

Cơ sở thiết lập cấu trúc đa trung tâm các đô thị loại I khu vực Đồng bằng sông Hồng

Bases for establishment of polycentric structure of grade I cities in the Red river Delta region

> **THS. KTS TRẦN QUÝ DƯƠNG**

Khoa Kiến trúc và Quy hoạch, Trường Đại học Xây dựng Hà Nội

TÓM TẮT

Cấu trúc đô thị đa trung tâm bắt đầu xuất hiện từ những năm 1980 sau khi tình trạng gia tăng các CBD (center business district) bên ngoài CBD lõi. Mặc dù hiện nay các nghiên cứu thừa nhận rộng rãi rằng các hệ thống đô thị đương đại có cấu trúc phức tạp và đa nút, nghiên cứu về bản chất chính xác của cấu trúc này vẫn chưa có kết luận. Một số quan điểm cho rằng đa trung tâm là một hệ thống các trung tâm phụ có tổ chức, một số khác coi đó là một đô thị không có tổ chức, cũng có những quan điểm coi nó là một thành phố phân tán.

Tại Việt Nam, thời gian gần đây nhiều đô án quy hoạch các đô thị đã đưa ra các mô hình cấu trúc đa trung tâm. Tuy nhiên về mặt lý luận, các nghiên cứu về cấu trúc đô thị ở Việt Nam thực sự là rất ít cũng như chưa có đánh giá sự hoạt động của các đô thị được định hướng theo cấu trúc đa trung tâm trong thực tiễn để có sự điều chỉnh trong công tác quy hoạch. Điều này dẫn đến việc hình thành trung tâm mới còn duy ý chí, không đúng theo nhu cầu phát triển của đô thị, chưa gắn với nhân tố tạo đô thị, làm tăng khoảng cách đi lại hay thay đổi hướng hoạt động của đô thị,... Do đó cần có những lý luận xác định mối quan hệ của các trung tâm mới với trung tâm đô thị lõi làm cơ sở cho công tác quy hoạch nhằm tránh những hệ quả không mong muốn cho việc phát triển mở rộng các đô thị loại I.

Từ khóa: Cấu trúc đô thị; đơn trung tâm; đa trung tâm; khu trung tâm thương mại; cực.

ABSTRACT

The polycentric urban structure began to emerge in the 1980s after the proliferation of CBD (center business districts) outside the core CBD. Although it is now widely recognized that contemporary urban systems have complex and multi-node structures, research into the exact nature of this structure is still inconclusive. Some view it as an organized system of sub-centers, others see it as an unorganized city. In other words, some views it as a multi-centre city, others see it as a decentralized city.

In Vietnam, recently, many urban planning projects have launched planning projects with multi-center structure. However, theoretically, the studies on urban structure in Vietnam are really very few as well as there are no studies evaluating the operation of planned cities with multi-center structure in practice. To make adjustments in planning work. This leads to the formation of a new center that still maintains the will, which is not right according to the development needs of the city, has not yet created the attraction to reduce the excessive development load of the core city, increase the travel distance or changing the direction of urban activities, etc. Therefore, it is necessary to have theories to determine the relationship of new centers with the core city as a basis for planning to avoid undesirable consequences for development. expansion of grade I cities.

Keywords: Urban structure; monocentric; polycentric; CBD - center business district; pole.

1. GIỚI THIỆU

Trong các lý luận về phát triển cấu trúc đô thị trên thế giới, cấu trúc đô thị được chia làm hai nhóm chính là cấu trúc đơn trung tâm và cấu trúc đa trung tâm. Khái niệm đô thị đơn trung tâm được đưa ra từ những năm 1960, với định hướng thành phố có một trung tâm gọi là CBD chuyên về thương mại và đã trở thành xu hướng quy hoạch được phát triển rộng rãi giai đoạn đầu thế kỷ XX. Đến khoảng những năm 1980 tình trạng gia tăng các CBD bên ngoài và phát

triển hoạt động kinh tế, hình thành mô hình cụm, hành lang rải rác và kết hợp. Đây cũng là thời điểm mô hình thành phố đa trung tâm xuất hiện. Mô hình thành phố có cấu trúc đa trung tâm tiếp tục được giải thích bởi sự xuất hiện của địa kinh tế (NEG) và phát triển cho đến nay. Cấu trúc đô thị đơn trung tâm (monocentric models) mô tả thành phố là một khu dân cư hình tròn bao quanh một khu thương mại trung tâm. Mô hình đơn trung tâm vẫn có ảnh hưởng nhất đến cấu trúc đô thị trong ít nhất hai thập kỷ sau chiến tranh. Tuy nhiên

đến những năm 1970, mô hình này ngày càng trở nên không phù hợp khi đối mặt với: Phân cấp các hoạt động kinh tế; Tăng tính di động thông qua các công nghệ, giao thông mới; Đa dạng các mô hình đi lại và giao thông chéo phức tạp; Thay đổi cơ cấu hộ gia đình và lối sống. Từ đó, trong khi các thành phố tiếp tục phát triển, mô hình tăng trưởng của chúng đã trải qua một sự thay đổi về chất đại diện cho một hình thức đa trung tâm thay vì đơn trung tâm. Sự thay đổi đã được thúc đẩy bởi một số yếu tố như: Các mối quan hệ kinh tế thay đổi trong và giữa các công ty; Tâm quan trọng của tích tụ kinh tế trong phân phối việc làm và dân số; Xu hướng của các công ty co cụm khi chi phí giao dịch không gian cao.

Đô thị Việt Nam đang chịu tác động sâu sắc của quá trình đô thị hóa, tỷ lệ đô thị hóa từ khoảng 20% năm 1986 tăng đến 30,4% năm 2014, 41,7% năm 2022 và dự báo đến năm 2025 đạt tối thiểu 45%, đến năm 2030 đạt trên 50% (Quyết định số 143/QĐ-BXD ngày 08/3/2023 của Bộ Xây dựng). Với tác động đó việc mở rộng và nâng cấp đô thị đã trở thành một xu thế phổ biến. Sự thay đổi cả về quy mô dân cư, diện tích và tất yếu đó là sự thay đổi cấu trúc của đô thị. Qua phân tích, đánh giá tổng quan cho thấy nhiều đô thị loại I thậm chí loại II đã và đang có xu hướng hình thành, phát triển theo mô hình cấu trúc đa trung tâm. Xuất phát từ các yếu tố lịch sử và hiện trạng, việc phát triển dạng "đô thị nén" cải tạo trên cơ sở trung tâm hiện trạng khó mang tính khả thi, vì vậy đã hình thành các trung tâm mới như: trung tâm hành chính, trung tâm của các khu đô thị, trung tâm gắn kết với các khu công nghiệp, giáo dục, du lịch,... Do tính chất các trung tâm mới này không đơn thuần là các trung tâm dịch vụ đô thị mà đi liền với hệ thống trung tâm chuyên ngành, có vai trò trong việc phát triển đô thị, là nhân tố tạo thị như các trung tâm du lịch, trung tâm giáo dục - đào tạo, trung tâm y tế, thể thao...

Từ đây, cũng xuất hiện nhiều vấn đề của cấu trúc đô thị như quan hệ giữa các trung tâm mới với nhau và với trung tâm lõi trên các khía cạnh giao thông, chức năng hoạt động, bản sắc cảnh quan, văn hóa của đô thị... và cả kế hoạch thu hút đầu tư phát triển chưa được giải quyết thấu đáo. Nhiều dự kiến quy hoạch phát triển các trung tâm mới mang tính duy ý chí, chưa thực sự đúng với nhu cầu phát triển đô thị, chưa gắn với các nhân tố tạo thị nên khó triển khai, đầu tư dang dở, nguồn lực bị phân tán, quỹ đất bị khai thác nóng, lãng phí tài nguyên. Những trung tâm mới hình thành cũng làm tăng khoảng cách đi lại, thay đổi các hướng hoạt động của đô thị. Bài báo tập trung phân tích ba đô thị Hải Phòng, Bắc Ninh, Hạ Long và căn cứ vào các nhận định thực tiễn về vấn đề phát triển đa trung tâm của các đô thị này như: loại hình trung tâm mới; khoảng cách, phương thức liên kết giữa trung tâm mới với trung tâm đô thị lõi; quy mô, tính chất, chức năng của trung tâm mới. Tiếp đó, bài báo tiến hành tổng hợp các lý luận về mô hình cấu trúc đa trung tâm các đô thị trên thế giới, đồng thời căn cứ những nghiên cứu lý luận về quy hoạch đô thị ở Việt Nam để rút ra lý luận cơ bản làm cơ sở tham chiếu cho các đô thị loại I khu vực Đông bằng sông Hồng, góp phần giải quyết những vấn đề bất cập trong quá trình phát triển mở rộng theo hướng cấu trúc đa trung tâm của chúng.

