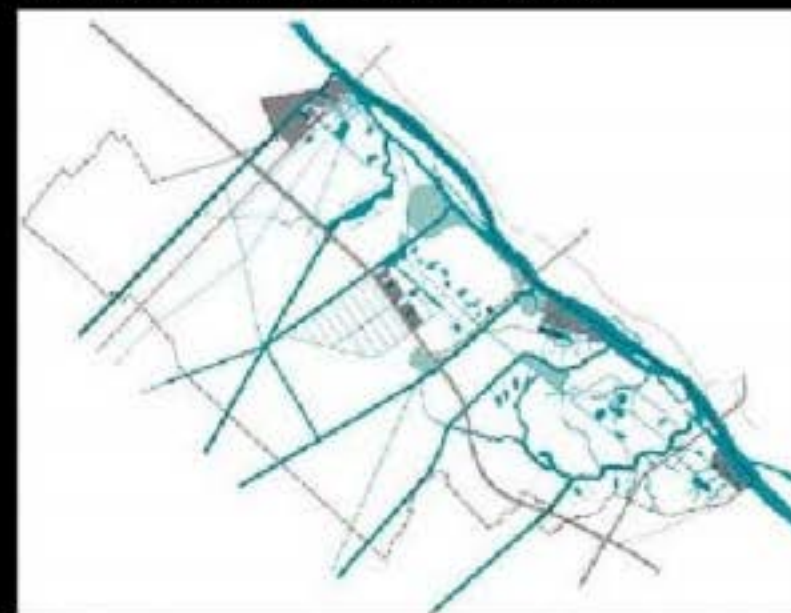
Cấu trúc cây xanh: Công viên ven sông Hậu, dải công viên, cây xanh dọc trục đô thị, các khu vườn cây ăn trái.



Cấu trúc quy hoạch các trục chính đô thị: Lõi đô thị mới (giao thông, quản lý nước, các tiện ích công cộng).



Cấu trúc không gian tổng thể - tổng hợp của các cấu trúc thành phần nêu trên - bắt buộc tuân thủ, định dạng cho các không gian xây dựng (màu trắng còn lại - nơi chứa đựng nhiều yếu tố linh hoạt).



Cấu trúc mặt nước: các khu vực ngập lụt, hồ điều hòa, hệ thống thoát nước mưa và thủy lợi (đảm bảo về quy mô), cũng như các khu vực xử lý nước (đảm bảo về chất lượng).

(Nguồn: Điều chỉnh Quy hoạch chung TP. Cần Thơ đến năm 2030 - OSA, KU Leuven và Phân viện Quy hoạch Đô thị - Nông thôn Miền Nam - 2010)



Hình: Cấu trúc tổng thể phát triển không gian TP. Nam Định đến năm 2030, bao hàm các chiến lược: 1- Tập trung phát triển các dự án công nghiệp, dịch vụ, đào tạo hai bên QL10 (kèm theo các giải pháp đảm bảo an toàn giao thông); 2- Phát triển đô thị với trung tâm chính rõ nét và các trục đô thị kết nối trung tâm chính với các trung tâm khu vực; 3- Bảo tồn, tôn tạo và khai thác các giá trị sinh thái nông nghiệp phía Nam sông Đáy; 4- Chú trọng khai thác không gian hai bên Sông Đáy cho các hoạt động của trung tâm đô thị... Trong đó, với từng khu vực sẽ có các nội dung hướng dẫn thiết kế đô thị bao gồm các nội dung bắt buộc tuân thủ và các nội dung có thể linh hoạt trong mỗi khu vực.

B- Các nguyên tắc quy hoạch phát triển đô thị thông minh

Trào lưu Phát triển đô thị Thông minh (Smart Growth) là một trong những xu hướng quy hoạch và phát triển đô thị mạnh mẽ tại Hoa Kỳ trong vài thập niên qua, nhằm khắc phục các nhược điểm của một quá trình phát triển đô thị tràn lan, quá lệ thuộc và chú trọng đến việc tạo thuận lợi cho sử dụng ô tô cá nhân, chiều theo thị hiếu muốn sở hữu các căn nhà dạng biệt thự mặt độ thấp, tương đối tách biệt ở ngoại ô..., để hướng tới những đô thị hiệu quả hơn, thân thiện hơn, tăng khả năng và nhu cầu giao tiếp của người dân, tiết kiệm các nguồn lực tự nhiên và xã hội.

Để cụ thể hóa các nguyên tắc thiết kế theo xu hướng này, Duany Plater-Zyberk và Công Ty (DPZ) đã xây dựng bộ tiêu chuẩn quy hoạch đô thị thông minh (Smartcode) nhằm nâng cao sự lành mạnh, an toàn và công bằng trong các đô thị, bao gồm: Bảo vệ môi trường, bảo vệ các nguồn lực về đất đai, năng lượng và các nguồn lực tự nhiên khác, giảm thiểu tắc nghẽn giao thông, sử dụng hiệu quả hơn các nguồn lực công cộng, tạo không gian đi bộ lành mạnh hơn, bảo tồn các giá trị lịch sử, đảm bảo không gian cho giáo dục và nghỉ ngơi, hạn chế phát triển đô thị tràn lan và nâng cao chất lượng không gian đô thị nói chung.

Bộ tiêu chuẩn đã đưa ra các mô-đun thiết kế điển hình cho quy mô một đô thị, một khu vực cộng đồng, một ô phố và các công trình xây dựng. Tương ứng với các quy mô này ở Việt Nam là quy mô của đồ án quy hoạch chung, quy hoạch phân khu và quy hoạch chi tiết. Nhiều sách vở, nghiên cứu về phát triển đô thị đã

cảnh báo về việc cần thận trọng khi áp dụng các mô hình hoặc mô-đun thiết kế điển hình, để tránh những sự rập khuôn nguy hại. Đối với bộ tiêu chuẩn quy hoạch đô thị thông minh cũng vậy, các tiêu chuẩn thiết kế cụ thể có thể được xây dựng khác nhau và được yêu cầu, khi sử dụng, phải phù hợp và làm nổi bật các điều kiện riêng của mỗi khu vực.

Song song với trào lưu Phát triển đô thị Thông minh, hoặc xuất hiện sau đó là các trào lưu (hay triết lý) quy hoạch đô thị như: Đô thị học theo các dòng sinh thái – cảnh quan (Landscape urbanism); Đô thị xanh (Green city); Đô thị sinh thái (Eco-city) hoặc Eco2-city... Các trào lưu phát triển đô thị này có thể tập trung sâu hơn về một vài khía cạnh, nhưng những nguyên lý tổng thể đều hướng đến mục tiêu chung là ứng xử thông minh hơn với môi trường, đưa ra các quyết định phát triển có trách nhiệm hơn về các mặt xã hội và môi trường, dẫn đến những hiệu quả phát triển đô thị bền vững hơn...

Giữa các trào lưu, cũng có những tranh luận về việc lấy cái gì là trọng tâm. Ví dụ: sinh thái hay con người..., tạo cảm nhận có sự bất đồng nhất định trong các giải pháp. Cũng có những phê phán về nguy cơ đơn giản hóa các vấn đề đô thị, khi tạo ra các mô-đun chuẩn như trong bộ tiêu chuẩn quy hoạch đô thị thông minh.

Nhưng, nhìn một cách tổng thể, nếu không áp dụng các mô-đun một cách cứng nhắc, máy móc, theo nguyên tắc hình học đơn thuần và đảm bảo khi áp dụng phải có những giải pháp thiết kế phù hợp và làm nổi bật các điều kiện riêng của mỗi khu vực, thì các nguyên lý được phát biểu trong bộ tiêu chuẩn quy hoạch đô thị thông minh cũng không có gì mâu thuẫn với các xu hướng kia. Khi đó, những nguyên tắc căn bản được đề xuất trong bộ Tiêu chuẩn phát triển đô thị thông minh của Duany Plater-Zyberk và Công ty là những đúc kết rất cần được tham khảo, suy ngẫm và nỗ lực áp dụng trong bối cảnh quy hoạch của Việt Nam hiện nay.

Số tiếp theo: Các nguyên tắc quy hoạch đô thị thông minh trong quy hoạch chung đô thị; quy hoạch phân khu; quy hoạch chi tiết đô thị và thiết kế công trình.

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. Alexander, C., Ishikawa, S., Silverstein, M., Jacobson, M., Fiksdahl-King, I. and Angel, S. (1977) *A Pattern Language*, Oxford University Press, New York;
2. Duany Plater-Zyberk & Company (DPZ), *SmartCode Version 9.0.*;
3. Jacobs, J. (1989 [1961]) *Death and Life of Great American Cities*, Random House, New York;
4. Kevin Thrall, Sergio Porta, Ombretta Romice and Mark Greaves (editors) (2007) *Urban Sustainability through Environmental Design: Approaches to time-people-place responsive urban spaces*, Routledge, Oxon;
5. Mohsen Mostafavi with Gareth Doherty (editors) (2010) *Ecological Urbanism*, Harvard University, Graduate School of Design;
6. Việt Nam – Đan Mạch, Chương trình hợp tác phát triển trong lĩnh vực môi trường 2005 – 2010, Hợp phần "Phát triển bền vững môi trường trong các khu đô thị nghèo" (GDU – Bộ Xây dựng), Số tay Quy hoạch và Thiết kế đô thị ở Việt Nam: Phát triển năng động trong thời đại mới (Quan tâm đến biến đổi khí hậu và sử dụng đồ họa trong Quy hoạch và Thiết kế đô thị), 2010.

Xu hướng mới

TRONG GIAO THÔNG CÁ NHÂN & GIẢI PHÁP GIAO THÔNG CÔNG CỘNG SÁNG TẠO Ở VIỆT NAM



Một số hình ảnh cũ về tàu điện Hà Nội



TRISTAN LAURENT MOREL*

NEW TRENDS OF THE PRIVATE TRANSPORT AND CREATION PUBLIC TRANSPORT SOLUTION IN VIETNAM

Many efforts are made on the road network in Hanoi, especially by constructing road bridges to ensure traffic fluency at main crossings. But in order to act strategically on traffic conditions and address future citizens' mobility needs, it is relevant to lead global actions on public transport systems. These systems can be either road-based or rail-based. What is their actuality? Are they the solution to address current and future mobility problems in Hanoi? Is it possible to act on both public and private transport to get the same positive effect?

Những năm qua, thành phố Hà Nội đã thực hiện nhiều dự án cầu vượt và đường cao tốc trên không cùng với sự tham gia của khu vực tư nhân. Các công trình này được xem là giải pháp đáp ứng nhu cầu đi lại bằng phương tiện cá nhân có xu hướng ngày càng tăng, trước đây là xe máy và bây giờ là ô tô. Thực vậy, thực trạng giao thông đã thay đổi rõ rệt tại Việt Nam: trong những năm 1980, chính quyền đã mở và cho phép các tuyến xe buýt hoạt động giữa các tỉnh thành; những năm 1990-2000, mở cửa và toàn cầu hóa đã làm bùng nổ nhu cầu đi lại.

Thành phố thu hút ngày càng nhiều lực lượng lao động đến tìm cơ hội việc làm thường xuyên hay thời vụ. Từ đó, người dân thành thị cũng dần từ bỏ xe đạp trong những năm 1990 cùng với sự xóa bỏ hệ thống tàu điện. Tất cả mọi người giờ di chuyển bằng xe máy, đôi khi bằng xe buýt, xe lam và càng ngày càng sử dụng nhiều ô tô cá nhân.

Việc chuyển đổi phương thức đi lại theo hướng chuyển sang dùng xe máy và ô tô đồng thời diễn ra với yếu tố: dân số và thu nhập của người dân tăng nhanh. Hệ quả hiện nay là hệ thống đường của Hà Nội thường bị quá tải. Tắc đường xảy ra hàng ngày, đặc biệt vào các khung giờ cao điểm sáng và tối.

Các yếu tố trên dẫn tới tình trạng môi trường đô thị và chất lượng cuộc sống dần bị xuống cấp: ô nhiễm không khí, ô nhiễm tiếng ồn và thị giác tăng, tai nạn giao thông xảy ra thường xuyên, không gian giao thông công cộng trở nên nguy hiểm đối với người đi bộ, người điều khiển xe có thái độ thiếu văn minh,... Tuy nhiên, các công trình giao thông đô thị gần

đây có xu hướng ngày càng dành nhiều dự địa cho ô tô trong thành phố. Để nhận thấy ngay bằng mắt thường và được các phương tiện giao thông, kể cả xe buýt sử dụng rất nhiều, hệ thống cầu vượt dĩ nhiên đã giải quyết các vấn đề giao thông cấp bách.

Song tính bền vững của giải pháp này hiện đang là câu hỏi được đặt ra: liệu có hợp lý khi đầu tư xây cầu vượt ở tất cả các ngã tư

Hiện Hà Nội đã xác định tình trạng giao thông hiện tại với phương tiện giao thông cơ giới cá nhân là phương thức giao thông duy nhất trong thành phố về dài hạn sẽ là mối đe dọa đối với sự phát triển cân bằng của thành phố. Việc phát triển một mạng lưới giao thông công cộng đa phương thức là một đòi hỏi không thể thiếu.

Trên tinh thần đó, để án các tuyến giao

Song song với dự án trên là dự án tuyến 2A, do Trung Quốc tài trợ, đây là tuyến Hà Đông nối Cát Linh. Các cột đỡ của tuyến này đã hoàn tất, hiện đang chờ xây đường trên cao và lắp đặt thiết bị. Hai tuyến trên dự kiến sẽ đi vào hoạt động vào năm 2018, sau đó 3 tuyến khác cũng sẽ được khai thác trong thời gian 2020-2025 (1, 2 và 6). Tuy nhiên, dự án trên các tuyến 3 và 2A là dự án lần đầu tiên được triển khai tại Việt



lớn và cho đường chạy trên cao khi ở đó có ùn tắc? Mục tiêu của cầu vượt được nhìn nhận như một giải pháp dễ dàng nhưng phải chăng ẩn chứa sau đó là hàng loạt các câu hỏi về giao thông đô thị mà ta chỉ có lời giải khi tiếp cận vấn đề một cách tổng thể (nghiên cứu chéo, để án chiến lược và triển khai thực hiện)? Liệu có các giải pháp khác phù hợp với hiện trạng của các thành phố Việt Nam về giao thông công cộng nhằm tìm ra câu trả lời cho các câu hỏi trên trong thời gian sớm nhất?

thống vận tải công cộng khối lượng lớn (UMRT – Urban Mass Rapid Transit) đã ra đời đầu những năm 2000. Tuy nhiên, để án còn mang tính hoạch định chiến lược và cần được cụ thể hóa trên từng tuyến⁽¹⁾. Các cơ quan hợp tác của Pháp và thành phố Hà Nội đã triển khai ngay từ 2003 dự án xe điện đầu tiên trên tuyến số 3. Dự án trên sau đó đã được sửa đổi thành dự án tàu điện ngầm: hiện dự án đang trong giai đoạn thi công các hạng mục đầu tiên (đoạn Nhổn - Ga Hà Nội).

Nam: cơ quan chức năng phải đối mặt với các vấn đề phức tạp (thu hồi đất, lựa chọn giải pháp kỹ thuật và phương thức quản lý, phối hợp ngang giữa các cơ quan quản lý gặp khó khăn, phương thức giao kết hợp đồng,...) dẫn tới việc phải bổ sung vốn nhiều so với dự toán kinh phí ban đầu.

Bên cạnh đó là các vấn đề khác vượt khỏi thẩm quyền trực tiếp của Thành phố làm ảnh hưởng tới tiến độ dự án:

1/ Căng thẳng trong quan hệ với Trung Quốc có thể sẽ làm chậm tiến độ thi công tuyến đường do nước này cấp vốn;

2/ Các sự kiện gần đây giữa cơ quan hợp tác của Nhật Bản và Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam sẽ làm thời hạn thực hiện nhiều dự án tàu điện ngầm do JICA tài trợ (1, 2 và 6) bị đẩy xa hơn. Tóm lại, việc hình thành một mạng lưới tàu điện ngầm hiệu quả ở Hà Nội có thể sẽ mất nhiều thời gian hơn dự kiến ban đầu.

Song song với đó, ngay từ đầu những năm 2000, những đối tượng nghèo nhất đã được tiếp cận với dịch vụ xe buýt công cộng được phục hồi với sự hỗ trợ của Liên minh châu Âu và vùng Ile-de-France. Trong thời gian từ năm 2000 đến 2010, tốc độ sử dụng xe buýt đã tăng chóng mặt: số



Dịch vụ xe buýt ngày càng trở nên tiện lợi và hấp dẫn hơn.



tuyến đã tăng gấp đôi, số lượt sử dụng xe buýt đã tăng từ 40 triệu lên tới hơn 423 triệu.

Hai điểm chung chuyển xe buýt đã được xây dựng tại Cầu Giấy và Long Biên, tạo điều kiện cho việc nâng cao khả năng nổi tuyến tại các đầu mút giao thông. Tuy nhiên, tình trạng sử dụng xe buýt tăng đột biến cũng đã tới mức “kịch trần” chủ yếu do điều kiện giao thông trong thành phố bị xuống cấp. Do thiếu các tuyến đường dành riêng, xe buýt ngày càng bị kẹt tại các điểm tắc nghẽn giao thông, điều này ảnh hưởng đến tính liên tục và thời gian vận hành xe trên các tuyến.

Do vậy, việc xây dựng các tuyến xe buýt có sử dụng làn đường dành riêng hiện đang là định hướng thành phố mong muốn triển khai để giải quyết tình trạng trên về ngắn hạn. Với sự hỗ trợ của vùng Ile-de-France, thành phố đã thực hiện một dự án thí điểm hành lang xe buýt dài khoảng 1,5km trên phố Yên Phụ đồng thời dự kiến mở một tuyến khác tương tự trên phố Hoàng Quốc Việt.

Một dự án khác về quy hoạch hành lang xe buýt trên đường vành đai 3 đã được nghiên cứu. Điều đó có thể góp phần vào việc định hình nhanh tuyến UMRT số 8, trong khi chờ vốn tài trợ và một nghiên cứu khả thi thực sự để thực hiện tuyến đường này. Cuối cùng, trong toàn bộ các mạng lưới giao thông công cộng đã có hoặc đang hình thành, mạng lưới xe buýt là mạng lưới có nhiều tiềm năng nhất về ngắn hạn và trung hạn: xe buýt đáp ứng nhu cầu di lại của người dân, việc nâng cấp mạng lưới xe buýt ít tốn kém hơn việc phát triển và vận hành một mạng lưới vận tải đường sắt hạng nặng.

So sánh với xu thế trên, có thể thấy hệ thống vận tải công cộng đường sắt hạng nhẹ (LRT - Light Rail Transit) hiện vẫn là một giải pháp đáng tin cậy song hiện ít được hoạch định tại Việt Nam. Sau một thời gian gần như biến mất, tàu điện đã lấy lại vị trí của mình tại nhiều thành phố trên thế giới. Thực vậy, trong giai đoạn tăng trưởng nhanh của những năm 1960-1980, các thành phố lớn của Pháp đã gần như đồng loạt bỏ giải pháp truyền thống tàu điện.

Đó cũng là trường hợp của Hà Nội trong những năm 1990. Song song với việc bỏ phương tiện giao thông công cộng mang đậm tính đô thị này, các thành phố đã chứng kiến sự phát triển của các phương tiện cơ giới hai bánh và sau đó hầu hết là các phương tiện cơ giới bốn bánh. Kế tiếp là giai đoạn khổng gian hệ thống đường dẫn bị quá tải bão hòa.

