



# KIẾN TRÚC CẢNH QUAN ĐƯỜNG VÀNH ĐAI 2,5 THÀNH PHỐ HÀ NỘI

## LANDSCAPE ARCHITECTURE OF THE RING ROAD 2.5 IN HANOI CITY

TS.KTS. Nguyễn Tuấn Anh\*

**Tóm tắt:** Hiện nay do tốc độ phát triển nhanh chóng của Hà Nội về mọi mặt như kinh tế, xã hội, văn hóa, dân số tăng nên nhu cầu về sử dụng, cải tạo các công trình đang có và xây mới các công trình trên các 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. 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. Tuyến đường 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.

**Từ khóa:** Đô thị, cảnh quan, kiến trúc cảnh quan, đường vành đai, Hà Nội.

Nhận ngày 10/03/2023, chỉnh sửa ngày 20/3/2023, chấp nhận đăng ngày 01/5/2023.

**Abstract:** Currently, due to the rapid development of Hanoi in all aspects such as economy, society, culture and population, the demand for using and renovating existing works and building new ones is very high, which directly affects the landscape architecture, the typical image of the route. These impacts, if not properly controlled, will damage the overall landscape of the entire route. The 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. The route has a high construction density in some areas, with new construction, interrupted construction or expansion inconsistently, lack of green space, empty space, mixed works, commercial services which can be disrupting the landscape at this route area, causing asynchronous condition and losing the aesthetic value as well as the landscape of the whole route.

**Key words:** Urban, landscape, landscape architecture, ring road, Hanoi.

### 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 tại Quyết định số 1259/QĐ-TTg ngày 26/7/2011, 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 Bắc Từ Liêm, Tây Hồ, Cầu Giấy, Thanh Xuân, Hoàng Mai.

Trong những năm gần đây, hệ thống đường giao thông vành đai của Thủ đô đã được đầu tư và xây dựng, góp phần cải thiện tình

hình giao thông đô thị. Đường vành đai 2,5 đoạn từ đường Giải Phóng đến đường Tam Trinh, thành phố Hà Nội gồm nhiều đoạn được thi công xây dựng trong nhiều khoảng thời gian khác nhau. Tuyến đường 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, sau khi đưa vào sử dụng, các bất cập về kiến trúc cảnh quan đã bộc lộ như: Kiến trúc công trình không có điểm nhấn, thiếu sự quản lý gây ra mất mỹ quan đô thị, 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.

\*Bộ môn Kiến trúc Cảnh quan, Khoa Quy hoạch Đô thị và Nông thôn, Trường ĐH Kiến trúc Hà Nội  
Email: tuananhqh98@gmail.com

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

**2.1. Khái quát về đường vành đai 2,5 thành phố Hà Nội**

Tuyến đường vành đai 2,5 dài khoảng 19km chạy từ Bắc xuống Nam và chuyển tiếp sang hướng Đông (từ Xuân Đình, Cổ Nhuế - quận Bắc Từ Liêm qua địa bàn các quận Tây Hồ, Cầu Giấy, Thanh Xuân, đến đê sông Hồng khu vực phường Trần Phú - quận Hoàng Mai) có hướng tuyến gần song song với đường vành đai 2 và vành đai 3. Đây 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. Trên tuyến đường vành đai 2,5, các đoạn đường được đầu tư xây dựng trong các khoảng thời gian khác nhau, kéo dài từ trước năm 2000. Tuyến đường có thể phân thành 3 đoạn chính:

- Đoạn 1: Từ Phạm Văn Đồng - Nguyễn Phong Sắc đến Nguyễn Trãi có chiều dài khoảng 9,1km.
- Đoạn 2: Từ đường Nguyễn Trãi đến đường Giải Phóng có chiều dài khoảng 4 km.
- Đoạn 3: Từ đường Giải Phóng đến đê sông Hồng có chiều dài khoảng 5,4 km.

