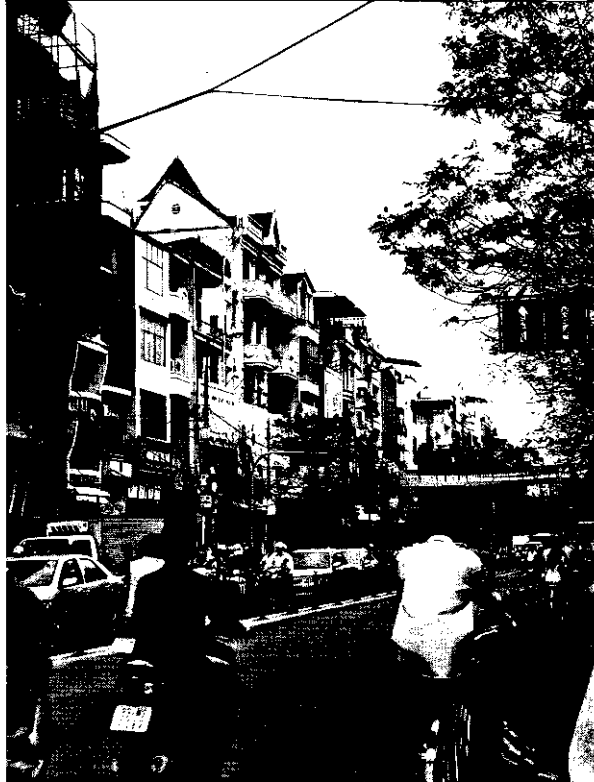


Thành phố PHI CẤU TRÚC ?

TS. Phạm Hùng Cường
Trường Đại học Xây dựng



Tuyến phố Chùa Bộc - Phạm Ngọc Thạch
từ đường khu vực bất đắc dĩ trở thành
đường vành đai của thành phố



*"Ngõ nhỏ, phố nhỏ,
Nhà tôi ở đó.
Đêm nằm nghe trong gió
Tiếng sông Hồng thở than."*

Một ngày thành phố cất lên tiếng nói của mình, tích tụ từ tiếng thở than của dòng sông, tiếng ồn ào của đường phố, tiếng quần quai của những con đường nham nhở, tiếng rộn ràng của gió trên nhà cao, tiếng trầm đục trong ngõ hẹp. Một ngày thành phố - Một cơ thể sống cất lên tiếng nói, thành phố muốn giải bày.

Không phải chỉ là vấn đề của những con đường tắc nghẽn, không phải ở những tuyến phố kiến trúc lộn xộn khắp mọi nơi, không phải chỉ ở niềm day dứt với Phố cổ chưa được bảo tồn, hay niềm tiếc nuối về những Làng hoa vùng ven đã biến mất. Mà hơn thế nữa, thành phố Hà Nội đang tiềm ẩn một căn bệnh mang tính hệ thống, từ khung xương, từ mạch máu mà càng ngày vấn đề càng hiện diện rõ nét, đó chính là *căn bệnh phi cấu trúc*.

Thành phố phi cấu trúc?

Phải chăng Hà Nội là thành phố phi cấu trúc? Bởi sự phát triển của thành phố này dường như vô vọng để tạo nên một sự trật tự. Bởi nó có cấu trúc trên bản vẽ nhưng không được thực hiện trong thực tế, bởi quy hoạch chưa được thực hiện đã có bản vẽ khác với cấu trúc khác thay thế, bởi cấu trúc đang có cũng biến dạng từng ngày.

Có vẻ như phi lý vì một thành phố được quan tâm quy hoạch bậc nhất cả nước lại không rõ về cấu trúc. Nhưng những thực tế đang diễn ra trong thành phố lại minh chứng cho một sự thật đó.

Hệ thống trung tâm phục vụ công cộng không rõ ràng.

Hệ thống trung tâm phục vụ công cộng là một trong

những hệ thống quan trọng nhất trong cấu trúc của khu dân dụng. Tuy nhiên với Hà Nội đây lại là mắt xích yếu nhất.

