

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
ĐẠI HỌC ĐÀ NẴNG

LÊ QUANG ĐỘ

NGHIÊN CỨU LOẠI ĐƯỜNG PHỐ ĐÀ NẴNG
ÁP DỤNG VÀO CÁC ĐÔ THỊ NƯỚC TA
VÀ VÍ DỤ VẬN DỤNG VÀO MỘT TUYẾN PHỐ
Ở THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

Chuyên ngành: Kỹ thuật xây dựng Công trình giao thông
Mã số: 60.58.02.05

TÓM TẮT LUẬN VĂN THẠC SĨ KỸ THUẬT

Đà Nẵng - Năm 2016

Công trình được hoàn thành tại
ĐẠI HỌC ĐÀ NẴNG

Người hướng dẫn khoa học : PGS.TS. NGUYỄN QUANG ĐẠO

Phản biện 1: PGS.TS. PHAN CAO THỌ

Phản biện 2: TS. TRẦN ĐÌNH QUẢNG

Luận văn được bảo vệ trước Hội đồng chấm Luận văn tốt nghiệp thạc sĩ Kỹ thuật xây dựng công trình dân dụng và công nghiệp họp tại Đại học Đà Nẵng vào ngày 18 tháng 01 năm 2016.

Có thể tìm hiểu luận văn tại:

- Trung tâm Thông tin - Học liệu, Đại học Đà Nẵng

MỞ ĐẦU

1. Lý do chọn đề tài

Khi thiết kế các yếu tố hình học của đường hay việc tổ chức, điều khiển giao thông và điều kiện môi trường xung quanh sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến chức năng giao thông đường phố. Theo tiêu chuẩn xây dựng Việt Nam 104-2007 [4] đường phố có hai chức năng cơ bản: chức năng giao thông và chức năng không gian. Nếu chỉ nói đến giao thông trên đường phố chức năng giao thông có hai đặc tính (hai chức năng phụ đối lập nhau) là: *tính cơ động và tính tiếp cận*. Tính cơ động biểu thị bằng loại giao thông có tốc độ cao, tính tiếp cận biểu thị bằng loại giao thông có tốc độ thấp. Nguyên tắc là hai loại giao thông này rất hạn chế hoặc nghiêm ngặt không cho phép cùng vận hành trên một làn đường.

Nếu xét đến nhiều lợi ích khác đường phố mang lại như: khu đường thân thiện với môi trường thiên nhiên: bảo tồn tự nhiên; thân thiện với xã hội, con người như: buôn bán, tiếp cận với công ăn việc làm, ...; thân thiện với các công trình hạ tầng khác: hài hòa tổ điểm kiến trúc, cảnh quan hay lợi ích từ bố trí hạ tầng kỹ thuật khác hay chính các bộ phận của đường phố. Những lợi ích và những giá trị này do đường phố mang lại gọi chung lại là chức năng không gian của đường phố. Như vậy khác với chức năng giao thông ở phố, chức năng không gian có nhiều chức năng phối hợp hoặc đối lập hoặc không đối lập với nhau mà cùng thúc đẩy phát triển, cũng như vậy chức năng giao thông và chức năng không gian có thể cản trở nhau, có thể thúc đẩy nhau. Điều này hoàn toàn phụ thuộc vào người thiết kế và quản lý vận hành đường phố.

Khác với đường ô tô thông thường, đường phố tồn tại khách quan nhiều chức năng cùng một lúc. Vì vậy những năm gần đây thế giới áp dụng những lý thuyết mới, phương pháp mới như: Phố đa

năng (Complete Streets, comprehensive street); thiết kế theo bối cảnh nhạy cảm (CDC - Context Sensitive Design); giải pháp theo bối cảnh nhạy cảm (CSS - Context Sensitive Solutions).

Ở Việt Nam vấn đề này chưa được phổ biến rộng rãi nên thực tế điều kiện giao thông trên mạng lưới đường đô thị thực sự đòi hỏi đưa vấn đề này vào áp dụng. Đề tài **“Nghiên cứu loại đường phố đa năng áp dụng vào các đô thị nước ta và ví dụ vận dụng vào một tuyến phố ở thành phố Đà Nẵng”** tác giả mong muốn tìm hiểu và phổ biến áp dụng vào điều kiện đô thị Việt Nam nhằm mang lại những lợi ích và hiệu quả cao.

2. Mục tiêu nghiên cứu

Mục tiêu tổng quát

Đề xuất áp dụng loại đường phố đa năng vào đô thị nước ta với các nội dung như: những nguyên tắc, giải pháp quy hoạch và thiết kế, qua đó định hướng vận dụng vào tuyến phố Lê Duẩn - thành phố Đà Nẵng.

Mục tiêu cụ thể

Mục tiêu cụ thể của đề tài nghiên cứu nhằm giải quyết những vấn đề sau:

- Làm rõ một số từ ngữ, thuật ngữ chuyên môn có liên quan.
- Sơ lược hiện trạng vấn đề nghiên cứu này ở trong và ngoài nước.
- Phân tích chức năng của đường phố và các mối quan hệ giữa các chức năng, từ đó xây dựng khung giải pháp, thể chế, khai thác.
- Vận dụng nội dung nghiên cứu vào tuyến phố Lê Duẩn - thành phố Đà Nẵng.