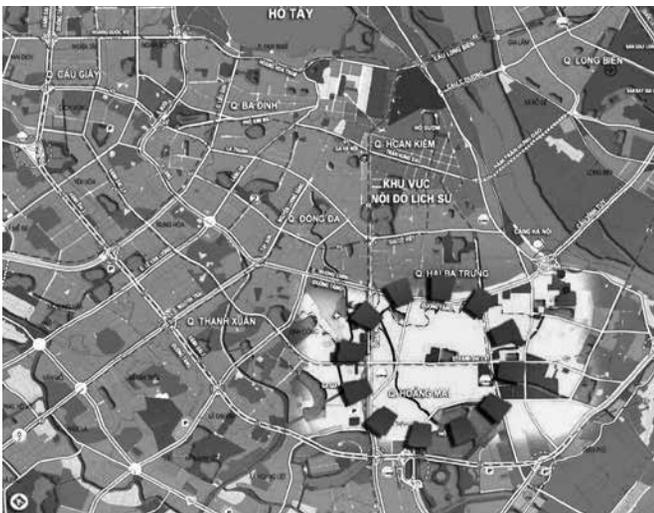
Phần vi đoạn đường nghiên cứu trong bài viết thuộc một phần đoạn 3 của tuyến đường vành đai 2,5, có điểm đầu từ đường Giải Phóng đi qua đường Kim Đồng, cầu Sông Sét, phố Tân Mai đến đường Tam Trinh là trục giao thông chính theo hướng Đông - Tây đi qua các khu vực phát triển đô thị mới và khu vực dân 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. Các giai đoạn chính của quá trình hình thành tuyến đường như sau:

Trước năm 2000: Xây dựng đường Kim Đồng và một phần tuyến đường thuộc khu đô thị Đền Lừ nối với đường Tam Trinh.

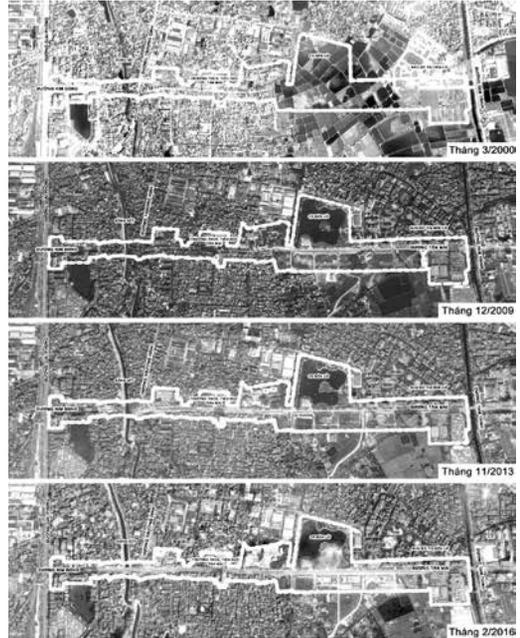
Từ năm 2000 - 2009: Xây dựng tuyến đường đoạn nối khu đô thị Đền Lừ với công viên hồ Đền Lừ.

Từ năm 2010 - 2015: Hoàn thành đoạn tuyến nối đường Kim Đồng với đường Tân Mai (qua sông Sét) và thông đến đường Tam Trinh.

Từ năm 2015 - 2017: Mở rộng cầu qua sông Kim Ngưu và hoàn thành như hiện nay.



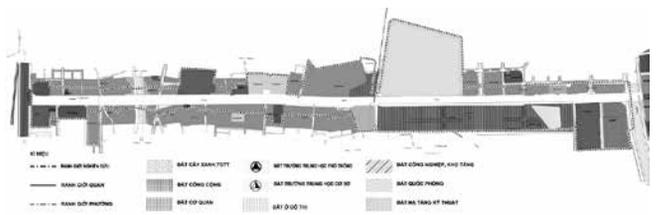
Hình 1. Vị trí tuyến đường vành đai 2,5 đoạn từ đường Giải Phóng đến đường Tam Trinh



Hình 2. Quá trình hình thành đường vành đai 2,5 đoạn từ đường Giải Phóng đến đường Tam Trinh

