

PHẦN MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Với cư dân thành phố Hồ Chí Minh, những ngôi chợ và những tuyến phố buôn bán trải khắp thành phố gắn bó cùng đời sống, cùng cuộc mưu sinh đã bao đời nay. Cũng chính vì thế mà kỷ niệm thành phố 300 năm, hình ảnh Chợ Bến Thành cũng từng được đưa vào danh sách những công trình được lựa chọn làm biểu tượng cho thành phố. Từ tên gọi “Bến Nghé” xưa đã cho thấy Sài Gòn - Thành phố Hồ Chí Minh gắn liền cùng hình ảnh trên bến dưới thuyền và hình thành, phát triển nhờ hoạt động thương mại. Các khu phố chợ xưa kia thường gắn liền với cảng sông như Chợ Bến Thành, Chợ Thị Nghè... và là những đầu mối giao thương quan trọng.

Sau nhiều năm tháng, các khu phố chợ phát triển ngày càng lớn, kết hợp cùng các công trình thương mại hiện đại mới mọc lên, hình thành nên các tuyến phố thương mại dịch vụ, tạo nên bức tranh sinh động và nhiều màu sắc cho thành phố. Nghĩ đến thành phố Hồ Chí Minh, đôi khi người ta nghĩ đến một khu “Chợ” lớn, bởi các không gian thương mại dịch vụ ở khắp mọi nơi, trên hầu hết mọi tuyến đường trọng yếu của thành phố. Điều này góp phần tạo nên tính đặc trưng cho đô thị, đồng thời tạo ra chất keo gắn kết con người với đô thị.

Do Tp.Hồ Chí Minh là một thành phố hình thành và phát triển phần lớn nhờ vào hoạt động thương mại, nên các khu thương mại dịch vụ cũng được xác định như các tâm điểm cho sự phát triển không gian đô thị. Tâm điểm của các khu thương mại dịch vụ thời bấy giờ thường là các khu phố chợ mang đậm hình thức sinh hoạt truyền thống Á Đông, hòa trộn cùng nét kiến trúc Phương Tây như: Chợ Bến Thành, Chợ Tân Định, Chợ Bình Tây...

Qua hơn 100 năm sử dụng, các không gian quy hoạch thời Pháp đã dần dần được cư dân người Việt biến đổi và sử dụng lại theo lối sống riêng của mình. Ở các đô thị Đông Á và tại TP.HCM, mọi cư dân đều tham gia vào việc hình thành nên không gian cảnh quan đô thị. Điều này tạo nên bức tranh sinh động cho cảnh quan, tạo điều kiện cho nhiều thành phần dân cư cùng có cơ hội sinh sống trong một khu vực, nhưng đồng thời cũng gây nên nhiều hệ quả xấu như: xây dựng coi nói, lấn

chiếm, phát triển buôn bán nhỏ dọc hai bên đường một cách tùy tiện, kiến trúc lộn xộn về phong cách, nhiều công trình TMDV cũ gắn bó mật thiết với đời sống kinh tế và văn hóa tinh thần của người dân Tp.HCM đang dần bị phá bỏ và thay thế bằng các công trình mới. Bên cạnh đó, nhiều cư dân tại khu trung tâm cũ thành phố Hồ Chí Minh đang dần bị “đẩy” ra khỏi môi trường sống quen thuộc lâu đời, để nhường chỗ ở của mình cho các trung tâm thương mại và cao ốc văn phòng mới. Điều này khiến cho nhiều tuyến phố dần mất đi đặc trưng đa dạng về cảnh quan ban đầu mà trở nên rập khuôn, với những tòa cao ốc hay trung tâm thương mại lớn có hình dạng tương tự nhau. Tình trạng trên còn gây nên những xáo trộn về đời sống và các giá trị văn hóa tinh thần của người dân đô thị. Việc thay thế các công trình thương mại, nhà ở, công viên cũ ở khu trung tâm bằng các công trình mới, hiện đại và phục vụ cho tầng lớp thu nhập cao làm tăng lên sự tách biệt không gian và tách biệt xã hội, dẫn đến sự phân chia đẳng cấp và gây mất công bằng vì người dân có thu nhập thấp và trung bình không còn có cơ hội thụ hưởng các dịch vụ tiện ích xã hội tại khu trung tâm như trước đây. Theo Peach (2001), có một sự liên hệ giữa tính di động xã hội với tính di động không gian. Việc thay thế một không gian kiểu này bằng không gian kiểu khác khiến cho khó có thể giữ lại các cư dân hay khách hàng cũ. Ngược lại nó sẽ thu hút những thành phần cư dân hay khách hàng mới phù hợp với nó. Đây là quá trình đồng hóa giữa không gian và xã hội, với hậu quả là tạo nên những không gian đô thị phục vụ riêng biệt cho một vài đối tượng xã hội nhất định.

Những thay đổi nói trên làm cho bản sắc sinh động, hấp dẫn của không gian đô thị Tp.HCM ngày càng mai một và mất đi, thay vào đó là sự lộn xộn hay rập khuôn nhau. Trong khi đó, các đô thị hiện nay trên thế giới cạnh tranh nhau không chỉ ở tính hiện đại, tính kinh tế mà còn nhờ nét hấp dẫn về bản sắc của mình. So với trước đây, tính thẩm mỹ và đặc thù năng động của không gian thương mại dịch vụ đô thị trở nên quan trọng hơn rất nhiều trong việc tạo sức hấp dẫn cho đô thị (**Hình MĐ-1**)

Có thể thấy rằng, đối với không gian cảnh quan đô thị Tp.HCM, sự đa dạng là một trong những nét đặc trưng quý giá. Điều này đã hình thành và tồn tại một cách tự nhiên theo những quy luật vận động riêng, phù hợp với đời sống cư dân

Tp.HCM. Tuy nhiên, để tránh rơi vào tình trạng lộn xộn mất kiểm soát, hoặc những tác động chủ quan có tính chất hành chính làm mất đi đặc trưng vốn có, cần có các nghiên cứu khoa học về vấn đề này để tạo cơ sở cho việc thiết kế và quản lý. Hiện nay, còn rất nhiều hạn chế trong vấn đề quản lý và thiếu các nghiên cứu mang tính định hướng cho giải pháp kiến tạo không gian đô thị.

Với những lý do trên, đề tài nghiên cứu về thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố thương mại dịch vụ tại khu trung tâm cũ thành phố Hồ Chí Minh có mục đích tìm ra định hướng cho không gian kiến trúc cảnh quan của đô thị, tạo tiền đề cho việc giữ gìn và phát huy bản sắc văn hóa cũng như kiến trúc, thúc đẩy sự phát triển kinh tế và cải thiện môi trường, hướng đến các giá trị thẩm mỹ không gian và an sinh xã hội. Luận án lựa chọn khu vực nghiên cứu là tuyến phố thương mại dịch vụ khu trung tâm cũ Tp.HCM vì có nhiều giá trị về tính đa dạng và nhiều vấn đề cần giải quyết về đa dạng cảnh quan.

2. Đối tượng nghiên cứu

Luận án đưa ra các đối tượng nghiên cứu chính là:

- *Cảnh quan các tuyến phố thương mại dịch vụ tại khu trung tâm cũ Tp.HCM.*
- *Hệ thống tiêu chí và giải pháp thiết kế đa dạng cảnh quan áp dụng cho tuyến phố thương mại dịch vụ tại khu trung tâm cũ thành phố Hồ Chí Minh.*

3. Mục tiêu nghiên cứu

Mục đích của luận án là ***Thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố thương mại dịch vụ tại khu trung tâm cũ thành phố Hồ Chí Minh.***

Đô thị hiện đại, với sự đề cao tính công năng, đã làm mất dần đi những đặc tính đa dạng của cảnh quan. Tại nhiều đô thị phát triển trong thế kỷ 21, tư tưởng thiết kế và công nghệ hiện đại cùng với các yếu tố kinh tế xã hội khác đã hình thành nên các không gian đô thị thuận lợi cho sự đơn điệu hơn là sự đa dạng.

Thành phố Hồ Chí Minh là một trong những đô thị vẫn còn giữ được sự đa dạng tại nhiều nơi, nhưng ở một số nơi khác thì yếu tố này đang ngày càng trở nên ít đi. Các tuyến phố TMDV Tp.HCM có nhiều yếu tố đa dạng cảnh quan, nhưng chưa được chú trọng nghiên cứu. Luận án tập trung nghiên cứu vào các giải pháp thiết kế

đa dạng cảnh quan không chỉ nhằm mục đích tạo môi trường cảnh quan sinh động mà còn để tạo tiền đề cho sự phát triển đa dạng và bình đẳng về mặt xã hội.

Với mục đích nêu trên, luận án đưa ra những mục tiêu nghiên cứu cụ thể là:

- Phân loại và đánh giá các dạng nhóm cảnh quan tuyến phố thương mại dịch vụ tại khu trung tâm cũ Tp. Hồ Chí Minh

- Xây dựng hệ thống tiêu chí thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố thương mại dịch vụ tại khu trung tâm cũ Tp. Hồ Chí Minh

- Đề xuất giải pháp thiết kế đa dạng cảnh quan cho các dạng nhóm tuyến phố thương mại dịch vụ khu trung tâm cũ Tp. Hồ Chí Minh

4. Nội dung nghiên cứu

Luận án bao gồm 3 chương chính, phần mở đầu và phần kết luận, kiến nghị. Với các mục tiêu nghiên cứu như trên, có các nội dung nghiên cứu cụ thể như sau:

Nội dung 1: Các khái niệm đa dạng cảnh quan và thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố TMDV.

Nội dung 2: Hệ thống hóa các lý luận và thực tiễn về thiết kế đa dạng cảnh quan tại Việt Nam và trên thế giới.

Nội dung 3: Khái quát về đặc trưng cảnh quan tuyến phố TMDV tại khu trung tâm cũ Tp. Hồ Chí Minh.

Nội dung 4: Xây dựng các cơ sở khoa học trong nghiên cứu thiết kế đa dạng cảnh quan, bao gồm: Cơ sở phân loại, đánh giá đặc trưng đa dạng cảnh quan; Cơ sở xây dựng hệ thống tiêu chí, phương thức, cách thức thiết kế đa dạng cảnh quan; Cơ sở xây dựng giải pháp thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố TMDV tại khu trung tâm cũ Tp. HCM

Nội dung 5: Phân loại, đánh giá đặc trưng đa dạng cảnh quan các dạng nhóm tuyến phố TMDV tại khu trung tâm cũ Tp.HCM.

Nội dung 6: Xây dựng hệ thống tiêu chí, phương thức, cách thức thiết kế đa dạng cảnh quan các dạng nhóm tuyến phố TMDV tại khu trung tâm cũ Tp.HCM.

Nội dung 7: Đề xuất giải pháp thiết kế đa dạng cảnh quan cho các dạng nhóm tuyến phố TMDV tại khu trung tâm cũ Tp.HCM.

5. Phương pháp nghiên cứu

Cách tiếp cận đối với đề tài thể hiện ở hai tiêu chí cơ bản: tính khoa học và tính thực tiễn trong điều kiện hiện nay của TP.HCM. Với nghiên cứu thiết kế đa dạng cảnh quan thì cần thiết phải có phương pháp nghiên cứu cung cấp được các thông số, dữ liệu về khu vực làm cơ sở định tính và định lượng cho việc phân loại và thiết kế. Kết quả nghiên cứu sẽ có ý nghĩa không chỉ đối với khu vực đang nghiên cứu mà còn có thể áp dụng cho những khu vực khác có điều kiện tương đồng. Ngoài ra, phạm vi áp dụng của phương pháp nghiên cứu không chỉ cho tuyến phố mà còn có thể áp dụng đối với những nghiên cứu khác về thiết kế đa dạng cảnh quan.

Vì vậy, các phương pháp được sử dụng trong nghiên cứu bao gồm:

** Phương pháp khảo sát điền dã*

Quan sát, phỏng vấn và ghi chép, phác họa, chụp ảnh về đặc điểm hiện trạng của các tuyến phố TMDV tại khu trung tâm cũ Tp.HCM.

** Phương pháp lịch sử*

Nghiên cứu lịch sử hình thành và phát triển cảnh quan tuyến phố thương mại dịch vụ điển hình trong và ngoài nước.

** Phương pháp điều tra xã hội học*

Khảo sát lấy ý kiến người dân và khách du lịch về cảm thụ cảnh quan, về thói quen sinh hoạt, về lối sống của họ tại khu vực nghiên cứu.

** Phương pháp bản đồ*

Dựa trên phân tích bản đồ các giai đoạn phát triển của Tp.HCM để đánh giá tiến trình phát triển các tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM và xác định vị trí các tuyến phố điển hình.

** Phương pháp thống kê*

Thu thập và thống kê các số liệu cảnh quan tuyến phố TMDV tại khu trung tâm cũ Tp.HCM, làm cơ sở dữ liệu cho các phân tích.

** Phương pháp phân tích*

Phân tích chi tiết các thông tin, số liệu để nhận dạng, phân loại, đánh giá đặc trưng đa dạng cảnh quan tuyến phố TMDV tại khu trung tâm cũ Tp.HCM.

Phân tích hồi quy để đánh giá cảm thụ cảnh quan tuyến phố.

*** *Phương pháp tổng hợp***

Tổng hợp các đánh giá, phân tích về cảnh quan tuyến phố TMDV tại khu trung tâm cũ Tp.HCM, tại các đô thị khác trên thế giới để tìm ra quy luật phát triển và phương pháp thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố TMDV.

*** *Phương pháp so sánh***

So sánh điều kiện thực tại của tuyến phố TMDV tại khu trung tâm cũ Tp.HCM và tại các đô thị khác trên thế giới để làm cơ sở khoa học cho việc xây dựng các tiêu chí đa dạng.

*** *Phương pháp đánh giá đa tiêu chí***

Đánh giá các dạng tuyến phố TMDV điển hình khu trung tâm cũ Tp.HCM theo hệ thống tiêu chí đa dạng.

6. Phạm vi nghiên cứu

- Phạm vi khu vực nghiên cứu: Đề tài nghiên cứu giới hạn trong phạm vi các tuyến phố TMDV điển hình tại 3 quận trung tâm cũ của đô thị Tp. Hồ Chí Minh: Quận 1, Quận 3, Quận 5. Các tuyến phố được lựa chọn là những tuyến phố có đặc trưng tiêu biểu cho tuyến phố TMDV Tp.HCM hoặc cho từng quận trung tâm. Những đoạn đường phố được lựa chọn khảo sát là những đoạn có đặc điểm không gian hình khối và không gian hoạt động mang tính điển hình cho toàn tuyến.

- Phạm vi nội dung và lĩnh vực nghiên cứu: Trong khuôn khổ luận án, không đề cập và nghiên cứu áp dụng nhiều xu hướng thiết kế mà chỉ tập trung vào xu hướng thiết kế đa dạng. Nghiên cứu cũng không hướng đến việc thiết kế đa dạng cho mọi yếu tố trong khu vực nghiên cứu mà chỉ hướng đến yếu tố cảnh quan. Nghiên cứu vận dụng các cơ sở khoa học từ cả hai lĩnh vực có liên quan là kiến trúc cảnh quan và thiết kế đô thị.

- Phạm vi thời gian áp dụng: Cho đến khi nào các tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp. Hồ Chí Minh vẫn còn giữ được hoặc có khả năng tái tạo được sự đa dạng về hình thức kiến trúc công trình, hình thức phối kết không gian, loại hình cây xanh, loại hình TMDV...

CHƯƠNG 1: TỔNG QUAN VỀ ĐỀ TÀI NGHIÊN CỨU

1.1. Các khái niệm, thuật ngữ liên quan đến đối tượng nghiên cứu của đề tài

1.1.1. Khái niệm đa dạng và thiết kế đa dạng

1.1.1.1. Khái niệm đa dạng

* *Định nghĩa đa dạng*

Khái niệm đa dạng được đề cập đến trước tiên là trong lĩnh vực sinh học với cụm từ “đa dạng sinh học”. Yếu tố đa dạng trong môi trường sinh học tự nhiên được xem như là yếu tố đặc biệt quan trọng để tạo nên sự cân bằng sinh học. Về sau, sự đa dạng được quan tâm nghiên cứu mở rộng trong nhiều lĩnh vực khác, trong đó có lĩnh vực kiến trúc.

Một khu vực được cho là đa dạng khi nó có sự tập hợp để cùng tồn tại của những đối tượng có điều kiện kinh tế, văn hóa, chủng tộc, giới tính, tuổi tác, lối sống khác nhau... Việc hình thành các loại hình kiến trúc và thành phần dân cư khác nhau là một tính năng thiết yếu trong những khu vực đa dạng. (“Design for diversity”, Emily Talen, 2008).

Có rất nhiều định nghĩa khác về tính đa dạng. Thời báo New York Times mô tả “đa dạng” như là một từ mang tính “thời thượng” (Feedman, 2004) hay một học giả văn hóa như David Brooks (2004) thì mô tả đa dạng là “một vùng văn hóa không ngừng tham vọng”.

Đa dạng không phải là sự hỗn loạn hoặc ngẫu nhiên. Theo Jane Jacobs (1961), đa dạng yếu tố vật lý, xã hội, kinh tế cùng tồn tại hiệu quả trong một hệ thống trật tự cơ bản, mà bà gọi là “sự phức tạp có tổ chức”. Tương tự như vậy, Eliel Saarinen (1943) cho rằng sự đa dạng của các yếu tố đô thị có thể được đưa vào “một hình ảnh duy nhất của trật tự nhịp nhàng”. Nghiên cứu “Trật tự trong đa dạng” của Melvin Webber (1953) phê phán việc nhầm lẫn giữa đa dạng và hỗn loạn. Ông cho rằng các thiết kế thích ứng với sự đa dạng là những thiết kế “phù hợp với nhiều nhu cầu khác nhau về đất ở và nơi ở được thực hiện bởi các cá nhân và các nhóm khác nhau”.

Các nghiên cứu trên chỉ ra rằng tính đa dạng phải vững chắc chứ không hời hợt. Đó là sự phong phú tạo nên bởi những thay đổi của con người và mang lại sức sống,

sự sinh động cho một khu vực. Một tuyến phố thương mại dịch vụ nhiều màu sắc, hình khối phức tạp có thể không hoàn toàn đồng nhất, nhưng có thể có một trật tự trong sự đa dạng.

Ngược lại với đa dạng là sự đơn điệu. Sự đơn điệu gây cảm giác nhàm chán, trong khi sự đa dạng tạo cảm giác sinh động. Không gian đơn điệu và nguyên nhân cũng như hệ quả của chúng là tâm điểm của nhiều nghiên cứu về đô thị. Các không gian đơn điệu chỉ dành cho một số đối tượng nhất định là nguyên nhân dẫn đến sự chia cắt, tách biệt giữa khu vực này và khu vực khác. Nó thể hiện sự giới hạn về quyền lựa chọn của người tiêu dùng, sự phân biệt đối xử trong tổ chức và quản lý, và có nguyên nhân dựa trên tính chất ở cấp độ vĩ mô của nền kinh tế, chính trị và xã hội. Nhiều ý kiến nhìn nhận đây là sự "chia rẽ và phân cực", xem nó như là một sản phẩm của các hoạt động, chính sách của nhà nước (Marcuse and Van Kempen, 2002).

*** Ý nghĩa của sự đa dạng**

- Sức sống khu vực

Sự đa dạng là một yếu tố tích cực trong một xã hội toàn cầu hóa, là một đặc tính giúp tăng cường kinh nghiệm của con người. Trong lĩnh vực quy hoạch và thiết kế đô thị, có một ý tưởng cơ bản là: "sự kết hợp của hỗn hợp các hoạt động, chứ không phải sự riêng biệt, là chìa khóa để thành công trong đô thị" (Montgomery, 1998). Sự đa dạng được xem như là nguồn năng lượng chính cho sức sống đô thị bởi vì nó làm tăng sự tương tác giữa nhiều thành phần đô thị. Sự đa dạng cung cấp khả năng "hỗ trợ lẫn nhau liên tục". Jacobs (1961) lập luận rằng "Sự đa dạng trở thành khoa học và nghệ thuật của sự xúc tác đồng thời nuôi dưỡng những mối quan hệ".

Các hình thức thể hiện sức sống khu vực thông qua sự đa dạng bao gồm:

+ Sức khỏe kinh tế

Một trong những hình thức của "sức sống khu vực" là sức khỏe kinh tế. Sự đa dạng về "kích thước, mật độ" của các khu vực được xem là "một trong những tài sản kinh tế quý giá nhất của đô thị" (Jacobs). Sự phong phú đa dạng của hoạt động con người cũng là một tài sản kinh tế vì thúc đẩy sự đổi mới trong doanh nghiệp. Đa

dạng thúc đẩy sức khỏe kinh tế bởi vì nó thúc đẩy cơ hội. Theo Jacobs, nếu những thành phố có tính đa dạng cao thì chúng "cung cấp mảnh đất màu mỡ cho các kế hoạch của hàng ngàn người". Richard Florida cũng lập luận một cách rõ ràng về tầm quan trọng của sự đa dạng về mặt kinh tế. Ông cho rằng mật độ cao của nguồn nhân lực đa dạng, chứ không phải sự đa dạng của các doanh nghiệp hoặc các ngành công nghiệp trong quan điểm kinh tế thông thường, là những thứ thúc đẩy sự đổi mới và tăng trưởng kinh tế. Một khu vực đa dạng có khả năng tự tồn tại tốt hơn. Khu vực đa dạng có khả năng chống lại suy thoái kinh tế một cách bền bỉ và linh hoạt (Grannoveter, 1983).

+ Cân bằng hệ sinh thái và có tính bền vững

Sinh thái học có nguồn gốc như là một lĩnh vực nghiên cứu tập trung vào khái niệm toàn diện về tích hợp, cân bằng các cộng đồng sinh vật phụ thuộc lẫn nhau của hệ sinh học. Sự liên quan giữa tính đa dạng của cộng đồng loài người với đa dạng sinh học là một chủ đề phổ biến trong quy hoạch đô thị, được khám phá bởi các nhà hoạch định theo hướng sinh thái như Patrick Geddes (1915), Lewis Mumford (1925), và sau đó là Ian McHarg (1969). Ý nghĩa của quy hoạch đô thị sinh thái, bền vững có nghĩa là trong đó sự đa dạng phát triển mạnh dưới hình thức các cộng đồng tích hợp chặt chẽ trong một bối cảnh sinh thái lớn.

- Công bằng xã hội

Đa dạng liên quan đến công bằng xã hội theo hai ý nghĩa. Đầu tiên là ý nghĩa rằng sự đa dạng xã hội đem lại công bằng vì đảm bảo tiếp cận các nguồn lực tốt hơn cho tất cả các nhóm xã hội. Ý nghĩa thứ hai là đa dạng được xem như cơ sở cho một thế giới tốt hơn, sáng tạo hơn, khoan dung hơn, hòa bình hơn và ổn định hơn. Ý tưởng về pha trộn xã hội bằng cách đưa những người có nguồn gốc khác nhau vào cùng một khu vực chung ra đời vào thế kỷ 19, sau khi các nhà tư tưởng và phê bình xã hội lên tiếng về điều kiện sống của người nghèo.

** Xu hướng phát triển đa dạng*

Cho tới khoảng cuối thế kỷ 20, tại Mỹ và Châu Âu, các mô hình đô thị theo dạng phân khu (có sự tách biệt giữa các khu vực) được xem là mô hình đô thị hiện đại, và

được khuyến khích phát triển. Tình trạng này được duy trì trong nhiều năm bởi các tổ chức quy hoạch, chính phủ liên bang, và các nhóm có thế lực như Hiệp hội xây dựng nhà ở quốc gia. Từ cuối thế kỷ 20 đã đẩy lên phong trào ủng hộ cho lý tưởng đa dạng, từ đa dạng thành phần dân cư cho đến đa dạng không gian sống, đa dạng thể chế xã hội... Một trong những người tiên phong mạnh mẽ cho lý tưởng này, bất chấp mọi sự cản trở, là nhà nghiên cứu người Mỹ nổi tiếng Jane Jacobs (1916-2006). Bà đã dành cả đời để nghiên cứu và đấu tranh vì lợi ích của tầng lớp dân nghèo đô thị. Sau khi vấp phải rất nhiều phản bác thì lý tưởng đa dạng dần được sự ủng hộ nhiệt liệt của mọi tầng lớp trong xã hội, đặc biệt là cộng đồng cư dân nghèo. Các tiêu chí đa dạng mà Jane Jacobs đưa ra vẫn thường được nhắc đến như là nền tảng cho các nghiên cứu lý luận về thiết kế đa dạng hiện nay, bao gồm: *pha trộn sử dụng, pha trộn lứa tuổi, khối gắn, mật độ* [62]. Theo bà, sự đa dạng sẽ tạo nên một số điểm đặc trưng và thế mạnh của khu vực như:

- *Sức sống (kinh tế, hệ sinh thái và tính bền vững)*
- *Công bằng xã hội*

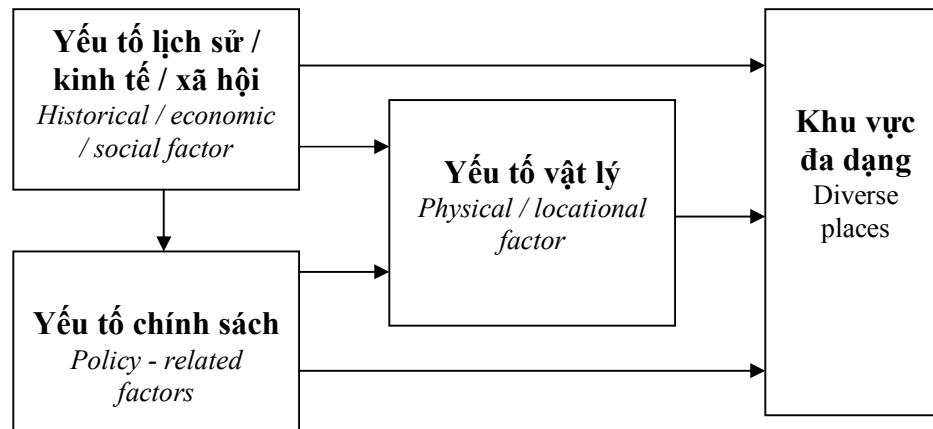
Tiếp nối những nền móng đầu tiên của Jane Jacobs, đã có khá nhiều các nghiên cứu và thiết kế theo lý tưởng đa dạng, hình thành nên một xu hướng mạnh mẽ trên khắp thế giới. Xu hướng này được thể hiện trong một số nghiên cứu của các học giả phương Tây như Emily Talen (Mỹ), Ian Bentley (Anh)... Còn ở phương Đông, tại một số quốc gia như Nhật Bản hay Hong Kong, do những đặc tính văn hóa xã hội có nhiều thuận lợi nên lý tưởng đa dạng đã hòa quyện vào các lĩnh vực đời sống một cách tự nhiên và tất yếu như một thứ chủ nghĩa. Một số nhà nghiên cứu phương Đông tiêu biểu trong lĩnh vực này là Yoshinobu Ashihara (Nhật Bản), William S.W.Lim (Singapore).

*** Các yếu tố tạo nên sự đa dạng**

Nghiên cứu của Jane Jacobs đã làm rõ các kết nối cơ bản giữa yếu tố vật lý và sự đa dạng. Về ảnh hưởng của môi trường vật lý đối với sự đa dạng của con người, bà đã khẳng định rằng: phẩm chất vật lý tạo ra sự đa dạng trong việc sử dụng và người sử dụng, và đó là cơ sở của một thành phố hoạt động tốt và lành mạnh. Các tiêu chí

của bà về sự đa dạng là: *pha trộn cách sử dụng, pha trộn lứa tuổi, khối ngành, mật độ* là nguyên tắc hướng dẫn cho các nhà quy hoạch sau này hướng đến các thiết kế đa dạng.

Trong nghiên cứu về tính đa dạng khu dân cư của Emily Talen, do trước đó không có định nghĩa rõ ràng về "*khu vực đa dạng xã hội*", người ta xem xét sự pha trộn các khu vực bằng chủng tộc / sắc tộc, mức độ thu nhập, tuổi tác, loại hình chức năng và yếu tố hình khối... Theo nghiên cứu về phát triển đa dạng cho thành phố Chicago (Mỹ) của Emily Talen, một khu phố đa dạng có thể dựa trên ba yếu tố: *lịch sử / kinh tế / xã hội* (historical / economic / social), *chính sách* (policy - related) và yếu tố *vật lý / vị trí* (physical / locational). Những yếu tố này liên quan đến nhau. Yếu tố lịch sử / kinh tế / xã hội ảnh hưởng đến chính sách và các yếu tố lịch sử / kinh tế / xã hội và chính sách ảnh hưởng đến các yếu tố vật lý / vị trí (**Sơ đồ 1-1**)



Sơ đồ 1-1. *Khung các yếu tố đa dạng của Emily Talen*

(Nguồn: *Design for diversity, Emily Talen, 2008*)

Như vậy, từ các nghiên cứu trên cho thấy có ba yếu tố tạo nên sự đa dạng, đó là:

- *Yếu tố lịch sử / kinh tế / xã hội*
- *Yếu tố chính sách*
- *Yếu tố vật lý*

1.1.1.2. Khái niệm thiết kế đa dạng

Thiết kế đa dạng (Design for diversity) là khái niệm có xuất xứ từ các lĩnh vực quy hoạch và thiết kế đô thị. Xuất xứ từ quy hoạch đô thị là do các nguyên tắc quy

hoạch như “quy hoạch cộng đồng”, nhằm giảm bớt sự bất bình đẳng xã hội. Xuất xứ từ thiết kế đô thị là do liên quan tới sự can thiệp vào môi trường xây dựng.

Theo Emily Talen, thiết kế đa dạng kết hợp sự quan tâm thẩm mỹ của thiết kế đô thị với các mục tiêu xã hội của quy hoạch đô thị. Đó là những đề xuất, kiến nghị của các nhà thiết kế đô thị bắt nguồn sâu xa từ mục tiêu công bằng xã hội, và là mối quan tâm của các nhà quy hoạch đô thị về công bằng xã hội thông qua thiết kế.

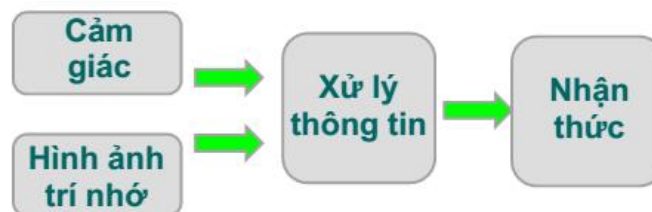
Thiết kế đa dạng là thiết kế nên những công trình hay không gian có các yếu tố vật lý mang tính đa dạng cao. Trong ba yếu tố đa dạng chính của Emily Talen (*Yếu tố vật lý, Yếu tố lịch sử / kinh tế / xã hội, Yếu tố chính sách*), có sự phân định và gắn kết với nhau bằng một dây chuyền tương tác. Vì vậy, nghiên cứu thiết kế đa dạng là nghiên cứu một mắt xích trong dây chuyền, đó là nghiên cứu thiết kế yếu tố vật lý.

Trong giới hạn phạm vi đề tài nghiên cứu về cảnh quan, luận án tập trung vào nghiên cứu về thiết kế đa dạng cho yếu tố cảnh quan, tức là nghiên cứu tính đa dạng của yếu tố vật lý thể hiện qua cảnh quan.

1.1.2. Khái niệm cảnh quan và thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố thương mại dịch vụ

1.1.2.1. Khái niệm cảnh quan

Cảnh quan là tổ hợp phong cảnh bao gồm những phần thiên nhiên và nhân tạo trong lãnh thổ được phân chia một cách ước lệ, mang đến cho con người những cảm xúc và tâm trạng khác nhau. Ngoài ra, cảnh quan phụ thuộc rất lớn vào trình độ nhận thức, văn hoá, lối sống, phong tục tập quán... của người cảm thụ cảnh quan, nên những yếu tố tác động gián tiếp như kinh tế, chính trị, văn hóa - xã hội... cũng cần được xem xét đến. [32].



Sơ đồ 1-2. Quá trình nhận thức cảnh quan

(Nguồn: *The human landscape perception*)

Như vậy, các yếu tố cấu thành cảnh quan bao gồm các yếu tố khách quan là không gian vật lý và yếu tố chủ quan là nhận thức của chủ thể cảm thụ cảnh quan.

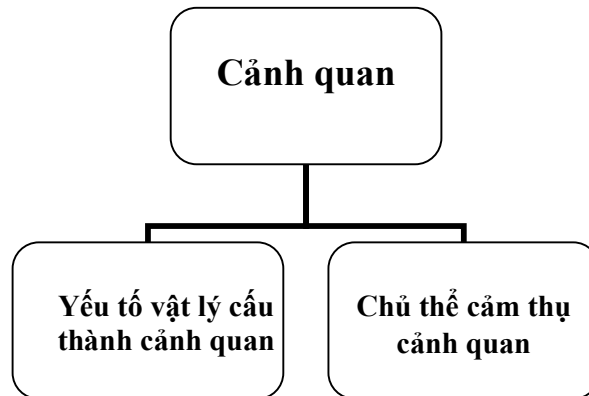
- Yếu tố vật lý cấu thành cảnh quan

Các yếu tố vật lý cấu thành cảnh quan bao gồm các yếu tố hình khối tự nhiên lẫn nhân tạo như địa hình, cây xanh, mặt nước, con người, kiến trúc công trình, trang trí. Ngoài ra tùy từng vị trí mà có thể các không gian trống hoặc các hoạt động của con người cũng có thể góp phần tạo nên yếu tố vật lý cho cảnh quan một khu vực.

- Chủ thể cảm thụ cảnh quan

Là những người quan sát và cảm nhận, đánh giá về cảnh quan tuyến phố TMDV. Chủ thể cảm thụ của cảnh quan tuyến phố TMDV bao gồm cư dân của tuyến phố và khách vãng lai đến mua sắm, vui chơi, du lịch...

Yếu tố cảm thụ cảnh quan tuyến phố TMDV được xác định dựa trên cảm nhận của chủ thể cảm thụ cảnh quan. Cảm nhận của chủ thể cảm thụ có được dựa trên tất cả các giác quan (thị giác, xúc giác, thính giác, khứu giác...) và trình độ nhận thức, văn hoá, lối sống, phong tục tập quán... (**Sơ đồ 1-3**)



Sơ đồ 1-3. Khái niệm cảnh quan (Nguồn: Tác giả)

1.1.2.2. Khái niệm cảnh quan tuyến phố thương mại dịch vụ

** Khái niệm tuyến phố (street)*

Theo từ điển tiếng Anh Oxford, tuyến phố được định nghĩa như sau “Là những tuyến đường tương đối rộng chạy giữa hai dãy nhà, thường bao gồm cả phần vỉa hè và có mối tương quan mật thiết với các công trình hai bên”. Theo định nghĩa này thì

tuyến phố được mô tả bao gồm phần đường, phần không gian lân cận, và không thể tách rời với các công trình hai bên [72].

Từ “tuyến phố” - Street bắt nguồn từ tiếng Latin “Sternere” nghĩa là “to pave”, nghĩa tiếng Việt là “Mở”. Từ Street có liên quan đến tất cả các từ tiếng Latin có nguồn gốc từ gốc “str” chỉ những thứ có liên quan đến xây dựng. Biến thể của từ Street trong nhiều ngôn ngữ Châu Âu như “Strada” - Ý, “strasse” - Đức chỉ một khu vực sử dụng công cộng và có thể bao gồm các không gian đơn giản, phân chia ranh giới. Nó không nhất thiết phải dẫn đến một nơi nào đặc biệt, có thể kết thúc bằng một ngõ cụt hoặc một quảng trường (Rykwert, 1991). Có thể sử dụng các thuật ngữ tương tự như Road, Boulevard, Promenade, Avenue... để chỉ tuyến phố.

Bên cạnh đó, không gian tuyến phố còn được định nghĩa là có các vai trò sau:

- Là không gian công cộng (*Public space*)
- Là thước đo xã hội (*Social dimensions*)
- Là nơi thông tin liên lạc (*Place for communication*)
- Là yếu tố không gian đô thị (*Urban space element*)

Các khái niệm khác liên quan đến tuyến phố :

- *Khoảng lùi*: Là khoảng cách giữa vỉa hè và công trình
- *Hẻm*: Là các con đường nhỏ hơn hoặc bằng 6m giao cắt với đường phố chính
- *Đường cắt ngang*: Là các con đường lớn hơn hoặc bằng 8m giao cắt với đường phố chính, tạo thành các ngã 3,4,5...

*** Khái niệm tuyến phố thương mại dịch vụ (*Commercial-Service Street*)**

Trong từ “tuyến phố thương mại dịch vụ” có 2 phần:

- *Tuyến phố*: bao gồm phần đường, phần không gian lân cận và các công trình dọc hai bên cạnh (định nghĩa ở trên)
- *Thương mại dịch vụ* (*Commercial - Service*): Chỉ sự kinh doanh mua bán (*commercial*) và các hoạt động hỗ trợ cho kinh doanh (*service*).

Như vậy, tuyến phố thương mại dịch vụ là đường phố có hoạt động thương mại và dịch vụ. Sự phát triển của các tuyến phố này thường mang tính dây chuyền, lan

tòa, có nghĩa là một tuyến phố thương mại dịch vụ hình thành sẽ kích hoạt sự hình thành của các tuyến phố kế cận.

Các tuyến phố thương mại dịch vụ cũng có bốn chức năng cơ bản của tuyến phố: *Không gian công cộng, Thước đo xã hội, Thông tin liên lạc, Không gian đô thị (Sơ đồ 1-4)*. Trong đô thị Việt Nam, đặc biệt là các đô thị lớn như Tp. Hồ Chí Minh, vai trò chức năng không gian đô thị của tuyến phố (bao gồm không gian thương mại dịch vụ) đóng vai trò rất lớn.

Các khái niệm liên quan đến tuyến phố TMDV được sử dụng trong luận án :

- *Loại hình TMDV nhỏ*: Là các loại hình TMDV có quy mô nhỏ, thường do tư nhân sở hữu và quản lý.

- *Loại hình TMDV lớn*: Là các loại hình TMDV có quy mô lớn, thường do nhà nước, tập đoàn sở hữu và quản lý.

- *Công trình TMDV nhỏ*: Là các công trình TMDV có quy mô nhỏ, thường do tư nhân sở hữu và quản lý.

- *Công trình TMDV lớn*: Là các công trình TMDV có quy mô lớn, thường do nhà nước, tập đoàn sở hữu và quản lý

- *Công trình buôn bán phụ*: Là các công trình TMDV nhỏ nằm cùng chung khu đất với công trình TMDV lớn nhưng riêng rẽ và kế cận với công trình lớn.

- *Tuyến phố TMDV thấp tầng*: Là tuyến phố TMDV có các công trình có chiều cao hầu hết thấp tầng. Theo “Tiêu chuẩn thiết kế nhà cao tầng” (TCXDVN 323 - 2004) có quy định nhà cao tầng là từ 9 đến 40 tầng. Như vậy, nhà thấp tầng là từ 1 đến 8 tầng [2].

- *Tuyến phố TMDV hỗn hợp tầng cao*: Là tuyến phố TMDV có các công trình có chiều cao bao gồm cả cao tầng và thấp tầng (từ 1 đến 40 tầng).

- *Tuyến phố TMDV liên kế*: Là tuyến phố TMDV có các công trình hầu hết theo dạng nhà phố liên kế. Theo “Tiêu chuẩn thiết kế nhà liên kế (TCXDVN - 2008), có định nghĩa “Nhà liên kế là loại nhà ở riêng, gồm các căn hộ được xây dựng liền nhau, thông nhiều tầng được xây dựng sát nhau thành dãy trong những lô đất nằm liền nhau và có chiều rộng nhỏ hơn nhiều lần so với chiều sâu của nhà, cùng sử

dựng chung một hệ thống hạ tầng của khu vực đô thị”. Còn nhà phố liên kế thì được định nghĩa “Là loại nhà liên kế, được xây dựng ở các trục đường phố, khu vực thương mại dịch vụ theo quy định đã được duyệt. Nhà phố liên kế ngoài chức năng để ở còn sử dụng làm cửa hàng buôn bán, dịch vụ văn phòng, nhà trọ, khách sạn, cơ sở sản xuất nhỏ...” [2]

- *Tuyến phố TMDV kiến trúc bản địa*: Là tuyến phố TMDV có các công trình hầu hết theo phong cách kiến trúc địa phương của Tp.HCM. Phong cách kiến trúc này hiện nay có nhiều loại khác nhau như sau:

+ Phong cách kiến trúc phục cổ, nhái cổ: sử dụng các thức cột cổ điển Châu Âu, hoa văn trang trí, mái vòm, ban công cong...

+ Phong cách kiến trúc hiện đại: Tạo khối và sử dụng sự tương phản hình khối, đặc rỗng, sử dụng vật liệu hiện đại như kính và cửa nhôm, điều hòa nhân tạo...

+ Phong cách hậu hiện đại: Tập trung vào hình khối, có một số mô típ điển hình của kiến trúc truyền thống, tạo mối liên hệ không gian trong - ngoài...[9]

- *Tuyến phố TMDV kiến trúc phương Tây*: Là tuyến phố TMDV có các không gian và công trình hầu hết xây dựng từ thời Pháp và Mỹ, với một số đặc điểm sau: Trục đường thẳng và có công trình làm điểm nhấn ở cuối trục; Vía hè rộng, nhiều cây xanh và không gian mở; Nút giao thông có hình thái rõ ràng; Công trình kiểu Pháp có các thức cột cổ điển, hoa văn trang trí, mái vòm, ban công cong, terrace...; Công trình kiểu Mỹ có đường nét đơn giản, đề cao tính thích dụng, sử dụng các vật liệu hiện đại như kính, sắt thép...[4]

- *Tuyến phố TMDV kiến trúc người Hoa*: Là tuyến phố TMDV có các không gian và công trình hầu hết xây dựng theo kiểu kiến trúc của người Hoa và sử dụng bởi người Hoa, với một số đặc điểm sau: Các tuyến phố thường có một số ngôi chùa, trường học của người Hoa nằm cạnh nhau với nét kiến trúc Trung Quốc. Hầu hết các nhà có dạng hình ống (3m~4m x 15m~20m), cao từ 2-4 tầng. Tầng 1 dành để buôn bán, các tầng trên để ở. Hầu hết các nhà ở đây đều có cửa sau thông với nhau, để tiện hỗ trợ trong việc cung cấp hàng hóa cho khách. Tầng 2 thường có ban công

chạy dọc suốt chiều ngang nhà. Mái lợp ngói ống và có các conson đỡ mái bằng gỗ hoặc bê tông giống nhau trên suốt dãy phố [13]

*** *Khái niệm cảnh quan tuyến phố thương mại dịch vụ***

Là tổ hợp các yếu tố vật lý của không gian tuyến phố TMDV (bao gồm cả không gian hình khối và không gian hoạt động) được cảm nhận và đánh giá thông qua đối tượng cảm thụ tại đó. Các yếu tố vật lý trong cảnh quan tuyến phố TMDV bao gồm yếu tố không gian hình khối và yếu tố hoạt động của con người.

- *Yếu tố không gian hình khối*: bao gồm các yếu tố địa hình, cây xanh, mặt nước, không gian trống, kiến trúc.

- *Yếu tố không gian hoạt động*: bao gồm các không gian hoạt động kinh tế, hoạt động văn hóa xã hội, hoạt động giao thông.

(Sơ đồ 1-5)

1.1.2.3. *Khái niệm thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố thương mại dịch vụ*

Thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố TMDV là hoạt động thiết kế với mục đích đảm bảo sự duy trì và phát triển đa dạng các yếu tố vật lý cấu thành cảnh quan, bao gồm *Yếu tố không gian hình khối* và *Yếu tố không gian hoạt động* (Mục 1.1.2.2).

Tương tự như các xu hướng thiết kế khác, thiết kế đa dạng cũng tuân theo một số tiêu chí được thiết lập dựa trên các cơ sở lý luận và thực tiễn phù hợp với khu vực thiết kế. Ví dụ như tiêu chí thiết kế đa dạng của Jane Jacobs đưa ra là *pha trộn sử dụng, pha trộn lứa tuổi, khối ngăn, mật độ*; hay như tiêu chí thiết kế đa dạng của Emily Talen áp dụng cho khu dân cư ở Chicago, Mỹ là *kết hợp, kết nối, an toàn*.

