

Mô hình quy hoạch đô thị của các nước phát triển

Quy hoạch đô thị là căn cứ cơ bản và là biện pháp dẫn dắt và kiểm soát các hoạt động xây dựng đô thị, là tiền đề và cơ sở bảo đảm cho việc tận dụng hợp lý tài nguyên đất đai và không gian đồng thời cũng đảm bảo cho việc tiến hành hợp lý việc xây dựng đô thị, là biện pháp quan trọng thực hiện mục tiêu kinh tế xã hội của đô thị và quốc gia.

Cùng với tiến trình đô thị hóa không ngừng được thúc đẩy, những vấn đề và thách thức mà sự phát triển của các đô thị hiện nay phải đối mặt ngày càng nghiêm trọng, những vấn đề về dân số, ùn tắc giao thông, vấn đề môi trường, vấn đề phát triển hài hòa giữa các khu vực... đã trở thành những thách thức quan trọng.

1. Quy hoạch đô thị tại New York: Chú trọng tính cân bằng và tính chiến lược

New York là thành phố lớn nhất nước Mỹ, cũng là trung tâm kinh tế của thế giới. Hệ thống quy hoạch của nước Mỹ chú trọng những định hướng chính sách mang tính chiến lược. Đối mặt với sự xuống cấp của cơ sở hạ tầng đô thị, dân số bùng nổ và môi trường suy thoái, trong các phương diện như đất đai, tài nguyên nước, giao thông, không khí, biến đổi khí hậu... thành phố New York đã đề ra 127 kế hoạch nhằm cung cấp sự bảo đảm cho sự phát triển bền vững của đô thị.

Về phương diện cung cấp đất đai, thành phố New York nhấn mạnh tính bền vững, hiệu quả cao và cân bằng. Thông qua 12 kế hoạch cụ thể như tái quy hoạch khai thác công cộng, tận dụng đất đai công, khai thác khu vực có tiềm năng phát triển, mở rộng các hạng mục nhà ở định hướng có thể chi trả... để thực hiện mục tiêu cung cấp 300 - 500 đơn nguyên nhà ở dành cho tất cả các tầng lớp thu nhập của thành phố New York vào năm 2030. Song song với việc đáp ứng nhu cầu nhà ở của người dân thành phố, thông qua mở rộng không gian và xử lý những “cánh đồng nâu” (chỉ vùng đất hoang hoặc khu công nghiệp, thương mại không được sử dụng) để tận dụng hiệu quả và xử lý tích cực đất đai.

Về phương diện quy hoạch tài nguyên nước, thông qua đổi mới cơ sở hạ tầng, tăng tận dụng đối với đường ống thoát nước mưa cao cấp, thông qua quy hoạch thiết kế mở rộng không gian và các công trình nước để đảm bảo chất lượng nguồn nước. Đối với mạng lưới nước thành phố, thông qua đánh giá tài nguyên nước mới, mở rộng các kênh dẫn nước, tận dụng hiệu quả cao các thiết bị hiện có để đẩy mạnh ổn định tài nguyên nước.

Đối với hai vấn đề lớn là ùn tắc giao thông và cơ sở hạ tầng giao thông xuống cấp, thành phố New York đã đưa ra các biện pháp ứng phó từ 4 phương diện:

Thứ nhất, sửa chữa và mở rộng hệ thống vận chuyển giao thông. Nới rộng dung lượng đường tại các đoạn giao thông chính hay ùn tắc, xây dựng các tuyến tàu hỏa liên thành phố và cải tạo các khu vực có hệ thống giao thông lạc hậu.

Thứ hai, nâng cao khả năng phục vụ của cơ sở hạ tầng giao thông hiện có. Cải thiện và mở rộng dung lượng xe hơi công cộng, mở rộng các tuyến xe buýt tốc hành và các dịch vụ giao thông ứng phó ùn tắc.

Thứ ba, đề cao phương thức xuất hành xanh. Thành phố New York đã đưa ra quy hoạch đường chuyên dành cho xe đạp có chiều dài 1.800 dặm Anh để thuận tiện cho người dân đi lại. *Thứ tư*, các biện pháp tích cực ứng phó với ùn tắc giao thông. Các biện pháp được thực thi như thu phí ùn tắc giao thông, quản lý các tuyến đường hiệu quả cao, xử lý nghiêm các trường hợp vi phạm giao thông... nhằm giảm thiểu ùn tắc giao thông, đảm bảo sự thông suốt cho các tuyến đường.

2. Quy hoạch đô thị tại Paris: Nhấn mạnh khu vực hóa và phát triển đồng đều

Paris là thành phố lớn nhất ở Châu Âu với 13 triệu dân, cũng là thành phố lớn thứ 4 trên toàn cầu. Để xây dựng mục tiêu là đô thị lớn quốc tế hóa, từ năm 1960, thành phố Paris đã đề ra “Phương án quy hoạch tổng thể khu vực Paris”, Phương án sau này đã được sửa đổi thành “Phương án tổng thể quy hoạch đô thị và chỉnh頓 khu vực thành phố Paris”. Tháng 3/2009, thành phố Paris lại đưa ra một kế hoạch nữa, mục đích chính của kế hoạch này là cân bằng kinh tế khu vực, hạn chế sự mở rộng vô hạn của Paris, dựa vào mô hình phát triển kinh tế của nhiều trung tâm để dẫn dắt sự phát triển đô thị của toàn khu vực Paris.

