

# Hình thái không gian hành lang xanh Hà Nội

Lương Tú Quyên<sup>(1)</sup>, Đào Phương Anh<sup>(2)</sup>, Lương Tiến Dũng<sup>(3)</sup>,  
Đỗ Trần Tín<sup>(4)</sup>, Lê Xuân Hùng<sup>(5)</sup>



## Tóm tắt

Hà Nội đã trải qua nhiều lần quy hoạch, thay đổi hình dáng, mở rộng diện tích. Tuy nhiên đến 2011, Hành lang xanh mới được xác lập trong đồ án quy hoạch chung thành phố Hà Nội đến 2030, tầm nhìn 2050. Hành lang xanh Hà Nội về bản chất giống vành đai xanh trên thế giới, cùng có tác dụng hạn chế sự phát triển lan tỏa của thành phố, bảo vệ môi trường tự nhiên, bảo vệ vùng nông nghiệp năng suất cao, vùng thoát lũ cho thành phố, tạo sự cân bằng giữa đô thị và thiên nhiên. So với thế giới, hành lang xanh Hà Nội phát triển muộn, là khu vực phức tạp gồm nhiều khu dân cư nông thôn đông đúc, khu công nghiệp, logistic..., dẫn đến không thể kiểm soát phát triển theo yêu cầu của vành đai xanh đơn thuần. Vì vậy hành lang xanh Hà Nội đòi hỏi giải pháp quy hoạch, chính sách quản lý đặc thù. Bài viết giới thiệu thực trạng phát triển, đặc điểm của hành lang xanh Hà Nội là cơ sở đề xuất giải pháp thiết kế cho khu vực.

**Từ khóa:** Hành lang xanh Hà Nội, vành đai xanh, hạn chế phát triển lan tỏa, môi trường thành phố

## Abstract

Hanoi has undergone many changes in shape and area expansion through different planning projects. However, it was not until 2011 that for the first time, the Green corridor of Hanoi was established according to the Master Plan of Hanoi city. Hanoi's green corridor is essentially the same as the green belt of cities around the world, aiming to limit the spread of city development, protect the natural environment, and also protect the high-productivity agricultural area, and flood drainage area for the city, creating a balance between city and nature. Hanoi city has special conditions such as late Green belt development, and the green belt area is quite complicated, including many crowded rural residential areas, industrial parks, and logistics hubs..., which cannot be contained and developed according to the requirements of the green belt. Therefore, Hanoi's green corridor requires specific planning solutions and management policies. The paper analyzes the current development situation and characteristics of Hanoi's green corridor. It introduces a form of discontinuous and non-closed green belt to suit the specific conditions of Hanoi city. This is the basis for proposing solutions for designing Hanoi's green belt.

**Key words:** Hanoi green corridor, greenbelt, prevent widespread development, city environment

(1) PGS.TS, Bộ môn Quy hoạch Đô thị, Khoa Quy Hoạch DT&NT, Trường Đại học kiến trúc Hà Nội, Email: Luongtuquyen1@gmail.com, Tel:0912792255

(2) TS, Bộ môn Quy hoạch Vùng, Khoa Quy Hoạch DT&NT, Trường Đại học kiến trúc Hà Nội, Email: Arch.phuonganh@gmail.com, Tel:0969346598

(3) TS, Bộ môn Quy hoạch Vùng, Khoa Quy Hoạch DT&NT, Trường Đại học kiến trúc Hà Nội, Email: Tommiuchitop@gmail.com, Tel:0913535319

(4) TS, Bộ môn Thiết kế đô thị, Khoa Quy Hoạch DT&NT, Trường Đại học kiến trúc Hà Nội, Email: Dotranteen@gmail.com, Tel:0912017055

(5) TS, Bộ môn Quy hoạch Đô thị, Khoa Quy Hoạch DT&NT, Trường Đại học kiến trúc Hà Nội, Email: Lexhungq96@gmail.com, Tel:0912017055