**2.2. Thực trạng sử dụng đất**

TT	Chức năng sử dụng đất	Diện tích (m <sup>2</sup> )	Tỷ lệ (%)
1	Đất cây xanh, công viên, TĐTT	75.432	17,29
2	Đất giáo dục	10.604	2,43
2.1	Trường trung học cơ sở	5.661	1,30
2.2	Trường tiểu học	4.943	1,13
3	Đất ở	140.321	32,16
4	Đất hỗn hợp	11.818	2,71
5	Đất cơ quan	9.243	2,12
6	Đất HTKT, bãi đỗ xe	16.686	3,82
7	Đất nghĩa trang, nghĩa địa	10.118	2,32
8	Dự án chưa triển khai xây dựng	74.805	17,14
9	Đất đường giao thông	76.749	17,59
<b>TỔNG CỘNG</b>		<b>436.380</b>	<b>100</b>



Hình 3. Bản đồ hiện trạng sử dụng đất

**2.3. Thực trạng kiến trúc công trình**

**a. Công trình trường học**

Trên tuyến đường có các công trình trường học là trường tiểu học Tân Mai và trường trung học cơ sở Tân Mai. Hai công trình này đều vừa được xây dựng mới và đưa vào sử dụng ổn

định. Tuy nhiên vào giờ tan học, việc đưa đón học sinh của phụ huynh còn gây ra tình trạng tắc đường cục bộ trước khu vực cổng trường.

*b. Công trình cơ quan*

Trên đường Kim Đồng tập trung một số công trình văn phòng như: tòa nhà văn phòng VNPT, Mobifone.... Nhìn chung, kiến trúc các công trình tương đối đơn giản, chưa có sự thống nhất về khoảng lùi, chiều cao các tầng, hình thức kiến trúc bên ngoài.



Hình 4. Tòa nhà văn phòng VNPT và Mobifone

*c. Chung cư cũ*

Các công trình chung cư cũ trên tuyến đường có thể kể đến như: Khu tập thể du lịch tại ngã ba Kim Đồng - Giải Phóng có chiều cao 6 tầng hiện đã xuống cấp. Khu tập thể Đền Lũ được xây dựng từ năm 2002, các công trình cao 5 tầng, 9 tầng và 11 tầng. Phần tầng 1 đều được chia thành các ki-ốt cho thuê mở cửa hàng kinh doanh. Hiện kiến trúc mặt ngoài đã xuống cấp gây mất mỹ quan đô thị. Các căn hộ cũng đã xuất hiện tình trạng coi nới tại lô-gia của căn hộ.



Hình 5. Khu tập thể Du lịch

*d. Chung cư thương mại*

Các dự án chung cư thương mại, công trình hỗn hợp gồm có: Chung cư Licogi 19 đưa vào sử dụng năm 2009 với chiều cao 15 tầng; chung cư 25 Tân Mai đưa vào sử dụng năm 2014 với chiều cao 19 tầng, chung cư Mandarin Garden 2 đưa vào sử dụng năm 2018 gồm 04 tòa nhà với chiều cao từ 26 đến 30 tầng trong đó từ tầng 1 đến tầng 6 là trung tâm thương mại, dự án khu nhà ở K35 gồm 04 tòa chung cư cao từ 25 đến 30 tầng. Nhìn chung, các tòa nhà chung cư thương mại có kiến trúc không quá đặc biệt và hiện đại tuy nhiên do các công trình được phát triển bởi các chủ đầu tư khác nhau và mang tính đơn lẻ vì vậy không tạo được điểm nhấn kiến trúc trên tuyến đường.



Hình 6. Chung cư Mandarin Garden 2



Hình 7. Khu nhà ở K35

*e. Nhà ở tái định cư*

Các dự án chung cư tái định cư thuộc khu đô thị Đền Lũ 2 được xây dựng từ năm 2005, các công trình có tầng cao từ 11 đến 15 tầng. Các công trình này mặc dù có kiến trúc không quá lạc hậu nhưng công trình đã rất xuống cấp. Tại một số tòa nhà, tầng 1 và tầng 2 hiện không thể sử dụng do hiện tượng lún nứt. Phía trên của các tòa chung cư, phần căn hộ cũng bị người dân coi nới và đã xuất hiện rất nhiều chướng cạp gây mất mỹ quan đô thị.