Quy hoạch đô thị của thành phố Paris chủ yếu dựa vào khu vực hóa và phát triển đồng đều để giải quyết vấn đề mang tính chiến lược cho xây dựng và phát triển đô thị. Đối với vấn đề kinh tế xã hội được gây ra bởi sự mở rộng thành phố, quy hoạch đô thị đã thông qua bố cục không gian hiệu quả để thực hiện điều hòa sự phát triển của đô thị và kinh tế xã hội. Paris đã hình thành nên bố cục phân tầng đa cấp với các khu vực thành phố làm nòng cốt, bao gồm việc hình thành 8 phụ trung tâm và 60 trung tâm khu vực tại các khu vực thành phố ven đô. Thông qua các phụ trung tâm và các trung tâm khu vực để phát triển kinh tế và các doanh nghiệp thương mại, dẫn dắt điều chỉnh phân bố đồng đều bố cục công nghiệp tại toàn bộ khu vực thành phố Paris.

Paris đã đưa ra quy hoạch chiến lược về giao thông và sử dụng đất đai, đó là sử dụng phổ biến toàn thành phố các loại xe buýt, tàu cao tốc, tàu điện ngầm, thông qua kết hợp sử dụng các tuyến đường vành đai, 11 tuyến đường xuyên tâm, mạng lưới đường ô vuông, toàn thành phố đã hình thành nên tuyến đường giao thông với quy mô 36 nghìn km. Thông qua cải thiện giao thông công cộng giúp cho các phương tiện giao thông tốc độ cao và thuận tiện trở thành công cụ giao thông quan trọng trong sự phát triển của thành phố Paris.

3. Quy hoạch đô thị tại Tokyo: Chính phủ chỉ đạo, nhiều trung tâm xây dựng

Tokyo là thành phố lớn nhất Châu Á với diện tích 2.180 km², dân số 13 triệu người, cũng là một trong những trung tâm tài chính của thế giới. Năm 1958, Tokyo lần đầu công bố “Luật Quy hoạch phát triển khu vực thủ đô đất nước”. Năm 2000, Tokyo đưa ra quy hoạch chiến lược mới cho khu vực đô thị, nội dung của nó bao gồm 11 hạng mục quy hoạch như tận dụng đất đai, hệ thống cảnh quan và đất xanh đô thị, hệ thống giao thông, cơ sở công cộng, cơ sở sinh hoạt..., mục tiêu của nó là xây dựng đô thị quốc tế với năng lực lãnh đạo thế giới, có sức sống và sức thu hút kinh tế.

Tokyo chia đô thị thành khu vực trung tâm và khu vực cận trung tâm. Trung tâm thành phố với chức năng chính là thúc đẩy thương mại, văn hóa, mậu dịch..., các khu vực cận trung tâm sẽ có chức năng thương mại, mậu dịch, văn hóa, giải trí, cư trú... Cách phân chia này sẽ khiến Tokyo phát triển tốt kết cấu nhiều trung tâm.

Về phương diện quy hoạch đất đai, Tokyo sử dụng phương thức trọng điểm quy hoạch phân khu, căn cứ mục tiêu khác nhau để phân ra những khu vực khác nhau, bao gồm khu công nghiệp, khu giáo dục, khu thương mại, khu giải trí, khu tập trung nhà ở, đồng thời thông qua kiểm soát mật độ, tỷ lệ dung tích công trình khác nhau để bảo vệ không gian đô thị hiện tại.

Vấn đề giao thông của Tokyo là khâu quan trọng trong xây dựng đô thị cấp quốc tế. Quy hoạch giao thông của Tokyo bao gồm quy hoạch đường đô thị, quy hoạch đường sắt cao tốc, quy hoạch giao thông đường sắt, quy hoạch cơ sở đỗ xe để thích ứng với hệ thống kết cấu nhiều trung tâm. Để giải quyết vấn đề ùn tắc giao thông tại đô thị, Tokyo đã xây dựng một hệ thống giao thông đô thị xanh và thuận tiện. Thành phố cũng đã nỗ lực phát triển hệ thống giao thông đường sắt cao tốc với tổng chiều dài 2.355 km, mỗi ngày hệ thống giao thông đường sắt vận chuyển hơn 20 triệu lượt khách, đảm nhận vận chuyển 86% lượng khách trong toàn Tokyo.

Quy hoạch cảnh quan đô thị tại Tokyo được tiến hành dưới sự chỉ đạo của “Luật Cảnh quan khu vực đô thị Tokyo”, bao gồm khu vực thăm quan, khu vực bảo vệ đất xanh, khu vực đất xanh mang tính sản xuất và khu vực bảo vệ đất xanh ven đô, hình thành nên hệ thống mạng lưới đất xanh toàn đô thị, thực hiện sự phát triển hài hòa giữa con người và môi trường thiên nhiên trong đô thị.

Vương Điện Phương, Lưu Chí Kiệt

Nguồn: TC Xây dựng đô thị và nông thôn TQ, số 3/2014

ND: Kim Nhạn