

ĐÔ THỊ

CHUYÊN ĐỀ CỦA BÁO KINH TẾ & ĐÔ THỊ - CƠ QUAN CỦA UBND TP HÀ NỘI

Quê sống

METRO
tương lai
của đô thị

SỐ 3
12/2013



NGÂN HÀNG TMCP ĐẦU TƯ VÀ PHÁT TRIỂN VIỆT NAM
Bank for Investment and Development of Vietnam JSC



NGÂN HÀNG QUẢN LÝ TIỀN TỆ* CỦA NĂM 2013

* **Quản lý tiền tệ** là dòng sản phẩm bao gồm các dịch vụ thu chi hộ, điều chuyển vốn, quản lý dòng tiền, thu ngân sách nhà nước, thanh toán hóa đơn.
Thông tin chi tiết liên hệ các điểm giao dịch của BIDV trên toàn quốc hoặc Hotline 19009247

Chia sẻ cơ hội, hợp tác thành công
www.bidv.com.vn

Happy new year !

Tư tòa soạn

Trong cuộc sống hiện đại, giao thông đô thị đã, đang, sẽ là một trong những mối quan tâm hàng đầu đối với các thành phố lớn. Hiện tại, đây cũng là mối quan tâm của Hà Nội trong quá trình xây dựng, phát triển một Thủ đô văn minh, hiện đại. Một vấn đề không chỉ được chính quyền Thành phố quan tâm mà còn thu hút sự chú ý tham gia đóng góp ý kiến của đông đảo chuyên gia, người dân là các dự án xây dựng đường sắt đô thị của Hà Nội. Đó cũng là nội dung mang tính chuyên đề mà Đô thị & Cuộc sống tháng 12 muốn chuyển tới bạn đọc bên cạnh những bài viết về Hà Nội xưa và nay cũng như hình ảnh của Thành phố ngàn năm tuổi qua con mắt bạn bè...

Nhân dịp năm 2013 sắp đi qua, chuyên đề Đô thị & Cuộc sống xin trân trọng cảm ơn sự quan tâm giúp đỡ, cộng tác của Quý vị cùng bạn đọc, bạn viết xa gần. Kính chúc Quý vị sức khỏe, thành công và hạnh phúc trước thềm năm mới 2014.

Tổng Biên tập
Tạ Việt Anh

CHÍNH SÁCH & CUỘC SỐNG

Chính sách hỗ trợ thị trường bất động sản
đang từng bước đi vào cuộc sống **6-7**

Thị trường bất động sản
Vai trò và xu hướng biến động **8-9**

SỰ KIỆN VẤN ĐỀ

Phát triển metro
Cơ hội để tái cấu trúc đô thị **10-11**

Vốn đầu tư cho metro
Bao giờ... mới nó mới rán được nó? **12-13**

Bài học thành công từ Nhật Bản **14-15**

Không gian ngầm
Tương lai của đô thị **16-17**

Lịch sử tàu điện ngầm **18**

"Đất" hôm nay "rẻ" ngày mai **19**

Nhớ tiếng leng keng tàu sớm khuya... **20-21**

Lạ lẫm khám phá Moscow
bằng tàu điện ngầm **22-23**

NHÂN VẬT

Người nặng lòng với đất Thăng Long **24-25**

TRẢI NGHIỆM MỚI

Lotte Center Hanoi
công trình xanh tiêu biểu của Thủ đô **26-27**

QUY HOẠCH ĐÔ THỊ

Phân khu S4

Xác định nguyên tắc cho phát triển đô thị 28-29

VĂN HÓA

Phố và người

Qua phố Hàng Đào xưa và nay 29-33

Sắc nắng vào đông 34

Nét xưa

Thợ mài dao kéo rong 35

Ngẫu hứng Hà Nội 36-37

Nuôi dưỡng một Hà Nội đẹp 38-39

Họa sĩ Phạm Minh Tuấn

Nhìn ra ngoài và nhìn vào trong 40-41

Làng & nghề

Độc đáo nghệ thuật điêu khắc Du Dự 42-43

Duy trì phát triển

thương hiệu gạo Bồ Nâu 44-45

DU LỊCH KHÁM PHÁ

Thăm cột cờ Lũng Cú

biểu tượng 54 dân tộc Việt Nam 46-47

PHONG THỦY

Đốt đuốc tìm thầy phong thủy "xịn" 48-49

NHÌN RA THẾ GIỚI

Đô thị xanh thời người Maya 50-51

Thành phố bơi

Viễn tưởng hay hiện thực 52-53

THỊ TRƯỜNG

Thử và cảm nhận 54-55

HỘI ĐỒNG CỐ VẤN

■ TS-KTS NGUYỄN THẾ THẢO Ủy viên TƯ

Đảng, Phó Bí thư Thành ủy, Chủ tịch UBND TP Hà

Nội ■ TS NGUYỄN THẾ KỶ Phó Trưởng ban

Tuyên giáo TƯ ■ GS.TSKH ĐẶNG HÙNG VÕ

■ TS LƯU MINH TRỊ Chủ tịch Hội Di sản Thăng

Long ■ GS.TS NGUYỄN LÂN Phó Chủ tịch Hội

Quy hoạch phát triển đô thị Việt Nam ■ GS.TS

NGUYỄN QUANG NGỌC Phó Chủ tịch Hội Khoa

học Lịch sử Việt Nam, Chủ tịch Hội Khoa học Lịch

sử Hà Nội ■ TS-KTS TÔ THỊ TOÀN Phó Chủ tịch

Hội KTS Hà Nội ■ KTS LÊ VĂN LÂN Phó Chủ tịch

Hội KTS Hà Nội ■ TS. KTS ĐÀO NGỌC NGHIÊM

Phó Chủ tịch Hội Quy hoạch phát triển đô thị Hà Nội

Tổng Biên tập

TẠ VIỆT ANH

Phó Tổng Biên tập

NGUYỄN MINH ĐỨC

LẠI BÁ HÀ

Liên hệ quảng cáo

04.377 64 832 / 094 3 622 555

Phát hành

04.377 32 198 / 093 6 455 678

Thiết kế mỹ thuật



MIND GROUP CO., LTD

Art designer

PHẠM OANH

Ảnh bìa

Ga tàu điện ngầm Avtovo tại
Saint - Peterburg, Nga

Tòa soạn: 21 Huỳnh Thúc Kháng, Đống Đa, Hà Nội;

Tổng đài: 04.37760444 / Fax: 04.32484413;

GPXB: số 147/GP-BTTTT, cấp ngày 2/5/2013

In tại: Công ty In báo Hànội mới

GIÁ: 19.500 ĐỒNG



Qua một năm thực hiện Nghị quyết 02/NQ-CP ngày 07/1/2013 của Chính phủ và gói tín dụng hỗ trợ nhà ở 30.000 tỷ đồng, Thứ trưởng Bộ Xây dựng Nguyễn Trần Nam khẳng định, chính sách đã từng bước phát huy hiệu quả và đi vào cuộc sống. Tuy nhiên rất cần sự vào cuộc quyết liệt hơn từ các ngành, các cấp, đặc biệt là các địa phương, nơi người dân và doanh nghiệp đang chờ đợi từng ngày. Phóng viên báo Kinh tế & Đô thị đã có cuộc trao đổi với Thứ trưởng Nguyễn Trần Nam về vấn đề này.

Chính sách hỗ trợ thị trường bất động sản đang từng bước đi vào cuộc sống

■ Minh Thu thực hiện

Đến thời điểm này, Thứ trưởng đánh giá như thế nào về hiệu quả của gói 30.000 tỷ đồng để hỗ trợ thị trường BĐS?

- Thực tế sau một năm triển khai thực hiện, thị trường BĐS đã có những chuyển biến tích cực, giao dịch tăng, đặc biệt đối với phân khúc nhà ở có quy mô nhỏ, trung bình, giá thấp. Tổng hợp báo cáo từ các địa phương cho thấy, tồn kho BĐS đang giảm khoảng 25% so với đầu năm 2013. Tuy rằng, khó khăn vẫn, nhưng thị trường đã dần ấm lên. Có những dự án dù giá cao, nhưng đã hoàn thành, hạ tầng đồng bộ nên có nhiều người mua và nhận bàn giao nhà. Nguồn cung đối với nhà xã hội (NOXH), căn hộ trung bình và giá thấp đang tăng lên, giao dịch tốt. Dự án mới xây xong móng bán ra đều hết. Điều đó khẳng định, Nghị quyết 02 để tháo gỡ khó khăn cho thị trường BĐS đã trúng và đang từng bước đi vào cuộc sống.



Dư luận vẫn cho rằng, người dân và doanh nghiệp còn gặp khó khăn trong việc tiếp cận gói 30.000 tỷ đồng. Vậy đâu là nguyên nhân, cần phải thực hiện giải pháp gì để thúc đẩy tiến độ, phát huy mục tiêu của gói tín dụng?

- Chính sách tín dụng hỗ trợ nhà ở là một chính sách mới, lần đầu được triển khai thực hiện, vì vậy không tránh khỏi những khó khăn, vướng mắc ban đầu. Muốn giải ngân nhanh gói này phải có nhiều căn hộ NƠXH hoặc căn hộ nhà ở thương mại có diện tích sàn dưới 70m², giá bán dưới 15 triệu đồng/m². Và thực tế nhu cầu của người dân với loại căn hộ này rất lớn. Cả nước hiện cần khoảng hơn 1 triệu căn NƠXH. Riêng TP Hồ Chí Minh cần khoảng 134.000 căn, TP Hà Nội cần khoảng 111.000 căn, chưa kể những địa phương có tốc độ đô thị hóa nhanh như Đồng Nai, Bình Dương và các tỉnh nằm trong Vùng trọng điểm kinh tế Bắc Bộ. Tuy vậy, việc cung cấp NƠXH cần đáp ứng những yêu cầu về trình tự, thủ tục nhất định về đầu tư xây dựng, quy hoạch và giấy phép, vì thế cũng cần có thời gian. Trong khi đó, một số địa phương chưa thực sự quan tâm đến việc giải quyết các trình tự, thủ tục về công tác chuẩn bị đầu tư của các dự án NƠXH cũng như việc xem xét, cho phép chuyển đổi dự án nhà ở thương mại, cho phép điều chỉnh cơ cấu diện tích các căn hộ nhà ở thương mại cho phù hợp với nhu cầu của thị trường, phù hợp với

tiêu chí cho vay theo quy định của Nghị quyết 02.

Nguyên nhân nữa là, một số ngân hàng thương mại được giao nhiệm vụ triển khai việc cho vay cũng còn quá thận trọng, dẫn đến chậm trễ trong khâu xét duyệt, thẩm định đối tượng cho vay vốn. Theo phản ánh của các doanh nghiệp, để được vay vốn ưu đãi, sau khi có văn bản giới thiệu của Bộ Xây dựng, các doanh nghiệp ngoài việc thực hiện một số thủ tục như ký bản ghi nhớ với ngân hàng cho vay về việc tài trợ vốn, cung cấp các hồ sơ pháp lý của doanh nghiệp và hồ sơ dự án để ngân hàng xem xét, đánh giá, thẩm định để xét duyệt hồ sơ vay vốn..., còn bị các ngân hàng đòi hỏi nhiều thủ tục khác không cần thiết gây kéo dài thời gian giải ngân.

Trong quá trình triển khai thực hiện đã phát sinh một số vướng mắc liên quan đến công chứng hợp đồng thế chấp nhà ở hình thành trong tương lai đối với NƠXH, xử lý tài sản thế chấp là nhà ở hình thành trong tương lai, thủ tục giao dịch bảo đảm trong việc cho vay vốn của các tổ chức tín dụng mà hiện nay chưa được điều chỉnh bởi pháp luật có liên quan.

Những bất cập đã được chỉ rõ, vậy xin Thứ trưởng cho biết Bộ Xây dựng đã, đang và sẽ tháo gỡ các vướng mắc trên bằng giải pháp nào?

- Để khắc phục những bất cập trên, Bộ Xây dựng đã và đang tích cực phối hợp với các bộ, ngành có liên quan thực hiện các giải pháp như sửa đổi, bổ sung và hoàn thiện các quy định của pháp luật về công chứng hợp đồng thế chấp tài sản hình thành trong tương lai; thủ tục thực hiện, công chứng hợp đồng; đăng ký, xử lý tài sản bảo đảm; nghiên cứu, ban hành theo thẩm quyền các văn bản hướng dẫn Nghị định số 188/2013/NĐ-CP ngày 20/11/2013 của Chính phủ về phát triển và quản lý NƠXH... Đôn đốc, hướng dẫn các địa phương đẩy nhanh công tác chuẩn bị đầu tư, phê duyệt các dự án NƠXH, cho phép chuyển đổi hoặc điều chỉnh cơ cấu các dự án nhà ở thương mại theo đề xuất của chủ đầu tư để góp phần tăng nguồn cung về NƠXH, đặc biệt là tại các địa bàn trọng điểm. Đẩy mạnh hợp tác quốc tế để huy động nguồn vốn vay nước ngoài, vốn ưu đãi của các tổ chức quốc tế nhằm bổ sung nguồn vốn phát triển NƠXH. Nhân đây tôi cũng đề nghị Ngân hàng Nhà nước tăng cường kiểm tra, hướng dẫn và có quy trình thống nhất để các ngân hàng thương mại nhà nước được giao nhiệm vụ, đẩy mạnh hơn nữa việc giải ngân cho cả dự án và người dân.

Xin cảm ơn Thứ trưởng!

"Tính đến 15/12/2013, Ngân hàng Nhà nước đã có văn bản xác nhận đăng ký hợp đồng cho vay đối với 11 doanh nghiệp với số tiền 1.127 tỷ đồng, các ngân hàng giải ngân được 205 tỷ đồng cho 6 doanh nghiệp; cam kết cho vay 1.450 khách hàng cá nhân với số tiền là 527,5 tỷ đồng; trong đó, đã giải ngân cho 1.436 khách hàng với dư nợ 350,7 tỷ đồng. Con số này cho thấy, việc giải ngân đối với các doanh nghiệp tham gia đầu tư xây dựng phát triển NƠXH còn rất chậm" – Thứ trưởng Bộ Xây dựng Nguyễn Trần Nam

NƠXH tại Khu đô thị Việt Hưng.
Ảnh: ĐỨC GIANG

Thị trường bất động sản

Vai trò và xu hướng biến động

Đức Minh



Thị trường BĐS tác động lớn tới toàn bộ nền kinh tế - xã hội. Ảnh: YÊN CHI

Bất động sản (BDS) có vai trò quan trọng về nhiều mặt. Vì thế, sự tăng, giảm giao dịch, giá cả trên thị trường này đã tác động lớn đến toàn bộ nền kinh tế - xã hội.

nếu năm 2005 mới có 19.000, thì đến năm 2012 lên đến 148.900 người, cao hơn 7,8 lần. Đó chỉ là những lao động có tính chất chuyên nghiệp; nếu kể cả những người bán chuyên, kiêm nhiệm môi giới, “cò” đất xuất hiện ở những lúc,

những nơi “sốt nóng” ..., thì còn nhiều hơn nữa.

Nhận diện dưới nhiều góc độ

Trước hết, dù tỷ trọng có giảm trong mấy năm gần đây, nhưng hoạt động kinh doanh BĐS vẫn đứng thứ 5 trong 20 ngành kinh tế cấp I, sau công nghiệp chế biến, chế tạo (chiếm 18,52%), nông nghiệp (13,64%), bán buôn, bán lẻ, sửa chữa ô tô... (chiếm 13,36%), khai khoáng (chiếm 10,47%); lớn thứ hai trong nhóm ngành dịch vụ.

Ở góc độ thứ hai, tỷ trọng lượng vốn đầu tư phát triển toàn xã hội vào hoạt động kinh doanh BĐS chiếm 5,23%, bằng với tỷ trọng lượng vốn của cả nhóm ngành nông, lâm nghiệp - thủy sản, đứng thứ 6 trong 20 ngành kinh tế cấp I. Đó là chỉ tính các hoạt động chuyên nghiệp chủ yếu; nếu kể cả các hoạt động kiêm nhiệm của các doanh nghiệp và lượng vốn của các cá nhân dân cư, thì tỷ trọng còn lớn hơn. Khi thị trường BĐS bị “đóng băng” kéo dài thì nợ xấu trên thị trường này chiếm tỷ trọng lớn trong tổng dư nợ tín dụng và chiếm tỷ trọng lớn trong tổng nợ xấu của toàn bộ nền kinh tế.

Ở góc độ thứ ba, hoạt động kinh doanh BĐS đã thu hút một lượng lao động đáng kể. Số lao động làm việc trong ngành này tăng theo từng năm khi thị trường sôi động,

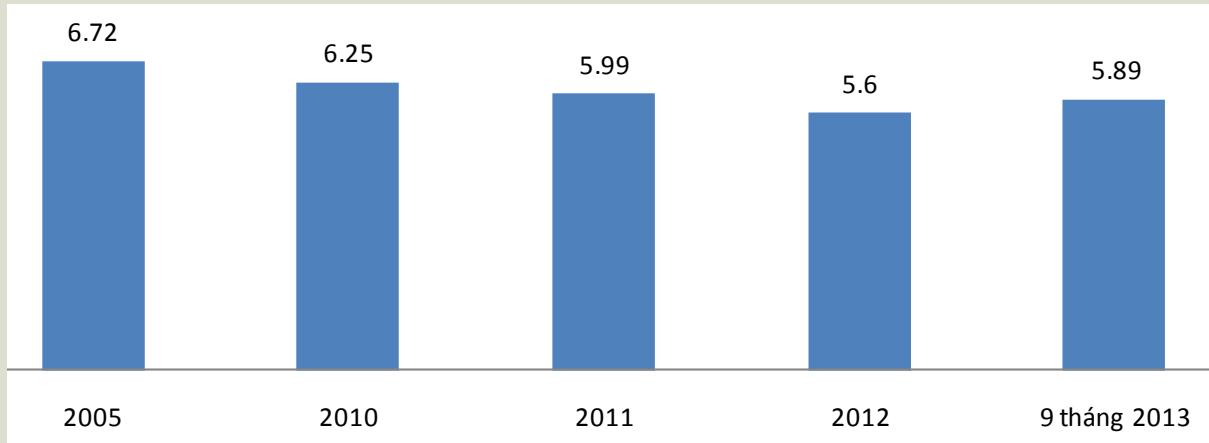
Ở góc độ thứ tư, số doanh nghiệp hoạt động kinh doanh BĐS hiện có trên 7.000, chiếm khoảng 2,2% tổng số doanh nghiệp đang hoạt động, chiếm 1% tổng số lao động, chiếm trên 6,4% tổng số vốn sản xuất kinh doanh, chiếm 12,9% giá trị tài sản cố định và đầu tư dài hạn, tuy nhiên chiếm chưa tới 0,9% tổng doanh thu do tồn kho lớn và tăng, doanh thu giảm.

Ở góc độ thứ năm, BĐS với ngành vật liệu xây dựng, ngành xây dựng có quan hệ chặt chẽ với nhau. Mấy năm nay, do thị trường BĐS gặp khó khăn đã kéo 2 ngành trên khó khăn theo.

Ở góc độ thứ sáu, trong tổng thu ngân sách, các khoản thu về nhà đất có năm đã chiếm 9,6% tổng thu. Năm 2012, tuy đã thấp xuống, chỉ còn chiếm 8,45%, nhưng vẫn là một khoản thu quan trọng, lớn thứ 6 trong các khoản thu ngân sách (sau thu từ hải quan 22,12%; thu từ doanh nghiệp Nhà nước 18,02%; thu từ dầu thô 15,65%; thu từ khu vực công nghiệp, dịch vụ ngoài nhà nước 12,26%; thu từ doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài 10,99%).

Hoạt động kinh doanh BĐS là một trong 20 ngành cấp I của toàn bộ nền kinh tế. Tỷ trọng của ngành hoạt động kinh doanh BĐS trong GDP qua một số năm như sau:

TỶ TRỌNG NGÀNH HOẠT ĐỘNG KINH DOANH BĐS TRONG GDP (%)



Nguồn: Tổng Cục Thống kê.

Ở góc độ thứ bảy, “người nở đất không nở”. Việt Nam đã đạt 90 triệu dân từ ngày 1/11/2013. Mật độ dân số đã ở mức 272 người/km², cao thứ 3/11 nước Đông Nam Á, cao thứ 16/51 nước và vùng lãnh thổ ở châu Á, cao thứ 41/210 nước và vùng lãnh thổ trên thế giới. Tỷ lệ tăng tự nhiên còn ở mức 1% (tức là vẫn tăng 900.000 người/năm), trong khi tốc độ tăng dân số còn cao hơn (1,06% so với 1%) - tức là đã có khoảng 5.400 người nhập cư từ nước ngoài vào trong nước mỗi năm. Nhu cầu đất để ở còn rất cao, khi mà nhiều gia đình vẫn còn “tam đại, tứ đại đồng đường”, khá nhiều vợ chồng trẻ đều muốn có một chỗ ở riêng,...

Đã đến lúc mua vào?

Thị trường BĐS đã rơi vào thoái trào, đóng băng từ gần 3 năm nay. Ngay cả năm 2011, vừa mới bước vào thời kỳ thoái trào, khi tỷ lệ doanh thu thuần/vốn hoạt động chỉ có 9,6%, lợi nhuận trước thuế/vốn chỉ đạt 1,36%. Đến nay, các tỷ lệ còn thấp hơn nhiều. Giá trị tồn kho lên đến hàng trăm ngàn tỷ đồng. Giá nhiều phân khúc sản phẩm, ở một số địa điểm đã trở về với mức giá của các năm 2006, 2007. Tuy nhiên, mức giá hiện nay, mặc dù đã giảm nhiều so với “mức đỉnh” cách đây 3 năm của cơn sốt này, nhưng vẫn còn khá cao, bởi nhiều lẽ. Mức giá BĐS vẫn còn gấp nhiều lần so với thu nhập trung bình của người dân, nhất là của

những người có nhu cầu thực về nhà ở. Mức giá năm 2006, 2007 lại là “mức đỉnh” của “cơn sốt” trước.

