

**ĐÁNH GIÁ VÀ PHÂN TÍCH KẾT QUẢ KHẢO SÁT VỀ MỸ QUAN
CÁC CÔNG TRÌNH CẦU VƯỢT THÀNH PHỐ HÀ NỘI
SAU MỘT THỜI GIẠN ĐƯA VÀO KHAI THÁC**

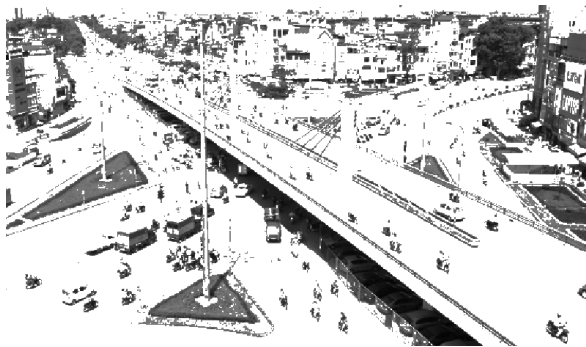
Lương Minh Chính¹

Tóm tắt: Hạ tầng giao thông của Hà Nội trong những năm gần đây đã có nhiều thay đổi tích cực với hàng loạt các công trình cầu vượt, các nút giao được hoàn thành, những tuyến đường lớn được thông xe, điều này đã phần nào giảm ùn tắc giao thông trong nội đô. Những cây cầu vượt trong nội thành Hà Nội được xây dựng để giải quyết một phần bài toán ùn tắc giao thông, nhưng bên cạnh đó cũng đặt ra một vấn đề rất lớn làm đau đầu rất nhiều nhà quy hoạch, thiết kế và các cơ quan quản lý. Đó chính là vấn đề mỹ quan đô thị, những cây cầu vượt được xây dựng lên liệu có đảm bảo được mỹ quan đô thị Hà Nội? Cầu vượt không chỉ làm chức năng giao thông mà nó còn cần phải có kiến trúc cho phù hợp với bộ mặt kiến trúc đô thị, đặc biệt với các đô thị có tính đặc thù cao như Hà Nội. Tuy là công trình giao thông giải quyết các xung đột về giao cắt nhưng cầu vượt cũng là một bộ phận cấu thành nên cảnh quan đô thị. Vì vậy, cầu vượt cần được xem như là công trình kiến trúc (Flaga K., Januszkiewicz K., Hrabiec A., Cichy Pazder, 2005).

Từ khóa: Cầu vượt Hà Nội, quy hoạch, mỹ quan đô thị.

1. MỞ ĐẦU

Từ đầu năm 2012, sau khi triển khai hàng loạt các giải pháp chống ùn tắc giao thông: đổi giờ làm, giờ học; phân làn phương tiện; cấm đỗ xe trên 262 tuyến phố chính... nhưng tình hình ùn tắc giao thông ở Thủ đô không có nhiều biến chuyển, Hà Nội đã tiến hành xây dựng các công trình cầu vượt nhẹ lắp ghép bằng thép tại một số ngã tư để chống ùn tắc tại chỗ (hình 1).



Hình 1. Cầu vượt Ngã tư Sở, là một cầu dây văng một mặt phẳng và là loại đầu tiên như vậy được xây tại Hà Nội (2006). Có kết cấu trụ tháp với kết cấu dầm bản Extradosed liên tục bê tông dự ứng lực từng phần.

Theo quy hoạch chung thủ đô Hà Nội đến năm 2030 tầm nhìn 2050 Thành phố Hà Nội sẽ quy hoạch thêm 12 nút giao thông cầu vượt mới, ngoài 8 cầu vượt đã được đưa ra vào khai thác (hình 2).



Hình 2. Cầu vượt tại nút giao Nguyễn Chí Thanh - Kim Mã, Cầu được xây dựng theo công nghệ dầm thép lắp ghép lớn nhất Việt Nam và là cầu vượt bằng thép thứ 7 tại Hà Nội.

Để hiểu rõ hơn về tầm quan trọng của các công trình cầu vượt về mặt mỹ quan và cảnh quan với môi trường xung quanh, nói đúng hơn là với các công trình đô thị khác thì “**một công**

¹ Khoa Công trình, Trường Đại học Thủy Lợi.

trình cầu vượt đẹp phải chú trọng đến mỹ quan ngay từ quy hoạch cho đến thiết kế và thi công” (K. Śledziwski, 2016). Việc hiểu rõ những điểm mạnh điểm yếu của các công trình xây dựng cầu vượt đã được xây dựng hiện nay ở Hà Nội có thể giúp chúng ta phát huy được các điểm mạnh vốn đã có và khắc phục những mặt còn yếu kém.