Việc đưa ra các thiết kế tích cực có thể thay đổi hành vi của người dân, như khuyến khích việc sử dụng các không gian mở công cộng, khuyến khích các sinh hoạt cộng đồng...

1.2. Tổng quan về thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố thương mại dịch vụ khu trung tâm đô thị

1.2.1. Tổng quan về các nghiên cứu khoa học, luận án, luận văn nghiên cứu về đề tài cùng thể loại

1.2.1.1. Nghiên cứu trong nước

Tại Việt Nam có rất ít nghiên cứu đề cập đến vấn đề thiết kế đa dạng cũng như về cảnh quan tuyến phố thương mại dịch vụ. Các nghiên cứu về cảnh quan hiện nay chủ yếu xoay quanh những nội dung về lý thuyết kiến trúc cảnh quan, tổ chức cảnh quan vườn, công viên hoặc các khu ở... Các nghiên cứu mang tính lý thuyết tiêu biểu nhất là các nghiên cứu của Ts.Kts Hàn Tất Ngạn (*Kiến trúc cảnh quan đô thị, Hàn Tất Ngạn, Nxb xây dựng, 1996*). Bên cạnh đó là các nghiên cứu mang tính chuyên sâu như phương pháp thiết kế vườn - công viên (*Bố cục vườn - công viên, Viện quy hoạch đô thị và nông thôn, Nxb xây dựng, 1980*); Các loại hình kiến trúc phong cảnh (*Kiến trúc phong cảnh, Nguyễn Thị Thanh Thủy, Nxb KHKT, 1996*); Phương pháp thiết kế kiến trúc cảnh quan trong khu ở (*Thiết kế kiến trúc cảnh quan khu ở, Ts.Kts Đàm Thu Trang, Nxb xây dựng, 2006*).

Ngoài ra, còn có các nghiên cứu liên quan đề cập đến vấn đề tổ chức không gian đô thị, đặc biệt là các khu thương mại dịch vụ, xoay quanh những nội dung về tổ chức không gian trong quy hoạch cải tạo và phát triển trung tâm thương mại dịch vụ công cộng tại các đô thị lớn (*“Tổ chức không gian quy hoạch - kiến trúc trung tâm thương mại dịch vụ tại thành phố Hồ Chí Minh”, Ts.Kts. Nguyễn Thanh Hà, 2005; “trung và xu hướng phát triển tuyến phố thương mại dịch vụ khu trung tâm cũ Tp.HCM”, Ths.Kts. Nguyễn Thị Bích Ngọc, 2005*).

1.2.1.2. Nghiên cứu nước ngoài

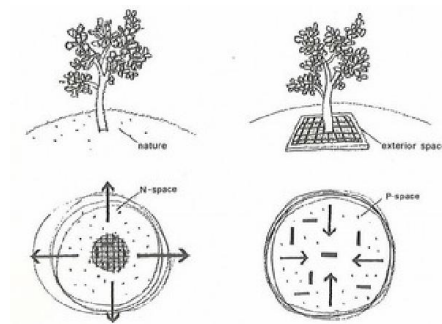
Hiện nay trên thế giới cũng chưa có nhiều nghiên cứu về thiết kế đa dạng cảnh quan, tuy vậy các nghiên cứu về vấn đề này cũng đưa ra được một số lý luận sắc bén và phương pháp nghiên cứu khoa học, rõ ràng, có tính ứng dụng cao.

Nghiên cứu đầu tiên đề cập đến khái niệm đa dạng trong đô thị là của nhà nghiên cứu và cũng là nhà hoạt động xã hội Jane Jacobs, đó là *“Cái chết và cuộc*

sống của các thành phố Mỹ” (The Death and Life of Great American Cities, 1961). Nghiên cứu của Jacobs được thực hiện bằng cách phân tích các quận trung tâm và các khu vực lân cận. Quận Greenwich Village, New York được dùng làm bối cảnh nghiên cứu vì nó là nơi bà sinh sống và nó hỗ trợ cho ý tưởng của bà. Nghiên cứu chỉ trích ý tưởng về các thành phố được thiết kế nên bởi những tư tưởng cứng nhắc, chẳng hạn như của Le Corbusier và Ebenezer Howard, vì những gì đô thị đang có là một hệ thống hữu cơ phức tạp chứ không phải một cỗ máy cứng nhắc. Jane Jacobs đã làm rõ các kết nối cơ bản giữa địa điểm và đa dạng. Bà cho rằng sự đa dạng tương ứng với hình thái vật chất và các mô hình duy trì sự tương tác của con người - các mối quan hệ và mô hình của các mối quan hệ. Bà đưa ra bốn điều kiện đa dạng của một khu vực là: pha trộn sử dụng, pha trộn lứa tuổi, khối ngắn, mật độ (mixed primary uses, mixed ages, short blocks, concentration). Nghiên cứu cũng đề cập đến khái niệm “Mắt trên đường phố” (Eyes on the street) và cho đó là yếu tố thiết kế có thể làm tăng khả năng an toàn cho không gian đường phố. Một nghiên cứu đáng chú ý khác cũng đề cập đến vấn đề phát triển đa dạng là nghiên cứu “*Thích ứng môi trường*” (Responsive Environments, 1998) của Ian Benley. Nghiên cứu đề ra các tiêu chí thiết kế thích ứng môi trường như tiêu chí của chất lượng hình thái cư trú là đạt được các yêu cầu của *Sự thông suốt - Sức sống - Tính đa dạng - Tính rõ ràng*. Ngoài ra nghiên cứu còn đưa ra các gợi ý thiết kế nhằm đạt được các tiêu chí trên trong từng lĩnh vực của thiết kế môi trường đô thị, trong đó có cảnh quan.

Nếu ở phương Tây người ta bắt đầu xem xét đến khái niệm phát triển đa dạng như một hướng đi mới, thì ở một số quốc gia phương Đông như Nhật Bản điều này đã được thực thi một cách tự nhiên do sự hòa hợp của tính đa dạng với triết lý sống của người Á Đông. Trong nghiên cứu “*Mỹ học đô thị Tokyo: Hỗn loạn và trật tự*” (The Aesthetics of Tokyo: Chaos and Order, 1998), Yoshinobu Ashihara đã miêu tả và phân tích cảnh quan đô thị Tokyo với những đặc trưng đa dạng được hình thành một cách hết sức tự nhiên. Theo ông, cảnh quan đô thị Nhật Bản, với những con phố ngoằn ngoèo viền hai bên là những công trình không đồng nhất, không giống như cảnh quan đô thị của bất cứ quốc gia nào khác và hé lộ một quan điểm độc đáo

của người Nhật về không gian. Tùy theo hình dạng khu đất, một công trình sẽ phải cao hay thấp, hình cong hoặc thẳng cạnh. Chúng không tuân theo những quy luật của màu sắc, vật liệu hay việc hoàn thiện mặt tiền. Mỗi công trình lại có một đặc trưng riêng, do mỗi công trình tự khẳng định mình, nhưng khi khảo sát quanh phạm vi chúng được xây dựng, người ta phát hiện ra sự đa dạng này là kết quả của sự kết hợp ngẫu nhiên giữa sự ưa thích và theo đuổi của một tiểu thuyết, hay sự hội tụ giữa tham vọng thương mại của khách hàng và sự ham muốn tự khẳng định mình của người kiến trúc sư. Yoshinobu Ashihara cho rằng các công trình kiến trúc và đô thị Nhật Bản được quan niệm rất giống các cơ thể sinh vật và hiển nhiên là phải trải qua quá trình chuyển hóa vật chất. Các đô thị Nhật Bản có thể được gọi là “đô thị amip”, thải bỏ những gì không còn được sử dụng và bổ sung những gì nó cần. Các thành phố Châu Âu như Paris và Rome có cảnh quan xinh đẹp nhưng không thay đổi. Các thành phố Nhật, mặt khác, lại luôn được đổi mới, và thậm chí ngay người Nhật cũng ngạc nhiên bởi sự thay đổi không ngừng đó. Có lẽ thoát tiên người ta không thấy có một trật tự nào đằng sau sự thay đổi đó, nhưng sau đó sẽ nhận thấy rằng có một “trật tự ẩn giấu” của sự biến đổi. Nếu hoàn toàn không có một trật tự nào tồn tại, các đô thị Nhật Bản có lẽ đã không thể tồn tại lâu đến thế. Điều này không có nghĩa là cái gì cũng chấp nhận được. Mỗi sự thay đổi ít nhất phải được sự chấp thuận của phần lớn cư dân. Đối với nước Nhật, chủ nghĩa thương mại phớt lờ những mối quan tâm của quy hoạch đô thị phải được bù đắp bởi sự phát triển của một văn hóa đô thị độc đáo (Sơ đồ 1-6).



Sơ đồ 1-6. So sánh tiếp cận tổng thể và tiếp cận từng phần

(Nguồn: Mỹ học đô thị Tokyo, Yoshinobu Ashihara, 1998)

Sang thế kỷ 21, khi những đô thị Châu Âu ngày càng bộc lộ những nhược điểm của lối quy hoạch rập khuôn, những nghiên cứu về thiết kế đa dạng lại càng khẳng định được giá trị và thu hút sự quan tâm của giới nghiên cứu. Bắt đầu có những nghiên cứu chuyên sâu mang tính kế thừa về vấn đề phát triển đa dạng trong đô thị. Tiêu biểu là nghiên cứu “*Thiết kế đa dạng: Khám phá khu dân cư pha trộn xã hội*” (*Design for Diversity: Exploring socially Mixed Neighborhoods*”, 2008) của nhà nghiên cứu Emily Talen. Nghiên cứu đề cập đến các yêu cầu thiết kế của khu dân cư có sự đa dạng xã hội. Ba chiến lược thiết kế quan trọng được đưa ra nhằm duy trì và phát triển tính đa dạng là Pha trộn - Kết nối - An toàn. Nghiên cứu đưa ra phương pháp xây dựng mô hình phát triển đa dạng khu dân cư theo trình tự: Đo đặc tính đa dạng - Khảo sát các yếu tố tạo nên đặc tính đa dạng - Xây dựng các tiêu chí phát triển đa dạng - Đề xuất phương thức phát triển đa dạng. Nghiên cứu còn đưa ra các phương pháp tính mức độ đa dạng khu dân cư bằng cách sử dụng công thức tính chỉ số đa dạng Simpson (Simpson Diversity Index) và một số phương pháp khác có cơ sở khoa học và có kết quả mang tính định lượng cao.

Một nghiên cứu đáng chú ý khác là của nhà nghiên cứu William S.W.Lim, “*Quy hoạch đô thị theo đạo lý Châu Á*” (2007), thông qua khảo sát thực tế để đưa ra các lý luận về sức hấp dẫn của tính đa dạng hiện đại trong các đô thị Châu Á. Theo ông, “Sức hấp dẫn của một số đô thị Châu Á chính xác vì chúng thiếu trật tự một cách hỗn loạn, phong phú một cách đa nguyên và phức tạp ngoài dự kiến. Hiện tượng đô thị này đã thu hút sự quan tâm của toàn thế giới, sự không tin tưởng và thậm chí là sự hốt hoảng”.

Ngoài ra, một số nghiên cứu chuyên sâu khác còn chỉ ra các khía cạnh chi tiết hơn trong phương pháp thiết kế cảnh quan có thể ứng dụng trong một môi trường cảnh quan đô thị đa dạng, như nghiên cứu “*Phân rìa cảnh quan: Dạng nào thích ứng nhất với cảnh quan?*” (*Landscape Edging: Which Type is Most Applicable for My Landscape?* “ [63], hướng dẫn thiết kế phân rìa cảnh quan đô thị bằng các phân loại dựa trên đặc trưng cảnh quan, kết hợp với ứng dụng Mã đặc trưng (SmartCode) để quy định về thiết kế cảnh quan cho từng khu vực rìa.

1.2.2. Thực tiễn và khuynh hướng thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố thương mại dịch vụ tại Việt Nam và trên thế giới

1.2.2.1. Các thành phố ở Nhật

****Lối tiếp cận từng phần tạo nên trật tự trong sự hỗn loạn***

Cảnh quan của các thành phố Nhật Bản có cấu trúc chỉ hơi giống nhau ở các đường thẳng. Khu đất xây dựng của các công trình không cần phải vuông vức hay có hình chữ nhật. Đó là kết quả hiển nhiên của tập quán cổ xưa cho phép người chủ đất tự phân chia khu đất của mình theo bất cứ cách nào mà họ thích, và đất đai thì được chia nhỏ theo những yêu cầu về thửa kế. Hình dáng của đô thị được quyết định bởi những ý nguyện bừa bãi và thiếu mạch lạc của các chủ đất.

Những điều trên quả thực đã tạo ra cảnh quan có vẻ hỗn loạn của đô thị, đặc biệt là tại thành phố đông dân như Tokyo. Tuy nhiên, trong sự hỗn loạn đó người ta vẫn tìm thấy một trật tự ẩn giấu đâu đó đằng sau. Thành phố và các tuyến phố trông hoàn toàn không có vẻ đông đúc và chật chội hơn dù dân số đô thị không ngừng gia tăng. Cảnh quan từng góc phố liên tục thay đổi nhưng chỉ càng làm giàu thêm tính đặc trưng của nó, đến mức người ta có thể gọi tên các con đường hay khu thương mại bằng đặc trưng đó, như phố Sakura Shinmachi (Phố Hoa Anh Đào Mới) với những hàng hoa anh đào nở rộ vào mùa xuân, hay như khu mua sắm Roppongi Hill (Khu Đồi Roppongi) nằm trên một quả đồi có hồ nước tự nhiên cạnh bên, trông giống như nằm trong một công viên.

****Sự khác biệt giữa quan điểm quy hoạch đô thị phương Tây với Nhật Bản và các vấn đề của quy hoạch đô thị Nhật Bản***

Các thành phố Nhật Bản thường bị chỉ trích là lạc hậu khi vẫn dùng hệ thống kênh rạch để thoát nước tự nhiên và ít ắp lát bề mặt đường phố. Ở các đô thị Châu Âu Trung Cổ, các con đường lát đá và những ngôi nhà xây, cùng tập quán đi dép trong nhà khiến người ta tin rằng hệ thống cống thải là cách hiệu quả duy nhất để chống lại bệnh truyền nhiễm. Tuy nhiên, khi đó đất đai của đô thị trở nên khô cằn, các con sông sẽ đổ vào những chiếc cống khổng lồ, và hệ thống sinh thái đô thị sẽ phải chịu những huỷ hoại không thể hồi phục được. (Hình 1-1)

1.2.2.2. Các thành phố ở Châu Âu

Trước thế kỷ 19, các không gian đô thị ở các thành phố Châu Âu gồm nhiều tầng lớp trong xã hội là tiêu chuẩn của đô thị. Giới quý tộc cần ở gần nông nô của họ ở thành phố cũ, trong khi người lao động và chủ sở hữu cần ở gần nhà máy ở thành phố công nghiệp mới. Người ta sống ngay tại nơi làm việc chứ không phải là theo tầng lớp xã hội. Ở nhiều thành phố châu Âu, người giàu và người nghèo đã được tách ra chỉ thông qua sự khoanh vùng theo chiều dọc các tòa nhà chung cư, nhưng ra ngoài đường, các tầng lớp chia sẻ khu vực công cộng.

Sau đó, do công nghiệp phát triển sau thế kỷ 19, nhận thức về tầng lớp dần dần trở nên mạnh hơn. Các khu vực phân biệt về sắc tộc nhưng hỗn hợp về khả năng kinh tế đã được hình thành. Nghiên cứu của Olivier Zunz vào năm 1982 đã cho thấy một "cuộc cách mạng xã hội im lặng" trong những thập kỷ đầu tiên của thế kỷ 20 đã tạo ra đô thị được hình thành bởi các tầng lớp khác nhau, bởi đặc thù sản xuất công nghiệp và tiêu dùng hơn là bằng liên kết dân tộc mạnh mẽ hay bằng lý do gần nơi làm việc. Công nghệ giao thông vận tải mới đã giúp việc phân chia không gian trở nên dễ dàng hơn nhiều. [54]

Trải qua hàng thế kỷ phát triển, bên cạnh những thành tựu kinh tế thì mô hình này cũng đã tạo nên sự phân hoá và chia rẽ sâu sắc trong xã hội đô thị Châu Âu. Hiện nay các đô thị này mới bắt đầu xu hướng quay trở lại khôi phục các không gian đô thị có tính đa dạng về chức năng sử dụng, đối tượng phục vụ cũng như hình thức cảnh quan.

*** Paris (Pháp): *Hoành tráng, lãng mạn và tách biệt***

Sau “đêm trường Trung cổ”, thành Paris tiếp nhận Trào lưu đô thị Phục hưng từ nước Ý vào cuối thế kỷ 16 với những công trình đơn lẻ và ít tác động vào cấu trúc đô thị hiện hữu. Gần một thế kỷ sau, kiến trúc sư cảnh quan Le Nôtre, tác giả của vườn Versailles, đã đề xuất kéo dài trục của vườn Tuileries về phía Tây để tạo nên Đại lộ Champs Elysées. Đại lộ này sau đó trở thành trục phát triển chính của thành phố, kết nối đô thị với vùng nông thôn phía Tây và tạo ra một khung phát triển vùng độc đáo trong lịch sử. Cùng với Champs Elysées, một cung đường rộng khác cũng

được mở chạy dọc theo tường thành cũ phía Bắc Paris - nay không còn ý nghĩa phòng thủ. Cung đường này do đó được gọi là Boulevard, một từ gốc Bắc Âu có nghĩa là “hàng rào quân sự”.

Năm 1853, chỉ một năm sau khi trở thành vua nước Pháp, Napoleon III triệu hồi Haussmann, lúc đó 44 tuổi, về Paris để giao cho chức vụ Préfet de Seine, tương đương vị trí “giám đốc quản lý thành phố” đảm nhiệm việc cải tạo lại toàn bộ thủ đô. Haussmann đã cống hiến cho Paris khả năng quản trị, tính cương quyết và sự tận tụy. Haussmann và cộng sự là tác giả của Paris mà chúng ta biết tới ngày nay. Khoảng 60% số công trình và đường phố của thành phố được xây dựng dưới sự điều hành của ông. Dự án đã tác động mạnh vào nền kinh tế nước Pháp lúc đó bằng việc sử dụng tới 70.000 lao động và làm tăng giá đất ở Paris khoảng 12 lần.

Mặc dù kiến trúc không phải là ưu tiên hàng đầu của dự án, nhiều công trình công cộng quan trọng đã được xây dựng trong thời kỳ này như: Nhà hát Opéra Paris, bệnh viện Hotel Dieu, một nhánh mới của cung điện Lourve và hai nhà ga đường sắt... Tuy nhiên, ảnh hưởng quan trọng nhất của quy hoạch chi tiết Paris đến kiến trúc thành phố là việc đưa ra một hướng dẫn quản lý kiến trúc chi tiết và chặt chẽ. Trước hết, nhằm đạt ý đồ thiết kế đô thị tổng thể của đồ án, các công trình được quy định xây sát vỉa hè nhằm định hình không gian công cộng và tạo thành tuyến nhìn dọc theo các đại lộ tới các công trình điểm nhấn.

Không gian đường phố còn được tôn lên thông qua quy ước giới hạn chiều cao tối đa là 6 tầng, chiều cao các tầng phải đồng nhất và tầng mái vát một góc 45°. Dựa trên mô hình nhà chung cư có tên gọi Insula từ thời La Mã cổ đại, các quy định về kiến trúc được đặt ra nhằm đảm bảo độ an toàn và chất lượng sống trong mỗi công trình. Các khối nhà đều có sân trong để lấy ánh sáng và thông gió tự nhiên cũng như bố trí cầu thang. Quy hoạch chi tiết Paris cũng quy định về mức độ chịu lửa của các bức tường, kiểu cách của mặt tiền và tỷ lệ diện tích mặt kính được sử dụng trong các công trình mới. Những chi tiết kiến trúc có thể khác biệt giữa các công trình không nhiều như chi tiết khung cửa sổ, chi tiết trang trí trên các conson.

Điều bị phê phán lớn nhất đối với dự án cải tạo Paris của Haussmann chính là việc đẩy người nghèo ra khỏi trung tâm thành phố và tạo ra một sự phân tách về không gian sống giữa các tầng lớp trong xã hội. Một thế kỷ sau, sự tách biệt giữa người giàu và người nghèo vẫn còn gây ra những vấn đề trầm trọng về giao thông công cộng và quản lý xã hội. Ngày nay, đối lập với khu trung tâm hoa lệ của thủ đô nước Pháp là vùng ngoại ô của người nghèo và dân nhập cư, nơi những bất mãn thường xuyên chuyển thành những cuộc bạo động.

Tuy nhiên, Paris ngày nay không chỉ có những đại lộ được quy hoạch rộng lớn, thẳng tắp. Sự cứng nhắc của các đường phố thẳng tắp được làm "mềm" bớt bởi các quán cà phê vỉa hè "Terrace". Thành phố có kết cấu rất đặc biệt với nhiều ngã ba, ngã tư, và ở mỗi góc phố thường có những quán cà phê bé xinh "dã chiến" với bàn ghế, dù che nắng, menu bằng bảng đen phấn trắng... tất cả đều ở ngoài trời. Những quán cafe này thường nằm ngay bên ngoài một căn nhà cổ hoặc một nhà hàng cao cấp, và thực khách thưởng thức cafe ở bên ngoài trong khi khâu chế biến, thu ngân vẫn diễn ra bên trong.

Chính quyền thành phố Paris cũng đã cố gắng duy trì những gì gắn bó với đời sống văn hóa người dân như những quầy sách báo cũ bên bờ sông Seine, một truyền thống đẹp và là một hình ảnh về sinh hoạt văn hóa và tinh thần có từ lâu đời của Paris.

[54], (Hình 1-2)

London (Anh): *Hướng đến tính toàn cầu và đa sắc tộc

Trong hơn 10 năm qua, London đã cải cách việc lập quy hoạch chiến lược nhiều hơn bất kỳ thành phố phương Tây nào có cùng quy mô. Vào năm 2000, chính phủ Anh đã lập ra Chính quyền vùng Đại Luân Đôn (Greater London Authority - GLA), trong đó có một thị trường được bầu trực tiếp, làm việc trong một khoảng thời gian 15 năm và đảm nhận việc điều hành cho toàn bộ vùng. Một kế hoạch chiến lược toàn vùng đô thị được đề xuất và nó đã cải thiện đáng kể cho giao thông vận tải và quy hoạch đô thị. Tiến trình quy hoạch này là một ví dụ hấp dẫn về một thành

phố dám từ bỏ cách thức quy hoạch cũ, và được tái thiết trong quy hoạch chiến lược như một công cụ quan trọng cho phát triển đô thị bền vững.

Trung tâm London cổ kính được tô điểm bởi các tòa nhà cao tầng hiện đại. Việc quy hoạch hợp lý không làm mất đi vẻ hài hòa vốn có của thành phố. Các con đường thương mại phức hợp (Exhibition road) có hoạt động và không gian đan cài với nhau. Người ta dùng nhiều hình thức để cân bằng các hoạt động khác nhau trong các không gian công cộng. Ví dụ như hình thức share street (Các con đường không có ranh giới phân biệt giữa lòng đường và vỉa hè. Mặc dù người đi bộ và các phương tiện giao thông cùng chia sẻ không gian mặt đường nhưng người đi bộ là đối tượng được ưu tiên hơn). Mô hình này hiện nay rất thành công vì diện tích dành cho giao thông được sử dụng một cách hết sức linh hoạt và hiệu quả. Tuy nhiên có những nguyên tắc nhất định cho những con đường này. Không phải nơi nào cũng có thể ứng dụng là share street được (ví dụ những nơi có lưu lượng giao thông quá lớn, những tuyến đường giao thông trọng yếu đô thị). Có các phần mềm để xác định các vị trí có thể ứng dụng share street được .

Tương tự như Tokyo, London cũng là đô thị theo cấu trúc tự nhiên và phát triển cực thịnh. Không thể tìm được ở thành phố này một trục thẳng đứng nghĩa (các tuyến phố luôn biến đổi để tạo nên sự hấp dẫn của cảnh quan). Đây là một quan niệm, một chủ kiến đặc biệt nhưng không kém phần hợp lý. Không phải người Anh và người Nhật không biết tới khoa học, duy lý. Cái mà họ hướng tới là sự hài hòa. Trong đó, khoa học hay sự duy lý chỉ là phương tiện, chỉ có hài hòa mới có thể trở thành nền tảng cho sự phát triển, thịnh vượng, bền vững. Chính lối tư duy này đã mang lại sự phồn vinh và giàu có cho các đô thị Nhật và Anh.

[54], (Hình 1-3)

1.2.2.3. Các thành phố ở Mỹ

Các đô thị Mỹ trong thế kỷ 20 có sự phân chia xã hội sâu sắc. Công nghiệp hóa mang lại sự giàu có, sự phát triển của tầng lớp trung lưu, xe ô tô giá rẻ, dầu giá rẻ, đường cao tốc và trợ cấp của chính phủ. Tuy nhiên, theo sau là phân biệt chủng tộc và giai cấp, tạo ra một hỗn hợp độc hại đã châm ngòi cho sự ngổn ngang và phân loại không gian của các thành phố, điều mà trước đó chưa từng xảy ra. Vào năm 1900, những thành phố của Mỹ đã thực hiện một mô hình sử dụng đất tách biệt khi không gian thương mại và văn phòng chiếm vị trí khu trung tâm và dân chúng bị đẩy ra vùng ngoại ô (Jackson, 1985). Thành kiến phân biệt chủng tộc trở nên nặng nề hơn. Việc không có một cấu trúc đô thị vì lợi ích của mọi tầng lớp xã hội đã gây ra hậu quả mà nhiều đời sau còn chịu hậu quả. Đối tượng chịu tổn hại nhất là tầng lớp dân nghèo đô thị bị đẩy ra khỏi trung tâm thành phố. Giờ đây, vùng ngoại ô đã trở nên đa dạng hơn, nhưng chúng được như vậy là do bất chấp hình thức vật lý chứ không phải do hình thức vật lý. Điều xuất hiện ở khu ngoại ô là "tập thể không đồng nhất nhưng cá nhân đồng nhất", nơi mà người dân tự thoát mình ra khỏi tập thể để đến với cách sống "ốc đảo" (Putnam, 2000). Tức là mặc dù quan hệ cộng đồng không tốt, nhưng người dân vẫn tự tìm được một cách sống thoải mái cho mình, bất chấp mọi sự khác biệt xung quanh.

May mắn là một số nơi vẫn giữ được sự đa dạng và thu hút. Các nhà nghiên cứu đã tập trung vào những nơi này, hy vọng làm sáng tỏ về cách quy hoạch và thiết kế của môi trường xây dựng để có thể giúp chúng đạt được sự ổn định. Họ cho rằng có thể tận dụng môi trường xây dựng để thúc đẩy sự đa dạng xã hội (Design for diversity, Emily Talen, 2008). Đồng thời, có một sự chấp nhận nhất định không thể tránh khỏi của sự khác biệt và sự phân biệt của một số khu vực. Một khu vực có thể là "bảo thủ, tuân thủ pháp luật, công dân có học vấn cao", một khu khác sẽ là "lang thang và cấp tiến" (Burgess, 1925). Sự khác biệt và sự phân biệt như thế đã phát triển cùng với chủng tộc, ngôn ngữ, giới tính, tuổi tác và thu nhập, hình thành các đơn vị của đời sống cộng đồng mà họ gọi là "khu vực tự nhiên".

**** Hướng đến sự đa dạng***

Các nhà quy hoạch thành phố đang cố gắng cân bằng sự tất yếu của tính đồng nhất về khu vực với tính khắc nghiệt của sự phân biệt, đó là bằng cách "tự nhiên" nào đó để kết hợp tính di động xã hội với tính di động không gian. Một sự di chuyển lên tầng lớp trên bằng cách di chuyển ra một khu phố "tốt hơn" ở một vị trí hoàn toàn khác, là một quá trình đồng hóa với hậu quả là tạo nên những không gian riêng biệt (Peach, 2001). Những nhà phê bình xã hội quan tâm tới những tác hại của sự phân chia xã hội thậm chí còn cho rằng điều cần thiết là không gian di động tốt hơn, chứ không phải qui hoạch và thiết kế tốt hơn để phù hợp với sự đa dạng. Quy hoạch thành phố hiện đại đã tạo ra một "phản ứng né tránh xung đột" (Sorkin, 1999). Qua vận chuyển, sử dụng đất, khoanh vùng, nhà ở, cho vay thế chấp, năng lượng, tài chính trường học, và các chính sách khác, các nhà quy hoạch đã góp phần trong việc phân loại các nhóm xã hội và các chức năng kinh tế.

Bất chấp nghi ngờ, sự cần thiết để hỗ trợ kết hợp xã hội thông qua các cơ chế của quy hoạch và thiết kế từ lâu đã là một khái niệm được gắn vào thuyết duy tâm của quy hoạch thành phố. Các nhà cải cách thành phố Mỹ phần nào đã nhận ra phải làm điều gì đó về "sự đơn điệu" của những khu ổ chuột, và đề xuất sớm nhất đã được thông qua là của Ebenezer Howard, là làm cho các khu định cư tập trung nội bộ nhưng cung cấp các nhu cầu của cuộc sống đa dạng và cần thiết. Lewis Mumford, Jane Jacobs, Kevin Lynch, William Whyte, và Eliel Saarinen là những nhà nghiên cứu có sự quan tâm sâu sắc đối với hình thức vật lý tạo nên sự đa dạng. [54]

(Hình 1-4)

1.2.2.4. Các thành phố ở Singapore

** Phá hủy và làm lại*

Từ những năm đầu thập niên 1970, chính quyền nhà nước Singapore chủ trương rằng “Singapore phải trở thành một thành phố kiểu mới - Thành phố toàn cầu”, bắt chập sự phân tích bi quan của Arnold Toynbee về khả năng phát triển và tồn tại độc lập của thành phố - quốc gia như Singapore. Nhà nước Singapore đã khẩn cấp tìm kiếm những phương thức mới và hình ảnh quốc tế mới. Chấp nhận không thể nào cạnh tranh được với New York, London và Tokyo, Singapore muốn trở thành đô thị toàn cầu loại hai bằng cách xây dựng các khu thương mại và văn phòng trung tâm, cung cấp những dịch vụ hỗ trợ có hiệu quả cho các nền kinh tế toàn cầu. Đặc điểm thị giác và đặc điểm về không gian của thành phố này đòi hỏi phải có những thay đổi quyết liệt để phù hợp với hình ảnh của một thành phố - quốc gia phát triển mang tính toàn cầu. Vì vậy, nhiều khu vực cũ đã bị phá hủy và san bằng để làm lại từ đầu.

Kết quả là, khi miêu tả về Singapore, Rem Koolhaas đã viết: “Hầu như tất cả những gì hiện có của Singapore đều chưa đến 30 năm tuổi. Thành phố là sản phẩm tinh khiết của ba thập niên vừa qua, không bị ô nhiễm bởi những gì còn sót lại. Nó được quản lý bởi một chế độ đã loại trừ được tai nạn và sự ngẫu nhiên. Ngay cả thiên nhiên cũng đã được làm lại hoàn toàn. Điều đó thuần túy thể hiện ý định: nếu có hỗn loạn thì đó là hỗn loạn được tạo ra; nếu nó là xấu thì đó là cái xấu được vẽ ra; nếu nó là lỗi bịch thì đó là sự lỗi lịch đã định trước. Singapore thể hiện một sinh thái độc nhất của đương đại”.

Tuy vậy, việc phá hủy san bằng ở Singapore chưa hoàn tất và những cái còn sót lại cũng giữ cho đô thị phần nào ý nghĩa văn hóa và không gian như:

- Các khu phố mua sắm người Hoa, Ấn Độ, Hồi giáo: có tính đặc trưng rõ nét và tính cộng đồng rất cao. Tuy nhiên chúng gần như là những “ốc đảo”, thiếu sự liên kết với bên ngoài và có ít tính đa dạng. Sức hấp dẫn mua sắm ở những nơi này có thể khá cao đối với du khách nhưng dường như rất yếu đối với người dân sở tại.

- Các tuyến phố thương mại ở khu trung tâm Singapore, như Orchard, có được sự phong phú về giá cả, chủng loại và khá thu hút, tạo hiệu quả kinh tế cao. Tuy nhiên

tính cộng đồng và tính kết nối lại được thể hiện khá mờ nhạt mặc dù nơi đây lúc nào cũng chật kín người. Ngoài ra, các công trình kiến trúc trên các tuyến đường nơi đây hầu hết là các trung tâm thương mại khổng lồ san sát nhau đến mức không còn chỗ cho các loại hình thương mại dịch vụ khác “chen vào”. Các khoảng trống giữa các công trình thường chỉ có được nhờ các ngã ba, ngã tư đường và người ta chỉ kịp nhận diện nó nhờ vào tên gọi, “thương hiệu” của công trình đập vào mắt hơn là hình dáng cấu trúc vật lý của nó. Điều này phần nào đã ảnh hưởng rất lớn đến văn hóa, lối sống của người dân. Đó là một trong những nguyên do khiến Singapore xếp thứ 5 về “thành phố vô cảm nhất thế giới”.

Câu châm ngôn nổi tiếng trong giới kiến trúc là “Một quốc gia phải có kiến trúc xứng đáng với nó” đã trở thành bản cáo trạng đau đớn đối với sự thiếu sáng tạo trong kiến trúc Singapore do sự không linh hoạt của quốc gia phát triển này. Quang cảnh kiến trúc không gợi cảm và rập khuôn đó đã được duy trì và được các kiến trúc sư địa phương ủng hộ, ngoại trừ một nhóm thiểu số không tuân theo. Trong hai thập niên 1975 đến 1995, nhóm thiểu số này đã tập trung năng lực tri thức sáng tạo của họ vào ba lĩnh vực phát triển liên quan là:

- Bảo tồn và tái sử dụng thích ứng
- Tính chất khu vực và tính chất nhiệt đới
- Vươn ra hội nhập thế giới

(*”Quy hoạch đô thị theo đạo lý Châu Á”* - William S.W.Lim , 2007) [34]

Vì vậy, bên cạnh những hệ quả không mong muốn về bảo tồn văn hóa, lịch sử từ chính sách “phá hủy và làm lại”, việc mong muốn tạo dựng một môi trường sống lý tưởng đã tạo nên những kỳ tích đáng kể về cảnh quan đô thị. Với quỹ đất rộng từ việc san bằng và kinh nghiệm ứng xử với môi trường khí hậu nhiệt đới, người ta đã xây dựng nên những tuyến phố thương mại rất nhiều cây xanh và không gian dành cho việc đi bộ. Các công trình có một khoảng lùi khá lớn, thậm chí có nơi đủ để tạo ra một “công viên mini” trước công trình. Việc trồng cây xanh cũng đặc biệt được chú trọng để tạo thành các lớp cây bóng mát, cách ly và trang trí.

(Hình 1-5)

1.2.2.5. Các thành phố ở Trung Quốc

*** Hong Kong: *Rộng mở và linh hoạt***

Hong Kong có thể được coi là một trong những khu vực đầy sức sống, thú vị và đặc biệt nhất ở Châu Á. Hình ảnh thành phố toàn cầu của Hong Kong được nhiều người biết tới bởi các hải cảng với những tòa nhà chọc trời, đường cao tốc và giao thông dày đặc. Tuy nhiên, có những “phân lớp” khác đằng sau những hình ảnh đó. Có những khu vực quanh các tuyến phố trung tâm được đặc trưng bởi sự phân lớp mập mờ và rắc rối. Trước đây, những khu vực này không thể áp dụng được những ý tưởng truyền thống về quy hoạch. Có thể thấy rõ ràng sự tàn phá của việc thương mại hóa và nền kinh tế chỉ chú trọng đến khai thác cạn kiệt. Tình trạng giao thông đáng lo ngại, ô nhiễm môi trường và những tòa nhà chọc trời theo chủ nghĩa hiện đại là những vấn đề cần giải quyết. Tuy nhiên, chính quyền và các tổ chức, người dân đã bắt tay hợp tác để xóa bỏ tình trạng xuống cấp của môi trường, tình trạng đồ nát trầm trọng, điều kiện sống thấp của người dân... Tất cả các vấn đề trên đã được giải quyết thành công một cách đáng kinh ngạc (**Hình 1-6a**).

Thành phố Thượng Hải : *Toàn cầu hóa thích ứng với địa phương

Thượng Hải cũng đã rút ra những bài học quan trọng từ kinh nghiệm của Hong Kong, đặc biệt là sự phớt lờ một số thành công của Hong Kong đối với các quy hoạch hiện đại và niềm tin vững chắc vào sự cải cách. Cảnh quan tại các khu trung tâm cũng thể hiện rất rõ nét điều đó. Tinh thần liêu lĩnh, không chịu bất cứ hạn chế nào đã chấp nhận sự đảo ngược các tiêu chuẩn có thể dự đoán được của chủ nghĩa hiện đại. William S.W. Lim miêu tả về Thượng Hải như sau: “Chỗ cắt nhau của các đường ở Yan'an Grade Crossing cho thấy hình ảnh về cơ sở hạ tầng đồ sộ. Xe cộ phóng vù vù trên tầng mây, có rào chắn bê tông cao 10m trên đầu khách bộ hành. Trên mặt đất, làn sóng này tiếp theo làn sóng khác những xe buýt mang quảng cáo bằng tiếng quan thoại (Bắc Kinh) diễn đạt theo lối không tưởng chạy vào vèo. Các đám đông người ăn mặc sắc sảo tràn vào và ra khỏi lối ra vào đường ngầm, đi lên, đi vòng và đi xuống những cây cầu vây quanh ở trên đầu khách bộ hành đang di chuyển dưới các đường cao tốc...” [34], (**Hình 1-6b**)

1.2.2.6. Các thành phố ở Thái Lan

** Khoan dung để cùng tồn tại*

Tương tự như Singapore trong việc phát triển lõi thương mại trung tâm (Central Business District - CBD). Tuy nhiên, điểm khác biệt là thay vì “phá hủy và làm lại” như Singapore để tạo nên một kết cấu đô thị hoàn chỉnh và môi trường sống tốt hơn, Bangkok chủ trương “khoan dung để cùng tồn tại”. Vì Bangkok tiến gần tới loại siêu đô thị (mega-city) nên nó đã tự tạo ra một mạng lưới giao thông mới cho mình và được quản lý một cách khéo léo để duy trì được ngưỡng truyền thống, văn hóa và tính tự phát của mình. Cơ sở hạ tầng giao thông vận tải dưới hình thức tương đối mới là hệ thống đường tàu trên không (được khánh thành năm 1999 để giảm bớt tai nạn giao thông) đã tạo ra một loạt hệ thống nhỏ cục bộ lấp kín chỗ trống ở giữa trong phạm vi nhỏ và mật độ thưa. Điều đó có được vì các kiến trúc sư Bangkok tin chắc vào những nỗ lực cộng tác của sự tương đồng chiến lược, tính tự phát thích nghi và sự khoan dung về văn hóa, về tự nhiên để có được sự tổng hợp tượng trưng trong quy hoạch đô thị vĩ mô và vi mô. Tuy nhiên, việc “dung thứ” quá mức đối với vấn đề giao thông và các hình thức phát triển kinh tế đôi khi là “phi văn hóa” (mại dâm, sexy show...) đã dẫn đến hệ quả ô nhiễm khá nghiêm trọng đối với môi trường tự nhiên và môi trường văn hóa ở các đô thị Thái Lan (Bangkok, Pathaya).

Một thí dụ về tính tự phát và khoan dung thể hiện trong các tuyến phố thương mại Bangkok là việc kéo dài tuyến đường sắt dọc theo Sumkhuvit Sky từ Siam Interchange đến Phloen Chit. Chỗ kéo dài ra ấy tạo thành một trong những đường phố buôn bán sầm uất và thời thượng nhất ở Bangkok với các công trình như Trung tâm thời trang hàng đầu Bangkok là Siam Square và một trong những nơi thờ cúng nổi tiếng nhất trong vùng này là Erawan Shrine.

Quá trình kiến tạo không gian đô thị Bangkok dựa trên các nguyên tắc sau đây:

- Tôn trọng cội nguồn lịch sử và văn hóa
- Sự đồng hóa theo chiến lược và sự tự phát để thích ứng
- Sự dung thứ văn hóa và tự nhiên

[34], (Hình 1-7)

1.2.2.7. Các thành phố ở Indonesia

** Phát triển phân tán*

Jakarta là một đô thị được đầu tư hạ tầng từ sớm (thập niên 60) bởi sự quan tâm và định hướng chiến lược của chính phủ và chính quyền thành phố. Hệ thống giao thông rất hiện đại và phát triển với quy mô lớn khắp đô thị, đặc biệt là hệ thống đường sắt trên cao. Quy hoạch định hướng phát triển không gian của Jakarta được lập theo nguyên tắc sử dụng đất và tổ chức không gian rất quy mô, giống như tại các đô thị lớn Châu Âu. Do đặc điểm này nên Jakarta có khu trung tâm rộng lớn về diện tích, có thể xây dựng những cơ sở phát triển mới (đặc biệt là công nghiệp). Khu trung tâm quá lớn được nới rộng bởi hành lang các cao ốc văn phòng, trung tâm TMDV, tài chính ngân hàng... hai bên trục giao thông chính. Việc đi lại giao tiếp công cộng tại đây chủ yếu bằng ô tô, khác hẳn với không gian giao tiếp công cộng tại đô thị các nước khác trong khu vực. [34]

Những thành phố vệ tinh mới ở các vùng phụ cận của khu trung tâm được cách biệt bởi các vùng nông thôn với những con đường cao tốc nối liền đô thị chính. Điều này dẫn đến việc khó quản lý về giao thông đô thị. Mỗi thành phố vệ tinh mới đều có một trung tâm được tổ chức đầy đủ chức năng cho các hoạt động buôn bán, thương mại, các dịch vụ y tế, giáo dục, các khu nhà ở tập trung, các ngành công nghiệp phục vụ và kinh doanh, các khu vui chơi giải trí... Những trung tâm vệ tinh này cũng đóng vai trò như những khu định cư mới cho những người lao động, những người hàng ngày đi làm trong trung tâm thành phố bằng ô tô, xe buýt hay tàu hỏa.

Với số dân hiện nay trên 12 triệu người nhưng không gian đô thị tại Jakarta không hề quá tải. Điều này cho thấy việc quy hoạch phân tán đã đạt được hiệu quả đáng kể trong việc tăng không gian sống cho đô thị. Mặc dù vậy cảnh quan đô thị lại trở nên tương đối “nhàm chán” với những tuyến đường khá giống nhau và vắng bóng người qua lại ngay tại trung tâm. [34]

(Hình 1-8)

1.2.2.8. Các thành phố khác ở Việt Nam

* Hà Nội: *Khu phố cổ tự nuôi sống chính mình*

Hà Nội là một nơi định cư cổ từ đầu thiên niên kỷ thứ 2. Ở Hà Nội có hàng ngàn đền chùa và những địa điểm kỷ niệm khác, nhưng những công trình kỷ niệm và các tổ hợp ấy không nổi bật khi so sánh riêng lẻ với kiến trúc cùng loại ở các nước khác. Bản chất đích thực của Hà Nội nổi bật ở sự phong phú và phức tạp của lịch sử và những truyền thống sống.

Khu phố cổ Hà Nội với 36 phố phường buôn bán sầm uất là một trong những yếu tố tạo nên bản chất đích thực của Hà Nội. Tuy nhiên, rất nhiều công trình ở đây đang bị phá hủy, bị quên lãng, cũng như được phát hiện và thậm chí tái phát hiện.

Hiện nay, có hơn nửa triệu người sinh sống trong khu phố cổ với mật độ trên 600 người/1ha. Theo một nghiên cứu của bà Kelly Shannon (Đan Mạch), tuy rằng mật độ người cao như vậy gây nên rất nhiều các vấn nạn về môi trường, xã hội nhưng đồng thời nó cũng chính là động lực duy trì và thúc đẩy sự tồn tại, sự phát triển của khu vực. Các dịch vụ thương mại trong khu vực có thể tự thân vận động và diễn ra trôi chảy với số lượng khách hàng tại chỗ đông đúc, hay nói đúng hơn là khu phố cổ có thể "tự nuôi sống" chính nó. Về mặt cảnh quan, những màu sắc rực rỡ, mùi vị và sự ồn ào náo nhiệt của đời sống đường phố cũng đem lại nhiều sinh lực.

