



QUẢN LÝ KIẾN TRÚC CẢNH QUAN ĐƯỜNG VÀNH ĐAI 2,5

MANAGEMENT OF LANDSCAPE ARCHITECTURE OF THE RING ROAD 2,5 IN HANOI CITY

TS.KTS. Nguyễn Tuấn Anh*

Tóm tắt: Tuyến đường vành đai 2,5 là một trong những tuyến cắt qua nhiều tuyến giao thông xuyên tâm chính của thành phố, thuận tiện cho việc kết nối các khu chức năng đô thị khác. Hiện nay, do tốc độ phát triển nhanh chóng của Hà Nội về mọi mặt: Kinh tế, xã hội, văn hóa, dân số nên nhu cầu về sử dụng, cải tạo các công trình đang có và xây mới công trình trên những tuyến đường vành đai gây ảnh hưởng trực tiếp đến kiến trúc cảnh quan, hình ảnh đặc trưng của tuyến đường. Những tác động này nếu không có sự kiểm soát đúng mức sẽ phá hỏng cảnh quan chung của cả tuyến đường.

Từ khóa: Đô thị, quản lý, cảnh quan, đường vành đai, Hà Nội.

Abstract: Ring Road 2.5 is one of the routes that cuts through many of the city's main radial traffic routes, which is convenient for connecting other urban functional areas. Currently, due to Hanoi's rapid development in all aspects of economy, society, culture, population, the need to use and renovate existing works and build new works on the ring roads has directly affected the landscape architecture and typical image of the route. These impacts, if not properly controlled, will ruin the overall landscape of the entire route.

Key words: Urban, management, landscape, ring road, Hanoi.

Nhận bài ngày ngày 10/6/2023, chỉnh sửa ngày 25/6/2023, chấp nhận đăng ngày 08/8/2023.

1. Mở đầu

Theo đồ án Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, mạng lưới đường giao thông Thủ đô được tạo nên bởi hệ thống các đường vành đai và hướng tâm. Trong đó tuyến đường vành đai 2,5 được định hướng là tuyến đường liên khu vực giúp kết nối các quận phát triển rất năng động như Cầu Giấy, Thanh Xuân, Hoàng Mai... Hiện nay, kiến trúc cảnh quan và công tác quản lý kiến trúc cảnh quan tuyến đường vẫn còn tồn tại một số bất cập sau thời gian

đưa vào sử dụng như: Kiến trúc công trình không có điểm nhấn, không tạo sự đặc trưng riêng cho tuyến đường; cảnh quan tuyến đường thiếu sự đầu tư đồng bộ mặc dù tuyến đường có nhiều yếu tố thuận lợi để phát triển cảnh quan hai bên đường.

Các nguyên nhân có thể chỉ ra: Việc triển khai xây dựng trong thời gian kéo dài khiến cho công tác quản lý gặp nhiều bất cập khi trải qua nhiều thời kỳ khác nhau; thiếu sự quản lý gây ra mất mỹ quan đô thị; chưa có sự tham gia của người dân trong công tác quản lý.

* Khoa Quy hoạch Đô thị và Nông thôn, Đại học Kiến trúc Hà Nội
(Department of Landscape Architecture, Faculty of Urban and Rural Planning
HaNoi Architectural University) | Email: tuanhqh98@gmail.com



Cảnh quan công trình nhà ở cao tầng trên đường vành đai 2,5 tồn tại nhiều bất cập

2. Thực trạng quản lý kiến trúc cảnh quan tuyến đường vành đai 2,5

2.1. Thực trạng kiến trúc cảnh quan

Tuyến đường vành đai 2,5 là tuyến đường quan trọng phục vụ nhu cầu giao thông và xây dựng phát triển đô thị của các quận cũng như thành phố Hà Nội. Trên tuyến đường vành đai 2,5, các đoạn đường được đầu tư xây dựng trong khoảng thời gian khác nhau, kéo dài từ trước năm 2000. Phạm vi đoạn đường nghiên cứu trong bài viết có điểm đầu từ đường Giải Phóng đi qua đường Kim Đồng, cầu Sông Sét, phố Tân Mai đến đường Tam Trinh là trục giao thông chính theo hướng Đông - Tây đi qua các khu vực phát triển đô thị mới và khu vực dân cư đô thị trên địa bàn quận Hoàng Mai, quá trình xây dựng đoạn đường trải dài từ giai đoạn trước năm 2000 đến cuối năm 2015 thì cơ bản hoàn thành.