Hình 3. Hình ảnh tắc trên đường Nguyễn Trãi, Hà Nội vào giờ cao điểm.

Trong thực tế các công trình cầu vượt nội đô Hà Nội còn hạn chế về sự hài hòa với cảnh quan kiến trúc xung quanh, số lượng công trình cầu vượt chưa thể đáp ứng hết nhu cầu giao thông hiện nay. Tương lai sẽ có rất nhiều các nút giao khác tại nhiều đô thị trong cả nước được thiết kế và xây dựng. Nhưng những công trình cầu vượt hiện nay mới chỉ được chú trọng với nhiệm vụ giải quyết ùn tắc giao thông và chưa được xem như một công trình kiến trúc dẫn đến kiến trúc cầu vượt còn đơn điệu.

Trong tổ chức không gian kiến trúc của đô thị, sự xuất hiện của những cây cầu vượt đã phá vỡ phần nào tính ổn định, tương đối đồng nhất về kiến trúc trước đó của khu vực. Đặc biệt là thiếu những quy hoạch kết nối mang tính tổng thể và dài hạn để cầu vượt trong tương lai không chỉ là bộ phận làm đẹp cho cảnh quan đô thị mà còn là một công trình đầu mối kết nối được với tất cả các hệ thống giao thông hiện đại của đô thị như đường bộ trên cao, đường sắt trên cao, hầm bộ hành, cầu bộ hành, bến xe buýt (Donald J. Flemming, 1995).

2. CÁC TIÊU CHÍ XÂY DỰNG PHIẾU KHẢO SÁT

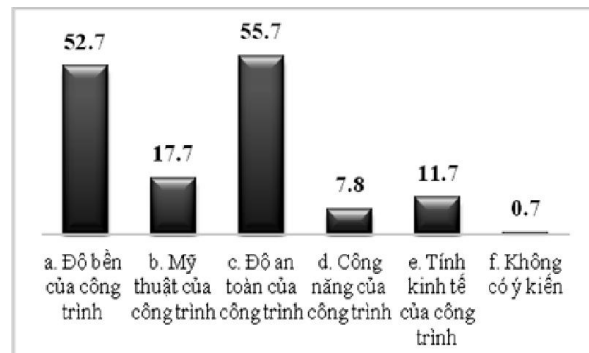
Để thu thập được phổ thông tin đủ rộng và chi tiết về cách cảm nhận đối với các công trình cầu vượt của người sử dụng tác giả đã xây dựng một phiếu khảo sát bao gồm 10 câu hỏi, liên quan đến rất nhiều góc độ của các công trình cầu vượt hiện nay.

Trên cơ sở đó tác giả đã phối hợp với nhóm sinh viên khóa 54GTC chuyên ngành cầu hầm của trường Đại học Thủy lợi đã tiến hành lấy ý kiến một cách khách quan về cảm nhận của người dân xung quanh với các công trình cầu vượt, lựa chọn và thu thập các thông tin về độ tuổi, trình độ học vấn, giới tính... để đánh giá mỹ quan, cái đẹp và sự ảnh hưởng tới cảnh quan xung quanh của các công trình cầu vượt ở thành phố Hà Nội, cũng như vai trò của các công trình hiện nay. Trên 500 phiếu khảo sát được phát đi và kết quả nhận được đã phân nào cho phép chúng ta nhận dạng được mức độ ảnh hưởng của các công trình cầu vượt đối với môi trường xung quanh, các yếu tố nào là yếu tố tiên quyết ảnh hưởng đến kiến trúc và mỹ quan của công trình cầu vượt.

3. ĐÁNH GIÁ PHÂN TÍCH KẾT QUẢ KHẢO SÁT

Những tính chất nào của công trình cầu vượt đô thị là quan trọng nhất là nội dung của câu hỏi thứ nhất. Với các đáp án về độ bền, tính mỹ thuật, cũng như độ an toàn của công trình thì kết quả khảo sát nhận được như biểu đồ 1.