Có thể nói rằng, bản chất ban đầu của khu phố cổ Hà Nội là 36 con phố mà trong đó mỗi con phố bán một mặt hàng khác nhau, phần nào thể hiện sự tách biệt khá lớn về phương thức sử dụng. Tuy nhiên, khu phố cổ đã tự vận động và thay đổi, tạo nên một sự hòa trộn giữa nhiều chức năng sử dụng, tạo nên nhiều loại hình không gian kiến trúc trên cùng một tuyến phố.

Hiện nay khu phố cổ Hà Nội có một số vấn đề cần được quan tâm như sau:

- Bảo tồn truyền thống sống
- Nâng cấp cơ sở hạ tầng
- Mục đích sử dụng hỗn hợp và kích thước khác biệt khá lớn của các khu đất.
- Sự phát triển của du lịch văn hóa.

(Hình 1-9)

1.2.3. Những bài học kinh nghiệm

1.2.3.1. Các giải pháp về quy hoạch và thiết kế đa dạng cảnh quan

** Tiếp cận từng phần, cùng tồn tại thay vì hạn chế:* Các thành phố Tokyo (Nhật Bản), Hong Kong (Trung Quốc)...

Cũng như các thành phố Châu Á khác, tuyến phố thương mại trung tâm tại các thành phố này đều đã và đang đối mặt với các vấn đề về mật độ xây dựng tăng cao, tắc nghẽn giao thông, cảnh quan hỗn độn... Tuy nhiên, thay vì đưa ra các hình thức tổ chức lại không gian đô thị theo đúng nguyên tắc truyền thống, họ đã đưa ra các hình thức phát triển rất riêng và phù hợp với điều kiện của từng đô thị. Các đô thị này phớt lờ phần lớn những quy tắc cơ bản của lý luận quy hoạch hiện đại.

Một điểm chung ở các đô thị này là lối tổ chức lại không gian theo kiểu “từng phần”, tức là sửa sang và bổ sung từng chỗ khiếm khuyết nhỏ chứ không phải là sự phá bỏ và làm lại hàng loạt, nhờ vậy mà giữ lại được những nét truyền thống, nét văn hóa đặc trưng và đa dạng của từng nơi, ngoài ra cũng tránh được những xáo trộn về mặt kinh tế và đời sống người dân, tạo sự phát triển ổn định và bền vững lâu dài. Sau một giai đoạn phát triển tương đối dài theo phương thức này, tuy vẫn còn một số vấn đề tồn đọng, nhưng các thành phố trên đều rất thành công trong việc giữ gìn được những sắc thái riêng và sự đa dạng của cảnh quan cũng như đời sống ổn định của đại đa số người dân đô thị.

** Mật độ xây dựng cao và đa dạng hóa chức năng sử dụng, không gian kiến trúc là một trong những ưu thế của khu vực đa dạng:* Thành phố Hà Nội (Việt Nam)

Với hơn nửa triệu người sinh sống và mật độ trên 600 người/1ha, khu phố cổ Hà Nội luôn đầy sức sống và sức hấp dẫn đối với du khách. Mặc dù mật độ người và sự đa dạng hóa ngày càng cao về chức năng sử dụng, không gian kiến trúc gây nên rất nhiều các vấn đề về bảo tồn, môi trường, xã hội nhưng đồng thời nó cũng chính là động lực duy trì và thúc đẩy sự tồn tại, sự phát triển của khu vực.

** Rộng mở và linh hoạt, kết nối phạm vi từ lớn đến nhỏ:* Các thành phố Thượng Hải (Trung Quốc), Bangkok (Thái Lan)...

Là các thành phố có được sự “chấp nhận” và “dung thứ” giữa cái cũ và cái mới. Mặc dù cơ sở hạ tầng đô thị nghèo nàn so với Châu Âu và những nhược điểm hiển nhiên về quản lý đô thị lành mạnh, nhiều thành phố Châu Á từ Thượng Hải đến Bangkok và Mumbai vẫn có thể duy trì được sự hấp dẫn, sinh lực, sự đa dạng và tính năng động của nó. Trái với những gì người ta thường nghĩ, sức hấp dẫn của các đô thị này có được là do chúng thiếu trật tự một cách có kiểm soát, phong phú một cách đa nguyên và phức tạp ngoài dự kiến.

Trái ngược với phương thức tổ chức trên là phương thức “phá hủy và làm lại” của Singapore. Mặc dù nhanh chóng tạo được những thành tựu về kinh tế và môi trường, nhưng những mất mát về văn hóa và bản sắc đô thị, cũng như sự rời rạc và thiếu tính dân tộc trong cộng đồng cư dân là những vấn đề mà Singapore đang gặp phải.

*** Đa dạng hóa không gian đô thị:** Các thành phố Chicago (Mỹ), London (Anh)

Các thành phố ở Mỹ và một số thành phố Châu Âu như London (Anh) hiện đang phát triển theo trào lưu này. Theo các khảo sát và nghiên cứu thực tiễn của Emily Talen và Jane Jacobs về thành phố Chicago (Mỹ)... cho thấy các đô thị này đang dần chuyển hóa từ phương thức quy hoạch và thiết kế tách biệt sang phương thức đa dạng để giảm bớt các tách biệt xã hội, giúp tăng cường sự hòa hợp và công bằng.

Trái ngược phương thức tổ chức trên là phương thức “phát triển phân tán” của thành phố Jakarta (Indonesia). Dường như sự say mê với các phương thức quy hoạch theo tiêu chuẩn phương Tây đã lan sang các quốc gia Phương Đông một cách chậm chạp nhưng cũng không kém phần mạnh mẽ và hình thành nên một số không gian đô thị theo “chuẩn Phương Tây” ngay tại các quốc gia này. Tuy nhiên, trong lúc các quốc gia phương Tây đang dần nhận ra nhược điểm của lối quy hoạch gây nhiều tách biệt xã hội này thì các quốc gia đi sau (trong đó có Indonesia) dường như vẫn chưa nhận ra và đã tiếp nhận toàn bộ các ưu điểm lẫn nhược điểm của lối quy hoạch ấy. Hiện nay ngay tại trung tâm Jakarta có thể nhìn thấy vô số tuyến phố thương mại dịch vụ cao cấp và hiện đại nhưng vắng bóng người qua lại, trong khi

đó len lỏi tại các khu dân cư cũ vùng ven là các điểm thương mại dịch vụ bình dân, nhếch nhác và đông đúc.

*** *Bảo tồn những giá trị đặc trưng, tạo nên sự an toàn và trật tự cảnh quan:***

Tokyo (Nhật Bản)

Qua nghiên cứu có thể thấy phần đông các khu vực mua sắm ở Tokyo đều mang đặc trưng rất khác nhau (Ginza: Khu mua sắm cao cấp, Daikanyama: Khu mua sắm của giới trẻ...), các khu này đều phát triển rất tốt mặc dù có nhiều khác biệt. Đây là một minh chứng cho khả năng phát triển của các khu vực cảnh quan đa dạng khác nhau. Quan điểm chủ đạo của quy hoạch Nhật Bản là “tiếp cận từng phần”, các không gian cảnh quan được điều chỉnh từng chút và tôn trọng đặc trưng riêng của từng khu vực.

*** *Thích ứng tính chất khu vực, bảo vệ môi trường sinh thái:*** Singapore

Mặc dù chính sách “Phá hủy và làm lại” đã làm mất đi nhiều không gian sống và hoạt động thương mại có tính truyền thống của Singapore, nhưng đồng thời cũng tạo nên một quỹ đất đai khá lớn cho phát triển cây xanh và tạo môi trường sinh thái trong lành, đa dạng. Mật độ cây xanh được duy trì ở mức cao và cách thức trồng cây xanh ba lớp trên đường phố là những yếu tố quan trọng thể hiện sự thích ứng với khí hậu nhiệt đới và vai trò bảo vệ môi trường của cảnh quan đường phố Singapore.

1.2.3.2. Các kết quả nghiên cứu lý luận về thiết kế đa dạng

- Khung xác định các yếu tố đa dạng của Emily Talen: lịch sử / kinh tế / xã hội, chính sách, vật lý / vị trí.
- Các phương pháp đo lường mức độ đa dạng (các chỉ số đo lường: Simpson Index, Diversity Index, Neighborhood Index, Godankai Hyoka).
- Các phương pháp xây dựng tiêu chí đánh giá đa dạng: Tiêu chí đa dạng của Jane Jacobs (Pha trộn sử dụng, Pha trộn lứa tuổi, Khối ngăn, Mật độ), Tiêu chí đa dạng của Emily Talen (Pha trộn, Kết nối, An toàn).
- Phương pháp xây dựng mô hình phát triển đa dạng của Emily Talen (Design for Diversity, 2008): Đo đặc tính đa dạng; Khảo sát các yếu tố tạo nên đặc tính đa dạng; Xây dựng các tiêu chí phát triển đa dạng; Đề xuất giải pháp phát triển đa dạng.

1.3. Tổng quan về đặc trưng cảnh quan các tuyến phố thương mại dịch vụ tại khu trung tâm cũ Tp.HCM

1.3.1. Lịch sử hình thành và phát triển

1.3.1.1. Giai đoạn trước 1858

Kể từ khi Nguyễn Hữu Cảnh lập phủ Gia Định vào năm 1698 thì thành phố Sài Gòn bắt đầu được khai sinh. Thời kỳ trước 1858 (trước Pháp thuộc), chợ là hình thức thương mại chủ yếu tại các điểm dân cư nông thôn và thành thị. Chợ thường hình thành dọc bên sông, gắn liền với các cảng sông, là nơi giao thương giữa đất liền với các thuyền buôn nước ngoài. Tại khu trung tâm thành phố Hồ Chí Minh hiện nay (lúc ấy gọi là Gia Định - Bến Nghé) có chợ Bến Thành. Ban đầu, vị trí chợ nằm bên bờ sông Bến Nghé, cạnh một bến sông gần thành Gia Định. Bến này dùng để cho hành khách vãng lai và quân nhân vào thành, vì vậy mới gọi là Bến Thành, và khu chợ cũng được gọi là chợ Bến Thành. Bên cạnh đó còn có khu Chợ Lớn (lúc ấy gọi là Sài Gòn), được người Hoa lập ra từ năm 1778. Khi ấy, Gia Định và Chợ Lớn là hai điểm dân cư tách biệt nhau và mọi hoạt động giao thương buôn bán của hai nơi này chỉ tập trung xung quanh hai khu chợ kể trên.

Có thể nói, sự phát triển đô thị Sài Gòn để trở thành “Hòn ngọc Viễn Đông” gắn liền với các hoạt động giao thương ngay từ ban đầu. Dần dần, bên cạnh loại hình thương mại truyền thống Chợ, hình thành nên loại hình thương mại thứ hai là Phố Chợ. Loại hình này càng về sau càng rất phát triển, và cũng bám dọc theo sông ngòi, kênh rạch để tiện giao thương bằng đường thủy. Ở giai đoạn này ghi nhận được sự gắn kết mật thiết giữa mạng lưới kênh rạch của đô thị với mạng lưới tuyến phố thương mại, một đặc điểm gần như đã bị xoá mất hiện nay.

1.3.1.2. Giai đoạn 1859 - 1955

Năm 1884, Pháp đã thống trị toàn bộ lãnh thổ Việt Nam. Khi đó Sài Gòn, Chợ Lớn đều có vị trí lợi thế phát triển kinh tế, là cảng biển và là trung tâm kinh tế khu vực. Trong tất cả các đô thị Việt Nam thời kỳ này, hệ thống chợ bắt đầu được xây dựng với quy mô lớn và trở thành các trung tâm thương mại, giao dịch quan trọng.

Nhờ vị trí lợi thế nên Sài Gòn dễ dàng giao lưu thông thương với các tàu buôn nước ngoài, đặc biệt là Trung Quốc và Nhật Bản. Lúc này phố chợ Bến Nghé đã rất sầm uất mà Finlayson đã mô tả là “to bằng cả kinh đô nước Xiêm” (tức Bangkok) và “việc bố trí đường phố thì hơn nhiều thành thị phương Tây”. Cuối thế kỷ XIX, ở Sài Gòn có 62 ty thợ thuộc đủ loại nghề có sự quản lý của nhà nước.

1.3.1.4. Giai đoạn 1956 - 1975

Tại Miền Nam sau 1954, là thời kỳ chế độ thực dân mới của Mỹ. Trong thời gian 1954-1961, một số khu công nghiệp đã dần được hình thành tại Biên Hòa và Thủ Đức, đánh dấu một thời kỳ mới của kinh tế Sài Gòn không chỉ còn là thương mại giao dịch. Mặt khác, vào năm 1956, một đạo luật ban hành chủ yếu đánh vào sự độc quyền thương mại của người Hoa tại khu vực Chợ Lớn và người Pháp tại khu vực Sài Gòn. Từ đây, người Việt sống tại Sài Gòn - Chợ Lớn đã chiếm lĩnh dần lĩnh vực kinh doanh thương mại trong toàn đô thị. Tuy tỉ lệ dân số đô thị đột ngột tăng từ 10% lên 30% tại miền nam, nhưng tính chất của các đô thị chủ yếu là quân sự, hành chính và dịch vụ, mà trong đó TMDV nhằm mục đích phục vụ chiến tranh chứ không phục vụ cho kinh tế đô thị cũng như phục vụ cho nhu cầu của cư dân đô thị.

1.3.1.5. Giai đoạn 1975 đến nay

Sau năm 1975, đất nước ta hoàn toàn thống nhất. Hầu như không có sự biến động nhiều về tổ chức TMDV đô thị trong thời gian này tại Miền Bắc, do đã trải qua gần 20 năm nền kinh tế tập trung bao cấp. Tại Miền Nam, trước năm 1975 Sài Gòn luôn là trung tâm giao lưu hàng hóa khu vực. nền kinh tế hàng hóa phát triển. Thời kỳ sau 1975 đến 1986, là giai đoạn độc quyền của thương mại quốc doanh nên lưu thông hàng hóa hoàn toàn bị cấm (ngăn sông cấm chợ). Sự sa sút kinh tế kéo theo sự thu hẹp kinh doanh dẫn đến tình trạng không phát triển của hệ thống TMDV đô thị, rất nhiều công trình xuống cấp, nhiều khu phố thị ngưng hoạt động. Thời kỳ từ 1986 đến nay là giai đoạn “mở cửa”, thời kỳ kinh tế thị trường theo định hướng xã hội chủ nghĩa.

(Hình 1-10)

1.3.2. Đặc trưng và phân loại sơ bộ cảnh quan các tuyến phố thương mại dịch vụ tại khu trung tâm cũ Tp.HCM

Do trải qua nhiều giai đoạn lịch sử và có sự tụ hội của nhiều cư dân mang sắc tộc khác nhau, với những đặc trưng về lối sống và phương thức kinh doanh buôn bán, đã tạo nên nhiều dạng tuyến phố TMDV tại Tp.HCM. Tại 3 quận trung tâm cũ Tp.HCM (bao gồm quận 1,3,5) có các dạng tuyến phố TMDV đặc trưng cho mỗi quận. Bên cạnh đó, cả ba quận thuộc khu trung tâm cũ Tp.HCM đều có dạng tuyến phố TMDV được xem là phổ biến nhất tại các đô thị Việt nam. Để xác định vị trí của các tuyến phố TMDV đặc trưng này, nghiên cứu sử dụng phương pháp phân tích bản đồ và phương pháp lịch sử để xác định các khu vực trung tâm và các tuyến phố hình thành sớm nhất, tồn tại lâu nhất tại đó (**Hình 1-11**). Nghiên cứu xác định và phân loại sơ bộ được các dạng tuyến phố TMDV đặc trưng tại khu trung tâm cũ Tp.HCM như sau:

- ***Tuyến TMDV thấp tầng, liên kế, kiến trúc bản địa:*** Kiến trúc bản địa, đa phần thấp tầng, liên kế, chiều ngang đa phần đều nhau 4m; Loại hình TMDV đa dạng; Đường không lớn, vỉa hè 2-3.5m, không khoảng lùi, không hàng rào; Ít cây xanh, không có mặt nước; Không có quảng trường, ít không gian mở; Hệ số SDĐ: 3-4; Mật độ xây dựng: 80%-90%.

Các tuyến phố điển hình là: Phạm Ngũ Lão, Lê Công Kiều, Hai Bà trung...

(**Hình 1-12**)

Ngoài dạng phổ biến kể trên, các dạng tuyến phố TMDV đặc trưng cho mỗi quận khu trung tâm cũ Tp.HCM có các đặc điểm riêng được miêu tả dưới đây.

1.3.2.1. Đặc trưng các tuyến phố thương mại dịch vụ phong cách kiến trúc phương Tây khu trung tâm quận 1

Là khu vực trung tâm nhất Tp.HCM nên hầu hết các tuyến phố TMDV ở đây đều mang tính cao cấp hơn hẳn các trung tâm quận khác. Đối tượng phục vụ chủ yếu là khách du lịch và những người có thu nhập khá trở lên. Các cửa hàng tại đây mang tính chất độc quyền và loại hình hàng hoá phục vụ cho nhu cầu ăn mặc, giải trí, nghệ thuật là chính. Các cửa hàng phần lớn được đặt ở tầng trệt các ngôi nhà phố,

sảnh hay bên hông khách sạn... Vĩa hè rộng thoáng cho người đi bộ, có cây xanh, đèn chiếu sáng và lát gạch khá sạch sẽ. Tuy nhiên, ở đây vẫn có những khu vực mang tính bình dân hơn như Chợ Bến Thành, Chợ Cũ, Sài Gòn Square...

Đặc biệt, mặc dù nằm trong số các tuyến trung tâm nhưng hầu hết các công trình ở đây đều thấp tầng, mật độ và hệ số sử dụng đất thấp, nhiều không gian mở, nhiều cây xanh. Một số tuyến phố khác vì tập trung ít công trình có giá trị bảo tồn nên được phép xây dựng nhiều cao tầng. Diện mạo kiến trúc tại các tuyến phố này có sự thay đổi khá nhiều so với ban đầu khi mới hình thành.

Hai dạng tuyến phố đặc trưng và phổ biến ở khu trung tâm quận 1 là:

- ***Tuyến TMDV hỗn hợp tầng cao, liên kế, kiến trúc phương Tây***: Quy hoạch và kiến trúc phương Tây, hỗn hợp tầng cao, chiều ngang công trình không đều, liên kế; Loại hình TMDV đa dạng; Đường lớn, vỉa hè rộng từ 4-7m, không khoảng lùi, không hàng rào; Nhiều cây xanh, có tuyến có mặt nước; Có quảng trường, nhiều không gian mở; Hệ số SĐĐ: 3-4; Mật độ xây dựng: 65%-75%.

Các tuyến phố điển hình là: Lê Lợi, Nguyễn Huệ, Đồng Khởi... **(Hình 1-13)**

- ***Tuyến TMDV hỗn hợp tầng cao, kiến trúc phương Tây***: Quy hoạch và kiến trúc phương Tây, hỗn hợp tầng cao, chiều ngang công trình không đều; Loại hình TMDV đa dạng; Đường lớn, vỉa hè rộng từ 4-7m, có ít khoảng lùi, ít hàng rào; Nhiều cây xanh, có tuyến có mặt nước; Có quảng trường, nhiều không gian mở; Hệ số SĐĐ: 4-5; Mật độ xây dựng: 40%-50%.

Các tuyến phố điển hình là: Tôn Đức Thắng, Thi Sách, Nam Kỳ Khởi Nghĩa....

(Hình 1-14)

1.3.2.2. Đặc trưng các tuyến phố thương mại dịch vụ cho giới trẻ khu trung tâm quận 3

Từ sau chính sách Đổi Mới vào năm 1986, khu trung tâm quận 3 từ một khu dân cư cao cấp thời Pháp, Mỹ dần trở thành một trung tâm mua sắm và giải trí ưa chuộng của giới trẻ. Vô số các cửa hàng, quán ăn, quán cafe mọc lên trên những tuyến đường vốn yên tĩnh và rợp bóng cây xanh. Sự xuất hiện và đan xen của nhiều hình thức thương mại, dịch vụ sôi động đã tạo nên sự thay đổi lớn về cảnh quan nơi

đây. Nhiều tuyến đường nằm cạnh nhau nhưng có đặc trưng hoàn toàn khác nhau đã tạo nên cảnh quan hết sức đa dạng và hấp dẫn, đặc biệt là với giới trẻ.

Hai dạng tuyến phố đặc trưng và phổ biến ở khu trung tâm quận 3 là:

- ***Tuyến TMDV thấp tầng, kiến trúc phương Tây***: Quy hoạch và kiến trúc phương Tây, đa phần thấp tầng, chiều ngang công trình không đều; Loại hình TMDV đa dạng; Đường lớn, vỉa hè rộng từ 3.5-6m, có nhiều khoảng lùi, ít hàng rào; Nhiều cây xanh, có tuyến có mặt nước; Có quảng trường, nhiều không gian mở; Hệ số SĐĐ: 2-3; Mật độ xây dựng: 50%-60%.

Các tuyến phố điển hình là: Hồ Con Rùa, Phạm Ngọc Thạch, Nguyễn Đình Chiểu...

(Hình 1-15)

- ***Tuyến TMDV thấp tầng, kiến trúc bản địa***: Kiến trúc bản địa, đa phần thấp tầng, chiều ngang công trình không đều; Đường khá hẹp, vỉa hè từ 3-5m, có nhiều khoảng lùi, nhiều hàng rào; Nhiều cây xanh, không có mặt nước; Không có quảng trường, ít không gian mở; Hệ số SĐĐ: 2-3; Mật độ xây dựng: 60%-70%.

Các tuyến phố điển hình là: Sư Thiện Chiếu, Hồ Xuân Hương, Ngô Thời Nhiệm... (Hình 1-16)

1.3.2.3. Đặc trưng các tuyến phố thương mại dịch vụ kiểu người Hoa khu trung tâm quận 5

Đây là một trong hai khu vực trung tâm hình thành lâu đời nhất tại Tp.HCM vào nửa sau thế kỷ 18. Khu trung tâm quận 5 còn có tên gọi là Chợ Lớn, được các thương nhân người Hoa lập ra từ năm 1778, có vị trí gần sông để tiện việc giao thương bằng đường thủy. Trong những năm gần đây, trung tâm quận 5 tiếp tục phát triển thành khu TMDV sầm uất. Hoạt động thương mại diễn ra ở khắp mọi nơi, khu trung tâm ngày càng mở rộng, khiến cho việc xác định khu vực trung tâm trở nên khá khó khăn. Hầu hết các thương nhân Trung Hoa lớn nhỏ tại Tp.HCM đều định cư ở đây. Hình thức kinh doanh phổ biến nhất ở đây là các cửa hàng dọc theo tuyến phố. Các cửa hàng trên cùng một tuyến phố thường bán các mặt hàng giống nhau.

Tại các tuyến phố này có đầy đủ mọi mặt hàng như trong chợ hay một TTTM thực thụ, từ quần áo, giày dép, giường tủ cho đến mọi đồ dùng gia đình.

Hầu hết các tuyến phố thương mại tại quận 5 là những con đường hẹp, khá mất vệ sinh, nhưng do bán các sản phẩm rẻ và đa dạng nên tình hình kinh doanh khá tốt. Điều đặc biệt là các siêu thị và TTTM tại khu vực trung tâm quận 5 lại khá vắng vẻ và hoạt động không hiệu quả lắm, có lẽ vì các tuyến phố TMDV kể trên đã “hút” phần lớn khách hàng. Hầu hết các khách hàng là cư dân của quận 5 và các thương nhân đến đây mua sỉ rồi đem bán lẻ lại cho nơi khác với giá cao hơn.

Các tuyến phố thường có một số ngôi chùa, trường học của người Hoa nằm cạnh nhau với nét kiến trúc Trung Quốc. Đây vừa là các trung tâm tín ngưỡng, trung tâm giáo dục, vừa là nơi sinh hoạt cộng đồng của cư dân tại đây.

Hầu hết các nhà ở đây đều có dạng hình ống (3m-4m x 15m-20m), cao từ 2-4 tầng. Tầng 1 dành để buôn bán, các tầng trên để ở. Điều thú vị là hầu hết các nhà ở đây đều có cửa sau thông với nhau, để tiện hỗ trợ nhau trong việc cung cấp hàng hóa cho khách. Đây cũng là nét đặc trưng thể hiện tính đoàn kết, “buôn có hội, bán có phường” của cộng đồng người Hoa. Tầng 2 thường có ban công chạy dọc suốt chiều ngang nhà. Mái lợp ngói ống và có các conson đỡ mái bằng gỗ hoặc bê tông giồng nhau trên suốt dãy phố.

Tình hình hoạt động thương mại của các tuyến phố ở đây khá tốt nhưng tình trạng mất vệ sinh, ách tắc giao thông, sự xuống cấp của cảnh quan đô thị là vấn đề đáng báo động.

Mặc dù đặc trưng phổ biến nhất ở đây là các tuyến phố bán hàng theo kiểu người Hoa, nhưng một số nơi đã có sự biến đổi và pha trộn trong quá trình chung sống cùng cư dân người Việt. Ngoài ra, việc xuất hiện của các trung tâm thương mại mới (An Đông Plaza, Thuận Kiều Plaza) cũng khiến cho cảnh quan khu vực trung tâm quận 5 trở nên phong phú, đa dạng hơn.

Hai dạng tuyến phố đặc trưng và phổ biến ở khu trung tâm quận 5 là:

- **Tuyến TMDV thấp tầng, liên kế, kiến trúc người Hoa:** Kiến trúc người Hoa, đa phần thấp tầng, liên kế, chiều ngang khu đất đều nhau 4m; Loại hình TMDV đa

dạng; Đường hẹp, vỉa hè 2.5-4m, không khoảng lùi, không hàng rào; Hầu như không có cây xanh, không có mặt nước; Không có quảng trường, không có không gian mở; Hệ số SĐĐ: 4-5; Mật độ xây dựng: 80%-90%.

Các tuyến phố điển hình là: Phùng Hưng, Trang Tử, Phạm Đôn...

(Hình 1-17)

- ***Tuyến TMDV hỗn hợp tầng cao, liên kế, kiến trúc người Hoa***: Kiến trúc người Hoa, hỗn hợp tầng cao, chiều ngang công trình không đều; Loại hình TMDV đa dạng; Đường lớn, vỉa hè rộng từ 3.5-6m, có ít khoảng lùi, ít hàng rào; Ít cây xanh, không có mặt nước; Không có quảng trường, ít không gian mở; Hệ số SĐĐ: 5-7; Mật độ xây dựng: 75%-85%.

Các tuyến phố điển hình là: Hồng Bàng, Châu Văn Liêm, Hải Thượng Lãn Ông...

(Hình 1-18)

1.3.3. Các vấn đề cần giải quyết trong thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM

Các tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ tp.HCM có nhiều yếu tố thể hiện tính đa dạng khá cao. Tuy nhiên cho đến nay sự đa dạng này hầu như chưa được quan tâm và hiểu biết đúng mức. Điều này dẫn đến sự mai một hoặc mất đi tính đa dạng của một số tuyến phố trong quá trình vận động phát triển của nền kinh tế - văn hóa - xã hội, gây nên sự đơn điệu về cảnh quan và bất bình đẳng, mất cân bằng. Cần có nghiên cứu mang tính định hướng cho việc thiết kế đa dạng cảnh quan nhằm gìn giữ và phát triển đặc tính này của tuyến phố TMDV Tp.HCM.

Để hiểu rõ về tính đa dạng tuyến phố, trước tiên cần có sự nhận dạng và phân loại. Tiếp theo đó là xây dựng hệ thống tiêu chí làm cơ sở cho việc thiết kế đa dạng

*** Cần phân loại và đánh giá các dạng nhóm tuyến phố theo đặc trưng đa dạng cảnh quan**

Qua nghiên cứu tổng quan về thực trạng đô thị Tp.HCM cho thấy đây là một đô thị có sự pha trộn của nhiều nền văn hóa, phong cách kiến trúc và lối sống khác nhau. Điều này khiến cho đô thị Tp.HCM hội tụ nhiều đặc trưng của Đô thị đa dạng, thỏa mãn hai trong ba yếu tố đa dạng là: Đa dạng không gian, đa dạng văn hóa (thiếu yếu tố đa dạng chính trị) [49]. Các tuyến phố TMDV Tp.HCM tại ba quận khu trung tâm cũ Tp.HCM (quận 1,3,5) là nơi thể hiện tính đa dạng này một cách rõ nét nhất. Có thể quan sát thấy mỗi quận có những dạng tuyến phố TMDV khác nhau, và trong mỗi dạng tuyến phố cũng thể hiện tính đa dạng về loại hình kiến trúc, loại hình TMDV... Các lý luận về tính đa dạng cho thấy đây là một đặc trưng quan trọng mà các đô thị hiện đại cần giữ gìn và phát triển. Tuy nhiên, cho đến nay, chưa có sự nhận dạng hay phân loại chính thức nào cho các tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM, nhằm xác định các đặc thù cảnh quan để có hướng thiết kế và cải tạo hợp lý đối với từng loại.

Việc phân loại, đánh giá đặc trưng đa dạng cảnh quan cần thông qua ba bước khảo sát sau:

- *Khảo sát sơ bộ*: Khảo sát tổng thể mọi tuyến phố trong ba quận trung tâm cũ

Tp.HCM. Từ đó, chọn lọc ra các tuyến phố mang tính đặc trưng chung và riêng của các quận trung tâm này.

- *Khảo sát chọn lọc*: Từ các tuyến phố đã chọn lọc được qua khảo sát sơ bộ, tiếp tục tiến hành khảo sát đặc trưng chi tiết của từng tuyến phố để làm cơ sở phân loại.

- *Khảo sát đặc trưng đa dạng*: Thống kê các yếu tố tạo thành tính đa dạng cảnh quan của từng dạng tuyến phố đã được phân loại.

*** Cần xây dựng hệ thống tiêu chí thiết kế đa dạng cảnh quan**

Cảnh quan đa dạng của tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM được tạo thành bởi sự kết hợp nhiều loại hình công trình kiến trúc và hoạt động trong cùng một khu vực. Sự kết hợp này thường mang tính tự phát, thiếu sự quản lý và định hướng gây nên một số hệ quả xấu đối với cảnh quan và đời sống cư dân đô thị như: sự lộn xộn của cảnh quan, tình trạng buôn bán lấn chiếm vỉa hè gây mất mỹ quan, ách tắc giao thông, thiếu an toàn...

Ngoài ra, việc cải tạo cảnh quan các tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM hiện nay thường được thực hiện cho từng công trình, từng khu vực nhỏ riêng lẻ chứ ít khi được tiến hành đồng bộ theo những tiêu chí chung thống nhất. Chính vì vậy, cảnh quan tuy có đa dạng nhưng mang tính chắp nối, vá vúi dẫn đến lộn xộn, thiếu thẩm mỹ. Bên cạnh đó, tại các tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM, các công trình TMDV hay nhà ở cũ bị phá bỏ ngày càng nhiều để thay bằng các công trình mới. Sự phá bỏ này có thể làm mất đi các công trình có giá trị cảnh quan hay các giá trị văn hóa - lịch sử khác đối với đô thị. Việc này cũng đồng thời có thể khiến cho các tuyến phố mất dần đi đặc trưng đa dạng cảnh quan vốn có, như đã xảy ra với các đô thị khác trên thế giới như Jakarta, Singapore...

Để duy trì và phát triển tính đa dạng cảnh quan cho các tuyến phố TMDV hiện hữu khu trung tâm cũ Tp.HCM, cần xây dựng một hệ thống tiêu chí phù hợp với đặc trưng khu vực làm cơ sở định hướng cho việc thiết kế đa dạng.

1.4. Hướng nghiên cứu của đề tài

Xu hướng thiết kế đa dạng đang là xu hướng phát triển tất yếu và phù hợp với những đô thị có môi trường văn hóa, kinh tế và cảnh quan pha trộn đa dạng, phức tạp tương tự như đô thị Tp.HCM. Việc duy trì và phát triển tính đa dạng trong những đô thị loại này không chỉ giúp giữ gìn đặc trưng đô thị mà còn làm tăng thêm sự công bằng và ổn định xã hội.

Luận án chọn bối cảnh khu vực nghiên cứu là một số tuyến phố thương mại dịch vụ điển hình khu trung tâm (bao gồm 30 tuyến phố tại quận 1,3,5) để xác định những giá trị cảnh quan đặc trưng và những vấn đề tồn tại cần giải quyết. Tiếp theo là phân tích số liệu và tìm hiểu các tư liệu trong, ngoài nước để xây dựng cơ sở khoa học cho các tiêu chí thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố thương mại dịch vụ.

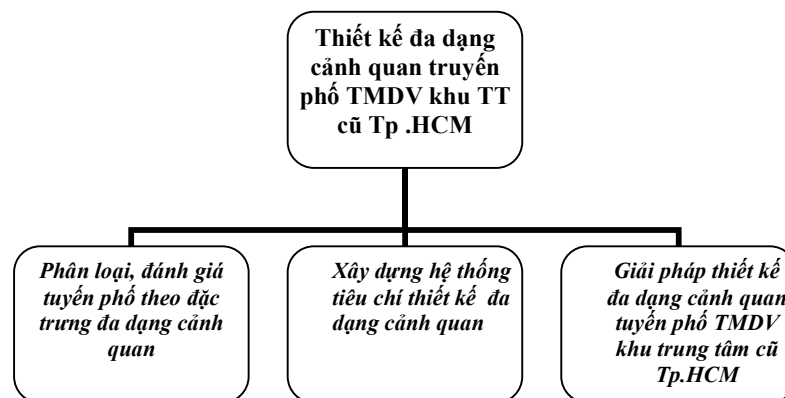
Nhằm tìm kiếm phương pháp xây dựng tiêu chí và giải pháp thiết kế đa dạng cảnh quan phù hợp cho tuyến phố thương mại dịch vụ Tp.HCM, việc nghiên cứu các cơ sở lý luận là hết sức cần thiết. Có rất nhiều lý luận và nghiên cứu có liên quan đến phát triển đa dạng cảnh quan đô thị, trong đó có những lý luận mang tính thực tiễn cao và đã áp dụng thành công trên thực tế như “Lối tiếp cận từng phần” (Yoshinobu Ashihara, Nhật Bản), “Mắt trên đường phố” (Jane Jacobs, Mỹ), “Tính đa dạng của môi trường đô thị” (Ian Bentley, Anh), “Ba chiến lược trong thiết kế đa dạng: Kết hợp - Kết nối - An toàn” (Emily Talen, Mỹ). Các lý luận và nghiên cứu này cần được xem xét, đánh giá và vận dụng vào nghiên cứu “Thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố thương mại dịch vụ khu trung tâm cũ Tp.HCM”.

Ngoài ra, thực tiễn phát triển đô thị của các nước trên thế giới cũng là những bài học kinh nghiệm cần áp dụng. Thực tế cảnh quan đa dạng, thú vị và đầy sức sống của Tp.HCM là nguồn động lực mạnh mẽ cho nghiên cứu. Các lý luận và bài học kinh nghiệm thực tiễn thành công ở các đô thị khác là phương hướng để xây dựng phương pháp nghiên cứu của luận án. Các phương pháp đo lường chỉ số đa dạng là cơ sở để kỳ vọng vào việc thiết lập được các thông số có tính khoa học và rõ ràng cho cảnh quan đa dạng tuyến phố thương mại dịch vụ Tp.HCM. Như vậy, việc tìm kiếm một phương pháp xây dựng tiêu chí và giải pháp thiết kế đa dạng cảnh quan

để áp dụng cho tuyến phố thương mại dịch vụ Tp.HCM mặc dù là một nghiên cứu khá mới mẻ và chưa có tiền lệ, nhưng cũng đã có những cơ sở lý luận và phương hướng nhất định.

Từ những mục tiêu và cơ sở trên, hướng nghiên cứu của đề tài tập trung vào việc xây dựng giải pháp thiết kế đa dạng cảnh quan phù hợp cho các tuyến phố TMDV điển hình khu trung tâm cũ thành phố Hồ Chí Minh. Từ các nghiên cứu về phát triển đa dạng cho thấy để xây dựng giải pháp thiết kế đa dạng cảnh quan, đầu tiên cần đánh giá đặc trưng đa dạng cảnh quan để chắc chắn rằng các khu vực nghiên cứu nào có đặc tính đa dạng cảnh quan mang lại giá trị cảm thụ cao, các yếu tố hình thái không gian nào tạo nên đặc tính đa dạng cảnh quan. Tiếp theo là xây dựng các tiêu chí để duy trì và phát triển đặc tính đa dạng cảnh quan của khu vực. Cuối cùng là tạo sự kết nối giữa đặc tính sẵn có và tiêu chí phát triển để xây dựng giải pháp thiết kế đa dạng cảnh quan. Vì vậy, trình tự nghiên cứu thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố thương mại dịch vụ khu trung tâm cũ Tp.HCM được xác định bao gồm các bước nghiên cứu sau:

- (1) Phân loại, đánh giá tuyến phố theo đặc trưng đa dạng cảnh quan
- (2) Xây dựng hệ thống tiêu chí thiết kế đa dạng cảnh quan
- (3) Xây dựng giải pháp thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM.



Sơ đồ 1-6. Các bước nghiên cứu thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố TMDV.

(Nguồn: Tác giả)

CHƯƠNG 2: CƠ SỞ KHOA HỌC TRONG THIẾT KẾ ĐA DẠNG CẢNH QUAN TUYẾN PHỐ THƯỜNG MẠI DỊCH VỤ KHU TRUNG TÂM CŨ TP.HCM

2..1 Cơ sở lý luận áp dụng trong thiết kế đa dạng cảnh quan

2.1.1. Cơ sở phân loại, đánh giá đặc trưng đa dạng cảnh quan

2.1.1.1. Cơ sở phân loại theo các yếu tố cảnh quan không gian hình khối

*** *Khảo sát sơ bộ***

Khảo sát tổng thể mọi tuyến phố trong ba quận trung tâm cũ Tp.HCM. Từ đó, chọn lọc ra các tuyến phố mang tính đặc trưng chung và riêng của các quận trung tâm này (**mục 1.3.2**)

*** *Khảo sát chọn lọc***

Từ các tuyến phố đã chọn lọc được qua khảo sát sơ bộ, tiếp tục tiến hành khảo sát đặc trưng chi tiết của từng tuyến phố để làm cơ sở phân loại. Mặc dù tuyến phố được cấu thành bởi cả hai yếu tố không gian hình khối và không gian hoạt động, nhưng việc phân loại cảnh quan chủ yếu được dựa trên *Yếu tố không gian hình khối*, vì đây là yếu tố mang tính ổn định lâu dài và có thể dùng để định dạng không gian. Trong khi đó, yếu tố không gian hoạt động thường xuyên thay đổi nên mang tính tạm thời, không thể dùng để định dạng không gian.

Theo nghiên cứu “Kiến trúc cảnh quan” (Ts.Kts. Hàn Tất Ngạn) xác định có năm yếu tố không gian hình khối, bao gồm: *Địa hình, Cây xanh, Mặt nước, Không gian trống, Kiến trúc*. Các yếu tố này có tính chất bao trùm để diễn tả một không gian cảnh quan bất kỳ. Đây cũng chính là những yếu tố không gian hình khối cấu thành cảnh quan. Luận án sử dụng năm yếu tố này làm cơ sở chính, để xác định các nhóm yếu tố không gian hình khối tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM cần khảo sát, phục vụ cho việc phân loại tuyến phố.

Bên cạnh đó, theo nghiên cứu “Thiết kế kiến trúc cảnh quan khu ở” (PGS.Ts.Kts. Đàm Thu Trang), đưa ra các yếu tố chi tiết để diễn tả không gian hình khối của một khu phố bao gồm: *Cấu trúc các ô phố; Tương quan đặc rỗng; Hình khối kiến trúc;*

Hình thức phong cách kiến trúc; Đặc điểm đường phố; Đặc điểm nút giao thông... Nghiên cứu minh chứng được là các yếu tố này có thể áp dụng cho cả khu phố cổ, khu phố cũ và khu phố mới.

Tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM bao gồm cả các tuyến phố cũ và mới, cũng có các đặc thù cảnh quan thể hiện qua các yếu tố tương tự như trên (**mục 1.1.2.2**). Các tuyến phố thể hiện sự khác biệt qua: *Loại hình chức năng* (Dịch vụ - văn phòng, Thương mại - dịch vụ có tổ chức, Buôn bán nhỏ - tự phát); *Cấu trúc tuyến phố* (liên kết, hỗn hợp, ...); *Hình thức kiến trúc* (Pháp, Mỹ, Hoa, Việt...); *Đặc điểm đường phố* (lòng đường, vỉa hè, không gian mở, khoảng lùi, cây xanh...). Việc tiến hành điều tra các yếu tố đặc trưng cảnh quan nói trên được tiến hành theo *Bảng khảo sát đặc trưng cảnh quan (Bảng 2-1)*

2.1.1.2. Cơ sở đánh giá đặc trưng đa dạng cảnh quan

Thông qua việc *Khảo sát đặc trưng đa dạng* bằng các *phương pháp khảo sát, thống kê, phân tích* để xác định chỉ số đa dạng của các yếu tố vật lý cấu thành cảnh quan, làm cơ sở đánh giá đặc trưng đa dạng cảnh quan của từng dạng tuyến phố đã được phân loại. Các công cụ và phương pháp được sử dụng bao gồm:

*** Khung các yếu tố đa dạng**

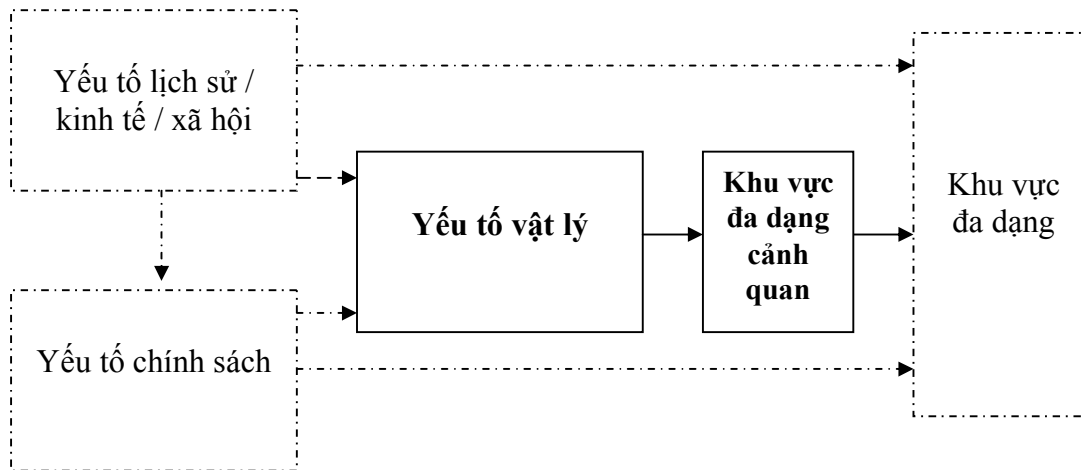
Để đánh giá đặc trưng đa dạng cảnh quan các tuyến phố, trước tiên cần xác định các yếu tố tạo nên tính đa dạng cảnh quan đó và tiến hành khảo sát các yếu tố này.

Nghiên cứu sử dụng khung các yếu tố đa dạng của Emily Talen (**mục 1.2.1.2**), làm cơ sở ban đầu để xác định các yếu tố đa dạng. Các yếu tố đa dạng theo khung đề xuất của Emily Talen bao gồm: *yếu tố lịch sử / kinh tế / xã hội, yếu tố chính sách và yếu tố vật lý / vị trí*.

Một khu vực đa dạng được định nghĩa là khu vực có sự đa dạng thể hiện qua ba yếu tố: *đa dạng không gian, đa dạng văn hóa, đa dạng chính trị* [49]. Bên cạnh đó, các khái niệm cảnh quan cũng cho thấy đây là một trong các hình thức biểu hiện về không gian của một khu vực, nên cảnh quan đa dạng là một trong các yếu tố tạo nên khu vực đa dạng.

Trong khái niệm về cảnh quan tuyến phố TMDV (mục 1.1.2.2), đã liệt kê hai yếu tố của cảnh quan bao gồm: *Yếu tố vật lý cấu thành cảnh quan*, *Yếu tố cảm thụ cảnh quan*. Đối chiếu khái niệm trên theo khung khái niệm các yếu tố phát triển đa dạng của Emily Talen, cho thấy sự đa dạng của Yếu tố vật lý (physical) cũng tạo nên sự đa dạng cảnh quan, hay khu vực đa dạng cảnh quan.