3. Đối tượng nghiên cứu

Chức năng của đường phố trong đô thị.

4. Phạm vi nghiên cứu

Đường phố và đô thị.

5. Phương pháp nghiên cứu

Tổng hợp, phân tích thông tin từ tài liệu thu thập liên quan và kinh nghiệm thực tiễn.

6. Bố cục luận văn

Bố cục luận văn bao gồm:

Phần mở đầu

Chương 1: Giới thiệu tổng quát về nội dung được nghiên cứu

Chương 2: Phân tích mối quan hệ giữa các chức năng và đề xuất nội dung quy hoạch thiết kế loại đường phố đa năng

Chương 3: Ví dụ vận dụng cho tuyến phố Lê Duẩn thành phố Đà Nẵng

Kết luận và kiến nghị

CHƯƠNG 1

GIỚI THIỆU TỔNG QUÁT

VỀ NỘI DUNG ĐƯỢC NGHIÊN CỨU

1.1. NHỮNG KHÁI NIỆM CÓ LIÊN QUAN ĐẾN NỘI DUNG NGHIÊN CỨU

1.1.1. Khái niệm về phố

Theo tài liệu [4] Phố: *Là đường trong đô thị, mà dải đất dọc hai bên đường được xây dựng các công trình với tỉ lệ lớn.*

Theo Sổ tay phố (Manual Of Streets - [22]): “Phố là đường mà ngoài chức năng giao thông còn có nhiều chức năng quan trọng khác”

Theo Sổ tay thiết kế phố đường thành phố New York ban hành (Streets Design Manual, New York - [24]): “Phố là đường có phần xe chạy từ 2 làn xe ô tô trở lên với bề rộng $\geq 10,0\text{m}$ được thiết kế thông xe, an toàn và có 5 chức năng chính

Để mở rộng khái niệm về phố và nhấn mạnh đến chức năng tác giả đề nghị: Phố là đường trong đô thị mà dải đất dọc hai bên đường phố được xây dựng nhiều công trình và phố có thể tồn tại đồng thời nhiều chức năng khác nhau.

1.1.2. Phạm vi dải đất dành cho đường phố

Phạm vi dải đất dành cho phố nên thống nhất theo [3], [17] là phạm vi chỉ giới đường đỏ (*là đường ranh giới từ phần lô đất để xây dựng công trình và phần đất được dành cho đường giao thông hoặc các công trình kỹ thuật hạ tầng*), quan điểm này phù hợp với quan điểm [23]. Do đó khi quy hoạch, thiết kế cần xem xét, nên thống nhất phạm vi đất dành cho đường là trong phạm vi R.O.W “*quan điểm ở các nước tiên tiến trên thế giới*”

1.1.3. Chức năng đường phố

Theo [19]: về ngữ nghĩa “*chức năng của một đối tượng nào đó là hoạt động đặc trưng, là vai trò, tác dụng của một con người, một tổ chức hoặc một vật thể*”. Từ ngữ nghĩa nêu trên, chúng ta có thể hiểu *chức năng đường phố là những tác dụng, vai trò, lợi ích mà đường phố mang lại trong quá trình vận hành của đường phố.*

1.1.4. Đường phố đa năng

Những năm gần đây ở nhiều nước đặc biệt là Mỹ, Canada xuất hiện thuật ngữ “Complete Streets” tức hiểu khái niệm này trong tài liệu [21, 26, 27, 28] cho thấy đây là những đường phố có nhiều chức năng khác nhau vì vậy theo PGS.TS Nguyễn Quang Đạo Trường Đại học Xây dựng Hà Nội đề nghị gọi tên tiếng Việt là “Phố đa năng”

Do đó, theo tác giả khái niệm “đường phố đa năng” là phố được hiểu là cùng một lúc thực hiện một vài hoặc nhiều chức năng.

1.2. SƠ LƯỢC TÌNH HÌNH VỀ HOẠT ĐỘNG CỦA ĐƯỜNG PHỐ THEO CHỨC NĂNG Ở THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG QUA MỘT VÀI ĐƯỜNG PHỐ

1.2.1. Sơ lược tình hình về hoạt động của đường phố theo chức năng

Tác giả tiến hành khảo sát 4 tuyến phố, xin xem chi tiết bảng 1.1 ở luận văn. qua tình hình về hoạt động của đường phố ở bảng 1.1 tác giả nhận thấy: *hầu như phố làm việc một lúc nhiều chức năng ngang nhau* mà không phân định rõ các chức năng nào quan trọng hơn.

1.2.2. Đánh giá chung và sự cần thiết đưa loại đường phố đa năng vào áp dụng.