Trước tình hình này, nhà chức trách sẽ tập trung vào các giải pháp nhằm cải thiện tính hiệu quả của hệ thống đường bộ (mở rộng đường, xây cầu vượt, cầu,...) hoặc cải thiện hình ảnh của thành phố qua việc triển khai các dự án tàu điện ngầm. Tuy nhiên, giải pháp trên thực tế cũng sẽ dẫn vào ngõ cụt về mặt tư duy thiết kế đô thị vì mặc dù đã mở rộng đường và xây nhiều cầu vượt, hệ thống đường bộ cũng sẽ bị quá tải như trước, về trung hạn hoặc dài hạn. Các dự án tàu điện ngầm được trông đợi với tư cách là giải pháp bền vững, cũng sẽ chỉ đem lại các câu trả lời về ngắn hạn đồng thời là gánh nặng về nợ công đối với thành phố.

Ở Việt Nam, cần tìm giải pháp về ngắn hạn và trung hạn, trên cơ sở cân bằng và phát triển bền vững. Như vậy, các giải pháp đưa ra phải có đầu tư thực sự, góp phần cải thiện trên thực địa môi trường đô thị, chất lượng cuộc sống đô thị, phát triển kinh tế đô thị: phát triển bền vững kỹ năng trình độ nghiệp vụ có giá trị⁽²⁾ và các vị trí việc làm chất lượng cao tại chỗ.

Kể từ những năm 1990, các thành phố của Pháp đã ý thức được lợi ích của việc phát triển lại tàu điện kết hợp với mạng lưới xe buýt công cộng⁽³⁾. Ngoài việc đây là một giải pháp thay thế đáng tin cậy đồng thời ít tốn kém so với ô tô hoặc tàu điện ngầm, hai phương tiện vận tải công cộng “truyền thống” nếu trên mang đặc trưng đô thị có tính biểu trưng cao, đồng thời, lịch sử phát triển của hai phương thức này gắn liền với quá trình hình thành và phát triển của nhiều thành phố trên thế giới. Xe buýt sử dụng đường chung hoặc có tuyến đường dành riêng. Dịch vụ và lộ trình xe buýt hoàn toàn có thể điều chỉnh phù hợp với nhu cầu sử dụng. Về phần mình, xe điện chạy trên đường ray cố định.

Đ a n g à n h

Xe điện là một hệ thống ổn định, có cấu hình và năng lực vận tải tốt, vận tốc xe điện chậm hơn phù hợp với không gian đi bộ và xe hai bánh - phương thức giao thông mềm. Có thể thực hiện thêm các hạng mục chỉnh trang và cải tạo đô thị để đồng hành cùng sự phát triển của hệ thống tàu điện để qua đó nâng cao chất lượng của không gian công cộng. Hai phương thức, xe buýt và tàu điện, tạo thành các tuyến huyết mạch của thành phố, đồng thời hòa nhập một cách tự nhiên vào kết cấu đô thị. Hai phương thức này nâng cao khả năng dễ tiếp cận trên mặt đất (tiếp cận trực tiếp) với cửa hàng và các địa điểm quan trọng trong khu vực lân cận hoặc các điểm xe chạy qua.

Bên cạnh đó, tàu điện và xe buýt khôi phục lại giá trị của các hoạt động chỉnh trang tôn tạo các công trình lịch sử xung quanh đó hoạt động kinh tế và văn hóa đã kết hợp một cách hết sức tự nhiên và nhuần nhuyễn, đặc biệt trong khu trung tâm xung quanh hồ Hoàn Kiếm, hay dọc tuyến đường sắt xung quanh phố Bát Đàn, dọc đường Thụy Khuê và từ phố Kim Mã hướng về phía Tây, các phố Bà Triệu và Lê Duẩn hướng về phía nam, dọc trục Tôn Đức Thắng - Tây Sơn - Trần Phú hướng xuống Hà Đông theo hướng Tây Nam.

Nhằm phát huy tính đa phương thức của các đề án quy hoạch giao thông đô thị tại từng thành phố lớn ở Việt Nam, nên chăng để án trước tiên phải có tính chiến lược (chỉ xác định hướng tuyến và không lựa chọn phương thức giao thông từ trước) để sau này song song với việc quy hoạch tuyến tàu điện ngầm, vẫn có thể có các định hướng khác như phát triển hành lang xe buýt và tuyến tàu điện chẳng hạn.

Với trường hợp của Hà Nội, có thể ưu tiên triển khai xe buýt hoặc xe điện trên các trục lớn (đã hoặc đang chuẩn bị bão hòa) hoặc trên các tuyến đường sắt chạy qua thành phố đã có từ trước. Kinh

nghiệm của Pháp trong lĩnh vực này có thể giúp ích cho Việt Nam trong đó các cơ quan chức năng của thành phố và trung ương đang tìm giải pháp triển khai kết hợp giữa giao thông và quy hoạch đô thị (TOD). Với mong muốn phát huy hình ảnh hiện đại của các thành phố, nên chăng Việt Nam cần tạo điều kiện để phát triển một nền văn hóa đô thị đặc sắc, phù hợp hơn với lịch sử và nhu cầu phát triển của xã hội.

Trên tinh thần đó, việc sử dụng nhiều hơn các phương thức giao thông công cộng trên mặt đất và các phương tiện giao thông mềm sẽ cho phép mọi người dân đô thị được nâng cao quyền thụ hưởng đồng thời có cơ hội để khám phá lại giá trị đô thị lịch sử và phong phú của các thành phố Việt Nam.

* Geographer, Urban and Regional Planner, Representative of IAU in Hanoi

⁽¹⁾ Bên thiết kế đề án nên quay lại với tư duy thiết kế lúc đầu, linh hoạt hơn và hợp lý hơn.

⁽²⁾ Theo dự báo, có thể hình thành tại Việt Nam một ngành công nghiệp đặc thù xung quanh xe điện, mô hình này có thể phát triển và ít tốn kém, trước hết là tại các thành phố lớn của Việt Nam và sau đó là sang các thành phố của các nước trong khu vực.

⁽³⁾ Xem triển lãm lưu động về chủ đề này: <http://www.laieududesign.com/en/actualite/exposition-tramway-une-ecole-trancaise>

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

- Một số hình ảnh cũ về tàu điện Hà Nội:
<http://news.chaobuo.org.net/hanoi-trans-in-retrospect-135899.htm>
- Bản đồ trên mạng:
<http://carto.metro.free.fr/en/>
- Thông tin về tính tương tác:
http://www.its-actit.org/IMG/pdf/actit_jeatlet_octobre_2007.pdf
- Thông tin chung về hệ thống giao thông công cộng đường sắt:
<http://www.urbanrail.net/ta/taia.htm>



Sources:

- Plan: U.S. DoD (declassified), 1968, scale 1:12,500
- Aerial picture: composition based on Google Earth outputs
- Graphics: Tristan Laurent Morel

Các tuyến đường xe điện của Hà Nội đánh dấu (màu vàng) được người Mỹ thiết kế vào năm 1968, sau đó chồng lên hình ảnh chụp từ vệ tinh của Hà Nội trong năm 2010



Thế giới đạt bước tiến lớn trong khai thác năng lượng tái sinh



Thêm 95 quốc gia đang phát triển thông qua các chính sách thúc đẩy sử dụng năng lượng tái tạo trong năm 2013. Đây được coi là một năm kỷ lục của thế giới trong nỗ lực hướng tới sử dụng các nguồn năng lượng sạch với tổng cộng 144 quốc gia đã ban hành các chính sách và mục tiêu trong lĩnh vực này.

Theo báo cáo toàn cầu của Mạng lưới Chính sách Năng lượng Tái tạo Thế kỷ 21 (REN21) do Liên hợp quốc bảo trợ công bố ngày 4/6, số nước tham gia vào việc thúc đẩy sử dụng năng lượng tái sinh đã tăng vọt so với năm 2005 chỉ có 15 quốc gia.

Tổ chức có trụ sở tại Paris (Pháp) này cho biết loại năng lượng Xanh đã đóng góp 19% lượng năng lượng tiêu thụ toàn cầu trong năm 2012 và con số này còn tiếp tục tăng trong năm ngoài.

Đáng chú ý, lần đầu tiên, công suất của năng lượng Mặt Trời đã vượt gió, trở thành nguồn năng lượng tái tạo lớn nhất.

Cũng theo báo cáo này, trong năm 2013, Trung Quốc, Mỹ, Brazil, Canada và Đức tiếp tục là những quốc gia đứng đầu thế giới về phát triển năng lượng tái tạo, trong đó Trung Quốc đã vươn lên vị trí dẫn đầu.

Theo báo cáo, lần đầu tiên, công suất năng lượng tái tạo của Trung Quốc đã vượt công suất năng lượng hóa thạch và hạt nhân. Đây được đánh giá là bước tiến đáng kinh ngạc trong lĩnh vực này.

REN21 là một mạng lưới chính sách năng lượng tái tạo toàn cầu hỗ trợ các nước chuyển hướng sang sử dụng năng lượng

tái tạo. Mạng lưới này được triển khai từ tháng 6/2005 tại cửa Hội nghị quốc tế về các nguồn năng lượng tái tạo tổ chức tại Bonn - Đức.

Các dự án của Nhật Bản, Singapore, Bangladesh chiến thắng trong giải thưởng cuộc thi FuturArc Green Leadership Award 2014

Một lần nữa, Giải FuturArc Green Leadership Award (FGLA) được tổ chức lần thứ năm sẽ trao giải cho 4 dự án Xanh xuất sắc trên khắp Châu Á - Thái Bình Dương - 2 dự án từ Singapore, 1 ở Nhật Bản và 1 ở Bangladesh. Cuộc thi đánh giá cao các đơn vị tham gia các dự án Xanh đã hoàn thành, những dự án điển hình xuất sắc về sự sáng tạo và quản lý môi trường trong kiến trúc. Một ban giám khảo quốc tế độc lập đã xem xét kỹ lưỡng và chọn ra tổng cộng 4 dự án thắng giải và 4 giải khuyến khích.



Mỗi nhóm dự án thắng giải sẽ được nhận một kỷ niệm chương FuturArc Green Leadership được thiết kế đặc biệt và 2 năm tạp chí FuturArc. Các dự án thắng giải cũng sẽ được đăng trong số báo FuturArc Green Awards tháng 05-06/2014 và trên trang web FuturArc (phát hành vào giữa tháng 05/2014).

Những người thắng giải và hạng khuyến khích sẽ được công bố chính thức và trao thưởng tại buổi lễ trao giải BCI Asia Awards (BCIAA) 2014, một ngày hội vinh danh các công ty thiết kế và chuyên gia xây dựng hàng đầu được tổ chức ở bảy nước Châu Á: Hồng Kông, Indonesia, Malaysia, Philippines, Singapore, Thái Lan và Việt Nam.

MALAYSIA

Hoàn thành sân bay quốc tế giá rẻ nhất thế giới

Sân bay quốc tế Kuala Lumpur 2 (KLIA2)

của Malaysia, được cho là sân bay giá rẻ lớn nhất thế giới, vừa được cấp Giấy chứng nhận hoàn thành và đúng tiêu chuẩn chất lượng từ Liên doanh UEMC-Bina Puri và đi vào hoạt động từ ngày 2/5.



Các hãng hàng không Malindo Air, Cebu Pacific Air, Tiger Airways Singapore, Lion Air, và hãng Mandala của Indonesia thông báo sẽ bắt đầu hoạt động tại KLIA2 từ ngày 2/5, trong khi AirAsia của Malaysia tuyên bố sẽ chuyển sang hoạt động tại KLIA2 từ ngày 9/5 khi sân bay giá rẻ (LCCT) đóng cửa.

Sân bay KLIA2 được xây dựng từ năm 2010 nhằm đáp ứng sự phát triển bùng nổ về du lịch giá rẻ. Sân bay này có thể tiếp đón 45 triệu hành khách/năm và được trang bị tối tân hơn sân bay giá rẻ LCCT hiện tại. Nhà ga hành khách KLIA2 có diện tích sàn 257.000m² với 60 cửa đưa đón khách, 80 cầu dẫn máy bay và 225 cửa hàng bán lẻ với tổng diện tích 32.000m².

Nhà ga nằm cách sân bay quốc tế Kuala Lumpur (KLIA) chưa đầy 2km, gần hơn nhiều so với nhà ga giá rẻ hiện tại. Công trình trị giá khoảng 4 tỷ Ringgit Malaysia (1,3 tỷ USD) này ban đầu được dự kiến đưa vào sử dụng từ cuối tháng 6/2013, nhưng sau đó phải lùi lại do chậm tiến độ thi công.

Khánh thành cây cầu Penang thứ hai dài nhất Đông Nam Á



Vừa qua, Thủ tướng Malaysia Najib Tun Razak đã khai trương cầu Penang thứ hai, cây cầu dài nhất Đông Nam Á, với sự có

mất của hơn 10.000 người chứng kiến sự kiện lịch sử của đất nước.

Cây cầu có tổng chiều dài 24km, trong đó phần bắc qua eo biển dài 17km, nối từ thị trấn Batu Kawan trên đất liền tới thị trấn Batu Maung trên đảo, sẽ kích thích sự tăng trưởng kinh tế bang Penang, đặc biệt là các khu công nghiệp trên đất liền tại Batu Kawan và là chất xúc tác cho sự phát triển kinh tế-xã hội nhanh chóng của khu vực hành lang kinh tế phía Bắc.

Cầu Penang thứ hai với tên gọi Abdul Halim Mu'adzam Shah được xây dựng trong 5 năm với tổng chi phí 4,5 tỷ RM (gần 1,5 tỷ USD). Bên cạnh việc được xây dựng bằng thiết kế thân thiện với môi trường, cây cầu mới này có thể chịu được chấn động lên đến 8,2 độ Richter ở khoảng cách 300km từ tâm chấn của trận động đất.

Cầu Abdul Halim Mu'adzam Shah, với hai làn đường ô tô và một làn xe máy, có công suất 100.000 xe/ngày sẽ giúp giảm 25% lưu lượng xe trên cầu Penang cũ.

Cầu Penang thứ nhất, cách cầu mới 8km, được đưa vào sử dụng năm 1985 sau ba năm xây dựng. Cầu có chiều dài 13,5km và công suất 155.000 xe/ngày.

SINGAPORE

Sân bay Changi tiếp tục là sân bay tốt nhất thế giới



Tại lễ công bố giải thưởng Sân bay tốt nhất thế giới Skytrax năm 2014, diễn ra gần đây tại Barcelona (Tây Ban Nha), sân bay quốc tế Changi của Singapore lại một lần nữa nhận được danh hiệu Sân bay tốt nhất thế giới năm 2014.

Đây là lần thứ 5 và là năm thứ 2 liên tiếp sân bay Changi nhận được giải thưởng uy tín này. Với chất lượng phục vụ hoàn hảo, sân bay quốc tế Changi đã vượt qua hàng nghìn đối thủ để nhận được phiếu bầu chọn của hơn 12 triệu hành khách trên

toàn thế giới thông qua cuộc bầu chọn trực tuyến do Skytrax tổ chức.

Phát biểu tại buổi công bố giải thưởng, Chủ tịch hãng Skytrax Edward Plaisted cho rằng việc nhận giải thưởng danh giá này trong hai năm liên tiếp là sự khẳng định về chất lượng phục vụ của sân bay này và Changi sẽ tiếp tục nâng cao chất lượng của mình để xứng đáng với tên tuổi được yêu thích nhất thế giới.

Năm nay, sân bay Changi đạt được thành công kép, vì bên cạnh giải thưởng danh giá Skytrax, sân bay này còn nhận được giải thưởng Sân bay có phương tiện giải trí tốt nhất.

Khai trương công viên sông nước lớn nhất châu Á



Singapore đã chính thức khai trương công viên River Safari, công viên thiên nhiên chủ đề sông nước đầu tiên và duy nhất tại châu Á.

Theo Quỹ Bảo tồn Thiên nhiên Singapore, với việc chính thức đi vào hoạt động, River Safari giờ đây đóng một vai trò quan trọng trong việc nâng cao nhận thức của người dân đối với tầm quan trọng của hệ sinh thái nước ngọt.

Được xây dựng trên diện tích 12ha quanh hồ Mandai với chi phí 160 triệu USD, River Safari hiện bảo tồn 6.000 động vật thuộc 200 loài, trong đó 40 loài có nguy cơ diệt chủng như gấu trúc khổng lồ, rái cá khổng lồ, cá trê Mekong khổng lồ và cá đuối nước ngọt khổng lồ.

Tại đây, khách tham quan sẽ được khơi gợi cảm hứng từ những con sông mang tính biểu tượng nhất thế giới như sông Amazon, sông Hằng, sông Mekong, sông Nile và sông Dương Tử.

Cùng với Night Safari và Singapore Zoo, việc River Safari chính thức khai trương

đã giúp Singapore có một trong những khu công viên rừng mưa nhiệt đới lớn nhất châu Á.

MỸ

Mở cửa bảo tàng 11/9 dưới lòng đất sau 13 năm xây dựng



Sau 13 năm xây dựng, bảo tàng 11/9 dưới lòng đất, là nơi gợi nhớ vụ khủng bố kinh hoàng vốn cướp đi sinh mạng của khoảng 3.000 người, sẽ chính thức khai trương tại Manhattan, New York - Mỹ. Bảo tàng có diện tích 10.000m², nằm sâu 21m dưới lòng đất. Bảo tàng chính thức mở cửa với công chúng vào ngày 21/5. Trước khi mở cửa phục vụ khách tham quan, bảo tàng sẽ dành thời gian 6 ngày để tưởng niệm các nạn nhân, bắt đầu với một buổi lễ có sự tham gia của Tổng thống Mỹ Barack Obama.

Bảo tàng 11/9 được xây dựng dưới lòng đất, tại khu vực từng là nền móng của hai tòa tháp đôi (Twin Towers) thuộc Trung tâm Thương mại Thế giới (WTC) ở New York.

Toàn bộ không gian trưng bày của bảo tàng sẽ gợi nhớ ngày 11/9/2001, khi những chiếc máy bay bị cướp đấm vào Tòa tháp Đôi của Trung tâm Thương mại Thế giới (WTC), Lầu Năm Góc và cánh đồng gần Shanksville, Pennsylvania, làm gần 3.000 người thiệt mạng.

Bảo tàng sẽ trưng bày 10.000 hiện vật, 23.000 bức ảnh, 1.900 câu chuyện truyền miệng, các bộ phim và video kéo dài tổng cộng 500 giờ về sự kiện 11/9.

Bảo tàng còn lưu giữ khung cảnh của khu vực cầu thang bộ, nơi nhiều người nằm nào đã đi để tìm cách thoát khỏi tòa nhà đang sụp xuống.

Bên cạnh đó, bảo tàng còn trưng bày một số bức ảnh ghi lại cảnh một trong 2 tòa tháp của WTC sụp xuống sau vụ tấn công.



Ảnh các nạn nhân được trưng bày trong bảo tàng.

Bảo tàng dưới lòng và quảng trường tưởng niệm sự kiện 11/9 bên trên nó có tổng chi phí xây dựng lên tới 700 triệu USD.

BMW làm bãi đỗ xe sử dụng năng lượng mặt trời



Bộ phận DesignworksUSA của BMW vừa giới thiệu mô hình trạm đỗ xe sử dụng năng lượng mặt trời để sạc pin cho các mẫu xe thông minh của hãng như i3 và i8, tại Los Angeles, Mỹ.