Hiện có nhiều ý kiến khác nhau về xu hướng biến động của thị trường BĐS. Có người nói nếu ai khuyên cáo người có nhu cầu thực mua BĐS vào lúc này là “xui dại”, vì thị trường chưa xuống đáy, phải mất một, vài thậm chí ba, bốn năm nữa mới thoát đáy.

Có người lại nói rằng thị trường đã xuống đáy, nếu không ra tiền, khi thị trường thoát đáy vượt dốc đi lên, thì với số tiền hiện có lại không mua được, lại bị “nhỡ tàu” để có căn nhà theo nhu cầu.

Cũng có người nói rằng, tuy thị trường BĐS chưa xuống đáy, nhưng có thể tạm ứng mua theo kiểu hai ba năm mới hoàn thành, thì “đón lỗ” được “đỉnh” mới. Cần lưu ý một số điểm: Thị trường chứng khoán thường lên trước BĐS, BĐS thường lên sau. Thị trường chứng khoán đã có dấu hiệu phục hồi khi điểm số trên VN-Index đã có lúc vượt qua 510 điểm, và đang có nhiều tín hiệu tốt. Cùng với đó, những thông tin khả quan về gói tín dụng ưu đãi 30.000 tỷ đồng, về giải quyết nợ xấu, về các ngân hàng đang “sắp hàng” bán nợ xấu cho VAMC... thì đây có thể coi là một thời cơ để sở hữu một căn nhà theo ý muốn, với giá cả chỉ còn trên dưới 50% so với “đỉnh”.



Phát triển metro Cơ hội để tái cấu trúc đô thị

■ Song Hà

Các dự án đường sắt đô thị (metro) đang bắt đầu được triển khai tại các đô thị lớn của Việt Nam. Đây là mô hình vận tải đã quá quen thuộc với nhiều quốc gia, kể cả các nước trong khu vực châu Á, nhưng vẫn còn xa lạ với Việt Nam. Trongมุมมอง tượng của người dân, dường như các dự án này là những “con khủng long” hút một lượng vốn đầu tư khổng lồ. Nhiều người đặt câu hỏi tại sao phải chọn mô hình vận tải khối lớn này trong khi kinh tế còn gặp nhiều khó khăn.

Vốn “khổng lồ” có xứng đáng?

Câu hỏi đầu tiên đặt ra khi tính đến việc đầu tư cho các tuyến metro là với nguồn vốn khổng lồ phải bỏ ra sẽ thu được những lợi ích gì. Trên lý thuyết cũng như thực tế tại nhiều quốc gia, về chức năng giao thông, phương tiện giao thông vận tải khối lớn, điển hình là metro sẽ tạo ra dịch vụ chất lượng cao, kết nối giữa khu vực ngoại trung tâm, ngoại thành đến khu trung tâm thành phố. Metro góp phần định hướng sự phát triển hiệu quả của khu vực đô thị, giúp cho việc định hướng phát triển đô thị ở đâu và như thế nào. Đây là mô hình rất hiệu quả mà

nhiều nước đã áp dụng. Khi người ta quy hoạch thì quy hoạch hệ thống hạ tầng cho phương tiện giao thông khối lớn trước rồi mới tính đến việc phát triển đô thị xung quanh. Trong trung tâm đô thị, các tuyến metro sẽ tạo được sự đi lại thông suốt, không bị tắc nghẽn, với tốc độ nhanh, khắc phục được hạn chế của giao thông hiện nay. Kể cả vấn đề kết nối với các đô thị vệ tinh cũng sẽ rất thuận lợi.

Metro được coi là một yếu tố xúc tác để phát triển đô thị, tạo ra cơ hội để tái cấu trúc, đổi mới đô thị ở khu vực xung quanh ga và khu vực hành lang tuyến. Hơn nữa, ở các khu phát triển mới ở xa trung tâm, đặc biệt là xung quanh các nhà ga, sẽ có sự cuốn hút, có cơ hội để tái quy hoạch các

khu dân cư, dịch vụ. Bên cạnh đó, metro là một tác nhân tạo ra sự công bằng xã hội. Dịch vụ vận chuyển chất lượng cao bằng đường sắt phục vụ cả người giàu và người nghèo. Có metro, những hộ gia đình có thu nhập thấp không thể có tiền để mua nhà trong hoặc gần khu vực trung tâm vẫn có thể tiếp cận khu trung tâm để đi làm, đi học một cách dễ dàng và còn thuận tiện, an toàn hơn so với việc sử dụng phương tiện cá nhân.

Với môi trường, metro còn có tác động tích cực bởi tiết kiệm chi phí trong việc sử dụng các nhiên liệu xăng, dầu, giảm hiệu ứng nhà kính tại các đô thị - nguyên nhân dẫn đến biến đổi khí hậu.



Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Tấn Dũng, Chủ tịch UBND TP Nguyễn Thế Thảo và lãnh đạo TP Hà Nội xem mô hình hệ thống đường sắt trên cao đoạn Nhổn - Ga Hà Nội.
Ảnh: THANH HẢI

Thời điểm cần đầu tư

Các thành phố lớn trên thế giới, đặc biệt là các thành phố có mật độ dân cư rất cao (dân số từ 2 triệu người trở lên) đều phải tính đến việc làm metro. Đối với Hà Nội, 15 năm qua đã phát triển xe buýt nhưng cũng mới chỉ đáp ứng được khoảng 10% nhu cầu đi lại. Đến thời điểm này, bản thân xe buýt cũng bắt đầu đi vào giai đoạn hết năng lực. Có mua thêm xe để đưa ra đường thì cũng không có chỗ để chạy khi mà số lượng xe buýt như hiện nay đã bắt đầu gây “phiền hà” cho giao thông. Điều cốt yếu là giao thông đường bộ cũng đã hết năng lực.

Hiện nay, Hà Nội đang được Ngân hàng thế giới (WB) tài trợ để thực

hiện mô hình buýt nhanh khối lớn. Tuy nhiên, mô hình này đòi hỏi phải có một làn riêng cho xe buýt mà với điều kiện đường giao thông của Hà Nội thì yêu cầu này quá khó. Giao thông ở Hà Nội là giao thông hỗn tạp với nhiều loại phương tiện, đặc biệt là rất nhiều xe máy, nếu dành riêng một làn cho xe buýt sẽ gây ra ùn ứ.

Giải pháp lớn cho giao thông của Hà Nội là phải đầu tư các tuyến metro. Đương nhiên là tốn kém nhưng nhiều chuyên gia cho rằng, nếu cứ mãi loay hoay với bài toán chi phí thì vấn đề giao thông không thể giải quyết được. Ở Paris (Pháp), dân số chưa đến 1 triệu dân người ta đã phải tính đến metro. Họ làm metro từ khi còn chưa thiếu đường trên mặt đất. Ở Moscow (Nga) cũng tương tự. Làm metro là

một tính toán mang tính chất lâu dài. Trong một đô thị, do không gian trên mặt đất không còn nhiều để khai thác, người ta phải tính đến không gian ngầm để tiết kiệm không gian trên mặt đất cho các mục đích khác, như phục vụ phát triển kinh tế, du lịch, phục vụ cho việc bảo tồn, tăng tỷ lệ cây xanh...

Tuy nhiên, khi lồng ghép vào đô thị, không phải các tuyến metro đều buộc phải đi ngầm. Với vị trí cho phép, metro có thể chạy trên cao để tiết kiệm chi phí. Theo quy hoạch tổng thể của TP Hà Nội, trong vành đai 3, metro phải đi ngầm, ngoài vành đai 3 thì đi nổi. Trong trung tâm buộc phải đi ngầm vì không gian không cho phép, nhất là với đô thị lâu đời như Hà Nội.

Vốn đầu tư cho metro

Bao giờ... mỡ nó mới rán được nó?

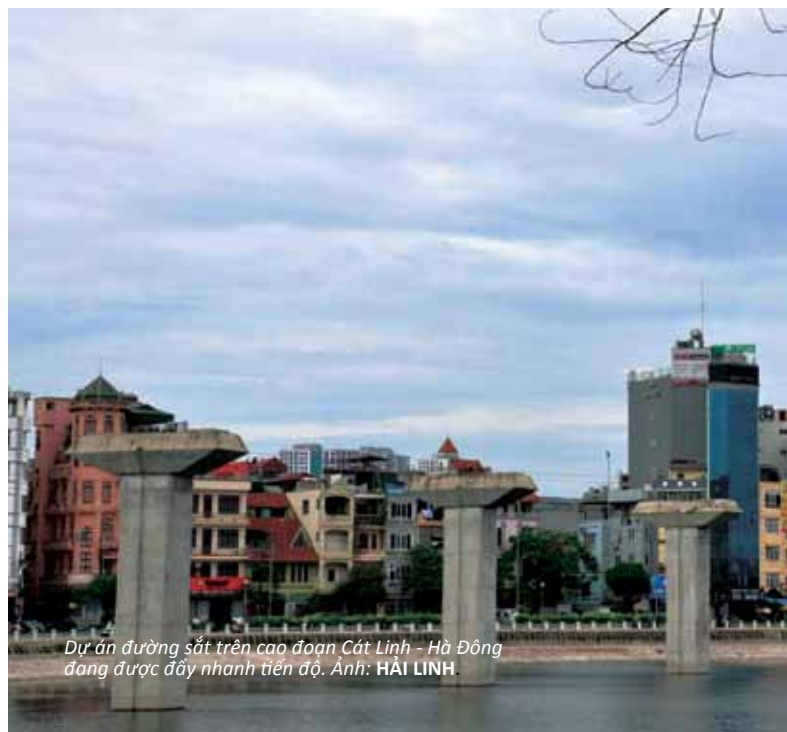
■ **Đăng Quân** thực hiện

Đường sắt đô thị (metro) ở Việt Nam đang là “câu chuyện” của vốn đầu tư ngân sách. Việc thu hút các nhà đầu tư thuộc mọi thành phần kinh tế dường như là không tưởng bởi metro đòi hỏi nguồn vốn quá lớn trong khi giá vé lại không thể “vượt rào”. Vậy làm cách nào để Nhà nước không “đơn độc” khi giải bài toán vốn cho phát triển hệ thống metro? Chuyên đề Đô thị & Cuộc sống đã trao đổi với ông Lưu Xuân Hùng, Phó Giám đốc Ban quản lý Dự án Đường sắt đô thị Hà Nội – đơn vị được giao làm chủ đầu tư tuyến metro số 2 của Hà Nội về vấn đề này.

Kinh tế đang khó khăn, để thực hiện các dự án metro đều phải vay vốn nước ngoài, theo ông làm thế nào để giải được bài toán kinh tế hóc búa này?

- Hiện nay, vận tải công cộng ở các nước trên thế giới đều được coi là cơ sở hạ tầng mà chính quyền có trách nhiệm phải đầu tư, có điều không phải hạ tầng tĩnh như bãi đỗ xe, đường xá, trạm điện. Có hai phương thức liên quan đến chi phí.

Mô hình thứ nhất là Nhà nước không hỗ trợ trực tiếp mà chỉ tạo ra cơ chế, chính sách với các ưu đãi để đơn vị vận hành thực hiện. Đơn vị vận hành sẽ phải cân đối chi phí



đầu tư, chi phí vận hành và tiền thu được để làm sao thu hồi vốn và có lãi. Nhưng không phải đô thị nào cũng phù hợp với mô hình này mà còn tùy thuộc vào quan điểm phát triển. Những nước thực hiện cơ chế thị trường lâu năm hay những nước có cơ chế chung trong phát triển kinh tế phù hợp thì mới thực hiện được. Ở Tokyo (Nhật Bản) hay Hongkong (Trung Quốc), chính quyền cho phép nhà đầu tư được sử dụng các nhà ga, hành lang tuyến để phát triển bất động sản, làm các trung tâm thương mại, dịch vụ, quảng cáo... để bù đắp lại tiền đầu tư. Ở các đô thị này, đây là cách làm phù hợp vì hiệu quả khai thác các quỹ đất xung quanh nhà ga, hành lang tuyến rất cao.

Mô hình thứ hai, chính quyền đô thị quy định giá vé vận tải công cộng rất thấp để khuyến khích người dân sử dụng phương tiện này. Đặc biệt, như ở Việt Nam có quá nhiều phương tiện giao thông cá nhân và người dân còn chưa có thói quen sử dụng phương tiện vận tải công cộng. Muốn hạn chế được xe máy, ô tô phải có phương tiện công cộng với giá vé phù hợp với túi tiền người dân. Làm sao để chi phí cho việc sử dụng phương tiện vận tải công cộng hàng tháng chỉ chiếm khoảng 10% thu nhập. Không chỉ an toàn, thuận tiện, giá vé của phương tiện vận tải công cộng còn phải cạnh tranh được với chi phí đi lại bằng xe máy. Trong hoàn cảnh này, chính quyền phải đầu tư ban đầu để tạo ra cơ sở hạ tầng cho phương tiện công cộng.



Xin ông cho biết đôi nét về kinh nghiệm thực hiện việc trợ giá vận tải công cộng tại một số nước?

- Điển hình, như ở Pháp, Nhà nước trợ giá cho phương tiện vận tải công cộng còn nhiều hơn ở Việt Nam. Vấn đề là nguồn nào để Nhà nước có thể trợ giá cho vận tải công cộng, làm thế nào cho phù hợp và công bằng. Ở Pháp có một loại thuế là thuế vận tải công cộng. Một doanh nghiệp có từ 9 lao động trở lên thì chủ

doanh nghiệp phải đóng thuế vận tải công cộng với mức phí không nhỏ. Còn người lao động của doanh nghiệp có sử dụng phương tiện vận tải công cộng hay không không quan trọng. Tiền thuế đó được sử dụng để nuôi vận tải công cộng, tạo ra sự công bằng xã hội. Anh giàu, anh không đi xe buýt, anh vẫn phải đóng tiền thuế. Sau nhiều năm, họ đã có một nguồn vốn rất lớn để hỗ trợ doanh nghiệp và áp dụng giá vé thấp.

Tại Việt Nam, liệu Nhà nước có phải trợ giá cho metro như với xe buýt không, thưa ông?

- Hiện ở Việt Nam, xe buýt vẫn được trợ giá từ nguồn ngân sách chung hình thành từ thuế. Nhưng cách làm này không bền vững bởi không phân định rõ được nguồn thu từ đâu, chưa có cơ chế riêng để đầu tư cho vận tải công cộng.

Đối với metro, những dự án ban đầu, hỗ trợ từ Chính phủ là rất cần thiết bởi vốn đầu tư thì cực lớn, thu hồi vốn lâu, không nhìn thấy lãi. Tư nhân sẽ không bao giờ tham gia đầu tư vào lĩnh vực không thấy lãi, và lại cũng không đủ sức. Mặt khác, cơ chế hiện nay vẫn là Nhà nước chịu trách nhiệm đầu tư cho hạ tầng. Metro cũng là hạ tầng. Còn đầu máy, toa xe, đầu tư bằng nguồn vốn vay ODA, Chính phủ áp dụng cơ chế cho vay lại. TP vay và doanh nghiệp vận hành trả nợ trực tiếp thông qua TP. Nếu như chỉ trông chờ vào nguồn thu từ vé sẽ không thể đủ để trả nợ, thậm chí chi phí vận hành còn không đủ.

Vấn đề là phải tận dụng tác dụng của metro, đó là “tái tạo đô thị”. Khi đưa những tuyến đường sắt đô thị vào hoạt động sẽ tạo ra giá trị thặng dư về sử dụng đất, đặc biệt là khu vực quanh các ga và dọc hành lang tuyến. Chính quyền phải nắm lấy giá trị thặng dư này để tạo ra nguồn thu. Theo kinh nghiệm của các nước, khi xây dựng xong các tuyến tàu điện ngầm thì giá trị của BĐS dọc theo hành lang tuyến, khu vực nhà ga thường tăng gấp nhiều lần. Bài học điển hình ở Lyon (Pháp), chỉ hình thành tuyến xe điện thôi chứ không phải metro mà giá BĐS cũng đã tăng rất nhiều. Nếu làm tốt việc nắm lấy các khoản thu chênh lệch địa tô, cộng thêm thuế sử dụng hạ tầng đặc biệt, tiền thu được từ cho thuê ki ốt, quảng cáo... thì doanh nghiệp vận hành không chỉ bù đắp được chi phí mà còn có tiền để tái tạo, hoàn trả cho vốn đầu tư ban đầu.

Hà Nội cũng đã tính đến việc thực hiện hình thức đầu tư PPP (hợp tác công - tư) cho một tuyến metro. Phương án này liệu có khả thi không, thưa ông?

- Với lộ trình theo quy hoạch, Hà Nội sẽ có 7 - 8 tuyến metro thì với những tuyến đầu tiên Nhà nước phải bỏ vốn đầu tư, còn các tuyến sau phải có cách để thu hút các nguồn vốn khác, để các nhà đầu tư tham gia vào quá trình đầu tư từ giai đoạn đầu. Theo tính toán, riêng vốn cho tuyến đường sắt đô thị số 2 đã vào khoảng 800 triệu USD.

Ở nhiều nước trên thế giới đang áp dụng hình thức đầu tư PPP. Thực tế, Hà Nội có tuyến số 5 (từ nam Hồ Tây qua Deawoo tới Láng - Hòa Lạc) đang nghiên cứu mô hình này. Nhật Bản xung phong làm PPP. Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA) đang hỗ trợ Bộ GTVT nghiên cứu. Một đơn vị vận hành metro của Nhật cũng đã sang để nghiên cứu đầu tư đầu máy, toa xe và vận hành tuyến metro này. Trong giai đoạn hiện nay, không dễ gì có được sự thống nhất vì nhà đầu tư phải tính toán để thu hồi vốn và có lãi nhưng giá vé lại phải chịu sự khống chế của Nhà nước. Chỉ có cách là khai thác khu vực xung quanh ga, dọc hành lang tuyến.

Trên thực tế, có rất nhiều cách để thực hiện PPP tùy theo điều kiện của quốc gia, của từng dự án trên cơ sở nguyên tắc chung là cả nhà nước và nhà đầu tư phải chia sẻ lợi nhuận cũng như rủi ro. Để thực hiện 8 tuyến metro theo quy hoạch giao thông của Hà Nội đòi hỏi phải có thời gian và sự nỗ lực rất lớn. Trong bối cảnh kinh tế suy thoái hiện nay, việc kêu gọi đầu tư ngày càng khó khăn, kể cả vốn của các nhà tài trợ cũng eo hẹp hơn. Điều kiện ưu đãi, cho vay cũng tăng lên, siết chặt hơn theo mức độ tăng trưởng GDP của Việt Nam.

Xin cảm ơn ông!

Bài học thành công từ Nhật Bản

■ Vũ Hà

Với mục tiêu xây dựng Thủ đô phát triển bền vững, có hệ thống cơ sở hạ tầng xã hội và kỹ thuật đồng bộ, hiện đại, TP Hà Nội và Bộ GTVT đang triển khai xây dựng 4 tuyến đường sắt đô thị.

Tuy nhiên, việc phát triển hệ thống giao thông vận tải công cộng khối lớn là một lĩnh vực phức tạp, chi phí lớn, đòi hỏi phải có sự hợp tác, học hỏi kinh nghiệm từ các quốc gia đã xây dựng, vận hành và khai thác thành công hệ thống đường sắt đô thị. Trong bối cảnh đó, Hội thảo “Các vấn đề chính cho thành công của hệ thống đường sắt đô thị tại Hà Nội và kinh nghiệm của Tokyo Metro – Thành công và thất bại” do UBND TP Hà Nội và Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA) tổ chức mới đây là một cơ hội để Hà Nội học hỏi kinh nghiệm của Tokyo, sớm hình thành các tuyến đường sắt đô thị an toàn, góp phần cải thiện môi trường giao thông của TP.