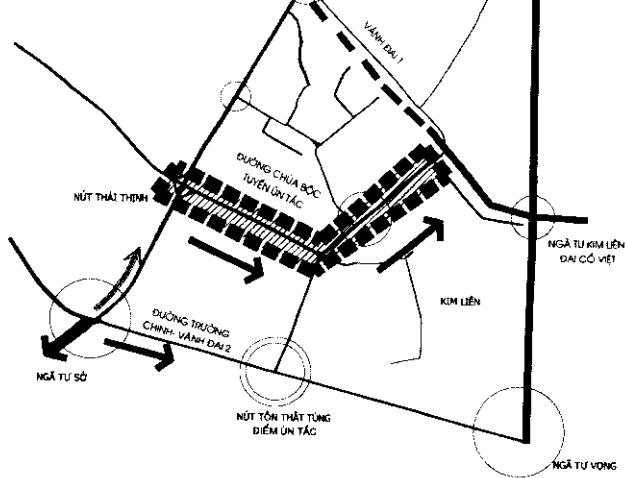
Một thành phố cực lớn nhưng ngoài trung tâm toàn thành phố tập trung tại quận Hoàn Kiếm, khó có thể xác định được trung tâm thương mại, dịch vụ của các quận trong thực tế. Đó là một *hệ thống trung tâm phi tầng bậc tới mức không rõ về vị trí, về bán kính, về tần suất phục vụ. Bởi chúng hòa trộn, xé lẻ, dàn đều khắp mọi nơi trong thành phố.*

- Trung tâm cấp II (cấp quận) rải rác, lan tỏa đều đó trên các con đường. Không thể nói trung tâm quận Hai Bà Trưng là ở Trại Gầm hay chợ Mơ, cũng không thể nói trung tâm quận Đống Đa là ở Ngã Tư Sở hay Thái Thịnh, nơi từng có rạp chiếu phim Đống Đa cũ.

Đường Trường Chinh trở thành trung tâm vật liệu xây dựng, thiết bị vệ sinh, đường Lê Thanh Nghị trở thành trung tâm máy tính, đường Giải Phóng trước bệnh viện Bạch Mai trở thành trung tâm dịch vụ, y tế. Điều đáng nói là chưa bao giờ có những trung tâm thương mại, dịch vụ này trên bản đồ quy hoạch chung của thành phố. Còn ngược lại, những trung tâm dự kiến trên bản đồ thì không tồn tại trên thực tế. Bởi thế, xe cộ của người mua bán không có chỗ đỗ, người đi từ khu này đến khu khác cắt ngang giao thông chính.

- Trung tâm cấp I (đơn vị ở) phơi bày ra vùng biên. Những trung tâm đơn vị ở (đặc biệt là các khu đô thị mới) có nhiệm vụ phục vụ cho khu dân cư thì đều được bố trí ra vùng biên, cùng với các chung cư mặt phố⁽¹⁾ với mục đích làm thêm chức năng dịch vụ ở tầm rộng hơn nữa, tăng thêm lợi nhuận cho các cửa hàng.

Từ sự không rõ ràng về vị trí, không gian của các công



Sơ đồ tuyến phố Chùa Bộc

trình công cộng cũng được đặt không đúng với chức năng, quy mô của nó. Nhiều công trình phục vụ cấp toàn đô thị lại được đặt ở vị trí không khác gì đơn vị ở, không có không gian sử dụng rộng hơn, mà chỉ có tuyến đường giao thông rộng hơn. Chính vì vậy mà tạo nên những bất lợi, đặc biệt là thiếu đất và không gian cho các quần thể công trình công cộng lớn, có hạ tầng hoàn chỉnh phù hợp.

Có thể kể đến Trung tâm chiếu phim quốc gia đặt sát đường Thái Hà, bậc dốc ngược, người tàn tật không thể lên xuống.

Tổ hợp thương mại - văn phòng VINCOM đặt ở vị trí ngã 5 Bà Triệu nơi có nút giao thông đông đúc, ngược nhìn đã thấy sự quá tải của giao thông tiếp cận nếu nó hoạt động hết công suất.

Khu Phố cổ, khu bảo tồn tiếp tục vẫn là trung tâm thương mại của một thành phố cực lớn. Tạo ra mâu thuẫn giữa bảo tồn và phát triển không có cách tháo gỡ.