Ý tưởng về bãi đỗ xe sử dụng năng lượng mặt trời để sạc điện cho xe của BMW mang tên Solar Carport Concept. Hiện tại, mô hình này đang trong quá trình hoạt động thử nghiệm; nếu thuận lợi thì trong tương lai sẽ được nhân rộng thành bãi đỗ xe miễn phí.

Solar Carport là ý tưởng tuy đơn giản nhưng thực sự có hiệu quả để sạc pin cho xe ô tô hoàn toàn bằng năng lượng mặt trời giống như việc sử dụng tấm hấp thụ năng lượng mặt trời tại các hộ gia đình.

Solar Carport được thiết kế thân thiện với môi trường, với hệ thống thanh chống bằng tre và một số chi tiết xung quanh bằng vật liệu sợi carbon. Mái che là các module kính hấp thụ năng lượng mặt trời để tạo ra điện. Năng lượng sinh ra sẽ được chuyển tới xe thông qua hệ thống BMW i Wallbox Pro. Hệ thống này sẽ phân tích tổng năng lượng chiếc xe cần, năng lượng được cung cấp cho xe và quá trình sạc pin cho xe.

BMW cho biết, nếu hệ thống cung cấp quá mức năng lượng xe cần thì có thể chuyển sang phục vụ sinh hoạt.

Theo tính toán của General Electric, hệ thống Solar Carport 25kW tại Los Angeles có thể cung cấp lượng điện lên đến 50.146 kWh/năm, với chi phí xây dựng khoảng 170.000USD. Đầu ra có thể sạc cho hệ thống pin 18.8kWh của xe BMW i3, phụ thuộc vào thời gian xe ở trong bãi và thời gian theo ngày.

Hiện tại, BMW chưa thông báo lộ trình phổ biến rộng rãi mô hình này.

Savills: New York và London đồng hạng nhất "thành phố đẳng cấp thế giới"

Công ty nghiên cứu thị trường bất động sản Savills vừa công bố nghiên cứu "Tương lai thị trường bất động sản của 12 thành phố đẳng cấp thế giới". Bản báo cáo đã tập trung nghiên cứu thị trường bất động sản ở các thành phố hàng đầu thế giới, những thành phố được hình thành bởi danh tiếng và sự giàu có.



Cụ thể, xếp hạng các thành phố đẳng cấp của Savills: New York và London cùng đứng ở vị trí thứ nhất, theo sau là Paris và Singapore.

Xếp hạng lợi tức đầu tư bất động sản nhà ở: Tokyo xếp thứ 1, New York thứ 2, Paris thứ 3.

Xếp hạng lợi tức đầu tư bất động sản thương mại: Tokyo xếp thứ 1, Sydney thứ 2, Paris thứ 3.

Tính theo chi phí văn phòng và nhà ở: Hong Kong xếp thứ 1, London thứ 2, Paris thứ 3.

Về nhiệt độ thị trường, các thị trường nóng nhất gồm: Mumbai, Hong Kong, Thượng Hải; các thị trường nguội lạnh nhất là: New York, Sydney, Moscow.

Theo báo cáo mới từ công ty tư vấn bất động sản Savills, New York và London hiện được vinh danh là các thành phố hàng đầu thế giới. Công ty này xếp loại

các thành phố dựa trên các yếu tố như sự nổi bật, danh tiếng, diện tích và quy mô nền kinh tế. Các yếu tố này sẽ quyết định khả năng đầu tư bất động sản xuyên quốc gia, tương lai và vị trí hàng đầu trên trường quốc tế của những thành phố kể trên.

Theo cách đánh giá này, Singapore và Paris bắt đầu là đối thủ của hai thành phố dẫn đầu (New York và London), trong khi Moscow, Mumbai và Rio de Janeiro xếp vị trí thấp nhất trong số 12 thành phố trong báo cáo.

Giám đốc Nghiên cứu Toàn cầu Savills Yolande Barnes cho biết: "Thành phố đẳng cấp thế giới không chỉ dựa trên diện tích hoặc sự thịnh vượng kinh tế, mà còn tính đến yếu tố ã hữu hình như danh tiếng, sự nổi bật, tính kết nối toàn cầu và khả năng đầu tư – tất cả các yếu tố mà khi nhìn vào số liệu về dân số và GDP không thể nào thấy được".

Công bố giải thưởng dành cho kiến trúc sư trẻ ở Châu Phi

AS.Architecture-Studio đã công bố giải thưởng kiến trúc sư trẻ 2014 ở Châu Phi. Giải thưởng nhằm mục đích làm nổi bật các dự án sáng tạo châu Phi và giúp một thế hệ kiến trúc sư trẻ đang lên đạt được sự công nhận trên toàn thế giới. Được lựa chọn từ gần 200 dự án, ba dự án sau đây đã lọt vào vòng chung kết: Kiến trúc sưJustice(Nam Phi), Urko SANCHEZ (Kenya), và Andre Christensen & Mieke DROOMER (Nam Phi).



1. Kế hoạch chi tiết cho các thư viện trong trường học Nam Phi (Johannesburg) / Kiến trúc sưJustice(Kuba GRANICKI, Mike RASSMANN, Alessio LACOVIG).

2. Nhà Red Pepper (Lamu) / Urko SANCHEZ.

3. Cổng đồng Dordabis (Namibia) / Andre Christensen & Mieke DROOMER.

Tất cả các dự án này sẽ được trưng bày tại Palazzo CAASI trong năm 2014 ở Venice Biennale. Sau đó sẽ được lưu diễn tại Pháp và Nam Phi.

Triple Creek Ranch - Khách sạn tuyệt vời nhất thế giới (Travel + Leisure)



Khách sạn tuyệt vời nhất thế giới không phải là ở New York, Paris, Singapore hay Hồng Kông. Theo độc giả của Travel + Leisure, danh hiệu đó thuộc về một trang viên ở Montana, nơi du khách có thể ngủ trong những ngôi nhà gỗ và ngắm sao trời.

Trong cuộc bình chọn "tuyệt nhất thế giới" của độc giả trên ấn bản thường niên thứ 19, Triple Creek Ranch ở Darby, tiểu bang Montana đã nhận được 97 điểm, một con số được đánh giá là hết sức ấn tượng bên cạnh hàng loạt cái tên lớn đã trở thành thương hiệu như khách sạn Four Seasons, St Regis, Oberoi và Mandarin Oriental.

Có thể Triple Creek Ranch không phải được công nhận trên toàn thế giới nhưng sức ảnh hưởng của nó cũng không hề nhỏ bởi khách sạn này thuộc quyền sở hữu của tập đoàn Relais & Chateaux với chuỗi khách sạn sang trọng, lâu dài, trang viên nổi tiếng ở khắp các vùng nông thôn trên thế giới.

Travel + Leisure đánh giá, với một vị trí ấn tượng, Triple Creek Ranch chắc chắn sẽ là cái tên được nhiều du khách tìm kiếm để hưởng thụ những kỳ nghỉ sống cùng thiên nhiên. Cả khuôn viên khách sạn trải dài 242ha trên núi Rocky có 23 nhà gỗ với lò sưởi, bồn tắm nóng, kèm theo gói thưởng thức rượu vang hảo hạng, đầu bếp riêng và một tour du lịch bằng trực thăng.

Trong số những chiến thắng tại các hạng mục lớn khác của cuộc bình chọn hàng năm do Travel + Leisure tổ chức còn có Crystal Cruises, siêu du thuyền sang trọng nhất thế giới và Santorini, hòn đảo thiên thần của Hy Lạp.

Bên cạnh đó, Singapore Changi, sân bay quốc tế từng giành nhiều giải thưởng đã bị soán ngôi phi trường tốt nhất thế giới và St Regis Aspen Resort lại chiếm được vị trí khách sạn spa tuyệt nhất hành tinh.

THỤY ĐIỂN

SOM giành chiến thắng cuộc thi thiết kế tòa tháp cao nhất Thụy Điển

Công ty kiến trúc SOM (Skidmore, Owings & Merrill) hợp tác với công ty Đan Mạch Entasis Arkitekter, đã được lựa chọn để thiết kế một tòa nhà chung cư mới tại Göteborg (Gothenburg) - đây sẽ là tòa tháp cao nhất Thụy Điển. Thiết kế của SOM với tên gọi Sao Bắc đẩu (The Pole Star) có chiều cao 230m và 4 tầng kính được kết nối xoắn 90 độ gần phần đỉnh.



Các nhà phát triển của Serneke, những người tổ chức cuộc thi đã định hướng một quy hoạch tổng thể đa năng có diện tích 32.000m², bao gồm một tòa nhà hơn 200m² nằm trong khu vực Lindholmen thuộc Gothenburg.

Ban giám khảo đưa ra yêu cầu trọng tâm đặc biệt đối với các dự án đề xuất là, "hãy chứng minh làm cách nào các tòa nhà chọc trời có thể tồn tại hài hòa với kiến trúc của các vùng lân cận", "tòa nhà sẽ là một phần trong bối cảnh xã hội và kiến trúc của khu vực mà không phải là một "khối đá" đơn lập".

Khi lựa chọn dự án đề xuất thiết kế của SOM, Ban giám khảo đã gọi thiết kế này "một dự án thiết kế tòa nhà đồng nhất, có cách tiếp cận toàn diện thống minh đối với cả môi trường đô thị lẫn tòa nhà chọc trời. Dự án hòa nhập môi trường địa phương thành một thể thống nhất cho phép tạo ra

một môi trường đô thị sôi động. Bản sắc đặc biệt của tòa nhà sẽ bổ thêm sức sống và nét đặc trưng cho Lindholmen và là niềm hãnh diện cũng như bước ngoặt mới của Gothenburg.

Công ty Entasis đã đóng góp một ý tưởng được nhiều khen ngợi là quy hoạch đô thị cho khu vực với bố cục "an toàn và hiệu quả", "xử lý các liên kết tuyệt vời ở cả các phía Bắc - Nam và Đông - Tây, tạo thêm không gian rộng và các điểm nổi giúp khuyến khích các cuộc tụ tập ngoài trời". Ban giám khảo cũng nhận xét, bố cục này sẽ biến công viên đô thị trở thành "nơi gặp gỡ cho tất cả mọi người". Công viên như là một phần của đường đi bộ hình vòng đẹp đẽ, cuốn hút sẽ là điểm cộng cho phối cảnh tương lai của thành phố.

NEPAL

Nepal phát triển Thành phố hòa bình thế giới tại nơi Đức Phật đản sinh

Nepal đã lên kế hoạch phát triển khu vực Lumbini, nơi Đức Phật đản sinh, thành một Thành phố hòa bình thế giới.

Kế hoạch dự tính cần số vốn đầu tư khoảng 762 triệu USD này vừa được công bố tại thủ đô Kathmandu của Nepal.

Theo phóng viên TTXVN tại New Delhi, kế hoạch trên do Cơ quan hợp tác quốc tế Hàn Quốc (KOICA) soạn thảo, sẽ được thực hiện trong một khu vực rộng khoảng 65km², đồng thời phát triển một vùng rộng gần hơn 1.000km² gần Lumbini thành một quần hòa bình và hòa hợp để bảo vệ các Phật tích trong khu vực.



Chùa Mayadevi gần nơi Đức Phật đản sinh sẽ là trọng tâm của kế hoạch phát triển.

Phát biểu tại lễ công bố kế hoạch trên, Bộ trưởng Du lịch Nepal Bhim Acharya nêu rõ Lumbini là tài sản thế giới, đồng thời kêu gọi sự ủng hộ từ các tổ chức quốc gia và quốc tế để triển khai kế hoạch.



Hội nghị thường niên Diễn đàn Đô thị Việt Nam 2014



"Nâng cao hiệu lực, hiệu quả đối thoại chính sách phát triển đô thị" là chủ đề chính tại Hội nghị thường niên 2014 Diễn đàn Đô thị Việt Nam do Bộ Xây dựng tổ chức ngày 27/6/2014 tại Hà Nội.

Diễn đàn Đô thị Việt Nam hiện có hơn 100 cơ quan, tổ chức thành viên, thuộc 7 nhóm, gồm các Bộ, ngành, các tổ chức quốc tế tài trợ đa phương, các tổ chức quốc tế tài trợ song phương, các đô thị, Hiệp hội nghề nghiệp và học viện đào tạo, các tổ chức phi Chính phủ, các doanh nghiệp.

Hội nghị thường niên lần này được tổ chức với mục tiêu phát huy vai trò thành viên Diễn đàn, nâng cao chất lượng và hiệu quả thực hiện các mục tiêu và nhiệm vụ của Diễn đàn về đối thoại chính sách phát triển đô thị.

Hội nghị tập trung thảo luận về những nội dung và mục tiêu chính như: Nâng cao chất lượng và hiệu quả thực hiện các mục tiêu và nhiệm vụ của Diễn đàn về đối thoại chính sách phát triển đô thị, thống nhất cấu trúc tổ chức đã được kiện toàn của Diễn đàn, đẩy mạnh vai trò của các đối tác và các bên liên quan trong đối thoại chính sách phát triển đô thị, lấy ý kiến thành viên về hoạt động ưu tiên của Diễn đàn...

Diễn đàn Đô thị Việt Nam được thành lập và đi vào hoạt động theo biên bản ghi nhớ năm 2003 với mục tiêu thúc đẩy trao đổi chia sẻ kinh nghiệm và kiến thức giữa các cơ quan quản lý Nhà nước, các tổ chức khoa học, nghề nghiệp, các tổ chức chính trị - xã hội, các tổ chức phi Chính

phủ, các tổ chức và cá nhân thuộc các thành phần kinh tế, các nhà tài trợ nhằm đóng góp tích cực vào việc xây dựng và thực hiện các chính sách về quản lý và phát triển đô thị, thực hiện Chiến lược toàn diện về tăng trưởng và xóa đói giảm nghèo và nâng cao hiệu quả các hoạt động quản lý và phát triển đô thị ở Việt Nam.

Chuyển mục đích sử dụng đất tại 10 địa phương

Thủ tướng Chính phủ vừa đồng ý UBND 10 địa phương quyết định chuyển mục đích sử dụng đất để thực hiện một số dự án, công trình trên địa bàn.

Theo đó, UBND tỉnh Quảng Ninh được quyết định chuyển mục đích sử dụng 94,76ha đất trồng lúa để thực hiện 18 dự án, công trình.

UBND tỉnh Long An được quyết định chuyển mục đích sử dụng 55.088,8m² đất trồng lúa để thực hiện 7 dự án, công trình.

UBND tỉnh Thái Nguyên được quyết định chuyển mục đích sử dụng 88,03ha đất trồng lúa để thực hiện 38 dự án, công trình.

UBND tỉnh An Giang được quyết định chuyển mục đích sử dụng 50,96ha đất trồng lúa để thực hiện 12 dự án, công trình.

UBND tỉnh Bình Dương được quyết định chuyển mục đích sử dụng 40.540m² đất trồng lúa để thực hiện Dự án xây dựng khu trung tâm hành chính huyện Bắc Tân Uyên.

UBND thành phố Hải Phòng được quyết định chuyển mục đích sử dụng 3,55ha đất trồng lúa để thực hiện 2 dự án trên địa bàn thành phố Hải Phòng.

UBND tỉnh Phú Yên được quyết định chuyển mục đích sử dụng 64,16ha đất trồng lúa để thực hiện 28 dự án, công trình.

UBND tỉnh Đắk Lắk được quyết định chuyển mục đích sử dụng 1,27ha đất trồng lúa để thực hiện công trình tuyến kênh tưới Hồ Bảy Thiện.

UBND tỉnh Bắc Kạn được quyết định chuyển mục đích sử dụng 182.472,4m² đất trồng lúa để thực hiện 61 dự án, công trình.

UBND tỉnh Tuyên Quang được quyết định chuyển mục đích sử dụng 6,19ha đất trồng lúa để thực hiện 15 dự án, công trình.

Thủ tướng Chính phủ yêu cầu UBND 10 địa phương chỉ đạo thực hiện việc chuyển mục đích sử dụng đất nếu trên theo đúng quy định tại Nghị định số 42/2012/NĐ-CP ngày 11/5/2012 của Chính phủ.

Điều chỉnh quy hoạch phát triển đường cao tốc Việt Nam



Ngày 4/7, tại Hà Nội, Bộ Giao thông Vận tải tổ chức cuộc họp với các cơ quan, đơn vị liên quan về báo cáo giữa kỳ Đề án điều chỉnh Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 nhằm đảm bảo phù hợp nhu cầu vận tải, các quy hoạch, dự án, công tác quản lý đường bộ và khuyến khích các nguồn lực đầu tư để nhanh chóng hình thành mạng đường bộ cao tốc.

Tại cuộc họp, Thứ trưởng Bộ GTVT Nguyễn Hồng Trường nhấn mạnh việc xem xét điều chỉnh Quy hoạch mạng đường bộ cao tốc là cần thiết, nhằm thống nhất trong quản lý quy hoạch, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội trong tình hình mới. Thứ trưởng yêu cầu quy hoạch điều chỉnh cần phải được rà soát, đánh giá, phân tích nghiên cứu kỹ lưỡng có xét đến chiến lược phát triển dài hạn đến năm 2030, quy hoạch tổng thể toàn diện đến năm 2020 và triển vọng kết nối vận tải quốc tế đáp ứng yêu cầu mở cửa, đảm bảo tính hiệu quả khi đầu tư.

Về nội dung điều chỉnh Quy hoạch, Thủ tướng Nguyễn Hồng Trường yêu cầu Tổng cục Đường bộ Việt Nam chỉ đạo Tư vấn tiếp thu các ý kiến tại cuộc họp tiếp tục làm rõ sự cần thiết phải điều chỉnh, bổ sung các tuyến cao tốc, tiến độ và quy mô đầu tư đảm bảo đến năm 2020 mạng đường bộ cao tốc phải kết nối đến các trung tâm kinh tế trọng điểm khu vực, với các đầu mối giao thông quan trọng có nhu cầu vận tải cao; các tuyến cao tốc có tính liên hoàn, xem xét đến các tuyến nối các cao tốc, quy mô tùy theo yêu cầu; phân tích đánh giá kinh tế, tài chính để xây dựng kế hoạch đầu tư các tuyến cao tốc theo các giai đoạn đến năm 2020, năm 2025 và năm 2030 làm cơ sở để xuất chiến lược huy động vốn đầu tư.

Theo báo cáo của TEDI, phạm vi nghiên cứu Quy hoạch hầu như toàn bộ lãnh thổ Việt Nam, trong đó trực tiếp đi qua địa phận của 56 tỉnh, thành phố, thuộc khu vực đồng bằng sông Hồng, Đồng Bắc, Tây Bắc, Bắc Trung Bộ, Duyên hải Nam Trung Bộ, Đồng Nam Bộ, đồng bằng sông Cửu Long. Ngoài ra, trong nghiên cứu điều chỉnh quy hoạch phạm vi còn mở rộng thêm các tỉnh thuộc khu vực Trung du và miền núi phía Bắc.

Về nguyên tắc điều chỉnh các tuyến cao tốc được xem xét lại dựa trên dự báo lưu lượng giao thông, các quy hoạch và các đề xuất liên quan. Tuy nhiên, để đảm bảo đáp ứng nhu cầu vận tải, nguồn kinh phí đầu tư, khả năng hoàn vốn trong xây dựng các tuyến đường cao tốc và đảm bảo sớm hình thành các trục cao tốc làm động lực trọng cho phát triển kinh tế, ngoài việc xem xét điều chỉnh tiến trình đầu tư các tuyến cao tốc hợp lý, cần thiết phải xem xét đề xuất quy mô xây dựng phân kỳ đầu tư các tuyến cao tốc sao cho phù hợp với nguồn vốn đầu tư và đảm bảo tính hiệu quả của dự án.