## 1. Đặt vấn đề

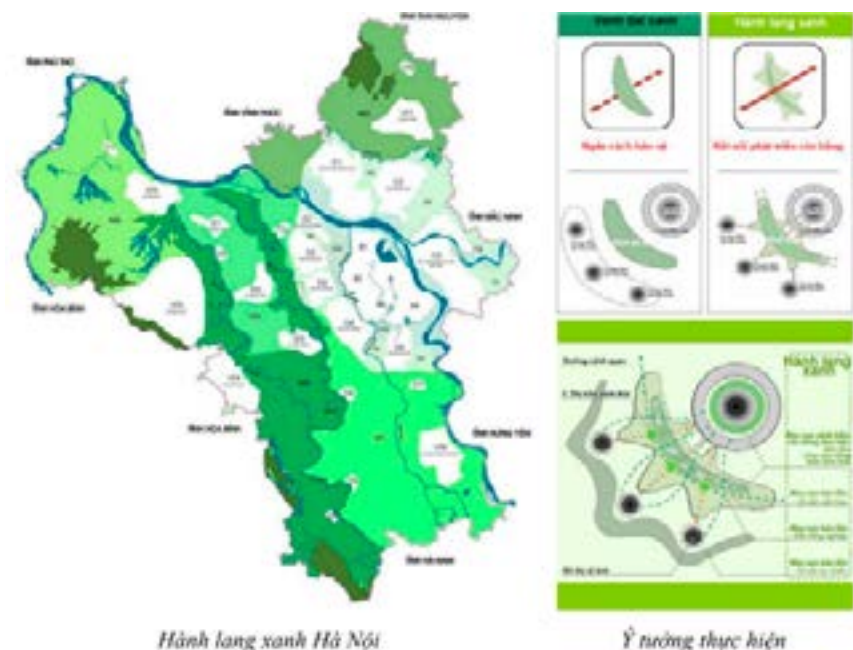
Thành phố Hà Nội đã trải qua nhiều lần quy hoạch, thay đổi hình dáng, mở rộng diện tích. Tuy nhiên mãi đến năm 2011, trong Đồ án Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội (đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt theo Quyết định 1259/QĐ-TTg ngày 26/07/2011) Hành lang xanh (HLX) mới được xác lập lần đầu tiên. Đồ án này quy định về hành lang xanh như sau: Thiết lập "hành lang xanh" làm trung gian giữa bảo tồn và phát triển. Đây là không gian bảo tồn vùng nông nghiệp - nông thôn và hạn chế sự phát triển lan tỏa của đô thị trung tâm, các đô thị vệ tinh và các thị trấn sinh thái. Qua đó, tạo lập cảnh quan, môi trường sống tốt, hình thành giá trị bản sắc đặc trưng cho đô thị Hà Nội.

Đồ án Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội năm 2011 đã đề xuất một không gian xanh đặc thù, phù hợp điều kiện hiện trạng Hà Nội, với mục đích tạo sự cân bằng giữa phần phát triển đô thị và phần tài nguyên thiên nhiên [5]. Đây cũng là giải pháp mà nhiều đô thị khác trên thế giới đã sử dụng khi áp dụng mô hình VDX. Điển hình như: nêm xanh (greenwedges) ở Copenhagen và Stockholm; hệ thống bảo vệ không gian mở (system of protected open areas) ở Berlin và Vienna, mạng lưới xanh (green network) ở Roma và Frankfurt; trái tim xanh (green heart) ở Randstad, Hà Lan; Tuy nhiên, việc "phát triển cân bằng dựa trên bảo tồn" và "phát triển một HLX Hà Nội linh hoạt hơn VDX trên thế giới" mới chỉ là định hướng và ý tưởng phát triển. Sau hơn 10 năm thực hiện, HLX Hà Nội mặc dù đã phát huy được tác dụng, hạn chế được tình trạng đô thị hoá tràn lan từ đô thị trung tâm nhưng phần lớn chưa đạt được các yêu cầu đã đặt ra năm 2011. Tại HLX quá trình đô thị hóa tự thân bên trong các làng xã vẫn diễn ra một cách mãnh liệt. Các đô thị vệ tinh và thị trấn sinh thái hầu như không phát triển được.

Năm 2023, UBND thành phố Hà Nội có chủ trương điều chỉnh quy hoạch Thủ đô trong bối cảnh năng động hơn, hội nhập quốc tế sâu rộng hơn, chú trọng nông nghiệp đô thị. Vì vậy, HLX Hà Nội trong thời kỳ mới sẽ có hình thái như thế nào cho phù hợp?

## 2. Phương pháp nghiên cứu và cách tiếp cận

Các phương pháp nghiên cứu được sử dụng chủ yếu là tổng hợp, phân tích để thu thập các tài liệu khoa học liên quan, phân tích tìm ra cấu trúc và xu hướng phát triển của Vành đai xanh, Hành lang xanh. Tổng hợp và liên kết từng khía cạnh thông tin đã được phân tích nhằm tạo ra cơ sở lý thuyết đầy đủ, sâu sắc về hình thái không gian hành lang xanh, vành đai xanh. Phân tích và hệ thống hóa quá trình triển khai thực hiện hành lang xanh Hà Nội, nhận diện những kết quả đạt được cũng như những hạn chế bất cập và nguyên nhân, làm cơ sở dự đoán được các xu hướng phát triển mới.



Hình 1. Hành lang xanh Hà Nội và ý tưởng thực hiện [2]

So sánh, đối chiếu Hành lang xanh Hà Nội với Hành lang xanh, vành đai xanh của các nước tiên tiến trên thế giới để tìm ra bản chất của HLX Hà Nội. Việc so sánh dựa trên bảy nội dung bao gồm: định nghĩa, hình dạng, vị trí, kích thước, chức năng chính, mức độ kiểm soát phát triển, tiện ích sử dụng.