2. LÝ LUẬN VỀ QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN CẤU TRÚC ĐÔ THỊ ĐA TRUNG TÂM

2.1. Khái niệm về cấu trúc đô thị đa trung tâm

Khái niệm cấu trúc đô thị đa trung tâm được cho rằng khởi đầu từ hậu chiến tranh thế giới thứ nhất, liên quan đến các khu vực "Freeway stage - Khu vực gần đường cao tốc" tại ngoại ô của các đô thị Bắc Mỹ. Từ những năm 1970 - 1980, thuật ngữ đô thị đa trung tâm được dùng phổ biến là "Polycentric city". Piotr Zaremba đã có cuốn sách: "Hệ thống hóa cấu trúc đô thị và môi trường con người" năm 1976 [7] đưa ra các dạng cấu trúc đô thị trong đó có nhiều mô

hình của cấu trúc đa trung tâm, phân tích những ưu nhược điểm của từng dạng cấu trúc. Khái niệm cấu trúc đô thị lớn nhiều trung tâm (Multi-centered Metropolis) lại đề cập về quá trình tự độc lập ở vùng ngoại ô, tự phát triển ngoài trung tâm lõi. Tại vùng ngoại ô không chỉ là sự phát triển dân cư mà còn là sự phát triển các hoạt động kinh tế, giáo dục, văn hóa, vui chơi giải trí... Trong khi đó quan điểm về thành phố vùng rìa (Edge City) được coi như một cấu trúc không gian đa tâm, chúng thường đặt ở gần các nút giao của giao thông đối ngoại, một thành phố vùng ngoại ô với các tòa nhà văn phòng và hạ tầng thương mại lớn. [12]

Hiện nay trên thế giới xu hướng đa trung tâm đã trở thành phổ biến, từ các đô thị châu Mỹ, châu Âu, đến châu Á..., cấu trúc đa trung tâm song song hình thành cùng với sự mở rộng của đô thị lớn như là một xu hướng tất yếu. Với quan điểm chung là các đô thị lớn khi phát triển dạng đơn trung tâm, đậm đặc khó có thể tạo ra được chất lượng đô thị tốt do mật độ cao, ít không gian mở, giao thông dễ bị tắc nghẽn. Các trung tâm mới phát triển phân tán sẽ có cơ hội để tạo được sự phát triển bền vững hơn cho đô thị. Trong các tài liệu chuyên môn tiếng Anh, cấu trúc đô thị đa trung tâm thường dùng thuật ngữ "Polycentric Urban Structures", thuật ngữ "Multi - centre" (nhiều trung tâm) ít được dùng hơn.

Tổng hợp các tài liệu nghiên cứu, khái niệm "cấu trúc đô thị đa trung tâm" có thể được hiểu là cấu trúc của một đô thị có nhiều trung tâm trong đó mỗi trung tâm có vai trò như một cực phát triển của đô thị. Thành phần chính ở các trung tâm bao gồm các công trình trung tâm chuyên ngành, trung tâm dịch vụ và dân cư đô thị.

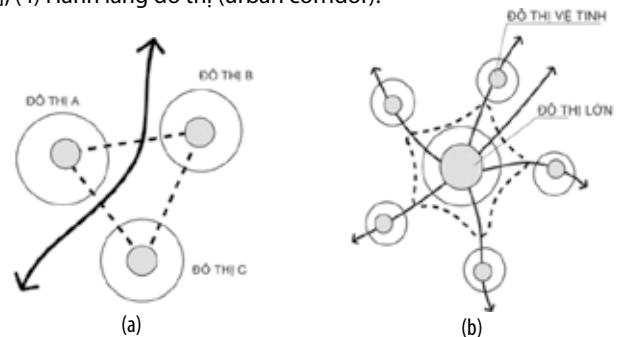
2.2. Cấp độ đa trung tâm

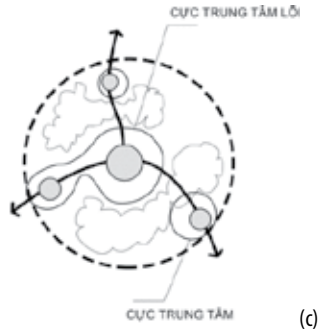
Các tài liệu nghiên cứu cho thấy cấu trúc đa trung tâm được nghiên cứu trên nhiều cấp độ khác nhau:

- *Cấp đô thị/nội thành (inner city scale)*: Thường bao gồm một trung tâm lớn hơn và một số trung tâm phụ tập trung với mật độ dân số và việc làm cao. Các trung tâm mới có thể xuất hiện theo hai cách: Một là từ các thị trấn cũ đã dần dần được hợp nhất thành một khu đô thị mở rộng nhưng mạch lạc; Hai là từ các trung tâm mới được sinh ra tại các nút của mạng lưới giao thông. Đa trung tâm ở quy mô nội thành thường được liên kết với cân bằng nhà ở công việc và cung cấp các dịch vụ công cộng. [14]

- *Cấp liên đô thị/thành phố (Inter-urban/city scale) hay cấp vùng (regional scale)*: Ở cấp độ này trọng tâm là các khu vực đô thị đa trung tâm, hoặc các vùng đô thị đa trung tâm - PURs (Polycentric urban regions). Một PUR được định nghĩa là một vùng có hai hoặc nhiều thành phố riêng biệt về lịch sử và chính trị không có thứ hạng phân cấp, trong một khoảng cách hợp lý và có sự kết nối chức năng. [11]

- *Cấp liên vùng (Inter-regional level)*: Biểu thị sự tồn tại của nhiều trung tâm trong một khu vực. Với cấp độ này cần phân biệt một số khái niệm: (1) Megalopolis (siêu đô thị); (2) Urban field (cánh đồng đô thị) [13]; (3) Thành phố thế giới (Ecumenopolis hay world city) [11]; (4) Hành lang đô thị (urban corridor).





Hình 1. Sơ đồ các cấp độ đa trung tâm
(a) Đô thị cực lớn và các đô thị khác trong quan hệ vùng hoặc quốc tế (Polycentric region); (b) Đô thị cực lớn và các đô thị vệ tinh, đô thị lân cận (Polycentric metropolis); (c) Đô thị và các trung tâm khác thuộc đô thị (Polycentric city).