Đến năm 2020, cả nước có 96 sân golf

Thủ tướng Chính phủ vừa ban hành Quyết định số 795/QĐ-TTg điều chỉnh, bổ sung danh mục các sân golf dự kiến phát triển đến năm 2020 ban hành kèm theo Quyết định số 1946/QĐ-TTg ngày 26/11/2009 của Thủ tướng Chính phủ

về việc phê duyệt Quy hoạch sân golf Việt Nam đến năm 2020.



Theo đó, Thủ tướng Chính phủ quyết định đưa 9 sân golf và giai đoạn II của 1 sân golf ra khỏi danh mục các sân golf dự kiến phát triển đến năm 2020. Đồng thời, Thủ tướng Chính phủ cũng quyết định bổ sung 15 sân golf vào danh mục các sân golf dự kiến phát triển đến năm 2020.

Với việc đưa ra 9 sân golf và giai đoạn II của 1 sân golf, đồng thời bổ sung 15 sân golf vào danh mục, cả nước có 96 sân golf dự kiến phát triển đến năm 2020, trong đó vùng Trung du miền núi Bắc Bộ có 14 sân golf; đồng bằng sông Hồng 19 sân golf; Bắc Trung Bộ và Duyên hải Nam Trung Bộ 30 sân golf; Tây Nguyên có 7 sân golf; Đồng Nam Bộ có 22 sân golf; đồng bằng sông Cửu Long có 4 sân golf.

QUẢNG NINH

Thẩm định Đề án đề nghị công nhận đô thị Đông Triều mở rộng là đô thị loại IV

Ngày 6/6/2014, tại Hà Nội, Hội nghị thẩm định Đề án đề nghị công nhận đô thị Đông Triều mở rộng là đô thị loại IV trực thuộc tỉnh Quảng Ninh đã diễn ra dưới sự chủ trì của Thủ tướng Bộ Xây dựng Phan Thị Mỹ Linh - Chủ tịch Hội đồng thẩm định. Tham dự hội nghị về phía tỉnh Quảng Ninh có đồng chí Đặng Huy Hậu, Phó chủ tịch UBND tỉnh.

Theo Đề án, hiện nay Đông Triều có diện tích tự nhiên 397km², có 21 đơn vị hành chính gồm 19 xã và 2 thị trấn (thị trấn Đông Triều là đô thị loại V, thị trấn Mạo Khê là đô thị loại IV). Dân số toàn huyện hơn 180 nghìn người, gồm các dân tộc: Việt, Hoa, Tày, Sán Dìu, Dao. Tỷ lệ đô thị hóa đạt 46,7%. Tỷ lệ lao động phi nông nghiệp khu vực đô thị đạt trên 70%.

Hiện nay, các công trình phục vụ công cộng và kỹ thuật hạ tầng đô thị được

xây dựng ngày càng hoàn thiện, tạo bộ mặt đô thị ngày càng khang trang, xanh, sạch, đẹp, chất lượng cuộc sống người dân từng bước được nâng cao.

Báo cáo phản biện của Bộ Nội vụ và Cục Hạ tầng kỹ thuật - Bộ Xây dựng, cùng ý kiến của các thành viên khác trong Hội đồng đồng thuận với việc công nhận đô thị Đông Triều mở rộng đạt tiêu chuẩn đô thị loại IV trực thuộc tỉnh Quảng Ninh với nhiều chỉ tiêu vượt bậc như diện tích sàn nhà ở bình quân, tỷ lệ hộ nghèo, tỷ lệ đô thị hóa, cấp nước, môi trường...

Phát biểu kết luận Hội nghị, Thủ tướng Phan Thị Mỹ Linh nhấn mạnh: "*Huyện Đông Triều có đầy đủ điều kiện để được nâng lên thành đô thị loại IV trực thuộc tỉnh Quảng Ninh, với số điểm trung bình đạt 84,64 điểm. Thủ tướng lưu ý: sau khi được trở thành đô thị loại IV trực thuộc tỉnh Quảng Ninh, vai trò, trách nhiệm trong việc thực hiện quy chế quản lý đô thị là rất lớn. Do đó, huyện Đông Triều cần đề ra các chính sách, chương trình phù hợp, đảm bảo các tiêu chí về môi trường, phát triển bền vững, đồng bộ về hạ tầng kỹ thuật, kiến trúc cảnh quan; phát huy tối đa tiềm năng lợi thế, nhất là công nghiệp, du lịch, thương mại, dịch vụ đạt tiêu chuẩn khu vực vào năm 2020.*"

HÀ NỘI

Quy hoạch xây dựng hệ thống trụ sở làm việc của các Bộ, ngành



Thủ tướng Chính phủ vừa phê duyệt nhiệm vụ Quy hoạch xây dựng hệ thống trụ sở làm việc của các Bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ, cơ quan Trung ương của các đoàn thể tại Hà Nội đến 2030.

Theo đó, vị trí lập quy hoạch chi tiết xây dựng Khu trụ sở tập trung tại khu vực



Tây Hồ Tây và khu Mễ Trì theo tỷ lệ 1/500. Trong đó, khu trụ sở tại khu trung tâm Tây Hồ Tây có quy mô khoảng 35ha và khu Mễ Trì với quy mô khoảng 30ha.

Đối tượng quy hoạch bao gồm trụ sở làm việc của các bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ, cơ quan Trung ương của các đoàn thể tại Thủ đô Hà Nội. Không bao gồm các đơn vị sự nghiệp, đơn vị đặc thù của các bộ, ngành Trung ương.

Việc lập quy hoạch trên nhằm hình thành hệ thống công sở hành chính đồng bộ đáp ứng nhu cầu về sử dụng, phù hợp với định hướng phát triển Thủ đô Hà Nội, đồng thời làm cơ sở pháp lý cho công tác triển khai các dự án đầu tư xây dựng trụ sở làm việc theo quy hoạch.

Thủ tướng yêu cầu thực hiện đánh giá hệ thống trụ sở các bộ ngành, xác định những trụ sở cần phải di dời và dự báo nhu cầu phát triển trong giai đoạn trước mắt cũng như lâu dài, từ đó đề xuất phương án quy hoạch.

Thủ tướng giao Bộ Xây dựng chủ trì, phối hợp với Bộ Tài chính, Bộ Nội vụ, UBND TP Hà Nội và các cơ quan liên quan tổ chức lập đồ án quy hoạch. Bộ Xây dựng chịu trách nhiệm bố trí nguồn vốn, phê duyệt tổng dự toán chi phí lập quy hoạch xây dựng trên và các hoạt động khác có liên quan.

Chính thức thông qua đồ án quy hoạch khu phố cổ Hà Nội



Thông tin từ UBND thành phố Hà Nội, đồ án quy hoạch phân khu đô thị H1-1 quận Hoàn Kiếm với tỷ lệ 1/2.000 đã được chính thức thông qua trong phiên họp thường kỳ cuối tháng 5.

Với diện tích nghiên cứu 347,45ha, đồ án quy hoạch này là khu phố cổ có giá trị lịch sử, văn hóa cần bảo tồn nhằm đáp ứng yêu cầu quản lý đô thị, phát huy giá trị văn hóa lịch sử. Yêu cầu quy hoạch phải bảo đảm phạm vi và đối tượng cần bảo tồn, phát triển hài hòa; đồng thời lưu ý việc giãn dân và kết nối với khu vực ngoài đô.

Thành phố đã giao Viện Quy hoạch xây dựng Hà Nội hoàn chỉnh đồ án, Sở Quy hoạch - Kiến trúc thẩm định báo cáo Bộ Xây dựng, Bộ Văn hóa - Thể thao và Du lịch, trình UBND thành phố phê duyệt ngay trong quý II/2014.

Phân khu đô thị H1-1 có diện tích nghiên cứu 347,45ha, là trung tâm hành chính, chính trị của Hà Nội, có phạm vi ranh giới bao gồm phía Đông, Đông Bắc đến đường Trần Quang Khải, Trần Khánh Dư, phía Tây và Tây Bắc là quận Ba Đình; phía Nam là quận Hai Bà Trưng.

Trong đó, khu phố cổ có diện tích 81ha, nằm trên địa bàn 10 phường của quận Hoàn Kiếm, có giá trị lịch sử, văn hóa cần bảo tồn nhằm đáp ứng yêu cầu quản lý đô thị, phát huy giá trị văn hóa lịch sử của Hà Nội đều nằm trong diện tích quy hoạch này. Thống kê từ năm 2009 cho thấy, khu vực phố cổ hiện đang quá tải trầm trọng, với mật độ dân cư hơn 82.000 người/km² so với yêu cầu quy hoạch mật độ dân số khống chế đến năm 2020 là 50.000 người/km².

Công bố quy hoạch khu hỗ trợ khu công nghiệp Sài Đồng B



Ngày 3/7, Sở QH - KT và UBND quận Long Biên đã phối hợp tổ chức lễ công bố và bàn giao quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/500 khu đô thị hỗ trợ - khu công nghiệp Sài Đồng B. Khu vực quy hoạch thuộc địa bàn phường Thạch Bàn, quận Long Biên, với quy mô hơn 37ha.

Dân số khu vực quy hoạch 7.500 người, trong đó, dân số hiện có là 1.232 người.

Khu quy hoạch nằm trong ranh giới của quy hoạch phân khu đô thị N10, thuộc chuỗi các đô thị Bắc sông Hồng. Mục tiêu của đồ án nhằm xây dựng khu chức năng đô thị đồng bộ về kiến trúc, hạ tầng kỹ thuật và xã hội, làm cơ sở triển khai các hạng mục công trình phục vụ khu công nghiệp Sài Đồng B và các khu công nghiệp lân cận, dân cư khu vực.

Theo quy hoạch, xây dựng nhà cao tầng trên diện tích đất ở mới 42.800m², trong đó, quỹ đất xây dựng nhà ở xã hội gồm 2 lô đất có diện tích 12.390m². Các công trình cao tầng bố trí dọc trục đường Huỳnh Tấn Phát, đường Thạch Bàn và nút giao thông phía Nam khu vực quy hoạch. Khu vực làng xóm hiện có được cải tạo chỉnh trang.

Quy hoạch khu đô thị phía Đông Hà Nội

UBND TP Hà Nội vừa phê duyệt Quy hoạch chi tiết Khu đô thị hỗ trợ Khu công nghiệp Sài Đồng B, tỷ lệ 1/500, địa điểm tại phường Thạch Bàn, quận Long Biên.

Theo đó, tổng diện tích khu vực nghiên cứu lập quy hoạch khu đô thị trên khoảng 37,13ha với dân số khoảng 7.500 người (trong đó, dân số hiện có khoảng 1.232 người, dân số bổ sung khoảng 6.268 người). Với khu vực lập quy hoạch chi tiết có tổng diện tích khoảng 371.405m². Về không gian quy hoạch kiến trúc khu đô thị này được tổ chức trên nguyên tắc các công trình cao tầng bố trí dọc trục đường giao thông đô thị và tại nút giao thông, tạo các điểm nhấn đô thị.

Quy hoạch chi tiết Khu chức năng đô thị Tây Tựu

UBND TP Hà Nội vừa ban hành Quyết định số 2890/QĐ-UBND, phê duyệt Nhiệm vụ Quy hoạch chi tiết Khu chức năng đô thị Tây Tựu (tỷ lệ 1/500) phục vụ xây dựng hạ tầng kỹ thuật khu đất dịch vụ, đấu giá quyền sử dụng đất và các mục tiêu khác tại các phường Tây Tựu, Liên Mạc, quận Bắc Từ Liêm.

Khu vực lập quy hoạch chi tiết khu chức năng đô thị Tây Tựu, tỷ lệ 1/500 thuộc một phần các ô Quy hoạch ký hiệu C-1, C-3, C-4 nằm trong quy hoạch phân khu đô thị S1, tỷ lệ 1/5000, thuộc địa giới hành chính các phường Tây Tựu - Liên Mạc, quận Bắc Từ Liêm.

Quy mô nghiên cứu lập quy hoạch chi tiết khu chức năng đô thị trên khoảng 86,5ha với dân số khoảng 8.000-8.500 người, nhằm tạo lập quỹ đất để xây dựng khu đất ở dịch vụ, đấu giá quyền sử dụng đất và mục tiêu khác trên địa bàn quận Bắc Từ Liêm, phù hợp với chủ trương của thành phố, phục vụ công tác giải phóng mặt bằng các dự án đầu tư trên địa bàn, trong đó 25% quỹ đất để phát triển nhà ở xã hội. Bên cạnh đó, tạo lập không gian đô thị mới hiện đại, đồng bộ về hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội và tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan hài hoà với khu đô thị xung quanh...

Quy hoạch khu nhà ở tại huyện Gia Lâm



Sở Quy hoạch Kiến trúc Hà Nội cùng UBND huyện Gia Lâm vừa công bố quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/500 Khu nhà ở cán bộ chiến sĩ Cục A69 - Tổng cục An ninh I - Bộ Công an.

Khu nhà ở cho cán bộ chiến sĩ Cục A69 - Tổng cục An ninh I - Bộ Công an, thuộc địa phận xã Cổ Bi, huyện Gia Lâm, Thành phố Hà Nội có tổng diện tích 74.608m². Trong đó, đất đường giao thông khu vực là 12.515m²; đất đường giao thông đơn vị là 7.674m²; đất công cộng đơn vị ở là 8.157m²; đất bãi đỗ xe đơn vị ở là 5.541m² và đất nhóm nhà ở là 40.721m².

Không gian quy hoạch kiến trúc được tổ chức trên nguyên tắc: Công trình cao tầng bố trí trên trục đường chính nhóm ở, tại các nút giao thông; Các công trình thấp tầng được bố trí giáp phía Nam giáp khu vực làng xóm; Công trình chợ và trung tâm thương mại kết hợp với khu vực bãi đỗ xe tập trung tạo không gian công cộng phục vụ cho nhu cầu thiết yếu của dân cư khu vực.

Phê duyệt chỉ giới đường đỏ Quốc lộ 6 (đoạn Hà Đông - Xuân Mai)

UBND TP Hà Nội vừa ban hành Quyết

định số 2480/QĐ-UBND, phê duyệt chỉ giới đường đỏ QL6 (đoạn Hà Đông - Xuân Mai) tỷ lệ 1/500.



Theo đó, đoạn đường được phê duyệt có chiều dài 19,48km với điểm đầu giao với đường Vành đai 4, điểm cuối đến ranh giới TP Hà Nội và tỉnh Hòa Bình. Quyết định cũng nêu rõ đối với đoạn đường đi ngoài khu vực phát triển đô thị có mặt cắt ngang đường rộng 50m, trong đó phần đường cho xe cơ giới rộng 16m, phần cho xe hỗn hợp rộng 12m... Đối với đoạn qua khu vực phát triển đô thị mặt cắt ngang đường rộng 56-60m, trong đó phần đường cho xe cơ giới rộng 24m, phần cho xe hỗn hợp rộng 14m... Trên toàn tuyến đều để dải phân cách giữa rộng từ 5-19m để dự kiến xây dựng tuyến đường sắt đô thị nối trung tâm Hà Nội với đô thị vệ tinh Xuân Mai. Trên tuyến cũng xây dựng các nút giao khác mức tại các vị trí QL6 với đường trục kinh tế Bắc Nam, QL21 với đường Vành đai 4.

HÀ GIANG

Quy hoạch công viên địa chất toàn cầu Cao nguyên đá Đồng Văn



Bộ Xây dựng vừa trình Chính phủ phê duyệt Nhiệm vụ quy hoạch xây dựng Công viên địa chất toàn cầu Cao nguyên đá Đồng Văn, tỉnh Hà Giang đến năm 2030.

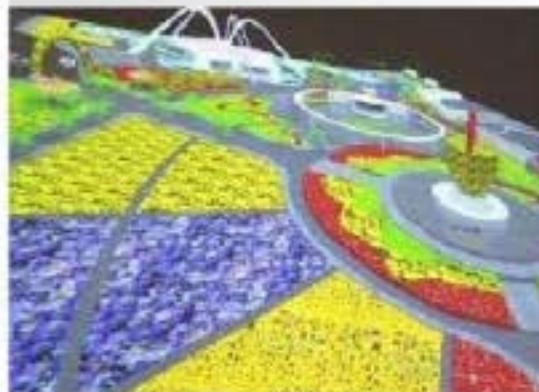
Khu vực này được UNESCO công nhận là Công viên địa chất toàn cầu, có giá trị về di sản địa chất, đa dạng sinh học, văn hóa các dân tộc bản địa mang ý nghĩa quốc gia và quốc tế.

Công viên này thu hút khoảng 0,5 triệu lượt khách du lịch năm 2013, dự kiến đến năm 2020 đạt khoảng 2,3 triệu lượt khách/năm và kỳ vọng đến năm 2030 sẽ đón khoảng 3,5 triệu lượt khách/năm. Bởi vậy, nhiệm vụ quy hoạch xây dựng Công viên địa chất toàn cầu Cao nguyên đá Đồng Văn sẽ thực hiện theo giai đoạn quy hoạch đến năm 2030, trong đó có định hướng phát triển cho giai đoạn đến năm 2020.

Phạm vi lập quy hoạch Công viên địa chất toàn cầu Cao nguyên đá Đồng Văn gồm bốn huyện Đồng Văn, Mèo Vạc, Yên Minh, Quản Bạ của tỉnh Hà Giang với diện tích tự nhiên khoảng 235.680ha, dân số năm 2013 khoảng 265.000 người và dự kiến sẽ tăng lên thành 300.000 người vào năm 2020 và khoảng 330.000 người vào năm 2030.

ĐỒNG THÁP

Xây công viên hoa đầu tiên của Việt Nam



Ông Phan Văn Nhiều - Chủ tịch UBND TP.Sa Đéc - tỉnh Đồng Tháp cho biết: Thành phố này vừa thông qua phương án tổng thể xây dựng "Công viên hoa Sa Đéc", Công viên hoa đầu tiên của Việt Nam.

Theo ông Nhiều, cùng với làng hoa, chợ hoa, đường hoa thì công viên hoa sẽ là điểm nhấn của thành phố hoa Sa Đéc trong tương lai, phục vụ cho việc tham quan của du khách và tổ chức các sự kiện, góp phần phát triển ngành du lịch địa phương.

Theo phương án thiết kế ban đầu, Công viên hoa Sa Đéc sẽ được đầu tư, xây dựng trên hiện trạng Công viên Sa Đéc với diện tích gần 23ha. Dự kiến, nơi đây sẽ còn trồng một số loại hoa nổi tiếng khác trên thế giới.



Thứ trưởng Bộ Xây dựng Nguyễn Trần Nam làm việc với VIUP về thiết kế nhà ở xã hội



Ngày 23/6/2014, Thứ trưởng Bộ Xây dựng Nguyễn Trần Nam đã có buổi làm việc với Viện Quy hoạch đô thị và nông thôn quốc gia (VIUP) về thiết kế nhà ở xã hội. Có mặt tại buổi làm việc còn có đại diện của Cục Quản lý nhà và thị trường bất động sản.