Tuyến đường hiện nay có mật độ xây dựng một số khu vực cao, với các công trình xây mới, xây chen hoặc coi nới không đồng bộ, thiếu không gian xanh, không gian trống, công trình hỗn hợp, dịch vụ thương mại có nguy cơ phá vỡ cảnh quan tại khu tuyến đường này, gây ra tình trạng không đồng bộ và mất đi giá trị thẩm mỹ cũng như cảnh quan của toàn tuyến.

2.2. Thực trạng quản lý kiến trúc cảnh quan

Quản lý cảnh quan tuyến đường: Trong những năm qua, cảnh quan các tuyến đường đã được các cấp từ thành phố đến quận Hoàng Mai quan tâm hơn, tuy nhiên mới chỉ ở mức đầu

tư hệ thống vỉa hè, trồng cây xanh. Việc đầu tư này cũng chưa đồng bộ và đã xây ra nhiều bất cập. Khoảng không gian mở tại công viên Đền Lừ đem lại giá trị về không gian, cảnh quan rất lớn nhưng do không có sự quản lý sử dụng nên chưa phát huy được giá trị tiềm năng. Tại đoạn đường nghiên cứu, cảnh quan hai bên tuyến đường có sự khác biệt lớn giữa các đoạn tuyến khác nhau nhưng nhìn chung chưa đem lại giá trị thẩm mỹ, chưa có tính đặc trưng riêng về cảnh quan và chưa xứng tầm với vai trò tuyến đường động lực phát triển cho cả khu vực.

Quản lý kiến trúc tuyến đường: Đối với các dự án đầu tư công trình do các tổ chức doanh nghiệp thực hiện theo trình tự triển khai đầu tư xây dựng dự án, kiến trúc công trình đã có sự quản lý từ cấp sở quản lý chuyên ngành và các phòng ban chuyên môn của quận Hoàng Mai. Thực tế trên tuyến đường nghiên cứu, dự án do các tổ chức thực hiện đều tương đối tuân thủ theo quy hoạch nhưng sau quá trình sử dụng, vì nhiều lý do khác nhau, chủ sử dụng đã cải tạo, coi nới phá vỡ kiến trúc ban đầu, làm sai khác so với thiết kế được duyệt. Sự thay đổi này cũng gây ra nhiều khó khăn cho công tác quản lý về mặt kiến trúc và cảnh quan khi việc quản lý các công trình chỉnh trang chưa được quan tâm đúng mức như việc xây dựng mới.

Tuyến đường nghiên cứu có một phần cắt qua dân cư hiện hữu, sau khi giải phóng mặt bằng để mở đường đã để lại một số đoạn tuyến có các công trình thấp tầng với kích thước đa dạng khác nhau, điều này đã đặt ra yêu cầu cần phải có sự quản lý về mặt kiến trúc để đảm bảo tính thẩm mỹ của mặt đứng tuyến đường.

• Về tổ chức bộ máy quản lý:

- Tổ chức quản lý đường giao thông cấp Thành phố:

+ Về đầu tư: Đầu tư xây dựng mới, cải tạo, nâng cấp, mở rộng hệ thống đường bộ các đường vành đai, đường trên cao, đường đô thị từ cấp đường khu vực có bề rộng mặt cắt ngang từ 16 m trở lên.

+ Quản lý sau đầu tư:

Quản lý, bảo trì (bao gồm cả lắp đặt các trang thiết bị phục vụ tổ chức giao thông) lòng đường, lề đường (không bao gồm hè đường) toàn bộ các tuyến đường do Thành phố đầu tư trên địa bàn Thành phố.

Quản lý, bảo trì lòng đường của tuyến đường.

Thống nhất quản lý, bảo trì hệ thống đèn tín hiệu giao thông trên địa bàn Thành phố.

+ Quản lý các nội dung khác có liên quan:

Thành phố thống nhất quản lý tổ chức giao thông trên địa bàn Thành phố.

Thành phố cấp phép đào lòng đường và đầu nối vào hệ thống đường do Thành phố quản lý sau đầu tư.