Xác định được bản chất của Hành lang xanh Hà Nội là tương đồng với Vành đai xanh hay Hành lang xanh của các nước trên thế giới sẽ kết hợp lý thuyết/ nguyên lý thiết kế tương ứng với điều kiện thực tiễn của Hà Nội để đề xuất các yêu cầu về hình thái không gian phù hợp.

### 3. Quy hoạch Hành lang xanh Hà Nội- thực thi và phát triển

Theo đồ án QHC xây dựng Thủ đô Hà Nội đến 2030 và tầm nhìn đến 2050, HLX Hà Nội là không gian xanh chạy dọc sông Đáy, sông Tích, vùng núi Ba Vì và Hương Tích, theo đường vành đai 4 vượt qua sông Hồng kết nối với khu vực xanh quanh Đền Sóc.

Hành lang xanh có diện tích 2341 km<sup>2</sup>, chiếm 70% diện tích đất tự nhiên toàn thành phố bao gồm khu vực bảo tồn và khu vực phát triển cân bằng dựa trên bảo tồn. Khu vực bảo tồn bao gồm: khu vực "xanh" tự nhiên; diện tích đất nông nghiệp và các di sản văn hóa. Khu vực phát triển dựa trên bảo tồn bao gồm: hệ thống điểm dân cư nông thôn; các khu đô thị hiện hữu; các khu công nghiệp, cụm công nghiệp làng nghề; các khu du lịch sinh thái, vui chơi giải trí; công trình đầu mối, công trình công cộng ngoài quản lý đô thị [3]. Như vậy, hành lang xanh Hà Nội không phải là khu vực xanh thuần túy mà là khu vực đặc biệt phức tạp với nhiều thành phần chức năng khác nhau. Diện tích dành cho bảo tồn chỉ chiếm 57%, trong khi diện tích được phát triển cân bằng dựa trên bảo tồn lên tới 43%. Đây là tỷ lệ khá cao nếu so sánh với các hành lang xanh, vành đai xanh khác trên thế giới. Hơn nữa, hiện nay trong khu vực còn chứa nhiều dạng phát triển trái với mục tiêu của hành lang xanh. Để hành lang xanh có thể duy trì và phát triển thì việc nghiên cứu tổ chức và quản lý phát triển đối với các khu vực chức năng là vô cùng cần thiết. [1]

Sau hơn mười năm thực hiện quy hoạch chung Hà Nội mở rộng theo Quyết định 1259/2011/QĐ TTg-CP, HLX Hà Nội đã có tác dụng ngăn chặn được rất nhiều dự án đầu tư BĐS có nguy cơ xâm lấn hàng chục ngàn ha đất nông nghiệp. Tuy nhiên, trong giai đoạn này đô thị hoá vẫn lan toả mạnh từ trung tâm mới Hà Nội đến đường vành đai 4. Có một nghịch lý là trong khi các đô thị vệ tinh và thị trấn sinh thái đã được quy hoạch, nhưng chưa hình thành thì khu vực nông thôn trong HLX không ngừng gia tăng dân số. Một số làng xã phát triển mạnh về thương mại, dịch vụ và tiểu công nghiệp nằm trên các trục hướng tâm (nhất là đường Hà Nội - Hoà Lạc). Mỗi làng tựa như một đô thị nhỏ gọn kết nối với nhau thành các cụm, chuỗi, dải hoạt động kinh tế phi nông nghiệp sôi động. Sản xuất, dịch vụ cung ứng hàng hoá, sản phẩm làng nghề tạo nên các dao động con lắc giữa các huyện ngoại

thành với quận nội đô Hà Nội. Quản lý và phát triển HLX thực hiện bởi các quy hoạch huyện, và quy hoạch xã đã hạn chế tình trạng đô thị hoá lan toả của thời kỳ trước đó, nhưng quá trình đô thị hoá tự thân bên trong lòng các làng xã vẫn diễn ra rất mạnh. [4]

Tiếp nối HLX Hà Nội, một số đô thị đã đưa hệ thống HLX, VĐX vào cấu trúc quy hoạch của mình. Cụ thể, VĐX được thiết lập trong đồ án điều chỉnh QHC xây dựng thành phố Hải Phòng, phê duyệt theo Quyết định 1448/QĐ ngày 16/09/2009 của Thủ tướng Chính phủ; HLX, VĐX trong cấu trúc đô thị tỉnh Vĩnh Phúc theo đồ án QH xây dựng Vùng tỉnh Vĩnh Phúc, phê duyệt theo theo quyết định số 1883/QĐ-TTg ngày 26/10/2011 của Thủ tướng Chính phủ...