Thay mặt VIUP, Viện trưởng Ngô Trung Hải đã báo cáo Dự án thiết kế dự án nhà ở xã hội giai đoạn III khu đô thị Đặng Xá do VIUP thực hiện. Dự án đã và đang được triển khai (giai đoạn thi công) tại các Lô đất NO1, NO2 tại khu đô thị Đặng Xá II – Gia Lâm – HN. Các cụm nhà do VIUP thiết kế tại khu đô thị Đặng Xá được tổ hợp từ 4 đến 6 đơn nguyên độc lập và khép kín tạo thành những sân trong riêng biệt cho mỗi cụm nhà. Tại đây, các căn hộ được bố trí diện tích từ 49-59-69m².

Xác định đây là những căn hộ phục vụ nhu cầu về nhà ở cho các đối tượng xã hội có thu nhập thấp, khó khăn về nhà ở trên địa bàn thành phố, nên các KTS của VIUP đã dành nhiều thời gian nghiên cứu về tổ chức không gian căn hộ nhằm tạo ra chỗ ở hợp lý, tận dụng tối đa gió tự nhiên, kích thích sự lưu thông của không khí, tăng cường sử dụng ánh sáng tự nhiên.

Các không gian còn lại được thiết kế dành cho các tiện ích phục vụ dân sinh như bể bơi, sân chơi cho trẻ em, sân thể thao, sân vườn cây xanh, đường dạo, bãi xe ngoài trời... tạo môi trường ở xanh, sạch, đẹp, lành mạnh, không gian văn hóa mang tính cộng đồng, nâng cao đời sống tinh thần, đáp ứng nhu cầu nghỉ ngơi thư giãn tái tạo sức lao động cho dân cư trong khu đô thị.

Tiếp đó, ThS. KTS Khúc Thế Tâm đã giới thiệu sơ bộ ý tưởng Khu đô thị Thành phố giao lưu trên khu đất CC1, CC3, CC4, QT hiện đang được VIUP triển khai. Mục tiêu của dự án nhằm xây dựng mô hình tổ hợp nhà ở xã hội và thương mại tạo điều kiện để các đối tượng có nhu cầu về nhà ở có cơ hội sở hữu căn hộ phù hợp với mức thu nhập, đóng góp quan trọng vào quỹ nhà ở của thành phố Hà Nội, đảm bảo an sinh xã hội. Khu đất nghiên cứu có diện tích 6,8ha nằm trên trục đường Phạm Văn Đồng gần trụ sở của Bộ Công An.

Nhóm nghiên cứu đã đưa ra hai phương án, trong đó chọn phương án 2 để nghiên cứu sâu. Theo đó, các khối công trình chung cư thương mại sẽ có tầng cao tối đa là 35 tầng với tổng số 1.400 căn hộ có diện tích từ 60-80-100m² và khối công trình chung cư xã hội có tầng cao tối đa 15 tầng với tổng số 880 căn hộ diện tích từ 50-70m².

Trong khu vực nghiên cứu, nhóm đã bố trí trung tâm thương mại, quảng trường trung tâm, sân thể thao, bể bơi, đài phun nước, khu vui chơi trẻ em, công viên điểm nhấn, bãi đỗ xe. Các thành viên trong đoàn đã góp ý để VIUP nghiên cứu thêm về hướng của công trình chung cư thương mại, vị trí của trung tâm thương mại cũng như bố cục các đơn nguyên nhà ở xã hội.

Sau khi nghe báo cáo, Thứ trưởng Nguyễn Trần Nam đánh giá cao vai trò của VIUP đã tham gia thiết kế nhà ở xã hội, một vấn đề đang được nhà nước và nhân dân rất quan tâm. Ông lưu ý VIUP về đối tượng có nhu cầu nhà ở xã hội. Khi thiết kế cần quan tâm tới hạ tầng xã hội như nhà trẻ, vườn hoa, khu dịch vụ, bãi đỗ xe để đảm bảo chất lượng sống cho người dân ở đây. Bố trí căn hộ cần nghiên cứu về hướng nắng, hướng gió để thông gió tự nhiên... Bên cạnh đó, ông đề nghị VIUP đẩy nhanh tiến độ, sớm hoàn thiện dự án báo cáo chủ đầu tư.

VIUP nhận giải thưởng cuộc thi “Phương án thiết kế kiến trúc bảo tồn và phát huy giá trị Khu di tích khảo cổ học 18 Hoàng Diệu”

Ngày 24/6/2014, UBND TP Hà Nội đã tổ chức Lễ công bố và trao giải cuộc thi “Thi tuyển phương án thiết kế kiến trúc bảo tồn



và phát huy giá trị Khu di tích Khảo cổ học 18 Hoàng Diệu thuộc Trung tâm Hoàng thành Thăng Long - Hà Nội”.

Cuộc thi có 6 giải thưởng, là những phương án xuất sắc được chọn ra từ 24 đồ án của 23 đơn vị trong nước và quốc tế tham gia, trong đó VIUP và G8 là đơn vị nhận được một trong những giải thưởng đó.

Với phương án của mình, nhóm dự thi VIUP và G8 đưa ra ý tưởng bố cục cảnh quan. Xuất phát từ yếu tố chủ đạo là tòa nhà quốc hội nằm giữa hệ thống không gian mở mà Quảng trường Ba Đình chiếm diện tích đa số, phương án đề xuất phát triển mạng lưới ô cờ vuông như quảng trường Ba Đình lan vào mặt bằng của công viên. Mạng lưới ô cờ có tác động lên cả những chức năng của công viên trên mặt đất và không gian trung bày khảo cổ ở dưới ngầm.

Bằng việc tham gia vào cuộc thi này, các KTS trẻ VIUP mong muốn thể hiện trước hết là tình cảm của mình với di sản văn hóa vô cùng quý giá của dân tộc, góp phần tôn vinh giá trị khu di tích – một di sản văn hóa thế giới cũng như thể hiện năng lực của mình.

Báo cáo tư vấn phản biện đồ án Điều chỉnh QHXD vùng Thủ đô Hà Nội



Ngày 3/6/2014, Viện Quy hoạch đô thị và nông thôn quốc gia (VIUP) đã tổ chức Hội nghị báo cáo tư vấn phản biện đồ án Điều chỉnh QHXD vùng Thủ đô Hà Nội. Tham dự có nhiều nhà khoa học thuộc Hội Kiến

trúc sư Việt Nam và Hội quy hoạch phát triển đô thị Việt Nam – Hai đơn vị sẽ tham gia phân biên đồ án này cùng với khách mời là đại diện Sở Xây dựng Thái Nguyên, Sở Xây dựng Phú Thọ và Sở Quy hoạch Kiến trúc Hà Nội.

Hội nghị nhằm báo cáo nội dung cơ bản của quy hoạch xây dựng vùng Thủ đô Hà Nội đang được VIUP cùng các chuyên gia Pháp thực hiện. Trên cơ sở này, hai hội sẽ có những ý kiến tư vấn phản biện đóng góp cho đồ án trước khi trình Thủ tướng chính phủ phê duyệt.

Tại buổi tọa đàm, Viện trưởng Ngô Trung Hải đã tóm tắt nội dung của đồ án. Theo đó, phạm vi nghiên cứu Vùng Thủ đô gồm Hà Nội và 9 tỉnh (Vĩnh Phúc, Hưng Yên, Bắc Giang, Hải Dương, Hà Nam, Hoà Bình, Phú Thọ, Thái Nguyên, Bắc Giang). Vùng Thủ đô trong dự thảo có tổng diện tích 24.300km², dân số 17,5 triệu người.

Tiếp đó, ông Laurant Perrin – Trưởng đoàn chuyên gia IAU – Pháp giới thiệu kinh nghiệm quốc tế về mô hình quản lý vùng từ vùng Ile-de-France, vùng đô thị Seoul và Jakarta cũng như đề xuất mô hình quản lý cho vùng thủ đô Hà Nội. Ông cũng đưa ra các đề xuất về mô hình quản lý vùng Thủ đô Hà Nội của TS. Phạm Sỹ Liêm và GS.TS. Trần Trọng Hanh. Qua nghiên cứu, nhóm nghiên cứu đã đề xuất mô hình chọn cho vùng thủ đô Hà Nội.

Trong phần thảo luận, các đại biểu đã nêu một số câu hỏi để nghị đơn vị tư vấn làm rõ thêm nội dung cũng như đóng góp thêm vào nội dung của đồ án.

Viện trưởng Ngô Trung Hải cho rằng ý kiến tại hội nghị rất bổ ích. Ông đề nghị hai hội sớm có văn bản phản biện chính thức giúp nhóm nghiên cứu hoàn thiện đồ án này trước khi trình phê duyệt. VIUP sẽ phối hợp với 2 hội, tổ chức đi thực địa làm việc với một số tỉnh trong vùng trong thời gian gần nhất.

Góp ý đồ án QHXD vùng Chiến khu cách mạng ATK lên tỉnh Thái Nguyên - Tuyên Quang - Bắc Kạn

Ngày 6/7/2014, hội đồng khoa học Viện Quy hoạch đô thị và nông thôn quốc gia (VIUP) đã họp góp ý đồ án QHXD

vùng Chiến khu cách mạng ATK lên tỉnh Thái Nguyên – Tuyên Quang – Bắc Kạn. Viện trưởng Ngô Trung Hải làm chủ tịch Hội đồng.



Theo đồ án, phạm vi nghiên cứu là 5692,2km² với 8 đơn vị hành chính cấp huyện bao gồm: 01 thành phố và 07 huyện; 178 xã, 7 phường. Dân số năm 2012: 960.163. Dự báo đến năm 2020 dân số là 1.052.700 người, 1.190.200 người năm 2030.

Mục tiêu của đồ án này nhằm tạo mối liên kết về không gian, kết nối hạ tầng khung vùng để khai thác hiệu quả động lực của vùng ATK vào việc phát triển kinh tế - xã hội đảm bảo theo nguyên tắc bảo tồn, tôn tạo và phát huy giá trị; Định hướng phát triển về không gian, kiến trúc, cảnh quan và hệ thống hạ tầng kỹ thuật khung của vùng ATK; Làm cơ sở pháp lý để quản lý việc đầu tư xây dựng phát triển trên toàn vùng và các địa phương trong vùng.

Qua nghiên cứu, phân tích và đánh giá hiện trạng, nhóm nghiên cứu đã đưa ra tầm nhìn cho vùng này là "Một trung tâm du lịch "Vẻ nguồn" kết hợp du lịch sinh thái hấp dẫn, một vùng dân cư trù phú, giàu bản sắc" với 4 chiến lược để thực hiện gồm: Bảo tồn tốt; Phát triển kinh tế - xã hội; Quản lý tốt và xây dựng các chương trình dự án trọng tâm phát triển vùng ATK.

Sau khi nghe báo cáo, các thành viên hội đồng đánh giá cao nỗ lực của nhóm nghiên cứu đối với đồ án này.

Kết luận buổi họp, Viện trưởng Ngô Trung Hải đề nghị nhóm nghiên cứu xây dựng sơ đồ phương pháp tiếp cận, với quan hệ giữa Bảo tồn – Dân cư – Sản xuất và Hạ tầng kết nối để cho dễ hiểu, dễ thuyết phục. Ông yêu cầu nhóm nghiên cứu chỉnh sửa gấp trên cơ sở các ý kiến góp ý của hội đồng.

Báo cáo quy hoạch tổng mặt bằng và phương án thiết kế, kiến trúc dự án đầu tư xây dựng công trình Cung quy hoạch, Hội chợ và triển lãm tỉnh Quảng Ninh

Ngày 9-6, liên danh tư vấn VIUP và S-Design đã báo cáo UBND tỉnh Quảng Ninh về phương án quy hoạch tổng mặt bằng, phương án thiết kế, kiến trúc dự án đầu tư xây dựng công trình Cung quy hoạch, Hội chợ và triển lãm tỉnh tại TP Hạ Long. Cuộc họp do đồng chí Nguyễn Văn Đọc, Chủ tịch UBND tỉnh chủ trì.



Theo báo cáo về phương án kiến trúc, công trình sẽ được xây dựng trên mô hình mô phỏng hình con cá nhìn từ trên cao xuống. Các nguyên vật liệu sử dụng tại công trình được sản xuất tại Việt Nam.

Cho ý kiến phương án thiết kế của dự án, đồng chí Nguyễn Văn Đọc, Chủ tịch UBND tỉnh nhấn mạnh: Để công trình thực sự có điểm nhấn và nổi bật, thu hút được doanh nghiệp và du khách, các sở, ngành liên quan cùng đơn vị tư vấn trao đổi kỹ phương án thiết kế, kết cấu hữu dụng, tránh lãng phí; thẩm định kỹ vật liệu sử dụng cho công trình.

Sở Công Thương phối hợp chủ đầu tư, đơn vị tư vấn xem xét, nghiên cứu sản phẩm trưng bày, loại hình trưng bày. Đồng chí Chủ tịch UBND tỉnh cũng lưu ý xây dựng phương án thiết kế theo đúng quy trình; xem xét lại quy mô phần hội trường; nên tách phần dự toán hội chợ, triển lãm và cung quy hoạch. Đây là công trình lớn, trọng điểm của tỉnh, do đó sẽ thuê tư vấn nước ngoài để giám sát, quản lý để đảm bảo công trình hiệu quả, chất lượng. Đồng chí yêu cầu đơn vị tư vấn tiếp tục hoàn chỉnh phương án thiết kế, kiến trúc, báo cáo UBND tỉnh trong thời gian sớm.



HUẾ

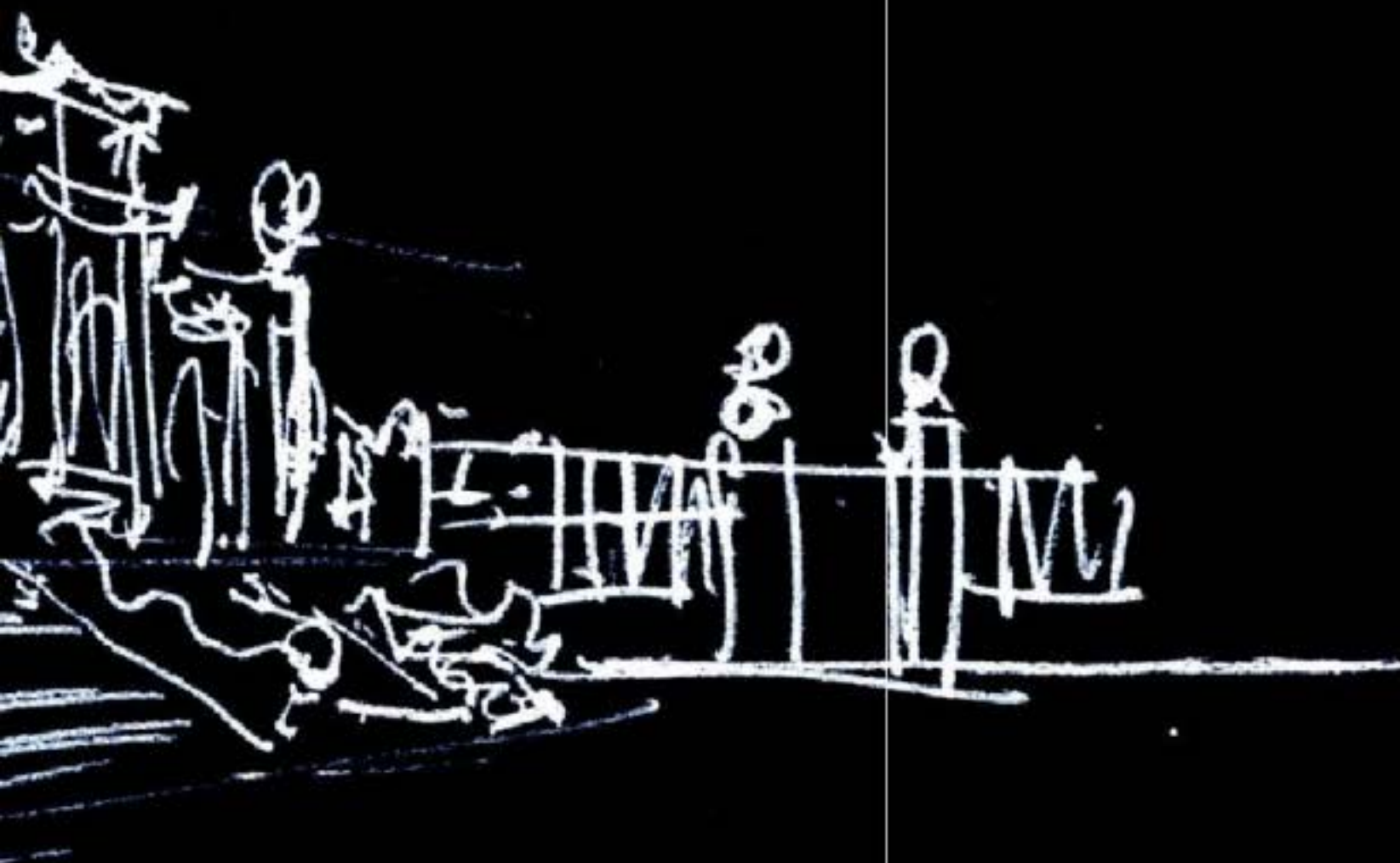
ĐẸP MÃI TRONG DÒNG CHẢY CỦA THỜI GIAN

PGS. TS. KTS TÔN ĐẠI

Trong những địa điểm nổi tiếng trên đất nước Việt Nam, Huế nổi bật lên như một viên ngọc quý hiếm. Ai cũng muốn được chiêm ngưỡng, không những một lần mà nhiều lần. Mỗi lần lại khám phá thêm những giá trị độc đáo mang đậm bản sắc địa phương, con người, nền văn hóa lâu đời và một lịch sử với nhiều huyền thoại.

Một trong những cái đặc sắc nhất của Huế là di sản kiến trúc và đô thị - thành phố Huế nhỏ chia hai phần Bắc sông Hương và Nam sông Hương. Trên bờ Bắc có thành Huế, Nam sông Hương có khu phố Pháp và cánh đồng lã.

4 Đô thị phương



Ký họa Thiên Định Cung - Tôn Đại

Về mặt giá trị kiến trúc thì cả tổng thể Bắc sông Hương và Nam sông Hương đều có những di tích kiến trúc cổ kính và quý hiếm.

Bắc sông Hương với Kinh thành Huế, Hoàng thành và Tử cấm thành. Đây là kiến trúc cung đình của cả một triều đại phong kiến cuối cùng của Việt Nam còn lại gần như toàn vẹn.

Trừ một vài công trình bị chiến tranh tàn phá, những di tích còn lại đều là những tác phẩm kiến trúc rất giá trị như Ngọ Môn, Điện Thái Hòa, Duyệt Thị Đường, Thế Miếu, Hiển Lâm Các, các cửa Hiển Nhơn, cửa Chương Đức... bản thân kinh thành Huế là một thành VóBăng (Vauban) còn nguyên vẹn thêm Trấn Bình Đài là đồn Mang Cá. Gần với kinh thành là Cột cờ, là Phu Văn Lâu, Nghênh Lương Đình và Thương Bác Đình.

Kinh thành Huế đã được xây dựng theo nguyên tắc phong thủy – trước mặt kinh thành, trên trục Bắc – Nam, ở phía Nam có núi Ngự Bình đứng chắn làm

một bình phong gọi là “tiền án”, hai bên kinh thành có Cồn Hến ở bên trái trên dòng sông Hương là “Tả thanh long” bên phải có cồn Dã Viên cũng trên dòng sông Hương là “Hữu bạch hổ”. Ngay trước mặt kinh thành là dòng sông Hương trong xanh chảy ra biển, đó là Minh Đường.