2.3. Mối quan hệ các dạng trung tâm

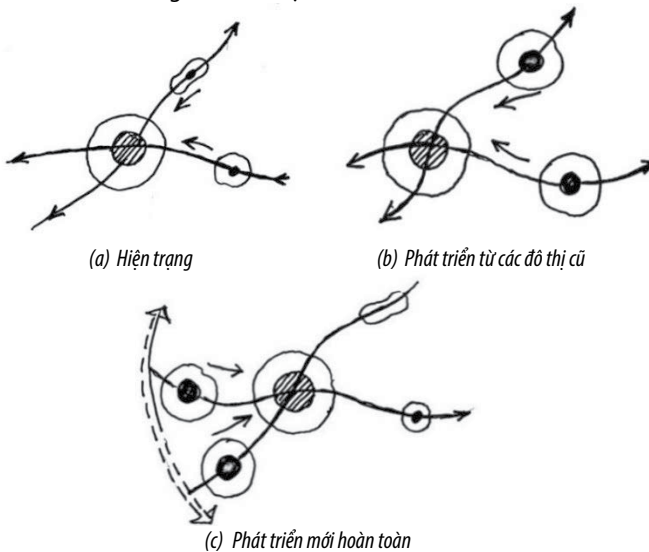
Quan hệ giữa các dạng trung tâm chính là mối quan hệ tương tác giữa chúng với nhau và là nguyên lý cần thiết cho việc thiết lập quan hệ. Đối tượng tương tác bao gồm: trung tâm lõi và các trung tâm phát triển mới, giữa trung tâm - trung tâm, giữa trung tâm với khu vực sản xuất, giữa trung tâm với đô thị lân cận. Nội hàm của các mối tương tác là mối quan hệ về không gian, hình thái; Mối quan hệ dân cư và trung tâm phục vụ; Mối quan hệ giao thông; Mối quan hệ của hoạt động kinh tế (sản xuất, đi làm - về nhà); Mối quan hệ sinh thái trong hệ thống xanh của đô thị.

a. Mối quan hệ trong cấu trúc không gian tổng thể

** Dạng phát triển trung tâm mới:*

Phát triển từ các đô thị cũ: Là các thị trấn/thị xã khi sát nhập vào đô thị trở thành các trung tâm phát triển hoặc các khu du lịch, trung tâm chuyên ngành đã có được nâng cấp về quy mô.

Phát triển mới hoàn toàn: Các trung tâm mới hình thành do các chiến lược phát triển kinh tế xã hội mới của tỉnh, đô thị hoặc xuất hiện các động lực phát triển mới như đường cao tốc làm đảo hướng tiếp cận vào đô thị, hướng tiếp cận giao thông đối ngoại dẫn đến hình thành các trung tâm mới, vị trí mới.

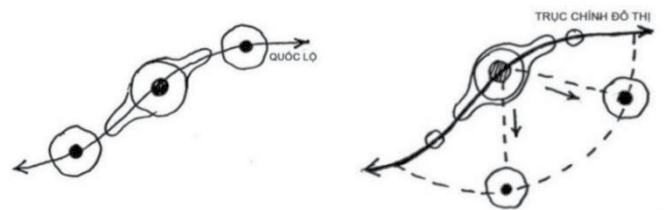


Hình 2. Các dạng phát triển trung tâm mới [4]

** Hướng phát triển của trung tâm mới:*

Dựa trên các định hướng, trục giao thông sẵn có: Các trục đường giao thông chính đô thị, quốc lộ đi xuyên qua đô thị.

Hướng phát triển hoàn toàn mới: Ví dụ như phát triển qua bên sông, định hướng phát triển các trung tâm mới ngoài các hướng phát triển hiện có.

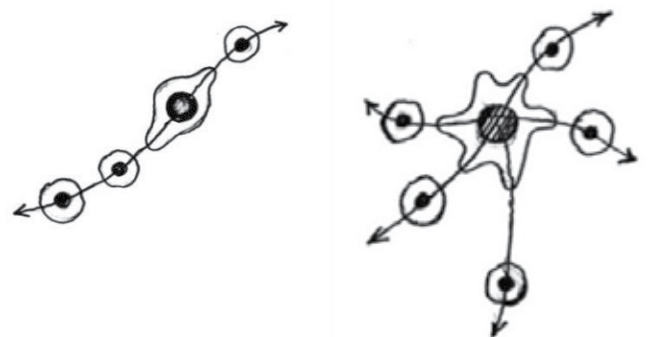


(a) Hướng phát triển theo các trục giao thông, định hướng có sẵn
(b) Hướng phát triển mới hoàn toàn

Hình 3. Hướng phát triển các trung tâm mới [4]

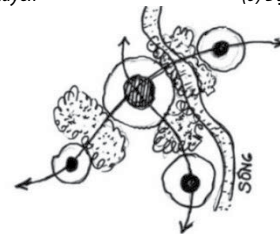
** Dạng liên kết trong cấu trúc tổng thể:*

Hiện nay xu hướng liên kết mạng đã khá rõ nét, là dạng liên kết có nhiều ưu điểm trong phân bố và liên kết giao thông. Dạng liên kết tuyến có ở các đô thị núi, ven biển. Dạng sao hướng tâm với các đường vành đai chỉ hiện diện tại đô thị lớn lịch sử.



(a) Dạng tuyến

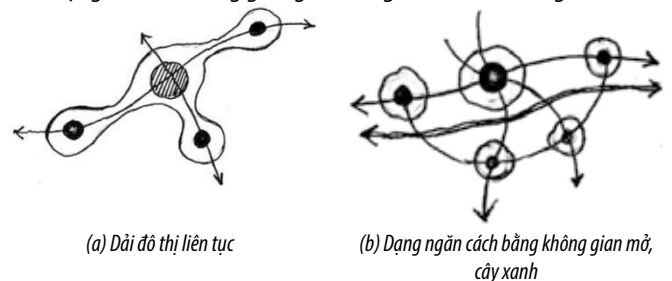
(b) Dạng sao, hướng tâm



(c) Dạng mạng

Hình 4. Các dạng liên kết trong cấu trúc tổng thể [4]

** Dạng liên kết không gian giữa trung tâm mới và trung tâm lõi*



(a) Dãi đô thị liên tục

(b) Dạng ngăn cách bằng không gian mở, cây xanh

Hình 5. Dạng liên kết không gian giữa trung tâm mới và trung tâm lõi [4]

b. Quan hệ giữa trung tâm mới và các đối tượng khác

Quan hệ trung tâm - trung tâm: Quan hệ này chỉ có ở các dạng cấu trúc liên kết mạng hoặc tam giác, vành đai và xuyên tâm. Các trung tâm nếu đặt gần nhau có thể hỗ trợ và liên kết trong các hoạt động phục vụ cũng như hoạt động kinh tế.

Quan hệ trung tâm - sản xuất: Chủ yếu trên quan hệ giữa khu dân cư và khu vực sản xuất. Nguyên tắc thiết lập cũng tương tự như mối quan hệ khu dân dụng với công nghiệp, đó là tạo khoảng cách ly đảm bảo yêu cầu môi trường, thiết lập giao thông liên kết.

Quan hệ trung tâm - đô thị lân cận: Các trung tâm của đô thị này nếu gắn với đô thị khác cũng chịu một số tác động như sức hút về việc làm, sử dụng chung hạ tầng xã hội và dịch vụ.

* Mỗi liên kết hoạt động kinh tế trong cấu trúc: Trừ trung tâm hành chính, các chức năng của công trình trung tâm chuyên ngành khác đều có hoạt động kinh tế. Vì vậy cần thiết lập quan hệ với thị trường tiêu thụ và thị trường lao động thông qua việc kết nối với giao thông đối ngoại và với trung tâm, dân cư khu vực đô thị lõi, dân cư tại trung tâm mới.

* Mỗi liên kết sinh thái: Các không gian mở nằm giữa các trung tâm phải được đặt trong hệ thống không gian xanh của đô thị như hành lang xanh, vành đai xanh để tạo môi trường vi khí hậu và sinh thái tốt cho đô thị. Quy mô dải cây xanh, mật độ xây dựng thấp, các chức năng nghỉ, du lịch, thể thao trong không gian mở, thiết lập cảnh quan sinh thái... là các yêu cầu chung để tạo sự liên kết.

* Quan hệ phục vụ công cộng giữa các trung tâm: Là mối quan hệ giữa dân cư tại khu vực trung tâm và hệ thống trung tâm phục vụ. Khuyến khích phát triển đủ các công trình phục vụ công cộng tương đương cấp II tại các trung tâm phát triển mới, giảm bớt sự đi lại vào trung tâm lõi đô thị.