### 4. Phát triển vành đai xanh của các nước trên thế giới

Nhu cầu thành lập một không gian xanh bao quanh đô thị để hạn chế sự phát triển lan toả thiếu kiểm soát là nhu cầu tất yếu của đô thị đó khi nó đạt tới trình độ phát triển nhất định. Năm 1935, Vành đai xanh (VĐX) đầu tiên trên thế giới được thành lập tại London [6]. Kể từ đó, VĐX trở thành công cụ quy hoạch đô thị hữu ích, được áp dụng tại hàng loạt các nước Châu Âu, châu Á và Bắc Mỹ do đã thành công trong việc ngăn chặn sự phát triển lan toả của đô thị. Ngoài chức năng chính là ngăn chặn sự phát triển lan toả của khu vực đô thị, VĐX có một số chức năng khác, bao gồm: Ngăn chặn sự mở rộng và kết nối của các làng nông thôn; Hỗ trợ bảo vệ diện tích đất nông nghiệp; Bảo tồn các giá trị truyền thống và văn hóa của cộng đồng nông thôn; Hỗ trợ tái tạo đô thị thông qua khuyến khích phát triển trong đô thị. [7]

Trải qua gần 90 năm áp dụng, các lý thuyết Vành đai xanh đô thị đã phát triển và không ngừng được hoàn thiện, nâng cao, được luật hóa và cụ thể hóa bằng các quy chế - chính sách quản lý, hướng dẫn thiết kế, quy định thực hiện.

Bên cạnh những thành công, trong quá trình triển khai mô hình Vành đai xanh đô thị, các quốc gia cũng đối diện với nhiều khó khăn thách thức thậm chí có cả thất bại, nhất là cách ứng xử với các khu dân cư nông thôn đã và đang tồn tại trong Vành đai xanh.

Vào thời điểm mới thành lập, trong VDX London tồn tại nhiều làng xóm có mật độ dân cư cao, đang chịu tác động của quá trình đô thị hóa gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến tính chất của VDX. Do đó, trong chính sách tư vấn cho chính quyền địa phương lập kế hoạch duy trì VDX đã nêu quy định quản lý đối với các làng xóm trong khu vực VDX London như sau [6]:

- Làng có mật độ xây dựng đạt giới hạn cho phép được coi là một phần của VDX và phải tuân thủ mọi quy định hạn chế phát triển của VDX.

- Làng có mật độ xây dựng vượt giới hạn sẽ bị loại trừ ra khỏi VDX.

Seoul tạo lập VDX năm 1971, diện tích 436.8 km<sup>2</sup>. Sau 4 lần mở rộng, đến năm 1976 VDX Seoul đạt diện tích 1.567 km<sup>2</sup> [9]. Ngay sau khi thành lập, chính phủ Hàn Quốc đã áp dụng những chính sách hạn chế phát triển và kiểm soát dân số nghiêm ngặt. [10]. Do đó, VDX Seoul thực hiện rất tốt chức năng của mình. Năm 1990, chính phủ Hàn Quốc đã nối lòng quy định sử dụng đất trong VDX. Kết quả là, đến năm 1998, dân số trong VDX Seoul tăng lên thành 355.000 người [7]. Trước tình hình đó, vào năm 2000, Chính phủ đã tiến hành rà soát lại mật độ dân cư và xây dựng tại khu vực làng xóm nhằm loại trừ những điểm dân cư không đạt tiêu chuẩn ra khỏi VDX. Đến năm 2009, đã có 1816 ngôi làng bị loại trừ khỏi khu vực VDX khiến cho diện tích của nó giảm xuống còn 1424 km.

VDX Bắc Kinh được thành lập năm 1958, diện tích 314 km<sup>2</sup>. Do dân số trong VDX và chính sách hạn chế phát triển không kiên quyết nên diện tích VDX bị tụt giảm nhanh chóng [11]. Đến năm 1983, diện tích VDX giảm xuống chỉ còn 260 km<sup>2</sup>. Chính quyền Bắc Kinh đã phải liên tục thay đổi các chính sách và biện pháp kiểm soát phát triển VDX. Tuy nhiên, VDX Bắc Kinh vẫn phải đối mặt với những yếu kém và khó khăn trong việc điều tiết nhà ở, việc làm và phát triển công nghiệp, tiểu thủ CN. [12]

VDX thành phố Tokyo đã trải qua 02 lần thành lập, hủy bỏ và tái lập lại. Được thành lập lần đầu tiên tương đối sớm vào năm 1946, với diện tích 140 km<sup>2</sup>. Tuy nhiên, ngay sau khi thành lập, VDX Tokyo đã gặp phải sự phản đối quyết liệt của người dân trong khu vực do họ bị cấm các hoạt động phát triển trên đất đai của mình. Do đó, đến năm 1955, diện tích VDX Tokyo giảm xuống chỉ còn 98 km<sup>2</sup> [7]. Thành phố Tokyo thành lập VDX lần thứ 2 vào năm 1956 với mục đích chính là bảo vệ diện tích đất nông nghiệp. Giai đoạn này, chính quyền cho phép người dân được phát triển 20-30% diện tích đất của họ [83]. Kể từ đó, trong VDX xuất hiện ngày càng nhiều các điểm dân cư phát triển. Năm 1965, trước áp lực đô thị hóa, VDX một lần nữa bị bãi bỏ và thay thế bằng hành lang cơ sở hạ tầng ngoại ô.