SỨC MẠNH CỦA QUY HOẠCH

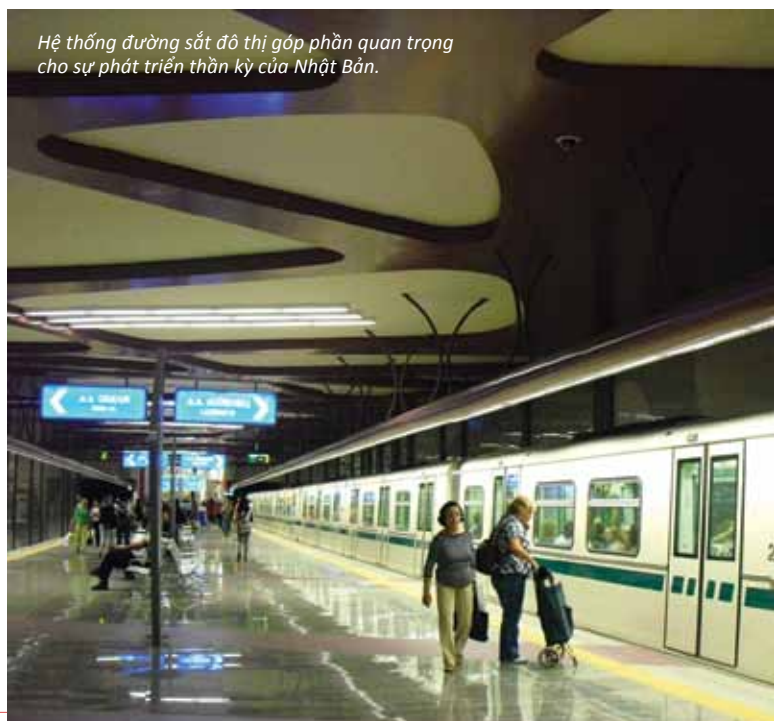
Trong một bài thuyết trình đầy tâm huyết kéo dài hơn một giờ đồng hồ, GS Shigeru Morichi – Giám đốc Trung tâm nghiên cứu chính sách, Viện nghiên cứu chính sách quốc gia; Cố vấn dự án đường sắt Hà Nội cho biết: Việc phát triển mạng lưới đường sắt là hướng đi tất yếu của các đô thị hiện đại. Tại các đô thị có tốc độ phát triển nhanh như Hà Nội, việc xây dựng hệ thống đường sắt đô thị sẽ giúp hạn chế sự bùng nổ các phương tiện giao thông cá nhân, giảm thiểu ùn tắc, tai nạn và ô nhiễm môi trường. Tại Nhật Bản, bất kỳ đô thị nào khi dân số cán mốc 1 triệu người, chính quyền cũng phải xây dựng quy hoạch phát triển hệ thống đường sắt đô thị riêng. Kinh phí để xây dựng và vận hành do Chính phủ, địa phương cùng tài trợ với mục tiêu hoàn vốn từ 20 – 30 năm.

Theo GS Morichi, các quy hoạch liên quan đến đường sắt đô thị nên được lập 15 năm/lần để phù hợp với tổng thể chung, chỉ khi có yêu cầu bức thiết mới được phép điều chỉnh quy hoạch. Đặc biệt, Hà Nội phải tính toán lộ trình liên kết hệ thống đường sắt đô thị nội đô với Vùng Thủ đô

để xây dựng một mạng lưới đồng bộ trong tương lai. Tại Nhật Bản, từ năm 1914, Tokyo bắt đầu xây dựng tàu điện ngầm, đến năm 1933, TP Osaka triển khai hoạt động khai thác tàu điện ngầm rồi nhân rộng ra nhiều TP khác. Năm 2005, hệ thống đường sắt cao tốc Tsukuba Express đi vào hoạt động đã hoàn thành nhiệm vụ kết nối 4 tỉnh thuộc Vùng Thủ đô là Tokyo, thành phố “khoa học” Tsukuba (tỉnh Ibaraki), Saitama và Chiba, góp phần hỗ trợ đắc lực vào sự phát triển của Nhật Bản.

Ngoài việc phải có quy hoạch sớm, để xây dựng thành công và khai thác có hiệu quả hệ thống đường sắt đô thị, theo GS Morichi, Hà Nội cần đảm bảo khả năng sinh lợi cho đơn vị khai thác đường sắt để cải thiện dịch vụ và đổi mới công nghệ; điều chỉnh để giá vé xe buýt và vận tải bán công cộng phải tương thích với đường sắt...

Hệ thống đường sắt đô thị góp phần quan trọng cho sự phát triển thần kỳ của Nhật Bản.





“Tokyo là một trong những TP có hệ thống đường sắt đô thị phát triển đồng bộ, hiện đại và khai thác vận hành hiệu quả. TP Hà Nội hy vọng, những chia sẻ kinh nghiệm của Công ty Tokyo Metro sẽ góp phần thực hiện thành công hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô”.

Phó Chủ tịch UBND TP Hà Nội **Nguyễn Văn Khôi**

AN TÂM = AN TOÀN + DỊCH VỤ

Chia sẻ kinh nghiệm từ thực tế hoạt động, ông Toshiaki Kurihara – Chủ tịch Công ty dịch vụ đường sắt Tokyo Metro cho biết, với mong muốn toàn thể khách hàng có thể **an tâm** khi sử dụng, công ty đã thực hiện đồng thời hai hành động là: không ngừng theo đuổi sự **An toàn** và cung cấp **dịch vụ** chất lượng cao theo đúng quan điểm của khách hàng. Việc xác định và theo đuổi phương châm “**An tâm = An toàn + Dịch vụ**” đã giúp Công ty vận hành hiệu quả 5.793 chuyến tàu, chuyên chở khoảng 6,44 triệu hành khách/ngày.

Ngày từ thời điểm ông Hayakawa Noritsugu sáng lập công ty tàu điện ngầm Tokyo năm 1927 với 4 ga, 10 tàu với 632 chuyến, vấn đề đào tạo con người để đảm bảo an toàn đã được quan tâm và được thực hiện liên tục. Đào tạo nguồn nhân lực là công việc được Tokyo Metro kế thừa và tiếp tục tiến hành cho đến tận ngày nay khi mở nhiều đợt tập huấn cho nhân viên; những nhân viên đạt thành tích xuất sắc trong việc đảm bảo an toàn, chất lượng dịch vụ sẽ được tôn vinh tại buổi lễ tổng kết năm của toàn công ty và được hưởng các chế độ đãi ngộ đặc biệt. Thêm vào đó, công ty sẽ đào tạo các nhân viên trẻ đã được lựa chọn trong vòng một năm tạo ra nguồn nhân lực vận hành hệ thống tốt nhất.

Tuy nhiên, không phải lúc nào việc vận hành hệ thống đường sắt cũng thành công, ngay cả trong đào tạo nhân viên hay kiểm tra đầu máy toa xe, trang thiết bị cũng có thất bại. Trên thực tế, dù tuân thủ nghiêm ngặt phương châm hoạt động trên, Tokyo Metro vẫn vấp phải những sự cố nghiêm trọng dẫn đến tai nạn, hay như các sự cố liên quan đến ngập nước dưới đất, động đất... Tất cả những vấn đề này đã được ông Toshiaki Kurihara trình bày rất chi tiết để TP Hà Nội tham khảo, phòng tránh.

XÂY DỰNG VÀ KẾT NỐI MẠNG LƯỚI

Trao đổi với phóng viên báo Kinh tế & Đô thị bên lề Hội thảo, ông Shinji Sayama – Chủ tịch Hiệp hội Xuất khẩu đầu máy toa xe Nhật Bản (JORSA) cho biết, hãy tưởng tượng một ngày Tokyo không có tàu điện ngầm, tất cả mọi hoạt động của TP sẽ bị ngưng trệ. Với 9 tuyến có tổng chiều dài 195,1km, gồm 179 ga, trong đó có 21 ga trên mặt đất, hệ thống đường sắt Tokyo được coi là “huyết mạch” của nền kinh tế Nhật Bản.

Theo ông Shinji Sayama, TP Hà Nội nên nghiên cứu kinh nghiệm của Tokyo trong việc xây dựng thành công mạng lưới tàu dày đặc dài hơn 100 km. Giữa tháng 3/2013, tuyến Fukutoshin của Tokyo Metro được nối với tuyến Tokyu và Toyo, đánh dấu việc vận hành liên kết giữa 5 công ty đường sắt. Dù quá trình chuẩn bị để vận hành hệ thống đường sắt liên kết tương hỗ 5 tuyến của Tokyo Metro (11.9 km), Tobu (40.1 km), Seibu (40.3 km), Toyo (24.2 km) và Minatomirai (4.1 km) gặp rất nhiều khó khăn nhưng đã dần được khắc phục nhờ sự nỗ lực của các bên có liên quan, góp phần đắc lực cho kế hoạch “chấn hưng” nền kinh tế Nhật Bản.





KHÔNG GIAN NGẦM

Tương lai của đô thị

■ Hạnh Nguyên



Việc đầu tư xây dựng các tuyến đường sắt đô thị (metro) không chỉ là giải pháp cho những vấn đề nan giải của giao thông hiện nay mà còn tạo ra cơ hội quy hoạch, tạo dựng và phát triển không gian ngầm của đô thị.

PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ THEO HƯỚNG ĐA CHIỀU

Ngân hàng Thế giới (WB) đã tài trợ một đề tài nghiên cứu đánh giá về đô thị hóa ở Việt Nam. Theo đó, họ nhận thấy xu hướng phát triển đô thị của Việt Nam là trải rộng. Nhiều chuyên gia cho rằng, ở Hà Nội, mở rộng thì cứ mở rộng nhưng ngay trong khu vực cũ đã phát triển hết đâu (!). Lý do khiến Hà Nội phát triển theo xu hướng này vì việc đầu tư hạ tầng ở bên ngoài bao giờ cũng dễ, có thể phát triển hàng trăm héc-ta để xây dựng hạ tầng và công trình. Nhưng ở bên trong, khu vực nội đô thì lại quá khó trong vấn đề quy hoạch, thu hồi đất đai. Trong TP, có những quận mật độ dân cư vẫn còn thấp như Long Biên, bình quân mới có 90 người/ha. Trong khi đó, loại đô thị đặc biệt như Hà Nội mật độ có thể ở mức 150 người/ha. Còn ở khu vực phố cổ, mật độ lại lên đến 800 người/ha.





Từ việc sử dụng hiệu quả không gian ngầm, không gian nổi vốn chật chội của đô thị cũng sẽ được “giải tỏa”.

WB cũng đưa ra lời khuyên, với diễn biến của biến đổi khí hậu, đô thị ở Việt Nam nên chuyển sang xu hướng gọn, chặt lại, không nên trải rộng. Malaysia cũng đã đưa vào chiến lược phát triển đô thị mục tiêu tăng thêm độ nén. Ở châu Âu, đô thị đã phát triển đến mức “chín mươi” nên chỉ còn có thể phát triển theo chiều dọc, nâng cao mật độ để cải thiện đô thị hiện có. Trên thế giới còn một cách phát triển đô thị khác đó là vừa mở rộng, vừa theo chiều sâu.

Khi xây dựng lên các cao ốc, vấn đề đặt ra là sự quá tải về hạ tầng, đặc biệt là hạ tầng giao thông, bao gồm cả tĩnh và động. Nếu phát triển ở phía trên mà hạ tầng không thể đáp ứng nổi thì phải tính đến chuyện làm ngầm để giải quyết nhu cầu như: tàu điện ngầm, các tuyến giao thông ngầm, các bãi đỗ xe... Đáp án cho vấn đề là phải tiến hành quy hoạch một cách bài bản cả trên mặt đất và phía dưới mặt đất. Lúc đó không gian ngầm mới phát huy được vai trò. Muốn phát triển ở trên mặt đất thì phải tính ngay đến việc đầu tư, sử dụng phần ngầm. Phải bắt đầu từ quy hoạch. Quy hoạch không gian ngầm sẽ xác định những vị trí dành cho công trình ngầm bởi không ở đâu làm công trình ngầm tràn lan khắp đô thị.



ĐẦU TƯ METRO ĐƯỢC CẢ KHÔNG GIAN NGẦM

Quy hoạch không gian ngầm là vấn đề mới với Việt Nam. Việc phát triển không gian ngầm ở các đô thị là tất yếu. Đối với đường sắt đô thị, tạo ra cơ hội tái cấu trúc đô thị không chỉ ở trên mặt đất mà còn cả ở không gian ngầm. Việc tạo ra không gian ngầm để gắn kết các ga là rất quan trọng. Sử dụng không gian ngầm có ý nghĩa cả với các nước có khí hậu ôn đới, nhiệt đới... Mọi người có thể đi bộ một cách thoải mái mà không bị ảnh hưởng bởi các yếu tố thời tiết. Ngoài ra, có thể bố trí các loại hình dịch vụ, siêu thị, spa, bãi đỗ xe... trong không gian ngầm dưới mặt đất. Điển hình ở Montreal (Canada), người ta phát triển một thành phố ngầm rất hiện đại, liên kết với trường đại học, liên kết với nhà hát, metro, các công trình khác... Việc phát triển không gian ngầm không chỉ có ý nghĩa với việc khắc phục các yếu tố về môi trường mà còn chống chọi được với vấn đề động đất.

Đối với Hà Nội, theo các luật hiện hành như Luật Xây dựng, Luật Đất đai..., khi thực hiện các tuyến metro thì dự án nào thực hiện theo dự án đó. Vấn đề đặt ra với Thành phố là phải làm quy hoạch không gian ngầm và quản lý theo quy hoạch; bỏ vốn đầu tư và đưa ra các cơ chế tạo nguồn thu, thu hút đầu tư.

Phía Nhật Bản cũng đã hoàn thành, bàn giao cho Hà Nội một nghiên cứu phát triển gắn kết đường sắt đô thị với phát triển đô thị. Theo đó, họ đã chỉ ra các tuyến metro khớp nối với nhau ở đâu, không gian phát triển quanh các ga như thế nào, sử dụng các tuyến metro để tái cấu trúc đô thị cho đẹp hơn, giải quyết các vấn đề mà không gian trên mặt đất không giải quyết được, nâng cao giá trị sử dụng đất. Ví dụ như ga C9 ở khu vực Hồ Gươm, các chuyên gia Nhật Bản kiến nghị di dời Tổng công ty Điện lực, sử dụng diện tích đó tạo thành một quảng trường mở để tổ chức các sự kiện, tổ chức các dịch vụ phục vụ giải trí, du lịch...

Phía Nhật Bản cũng đánh giá là sẽ không thể đầu tư hết ngay các hạng mục để khai thác không gian ngầm. Vì thế họ đã đặt ra lộ trình. Trong giai đoạn 1 khai thác ngay trong phạm vi ga, giai đoạn 2 khai thác trong vòng bán kính 50 - 100m. Vấn đề đặt ra là phải có quy hoạch, không để phát triển, đầu tư một cách tùy tiện. Được biết, phía Nhật Bản sẽ đầu tư cho giai đoạn 2 của nghiên cứu này. Trong đó có việc lập quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/500 cho một số vị trí như Hồ Gươm, vườn hoa Hàng Đậu, ga Hà Nội...

Lịch sử tàu điện ngầm

■ Bắc Hà

Ngày nay, tàu điện ngầm đã trở thành một phần không thể thiếu của diện mạo đô thị lớn và hiện đại trên thế giới. Nó giúp đô thị lớn có được thêm giải pháp về giao thông đô thị, nhưng đồng thời còn được coi là một trong những tiêu chí để đánh giá và xếp hạng đẳng cấp cũng như mức độ phát triển chung của đô thị hiện đại, đặc biệt các đô thị lớn và siêu đô thị.

Tàu điện ngầm ở Anh được coi là lâu đời nhất thế giới. Ngày 9/1/1863 - có nghĩa là cách đây hơn 150 năm - tuyến xe điện ngầm đầu tiên ở Anh và cũng là đầu tiên trên thế giới được đưa vào sử dụng, chạy từ Paddington đến Farringdon ở thủ đô London.

Không biết sự thật có phải như thế hay không nhưng sử sách còn ghi lại là ý tưởng về tuyến xe ngầm dưới lòng đất được hai anh em nào đấy ở Viên (Áo) đề cập đến lần đầu tiên năm 1844. Họ đưa ra đề nghị dùng tuyến giao thông ngầm dưới lòng TP Viên để nối hai nhà ga xe lửa trung tâm với nhau. Xe điện ngầm ở thủ đô London được coi là tiên phong trong việc hiện thực hóa ý tưởng vĩ đại này.

Người Anh nghĩ đến việc xây dựng tuyến xe lửa ngầm bởi từ thế kỷ XIX, London đã là một đô thị lớn. Năm 1851 đã có hơn 2,6 triệu dân sống ở London, biến thành phố này trở thành đô thị lớn nhất châu Âu đương thời. Khi ấy đã có đường sắt, nhưng các ga xe tàu hoả đều ở vùng ngoại vi. Ô tô thì chưa có. Hàng ngày có khoảng 200.000 người di chuyển từ vùng ngoại vi thành phố vào làm việc ở khu vực nội đô - đi bộ hoặc bằng xe ngựa. Trong hoàn cảnh đó, nhiều người, trong đó có luật sư và chính trị gia Charles Pearson, nghĩ đến việc xây dựng những tuyến đường ngầm trong lòng thành phố để nối 7 nhà ga ở vùng ngoại vi London vào những điểm trong nội đô. Chính quyền Thành phố London và Công ty Xe lửa quyết định cùng nhau thực hiện dự định này, rồi cho ra đời xe lửa ngầm đầu tiên trên thế giới với tên gọi là Metropolitan Railway. Thời kỳ đầu, xe lửa ngầm chạy bằng động cơ hơi nước. Ba mươi năm sau, Werner von Siemens (người Đức) chế tạo



Mô hình xe lửa ngầm đầu tiên trên thế giới được Bảo tàng Vương quốc Anh phục dựng

ra động cơ điện và áp dụng vào xe lửa. Nhờ đó, xe điện ngầm phát triển mạnh mẽ ở nhiều nơi trên thế giới. Tuyến xe lửa ngầm đầu tiên ở London chạy qua 5 trạm đổ trong nội đô, ngày đầu tiên đã vận chuyển 38.000 lượt người, trong năm đầu tiên 10 triệu lượt người. Từ 6,5km ban đầu giữa Paddington và Farringdon, hệ thống tàu điện ngầm ở London ngày nay dài tổng cộng 402km, chạy qua 270 ga, vận chuyển hàng năm hơn 28 triệu lượt người.

Sau London, thủ đô Athen của Hy Lạp có xe lửa ngầm năm 1869 với ban đầu 12km. Rồi đến Budapest (Hungary) năm 1896, Viên (Áo) năm 1898, Paris (Pháp) năm 1900, Berlin (Đức) năm 1902. Ngoài châu Âu, tàu hỏa và xe điện ngầm có ở TP Boston (Mỹ) từ năm 1897, ở New York (Mỹ) từ 1904, ở Buenos Aires (Argentina) từ năm 1913, ở Tokyo (Nhật Bản) từ năm 1925, ở Moscow (Nga) từ năm 1935, Bắc Kinh (Trung Quốc) từ năm 1969 và ở rất nhiều đô thị lớn khác trên khắp thế giới. Tên gọi có thể khác nhau, nhưng hệ thống tàu điện ngầm vẫn được tiếp tục xây dựng ở những đô thị trên thế giới đã có và chưa có loại hình vận tải công cộng này.

“Đất” hôm nay, “rẻ” ngày mai

Khai thác không gian ngầm là việc đang được tính đến khi không gian trên mặt đất không còn đáp ứng được mọi nhu cầu. Tuy nhiên, loại hình công trình này luôn khiến người ta dè dặt bởi nhiều lý, đặc biệt là quá tốn kém và kỹ thuật phức tạp. Dù vậy, từ thực tế của nhiều nước trên thế giới, giải pháp sử dụng không gian ngầm vẫn được xem là ưu việt đối với những khu vực trung tâm của đô thị lớn. TS Phạm Sỹ Liêm, Phó Chủ tịch Tổng hội Xây dựng Việt Nam đã có cuộc trao đổi với Chuyên đề Đô thị & Cuộc sống về những vấn đề đang đặt ra đối với việc khai thác không gian ngầm trong các đô thị lớn, đặc biệt là Hà Nội. ■ Song Hà thực hiện

Công trình ngầm đòi hỏi chi phí quá lớn, trong bối cảnh thu hút đầu tư cho các công trình hạ tầng “nổi” còn đang rất khó vậy tại sao lại phải phát triển công trình ngầm?

- Không phải chỉ có chi phí lớn mà còn có một nguy cơ khác cần phải nhắc đến đó là đã xây rồi thì không thể phá được. Điều này đồng nghĩa không chấp nhận sự sai lầm trong đầu tư các công trình ngầm. Ở Nhật có những khu vực đã hình thành những khu phố ngầm với đường phố và công trình hai bên san sát. Đất đai ở Nhật quá hạn hẹp lựa chọn làm ngầm là dễ hiểu nhưng ở Canada, đất đai không thiếu, họ vẫn xây dựng thành phố ngầm, thành phố dưới thành phố. Lý do là ở Canada rất lạnh, khi đưa các công trình xuống dưới lòng đất sẽ khắc phục được yếu tố thời tiết này.

Như việc xây dựng hệ thống đường sắt đô thị (metro) không phải công trình đơn độc mà cần nhiều công trình ngầm gắn liền với nó. Trong tương lai, ga tàu điện còn được liên kết với hệ thống ngầm khác như bãi đỗ xe, siêu thị ngầm nên sẽ tập trung nhiều người. Thành phố Hồ Chí Minh đã thiết kế một siêu thị ngầm và các chuyên gia cũng tính đến việc gắn nó với nhà ga tàu điện đó. Ở Hàn Quốc, một số ga điện tàu ngầm có từ ngày xưa thì bây giờ làm thêm siêu thị nhưng là siêu thị “ảo”, trên toa tàu



có biển quảng cáo đầy đủ hàng hóa, giá cả để người dân gọi điện đặt hàng trực tuyến.

Ngoài ra, các giá trị sinh lời bên ngoài mà hệ thống metro mang lại rất lớn như: Thuế doanh thu, thuế sử dụng đất và sử dụng

hạ tầng đặc biệt... thu được từ các hoạt động dịch vụ thương mại sẽ làm tăng thêm doanh thu để bù đắp lại việc đầu tư nhiều tiền xây dựng tàu điện.

Theo ông, tại Hà Nội, những khu vực, vị trí nào phù hợp và cần thiết phải khai thác không gian ngầm?

- Với Hà Nội, có những vị trí rất cần và rất nên làm công trình ngầm. Trong đó có khu vực Văn Miếu. Đây là một sản phẩm du lịch rất có giá trị nhưng lúc nào cũng chật chội, ô tô đỗ tràn lan, vệ sinh không được đảm bảo... Nên khai thác không gian ngầm để làm đường, bãi đỗ xe, đưa cả cửa hàng bán đồ lưu niệm, cửa hàng giải khát, ăn uống xuống dưới mặt đất để trả lại toàn bộ khuôn viên cảnh quan xung quanh cho di tích.

