

Một số giải pháp về quy hoạch không gian các đường phố chính ở khu vực mới phát triển của Thủ đô Hà Nội

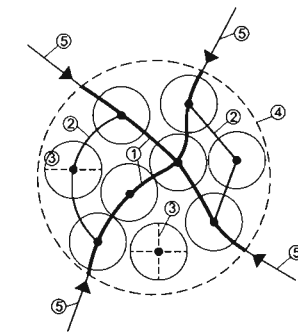
ThS. KTS. ĐẶNG VIỆT DŨNG
Trường Đại học Xây dựng

Đường phố nói chung và đường phố chính nói riêng là thành phần rất quan trọng trong các đô thị trên thế giới cũng như của các đô thị Việt Nam. Đường phố chính không những quan trọng với chức năng giao thông mà còn là trục chính bố trí các công trình kiến trúc, các công trình hạ tầng kỹ thuật và tạo nên sắc thái của mỗi đô thị.

1. THỰC TRẠNG ĐƯỜNG PHỐ CHÍNH CỦA THÀNH PHỐ HÀ NỘI

Qua quá trình hình thành và phát triển ngót một nghìn năm, Hà Nội hiện có các khu vực như thành cổ, khu phố cổ, khu phố cũ và khu vực đang phát triển. Tốc độ đô thị hoá nhanh ra khu vực xung quanh các vành đai của Thủ đô Hà Nội; trào lưu dịch cư cơ học ngày càng gia tăng; cùng với sự bùng nổ các loại phương tiện giao thông... đã tạo ra áp lực rất lớn trong việc nghiên cứu phát triển cơ sở hạ tầng đô thị. Để đáp ứng yêu cầu nhiều mặt của các đường phố chính, cần cải tạo chỉnh trang các đường phố cũ đã xây dựng trước đây và xây dựng thêm các đường phố mới.

Tại khu vực đang phát triển của thành phố Hà Nội đã có nhiều dự án xây dựng đường phố mới, song cơ sở khoa học chưa thật sự rõ ràng, tiêu chuẩn, quy chuẩn đã tồn tại từ quá lâu hoặc đã lạc hậu, không đáp ứng những yêu cầu mới theo hướng hiện đại, tiện nghi cao. Trong thực tế cũng có những dự án sai lầm gây lãng phí lớn, có những đường phố không đủ rộng, không có đất dự trữ, thậm chí có đường mới mở rộng nhưng đó không đáp ứng được lưu lượng. Ví dụ đường Cầu Giấy thuộc Quốc lộ 32 là đường phố chính chỉ rộng 33m (tối thiểu phải rộng 70m).



Hình 1: Minh họa các cấp đường phố chính trong đô thị

- 1- Đường phố chính cấp I (nối liền các khu vực chức năng của đô thị và đấu nối với đường cao tốc đối ngoại).
 - 2- Đường phố chính cấp II (nối liền các khu vực của đô thị và nối với đường phố chính cấp I).
 - 3- Đường phố chính khu vực (đường trục chính của khu vực).
 - 4- Vành đai cao tốc đối ngoại.
 - 5- Đường cao tốc đối ngoại.
- - Các khu vực chức năng của đô thị.

2. KINH NGHIỆM QUY HOẠCH KHÔNG GIAN ĐƯỜNG PHỐ CHÍNH CỦA MỘT SỐ ĐÔ THỊ TRONG NƯỚC

Quy hoạch không gian đường phố chính tại một số thành phố trên cả nước vẫn tồn tại những mặt được và

chưa được, tình trạng ách tắc giao thông vẫn xảy ra, không gian trong lộ giới và không gian hai bên đường phố còn thiếu tính đồng bộ, thiếu tính thẩm mỹ. Tuy vậy một số không gian đường phố chính được quy hoạch tốt tại các đô thị có thể kể đến như:

- Đường Lê Hồng Phong tại thành phố Hải Phòng có bề rộng 64m (tách riêng làn cho ô tô và xe hai bánh), cảnh quan hai bên đường được tổ chức khá tốt.

- Khu vực đang phát triển của thành phố Đà Nẵng có các đường phố chính mới hình thành trong những năm gần đây đã được thiết kế xây dựng hoàn chỉnh và đồng bộ, tiêu biểu như: đường Điện Biên Phủ, Nguyễn Tất Thành, Ngô Quyền, Phạm Văn Đồng... Các đường phố này có mặt cắt đường hợp lý, tuy nhiên công trình xây dựng hai bên đường vẫn còn đang trong quá trình xây dựng và phát triển; vì vậy nếu quản lý tốt việc xây dựng thì đây sẽ là những tuyến đường đẹp trong tương lai không những của Đà Nẵng mà còn của cả nước.