Đường phố còn là một môi trường có thể sống và đảm bảo sức khỏe, và là một khoảng xanh dễ chịu, ... có thể nói đường phố là

không gian đa chức năng theo chu kỳ thời gian, và đồng thời là không gian vừa phát triển kinh tế vừa đảm bảo chất lượng sống ngày càng cao cho người dân đô thị. Vì vậy cần có những quy hoạch, thiết kế loại đường phố đa năng

1.3. SƠ LƯỢC TÌNH HÌNH VẤN ĐỀ NGHIÊN CỨU Ở TRONG NƯỚC QUA MỘT SỐ TÀI LIỆU VÀ TRÊN THẾ GIỚI

1.3.1. Tình hình vấn đề nghiên cứu ở trong nước

Nhà nước đã ban hành mới các văn bản pháp quy, các quy trình quy hoạch, thiết kế và quản lý trong quá trình đầu tư xây dựng để định hướng cho các nhà quy hoạch, thiết kế thực hiện qua các tài liệu [3], [4], [5], [6], [7], [8], [16]. Tất cả các tài liệu trên, có quy định về phân loại phố, các yêu cầu kỹ thuật, cấu tạo và kích thước hình học của các bộ phận cấu thành đường phố, tuy nhiên *chưa có những hướng dẫn nghiên cứu cụ thể về loại đường phố đa năng*, không yêu cầu quy định về đảm bảo các công việc trên cùng một lúc để định hướng cho kỹ sư khi quy hoạch và thiết kế, ... nhằm áp dụng vào thực tiễn công việc.

1.3.2. Tình hình vấn đề nghiên cứu ở các nước khác

Hầu hết các nước phát triển và các nước trong khối ASEAN đều áp dụng phân loại đường phố theo chức năng (Mỹ, Anh, Canada, Nhật Bản, Australia, Thái Lan, Malaysia, Singapore, Campuchia, Myanmar, ...) sự cần thiết và lợi ích của việc làm này có nhiều nhưng tác giả xin được dẫn ra một ví dụ tổng quát của AASHTO khi so sánh năng lực chiều dài đường phố có chức năng khác nhau (bảng 1.2) đã thấy lợi ích của việc thiết kế và vận hành đường theo chức năng. Ở các nước trên thế giới, đặc biệt là nước Mỹ, Canada, Australia, Singapore, ... cũng mềm mại hơn khi triển khai thực tế về ngữ cảnh nhạy cảm và đi đầu trong hướng vận dụng các giải pháp mềm (CSS) thiết kế mềm (CSD).

Ở Mỹ: Hệ thống giao thông của tất cả các thành phố ở Mỹ được quy hoạch, thiết kế và xây dựng đúng luật định, đảm bảo mỹ quan chung và phù hợp với thực tế. Thành phố New York đã có những kế hoạch, chiến lược xây dựng thành phố trong vòng 35 năm từ 1807-1840. Ý tưởng "**thủ thực làm cho phù hợp**", trong đó nhu cầu của người đi xe đạp và người đi bộ sẽ được xem xét trong tất cả các dự án đường bộ. *Các tiểu bang Oregon (1971) và Florida (1984) được áp dụng đầu tiên*, sau đó vào thế kỷ 21 (1998) Luật Giao thông Equity, và hướng dẫn chính sách do Cục Quản lý đường cao tốc liên bang và Bộ Ngoại giao Giao thông vận tải Mỹ ra đời.

Ở Singapore: Giải pháp qui hoạch, thiết kế đường phố trên nguyên tắc bảo tồn và phát triển các giá trị truyền thống di sản kiến trúc đô thị, giữ gìn bản sắc văn hóa, xây dựng mới theo hình thức cũ và bổ sung các chức năng mới theo hướng hiện đại nhưng vẫn phát huy vẻ đẹp của quá khứ, và quan trọng là tạo được sự hòa nhập với hiện tại.

Ở Pháp:

Thủ đô Paris được thế giới biết đến với những đại lộ, những tượng đài, cung điện và công trình kiến trúc hoành tráng và tinh tế, là quốc gia được quy hoạch một cách bài bản, hài hòa, giống như một bản giao hưởng được viết bởi một nhạc sĩ nổi tiếng, ... đó là nhờ kết quả của một đề án quy hoạch cải tạo Paris do luật sư Georges Eugene Haussmann. Khoảng 17 năm từ năm (1853-1870) luật sư Georges Eugene Haussmann đã có kết quả của một đề án quy hoạch cải tạo Paris từ thủ đô xấu xí thành một thủ đô hiện đại và tráng lệ, trong đề án ông đã phân loại "**không gian đường phố và không gian công trình**". Để có được đề án này ông đã đưa ra 1667 sắc lệnh và chính quyền thành phố đã ban hành các quy chuẩn đầu tiên về quy hoạch và quản lý đô thị ở Paris, cho đến nay một số quy tắc vẫn còn được áp dụng.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 1

Khái niệm về chức năng đường phố tương đồng với khái niệm về công năng trong xây dựng nhà và lợi ích về khai thác và vận hành đường phố theo chức năng là vô cùng to lớn như ở (bảng 2.3) là một ví dụ điển hình. Vì vậy cần thiết đưa các quy định đầy đủ, rộng rãi để thiết kế và vận hành đường phố theo chức năng vào các văn bản pháp quy và áp dụng vào thực tế.

Khái niệm về đường phố đa năng thực chất là đường phố cùng một lúc được vận hành với yêu cầu thỏa mãn nhiều chức năng. Như vậy các chức năng này càng phù hợp với các đô thị nước ta và với thành phố Đà Nẵng. Do đó nên có chính sách nghiên cứu phát triển (R&D) đối với loại đường phố này một cách bài bản để áp dụng thực tế.