Thay vì thiết lập trung tâm dạng điểm, rất thuận tiện cho việc tổ chức không gian và hạ tầng hợp lý thì các công trình công cộng của Hà Nội dù to hay nhỏ đều chỉ một hình thức theo tuyến. Và tuyến này luôn trùng với đường giao thông chính thành phố. Chính vì vậy chúng ta không thiết lập được các tuyến đường giao thông chính với đúng vai trò của nó là liên hệ giữa các khu vực chức năng, thậm chí nó phải là

đường cao tốc trong thành phố. Ngược lại, sự rải đều của công trình công cộng hai bên đường đã làm hạn chế rõ rệt khả năng lưu thông của các dòng hoạt động, đặc biệt là dòng hoạt động chính đi làm - về nhà trong các giờ cao điểm.

Hệ thống công viên cây xanh, khu thể thao cũng thiếu hụt. Không chỉ ở hệ thống dịch vụ thương mại. Những khu cây xanh đơn vị ở cũ bị lấn chiếm, nơi có quy hoạch thì còn đang bỏ hoang. Công viên Lê Nin, công viên thành phố trở thành nơi tập thể dục buổi sáng với mật độ người đông hơn ngoài chợ.

Tính ưu việt của cấu trúc tầng bậc chính là khu biệt hóa được các hoạt động, hạn chế được sự giao cắt không cần thiết. Điều này đã không được thực hiện nghiêm túc, dẫn đến rất nhiều hoạt động mang tính nội bộ đều được hòa trộn với giao thông chính đô thị. Đây là một trong những nguyên nhân chủ yếu làm cho hệ thống giao thông trở nên phức tạp với những giao cắt của các luồng vận chuyển không đáng có.

Có thể nhiều người không ủng hộ quan điểm thiết lập cấu trúc tầng bậc bởi các nước phát triển đã từng bị phê phán do thiết lập cấu trúc tầng bậc đô thị quá cứng nhắc, mà tiêu biểu là Alexander - người cổ vũ cho việc xây dựng cấu trúc phi tầng bậc đô thị trong tác phẩm "Thành phố không phải là cây"

Tuy nhiên với Hà Nội, thành phố lại đang ở xu hướng quá

Trung tâm chiếu phim quốc gia không có không gian thích hợp với vai trò là công trình cấp đô thị.





Toà nhà Mila - KTS Gaudi

tải. Nếu như các thành phố Châu Âu trật tự đến mức cứng nhắc, thì cấu trúc của đô thị Hà Nội đang ở tình trạng khó xác định: Chưa hình thành đã biến đổi, chưa biến đổi đã quy hoạch lại, chưa quy hoạch xong đã điều chỉnh, chưa điều chỉnh xong đã hỗn loạn.

Các tuyến liên kết bị đứt đoạn.

Khả năng liên kết là một nhân tố không thể tách rời để tạo nên cấu trúc. Với thành phố Hà Nội, các mối liên kết dù đã được vạch ra trong quy hoạch nhưng thực hiện lại bị đứt đoạn. Và kết quả là tính liên kết không đảm bảo cho hệ thống hoạt động.

Rõ nhất là các đường vành đai đều dang dở.

Đường vành đai 1, đoạn Đại Cồ Việt - Ô Chợ Dừa dài 3km cần đến 15 năm để được quyết tâm xây dựng và xây không đúng quy hoạch đã vạch trước. Đường Kim Đồng, một đoạn của vành đai 2,5 xây dựng từ năm 1993, sau 14 năm vẫn cách đoạn bên Hoàng Mai 2 km, đoạn bên đô thị Định Công 1,5 km. Đường vành đai 3 cũng đang dở tương tự.

Với hình thái phát triển hình tia (bàn tay xòe) của Hà Nội, có thể nói đường vành đai có vai trò cực kỳ quan trọng. Vậy mà cả 3 tuyến đường vành đai đều chưa thông, đây có thể là câu trả lời cho nguyên nhân của sự ùn tắc giao thông thường xuyên trong thành phố.

Có ai thống kê được nỗi chán chường, bức bối của người dân 15 năm đi lại qua đoạn đường ùn tắc ở Ngã Tư Sở, Chùa Bộc, Kim Liên và nhiều nút, nhiều đường khác gần đây như đường làng Định Công, đường Khâm Thiên...

Các liên kết đứt đoạn tạo nên sự biến dạng của các khu vực chức năng đã định hình.