- Ở thành phố Hồ Chí Minh: tuyến đường Trường Chinh, đại lộ Nguyễn Văn Linh (bề rộng 120m) là những ví dụ tốt về tổ chức quy hoạch không gian cho các phương tiện giao thông.

- Tại Hà Nội, ở khu vực đã phát triển duy nhất có tuyến đường Nguyễn Trãi tổ chức giao thông tách riêng làn xe ô tô - xe máy với làn xe buýt và xe thô sơ.



Đại lộ Nguyễn Văn Linh - TP.HCM
 [ảnh: Internet]



Đường Lê Hồng Phong - TP.Hải Phòng
 [ảnh: Internet]

3. ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP VỀ QUY HOẠCH KHÔNG GIAN CÁC ĐƯỜNG PHỐ CHÍNH Ở KHU VỰC MỚI PHÁT TRIỂN CỦA THÀNH PHỐ HÀ NỘI

Cùng với quy hoạch định hướng phát triển không gian Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn 2050, Hà Nội cần áp dụng những ưu điểm trong việc quy hoạch không gian các đường phố chính trong khu vực mới phát triển của thành phố trong tổng thể quy hoạch phát triển giao thông (phần mở rộng mới của đô thị hạt nhân và các đô thị vệ tinh).

3.1. Về tổ chức mặt cắt đường

*** Đường phố chính cấp I:** Cần tách luồng xe chạy nhanh (đi suốt) với luồng xe địa phương, tách ô tô với xe máy, xe đạp để không cản trở nhau, không gây ách tắc giao thông và đảm bảo an toàn. Trong tương lai cần tiến tới dạng mặt cắt đường gồm phần đường xe

chạy nhanh dành cho ô tô có tốc độ lớn và phần đường địa phương dành cho ô tô đi gần, xe máy và xe đạp.

- Phần xe chạy nhanh có bề rộng tối thiểu mỗi bên phải đạt từ 3 làn xe trở lên. Đảm bảo tốc độ thiết kế đạt 80-100km/h, trong khi xe có thể chạy với vận tốc cho phép là 60km/h.

- Trên phần đường cho xe chạy nhanh có thể bố trí làn riêng dành cho xe buýt hoặc xe điện bánh hơi tùy theo tình hình cụ thể của từng tuyến đường cũng như nhu cầu đi lại trong tương lai. Làn dành riêng này được bố trí ngoài cùng, sát với dải phân cách dùng để tách riêng phần xe chạy nhanh và phần xe địa phương.

- Đường phố chính cấp I phải có đất dự trữ để khi cần thiết sẽ tăng số làn xe đạt từ 10 đến 12 làn xe ở cả hai bên với chiều rộng đường từ 70 - 80 - 120m. Với chiều rộng như trên, hoàn toàn có thể đặt đường tàu điện, đường xe điện nhẹ trên cao nếu cần mà không ảnh hưởng đến cảnh quan đường phố.

*** Đường phố chính cấp II:** So với đường phố chính cấp I thì đường phố chính cấp II có số lượng phương tiện tham gia giao thông ít hơn và với tốc độ chậm hơn. Do đó cần có từ 6 - 8 làn xe cho cả hai bên. Chiều rộng từ 50 - 70m, có đất dự trữ mở rộng.

*** Đường phố chính khu vực:** Đường phố cấp khu vực với vai trò là trục chính trong các khu vực chức năng của đô thị (như các khu ở, các trung tâm công cộng...) cần có từ 4 đến 6 làn xe, bề rộng đường từ 30 - 50m. Giao thông của đường phố chính khu vực được tổ chức hỗn hợp cho các phương tiện.

3.2. Về quy hoạch không gian công trình kiến trúc hai bên đường phố

Nên tính toán chiều cao khống chế của các công trình kiến trúc hai bên đường phố; xác định khoảng lùi hợp lý cho các công trình (tùy theo loại công trình cụ thể).

- Nghiên cứu xác định các công trình điểm nhấn trong không gian khu vực quy hoạch theo các hướng, tầm nhìn khác nhau, tầng cao xây dựng công trình cho từng lô đất và cho toàn khu vực.

- Để tạo sự sinh động cho không gian đường phố chính cần tạo ra các yếu tố làm thay đổi thị giác và điểm nhìn. Nên tạo ra các khoảng không gian mở trên đường phố nhằm tăng thêm sức hấp dẫn trong việc cảm nhận không gian đường phố. Không gian mở trên mỗi đoạn phố có thể được tổ chức thành không gian đa chức năng như bãi đỗ xe, không gian giao tiếp có thể là sân chơi hay chỗ đi dạo cho người già và trẻ em.