Như vậy, loại đường phố đa năng được nhìn nhận và hình thành rõ nét hơn trong việc ***qui hoạch và thiết kế hạ tầng của một số quốc gia lớn trên thế giới và ngày càng phổ biến rộng rãi ở các nước***. Trên thế giới việc hình thành và phát triển loại phố đa năng đã có từ lâu, tuy nhiên ở nước ta, phố đa năng là khái niệm khá mới, và chưa có những lý thuyết để vận dụng, định hướng người kỹ sư quy hoạch, thiết kế và xây dựng khai thác sử dụng loại đường phố đa năng.

Để có một đường phố đa năng và hoàn chỉnh thì không có một kích thước nào phù hợp và đáp ứng được, do đó cần phải có những hướng dẫn về tính linh hoạt trong thiết kế, các yêu cầu về quy hoạch, thiết kế đa dạng và phong phú hơn như *thiết kế đường phố chia sẻ, thiết kế đường phố theo bối cảnh, thiết kế đường phố hoàn chỉnh, đường phố để sống, ... đó là bài học, là giải pháp cho công tác quy hoạch, thiết kế đưa loại phố đa năng vào áp dụng ở nước ta.*

CHƯƠNG 2

PHÂN TÍCH MỐI QUAN HỆ GIỮA CÁC CHỨC NĂNG VÀ ĐỀ XUẤT NỘI DUNG QUY HOẠCH THIẾT KẾ LOẠI ĐƯỜNG PHỐ ĐA NĂNG

2.1. PHÂN TÍCH MỐI QUAN HỆ GIỮA CÁC CHỨC NĂNG CỦA ĐƯỜNG PHỐ VÀ XU THẾ ĐÁNH GIÁ LỢI ÍCH

Như đã đề cập ở Chương I, “*chức năng của đường phố*” là một hàm đại lượng cho giá trị của đường phố. Vì vậy nghiên cứu nâng cao giá trị, hiệu quả của đường phố cần phải xem xét nâng cao chức năng của chúng. Việc phân tích mối quan hệ giữa các chức năng của đường phố là tìm ra những giải pháp để làm hài hòa giữa các chức năng của đường phố nhằm phát huy được hiệu quả, lợi ích của dự án khi đưa vào vận hành khai thác. Muốn vậy, tác giả trở lại khái niệm chức năng đường phố để phân tích sâu hơn.

2.1.1. Chức năng giao thông của đường phố

Đường phố là hạ tầng được cung ứng cho giao thông. Vậy chức năng giao thông là cơ bản nhất. Vậy tương ứng với mạng lưới đường cũng được tổ chức đáp ứng khác nhau, khái quát biểu thị chung người ta phân thành hai loại: *giao thông cơ động và giao thông tiếp cận*. Theo [4] đường phố được phân thành 3 loại theo chức năng giao thông, cụ thể: Đường cao tốc đô thị, đường phố chính đô thị; đường phố gom và đường phố nội bộ và các loại đường phố được nối liên hệ trong mạng lưới đường theo chức năng, việc phân loại này cũng phù hợp với tài liệu [23]

2.1.2. Chức năng không gian của đường phố

Không gian đường phố là không gian được giới hạn trong phạm vi chỉ giới dành cho đường (phạm vi chỉ giới đường đỏ R.O.W). Không gian này có nhiệm vụ bố trí (Place) các công trình

(hạ tầng giao thông và hạ tầng kỹ thuật khác) có chức năng khác nhau. Gọi chung chức năng này là không gian đặc hay không gian bố trí, không gian còn lại là không gian mở. Không gian mở nhằm sử dụng khai thác không gian đặc và giúp con người tận hưởng cảnh quan mỹ học cũng như điều hòa không khí, chống cháy, ... Khái quát lại tác giả [14] đề nghị có hai loại chức năng không gian: chức năng bố trí (place) và chức năng kiến trúc cảnh quan (Architecture Landscape).

Để làm rõ thêm về vấn đề nêu trên tác giả lập bảng tương quan yêu cầu thiết kế đối với loại đường phố theo chức năng giao thông qua loại đường phố xin xem ở **bảng 2.1**. ở phần phụ lục và đây cũng là cảm nang để người thiết kế vận dụng một cách linh hoạt và tiện ích hơn.

2.1.3. Đánh giá lợi ích đầu tư dự án đường phố

Hiện nay, đánh giá lợi ích đường phố qua các dự án đầu tư xây dựng được đề cập qua các văn bản pháp quy tại: Luật xây dựng, Nghị định của Chính phủ. Nội dung các văn bản pháp quy được quy định cụ thể: Luật xây dựng số 50/2014/QH13[17]; Nghị định số 59/2015/NĐ-CP: Quy định về quản lý dự án đầu tư xây dựng [11]; Tiêu chuẩn ngành 22TCN 268 - 2000[3], ... Tuy nhiên công tác đánh giá lợi ích chưa được quan tâm, và coi trọng trong quản lý dự án ở nước ta. Tại các văn bản quy định đánh giá lợi ích trong quá trình quy hoạch thiết kế dự án đường phố chưa đầy đủ và chưa có chi tiết cụ thể, các quy định hướng dẫn ở các văn bản pháp quy vẫn còn chung chung, dẫn đến sự tùy tiện khi triển khai áp dụng ra thực tế.