3. CẤU TRÚC ĐA TRUNG TÂM CÁC ĐÔ THỊ LOẠI I KHU VỰC ĐỒNG BẰNG SÔNG HỒNG

3.1. Hệ thống đô thị khu vực Đồng bằng sông Hồng

Các đô thị ở Việt Nam được chia làm 6 loại [3]. Theo thống kê của Cục Phát triển đô thị (Bộ Xây dựng), tính đến tháng 12/ 2022, tổng số đô thị cả nước là 888 đô thị, bao gồm 2 đô thị loại đặc biệt là Hà Nội và TP.HCM, 22 đô thị loại I, 33 đô thị loại II, 47 đô thị loại III, 94 đô thị loại IV, 690 đô thị loại V.

Đồng bằng sông Hồng (hay Châu thổ Bắc bộ) là khu vực hạ lưu sông Hồng và sông Thái Bình thuộc Bắc bộ Việt Nam. Đồng bằng sông Hồng bao gồm 11 tỉnh thành và là vùng có mật độ dân số cao nhất Việt Nam. Các đô thị loại I khu vực Đồng bằng sông Hồng gồm 05 đô thị: Hải Phòng, Bắc Ninh, Hải Dương, Nam Định, Hạ Long. [2] Trong đó 03 đô thị Hải Phòng, Bắc Ninh và Hạ Long đã hình thành và bước đầu phát triển theo mô hình cấu trúc đô thị đa trung tâm; Các đô thị Hải Dương, Nam Định chưa có định hướng phát triển đa trung tâm rõ rệt, các trung tâm mới được hình thành chủ yếu theo dạng xây dựng khu trung tâm tập trung cách trung tâm cũ chỉ 2-3km.

3.2. Cấu trúc quy hoạch các đô thị loại I khu vực Đồng bằng sông Hồng

a. Đô thị Bắc Ninh



Hình 6. Sơ đồ cấu trúc trung tâm đô thị Bắc Ninh
Cấu trúc vùng đô thị được định hướng thành vùng nội thành ở

phía Bắc sông Đuống và vùng ngoại thành ở phía Nam sông Đuống theo định hướng phát triển tỉnh trở thành thành phố trực thuộc trung ương gồm: 01 đô thị trung tâm Bắc Ninh (vùng nội thành), 01 đô thị vệ tinh loại IV (thị xã Thuận Thành), cùng 02 vùng dân cư nông thôn là Gia Bình và Lương Tài [8]. Trong đó, vùng nội thành định hướng phát triển theo mô hình đa trung tâm với các trung tâm chính:

- Khu vực TP Bắc Ninh (đô thị lõi): là trung tâm tổng hợp, hành chính, chính trị của thành phố trong tương lai.
- Khu vực Từ Sơn: là trung tâm kinh tế, công nghiệp, dịch vụ.
- Khu vực Tiên Du: Diện tích: là trung tâm dịch vụ thương mại, văn hóa, du lịch và công nghiệp sạch.
- Khu vực Yên Phong: là trung tâm phát triển công nghiệp, dịch vụ.
- Khu vực Quế Võ: là trung tâm công nghiệp, dịch vụ.

b. Thành phố Hải Phòng

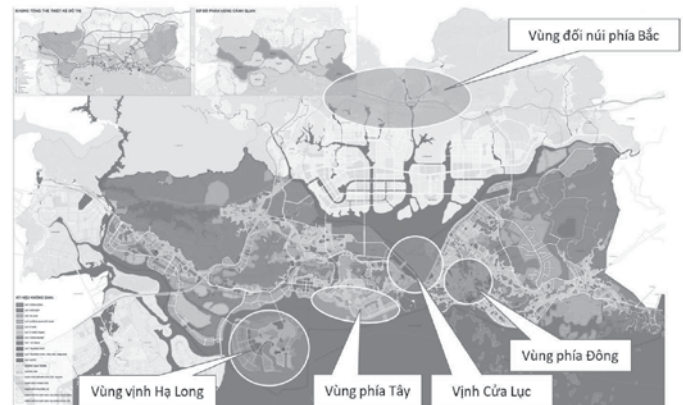
Hải Phòng sẽ phát triển từ mô hình “Đô thị trung tâm và các đô thị vệ tinh” thành mô hình “Đô thị đa trung tâm và các đô thị vệ tinh”.



Hình 7. Sơ đồ cấu trúc trung tâm đô thị TP Hải Phòng đến 2040 tầm nhìn 2050

Cấu trúc đô thị TP Hải Phòng gồm 03 trung tâm đô thị và các đô thị vệ tinh bao gồm: (1) Trung tâm đô thị lịch sử và đô thị hành chính mới Bắc sông Cấm; (2) Trung tâm thương mại, tài chính quốc tế (CBD) ở Hải An và Dương Kinh; (3) Đô thị sân bay Tiên Lãng. Các đô thị vệ tinh gồm các đô thị trong vùng sinh thái biển, nông nghiệp, nông thôn. Khu du lịch-dịch vụ Đồ Sơn phát triển trung tâm du lịch quốc tế với thể thao vui chơi giải trí, tín ngưỡng và các lễ hội biển. Phát triển khu vực Cát Bà, Long Châu, Bạch Long Vỹ thành du lịch dịch vụ kết hợp bảo vệ, giữ gìn hệ sinh thái. [9].

c. Thành phố Hạ Long



Hình 8. Sơ đồ định hướng phát triển không gian đô thị TP Hạ Long đến 2040 tầm nhìn 2050
TP Hạ Long phát triển theo hướng bền vững, phù hợp với yêu cầu tăng trưởng xanh và thích ứng với biến đổi khí hậu, lấy vịnh Cửa Lục làm trung tâm kết nối, theo hướng đa cực, hài hòa với di

sản thiên nhiên thế giới vịnh Hạ Long và các vùng núi phía Bắc thành phố. Mô hình phát triển gồm 05 vùng (Vùng vịnh Hạ Long, vùng phía Đông, vùng phía Tây, vùng vịnh Cửa Lục và khu vực phía Bắc Vịnh Cửa Lục, vùng đồi núi phía Bắc); 01 hành lang ven vịnh Hạ Long và lấy vịnh Cửa Lục làm trung tâm kết nối. [10]

3.3. Đặc điểm cấu trúc đa trung tâm của các đô thị loại I khu vực Đồng bằng sông Hồng

a. Về cấu trúc quy hoạch

Quan điểm xây dựng cấu trúc quy hoạch các đô thị thực tế đều căn cứ trên các tiền đề chính: bối cảnh quốc tế và khu vực; tính chất của đô thị; đầu mối giao thông; điều tiết sự tăng trưởng dân số đô thị, thị trường lao động; phát triển nông nghiệp bền vững, xu hướng đô thị hóa ngoại thành; phát huy giá trị văn hóa lịch sử; đặc điểm hình thái đô thị (biển, hệ thống sông ngòi, đồi núi); hay quan điểm phong thủy... Từ đó đưa ra giải pháp, đề xuất lựa chọn vị trí xây dựng các trung tâm. Hầu hết các đô thị đều xác định các trung tâm mới dựa trên lợi thế của hệ thống giao thông đối ngoại, hoặc lợi thế của các điểm dân cư sẵn có (thị xã, thị trấn, các khu du lịch). Một số ít trung tâm được xây dựng hoàn toàn mới với tính chất chủ yếu là trung tâm giáo dục đào tạo, y tế, thể thao; Việc xác định các trung tâm mới thường theo dạng cấu trúc đa hình thái (hơn là đa chức năng) nên các trung tâm mới thường chưa có lập luận vững chắc (về hành vi đi lại, cân bằng việc làm - nhà ở, khoảng cách đến CBD lõi...) do vậy chưa có cơ sở cho việc giải tỏa áp lực phát triển cho đô thị lõi cũng như các vấn đề về môi trường, xã hội.

b. Về thực tiễn phát triển

Hiện nay phần lớn đồ án quy hoạch mới đang ở giai đoạn đầu triển khai nên chưa đánh giá được đầy đủ thành công, thất bại của mỗi đô thị. Tuy nhiên, cấu trúc đa trung tâm các đô thị cũng đã dẫn bộc lộ một số vấn đề:

(1) Với Bắc Ninh: Trung tâm kinh tế, công nghiệp, dịch vụ hình thành từ thị xã Từ Sơn theo quy hoạch đã và đang phát triển mạnh mẽ với tiềm lực về công nghiệp dịch vụ hiện có. Theo quy hoạch Từ Sơn có quy mô dân cư lớn hơn trung tâm đô thị lõi, việc này có thể sẽ dẫn tới phát triển đảo cực đối với đô thị lõi.