Vị trí thứ hai cần khai thác không gian ngầm đó là khu phố cổ. Có thể tạo các tuyến giao thông ngầm, bãi đỗ xe ngầm, để đưa các phương tiện xuống dưới lòng đất. Đồng thời, khuyến khích người dân xây nhà sâu xuống dưới mặt đất để bảo tồn các công trình kiến trúc bên trên. Hệ thống hạ tầng cũng theo đó mà được ngầm hóa hoàn toàn. Đặt lên bàn cân giữa việc xây dựng hệ thống không gian ngầm và việc bảo tồn phố cổ, áp lực giãn dân, chưa chắc việc ngầm hóa đã “đắt”.

Xin cảm ơn ông!

Nhớ tiếng leng keng tàu sớm khuya...

■ Phương Quang

Liệu có cách nào
đó để trong lòng
Hà Nội vẫn minh,
hiện đại lại hiện
diện chuyển tàu
điện leng keng
một thửa?

Không hiểu tại sao, hồi nhỏ đi sơ tán tránh bom Mỹ ở một vùng quê Bắc Ninh, mỗi khi nhớ về Hà Nội trong tôi lại thường hiện lên hình ảnh mấy toa

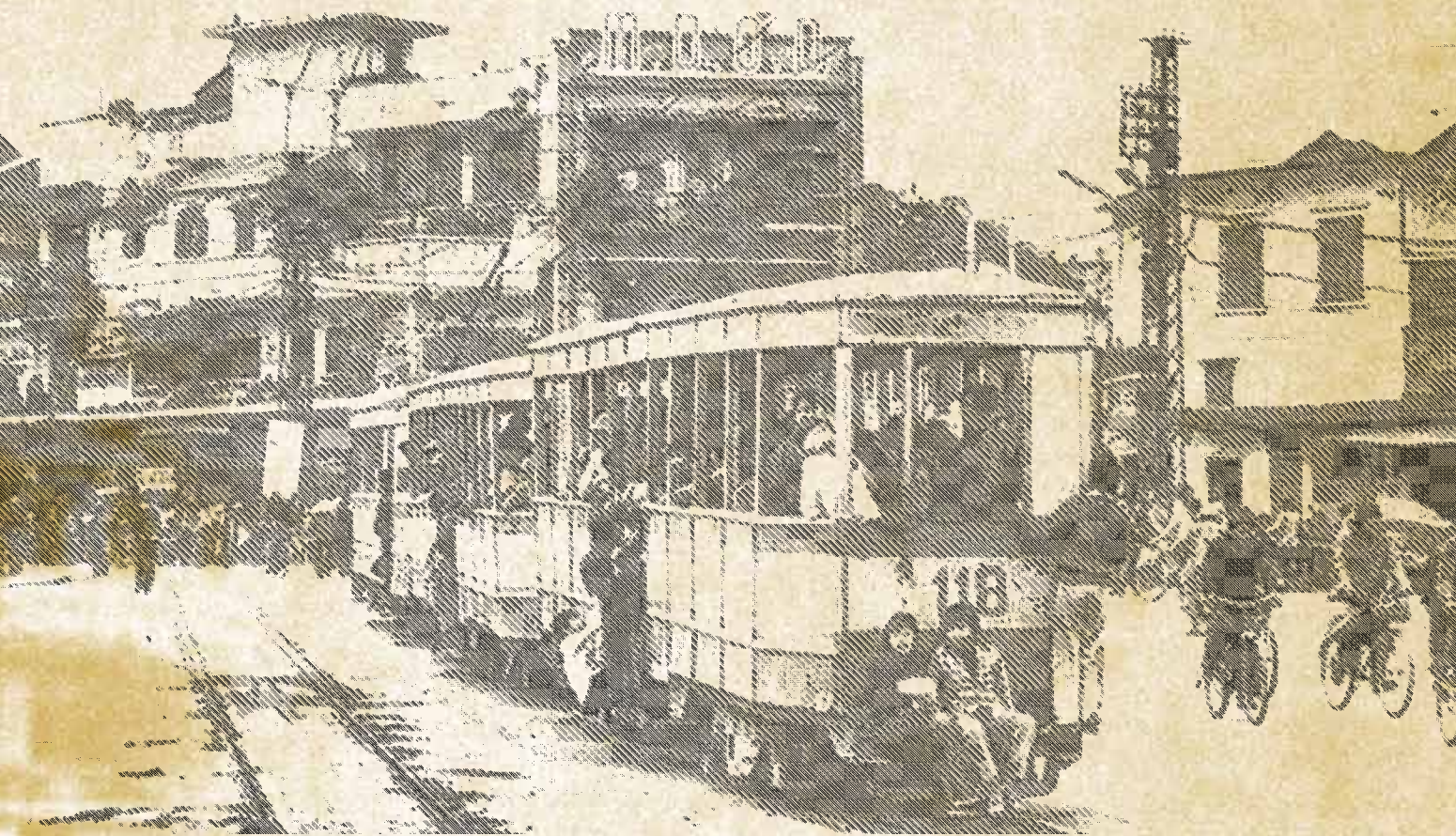
tàu điện leng keng chạy từ mạn Hàng Đào xuống qua tháp Hòa Phong bên Bờ Hồ. Và cũng không hiểu tại sao, thêm vào khung cảnh đó trong tưởng tượng non nớt của thằng bé lên mười là tôi lại nhất thiết phải có một ông già mù bán các loại ống sáo đang réo rất gọi khách bằng những bài dân ca như thể Cây trúc xinh... Ngay cả đến bây giờ khi tuổi đã xế chiều, kỷ niệm về những chuyến tàu điện của Hà Nội trong tôi vẫn là cái hình ảnh in sâu trong tâm thức từ thửa ấu thơ ấy.

Nếu được hỏi ý kiến về những gì đáng tiếc nhất trong việc ứng xử với những di sản của Thăng Long – Hà Nội thời hiện đại, có lẽ tôi sẽ không ngần ngại kể ra việc quyết định bóc bỏ những tuyến đường ray tàu điện. Và tôi cũng tự tin rằng không ít người chia sẻ ý nghĩ đó cùng tôi. Người Hà Nội, thế hệ sinh những năm 50 - 60 thế kỷ XX trở về trước, chắc không ai không có những kỷ niệm gắn bó với tàu điện. Mà không chỉ người Hà Nội,

đã có một thời, người dân các tỉnh khi về Thủ đô đều có mong muốn được đi tàu điện và ăn kem Bờ Hồ. Nói thế để thấy tàu điện gắn bó thế nào với người

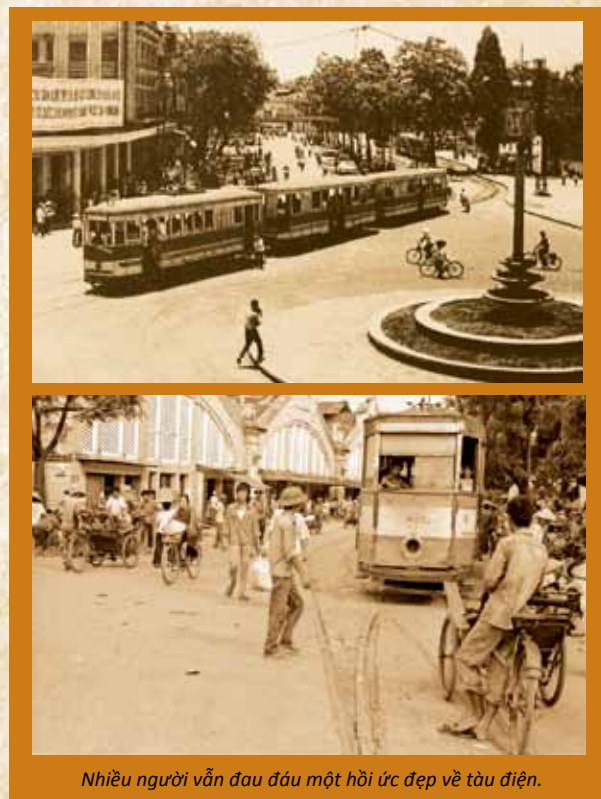
dân Hà Nội và cả nước.

Trở lại lịch sử tàu điện ở Hà Nội, cũng là ở Việt Nam, vì cho đến nay mới chỉ duy nhất Hà Nội là nơi có tàu điện trong cả nước. Sau quãng 10 năm chuẩn bị, ngày 13/9/1900, tuyến tàu điện đầu tiên Bờ Hồ - Thụy Khuê được khai trương. Theo phản ánh của báo chí thời đó, nhờ tuyến tàu điện này mà chợ Đồng Xuân nhộn nhịp hẳn lên. Từ tuyến đầu tiên, trong khoảng gần 30 năm, các tuyến tàu điện của Hà Nội được hoàn thành, nối trung tâm Hà Nội với các vùng nông thôn ngoại thành qua các cửa ô. Đó là các tuyến: Bờ Hồ - Thụy Khuê (1900) sau kéo dài lên đường Bưởi, Bờ Hồ - Thái Hà ấp (1901) sau vào đến Hà Đông (1915), Bờ Hồ - Chợ Mơ (1906), Bờ Hồ - Ngã tư Đồng Lầm sau nối dài đến Ngã Tư Vọng (1929). Sau ngót một thế kỷ gắn bó với đất và người Hà Nội, năm 1992, tàu điện Hà Nội bị xóa sổ. Để đưa ra quyết định này có nhiều lý do nhưng đáng buồn nhất



lại là muốn cho thành phố văn minh, hiện đại hơn! Sau hơn hai thập kỷ quyết định này được thực hiện, đường như chúng ta đã thấy được cái giá phải trả cho sự vội vã này. Cũng khó mà trách được, vì đây dường như là quy luật nghiệt ngã mà chỉ những ai có tầm nhìn thật xa mới tránh khỏi, cũng như sau một thời bị nhốt trong các căn hộ thời bao cấp, những khu nhà cấp bốn, khi được bung ra người ta đua nhau xây nhà 4-5 tầng để rồi cả năm không lên đến tầng trên cùng. Cũng trong giai đoạn này, một số kiến trúc đẹp bên Hồ Gươm cũng bị thay thế bằng những công trình mới gây nhiều nỗi băn khoăn.

Hơn chín thập kỷ tồn tại, tàu điện Hà Nội không chỉ là những kỷ niệm đẹp trong lòng người dân Thủ đô mà nó còn góp phần tạo dựng những nét đẹp văn hóa mà một trong những ví dụ là Xăm tàu điện. Những người bình dân Hà Nội mà cuộc sống gắn bó với tàu điện hẳn chẳng thể quên hình ảnh ông xăm với chiếc đàn nhị và giọng ca lúc nào nê, khi hóm hỉnh. Minh chứng rõ nhất cho sự nhớ tiếc tàu điện Hà Nội là rất nhiều người dân đã đến xem ***Triển lãm về tàu điện Hà Nội, quá khứ và tương lai*** được tổ chức gần đây với tâm trạng nuối tiếc xen lẫn hy vọng.



Nhiều người vẫn đau đáu một hồi ức đẹp về tàu điện.

Lạ lẫm khám phá Moscow bằng tàu điện ngầm

■ Nguyễn Đăng

Một ga tàu điện ngầm ở thủ đô Moscow, Nga

Tôi đã từng thắc mắc trước đề nghị “đi du lịch trong lòng đất Moscow”, bởi tôi vốn nghĩ tàu điện ngầm chỉ là một phương tiện giao thông hiện đại, đặc biệt thú vị cho những người mê tốc độ. Tuy nhiên, khi dành gần hết một ngày để khám phá các ga tàu điện ngầm ở Moscow, tôi mới thấu hiểu vì sao, dù Anh là nước đầu tiên trên thế giới xây dựng tàu điện ngầm, nhưng Nga lại là nước có hệ thống tàu điện ngầm tốt và đẹp nhất thế giới.

Người Việt sống ở Nga có cách gọi những nhà ga tàu điện ngầm rất đơn giản và dễ nhớ như ga hoa quả, ga cung điện, ga bóng đèn... dựa theo những kiến trúc và nét vẽ đặc trưng của từng ga. Nằm cách Đại sứ quán Việt Nam tại Nga chừng 1km là một bến tàu điện ngầm rất lớn kết nối đến các tuyến phố chính trong thành phố. Chỉ với 35 Rúp (hơn 1 USD) là có thể đi được 10 lượt tàu qua 10 bến.

Nhờ ưu điểm giá vé rẻ, tàu đến, đi đúng giờ và các tuyến đường tỏa rộng, nên mặc dù số xe riêng ở Nga đã tăng vọt trong thập kỷ qua, hệ thống tàu điện ngầm lúc nào cũng tấp nập. Hệ thống tàu điện ngầm của Moscow có hơn 300 km đường ray, 12 tuyến đường và 170 nhà ga.

Sẽ rất thú vị nếu bạn thực hiện một chuyến du lịch nước Nga bằng việc lên những tuyến tàu điện ngầm, chạy vòng vèo trong lòng đất mà chỉ mất chưa đến 10 USD. Bạn sẽ được chiêm ngưỡng những vẻ đẹp tuyệt hảo của nghệ thuật kiến trúc Nga.

Trong những ngày làm việc, thủ đô ngầm dưới lòng đất Moscow chuyên chở từ khoảng 9 đến 10 triệu lượt người trong ngày.

Dẫu có tới gần 400 đoàn tàu xuôi ngược trong lòng đất, các tàu chạy cách nhau 1 - 3 phút, tốc độ trung bình 70 - 75 km/h, nhưng rất hiếm khi có tai nạn. Một vài trường hợp xảy ra đều là lỗi của hành khách say rượu hoặc không tuân thủ nội quy đi tàu.

Điều tôi thực sự rất ấn tượng là dù lượng khách đông như vậy, nhưng nhà ga nào ở Nga cũng sạch bóng như khách sạn. Lao công lau dọn 24/24 giờ và hiếm khi thấy rác rưởi, bụi bặm ở đây. Để giữ được sạch, đẹp như thế, ngoài công sức của các nhân viên phục vụ, còn phụ thuộc vào ý thức cao của hành khách. Người Việt vẫn thường nói vui với nhau rằng, trúng xổ số độc đắc có lẽ còn dễ hơn bắt gặp ai đó hút thuốc lá trong tàu điện ngầm Nga.

Ngoài những ưu điểm của hệ thống tàu điện ngầm, điều gây ấn tượng nhất khi khám phá tàu điện ngầm ở Nga là sự hoành tráng và lối kiến trúc đặc biệt.

Các ga tàu điện ngầm ở Nga thực sự là những cung điện ngầm dưới lòng đất. Tham gia tạo lập và trang trí cho



chúng, có những họa sĩ, nhà điêu khắc nổi tiếng của Liên bang Xô-viết cũ, trong số đó, có các tên tuổi đã lừng danh như Pavel Korin, Aleksandr Deineka, Vera Mukhina... Mỗi nhà ga là một lối kiến trúc riêng, không lặp lại. Có ga trang trí chủ yếu là những bức vẽ bằng sơn màu, những nét vẽ truyền thống của Nga khiến nhà ga trông giống như một cung điện trong chuyện cổ Ba Tư, có ga thì được trang trí bằng cách ghép đá thạch, tạo hình hoa quả, có nhà ga thì kết hợp hài hòa giữa nét vẽ hiện đại và cổ kính... Nếu không có tiếng động rít âm thanh của những chuyến tàu, du khách thả bộ ở các ga tàu điện ngầm, ngắm nhìn những bức họa khổng lồ trên trần ga, các pho tượng, biểu tượng... sẽ có cảm giác như mình đang lạc vào cung điện, hoặc bảo tàng lịch sử nào đó.

Chính vì những nét đặc trưng rất Nga nên các nhà ga ở Moscow được coi là một điểm thu hút khách du lịch nhờ vẻ đẹp và tính lịch sử của chúng. Và ngày nay, tham quan ga tàu điện ngầm ở Moscow là một trong những mục không thể thiếu của các tour du lịch đến Nga.



Ga tàu điện ngầm Avtovo (Saint - Peterburg, Nga)



Vẻ đẹp tinh tế của cột tinh thể pha lê tại ga Avtovo

Người nặng lòng với đất Thăng Long

■ Hân Hân

Trong số những người bạn quốc tế đang nỗ lực giúp Hà Nội xây dựng và phát triển kinh tế - xã hội, Emmanuel Cerise – Đồng Giám đốc Dự án hợp tác Phát triển đô thị Hà Nội – Vùng Ile-de-France (IMV) là một trong những chuyên gia vừa nặng lòng với việc bảo tồn di sản, vừa tận tâm để hình thành tầm nhìn đô thị tương lai cho Thủ đô.



Các phiên bản hình màu của Léon Busy được chọn vị trí cẩn thận, khung rất đúng cỡ, tìm tư thế cho nhân vật, dùng ánh sáng thật khéo léo, cho nên ảnh của ông gần giống một tác phẩm nghệ thuật.

Nặng lòng với di sản

Trong văn phòng nhỏ trên con phố Bà Triệu sầm uất, giữa những tấm bản đồ quy hoạch của Hà Nội, giữa ngổn ngang giấy tờ, tài liệu, một phần lịch sử hơn ngàn năm của Thủ đô vẫn toát lên qua hình ảnh của rỗng, của phượng trên những viên ngói cổ, các tấm bưu thiếp tái hiện một góc chợ Đồng Xuân xưa được bài trí khéo léo trên bàn.

Giữa không gian tràn ngập những hình ảnh quá khứ và cả những phác thảo quy hoạch cho tương lai của Thủ đô, Emmanuel Cerise chia sẻ rất thật rằng anh muốn làm nhiều hơn nữa để Hà Nội đẹp hơn. Vì thế, không ngạc nhiên khi anh đã dành rất nhiều thời gian và tâm huyết để lựa chọn

được 60 bức ảnh từ sưu tập gốc gồm gần 2.000 phiên bản hình màu do Léon Busy chụp để trưng bày tại **Triển lãm Hà Nội hình màu, 1914 – 1917**. Triển lãm đã và đang đem lại nhiều xúc cảm cho người dân Thủ đô và những người nước ngoài yêu Hà Nội. Điều đáng trân trọng là nhiều cảnh vật mà Léon Busy ghi lại giờ không còn bởi sự khắc nghiệt của thời gian như: Lăng mộ Hoàng Cao Khải (giờ chỉ là phế tích); Một góc chợ Định Công dưới vòm cây (nay là khu đô thị)... nên Emmanuel tin rằng những tấm hình màu này không chỉ tái hiện một phần đời sống của người Hà Nội và vùng lân cận những năm 1914 – 1917 mà còn là tư liệu quý để TP tham chiếu khi cần phục hồi những không gian, di tích cổ.

Ngoài những dự án bảo tồn như “Nghiên cứu bảo tồn và phát triển khu phố Pháp phía Nam quận Hoàn Kiếm”; “Nghiên cứu bảo tồn và phát triển khu phố Pháp, quận Ba Đình”; “Rà soát biệt thự khu phố Pháp”... đã và đang được thực hiện, Emmanuel hy vọng trong thời gian tới IMV sẽ thực hiện thành công Dự án kiểu mẫu về bảo tồn một biệt thự Pháp cổ tại số 49 Trần Hưng Đạo. Emmanuel cho biết IMV sẽ tiếp tục hỗ trợ các cơ quan chức năng của TP soạn thảo quy định quản lý quy hoạch - kiến trúc với khu

vực nội đô lịch sử; phối hợp tổ chức các hoạt động trao đổi giữa các chuyên gia, các hội thảo đào tạo nâng cao trình độ cho các kiến trúc sư của Hà Nội. Những dự án này thoạt nghe thật khô cứng với nhiều số liệu và các thuật ngữ chuyên môn nhưng chứa đựng trong đó bao tình cảm mà anh dành cho Hà Nội. Mỗi con đường có di sản của Thủ đô đều ghi dấu hàng ngàn bước chân của anh tận trọng đo đếm, khảo sát, tính toán chi li để đưa ra phương án Hà Nội bảo tồn và phát huy được các giá trị di sản.



Định hình tầm nhìn giao thông tương lai

Không chỉ nặng lòng với những di sản quá khứ của Thủ đô, Emmanuel còn yêu Hà Nội đến mức muốn làm mọi việc để Thủ đô đẹp lên từng ngày, từng giờ. Trong một nỗ lực nhằm giúp Hà Nội định hình được tầm nhìn tương lai cho đô thị, từ nhiều năm qua, anh đã làm việc không mệt mỏi để giúp Thủ đô rút ngắn được thời gian, tiết kiệm ngân sách, tiếp cận an toàn với hệ thống giao thông thông minh. Đến nay, dù chưa có bất kỳ một tuyến tàu điện ngầm nào tại Hà Nội được đưa vào sử dụng nhưng Emmanuel và các cộng sự đã và đang cố gắng để Thủ đô sớm có một hệ thống đường sắt đô thị hiện đại, hiệu quả. Theo Emmanuel, khả năng chuyên chở rất lớn của tàu điện ngầm giúp hạn chế được tình trạng sử dụng các phương tiện cơ giới khác, tránh gây ô nhiễm môi trường do lượng khí phát thải từ xe máy, ô tô là rất lớn.