2.2. GIỚI THIỆU MỘT SỐ LOẠI ĐƯỜNG PHỐ ĐA NĂNG ĐANG SỬ DỤNG Ở NƯỚC NGOÀI

2.2.1. Paris Pháp

Thủ đô Paris có những đường phố lớn có thể nhắc đến như: phố Vaugirard dài 4.360m, phố Degrés dài 575m, phố Mouffetard, phố Rivoli, phố Faubourg-Saint-Honoré và 16 đại lộ nổi tiếng mang những chức năng riêng như đại lộ Foch rộng 120m, đại lộ Constant Coquelin dài 98m, đại lộ Champs-Élysées, đại lộ Kléber, ... Đặc biệt là Đại lộ: Champs - Elysees Paris France [36].

2.2.2. Đường phố ở Mỹ

Thành phố Los Angeles là thành phố lớn nhất tiểu bang California và lớn thứ hai ở Hoa Kỳ, thuộc Quận Los Angeles, trên các đường phố được sử dụng nhiều chức năng, thậm chí có cả nghệ sĩ đường phố trình diễn guitar, accordion rất đặc biệt.



Hình 2.18. Đường phố ở Santa Monica [32]

Đường phố ở New York cũng được quy hoạch, thiết kế bài bản và đầy đủ các chức năng như làn dành riêng cho xe đạp, bố trí các vị trí đậu đỗ xe, cây xanh đường phố và các chức năng tiện ích khác.



(a)

(b)

(c)

(d)

Hình 2.19. Đường phố New York được thiết kế với nhiều chức năng[34]

Đường phố ở Sunset Triangle Plaza được thiết kế có bố trí lối đi bộ ở vỉa hè và mặt đường, công viên được sơn để đảm bảo mỹ quan công trình,...

Đường phố được sử dụng như một không gian chia sẻ, các xe cơ giới, xe đạp được bố trí làn riêng biệt, bố trí làn xe quá cảnh, trạm chờ xe Bus được mở rộng để tránh ảnh hưởng các phương tiện khác lưu thông.



(a)

(b)

(c)

Hình 2.21. Phố ở Mỹ được thiết kế đầy đủ các chức năng[34]

Bố trí an toàn cho làn xe đạp, và xe quá cảnh, ưu tiên du lịch hình a, hình b bố trí làn đi bộ qua đường và chỉ dẫn hướng rẽ trái cho xe đạp, hình c trạm chờ xe Bus được bố trí không ảnh hưởng đến không gian trên vỉa hè hiện có để phục vụ cho người đi bộ, và du lịch.

2.2.3. Đường phố ở Australia

Úc là vùng đất nước xinh đẹp với những vùng sa mạc rộng lớn, với những ngôi nhà cùng những khu vườn đầy hoa rực rỡ, với những thành phố hiện đại và những bãi biển nổi tiếng thế giới. Không những thế, đường phố Úc được biết đến với những thiết kế rất đẹp mắt và đầy đủ các chức năng, ở các ngõ hẻm ven đô thị được thiết kế hài hòa với kiến trúc đô thị xung quanh[27]

2.2.4. Đường phố ở Singapore

Hệ thống kết nối đường giao thông hoàn chỉnh, kể cả với đường thủy phổ biến là thuyền máy nhỏ, tuy nhiên đa số chúng chỉ

được dùng cho mục đích du lịch, để du khách có thể tham quan thành phố bằng đường thủy trên sông Singapore thơ mộng và xinh đẹp [34].

Bố trí điểm dừng xe bus ở Singapore được xếp vào hàng xuất sắc với cách bố trí các điểm dừng, đón trả khách cực kỳ hợp lý



Hình 2.31. Bố trí trạm xe bus và tiện nghi ở Singapore

2.3. ĐỀ XUẤT CÁC GIẢI PHÁP XÂY DỰNG TUYẾN PHỐ ĐÀ NẴNG

2.3.1. Tác giả xây dựng nhóm giải pháp đề xuất như sau

Dự án xây dựng đường phố được đánh giá hiệu quả thông qua các lợi ích. Lợi ích của đường phố được thể hiện theo nhiều quan điểm, tiêu chí khác nhau. Dưới đây tác giả đề xuất lợi ích dựa trên một số đặc trưng, đặc điểm:

a. Lợi ích của đường phố được đánh giá theo chức năng được định ra

b. Lợi ích cho cộng đồng - người dân hai bên đường phố

c. Tối đa hóa các chức năng

d. Bối cảnh và điều kiện tại chỗ nhưng phải ưu tiên chức năng chính, các chức năng khác tùy thuộc vào bối cảnh

e. Mục tiêu phát triển bền vững luôn được kiểm soát

f. Tham gia của cộng đồng và các hoạt động quản lý và xây dựng đường phố

2.3.2. Đề xuất các nhóm giải pháp

a. Nhóm giải pháp thể chế

- Xây dựng chương trình nghiên cứu (R&D)

- Ra các văn bản pháp quy (Nghị quyết; Quyết định; Thông tư; Tiêu chuẩn cơ sở; Hướng dẫn; Sổ tay; Xây dựng chính sách)