Cấp phép sử dụng tạm thời một phần lòng đường không vào mục đích giao thông trên hệ thống đường do Thành phố quản lý sau đầu tư.

- Tổ chức quản lý đường giao thông cấp Quận:

+ Quản lý sau đầu tư: Quản lý, bảo trì đường ngõ, ngách và toàn bộ hè đường trên địa bàn.



Cảnh quan công viên, tình trạng coi nới ở chung cư trên đường vành đai 2,5 gây mất thẩm mỹ

+ Quản lý các nội dung khác có liên quan:

Cấp phép đào lòng đường, hè đường và đấu nối vào hệ thống đường bộ do cấp Quận quản lý sau đầu tư.

Cấp phép sử dụng tạm thời một phần hè đường, lòng đường không vào mục đích giao thông theo quy định trên hệ thống đường, hè đường do cấp huyện quản lý sau đầu tư.

- Tổ chức quản lý chiếu sáng công cộng:

+ Về đầu tư: Thành phố Hà Nội thực hiện đầu tư xây dựng mới, bổ sung hoặc cải tạo, nâng cấp, mở rộng hệ thống chiếu sáng công cộng (bao gồm cả chiếu sáng trang trí mỹ thuật đô thị) trên tuyến đường, công viên hồ Đền Lũ.

+ Quản lý sau đầu tư: Thành phố Hà Nội thực hiện quản lý, duy tu, bảo trì, cấp điện toàn bộ hệ thống chiếu sáng công cộng.

+ Quản lý các nội dung khác có liên quan: Thành phố Hà Nội thực hiện cấp phép chiếu sáng quảng cáo, trang trí, chiếu sáng lễ hội trên tuyến đường.

- Tổ chức quản lý công viên, vườn hoa, cây xanh, thảm cỏ:

UBND Thành phố Hà Nội quản lý về cây xanh, thảm cỏ trên tuyến đường đồng thời quản lý duy trì, chăm sóc, cắt sửa, trồng bổ sung, thay thế cây xanh, thảm cỏ công viên hồ Đền Lũ. UBND Thành phố giao Sở Xây dựng là cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành về công viên, vườn hoa, cây xanh chung trên địa bàn Thành phố, tổ chức quản lý vườn hoa, cây xanh.

Như vậy, tổ chức bộ máy đã có sự phân tách theo từng mảng, lĩnh vực ngành dọc. Việc phân chia như vậy tạo sự chuyên môn hóa nhưng cũng nảy sinh nhiều vấn đề bất cập khi triển khai quản lý, cụ thể:

+ Việc phân cấp quản lý theo mảng, theo lĩnh vực đã bộc lộ không ít mặt hạn chế, sự thiếu liên kết, trao đổi giữa các bộ phận đã làm ảnh hưởng tới đối tượng quản lý, vừa có sự chồng chéo, vừa không bao quát hết. Chưa có sự phối kết hợp thực hiện nhiệm vụ trên địa bàn giữa các quận, các phường, các Sở chuyên ngành và các đơn vị quản lý chuyên môn.

+ Bên cạnh đó, công tác thanh kiểm tra việc xây dựng công trình chưa được quan tâm một cách sâu sát, thường xuyên, liên tục dẫn đến nhiều công trình xây dựng có sự sai phạm làm ảnh hưởng đến trật tự xây dựng và kiến trúc cảnh quan hai bên đường phố. Công tác quản lý sử dụng đất, các chỉ tiêu quy hoạch, kiến trúc còn chưa rõ ràng. Công tác cấp giấy phép xây dựng còn bộc lộ nhiều hạn chế. Việc lấn chiếm đất, coi nới trong xây dựng vẫn thường xuyên xảy ra.

• Sự tham gia của cộng đồng trong việc quản lý không gian kiến trúc cảnh quan:

Trong quá trình đầu tư xây dựng, người dân ít quan tâm hoặc không đủ khả năng để đánh giá việc thực hiện, đầu tư xây dựng tuân thủ theo quy hoạch được duyệt, các vấn đề về kiến trúc cảnh quan giữa đồ án được duyệt và thực tế triển khai do các hạn chế về hiểu biết chuyên môn trong lĩnh vực đô thị. Cụ thể, các dự án chung cư, khu đô thị xây dựng hai bên tuyến đường, người dân chủ yếu quan tâm đến vấn đề đảm bảo môi trường khi dự án triển khai, các vấn đề khác như việc tuân thủ mật độ, chiều cao, các vấn đề kỹ thuật khác người dân đều không thể đánh giá được mức độ tuân thủ do



Cần có các giải pháp tổng thể và giải pháp cụ thể trên toàn tuyến đường vành đai 2,5 để giải quyết triệt để các vấn đề về cảnh quan kiến trúc

không có chuyên môn cũng như trang thiết bị cần thiết để kiểm tra.