Trên thực tế, xét về bản chất các dự án xây dựng tàu điện ngầm thường rất phức tạp về mặt kỹ thuật, thi công, tìm kiếm nhà đầu tư, giải ngân nguồn vốn... Tuy nhiên, Em-

manuel tham khảo những kinh nghiệm, bài học của tất cả các quốc gia đã xây dựng, sử dụng hệ thống tàu điện ngầm từ hàng chục năm qua cho thấy, tàu điện ngầm đều tạo ra những thay đổi rất tích cực, đa phần người dân đều đón nhận rất hào hứng. Tất nhiên, với Hà Nội hay các đô thị của Việt Nam chưa thể kiểm chứng những lợi ích của loại hình giao thông này nên những băn khoăn của người dân đều chỉ là vấn đề về tâm lý vì hầu hết các đô thị khi tàu điện ngầm đi vào sử dụng đều đánh giá tàu điện ngầm có tác động rất tích cực.

Trong khuôn khổ chuyến thăm chính thức CH Pháp của Thủ tướng Nguyễn Tấn Dũng hồi tháng 9/2013, Chủ tịch UBND TP Hà Nội Nguyễn Thế Thảo và ông Roberto Romeo - Phó Chủ tịch Hội đồng Vùng Ile-de-France đã ký Biên bản ghi nhớ xác định các lĩnh vực hợp tác ưu tiên gồm quy hoạch đô thị; thúc đẩy du lịch và bảo tồn di sản; phát triển giao thông công cộng;...

Tháng 11/2013, trong một nỗ lực nhằm hiện thực hóa Biên bản ghi nhớ ký kết giữa lãnh đạo hai địa phương được ký kết hồi tháng 9/2013, Vùng Ile-de-France đã cử thêm các chuyên gia nổi tiếng, dày dặn kinh nghiệm sang Việt Nam để hỗ trợ các dự án mà IMV đang khẩn trương thực hiện như nghiên cứu quy hoạch

tuyến xe buýt sử dụng làn đường riêng chạy phía dưới đường Vành đai 3 trên cao; xây dựng một điểm trung chuyển đa phương thức tại ga Nhổn của tuyến đường sắt đô thị số 3 như một dự án kiểu mẫu về chất lượng trang thiết bị đô thị, quy hoạch không gian công cộng phục vụ hành khách.

Năm 2013 – năm bận rộn với những cộng sự thuộc IMV đã khép lại với sự thành công của nhiều triển lãm kiến trúc, văn hóa mà dư âm của nó vẫn đang đong đầy trong tim những dân Thủ đô và những người nước ngoài đã trót “phải lòng” Hà Nội như Emmanuel Cerise. Tuy nhiên, như chính anh nhận định, nhiều dự án quy hoạch, chỉnh trang Thủ đô còn đang dang dở nên Emmanuel và những người bạn vẫn nỗ lực từng ngày để biến Hà Nội thành đô thị đẹp hơn, đáng sống hơn trong tương lai. Và anh kỳ vọng, những dự án dài hơi mà IMV đang thực hiện sẽ sớm “đơm hoa kết trái” trong năm 2014 như một món quà tri ân nhân kỷ niệm 25 năm thiết lập quan hệ hợp tác giữa Hà Nội và Vùng Ile-de-France.

Được ký kết vào năm 2001, đến nay IMV - Dự án hợp tác Phát triển đô thị giữa TP Hà Nội – Vùng Ile-de-France đã trở thành một điển hình cho quan hệ hợp tác giữa Thủ đô với địa phương của các quốc gia, vùng lãnh thổ. IMV đang hoạt động rất hiệu quả trong các dự án về quy hoạch đô thị và bảo tồn di sản.

Mô hình hệ thống đường sắt trên cao của Hà Nội. Ảnh: HẢI LINH



LOTTE Center Hanoi

Quỳnh Hoa

công trình xanh tiêu biểu của Thủ đô

Gia nhập thị trường Việt Nam tháng 2/1996, đến nay, Lotte đã trở thành một trong những tập đoàn hàng đầu trong lĩnh vực thực phẩm, bánh kẹo, kinh doanh bán lẻ, xây dựng, thương mại, IT, phát triển tổ hợp... Sau 17 năm hoạt động tại Việt Nam, số vốn pháp định của Lotte đã lên tới 887.5 triệu USD, doanh thu năm 2012 khoảng 246.9 triệu USD.

Hiện, dự án Lotte Center Hanoi tại góc phố Liễu Giai, Đào Tấn – khu vực có vị trí đắc địa nhất Thủ đô đang được khẩn trương xây dựng và hoàn thành với số vốn đầu tư trên 400 triệu USD. Lotte Center Hanoi là một tổ hợp cao 65 tầng, với 5 tầng hầm, tổng diện tích sàn 252,000 m². Khi hoàn thành, tòa nhà sẽ bao gồm siêu thị (tầng B1), trung tâm thương mại (Tầng 1-6), văn phòng (Tầng 8 - 31), căn hộ cho thuê (Tầng 33 – 64 tòa tháp trái), khách sạn hạng sang (Tầng 33-64 tòa tháp phải) và đài quan sát (tầng 65).

Được khởi công xây dựng từ cuối năm 2009, tòa nhà Lotte Center Hanoi đã trải qua hơn 8.500.000 giờ lao động an

toàn, không có tai nạn và đã tiến hành cất nóc vào tháng 7/2013. Trong quá trình xây dựng, Tòa nhà Lotte Center Hanoi đã nhận được những đánh giá tích cực từ UBND TP Hà Nội và các bộ, ban ngành có liên quan về vấn đề quản lý thi công an toàn, công tác giáo dục và thực hiện phòng cháy chữa cháy của nhà thầu đối với các công nhân trong công trường, đảm bảo vệ sinh môi trường công trường cũng như môi trường xung quanh của Lotte. Hiện, tòa nhà đang đi vào giai đoạn hoàn thiện nội thất và dự kiến sẽ hoàn thành vào cuối tháng 6/2014.

Điều đáng nói là Lotte Center Hanoi được xây dựng bằng công nghệ tiên tiến nhất hiện nay giúp giảm lượng CO₂, lớp kính low-energy dày 2 lớp được dùng để giảm lượng điện năng tiêu thụ, giúp Lotte Center Hanoi trở thành 1 tòa nhà thân thiện với môi trường.

Với thiết kế độc đáo lấy cảm hứng từ tà áo dài truyền thống của Việt Nam, được xây dựng bằng kỹ thuật tiên tiến và an toàn nhất thế giới hiện nay, Lotte Center Hanoi không chỉ là biểu tượng của tập đoàn Lotte tại Việt Nam mà còn là địa điểm làm việc, sinh hoạt, giải trí, thưởng thức văn hóa – nghệ thuật độc đáo của người dân Thủ đô và du khách trong, ngoài nước.





Nội thất của Lotte Center Hanoi được thiết kế theo phong cách tối giản nhưng tiện nghi và thoải mái.



Quy hoạch phân khu đô thị S4

Xác định nguyên tắc cho phát triển đô thị

■ Song Hà

Phân khu đô thị S4 thuộc chuỗi đô thị phía Đông đường vành đai 4. Quy hoạch tỷ lệ 1/5000 đã được UBND TP phê duyệt với mục tiêu xác định các nguyên tắc, yêu cầu tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan chung của toàn phân khu, các khu chức năng, các trục đường chính, các trục không gian cảnh quan. Đồng thời quy hoạch đồng bộ hạ tầng kỹ thuật khung trên cơ sở tuân thủ Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô.

Phân khu đô thị S4 thuộc địa giới hành chính các phường Yết Kiêu, Quang Trung, Nguyễn Trãi, Phú La, Vạn Phúc, La Khê, Dương Nội, Hà Cầu, Kiến Hưng, Phú Lương, Phú Lãm, Yên Nghĩa - quận Hà Đông; xã Đại Mỗ - huyện Từ Liêm; xã Hữu Hòa - huyện Thanh Trì; các xã La Phù, Đông La - huyện Hoài Đức và các xã Bích Hòa, Cự Khê, Mỹ Hưng, Tam Hưng - huyện

Thanh Oai. Tổng diện tích đất nghiên cứu lập quy hoạch khoảng 4.092,38ha với dân số đến năm 2030 khoảng 402.000 người.

Quy hoạch được phê duyệt đã xác định các dự án đầu tư xây dựng ưu tiên trong đó kiến nghị với các đề án quy hoạch, dự án đầu tư trong danh mục 244 đề án quy hoạch, dự án đầu tư được Chính phủ cho phép tiếp tục nghiên cứu, rà soát điều chỉnh theo Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô. Đối với các đề án quy hoạch, dự án đầu tư đã được cấp thẩm quyền phê duyệt chưa thực hiện đầu tư xây dựng hoặc đang triển khai các thủ tục lập dự án đầu tư, khi cụ thể hóa cần được kiểm tra, rà soát, đối chiếu với quy hoạch phân khu được phê duyệt.

Trên cơ sở phân tích đánh giá hiện trạng và dự báo nhu cầu phát triển về kinh tế - xã hội, dân số, đất đai theo

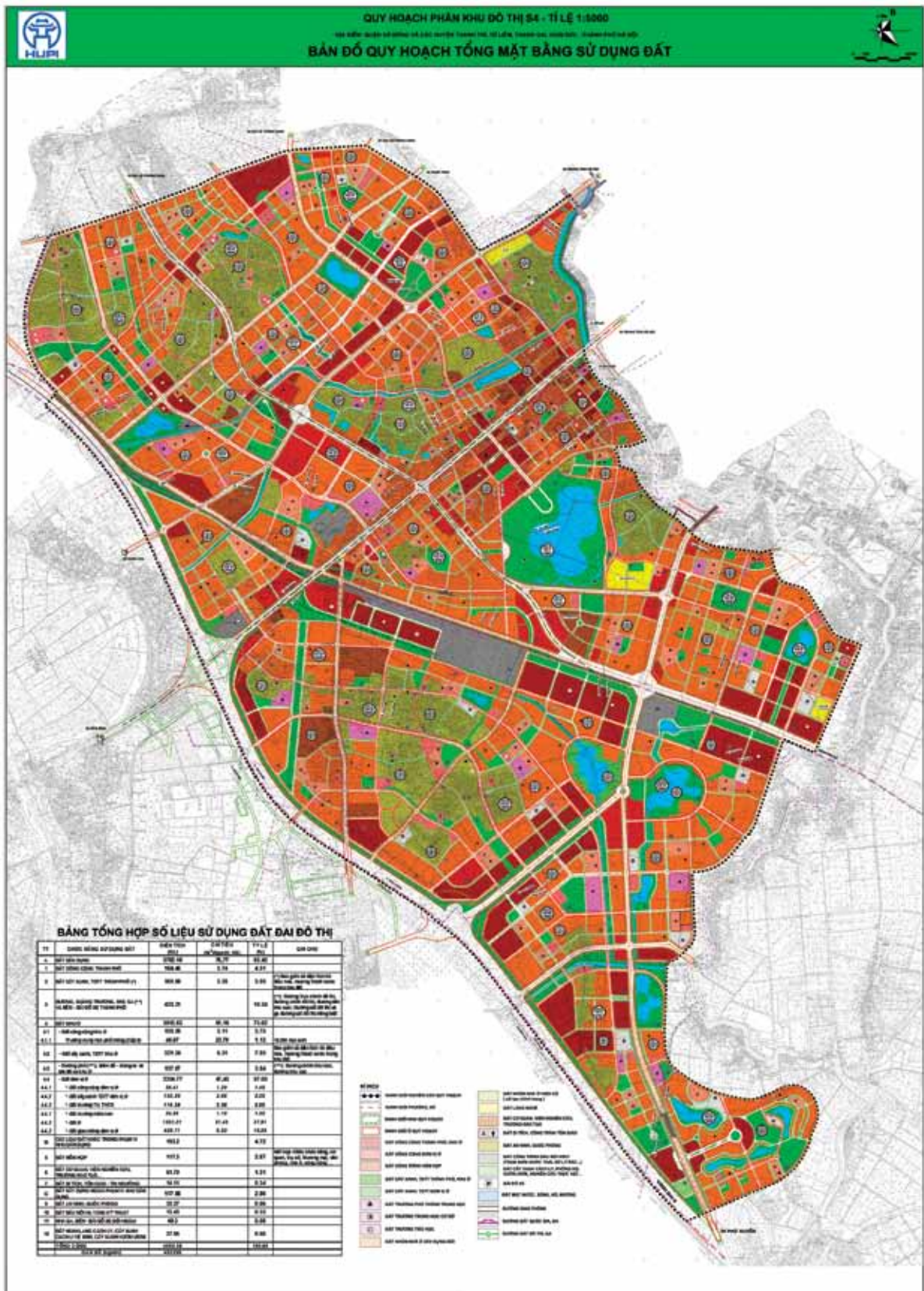
định hướng tại quy hoạch chung, khu vực nghiên cứu quy hoạch phân khu đô thị S4 được chia thành 23 khu quy hoạch tương đương một khu dân cư đô thị (giới hạn bởi các tuyến đường cấp đường chính khu vực trở lên). Các khu quy hoạch này được phân chia thành 53 ô quy hoạch tương đương một đơn vị ở và tuyến đường giao thông để kiểm soát phát triển. Với đất nhóm nhà ở xây dựng

mới được nghiên cứu xây dựng đồng bộ hiện đại đảm bảo các yêu cầu về kiến trúc, hạ tầng xã hội, hạ tầng kỹ thuật theo hướng chất lượng cao. Với phần đất xây dựng mới, trong quá trình triển khai giai đoạn sau quy hoạch cần phải nghiên cứu, ưu tiên bố trí quỹ đất để giải quyết nhà ở và dịch vụ của địa phương, TP, theo thứ tự: tái định cư, giãn dân, di dân giải phóng mặt bằng, nhà ở xã hội, nhà ở thương mại. Các khu vực đất giáp ranh làng xóm hiện có sẽ ưu tiên bố trí các công trình hạ tầng xã hội,

các dự án phát triển kinh tế - xã hội tại địa phương, làm không gian chuyển tiếp giữa khu dân cư cũ và mới, đảm bảo phát triển hài hòa, bền vững của khu vực nông thôn trong quá trình đô thị hóa.

Về bố cục không gian kiến trúc toàn phân khu, không gian “nén” cao tầng được phát triển tại khu vực phía Bắc theo các trục chính đô thị: Quốc lộ 6, tuyến đường Lê Văn Lương kéo dài, vành đai 3,5, tạo các trục không gian kết nối với đô thị lõi lịch sử. Theo đó, các khu vực đô thị sinh thái tập trung tại khu vực Tây Nam của phân khu gắn kết với vành đai xanh và công viên Thanh Trì. Với khu vực làng xóm cũ, cải tạo theo hướng tăng cường hệ thống hạ tầng kỹ thuật, giao thông, cây xanh, giữ cấu trúc làng xóm cũ, mật độ xây dựng thấp, hình thức công trình kiến trúc truyền thống.

Theo quy hoạch phân khu đô thị S4, vành đai giao thông đối ngoại (vành đai 4) sẽ được xây dựng mới kết nối với các tuyến quốc lộ và cao tốc hướng tâm, nối các khu công nghiệp, khu đô thị liền kề thủ đô Hà Nội. Vành đai 4 có quy mô 6 - 8 làn xe chạy chính, chiều rộng 120m. Tuyến đường sắt quốc gia từ Văn Điển nối với ga Hà Đông, ga Phú Diễn đi các tỉnh phía Bắc sẽ được thay bằng tuyến đường sắt vành đai đi dọc theo đường vành đai 4.





Thăm
phố &
người

Qua phố Hàng Đào xưa và nay

■ Ngân Hằng

Nếu hỏi “Bạn biết những gì về phố Hàng Đào?”, sẽ có nhiều câu chuyện kể mang xúc cảm rất riêng về dấu tích lịch sử chung...

Hàng Đào là một con phố cổ với không khí buôn bán sầm uất lâu đời, với những dấu mốc lịch sử làm nên một nét riêng có của Hà Nội, cho dù qua bao biến động, bao thăng trầm thời gian. Ngày nay đi qua con phố này, quang cảnh đã biến đổi nhiều theo chuyển động của thị trường hàng hóa và bộ mặt đô thị cũng chuyển dần sang lối trình bày tân kỳ với lối kiến trúc mới pha trộn. Thế nhưng, nơi đây vẫn là một trong những con phố tấp nập không khí buôn bán và sầm uất bậc nhất của Thủ đô. Nếu như với người bản địa, Hàng Đào là một địa danh đáng tự hào trong ký ức về một nơi chốn phồn hoa gần như vang bóng một thời; thì với du khách, đặc biệt là người nước ngoài đến Hà Nội, Hàng Đào là con phố độc đáo có một không hai của Á Đông mà người ta không thể không nhìn ngắm một lần.



Nghệ sĩ Nguyễn Hữu Bảo trong ngôi nhà đầy ắp kỷ niệm trên phố Hàng Đào.

Dấu tích lịch sử

Từ khởi thủy xa xưa, phố Hàng Đào là nơi buôn bán lụa là vóc nhiều với nhiều sắc màu đẹp đẽ, người Hàng Đào được tiếng là thanh lịch, con người của “kinh kỳ” kiểu cách đến cầu kỳ hào nhoáng. Phố Hàng Đào tại thành Thăng Long xưa thuộc phường Đồng Lạc và Đại Lợi, tổng Tiền Túc, huyện Thọ Xương đời Hậu Lê. Phường Đại Lợi tập trung người làng Đan Loan (Bình Giang, Hải Dương), làng Đình Loan, Đông Cao (Bắc Ninh) chuyên nghề nhuộm tơ lụa có từ thời Trần, Hồ, đến đời Lê đã rất sầm uất.

Phiên chợ tơ của phố mở vào ngày mùng 1 và 6 âm lịch hàng tháng.

Có lẽ những cư dân Hàng Đào đầu tiên là người Đan Loan (Hải Dương), quê ông Phạm Đình Hổ. Sau này nghề nhuộm màu dạn sang phố Cầu Gỗ, Hàng Đào chuyển thành phố bán các hàng tấm the, lượt, lụa, là, cấp, đũi, băng, sa, xuyên, chồi. Lượt để chít khăn. The có nhiều thứ: the đơn, the kép (dầy), the La Cỏ (mỏng nhất). Sa trong suốt, cũng có sa hoa. Băng như sa, có hoa gọn. Xuyên như sa, có cát nổi ngang. Vải nhân hay mặc sa

đơn. Phố bán cả vóc, gấm, nhiễu, kỳ cầu, cổ y, đoạn. Làng La dệt được gấm đẹp, nhiễu mua từ Bình Định. Đoạn, kỳ cầu, mua của khách thương Hàng Ngang Lãn (lĩnh) thâm rất thông dụng, may quần phụ nữ, dệt ở Bưởi và Trích Sài.

Thời Pháp thuộc, phố mang tên là Rue de la Soie (phố bán lụa). Khi đó dọc phố có lắp đặt đường ray tàu điện bánh sắt chạy từ bờ hồ Hoàn Kiếm đi vườn hoa Hàng Đậu. Khoảng năm 1925, vải tây trắng thế, quá nửa phố cho thuê bán vải tây, hàng truyền thống vắng hẳn. Rồi dần dần phố không còn bán vải nhuộm màu, các chủ hàng có nhiều vốn chuyển sang các loại hàng cao cấp. Nghề nhuộm màu tạo nên loại sản phẩm đặc trưng trở thành tên gọi của một trong những con phố nằm trên trục đường thuộc loại sầm uất nhất của người bản xứ, chạy dọc từ Bờ Hồ cho đến chợ Đồng Xuân.

Kể từ sau Đại chiến thế giới lần thứ nhất, lại có thêm người Ấn Độ đến sinh sống với các cửa hàng “Tây Đen bán vải”, càng làm cho phố thêm sinh động, cạnh tranh với cái sầm uất của dãy phố liền kề là Hàng Ngang - có nhiều cửa hàng người Hoa giàu có nhưng không buôn bán loại hàng dùng làm đồ mặc này.

Và những dấu ấn

Ngày nay, bộ mặt của phố đã có nhiều biến đổi với các mặt hàng buôn bán mới; dù hình ảnh những ngôi nhà cũ kỹ, chật hẹp, san sát chen nhau với ngồn ngộn hàng hóa không có nhiều thay đổi. Là con phố một chiều, Hàng Đào có thể gọi là khu buôn bán mang tính “hàng xén” phóng đại lên với nhiều đồ trang sức từ vàng bạc, đồng hồ, giày dép, khăn, kính, mũ, phần sấp mỹ phẩm, mỹ ký, len dạ, cho đến những đôi hài cổ, lẫn với hàng lụa, trang kim và kể cả lược bí... Nhiều nhất là các cửa hàng bán buôn quần áo,

mẫu mã cập nhật hơn cả hàng hóa trong chợ Đồng Xuân. Đây là nơi các thương nhân buôn bán ở tỉnh xa cất hàng về bán tại địa phương, chứ người Hà Nội mỗi khi mua sắm hàng vải vóc, thời trang tiêu dùng không mấy khi đến mua ở phố Hàng Đào.

Đến phố Hàng Đào, người biết phố không quên hỏi đường đến gia đình Hiệu Tam Kỳ buôn bán tơ lụa lừng lẫy một thời ở số nhà 48. Gia đình nhà Tam Kỳ lập nghiệp tại phố Hàng Đào đến nay đã gần một thế kỷ, dù họ không phải là người Hà Nội gốc. Vợ chồng họ là ông Nguyễn Hữu Nhâm và bà Nguyễn Thị Lâm, quê gốc ở làng Đình Bảng, Tiên Sơn, Bắc Ninh. Khi ở quê đã có nghề nhuộm vải đen, đến phố Hàng Đào, họ mở cửa hàng tơ, lụa, vải vóc, bán cho nhiều nơi trong Đông Dương nên lấy tên hiệu là nhà Tam Kỳ. Họ làm ăn phát đạt, song về sau, con cháu ít người theo nghề của bố mẹ. Đặc biệt là cả bốn người con trai nhà Tam Kỳ sau này đều theo nghệ thuật và đều nổi tiếng, ấy là: Đạo diễn Nguyễn Hữu Hồng, Nghệ sĩ Nhân dân Nguyễn Hữu Tuấn, đạo diễn Nguyễn Hữu Luyện, đạo diễn - nhiếp ảnh gia Nguyễn Hữu Bảo.