So sánh giữa VDX, HLX trên thế giới và HLX Hà Nội có thể thấy, dựa trên ý tưởng VDX, đồ án QHC xây dựng Thủ đô Hà Nội phê duyệt năm 2011 đã đề xuất một không gian xanh đặc thù, phù hợp điều kiện hiện trạng Hà Nội, với mục đích tạo sự cân bằng giữa phần phát triển đô thị và phần tài



Hình 2. Hình thái Vành đai xanh các thành phố London, Bắc Kinh, Tokyo và Seoul [1].

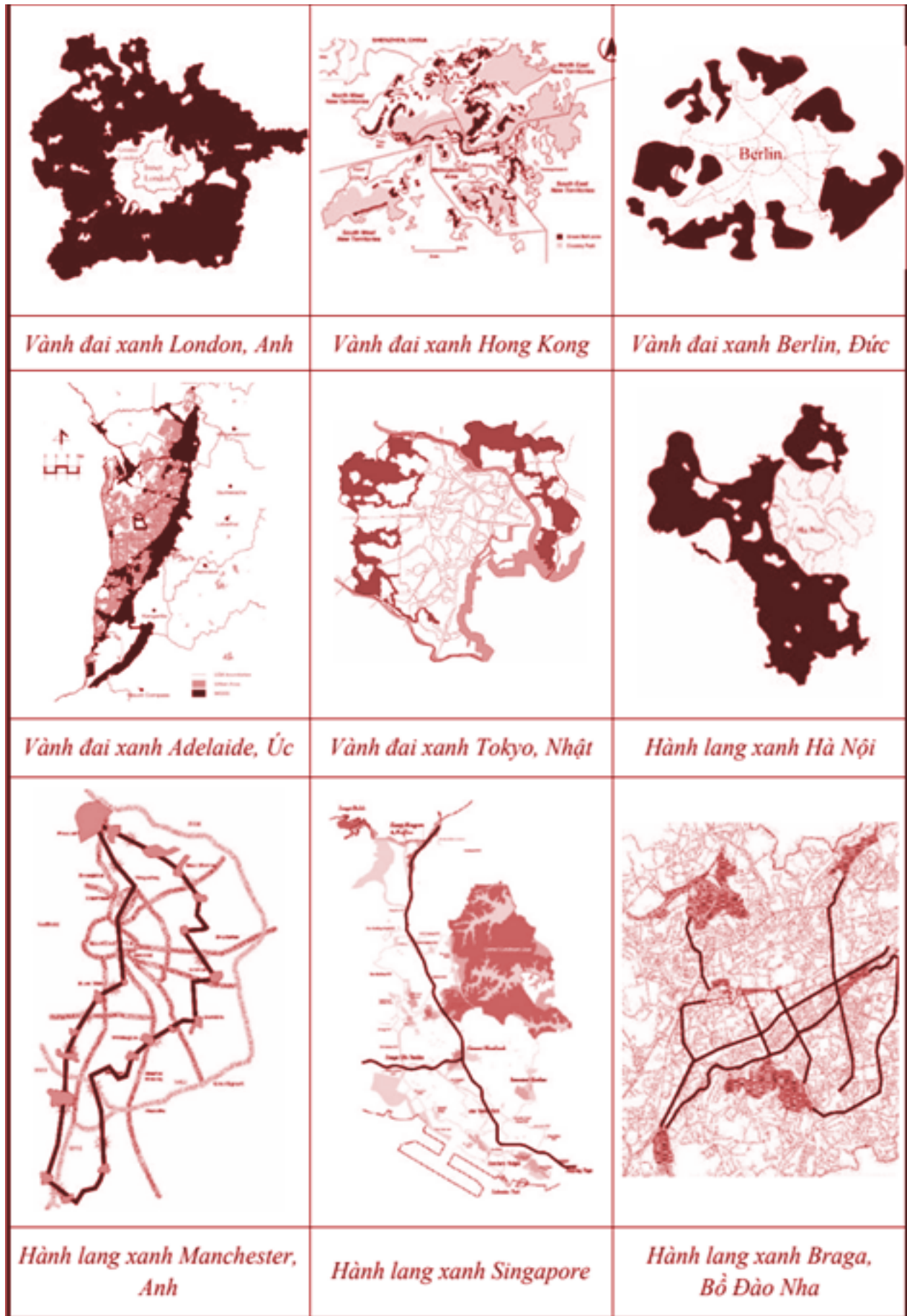
nguyên thiên nhiên. Đây cũng là giải pháp mà nhiều đô thị khác trên thế giới đã sử dụng khi áp dụng chính sách VDX. Điển hình như: nêm xanh (greenwedges) ở Copenhagen và Stockholm; hệ thống bảo vệ không gian mở (system of protected open areas) ở Berlin và Vienna, mạng lưới xanh (green network) ở Roma và Frankfurt; trái tim xanh (green heart) ở Randstad, Hà Lan; hành lang xanh (green corridor) ở Hà Nội.