(2) Với Hải Phòng: Trung tâm mới chậm đầu tư xây dựng theo kế hoạch (trường hợp trung tâm hành chính mới Bắc Sông Cấm); Trung tâm CBD tại Hải An và Dương Kinh chưa hình thành rõ nét; Trung tâm đô thị mới sân bay Tiên Lãng chưa hình thành (dự kiến giai đoạn 2040-2050), do vậy chưa tạo được sức hút trong việc giãn dân cho đô thị lõi.

(3) Với Hạ Long: trung tâm dịch vụ du lịch vùng phía Tây và vùng vịnh Hạ Long đã hình thành và phát triển mạnh. Với tiềm lực về tự nhiên và du lịch hiện có các trung tâm này đã và đang tạo sức hút phát triển mạnh mẽ cho khu vực phía Tây vịnh Cửa Lục, tạo sức hút và giải tỏa áp lực phát triển lên đô thị hiện hữu khá tốt.

Đây chính là vấn đề cần được nghiên cứu để làm rõ về lý luận thông qua các kinh nghiệm quốc tế cũng như các vấn đề thực tế đang diễn ra ở một số đô thị. Hiện nay đô thị Việt Nam đang phát triển quá dàn trải, lãng phí đất đai, tài nguyên, vấn đề giao thông ngày càng khó giải quyết do chiều rộng của đô thị ngày càng tăng, nhất là ở các đô thị lớn, nhiều khuyến cáo các đô thị ở Việt Nam nên xem xét lại các định hướng phát triển, nên theo cấu trúc "Đô thị nén", "Đô thị thông minh", "Đô thị sáng tạo". Tuy nhiên với thực tiễn của quá trình đô thị hóa ở các đô thị lớn hiện nay (ô nhiễm môi trường, tắc nghẽn...) cũng như khả năng đáp ứng của đô thị lõi thì việc định hướng cấu trúc theo mô hình nào là việc cần phải suy tính thận trọng để có được hiệu quả cho đô thị.

4. CƠ SỞ THIẾT LẬP TRUNG TÂM MỚI

4.1. Quy mô dân cư và hoạt động kinh tế

a. Cơ sở để dự báo phát triển dân cư tại trung tâm mới

Dự báo dân cư trong đồ án quy hoạch mang tính chất định hướng cho một quy mô hướng tới tương lai, theo cấp độ đô thị cần nâng cấp. Hiện nay dự báo thường đưa ra một con số để từ đó tính toán các chỉ tiêu về sử dụng đất cho một kế hoạch dài 15-20 năm. Tuy nhiên, nội hàm về dân cư còn ít được đề cập, nhất là với chỉ số dân cư cho các khu vực phát triển khác nhau của đô thị. Với cấu trúc đô thị đa trung tâm cần làm rõ thêm các yếu tố:

* Nguồn tăng dân cư tại các trung tâm mới: Có thể tăng do tăng tự nhiên của dân cư hiện hữu từ trung tâm lõi và từ nhập cư. Do vậy cần dự báo được tỷ trọng này bởi mỗi một thành phần đối tượng, tính chất dân cư có khác nhau.

* Đặc điểm dân cư tại trung tâm mới: Có thể chia thành ba nhóm cơ bản:

- Dân cư làng xã hiện hữu: Thành phần này sẽ chuyển dần thành dân cư đô thị theo tốc độ phát triển của trung tâm này. Việc phát triển trung tâm có tác động đến di dân, tái định cư, giải phóng mặt bằng. Đây là yếu tố cần được dự báo và làm rõ trước khi thực hiện.

- Dân cư đô thị hiện hữu: Là dân cư của các thị trấn cũ gộp vào đô thị. Thành phần này sẽ có vai trò quan trọng trong việc hỗ trợ hình thành trung tâm giai đoạn đầu vì đã sẵn có những lao động có trình độ nhất định, có thị trường nhất định có các sản phẩm dịch vụ. Cũng lưu ý khu vực này thường đã có tỷ lệ dân cư phụ thuộc cao.

- Dân nhập cư: Chủ yếu là lao động nhập cư theo tính chất việc làm mà các trung tâm chuyên ngành, sản xuất tạo ra. Có thể là lao động giản đơn (lao động cho các cơ sở công nghiệp) hoặc dân cư có trình độ (cho các trường đại học, viện nghiên cứu, công nghệ cao). Tỷ lệ dân cư phụ thuộc thấp vì là dân cư mới chuyển đến.

Cách dự báo theo phân loại này sẽ giúp cho việc tính toán lượng người đi lại giữa các trung tâm cũng như việc bố trí hệ thống công trình phục vụ công cộng, tạo việc làm được phù hợp hơn.

b. Cơ sở xác định quy mô dân cư tại trung tâm mới

Để thiết lập các trung tâm mới cần xác định quy mô dân cư tối thiểu và tối đa tại trung tâm là bao nhiêu. Có một số cơ sở để xác định như: (1) Căn cứ vào quy mô dân cư tổng thể của đô thị để xác định tỷ trọng dân cư trung tâm mới và trung tâm lõi; (2) Căn cứ vào sự hình thành của các yếu tố tạo thị. Quy mô dân cư phải có sự tương đồng với thành phần tạo thị tại trung tâm mới, số lượng việc làm tạo ra. Tránh những dự báo tăng dân cư mang tính chủ quan, dễ dẫn đến quy hoạch treo; (3) Căn cứ vào quy mô dân cư hiện trạng để thấy rõ sự điều tiết dân cư đi kèm.

- Quy mô tối thiểu: Không nên thấp hơn quy mô một đơn vị ở trung bình. Vì khoảng cách tới trung tâm lõi xa nên các đơn vị ở tại trung tâm mới, không thể kết nối sử dụng công trình công cộng tại trung tâm lõi. Khu dân cư tại trung tâm mới cần có một trung tâm phục vụ đầy đủ, tối thiểu ở cấp trung tâm Đơn vị ở, từ 4.000 đến 20.000 dân, quy mô trung bình khoảng 7000 dân [5]. Tuy nhiên: Trung tâm cấp I đơn thuần thường cũng không thỏa mãn được nhu cầu của người dân. Do vậy, nếu quy mô dân cư tại trung tâm mới có từ 25.000 đến 90.000 dân đủ cho việc bố trí các công trình dịch vụ cấp II là tốt nhất [5] [6]. Qua số liệu dự kiến phân bố dân cư của các đồ án quy hoạch cho thấy hiện nay theo các định hướng quy hoạch số dân cư tại mỗi trung tâm mới so với dân cư toàn đô thị chiếm khoảng từ 7,5% đến 35%, số dân

tuyệt đối ở các trung tâm mới dao động từ 100.000 dân đến 300.000 dân (cho đô thị loại I và II).

- Quy mô tối đa: Về lý thuyết quy mô dân cư tại trung tâm mới có thể lớn hơn cả trung tâm lõi, trường hợp đô thị Từ Sơn - Bắc Ninh, dân cư nhỉnh hơn so với dân cư tại đô thị lõi Bắc Ninh, do Từ Sơn là thị trấn cũ đồng thời dự kiến phát triển nhiều khu công nghiệp. Tuy nhiên, nếu quy mô dân cư tại trung tâm mới quá lớn so với trung tâm đô thị lõi cũng sẽ tạo ra sự bất hợp lý vì khoảng cách từ dân cư (tại trung tâm mới) đến các công trình công cộng tại trung tâm lõi của đô thị xa. Các công trình công cộng tại trung tâm lõi sẽ bị suy giảm vai trò do số dân sử dụng ít. Việc phát triển quy mô dân số trung tâm mới lớn hơn trung tâm lõi có thể tạo ra xu hướng phát triển đảo cực, trung tâm mới lại trở thành trung tâm chính. Tuy nhiên cần cần nhắc định hướng này vì những khía cạnh xã hội, văn hóa, lối sống, các quan hệ buôn bán tại các đô thị cũ thường vẫn có sức mạnh lớn. Do vậy, quy mô dân cư tại đô thị lõi có thể coi là một ngưỡng về quy mô dân cư tối đa tại các trung tâm mới.

c. Quy mô đất đai và các thành phần đô thị

Quy mô đất đai của trung tâm theo nguyên tắc quy hoạch được tính toán căn cứ số lượng dân cư tại đó. Căn cứ phân tích về quy mô dân cư tại các trung tâm mới nêu trên (bao gồm dân cư hiện hữu và dân cư dự kiến phát triển mới), căn cứ theo cấp đô thị.