Hình 8. Chung cư tái định cư Đền Lũ 2 với tình trạng coi nới và xuống cấp

*g. Nhà thấp tầng*

Nhà thấp tầng gồm hai nhóm như sau: Nhóm thứ nhất là các khu nhà liên kế được xây dựng theo quy hoạch; nhóm thứ hai là khu dân cư hiện hữu được xây dựng, chỉnh trang sau khi giải phóng mặt bằng và mở rộng tuyến đường. Ở nhóm thứ nhất các công trình có sự tương đồng về khoảng lùi, chiều cao các tầng, tuy nhiên do quá trình sử dụng lâu dài, chủ sở hữu các đã cải tạo, nâng cấp vì vậy kiến trúc mặt ngoài có sự đa dạng nhưng chưa có giá trị nhiều về mặt kiến trúc. Ở nhóm thứ hai, do các công trình được xây dựng trên phần đất còn lại sau khi giải phóng mặt bằng vì vậy nhiều lô đất có chỉ giới không đồng đều, kích thước các công trình đa dạng, hình thức kiến trúc còn lộn xộn.



Hình 9. Nhà liên kế được xây dựng theo quy hoạch có chiều cao tầng, khoảng lùi tương đồng



Hình 10. Nhà phố được xây dựng, chỉnh trang sau khi mở rộng tuyến đường

**h. Công trình dịch vụ, thương mại**

Trên tuyến đường có các công trình dịch vụ thương mại quy mô vừa và nhỏ với hình thức kiến trúc đa dạng, số 6 Kim Đồng có công trình khách sạn Jana Garden Terrace cao 9 tầng có kiến trúc khá đơn giản. Tại đầu ngã ba giao với Giải Phóng có tổ hợp nhà hàng xen lẫn với khu nhà tập thể cũ rất mất mỹ quan đô thị.



Hình 11. Nhà hàng xen lẫn với khu nhà tập thể cũ



Hình 12. Khách sạn Jana Garden Terrace



Hình 13. Các công trình thương mại, chợ đầu mối phía Nam

**2.4. Thực trạng cảnh quan**

**a. Các không gian trước tổ hợp kiến trúc**

Nhìn chung các không gian này chưa được chủ đầu tư chú trọng, một số công trình có khuôn viên đóng như Tòa nhà văn phòng VNPT, Mobifone, khách sạn Jana Garden Terrace có khuôn viên phía trước khá hẹp và không được chú trọng đầu tư

về mặt hình thức. Đối với tổ hợp chung cư Mandarin Garden 2, không gian cảnh quan phía trước dạng mở đã được chủ đầu tư xây dựng đồng bộ hơn các công trình khác tuy nhiên vẫn còn đơn điệu, chưa tạo thành khoảng không gian mở cho cả công trình, chưa hình thành được khoảng đệm giữa công trình cao 30 tầng ra đến trục đường giao thông đông đúc.



Hình 14. Cảnh quan trước chung cư Mandarin Garden 2

**b. Vía hè và dải phân cách giữa**

Vía hè chủ yếu được lát bằng gạch tự chèn, bó vỉa bằng bê tông đúc sẵn, trên vỉa hè trồng rất nhiều loại cây khác nhau như sấu, hoa sữa, hoa ban, bằng lăng, cau, hoa ban, long não. Do đặc điểm nhiều đoạn tuyến được xây dựng trong khoảng thời gian kéo dài bởi nhiều dự án khác nhau vì vậy cảnh quan vỉa hè còn thiếu đồng bộ ở vật liệu hoàn thiện, cây xanh trồng trên vỉa hè. Chất lượng vỉa hè một số đoạn tuyến đã xuống cấp. Nhìn chung, cảnh quan trên vỉa hè và dải phân cách chưa được quan tâm đầu tư.