Thành phố thực sự là một cơ thể sống. Một con đường, một khu vực chưa được thực hiện có tác động rất lớn đến các khu vực khác đã định hình theo quy hoạch.

Các đường vành đai chậm xây dựng đã dồn toàn bộ lưu lượng giao thông Đông - Tây từ Ngã Tư Sở đi qua đường Chùa Bộc, Thái Hà và biến nó từ đường khu vực trở thành đường giao thông chính thành phố, tuyến vành đai bất đắc dĩ. Một nhánh đường đi qua khu tập thể Kim Liên biến đường đơn vị

ở thành đường chính khu vực, bóp méo đi một mô hình tiểu khu vốn được xây dựng khá hoàn chỉnh.

Các cửa hàng mọc lên hai bên phố Chùa Bộc, Thái Hà tạo nên một trong những tuyến phố thương mại sầm uất nhất khu vực. Điều này đã làm gia tăng thêm sự tắc nghẽn vào giờ cao điểm.

Hoạt động của thành phố như một dòng sông, dòng chảy không ngừng, khi bị tắc nghẽn nó lan tỏa, phá vỡ đầu đó, tụ hội nước đầu đó bởi hoạt động là sự sống, không thể không tiếp diễn. Và dòng chảy không đúng định hướng đó đã làm cho sự phát triển lệch lạc, mang lại nhiều điều bất lợi.

Một cấu trúc không mong muốn.

Dù hình hài thế nào thành phố cũng phải thuộc về một dạng phát triển nào đó. Thực tế Hà Nội đang tồn tại một cấu trúc rất khác biệt với một cấu trúc được coi là hợp lý (phương diện lý thuyết) trên bản vẽ. Miêu tả một cách hình tượng thì thành phố là một con bạch tuộc, đầu to và có rất nhiều râu vươn ra các con đường. Râu nào cũng là trung tâm nổi với khu vực Hoàn Kiếm và khu Phố cổ.

Đó là dạng cấu trúc thành phố cực lớn một trung tâm, phát triển hình tia với hệ thống đường vành đai đứt đoạn. Đây là một dạng cấu trúc có nhiều nhược điểm nhất trong các dạng phát triển đô thị lớn.

Thành phố cực lớn hình tia một trung tâm (monocentric compact radial concentration) luôn chứa đựng sự phức tạp ở khu vực trung tâm do mật độ xây dựng quá cao, giá đất đắt, khó có thể tiến hành cải tạo, bảo tồn những giá trị của đô thị cổ và tạo lập các không gian trống cần thiết. ⁽²⁾

Một dạng phát triển hướng tâm, giao thông hình tia tạo nên sức ép về giao thông tới khu vực trung tâm. Đặc biệt ở đầu nút vào trung tâm thành phố. Sơ đồ này chỉ thích hợp khi có tuyến đường vành đai tốt hỗ trợ. Sự đứt đoạn của đường vành đai làm cho hệ thống giao thông bị khiếm khuyết nghiêm trọng.

Ưu điểm của hệ thống phát triển hình tia là có các nêm cây xanh ăn sâu vào phần xây dựng tạo điều kiện tốt cho môi trường. Với Hà Nội, hệ thống nêm cây xanh này không có, thay





Kiến trúc bên bờ sông Hồng

vào đó là các làng xã đô thị hóa mật độ xây dựng cũng cao như các khu vực đô thị khác.

Nguyên nhân của lỗi hệ thống

Rõ ràng tại thời điểm này, thành phố đang mang trong mình một hệ thống cấu trúc quá yếu đuối, bất lợi và càng bất lợi hơn khi sức ép của sự phát triển đang tiếp tục đẩy thành phố phải tiếp tục vươn ra trong khi nền tảng một cấu trúc bền vững chưa được thiết lập.

Có thể thấy đó là căn bệnh của sự non kém trong phương thức phát triển đô thị. Đây là đặc điểm của dạng phát triển san sẻ, đa đối tượng, đa lợi ích và thiếu sự thống nhất. Là thành phố của người xây dựng mô hình, người thực thi và người sử dụng không cùng một kế hoạch, một mục tiêu.

Hệ thống đường vành đai đứt đoạn tiêu biểu cho cách thực hiện "để làm, khó bỏ" mà thiếu đi sự kiên quyết bởi phải thực hiện để tạo bộ khung cho sự phát triển.