- Xây dựng cơ chế thực hiện

b. Nhóm giải pháp kỹ thuật

- *Nhóm giải pháp về mặt quy hoạch, chiến lược*

- *Nhóm giải pháp thiết kế kỹ thuật công trình và thiết kế theo bối cảnh*

2.3.3. Kiến nghị sơ đồ trình tự các bước thiết kế phổ đa năng

Hiện nay, ở nước ta chưa có quy chuẩn, tiêu chuẩn về quy hoạch phổ đa năng, tuy nhiên theo tài liệu [3], [4] chỉ có những hướng dẫn chung về quy hoạch đường đô thị nhưng chưa thấy đề cập cụ thể đến tiêu chí, chỉ dẫn về quy hoạch phổ đa năng. Do đó cần phải có những phân loại và có các giải pháp để thiết kế phổ đa năng theo sơ đồ xây dựng quy trình thiết kế theo chức năng như hình 2.38. xin xem chi tiết ở Luận văn.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 2

Mục tiêu chung của công tác quy hoạch, thiết kế loại phố đa năng là phải đem lại lợi ích - hiệu quả, cung cấp đầy đủ nhiều chức năng để phát triển kinh tế xã hội: kinh doanh thương mại, phát triển du lịch, đem lại mỹ quan đô thị, an toàn và đáp ứng các chức năng dọc hai bên phố cần tiếp cận và cho tất cả mọi người dễ sử dụng. Do đó khi quy hoạch, thiết kế loại phố đa năng yêu cầu các tuyến phố phải thể hiện về chức năng đặc trưng, tùy theo hoàn cảnh cụ thể (vị trí, mục đích, văn hóa, con người, du lịch, ...) để quy hoạch, thiết kế phù hợp với các chức năng tuyến phố.

Theo thiết kế truyền thống của đường phố với mục đích là dành cho phương tiện giao thông cơ giới, chứ không quan tâm đến các chức năng khác, do đó ở các nước trên thế giới đã có những lý thuyết về thiết kế mềm (CSD), giải pháp mềm (CSS) và ở nước ta đã có tài liệu hướng dẫn thiết kế đường phố [4], trong [4] cũng đã đề cập đến việc thiết kế theo chức năng đường phố, tuy nhiên chưa có quy định thiết kế theo ngữ cảnh, bối cảnh nhạy cảm, ... để phát huy tối đa hóa các chức năng đường phố nhằm mang lại lợi ích và hiệu quả cao.

Vì vậy, một số đề xuất về mặt quy hoạch, thiết kế và những kiến nghị sơ đồ trình tự các bước thiết kế loại phố đa năng trong luận văn này góp phần làm cơ sở định hướng, chỉ dẫn kỹ thuật để các nhà quản lý, những người tham gia vào dự án, những cơ quan ban ngành, những người có liên quan cần nâng cao trách nhiệm, quán triệt rõ ràng khi triển khai công tác quy hoạch, thiết kế về loại đường phố đa năng áp dụng vào nước ta.

CHƯƠNG 3

VÍ DỤ VẬN DỤNG CHO TUYẾN PHỐ LÊ DUẨN THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

3.1. GIỚI THIỆU KHÁI QUÁT VỀ GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG VÀ TUYẾN PHỐ LÊ DUẨN

3.1.1. Tổng quan về thành phố Đà Nẵng

3.1.2. Giới thiệu khái quát về mạng lưới giao thông đường bộ thành phố Đà Nẵng

3.1.3. Giới thiệu khái quát về tuyến phố Lê Duẩn - Đà Nẵng

a. Lịch sử tuyến phố:

Tuyến phố Lê Duẩn đã hình thành từ thời Pháp thuộc con đường đã trải qua nhiều lần nâng cấp cải tạo và sửa chữa, có 3 lần đổi tên đường. Từ thời Pháp thuộc có tên **Rue Pigneau de Béhaine** người dân thường gọi là **Bá Đa Lộc**, đến năm 1950 đường Rue Pigneau de Béhaine đổi tên thành **đường Thống Nhất**, sau đó đến tháng 5 năm 1987 đường đổi tên thành **đường Lê Duẩn** như ngày nay.

b. Vị trí tuyến phố: Phố Lê Duẩn được nối từ ngã ba Cai Lang đến giáp đường Trần Phú (đầu Cầu Sông Hàn) thuộc quận Hải Châu – thành phố Đà Nẵng

3.2. ĐẶC ĐIỂM HIỆN TRẠNG VÀ NHẬN XÉT KHÁI QUÁT VỀ HIỆN TRẠNG

3.2.1. Giới thiệu sơ lược hiện trạng tuyến phố

a. Quy mô hạ tầng

b. Tình hình giao thông

c. Tình hình hoạt động của người dân hai bên tuyến phố

d. Về dự án chỉnh trang

Để rõ hơn, tác giả tiến hành khảo sát tình hình hiện trạng và đánh giá hiện trạng tuyến phố Lê Duẩn, theo bảng 3.1. xin xem chi tiết ở phụ lục Luận văn.