Từ những phân tích trên, có thể diễn đạt vai trò của khu vực đa dạng cảnh quan trong khung khái niệm các yếu tố phát triển đa dạng dưới đây (Sơ đồ 2-1)



Sơ đồ 2-1. Khung khái niệm các yếu tố phát triển đa dạng của nghiên cứu.

(Nguồn: Tác giả)

Ngoài ra, cũng trong mục 1.1.2.2 đã liệt kê Yếu tố vật lý cấu thành cảnh quan bao gồm: *Yếu tố không gian hình khối*, *Yếu tố hoạt động con người*. Như vậy, để đánh giá đặc trưng đa dạng cảnh quan tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM, cần khảo sát sự đa dạng của các yếu tố cấu thành không gian cảnh quan, bao gồm :

- *Khảo sát yếu tố không gian hình khối*
- *Khảo sát yếu tố không gian hoạt động*

(Sơ đồ 2-2)

. Khảo sát Yếu tố không gian hình khối

Vì mỗi dạng nhóm tuyến phố có thể có các Yếu tố không gian hình khối hoàn toàn khác nhau, nên cần có sự khảo sát toàn diện các yếu tố đó (địa hình, mặt nước, cây xanh, kiến trúc, không gian trống) (mục 1.1.2.2) xem yếu tố nào có giá trị đối

với đa dạng cảnh quan. Từ đó, xác định mỗi dạng nhóm tuyến phố có các yếu tố nào là nổi bật về tính đa dạng cần duy trì và phát triển, yếu tố nào còn thiếu cần bổ sung.

Để thực hiện việc lập bảng khảo sát, sử dụng *Bảng khảo sát các yếu tố cảnh quan không gian hình khối 30 tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ TP.HCM* và rà soát lại nội dung để lập *Bảng thống kê các yếu tố không gian hình khối (Bảng 2-2)* và *Bảng thống kê các yếu tố không gian hoạt động (Bảng 2-3)*

. Khảo sát yếu tố không gian hoạt động

Các hoạt động đóng vai trò khá quan trọng trong việc tạo nên cảnh quan đa dạng cho tuyến phố. Các yếu tố hoạt động thường không cố định, có thể thay đổi tự do theo ý muốn chủ quan của con người trong những khoảng thời gian ngắn nên không thể sử dụng để phân loại đặc trưng cảnh quan. Tuy nhiên cần sử dụng các yếu tố hoạt động trong việc đo mức độ đa dạng cảnh quan tuyến phố, vì đây cũng là một trong các yếu tố cấu thành cảnh quan tuyến phố TMDV. Một số tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM hầu như không có sự đa dạng về yếu tố không gian hình khối nhưng có sự đa dạng về yếu tố không gian hoạt động, đặc biệt là hoạt động kinh tế, cũng tạo nên tính đa dạng cho tuyến phố.

Các yếu tố hoạt động chính của con người trong tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM là:

- *Hoạt động kinh tế*
- *Hoạt động văn hóa xã hội*
- *Hoạt động giao thông*

(mục 1.1.2.2)

Vì vậy, để tiến hành nghiên cứu đánh giá đa dạng cảnh quan của các tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM, cần đánh giá các yếu tố không gian hoạt động thông qua ba yếu tố hoạt động chính nêu trên.

Việc đánh giá các yếu tố không gian hoạt động được tiến hành dựa trên kết quả của *Bảng thống kê các yếu tố không gian hoạt động. (Bảng 2-3)*

*** *Chỉ số đa dạng cảnh quan***

Nghiên cứu tổng quan về cảnh quan Tp.HCM cho thấy các tuyến phố có những đặc trưng cảnh quan rất đa dạng, một số tương đối giống nhau, còn một số hoàn toàn khác biệt. Trên từng tuyến phố nếu quan sát cũng có thể thấy một số nơi rất đa dạng về hình thái, một số nơi hoàn toàn không. Để đánh giá tính đa dạng của từng khu vực cần có phương pháp đo lường mang tính khoa học. Bước đầu tiên trong nghiên cứu là phải thông qua các phương pháp đo lường để đánh giá mức độ đa dạng từng tuyến phố, làm cơ sở xác định các khu vực đa dạng cảnh quan cao. Từ đó, có thể tiến hành phân nhóm và xác định các đặc trưng hình thái chủ yếu tạo nên tính đa dạng đó. Đây là cơ sở để phân loại nhằm đưa ra mô hình phù hợp với từng mức độ và từng loại đa dạng cảnh quan. Để có tính khoa học và có khả năng áp dụng trong xây dựng giải pháp cụ thể, các kết quả chỉ số đo lường cần bao hàm được cả về đặc điểm định tính và định lượng của khu vực nghiên cứu.

Có nhiều biện pháp đo lường đặc tính đa dạng được sử dụng rộng rãi trong các lĩnh vực sinh học và môi trường có thể đem áp dụng cho lĩnh vực khác, trong đó có kiến trúc. Hai trong số các biện pháp phổ biến nhất trong lĩnh vực sinh học là chỉ số Hurlbert (1971) và chỉ số Simpson (1949), nơi tính đa dạng hoàn hảo được định nghĩa là một phân bố đều trong tất cả các hạng mục. Một nghiên cứu độc đáo của Byrne và Flaherty (2004) sử dụng các chỉ số đa dạng sinh học để đánh giá thị trường nhà đất (các loại nhà ở) đang trở nên nhiều hoặc ít đa dạng hơn. Không gian đa dạng có thể được đánh giá tương tự như vậy, bằng cách sử dụng công thức để đánh giá nhiều loại hình không gian tồn tại như thế nào trong một khu vực nhất định. Nghiên cứu lựa chọn sử dụng phương pháp đo lường chỉ số đa dạng bằng công thức Simpson, vì đây là công thức cho thấy mối liên hệ giữa mức độ đa dạng và số lượng các loại hình không gian khác nhau và số lượng cá thể của mỗi loại hình đó. Trong công thức này, chỉ số đa dạng càng cao khi càng có nhiều loại hình không gian khác nhau cùng tồn tại trong một khu vực và chúng có số lượng cá thể càng gần bằng nhau giữa các loại hình.

Công thức tính chỉ số đa dạng Simpson:

$$A = \frac{N(N-1)}{\sum_i n_i(n_i-1)}$$

Trong đó

A: Chỉ số đa dạng

N: Tổng số lượng tất cả cá thể trong biến số đa dạng được đánh giá

n_i : Số lượng cá thể trong hạng mục n_i thuộc biến số đa dạng N

Ví dụ: Biến số đa dạng N là “chức năng công trình”. Ta có n_i là một tập hợp bao gồm các hạng mục $n_1, n_2, n_3 \dots$ lần lượt là không gian thương mại lớn có tổ chức, công trình thương mại dịch vụ tự phát, công trình hỗn hợp... Giả sử $n_1=10, n_2=5, n_3=15, N=30$ ($N=n_1+n_2+n_3$). Khi đó, thế các biến số vào công thức, ta sẽ có:

$$A = 30(30-1) / 10(10-1) + 5(5-1) + 15(15-1) = 870 / 320 = 2.72$$

(Chỉ số đa dạng trong trường hợp này là 2.72)

Khu vực được cho là đa dạng càng cao khi có A càng lớn. Vì khi đó, càng có nhiều hạng mục n_i và số lượng cá thể càng gần bằng nhau giữa các hạng mục (Số loại hình chức năng công trình càng nhiều và số lượng công trình trong mỗi loại hình chức năng càng gần bằng nhau thì A càng lớn).

Nghiên cứu dựa trên mức độ đa dạng cảnh quan đã xác định qua các biến số trên để phân chia các tuyến phố thành từng nhóm khác nhau. Các tuyến phố trong cùng nhóm sẽ có các chỉ số đo lường cảnh quan gần giống nhau. Chỉ số đặc trưng đa dạng cảnh quan của mỗi nhóm là chỉ số của các biến số mang giá trị cao nhất. Mỗi nhóm tuyến phố có các loại biến số mang giá trị cao nhất khác nhau, vì vậy đặc trưng đa dạng khác nhau cả về định tính và định lượng

Phương pháp này mang tính kinh điển nên dù thời gian xuất hiện đã lâu nhưng vẫn đảm bảo giá trị, và vẫn còn khá mới mẻ ở Việt Nam. Ngoài ra, hiện nay cũng chưa có phương pháp tính chỉ số đa dạng nào mới và ưu việt hơn. Phương pháp này còn mang tính công thức, tính định lượng cao nên có thể áp dụng ở tất cả mọi nơi có đủ điều kiện đa dạng, không chỉ riêng Việt Nam, vì ở những nơi không thỏa mãn điều kiện thì sẽ không cho ra kết quả (không xuất hiện chỉ số đa dạng).

2.1.1.3. Cơ sở đánh giá cảm thụ cảnh quan

Cảnh quan được đánh giá bằng các yếu tố vật lý cấu thành cảnh quan thông qua chủ thể cảm thụ cảnh quan (**mục 1.1.1.3**). Vì vậy, cần phải đo lường nhận thức về không gian của chủ thể cảm thụ cảnh quan để làm cơ sở đánh giá cảm thụ cảnh quan tuyến phố.

Giá trị thẩm mỹ của không gian KTCQ được con người cảm thụ thông qua tất cả các giác quan (“*Kiến trúc cảnh quan*”, Ts.Kts.Hàn Tất Ngạn) [34]. Nếu các yếu tố cấu thành không gian cảnh quan có tính hữu hình và khách quan thì các cảm thụ này mang tính vô hình, trừu tượng và chủ quan.

Đối với cảnh quan tuyến phố, các loại cảm thụ mà con người có thể có được bao gồm mức độ *đẹp - xấu, sáng sủa - tối tăm, truyền thống - hiện đại...* (thị giác), *nóng bức - mát mẻ...* (xúc giác), *ồn ào - yên tĩnh...* (thính giác)

Tương tự như các yếu tố cảnh quan không gian hoạt động, yếu tố cảm thụ cũng có tính chủ quan và tương đối, nên không thể sử dụng để làm yếu tố phân loại đặc trưng cảnh quan. Tuy nhiên có thể sử dụng yếu tố này trong việc đo mức độ hài lòng của người dân và du khách đối với cảnh quan tuyến phố.

Một trong những phương pháp nghiên cứu phổ biến trong đánh giá cảm thụ cảnh quan là phương pháp khảo sát và phân tích dựa trên phiếu khảo sát với những câu hỏi mang tính gợi ý về cảm nhận của người thụ cảm. Nghiên cứu áp dụng phương pháp này theo cách làm phổ biến ở Nhật Bản là dựa trên 5 bậc đánh giá (Godankai Hyoka). Các phiếu khảo sát sẽ bao gồm nhiều mục đánh giá như Đẹp - Xấu, Sáng sủa - Tối tăm, Cởi mở - Khép kín... Mỗi mục đánh giá sẽ có 5 mức độ biểu hiện từ 1 đến 5 (trong đó mức 3 được xem là trung bình). Người thụ cảm sẽ dễ dàng trong việc thể hiện mức độ cảm nhận của bản thân qua lựa chọn 1 trong 5 bậc đánh giá này.

Ví dụ: Đánh giá mức độ yêu thích của người thụ cảm bằng 5 bậc đánh giá

	1 2 3 4 5	
Thích	□ □ □ □ □	Ghét

Sau khi đã có kết quả khảo sát, sử dụng phương pháp thống kê và phân tích hồi quy để xác định các chỉ số cảm thụ cảnh quan của từng tuyến phố cũng như mức độ phụ thuộc của cảm thụ vào các đặc tính không gian như thế nào.

Việc tiến hành khảo sát các yếu tố đặc trưng cảnh quan nói trên được tiến hành trên 100 người theo các mẫu phiếu điều tra.

(Bảng 2-4), (Bảng 2-5)

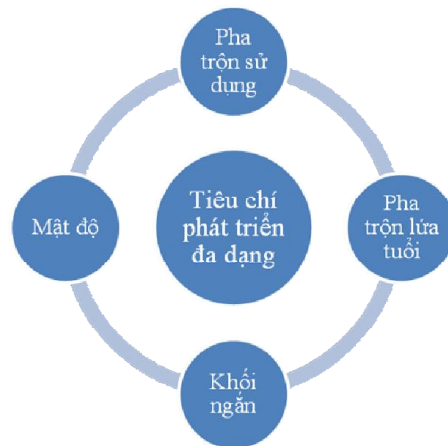
Phương pháp này cũng mang tính kinh điển và tính định lượng cao nên có thể áp dụng ở tất cả mọi nơi có đủ điều kiện đa dạng, không chỉ riêng Việt Nam, vì ở những nơi không thỏa mãn điều kiện thì sẽ không cho ra kết quả (không xuất hiện chỉ số cảm thụ cảnh quan khác biệt và đa dạng giữa các khu vực khác nhau).

2.1.2. Cơ sở xây dựng hệ thống tiêu chí, phương thức và cách thức thiết kế đa dạng cảnh quan

2.1.2.1. Cơ sở xây dựng các tiêu chí thiết kế đa dạng cảnh quan

**** Các điều kiện đa dạng của Jane Jacobs***

Về ảnh hưởng của môi trường vật lý đối với sự đa dạng của con người, Jane Jacobs đã khẳng định: phẩm chất vật lý tạo ra sự đa dạng trong việc sử dụng và người sử dụng, và đó là cơ sở của một đô thị hoạt động tốt và lành mạnh. Bà đưa ra bốn điều kiện đa dạng là: *pha trộn sử dụng, pha trộn lứa tuổi, khối ngắn, mật độ* (mixed primary uses, mixed ages, short blocks, concentration). Ngoài ra lý luận “Mất trên đường phố” của bà còn đưa ra thêm tiêu chí về tính “*an toàn*” cho khu vực không gian đường phố mà trong đó độ phức tạp cao do tính đa dạng. Cho đến ngày nay các điều kiện này vẫn là cơ sở để hướng dẫn cho các nhà quy hoạch mới trong việc duy trì và tái lập tính đa dạng của đô thị **(Sơ đồ 2-3)**



Sơ đồ 2-3. Bốn điều kiện đa dạng của Jane Jacobs

(Nguồn: *The Death and Life of Great American Cities*, Jane Jacobs)

+ *Pha trộn cách sử dụng*: Khu vực phải có từ hai chức năng chính trở lên. Người ta có thể sử dụng các không gian trong và ngoài nhà theo nhiều mục đích khác nhau.

+ *Pha trộn lứa tuổi*: Các khu vực phải có sự pha trộn các công trình khác nhau về tuổi thọ, trong đó có một phần đáng kể là các cư dân cũ để họ có thể thu được lợi ích kinh tế từ lĩnh vực mà họ đang sản xuất hay làm việc.

+ *Khối ngấn*: Hầu hết các dãy phố phải có chiều ngang ngấn, nghĩa là người đi đường có thể rẽ vào đường khác một cách dễ dàng, thường xuyên.

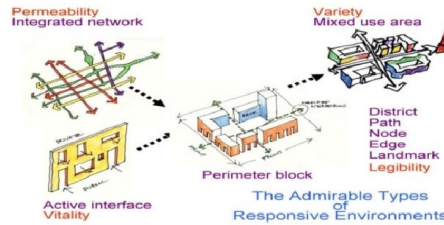
+ *Mật độ*: Các khu vực phải có mật độ tương đối cao, bao gồm tất cả những người hoạt động trong đó vì bất cứ mục đích gì, kể cả cư dân và du khách.

Ngoài ra, Jacobs còn lập luận rằng đường phố gia tăng lưu lượng người ngày và đêm, không chỉ giúp cộng đồng phát triển xã hội và kinh tế, mà còn có thể tự ngăn cản hành vi tội phạm và hành vi chống đối xã hội. Jacob giả thuyết rằng các khu vực đông dân cư ít có khả năng có hoạt động tội phạm, vì tội phạm biết rằng có khả năng cao bị nhìn thấy hoặc bị bắt giữ bởi những người khác. [62]

*** Tiêu chí về tính đa dạng thích ứng của Ian Bentley**

Ian Bentley cho rằng “Môi trường đô thị như là hệ sinh thái bao gồm các yếu tố Công trình - Lô đất - Hệ thống liên kết công cộng - Hệ thống nước và mảng xanh - Địa hình nền, tất cả được liên kết chặt chẽ và phụ thuộc lẫn nhau. Môi trường sống luôn thay đổi nên sự đa dạng của các hệ thống con trong hệ sinh thái cũng có xu

hướng có những chu kỳ thay đổi khác nhau. Ông đặc biệt nhấn mạnh tính thích ứng và tương tác giữa các yếu tố tạo nên môi trường đô thị (**Sơ đồ 2-4**). Lý luận của Ian Bentley về tính đa dạng thích ứng của môi trường đô thị gợi mở cho việc cần thiết xây dựng tiêu chí “Thích ứng” trong nghiên cứu thiết kế đa dạng cảnh quan của luận án.



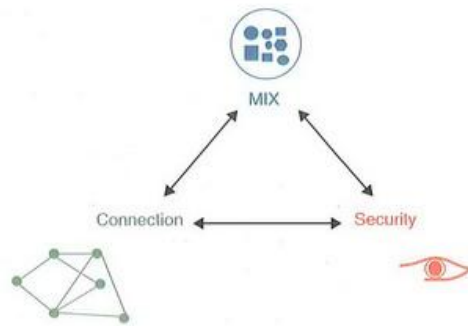
Sơ đồ 2-4. Sơ đồ về tính thích ứng của môi trường đô thị

(Nguồn: *Responsive Enviroments*, Ian Bentley, 1985)

*** Các tiêu chí thiết kế đa dạng cảnh quan của Emily Talen**

Emily Talen là người kế thừa các lý luận về tiêu chí xác định tính đa dạng khu vực của Jane Jacobs. Tuy nhiên, bà đã phân tích thêm “Các điều khoản thực hiện lập luận của Jane Jacobs có vấn đề. Vì nguyên tắc của Jane Jacobs có thể được áp dụng trong các địa điểm mà không có loại tập trung mà bà yêu cầu không? Liên quan đến điều này, làm thế nào để chúng ta có thể dung hòa quan điểm khác biệt về kết nối đa dạng và mật độ của bà với của Lewis Mumford vào năm 1930 là " Sự hạn chế về kích thước, mật độ, và khu vực là hoàn toàn cần thiết cho giao kết xã hội hiệu quả"? Làm thế nào chúng ta có thể giải thích thực tế là sự đa dạng trong xã hội Mỹ thường được đặt ở những nơi không phù hợp với điều kiện đa dạng của Jacobs? Làm thế nào để chúng ta triển khai các điều kiện Jacobsian để tạo ra sự đa dạng ở những nơi mà không bao giờ có thể hy vọng đáp ứng được các tiêu chí của bà, đặc biệt là về mật độ?”. Mặc dù Emily Talen thừa nhận “Tính đa dạng và mật độ tương quan tích cực với nhau, nghĩa là đối với đại đa số các nhóm, mật độ cao hơn sẽ dự đoán tính đa dạng cao hơn” nhưng bà không cho rằng tính đa dạng và yếu tố mật độ cao luôn phải gắn liền với nhau.

Vì thế Emily Talen đã đưa ra các tiêu chí đa dạng mà trong đó “ngầm loại bỏ” yếu tố “mật độ”. Ba tiêu chí duy trì và phát triển đa dạng Emily Talen đưa ra là: *Kết hợp - Kết nối - An toàn (Sơ đồ 2-5)*



Sơ đồ 2-5. Ba tiêu chí duy trì và phát triển đa dạng của Emily Talen

(Nguồn: *Design for Diversity*, Emily Talen, 2008)

*** Xác định các tiêu chí thiết kế đa dạng cảnh quan của nghiên cứu**

Các nghiên cứu và tiêu chí đa dạng của Emily Talen đưa ra có tính khái quát cao và phương pháp nghiên cứu khoa học, lập luận chuẩn xác. Bà đề xuất ba tiêu chí thiết kế đa dạng là: **Tiêu chí kết hợp; Tiêu chí kết nối; Tiêu chí an toàn**. Tuy nhiên, nghiên cứu của bà chưa đề cập nhiều đến các yếu tố môi trường tự nhiên của khu vực (địa hình, mặt nước, cây xanh...) mà tập trung ở môi trường xã hội và môi trường hình khối kiến trúc. Trong khi đó, việc nghiên cứu các yếu tố thiết kế thích ứng môi trường tự nhiên có vai trò rất lớn đối với phát triển đa dạng của đô thị, đặc biệt nếu xem xét dưới góc độ cảnh quan. Ngoài ra, luôn luôn có các yếu tố mới xuất hiện trong khu vực đa dạng mà có thể các nghiên cứu cũ chưa nhận biết hết. Trong nghiên cứu về “Thiết kế thích ứng môi trường” của Ian Bentley (Anh) cũng đã đề cập đến điều này. Cần có một tiêu chí để đảm bảo chúng thích ứng với bối cảnh đa dạng sẵn có của khu vực. Vì vậy, nghiên cứu “Thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố thương mại dịch vụ khu trung tâm cũ Tp.HCM” đề xuất thêm **Tiêu chí thích ứng** vào trong hệ thống các tiêu chí phát triển đa dạng.

Từ các cơ sở lý luận và cơ sở thực tiễn trên, luận án đưa ra bốn nhóm tiêu chí thiết kế đa dạng cảnh quan cho tuyến phố thương mại dịch vụ khu trung tâm cũ

Tp.HCM là : *Tiêu chí kết hợp; Tiêu chí kết nối; Tiêu chí thích ứng; Tiêu chí an toàn.* (Sơ đồ 2-6)



Sơ đồ 2-6. Bốn nhóm tiêu chí đa dạng cảnh quan của nghiên cứu

(Nguồn: Tác giả)

Các yếu tố vật lý cấu thành không gian cảnh quan tuyến phố bao gồm 2 loại yếu tố chính: *Yếu tố không gian hình khối* và *Yếu tố không gian hoạt động* (mục 1.1.2.2). Vì vậy, các tiêu chí cụ thể trong mỗi nhóm tiêu chí đa dạng cũng được xây dựng theo yêu cầu phát triển tính đa dạng của 2 loại yếu tố cấu thành không gian cảnh quan trên. Từ đó, thiết lập được hệ thống tiêu chí thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố thương mại dịch vụ khu trung tâm cũ Tp.HCM (Bảng 2-6)

Bảng 2-6. Hệ thống tiêu chí đa dạng của nghiên cứu. (Nguồn: Tác giả)

<i>Tiêu chí kết hợp</i>	Kết hợp yếu tố không gian hình khối
	Kết hợp yếu tố không gian hoạt động
<i>Tiêu chí kết nối</i>	Kết nối yếu tố không gian hình khối
	Kết nối yếu tố không gian hoạt động
<i>Tiêu chí thích ứng</i>	Thích ứng yếu tố không gian hình khối
	Thích ứng yếu tố không gian hoạt động
<i>Tiêu chí an toàn</i>	An toàn yếu tố không gian hình khối
	An toàn yếu tố không gian hoạt động

2.1.2.2. Cơ sở xây dựng các phương thức thiết kế theo tiêu chí thiết kế đa dạng cảnh quan

Từ các tiêu chí thiết kế đa dạng đã đề xuất, cần đưa ra các phương thức thiết kế giúp duy trì và phát triển theo tiêu chí. Nếu các tiêu chí là điều kiện bắt buộc phải đạt được, thì phương thức mang tính định hướng, gợi ý nhằm duy trì và phát triển tiêu chí đó. Tuy nhiên, các phương thức mang tính dẫn dắt hơn là đưa ra cách thức thiết kế cụ thể. Vì phương thức vẫn chỉ mang tính lý thuyết về những hướng giải quyết có thể có để làm tăng tính đa dạng, còn để áp dụng cụ thể trong khu vực nghiên cứu thì cần có những cách thức thiết kế cụ thể hơn thông qua việc xem xét kỹ lưỡng điều kiện thực tế của khu vực.

Để xây dựng phương thức, trước tiên cần dựa trên các tiêu chí thiết kế đa dạng cảnh quan và các đối tượng mà tiêu chí hướng đến là yếu tố vật lý cấu thành không gian cảnh quan. Sau đó, cần tìm ra những gì mà các mục tiêu xã hội liên quan đến quy hoạch và phương pháp thiết kế cụ thể để hình thành nên một không gian đa dạng và có chất lượng cao.

Theo như kết quả của mục 2.1.2.3, có bốn nhóm tiêu chí thiết kế đa dạng là: *Nhóm tiêu chí kết hợp*, *Nhóm tiêu chí kết nối*, *Nhóm tiêu chí thích ứng*, *Nhóm tiêu chí an toàn*. Phương thức thiết kế giúp duy trì và phát triển theo từng tiêu chí như sau:

*** Các phương thức thiết kế theo tiêu chí kết hợp**

Đây là tiêu chí quan trọng nhất trong thiết kế đa dạng. Tính kết hợp trong các tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM thể hiện qua các hình thái kiến trúc khác nhau, các không gian cảnh quan khác nhau và các hoạt động khác nhau cùng tồn tại và phát triển trong một tuyến phố.

Có hai nhóm tiêu chí giúp tăng cường tính kết hợp ở những nơi đa dạng: kết hợp các yếu tố không gian hình khối và kết hợp các yếu tố không gian hoạt động.

- Kết hợp yếu tố không gian hình khối

Kết hợp các yếu tố không gian hình khối khác nhau trên cùng tuyến phố là rất cần thiết để đảm bảo cho sự đa dạng cảnh quan và đạt được tính di động xã hội mà

không cần di chuyển địa lý. Nói cách khác, sự kết hợp cung cấp cơ hội cho người kinh doanh và khách hàng trong việc thực hiện hay sử dụng nhiều loại hình dịch vụ khác nhau tại cùng một khu vực. Sự đa dạng của yếu tố không gian hình khối trên tuyến phố TMDV thể hiện qua các không gian có hình thức khác nhau, độ tuổi khác nhau hay sở hữu khác nhau.

Vì vậy, ba phương thức giúp duy trì sự kết hợp yếu tố không gian hình khối trên tuyến phố TMDV là:

- + Kết hợp các không gian hình khối có hình thức khác nhau.
- + Kết hợp các không gian hình khối có độ tuổi khác nhau.
- + Kết hợp các hình thức sở hữu khác nhau.
- *Kết hợp yếu tố hoạt động con người*

Các tác động lên cảnh quan do hoạt động con người trên tuyến phố TMDV là rất lớn. Cảnh quan đa dạng của một tuyến phố cũng được tạo ra bởi các hoạt động đa dạng diễn ra trên tuyến phố đó. Jane Jacobs gọi đó là “bể sử dụng phức hợp”.

Có sự kết hợp hoạt động của các doanh nghiệp, dịch vụ và các cơ sở vật chất tại tuyến phố đa dạng cảnh quan, gọi tắt là đa dạng hoạt động TMDV. Đa dạng hoạt động TMDV dẫn đến đa dạng không gian hình khối mà trong đó hoạt động TMDV diễn ra. Đa dạng hoạt động TMDV không khuyến khích xây dựng toàn là các "trung tâm thương mại dịch vụ", cũng không phải là sự quay trở lại hình thức “chợ quê”, nơi chỉ toàn là loại hình TMDV nhỏ, mà cần có sự kết hợp cả hai loại hình này.

Vì vậy, hai phương thức giúp duy trì sự kết hợp yếu tố không gian hình khối trên tuyến phố TMDV là:

- + Phù hợp với các doanh nghiệp nhỏ, hộ buôn bán cá thể.
- + Kết hợp loại hình TMDV lớn, có tổ chức với TMDV nhỏ.

**** Các phương thức thiết kế theo tiêu chí kết nối***

Sự kết nối có vai trò giúp các không gian đa dạng vận hành trôi chảy, hiệu quả để các tiêu chuẩn đa dạng ko bị phá vỡ. Tương tự như tiêu chí kết hợp, tiêu chí kết nối trong thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM cần

đạt được ở cả 2 yếu tố cấu thành cảnh quan: kết nối về không gian hình khối và kết nối về không gian hoạt động. Vì vậy, có hai nhóm tiêu chí kết nối như sau:

- Kết nối yếu tố không gian hình khối

Để kết nối yếu tố không gian hình khối cho một khu vực đa dạng, việc tạo ra một số bản sắc là rất quan trọng. Bản sắc giúp dễ nhận biết, định vị một không gian nào đó trong khu vực đa dạng, giúp việc kết nối dễ dàng hơn. Bên cạnh đó, các không gian có tính kết nối cao là các không gian công cộng.

Vì vậy, hai phương thức giúp duy trì sự kết nối yếu tố không gian hình khối trên tuyến phố TMDV là:

- + Có bản sắc không gian.
- + Có không gian công cộng.

- Kết nối yếu tố không gian hoạt động

Để việc kết nối không gian hoạt động được thuận tiện dễ dàng, cần thiết phải có một mạng lưới cấu trúc tuyến phố thông suốt và mạng lưới giao thông kết nối đa dạng. Mạng lưới thông suốt và đa dạng giúp mọi người có thể di chuyển theo nhiều cách trên khắp tuyến phố. Điều này không chỉ thuận tiện hơn cho người đi bộ, mà nó còn giúp gia tăng cơ hội giao tiếp xã hội.

Vì vậy, hai phương thức giúp duy trì sự kết nối yếu tố không gian hoạt động trên tuyến phố TMDV là:

- + Thuận lợi cho hoạt động đoàn thể.
- + Mạng lưới thông suốt và đa dạng.

**** Các phương thức thiết kế theo tiêu chí thích ứng***

Trong cảnh quan đa dạng của tuyến phố thương mại dịch vụ, có nhiều yếu tố mang tính tự nhiên và xã hội. Các yếu tố này thường phù hợp với một số bối cảnh môi trường tự nhiên và xã hội nhất định. Vì vậy, cần phải xét đến tiêu chí thích ứng. Sự thay đổi thường xuyên là một trong những thế mạnh tạo nên sức sống cho khu vực đa dạng, nhưng đồng thời nó cũng là thách thức đối với những nhân tố có tính thích ứng kém.

Có hai nhóm phương thức theo tiêu chí kết nối là: thích ứng yếu tố không gian hình khối và thích ứng yếu tố không gian hoạt động.

- Thích ứng yếu tố không gian hình khối

Các yếu tố không gian hình khối về kiến trúc, địa hình, mặt nước, cây xanh có khả năng thích ứng khác nhau đối với môi trường tùy theo thiết kế hoặc đặc tính tự nhiên. Cần lựa chọn các cách thiết kế hay loại cây trồng thích ứng với môi trường để tăng khả năng tồn tại lâu dài, góp phần làm đa dạng hóa hình thức và chủng loại của chúng. Việc lựa chọn thiết kế cũng cần thích ứng với bối cảnh kiến trúc, quy hoạch sẵn có.

Vì vậy, hai phương thức giúp duy trì sự thích ứng yếu tố không gian hình khối trên tuyến phố TMDV là:

- + Thích ứng môi trường tự nhiên.
- + Thích ứng bối cảnh kiến trúc, quy hoạch.

- Thích ứng yếu tố không gian hoạt động

Những khu vực đa dạng thường có bối cảnh xã hội khá phức tạp nên cũng có nhiều hoạt động khác nhau. Cần có các thiết kế thích ứng với nhiều loại hoạt động của mọi thành phần xã hội trong đó. Hoạt động kinh tế là hoạt động nổi bật nhất. Bên cạnh đó còn có các hoạt động văn hóa, xã hội khác. Hoạt động giao thông tuy không phải hoạt động chính nhưng cũng gắn bó mật thiết với tuyến phố TMDV.

Vì vậy, hai phương thức giúp duy trì sự thích ứng yếu tố không gian hoạt động trên tuyến phố TMDV là:

- + Thích ứng hoạt động giao thông.
- + Thích ứng hoạt động kinh tế, văn hóa, xã hội.

*** Các phương thức thiết kế theo tiêu chí an toàn**

Sự cần thiết và tính đặc trưng của thiết kế an toàn trong những khu vực đa dạng bắt nguồn từ khái niệm "mắt trên đường phố" của Jacobs và chiến lược CPTED (phòng chống tội phạm thông qua thiết kế môi trường của Jeffrey, 1971). Giải pháp đưa ra là không nên khuyến khích sự khám xét hay bắt bớ, bởi vì điều đó chỉ gây

thêm sợ hãi. Thay vào đó, cần đem lại một sự cân bằng giữa pha trộn và kết nối xã hội khiến mọi người cảm thấy an toàn.

Sự đa dạng ở những khu trung tâm đô thị thường bị cản trở bởi nỗi sợ hãi rằng những người "có địa vị xã hội và thu nhập thấp" sẽ làm tổn thương những người "có địa vị xã hội và thu nhập cao" và ngược lại. Thiết kế có thể làm giảm bớt những mối lo ngại đó. Những công trình mới trong khu vực đa dạng đôi khi có thể trở nên bền vững và được bảo vệ tốt hơn nhờ có sự tích hợp với công trình cũ, các vỉa hè được thiết kế liền kề hành lang thương mại sôi động có thể giúp mọi người giám sát lẫn nhau một cách dễ dàng và thân thiện hơn. Có hai nhiệm vụ trong thiết kế theo tiêu chí an toàn là: duy trì phát triển tính kết hợp, và chống lại tác động tiêu cực của sự pha trộn.

Để giải quyết vấn đề an toàn thông qua thiết kế ở những nơi đa dạng, có hai nhóm tiêu chí: *an toàn yếu tố không gian hình khối*, *an toàn yếu tố không gian hoạt động*.

- *An toàn yếu tố không gian hình khối*

Các thiết kế không gian hình khối cần làm sao để người sử dụng cảm thấy an toàn. Không gian đa dạng có xu hướng có rìa vững mạnh. Phần rìa vững mạnh có tác dụng như một “vòng vây” khiến khả năng mở rộng về địa lý bị hạn chế, nên làm gia tăng khả năng mở rộng về loại hình chức năng bên trong. Nhờ vậy, việc tích hợp các loại hình công trình khác nhau trong khu vực được hình thành, tạo nên tính đa dạng. Một phương thức khác để tăng cường sự an toàn là kích hoạt không gian "chết". Không gian “chết” là những khu đất bỏ trống, khu vực không được thừa nhận hoặc sử dụng không đúng mức, vì vậy những nơi đó rất ít an toàn cho người đi đường.

Như vậy, ba phương thức giúp duy trì an toàn yếu tố không gian hình khối trên tuyến phố TMDV là:

- + Tích hợp công trình.
- + Phần rìa cảnh quan vững mạnh.
- + Kích hoạt không gian “chết”.

- An toàn yếu tố không gian hoạt động

Tuyến phố đa dạng thường có nhiều hoạt động phức tạp. Để bảo đảm an toàn, cần tăng cường tính an toàn từ chính các hoạt động này. Một phương thức hữu hiệu đó là tăng cường công tác giám sát tại các không gian công cộng nhờ vào giám sát tự nhiên của cư dân và người đi đường. Đây là một phương thức quan trọng dựa trên lý luận của Jane Jacobs về “mắt trên đường phố”, cho rằng một tuyến phố an toàn cần có sự giám sát tự nhiên.

Một vấn đề khác thường gặp phải trong hoạt động của tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM khiến người đi đường cảm thấy không an toàn, đó là sự chen lấn giữa giao thông cơ giới và đi bộ. Tình trạng cướp giật, tai nạn xảy ra rất thường xuyên.

Vì vậy, hai phương thức giúp duy trì sự an toàn yếu tố không gian hoạt động trên tuyến phố TMDV là:

- + Giám sát tự nhiên và chủ động.
- + Quy định về các loại hoạt động.

2.1.2.3. Cơ sở xây dựng các cách thức thiết kế đa dạng cảnh quan

Các tiêu chí là những yêu cầu chung, và phương thức là phương hướng để thực hiện các yêu cầu đó. Những điều này đã được xác định ở mục 2.1.2. Đó chưa phải là những cách thức thiết kế cụ thể gắn với không gian tuyến phố. Vì vậy, cần có các cách thức thiết kế đa dạng mang tính hình mẫu và cụ thể có thể áp dụng với các loại không gian tuyến phố khác nhau.

Bước tiếp theo của nghiên cứu là xây dựng các cách thức thiết kế cụ thể theo các tiêu chí và phương thức thiết kế đa dạng đã đề ra. Các cách thức này trước tiên cần đáp ứng tiêu chí và phương thức thiết kế đa dạng. Sau đó là cần mô phỏng theo đặc tính cảnh quan của các tuyến phố có tính đa dạng cảnh quan cao nhất, vì đây là những đặc trưng đảm bảo rằng không làm suy yếu mà giúp ổn định và phát triển tính đa dạng. Cuối cùng, cần tham khảo một số cách thức thiết kế có tính hỗ trợ cho sự đa dạng.

*** *Dựa trên các tiêu chí và phương thức thiết kế đa dạng cảnh quan***

Cách thức thiết kế đa dạng cảnh quan có nhiệm vụ nâng cao tính đáp ứng tiêu chí đa dạng cảnh quan bằng các phương án thiết kế cụ thể. Trong khi đó, các phương thức là các hướng dẫn để thực hiện nhiệm vụ đó. Vì vậy, các cách thức thiết kế cần dựa trên các tiêu chí và phương thức đã đề xuất.

*** *Mô phỏng theo đặc tính cảnh quan của các tuyến phố TMDV có tính đa dạng cảnh quan cao nhất tại khu trung tâm cũ Tp.HCM***

Các cách thức thiết kế vừa cần phải tuân theo định hướng của phương thức, vừa cần phải phù hợp với điều kiện thực trạng tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM. Các tuyến phố TMDV có tính đa dạng cảnh quan cao nhất tại khu trung tâm cũ Tp.HCM là những tuyến có các đặc trưng cảnh quan đã thích ứng và phát triển tốt theo hướng đa dạng trong bối cảnh khu vực. Vì vậy, các cách thức thiết kế đa dạng cảnh quan nên được xây dựng mô phỏng theo đặc tính đa dạng cảnh quan của những tuyến phố này.

*** *Phù hợp với đặc trưng cảnh quan của mọi dạng nhóm tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM***

Các cách thức cần phải có tính phổ quát để có thể áp dụng cho mọi dạng nhóm tuyến phố TMDV tại khu trung tâm cũ Tp.HCM. Cần có sự xem xét đối chiếu mỗi cách thức với đặc trưng cảnh quan của mọi dạng nhóm tuyến phố để đảm bảo các cách thức có thể áp dụng dễ dàng và không làm mất đi bản sắc không gian riêng của các dạng nhóm tuyến phố đó.

*** *Dựa theo một số cách thức thiết kế có tính hỗ trợ cho sự đa dạng***

Có một số giải pháp thiết kế cần tham khảo như *thiết kế trung tính, thiết kế gắn kết, thiết kế đa giác quan, thiết kế cho bình đẳng, thiết kế cho hình ảnh và sức sống, thiết kế tổng thể hữu cơ, thiết kế cho cộng đồng, thiết kế cho sự bền vững, thiết kế linh hoạt, thiết kế liên hệ*. Đây là những cơ sở bổ sung cho ý tưởng về các cách thức thiết kế đa dạng cảnh quan. Chúng giúp hình dung ra những điều kiện vật chất tương quan có giá trị thúc đẩy hoặc duy trì sự đa dạng.

. *Thiết kế trung tính*

Các thiết kế mang những giá trị thẩm mỹ cơ bản chung được đại đa số công nhận, những tư tưởng mang tính trung dung, phi chính trị, phi tôn giáo, phi giới tính... được gọi là những thiết kế trung tính. Những khu vực đa dạng thường có thành phần dân cư khá phức tạp. Thiết kế trung tính là một trong những hình thức thiết kế phù hợp nhất với những khu vực này.

. *Thiết kế gắn kết*

Nếu thiết kế cần thể hiện một tư tưởng hay phục vụ mục đích nào đó, thì khuyến khích lựa chọn những ý tưởng mang tính gắn kết cộng đồng. Những thiết kế loại này tăng cường khả năng kết nối và bền vững cho khu vực cũng như cho chính bản thân thiết kế. Đó thường là những thiết kế mang tư tưởng cổ vũ cho hòa bình, hòa hợp dân tộc, hòa hợp tôn giáo...

. *Thiết kế đa giác quan*

Trong nghiên cứu Responsive Enviroment (Thích ứng môi trường), Ian Bentley đã đề cập đến khái niệm “Thiết kế đa giác quan”. Trong khái niệm cảnh quan cũng chỉ rõ rằng con người có thể cảm nhận cảnh quan bằng tất cả các giác quan của mình: nhìn, nghe, chạm, ngửi, nếm... Vì vậy các thiết kế cảnh quan cũng cần đáp ứng tất cả các nhu cầu đa dạng này.

. *Thiết kế bình đẳng*

Thiết kế dựa trên ý tưởng bình đẳng có liên quan và hỗ trợ rất lớn tới việc phát triển tính đa dạng. Ví dụ, thiết kế cho sự bình đẳng tạo nên cân bằng về khả năng tiếp cận khu vực và đảm bảo sự gần gũi hơn giữa mọi người ở mọi lứa tuổi, giới tính... như trong một nghiên cứu của Dolores Hayden (1980) về một thành phố không phân biệt giới tính.

. *Thiết kế hình ảnh và sức sống*

Mục tiêu chính của hầu hết các thiết kế đô thị là tạo ra một môi trường “thỏa mãn” của con người, bao gồm sự tăng cường của trải nghiệm thị giác thẩm mỹ. Cụ thể là cung cấp một số sự gắn kết về hình ảnh, một số khuôn khổ để làm cho đô thị trở nên có ý nghĩa riêng. Tiêu biểu là những đề xuất của Kevin Lynch (1980) nhằm

nâng cao chất lượng không gian đô thị, chẳng hạn như giàu hình ảnh và mức độ dễ nhận dạng.

. *Thiết kế tổng thể hữu cơ*

Một số nhà thiết kế quan tâm tới các quy trình thiết kế có khả năng tạo ra môi trường sống tốt, bất kể việc trái ngược với quy định mang tính hành chính. Ví dụ như các thiết kế của Christopher Alexander nhằm tạo nên một tổng thể hữu cơ cho đô thị với các đặc điểm "hữu cơ, cá nhân, phụ thuộc tính cách của con người" (Alexander, 1987). Theo lý thuyết của Alexander, sự tăng trưởng về không gian đô thị nên làm từng phần, và mỗi thặng dư xây dựng góp phần tạo nên một tổng thể lớn hơn. Khi sự thay đổi gia tăng là có khả năng hỗ trợ sự đa dạng.

. *Thiết kế cộng đồng*

Hình thức thiết kế này nhằm tạo nên một "thiết lập nhân đạo cho mọi đối tượng xã hội" (Gosling, 2003). Thiết kế tập trung vào duy trì khu dân cư hiện có, định vị và thiết kế không gian công cộng trên cơ sở tăng cường cho cộng đồng dân cư hiện tại hoặc cộng đồng mới. Morrish và Brown (2000) đã xác định được năm loại tài sản khu phố bao gồm nhà và vườn, đường phố, hẻm, bãi xe, công viên. Năm loại tài sản này hình thành nên cơ sở của cộng đồng theo định hướng quy hoạch và thiết kế. Các thiết kế loại này thường hướng đến sự thúc đẩy tương tác xã hội và tuân thủ một số nguyên tắc nhất định để đáp ứng yêu cầu của cộng đồng. Khu dân cư cần được thiết kế để đi bộ, có nhiều không gian ngoài trời, giao thông cần được thông thoáng, không gian công cộng phong phú và gợi lên niềm tự hào công dân.

. *Thiết kế bền vững*

"Thiết kế với thiên nhiên" (1969) của Ian McHarg, là một sự khơi mào đầu tiên của ý tưởng thiết kế đô thị phải được dựa trên các nguyên tắc sinh thái. Kể từ đó, các cuộc kêu gọi của các nhà quy hoạch theo định hướng sinh thái để gìn giữ môi trường tự nhiên và thúc đẩy sự đa dạng đã làm thay đổi một số nguyên tắc thiết kế. Trong một bài báo có tiêu đề "Thiết kế đô thị để giảm phụ thuộc vào ô tô", Newman và Kenworthy (2006) chứng minh các khu vực thiết kế dành cho người đi bộ và trung tâm thành phố ảnh hưởng như thế nào đến tính bền vững. Yếu tố của thành

phổ bền vững bao gồm chính sách ngăn chặn phương tiện giao thông cá nhân, khả năng tiếp cận dịch vụ, có nhiều loại nhà ở, khả năng tự cung cấp, khả năng thích ứng, và quyền tự trị địa phương.