3. Giải pháp quản lý kiến trúc cảnh quan tuyến đường vành đai 2,5

• Các quy định tổng quan:

Do tuyến đường có sự đan xen giữa các công trình cũ - mới, các công trình với đa dạng đặc điểm, vì vậy việc quản lý cần có các giải pháp tổng thể và giải pháp cụ thể trên toàn tuyến để giải quyết triệt để các vấn đề.

Ngoài vấn đề hình thức, màu sắc được thống nhất trên tuyến đường (có thể phân theo các khu vực mang màu sắc chủ đạo khác nhau), các công trình còn phải tuân thủ về khoảng lùi, khoảng cách các công trình, tuân thủ quy định trong các quy hoạch, thiết kế được duyệt.

Khu vực cần quan tâm đặc biệt đến không gian tổng thể bao gồm các công trình quần thể tại các giao lộ chính bao gồm nút giao Giải Phóng, nút Trương Định, nút giao Tam Trinh và không gian công viên Đền Lũ. Các không gian mở cần có thể hiện sự tương đồng về góc mở cũng như khoảng lùi công trình.

Khung tiêu chí quản lý kiến trúc cảnh quan trên toàn tuyến

TT	Chức năng	Tầng cao/tầng hầm	Mật độ	Khoảng lùi	Quy định khác
1	Cơ quan	Khuyến khích xây dựng tầng cao tối đa cho phép theo QH được duyệt. Phải bố trí tầng hầm với diện tích đỗ xe theo quy định, đáp ứng thêm 20% vãng lai.	Khuyến khích xây dựng mật độ thấp hơn QH được duyệt để tăng diện tích cây xanh cảnh quan.	Tuân thủ Quy hoạch được duyệt. Đối với công trình cao trên 20 tầng, có thể bố trí các tầng trên có khoảng lùi nhiều hơn các tầng dưới	Không nên xây dựng hàng rào ngăn cách giữa khu đất và tuyến đường, nên sử dụng ngăn cách ước lệ bằng cây hoa, thảm cỏ...
2	Dịch vụ, thương mại			Khuyến khích tăng khoảng lùi so với Quy hoạch để tạo thêm không gian mở phía trước các công trình thương mại	
3	Trường học	Tuân thủ Quy hoạch được duyệt	Tuân thủ Quy hoạch được duyệt tuy nhiên phải tăng diện tích cây xanh, thảm cỏ trong khuôn viên	Khuyến khích tăng khoảng lùi tại các mặt tiếp giáp trực đường chính để giảm thiểu tiếng ồn, khói bụi	
4	Công viên	Tuân thủ Quy hoạch được duyệt	Tuân thủ Quy hoạch được duyệt	Tuân thủ Quy hoạch được duyệt	Không nên xây dựng hàng rào ngăn cách
5	Nhà thấp tầng sau GPMB	Tuân thủ Quy hoạch được duyệt	Tuân thủ Quy hoạch được duyệt		Cần có đánh giá về các ô đất không đủ điều kiện xây dựng để có giải pháp xử lý.
6	Chung cư thương mại	Tuân thủ Quy hoạch được duyệt Diện tích đỗ xe theo quy định, đáp ứng thêm 20% vãng lai.	Khuyến khích xây dựng mật độ bằng hoặc thấp hơn so với QH được duyệt để tăng diện tích cây xanh cảnh quan.	Tuân thủ Quy hoạch được duyệt. Đối với công trình cao trên 20 tầng, có thể bố trí các tầng trên có khoảng lùi nhiều hơn các tầng dưới	
7	Chung cư cũ	Khuyến khích tăng tầng cao, giảm mật độ để tăng diện tích cây xanh nội khu.		Tuân thủ Quy hoạch được duyệt.	
8	Nhà tái định cư	Tuân thủ Quy hoạch được duyệt	Tuân thủ Quy hoạch được duyệt. Kiểm soát chặt chẽ sử dụng sân đường, nghiêm cấm lấn chiếm.		nơi các căn hộ.