3.2.2. Đánh giá về hiện trạng

a. Về loại phố và chức năng

b. Về hạ tầng

c. Về giao thông trên tuyến phố

d. Về hoạt động của người dân hai bên phố và kiến trúc cảnh quan hai bên tuyến phố

Tóm lại:

- Theo vị trí quy hoạch đây là trục chính, nhưng khi khai thác đường phố Lê Duẩn thì xem đây là đường gom cấp thấp hoặc đường nội bộ

- Vậy tác giả sử dụng giải pháp thiết kế bối cảnh để làm tuyến đường này khai thác là tuyến phố Đa năng như ở phần 3.3

3.3. MỘT SỐ Ý TƯỞNG VÀ GIẢI PHÁP THIẾT KẾ ĐƯỜNG PHỐ LÊ DUẨN LÀ ĐƯỜNG PHỐ ĐA NĂNG

Từ nội dung đề xuất quy hoạch, thiết kế loại đường phố đa năng ở chương 2, tác giả luận văn ví dụ vận dụng cho tuyến phố Lê Duẩn thành phố Đà Nẵng để tuyến phố cùng một lúc thực hiện một vài hoặc nhiều chức năng và có ưu tiên chức năng chính tuyến phố nhằm tăng lợi ích - hiệu quả về khai thác tuyến phố Lê Duẩn, cụ thể tác giả kiến nghị một số giải pháp như sau:

3.3.1. Ý tưởng và nguyên tắc chính

a. Bối cảnh chính

Bề rộng, tổ chức giao thông, thương mại, cơ quan, trường học, các ngõ hẻm và các giao cắt, ...

b. Ý tưởng

- Nguyên tắc tuân thủ: Giao thông cơ động (ở mức thấp)

- Nguyên tắc mềm: Tạo điều kiện cho phố chuyên doanh

c. Các giải pháp kiến nghị

(1) Giải pháp tổ chức sử dụng phần xe chạy

Phương án 1:

Phương án 2:

Phương án 3:

Phương án 4:

Nhận xét chọn phương án:

Vậy giải pháp tổ chức sử dụng phần xe chạy **tác giả chọn**

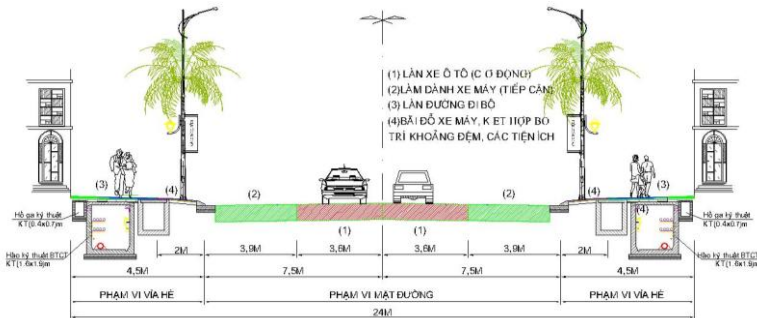
Phương án 2 kết hợp Phương án 4

(2) Giải pháp tổ chức sử dụng vỉa hè

(3) Giải pháp tổ chức cảnh quan

(4) Các giải pháp khác: ở các lối xe ra vào, ở nút giao thông,

hạ tầng, ...



Hình 3.29. Mặt cắt ngang phố chuyên doanh Lê Duẩn sau khi nghiên cứu

Ngoài ra tác giả có một số giải pháp kiến nghị được trình bày ở bảng 3.2. xin xem chi tiết ở Luận văn.

3.3.2. Giải pháp quản lý nhà nước ở đường Lê Duẩn

KẾT LUẬN CHƯƠNG 3

Tác giả luận văn chọn đường phố chuyên doanh Lê Duẩn thành phố Đà Nẵng để vận dụng những đề xuất ở chương 2 vào, đây là tuyến phố chuyên doanh được thành phố triển khai thí điểm đầu tiên trên địa bàn thành phố Đà Nẵng. Do đó tác giả dựa vào 3 quan điểm làm cơ sở để đưa ra các giải pháp: chức năng đường phố; giải pháp mềm (CSS); thiết kế mềm (CSD), trong đó có sự tham gia của cộng đồng và người dân.

Dựa trên lợi ích của đường phố theo chức năng đã định ra, lợi ích cho cộng đồng - người dân hai bên đường phố và bối cảnh, điều kiện tại chỗ để tối đa hóa các chức năng lợi ích. Trên cơ sở điều kiện phố chuyên doanh với mục tiêu là đảm bảo các chức năng cùng tồn tại và tạo điều kiện để kinh doanh buôn bán tốt và hiệu quả (tiếp cận để mua sắm dễ dàng, thuận tiện, không gian cảnh quan đẹp, ...), với lý do đó tác giả đã đưa ra các giải pháp phù hợp với điều kiện thực tế và khả năng thực hiện của tuyến phố nhằm để góp phần nâng những tiện ích cho tuyến phố như các giải pháp về: tổ chức sử dụng phần xe chạy; đậu đỗ xe; sử dụng không gian vỉa hè; cảnh quan cây xanh, kiểm soát lối xe ra vào, hạ tầng, ... Với các giải pháp đề xuất trên sẽ tạo ra tuyến phố chuyên doanh trở nên đẹp hơn, hiện đại hơn, tiện ích cho người mua sắm tiếp cận nhưng vẫn đảm bảo chức năng giao thông cơ động trên phố, nhằm và góp phần quan trọng quảng bá du lịch, tạo thương hiệu cho các khu phố buôn bán chuyên biệt một loại hàng hóa như chúng ta từng biết đến về "*Hà Nội ba mươi sáu phố phường*" góp phần vào sự phát triển kính tế - xã hội của thành phố

KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

1. KẾT LUẬN

Trên thế giới đường phố hoàn chỉnh, đường phố chia sẻ hay tích hợp cho đường phố, đường phố theo bối cảnh, đường phố để sống đã hình thành và phát triển rộng rãi cách đây khoảng 20 năm. Nó được hình thành để tạo ra các tuyến đường nhằm hỗ trợ tốt cho tính cơ động và tính tiếp cận, tạo nên sự hài hòa tuyến phố cao đặc biệt là theo quan điểm này sẽ có những giải pháp thiết kế bố trí nhiều chức năng tiện ích cho tất cả mọi người sử dụng hay du khách, người già, trẻ em sử dụng, ... Trong những năm gần đây quá trình đô thị hóa cao của các đô thị do đó việc lập quy hoạch, thiết kế phố đa năng nhằm góp phần *xây dựng đô thị hoàn chỉnh và hài hòa theo bối cảnh phố, thiết kế theo quan điểm tôn trọng giao thông hiện tại và tương lai, và phát triển đô thị dựa trên những mục tiêu phát triển bền vững* nhằm đem lại bộ mặt đô thị hiện đại nhưng vẫn giữ gìn những bản sắc văn hóa vùng miền, tôn trọng lịch sử hiện tại và tương lai. Tuy nhiên công tác quy hoạch, thiết kế loại đường ***phố đa năng được xem là mới mẻ ở nước ta***. Hiện nay đường phố ở nước ta thực sự còn nhiều điều phải bàn luận, công tác quy hoạch thiết kế và sử dụng đường phố còn nhiều bất cập như chưa có quy trình hay yêu cầu cụ thể để thiết kế phối hợp giữa các chức năng cùng tồn tại một lúc hay *“loại đường phố đa năng”*, tại các văn bản của nhà nước, các cơ quan ban ngành chưa có những hướng dẫn về công tác quy hoạch và thiết kế phố đa năng, công tác thẩm tra, thẩm định và phê duyệt cũng chưa đề cập nhiều đến vấn đề phố đa năng. Vì vậy tác giả luận văn dựa trên quan điểm hai chức năng cơ bản của đường là ***chức***

năng giao thông và chức năng không gian, kết hợp với tài liệu trong nước - nước ngoài (CSS, CSD, bối cảnh nhạy cảm) và từ những kinh nghiệm thực tế ở các nước trên thế giới về vấn đề nghiêm cứu để phân tích, đánh giá và đề xuất các giải pháp để áp dụng vào tuyến đường Lê Duẩn. Các nội dung vận dụng vào tuyến phố phải luôn quán triệt trong suốt vòng đời của dự án là: ***các chức năng cùng tồn tại, ưu tiên chức năng chính và phải thiết kế mềm theo bối cảnh***. Những quan điểm đó cũng là nguyên tắc và giải pháp thực hiện mà các cơ quan nhà quản lý cần phải có những văn bản hướng dẫn cụ thể để áp dụng vào thực tiễn.

Do đó, một số nội dung đề xuất về mặt quy hoạch - thiết kế và xây dựng sơ đồ trình tự thiết kế theo chức năng về loại phố đa năng trong luận văn này, góp phần làm ***cơ sở định hướng, chỉ dẫn kỹ thuật cho việc triển khai công tác quy hoạch, thiết kế loại phố đa năng*** để áp dụng vào phố Đà Nẵng nói riêng và trong cả nước chung.

2. KIẾN NGHỊ

Từ những vấn đề đã phân tích, tổng hợp và các giải pháp nêu trên có thể thấy rằng, công tác quy hoạch thiết kế loại phố đa năng là hết sức cần thiết và phù hợp với tình hình giao thông đô thị ở nước ta, đem lại những thiết thực về mặt sử dụng cũng như không gian chia sẻ để sống, và các hoạt động đời thường của người dân cần tiếp cận ra hai bên tuyến phố. Đây là những yếu tố quan trọng để hệ thống hạ tầng giao thông hướng đến mục tiêu PTBV. Do đó tác giả kiến nghị như sau:

Ban hành các quy trình, chỉ dẫn và văn bản pháp quy quy định về quy hoạch, thiết kế và quản lý khai thác đường phố đa năng

theo các quan điểm phổ chia sẻ nhưng phải ưu tiên chức năng chính và tiêu chí theo hướng vừa bảo tồn vừa phát triển bền vững.

Công tác quy hoạch hạ tầng giao thông cần đi trước, tránh tình trạng chấp vá hay “chạy theo” như hiện nay. Từng bước phát triển toàn diện, đồng bộ hệ thống hạ tầng giao thông với tiêu chí làm cho môi trường sống và năng lực phục vụ nhu cầu đi lại ngày càng cải thiện nâng cao.