Biểu đồ 1. Kết quả khảo sát câu 1

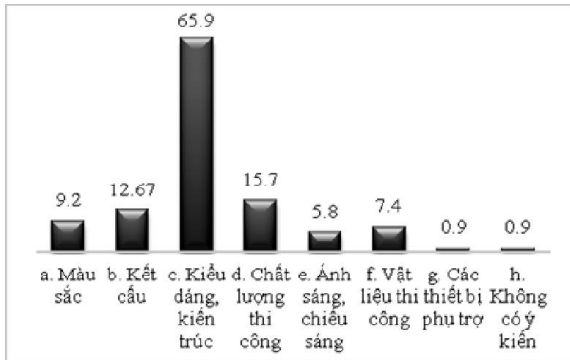


Từ kết quả khảo sát trên cho thấy độ an toàn và độ bền của công trình là hai tính chất được

quan tâm nhiều nhất chiếm 55,7% và 52,8%, sau đó là tính mỹ thuật 17,74% rồi mới tới tính kinh tế và công năng của công trình lần lượt chiếm; 11,7% và 7,8%. Qua đó có thể thấy người dân đặc biệt quan tâm sự an toàn khi tham gia giao thông và tính bền vững lâu dài của các công trình cầu vượt. Tuy nhiên trong kiến trúc và quy hoạch đô thị yêu cầu về thẩm mỹ và công năng của công trình là yếu tố hết sức quan trọng nhưng chưa được quan tâm đúng mức.

Ở câu thứ 2 - Những yếu tố nào ảnh hưởng lớn nhất đến tính thẩm mỹ của các công trình cầu vượt đô thị, kết quả khảo sát ở biểu đồ 2 cho thấy yếu tố kiểu dáng kiến trúc là yếu tố tiên quyết đối với cảm nhận về thẩm mỹ của công trình cầu vượt. Đây chính là điều mà các kỹ sư thiết kế, nhà quy hoạch và các nhà chức trách cần quan tâm lưu ý hàng đầu.

Biểu đồ 2. Kết quả khảo sát câu 2

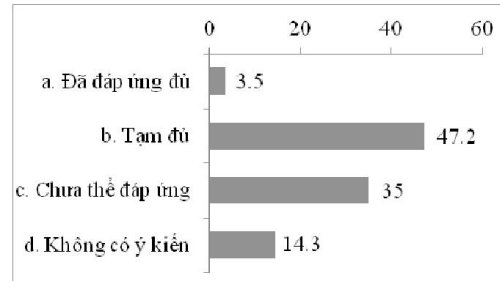


Những yếu tố khác như: màu sắc, kết cấu, chất lượng thi công, ánh sáng chiếu sáng, vật liệu thi công và các thiết bị phụ trợ... không chỉ ảnh hưởng đến tính thẩm mỹ của các công trình cầu vượt đô thị mà còn ảnh hưởng trực tiếp đến cảnh quan của khu vực xung quanh trong không gian đô thị (Hussain N., 2013).

Các công trình cầu vượt đô thị ở Hà Nội có đáp ứng nhu cầu giao thông hiện nay không là nội dung của câu hỏi thứ 3. Từ kết quả khảo sát những người thường xuyên trực tiếp tham gia giao thông ta thấy chỉ có 3.5% cho rằng đã đáp ứng đủ, có tới 47.2% cho rằng mới chỉ tạm đủ và 35% cho rằng chưa thể đáp ứng đủ nhu cầu tham gia giao thông của mọi người (biểu đồ 3). Qua đó

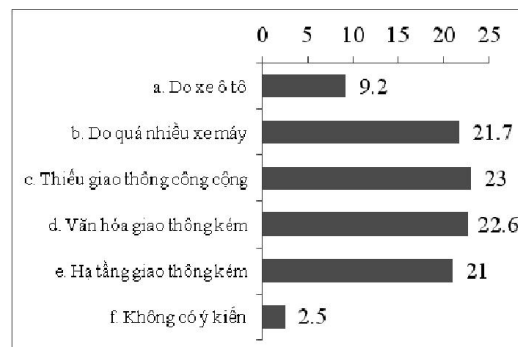
có thể thấy cầu vượt đô thị Hà Nội hiện tại mới chỉ đáp ứng được phần nào nhu cầu giao thông nội đô. Trong tương lai cần nâng cấp và xây dựng thêm nhiều công trình giao thông tương tự để đáp ứng nhu cầu đi lại cho người dân.

Biểu đồ 3. Kết quả khảo sát câu 3



Có rất nhiều nguyên nhân dẫn đến ùn tắc giao thông, những nguyên nhân chính có thể kể đến như: lượng người dân sử dụng phương tiện giao thông cá nhân cao cùng với ý thức văn hoá giao thông kém và số lượng xe máy, ô tô tham gia giao thông tăng trưởng hàng năm lớn so với tốc độ tăng dân số. Khiến cho diện tích chiếm dụng của các phương tiện tăng nhanh làm cho lượng ùn tắc giao thông ngày càng trở nên nghiêm trọng.