Trên thế giới, các lý thuyết về Hành lang xanh, Vành đai xanh đã tương đối đầy đủ và cụ thể. Đặc biệt một số nước đã thực hiện thành công mô hình Vành đai xanh, xây dựng hệ thống chính sách quản lý và phát triển như nước Anh, Hàn Quốc.

Nhìn lại thời gian thành lập VDX của các thành phố trên thế giới: London (1938), Nhật Bản (1941), Seoul (1960), Bắc Kinh (1972), có thể thấy các đô thị Việt Nam khá chậm trong việc tiếp thu và áp dụng mô hình phát triển tiên tiến của các đô thị lớn trên thế giới. Nguyên nhân một phần do các đô thị của Việt Nam nói chung và Hà Nội nói riêng có quy mô tương đối nhỏ và trình độ phát triển còn thấp. Thời gian gần đây, áp lực tăng trưởng đang ngày một đè nặng lên khu vực HLX, nếu không nhanh chóng thực hiện các giải pháp thích hợp, Hà Nội sẽ dần mất đi khu vực sinh thái tuyệt vời này.

## 5. Hình thái không gian hành lang xanh Hà Nội trong giai đoạn mới

Năm 2023, UBND thành phố Hà Nội tiến hành điều chỉnh quy hoạch Thủ đô, mô hình HLX vẫn được nhìn nhận là đúng đắn và phù hợp với Hà Nội bởi các giá trị về bảo vệ môi trường, kiểm soát quá trình đô thị hóa, thích ứng với biến đổi khí hậu (BĐKH), bảo tồn và phát huy văn hoá bản địa... [4]



Hình 3. So sánh hình thái Hành lang xanh Hà Nội và Hành lang xanh, Vành đai xanh các nước trên thế giới [1]

Tuy nhiên cần thống nhất khái niệm “hành lang xanh” Hà Nội, bản chất đó là “vành đai xanh”. Thống nhất khái niệm tạo điều kiện cho các nghiên cứu tiếp theo không phải mất thời gian so sánh, chứng minh về hình thái, đặc điểm của hành lang xanh và vành đai xanh của các nước trên thế giới. Vành đai xanh Hà Nội vì đó là không gian xanh bao bọc quanh đô thị trung tâm, có các tính chất: xanh sinh thái, mật độ thấp, ngăn chặn sự phát triển lan tỏa của đô thị, không đô thị hóa, vành đai xanh có thể khép kín hoặc không khép kín tùy điều kiện cụ thể. Trong giai đoạn quy hoạch tiếp theo (2030 đến 2050) vành đai xanh Hà Nội vẫn có hình thái không khép kín do phía Đông Bắc thành phố không cần hạn chế phát triển.

Hành lang xanh - Vành đai xanh Hà Nội không phải là không gian xanh liên tục và đồng nhất. Trong VDX Hà Nội có rất nhiều các dự án phát triển, điểm dân cư nông thôn, khu cụm công nghiệp - trung tâm công nghiệp (TTCN), các khu đô thị mới, khu logistic... có quy mô lớn, mật độ cao không phù hợp với tiêu chí VDX, cần thiết phải có kế hoạch hạn chế phát triển, hoặc di dời, loại bỏ ra khỏi VDX. Các biện pháp loại bỏ, đưa ra khỏi VDX nói trên là khoanh định lại ranh giới và đưa ra khỏi các quy định, kiểm soát phát triển của HLX. Việc cố gắng kìm hãm các khu vực này là không thể. Đây chính là các “lỗ thủng” - khu vực đã phát triển quá mức tiêu chí VDX.

Để phù hợp với các điều kiện hiện trạng và kế thừa các kết quả của đồ án quy hoạch chung thời kỳ trước, HLX - hay nói đúng hơn là Vành đai xanh Hà Nội - có hình thái một không gian xanh “thủng” và không khép kín. Trong đó bao gồm các không gian nông nghiệp, nông thôn, không gian xanh tự nhiên nhằm phân tách và hạn chế phát triển cho khu vực đô thị trung tâm và các đô thị vệ tinh. Vành đai xanh Hà Nội là giải pháp hữu hiệu hạn chế nguy cơ đô thị phát triển lan tỏa trên diện tích khoảng 3324 km<sup>2</sup> kèm theo hàng loạt các vấn đề về giao thông, môi trường, kinh tế, xã hội... Mô hình vành đai xanh đô thị giúp Hà Nội thực hiện Chiến lược phát triển bền vững, giải quyết những thách thức về xã hội, sự bất bình đẳng giữa nội thị và ngoại thị; thách thức trong phát triển kinh tế nông thôn, tạo điều kiện để nông thôn tham gia vào nền kinh tế tri thức, vượt qua các rào cản của thời kỳ đô thị tăng trưởng cao, bứt phá và hội nhập quốc tế.