Bảng 1. Quy mô các trung tâm được hình thành mới hoàn toàn

TT	Quy mô dân cư	Diện tích đất dân dụng (ha)
1	4.000 - 20.000 người (tương ứng trung tâm cấp I)	18- 24
2	25.000 - 90.000 người (Tương ứng trung tâm cấp II)	112,5 - 540
3	100.000 - 300.000 người	450 - 1.800

Trường hợp trung tâm được hình thành từ các đô thị hiện hữu: Quy mô đất đai tại trung tâm được tính căn cứ trên quy mô diện tích hiện hữu của đô thị cộng thêm quy mô đất đai tính toán cho số lượng dân cư dự kiến phát triển.

Thành phần chức năng tại các trung tâm mới phụ thuộc vào tính chất và nhân tố tạo thị của trung tâm. Thông thường tại trung tâm mới sẽ bao gồm các thành phần chức năng chính sau: (1) Đất trung tâm chuyên ngành và trung tâm dịch vụ dân cư; (2) đất ở; (3) đất cây xanh, mặt nước; (4) đất giao thông, hạ tầng kỹ thuật.

4.2. Liên kết trong trung tâm mới

a. Trung tâm hành chính tập trung

Trung tâm hành chính (TTHC) tập trung hiện là một xu hướng khá phổ biến trong xu thế phát triển hiện nay của các đô thị, đặc biệt là các đô thị loại I trở lên. TTHC tập trung có thể bao gồm cả các công trình quy mô cấp tỉnh và thành phố. Do tính chất hoạt động phục vụ trên phạm vi tỉnh nên vị trí của các trung tâm hành chính này không nhất thiết bố trí ở trung tâm hình học của đô thị mà có thể có khoảng cách, xa trung tâm lõi hơn so với trung tâm cấp đô thị.

Về quan hệ chức năng: Chức năng hoạt động của trung tâm hành chính có tính biệt lập khá rõ nét, hoạt động của nó không trực tiếp liên quan đến dân cư đô thị. Do vậy nó dễ tạo ra những nhược điểm trên khía cạnh khác như: hiệu quả sử dụng vào

những ngày nghỉ cuối tuần thấp; sự đóng góp vào không gian đô thị kém nếu không có giải pháp kết nối tốt; hoạt động xã hội trong không gian công cộng như quảng trường thiếu tính sống động.

Quan hệ về cấp phục vụ của các trung tâm: TTHC được hoạt động hoàn toàn dựa vào ngân sách nhà nước, không có yếu tố thị trường nên quan hệ với các cấp phục vụ đô thị không nhiều. Thực tế mối liên kết này cũng khá linh hoạt, có thể không ảnh hưởng lẫn nhau nhiều, tùy thuộc mô hình TTHC dạng phân tán hay dạng tập hợp trong một toà nhà.

Quan hệ về xã hội, văn hóa: TTHC tạo ra một nguồn việc làm khá lớn cho đô thị đồng thời cũng có ý nghĩa về xã hội lớn đối với đô thị. Hiện vai trò xã hội đang có phần tách biệt, được kiểm soát chặt do e ngại về vấn đề an ninh, chính trị. Biểu hiện rõ nhất là quảng trường hành chính thiếu sức hút xã hội, nghèo nàn về hoạt động, hiệu quả sử dụng thấp.

b. Trung tâm là các khu du lịch, nghỉ dưỡng

Các dạng trung tâm du lịch, nghỉ dưỡng bao gồm:

- Trung tâm du lịch biển, đảo: Các khu vực đô thị gần biển, đảo, có bãi tắm đẹp có thể phát triển du lịch như Đồ Sơn (Hải Phòng), Bãi Cháy (Hạ Long).

- Trung tâm du lịch văn hóa, tâm linh: Phát triển dựa trên yếu tố văn hóa như di tích lịch sử văn hóa, kết hợp hoạt động tín ngưỡng thăm chùa, đình, đền (trường hợp khu Phật Tích, Bắc Ninh dự kiến phát triển thành trung tâm du lịch).

- Trung tâm du lịch thắng cảnh, nghỉ dưỡng.

- Ngoài ra có các loại hình du lịch khác kết hợp như du lịch cộng đồng, du lịch vui chơi giải trí, du lịch làng nghề.

* *Quan hệ giữa trung tâm du lịch và trung tâm phục vụ công cộng, dân cư trong trung tâm mới:* [4]

- Dạng 1 - Dân cư gắn liền với khu du lịch: Sự hình thành của dân cư có vai trò quan trọng của khu du lịch, việc làm khu dân cư tạo ra từ hoạt động du lịch là chủ đạo. Dạng này dễ tạo được sự gắn kết giữa trung tâm dịch vụ công cộng và trung tâm phục vụ du lịch. Kể cả ở cấp độ trung tâm phục vụ công cộng cấp đơn vị ở hoặc cấp độ thị đều có thể gắn kết được.

- Dạng 2 - Dân cư có sự gắn kết với khu du lịch nhưng đồng thời cũng gắn kết với trung tâm chuyên ngành nguồn tạo việc làm khác như các trung tâm giáo dục, công nghiệp, thương mại... trong khu vực trung tâm mới. Dạng này dân cư thường bố trí phân tán, có điểm gắn với khu du lịch, có điểm gắn với trung tâm chuyên ngành, khu công nghiệp khác. Trung tâm cấp 1 bố trí theo các điểm dân cư này, với trung tâm cấp đô thị thường được ưu tiên gắn kết với trung tâm phục vụ du lịch.

- Dạng 3 - Dân cư không gắn trực tiếp với khu du lịch (tách biệt do yếu tố địa hình tự nhiên): Nguồn việc làm tạo ra từ khu du lịch là thứ yếu, nguồn tạo việc làm chính là từ đô thị lõi hoặc các trung tâm chuyên ngành khác. Dạng này khả năng gắn kết trung tâm dịch vụ đô thị với trung tâm chuyên ngành thấp, cần tạo trung tâm có đầy đủ cấp dịch vụ cho khu dân cư đô thị vì khó sử dụng dịch vụ hỗ trợ từ khu du lịch.

* *Liên kết về chức năng:*

Trung tâm chuyên ngành sẽ có được một số bộ phận các công trình vừa có thể phục vụ cho chuyên ngành và vừa có thể phục vụ cho người dân đô thị. Với trung tâm du lịch các khu vui chơi giải trí ven biển, bãi tắm, dịch vụ du lịch ăn uống, nhà hàng, sân thể thao đều có thể cho dân địa phương sử dụng (trừ những hoạt động cao cấp như sân golf, khách sạn 4-5 sao, nhà hàng cao cấp...). Trung tâm du lịch với đa dạng khách du lịch cũng làm cho không khí xã hội đa dạng phong phú, khu vực này thường sống động về đêm nên cũng có thể là nơi người dân tìm thấy sự sống

động hơn những khu phục vụ trong dân cư đơn thuần. Trung tâm du lịch là nguồn tạo việc làm: Các cửa hàng dịch vụ, hình thành các phương tiện di chuyển như taxi, xe ôm.... Khu dân cư đô thị và hệ thống công trình phục vụ, đặc biệt là chợ ở những nơi có bản sắc văn hóa lại cũng là điểm có thể thu hút khách du lịch muốn tìm hiểu về văn hóa bản địa, đời sống cộng đồng.