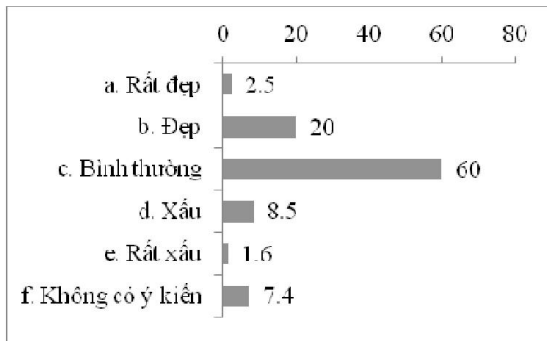
Biểu đồ 4. Kết quả khảo sát câu 4



Bên cạnh cơ sở hạ tầng giao thông yếu kém chưa thể đáp ứng đủ nhu cầu đi lại của người dân, cùng với việc thiếu hệ thống giao thông công cộng đồng bộ cũng là một nguyên nhân quan trọng dẫn đến tình trạng ùn tắc này. Các vấn đề nêu trên được đề cập ở câu thứ 4 với nội dung - Nguyên nhân nào dẫn đến tắc đường và phải xây dựng các cầu vượt nội đô?

Câu 5 - Các công trình cầu vượt đô thị ở Hà Nội có tính thẩm mỹ không? Về mặt thẩm mỹ của các cây cầu vượt trong lòng Hà Nội hiện nay mới chỉ giải quyết những nhu cầu giao thông chứ chưa đáp ứng được nhu cầu thẩm mỹ. Theo kết quả khảo sát thì tính thẩm mỹ ở các công trình cầu vượt ở Hà Nội chỉ ở mức bình thường, không mang lại ấn tượng sâu sắc, chiếm 60% là con số lớn nhất so với các ý kiến được đề xuất.

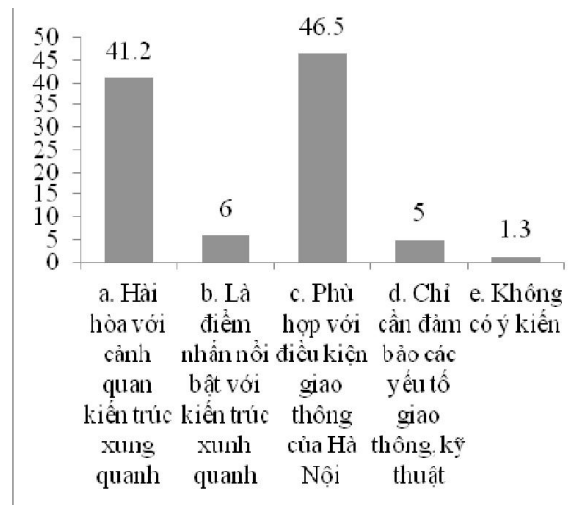
Biểu đồ 5. Kết quả khảo sát câu 5.



Thẩm mỹ của các công trình cầu vượt không được đánh giá cao, thậm chí hơn 10% người được hỏi nhận định các công trình cầu vượt là xấu (1.6 % lựa chọn rất xấu và 8.5% lựa chọn là xấu). Điều này nói lên các công trình cầu vượt của Hà Nội còn thiếu tính thẩm mỹ, chưa được đặc sắc. Nhiều người cho rằng, chưa một cầu vượt giao thông nào để lại ấn tượng về mặt kiến trúc, được nhắc tới như một tác phẩm đẹp đóng góp cho cảnh quan đô thị.

Trong câu 6, các nội dung của câu hỏi liên quan đến các yêu cầu mà các công trình cầu vượt đô thị ở Hà Nội cần phải đạt được. Trong câu này, theo ý kiến khảo sát thì phần lớn mọi người cùng nhận định cầu vượt đô thị phải phù hợp với điều kiện giao thông của Hà Nội (46.5%) và cần phải hài hòa với cảnh quan kiến trúc xung quanh (41.2%). Từ kết quả này chúng ta có thể nhận thấy rằng người dân họ quan tâm rất nhiều đến tính thẩm mỹ của các công trình cầu vượt đô thị. Một công trình cầu vượt đô thị không chỉ cần phải giải quyết được các vấn đề giao thông, các thông số kỹ thuật mà còn cần phải đảm bảo được tính thẩm mỹ, mỹ quan đô thị cần thiết.

Biểu đồ 6. Kết quả khảo sát câu 6.