Từ kinh thành đi về hướng Tây là các di tích nổi tiếng như Chùa Thiên Mụ với tháp Phước Duyên là một thương hiệu của Huế. Tiếp đó là Văn Miếu với 32 bia tiến sĩ, cạnh đó là Võ Miếu chưa được trùng tu, đi tiếp ta sẽ đến chùa Huyền Không Sơn Thượng, một ngôi chùa thơ mộng trên núi.

Ngay trên bờ Bắc khu vực Kim Long là nơi có nhiều “nhà vườn” một đặc sản kiến trúc của Huế. Đây là loại nhà ở của tầng lớp trí thức, quý tộc Huế minh chứng cho cuộc sống thanh bình nho nhã trí tuệ của tầng lớp trên thời nhà Nguyễn.

Trên bờ Nam sông Hương, ngoài khu vực “Phố Tây” thì sau đó là “cánh đồng làng” với rất nhiều



Cửa Ngã về đêm

di tích kiến trúc nổi tiếng. Gọi là “*cánh đồng lăng*” vì ở đây có bằng lăng vua nhà Nguyễn, đó là những quần thể kiến trúc đặc sắc mang đậm truyền thống kiến trúc dân tộc thời nhà Nguyễn.

Trên bờ Nam, gần sông Hương có Hồ Quế, một trường đấu Voi và Hồ duy nhất ở Châu Á, cạnh đây là đền Voi Rẻ thờ những ông Voi có công với nước – theo sông Hương đi về phía Nam có Đồi Vọng Cảnh, Điện Hòn Chén – một công trình kiến trúc đặc sắc nằm gần núi Ngự Bình là Đền Nam Giao, nơi hằng năm Vua Nguyễn tới làm lễ tế trời cầu cho mưa thuận gió hòa mùa màng bội thu và đất nước thanh bình.

Trên đây là điểm qua những giá trị vật chất của Huế, đó là số lượng di tích kiến trúc rất phong phú, đa dạng. Những năm 1976 – 1977 trong lý thuyết về “*nơi chốn*” các tác giả Reph và Canter đã định ra 3 yếu tố

quan trọng của Nơi Chốn là:

- Không gian: yếu tố vật thể nằm trong không gian địa lý.
- Xã hội: hoạt động của con người cũng là yếu tố vật thể
- Yếu tố tinh thần: đó là tình cảm, cảm xúc, kỷ ức, kỷ niệm là yếu tố phi vật thể

Khái niệm “*nơi chốn*” mang tính chất của chủ quan nó không có giới hạn về quy mô, có thể là một địa điểm rất nhỏ như một căn phòng, một ngôi nhà nhưng cũng có thể là cả một thành phố.

Huế là một “*nơi chốn*” có bản sắc đặc biệt khác với tất cả những nơi khác trên đất nước Việt Nam. Nhà đô thị học Kevin Lynch phát biểu: “*Bản sắc của nơi chốn tạo nên sự khác biệt với nơi chốn khác tạo ra cơ sở để nhận biết sự tồn tại độc lập với nơi chốn khác*”.



Cửa Hiên Nhơn về đêm

Đô thị bốn phương

Vậy thì trong bản sắc của nơi chốn không đơn thuần là yếu tố vật chất mà nó là tình cảm, kỷ ức, kỷ niệm... là yếu tố phi vật chất, đó là "hồn nơi chốn".

Khái niệm "hồn nơi chốn" khiến chúng ta cảm nhận được khá rõ ràng nhưng không dễ lý giải được một cách cụ thể.

Mỗi một nơi chốn có một cái hồn, chúng ta có thể chỉ dùng một từ để miêu tả "cái hồn" ấy. Ví dụ Paris: tráng lệ, New York: vội vã, Việt Nam: thơ thả, Venice: lãng mạn... Ở nước ta cũng vậy, ta có thể nói: Sài Gòn: sôi động, Đà Lạt: lãng mạn và Huế: thơ mộng.

Nếu chúng ta đã tìm được cái "hồn nơi chốn" của Huế là thơ mộng thì chúng ta phải tạo cho Huế luôn luôn giữ được tính chất ấy, đó là cái thương hiệu không thành phố nào trên đất nước ta có được.

Trong cuốn "cái chết và cuộc sống của các đô thị Mỹ" Jane Jacobs đã đưa ra khái niệm "tạo lập nơi chốn" nghĩa là tạo ra hồn cho những nơi chốn. Đây là nhiệm vụ của các nhà thiết kế đô thị trước những nơi chốn không có "hồn". Nay đối với Huế "cái hồn" của Huế đã rõ, nó nằm trong dòng nước trong xanh của dòng sông Hương, trong những tiếng "hò mái nhì" từ những con thuyền, trong làn điệu ru con bay bổng trong lũy tre, trong sự tĩnh lặng trầm nghiêm của các di tích kiến trúc, như lâu đài cổ, lăng tẩm xa xưa và trong cuộc sống hàng ngày êm đềm không sôi động như Sài Gòn hay Hà Nội.

Thành phố Huế sẽ phát triển bền vững thế nào? Về đất đai thì phát triển về phía Nam trên cánh đồng làng đến tận khu vực làng Gia Long là tương đối hợp lý nhưng phải chú ý "tạo lập nơi chốn" phải tạo nên những không gian đô thị có thể liên kết những con người với nhau trong những cộng đồng gần bó và giữ được cái hồn của nơi chốn của Huế là một nơi chốn thơ mộng, đáng sống.



Sông Hương



Đại Nội Huế



Đầm Cầu Mai



Vị thế địa - văn hóa của Huế

TRÊN BẢN ĐỒ VIỆT NAM, ĐÔNG DƯƠNG VÀ KHU VỰC



GS sử học LÊ VĂN LAN
Hội Khoa học Lịch sử Việt Nam

Trong sự khoanh lại của một cái khung giả định cho khu vực Đông Nam Á - từ kinh tuyến 90 độ đến 130 độ Đông, và từ vĩ tuyến 30 độ Bắc đến 10 độ Nam - nếu bây giờ ta kẻ ở quãng giữa: một trục dọc theo chiều Bắc Nam, và một trục ngang từ Đông sang Tây, thì ở chỗ gặp nhau của hai đường trục tung và hoành ấy, tức thị ở chỗ trung tâm của vùng bản đồ hiển thị khu vực Đông Nam Á ấy, là một chuỗi các đô thị Việt Nam: Đà Nẵng, Hội An và Huế.

Theo sự phân chia khu vực Đông Nam Á thành hai phần của nhiều nhà khoa học - là "Đông Nam Á lục địa" (gồm Myanmar, Thái Lan, Lào, Campuchia, Việt Nam) và "Đông Nam Á hải đảo" (Philippines, Brunei, Malaysia, Singapore, Indonesia) thì, chỗ có cái ban - công (bao lớn) để "Đông Nam Á lục địa" trông ra và gần bó cùng "Đông Nam Á hải đảo", cũng là một chuỗi các đô thị: Đà Nẵng, Hội An và Huế ấy!

Đà Nẵng bắt đầu lịch sử là một đô thị hải cảng của mình từ cuối thế kỷ 18, và trong vòng hơn 200 năm lịch sử từ ấy đến nay, thành phố này

chủ yếu nếu không phải toàn bộ là một đô thị kinh tế. Chưa thấy đất nước và lịch sử chọn đặt ở đây một chốn kinh kỳ - để đó, làm trung tâm quyền lực và quản lý quốc gia về hành chính - chính trị và văn hóa - xã hội.

Hội An là một đô thị giang cảng duyên hải tấp nập trù phú những hoạt động kinh tế nội ngoại thương ở các thế kỷ 17 và 18, trên cơ sở của một hải cảng Chiêm Thành có niên đại từ trước thế kỷ 15, và nay thì trở thành một di sản văn hóa thế giới, với tư cách là một đô thị cổ của và ở miền Trung Việt Nam, nhưng cũng chưa thấy lúc nào có vai trò là một thủ phủ đất nước hoặc thậm chí là vùng miền.

Nhưng Huế thì khác hẳn. Đây là một đô thị Kinh kỳ, với chữ "Kinh" đã được nhiều nghìn năm lịch sử xác định ngữ nghĩa rành rẽ: là nơi có vua ở (Làng mà có vua ở thì gọi là "Kinh ấp", "Kinh trại", Quận huyện mà có vua ở thì gọi là "Kinh huyện", "Kinh quận", Thành quách, đô thị mà có vua ở thì gọi là "Kinh thành", "Kinh đô"). Theo nghĩa ấy, Huế là một Kinh thành, một Kinh đô - và nay, là một di sản văn hóa thế giới với tư cách là một cố đô.

Đô thị bốn phương



Dai Nôi Huế

2

Từ năm 1601, khi chúa Nguyễn Hoàng - trong truyền thuyết - gặp được bà Thiên Mu và cho xây ở trên ngọn đồi Hà Khê ngôi chùa mang tên Người nhà Trời là bà già này, thì Huế bắt đầu có - và cho đến nay vẫn còn - chứng tích là di sản văn hóa của quá trình lịch sử 350 năm liên tục và thực sự là và làm thủ phủ vùng miền, rồi kinh đô đất nước của mình.

Từ buổi đầu thế kỷ 17 ấy, cho đến năm 74 của thế kỷ 18 - trước khi bị mấy tướng lĩnh của các chúa nhà Trịnh từ Thăng Long ở "Xứ Đàng Ngoài" vào đánh chiếm - với 9 đời các chúa nhà Nguyễn ngự trị, Huế có 175 năm là và làm thủ phủ của "Xứ Đàng Trong" (từ bờ Nam sông Gianh vào đến Cà Mau).

Sau hai năm ở dưới quyền các tướng nhà Trịnh, từ giữa năm 1786 đến cuối năm 1788, Huế thành nơi ở của Bắc Bình vương Nguyễn Huệ, trên thực tế là và chủ cả miền đất nước từ Quảng Nam - Quảng Ngãi ra tới Cao Bằng - Lạng Sơn. Từ cuối năm 1788, khi Nguyễn Huệ chọn ngọn núi Bân (núi Độn Tảng) ở bờ Nam sông Hương để lập đàn dâng quang ngời hoàng đế Quang Trung, cho đến năm 1801 khi vua Cảnh Thịnh - kế vị vua Quang Trung - bỏ chạy khỏi Huế, đô thị này - cả trên danh nghĩa và thực tế lịch sử - đã chính là kinh đô của triều đại Tây Sơn trong thời gian 13 năm tạo nền móng cho sự nghiệp thống nhất quản lý toàn đất nước của vương triều này.

Đặc biệt, từ năm 1802, khi chúa Nguyễn Gia Long thanh toán xong nhà Tây Sơn, lên ngôi hoàng đế đầu triều nhà Nguyễn, cho đến khi vị hoàng đế cuối cùng của nhà Nguyễn là Bảo Đại thoái vị vào năm 1945 - tất cả đều diễn ra ở Huế - thì đô thị này, với 13 đời vua ở, đã có một thời gian quan trọng, cả về độ dài 143 năm, lẫn vị trí đích thực là kinh thánh thủ phủ của cả nước, mặc dù sau 4 đời vua đầu (Gia Long, Minh Mạng, Thiệu Trị, Tự Đức) ngồi ngai ở đây với tư thế của những hoàng đế một quốc gia độc lập thì ở thời gian 9 đời vua kế vị với tư cách - như lời Bảo Đại nói - "là vua của một nước nô lệ", từ năm 1884 đến 1945, trên thực tế, Huế cũng chỉ có thể là "Kinh đô của một nước nô lệ" mà thôi.

Nhưng dù sao thì cái "Không gian văn hóa" (l'espace culturel) - thuật ngữ của G. Condominas chỉ Tổng hòa các hoạt động và thành tựu văn hóa - của và ở một đô thị có 143 năm là kinh kỳ của cả đất nước và dân tộc, cũng là một di sản rất đáng kể, nếu không phải là hàng đầu, và có

một vị thế rất quan trọng, nếu không phải là: "đầu bảng", trong "bảng giá trị" của Huế.

Là một "bài thơ - đô thị" xinh xắn, duyên dáng, có quy hoạch của một "đô thị hai bờ sông". Giống như Buda và Pest ở đối ngạn bên "dòng sông Danube xanh" mà hợp thành thủ đô Budapest của Hungary. Huế cũng có hai phần đô thị: Kinh thành ("Thành thị quân vương") và Thị thành ("phường phố thị dân") trải ra trên đôi bờ Bắc và Nam của dòng sông Hương thơ mộng, để rất có ý thức thực hiện chức năng là kinh đô cả nước của mình.

Vào hai năm 1831 và 1832, khi từ Huế, vua Minh Mạng làm một cuộc cải cách hành chính cực kỳ quan trọng, trong đó, có quyết định lần đầu tiên thành lập các đơn vị hành chính cấp tỉnh, thì 18 tỉnh được đặt trên phần đất nước từ Huế trở ra, và 12 tỉnh được đặt trên phần đất nước từ Huế trở vào, đã được gọi bằng những cái tên rất lạ là "Tả trực kỳ" và "Hữu trực kỳ". Với cách gọi tên - không phải là Bắc, là Nam cho những phần đất nước mà Huế là trung tâm quản trị như thế này, lần đầu tiên, và cũng là duy nhất, Huế hiện hình trong tư thế hướng mặt ra biển Đông, vươn dài hai cánh tay điều hành đất nước sang bên trái - Tả trực và bên phải - Hữu trực, chứ không phải là từ trung tâm là một "Phủ", mang tên "Thừa hành xứ mệnh từ Trời", tức "Thừa Thiên" - mà quản lý hai phần phía Bắc và phía Nam đất nước của mình.

Cũng rất có ý thức trong việc làm kinh đô của cả nước, trong thời gian từ 1822 đến năm 1918, bằng và với 39 khoa thi Tiến sĩ, Huế đã thu hút về nơi mình để tuyển lựa, rồi trả lại cho cả nước được 292 nhà khoa bảng ("Trí thức Nho học cấp cao")!

Trong những cuộc hội tụ rồi lan tỏa các nhân tài cả nước về Huế và từ Huế như thế, nếu ở miền "Hữu trực kỳ" có những:

"Học trò Bình Định ra thi

Thấy cô gái Huế, chân đi chằng đanh"

thì từ miền "Tả trực kỳ", thi thánh Cao Bá Quát cũng đã đến Huế dâng mà để lại cho Huế câu thơ tuyệt tác về dòng sông Hương này:

"Trường giang như kiếm lập thanh thiên".

(Sông Hương đứng kiếm giữa trời xanh)!

Còn tòa Kỳ đài trước cổng thành Ngọ Môn, thì đó, vừa là biểu tượng của Huế với tư cách là kinh đô quốc gia, vừa là một di sản văn hóa vật thể sáng giá mà Huế đã đưa về đây những giá trị của cả nước để xây dựng:

Đô thị bốn phương

Ba tầng bề chất ngất tượng trưng cho *"Tam Tài"* (Thiên - Địa - Nhân), thì có gạch Bát Tràng (Hà Nội) và đá Thanh (Hóa), ngọn kỳ trụ (cột cờ) vươn cao khí phách, thì vào năm Gia Long thứ 6 (1807), từ miền Gia Định, khi đó còn rậm rạp những vùng rừng già, đã chuyển về cả một cây gỗ sao (*"sao Mộc"*) khổng lồ, cao (dài) đến 12 tầng (40,8m).

3

Cùng thời với việc tạo dựng ở và cho Huế cái *"không gian văn hóa"* quý giá của một đô thị kinh kỳ đẳng cấp quốc gia như thế, ở bên Thái Lan chẳng hạn cũng có: Kinh thành Ayutthaya (cũng đã được UNESCO công nhận là di sản văn hóa thế giới) rồi thủ đô Bangkok. Ở Lào, có cố đô Luang Prabang cũng đã là di sản văn hóa thế giới. Ở Campuchia, từ Angkorvat, Angkor-Thom (Xiêm-riệp) - di sản văn hóa thế giới chuyển về thủ đô Phnôm Pênh...

Nhưng không ở đâu thấy có và còn một *"không gian văn hóa"* vẫn đứng hàng đầu trong *"bảng giá trị"* của một đô thị kinh kỳ, rồi cố đô, nhất là những công phu bảo tồn - không phục và khai thác - phát huy, mạnh mẽ đến thiết tha, tích cực và nhiều hiệu quả, những giá trị quý báu của cái không gian và di sản văn hóa ấy, như ở Huế.

Cả một *"chiến lược"*, từ mấy chục năm nay, đã được hoạch định và tiến hành thực hiện, để Huế - lúc này đang, và mai này sẽ - trở thành một *"Thành phố Festival"* đặc sắc (độc đáo) và tiêu biểu (điển hình) của Việt Nam, trên cơ sở chủ yếu là cái di sản quý báu của *"Không gian văn hóa"* một đô thị kinh kỳ Huế, trong lịch sử Dân tộc và Đất nước.

Cùng với sự nghiệp bảo tồn và phát huy các giá trị văn hóa vật thể và phi vật thể, Huế đang là mẫu mực cho nhiều nơi thì những *"Festival Huế"* được định kỳ và kỷ công tổ chức, cũng đang thành *"thương hiệu"* được nể trọng của thành phố cố đô Huế lúc này.

Đó là những Festival đã dần dà và đang định hình, thành nơi chốn có tầm cỡ và đẳng cấp quốc gia: biết, đã, và đang khai thác, phát huy tốt và đúng, các giá trị của *"Không gian văn hóa"* một đô thị kinh kỳ, một cố đô, trước hết là của và ở Huế, rồi Việt Nam, rồi Đông Dương, rồi Đông Nam Á, và cuối cùng là Thế giới.



Kỳ đài của Kinh thành Huế



Vẽ làng nón Phú Cam



Ẩm thực Huế cầu kỳ và hấp dẫn



Phát triển Huế

THẬT SỰ TRỞ THÀNH ĐIỂM ĐẾN DU LỊCH VĂN HÓA HẤP DẪN CỦA KHU VỰC



PGS. TS. PHAM TRUNG LƯƠNG
Viện Nghiên cứu phát triển Du lịch

Vị trí của thành phố Huế trong chiến lược phát triển du lịch Việt Nam

Chiến lược và Quy hoạch tổng thể phát triển du lịch Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 2573/QĐ-TTg ngày 30/12/2011 và số 201/QĐ-TTg ngày 22/1/2013 tiếp tục khẳng định Huế là Trung tâm của vùng du lịch Bắc Trung Bộ (từ Thanh Hóa đến Thừa Thiên Huế), đồng thời là một cấu thành đặc biệt quan trọng của “Con đường Di sản miền Trung” liên kết các di sản văn hóa lịch sử từ Thanh Hóa đến Lâm Đồng mà trọng tâm từ Quảng Trị đến Quảng Nam. Như vậy, có thể thấy nhìn từ góc độ chiến lược phát triển du lịch trên bình diện quốc gia, Huế có vị trí rất quan trọng trong phát triển du lịch đối với vùng Bắc Trung Bộ nói riêng, khu vực miền Trung và cả nước nói chung.

Trong xu thế hội nhập của Việt Nam với khu vực và thế giới, hoạt động phát triển du lịch Việt Nam luôn gắn liền với hoạt động phát triển du lịch của khu vực. Đặc điểm này được thể hiện rõ trong Chương trình phát triển du lịch dọc tuyến Hành lang kinh tế Đông Tây (WEEC) với sự tham gia của các quốc gia: Myanmar – Thái Lan – Lào – Việt Nam. Căn cứ nội dung của Dự án, miền Trung của Việt

Nam với trung tâm là TP. Huế - TP. Đà Nẵng, được xác định là một không gian du lịch quan trọng trong tổ chức lãnh thổ du lịch tuyến hành lang WEEC, trong đó tuyến du lịch “Con đường Di sản miền Trung” của Việt Nam được xem là tuyến du lịch đặc biệt hấp dẫn của du lịch WEEC.