Quy hoạch được duyệt.

• Giải pháp tổ chức bộ máy:

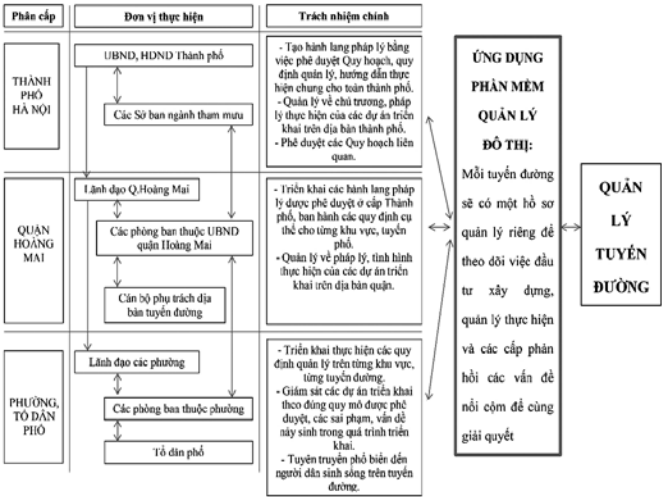
- Phân cấp, quy định trách nhiệm trong công tác quản lý kiến trúc cảnh quan các cấp, các ngành theo hướng tập trung đầu mối.

- Xây dựng quy chế phối hợp rõ ràng đối với từng cơ quan, đơn vị; quy định trách nhiệm, hình thức xử lý đối với các đơn vị không tham gia phối hợp hoặc tham gia phối hợp chậm trễ, quá thời gian quy định.

- Bổ sung cán bộ với cơ cấu đủ ngành nghề thích hợp. Thường xuyên đào tạo, tái đào tạo và bồi dưỡng nâng cao trình độ chuyên môn trên tất cả các lĩnh vực liên quan. Cán bộ quản lý cần phải thuộc địa bàn, nắm vững đặc điểm từng tuyến phố, khu dân cư, từ đó có cách làm việc, cư xử phù hợp để đạt hiệu quả cao trong công tác. Hạn chế tình trạng cán bộ sau khoảng thời gian làm việc khi vừa thuộc địa bàn, quen với khu dân cư lại chuyển địa bàn.

- Áp dụng giải pháp công nghệ thông tin vào công tác quản lý: Thường xuyên cập nhật dữ liệu về các biến động trong thực tế nhằm giúp kiểm soát các thông tin nhanh chóng và chính xác để đưa ra các biện pháp kịp thời. Đề xuất ứng dụng phần mềm quản lý đô thị để xây dựng hồ sơ điện tử quản lý tuyến đường. Hồ sơ điện tử này sẽ được liên thông giữa các cấp Thành phố Hà Nội - Quận Hoàng Mai - Phường. Khi trên tuyến đường gặp phải vấn đề về quản lý, các cấp phản hồi các vấn đề đó để cùng giải quyết.

Sơ đồ Giải pháp tổ chức bộ máy và ứng dụng công nghệ thông tin



• Giải pháp cộng đồng tham gia quản lý kiến trúc cảnh quan tuyến đường:

Sự tham gia của cộng đồng vào quản lý kiến trúc cảnh quan đô thị có thể diễn ra dưới nhiều hình thức. Vai trò của cộng đồng được thể hiện xuyên suốt trong toàn bộ quá trình quy hoạch, xây dựng và quản lý đô thị.

- Cung cấp thông tin:

Cung cấp thông tin nguyện vọng thông qua phiếu điều tra giúp cho chính quyền đưa ra các quyết định cải tạo, xây dựng.



- Tham gia nguồn lực:

Người dân có thể tham gia quản lý kiến trúc cảnh quan các tuyến phố trong những nội dung cụ thể như sau:

+ Được cung cấp thông tin về quy hoạch, về các dự án đầu tư xây dựng.