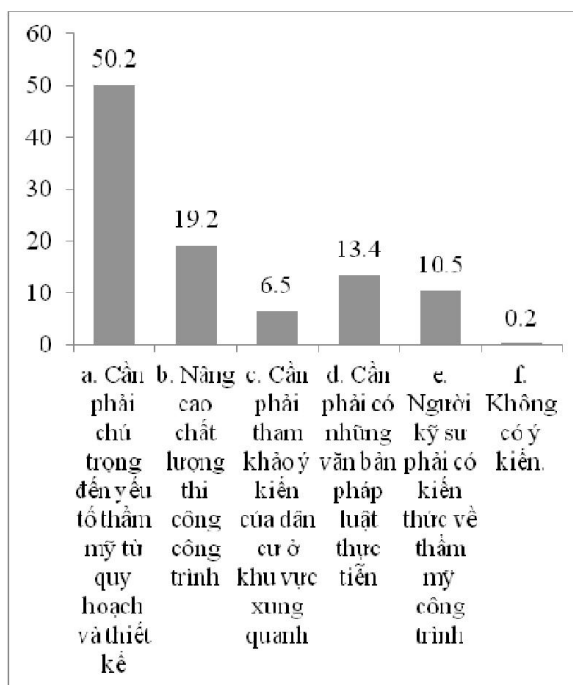


Với khối tích to và diện tích chiếm đất lớn, cầu vượt có ảnh hưởng rất lớn đến diện mạo cảnh quan đô thị nói chung và hình thái không gian khu vực xung quanh nó nói riêng. Chính vì vậy, để xây dựng một cây cầu vượt phù hợp với cảnh quan đô thị đòi hỏi sự nghiên cứu nghiêm túc và thống nhất của các chuyên gia hàng đầu trên mọi lĩnh vực như giao thông, cầu đường, kiến trúc, quy hoạch, mỹ thuật, môi trường, xã hội học, đô thị học (T. Siwowski, 2015). Đây cũng là nội dung được đề cập đến trong câu hỏi số 7.

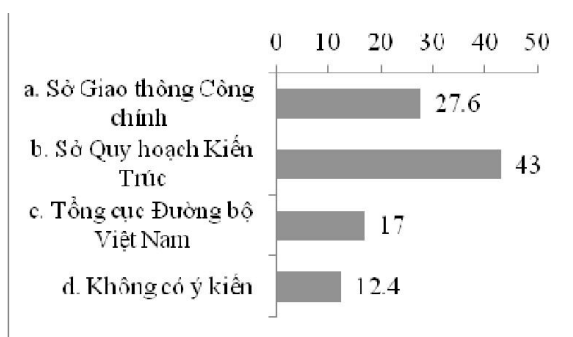
Kết quả khảo sát của câu 7 cho thấy cầu vượt đô thị cần phải chú trọng đến yếu tố thẩm mỹ từ quy hoạch đến thiết kế (50.2%) là ý kiến tiên quyết, sau đó mới kể đến chất lượng thi công của công trình (19.2%). Điều này cho thấy chúng ta cần phải kết hợp hài hòa giữa các kỹ sư thiết kế công trình và các kiến trúc sư trong quá trình thiết kế thi công xây dựng.

Có rất nhiều các cơ quan ban ngành góp phần vào việc quản lý và chịu trách nhiệm khi một công trình xây dựng được thiết kế và thi công. Để tạo ra một công trình xây dựng hoàn mỹ cần có sự bắt tay phối hợp hài hòa giữa các cơ quan chức năng. Nhưng cơ quan nào là cơ quan quản lý và chịu trách nhiệm chính đối với mỹ quan của các công trình cầu vượt đô thị? Ở câu 8 vấn đề này được đề cập và kết quả khảo sát thể hiện trong biểu đồ 8.

Biểu đồ 7. Kết quả khảo sát câu 7



Biểu đồ 8. Kết quả khảo sát của câu 8

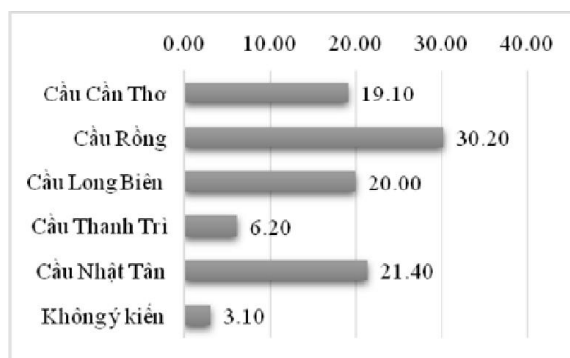


Qua kết quả khảo sát trên ta thấy phần lớn người dân cho rằng Sở Quy hoạch Kiến Trúc (43%) là cơ quan quản lý và chịu trách nhiệm đối với mỹ quan của các công trình cầu, tiếp theo mới là sở Giao thông công chính với 27.6% ý kiến.