c. Trung tâm hình thành từ đô thị cũ, có tính chất tổng hợp

Do được hình thành từ các khu vực đô thị hiện hữu nên các trung tâm này thường sẽ mang tính chất tổng hợp đa chức năng. Dân cư bao gồm cả các khu dân cư đô thị hóa và làng xã cũ. Các trung tâm này cũng bị ràng buộc bởi những yếu tố hiện trạng như văn hóa, sản xuất. Các yếu tố này vừa là thế mạnh nhưng cũng vừa là thách thức đối với sự phát triển của trung tâm. Trung tâm là đô thị hiện hữu thông thường có vị trí thuận lợi, nằm trên hành lang giao thông kết nối trung tâm lõi với các hướng phát triển của đô thị (Ví dụ như Từ Sơn là thị xã nằm trên tuyến QL1A kết nối trung tâm Bắc Ninh với thủ đô Hà Nội). Khoảng cách giữa trung tâm hình thành từ các đô thị hiện hữu với trung tâm lõi đô thị trên thực tế trung bình khoảng 15 - 20km (tương ứng với khoảng thời gian đi lại 30 phút). Khoảng cách này vừa đảm bảo sự gắn kết với với trung tâm lõi về mặt chức năng nhưng cũng vừa đủ để tạo vùng đệm ngăn cách sự phát triển lan tỏa giữa các trung tâm trong quá trình đô thị hóa.

Dân cư tại trung tâm này cơ bản là ổn định, không có hiện tượng tăng đột biến theo kiểu thời vụ; sự tăng dân cư phụ thuộc nhiều vào yếu tố sản xuất, kinh tế hiện hữu của đô thị. Trung tâm có khu vực dân cư làng xã cũ hay sản xuất truyền thống, làng nghề, tiểu thủ công nghiệp lượng dân cư tăng là rất ít. Các trung tâm có yếu tố sản xuất công nghiệp lượng dân cư sẽ tăng mạnh hơn do nhu cầu xây dựng các khu ở, khu đô thị dịch vụ cho công nhân của các nhà máy.

d. Trung tâm hình thành từ cụm trường đại học, công trình y tế, thể thao

Hiện nay trong đồ án quy hoạch chung các đô thị đều có xu hướng hình thành các trung tâm đào tạo và trung tâm y tế chuyên ngành. Tuy nhiên, số lượng các đô thị đã triển khai thực hiện chưa được nhiều, phần lớn các công trình giáo dục đào tạo đại học, trung học chuyên nghiệp, y tế vùng, thể thao vùng đều phân bố lẻ tẻ đan xen trong các trung tâm hiện hữu. Vì vậy nghiên cứu thực tiễn để phân tích đánh giá cách bố trí về vị trí của các dạng trung tâm này bị hạn chế. Các trường Đại học về chức năng bản thân nó không nhất thiết phải gắn với khu dân cư và trung tâm lõi của đô thị, yếu tố diện tích đủ để cho đào tạo, môi trường tốt và có hạ tầng kết nối với đô thị tốt là đủ về điều kiện vị trí. Khoảng cách từ 10 - 30km so với trung tâm lõi đô thị là khoảng cách chấp nhận được. Các trường đại học cần có sự cơ cấu thành các trung tâm để có thể sử dụng chung một số cơ sở hạ tầng như ký túc xá, công trình thể thao, khu vui chơi giải trí... Trong thực tế hiện nay các khu Đại học nếu có kết hợp với dân cư đô thị sẽ có sức thu hút phát triển tốt hơn do vai trò của dân cư lân cận đóng góp tốt cho sự phong phú của hệ thống dịch vụ sinh viên. Các công trình y tế cũng tương tự, công trình nào gắn dân cư hoạt động có hiệu quả hơn, mang lại lợi ích cho cả hai phía.

4.3. Quan hệ giữa các trung tâm mới và đô thị lõi.

a. Quan hệ giao thông đi lại

Mối quan hệ chính là quan hệ giữa các trung tâm mới với trung tâm đô thị lõi, ngoài ra là quan hệ với các trung tâm khác hoặc với đô thị khác lân cận. Để thiết lập mối quan hệ giao thông, có thể dựa trên các cơ sở: (1) Xác định lưu lượng vận chuyển, liên quan đến quy mô số dân, việc làm giữa các khu vực

trung tâm từ đó xác định lưu lượng di chuyển, đặc biệt là di chuyển con lắc đi làm - về nhà tại giờ cao điểm; (2) Loại hình phương tiện và tốc độ của chúng; (3) Hệ thống đường, cầu và các giải pháp kỹ thuật khác; (4) Đặc điểm địa hình, điều kiện tự nhiên khu vực kết nối.

** Phương tiện, thời gian, khoảng cách đi lại:*

Để đưa ra được giải pháp hợp lý về kết nối giao thông, cần làm rõ các mối quan hệ: khoảng cách - thời gian đi lại - phương tiện kết nối và sự phân luồng giao thông trong cấu trúc quy hoạch. Có một số nguyên tắc lưu ý:

- Thời gian: Đã có các nghiên cứu về thời gian đi lại tối ưu, có lợi nhất cho sức khỏe, tâm lý của người lao động. Thời gian lý tưởng theo các chuyên gia đánh giá là khoảng 30 phút đi lại, tối đa là 60 phút với các đô thị cực lớn và đô thị đặc biệt.

- Phương tiện: Là chỉ số quan trọng cần được xem xét, đi kèm với điều kiện giao thông. Trong đó có 2 loại phương tiện: Giao thông cá nhân (ô tô, xe máy...); Giao thông công cộng (xe buýt, xe điện, tàu điện chạy nhanh...).

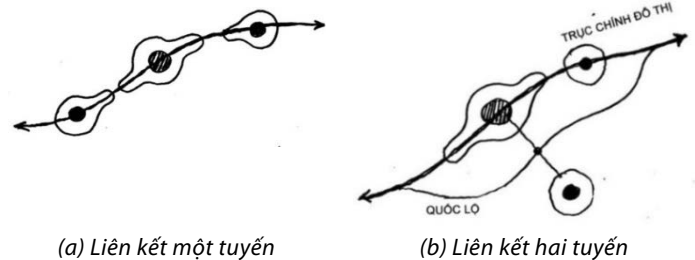
- Khoảng cách đi lại: Dựa trên hai yếu tố là điều kiện giao thông kết nối (cấp đường, tốc độ xe chạy) và loại hình phương tiện (đi xe đạp, ô tô cá nhân, giao thông công cộng). Điều kiện giao thông kết nối dựa trên dự báo sự gia tăng phát triển của hệ thống đường và phương tiện (có thể chia theo giai đoạn 5 năm). Tuy nhiên, dự báo này cũng còn phụ thuộc vào chỉ số khác như chính sách về hạn chế ô tô, khả năng đầu tư về phương tiện, công tác quy hoạch kết nối, phát triển giao thông...

Bảng 2. Khoảng cách tối ưu cho di chuyển và phương tiện tương ứng

TT	Khoảng cách (km)	Đặc điểm
1	5 - 10	Phù hợp với giao thông xe máy, ô tô cá nhân, đường tốc độ 50-60km/h
2	10 - 30	Phù hợp với giao thông công cộng, ô tô cá nhân, đường có tốc độ 70 - 90km/h

** Các dạng kết nối trung tâm mới và trung tâm đô thị lõi*

- Kết nối xuyên tâm, qua trung tâm (Hình 12a): Đang là xu hướng phổ biến ở các đô thị đa trung tâm hiện nay. Sự kết nối này tuy về quãng đường chim bay là ngắn nhất nhưng với các trung tâm mới phát triển dọc theo tuyến đường chính, kéo dài thì dạng liên kết này bị hạn chế về tốc độ di chuyển. Chủ yếu tốc độ tối đa cho phép 50 - 60km/h, tốc độ thực tế lưu thông còn chậm hơn (khoảng 20 - 30km/h). Để tăng được tốc độ lưu thông với giải pháp này phải thiết kế mặt cắt đường phù hợp, tách đường gom khỏi đường giao thông chính, có dải phân cách các làn đường.