Hình 15. Hiện trạng vỉa hè, dải phân cách

**c. Công viên, vườn hoa**

Trên tuyến đường có công viên hồ Đền Lừ với diện tích hơn 8ha. Công viên được thiết kế dạng mở, không có hàng rào ngăn cách. Không gian chức năng trong công viên chủ yếu là vườn cây, sân, đường dạo, mặt nước và không có các công trình thể dục thể thao cũng như các tiện ích, khu vui chơi trẻ em, nhà vệ sinh công cộng... Chính vì thiếu các chức năng trên nên công viên chưa phát huy được tối đa vai trò nâng cao đời sống tinh thần của người dân. Trong công viên được trồng các loại cây bóng mát như: Phượng, bằng lăng, hoa sữa, các loại cây bụi. Nhìn chung cảnh quan, cây xanh trong công viên khá đơn giản và không được đầu tư nhiều. 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 trong vấn đề sử dụng nên chưa phát huy được giá trị tiềm năng.



Hình 16. Hiện trạng công viên hồ Đền Lừ

### 2.5. Thực trạng hạ tầng kỹ thuật và môi trường

Theo quy hoạch phân khu được duyệt, tuyến đường được đầu tư với lộ giới 40m, trong đó lòng đường mỗi bên rộng 11,25 m với 3 làn xe cơ giới, vỉa hè mỗi bên 7m, giải phân cách giữa rộng 3m. Tại một số vị trí, hệ thống vỉa hè vẫn chưa được đầu tư hoàn chỉnh và đang được xây dựng. Trên tuyến đường có hai cây cầu: Cầu bắc qua Sông Sét và cầu Đền Lừ đã được xây dựng với quy mô lộ giới đúng theo quy hoạch. Tại vị trí trường Tiểu học và Trung học cơ sở Tân Mai đã được xây dựng một cầu vượt cho người đi bộ, góp phần đảm bảo an toàn giao thông cho người đi bộ.

**Tổ chức giao thông:** Theo quy định về phân luồng giao thông của thành phố, các tuyến xe khách từ bến xe Giáp Bát phải rẽ vào đường Kim Đồng để quay xe ra đường Giải Phóng đi về phía Nam. Chính việc này đã thường xuyên gây ra ùn tắc và xung đột giao thông trên tuyến đường Kim Đồng do các xe quay đầu và đón trả khách sai quy định.

**Bãi đỗ xe:** Theo quy hoạch, hai bên tuyến đường chưa có hệ thống bãi đỗ xe cho khách vắng lại. Hiện chỉ có các bãi đỗ xe tự phát mở trên các khu đất trống.



Hình 17. Các tuyến xe khách quay đầu trên tuyến phố Kim Đồng gây ùn tắc giao thông



Hình 18. Các bãi đỗ xe tự phát mọc lên trên các khu đất trống

Hệ thống hạ tầng dọc tuyến gồm các loại cáp điện, thông tin liên lạc cơ bản đã được hạ ngầm. Tại vị trí cầu qua sông Sét

có tuyến điện cao thế cắt ngang qua tuyến đường ảnh hưởng khá nhiều đến mỹ quan tuyến phố.

Về vấn đề môi trường: Cuối tuyến đường Tân Mai, đối diện với KĐT Đền Lừ 1 là nghĩa trang làng Hoàng Mai với diện tích tương đối lớn. Trên tuyến đường còn vẫn còn ô nhiễm môi trường tại các khu vực đang xây dựng và vấn đề về thu gom rác thải sinh hoạt của công trình hai bên tuyến đường.



Hình 18. Hiện trạng hạ tầng kỹ thuật và môi trường.

### 3. 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, không gian tuyến đường đã có sự chuyển biến 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 về kiến trúc cảnh quan. Các nguyên nhân là: 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; chưa có công cụ quản lý cụ thể để cơ quan quản lý và người dân thực hiện; hệ thống hạ tầng chưa được đầu tư đồng bộ; chưa có sự tham gia của người dân trong công tác quản lý.

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 các tuyến đường chưa thực sự hiệu quả. Vì vậy, cần có mô hình tổ chức hợp lý bộ máy quản lý tuyến đường tại các cơ quan địa phương, hiện tại bộ máy này đã có và đang được thực hiện tại các phòng ban chuyên môn của Sở, ban ngành và UBND các cấp. Bộ máy quản lý cần được tổ chức để phát huy được vai trò của cơ quan quản lý đảm bảo việc quản lý kiến trúc cảnh quan, 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 TP 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. 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.
4. Hàn Tất Ngạn (1997), Kiến trúc cảnh quan, Nhà xuất bản Xây dựng.