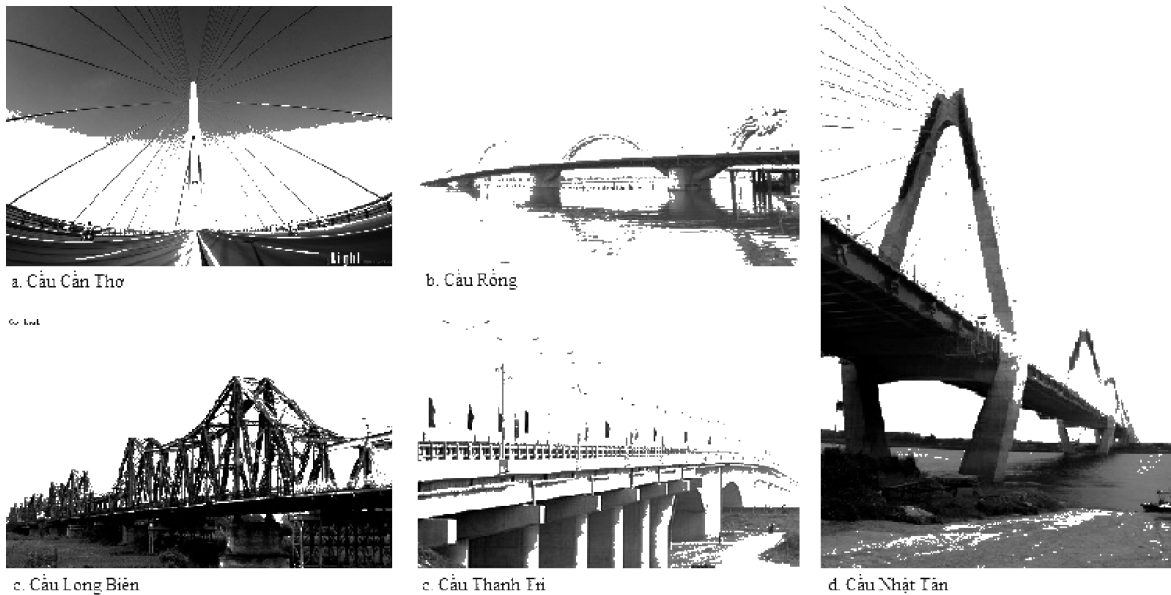
Ở câu số 9, tác giả đã liệt kê một số công trình cầu tiêu biểu, được nhiều người biết đến, mỗi công trình cầu tượng trưng cho một giải pháp kết cấu được áp dụng trong thiết kế. Nhiệm vụ của người được khảo sát là đánh giá trong những công trình cầu đó thì công trình nào là đẹp nhất (hình 4). Mỗi một cây cầu đều mang

một vẻ đẹp sắc thái riêng, luôn là điểm nhấn cảnh quan tại nơi mà chúng bắc qua, rất thu hút sự chú ý của người dân và du khách quốc tế. Mỗi người đều có một quan niệm về cái đẹp khác nhau chính vì vậy mà kết quả khảo sát về vẻ đẹp của các cây cầu lớn ở Việt Nam khá là đồng đều.