Như vậy việc phát triển du lịch TP. Huế trở thành điểm đến du lịch văn hóa của khu vực có ý nghĩa đặc biệt quan trọng không chỉ đối với phát triển du lịch Việt Nam mà còn của du lịch khu vực thông qua sự phát triển du lịch dọc tuyến WEEC.

Ngay từ trong giai đoạn thực hiện Chiến lược phát triển du lịch Việt Nam đến năm 2010, Huế cùng với Đà Nẵng đã được xác định là trung tâm du lịch đồng vị của vùng du lịch Bắc Trung Bộ trong đó Huế đóng vai trò là trung tâm du lịch văn hóa trên nền tảng phát huy các giá trị Di sản văn hóa thế giới Cố đô Huế và vai trò của thành phố Festival văn hóa. Với sự nỗ lực của TP. Huế, các giá trị di sản văn hóa cùng các yếu tố văn hóa mới của thành phố Festival ngày càng được phát huy để tạo nên sức hấp dẫn du lịch đặc biệt của điểm đến du lịch Huế tương xứng với vai trò của đô thị du lịch.

Với những định hướng chiến lược trên của du lịch Việt Nam và khu vực có thể thấy rõ vị trí đặc biệt của Huế từ góc độ du lịch. Do đó, quan điểm phát triển TP. Huế không thể tách rời chức năng về du lịch, thậm chí chức năng du lịch của thành phố cần được thể hiện rõ như một trong những chức năng chính của thành phố hiện tại và trong tương lai.

Cũng chính xuất phát từ quan điểm này, phát triển thành phố Huế phải trên tư duy mở không chỉ hạn chế trong không gian vùng và quốc gia mà còn trên tư duy của khu vực để có thể phát huy tốt nhất các giá trị di sản văn hóa lịch sử, phát triển Huế trở thành điểm đến du lịch văn hóa đặc biệt hấp dẫn trong mối quan hệ gắn kết với các địa phương miền Trung nói riêng, với Hà Nội, TP. HCM, cả nước và khu vực nói chung.

Các yếu tố để Thành phố Huế trở thành điểm đến du lịch động lực của khu vực miền Trung

Một điểm đến du lịch được xem là động lực phát triển du lịch của một vùng khi hội tụ được những yếu tố sau:

Phải thuận lợi trong tiếp cận: đây là yếu tố quan trọng để một điểm đến nào đó được lựa chọn cho chuyến đi du lịch, đặc biệt trong xu thế hiện nay khi khách du lịch muốn đến được nhiều điểm đến khác nhau trong một hành trình và có được nhiều lựa chọn cho những điểm đến du lịch tương đồng. Sự thuận lợi trong tiếp cận điểm đến sẽ phụ thuộc vào sự đa dạng của các phương tiện giao thông để đưa khách du lịch từ nơi cư trú của mình hoặc từ một đầu mối giao thông gần nhất đến một điểm đến du lịch nào đó cũng như những tiện ích và năng lực tiếp nhận khách tại đầu điểm đến.

Đứng ở góc độ này TP. Huế là điểm đến mà du khách có thể tiếp cận được bằng 04 loại

hình phương tiện giao thông bao gồm: đường bộ, đường không, đường thủy và đường sắt. Hơn thế nữa các loại hình giao thông tiếp cận Huế đều đã kết nối với các đầu mối giao thông trung tâm phân phối khách chính của Việt Nam và khu vực. Cụ thể:

■ Đường Bộ: kết nối với Hà Nội, Đà Nẵng và TP. HCM qua quốc lộ 1A và qua đó kết nối với khu vực qua tuyến đường xuyên Á, tuyến hành lang kinh tế Đông Tây; kết nối với TP. Nha Trang – trung tâm du lịch của vùng duyên hải miền Nam Trung Bộ.

■ Đường không: kết nối với Hà Nội, TP. HCM và từ đó tỏa đi nhiều trung tâm du lịch trong khu vực và quốc tế; trực tiếp kết nối với Bangkok, Singapore, PhnomPenh,... trong tương lai gần.

■ Đường thủy: kết nối với các địa phương có cảng biển cũng như với các nước trong khu vực như Singapore, Malaysia,... qua đường biển.

■ Đường sắt: nằm ở trong lộ tuyến đường sắt Bắc Nam, TP. Huế trực tiếp kết nối với các trung tâm du lịch trong cả nước như Hà Nội, Đà Nẵng, Nha Trang và TP. HCM và từ đó đầu kết với tuyến đường sắt xuyên Á (trong tương lai).

Như vậy có thể thấy TP. Huế hiện có được lợi thế rất lớn so với nhiều điểm đến du lịch ở Việt Nam đứng từ góc độ “*sự thuận lợi trong việc tiếp cận*”. Tuy nhiên hiện tại lợi thế này chưa được phát huy để trở thành yếu tố quan trọng đưa TP. Huế thành điểm đến du lịch động lực của miền Trung bởi một số hạn chế: (I) sân bay quốc tế Phú Bài hiện chưa có kết nối trực tiếp với các trung tâm du lịch khu vực và quốc tế và còn hạn chế về năng lực tiếp nhận khách; (II) kết nối giao thông đường bộ giữa TP. Huế với các trung tâm

du lịch còn chưa thực sự thuận lợi do dự án nâng cấp QL1A còn chưa được hoàn tất và vì vậy chưa thực sự đáp ứng được yêu cầu của du khách (nhANH, TIỆN ÍCH); (III) Cảng Chân Mây chưa được xây dựng với tư cách là một cảng du lịch đường biển chuyên biệt và vì vậy chưa đón được nhiều tàu du lịch biển cấp bến và (IV) tuyến đường sắt Bắc Nam chưa đáp ứng được yêu cầu du lịch, đặc biệt trong bối cảnh hội nhập.

Phải có sản phẩm du lịch đặc thù hấp dẫn: đây được xem là yếu tố “*cốt lõi*” tạo nên sự hấp dẫn của điểm đến du lịch và có ý nghĩa quan trọng đối với việc phát triển Huế trở thành điểm đến du lịch văn hóa hấp dẫn không chỉ của Việt Nam mà còn của khu vực và là một trong những “*cửa đến*” của du lịch khu vực miền Trung. Sản phẩm du lịch đặc thù phải là sản phẩm được xây dựng dựa trên giá trị “*cốt lõi*” tài nguyên du lịch của điểm đến đồng thời phải có sự “*khác biệt*” so với các sản phẩm du lịch chính ở các điểm đến du lịch phụ cận. Sản phẩm du lịch đặc thù không chỉ tạo nên sự hấp dẫn của điểm đến mà còn góp phần quan trọng tạo nên khả năng cạnh tranh của điểm đến.

Đứng từ góc độ này thì cho đến nay ở Huế việc phát triển sản phẩm du lịch đặc thù dựa trên việc phát huy các giá trị di sản văn hóa còn chưa thực sự đầy đủ cho dù đã có nhiều nỗ lực tạo sự khác biệt của riêng mình. Đây là vấn đề không chỉ ảnh hưởng đến sức hấp dẫn của điểm đến du lịch Huế mà còn ảnh hưởng đến chức năng là một “*trung tâm*” quan trọng trong hành trình “*Con đường Di sản miền Trung*” và địa bàn “*Một điểm đến – 03 Di sản văn hóa Thế giới*”: Thừa Thiên Huế - Đà Nẵng - Quảng Nam và khả năng cạnh tranh của du lịch TP. Huế.

Phải có các hoạt động vui chơi giải trí hấp dẫn: một điểm đến du lịch không thể coi là



Cầu Trường Tiền- Huế

Đô thị bốn phương



Làng nón Phú Cam



Hiếu Lăng - Đặc sắc kiến trúc Việt



Lăng Khải Định



hấp dẫn nếu thiếu các điểm vui chơi giải trí phù hợp với “chức năng” của điểm đến đó. Là một điểm đến với chức năng là một đô thị du lịch và là “cửa ngõ – trung tâm” khu vực miền Trung, do vậy các hoạt động vui chơi giải trí ở TP. Huế là hết sức quan trọng. Hiện nay, Huế còn chưa có được những “không gian” vui chơi giải trí tương xứng với vai trò là trung tâm du lịch của khu vực. Đây là yếu tố không chỉ ảnh hưởng đến hiệu quả kinh doanh du lịch mà còn ảnh hưởng đến tính hấp dẫn của điểm đến du lịch Huế với tư cách là một đô thị du lịch trên tuyến WEEC.

Phải có môi trường tốt: một điểm đến du lịch hấp dẫn không thể thiếu một môi trường tự nhiên trong lành, một môi trường xã hội văn minh với những người dân mến khách, lịch sự và một môi trường an ninh, an toàn. Bài học về sự bất ổn chính trị ở Thái Lan nói chung và Bangkok nói riêng năm 2010 đã làm lượng khách của nước này giảm khoảng 10% và làm thu nhập du lịch giảm khoảng 3,71 tỷ USD (theo ông Kongkrish Hiranyakij – Chủ tịch Hiệp hội Du lịch Thái Lan). Và hơn thế nữa, tính hấp dẫn của điểm đến du lịch Thái Lan nói chung và Bangkok nói riêng có lẽ còn phải mất nhiều thời gian và công sức mới khôi phục lại được như trước khi xảy ra khủng hoảng.

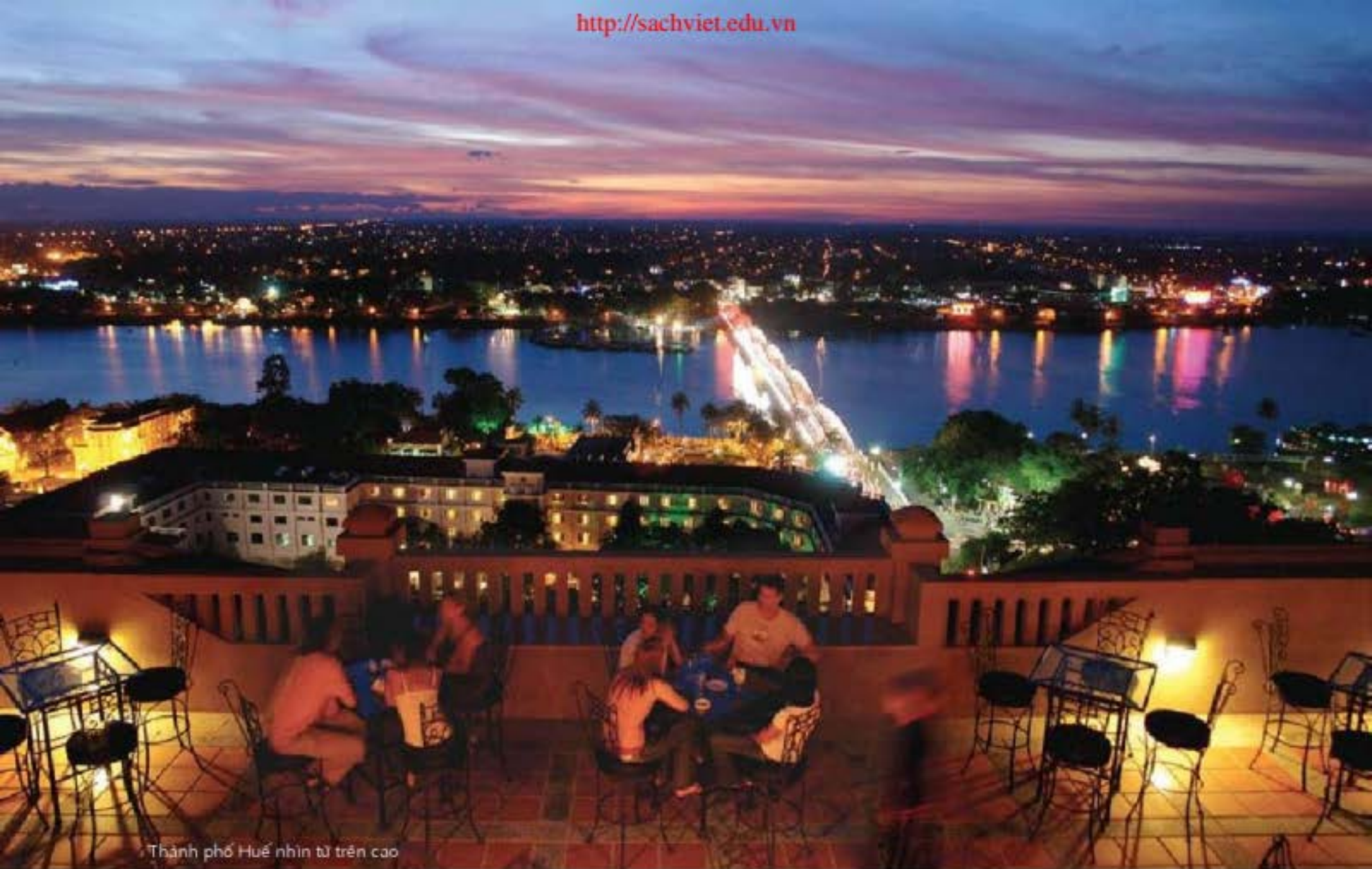
Với chiến lược phát triển của Huế thành một thành phố “xanh” bên dòng sông Hương thơ mộng trong một môi trường chính trị ổn định của đất nước, Huế đã có được yếu tố quan trọng cho việc phát triển thành một điểm đến du lịch đồng lực của khu vực miền Trung. Tuy nhiên bên cạnh những lợi thế này, để có được một môi trường thực sự tốt cho điểm đến du lịch Huế phải để người dân Huế, bên cạnh sự cởi mở, mến khách chân thành vốn có của mỗi người dân Cố Đô, cần có được nhận thức đầy đủ hơn trách nhiệm của mình đối với một đô thị du lịch văn minh. Chiếu theo những gì hiện tại, đây là vấn đề cần phải thời gian và được quan tâm một cách thỏa đáng của chính quyền và người dân Huế.

Ý tưởng phát triển thành phố Huế trở thành điểm đến du lịch văn hóa hấp dẫn của khu vực và là động lực của du lịch miền Trung.

Việc thực hiện ý tưởng tổng thể là “*Phát triển Huế trở thành điểm đến du lịch văn hóa hấp dẫn hàng đầu không chỉ là của Việt Nam mà còn của khu vực và quốc tế*” chỉ có thể trở thành hiện thực khi những ý tưởng “*thành phần*” sau được thực hiện:

■ Phát triển sân bay Phú Bài trở thành sân bay quốc tế tầm cỡ khu vực có đủ năng lực phục vụ hoạt động của một trung tâm du lịch lớn của khu vực và châu Á. Lãnh thổ của trung tâm du lịch này là toàn khu vực miền Trung với sự tập trung cao nhất các giá trị di sản văn hóa, lịch sử của đất nước có ý nghĩa toàn cầu cũng như những giá trị sinh thái, cảnh quan đa dạng và phong phú. Lãnh thổ này được xác định là một phần không thể tách rời của du lịch Tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng (GMS) tạo ra địa bàn động lực của du lịch Việt Nam hiện tại cũng như trong tương lai.

■ Xây dựng cảng du lịch tầm cỡ khu vực có khả năng tiếp nhận tàu du lịch đường biển tuyến quốc tế và khu vực GMS với đầy đủ các dịch vụ hỗ trợ cần thiết đạt các tiêu chuẩn quốc tế. Cùng với đó là xây dựng “*căn cứ*” du thuyền phục vụ nhu cầu thể thao, vui chơi giải trí trên sông Hương.



Thành phố Huế nhìn từ trên cao

■ Xây dựng tuyến du lịch đường bộ bằng các xe du lịch hiện đại nối trung tâm TP. Huế với các địa danh du lịch nổi tiếng khu vực miền Trung như vườn quốc gia Phong Nha – Kẻ Bàng, thành cổ Quảng Trị, Sơn Trà, phố cổ Hội An, di tích Mỹ Sơn,... Hệ thống tuyến du lịch chuyển biệt này sẽ cho phép phục vụ nhu cầu của du khách, đặc biệt là khách du lịch tàu biển (đây là loại khách du lịch cao cấp song có quỹ thời gian rất hạn chế cho một điểm đến) và khách du lịch quá cảnh tuyến du lịch Hành lang Đông Tây khi đến Huế có thể được trải nghiệm tour du lịch di sản văn hóa lịch sử “*Con đường Di sản miền Trung*” trong thời gian ngắn nhất.

■ Xác định và phát triển sản phẩm du lịch đặc thù mang tính khác biệt của Huế trong mối quan hệ với hệ thống sản phẩm nổi trội của các địa phương phụ cận trên cơ sở phát huy có hiệu quả nhất các giá trị di sản văn hóa thế giới Cố đô Huế và thành phố Festival văn hóa Huế đã và đang nỗ lực định kỳ tổ chức. Để thực hiện được vấn đề này cần phải có dự án riêng và được thực hiện bởi các chuyên gia tư vấn có kinh nghiệm.

■ Xây dựng môi trường “*xanh*” song hành cùng sự phát triển của thành phố với sự thân thiện, mến khách và nếp sinh hoạt văn minh, thanh lịch của người dân Cố Đô. Trong không gian phát triển của thành phố Huế trong tương lai cần dành nhiều khoảng không, đặc biệt dọc hai bên dòng sông Hương thơ mộng cho việc phát triển các công viên cây xanh chuyển đổi để điểm đến Huế thực sự là “*điểm đến văn hóa xanh*” điển hình của khu vực miền Trung.

■ Xây dựng một số điểm vui chơi giải trí tầm cỡ khu vực và quốc tế phù hợp với tính chất của một thành phố văn hóa. Đứng từ góc độ này thì việc phát triển một công viên văn hóa là vui chơi giải trí có sức chứa lớn với việc ứng dụng kết hợp truyền thống và các công

nghệ hiện đại sẽ là ưu tiên nhằm có được những “điểm nhấn” quan trọng góp phần tạo nên sức hấp dẫn đặc biệt của điểm đến du lịch Huế với tư cách là điểm đến du lịch văn hóa hấp dẫn mang tầm vóc khu vực.

■ Xây dựng một trung tâm dịch vụ du khách tầm cỡ khu vực, nơi du khách có thể mua các sản phẩm hàng lưu niệm địa phương; các sản phẩm tiêu dùng “hàng hiệu” được đảm bảo về chất lượng và giá cả; được miễn thuế VAT (đối với khách quốc tế) với các dịch vụ thuận tiện nhất (dịch vụ đổi tiền, dịch vụ chuyển hàng cho khách lên phương tiện trên đường trở về từ Huế hoặc về địa chỉ theo yêu cầu).

Với ý tưởng trên, không gian đô thị Huế cần được tổ chức phù hợp với đặc điểm tự nhiên, truyền thống văn hóa, sinh hoạt của cộng đồng và các chức năng đô thị chủ yếu của Huế với tư cách là đô thị du lịch trung tâm – một trong những “*cửa đến*” chính của du lịch miền Trung và là điểm đến quan trọng trên tuyến du lịch Hành lang Đông Tây.