Giờ đây người giữ cho linh hồn ngôi nhà xưa ở Hàng Đào là đạo diễn Nguyễn Hữu Tuấn với niềm đam mê kỳ lạ về đề tài nông thôn Việt Nam. Ngoài các thành tựu điện ảnh thì trong ngôi nhà ở Hàng Đào nơi ông sống với gia đình còn lưu giữ hàng ngàn bức ảnh chụp về nông thôn Việt Nam đã bày triển lãm ở nhiều nơi trên thế giới và những bức ảnh về nông thôn Việt Nam chưa từng công bố. Nghệ sĩ Nguyễn Hữu Bảo em trai ông là chồng của của Nghệ sĩ Nhân dân Như Quỳnh, ngôi sao điện ảnh một thời và là gương mặt đẹp một vẻ đẹp thủy mị kiều sa của thiếu nữ Hà Nội xưa mà ngày nay gần như chẳng bao giờ thấy lại.





Không còn kinh doanh lụa là, vóc nhiều nhưng Hàng Đào ngày nay vẫn tấp nập cảnh bán mua.
Ảnh: ĐỨC GIANG

Ắc nắng vào Đông

■ Mai Linh

Đất Bắc không phải là nơi của cái nắng tràn trề hào phóng như phương Nam nhưng là một câu chuyện biến đổi sắc nắng bốn mùa. Ở chỗ sắc nắng

mùa Xuân khác với sắc nắng Hạ, lại khác với sắc nắng Thu và đặc biệt chớm Đông của tháng Mười Một sắc nắng bỗng nhiên bùng lên chói lọi một vẻ đẹp lộng lẫy, trong cái lạnh về khiến người ta bỗng thấy mình nhạy cảm hơn bao giờ hết với làn da rồi vào sâu bên trong tâm hồn. Hay nói như Marai Sandor, một nhà văn Hungary đại ý: Thời gian này là lúc người ta nhìn lại một năm như vở kịch bốn màn, chúng ta bắt đầu để ý hơn những đổi thay bên ngoài.



Rồi nắng đầu Đông thu vào những loài hoa như Cúc chi, như Râm bụt vàng cam nơi những tường rào ngoại ô, hay phủ xuống những cánh đồng vừa gặt hái còn trơ gốc rạ. Những người nông dân ngoại thành bắt đầu quay sang chăm sóc những ruộng rau gồm các loại rau

mùa đông như cà chua, cải bắp và su hào, rau thơm chủ yếu là rau mùi. Tháng Mười Một những ruộng rau này có màu xanh cũng khác. Nhìn những cây bắp cải cả một ruộng lớn đang cuộn lá trong cái nắng vào Đông bỗng nhớ về quê nhà cùng trồng loại

ra này khi giờ bắt đầu trở lạnh. Ở một vài thửa ruộng khác người nông dân ngoại thành cũng bắt đầu trồng những luống hoa để bán cho dịp Tết.

Một thú vị khác vào những hôm cuối tuần của tháng Mười Một âm lịch, buổi sáng nhìn qua cửa sổ thấy ánh nắng vàng thau tuyệt đẹp đổ trên mái nhà hàng xóm. Trên vườn hoa ban công hoa nguyệt quế nở bung trắng xóa thơm ngào ngạt. Bỗng muốn alô cho người bạn, rồi mặc áo mỏng, quàng một chiếc khăn lụa nhẹ, đi guốc mộc, nhẹ nhàng đi xe đạp điện lên một góc phố cổ. Lang thang uống trà cóc ven vỉa hè nhìn nắng hắt lên các bức tường thành phố cổ,

rồi từ đây rót xuống đường, và nhìn lác đác đâu đây những chiếc lá bàng rụng với những trái bàng chín ruộm chẳng còn nhạt lên để ăn ngon lành như hồi trẻ con, song còn thấy nguyên cảm giác về một Hà Nội cũ giản dị và êm đềm hay một góc phố buồn xa xôi.



Nét Xưa

Thợ mài dao kéo rong

■ Nguyễn Văn Bình



- Mài dao, kéo ơ !

Cái tiếng rao ấy thi thoảng lại cất lên ở phố tôi. Ngó ra, một người bảo trẻ cũng chả trẻ, bảo già thì chưa tới, áo quần giản dị, lam lũ, trên chiếc xe đạp cà tàng nhểnh nháng lượn qua lượn lại. Chờ đấy, thế nào cũng có người mang đồ ra. Vừa nghĩ xong đã thấy cụ già ngay cạnh nhà con cón ra vẩy ông thợ. Cụ chìa một con dao cũ kỹ, đen xì như đối cực với loại dao inốc sáng choang đang tràn lan thời này. Con dao ấy nhìn qua cũng biết chắc chắn mua ở phố Sinh Từ cũ.

Ông “dao kéo ơ” dựa xe đạp vào tường, lấy túi đồ ra. Đám trẻ con xúm lại hồi hộp ngó vào cái túi ấy như ngó túi càn khôn chứa những phép màu nhiệm. Nhưng mà... ôi giờ... tưởng hiện đại, tân tiến thế nào, hóa ra đồ nghề chỉ đơn giản có một viên đá mài, một chai nước, một cái khăn. Thế mà trông người, nghe tiếng rao sao có vẻ bí ẩn, hấp dẫn thế nhỉ. Ông thợ ngồi bệt xuống đất, xoạc chân, để viên đá hình chữ nhật chỉ rộng độ ba ngón tay chập lại ngay ngắn trước mặt. Cầm lấy con dao gại gại tay trên lưỡi để kiểm tra. Động tác hơi ghê ghê, hơi mạo hiểm nhưng điệu nghệ. Gia giảm thêm một tý nước vào giữa viên đá và con dao, thế là bắt đầu mài.

Dáng mài thoạt trông cũng bình thường, nhưng nhìn kỹ mới thấy đó là cả một tuyệt kỹ chứ chả chơi. Lưỡi dao được miết theo nhịp điệu phức tạp, khi nhanh lúc chậm, lúc nhấn ở chỗ này, khi lướt nhẹ chỗ kia. Cái bí quyết là làm sao mài đúng được theo yêu cầu. Có người thích lưỡi bén từng chỗ, có người lại thích bén cả lưỡi. Bà cụ già này thì yêu cầu bén ở phần giữa lưỡi. Xong việc thì tiền trao, dao trả rồi ông thợ vừa cất đồ nghề vào túi, vừa thuận mồm buông tiếng rao:

- Mài dao, kéo ơ!

Tiếng líp xe đạp nhảy tanh tách xa khỏi con phố.

Dăm bữa nửa tháng ông thợ ấy lại đáo qua ngõ phố:

- Mài dao, kéo ơ!

Ngẫu hứng Hà Nội

■ Hạnh Nhi
(Thừa Thiên - Huế)



Không có gì lạ lắm khi những âm thanh sốt ruột thốt ra từ những chiếc xe máy đủ loại trên con phố Huế trong một chiều nào đó, khi tôi và bạn lang thang Hà Nội. Tôi cũng không rõ người ở Hà Nội bình thản hay không bình thản, khi giữa một đám cứ đông ngợp dần lên, vẫn nhiều người cầm cúi trên những màn hình di động bé xíu của điện thoại cầm tay. Vẫn nhiều người để nguyên ga cho xe nổ máy và điềm nhiên trò chuyện với người đằng sau, bên trái, bên phải. Không ít người, đa phần là những người trẻ phốc xe lên vỉa hè và lách tìm đường đi. Vỉa hè Hà Nội đoạn ấy không bé, nhưng tôi và bạn vẫn cứ phải nép người vì sợ chạm phải cái ống pô nóng hực lên một cách thiếu kiên nhẫn.

Hà Nội là những dãy phố linh kinh hàng hoá nếu ta nhìn ngang, nhìn nghiêng, nhìn thẳng hay là nhìn đủ mọi hướng. Không là một cái gì đó được trưng ra, được treo lên, đặt xuống thì chắc hẳn sẽ là những tấm biển quảng cáo được thiết kế cầu kỳ hay đơn giản chỉ là vài dòng nghệch ngoạc. Rất nhiều thứ tiếng nặng và nhẹ vang lên



từ các hàng trà vỉa hè, bún đậu, bánh rán, xôi xéo... Tôi dường như cũng chưa thấy ở đâu mà người ta có thể ăn, uống và tán phét thoải mái ngay bên lề đường như ở Hà Nội. Nó như là sự thể hiện của văn hoá đời thường.

Phố, với những con đường nhỏ nhỏ ở Hà Nội dường như là nhớ thương không nguôi của người đi và ngay cả người đang ở lại. Chỉ khác là nó có đầy lên như một hợp âm lặng lẽ mà khắc khoải hay không mà thôi, có nhận ra hay không mà thôi...

Khi những bước chân đã phần nào rời rạc sau những ngõ phố, khi ánh mắt đã no đủ với những gam màu của hàng khuy, hàng giày, ô mai, những dáng đứng, ánh mắt manocanh trong các shop thời trang, hững hờ người lọt thỏm giữa các ngõ nhỏ và các quầy hàng bé xíu mà chất đầy các loại hàng hóa, với ít nhiều lời chào mời mà chỉ nghe không cũng đã làm mình có cảm giác khan hạc, tôi lại ngắm nghía một phần Hà Nội với vài ba bếp than tổ ong được đặt sát chân cột điện, nhìn người ta chuẩn bị rau, thịt, gia vị cho món bún chả và sắp dọn chỗ ngồi cho khách trên lề phố từ tầm nhìn của một quán cafe nhỏ với vài ba chiếc ghế mây, ghế gỗ và tiếng nhạc liu riu một khúc tình ca nào đó rất đỗi quen thuộc.

Khi nhấm nháp mấy lá tía tô trong một quán ăn hình tam giác trên gác ở một góc đường hình tam giác khác, tôi và bạn hình như đã nói với nhau về sự tối đa và tối giản của các không gian Hà Nội. Nơi mà sự xê dịch vừa phức tạp lại vừa đơn giản. Vừa có một chút gì đó ngọt ngào, nhưng lại vô cùng thoải mái.

Tôi có một chiều khi tha thẩn trong ngã phố cổ Hà Nội, nơi mà vừa rời mắt khỏi mấy cỗ lòng lợn hãy còn bốc khói được trình bày một cách ấn tượng trên chiếc bàn gỗ đã phải né chân để khỏi bước nhào vào chiếc mẹt bày những quả ô mai sấu và tiếng lảnh lót của người bán tuổi chắt hần không còn trẻ. Khi cất chiếc bì gói hơn chục quả sấu ngào đường để tự chiều chuộng nỗi thèm muốn rất

đần độn, tôi chợt nghe tiếng người như tiếng còi tulu tulu... Một cô gái mắt xanh và tóc vàng đang tự mình đánh động cho đám đông phía trước trên chiếc honda cũ đời 96. Tulu tulu tulu... Anh ơi Ba triệu Ba triệu đâu? Khi mà tôi đang ngó ra thì người đàn ông với 2 giỏ hàng trên chiếc xe tàu cũ xi đã chỉ tay về phía trước rồi bảo, rẽ phải rồi rẽ trái đỏi... Tulu tulu tulu... Cô gái tóc vàng với giọng nói lơ lớ lại tiến về phía trước.

Sự dung nạp đa chiều đã làm cho một phần Hà Nội đầy chật một cách ngẫu hứng và thú vị. Thế nên khi thả mắt vào một ban mai nhiều sương trên khoảng sân rộng dưới tầng nhà ở đường Lê Thạch, cảm nhận một Hà Nội rộng rênh và tinh khôi, tôi biết mình có một triu mến lênh lang trong ngày cuối thu Hà Nội.

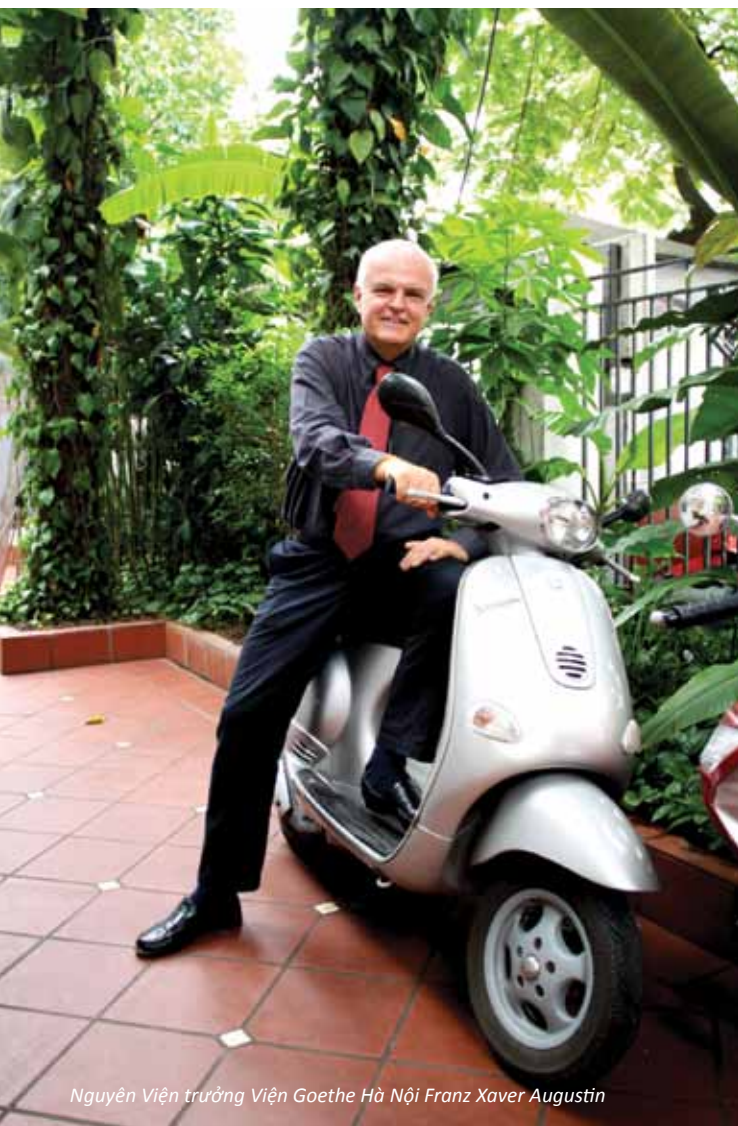


Sự dung nạp đa chiều đã làm cho một phần Hà Nội đầy chật một cách ngẫu hứng và thú vị

Ảnh: VĂN PHÚC - THANH HẢI

Nuôi dưỡng một Hà Nội đẹp

■ Minh Hy



Nguyên Viện trưởng Viện Goethe Hà Nội Franz Xavier Augustin

Sau 5 năm làm việc ở Việt Nam, ông Franz Xaver Augustin, nguyên Viện trưởng Viện Goethe Hà Nội (nhiệm kỳ 2003-2008) đã đưa ra nhận xét: Hà Nội là một trong những thành phố đẹp nhất ở khu vực Đông Nam Á. Không chỉ ông Augustin mà nhiều người nước ngoài khi đến Hà Nội cũng có cảm nhận về nét duyên dáng đặc biệt của thành phố này. TS.TKS Phó Đức Tùng, sau nhiều năm sống và học tập ở châu Âu, nói rằng anh vẫn thích sống ở Hà Nội hơn ở nước ngoài. Lý do không phải vì kiến trúc Hà Nội đẹp hay hiện đại, cũng không phải vì Hà Nội được quy hoạch tốt, mà theo anh, Hà Nội hấp dẫn bởi tính đa dạng của nó: Hà Nội tuy lộn xộn nhưng không có con phố nào giống con phố nào, không có ngôi nhà nào giống ngôi nhà nào, tất cả đều có nét riêng.

Thực ra, nếu so sánh với các thành phố của châu Âu và các đô thị hiện đại ở châu Á thì thoáng nhìn ở Hà Nội ta thấy cái gì cũng nhỏ hẹp, chật chội. Nhưng bù lại, nội đô Hà Nội có nhiều hồ nước, cây xanh, đó là những khoảng không mà thiên nhiên ban tặng, giúp cân bằng lại. Thời tiết Hà Nội cũng thật đặc biệt, gần như không có tháng nào trong năm mà thời tiết không thay đổi. Bốn mùa Xuân, Hạ, Thu, Đông tuy không thực sự rõ ràng như ở các nước ôn đới nhưng cũng đủ làm nên sự đa dạng trong sinh hoạt và bài trí không gian sống. Độ ẩm cao khiến cho nhiều ngôi nhà tuy có độ tuổi chỉ vài chục năm nhưng vẫn toát ra vẻ rêu phong cổ kính, mang lại một cảm giác về thời gian và không gian hoài niệm, cái cảm giác mà ta ít gặp khi ở TP Hồ Chí Minh hoặc các TP ở Đông Nam Á khác.

Tuy nhiên nét duyên dáng của Hà Nội đang bị thách thức

ng nghiêm trọng. Từ những năm 1990 của thế kỷ trước, Hà Nội đi vào giai đoạn phát triển công nghiệp với sự gia tăng của các phương tiện cơ giới (xe máy, ô tô). Việc bùng nổ xây dựng khiến các không gian thiên nhiên như hồ, ao bị lấn chiếm đã ảnh hưởng tiêu cực tới môi trường đô thị. Tất nhiên quá trình hiện đại hóa là không thể tránh khỏi và ta không thể phủ nhận những mặt tích cực của nó, như mức sống của người dân được nâng lên, cơ sở hạ tầng được xây dựng đầy đủ hơn hoặc sửa chữa chắc chắn hơn, nhưng nếu hiện đại mà không giữ được nét duyên dáng từng có thì cũng thật đáng tiếc.

Các bạn trẻ ngày nay có khuynh hướng thích những vẻ đẹp hiện đại. Những khu đô thị mới được quy hoạch với những chung cư cao tầng, bể bơi, sân chơi, siêu thị đang trở thành niềm mơ ước của nhiều người trẻ. Thế nhưng, du khách nước ngoài đến Hà Nội lại ít để ý đến khía cạnh hiện đại này của thành phố, mà chủ yếu họ vẫn thích thưởng lãm Hà Nội ba sáu phố phường, Hồ Tây và khu phố Pháp. Điều gì khiến cho các khu đô thị

mới chưa hấp dẫn du khách? Phải chăng các khu đô thị mới quá giống với những thành phố hiện đại khác nên chưa có bản sắc? Nhưng có lẽ lý do đích thực khiến các khu đô thị mới chưa đủ hấp dẫn khách du lịch là vì ở đó còn thiếu yếu tố văn hóa. Nếu để ý, chúng ta sẽ thấy ở Hongkong (Trung Quốc), hoặc TP Hồ Chí Minh là hội tụ được các điểm nhấn văn hóa này với các công trình ánh sáng trên cầu Ánh Sao và các quần thể núi giả, suối và các hòn non bộ, tạo thành một tổng thể đô thị hiện đại, thoáng đãng, hài hòa và thân thiện.

Để trở lại ý kiến của TS.KTS Phó Đức Tùng: Hà Nội đẹp vì tính đa dạng trong kiến trúc của nó. Nhưng các khu đô thị hiện đại của Hà Nội với các biệt thự chia lô và các ngôi nhà cao tầng san sát giống nhau lại thiếu hẳn tính đa dạng này. Đây có lẽ là lý do thứ hai khiến nó chưa hấp dẫn du khách. Làm thế nào để các khu đô thị mới vừa có nét văn hóa, vừa không trở nên đơn điệu, đây là bài toán mà các nhà quy hoạch cần phải giải quyết để nuôi dưỡng một Hà Nội đẹp cho tương lai.



Họa sĩ Phạm Minh Tuấn

“Nhìn ra ngoài và nhìn vào trong”

■ Phạm Oanh

Đã mười năm kể từ cuộc triển lãm hội họa mang tên "Quy ước và vĩnh cửu" tại Bảo tàng Mỹ thuật Việt Nam năm 2004. Tôi lại gặp ông ở một hoàn cảnh giản dị và ông thông báo cho tôi một cách giản dị về cuộc triển lãm mà ông sắp trưng bày cũng tại Bảo tàng này.

Từ triển lãm "Quy ước và vĩnh cửu" năm 2004 đến cuộc triển lãm "Nhìn ra ngoài và nhìn vào trong" lần này của họa sĩ Phạm Minh Tuấn cho thấy, quá trình tìm tòi, lao động sáng tác làm người ta thấy rõ hơn cá nhân con người họa sĩ.

Với quan niệm về nghệ thuật và phương pháp làm việc của mình, ông cho rằng, vẽ tranh là biểu hiện cái ông nhìn thấy rồi nhận thấy qua "fin lọc" lý trí và được thể hiện bằng cảm xúc. Các tác phẩm của ông mang nặng tính khái quát, biểu tượng ẩn dụ, bộc lộ hơi thở thời đại một cách sâu sắc. Có thể các tác phẩm của ông không được số đông đồng cảm nhưng với trách nhiệm, sự thành thật dũng cảm, ông trung thành với cách nghĩ, cách làm của mình, tạo ra con đường riêng biệt một cách đầy đam mê và lòng kiên nhẫn...