**6. Kết luận**

HLX là một trong những ý tưởng chủ đạo của đồ án Quy hoạch chung xây dựng Hà Nội đến 2030 và tầm nhìn 2050 được phê duyệt năm 2011. So sánh giữa VDX, HLX trên thế giới và HLX Hà Nội, có thể thấy HLX Hà Nội được xây dựng dựa trên ý tưởng VDX, đây là một không gian xanh đặc thù, linh hoạt, phù hợp điều kiện hiện trạng Hà Nội. HLX Hà Nội về bản chất gần giống với vành đai xanh trên thế giới bởi là không gian xanh bao bọc quanh đô thị trung tâm, có các tính chất: xanh sinh thái, mật độ thấp, ngăn chặn sự phát triển

TT	Hình thức	Thành phố	Thế loại	Đặc trưng
1		London Paris Seoul	VDX (greenbelts)	Hệ thống không gian mở bao bọc xung quanh thành phố
2		Copenhagen Stockholm	Nêm xanh (green wedges)	Hệ thống các không gian xanh phân tách khu vực phát triển đô thị
3		Randstad (Hà Lan)	Trái tim xanh (greenheart)	Hệ thống không gian mở tập trung nằm trong khu vực phát triển đô thị
4		Berlin Vienna	Hệ thống bảo vệ không gian mở (system of protected open areas)	Hệ thống bảo vệ không gian mở trong khu vực vùng đô thị
5		Roma Frankfurt	Mạng xanh (green network)	Mạng lưới không gian sinh thái trong vùng đô thị
6		Hà Nội	HLX (green corridor)	Hệ thống không gian mở bao bọc một phần đô thị

Hình 4. Một số hình thái đa dạng của vành đai xanh [1]



Hình 5. Vành đai xanh Hà Nội không liên tục- “thủng”, không khép kín

lan tỏa của đô thị.

Trong giai đoạn quy hoạch tiếp theo của Thủ đô Hà Nội, mô hình HLX vẫn được nhìn nhận là đúng đắn và phù hợp bởi các giá trị bảo vệ môi trường, kiểm soát quá trình đô thị hóa, thích ứng với biến đổi khí hậu, bảo tồn và phát huy *(xem tiếp trang 18)*

diện chính xác các vấn đề thiết kế đô thị đang gặp phải. Công nghệ có thể quản lý việc thay đổi hình ảnh màu sắc của thiết kế đô thị trong từng thời điểm, làm hình ảnh đô thị phong phú hơn [7]

### 5. Thách thức khi thực hiện công nghệ trong thiết kế đô thị

Dù công nghệ mang lại những lợi ích to lớn và thiết thực cho con người, nhưng để xây dựng được mô hình thiết kế đô thị áp dụng công nghệ này chúng ta sẽ gặp phải rất nhiều khó khăn và thách thức [8].

Quá tập trung áp dụng chiến lược công nghệ có thể dẫn tới bỏ qua các phương án thiết kế đô thị đầy hứa hẹn khác.

Việc áp dụng công nghệ gây ra mối lo ngại lớn về vấn đề bảo mật thông tin. Chẳng hạn hệ thống nhận diện khuôn mặt có thể dẫn đến việc lạm dụng quyền riêng tư. Hoặc chẳng may hệ thống này bị hack thì hậu quả chắc chắn chúng ta không thể ngờ tới được.

Chi phí đầu tư cơ sở hạ tầng lớn và đòi hỏi sự vận dụng linh hoạt đối với mỗi đô thị với mỗi một khu vực thiết kế đô thị khác nhau, nếu áp dụng không phù hợp sẽ gây hậu quả tiêu cực.

Thậm chí một số người cho rằng đánh giá áp dụng công nghệ vào thiết kế đô thị còn mơ hồ. Các chuyên gia trong lĩnh vực công nghệ đang cố gắng khuếch trương mô hình này, tìm cách lôi kéo các nhà đầu tư nhập cuộc, chưa thấy một kịch bản rõ rệt.

Mặc dù vậy, nhìn chung áp dụng công nghệ vẫn cần được đánh giá cao bởi chúng ta đang sống trong không gian 4.0 vậy trong thiết kế đô thị không thể không tận dụng và hội nhập với dòng chảy của xã hội để làm thay đổi bộ mặt của đô thị ngày một văn minh hiện đại và có bản sắc hơn./.