+ Tham gia vào các hoạt động do các tổ chức, đoàn thể tại phường, quận tổ chức như: chỉnh trang kiến trúc, tháo dỡ biển hiệu quảng cáo không đúng thẩm mỹ, vệ sinh đường phố theo định kỳ, chăm sóc và bảo vệ cây xanh...

+ Cử người có năng lực và uy tín đại diện cho cộng đồng tham gia, quyết định các công việc.

+ Đóng góp kinh phí cải tạo vỉa hè lòng đường, trang thiết bị trên địa bàn.

+ Tham gia bảo vệ trật tự giao thông đường phố cùng với lực lượng công an.

- Tham gia quản lý, duy tu, bảo dưỡng:

+ Cộng đồng cùng tham gia vận động tài trợ đầu tư.

+ Đóng góp ý kiến vào các văn bản quy định quản lý của ủy ban nhân dân phường, quận, thành phố để phù hợp với tình hình thực tế của tuyến phố.

+ Tuyên truyền, vận động, nhắc nhở nhân dân trên địa bàn tham gia giữ gìn đường phố văn minh thương mại, xanh sạch đẹp.

+ Bảo vệ cây xanh, vỉa hè, trang thiết bị đường phố: mặt lát vỉa hè, bó vỉa, thùng rác, đường ống nước, cột điện, dây điện, biển báo, biển hiệu, bồn cây.

+ Thành lập đội tự quản để quản lý duy trì an ninh trật tự, xây dựng tuyến phố xanh - sạch - đẹp.

- Tham gia vào công tác kiểm tra giám sát và đánh giá:

+ Cộng đồng kiểm tra giám sát người dân trên địa bàn thực hiện đúng quy định quản lý đô thị.

+ Phát hiện những trường hợp vi phạm để phối hợp với chính quyền có biện pháp xử lý.

+ Giám sát quá trình xây dựng đường phố vỉa hè, cũng như việc lắp đặt trang thiết bị đường phố để đảm bảo đúng thiết kế.

+ Cùng với Ủy ban nhân dân phường, quận đánh giá quá

trình thực hiện nếp sống văn minh đô thị của từng hộ gia đình, từng tổ dân phố.

4. Kết luận

Đường vành đai 2,5 đoạn từ đường Giải Phóng đến đường Tam Trinh, thành phố Hà Nội từ khi hoàn thành đã giúp kết nối giao thông từ đường Giải Phóng đến đường Tam Trinh, giúp giảm tải giao thông cho nhiều tuyến đường trong khu vực. Tuy nhiên, khi đưa vào sử dụng, kiến trúc cảnh quan tuyến đường đã có sự thay đổi theo thời gian do sự tác động của quá trình xây dựng và sử dụng của con người cũng đã xuất hiện các bất cập.

Trong những năm qua, kiến trúc cảnh quan các tuyến đường đã được các cấp từ thành phố Hà Nội đến quận Hoàng Mai quan tâm hơn, tuy nhiên việc quản lý kiến trúc cảnh quan chưa thực sự hiệu quả. Vì vậy, cần có mô hình tổ chức hợp lý bộ máy quản lý tuyến đường, phát huy được vai trò của cơ quan quản lý, có khả năng nhạy bén trong việc đánh giá các xu hướng phát triển để kiểm soát vấn đề phát sinh, từ đó đưa ra các giải pháp quản lý hiệu quả.

Tài liệu tham khảo:

1. Thủ tướng Chính phủ (2011), Quyết định 1259/QĐ-TTg ngày 26/07/2011 phê duyệt Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 tầm nhìn đến năm 2050.

2. UBND thành phố Hà Nội (2015), Quyết định số 6499/QĐ-UBND ngày 27/11/2015 về việc phê duyệt Quy hoạch phân khu đô thị H2-4, tỷ lệ 1/2.000.

3. UBND thành phố Hà Nội (2016), Quyết định số 41/2016/QĐ-UBND ngày 19/9/2016 ban hành Quy định phân cấp quản lý nhà nước một số lĩnh vực hạ tầng, kinh tế - xã hội trên địa bàn thành phố Hà Nội.

4. Viện Quy hoạch xây dựng Hà Nội (2015), Quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/500 hai bên tuyến đường vành đai 2,5 đoạn từ đường Giải Phóng đến sông Hồng.

5. Hàn Tất Ngạn (1997), Kiến trúc cảnh quan, Nhà xuất bản Xây dựng.