. *Thiết kế linh hoạt*

Là nguyên tắc thiết kế đối với các yếu tố môi trường hình thể đặc biệt và phân tán không tập trung trong thành phố, có thể áp dụng các giải pháp:

- Phân vùng khích lệ (Incentive Zoning)
- Chuyển nhượng quyền khai thác trên cao (Development Right Transfer)
- Liên hợp khai thác đơn vị quy hoạch (Planned Unit Development)

Những nguyên tắc này làm tăng cường khả năng khai thác không gian linh hoạt, đồng thời cũng làm tăng thêm tính đa dạng cảnh quan của các yếu tố hình khối [16]

. *Thiết kế liên hệ*

Thiết kế liên hệ (*Linkage*) trong các tuyến phố TMDV cần quan tâm đến các tuyến giao thông và tuyến thị giác, sao cho chúng tạo được mối liên hệ xuyên suốt với nhau về mặt không gian, chủ đề thiết kế... Cần xác định rõ trình tự của không gian, xác lập các kiến trúc theo tầng bậc khác nhau, các lối đi liên hệ giữa các không gian công cộng nhằm nâng cao hiệu suất của đô thị.

*** *Dựa theo các kinh nghiệm thiết kế đa dạng cảnh quan tại các đô thị trên thế giới***

Những kinh nghiệm thực tiễn từ các đô thị có nhiều thành công hoặc kinh nghiệm trong phát triển đa dạng như Chicago (Mỹ), Hong Kong (Trung Quốc), Tokyo (Nhật) là sự bổ sung cần thiết cho các cách thức thiết kế đa dạng, bên cạnh các lý thuyết. Thực tiễn từ các đô thị đó là những cơ sở quan trọng cho thấy tính hiệu quả của các cách thức thiết kế đa dạng trên thực tế thể hiện như thế nào, có thể áp dụng đối với Tp.HCM hay không.

2.1.3. Cơ sở xây dựng giải pháp thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM

Các giải pháp thiết kế đa dạng cần giúp duy trì các đặc trưng đa dạng cảnh quan vốn có của tuyến phố. Tuyến phố đa dạng dễ bị biến động về loại hình, kích thước

và phong cách kiến trúc. Điều này có tiềm năng tốt cho sự đa dạng nhưng cũng có nguy cơ tiềm tàng đối với sự ổn định lâu dài và sự gắn kết cảnh quan toàn tuyến. Vì vậy, các khu vực đa dạng cần có mã nhận dạng đặc trưng đa dạng cảnh quan để có thể thực hiện việc kết hợp nhiều loại hình không gian với nhau mà không gây mất ổn định, làm mất đi giá trị bản sắc không gian. Các giải pháp cần phải giúp nâng cao tính đa dạng cảnh quan. Trước tiên, cần có sự so sánh, đối chiếu với hệ thống các tiêu chí, phương thức thiết kế đa dạng để kiểm tra tính đáp ứng của từng dạng nhóm tuyến phố. Tiếp theo, đề xuất các cách thức thiết kế bổ sung cho các tiêu chí, phương thức thiết kế đa dạng còn thiếu để nâng cao tính đa dạng cảnh quan.

Các cơ sở để thực hiện những yêu cầu trên bao gồm: Mã nhận dạng đặc trưng đa dạng cảnh quan tuyến phố; Khung kiểm tra theo các tiêu chí và phương thức thiết kế đa dạng cảnh quan; Lựa chọn cách thức thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố TMDV.

2.1.3.1. Mã nhận dạng đặc trưng đa dạng cảnh quan tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM

Cần có một mã số cho phép sự linh hoạt trong một khuôn khổ nhằm giúp cho các loại hình kiến trúc khác nhau kết hợp thành công. Người ta thường gọi mã số này là "SmartCode" [79]. Trong nghiên cứu này, gọi là Mã nhận dạng đặc trưng đa dạng cảnh quan. Mã này quy định cách sắp xếp không gian, cách bố trí công trình, bãi đậu xe... và những thông số thể hiện tính đa dạng cảnh quan. Căn cứ để thiết lập Mã nhận dạng đặc trưng đa dạng cảnh quan cho một tuyến phố thường dựa vào chính những công trình, khu vực có sự đa dạng cao mà vẫn đảm bảo sự phát triển ổn định trên chính tuyến phố ấy. Những công trình hay khu vực đó gọi là những công trình / khu vực tập trung mã hóa [79].

Mã nhận dạng đặc trưng đa dạng cảnh quan cần đảm bảo thể hiện được đặc trưng cảnh quan và đặc tính đa dạng của cảnh quan đó. Như vậy, cần có hai thông số, bao gồm: Mã tiêu chuẩn đặc trưng cảnh quan và Mã chỉ số đa dạng cảnh quan.

Mã tiêu chuẩn đặc trưng cảnh quan (hay còn gọi là FormbasedCode) là những đặc tính ổn định, vì là tiêu chuẩn định dạng, là bản sắc không gian cần duy trì.

Trong khi đó, Mã chỉ số đa dạng cảnh quan là thông số có thể thay đổi vì càng gia tăng càng tốt cho tính đa dạng. Vì vậy, trong cùng một tuyến phố, các yếu tố được sử dụng để thiết lập hai loại mã này không được đối nghịch nhau.

*** Mã tiêu chuẩn đặc trưng cảnh quan (FormbasedCode)**

Mã tiêu chuẩn đặc trưng cảnh quan quy định cách sắp xếp không gian, cách bố trí công trình, bãi đậu xe... là những đặc tính ổn định. Đây là tiêu chuẩn định dạng, là bản sắc không gian cần duy trì. Với mục tiêu hướng đến việc phát triển đa dạng, những thông số của mã này cần phải được chọn lọc từ những đặc trưng có tính hỗ trợ tốt cho đa dạng cảnh quan tuyến phố

(Hình 2-1)

*** Mã chỉ số đa dạng cảnh quan**

Mỗi dạng nhóm tuyến phố có thuộc tính đa dạng cảnh quan khác nhau. Sự khác nhau này thể hiện qua mức độ đa dạng của từng loại yếu tố vật lý cấu thành cảnh quan. Có tuyến đa dạng cao về loại hình TMDV, trong khi có tuyến lại đa dạng cao về tuổi thọ công trình, màu sắc... Dựa trên kết quả đo chỉ số đa dạng Simpson để thiết lập mã chỉ số đa dạng cảnh quan cho từng dạng nhóm tuyến phố (**mục 2.1.1.2**), (**Bảng 2-7**)

2.1.3.2. Khung kiểm tra theo các tiêu chí và phương thức thiết kế đa dạng cảnh quan

Để giải pháp thiết kế làm gia tăng sự đa dạng của cảnh quan, nguyên tắc chung là cần tuân theo các tiêu chí và phương thức thiết kế đa dạng (**mục 2.1.2.2**). Vì vậy, cần có sự kiểm tra, đánh giá mức độ đáp ứng tiêu chí của mỗi dạng tuyến phố, nhằm làm rõ các ưu khuyết điểm để có thể bổ sung hợp lý. Việc đánh giá dựa trên khung kiểm tra theo các tiêu chí và phương thức thiết kế đa dạng cảnh quan.

Từ mục 2.1.2.2, có các tiêu chí và phương thức của khung kiểm tra như sau:

*** Tiêu chí kết hợp**

. **Kết hợp yếu tố không gian hình khối:** Kết hợp các không gian hình khối có hình thức khác nhau; Kết hợp các không gian hình khối có độ tuổi khác nhau; Kết hợp các hình thức sở hữu khác nhau.

. **Kết hợp yếu tố không gian hoạt động:** Phù hợp với các doanh nghiệp nhỏ, hộ buôn bán cá thể; Kết hợp loại hình TMDV lớn, có tổ chức với TMDV nhỏ.

*** Tiêu chí kết nối**

. **Kết nối yếu tố không gian hình khối:** Có bản sắc không gian; Có không gian công cộng.

. **Kết nối yếu tố không gian hoạt động:** Thuận lợi cho hoạt động đoàn thể; Mạng lưới thông suốt và đa dạng.

*** Tiêu chí thích ứng**

. **Thích ứng yếu tố không gian hình khối:** Thích ứng môi trường tự nhiên; Thích ứng bối cảnh kiến trúc, quy hoạch.

. **Thích ứng yếu tố không gian hoạt động:** Thích ứng hoạt động giao thông; Thích ứng hoạt động kinh tế, văn hóa xã hội.

*** Tiêu chí an toàn**

. **An toàn yếu tố không gian hình khối:** Tích hợp công trình; Phân rìa cảnh quan vững mạnh; Kích hoạt không gian “chết”.

. **An toàn yếu tố không gian hoạt động:** Giám sát tự nhiên và chủ động; Quy định về các loại hoạt động. (Sơ đồ 2-7), (Bảng 2-8)

2.1.3.3. Lựa chọn cách thức thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố TMDV

Dựa trên kết quả kiểm tra tính đáp ứng các tiêu chí đa dạng của các dạng nhóm tuyến phố theo *Khung kiểm tra*, xác định được các phương thức thiết kế đa dạng còn thiếu. Từ đó, lựa chọn các phương thức thiết kế từ “Hệ thống tiêu chí, phương thức, cách thức thiết kế đa dạng cảnh quan” để thực hiện những phương thức thiết kế đa dạng mà nhóm đó còn thiếu (mục 2.1.3.2).

2.2. Cơ sở thực tiễn áp dụng trong thiết kế đa dạng cảnh quan

2.2.1. Thiết kế đa dạng cảnh quan tại thành phố Chicago

Do công nghiệp phát triển vào thế kỷ 19, nhận thức về tầng lớp trong cư dân Mỹ trở nên rõ ràng hơn và sâu sắc hơn. Tại các thành phố Mỹ, những khu dân cư phân biệt về sắc tộc nhưng hỗn hợp về khả năng kinh tế được hình thành. Nghiên cứu của Olivier Zunz vào năm 1982 về Detroit đã cho thấy một "cuộc cách mạng xã hội im

lặng" trong những thập kỷ đầu tiên của thế kỷ 20 đã tạo ra đô thị được xác định bởi các tầng lớp. Sự phát triển giao thông giúp việc phân loại về không gian trở nên dễ dàng hơn. Các nhà đô thị học Mỹ đã nghiên cứu cách thức để quy hoạch và thiết kế được sử dụng để hỗ trợ những nơi đa dạng xã hội, tức là những nơi có sự pha trộn của nhiều sắc tộc, tôn giáo, văn hóa trong cộng đồng cư dân. Một trong những mô hình phát triển đa dạng có tính thực tiễn cao là mô hình phát triển của thành phố Chicago theo nghiên cứu của Emily Talen (2008) [49]

*** Nhận thức về giá trị của đa dạng trong cộng đồng dân cư**

Phần lớn số người được phỏng vấn qua các khảo sát trong khu dân cư Chicago đều cho rằng sự đa dạng là một điều có giá trị, sự đa dạng thúc đẩy lòng khoan dung và tính sáng tạo. Cư dân sống lâu năm cho biết rằng khu vực họ sống bây giờ đa dạng hơn nhiều hơn so với lúc họ còn là những đứa trẻ, và mặc dù họ nhận ra những thách thức theo sau sự đa dạng, họ đã không xem điều đó là tiêu cực. Trong khi nhiều người cho rằng Chicago từ lâu đã được coi là một trong những thành phố phân biệt chủng tộc nhất ở Mỹ, những người được phỏng vấn dường như đều ca ngợi sự đa dạng mà họ đang có và tuyên bố "đa dạng là hoàn toàn cần thiết cho cộng đồng lành mạnh". Cư dân nơi đây tin rằng việc các cộng đồng sống chung với nhau là một cách để xây dựng lòng khoan dung. Mặc dù có những quan điểm tích cực về sự đa dạng, nhưng những người được phỏng vấn cũng nêu lên những thách thức mà đa dạng gây ra. Thực tế là luôn luôn có căng thẳng giữa các nhóm dân tộc trong một khu vực đa dạng cao.

Có những quan điểm phổ biến về những gì khiến cho các nơi này giữ được sự đa dạng cao. Nhiều người tin rằng việc giao thông thuận lợi là yếu tố chủ yếu, tức là tất cả cư dân có thể tiếp cận dễ dàng mọi nơi trong thành phố. Một số người thì cho rằng các dịch vụ của thành phố là chìa khóa để duy trì sự đa dạng, họ cho rằng sẽ không có ai muốn mua những ngôi nhà đắt tiền trong thành phố nếu đường phố không được quét và rác không được nhặt. Những người khác lại nói rằng một sự kết hợp các ngôi nhà có niên đại khác nhau đã giúp giữ gìn sự đa dạng về chủng tộc bởi vì người da trắng thích những ngôi nhà cũ và người da đen thích những ngôi nhà

mới hơn. Những người khác nữa lại nói rằng "những chuỗi cửa hàng nhỏ" là rất cần thiết để giữ lại người có thu nhập thấp.

Một ý kiến đáng chú ý nữa được đưa ra là nhà ở cho thuê chính là chìa khóa để duy trì sự đa dạng. Quan điểm này trái ngược với các nhà lãnh đạo thành phố, những người ủng hộ quyền sở hữu vì nó mang lại kết quả cho việc thu thuế nhiều hơn. Nhưng cư dân và các tổ chức cộng đồng cho rằng nhà cho thuê đặc biệt quan trọng đối với dân nhập cư mới.

**** Giảm áp lực phát triển các công trình mới***

Chi phí nhà ở được xác định như là một rào cản quan trọng để duy trì sự đa dạng. Việc phát triển các khu mới tạo ra một sự căng thẳng về khả năng chi trả của cộng đồng dân cư về chỗ ở, và buộc một số người phải chuyển đi nơi khác. Tuy nhiên, không nơi nào trong số các khu vực đa dạng ở Chicago phải chịu áp lực này. Ở những khu vực kém đa dạng hơn như Berwyn và Blue Island, người ta quan tâm nhiều về việc kích thích tăng trưởng kinh tế hơn so với việc duy trì khả năng chi trả. Sự thiếu khả năng chi trả là lý do những người sinh sống lâu năm chuyển đi. Không phải do tội phạm, không phải do giao thông hoặc các khía cạnh khác của cuộc sống đô thị, mà là chi phí cao đã buộc những cư dân lâu năm chuyển đi. Thậm chí, những cư dân này sau đó vẫn còn cố gắng giữ lại một kết nối với khu vực trước kia họ từng sống, ví dụ như quay về nơi ở cũ để đi nhà thờ mỗi chủ nhật.

**** Kết nối xã hội***

Các chủ doanh nghiệp ở Chicago cho rằng thật khó khăn để các nhóm dân tộc thiểu số tham gia vào các tổ chức kinh doanh bởi vì "họ không nghĩ rằng khu phố là thị trường của họ, họ nghĩ rằng nhóm người của họ là thị trường của họ". Có thể thấy rằng sự gia tăng di chuyển và khoảng cách di chuyển đã cắt đứt kết nối giữa cá nhân với cộng đồng địa phương. Một số người được phỏng vấn nói rằng mọi người chỉ quan tâm đến thế giới riêng của họ. Một cư dân sống lâu năm ở Portage Park nhớ lại: "Khi tôi lớn lên, không nhà nào có hàng rào cao. Giờ đây, tất cả mọi nhà đều có một hàng rào gỗ 6 chân và tất cả mọi người chỉ sống trong một mảnh nhỏ của thế giới"

Nhưng cũng có một kết nối thú vị được tạo ra giữa những cộng đồng dân cư và nó khiến cho việc cư dân chuyển đi giảm xuống. Ở West Ridge, có sự liên kết chặt chẽ của một số nhóm dân tộc và tôn giáo. Nguyên nhân gắn với việc từ nơi ở của nhóm cư dân này có khả năng đi bộ đến những nơi công cộng như giáo đường Do Thái, dành cho người Do Thái chính thống giáo ở West Ridge.

*** *Vai trò của các tổ chức đoàn thể***

Vai trò của các tổ chức đoàn thể trong cuộc sống cộng đồng đã thay đổi đáng kể. Trong khi các tổ chức tôn giáo vẫn còn là trung tâm của các hoạt động xã hội ở một số khu dân cư đa dạng như West Ridge, thì ở những nơi khác cho thấy có một sự suy giảm đáng kể trong vai trò của nhà thờ và trường học. Các giáo xứ Công giáo đã từng là trung tâm của đời sống xã hội và giáo dục, thì nay điều đó hầu như không còn đúng nữa. Nguyên nhân được cho là do sự mở rộng nơi cư trú làm giảm bớt liên kết nhóm. (Hình 2-2)

2.2.2. Thiết kế đa dạng cảnh quan tại thành phố Tokyo

*** *Cảnh quan các tuyến phố liên tục biến đổi tạo nên chất lượng không gian***

Một con đường ở Nhật thoát nhìn có vẻ như thẳng tắp, nhưng thật ra là nó uốn khúc, nên một người có thể thấy phía cuối đường, không phải là khúc đường phố kéo dài ở giữa, mà là những công trình tại một góc xéo chéo tia nhìn. Điều này có gì đó đáng ngạc nhiên bởi người ta không nhận thấy là con đường này hơi cong nhẹ tại ngã tư Hibiya. Đó là một hiệu ứng kỳ lạ mà người ta không thể tìm thấy tại những thành phố như New York, nơi mà các con đường chạy thẳng hoàn hảo.

Kevin Lynch đã nghĩ ra cái gọi là “bản đồ ký ức”, tức là những bản đồ được từng cá nhân tự vẽ dựa theo trí nhớ (“*A Walk around the Block*”, Landscape, Spring 1939, Kevin Lynch and Malcom Rivkin). Hầu hết người dân Tokyo khi được đề nghị vẽ bản đồ khu vực này đều nhớ là con phố chính từ Akasaka tới Shimbashi chạy thẳng suốt. Một bản đồ chính xác của khu vực này rất khó vẽ ra bởi những con đường đều uốn cong hết bên này sang bên kia một cách không đều đặn.

*** *Hình thành các khu vực cảnh quan có bản sắc khác nhau tạo nên sự đa dạng trong đô thị***

Tại các thành phố lớn ở Nhật Bản như Tokyo, Osaka... có thể thấy phần đông các khu đều mang đặc trưng rất khác nhau (Ginza: khu mua sắm cao cấp, Daikanyama: khu mua sắm của giới trẻ...). Cách tổ chức giữa các khu vực tuy có sự khác biệt về đối tượng phục vụ như độ tuổi, giới tính, thu nhập... nhưng không đến mức khép kín mà vẫn có không gian dành cho đối tượng khác.

*** *Cùng tồn tại thay vì hạn chế***

Tương tự như Tp.Hồ Chí Minh trước đây, Tokyo có một hệ thống sông ngòi và kênh rạch chằng chịt ngay bên trong thành phố và thường nằm dọc theo các tuyến đường giao thông. Mặc dù áp lực về nhu cầu đất đai rất lớn, nhưng khác với Tp.HCM, hệ thống kênh rạch ở Tokyo được giữ lại hầu hết như những cái cống lộ thiên để giải quyết vấn đề ngập lụt. Hơn thế nữa, nó còn được cải tạo rất đẹp để góp phần tạo nên giá trị cảnh quan cho tuyến phố.

(Hình 2-3)

2.2.3. Thiết kế đa dạng cảnh quan tại Hong Kong

*** *Quy hoạch rộng mở và linh hoạt***

Nhà chức trách của Hong Kong đã phần nào buông lỏng sự quản lý chặt chẽ công tác quy hoạch và những điều chỉnh vùng vì sự cấp bách của việc giải quyết các vấn đề kinh tế xã hội khác của đô thị. Điều này có nghĩa là sự thay đổi của đô thị đi trước khá xa so với những lý thuyết quy hoạch đã có. Bởi vì không phải là bất cứ một lý thuyết quy hoạch nào cũng có hiệu nghiệm đối với một khu vực thuộc hàng đông đúc nhất của thế giới với mật độ dân số gần 16.000 người trên một dặm vuông và có khoảng 1,2 triệu lao động. Với phương châm quy hoạch cấp tiến, hình ảnh đô thị mới ở Hong Kong là: đằng sau những dãy nhà chọc trời dùng làm công trình thương mại là các khối nhà ở sử dụng hỗn hợp có hình thù, số tầng và quy mô khác nhau được xây dựng rất gần nhau. Những doanh nghiệp quy mô nhỏ như các quầy bán thực phẩm bố trí ở phía ngoài, trung tâm chăm sóc trẻ em nằm ở tầng dưới.

*** *Các nhân tố như sự gần gũi, số tầng cao và sự bắt ngờ cùng nhau tạo ra những đặc trưng trong cảnh quan đô thị***

Những cư dân đô thị ở đây thường xuyên phải đối mặt với nhu cầu chia sẻ, vay mượn và xâm phạm. Xuất hiện hình thức cầu thang cuốn (Pedestrian Escalator) được làm cách những tòa nhà hiện có chỉ vừa đủ mấy centimet, khuyến khích sự gặp nhau của không gian riêng tư và không gian công cộng. Các ngôi nhà ống nhiều tầng của tư nhân được phép mở cửa sổ ra các không gian công cộng. Các công viên mini ở khu trung tâm tạo ra những nơi thư giãn cho môi trường quá đông đúc. Các cửa hàng khác nhau được bố trí trong cùng một tòa nhà và cạnh tranh nhau để giành được sự chú ý bằng rất nhiều bảng hiệu được bố trí theo nhiều cách khác nhau.

Những thay đổi cảnh quan quan trọng nhất của tuyến phố TMDV Hong Kong là:

- Mở rộng và tăng cường hoạt động cho hai con đường đã có từ trước Chiến tranh thế giới lần thứ hai là King's Road và Queen's Road.
- Đưa ra những phần nổi hai tầng qua nhiều tòa nhà.
- Cung cấp các cầu thang cuốn miễn phí đến các tầng bên trên từ phía ngoài [28].

(Hình 2-4)

2.2.4. Thiết kế đa dạng cảnh quan tại thành phố Hồ Chí Minh

Thành phố Hồ Chí Minh là đô thị mang nhiều đặc trưng của Đô thị đa dạng, thỏa mãn các yếu tố đa dạng về: *Đa dạng không gian, đa dạng văn hóa* [49]. Đặc tính đa dạng thể hiện rõ nét trong không gian tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM. Vì đây là một đặc trưng vốn có của cảnh quan tuyến phố TMDV Tp.HCM nên khuynh hướng phát triển theo đặc tính này đã và đang diễn ra một cách tự nhiên. Nghiên cứu các đặc tính đa dạng cảnh quan của tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM là cơ sở để xây dựng các cách thức thiết kế đa dạng phù hợp với điều kiện hiện trạng, nhằm giữ gìn được bản sắc không gian và phát huy được tính đa dạng của cảnh quan.

Thực tiễn góp phần vào cơ sở khoa học cho các giải pháp thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM còn bao gồm các Định hướng phát triển kinh tế xã hội và Định hướng phát triển không gian của thành phố Hồ Chí Minh. Một số định hướng có liên quan đến đối tượng nghiên cứu của luận án là:

* “*Quy chế quản lý không gian, kiến trúc cảnh quan đô thị khu trung tâm hiện hữu Tp.Hồ Chí Minh*” (Nikken Sekkei Ltd., 2012): Quy chế này đã được Sở Quy Hoạch – Kiến Trúc và Ủy ban nhân dân Tp.HCM thông qua, xác định rõ là khu vực trung tâm hiện hữu của Thành phố Hồ Chí Minh là trung tâm hạt nhân của các sự kiện, các hoạt động kinh tế, chính trị, văn hóa của toàn thành phố và hiện nay đang đứng trước nhu cầu cần phải tái thiết, chỉnh trang mạnh mẽ trên toàn khu vực. Do vậy, khu trung tâm hiện đang từng ngày thay đổi bộ mặt cảnh quan theo tiến độ xây dựng các dự án đầu tư. Song song với việc đẩy mạnh xu hướng cải tạo hay phát triển mới nhằm đảm bảo cuộc sống và các hoạt động thường nhật thuận tiện cũng như để chào đón các tổ chức và cá nhân từ khắp nơi trên thế giới đến đây, thì cũng phải tăng cường sức hấp dẫn về giá trị lịch sử và di sản của Thành phố Hồ Chí Minh một cách hài hòa giữa việc bảo tồn và phát triển những công trình kiến trúc có giá trị hoặc tương đương, đồng thời phải tạo động lực cho luồng đầu tư phát triển mới vào các khu cải tạo chỉnh trang đô thị [49].

* “*Định hướng phát triển Tp.HCM đến năm 2025*” (Ủy ban nhân dân Tp.HCM, 2014): Định hướng xác định rằng thành phố sẽ là đô thị năng động, có tốc độ phát triển kinh tế cao và bền vững; là vùng kinh tế động lực hàng đầu của cả nước, trung tâm kinh tế của khu vực và châu Á; là trung tâm thương mại tài chính, dịch vụ tầm cỡ quốc tế, trung tâm công nghiệp công nghệ cao với trình độ chuyên môn hóa cao; đồng thời là trung tâm văn hoá, đào tạo, y tế chất lượng cao; là vùng có cảnh quan và môi trường tốt. Hiện nay, với dân số hơn 7 triệu người, Tp.HCM đang trong tình trạng quá tải. Đối phó với nguy cơ trên, trong định hướng phát triển đến năm 2025, thành phố xác định việc phát triển không gian đô thị sẽ theo hướng đa tâm, phát triển các đô thị vệ tinh xung quanh để giảm áp lực dân số. Khu trung tâm chính (hạt nhân) vẫn là khu vực hiện nay và mở rộng sang khu đô thị mới Thủ Thiêm. Ngoài ra, định hướng còn xác định Tp. HCM sẽ phát triển theo hướng đô thị đa chức năng.. Theo đó, thành phố không chỉ lấy công nghiệp làm nền tảng phát triển mà dịch vụ cũng là lĩnh vực không kém phần quan trọng. Báo cáo của Viện Nghiên cứu phát

triển TP.HCM cho thấy, dịch vụ bao gồm 12 lĩnh vực, cụ thể là tài chính – ngân hàng, vận tải, văn hóa giải trí, y tế...

* “*Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội Tp. Hồ Chí Minh đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2025*” (Quyết định số 2631/QĐ-TTg): Quyết định nêu rõ thành phố sẽ tập trung phát triển 9 nhóm ngành dịch vụ, bao gồm: tài chính - tín dụng - ngân hàng - bảo hiểm; thương mại; vận tải, kho bãi, dịch vụ cảng; bưu chính - viễn thông và công nghệ thông tin - truyền thông; kinh doanh tài sản - bất động sản; dịch vụ thông tin tư vấn, khoa học - công nghệ; du lịch; y tế; giáo dục - đào tạo. Mục tiêu của định hướng là đưa TP.HCM trở thành trung tâm dịch vụ của khu vực Đông Nam Á.

Từ đặc thù văn hóa, lịch sử và các định hướng phát triển nói trên, dẫn đến kết quả là cảnh quan các tuyến phố TMDV Tp.HCM có các yếu tố đa dạng như sau:

2.2.4.1. Đa dạng các yếu tố không gian hình khối

* **Kiến trúc (công trình, trang trí, giao thông, hạ tầng kỹ thuật):** Trên các tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM có sự đan xen giữa các công trình dạng nhà ống phổ biến nhất tại các đô thị Việt Nam, đến các công trình kiến trúc mang đặc trưng Pháp, Mỹ, Hoa... Ngoài ra, hình thức kiến trúc tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM còn phong phú bởi vì có nhiều chức năng công trình khác nhau, có nhiều loại công trình thương mại dịch vụ từ cao cấp đến bình dân, có tổ chức đến tự phát... Bên cạnh chức năng chính là thương mại dịch vụ thì hầu hết các tuyến phố còn mang nhiều chức năng khác (ở, hành chính, văn hóa, giáo dục). Các tranh tượng trang trí thường xuyên và tạm thời cũng khá phổ biến. Hình thái cấu trúc không gian tuyến phố cũng bao gồm nhiều hình thức liên kế, hỗn hợp, cao tầng, thấp tầng... Các yếu tố tạo hình ảnh đô thị như nút, điểm, khu vực, cạnh biên ở hầu hết các tuyến phố đều thể hiện rất rõ ràng, sống động. Các tuyến giao thông phân làn và không phân làn, đi bộ và cơ giới đan xen nhau cũng khá đa dạng.

* **Mặt nước:** do có hệ thống kênh rạch chằng chịt, các phố chợ đa phần đều được hình thành tại các bến sông, nên cảnh quan mặt nước rất phổ biến. Tuy nhiên hiện nay các kênh rạch đã bị san lấp rất nhiều. Đây là một nét đặc trưng quý giá cần

khôi phục trong tương lai để trả lại tính đa dạng vốn có của cảnh quan mặt nước Tp.HCM.

* **Cây xanh:** Hệ thống cây xanh, đặc biệt là cây bóng mát tại các tuyến phố trung tâm vô cùng đa dạng và có giá trị cảnh quan cao. Cây xanh trang trí gần đây cũng bắt đầu được trồng trên một số tuyến phố.

* **Địa hình:** Về mặt địa hình tự nhiên lớn là khá bằng phẳng, không có sự phong phú đa dạng. Tuy nhiên trong một số công trình trung tâm như Kumho, Vincom đã tạo được một số dạng địa hình nhỏ làm cảnh quan sinh động hơn

* **Không gian trống:** Không có các không gian trống lớn, nhưng có nhiều không gian trống nhỏ được tạo bởi các quảng trường nhỏ, công viên mini, vỉa hè lớn, đảo giao thông và các khu đất dự án chưa thực hiện... tạo ra các không gian mở nhỏ.

2.2.4.2. Đa dạng các yếu tố không gian hoạt động

* **Hoạt động giao thông:** Các hoạt động chức năng của tuyến phố như hoạt động giao thông hầu hết cũng có sự pha trộn giữa nhiều loại hình tổ chức giao thông trên cùng một tuyến phố (một chiều, hai chiều, phân làn...) và phương tiện giao thông (cá nhân, công cộng). Ngoài ra, hoạt động giao thông cũng có nhiều thay đổi theo các thời gian trong ngày, trong tháng hay trong năm về mật độ tham gia giao thông, thời gian, phương tiện...

* **Hoạt động kinh tế:** Các hoạt động kinh tế trên các tuyến phố thương mại trung tâm hầu hết đều rất phong phú, đa dạng. Hầu như ít có tuyến phố nào chỉ có một loại hình chức năng công trình, mà hầu hết đều có sự có mặt của các loại hình thương mại khác nhau, từ trung tâm thương mại, chợ, cửa hàng cho đến bán hàng rong, các loại dịch vụ từ bình dân đến cao cấp...

* **Hoạt động văn hóa - xã hội:** Cộng đồng cư dân gốc Hoa khá đông đảo hình thành nên khu Chợ Lớn khiến cho hoạt động văn hóa xã hội Tp.HCM hết sức phong phú. Hiện nay Tp.HCM tiếp tục thu hút thêm một số lượng lớn người Nhật, Hàn Quốc và các nước khác đến sinh sống, lập nghiệp. Các hoạt động khác như: du lịch, dạo chơi, thư giãn, nghiên cứu, học tập...cũng thường xuyên diễn ra.

(Hình 2-5)

2.3. Kết luận chương 2

1. Những cơ sở khoa học được áp dụng trong thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM

a. Cơ sở phân loại, đánh giá đặc trưng đa dạng cảnh quan

- Cơ sở phân loại theo đặc trưng cảnh quan

Xác định cơ sở phân loại cảnh quan cần thông qua việc khảo sát các yếu tố không gian hình khối cấu thành cảnh quan (5 yếu tố: địa hình, mặt nước, cây xanh, kiến trúc, không gian trống). Trong đó, khảo sát yếu tố kiến trúc bao gồm: Loại hình chức năng, cấu trúc tuyến phố, hình thức kiến trúc, đặc điểm đường phố.

- Cơ sở đánh giá đặc trưng đa dạng cảnh quan

Từ khung các yếu tố đa dạng, xác định cơ sở đánh giá đặc trưng đa dạng cảnh quan trước tiên cần thông qua việc khảo sát yếu tố không gian hình khối (Địa hình, mặt nước, cây xanh, kiến trúc, không gian trống) và yếu tố hoạt động con người (Hoạt động kinh tế, hoạt động văn hóa xã hội, hoạt động giao thông). Tiếp theo là đo chỉ số đa dạng cảnh quan của các yếu tố đã khảo sát bằng công thức tính chỉ số đa dạng Simpson.

- Cơ sở đánh giá cảm thụ cảnh quan

Xác định cơ sở đánh giá cảm thụ cảnh quan cần thông qua khảo sát các loại cảm thụ mà con người có thể nhận thức bằng các giác quan (thị giác, thính giác, xúc giác...) và khả năng tư duy, trình độ văn hóa. Sử dụng phương pháp 5 bậc đánh giá (Godankai hyoka) trong việc khảo sát này.

b. Cơ sở xây dựng hệ thống tiêu chí, phương thức và cách thức thiết kế đa dạng cảnh quan

- Cơ sở xây dựng các tiêu chí thiết kế đa dạng cảnh quan

Từ các điều kiện đa dạng của Jane Jacobs (pha trộn sử dụng, pha trộn lứa tuổi, khối ngăn, mật độ), tiêu chí về tính đa dạng thích ứng của Ian Bentley, ba tiêu chí thiết kế đa dạng cảnh quan của Emily Talen (Kết hợp, Kết nối, An toàn) xác định được cơ sở xây dựng các tiêu chí thiết kế đa dạng cảnh quan của nghiên cứu. Bốn

nhóm tiêu chí thiết kế đa dạng cảnh quan của nghiên cứu là: Nhóm tiêu chí kết hợp, Nhóm tiêu chí kết nối, Nhóm tiêu chí thích ứng, Nhóm tiêu chí an toàn.

- Cơ sở xây dựng các phương thức thiết kế đa dạng

Trước tiên, dựa trên các tiêu chí thiết kế đa dạng cảnh quan và các đối tượng mà tiêu chí hướng đến là yếu tố vật lý cấu thành không gian cảnh quan. Sau đó, tìm những gì mà các mục tiêu xã hội liên quan đến quy hoạch và phương pháp tiếp cận thiết kế để hình thành nên một không gian đa dạng và có chất lượng cao.

Các phương thức thiết kế đa dạng được xác định bao gồm:

+ Các phương thức thiết kế theo tiêu chí kết hợp

Kết hợp yếu tố không gian hình khối: Kết hợp các không gian hình khối có hình thức khác nhau; Kết hợp các không gian hình khối có độ tuổi khác nhau; Kết hợp các hình thức sở hữu khác nhau.

Kết hợp yếu tố không gian hoạt động: Phù hợp với các doanh nghiệp nhỏ, hộ buôn bán cá thể; Kết hợp loại hình TMDV lớn, có tổ chức với TMDV nhỏ.

+ Các phương thức thiết kế theo tiêu chí kết nối

Kết nối yếu tố không gian hình khối: Có bản sắc không gian; Có không gian công cộng

Kết nối yếu tố không gian hoạt động: Thuận lợi cho hoạt động đoàn thể; Mạng lưới thông suốt và đa dạng.

+ Các phương thức thiết kế theo tiêu chí thích ứng

Thích ứng yếu tố không gian hình khối: Thích ứng môi trường tự nhiên; Thích ứng bối cảnh kiến trúc, quy hoạch.

Thích ứng yếu tố không gian hoạt động: Thích ứng hoạt động giao thông; Thích ứng hoạt động kinh tế, văn hóa, xã hội.

+ Các phương thức thiết kế theo tiêu chí an toàn

An toàn yếu tố không gian hình khối: Tích hợp công trình; Phân rìa cảnh quan vững mạnh; Kích hoạt không gian “chết”.

An toàn yếu tố không gian hoạt động: Giám sát tự nhiên và chủ động; Quy định về các loại hoạt động.

- *Cơ sở xây dựng các cách thức thiết kế đa dạng*
- + Dựa trên các tiêu chí và phương thức thiết kế đa dạng cảnh quan
- + Mô phỏng theo đặc tính cảnh quan của các tuyến phố TMDV có tính đa dạng cảnh quan cao nhất tại khu trung tâm cũ Tp.HCM
- + Phù hợp với đặc trưng cảnh quan của mọi dạng nhóm tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM
- + Dựa theo một số cách thức thiết kế có tính hỗ trợ cho sự đa dạng

c. Cơ sở xây dựng giải pháp thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM

Giải pháp thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố TMDV cần thỏa mãn hai yêu cầu: Duy trì đặc trưng đa dạng cảnh quan hiện có (dựa trên Mã tiêu chuẩn đặc trưng cảnh quan và Mã chỉ số đa dạng cảnh quan); Nâng cao tính đáp ứng các tiêu chí đa dạng cảnh quan (Kiểm tra và đề xuất các cách thức để thực hiện những phương thức thiết kế đa dạng còn thiếu theo kết quả kiểm tra).

Từ hai yêu cầu trên, xác định các cơ sở để xây dựng giải pháp thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM bao gồm:

- *Mã nhận dạng đặc trưng đa dạng cảnh quan tuyến phố (SmartCode)*

Bao gồm Mã tiêu chuẩn đặc trưng cảnh quan và Mã chỉ số đa dạng cảnh quan.

- *Khung kiểm tra theo các tiêu chí và phương thức thiết kế đa dạng cảnh quan*

Cần đánh giá từng dạng nhóm tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM theo khung các tiêu chí và phương thức thiết kế đa dạng cảnh quan để kiểm tra tính đáp ứng tiêu chí thiết kế đa dạng cảnh quan của mỗi nhóm. Từ đó, xác định được các phương thức thiết kế đa dạng cảnh quan cần bổ sung.

- *Lựa chọn các cách thức thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố TMDV*

Lựa chọn các cách thức thiết kế từ hệ thống tiêu chí, phương thức, cách thức thiết kế đa dạng cảnh quan để thực hiện những phương thức thiết kế đa dạng mà nhóm đó còn thiếu.

2. Quy trình thiết kế đa dạng đa dạng cảnh quan tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM (Sơ đồ 2-8)

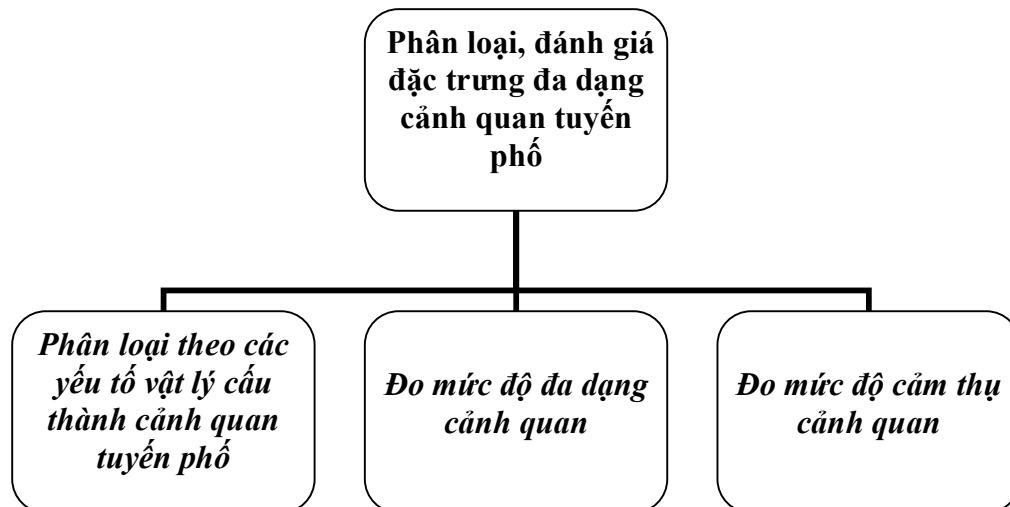
CHƯƠNG 3: KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU VỀ THIẾT KẾ ĐA DẠNG CẢNH QUAN TUYẾN PHỐ THƯỜNG MẠI DỊCH VỤ KHU TRUNG TÂM CŨ TP.HCM

3.1. Kết quả phân loại, đánh giá đặc trưng đa dạng cảnh quan tuyến phố thương mại dịch vụ tại trung tâm cũ Tp. HCM

Từ các cơ sở khoa học đã thiết lập ở chương 2, việc phân loại và đánh giá đặc trưng đa dạng cảnh quan tuyến phố được tiến hành qua 3 bước sau:

- + *Phân loại theo các yếu tố cấu thành không gian cảnh quan tuyến phố (cảnh quan không gian hình khối, cảnh quan không gian hoạt động)*
- + *Đo mức độ đa dạng cảnh quan bằng chỉ số đa dạng Simpson (Simpson Diversity Index)*
- + *Đo mức độ cảm thụ cảnh quan bằng phương pháp 5 bậc đánh giá (Godankai Hyoka)*

Các kết quả sẽ cho thấy mức độ đa dạng và mức độ đánh giá của người thụ cảm đối với các khu vực cảnh quan đa dạng như thế nào. Qua đó, định tính và định lượng được đặc tính đa dạng cảnh quan, xác định được các yếu tố chính cấu thành nên đặc tính đa dạng đó.



Sơ đồ 3-1. Các bước phân loại, đánh giá đặc trưng đa dạng cảnh quan tuyến phố (Nguồn: Tác giả)

3.1.1. Kết quả phân loại theo các yếu tố vật lý cấu thành cảnh quan tuyến phố

Dựa trên những khảo sát về cảnh quan để đánh giá các *yếu tố không gian hình khối* và *yếu tố không gian hoạt động* tạo nên đa dạng cảnh quan các tuyến phố và tiến hành phân loại theo các yếu tố này. Các tuyến phố thương mại dịch vụ khu trung tâm cũ Tp.HCM về tổng thể có thể chia thành 3 khu vực chính:

- *Các tuyến phố thương mại dịch vụ người Hoa khu trung tâm quận 5*
- *Các tuyến phố thương mại dịch vụ cao cấp ảnh hưởng phong cách Pháp - Mỹ khu trung tâm quận 1*
- *Các tuyến phố thương mại dịch vụ cho giới trẻ khu trung tâm quận 3*

Do có chung một số đặc điểm hình thành và phát triển, phần lớn các tuyến phố trong mỗi khu vực này đều mang cùng những đặc trưng khu vực. Tuy nhiên, khi khảo sát đặc trưng chi tiết của một số tuyến phố điển hình tại mỗi khu vực này thì cho kết quả khác biệt giữa một số tuyến trong cùng một khu vực. Điều này cho thấy những yếu tố tạo nên tính đa dạng cảnh quan không chỉ khác nhau giữa các khu vực trung tâm của đô thị, mà còn có thể có sự khác biệt bên trong từng khu vực.