Biểu đồ 9. Kết quả khảo sát câu 9



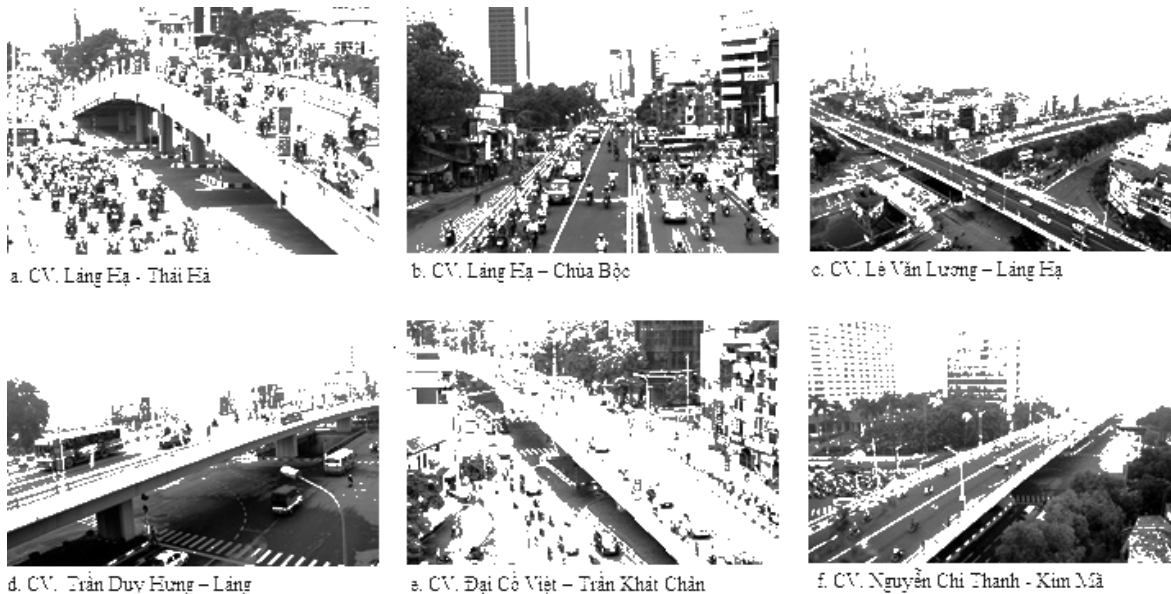
Cầu Rồng, một trong những biểu tượng của thành phố Đà Nẵng, là cây cầu được bình chọn nhiều nhất (30%). Cầu Rồng là cây cầu mái vòm nhưng với thiết kế độc đáo thể hiện hình ảnh một con Rồng đang bay lượn trên sông Hàn, đầu ngẩng cao, thân rồng uốn lượn cùng với hệ thống đèn chiếu sáng trang trí, kiến trúc cảnh quan bắt mắt tạo điểm nhấn kiến trúc của Tp. Đà Nẵng. Cầu Nhật Tân (22%) cầu dây văng lớn nhất Việt Nam. Cây cầu được thiết kế để trở thành biểu tượng của Thủ đô ngàn năm văn hiến với năm trụ tháp tượng trưng cho năm cửa ô của Hà Nội. Cầu Cầu Thơ (19%) là cầu dây văng có nhịp chính dài nhất khu vực Đông Nam Á (550m). Cầu Long Biên (20%) cây cầu sắt nhiều tuổi nhất Việt Nam, cây cầu này thu hút người dân bởi vẻ cổ kính, nét đẹp lịch sử, văn hoá mà nó mang lại. Cầu Thanh Trì (6%) là cây cầu được thi công hoàn toàn bằng bê tông cốt thép, cũng là cây cầu lớn nhất bắc qua sông Hồng. Qua đó cho thấy hình dáng kiến trúc và sự độc đáo của kết cấu là yếu tố tiên quyết, ảnh hưởng đến mỹ quan của công trình, đồng thời là điểm nhấn của cảnh quan xung quanh.



Hình 4. Các công trình cầu tượng trưng cho các dạng kết cấu được nêu trong câu số 9

Và cuối cùng ở câu số 10, tác giả đã liệt kê các công trình cầu vượt đã thi công trong thời gian gần đây, và câu hỏi đặt ra là công trình cầu

vượt đô thị hiện nay thì công trình cầu vượt nào có tính thẩm mỹ hơn cả (hình 5).



Hình 5. Các công trình cầu vượt đô thị được thi công trong thời gian vừa qua.

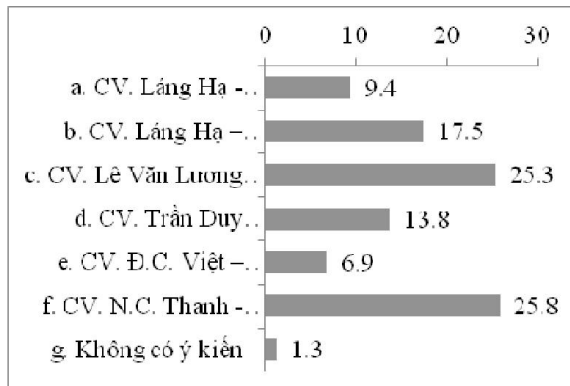
Một cây cầu vượt không chỉ phải đáp ứng được vai trò chức năng giao thông của mình mà còn là một bộ phận cấu thành lên kiến trúc cảnh quan đô thị. Từ kết quả khảo sát tỷ lệ bình chọn về tính thẩm mỹ của các cây cầu vượt đô thị Hà

Nội khá là đồng đều. Tỷ lệ chênh lệch giữa cây cầu được cho là đẹp nhất, cầu vượt Nguyễn Chí Thanh – Kim Mã (26%) và cây cầu được ít bình chọn nhất cầu vượt Đại Cồ Việt – Trần khắc Chân (7%) là không cao. Điều này cho thấy

kiến trúc của các cây cầu vượt đô thị Hà Nội chưa thực sự nổi bật. Thiết kế của những cây cầu này còn khá giống nhau và chưa được chú trọng nhiều về tính thẩm mỹ.