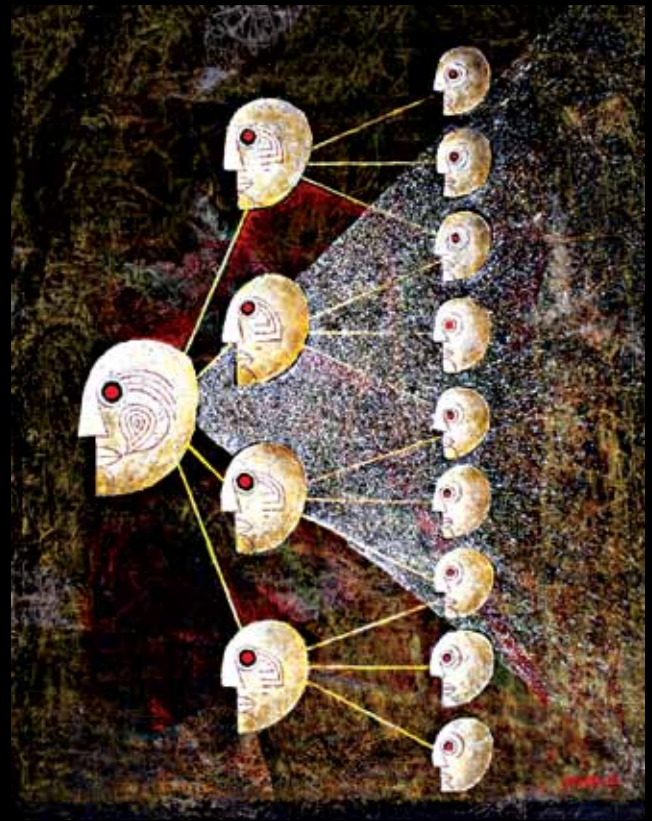
Thế giới tinh thần là vô hạn, quỹ thời gian của cá nhân con người

Triển lãm mỹ thuật "Nhìn ra ngoài và nhìn vào trong" của họa sĩ Phạm Minh Tuấn diễn ra từ ngày 3 - 9/1/2014 tại Bảo tàng Mỹ thuật Việt Nam - 66 Nguyễn Thái Học, Ba Đình, Hà Nội

quá ngắn để chúng ta đi xa trong thế giới đó. Yên tâm, mệt mỏi với nó và bay bổng cùng nó đã trên 30 năm, ông miệt mài từ lúc chập chững, mờ mờ, hé lộ, rồi bươn trải và đặt những dấu ấn trên con đường mình chọn.

Như một người cô độc ông sẽ chia cùng mọi người. Sự “hiếu” đến từ chính ngôn ngữ hội họa không thể diễn đạt được bằng lời. Một thế giới xa xôi. Những hình thức khác lạ, những sắc màu làm say đắm lòng người... chỉ để gửi gắm thông điệp “con người hãy hiểu nhau hơn”.

Các tác phẩm của ông mang nặng tính nhân văn, những suy nghĩ xa xăm, những quy luật vạn vật cùng những quẩn quại của thân phận nhưng ấm áp tình yêu. “Nhìn ra” ta thấy mệnh mông vô tận, chúng ta tìm mãi, chúng ta phát hiện mãi... “Nhìn vào” tâm hồn mình cũng vậy... Có lẽ nghệ thuật cũng chỉ nói được phần nào. Vậy nên ông cứ nhìn mãi ra ngoài, rồi nhìn mãi vào trong.



Nhìn ra ngoài - Tranh chất liệu tổng hợp



Tĩnh - Tượng



Nhìn vào trong - Tranh chất liệu tổng hợp

Độc đáo nghệ thuật điêu khắc ở Dư Dụ

■ Bài & ảnh Lê Bích



Là một làng nghề lưu giữ những tinh hoa của nghệ thuật điêu khắc, đặc biệt là điêu khắc tượng, những tác phẩm của làng Dư Dụ (xã Thanh Thùy, huyện Thanh Oai, TP Hà Nội) đã có mặt ở khắp mọi miền đất nước.

Thậm chí, những tác phẩm độc đáo cả về kích thước lẫn độ tinh xảo được tạo ra bởi người thợ Dư Dụ còn vượt qua biên giới sang tận Trung Quốc và nhiều nước khác, chinh phục những khách hàng khó tính nhất. Bởi những sản phẩm đó không chỉ được tạo ra bởi bàn tay khối óc tài hoa, mà bằng cả cái tâm của người thợ làng nghề.

Hiện nay, dù kinh tế trong nước suy thoái nhưng nghề điêu khắc ở Dư Dụ vẫn phát triển, sản phẩm làm ra đến đâu là được tiêu thụ đến đó do sản phẩm rất được thị trường nước ngoài ưa chuộng.





Ngày nay, phụ nữ cũng có thể tham gia và trở thành những thợ điêu khắc lành nghề.



Những đường nét công phu, tỉ mỉ, sống động được thổi hồn từ bàn tay tài hoa của người thợ



Từ những mảnh gỗ thô kệch, qua bàn tay và khối óc người thợ Dư Dụ đã trở thành một tác phẩm nghệ thuật.



Xã Thanh Văn, huyện Thanh Oai

Duy trì, phát triển thương hiệu gạo Bồ Nâu

■ Khổng Chiêm

Đẩy mạnh sản xuất lúa chất lượng cao

Xã Thanh Văn có tổng diện tích đất tự nhiên là 664,5 ha, trong đó diện tích trồng lúa là 434,5ha, dân số 6.056 người. HTX Nông nghiệp Thanh Văn có quy mô toàn xã, hoạt động theo mô hình kiểu mới. Sản xuất nông nghiệp ở Thanh Văn đã và đang được cơ giới hóa gần hết các khâu sản xuất. Hệ thống giao thông, thủy lợi nội đồng tương đối hiện đại. Điều đó tạo nhiều thuận lợi để địa phương đẩy mạnh sản xuất lúa hàng hóa chất lượng cao.

Theo ông Nguyễn Huy Oánh, Chủ nhiệm HTX Nông nghiệp Thanh Văn, Chương trình sản xuất lúa hàng hóa chất lượng cao triển khai tại HTX luôn nhận được sự quan tâm, ủng hộ của các cấp lãnh đạo TP, Sở NN&PTNN, Trung tâm phát triển cây trồng Hà Nội, UBND, Phòng Kinh tế huyện Thanh Oai và Đảng ủy, UBND xã Thanh Văn. Năm 2013, HTX Thanh Văn đã triển khai chương trình với diện tích 200ha tại 4 thôn: Bạch Nao, Tam Đa, Úc Lý, Quan Nhân. Trong đó, chương trình coi việc trồng trọt, sản xuất giống Bắc thơm số 7 là mũi nhọn, với 195ha giống Bắc thơm số 7 NC và 5ha giống Bắc thơm số

7 kháng bạc lá, đạt 100% kế hoạch.

Thanh Văn bước đầu xây dựng thành công mô hình sản xuất lúa hàng hóa chất lượng cao. Vụ mùa năm 2013, năng suất lúa trung bình đạt 5,6 tấn/ha/vụ; sản lượng đạt 1.120 tấn/200ha/vụ. Giá trị sản xuất lúa hàng hóa chất lượng cao của xã đạt 10,08 tỷ đồng, hiệu quả kinh tế đạt 4,6 tỷ đồng, tăng hơn so với sản xuất lúa thường (khang dân 18) là 2,95 tỷ đồng. Kết quả trên đã đem lại niềm vui, sự phấn khởi cho nông dân trực tiếp tham gia chương trình, tạo tiền đề cho HTX phát triển, mở rộng quy mô, diện tích sản xuất giống lúa hàng hóa chất lượng cao trên toàn xã ở những năm tiếp theo.

Để hỗ trợ nông dân tham gia chương trình sản xuất lúa hàng hóa chất lượng cao, HTX đã cấp phát giống, vật tư phân bón, thuốc BVTV cho các hộ xã viên tham gia mô hình kịp thời, đảm bảo đúng tiến độ, đúng định mức nhà nước quy định. Các nội dung hỗ trợ được công khai, minh bạch trên đài phát thanh của toàn xã và trên sổ sách, giấy tờ, tạo niềm tin cho cán bộ, nông dân tại địa phương.

Là địa phương từ xa xưa nổi tiếng với loại gạo thơm tiến vua, đến nay xã Thanh Văn, huyện Thanh Oai đang từng bước đẩy mạnh sản xuất lúa hàng hóa chất lượng cao, tập trung duy trì, phát triển thương hiệu gạo Bồ Nâu, nâng cao hiệu quả kinh tế.



Thương hiệu Gạo Bồ Nâu
đã được cấp chứng nhận
nhãn hiệu tập thể

Sản xuất lúa chất lượng cao tại HTX Nông nghiệp Thanh Văn, huyện Thanh Oai

Nâng tầm thương hiệu gạo Bồ Nâu

Từ tháng 7/2013, thương hiệu gạo Bồ Nâu chính thức được Cục sở hữu trí tuệ cấp Giấy chứng nhận nhãn hiệu tập thể, mở ra triển vọng làm giàu từ cây lúa của vùng đất Thanh Văn. Hiểu được điều đó, Đảng bộ chính quyền xã luôn cố gắng tạo mọi điều kiện để giữ gìn, phát triển thương hiệu, coi đó là nhiệm vụ chiến lược trong phát triển kinh tế nông nghiệp nông thôn.

Thực tế, Bắc thơm số 7 được coi là giống lúa chủ lực trong bộ giống chất lượng cao của Thanh Văn với năng suất đạt 5,6 tấn/ha/vụ năm 2013. Kỹ thuật gieo trồng, chăm sóc giống lúa Bắc thơm số 7 cũng tương tự như Khang dân, Nhị ưu 838... Đặc biệt, giống lúa này có ưu điểm hạt thon nhỏ, màu vàng ươm như kén tằm, vỏ trấu mỏng, gạo trắng trong, có thể cấy được cả hai vụ. Bắc thơm số 7 cho tỷ lệ gạo từ thóc đạt tới trên 70% và khi nấu thành cơm thì hương thơm và vị đậm đà.

Để đảm bảo sản xuất lúa cho năng suất tốt, HTX với Xi

ngiệp giống cây trồng Yên Khê đã cung ứng 12.850 kg giống Bắc thơm số 7 nguyên chủng và 150 kg giống Bắc thơm kháng bạc lá cấp phát cho xã viên tham gia chương trình sản xuất lúa hàng hóa chất lượng cao. Ngoài ra, HTX Thanh Văn phối hợp với Trung tâm phát triển cây trồng Hà Nội tổ chức tập huấn kỹ thuật, sản xuất lúa; phối hợp với Trạm BVTV Thanh Oai tổ chức tập huấn cho viên kỹ thuật chăm sóc lúa và các biện pháp phòng trừ sâu bệnh hại trên lúa. HTX cũng thường xuyên tuyên truyền, vận động cho cán bộ, nông dân trong toàn xã hiểu được mục đích, ý nghĩa của chương trình sản xuất lúa hàng hóa chất lượng cao, trong đó nhấn mạnh tầm quan trọng của việc xây dựng thương hiệu gạo Bồ Nâu đối với việc nâng cao hiệu quả sản xuất.

Năm 2014, HTX Thanh Văn tiếp tục tham gia và mở rộng diện tích sản xuất lúa hàng hóa chất lượng cao, đồng thời đề nghị Sở NN &PTNT, Trung tâm phát triển cây trồng Hà Nội tiếp tục hỗ trợ địa phương duy trì thương hiệu Gạo Bồ Nâu để nâng cao hiệu quả sản xuất lúa hàng hóa cho các hộ xã viên.

Thăm cột cờ Lũng Cú biểu tượng 54 dân tộc Việt Nam

Mặc dù nằm ở cực Bắc của Tổ quốc nhưng cột cờ Lũng Cú (Hà Giang) từ lâu đã trở thành biểu tượng thiêng liêng của dân tộc Việt Nam.

■ Thu Hương

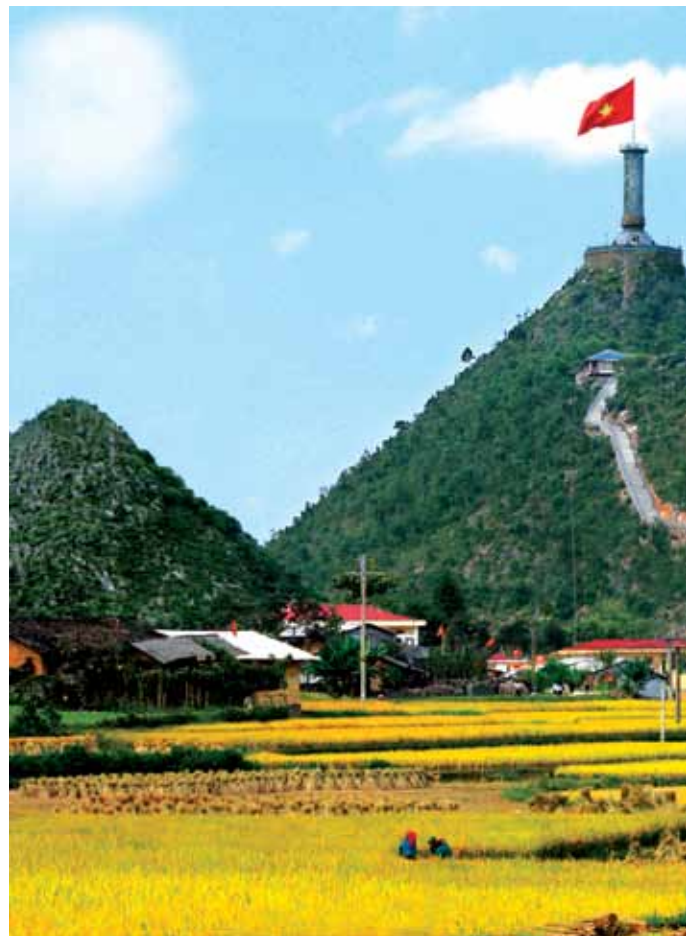


Bất cứ một người nào, khi đặt chân đến Hà Giang, thì cột cờ Lũng Cú luôn là một trong những điểm đến không thể thiếu trong hành trình du lịch. Đến đây để được tận mắt chiêm ngưỡng lá cờ đỏ sao vàng rộng 54m², tượng trưng cho 54 dân tộc anh em tung bay trong nắng gió của miền biên viễn Tổ quốc.

Từ thị xã Hà Giang men theo đường quốc lộ 4C ngược lên phía Đông Bắc khoảng 200km để đến được Lũng Cú. Từ xa Lũng Cú hiện ra thật sinh động, một vùng đất với 3/4 là đá chất ngất lưng trời, nổi bật lên là cờ Tổ quốc đỏ rực in trên nền trời xanh được dựng trên đỉnh núi Rồng (Long Sơn). Từ chân núi Rồng chúng tôi băng qua những lùm hoa kim ngân leo lên, chừng hơn 300m thì đến cột cờ, cao 17m sừng sững trên đỉnh núi Rồng. Cột cờ có hình dáng giống cột cờ Hà Nội dưới chân khắc phù điêu mang rõ nét hoa văn của trống đồng Đông Sơn. Nhìn lên, phấp phới lá cờ đỏ sao vàng rộng 54m tung bay trong gió.

Đặc biệt, trên đường lên Cột cờ Lũng Cú có một tảng đá lớn lưu giữ lại hóa thạch Bọ Ba Thùy, có niên đại hơn 5 triệu năm, được phát hiện trong đá vôi hệ tầng Chang Pung. Đây là hóa thạch cổ nhất của công viên địa chất cao nguyên đá Đồng Văn (Công viên địa chất đầu tiên của Việt Nam, thứ hai ở khu vực Đông Nam Á), minh chứng về một quá trình kiến tạo kéo dài hàng triệu triệu năm của thổ nhưỡng cao nguyên đá độc đáo này.

Thật lạ một trong những người mang trọng trách canh giữ cột cờ lại là một người con của Hà Nội, Đồn trưởng Đồn biên phòng Lũng Cú Nguyễn Văn Đức. Trong mùi hương thơm nhẹ của ấm trà Hà Giang, anh Đức kể: “Lũng Cú tiếng Mông là lũng ngô, nhưng núi Rồng lại là địa danh có thật. Trên chóp đỉnh núi Rồng bao năm rồi đêm ngày tung bay lá cờ đỏ sao vàng, một biểu tượng thiêng liêng của chủ quyền đất nước và cũng là niềm tin và sức mạnh





của người dân Lũng Cú đời đời gắn bó với non sông đất Việt”. Theo sử sách ghi lại, vào thời Tây Sơn, Hoàng đế Quang Trung đã cho đặt ở nơi biên ải này một chiếc trống lớn để báo hiệu khi giặc xâm lấn bờ cõi, vị trí đặt trống bây giờ là Đồn biên phòng tiền tiêu Lũng Cú.

Lũng Cú thu hút khách không chỉ vì nơi đây là địa đầu của Tổ quốc mà nơi đây còn là vùng đất của chè Shan, rượu mật ong... xứ sở của đào phai, hoa lê trắng vào mùa xuân. Nếu may mắn đến đây đúng vào phiên chợ Lũng Cú (chợ thuộc loại lớn nơi địa đầu cực Bắc) bạn sẽ được tắm mình trong không khí náo nhiệt của chợ phiên miền biên viễn, vừa là nơi trao đổi hàng hóa vừa là chỗ gặp gỡ bạn bè. Nhộn nhịp nhất là các hàng bán váy áo, chỉ thêu, đám phụ nữ hớn hở khoe váy áo mới, khăn mới, đàn ông tụ tập thành nhóm thổi khèn lá, khèn bè, đàn môi mời gọi bạn tình, rượu ngô trong vắt rót tràn bát để mời nhau bên những nồi thắng cố sôi sùng sục trên bếp lửa hồng.

Lũng Cú, mảnh đất địa đầu của Tổ quốc tuy vẫn còn hoang sơ nhưng mang trong mình nét đẹp làm say đắm lòng người. Đến Lũng Cú vào mùa xuân du khách vừa được tận hưởng bầu không khí trong lành lại được ngắm hoa mạn nở trắng rừng, dưới thung lũng những cây đào cổ thụ với những bông hoa đỏ thắm rực lên trong sương sớm, thấp thoáng nhưng dải sa mộc bạt ngàn như hàng ngàn chiếc ô vươn lên bất chấp sương, tuyết, gió lạnh. Nếu lên Lũng Cú vào mùa hè, bạn sẽ thấy những trái lê, táo, mạn và nhất là đào Lũng Cú quả to, dày cùi, đã giòn lại ngọt là đặc sản của vùng cao nguyên đá, lắng nghe tiếng trống đồng hùng tráng của dân tộc Lô Lô âm vang một vùng trong ngày hội.



Đốt đuốc... tìm thầy phong thủy “xịn”?

■ Phan Vũ Mạnh Đức

Nhan nhản từ bình dân đến đẳng cấp

Từ đầu những năm 2000, “mốt” chạy theo phong thủy bùng phát nhờ sức nóng của thị trường bất động sản. Có cầu thì ắt có cung nên ngoài các cửa hàng phong thủy mọc lên như nấm, sách về phong thủy nhan nhản ngoài sạp, thậm chí còn theo chân cả các bà, các chị bán báo dạo... thì đội ngũ thầy phong thủy cũng xuất hiện hùng hậu và ấn tượng không kém.

Ban đầu, để “thuyết phục” khách hàng, những người buôn bán đất đã thuê thêm các thầy phong thủy làm dịch vụ tư vấn, sau một thời gian “học mót” được chút vốn liếng kiến thức, nhiều chủ đất hay người môi giới kiêm luôn vai trò của thầy phong thủy để “cắt giảm chi phí”. Chỉ cần học thuộc ít kiến thức cơ bản như tuổi nào hợp với nhà đất hướng nào, thậm chí chỉ cần dùng thước đo xem mảnh đất “nở hậu hay thót hậu” là đủ để hành nghề phong thủy. Hành trình trở thành thầy phong thủy xem ra không hề gian nan như người ta tưởng khi mà anh xe ôm hay bà bán nước chè chén cũng có thể vanh vách tư vấn về một ngôi nhà “vượng khí” hay cửa hàng có hướng phát lộc phát tài.

Trong khi các thầy phong thủy bình dân có thể gặp đầy ngoài đường, thì các thầy có “đẳng cấp”, nổi tiếng đất sô hơn, thậm chí muốn mời thầy, phải đặt lịch trước cả tháng. Các thầy này thường xuất thân từ những người có chút “vốn liếng” về chữ Hán như người hành nghề bói toán, sư sãi, thầy thuốc đông y, giảng viên các trường kiến trúc, xây dựng hoặc người học chuyên ngành Hán Nôm...

Nếu mấy trăm năm trước, thầy địa lý Tả Ao sau khi lâu thông kinh sách nhà Nho (ít nhất mất 10 năm đèn sách)

phải mất hàng chục năm theo thầy người Trung Quốc học “khẩu thuật tâm truyền” và điền dã “trên sơn cước non cao cũng táng, dưới bình dương nửa tháng cũng đi” thì thầy phong thủy ngày nay chỉ cần “dắt lưng” ít kiến thức về âm dương ngũ hành. Thầy Tả Ao phải dành cả quãng đời

còn lại lặn lội khắp nơi để “tầm long tróc mạch” mà vẫn “nơm nớp lo sợ” khi điểm huyệt, đặt mộ hay lấy hướng nhà, thì thầy phong thủy ngày nay còn “siêu việt” hơn gấp ngàn lần. Với một phương án phong thủy, nếu thầy Tả Ao phải “xem đi xem lại quản chi nhọc nhằn”, thì bây giờ chưa cần đặt la bàn hay thước Lỗ Ban, thầy phong thủy đã có thể phán ngay chỗ này đặt bàn thờ, chỗ kia xây cầu thang. Nếu thầy Tả Ao phải xem xét kỹ cảnh quan trong khu vực, tự mình đặt la bàn rồi “tiêu sa nập thủy chớ nhầm một li”, thì các thầy bây giờ chỉ cần biết tên tuổi khách

hàng, nhà hướng Nam hay hướng Bắc là đã có thể tư vấn qua điện thoại!