Các bước tiến hành khảo sát và phân loại như sau:

- Khảo sát đánh giá các yếu tố cấu thành không gian cảnh quan: dựa trên bản vẽ hiện trạng từng tuyến phố, tiến hành khảo sát yếu tố không gian hình khối (hiện trạng sử dụng đất, hiện trạng kiến trúc, địa hình, mặt nước, cây xanh...) và các yếu tố không gian hoạt động (hoạt động kinh tế, hoạt động văn hóa xã hội, hoạt động giao thông)
- Tiến hành chụp ảnh mặt đứng và các không gian đặc thù tuyến
- Thực hiện các bản vẽ tách lớp sử dụng đất, đặc - rộng để khảo sát hình thái không gian
- Lập bảng phân loại cảnh quan tuyến phố (**Phụ lục 1**)

3.1.1.1. Kết quả khảo sát các tuyến phố thương mại dịch vụ điển hình phong cách kiến trúc phương Tây khu trung tâm quận 1

*** *Danh sách các tuyến phố lựa chọn khảo sát tại Quận 1 (Hình 3-1)***

*** Kết quả phân loại các tuyến phố quận 1 (Phụ lục 2), (Phụ lục 3)**

- Nhóm tuyến phố PB (Phổ Biến): Tuyến TMDV thấp tầng, liên kế, kiến trúc bản địa (I-1, I-2, I-3, I-11, I-12)
- Nhóm tuyến phố đặc trưng
- + Nhóm tuyến phố IA: Tuyến TMDV hỗn hợp tầng cao, liên kế, kiến trúc phương Tây (I-4, I-5, I-8)
- + Nhóm tuyến phố IB: Tuyến TMDV hỗn hợp tầng cao, kiến trúc phương Tây (I-6, I-7, I-9, I-10)

3.1.1.2. Các tuyến phố thương mại dịch vụ điển hình cho giới trẻ khu trung tâm quận 3

*** Danh sách các tuyến phố lựa chọn khảo sát tại Quận 3 (Hình 3-2)**

*** Kết quả phân loại các tuyến phố quận 3 (Phụ lục 2), (Phụ lục 3)**

- Nhóm tuyến phố PB (Phổ Biến): Tuyến TMDV thấp tầng, liên kế, kiến trúc bản địa (III-3)
- Nhóm tuyến phố đặc trưng
- + Nhóm tuyến phố IIIA: Tuyến TMDV thấp tầng, kiến trúc phương Tây (III-1, III-2, III-5, III-6)
- + Nhóm tuyến phố IIIB: Tuyến TMDV thấp tầng, kiến trúc bản địa (III-4, III-7, III-8, III-9)

3.1.1.3. Các tuyến phố thương mại-dịch vụ điển hình người Hoa trung tâm quận 5

*** Danh sách các tuyến phố lựa chọn khảo sát tại Quận 5 (Hình 3-3)**

*** Kết quả phân loại các tuyến phố quận 5 (Phụ lục 2), (Phụ lục 3)**

- Nhóm tuyến phố đặc trưng
- + Nhóm tuyến phố VA: Tuyến TMDV thấp tầng, liên kế, kiến trúc người Hoa (V-1, V-3, V-6, V-7, V-8, V-9)
- + Nhóm tuyến phố VB: Tuyến TMDV hỗn hợp tầng cao, liên kế, kiến trúc người Hoa (V-2, V-4, V-5)

3.1.1.4. Kết quả phân loại các nhóm tuyến phố thương mại dịch vụ điển hình theo các yếu tố cấu thành cảnh quan không gian hình khối

* **Nhóm tuyến phố PB (Phổ Biến):** Tuyến TM-DV thấp tầng, liên kế, kiến trúc bản địa (I-1, I-2, I-3, I-11, I-12, III-3) (**Bảng 3-1**)

* **Nhóm tuyến phố đặc trưng:**

. **Nhóm tuyến phố đặc trưng quận 1**

- **Nhóm tuyến phố IA:** Tuyến TMDV hỗn hợp tầng cao, liên kế, kiến trúc phương Tây (I-4, I-5, I-8) (**Bảng 3-2**)

- **Nhóm tuyến phố IB:** Tuyến TMDV hỗn hợp tầng cao, kiến trúc phương Tây (I-6, I-7, I-9, I-10) (**Bảng 3-3**)

. **Nhóm tuyến phố đặc trưng quận 3**

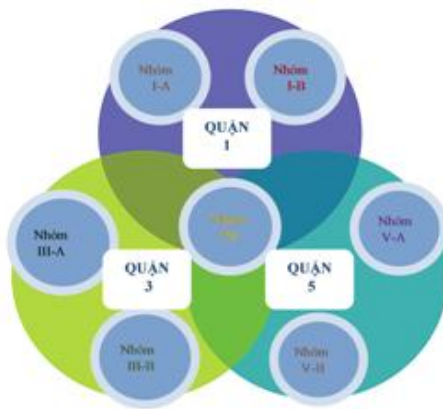
- **Nhóm tuyến phố IIIA:** Tuyến TMDV thấp tầng, kiến trúc phương Tây (III-1, III-2, III-5, III-6) (**Bảng 3-4**)

- **Nhóm tuyến phố IIIB:** Tuyến TMDV thấp tầng, kiến trúc bản địa (III-4, III-7, III-8, III-9) (**Bảng 3-5**)

. **Nhóm tuyến phố đặc trưng quận 5**

- **Nhóm tuyến phố VA:** Tuyến TMDV thấp tầng, liên kế, kiến trúc người Hoa (V-1, V-3, V-6, V-7, V-8, V-9) (**Bảng 3-6**)

- **Nhóm tuyến phố VB:** Tuyến TMDV hỗn hợp tầng cao, liên kế kiến trúc người Hoa (V-2, V-4, V-5) (**Bảng 3-7**)



Sơ đồ 3-2. Các nhóm tuyến phố TMDV quận 1,3,5 (Nguồn: Tác giả)

3.1.2. Kết quả đánh giá đa dạng cảnh quan

Để đánh giá mức độ đa dạng cảnh quan từng nhóm tuyến phố TMDV điển hình tại khu trung tâm cũ Tp.HCM, nghiên cứu sử dụng *phương pháp đo chỉ số đa dạng Simpson* để tính toán chỉ số đa dạng của từng nhóm (**Mục 2.1.1.2**)

Các bước tiến hành khảo sát và tính toán chỉ số đa dạng

- Trên mỗi tuyến phố đã lựa chọn (30 tuyến), khảo sát một đoạn có đặc trưng điển hình nhất của tuyến gồm 30 công trình theo nội dung của bảng khảo sát.
- Áp dụng công thức Simpson để tính chỉ số đa dạng của từng yếu tố theo số liệu thu thập được từ bảng khảo sát.

3.1.2.1. Kết quả khảo sát tính đa dạng của các yếu tố vật lý cấu thành không gian cảnh quan

Trên đoạn tuyến phố điển hình có 30 công trình của mỗi tuyến, tiến hành phân chia và đếm số lượng các yếu tố vật lý cấu thành cảnh quan có đặc điểm khác nhau. Các số liệu được ghi chép và tổng kết vào trong bảng khảo sát. Các số liệu này được dùng để tính toán chỉ số đa dạng cho mỗi tuyến.

(Phụ lục 4)

3.1.2.2. Kết quả tính toán chỉ số đa dạng cảnh quan các nhóm tuyến phố thương mại dịch vụ điển hình

Áp dụng công thức chỉ số đa dạng Simpson vào kết quả khảo sát tính đa dạng của các yếu tố vật lý cấu thành không gian cảnh quan để tính toán chỉ số đa dạng.

$$A = \frac{N(N-1)}{\sum_i n_i(n_i-1)}$$

(Phụ lục 5)

Từ các kết quả tính toán, xác định được chỉ số đa dạng của 7 dạng nhóm tuyến phố (**Bảng 3-8**), (**Bảng 3-9**), (**Bảng 3-10**), (**Bảng 3-11**), (**Bảng 3-12**), (**Bảng 3-13**), (**Bảng 3-14**)

3.1.3. Kết quả đánh giá cảm thụ cảnh quan

Để xác định đặc trưng đa dạng thông qua cảm thụ cảnh quan các tuyến phố TMDV điển hình Tp.HCM một cách khách quan và khoa học, nghiên cứu sử dụng *phương pháp 5 bậc đánh giá Godankai Hyoka (Mục 2.1.1.3)*

3.1.3.1. Kết quả chỉ số cảm thụ cảnh quan

Để phục vụ mục tiêu nghiên cứu, luận án dựa trên ba bảng kết quả chỉ số cảm thụ cảnh quan sau:

- *Thống kê chỉ số cảm thụ cảnh quan 30 tuyến phố TMDV (Bảng 3-15)*: Đây là cơ sở dữ liệu cơ bản nhất, sử dụng trong mọi phân tích cảm thụ cảnh quan tiếp theo.
- *Biểu đồ chỉ số cảm thụ cảnh quan tổng hợp của 3 quận 1,3,5 (Bảng 3-16)*: Dùng để đánh giá và so sánh mức độ chênh lệch về cảm thụ cảnh quan của 3 quận 1,3,5.
- *Biểu đồ chỉ số cảm thụ cảnh quan của 30 tuyến phố (Bảng 3-17)*: Dùng để đánh giá và so sánh mức độ chênh lệch về cảm thụ cảnh quan của 30 tuyến phố.

3.1.3.2. Các yếu tố chính ảnh hưởng đến đánh giá cảm thụ cảnh quan

Từ biểu đồ phân tích (Bảng 3-18) cho thấy các yếu tố chính ảnh hưởng đến đánh giá cảnh quan các tuyến phố lần lượt là các yếu tố sau

- * **Thích**: Phụ thuộc vào các yếu tố chính là *Đẹp, Sáng sủa, Cởi mở, Hiện đại*.
- * **Hấp dẫn**: Phụ thuộc vào các yếu tố chính là *Đẹp, Cởi mở, Sáng sủa, Thoải mái, Cao cấp, Già, Hiện đại*.
- * **Muốn đến**: Phụ thuộc vào các yếu tố chính là *Đẹp, Cởi mở, Sáng sủa*.

Như vậy, các yếu tố chính ảnh hưởng đến đánh giá cảm thụ cảnh quan tích cực của tuyến phố xếp theo thứ tự từ quan trọng nhất đến giảm dần là:

Đẹp → Cởi mở → Sáng sủa, Thoải mái → Cao cấp, Truyền thống, Trẻ trung → Hiện đại.

Để người mua sắm thấy thích một tuyến phố, thấy nó hấp dẫn và muốn đến đó, thì các yếu tố quan trọng hàng đầu là Đẹp, kế tiếp là Cởi mở và Sáng sủa. Các yếu tố khác như Cao cấp, Truyền thống hay Hiện đại, Trẻ Trung chiếm vị trí thứ hai. Những yếu tố còn lại như Náo nhiệt hay Yên tĩnh, Mát mẻ hay Nóng bức hầu như không có tác dụng đáng kể đến đánh giá cảm thụ cảnh quan.

3.1.3.3. Đánh giá cảm thụ cảnh quan

* *Kết quả đánh giá cảm thụ cảnh quan tổng hợp của 3 quận 1,3,5*

. **Quận 1:** Các tuyến phố TMDV khu trung tâm quận 1 có đầy đủ các yếu tố mà đa phần cư dân đô thị Tp.HCM đánh giá cao như: Đẹp, Cởi mở, Cao cấp, Hiện đại pha lẫn Truyền thống...Có thể xem đây là khu vực được yêu thích nhất trong 3 khu vực nghiên cứu (quận 1,3,5).

. **Quận 3:** Các tuyến phố TMDV khu trung tâm quận 3 cũng có các yếu tố mà đa phần cư dân đô thị Tp.HCM đánh giá cao nhưng có sự khác biệt so với quận 1, đó là: Đẹp, Sáng sủa, Cởi mở... Ngoài ra, tính Hiện đại cao hơn quận 1. Khảo sát thực tế cho thấy phần đông người đến đây là giới trẻ. Mức độ yêu thích được đánh giá cũng khá cao, tuy nhiên có sự khác biệt khá lớn giữa các tuyến phố. Một số tuyến phố nhếch nhác, không gian không có nhiều đặc trưng được đánh giá không cao.

. **Quận 5:** Các tuyến phố TMDV khu trung tâm quận 5 có đánh giá cảnh quan đẹp nhìn chung không cao, nhưng có 1 vài khu vực có tính truyền thống như tuyến phố Phạm Đôn có “Phố ăn Chợ Lớn” được đánh giá khá cao. Các khu hiện đại như “Thuận Kiều Plaza” được đánh giá không cao. Điều này cho thấy các tuyến phố mua sắm, ẩm thực mang tính truyền thống phù hợp hơn với không gian chung và tập quán cư dân nơi đây. (Bảng 3-19)

* *Kết quả đánh giá cảm thụ cảnh quan 30 tuyến phố TMDV*

Có sự chênh lệch khá lớn trong đánh giá cảm thụ cảnh quan của 30 tuyến phố. Các tuyến phố có hấp lực cao đều cho thấy có sự đa dạng về mặt cảnh quan. Mức độ yêu thích ít thay đổi theo các yếu tố như độ tuổi (trẻ - già), tính thời thượng (hiện đại - truyền thống) mà thay đổi nhiều ở yếu tố *cởi mở, sáng sủa, thoải mái* hay không. Một khu vực được cho là cởi mở, sáng sủa, thoải mái có nghĩa là nó có khả năng tiếp nhận nhiều đối tượng khác nhau không phân biệt thu nhập, tuổi tác, giới tính... Đây chính là kết quả được tạo nên từ sự đa dạng, trong đó có sự đa dạng về không gian hình khối. Điều này cho thấy ở các tuyến phố TMDV được yêu thích thì yếu tố đa dạng đóng vai trò khá quan trọng. (Bảng 3-20)

*** Kết quả đánh giá cảm thụ cảnh quan 7 nhóm tuyến phố TMDV**

Biểu đồ phân tích cho thấy, các tuyến phố được chia nhóm theo cảm thụ cảnh quan khá rõ rệt và trùng khớp với chia nhóm theo đặc trưng cảnh quan. Ngoài ra, các nhóm tuyến phố điển hình có đặc trưng khác nhau rõ nét, thậm chí có thể đối nghịch, nhưng vẫn có thể đạt được mức độ yêu thích gần bằng nhau (Ví dụ: nhóm có tính truyền thống hay hiện đại đều có mức độ yêu thích gần bằng nhau). Trong cùng một nhóm tuyến phố, có những tuyến có nhiều đặc điểm cảnh quan khác biệt nhau, đôi khi là tương phản (đường Đồng Khởi, đường Phan Bội Châu - Chợ Bến Thành)

Kết quả đánh giá cảm thụ cảnh quan 7 nhóm tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM tóm tắt như sau:

- *Nhóm PB (Phố Bến)*: khá sáng sủa, khá cởi mở, khá trẻ trung, náo nhiệt.
- *Nhóm IA*: đẹp, cởi mở, tráng lệ, cao cấp, sáng sủa, trẻ trung, truyền thống.
- *Nhóm IB*: khá đẹp, khá cởi mở, tráng lệ, cao cấp, sáng sủa, trẻ trung, hiện đại.
- *Nhóm IIIA*: khá đẹp, khá cởi mở, khá sáng sủa.
- *Nhóm IIIB*: tất cả ở mức trung bình.
- *Nhóm VA*: khá già, hơi tối, truyền thống, ồn ào
- *Nhóm VB*: khá cởi mở

(Bảng 3-21)

*** Kết quả về khuynh hướng chuyển hóa cảm thụ cảnh quan 7 nhóm tuyến phố TMDV**

Từ biểu đồ về khuynh hướng chuyển hóa cảm thụ cảnh quan 7 nhóm tuyến phố, có thể thấy được rằng các nhóm đứng gần nhau trên biểu đồ (có nhiều yếu tố tương đồng) sẽ có khả năng chuyển hóa lên (hay xuống) để trở thành nhóm gần mình dễ dàng nhất. Bên cạnh đó, qua phân tích các yếu tố có ảnh hưởng lớn đến cảm nhận tốt xấu đối với cảnh quan, cho thấy rằng nhờ vào việc điều chỉnh các yếu tố ảnh hưởng này (tính truyền thống - hiện đại, cởi mở - khép kín) theo chiều hướng nào trong tương lai sẽ quyết định đến việc làm cho một tuyến phố sẽ chuyển đổi sang nhóm đa dạng cao hơn hay thấp hơn.

(Bảng 3-22)

3.1.4. Kết quả phân loại, đánh giá đặc trưng đa dạng cảnh quan các nhóm tuyến phố

** Nhóm tuyến phố phổ biến: Tuyến TMDV thấp tầng, liên kết, kiến trúc bản địa*

. **Đặc trưng cảnh quan:** Ít cây xanh; Không có mặt nước; Ít không gian mở; Không có quảng trường; Kiến trúc: chức năng công trình đa phần là TMDV nhỏ, tuổi thọ công trình không đa dạng, hình thức liên kết công trình dạng liên kết, hình thức kiến trúc bản địa, đa phần thấp tầng, chiều ngang đa phần đều nhau 4m, có TMDV phụ trước TMDV lớn, không có khoảng lùi, không có hàng rào, bãi xe đa dạng, dạng mặt tiền mở, màu sắc đa dạng; Loại hình TMDV đa dạng; Loại hình giao thông đa dạng; Chiều rộng đường 6-20m; Chiều rộng vỉa hè 2-3.5m; Có nhiều hẻm và đường giao cắt; Hệ số SĐĐ: 3-4; Mật độ xây dựng: 80%-90%.

. **Tính đa dạng cảnh quan:** Loại hình TMDV (3.59); Màu sắc (5.05); Loại hình giao thông (2.62).

. **Cảm thụ cảnh quan:** Khá sáng sủa; Khá cởi mở; Khá trẻ trung; Náo nhiệt.

** Nhóm IA: Tuyến TMDV hỗn hợp tầng cao, liên kết, kiến trúc phương Tây*

. **Đặc trưng cảnh quan:** Cây xanh đa dạng; Có nhiều tuyến có mặt nước; Nhiều không gian mở; Có quảng trường; Kiến trúc: chức năng công trình đa dạng, tuổi thọ công trình đa dạng, hình thức liên kết công trình dạng liên kết, hình thức kiến trúc đa dạng, hỗn hợp tầng cao, chiều ngang công trình không đều, có TMDV phụ trước TMDV lớn, không có khoảng lùi, không có hàng rào, bãi xe đa dạng, dạng mặt tiền đa dạng, màu sắc đa dạng; Loại hình TMDV đa dạng; Loại hình giao thông đa dạng; Chiều rộng đường 15-30m; Chiều rộng vỉa hè từ 5-7.5m; Có nhiều hẻm và đường giao cắt; Hệ số SĐĐ: 3-4; Mật độ xây dựng: 65%-75%.

. **Tính đa dạng cảnh quan:** Loại hình TMDV (8.13); Màu sắc (4.45); Tuổi thọ công trình (3.31); Tầng cao (2.58); Loại hình giao thông (3.66).

. **Cảm thụ cảnh quan:** Đẹp; Cởi mở; Tráng lệ; Cao cấp; Trẻ trung; Truyền thống.

** Nhóm IB: Tuyến TMDV hỗn hợp tầng cao, kiến trúc phương Tây*

. **Đặc trưng cảnh quan:** Cây xanh đa dạng; Có nhiều tuyến có mặt nước; Nhiều không gian mở; Có quảng trường; Kiến trúc: chức năng công trình đa dạng, tuổi thọ

công trình đa dạng, hình thức liên kết công trình dạng hỗn hợp, hình thức kiến trúc đa dạng, hỗn hợp tầng cao, chiều ngang công trình không đều, ít có TMDV phụ trước TMDV lớn, khoảng lùi đa dạng, hàng rào đa dạng, bãi xe đa dạng, dạng mặt tiền đa dạng, màu sắc đa dạng; Loại hình TMDV đa dạng; Loại hình giao thông đa dạng; Chiều rộng đường 20-30m; Chiều rộng vỉa hè 3.5-5m; Có hẻm và đường giao cắt; Hệ số SDD: 4-5; Mật độ xây dựng: 40%-50%.

. **Tính đa dạng cảnh quan:** Loại hình TMDV (4.97); Màu sắc (5.38); Chiều ngang khu đất (4.33); Tầng cao (4.33); Loại hình giao thông (2.76).

. **Cảm thụ cảnh quan:** Khá đẹp; Khá cởi mở; Tráng lệ; Cao cấp; Sáng sủa; Trẻ trung; Hiện đại.

*** Nhóm IIIA: Tuyến TMDV thấp tầng, kiến trúc phương Tây**

. **Đặc trưng cảnh quan:** Cây xanh đa dạng; Có nhiều tuyến có mặt nước; Nhiều không gian mở; Có quảng trường; Kiến trúc: chức năng công trình đa dạng, tuổi thọ công trình đa dạng, hình thức liên kết công trình dạng hỗn hợp, hình thức kiến trúc đa dạng, thấp tầng, chiều ngang công trình không đều, có TMDV phụ trước TMDV lớn, khoảng lùi đa dạng, hàng rào đa dạng, bãi xe đa dạng, dạng mặt tiền đa dạng, màu sắc đa dạng; Loại hình TMDV đa dạng; Loại hình giao thông đa dạng; Chiều rộng đường 12-14m; Chiều rộng vỉa hè 4-6m; Nhiều hẻm và đường giao cắt; Hệ số SDD: 2-3; Mật độ xây dựng: 50%-60%.

. **Tính đa dạng cảnh quan:** Loại hình TMDV (4.45); Màu sắc (4.94); Chiều ngang khu đất (4.55); Khoảng lùi (3.37); Loại hình giao thông (3.35).

. **Cảm thụ cảnh quan:** Khá đẹp; Khá cởi mở; Khá sáng sủa

*** Nhóm IIIB: Tuyến TMDV thấp tầng, kiến trúc bản địa**

. **Đặc trưng cảnh quan:** Cây xanh nhiều; Không có mặt nước; Không có không gian mở; Không có quảng trường; Kiến trúc: chức năng công trình không đa dạng, tuổi thọ công trình đa dạng, hình thức liên kết công trình rời rạc, hình thức kiến trúc bản địa, thấp tầng, chiều ngang công trình không đều, không có TMDV phụ trước TMDV lớn, khoảng lùi đa dạng, hàng rào nhiều, bãi xe đa dạng, dạng mặt tiền đa dạng, màu sắc đa dạng; Loại hình TMDV đa dạng; Loại hình giao thông đa dạng;

Chiều rộng đường 6-20m; Chiều rộng vỉa hè 1.6-4.5m; Nhiều hẻm và đường giao cắt; Hệ số SĐĐ: 2-3; Mật độ xây dựng: 60%-70%.

. **Tính đa dạng cảnh quan:** Loại hình TMDV (5.13); Màu sắc (6.32); Chiều ngang khu đất (3.68); Khoảng lùi (3.08); Loại hình giao thông (2.76).

. **Cảm thụ cảnh quan:** Tất cả ở mức trung bình.

* **Nhóm VA: Tuyến TMDV thấp tầng, liên kết, kiến trúc người Hoa**

. **Đặc trưng cảnh quan:** Cây xanh rất ít; Không có mặt nước; Không có không gian mở; Không có quảng trường; Kiến trúc: chức năng công trình không đa dạng, tuổi thọ công trình đa dạng, hình thức liên kết công trình dạng liên kết, hình thức kiến trúc người Hoa, thấp tầng, chiều ngang khu đất đều nhau 4m, có TMDV phụ trước TMDV lớn, không có khoảng lùi, không có hàng rào, bãi xe phía trước, dạng mặt tiền mở, màu sắc đa dạng; Loại hình TMDV đa dạng; Chiều rộng đường 6-16m; Vỉa hè 1-5m; Nhiều hẻm và đường giao cắt; Hệ số SĐĐ: 4-5; Mật độ xây dựng: 80%-90%.

. **Tính đa dạng cảnh quan:** Loại hình TMDV (4.21); Màu sắc (6.02).

. **Cảm thụ cảnh quan:** Khá già, Hơi tối; Truyền thống; Ôn ào.

* **Nhóm VB: Tuyến TMDV hỗn hợp tầng cao, liên kết, kiến trúc người Hoa**

. **Đặc trưng cảnh quan:** Cây xanh ít; Không có mặt nước; Ít không gian mở; Không có quảng trường; Kiến trúc: chức năng công trình không đa dạng, tuổi thọ công trình đa dạng, hình thức liên kết công trình dạng hỗn hợp, hình thức kiến trúc người Hoa, hỗn hợp tầng cao, chiều ngang công trình không đều, có TMDV phụ trước TMDV lớn, không có khoảng lùi, không có hàng rào, bãi xe phía trước, dạng mặt tiền mở, màu sắc đa dạng; Loại hình TMDV đa dạng; Loại hình giao thông đa dạng; Chiều rộng đường 15-30m; Chiều rộng vỉa hè 2-5m; Nhiều hẻm và đường giao cắt; Hệ số SĐĐ: 5-7; Mật độ xây dựng: 75%-85%.

. **Tính đa dạng cảnh quan:** Loại hình TMDV (4.81); Màu sắc (6.16); Tuổi thọ công trình (3.08); Chiều ngang khu đất (3.01); Loại hình giao thông (3.15).

. **Cảm thụ cảnh quan:** Khá cởi mở. (Bảng 3-23)

3.2. Xây dựng hệ thống tiêu chí, phương thức và cách thức thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM

Từ cơ sở khoa học chương 2 (mục 2.1.2) đã xác định được các nhóm tiêu chí, phương thức và cơ sở xây dựng cách thức thiết kế đa dạng. Tiếp theo đó, nội dung phần này xây dựng các cách thức thiết kế đa dạng dựa trên những cơ sở đã nêu.

3.2.1. Nhóm tiêu chí kết hợp

Sự kết hợp là tiêu chí đầu tiên của khu vực đa dạng. Sự kết hợp giữa nhiều cá thể khác biệt giúp tạo nên một tập hợp đa dạng. Tiêu chí kết hợp là tiêu chí giúp cho sự kết hợp nhiều loại hình không gian khác nhau có môi trường thuận lợi để hình thành và phát triển một cách có trật tự. Tiêu chí kết hợp trong thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM cần đạt được ở cả 2 yếu tố cấu thành cảnh quan: kết hợp yếu tố không gian hình khối và kết hợp yếu tố không gian hoạt động.

3.2.1.1. Kết hợp yếu tố không gian hình khối

Như đã phân tích ở mục 2.1.2.3, ba phương thức có thể giúp duy trì sự kết hợp các yếu tố không gian hình khối trên tuyến phố là:

- Kết hợp các không gian hình khối có hình thức khác nhau
- Kết hợp các không gian hình khối có độ tuổi khác nhau
- Kết hợp các không gian hình khối có hình thức sở hữu khác nhau

*** *Kết hợp các không gian hình khối có hình thức khác nhau***

Là sự kết hợp các không gian hình khối có phong cách kiến trúc, kích thước, màu sắc, công năng sử dụng, kích cỡ, hình thái cấu trúc không gian... khác nhau.

Có các cách thức để thực hiện phương thức này như sau:

. *Mã nhận dạng đặc trưng đa dạng cảnh quan (SmartCode)*: dùng để kết hợp các loại không gian hình khối khác nhau theo một trật tự nhất định.

Trên thực tế, những nơi có vị trí tốt hay được thiết kế tốt thì thường nhanh chóng tăng giá, khiến cho các khu vực lân cận cũng nhanh chóng thay đổi theo cả về hình thái không gian và mức giá. Điều này sẽ tạo nên hai vấn đề đó là một số lớn các

không gian hoặc công trình cũ sẽ biến mất hoặc tạo nên các không gian hình khối pha trộn lộn xộn ngoài tầm kiểm soát.

Chiến lược thiết kế cảnh quan nhằm đảm bảo việc kết hợp các không gian hình khối đa dạng không trở nên mất trật tự là: xây dựng Mã nhận dạng đặc trưng đa dạng cảnh quan (SmartCode). Việc cải tạo các công trình cũ tuân thủ theo mã này giúp cho cảnh quan tuyến phố có được một trật tự nhất định. Việc xây dựng các công trình mới theo mã nhận dạng đặc trưng đa dạng cảnh quan sẽ giúp đảm bảo cho công trình mới tương thích với các đặc tính đa dạng cảnh quan tuyến phố hiện có.

Tuyến phố thương mại dịch vụ Tp.HCM bao gồm nhiều không gian hình khối có hình thức khác nhau về: phong cách kiến trúc, kích thước, màu sắc, công năng sử dụng, kích cỡ, cấu trúc tuyến phố (liên kết, hỗn hợp)...vì vậy, việc xây dựng Mã nhận dạng đặc trưng cảnh quan cho từng tuyến là hết sức cần thiết.

. Kết hợp các chức năng

Việc kết hợp nhiều chức năng trong một công trình hoặc một không gian trên tuyến phố TMDV khiến cho công trình hoặc không gian đó sẽ chứa đựng nhiều hình khối không gian kiến trúc khác nhau, nhằm đáp ứng được tất cả các chức năng đó. Vì vậy, cảnh quan không gian hình khối tuyến phố cũng trở nên đa dạng hơn.

Trong tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM, có sự kết hợp nhiều loại công trình chức năng khác nhau. Việc duy trì nhiều chức năng trong một công trình hay nhiều công trình có chức năng khác nhau như hiện nay là hết sức cần thiết để duy trì tính đa dạng yếu tố không gian hình khối trên tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM.

. Có sự chuyển tiếp

Những khu vực đa dạng cảnh quan sẽ có rất nhiều không gian khác biệt nhau. Vì tính đa dạng của hình thức và chức năng các công trình, có những khu vực đặt cạnh nhau không có sự hòa hợp. Đôi khi việc đặt cạnh nhau gần như không hề gây cảm giác thú vị mà lại gây mất phương hướng và gây rối. Khi một hồ bơi nằm bên cạnh

một tòa nhà cao tầng có thể sẽ rất phù hợp, nhưng nếu nằm cạnh một khu “ổ chuột” thì hoàn toàn khác.

Những tuyến phố đa dạng cảnh quan thường có những sự pha trộn đột ngột các loại công trình. Sự pha trộn có thể gây phản cảm nếu không có không gian chuyển tiếp dựa trên bối cảnh chung của tuyến. Khi đó, sự pha trộn sẽ làm nổi bật hơn sự khác biệt, chứ không phải là đa dạng. Những nơi đó sẽ tạo ra cảm giác không gian đường phố dường như bị phân mảnh do quy hoạch và thiết kế yếu kém.

Để khắc phục tình trạng trên, cần có cách thức tạo không gian chuyển tiếp giữa các dạng không gian khác biệt. Việc này được tiến hành theo các bước sau:

- Xác định khu vực tiếp giáp giữa các dạng không gian khác biệt

Bước đầu tiên là tìm những nơi đang có sự pha trộn các loại công trình khác nhau. Có thể có nhiều dạng khu vực pha trộn khác nhau như sau:

+ Các khu vực hỗn hợp dạng cô lập: khu vực pha trộn cao được bao quanh bởi các khu vực pha trộn thấp.

+ Những khu vực có độ tương phản cao: những nơi có sự pha trộn cao chuyển thành pha trộn thấp một cách đột ngột.

+ Những khu vực có công trình đa dạng cao: là những nơi có các loại công trình nằm cạnh nhau nhưng rất khác nhau về hình thức và chức năng.

Với những khu vực có các kiến trúc nhiều khác biệt, khu vực chuyển tiếp là cần thiết. Điều quan trọng là phải thiết kế để khu vực đấy thành nơi có các hoạt động, không nên để những lô đất hoặc tòa nhà bị bỏ trống giữa các không gian đa dạng .

- Thiết kế khu vực chuyển tiếp giữa các không gian khác biệt

Bước tiếp theo là thiết kế khu vực chuyển tiếp giữa các không gian khác biệt trên tuyến phố. Thiết kế khu vực chuyển tiếp giữa các không gian khác biệt nên tập trung vào việc tạo ra một mối liên kết về hình thức hoặc về nhận thức giữa các loại công trình đa dạng trong khu vực đó. Ví dụ, việc phát triển không gian công cộng có thể là một cách tốt để liên kết các loại công trình bất kỳ với nhau. Nếu các loại công trình đa dạng đều sở hữu chung một không gian công cộng bằng nhau thì chúng đều được xem như là quan trọng ngang nhau, ít nhất là trên một mức độ

tượng trưng. Chúng chia sẻ một không gian công cộng, và cùng nhau kết nối với nó. Ngoài ra, các công trình đa dạng phục vụ cho nhiều mục đích sử dụng cũng tạo nên sức sống cho các không gian công cộng gắn với nó. Điều này sẽ giúp tạo nên một sự liên kết tốt hơn giữa các loại công trình đa dạng.

Những không gian mở hay vỉa hè, đường phố trên các tuyến đường cũng có thể xem là đối tượng cho việc thiết kế không gian chuyển tiếp, tùy thuộc vào bối cảnh khu vực. Trong đó, công viên là một đối tượng hiển nhiên. Nếu có đường phố thay thế cho không gian mở giữa các loại công trình khác nhau thì đường phố có thể được thiết kế để kết nối không gian.

Bên cạnh đó, các thiết kế cần dựa trên một mã tiêu chuẩn đặc trưng cảnh quan (FormbasedCode). Mã này nên áp dụng cho thiết kế các công trình và cả cho khu vực chuyển tiếp giữa các công trình đó trong tuyến phố TMDV có sự đa dạng cảnh quan. (Hình 3-4)

. TMDV nhỏ có vị trí tốt

Khả năng thiết lập sự đa dạng của những nơi có mật độ thấp là một thách thức, nhưng cũng có một số chiến lược thiết kế có khả năng tạo nên sự đa dạng tại những nơi như vậy. Khuyến khích các công trình TMDV nhỏ là chiến lược đặc biệt quan trọng bởi vì nó cung cấp thêm lựa chọn cho các doanh nghiệp hoặc hộ gia đình có thu nhập từ thấp đến trung bình, cũng như tăng thêm giá trị khai thác cho các chủ sở hữu. Áp lực tăng mật độ có thể được giảm đi bằng cách hỗ trợ các công trình nhỏ. Để khuyến khích được các công trình nhỏ, có các cách hỗ trợ sau:

- Tạo đầu mối giao thông thuận tiện tại những khu vực có nhiều công trình TMDV nhỏ (các công trình nhỏ, đặc biệt là thương mại, thường không có khả năng đáp ứng đủ chỗ đậu xe).
- Bố trí các công trình dịch vụ, văn phòng, nhà ở nhỏ trong các khu vực thương mại. Các loại hình dịch vụ, văn phòng và nhà ở nhỏ có chi phí ít hơn nên giá cả rẻ hơn, khuyến khích được nhiều đối tượng khách hàng hơn. Ngoài ra, chủ nhân của các công trình nhỏ này còn chính là các khách hàng tiềm năng, giúp gia tăng lượng khách hàng cho các doanh nghiệp lân cận.

Việc làm này có thể làm gia tăng nhiều hình thức kết hợp công trình kiến trúc khác. Ví dụ như kết hợp các công trình kiến trúc khác nhau theo phương đứng cũng có thể áp dụng các nguyên tắc như theo phương ngang. Theo luật quy hoạch Mỹ, không gian trống bên trên các công trình hoàn toàn có thể được xem như là tồn tại riêng biệt, độc lập với công trình bên dưới. Vì vậy, các không gian đó có thể được mua bán, trao đổi và xây dựng các công trình hoàn toàn khác biệt và độc lập về sở hữu với công trình hiện hữu trước đây ở phía dưới [11]

Tiếp theo sự gia tăng nhiều hình thức kết hợp công trình kiến trúc sẽ là sự gia tăng các hình thức kết hợp về giao thông để giải quyết vấn đề tiếp cận cho công trình như các dạng cầu nổi trên không (Bangkok), Cầu thang lộ thiên (Hong Kong). Các hình thức kết hợp này đều hỗ trợ tăng cường đa dạng cảnh quan. **(Hình 3-5)**

*** *Kết hợp các không gian hình khối có độ tuổi khác nhau***

Các tuyến phố TMDV mang tính đa dạng cao thường có lịch sử hình thành và quá trình phát triển tương đối lâu đời. Vì vậy, có một sự khác biệt khá lớn về độ tuổi của các không gian hay công trình trên tuyến. Do được xây dựng vào các thời kỳ khác nhau nên không chỉ hình thức mà cả chức năng hoạt động của các công trình (không gian) này cũng khác nhau.

Các cách thức để thực hiện phương thức này như sau:

. *Lưu giữ quỹ công trình hiện có*: Các công trình cũ mang giá trị sử dụng và giá trị bảo tồn không gian kiến trúc. Thông qua các công trình đó, người ta có thể hiểu được những phẩm chất độc đáo của khu vực (Hayden, 2003). Trong các tuyến phố đa dạng phải có một phần đáng kể các cư dân cũ, những người có thể duy trì được công việc và cuộc sống của mình ở đó (Jane Jacobs, 1961). Ngoài ra, việc lưu giữ các công trình hiện có còn giúp giảm bớt chi phí xây dựng công trình mới.

. *Tích hợp, pha trộn quỹ công trình cũ và mới*: Một khu vực có sự kết hợp giữa công trình cũ và mới sẽ giúp duy trì được các loại hình TMDV cũ và bổ sung thêm các loại hình TMDV mới. Điều này giúp cho người sử dụng có được nhiều lựa chọn hơn, có thể sử dụng được nhiều loại dịch vụ trong cùng một khu vực **(Hình 3-6)**

*** *Kết hợp các hình thức sở hữu khác nhau***

Một tuyến phố hay một khu vực có nhiều hình thức sở hữu khác nhau đồng nghĩa với việc có nhiều người, nhiều thành phần xã hội được chia sẻ quyền khai thác và sử dụng tại nơi đó. Tùy theo mục đích và nhu cầu, các thành phần xã hội khác nhau đó sẽ tạo nên các không gian và công trình khác biệt. Điều này đem đến tính đa dạng không gian hình khối cho tuyến phố.

Có các cách kết hợp hình thức sở hữu khác nhau như sau:

. *Kết hợp nhiều thành phần sở hữu*: nhà nước, tổ chức, cá nhân

Mỗi dạng TMDV phù hợp với các thành phần sở hữu khác nhau. TMDV tập trung có thể phù hợp với thành phần sở hữu là nhà nước hay các tổ chức, tập đoàn lớn. TMDV nhỏ lẻ, tự phát phù hợp với thành phần sở hữu cá nhân. Một tuyến phố TMDV có sự đa dạng cảnh quan là tuyến phố có nhiều loại hình công trình TMDV khác nhau. Vì vậy, các công trình trên tuyến phố cần có sự kết hợp của nhiều thành phần sở hữu khác nhau. Có ba loại thành phần sở hữu hiện nay là: nhà nước, tổ chức, cá nhân.

. *Kết hợp nhiều trạng thái sở hữu*: Bên cạnh việc kết hợp nhiều thành phần sở hữu khác nhau, việc kết hợp nhiều trạng thái sở hữu khác nhau cũng tạo điều kiện cho sự tồn tại nhiều thành phần xã hội trên một tuyến phố TMDV hơn. Có nhiều dạng kết hợp trạng thái sở hữu như: chủ sở hữu - người thuê, sở hữu riêng - sở hữu chung, sở hữu ngắn hạn - sở hữu dài hạn...

3.2.1.2. Kết hợp yếu tố không gian hoạt động

* *Phù hợp với các doanh nghiệp nhỏ, hộ buôn bán cá thể*

Tại các tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM hiện nay, các dịch vụ nhỏ lẻ và không chính thống vẫn len lỏi đến mọi nơi, kể cả ở những con đường sang trọng bậc nhất thành phố như Lê Lợi, Đồng Khởi... Các “cửa hàng” này được bày ra ngay trên vỉa hè, trong một gánh hàng rong hay thậm chí một chiếc xe đạp.

(Hình 3-7)

Sự nhỏ bé đặc biệt quan trọng trong các khu vực đa dạng vì nó là cơ sở của việc sẽ có nhiều đối tượng sở hữu và chủ sở hữu hơn, từ đó dẫn đến sự đa dạng của các công trình dịch vụ. Trên các tuyến phố TMDV đa dạng, cần bảo vệ sự tồn tại của

các doanh nghiệp nhỏ sẵn có, và khuyến khích sự phát triển của các doanh nghiệp nhỏ mới. Điều tiết sự phát triển của các loại hình doanh nghiệp có thể được thực hiện theo nhiều cách như sau:

. *TMDV nhỏ tiếp giáp với ngõ hẻm, gần TMDV lớn*: Đối với những gia đình có thu nhập thấp và nằm trong khu trung tâm, nhà ở nên có chức năng như nơi làm việc: để may quần áo, làm một cửa hàng sửa chữa, hoặc tham gia vào các ngành công nghiệp nhẹ không độc hại. Tại Tp.HCM hầu hết các tuyến phố thương mại dịch vụ đa dạng đã có sẵn một hệ thống các con hẻm nhỏ. Những con hẻm này có thể được hợp pháp hóa như là nơi hỗ trợ kinh doanh cho doanh nghiệp nhỏ. Tuy nhiên, cần hạn chế áp dụng cách thức này ở những nơi gần khu thương mại hoặc những nơi đã có một mức độ hỗn hợp sử dụng đất cao để tránh sự lộn xộn, quá tải.

(Hình 3-8)

. *Thiết kế khuyến khích làm việc tại nhà*: Khuyến khích các hộ dân sống, làm việc ngay tại nhà, tăng cường gác xép, tăng ánh sáng cho những khu vực ít sử dụng nhưng lại tiếp giáp với hành lang giao thông chính có thể là những gợi ý tốt cho phát triển đa dạng. Nó giúp các doanh nghiệp nhỏ có được một chỗ đứng (hoặc duy trì sự tồn tại) trong một cộng đồng đa dạng.

*** Kết hợp loại hình TMDV lớn, có tổ chức với TMDV nhỏ**

Những công trình này về chức năng thường là nơi cung cấp dịch vụ bán lẻ chính của tuyến phố, về cảnh quan thường là các điểm mốc chính (landmark), nhưng chính chúng lại thường làm gián đoạn kết nối của đường phố, hạn chế tiếp cận, hạn chế không gian dành cho những loại hình thương mại dịch vụ khác. Có các cách thức để tăng hoạt động đa dạng cho các công trình này như sau:

. *“Bọc” công trình lớn bằng công trình nhỏ*: Những khu thương mại lớn có thể được thiết kế theo cách gần giống như cơ cấu của một khu vực đa dạng, trong đó có cách thức là 'bọc' chúng với các đơn vị nhỏ hơn, hay còn gọi là các "Hạt mịn".

. *Đặt TMDV phụ trước các TTTM lớn*: tương tự như trên, có thể đặt các không gian nhỏ lẻ, các TMDV phụ ở phía trước những công trình TMDV lớn. Việc chia sẻ

không gian cho những người bán lẻ địa phương nhỏ hơn sẽ tốt hơn cho sự đa dạng, tốt cho việc kích hoạt và làm đường phố sầm uất. **(Hình 3-9)**

3.2.2. Nhóm tiêu chí kết nối

Sự kết nối có vai trò giúp các không gian đa dạng vận hành trôi chảy, hiệu quả để các tiêu chuẩn đa dạng ko bị phá vỡ. Tương tự như tiêu chí kết hợp, tiêu chí kết nối trong thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM cần đạt được ở cả 2 yếu tố cấu thành cảnh quan: kết nối yếu tố không gian hình khối và kết nối yếu tố không gian hoạt động.

3.2.2.1. Kết nối yếu tố không gian hình khối

*** *Có bản sắc không gian***

Các không gian trung tâm mang hình ảnh, biểu tượng, địa danh nổi tiếng của tuyến phố có thể dùng để thiết lập nên bản sắc cho một khu vực đa dạng. Paul Zucker định nghĩa những nơi đó là "ô vuông hạt nhân" - một nơi đặt yếu tố không đồng nhất ở ngoại vi với nhau, thành một đơn vị trực quan tích hợp (Zucker, 1959). Các không gian trung tâm như quảng trường, trung tâm mua sắm, nút giao thông, bãi đậu xe... là những nơi mang nhiều bản sắc riêng và có nhiều khả năng trở thành những nơi kết nối tốt. Các thiết kế để tạo bản sắc không gian là:

. Lưu giữ hình ảnh, biểu tượng nổi tiếng

. Không gian trung tâm nhiều bản sắc

(Hình 3-10)

*** *Có không gian công cộng***

Không gian công cộng thúc đẩy sự tương tác để kết nối, tạo cơ hội để kiểm soát một cách tự nguyện, dễ chịu. Ngoài ra, các không gian công cộng còn giảm bớt sự tương phản, tách biệt giữa những công trình kiến trúc khác nhau về phong cách, chức năng... Lý tưởng nhất là khi các không gian này được đan xen xuyên suốt theo tuyến một cách nhịp nhàng, để mọi người có thể đi bộ trong đó. **(Hình 3-11)**

Những không gian nhỏ cũng có thể sử dụng làm không gian công cộng. Những không gian nhỏ này còn được gọi là "Hạt mịn" (3.2.1.2). Chúng đóng vai trò rất quan trọng vì không gian công cộng được tổ chức phân tán tạo nên sự kết nối trong

các hoạt động và lưu thông. Điều này khác với những tuyến phố thương mại mới, nơi mà các không gian công cộng có quy mô lớn và xe hơi ra vào được. Những nghiên cứu thực nghiệm đã chứng minh rằng những người thường xuyên sử dụng không gian công cộng nhất là những người đi bộ (Kaplan, 1989).

Ngoài ra, các không gian công cộng còn tạo nên sự đa dạng sử dụng đất, làm giảm bớt sự hỗn loạn về không gian hình khối cũng như hoạt động, và giảm bớt những bức xúc của người dân nhờ có không gian phục vụ cộng đồng.

Các dạng không gian công cộng có tính kết nối tốt là:

. *Không gian mở*: công cộng, tư nhân (**Hình 3-12**)

. *Không gian công cộng trên đường, vỉa hè*

Cần xem đường phố như sợi dây kết nối, như một không gian sinh sống chứ không phải là ‘ống dẫn’ để di chuyển xe hơi. Đường phố tạo một hiệu ứng rõ ràng trong việc làm tách biệt và gián đoạn các khu vực. Vì vậy, cần có các không gian công cộng trên đường, vỉa hè để đáp ứng nhu cầu kết nối tốt hơn.