Chính vì thế một vấn đề luôn cần được đặt ra là cần phải có một quy trình cụ thể cho việc thiết kế và xây dựng các cây cầu vượt ở Việt Nam. Trong quan niệm thiết kế cần coi cầu vượt là một hạng mục dân sinh thiết yếu và là một bộ phận cầu thành kiến trúc cảnh quan đô thị.

Biểu đồ 10. Kết quả khảo sát cầu 10



4. KẾT LUẬN

Thành phố Hà Nội xây dựng các cây cầu vượt nội đô, dưới góc độ về chức năng giao thông như vậy là hợp lý, ít nhiều đã giải quyết được xung đột, giảm ùn tắc tại các nút giao nhau. Điển hình như các nút giao Chùa Bộc – Thái Hà, Thái Hà – Láng Hạ hay khu vực Ngã Tư Sở... sau khi xây dựng cầu vượt các phương tiện đã đi lại thuận tiện hơn và hiện tượng ùn tắc đã giảm rất nhiều. Xét ở góc độ cảm thụ không gian đô thị, các công trình cầu vượt trong nội thành phần lớn đang phá vỡ hình thái không gian đường phố xung quanh. Sự không đồng bộ

trong cập nhật, thiết kế quy hoạch chung và quy hoạch mạng lưới giao thông nội đô dẫn đến tình trạng các công trình trên tuyến phố được phê duyệt chỉ tiêu quy hoạch xây dựng trước, sau đó hệ thống giao thông mới được thiết kế mang tính giải pháp tình thế.

Thiết kế cầu vượt mới chỉ nghĩ đến xây dựng một con đường, một công trình giao thông chứ chưa tính đến không gian, cảnh quan. Cầu vượt ảnh hưởng rất lớn đến cảnh quan đô thị nói chung và hình thái không gian khu vực xung quanh nó nói riêng.



Hình 6. Ngã 3 Huế (Tp. Đà Nẵng) một trong số ít những nút giao có hình thức thi kiến trúc.

Sau khi phân tích những thực trạng của các cây cầu vượt nội đô Hà Nội. Tác giả nhận thấy:

- Cầu vượt đô thị cần được xem như một công trình kiến trúc.
- Cần phải tổ chức phương án thi tuyển thiết kế kiến trúc cho các nút giao thông (hình 6).
- Cần có một quy trình cụ thể cho việc thiết kế và xây dựng hệ thống các cây cầu vượt ở Việt Nam.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- K. Śledziwski, 2016. “The role of aesthetic principles in the designing process of bridge structures”. Budownictwo i Architektura 15(1) (2016).
- Donald J. Flemming, 1995. “Aesthetic guidelines for bridge design”. Minnesota department of transportation, office of bridges and structures (1995).
- Flaga K., Januszkiewicz K., Hrabiec A., Cichy Pazder, 2005. “Estetyka konstrukcji mostowych”. Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków (2005)
- Hussain N. 2013. *Guidelines for Design Competitions for Bridges IABSE*, Zurich, (2013)
- T. Siwowski, 2015. “Współczesne mosty miejskie”. Wydawnictwo Mosty Polskie (2015).

Abstract:
**EVALUATION AND ANALYSIS OF PUBLIC OPINION SURVEYS ABOUT
THE AESTHETICS OF VIADUCTS IN HANOI AFTER A CERTAIN PERIOD OF USE**

Transport infrastructure of Hanoi city has been a many positive changes in recent years. New overpasses and interchanges are completed, the new major route has reduced traffic jam in urban areas. The new overpasses were built to solve a problem of traffic jams, but besides that also poses a huge problem for planners, designers and agencies administration. It is the urban landscape issues. "Every bridge is in some degree a historical document, a demonstration of structural technique, a performance test of building materials, a comment on the value of a society which produced it, and a reflection of the richness or poverty of its designer's imagination" - Sinclair Gouldie (Donald J. Flemming, 1995).

Keywords: Bridge aesthetic, overpass, planning, urban landscape.

BBT nhận bài: 03/8/2016

Phản biện xong: 17/8/2016