Đứng từ góc độ là điểm đến du lịch văn hóa hấp dẫn mang tầm vóc khu vực, bên cạnh những không gian chức năng đô thị khác, tổ chức không gian đô thị Huế cần bao gồm một số không gian chức năng du lịch chủ yếu sau:

■ Không gian dịch vụ du lịch: Đây là một trong những không gian chức năng quan trọng gắn liền với các dịch vụ ngân hàng, bưu chính viễn thông, mua sắm hàng lưu niệm,... Đặc biệt, không gian này phải bao gồm các cơ sở đáp ứng dịch vụ du lịch hội nghị, hội thảo và thương mại. Đây là một loại hình du lịch đang phát triển và rất phù hợp với các đô thị trung tâm du lịch. Như vậy trong phương án phát triển Huế trong tương lai cần chú trọng quy hoạch một không gian xây dựng trung tâm hội nghị, trung tâm hội chợ triển lãm thương mại mang tính chất vùng

Đô thị bốn phương

để đáp ứng chức năng du lịch quan trọng trên. Vừa qua Huế đã tổ chức thành công nhiều sự kiện quan trọng, đặc biệt là Festival Huế và qua đó đã thu hút một lượng khách lớn đến với Huế. Nhiều sự kiện quan trọng của vùng được tổ chức thành công ở Huế thời gian qua đã khẳng định tầm quan trọng của không gian đặc thù này trong tổ chức không gian đô thị của Huế và là tiền đề phát triển không gian này trong đô thị Huế trong tương lai.

■ **Không gian lưu trú:** Thời gian qua hệ thống cơ sở vật chất kỹ thuật du lịch của Huế đã có nhiều bước phát triển đáng ghi nhận. Tuy nhiên, đối với một đô thị có chức năng du lịch quan trọng như Huế, một không gian lưu trú tương đối biệt lập với tính chất riêng của Huế là các khu du lịch “nhà vườn” (Resort) khép kín mang những kiến trúc đặc trưng riêng của Huế nói riêng và của khu vực miền Trung nói chung là rất cần thiết. Đây sẽ là những sản phẩm du lịch rất hấp dẫn, rất riêng của Huế.

Tám lý du khách khi đến một vùng miền nào đó đều muốn được sống trong những cơ sở lưu trú với những kiến trúc văn hóa bản địa và khung cảnh tự nhiên đặc trưng để có thể có được những ấn tượng lâu dài về nơi mình đến. Một khách sạn sang trọng với các thiết bị hiện đại xen trong các khu phố của Huế có lẽ không phải là không gian lưu trú mà du khách kỳ vọng trong tương lai khi đến với Huế. Đây là vấn đề cần đặt ra trong phương án quy hoạch phát triển đô thị du lịch Huế trong tương lai.

■ **Không gian vui chơi giải trí:** Một không gian vui chơi giải trí với những trò chơi hiện đại xen truyền thống trước hết là phục vụ nhu cầu của người dân sống trong đô thị đó. Kế đến đó là không gian không thể thiếu đối với hoạt động du lịch. Hoạt động vui chơi giải trí luôn đóng vai trò quan trọng trong phát triển du lịch và được xem là yếu tố hấp dẫn, giữ chân khách lưu trú. Điều này càng đặc biệt có ý nghĩa đối với các đô thị mang chức năng du lịch vùng như Huế. Rút kinh nghiệm bài học về quy hoạch đô thị cho nhiều thành phố ở Việt Nam, đặc biệt những đô thị có chức năng du lịch, không gian này chưa được chú trọng, vì vậy trong quá trình phát triển đô thị với hoạt động du lịch ngày càng sôi động thì sự “chưa chú trọng” đó sẽ trở thành vấn đề lớn. TP. HCM, Hà Nội, Hải Phòng, Đà Nẵng, Nha Trang,... đều là những ví dụ sinh động về vấn đề đặt ra trên đây.

■ **Không gian xanh của đô thị:** Không gian xanh là rất cần thiết cho đô thị Huế hiện tại cũng như trong tương lai. Điều này đặc biệt có ý nghĩa bởi đó là đặc trưng riêng của đô thị Huế được quy định bởi vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên của một thành phố bên bờ sông Hương giữa trung tâm một vùng địa lý chuyển tiếp giữa vùng núi và biển. Dù từ góc độ du lịch thì việc quy hoạch những không gian xanh trong không gian đô thị chung của thành phố sẽ tạo được những hấp dẫn riêng mà không phải đô thị nào cũng có. Không gian xanh này của Huế cần được gắn liền với những giá trị di sản văn hóa lịch sử và đặc biệt là bờ sông Hương để tạo ra được bản sắc kiến trúc đô thị du lịch với bề dày lịch sử vốn từ là Cố Đô.

■ **Không gian vui chơi giải trí có thể được đan xen trong không gian xanh để tạo sự sống động trong sinh hoạt đô thị và hoạt động du lịch, đem lại cảm giác dễ chịu cho người dân và du khách trong những ngày đến du lịch ở Huế.**

Một số giải pháp để phát triển đô thị du lịch Huế trở thành điểm đến du lịch văn hóa hấp dẫn của khu vực

Để có thể thực hiện có kết quả những ý tưởng trên nhằm hướng tới xây dựng Huế trở thành điểm đến du lịch văn hóa hấp dẫn hàng đầu không chỉ của Việt Nam mà còn của khu vực và quốc tế, một số giải pháp chủ yếu sau cần được quan tâm bao gồm:

■ **Xây dựng những chính sách phù hợp trên cơ sở tư duy đột phá để thu hút các nguồn lực đảm bảo cho việc hiện thực hóa các ý tưởng nói trên.** Kiến định với chính sách cho phép phát triển loại hình vui chơi giải trí mang đậm nét văn hóa truyền thống kết hợp với các công nghệ hiện đại cùng với việc chuẩn bị đầy đủ các điều kiện để quản lý tốt hoạt động này, hạn chế đến mức thấp nhất các tác động tiêu cực nảy sinh; chính sách thu hút nhân tài để triển khai và quản lý việc thực hiện các ý tưởng.

■ **Cần thành lập một nhóm chuyên gia chuyên trách đủ năng lực để tư vấn thực hiện đầy đủ ý tưởng phát triển đô thị du lịch Huế trở thành điểm đến du lịch văn hóa hấp dẫn tầm cỡ khu vực và quốc tế và là động lực cho phát triển du lịch khu vực miền Trung.** Tham gia nhóm chuyên gia này là các nhà khoa học, các nhà chuyên môn trong lĩnh vực có liên quan, những người có trình độ và tâm huyết với ý tưởng trên. Thành phố cần tạo những điều kiện tốt nhất để nhóm chuyên gia này có thể thực hiện được các nhiệm vụ được giao.

■ **Việc thực hiện hóa các ý tưởng cần thông qua việc triển khai dự án quy hoạch xây dựng chung thành phố Huế đến năm 2030 và tầm nhìn đến 2050 cùng với việc xây dựng các dự án khả thi cụ thể phù hợp với các ý tưởng đề xuất.** Các dự án này phải phù hợp với chiến lược phát triển kinh tế - xã hội và quy hoạch tổng thể phát triển du lịch của tỉnh Thừa Thiên Huế và vùng Bắc Trung Bộ.

Các dự án quy hoạch du lịch và xây dựng các dự án khả thi trên cần phải được thực hiện một cách chuyên nghiệp với sự tham gia của các chuyên gia có kinh nghiệm trong nước và quốc tế.

■ **Phải đẩy mạnh hoạt động xúc tiến đầu tư, ưu tiên đối với các dự án khả thi có ý tưởng đột phá như đề xuất ở trên.** Hoạt động này không chỉ được triển khai ở trong nước mà còn phải được triển khai ở nước ngoài, đặc biệt ở trong khu vực Tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng và các nước có trình độ công nghệ, kinh nghiệm phát triển dự án du lịch tương tự.

■ **Ngay từ lúc này cần phải xúc tiến việc xây dựng thương hiệu điểm đến trên cơ sở ý tưởng phát triển Huế trở thành điểm đến du lịch văn hóa hấp dẫn hàng đầu không chỉ của Việt Nam mà còn của khu vực và quốc tế.**

■ **Là một thành phố bên sông khu vực miền Trung, nơi có nhiều giá trị văn hóa mang ý nghĩa toàn cầu và đậm bản sắc truyền thống của Cố Đô, vì vậy trong quá trình phát triển chung của thành phố, thực hiện các ý tưởng trên cần chú trọng tiến hành nghiên cứu và lồng ghép các giải pháp bảo tồn và phát huy các giá trị văn hóa truyền thống trong mối quan hệ với phát triển du lịch.** Điều này sẽ góp phần đảm bảo cho sự phát triển bền vững của điểm đến đô thị du lịch Huế trong tương lai với những bản sắc riêng.



Xây dựng, phát triển Huế

ĐÔ THỊ DI SẢN VĂN HÓA ĐẶC SẮC KHU VỰC ĐÔNG NAM Á

Sáng 22/5, tại Hà Nội, Bộ Nội vụ, Tổng hội Xây dựng Việt Nam, UBND tỉnh Thừa Thiên Huế, đồng tổ chức Hội thảo "Xây dựng và phát triển Huế - Đô thị Di sản Văn hóa đặc sắc khu vực Đông Nam Á".

Chủ trì Hội thảo có các đồng chí: Nguyễn Ngọc Thiện - UVTW Đảng - Bí thư Tỉnh ủy - Chủ tịch HĐND tỉnh Thừa Thiên Huế; Nguyễn Văn Cao - Phó Bí thư Tỉnh ủy - Chủ tịch UBND tỉnh Thừa Thiên Huế; TS. Phạm Sỹ Liêm - Phó Chủ tịch Tổng hội Xây dựng Việt Nam; TS. Đặng Thị Bích Liên - Thứ trưởng Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch; Nguyễn Duy Thăng - Thứ trưởng Bộ Nội vụ.

Phát biểu khai mạc hội thảo, đồng chí Nguyễn Văn Cao cho biết: "Trên cơ sở những nét đặc thù về lịch sử, văn hóa, việc xây dựng mô hình thành phố trực thuộc Trung ương của Thừa Thiên Huế rất khác so với các đô thị trực thuộc Trung ương khác của Việt Nam. Thừa Thiên Huế sẽ phát triển đô thị một cách bền vững, trên cơ sở thế mạnh đặc trưng của mình, theo mô hình: "Thành phố di sản, văn hóa, sinh thái, cảnh quan và thân thiện với môi trường".

Trên cơ sở định hướng đó, các nhà khoa học, quản lý, nghiên cứu văn hóa, lịch sử, quản lý phát triển đô thị tham gia hội thảo đã tập trung thảo luận, đóng góp nhiều ý kiến tâm huyết để Thừa Thiên Huế phát triển bền vững hơn. Các ý kiến tập trung làm rõ hai vấn đề chính, đó là vai trò lịch sử, sự cần thiết phát triển Huế - Đô thị di sản Văn hóa đặc sắc khu vực Đông Nam Á và phát triển lợi thế, vượt qua thách thức phát

triển thành phố Huế trực thuộc Trung ương.

Nhiều ý kiến khẳng định, Thừa Thiên Huế có rất nhiều lợi thế, nét đặc trưng riêng khó địa phương nào có được: là vùng đất văn hiến, địa linh nhân kiệt, đầy ắp những di tích - di sản và những tinh hoa. Đó không chỉ là những đối tượng để ngưỡng mộ, thưởng lãm và kế thừa mà còn là nguồn lực, là điểm tựa để phát triển. Huế cùng với Festival Huế đã góp phần thúc đẩy giao lưu văn hóa, thu hút du khách, phát triển kinh tế, trở thành điểm đến của du lịch, điểm hẹn của di sản văn hóa và nghệ thuật đương đại của Huế, của Việt Nam và nhiều nền văn hóa khác.

Chia sẻ cách nhìn của các nhà nghiên cứu văn hóa, lịch sử và quản lý văn hóa, các chuyên gia trong lĩnh vực quy hoạch, xây dựng và quản lý đô thị cũng đã thống nhất quan điểm: Huế là thành phố lịch sử văn hóa. Do vậy, Huế cần định vị và phát triển một cách hợp lý; trong đó, tăng cường năng lực cạnh tranh thông qua những bản sắc độc đáo của mình. Và điều quan trọng Huế cần phải có thương hiệu. Thương hiệu của Huế phải gắn kết mật thiết với hình ảnh của một Cố đô, một thành phố du lịch và Festival đặc sắc, một trung tâm giáo dục và y tế nổi tiếng và cuối cùng là một trung tâm công nghiệp công nghệ cao năng động. Khi xây dựng thương hiệu và hình ảnh của Huế, thì đồng thời phải đưa ra được các giá trị cốt lõi với ba chỗ dựa then chốt là di sản lịch sử văn hóa, phong cảnh hữu tình và nguồn nhân lực có chất lượng.

Hội thảo cũng đã dành khá nhiều thời gian cho phần thảo luận với nhiều ý kiến tham gia của các chuyên gia, nhà quản lý trên nhiều lĩnh vực: Xây dựng, quy hoạch, bộ máy hành chính, bảo tồn và khai thác các di sản văn hóa cho phát triển...

Phát biểu kết thúc Hội thảo, TS. Phạm Sỹ Liêm và đồng chí Nguyễn Văn Cao khẳng định các ý kiến đưa ra tại hội thảo lần này đã một lần nữa khẳng định mong muốn việc đưa Thừa Thiên Huế trở thành thành phố trực thuộc Trung ương không chỉ là nguyện vọng của riêng Đảng bộ, chính quyền và nhân dân Thừa Thiên Huế mà còn là mong muốn của các nhà khoa học, các nhà quản lý và tất cả nhân dân trên cả nước có sự quan tâm, am hiểu về Huế. Các vị đại biểu tham dự hội thảo đều mong muốn trong thời gian tới, Trung ương sẽ có cơ chế đặc biệt khi xem xét các yếu tố đặc thù để sớm đưa Thừa Thiên Huế trở thành thành phố trực thuộc Trung ương theo tinh thần Kết luận 48 của Bộ Chính trị.



Ông Nguyễn Văn Cao - Phó Bí thư Tỉnh ủy - Chủ tịch UBND tỉnh Thừa Thiên Huế phát biểu tại Hội thảo.

URBAN DESIGN

VIỆN KIẾN TRÚC, QUY HOẠCH ĐÔ THỊ VÀ NÔNG THÔN
VIETNAM INSTITUTE OF ARCHITECTURE, URBAN AND RURAL PLANNING

TRẦN TRỌNG GIỚI THIỆU CUỐN SÁCH

"THIẾT KẾ ĐÔ THỊ TRONG QUY HOẠCH XÂY DỰNG ĐÔ THỊ VIỆT NAM"

Đơn vị phát hành:

Tạp chí Quy hoạch xây dựng - Tầng 7 số 10 Hoa Lư - Hai Bà Trưng - Hà Nội
Tel: 04-39741942 * Email: tapchiquyhoach@gmail.com



Viện Quy hoạch đô thị và nông thôn quốc gia (VIUP), nguyên là Viện Kiến trúc quy hoạch đô thị và nông thôn (VIAP) là đơn vị sự nghiệp thuộc Bộ Xây dựng đảm nhiệm những nhiệm vụ quan trọng của ngành trong lĩnh vực quy hoạch. VIUP đã tham gia lập quy hoạch hầu hết các đô án trọng điểm trên cả nước, từ đồ án quy hoạch vùng, quy hoạch chung xây dựng đô thị, quy hoạch chi tiết, thiết kế đô thị đến các quy hoạch đặc thù như quy hoạch bảo tồn, khu kinh tế. VIUP cũng đã đóng góp tích cực trong việc nghiên cứu, đề xuất và tham gia xây dựng các văn bản quy phạm pháp luật về lĩnh vực quy hoạch xây dựng, hệ thống kỹ thuật của ngành Xây dựng.

Cùng với thời gian, đội ngũ cán bộ của VIUP không ngừng trưởng thành và lớn mạnh về mọi mặt. VIUP đã từng tham gia và đoạt nhiều giải thưởng lớn trong nước và quốc tế về kiến trúc và quy hoạch. Trong năm 2013, Công trình Tổ hợp Bảo tàng – Thư viện Hạ Long (Liên danh VIUP và Công ty S-design thiết kế) đã được bầu chọn là Công trình kiến trúc của năm 2013 và phương án với tên gọi Lục Thủy Park (Liên danh VIUP và Công ty G8) đã giành giải Nhì Cuộc thi Ý tưởng Kiến trúc "Historical Hanoi 2013". Khôi phục Quảng trường Đồng Kinh Nghĩa Thục và Phố Hàng Đào do Hội Kiến trúc sư Việt Nam và Hội kiến trúc sư Genova, Italia đồng tổ chức. Ngoài ra, các đồ án do VIUP thực hiện cũng được vinh danh rất nhiều tại Giải thưởng Kiến trúc quốc gia hàng năm.



LỤC THỦY PARK

GIẢI NHÌ CUỘC THI Ý TƯỞNG KIẾN TRÚC HISTORICAL HANOI 2013

"Khôi phục quảng trường Đồng Kinh Nghĩa Thục và phố Hàng Đào trong khu 36 phố phường", TP. Hà Nội
do Hội Kiến trúc sư Việt Nam và Hội kiến trúc sư Genova, Italia đồng tổ chức

GIỚI THIỆU

Quảng trường Đồng Kinh Nghĩa Thục là một phần quan trọng của Hồ Hoàn Kiếm, cửa ngõ của khu phố cổ, giao diện với trung tâm đô thị hành chính, nơi chứng kiến những sự kiện quan trọng nhất của Hà Nội xưa và nay.

Mục tiêu thiết kế đô thị:

- Làm nổi bật những dấu ấn di sản, xây chuỗi chứng bằng giá trị thẩm mỹ và ích lợi công cộng.
- Là mẫu chốt để giải quyết các vấn đề của địa bàn lớn hơn: là hồ Hoàn Kiếm và Khu phố cổ

PHƯƠNG PHÁP

Hồ Hoàn Kiếm là một chuỗi không gian liên tục có giá trị sử dụng và thẩm mỹ cao. Đồ án phân tích không gian hồ theo các phạm trù của thiết kế đô thị:

- Tầm nhìn
- Tư điểm công cộng
- Cấu trúc cảnh quan theo chuỗi và theo mặt cắt ngang
- Giá trị sử dụng công trình và không gian
- Giá trị thẩm mỹ công trình và không gian
- Giá trị di sản

THIẾT KẾ CONCEPT

Trên cơ sở khu vực trở thành một phần của không gian đi bộ Khu phố cổ:

Theo chuỗi không gian, chia làm 5 đoạn với các đặc trưng văn hoá khác nhau: (1) Nhóm di tích tôn giáo, (2) Nhà hát mùa rơi nước, (3) Mặt tiền khu phố cổ, (4) Cửa ngõ Hàng Đào, (5) Cửa ngõ phố café.

Theo mặt cắt ngang, các lớp cảnh quan gồm: công trình, không gian công cộng trước công trình, không gian đi bộ, không gian cây xanh, mặt nước.

Giải quyết các nhược điểm của địa bàn như: tầm nhìn hạn chế, chất lượng kiến trúc, thiếu hài hoà chức năng đô thị.

ĐỀ XUẤT VỚI THÀNH PHỐ

Sử dụng trục Hàng Đào – Đồng Xuân để đưa hồ vào trong phố, bằng giải pháp tuyến nước chảy trên phố nối Hồ với vườn hoa Hàng Đào, Tái sử dụng Tháp nước Hàng Đào làm trạm xử lý nước hồ Hoàn Kiếm.

Mở rộng không gian đi bộ thành mảng, được hỗ trợ bởi các phương tiện giao thông công cộng kết hợp các trạm gửi xe hiện đại, bán kính phục vụ 400m

Phục hồi diện mạo nhà cổ tại mặt phố Đinh Tiên Hoàng