Hình 9. Dạng liên kết giao thông giữa các trung tâm [4]

- Kết nối từ vành đai với đường giao thông nhanh đô thị hoặc kết hợp với đường liên tỉnh, quốc lộ (Hình 12b): Giải pháp này

được thực hiện ở nhiều nước trên thế giới. Ngay cả đường đô thị cũng có thể xây dựng các tuyến đường chạy nhanh kết nối tốc độ cao (60 - 80km/h) từ trung tâm đô thị lõi tới các trung tâm mới, nối với các đường vành đai, hoặc kết hợp với các đường quốc lộ, tỉnh lộ. Giải pháp này rất có hiệu quả về tăng cường tốc độ lưu thông của các phương tiện, giảm thời gian đi lại, nhất là với các đô thị đã có số dân trên 1 triệu người. Đồng thời nó cũng tạo điều kiện để phát triển các tuyến đường tàu điện chạy nhanh, nổi hoặc ngầm.

b. Quan hệ việc làm

Lợi ích giữa các doanh nghiệp phụ thuộc vào khoảng cách giữa chúng, khi chi phí đi lại tăng lên sẽ dẫn đến sự hình thành của nhiều khu vực kinh doanh cũng như nhiều điểm cân bằng. Lợi nhuận của một doanh nghiệp có thể được thể hiện bằng chỉ số về tiềm năng thị trường. Tiềm năng thị trường tại một địa điểm nhất định phản ánh sự đánh đổi giữa việc gần gũi với người tiêu dùng, mức độ cạnh tranh và chi phí sản xuất tại địa điểm đó [12]. Sự xuất hiện của nhiều ngành/doanh nghiệp và các yếu tố bên ngoài nhu cầu liên ngành dẫn đến sự hình thành các hệ thống đô thị phân cấp. Hơn nữa, việc giảm tương đối chi phí vận chuyển cho các khu vực đô thị có thể dẫn đến sự hình thành của một đô thị đa trung tâm bao gồm các trung tâm mới được kết nối bởi một vành đai kinh tế. Mặt khác, thị trường đất đai và lao động là hoàn toàn cạnh tranh, các quy luật thị trường (sản xuất, vận chuyển và nhà ở) là một yếu tố quan trọng thúc đẩy sự hình thành và phát triển của cấu trúc đô thị đa trung tâm.

5. KẾT LUẬN

Mô hình cấu trúc đô thị đa trung tâm là xu thế của nhiều đô thị lớn hiện nay trên thế giới cũng như ở Việt Nam, đặc biệt là các đô thị loại I. Phát triển đa trung tâm không phải là mô hình duy nhất, nhưng nếu lựa chọn phát triển đa trung tâm thì việc nghiên cứu các cơ sở lý luận sẽ là luận cứ quan trọng cho chính quyền đô thị và các nhà quy hoạch trong việc thiết lập các trung tâm mới trong mối quan hệ cấu trúc đô thị đa trung tâm, nhằm đảm bảo sự phát triển bền vững, giảm tải áp lực cho đô thị lõi, đem lại hiệu quả về kinh tế cũng như môi trường.

Phân tích định hướng phát triển cấu trúc đa trung tâm các đô thị loại I khu vực Đồng bằng sông Hồng, đối chiếu thực tiễn phát triển cho thấy việc hình thành các trung tâm mới trong hệ thống cấu trúc đa trung tâm của đô thị bước đầu xuất hiện một số vấn đề bất cập. Qua phân tích và lập luận trong bài, có thể thấy để thiết lập trung tâm mới một cách hiệu quả, đảm bảo phát huy vai trò trong mối quan hệ tổng thể của cấu trúc đa trung tâm cần có luận cứ một cách khoa học các cơ sở lý luận về: (1) *Mối liên kết, chia sẻ chức năng giữa trung tâm mới với trung tâm lõi đô thị*. Chia sẻ chức năng hay đa chức năng vừa tạo điều kiện giảm tải cho trung tâm lõi về giao thông, nhà ở, môi trường vừa đảm bảo sự kết nối thường xuyên giữa các trung tâm; (2) *Quy mô dân số và đất đai của trung tâm mới*. Một trung tâm mới với quy mô không đủ lớn sẽ không đảm bảo chất lượng hệ thống công trình dịch vụ xã hội, không phát triển đủ mạnh để tạo ra đối trọng với trung tâm lõi đô thị; (3) *Khả năng thu hút, tạo việc làm và hiệu quả đầu tư tại trung tâm mới*. Chất lượng hạ tầng kỹ thuật, xã hội, môi trường và văn hóa tốt, nguồn việc làm dồi dào sẽ tạo ra lực hút, sức hấp dẫn dân cư từ đô thị lõi, góp giảm tải cho đô thị lõi đồng thời đảm bảo sự phát triển bền vững của trung tâm mới. Ngoài ra, cũng cần lưu ý việc hình thành các trung tâm mới theo quy luật thị trường (lựa chọn vị thế - chất lượng nhà ở, đầu cơ đất đai...) để có định hướng trong công tác quản lý phát triển đô thị.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Burger, M.J.; Van Der Knaap, B.; Wall, R.S. *Polycentricity and the multiplexity of urban networks*. Eur. Plan. Stud. 2014, 22, 816–840.
- [2] Nghị quyết số 81/2023/QH15 ngày 09/01/2023 của Quốc hội về quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn 2050.
- [3] Nghị quyết số 1210/2016/UBTVQH13 ngày 25/5/2016 của Ủy ban thường vụ Quốc hội nước cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam về phân loại đô thị.
- [4] Phạm Hùng Cường (2018). *Nghiên cứu quy hoạch phát triển đô thị theo hướng cấu trúc đa cực trung tâm, áp dụng cho thành phố Hạ Long*. Đề tài Khoa học và công nghệ cấp Bộ. Bộ Giáo dục và Đào tạo.
- [5] Phạm Hùng Cường, (2014). *Quy hoạch đô thị*. NXB Xây dựng.
- [6] Phạm Hùng Cường (chủ biên) (2006). *Quy hoạch xây dựng đơn vị ở*. NXB Xây dựng, Hà Nội.
- [7] Piotr Zaremba (1976). *Town and Country planning research*. Special series, Volum 3, 1976 Systematization of urban structures and the Environment of man.
- [8] Quyết định số 1369/QĐ-TTg ngày 17/10/2018 của Thủ tướng Chính phủ *Phê duyệt đồ án điều chỉnh Quy hoạch xây dựng vùng tỉnh Bắc Ninh đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2050*.
- [9] Quyết định số 323/QĐ-TTg ngày 30/3/2023 của Thủ tướng Chính phủ *Phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch chung thành phố Hải Phòng đến năm 2040, tầm nhìn đến năm 2050*.
- [10] Quyết định số 72/QĐ-TTg ngày 10/2/2023 của Thủ tướng Chính phủ *Phê duyệt Quy hoạch chung thành phố Hạ Long đến năm 2040, tầm nhìn đến năm 2050*.
- [11] Simin Davoudi (2014). *Polycentricity: what does it mean and how is it interpreted in the ESDP?* EURA Conference Urban and Spatial European Policies: Levels of Territorial Government. <https://www.researchgate.net/publication/228386280>.
- [12] Tomoya Mori (2008). *Monocentric Versus Polycentric Models in Urban Economics*. The New Palgrave Dictionary of Economics, 2nd edition DOI 10.1057/978-1-349-95121-5_2454-1
- [13] Xingjian Liu, Ben Derudder, Mingshu Wang (2017). *Polycentric urban development in China: A multi-scale analysis*. Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science 0(0) 1–20, DOI: 10.1177/2399808317690155.
- [14] Xiaoping Xie, Wei Hou and Hendrik Herold (2018). *Ex Post Impact Assessment of Master Plans-The Case of Shenzhen in Shaping a Polycentric Urban Structure*. ISPRS Int. J. Geo-Inf. 2018, 7, 252; doi:10.3390/ijgi7070252.