Sự lộn xộn của hệ thống thương mại dịch vụ có nhiều nguyên nhân. Một phần do nền kinh tế thị trường tác động, một phần hiện nay chưa có cơ chế để kiểm soát. Trong khi các hệ thống công trình y tế, giáo dục được tổ chức khá bài bản trong đô thị thì hệ thống thương mại dịch vụ lại để tự do phát triển. Mọi người đều có thể mở cửa hàng ở mọi nơi trong đô thị. Một chủ cửa hàng có thể nâng cấp quy mô kinh doanh từ nhỏ đến rất lớn trên cùng một vị trí. Tuy nhiên tác động đến không gian đô thị, giao thông đô thị, các dòng người vận hành trong đô thị từ những sự thay đổi quy mô đó lại không được đề cập đến trong việc cấp phép xây dựng hay kinh doanh.

Mối quan hệ giữa giao thông đô thị và hệ thống trung tâm là rất rõ. Với đặc điểm thiếu kiểm soát hiện nay, cứ một con đường mới mở là một tuyến phố thương mại dịch vụ hình thành. Tình trạng này đang tiếp diễn và tiếp tục tạo ra hệ thống phi cấu trúc mới.

Cũng đã nhận thấy dấu hiệu của sự phát triển phi cấu trúc tiếp tục lan tràn ra các khu đô thị mới Mỹ Đình, Cổ Nhuế... Bài học của khu vực nội thành Hà Nội cũ dường như vẫn chưa đủ để chúng ta nhận ra cần một phương thức quản lý tốt hơn.

Cần hoàn chỉnh cấu trúc.

Thành phố cần nhanh chóng *thiết lập các cực trung tâm mới để giải tỏa sức ép vào trung tâm thành phố*. Đây nhanh tiến độ hình thành trung tâm Tây Hồ Tây, là một cực quan trọng phía Tây thành phố, nơi có các khu đô thị mới với số dân cư lớn trong tương lai. Sự hình thành sớm cực trung tâm mới sẽ làm giảm lưu lượng giao thông vào khu vực trung tâm Hoàn Kiếm. Tạo điều kiện để nâng cấp cải tạo khu trung tâm, đặc biệt là khu phố cổ.

Cần thay đổi phương thức *phát triển hệ thống dịch vụ dạng mạng rải đều sang dạng điểm kết hợp một số tuyến trọng tâm*. Hoặc dạng cấu trúc mạng định hướng⁽³⁾. Những khu vực, quần thể trung tâm tập trung là cơ hội để tổ chức các tổ hợp công trình thống nhất có thiết kế đô thị, thiết kế cảnh quan hoàn chỉnh.

Các khu vực đơn vị ở cần khuyến khích *sự hình thành trung tâm bên trong với không gian mở ở vùng biên*, giảm bớt hoạt động giao thông không cần thiết ở các đường chính khu vực.

Tuyến liên kết phải được chú trọng tới khả năng lưu thông của chúng hơn là chỉ chú trọng khai thác chúng để tổ chức công trình thương mại. Tuyến đường vành đai 3 hiện nay cần quan tâm đến khả năng kết nối và vận chuyển dòng người từ Bắc - Tây - Nam của thành phố. Quan niệm như một tuyến giao thông chạy nhanh. Hạn chế sự hình thành các tuyến dịch vụ bám theo trục đường này.

Một cấu trúc hợp lý của đô thị Hà Nội có thể sẽ được thiết lập trên bản vẽ, trong ý tưởng quy hoạch nhưng để thực hiện được điều đó lại phụ thuộc vào những người đang điều hành đô thị, cung cấp tài chính cho đô thị, quản lý đô thị, và cả người dân đô thị. Tất cả còn là sự mong chờ và hy vọng ở phía trước. ☐

Ghi chú:

1. Phạm Hùng Cường. Hội chứng "Chung cư mặt phố". Tạp chí Kiến trúc, Hội KTS Việt Nam. Số 3. 2004.
2. Piotr Zaremba. Systematization of urban structures and the Environment of man. Warszawa - Poznan 1976.
3. David Lewised. Urban structure. John Withey & Son, Inc-NewYork.