(**Hình 3-13**)

3.2.2.2. Kết nối yếu tố không gian hoạt động

*** Thuận lợi cho hoạt động đoàn thể**

Các nguồn lực thể chế của một cộng đồng là khía cạnh thiết yếu của thiết kế cho đa dạng. Không nên đặt nặng trách nhiệm hòa hợp giữa các đoàn thể này vì họ có thể tự tìm được cách kết nối. Đó có thể là các tổ chức có quy mô lớn hoặc chỉ là những khách bộ hành thân thiện, hội người cao tuổi yêu thích thể thao trên đường phố, tập thể người lái taxi... Tuy nhiên, cần có các thiết kế khuyến khích hoạt động đoàn thể như sau:

. *Bố trí các công viên, không gian mở*

Các công viên hay không gian mở thường có chức năng như các đoàn thể vì các buổi học về xã hội và chương trình ngoại khóa thường được dạy thông qua các công viên. Các chiến lược thiết kế để tăng cường mạng lưới này nên bao gồm việc cải tạo các không gian mở xung quanh các công trình lớn nhằm phục vụ cho mục đích kết

nối. Nếu các đoàn thể nằm trong cùng một công trình thì chúng cũng có thể kết nối tốt hơn do tạo thành một mạng lưới củng cố lẫn nhau.

. *Tận dụng các đường hẻm nhỏ, vỉa hè*

Các hẻm nhỏ giữa các tòa nhà hoặc vỉa hè cũng có thể được tận dụng để làm nơi hoạt động của các tổ chức. Ngoài ra, các không gian mở cũng nên được thiết kế như một nơi kết nối cộng đồng bằng cách thêm một vài băng ghế để tạo cho mọi người cơ hội và thói quen dừng chân lại, trò chuyện và gắn kết với nhau.

(Hình 3-14)

*** *Mạng lưới thông suốt và đa dạng***

. *Mạng lưới cấu trúc tuyến phố thông suốt*

Để tổ chức mạng lưới cấu trúc tuyến phố thông suốt, cần hạn chế các hẻm cụt phá vỡ mạng lưới. Các hẻm cụt gây bất lợi vì chúng ngăn chặn vỉa hè một cách đột ngột, trở thành bãi đậu xe và gây tắc nghẽn những con đường kết nối của khu vực. Nếu bắt buộc có hẻm cụt thì hẻm cụt đó nên kết thúc bằng không gian công cộng và lối đi dành cho người đi bộ (Radburn, New Jersey).

Các khoảng đất trống dọc theo tuyến phố cũng làm phá vỡ mạng lưới kết nối. Tại các địa điểm này, các nhà thiết kế nên đưa vào các biện pháp can thiệp nhỏ để giúp cải thiện kết nối như: đặt băng ghế, ốp gạch vỉa hè, trồng nhiều cây xanh đường phố.

Tuy nhiên, mạng lưới kết nối thông suốt không có nghĩa là các con đường phải thẳng tắp. Các con đường quanh co nhưng thông suốt đã góp phần tạo nên chất lượng cảnh quan đa dạng thú vị tại Tokyo.

. *Mạng lưới giao thông kết nối đa dạng*

Mạng lưới kết nối đa dạng có thể phát triển dưới bất cứ hình thức nào miễn đạt được hiệu quả kết nối cao nhất. Ví dụ như việc xuất hiện các dạng kết nối mới ở Bangkok và Hong Kong, đã đem lại hiệu quả rất cao.

- *Các cầu nối trên không (Bangkok)*: các tàu điện trên cao là cầu nối giúp liên kết giao thông công cộng trực tiếp đến các công trình.

- *Cầu thang lộ thiên (Hong Kong)*: Do các lớp nhà đan xen với nhau dưới nhiều

hình thức sở hữu, một công trình có thể có nhiều sở hữu khác nhau và khó đạt được sự tiếp cận từ bên trong công trình nên có nhiều cầu thang lộ thiên cho phép tiếp cận trực tiếp ngay từ bên ngoài đến các tầng phía trên. **(Hình 3-15)**

3.2.3. Nhóm tiêu chí thích ứng

Trong cảnh quan đa dạng của tuyến phố thương mại dịch vụ, có nhiều yếu tố mang tính tự nhiên và xã hội. Các yếu tố này thường phù hợp với một số bối cảnh môi trường tự nhiên và nhân tạo nhất định. Vì vậy, cần phải xét đến tiêu chí thích ứng. Sự thay đổi thường xuyên là một trong những thế mạnh tạo nên sức sống cho khu vực đa dạng, nhưng đồng thời nó cũng là thách thức đối với những nhân tố có tính thích ứng kém.

Tiêu chí thích ứng cần được đáp ứng ở cả 2 yếu tố cấu thành cảnh quan: thích ứng yếu tố không gian hình khối và thích ứng yếu tố không gian hoạt động.

3.2.3.1. Thích ứng yếu tố không gian hình khối

*** Thích ứng môi trường tự nhiên**

Đối với môi trường nhiệt đới nóng ẩm cần có các thiết kế và vật liệu có khả năng chống chịu được với môi trường này và tồn tại lâu nhất có thể (chịu được sức nóng, mưa và độ ẩm cao). Khả năng tồn tại của các yếu tố này hỗ trợ cho duy trì và phát triển đa dạng cảnh quan khu vực. Một số giải pháp đề xuất là:

. Thiết kế cho đa dạng sinh học

Tự bản thân đa dạng sinh học đã là một yếu tố tạo nên sự đa dạng khu vực. Ngoài ra, đa dạng sinh học sẽ giúp các cá thể hỗ trợ lẫn nhau, giúp cho sự tồn tại của từng thành viên trong tập thể đa dạng nhờ chuỗi mắt xích hỗ trợ đó. Điều này đúng với cả động vật, thực vật và con người. Điều dễ nhận thấy nhất của mạng lưới sinh học trên tuyến phố TMDV là con người và cây xanh. Sự đa dạng về chủng tộc trong quần thể con người giúp tăng cường cơ hội giao lưu học hỏi, phát triển năng lực cá nhân và cộng đồng. Sự đa dạng sinh học của các yếu tố tự nhiên khác như cây xanh giúp tạo ổn định và bền vững về môi trường, làm phong phú cảnh quan. Một số giải pháp thiết kế cây xanh hỗ trợ đa dạng sinh học là:

- Cây xanh nhiều chủng loại

- Cây xanh nhiều lớp (**Hình 3-16**)

. *Thiết kế cho môi trường nhiệt đới*

Cần chọn vật liệu xây dựng công trình, chọn giống cây trồng, tìm cách thức bố trí... phù hợp môi trường nhiệt đới.

- Đối với công trình: cần chọn các hướng tốt là Đông và Nam để đón nắng và gió, có giải pháp che chắn nắng hướng Tây.

- Đối với cây xanh: Chọn các giống cây chịu nắng. Chọn cây cao bóng mát để che nắng cho các công trình, cây hoa để trang trí, cây thân thẳng ít tán để trồng ở hàng rào...

*** Thích ứng bối cảnh kiến trúc, quy hoạch**

Các khu vực đa dạng thường có mật độ tương đối cao, có sự đan xen phức tạp của nhiều không gian khác nhau, nên tương đối khó để tìm những khoảng không đủ tiêu chuẩn cho mọi thiết kế bất kỳ. Đặc biệt là tuyến phố thương mại dịch vụ Tp.HCM có đặc điểm nổi bật ở sự chật chội và đông đúc. Cần có các cách thức linh hoạt, tận dụng các không gian nhỏ. Các giải pháp đề ra là:

. *Các không gian mở nhỏ*: nằm xen giữa các công trình.

. *Các không gian mở trên cao*: mái nhà, sân thượng, ban công... (**Hình 3-17**)

3.2.3.2. Thích ứng yếu tố không gian hoạt động

*** Thích ứng hoạt động giao thông**

Phương tiện giao thông hiện nay trên các tuyến phố TMDV Tp.Hồ Chí Minh bao gồm nhiều loại (xe buýt, ô tô, xe máy, xe đạp...). Tùy từng tuyến đường mà nhu cầu lưu thông và tiếp cận cần thiết cho mỗi loại phương tiện khác nhau. Tuy nhiên, các tuyến phố có sự đa dạng cao về loại hình TMDV thường cũng đa dạng cao về hoạt động giao thông, dẫn đến đa dạng cao về các loại hình phương tiện. Các thiết kế liên quan đến đường phố cần chú trọng điều này để có thể thích ứng với mọi loại hình phương tiện giao thông hiện nay.

. *Thích ứng mọi loại hình phương tiện giao thông*: Đảm bảo mọi loại hình phương tiện giao thông đều có thể lưu thông và tiếp cận tuyến đường một cách cao nhất trong khả năng cho phép. Tuy nhiên, cũng cần đảm bảo khoảng cách ly an toàn

cần thiết giữa các loại phương tiện giao thông và người đi bộ, cũng như đảm bảo việc tiếp cận từ đường lên vỉa hè và công trình được dễ dàng.

. *Khuyến khích phát triển giao thông công cộng*: Phát triển giao thông công cộng là xu hướng phát triển chung, cần thiết của tất cả các đô thị lớn trên thế giới, trong đó có Tp.HCM. Việc thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố TMDV cần lưu ý để khuyến khích được người dân sử dụng giao thông công cộng nhiều hơn. Có các cách thức như: quy hoạch vị trí tiếp cận giao thông công cộng tại các khu vực đa dạng cao, thiết kế các chỗ chờ xe bus tiện nghi, thiết kế lối đi và chỗ nghỉ chân cho khách bộ hành trên vỉa hè và không gian mở...

*** *Thích ứng hoạt động kinh tế, văn hóa, xã hội***

Những tuyến phố đa dạng thường có bối cảnh xã hội khá phức tạp vì bao gồm nhiều thành phần xã hội khác nhau. Cần có các thiết kế thích ứng với hoạt động kinh tế, văn hóa, xã hội của mọi thành phần trong đó. Các thiết kế cần mang tính hữu cơ, cộng đồng và bình đẳng, tránh những thiết kế dễ gây xung đột văn hóa, sắc tộc, chính trị, giới tính... Các giải pháp thiết kế đa dạng cảnh quan phù hợp với tuyến phố TMDV Tp.HCM theo tiêu chí thích ứng được đề xuất là:

. *Thiết kế mang tính tổng thể hữu cơ*: Là những thiết kế được nghiên cứu tổng thể nhưng mỗi thành phần có thể có các đặc tính riêng phù hợp với các chức năng khác nhau. Ngoài ra, các thiết kế này còn có khả năng biến đổi theo nhu cầu sử dụng đa dạng, cả về hình thức và công năng. Trong tuyến phố TMDV mang tính đa dạng, một số thiết kế hữu cơ có thể áp dụng là: các khu vực và công trình có khả năng phát triển mở rộng hay thu gọn lại khi cần thiết, các công trình lưu động, các không gian có thể sử dụng cho nhiều loại mục đích khác nhau...

. *Thiết kế mang tính cộng đồng*: Là những thiết kế phục vụ cho nhu cầu sử dụng chung của cộng đồng. Thiết kế cần có vai trò và ý nghĩa kết nối. Đặc biệt tại những không gian công cộng càng cần có những thiết kế loại này, như là: không gian mở, công viên, quảng trường, bãi xe công cộng, chỗ nghỉ chân công cộng...

. *Thiết kế mang tính bình đẳng*: Là những thiết kế quan tâm đến mọi đối tượng trong xã hội. Một số hình thức thiết kế thể hiện tính bình đẳng là: thiết kế đảm bảo

khả năng tiếp cận và khoảng cách tiếp cận tốt cho mọi tầng lớp xã hội, thiết kế không phân biệt giới tính, thiết kế không phân biệt lứa tuổi...

3.2.4. Nhóm tiêu chí an toàn

Tiêu chí an toàn bắt nguồn từ khái niệm "mắt trên đường phố" của Jacobs và chiến lược CPTED (phòng chống tội phạm thông qua thiết kế môi trường của Jeffrey, 1971). Vì con người và các chức năng khác của tuyến phố được hòa trộn và kết nối, nên an toàn cần phải được giải quyết theo nhiều cách. Giải pháp đưa ra không nên khuyến khích sự khám xét hay bắt bớ, bởi vì điều đó chỉ gây thêm sợ hãi, mà cần đem lại một sự cân bằng giữa pha trộn và kết nối xã hội khiến mọi người cảm thấy an toàn.

Sự đa dạng ở những khu trung tâm đô thị thường bị cản trở bởi nỗi sợ hãi rằng những người "có địa vị xã hội và thu nhập thấp" sẽ làm tổn thương những người "có địa vị xã hội và thu nhập cao" và ngược lại. Thiết kế tốt có thể làm giảm bớt những mối lo ngại đó. Những công trình mới trong khu vực đa dạng đôi khi có thể trở nên bền vững và được bảo vệ tốt hơn nhờ có sự tích hợp với công trình cũ, các vỉa hè được thiết kế liền kề hành lang thương mại sôi động có thể giúp mọi người giám sát lẫn nhau một cách dễ dàng và thân thiện hơn (như trong khái niệm 'mắt trên đường phố' của Jane Jacobs) (**Hình 3-18**)

Để giải quyết vấn đề an toàn thông qua thiết kế ở những nơi đa dạng, cần giải quyết cho hai yếu tố: *an toàn yếu tố không gian hình khối*, *an toàn yếu tố không gian hoạt động*.

3.2.4.1. An toàn yếu tố không gian hình khối

*** Tích hợp công trình**

Các khu đất bị cô lập, xây hàng rào, hoặc có mặt tiền quay lưng lại đường phố làm gián đoạn kết nối và làm giảm an toàn. Vì vậy, các công trình cũ nên được tích hợp bằng cách không có tường bao quanh và không bị cô lập với xung quanh. Các công trình mới nên có các mặt đứng hay mặt bên quay vào nhau, hoặc có sự mở rộng, kết nối với khu vực xung quanh bằng những không gian chung.

. *Tích hợp công trình cũ*: Không có tường bao quanh, không bị cô lập

. *Tích hợp công trình mới*: Mở rộng, kết nối với xung quanh

(Hình 3-19)

*** *Phần rìa cảnh quan vững mạnh***

Phần rìa cảnh quan được tạo thành chủ yếu bởi các hành lang giao thông và các công trình lớn. Ngoài ra còn tạo thành bởi mặt nước, địa hình, cây xanh và các khoảng trống lớn. Phần rìa có vai trò khoanh vùng, tạo nên hình dáng, bản sắc hoặc mức độ dễ nhận biết cho khu vực (Hình 3-20). Phần rìa cảnh quan một tuyến phố thường là dãy công trình hai bên và các nút giao thông. Đặc điểm nhận dạng phần rìa mạnh và yếu là:

. *Phần rìa mạnh*

- Dãy công trình hai bên và không gian mở có đặc điểm hình thái rõ ràng, đan xen chặt chẽ có tính quy luật và tạo nên khu vực có ranh giới rõ ràng.
- Nút giao thông tương đối quan trọng và có đặc điểm hình thái đặc biệt rõ ràng.

. *Phần rìa yếu*

- Các dãy nhà và không gian mở có đặc điểm hình thái không rõ ràng, rời rạc, không tạo thành khu vực có ranh giới rõ ràng.
- Các nút giao thông kém quan trọng và không có đặc điểm hình thái rõ ràng

*** *Kích hoạt không gian “chết”***

Không gian “chết” trên tuyến phố TMDV thường là không gian đối diện nhưng không có kết nối với khu vực công cộng (Bãi đậu xe khép kín, vỉa hè chạy dọc theo những công trình có tường cao). Các không gian “chết” làm giảm an toàn do chúng làm giảm mức độ hoạt động. Các không gian kiểu này thường thấy ở những hành lang bao bọc quanh các trung tâm thương mại mà không được khai thác sử dụng. Một trong những ví dụ tích cực là Vincom A, có phần hành lang thương mại hoạt động như là một không gian công cộng có giá trị, do đó tạo một cảm giác tốt hơn về an toàn (Hình 3-21). Như vậy, có hai cách thức chính để kích hoạt không gian chết ở khu TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM là:

. *Thiết kế hành lang thương mại sống động*

. *Tăng chức năng, tính “mở” khu đất trống*

3.2.4.2. An toàn yếu tố không gian hoạt động

* *Giám sát tự nhiên và chủ động*

. *Giám sát tự nhiên*

Việc giám sát của người dân cần tương đối dễ dàng, như là một phần của thói quen hàng ngày của họ. Để làm được điều này thì thiết kế đóng một vai trò thiết yếu. Cấu trúc không gian cảnh quan có thể giúp người dân tập trung giám sát dễ dàng bằng cách tập trung sự chú ý, và chịu trách nhiệm cho an toàn của khu vực.

Để thúc đẩy giám sát tự nhiên, các tòa nhà nên tọa lạc phía trước không gian công cộng. Mọi người có thể trực tiếp nhìn khu vực công cộng qua cửa sổ nhà mình. Giám sát tự nhiên ở nơi công cộng như công viên là rất cần thiết, đặc biệt là trong một khu vực đa dạng. Công viên không nên bị công trình chắn trước mặt, bãi đậu xe nên đặt hai bên thay vì mặt tiền của các tòa nhà. Thay vào đó, không gian công cộng như công viên nên đặt trực tiếp trước khu để xe. Điều đó giúp làm nổi bật không gian công cộng, tôn vinh giá trị của nó, và tăng cường an toàn.

(Hình 3-22)

. *Giám sát chủ động*

Mặc dù một thiết kế tốt có thể giúp tăng tính an toàn từ việc giám sát tự nhiên, nhưng vẫn luôn luôn cần có giám sát chủ động từ các nhân viên an ninh. Các vị trí thiết kế dành cho hoạt động này cũng cần được quan tâm trong thiết kế, sao cho đảm bảo an toàn mà không làm giảm tính thẩm mỹ và tầm nhìn cảnh quan.

* *Quy định về các loại hoạt động*

. *Quy định cho hoạt động giao thông:* Cần có các quy định thiết kế dành cho đi bộ và mỗi loại xe cơ giới, tránh tình trạng giao thông lộn xộn, chông chéo. Ngoài ra, cần có các thiết kế hỗ trợ khách đi mua sắm trên các tuyến phố như cầu vượt, hầm chui dành cho người đi bộ.

. *Quy định cho các hoạt động khác:* Trên các tuyến phố TMDV đa dạng, thường có sự kết hợp nhiều chức năng trong một khu vực. Vì vậy, có những khu vực không chỉ dành riêng cho chức năng giao thông mà còn phải chia sẻ cho một số chức năng khác như: trưng bày, bán hàng rong, chỗ ngồi nghỉ chân, chỗ đậu xe... Cần có các

quy định không chế, giới hạn các hoạt động này trong một phạm vi không gian hay thời gian nhất định. (Hình 3-22)

3.2.5. Kết quả xây dựng hệ thống tiêu chí, phương thức, cách thức thiết kế đa dạng cảnh quan

Từ các tiêu chí, phương thức, cách thức thiết kế đa dạng cảnh quan đã xây dựng ở phần trên (mục 3.2.4), tiến hành lập các bảng thống kê theo từng nhóm tiêu chí: Kết hợp; Kết nối; Thích ứng; An toàn.

3.2.5.1. Bảng thống kê nhóm tiêu chí kết hợp

*** *Kết hợp yếu tố không gian hình khối***

. *Kết hợp các không gian hình khối có hình thức khác nhau*: Mã nhận dạng đặc trưng đa dạng cảnh quan; Kết hợp các chức năng; Có sự chuyển tiếp; TMDV nhỏ có vị trí tốt.

. *Kết hợp các yếu tố hình khối có độ tuổi khác nhau*: Lưu giữ quỹ công trình hiện có; Tích hợp, pha trộn quỹ công trình cũ và mới.

. *Kết hợp các hình thức sở hữu khác nhau*: Kết hợp nhiều thành phần sở hữu; Kết hợp nhiều trạng thái sở hữu.

*** *Kết hợp yếu tố không gian hoạt động***

. *Phù hợp với các doanh nghiệp nhỏ, hộ buôn bán cá thể*: TMDV nhỏ giáp với ngõ hẻm, gần TMDV lớn; Thiết kế khuyến khích làm việc tại nhà.

. *Kết hợp loại hình TMDV lớn, có tổ chức với TMDV nhỏ*: “Bọc” công trình lớn bằng công trình nhỏ; Đặt TMDV phụ trước các TTTM lớn.

(Bảng 3-24)

3.2.5.2. Bảng thống kê nhóm tiêu chí kết nối

*** *Kết nối yếu tố không gian hình khối***

. *Có bản sắc không gian*: Lưu giữ hình ảnh, biểu tượng, nổi tiếng; Không gian trung tâm nhiều bản sắc.

. *Có không gian công cộng*: Không gian mở; Không gian công cộng trên đường, vỉa hè.

*** *Kết nối yếu tố không gian hoạt động***

. *Thuận lợi cho hoạt động đoàn thể*: Bố trí các công viên, không gian mở; Tận dụng các đường hầm nhỏ, vỉa hè.

. *Mạng lưới thông suốt và đa dạng*: Mạng lưới thông suốt; Mạng lưới đa dạng.

(Bảng 3-25)

3.2.5.3. Bảng thống kê nhóm tiêu chí thích ứng

*** Thích ứng yếu tố không gian hình khối**

. *Thích ứng môi trường tự nhiên*: Thiết kế cho đa dạng sinh học; Thiết kế cho môi trường nhiệt đới.

. *Thích ứng bối cảnh kiến trúc, quy hoạch*: Các không gian mở nhỏ; Các không gian mở trên cao.

*** Thích ứng yếu tố không gian hoạt động**

. *Thích ứng hoạt động giao thông*: Thích ứng mọi loại hình phương tiện giao thông; Khuyến khích phát triển giao thông công cộng.

. *Thích ứng hoạt động kinh tế, văn hóa xã hội*: Thiết kế mang tính hữu cơ; Thiết kế mang tính cộng đồng; Thiết kế mang tính bình đẳng.

(Bảng 3-26)

3.2.5.4. Bảng thống kê nhóm tiêu chí an toàn

*** An toàn yếu tố không gian hình khối**

. *Tích hợp công trình*: Tích hợp công trình cũ; Tích hợp công trình mới.

. *Phân rìa cảnh quan vững mạnh*: Công trình, không gian mở hình thái rõ ràng; Nút giao thông hình thái rõ ràng..

. *Kích hoạt không gian “chết”*: Thiết kế hành lang thương mại sống động; Tăng chức năng, tính “mở” khu đất trống..

*** An toàn yếu tố không gian hoạt động**

. *Giám sát tự nhiên và chủ động*: Giám sát tự nhiên; Giám sát chủ động.

. *Quy định về các loại hoạt động*: Quy định cho hoạt động giao thông; Quy định cho các hoạt động khác.

(Bảng 3-27)

3.3. Giải pháp thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM

3.3.1. Thiết lập mã nhận dạng đặc trưng đa dạng cảnh quan của các nhóm tuyến phố TMDV điển hình khu trung tâm cũ Tp.HCM

Mã nhận dạng đặc trưng đa dạng cảnh quan không chỉ giúp duy trì các đặc trưng đa dạng cảnh quan vốn có mà còn giúp nâng cao tính đa dạng cảnh quan. Vì vậy, Mã nhận dạng đặc trưng đa dạng cảnh quan cần bao gồm hai loại Mã sau: *Mã tiêu chuẩn đặc trưng cảnh quan* và *Mã chỉ số đa dạng cảnh quan (mục 2.1.3)*.

3.3.1.1. Mã tiêu chuẩn đặc trưng cảnh quan

Từ kết quả phân loại, đánh giá đặc trưng đa dạng cảnh quan các nhóm tuyến phố ở mục 3.1.4, cho thấy việc phân loại tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM thể hiện qua các đặc tính cảnh quan là: *cây xanh, mặt nước, không gian mở, quảng trường, kiến trúc (chức năng công trình, tuổi thọ công trình, hình thức liên kết công trình, hình thức kiến trúc, tầng cao, chiều ngang khu đất, công trình TMDV phụ, khoảng lùi, hàng rào, bãi xe, dạng mặt tiền (kín - mở), màu sắc), loại hình TMDV, chiều rộng đường, chiều rộng vỉa hè, hẻm - đường giao cắt, hệ số SĐĐ, mật độ xây dựng*. Trong đó, các đặc tính có nhiều biến số đa dạng, có thể đo được chỉ số đa dạng là: *cây xanh, chức năng công trình, tuổi thọ công trình, hình thức kiến trúc, tầng cao; chiều ngang khu đất, khoảng lùi, hàng rào, bãi xe, dạng mặt tiền (kín - mở), màu sắc, loại hình TMDV, loại hình giao thông, loại hình VH - XH*. Vì vậy, cần sử dụng chúng trong thiết lập Mã tiêu chuẩn đặc trưng cảnh quan cho các nhóm tuyến phố.

Các đặc tính: *Mặt nước, không gian mở, quảng trường, hình thức liên kết công trình, công trình TMDV phụ, chiều rộng vỉa hè, hẻm - đường giao cắt* không đo được tính đa dạng vì không đủ biến số cần thiết, nên không trực tiếp tạo nên tính đa dạng của tuyến phố. Tuy nhiên, các đặc tính này cũng có tính hỗ trợ cho đa dạng cảnh quan nên có thể sử dụng chúng trong thiết lập Mã tiêu chuẩn đặc trưng cảnh quan. Nếu đối chiếu với Hệ thống tiêu chí, phương thức, cách thức thiết kế đa dạng cảnh quan, các đặc tính này có thể hỗ trợ việc thiết kế đa dạng như sau:

- *Mặt nước*: Mặt nước giúp cải thiện vi khí hậu -> Tăng tính thích ứng.
- *Không gian mở, quảng trường*: Quảng trường, không gian mở làm tăng không gian công cộng, tăng không gian xanh -> Tăng tính kết nối, tăng tính thích ứng.
- *Hình thức liên kết công trình*: Liên kết công trình kiểu liên kế hay hỗn hợp giúp hạn chế được các không gian “chết” trên tuyến phố, dễ dàng thiết kế hành lang thương mại sống động -> Tăng tính an toàn.
- *Công trình TMDV phụ*: “Bọc” công trình lớn bằng công trình nhỏ -> Tăng tính kết hợp.
- *Chiều rộng vỉa hè*: Vỉa hè rộng tạo điều kiện cho các hoạt động diễn ra dễ dàng, tăng cường không gian công cộng -> Tăng tính kết nối.
- *Hẻm - đường giao cắt*: Làm tăng khả năng tiếp cận, tạo mạng lưới thông suốt -> Tăng tính kết nối.

Không thấy có sự liên hệ rõ rệt giữa ***chiều rộng đường, mật độ xây dựng, hệ số sử dụng đất*** với tính đa dạng cảnh quan trong các tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM. Vì vậy, không sử dụng các đặc tính này để thiết lập mã tiêu chuẩn đặc trưng cảnh quan.

Kết quả tổng hợp của mã tiêu chuẩn đặc trưng cảnh quan của 7 nhóm tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM được thể hiện trong Bảng 3-28.

* ***Nhóm tuyến phố phổ biến - Tuyến TMDV thấp tầng, liên kế, kiến trúc bản địa***: Kiến trúc: hình thức liên kết công trình dạng liên kế, có TMDV phụ trước TMDV lớn, bãi xe đa dạng, màu sắc đa dạng; Loại hình TMDV đa dạng; Loại hình giao thông đa dạng; Có nhiều hẻm và đường giao cắt.

* ***Nhóm IA - Tuyến TMDV hỗn hợp tầng cao, liên kế, kiến trúc phương Tây***: Cây xanh đa dạng; Có nhiều tuyến có mặt nước; Nhiều không gian mở; Có quảng trường; Kiến trúc: chức năng công trình đa dạng, tuổi thọ công trình đa dạng, hình thức liên kết công trình dạng liên kế, hình thức kiến trúc đa dạng, hỗn hợp tầng cao, chiều ngang công trình không đều, có TMDV phụ trước TMDV lớn, bãi xe đa dạng, dạng mặt tiền đa dạng, màu sắc đa dạng; Loại hình TMDV đa dạng; Loại hình giao thông đa dạng; Chiều rộng vỉa hè từ 5-7.5m; Có nhiều hẻm và đường giao cắt.

*** Nhóm IB - Tuyến TMDV hỗn hợp tầng cao, kiến trúc phương Tây:** Cây xanh đa dạng; Có nhiều tuyến có mặt nước; Nhiều không gian mở; Có quảng trường; Kiến trúc: chức năng công trình đa dạng, tuổi thọ công trình đa dạng, hình thức liên kết công trình dạng hỗn hợp, hình thức kiến trúc đa dạng, hỗn hợp tầng cao, chiều ngang công trình không đều, ít có TMDV phụ trước TMDV lớn, khoảng lùi đa dạng, hàng rào đa dạng, bãi xe đa dạng, dạng mặt tiền đa dạng, màu sắc đa dạng; Loại hình TMDV đa dạng; Loại hình giao thông đa dạng; Chiều rộng vỉa hè 3.5-5m; Có hẻm và đường giao cắt.

*** Nhóm IIIA - Tuyến TMDV thấp tầng, kiến trúc phương Tây:** Cây xanh đa dạng; Có nhiều tuyến có mặt nước; Nhiều không gian mở; Có quảng trường; Kiến trúc: chức năng công trình đa dạng, tuổi thọ công trình đa dạng, hình thức liên kết công trình dạng hỗn hợp, hình thức kiến trúc đa dạng, chiều ngang công trình không đều, có TMDV phụ trước TMDV lớn, khoảng lùi đa dạng, hàng rào đa dạng, bãi xe đa dạng, dạng mặt tiền đa dạng, màu sắc đa dạng; Loại hình TMDV đa dạng; Loại hình giao thông đa dạng; Chiều rộng vỉa hè 4-6m; Nhiều hẻm và đường giao cắt.

*** Nhóm IIIB - Tuyến TMDV thấp tầng, kiến trúc bản địa:** Kiến trúc: chức năng công trình không đa dạng, tuổi thọ công trình đa dạng, chiều ngang công trình không đều, khoảng lùi đa dạng, bãi xe đa dạng, dạng mặt tiền đa dạng, màu sắc đa dạng; Loại hình TMDV đa dạng; Loại hình giao thông đa dạng; Nhiều hẻm và đường giao cắt.

*** Nhóm VA - Tuyến TMDV thấp tầng, liên kế, kiến trúc người Hoa:** Kiến trúc: tuổi thọ công trình đa dạng, hình thức liên kết công trình dạng liên kế, có TMDV phụ trước TMDV lớn, màu sắc đa dạng; Loại hình TMDV đa dạng; Nhiều hẻm và đường giao cắt.

*** Nhóm VB - Tuyến TMDV hỗn hợp tầng cao, kiến trúc người Hoa:** Kiến trúc: chức năng công trình không đa dạng, tuổi thọ công trình đa dạng, hình thức liên kết công trình dạng hỗn hợp, hỗn hợp tầng cao, chiều ngang công trình không đều, có TMDV phụ trước TMDV lớn, màu sắc đa dạng; Loại hình TMDV đa dạng; Loại hình giao thông đa dạng; Nhiều hẻm và đường giao cắt.

3.3.1.2. Mã chỉ số đa dạng cảnh quan

Kết quả chỉ số đa dạng cho thấy rằng đặc tính *loại hình TMDV* mang giá trị đa dạng cao nhất trên các tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM. Tiếp theo là đặc tính *màu sắc* xếp vị trí thứ 2. *Tuổi thọ công trình* xếp vị trí thứ 3, do các tuyến phố có sự pha trộn nhiều công trình kiến trúc xây dựng vào các thời kỳ khác nhau. Bên cạnh đó, các đặc tính như *tầng cao*, *chiều ngang khu đất*, *khoảng lùi*, *loại hình giao thông* cũng có giá trị đa dạng cao.

Các đặc tính: *Cây xanh*; *Chức năng công trình*; *Hình thức kiến trúc*; *Hàng rào*; *Mức độ sử dụng mặt tiền*; *Bãi xe*, *Dạng mặt tiền (kín - mở)* có giá trị đa dạng thấp nên không sử dụng trong thiết lập Mã chỉ số đa dạng cảnh quan.

* *Nhóm tuyến phố phổ biến - Tuyến TMDV thấp tầng, liên kế, kiến trúc bản địa*: Loại hình TMDV (3.59); Màu sắc (5.05); Loại hình giao thông (2.62).

* *Nhóm IA - Tuyến TMDV hỗn hợp tầng cao, liên kế, kiến trúc phương Tây*: Loại hình TMDV (8.13); Màu sắc (4.45); Tuổi thọ công trình (3.31); Tầng cao (2.58); Loại hình giao thông (3.66).

* *Nhóm IB - Tuyến TMDV hỗn hợp tầng cao, kiến trúc phương Tây*: Loại hình TMDV (4.97); Màu sắc (5.38); Tầng cao (4.33); Chiều ngang khu đất (4.33); Loại hình giao thông (2.76).

* *Nhóm IIIA - Tuyến TMDV thấp tầng, kiến trúc phương Tây*: Loại hình TMDV (4.45); Màu sắc (4.94); Chiều ngang khu đất (4.55); Khoảng lùi (3.37); Loại hình giao thông (3.35).

* *Nhóm IIIB - Tuyến TMDV thấp tầng, kiến trúc bản địa*: Loại hình TMDV (5.13); Màu sắc (6.32); Chiều ngang khu đất (3.68); Khoảng lùi (3.08); Loại hình giao thông (2.76).

* *Nhóm VA - Tuyến TMDV thấp tầng, liên kế, kiến trúc người Hoa*: Loại hình TMDV (4.21); Màu sắc (6.02).

* *Nhóm VB - Tuyến TMDV hỗn hợp tầng cao, liên kế, kiến trúc người Hoa*: Loại hình TMDV (4.81); Màu sắc (6.16); Tuổi thọ công trình (3.08); Chiều ngang khu đất (3.01); Loại hình giao thông (3.15). (Bảng 3-28)

3.3.2. Kiểm tra mức độ đáp ứng tiêu chí thiết kế đa dạng cảnh quan các nhóm tuyến phố TMDV điển hình khu trung tâm cũ Tp.HCM

3.3.2.1. Lập khung kiểm tra theo các tiêu chí và phương thức thiết kế đa dạng cảnh quan cho các nhóm tuyến phố

Dựa trên khung các tiêu chí và phương thức thiết kế đa dạng đã đề xuất ở mục 2.1.3.2, lập khung kiểm tra cho từng nhóm tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM.

(Bảng 3-29)

3.3.2.2. Kết quả kiểm tra mức độ đáp ứng tiêu chí thiết kế đa dạng cảnh quan các nhóm tuyến phố TMDV điển hình khu trung tâm cũ Tp.HCM

* *Nhóm PB (Phổ Biến): Tuyến TMDV thấp tầng, liên kế, kiến trúc bản địa*

. *Tính kết hợp*: Trung bình. Hầu hết là công trình kiến trúc bản địa theo kiểu thấp tầng, liên kế của người Việt. Màu sắc và kiểu dáng các công trình cũng khá phong phú nên tạo được sự đa dạng nhất định về hình khối. Các công trình đa phần đều mới và của tư nhân nên tính đa dạng về tuổi thọ và hình thức sở hữu khá thấp. Cấu trúc tuyến phố có sự phù hợp với doanh nghiệp nhỏ, hộ buôn bán cá thể. Có sự kết hợp TMDV lớn, có tổ chức với TMDV nhỏ khá tốt.

. *Tính kết nối*: Khá cao. Công trình kiến trúc trên tuyến phố hầu hết đều là dạng thấp tầng, liên kế, kiến trúc kiểu nhà phố Việt Nam, tạo nên bản sắc riêng. Ngoài ra, có các không gian công cộng tại các chợ, nhà thờ, trung tâm ngoại ngữ... Hoạt động đoàn thể diễn ra sôi nổi. Mạng lưới giao thông kết nối tương đối kém do lưu lượng xe quá đông, di chuyển ở tốc độ cao, một chiều, nhiều mục đích lưu thông khác nhau. Vĩa hè không hẹp nhưng bị biến thành chỗ đậu xe.

. *Tính thích ứng*: Khá cao. Các tuyến phố có rất ít cây xanh và không gian mở, công trình liên kế bề ngang hẹp (3-5m) nên không thích ứng lắm với môi trường tự nhiên nhiệt đới. Tuy nhiên với bối cảnh quy hoạch chung của phần lớn đường phố khu trung tâm cũ Tp.HCM thì cấu trúc tuyến phố nhóm này cũng tương đối thích ứng. Phương tiện giao thông chủ yếu là xe gắn máy nên các vĩa hè vừa đủ chỗ để xe, tiếp cận dễ dàng nên có khả năng thích ứng khá cao. Hình thức buôn bán hầu hết là nhỏ lẻ vẫn có sự thích ứng tốt với thói quen mua sắm của người dân Tp.HCM.

. *Tính an toàn*: Trung bình. Công trình bề ngang hẹp nên ép sát vào nhau tạo nên dãy phố, hoặc bao bọc quanh các không gian công cộng như chợ, nhà sách... tạo hỗ trợ cho tính an toàn của yếu tố hình khối. Tuy nhiên do thiếu các nút giao thông, không gian mở, công trình điểm nút... nên tuyến phố không có phần rìa cảnh quan vững mạnh. Việc giám sát tự nhiên tương đối tốt do các cửa hàng nằm sát cạnh nhau. Hầu như không có không gian chết. Giao thông cơ giới tương đối dễ tiếp cận nhưng hay kẹt xe, đi bộ khá khó khăn và nguy hiểm (**Bảng 3-30**)

*** Nhóm IA : Tuyến TMDV thấp tầng, liên kế, kiến trúc phương Tây**

. *Tính kết hợp*: Rất cao. Do có sự pha trộn giữa lối quy hoạch và kiến trúc trang nghiêm của người Pháp với các kiến trúc Mỹ và kiến trúc bản địa của người Việt. Có nhiều công trình có giá trị bảo tồn nên được hạn chế xây mới. Các công trình đa phần đều thấp tầng, liên kế nhưng có nhiều dạng hình khối và độ tuổi khác nhau. Hình thức sở hữu công trình đa dạng, bao gồm: nhà nước, nước ngoài, tư nhân.

. *Tính kết nối*: Rất cao. Nhiều công trình theo phong cách Pháp, màu sắc trang nhã, kiểu liên kế... Đường giao thông cơ giới đều khá rộng rãi với nhiều làn xe chạy ở tốc độ chậm do có nhiều ngã 4 là vạch băng ngang đường ưu tiên cho người đi bộ. Vĩa hè đều rộng từ 5-7m và lát gạch từ thời Pháp. Cây xanh có nhiều chủng loại nhưng được trồng có trật tự thành hàng và phối kết khá kỹ lưỡng. Các trang trí khác như tượng điêu khắc, đèn trang trí, panô... khá trang nhã và có đường nét tân cổ điển. Những điều trên tạo nên bản sắc rõ nét cho các tuyến phố. Ngoài ra còn có các không gian công cộng tại các không gian mở hay trên vỉa hè rộng. Các hoạt động tổ chức có tính kết nối tại các thương xá, chợ, nhà sách... diễn ra khá sôi nổi giúp tăng cường tính kết nối.

. *Tính thích ứng*: Rất cao. Các tuyến phố đều có nhiều cây xanh và không gian mở, nhiều công trình thấp tầng nên thích ứng với môi trường tự nhiên nhiệt đới. Đặc điểm hình khối của các công trình trên tuyến thích ứng với bối cảnh kiến trúc, quy hoạch mang phong cách Pháp, Mỹ của trung tâm quận 1. Đặc điểm giao thông cơ giới dễ tiếp cận, đi bộ nhiều thích ứng với hoạt động giao thông tuyến phố. Hình thức buôn bán đa dạng bao gồm cả thương mại tập trung và nhỏ lẻ thích ứng với hoạt động kinh tế, văn hóa, xã hội của người dân Tp.HCM và du khách.

. *Tính an toàn*: Rất cao. Do có tất cả các đặc điểm: tích hợp công trình (các công trình bao bọc không gian mở); có phần rìa cảnh quan vững mạnh (tạo bởi các nút giao thông và không gian mở, hoặc công trình mang tính điểm nút); có giao thông cơ giới và đi bộ rộng và phân chia rõ ràng nên an toàn cao; có sự giám sát tự nhiên và không có không gian chết do các công trình liên kế nằm sát nhau và mặt tiền được tận dụng tối đa (**Bảng 3-31**)

*** Nhóm IB: Tuyến TMDV hỗn hợp, kiến trúc phương Tây**

. *Tính kết hợp*: Khá cao. Các tuyến phố TMDV thuộc nhóm này thời gian gần đây được cho phép xây dựng nhiều công trình cao tầng, xen kẽ với các công trình thấp tầng cũ được xây dựng từ thời Pháp. Mặc dù xây dựng trên nền quy hoạch từ thời Pháp nhưng cũng đã được chỉnh trang và cải biến nhiều. Có các không gian hình khối mang nhiều hình thức và độ tuổi khác nhau rõ nét từ tầng cao đến đáng khối, vật liệu... Các hình thức sở hữu phong phú, đa dạng, bao gồm: nhà nước, nước ngoài, tư nhân. Chưa có sự kết hợp loại hình TMDV lớn, có tổ chức với TMDV nhỏ.

. *Tính kết nối*: Khá cao. Các công trình cao tầng thay thế cho các khối thấp tầng và không gian mở tạo bản sắc không gian khác biệt với các tuyến phố nhóm khác. Có các không gian công cộng, thuận lợi cho hoạt động đoàn thể. Tuy nhiên, tính kết nối hoạt động còn tương đối kém do các tuyến đường có lưu lượng xe lớn nhưng mạng lưới chưa thông suốt và đa dạng.

. *Tính thích ứng*: Khá cao. Môi trường tự nhiên nhiệt đới không thích hợp với các công trình cao tầng khung thép, cửa sổ kính... góp phần làm biến đổi khí hậu. Ngoài ra việc xây dựng những khối công trình lớn còn dẫn đến việc phải đốn hạ một số lượng không ít cây xanh lâu năm của khu vực. Với số lượng công trình cao tầng chưa quá nhiều, mật độ xây dựng chưa quá cao và còn nhiều cây xanh, hiện nay cảnh quan tuyến phố vẫn còn khá thích ứng với bối cảnh kiến trúc và quy hoạch và giao thông trung tâm quận 1. Vẫn còn một số cửa hiệu buôn bán theo phương thức truyền thống vẫn có sự thích ứng khá cao với hoạt động kinh tế, văn hóa xã hội của người dân Tp.HCM và du khách.

. *Tính an toàn*: Trung bình. Các công trình mới xây dựng có sự chú ý tích hợp với các công trình cũ. Phần rìa cảnh quan tuyến phố khá vững mạnh do các nút giao thông hoặc công trình mang tính điểm nút. Tuy nhiên các công trình cao tầng có lợi thế về diện tích sử dụng lớn, chức năng văn phòng nhiều nên ít cần tận dụng mặt tiền và tầng trệt cho mục đích thương mại như nhóm IA, dẫn đến không gian chết ở mặt tiền công trình nhiều và việc giám sát tự nhiên kém hiệu quả. Giao thông cơ giới và đi bộ có phân chia không gian và quy định khá rõ ràng (**Bảng 3-32**)

*** Nhóm IIIA: Tuyến TMDV thấp tầng, kiến trúc phương Tây**

. *Tính kết hợp*: Rất cao. Các tuyến phố thuộc nhóm này có nền tảng quy hoạch từ thời Pháp, có sự pha trộn kiến trúc Pháp, Mỹ và kiến trúc bản địa của người Việt. Các công trình đa phần thấp tầng và có hình khối đa dạng, kích thước rất phong phú, bao gồm các công trình liên kế 4-7m xen kẽ với các công trình chiều ngang lớn từ 10-20m. Độ tuổi các công trình rất khác nhau. Mặc dù không có nhiều công trình có giá trị bảo tồn nhưng do có nhiều công trình công cộng, ít nhà ở, không thuận lợi cho cao ốc văn phòng như trung tâm quận 1 nên không có nhiều nhà cao tầng. Hình thức sở hữu công trình đa dạng, bao gồm: nhà nước, nước ngoài, tư nhân.

. *Tính kết nối*: Rất cao. Do không có nhiều công trình mới, hầu hết chỉ là chỉnh trang cải tạo nên các tuyến phố giữ được bản sắc không gian khá tốt. Không gian công cộng có các hoạt động khá sôi nổi tại các không gian mở hay trên vỉa hè rộng. Các hoạt động tổ chức có tính kết nối khá cao. Mạng lưới khá thông suốt và đa dạng do lưu lượng xe thấp, nhiều hình thức kết nối giao thông dành cho người đi bộ.