- Tỷ lệ và tỷ xích của công trình cũng cần được chú ý, nên có sự biến hoá bằng cách xử lý các hình khối, cách bố cục để thay đổi cho phù hợp với bề rộng và không gian của lòng đường. Nếu để tỷ lệ công trình quá lớn rất dễ gây cảm giác áp chế, bức bách đối với không gian đường phố và ngược lại tỷ lệ và tỷ xích quá nhỏ cũng sẽ gây ra những nhầm lẫn trong cảm nhận không gian đô thị.

3.3. Đề xuất các yếu tố về thẩm mỹ kiến trúc trong tổ chức không gian đường phố chính

* Đề xuất tổ chức cây xanh

- Cây xanh trên hè phố cần được lựa chọn thống nhất về chủng loại, khoảng cách các cây trên đường phố phải bằng nhau để tạo nhịp điệu thống nhất trên

đường phố. Tùy theo kích thước của tán cây để xác định khoảng cách giữa hai cây.

- Để tránh sự đơn điệu của một hàng cây chạy dài liên tục, có thể bố trí ngắt quãng từng đoạn hoặc sử dụng cây cao, cây thấp. Tại các điểm ngắt quãng trồng những cây khác loại (cây bụi, hoa) tạo sự nhấn mạnh, thay đổi khung cảnh.

- Tổ chức các Bulvar (đường dạo), thiết kế như một công viên nhỏ chạy dọc theo phố, đó cũng có thể là phần đất dự trữ để mở rộng đường nhưng trong giai đoạn đầu được sử dụng để trồng cây xanh. Hình thành các vườn hoa nhỏ tại các dải phân cách giữa đường, các điểm nút giao thông. Các vườn hoa nhỏ như những không gian sinh hoạt công cộng trên phố; trồng đan xen giữa cây bụi và hoa kết hợp với đèn chiếu sáng trang trí.

* Chiều sáng đường phố

- Chiều sáng phần lòng đường cần đảm bảo độ rọi cho các phương tiện đi lại an toàn.

- Chiều sáng cho vỉa hè và người đi bộ thường được sử dụng bằng một hệ thống đèn chiếu sáng riêng. Độ treo cao của đèn cũng thấp hơn so với đèn chiếu sáng phần lòng đường. Đèn chiếu sáng cho vỉa hè có thể bố trí trên cột riêng hoặc bố trí kết hợp với cột đèn đường. Hình dáng của đèn loại này phải được thiết kế đa dạng có tính thẩm mỹ cao.

- Chiều sáng trang trí không có nhiều tác dụng về mặt kỹ thuật, mục đích chính của nó là tạo sự đa dạng về màu sắc của đường phố vào ban đêm. Đèn chiếu sáng trang trí có thể có chủ thể hoặc không có chủ thể. Với loại có chủ thể dùng để chiếu sáng nhấn mạnh vào các vật thay thế hay công trình kiến trúc trên đường. Đèn chiếu sáng trang trí cũng được sử dụng để chiếu sáng cho cây xanh và bồn hoa nhấn mạnh lối đi, đường dạo.

4. KẾT LUẬN

Thực trạng trong việc quy hoạch không gian các đường phố chính ở thành phố Hà Nội hiện nay vẫn xảy ra nhiều bất cập. Đường phố chính chưa đáp ứng tốt vai trò của nó do vậy hiện tượng ách tắc giao thông vẫn còn tiếp diễn, chưa đáp ứng tốt được yêu cầu của quy hoạch phát triển đô thị trong tương lai; gây ra sự lãng phí trong đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng. Vì vậy việc xây dựng đường phố chính ở khu vực mới phát triển của thành phố Hà Nội trong thời gian tới đây rất cần thiết phải được quy hoạch không gian một cách đồng bộ theo hướng phát triển bền vững. □

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1]. **Lâm Quang Cường** - *Giao thông đô thị và quy hoạch mạng lưới đường phố* - Đại học Xây dựng - 1993.
- [2]. **Lâm Quang Cường** - *Đề tài KH cấp thành phố* - Mã số: TC-ĐT/07-02-2. *Đề xuất các giải pháp khả thi hạn chế ách tắc giao thông trên địa bàn thành phố Hà Nội đến năm 2005 - 2010.*
- [3]. **Đàm Thu Trang** - *Những cơ sở khoa học để xây dựng nội dung chuyên ngành thiết kế đô thị ở Việt Nam* - Đề tài NCKH cấp bộ - 2005.
- [4]. **Vũ Thị Vinh** - *Quy hoạch mạng lưới giao thông đô thị* - Nhà xuất bản Xây dựng - 2001.
- [5]. *Quy hoạch chung thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn 2050* - Dự thảo - 2010.