#### Tài liệu tham khảo

1. *What is the Smart City? - Definition and Examples (Tạm dịch: Thành phố thông minh là gì? - Định nghĩa và những ví dụ)*, <https://www.twi-global.com/technical-knowledge/faqs/what-is-a-smart-city>
2. Phạm Đức Long, *Nghiên cứu đề xuất các mô hình triển khai ĐTTM phù hợp ở Việt Nam*, báo cáo kết quả nghiên cứu cấp Bộ, 2017
3. *Tạp chí Quy hoạch Xây dựng*, tháng 4/2010 - *Thiết kế đô thị, sự tái sinh và ý niệm*
4. *Smart sustainable cities: An analysis of definitions*. ITU-T Focus Group on Smart Sustainable Cities. 3/2021.
5. PGS.TS.KTS Phạm Thúy Loan. - *Thiết kế đô thị trong các khu vực đặc thù*
6. William S.W. Lim - *NXB Xây dựng*, 20 07-.*Qui hoạch đô thị theo đạo lý châu Á*
7. *Chương trình hợp tác phát triển giữa Việt Nam & Đan Mạch, 2005 - 2010 -Sổ tay Quy hoạch và Thiết kế đô thị ở Việt Nam*
8. [www.ashui.com](http://www.ashui.com)

## Hình thái không gian hành lang xanh Hà Nội

(Tiếp theo trang 14)

văn hoá bản địa. Để phù hợp với các điều kiện hiện trạng và kế thừa các kết quả của đồ án quy hoạch chung thời kỳ trước, HLX Hà Nội có hình thái một không gian xanh thung và không khép kín. Trong đó bao gồm các không gian nông nghiệp, nông thôn, không gian xanh tự nhiên nhằm phân tách và hạn chế phát triển cho khu vực đô thị trung tâm và các đô thị vệ tinh.

Các khu chức năng đang tồn tại trong HLX có quy mô lớn, mật độ cao không phù hợp với tiêu chí HLX phải có kế hoạch khoanh vùng hạn chế phát triển, hoặc di dời, loại bỏ ra

khỏi các quy định, kiểm soát phát triển của HLX... Thiết lập ranh giới phát triển cụ thể của mỗi khu vực chức năng trong HLX để xác lập hình thái HLX, là cơ sở pháp lý cho công tác thiết kế, quy hoạch và quản lý toàn bộ khu vực này. Việc loại bỏ các khu vực vượt ngưỡng ra khỏi HLX là cần thiết để tạo điều kiện cho cả khu vực đó và HLX cùng phát triển, không bị lệ thuộc và giằng co nhau trong một khung quy định chặt chẽ- hạn chế mật độ, diện tích xây dựng, hệ số sử dụng đất... ngặt nghèo của HLX./.

#### Tài liệu tham khảo

1. Đào Phương Anh: *Tổ chức không gian ở điểm dân cư nông thôn trong hành lang xanh Hà Nội*. Luận án Tiến sĩ. Đại học Kiến trúc Hà Nội 2019.
2. *Liên danh tư vấn nước ngoài với VIUP và HUPI: Đồ án quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến 2030 và tầm nhìn 2050*. Báo cáo tổng hợp, 2010.
3. Đỗ Hậu: *Mô hình và giải pháp tổ chức không gian nông nghiệp đô thị tại thành phố Hà Nội giai đoạn 2021 - 2030*, Viện Nghiên cứu quy hoạch và phát triển đô thị - Hội Quy hoạch phát triển đô thị Việt Nam. Hà Nội 2023.
4. Phạm Thị Nhân: *Tổ chức không gian vành đai xanh phía tây Hà Nội*. Luận án Tiến sĩ. Đại học Kiến trúc Hà Nội 2023.
5. Chính phủ: *Quyết định 1259/2011 TQĐ-TTg Phê duyệt Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050*
6. *Planning Policy Guidance 2: Green belts*.
7. Amati, M., *Urban green belts in the twenty-first century*. 2008: Routledge.
8. Bae, C.-H.C., *Korea's greenbelts: impacts and options for change*. Pac. Rim. L. & Pol'y J., 2002.
9. Lee, C.M. and P. Linneman, *Dynamics of the greenbelt amenity effect on the land market—The Case of Seoul's greenbelt*. real estate economics, 1998.
10. Morita, T., et al., *Changes and Issues in Green Space Planning in the Tokyo Metropolitan Area: Focusing on the" Capital Region Plan*. International Journal of Geomate, 2012
11. Smart, T. and N. Wu, *An Introduction and Comparative Study of the Implementation Approaches of Beijing's Green Belts*
12. Yang, J. and Z. Jinxing, *The failure and success of greenbelt program in Beijing*. Urban forestry & urban greening, 2007.
13. Yokohari, M., et al., *Beyond greenbelts and zoning: A new planning concept for the environment of Asian mega-cities*. Landscape and urban planning, 2000.