Trên thực tế, thầy phong thủy hiện đại chủ yếu nghiên cứu qua hệ thống sách phong thủy “dịch giả” như chúng tôi đã nêu trong chuyên đề Đô thị & Cuộc sống trước. Chỉ cần có chút “sáng dạ”, lợi khẩu và thuộc lòng vài bài ca dao, mấy câu tục ngữ, kết hợp tham gia một hai khóa đào tạo “cấp tốc” là đã “tốt nghiệp vỡ lòng” về phong thủy. Hành nghề một vài năm thầy trở thành chuyên gia nổi tiếng, có “đẳng cấp” là tự mình mở lớp thu nhận môn đệ. Cứ như vậy, số lượng thầy phong thủy tăng theo cấp số nhân, tha hồ thao thao bất tuyệt về thanh long bạch hổ, tây tứ trạch, đông tứ mệnh...

Ngày nay, không khó để nhận ra sự hiện diện của thuật phong thủy trong các công trình xây dựng bề thế hay những ngôi nhà có diện tích khiêm tốn... Và xem phong thủy, tuy chưa được chính thức công nhận nhưng nghề làm thầy phong thủy đã công khai cả chục năm nay và được xã hội trọng vọng. Chỉ có điều, rất khó để tìm ra được một thầy phong thủy có thực học, làm nghề có lương tâm.

Hàng chợ nên dễ... làm giả

Không quá khi nói rằng, thị trường vật phẩm, sách phong thủy và cả các thầy phong thủy tự phong đang hoạt động bát nháo như một cái... chợ. Thầy phong thủy hoặc là tự “nghiên cứu” qua sách vở, truyền khẩu, hoặc là khá hơn, theo học các khóa ngắn hạn được mở nhan nhản bởi các trung tâm đào tạo tư nhân. Có lẽ vì được đào tạo theo tiêu chuẩn của... hàng chợ nên kiến thức sở học mà các thầy “thi triển” đa phần đều là giả.

Ở phía Bắc, có thể khẳng định, Hà Nội là nơi tập trung nhiều thầy phong thủy nhất, toàn những vị bằng sắc, học hàm học vị đầy mình. Tôi từng gặp hàng chục thầy nguyên là giảng viên đại học đã nghỉ hưu. Các thầy chuyên lên lớp cho các khóa đào tạo phong thủy ngắn hạn (5 hoặc 7 buổi/tháng). Tại các lớp này, sau khi định vị sát khí của đủ bốn phương tám hướng, giới thiệu các tìm phi cung phong thủy cho người học..., thầy rút gọn ngay sang phần hóa sát. Trong một lớp (bình quân từ 50 – 70 người), ít nhất cũng 90% không phạm sát cung phu thê thì phạm sát sơn hướng... Tất cả chung một cách hóa giải: Mua bột đá thần sa, chu sa của thầy về đục lỗ rắc xuống nền nhà nơi có sát khí! Giá 1kg bột đá chu sa từ 500 ngàn đến 1 triệu đồng. Nhiều học viên sau khi loay hoay tính toán một hồi, thấy nhà nhiều sát khí còn mua thêm vài gói để hóa giải.

Trong lúc cuộc tranh luận thuật phong thủy là trò mê tín dị đoan hay là môn khoa học đáng tin cậy vẫn đang diễn ra vô cùng gay gắt, thầy phong thủy thạo việc và có lương tâm phải có trách nhiệm giải thích cho người có nhu cầu tìm hiểu về phong thủy rành rẽ câu hỏi “tại sao lại như vậy?”. Ví như, vì sao người tuổi Dậu lại không được phép làm nhà trong các năm Hợi, Tý và Sửu? Tam tai là gì và tại sao làm nhà lại phải kiêng năm tam tai...? Ngoài ra, thầy phong thủy phải nêu bật tinh thần “âm phù kinh chép”. Nghĩa là bản thân thầy phong thủy phải nắm bắt được quy luật của tự nhiên thì mới thấy được hết cái thần diệu nhưng khoa học của phong thủy. Nếu thần thánh hóa nó lên thì không chỉ người thuê tư vấn mà ngay cả thầy phong thủy cũng trở nên ngu muội, biến phong thủy - thực chất là một khoa học nghiêm túc về vũ trụ và môi trường sống trở thành trò mê tín dị đoan.



Đô thị xanh thời người Maya

■ Nguyễn Sa



Đô thị xanh hiện đang là một trong những xu thế phát triển chủ đạo của đô thị trên thế giới. Nhưng điều gây bất ngờ là người Maya ở khu vực Trung và Nam Mỹ ngày nay từ cách đây khoảng 2.500 năm đã rất chú ý đến nhân tố “xanh” khi xây dựng những đô thị làm trung tâm cho các vương quốc của mình

Những kết quả khảo sát và khảo cổ mới đây nhất, sử dụng những phương tiện kỹ thuật và công nghệ hiện đại nhất cũng như những phương pháp đặc chủng nhất đã đưa lại nhận thức mới là người Maya luôn gắn việc xây dựng đô thị với môi trường sinh tồn xung quanh của họ. Điển hình nhất là các đánh giá từ kết quả đo đạc và phác hoạ địa hình vùng người Maya sinh sống trước đây ở Belize bằng thiết bị laser LIDAR (Light Detection and Ranging) của Cơ quan vũ trụ quốc gia Mỹ NASA. Thiết bị này cho phép chỉ sau 4 ngày đưa lại kết quả khoa học bằng cả 25 năm trước đó.

Qua khảo sát và đo đạc từ trên cao bằng chùm tia laser, các nhà khoa học đã có thể phác hoạ cấu trúc đô thị, mạng lưới các đô thị và môi trường



sinh thái xung quanh của người Maya rộng 200 km² ở Caracol. Thành phố này cách đây 2.500 năm rộng 177 km² với số dân ít nhất là 115.000 người. Các nhà khoa học thấy rằng người Maya từ thời xa xưa ấy đã chú ý kết hợp hài hoà giữa xây dựng đô thị với cơ sở hạ tầng giao thông và thông tin, nguồn cung cấp nước và tái sử dụng nguồn nước, đặt vị trí xây dựng đô thị gắn với ruộng đồng canh tác nông nghiệp. Hệ thống đường giao thông trong thành phố, vườn cây và thảm cỏ đều cho thấy đô thị luôn gắn với môi trường, nhà ở không tách biệt khỏi thảm thực vật. Các nhà khoa học đặt tên cho những đô thị như vậy của người Maya là “Thành phố bền vững” mà nội hàm của “tính bền vững” này được hiểu như cách hiểu ngày nay. Nếu đúng như thế thì người Maya đã xây dựng nên những “đô thị xanh” từ rất lâu trước khi khái niệm “xây dựng xanh” xuất hiện trong công tác quy hoạch và phát triển đô thị hiện đại.

Những dấu vết ở các khu di tích khác của người Maya trên nhiều quốc gia trong khu vực Mỹ Latinh cũng đều cho thấy người Maya không chỉ tận dụng những điều kiện tự nhiên như thế nào mà còn luôn xây dựng môi trường sống của mình hài hoà với chính điều kiện môi trường ấy. Không huỷ hoại thiên nhiên mà tự biến chính mình thành một phần hữu cơ của thiên nhiên, người Maya ý thức được rằng sự sinh tồn của họ phụ thuộc vào thiên nhiên như thế nào.

Những nhận thức mới mẻ ấy tuy chưa đưa lại được câu trả lời cuối cùng cho câu hỏi vì sao người Maya lại bỏ rơi những đô thị minh chứng cho mức độ huy hoàng của nền văn minh mà họ đã tạo dựng nên ở Trung và Nam Mỹ, cũng như vì sao cộng đồng sắc tộc này biến mất, nhưng đã cho thấy chắc chắn rằng họ đã không tự gây ra sự diệt vong của chính mình như giả thiết phổ biến nhất về người xưa trên Đảo Phục sinh. Rất có thể vì thiên tai hay dịch bệnh đã buộc người Maya phải biệt xứ và dần biến mất để rồi đến giờ chỉ còn hiện hữu trong các di tích.



Thành phố bơi

Viễn tưởng hay hiện thực?

■ Bắc Hà

Đã từ rất lâu, việc lấn biển đã được thực hiện kiên trì và thành công ở nhiều quốc gia và khu vực trên trái đất. Lấn biển còn là biểu hiện về khát vọng và khả năng chinh phục thiên nhiên của con người. Cũng đã từ rất lâu, con người còn thể hiện ý muốn chinh phục biển bằng nhiều cách khác, chẳng hạn như xây dựng thành phố nổi hoặc chìm ở biển. Và cả thành phố bơi trên biển.

Thành phố bơi cũng là tên một cuốn tiểu thuyết của nhà văn viễn tưởng Pháp Jules Verne, lần đầu tiên được đăng tải dưới tên nguyên tác "*Une ville flottante*" trên tờ báo Pháp Journal des Debats từ ngày 9/8 đến ngày 6/9/1870. Ngay sau đó, tác phẩm này đã được dịch ra nhiều thứ tiếng trên thế giới. Ở Jules Verne mới chỉ là viễn cảnh thì với các

kiến trúc sư và các nhà quy hoạch phát triển đô thị, Thành phố bơi dần trở thành ước vọng và thử thách. Từ đó đến nay đã có không ít ý tưởng cụ thể được đề xuất, thiết kế cụ thể được giới thiệu và cả một số mô hình được thử nghiệm. Mới đây nhất là ý tưởng thiết kế xây dựng thành phố bơi mang tên Freedom Ship City ở Florida (Mỹ).

Trước đó đã có dự án thành phố bơi Lilypads của kiến trúc sư Vincent Callebaut với mục đích giúp các thành phố ở vùng ven biển tránh được tác động của biến đổi khí hậu trái đất. Lilypads là thành phố nửa chìm nửa nổi, tự trôi dạt theo dòng nước hoặc được điều khiển, tự cung ứng nhu cầu năng lượng cho cuộc sống và công việc của hơn 50.000 con người nhờ năng lượng mặt trời, năng lượng gió và năng lượng từ sóng biển. Trên đó có diện tích và điều kiện cần thiết để đảm bảo sự đa dạng sinh học và an ninh lương thực cho cuộc sống con người, có hệ thống



thu nguồn nước mưa, tái lọc và tận dụng.

SeaOrbiter cũng là một dự án thành phố bơi với quy mô nhỏ hơn, nhưng hiện đang được triển khai thực hiện. Công ty xây dựng thành phố này quả quyết là SeaOrbiter sẽ được hoàn thành trong năm 2014.

Freedom Ship City là dự án mới nhất, cũng trừ tính cho khoảng 50.000 người. Từ hơn 17 năm nay, kỹ sư người Mỹ Norman Nixon cùng với 40 cộng sự trong công ty Freedom Ships International ở Florida đã nghiên cứu và thiết kế thành phố bơi Freedom Ship City. Họ dự định bắt tay vào xây dựng nó trong năm 2014.

Freedom Ship City dài 1,6km, rộng 230m và cao 25 tầng nhà với đầy đủ căn hộ, bệnh viện, trường học, công viên,

trung tâm mua sắm, viện bảo tàng, sòng bạc, có đủ chỗ dừng chân cho thêm 30.000 du khách trong ngày và 10.000 người ngủ lại đêm. Ở đây có cả sân bay cho loại máy bay nhỏ, bãi đậu cho máy bay trực thăng, cầu cảng cho các loại tàu thuyền. Thành phố bơi này cũng hoàn toàn tự cung tự cấp về nước và năng lượng. Nó không chỉ nổi mà còn có thể “bơi” thật sự với tốc độ mà nếu đi vòng quanh trái đất thì sẽ mất 2 năm.

Chinh phục biển hay ứng phó với biến đổi khí hậu Trái đất, quy hoạch phát triển đô thị hiện đại hay thuần túy tưởng tượng về viễn cảnh tương lai - thành phố bơi dù thế nào thì cũng không còn quá mơ hồ và ảo tưởng. Nó hiện còn cách rất xa, nhưng đã bắt đầu tiến về phía hiện thực.



Thử cảm nhận

Mỗi tháng chuyên đề Đô thị & Cuộc sống sẽ gửi tới bạn đọc một số loại mỹ phẩm, trang phục, thực phẩm chức năng, sách... Hãy đăng ký dùng thử và chia sẻ với chúng tôi cảm nhận của bạn về sản phẩm.



10 Bình nước Pet 1.1L của Lock&Lock
trị giá 84.000 VNĐ/hộp.

Thiết kế thân bình thông minh, dễ cầm nắm mà không bị trơn trượt. Sử dụng chất liệu an toàn, vượt qua những tiêu chuẩn gắt gao và chặt chẽ của 2 tổ chức SGS (Đức) và FDA (Mỹ), người tiêu dùng hoàn toàn.



05 Bình giữ nóng 500ml Lock&Lock
trị giá 425.000 VNĐ/bình.

Với cấu trúc 2 lớp giúp giữ nhiệt từ 8-10 tiếng. Bên trong và bên ngoài đều sử dụng thép cao cấp của Hàn Quốc nên có khả năng giữ nóng, lạnh, sử dụng trong mọi hoàn cảnh, mọi thời tiết. Nắp mở tiện lợi, an toàn, có thể tháo rời từng bộ phận để chùi rửa.



05 bộ hũ đựng gia vị của Lock&Lock
trị giá 294.000 VNĐ/bộ.

Nắp đóng mở dễ dàng, có nhiều cấu tạo phù hợp chứa gia vị dạng lỏng hoặc khô. Nắp hộp có vòng silicon tăng cường khả năng kín hơi và kín khí giúp bảo quản gia vị tránh ẩm mốc, vón cục....



05 Bộ hộp cơm của Lock&Lock

trị giá 485.000 VNĐ/bộ.

Bộ hộp cơm gồm: 1 hộp chứa cơm 630ml; 1 hộp chứa thức ăn 630ml; 1 hộp chứa canh 630ml; 1 túi. Bộ sản phẩm giúp bảo quản thực phẩm tươi hơn, lâu hơn nhờ khả năng kín hơi tuyệt đối. Đặc biệt, sản phẩm sử dụng nguyên liệu thân thiện với môi trường, an toàn vệ sinh và có khả năng tái chế.

MẪU ĐĂNG KÝ Thử & cảm nhận

Họ và tên:..... Nam ☐ Nữ ☐
 Địa chỉ:.....
 CMND:..... Cấp ngày:...../...../..... tại:.....
 Số ĐT:..... Email:.....

Tôi muốn dùng thử sản phẩm:

- ☐ Bình nước Pet 1.1L của Lock&Lock
- ☐ Bình giữ nóng 500ml Lock&Lock
- ☐ Bộ hũ đựng gia vị của Lock&Lock
- ☐ Bộ hộp cơm của Lock&Lock

Hãy nhanh tay cắt phiếu và gửi thư với tiêu đề "Thử và cảm nhận" về tòa soạn chuyên đề Đô thị & Cuộc sống theo địa chỉ: 21 Huỳnh Thúc Kháng, phường Láng Hạ, quận Đống Đa, Hà Nội. Danh sách bạn đọc may mắn nhận sản phẩm dùng thử sẽ được đăng trên số thứ 4.

Chia sẻ & nhận quà

Với mong muốn trở thành người bạn tâm giao của mỗi gia đình, chuyên đề Đô thị & Cuộc sống trân trọng dành tặng 5 độc giả có thư đăng trên số phát hành tháng 1/2014 01 lọ tinh chất Power 10 formula YE effector của hãng mỹ phẩm nổi tiếng Hàn Quốc It's Skin trị giá 467.000 đồng.

Power 10 formula YE effector với chiết xuất nấm men giúp phục hồi và tăng cường sức sống cho làn da. Power 10 formula là dòng sản phẩm chăm sóc da chuyên sâu của It's Skin, giúp người sử dụng cải thiện các vấn đề về da trong thời gian ngắn nhất.

Hãy gửi những tâm sự, ý kiến và ảnh cá nhân của bạn với tiêu đề "Chia sẻ và nhận quà" về địa chỉ: Chuyên đề Đô thị & Cuộc sống, Báo Kinh tế & Đô thị, 21 Huỳnh Thúc Kháng, phường Láng Hạ, quận Đống Đa, Hà Nội.



ROSSI®

BÌNH NƯỚC NÓNG TIẾT KIỂM ĐIỆN



HOẠT ĐỘNG TÍCH HỢP
VỚI CƯỜNG MẠNH TẠO

DI

Tích hợp các
TÍNH NĂNG VƯỢT TRỘI
của Bình nước nóng

Hoa hậu Ngọc Hân
Hoa hậu Việt Nam 2010
Đại sứ hình ảnh
Bình nước nóng ROSSI

TANA
ĐAITHANH

Phấn vinh cuộc sống Việt

Hotline: 098.776.9999



Thực phẩm

ĐỨC VIỆT

Vừa ngon vừa lành



TM105A

Màn hình **Lớn.**
Hiệu năng **Lớn.**



Màn hình 10"

Kích thước hoàn hảo cho trải nghiệm game, xem phim và lướt web.



Hiệu năng Thuần Túy

Ứng dụng nhanh giúp bạn làm được nhiều việc hơn, lướt web và tốc độ và quản lý đa nhiệm dễ dàng.



Thời lượng Pin Dài

Giúp bạn thỏa sức làm mọi việc mình muốn mà không lo hết pin.



Trải nghiệm Giải trí Tuyệt vời

Đồ họa mạnh mẽ, rực rỡ mang đến những thước phim HD và hình ảnh game sống động.



Ứng dụng Nhanh hơn

Phản hồi nhanh, ít phải chờ đợi.



Bộ nhớ Mở rộng

16GB bộ nhớ và mở rộng thêm với thẻ nhớ microSD



Camera Trước và Sau

Bắt trọn khoảnh khắc yêu thích của bạn và thực hiện cuộc gọi video call dễ dàng.

Máy tính bảng mạnh mẽ với Intel Inside®

Trải nghiệm đẳng cấp hiệu năng đến từ Intel, với tốc độ phản hồi nhanh kinh ngạc và thời lượng pin đặc biệt dài hơn các máy tính bảng khác.



Thông số kỹ thuật

Tên SP:	TM105A
Nhà Sản Xuất:	ECS
Bộ vi Xử lý:	Intel® Atom Z2460 Lõi Đơn 1.6GHz
Kích thước:	261.6mm x 173.3mm x 12.6mm
Trọng lượng:	660g
Màn hình:	10.1" 1280x800 TFT, 16:10
Video:	Intel® HD Graphics
Bộ nhớ:	1GB (tiết kiệm điện DDR2)
Bộ nhớ dữ liệu:	16GB
Cảm ứng điện dung:	5 Điểm Cảm ứng đa điểm
Wireless LAN:	802.11b/g/n (2 Antenna)**
Bluetooth:	Có (v2.1)
Hỗ trợ 3G:	Không
Bút/Bộ số hóa:	Không
Mở rộng:	Micro SD (Lên tới 48GB)
Cổng I/O:	1xMiniHDMI, 1xMic/audio 3.5mm jack, 1xMicroUSB 2.0, DC in
Âm thanh:	2 Loa, Mic (Analog)
Bộ cảm biến:	G-sensor, Cảm biến ánh sáng môi trường
Camera:	Trước 0.3Mpix / Sau 2 Mpix
Pin:	6600mAh, lên tới 7 giờ xem video
Bộ sạc nguồn:	5V/2A
OS:	Android 4.0.4
GMS:	Có
Màu:	Đen với viền màu Bạc





L u x u r y C l a s s i c



Sofitel plaza

Shop 4, tầng 1, số 1 đường Thanh Niên, Q. Ba Đình, Hà Nội

t/f. 04 3 7 15 0 116 / 04 37 15 0 464



haidoco.com.vn



TÂM BÌNH

CÔNG TY DƯỢC PHẨM TÂM BÌNH

ĐC: CƯ SỞ 1: 22 ÔNG ÍCH KIỆM - BA ĐÌNH - HÀ NỘI / CƯ SỞ 2: 349 KIM MÃ - BA ĐÌNH - HÀ NỘI / ĐT: 043 734 5600

Công ty Dược phẩm Tâm Bình chuyên nghiên cứu sản xuất các sản phẩm từ Dược liệu quý trong nước. Trên cơ sở khai thác các bài thuốc cổ phương, được gia giảm thành phần một cách khoa học và được sản xuất bằng dây chuyền công nghệ hiện đại.

Các sản phẩm như: Viên Khớp Tâm Bình, Viên Gout Tâm Bình, Đại tràng Tâm Bình, Viên tiêu hóa Tâm Bình được người dân tin dùng bởi hiệu quả, chất lượng và giá thành hợp lý.

Tâm Bình - Mang cả tâm tình trong lòng sản phẩm

Giúp xương chắc khỏe

Gia đình vui vẻ!



Website: www.tambinh.vn



Nhà thuốc Tâm Bình 349 Kim Mã



Lễ khai trương Tòa nhà Tâm Bình



Nhà máy sản xuất thuốc Tâm Bình, KCN Ninh Hiệp - Gia Lâm - Hà Nội