. *Tính thích ứng*: Rất cao. Các tuyến phố đều có nhiều cây xanh và không gian mở, nhiều công trình thấp tầng, khoảng lùi lớn nên thích ứng với môi trường tự nhiên nhiệt đới. Đặc điểm hình khối của các công trình trên tuyến thích ứng với bối cảnh kiến trúc, quy hoạch mang phong cách Pháp, Mỹ của trung tâm quận 3. Đặc điểm các dãy phố ngắn, mặt tiền tận dụng buôn bán thích ứng với giao thông dễ tiếp cận và di chuyển ở tốc độ chậm. Các công trình thích hợp làm quán cà phê, nhà hàng, cửa hàng thời trang... thích ứng với hoạt động kinh tế, văn hóa, xã hội của giới trẻ.

. *Tính an toàn*: Trung bình. Các công trình có sự tích hợp tốt quanh các không gian mở (Khu vực Hồ Con Rùa, khu vực Nhà Văn Hóa Thanh niên). Có các nút giao thông, không gian mở và công trình mang tính điểm nút tạo phần rìa cảnh quan vững mạnh. Có một số không gian chết do các công trình có mặt tiền chưa được tận dụng tối đa. Chưa có sự giám sát tự nhiên tốt vì một số công trình có khoảng lùi rộng hoặc mặt tiền bị che khuất tạo “khoảng trống” không an toàn. Giao thông cơ giới và đi bộ rộng, có các quy định phân chia tương đối rõ ràng (**Bảng 3-33**)

*** Nhóm IIIB: Tuyến TMDV thấp tầng, kiến trúc bản địa**

. *Tính kết hợp*: Rất cao. Các tuyến phố thuộc nhóm này có nền tảng quy hoạch từ thời Pháp, vốn là khu biệt thự nên ít công trình công cộng, ít không gian mở, ít nút giao thông và công trình công trình điểm nút. Do tác động của nền kinh tế thị trường nên các tuyến phố này đang chuyển dần sang hoạt động TMDV. Các công trình đa phần thấp tầng và có hình khối khác nhau. Có một số công trình giữ nguyên kích thước chiều ngang lớn từ 10-20m với khoảng lùi lớn và hàng rào kín, một số khác thì mặt tiền bị bao phủ bởi các cửa hàng kích thước ngang 4-5m không có khoảng lùi và hàng rào. Độ tuổi các công trình cũng rất khác nhau. Hình thức sở hữu công trình không đa dạng, hầu hết là của tư nhân.

. *Tính kết nối*: Khá thấp. Do bị thay đổi cải tạo nhiều, việc cải tạo lại mang tính chất cá nhân riêng lẻ do hầu hết là sở hữu tư nhân, nên bản sắc không gian các tuyến phố này khá mờ nhạt. Không gian công cộng và các tổ chức mang tính kết nối hầu như như không có. Điểm tốt là các dãy nhà không quá dài, đường hẹp nhưng ít xe, vỉa hè rộng nên mạng lưới giao thông cơ giới và đi bộ đều kết nối khá tốt.

. *Tính thích ứng*: Khá cao. Các tuyến phố đều có nhiều cây xanh, nhiều công trình thấp tầng, khoảng lùi lớn nên thích ứng với môi trường tự nhiên nhiệt đới. Đặc điểm hình khối của các công trình trên tuyến cũng khá thích ứng với bối cảnh kiến trúc, quy hoạch mang phong cách Pháp, Mỹ của trung tâm quận 3. Cấu trúc tuyến phố khá thích ứng với hoạt động giao thông. Các công trình TMDV thường là quá bình dân với mặt tiền rộng ít trang trí, hay quá cao cấp với hàng rào kín nên đều không thích ứng với hoạt động kinh tế, văn hóa, xã hội của cư dân Tp.HCM.

. *Tính an toàn*: Khá thấp. Có một số công trình có sự tích hợp giữa các công trình lớn sẵn có và các công trình nhỏ mới xây dựng về sau. Các công trình nhỏ thường là khá tạm bợ và ép sát, tận dụng mặt tiền các công trình lớn. Do không có nút giao thông, không gian mở và công trình mang tính điểm nút nên các tuyến phố này không có phần rìa cảnh quan vững mạnh. Hầu như không có sự giám sát tự nhiên và

rất nhiều không gian “chết” vì có nhiều khoảng lùi rộng và hàng rào kín. Giao thông cơ giới và đi bộ tương đối an toàn do vỉa hè rộng, ít xe. (Bảng 3-34)

*** Nhóm VA: Tuyến TMDV thấp tầng, liên kế, kiến trúc người Hoa**

. *Tính kết hợp*: Khá thấp. Hầu hết là công trình nhà ở kết hợp buôn bán theo kiểu thấp tầng, liên kế của người Hoa. Chỉ có một số rất ít công trình kiến trúc loại khác như chùa, miếu... Màu sắc và kiểu dáng các công trình cũng không phong phú và đa dạng. Công trình có độ tuổi khác nhau. Đa phần thuộc sở hữu tư nhân nên tính đa dạng về hình thức sở hữu thấp. Loại hình TMDV hầu hết là doanh nghiệp nhỏ.

. *Tính kết nối*: Trung bình. Công trình kiến trúc trên tuyến phố hầu hết đều là dạng thấp tầng, liên kế, kiến trúc kiểu nhà phố người Hoa, tạo nên bản sắc riêng về hình khối. Các tuyến phố chật hẹp, mật độ xây dựng rất cao nên rất ít không gian công cộng và không thuận lợi cho hoạt động đoàn thể. Tuy nhiên cũng có một số hoạt động tổ chức có tính kết nối như lễ bái, dạy học tại chùa... Mạng lưới khá thông suốt do các dãy phố ngắn và nhiều đường giao cắt dễ tiếp cận, đường hẹp nhưng mục đích lưu thông tập trung vào hoạt động thương mại nên vẫn đáp ứng được.

. *Tính thích ứng*: Khá cao. Các tuyến phố có rất ít cây xanh và không gian mở, công trình liên kế bề ngang hẹp (3-5m) nên không thích ứng lắm với môi trường tự nhiên nhiệt đới. Với bối cảnh quy hoạch chung của phần lớn đường phố khu trung tâm quận 5 thì cấu trúc tuyến phố nhóm này cũng tương đối thích ứng.. Hầu như không có chỗ cho người đi bộ nên tính thích ứng hoạt động giao thông chưa cao. Hoạt động thương mại các tuyến này hầu hết vẫn là bán sỉ, phương thức và loại hình thương mại không phong phú. Tuy nhiên, do đặc thù quận 5 là nơi chuyên cung cấp hàng hóa tận gốc với giá sỉ nên cấu trúc tuyến phố vẫn thích ứng tương đối tốt với hoạt động kinh tế, văn hóa, xã hội của người dân.

. *Tính an toàn*: Trung bình. Các công trình bề ngang hẹp nên ép sát vào nhau tạo nên dãy phố liên kế, hỗ trợ cho tính an toàn của yếu tố hình khối. Tuy nhiên do thiếu các nút giao thông, không gian mở, công trình điểm nút... nên tuyến phố không có phần rìa cảnh quan vững mạnh. Hầu như không có không gian chết. Việc

giám sát tự nhiên khá tốt do các cửa hàng nằm sát cạnh nhau. Giao thông cơ giới dễ tiếp cận nhưng hay kẹt xe, đi bộ thì khá khó khăn và nguy hiểm.

(Bảng 3-35)

*** Nhóm VB: Tuyến TMDV hỗn hợp tầng cao, liên kế, kiến trúc người Hoa**

. *Tính kết hợp*: Rất cao. Các tuyến phố TMDV thuộc nhóm này trước đây hầu hết cũng là các khu phố thấp tầng, liên kế của người Hoa, nhưng thời gian gần đây được cho phép xây dựng nhiều công trình cao tầng. Đường phố thường rộng và có khá nhiều công trình TMDV tập trung như chợ, trung tâm thương mại... Ngoài ra còn có nhiều công trình loại khác như chùa miếu, trường học người Hoa... Vì vậy, không gian hình khối mang nhiều hình thức và độ tuổi khác nhau. Các hình thức sở hữu cũng phong phú, đa dạng, bao gồm: nhà nước, nước ngoài, tư nhân.

. *Tính kết nối*: Rất thấp. Các công trình cao tầng có số lượng và chiều cao vừa phải, hình thức kiến trúc phù hợp với khu phố người Hoa nên không làm biến đổi bản sắc không gian vốn có. Tuy nhiên các không gian công cộng khá ít và không thuận lợi cho hoạt động đoàn thể, chỉ có một số hoạt động tổ chức tại các chùa, trường học, chợ... Các con đường khá lớn, có dải phân cách và chưa có các kết nối cho người đi bộ nên mạng lưới chưa thông suốt và đa dạng.

. *Tính thích ứng*: Khá cao. Có một số công trình cao tầng, mật độ xây dựng cao và không nhiều cây xanh nên tuyến phố nhóm này phần lớn chưa thích ứng với môi trường tự nhiên. Nhiều công trình và dãy nhà cổ vẫn được giữ lại được. Vì vậy cảnh quan cũng khá thích ứng với bối cảnh kiến trúc, quy hoạch trung tâm quận 5. Đường phố khá đông đúc, chật chội nhưng dễ tiếp cận, chủ yếu phục vụ vận chuyển hàng hóa nên khá thích ứng về hoạt động giao thông. Vẫn còn một số cửa hiệu buôn bán theo phương thức truyền thống nên tuyến phố vẫn có sự thích ứng khá cao với hoạt động kinh tế, văn hóa xã hội của người dân quận 5 và Tp.HCM.

. *Tính an toàn*: Khá cao. Các công trình mới xây dựng có sự chú ý tích hợp với các công trình cũ. Phần rìa cảnh quan tuyến phố khá vững mạnh do các nút giao thông hoặc công trình mang tính điểm nút. Hầu như không có không gian “chết” trên các tuyến phố. Các công trình cao tầng tận dụng hầu hết mặt tiền và tầng trệt

cho mục đích thương mại nên việc giám sát tự nhiên khá tốt. Giao thông cơ giới có lòng đường rộng tuy nhiên lưu lượng xe quá đông. Giao thông bộ chưa thông suốt do tình trạng buôn bán lấn chiếm, nên tính an toàn chưa cao. **(Bảng 3-36)**

3.3.3. Lựa chọn các cách thức thiết kế đa dạng cảnh quan cho từng dạng nhóm tuyến phố thương mại dịch vụ khu trung tâm cũ Tp.HCM

3.3.3.1. Nhóm Phổ Biến (PB): Tuyến phố TMDV thấp tầng, liên kết, kiến trúc bản địa

Các cách thức nâng cao tính đáp ứng các tiêu chí đa dạng cho nhóm này là:

*** Tiêu chí kết hợp**

- *Kết hợp các yếu tố hình khối có độ tuổi khác nhau*

Chọn các giải pháp: *Lưu giữ quỹ công trình hiện có; Tích hợp, pha trộn quỹ công trình cũ và mới.* Hiện nay các tuyến phố dạng này có một số ít công trình là TMDV tập trung như chợ, siêu thị... và các loại hình nhà phố kết hợp cửa hàng nhỏ cần lưu giữ lại. Ngoài ra, cần có sự tích hợp, pha trộn với các loại công trình mới để tăng tính đa dạng không gian.

- *Kết hợp các hình thức sở hữu khác nhau*

Chọn các giải pháp: *Kết hợp nhiều thành phần sở hữu; Kết hợp nhiều trạng thái sở hữu.* Hiện nay thành phần sở hữu công trình trên tuyến phố nhóm này chủ yếu là tư nhân, nên các công trình đa phần là TMDV nhỏ. Việc kết hợp nhiều thành phần sở hữu khác như: nhà nước, tổ chức... sẽ làm xuất hiện thêm một số loại hình TMDV lớn, làm đa dạng không gian hình khối và hoạt động của tuyến phố.

*** Tiêu chí kết nối**

- *Mạng lưới*

Chọn các giải pháp: *Mạng lưới cấu trúc tuyến phố thông suốt; Mạng lưới giao thông kết nối đa dạng.* Mật độ giao thông quá cao hiện nay là điểm bất lợi với các tuyến phố nhóm này. Cần có một mạng lưới cấu trúc tuyến phố thông suốt tạo ra bởi các con đường hay hẻm để tăng sự lưu thông và kết nối. Ngoài ra, mạng lưới giao thông kết nối đa dạng như sử dụng các hình thức cầu vượt đi bộ, xe điện trên không, thang nâng ngoài trời...cũng là giải pháp hữu hiệu.

*** Tiêu chí thích ứng**

- Thích ứng môi trường tự nhiên

Chọn các giải pháp: *Thiết kế cho môi trường nhiệt đới; Thiết kế cho đa dạng sinh học.* Một số tuyến phố nhóm này hầu như không có cây xanh và khá nóng bức nên cần có các thiết kế cho môi trường nhiệt đới như trồng cây xanh đường phố, cây xanh phủ tường, giàn cây che mát vỉa hè cho người đi bộ... Một số tuyến phố có cây xanh nhưng còn đơn điệu, cần có sự phối hợp các loại cây bóng mát, cây bụi, cây hoa trang trí... để tạo sự đa dạng sinh học.

*** Tiêu chí an toàn**

- Phần rìa cảnh quan vững mạnh

Chọn các giải pháp: *Công trình, không gian mở hình thái rõ ràng; Nút giao thông hình thái rõ ràng.* Các công trình trên tuyến phố nhóm này đa phần giống nhau là thấp tầng nhưng không có nhiều công trình lớn làm điểm mốc và có quá nhiều kiểu dáng, màu sắc không theo quy luật thống nhất nào. Các nút giao thông cũng chưa có hình thái rõ ràng. Cần có các công trình, không gian mở hình thái rõ ràng tạo nên hình dáng, bản sắc hoặc mức độ dễ nhận biết cho khu vực.

- Quy định về các loại hoạt động

Chọn các giải pháp: *Quy định cho hoạt động giao thông; Quy định cho các hoạt động khác.* Nhóm phố này đa phần có lòng đường và vỉa hè đều chật hẹp nhưng lại có quá nhiều hoạt động diễn ra trên đó. Vì vậy cần có các quy định rõ ràng để tăng tính trật tự, an toàn. (Bảng 3-37)

3.3.3.2. Nhóm IA: Tuyến phố TMDV hỗn hợp tầng cao, liên kết, kiến trúc phương Tây

Nhóm này có kết quả kiểm tra theo khung tiêu chí là có tính đa dạng hoàn hảo, nên giải pháp được đề xuất theo các tiêu chí đa dạng là duy trì hiện trạng.

*** Tiêu chí kết hợp:** Duy trì hiện trạng

*** Tiêu chí kết nối:** Duy trì hiện trạng

*** Tiêu chí thích ứng:** Duy trì hiện trạng

*** Tiêu chí an toàn:** Duy trì hiện trạng

(Bảng 3-38)

3.3.3.3. Nhóm IB: Tuyến phố TMDV hỗn hợp tầng cao, kiến trúc phương Tây

Các cách thức nâng cao tính đáp ứng các tiêu chí đa dạng của nhóm này là:

*** Tiêu chí kết hợp**

- *Kết hợp loại hình TMDV lớn, có tổ chức với TMDV nhỏ*

Chọn các giải pháp: “*Bọc*” công trình TMDV lớn bằng công trình TMDV nhỏ; Đặt TMDV phụ trước các TTTM lớn. Tuyến phố nhóm này có khá nhiều công trình TMDV lớn. Cần có các giải pháp “*bọc*” các công trình TMDV lớn này bằng các công trình TMDV nhỏ hoặc đặt TMDV phụ phía trước để tăng tính đa dạng của không gian, tạo sự gần gũi với nhiều đối tượng khách hàng.

*** Tiêu chí kết nối**

- *Mạng lưới thông suốt và đa dạng*

Chọn các giải pháp: *Mạng lưới cấu trúc tuyến phố thông suốt; Mạng lưới giao thông kết nối đa dạng*. Các tuyến phố nhóm này lưu lượng phương tiện giao thông không cao nhưng di chuyển với tốc độ khá cao và có khá nhiều xe ô tô cần tiếp cận các công trình cao tầng. Vì thế việc di chuyển của người đi bộ và việc tiếp cận của xe cơ giới hiện nay là khá khó khăn. Cần có một mạng lưới cấu trúc tuyến phố thông suốt tạo ra bởi các con đường hay hẻm để tăng sự lưu thông và kết nối. Ngoài ra, mạng lưới giao thông kết nối đa dạng như sử dụng các hình thức cầu vượt đi bộ, xe điện trên không, thang nâng ngoài trời... cũng là giải pháp hữu hiệu.

*** Tiêu chí thích ứng**

- *Thích ứng môi trường tự nhiên*

Chọn các giải pháp: *Thiết kế cho đa dạng sinh học; Thiết kế cho môi trường nhiệt đới*. Do cho phép phát triển công trình cao tầng nên môi trường tự nhiên của các tuyến phố nhóm này bị biến đổi khá nhanh. Cần có những thiết kế đa dạng sinh học và thích ứng với môi trường nhiệt đới như: trồng cây nhiều lớp, trồng cây phủ tường...

*** Tiêu chí an toàn**

- *Kích hoạt không gian “chết”*

Chọn các giải pháp: *Thiết kế hành lang thương mại sống động; Tăng chức năng, tính mở khu đất trống*. Do có nhiều công trình TMDV lớn nên cần tận dụng mặt tiền để thiết kế hành lang thương mại sống động. Không nên để các bãi xe, khoảng trống trước công trình. Các khoảng trống nếu cần phải có do yêu cầu về khoảng lùi hoặc khoảng dự trữ đất tương lai thì cũng nên bố trí các hoạt động tạm thời và không nên đóng kín.

- *Giám sát*

Chọn các giải pháp: *Giáp sát tự nhiên; Giám sát chủ động*. Các công trình trên tuyến phố thuộc nhóm này thường khá lớn, một số lại khép kín nên có các khoảng tường rào dài làm hạn chế về giám sát tự nhiên. Cần có các thiết kế giảm thiểu những khoảng không gian thiếu hoạt động như vậy để tăng cường sự giám sát tự nhiên. Ngoài ra, các giám sát chủ động như: bảo vệ, chốt gác, camera... cũng hết sức cần thiết. (Bảng 3-39)

3.3.3.4. Nhóm IIIA: Tuyến phố TMDV thấp tầng, kiến trúc phương Tây

Các cách thức nâng cao tính đáp ứng các tiêu chí đa dạng của nhóm này là:

* ***Tiêu chí kết hợp***: Duy trì hiện trạng

* ***Tiêu chí kết nối***

- *Thuận lợi cho hoạt động các đoàn thể*

Chọn các giải pháp: *Bố trí các công viên, không gian mở; Tận dụng các đường hẻm nhỏ, vỉa hè*. Các tuyến phố nhóm này đa phần có không gian mở nhưng kết nối chưa tốt với phần còn lại của tuyến phố. Cần có các thiết kế kết nối không gian mở tốt hơn để khuyến khích hoạt động các đoàn thể. Các đường hẻm nhỏ khá ít, vỉa hè rộng nhưng nhiều chỗ không thông thoáng, nên cần có các thiết kế tận dụng tốt không gian để có thể đáp ứng hoạt động các đoàn thể.

* ***Tiêu chí thích ứng***: Duy trì hiện trạng

* ***Tiêu chí an toàn***:

- *Kích hoạt không gian “chết”*

Chọn các giải pháp: *Thiết kế hành lang thương mại sống động; Tăng chức năng, tính “mở” khu đất trống*. Các tuyến phố có một số công trình chiều ngang lớn hoặc nằm trên khu đất lớn, nhiều vị trí có tường bao hay rào kín, tạo nên một số không gian “chết”. Cần kích hoạt các không gian “chết” đó bằng cách thiết kế hành lang thương mại sống động cho mặt trước các công trình TMDV hiện hữu và bố trí các hoạt động tạm thời để tăng tính “mở” cho khu đất trống.

- *Giám sát tự nhiên và chủ động*

Chọn các giải pháp: *Giám sát tự nhiên; Giám sát chủ động*. Một số công trình trên tuyến phố thuộc nhóm này có chiều ngang khá rộng và có tường rào nên hạn chế về giám sát tự nhiên. Cần có các thiết kế giảm thiểu các khoảng không gian thiếu hoạt động như vậy để tăng cường sự giám sát tự nhiên như: hạn chế hàng rào, tăng hoạt động cho khu vực mặt trước công trình... Ngoài ra, các giám sát chủ động như: bảo vệ, chốt gác, camera... cũng hết sức cần thiết. (Bảng 3-40)

3.3.3.5. Nhóm IIIB: Tuyến phố TMDV thấp tầng, kiến trúc bản địa

Các cách thức nâng cao tính đáp ứng các tiêu chí đa dạng của nhóm này là:

* ***Tiêu chí kết hợp***: Duy trì hiện trạng

* ***Tiêu chí kết nối***:

- *Có bản sắc không gian*

Chọn các giải pháp: *Lưu giữ hình ảnh, biểu tượng nổi tiếng; Không gian trung tâm nhiều bản sắc*. Điểm yếu của các tuyến phố nhóm này là hình thái không gian không rõ ràng, ít các công trình điểm nhấn, ít không gian trung tâm... Vì vậy, cần lưu giữ các hình ảnh, biểu tượng nổi tiếng nếu có và tạo không gian trung tâm nhiều bản sắc để tăng tính kết nối không gian.

- *Có không gian công cộng*

Chọn các giải pháp: *Không gian mở; Không gian công cộng trên vỉa hè*. Các tuyến phố thuộc nhóm này mặc dù có mật độ xây dựng thấp, nhiều không gian trống nhưng thiếu không gian mở. Vỉa hè rộng nên cũng có thể tận dụng làm không gian công cộng.

- *Thuận lợi cho hoạt động đoàn thể*

Chọn các giải pháp: *Bố trí các công viên, không gian mở; Tận dụng các đường hẻm nhỏ, vỉa hè.* Các tuyến phố nhóm này thường thiếu không gian mở. Cần có các thiết kế tạo không gian mở tốt hơn để đáp ứng hoạt động các đoàn thể. Các đường hẻm nhỏ khá nhiều, vỉa hè rộng có thể tận dụng cho hoạt động các đoàn thể.

*** Tiêu chí thích ứng**

- *Thích ứng hoạt động kinh tế, văn hóa, xã hội*

Chọn các giải pháp: *Thiết kế mang tính hữu cơ; Thiết kế mang tính cộng đồng; Thiết kế mang tính bình đẳng.* Các tuyến phố nhóm này có tính hơi khép kín và tách biệt, nên cần có các thiết kế như trên để tăng tính thích ứng với mọi đối tượng, trong mọi bối cảnh kinh tế, văn hóa, xã hội.

*** Tiêu chí an toàn**

- *Phản rìa cảnh quan vững mạnh*

Chọn các giải pháp: *Công trình, không gian mở hình thái rõ ràng; Nút giao thông hình thái rõ ràng.* Nhiều công trình trên tuyến phố nhóm này có công trình nằm trên khu đất lớn nhưng hầu như không có công trình nào làm điểm mốc và có nhiều kiểu dáng, màu sắc không theo quy luật thống nhất nào. Các nút giao thông cũng chưa có hình thái rõ ràng. Cần có các công trình, không gian mở hình thái rõ ràng tạo nên hình dáng, bản sắc hoặc mức độ dễ nhận biết cho khu vực.

- *Kích hoạt không gian “chết”*

Chọn các giải pháp: *Thiết kế hành lang thương mại sống động; Tăng chức năng, tính “mở” khu đất trống.* Các tuyến phố có nhiều công trình chiều ngang lớn hoặc nằm trên khu đất lớn, tuy nhiên đa phần có tường rào và khép kín. Ngoài ra, còn có một số khoảng đất trống chưa xây dựng, tạo nên các không gian “chết”. Cần kích hoạt các không gian “chết” đó bằng cách thiết kế hành lang thương mại sống động cho các công trình TMDV hiện hữu và bố trí các hoạt động tạm thời để tăng tính “mở” cho khu đất trống. Các tường rào vẫn có thể duy trì nhưng làm sống động thêm bằng cách khuyến khích các dạng hàng rào nửa kín nửa hở hoặc có những trang trí, trưng bày, quảng cáo bên ngoài...

- *Giám sát tự nhiên và chủ động*

Chọn các giải pháp: *Giám sát tự nhiên; Giám sát chủ động*. Do có nhiều tường rào cao và dài nên hạn chế về giám sát tự nhiên. Cần có các thiết kế giảm thiểu các khoảng không gian thiếu hoạt động để tăng cường sự giám sát tự nhiên như: hạn chế xây thêm hàng rào, tăng hoạt động cho khu vực mặt trước công trình... Ngoài ra, các giám sát chủ động như: bảo vệ, chốt gác, camera... cũng hết sức cần thiết.

(Bảng 3-41)

3.3.3.6. Nhóm VA: Tuyến phố TMDV thấp tầng, liên kế, kiến trúc người Hoa

Các cách thức nâng cao tính đáp ứng các tiêu chí đa dạng của nhóm này là:

*** Tiêu chí kết hợp:**

- *Kết hợp các không gian hình khối có hình thức khác nhau*

Chọn các giải pháp: *Mã Đặc trưng cảnh quan; Kết hợp các chức năng; Có không gian chuyển tiếp; TMDV nhỏ có vị trí tốt*. Tuyến phố thuộc nhóm này trước đây có hình thái khá rõ ràng nhưng đang bị thay đổi nhiều do đập phá, xây mới, nên cần có quy định về mã tiêu chuẩn Đặc trưng cảnh quan. Chức năng chính của tuyến phố hiện nay là thương mại còn dịch vụ và các chức năng khác hầu như kém phát triển, nên cần có sự khuyến khích các loại hình chức năng khác. Giữa các công trình cũ và mới, TMDV lớn và TMDV nhỏ cũng cần có không gian chuyển tiếp tốt hơn để tạo sự hài hòa. Cần có giải pháp khuyến khích các công trình TMDV nhỏ tiếp tục tồn tại và phát triển bằng cách bố trí đầu mối giao thông, tiện ích công cộng gần khu vực tập trung của chúng.

- *Kết hợp các hình thức sở hữu khác nhau*

Chọn các giải pháp: *Kết hợp nhiều thành phần sở hữu; Kết hợp nhiều trạng thái sở hữu*. Hiện nay thành phần sở hữu công trình trên tuyến phố nhóm này chủ yếu là tư nhân, nên các công trình đa phần là TMDV nhỏ. Việc kết hợp nhiều thành phần sở hữu khác như: nhà nước, tổ chức... sẽ làm xuất hiện thêm một số loại hình TMDV lớn, làm đa dạng không gian hình khối và hoạt động của tuyến phố. Ngoài ra, có thể kết hợp nhiều trạng thái sở hữu khác nhau trong một công trình bằng các giải pháp cho phép sở hữu linh hoạt. Các công trình nhiều nơi chỉ mới có 2,3 tầng

nên có thể áp dụng quyền khai thác không trung, một trong những giải pháp về sở hữu linh hoạt.

- *Kết hợp loại hình TMDV lớn, có tổ chức với TMDV nhỏ*

Chọn các giải pháp: “Bọc” công trình TMDV lớn bằng công trình TMDV nhỏ; Đặt TMDV phụ trước các TTTM lớn. Tuyến phố nhóm này rất ít TMDV lớn. Cần có các giải pháp tăng cường TMDV lớn và ”bọc” các công trình TMDV lớn này bằng các công trình TMDV nhỏ hiện hữu hoặc đặt TMDV phụ phía trước để tăng tính đa dạng của không gian, tạo sự gần gũi với nhiều đối tượng khách hàng.

*** Tiêu chí kết nối:**

- *Có không gian công cộng*

Chọn các giải pháp: Không gian mở; Không gian công cộng trên vỉa hè. Các tuyến phố thuộc nhóm này có mật độ xây dựng cao nên thiếu không gian mở. Trong quy hoạch cải tạo cần chú ý tạo các không gian mở nhỏ và không gian công cộng trước các công trình TMDV lớn.

- *Thuận lợi cho hoạt động đoàn thể*

Chọn các giải pháp: Bố trí các công viên, không gian mở; Tận dụng các đường hẻm nhỏ, vỉa hè. Các tuyến phố nhóm này hầu hết không có không gian mở và công viên. Các đường hẻm nhỏ, vỉa hè mặc dù khá nhiều nhưng chật hẹp và bị lấn chiếm gần hết, nên cần được làm thông thoáng để có thể đáp ứng hoạt động các đoàn thể.

*** Tiêu chí thích ứng**

- *Thích ứng môi trường tự nhiên*

Chọn các giải pháp: Thiết kế cho môi trường nhiệt đới; Thiết kế cho đa dạng sinh học. Hầu hết các tuyến phố nhóm này không có cây xanh nên rất nóng bức. Cần có các thiết kế cho môi trường nhiệt đới như trồng cây xanh đường phố, cây xanh phủ tường, giàn cây che mát vỉa hè cho người đi bộ... Các thiết kế đa dạng sinh học cũng giúp cho cảnh quan phong phú hơn và các loại cây dễ phát triển cộng sinh hơn.

*** Tiêu chí an toàn**

- *Phân rìa cảnh quan vững mạnh*

Chọn các giải pháp: *Công trình, không gian mở hình thái rõ ràng; Nút giao thông hình thái rõ ràng*. Các công trình trên tuyến phố nhóm này đa phần giống nhau là thấp tầng và không có nhiều công trình lớn làm điểm nhấn. Các nút giao thông cũng chưa có hình thái rõ ràng. Cần có các công trình, không gian mở hình thái rõ ràng tạo nên hình dáng, bản sắc hoặc mức độ dễ nhận biết cho khu vực.

- *Quy định về các loại hoạt động*

Chọn các giải pháp: *Quy định cho hoạt động giao thông; Quy định cho các hoạt động khác*. Tuyến phố nhóm này đa phần có lòng đường và vỉa hè đều chật hẹp nhưng lại có quá nhiều hoạt động diễn ra trên đó. Tình trạng lấn chiếm vỉa hè để buôn bán diễn ra trên khắp tuyến. Không gian dành cho người đi bộ hầu như không có. Vì vậy cần có các quy định rõ ràng để tăng tính trật tự, an toàn. (Bảng 3-42)

3.3.3.7. Nhóm VB: Tuyến phố TMDV hỗn hợp tầng cao, liên kế, kiến trúc người Hoa

Các cách thức nâng cao tính đáp ứng các tiêu chí đa dạng của nhóm này là:

* *Tiêu chí kết hợp*: Duy trì hiện trạng

* *Tiêu chí kết nối*:

+ *Có không gian công cộng*

Chọn các giải pháp: *Không gian mở; Không gian công cộng trên vỉa hè*. Các tuyến phố nhóm này có công trình lớn, mật độ xây dựng khá cao nên không có nhiều khoảng trống để tạo không gian công cộng. Điều khó khăn hơn nữa là các khoảng trống nếu có thì đa phần thuộc sở hữu tư nhân hoặc có kết nối chưa tốt với phần còn lại của tuyến phố. Tương tự, các vỉa hè đều khá rộng nhưng tính kết nối không cao vì phần vỉa hè phía trước các công trình lớn chịu một sự "không chế" vô hình từ các công trình khiến những hoạt động tập thể khó diễn ra. Cần có các thiết kế mang tính khuyến khích sử dụng vỉa hè như một không gian công cộng.

- *Thuận lợi cho hoạt động đoàn thể*

Chọn các giải pháp: *Bố trí các công viên, không gian mở; Tận dụng các đường hẻm nhỏ, vỉa hè*. Các tuyến phố nhóm này một số tuyến không có không gian mở, một số tuyến có nhưng kết nối chưa tốt với phần còn lại của tuyến phố. Cần có các

thiết kế kết nối không gian mở tốt hơn để khuyến khích hoạt động các đoàn thể. Các đường hẻm nhỏ, vỉa hè mặc dù khá nhiều nhưng bị lấn chiếm gần hết, nên cần được làm thông thoáng để có thể đáp ứng hoạt động các đoàn thể.

- Mạng lưới thông suốt và đa dạng

Chọn các giải pháp: *Mạng lưới cấu trúc tuyến phố thông suốt; Mạng lưới giao thông kết nối đa dạng*. Các tuyến phố nhóm này lưu lượng giao thông khá cao và có khá nhiều xe ô tô cần tiếp cận các công trình cao tầng. Vì thế việc di chuyển của người đi bộ và việc tiếp cận của xe cơ giới hiện nay là khá khó khăn. Cần có một mạng lưới cấu trúc tuyến phố thông suốt tạo ra bởi các con đường hay hẻm để tăng sự lưu thông và kết nối. Ngoài ra, mạng lưới giao thông kết nối đa dạng như: sử dụng các hình thức cầu vượt đi bộ, xe điện trên không, thang nâng ngoài trời... cũng là giải pháp hữu hiệu.

*** Tiêu chí thích ứng**

- Thích ứng môi trường tự nhiên

Chọn các giải pháp: *Thiết kế cho đa dạng sinh học; Thiết kế cho môi trường nhiệt đới*. Các tuyến phố nhóm này có mật độ xây dựng khá cao. Bên cạnh đó lại còn được cho phép phát triển công trình cao tầng nên môi trường tự nhiên bị biến đổi khá nhanh. Cần có những thiết kế đa dạng sinh học và thích hợp với môi trường nhiệt đới như: trồng cây nhiều lớp, trồng cây phủ tường... để giảm bớt tác hại đối với môi trường

*** Tiêu chí an toàn**

- Quy định về các loại hoạt động

Chọn các giải pháp: *Quy định cho hoạt động giao thông; Quy định cho các hoạt động khác*. Tuyến phố nhóm này đa phần có lòng đường và vỉa hè khá rộng, nhưng vì có quá nhiều hoạt động diễn ra trên đó nên tình trạng mất trật tự vẫn thường xuyên xảy ra. Tình trạng lấn chiếm vỉa hè để buôn bán diễn ra hầu hết trên khắp tuyến. Vì vậy cần có các quy định rõ ràng để tăng tính trật tự, an toàn. **(Bảng 3-43)**

3.4. Bàn luận về giá trị ứng dụng thực tiễn của các kết quả nghiên cứu về thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố TMDV khu trung tâm Tp.HCM

3.4.1. Bàn luận về kết quả phân loại, đánh giá đặc trưng đa dạng cảnh quan

Hiện nay, nghiên cứu và thiết kế có giá trị pháp lý cao nhất, đang được đưa ra áp dụng thực tế là *”Quy chế quản lý không gian, kiến trúc cảnh quan đô thị khu trung tâm hiện hữu Tp.Hồ Chí Minh”* do Nikken Sekkei Ltd. lập năm 2012. Trong quy chế, xác định được các chỉ tiêu về hệ số sử dụng đất, lộ giới đường, tầng cao, mặt cắt tuyến đường... Các chỉ tiêu này chủ yếu là về quy hoạch và thiết kế đô thị.

Các kết quả nghiên cứu của Nikken Sekkei đạt được những giá trị: Phân chia khu trung tâm hiện hữu thành các phân khu mang đặc trưng khác nhau; Đánh giá hiện trạng và đề xuất các số liệu thiết kế đô thị cho từng ô phố và tuyến đường trong mỗi phân khu (**Hình 3-24**). Từng tuyến đường trong mỗi phân khu có các số liệu được xác định bao gồm: hệ số sử dụng đất chung toàn phân khu, thống kê diện tích và tỉ lệ từng loại hình chức năng sử dụng đất của toàn khu vực và từng phân khu, mặt cắt giao thông và thống kê lộ giới đường của từng tuyến đường (**Bảng 3-44**).

Tuy nhiên, trong nghiên cứu của Nikken Sekkei chỉ xác định đặc trưng kiến trúc cảnh quan mang tính định tính cho từng tuyến riêng lẻ chứ chưa có 1 tính định lượng, cũng như chưa phân loại và xác định được những giá trị đặc trưng chung cho mỗi dạng nhóm tuyến phố. Việc phân vùng cũng chỉ dựa trên ranh giới hành chính chứ không dựa trên những đặc trưng cảnh quan.

Luận án đã thực hiện được việc phân loại các tuyến phố TMDV tại khu trung tâm cũ Tp.HCM thành 7 dạng nhóm tuyến phố dựa trên các phân tích đặc tính vật lý và cảm thụ cảnh quan chung. Kết quả phân loại bao gồm cả giá trị định tính và định lượng.

Kiểm chứng qua một tuyến phố điển hình như phố Lê Lợi, theo nghiên cứu của Nikken Sekkei được đánh giá hoàn toàn mang tính định tính như sau:

”Đường Lê Lợi giao cắt đường Nguyễn Huệ phía trước trụ sở UNBD Thành phố Hồ Chí Minh là một trong những tuyến đường trục chính và xưa nhất của thành phố. Nó cũng được biết đến như một tuyến thương mại chính. Về mặt lịch sử, cả hai bên

đường Lê Lợi đều là nhà phố từ 4-5 tầng có cửa hàng buôn bán lẻ tại tầng trệt. Những tầng trên thường được dùng làm nhà ở. Cùng với những nhà phố có kiến trúc từ thời Pháp, một số khối công trình cao tầng được xây dựng trong thế kỷ 21 đã phá vỡ tính liên tục của cảnh quan phố và tỉ lệ các công trình lân cận. Nhìn chung, tuyến đường khá sôi động với các hoạt động của cả người dân và du khách. Giao thông đường Lê Lợi tương đối dày đặc với phương tiện xe hơi và xe gắn máy, khiến người đi bộ không thể băng sang đường thuận lợi. Cây xanh dọc tuyến là cây Dầu con rái được trồng trên vỉa hè đôi khi vượt quá tầng cao của các nhà phố có giá trị lịch sử. Cây lim sét được trồng trên dải phân cách, có hoa vàng làm tô điểm thêm cho đường phố” [35], (Bảng 3-45)

Trong khi đó, dựa trên nhiều phương pháp đánh giá phân loại, luận án đã xác định được các thông số mang tính định lượng cho tuyến phố Lê Lợi (thuộc nhóm tuyến phố IA) như trong bảng kết quả 3-46. (Bảng 3-46)

Với cách làm trên, nghiên cứu đã lần lượt xác định được đặc trưng và phân loại tất cả 30 tuyến phố thành 7 dạng nhóm tuyến phố điển hình tại khu trung tâm cũ Tp. Hồ Chí Minh,. Kết quả phân loại bao gồm cả định tính và định lượng là cơ sở để xây dựng giải pháp thiết kế đa dạng cảnh quan cho từng nhóm một cách chính xác, hiệu quả và khả thi.

3.4.2. Bàn luận về kết quả xây dựng hệ thống tiêu chí, phương thức và cách thức thiết kế đa dạng cảnh quan

Theo”*Quy chế quản lý không gian, kiến trúc cảnh quan đô thị khu trung tâm hiện hữu Tp.Hồ Chí Minh*” do Nikken Sekkei Ltd. lập năm 2012, đã được Sở QH-KT và Ủy ban nhân dân Tp.HC thông qua, xác định rõ: ”*Với lịch sử 300 năm hình thành và phát triển, Thành phố Hồ Chí Minh đã trở thành một trung tâm kinh tế tài chính trọng yếu và là thành phố có tốc độ phát triển nhanh bậc nhất của Việt Nam. Khu vực trung tâm hiện hữu của Thành phố Hồ Chí Minh là trung tâm hạt nhân của các sự kiện, các hoạt động kinh tế, chính trị, văn hóa của toàn thành phố và hiện nay đang đứng trước nhu cầu cần phải tái thiết, chỉnh trang mạnh mẽ trên toàn khu vực. Do vậy, khu trung tâm hiện đang từng ngày thay đổi bộ mặt cảnh quan theo tiến độ*

xây dựng các dự án đầu tư. Song song với việc đẩy mạnh xu hướng cải tạo hay phát triển mới nhằm đảm bảo cuộc sống và các hoạt động thường nhật thuận tiện cũng như để chào đón các tổ chức và cá nhân từ khắp nơi trên thế giới đến đây, thì cũng phải tăng cường sức hấp dẫn về giá trị lịch sử và di sản của Thành phố Hồ Chí Minh một cách hài hòa giữa việc bảo tồn và phát triển những công trình kiến trúc có giá trị hoặc tương đương, đồng thời phải tạo động lực cho luồng đầu tư phát triển mới vào các khu cải tạo chỉnh trang đô thị ”. Như vậy, trong công tác cải tạo và chỉnh trang thực tế các tuyến phố khu trung tâm hiện hữu Tp.HCM, nhiệm vụ đặt ra là cần bảo tồn và phát triển những công trình kiến trúc có giá trị. Các công trình này khá nhiều và được phân bố đều khắp các quận trung tâm (Hình 3-23).

Với nghiên cứu ” Thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM”, bằng các phương pháp đánh giá và giải pháp thiết kế nhằm phát huy tính đa dạng, có thể cung cấp một công cụ hữu hiệu để hiện thực hóa nhiệm vụ nêu trên. Một khu vực được thiết kế đa dạng cho phép các loại hình công trình bảo tồn và phát triển mới có thể tồn tại song song, thậm chí hỗ trợ nhau để phát huy vai trò, sức mạnh của mỗi loại hình. Luận án cung cấp hệ thống 4 tiêu chí, 18 phương thức và 39 cách thức mẫu trong thiết kế đa dạng cảnh quan không chỉ với mục đích áp dụng cho 30 tuyến phố TMDV đã được lựa chọn, mà còn nhằm cung cấp hệ thống giải pháp mẫu cho những tuyến phố có điều kiện tương đồng khác.

3.4.3. Bàn luận về kết quả xây dựng giải pháp thiết kế đa dạng cảnh quan

Kết quả nghiên cứu của luận án “Thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố TMDV tại khu trung tâm cũ Tp.HCM” dựa trên cơ sở kế thừa các kết quả nghiên cứu hiện có và bổ sung, hoàn thiện hơn các thông số chỉ tiêu về cảnh quan theo tiêu chí thiết kế đa dạng, như: *cây xanh, chức năng công trình, tuổi thọ công trình, hình thức kiến trúc, tầng cao; chiều ngang khu đất, khoảng lùi, hàng rào, bãi xe, dạng mặt tiền (kín-mở), màu sắc, loại hình TMDV, loại hình giao thông, loại hình VH - XH.*

Những thông số chỉ tiêu này chưa được xác định trong các tài liệu có tính pháp lý đối với công tác thiết kế cảnh quan tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM hiện nay

Các giải pháp cho từng dạng tuyến phố được lựa chọn từ hệ thống các cách thức mẫu, tùy theo đặc tính mỗi dạng. Dựa trên các cách thức mẫu này, người làm công tác thiết kế có thể đưa ra những giải pháp thiết kế để cụ thể hóa chúng bằng hình thái kiến trúc, chiều cao công trình, vật liệu, màu sắc...

Như vậy, luận án đã giải quyết được ba mục tiêu đặt ra của nghiên cứu là đánh giá và phân loại, xây dựng hệ thống tiêu chí và đề xuất giải pháp thiết kế đa dạng cảnh quan cho tuyến phố TMDV tại khu trung tâm cũ Tp.HCM.

3.5. Kết luận chương 3

1. Kết luận về việc phân loại, đánh giá tuyến phố TMDV điển hình khu trung tâm cũ Tp.HCM theo các yếu tố đa dạng cảnh quan

Việc phân loại, đánh giá 30 tuyến phố được thực hiện qua 3 bước: ***Phân loại theo các yếu tố vật lý cấu thành cảnh quan tuyến phố; Đánh giá đặc trưng đa dạng cảnh quan; Đánh giá cảm thụ cảnh quan*** cho kết quả phân chia thành 7 nhóm tuyến phố. Các tuyến phố có đặc trưng các yếu tố vật lý cấu thành cảnh quan và tính đa dạng cảnh quan, mức độ cảm thụ cảnh quan khác nhau.

Điểm đặc biệt đáng chú ý là các tuyến phố có các yếu tố vật lý cấu thành cảnh quan mang tính đa dạng cao thì cũng có đánh giá cảm thụ cảnh quan tốt. Đây là cơ sở cho việc nghiên cứu áp dụng các đặc điểm của những tuyến phố đa dạng cao vào trong thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố TMDV tại khu trung tâm cũ Tp.HCM. Việc áp dụng như vậy không chỉ làm tăng tính đa dạng cảnh quan mà còn đem lại đánh giá về cảm thụ cảnh quan tốt hơn cho các tuyến phố.

Các nhóm tuyến phố sau đạt chỉ số đa dạng cảnh quan cao: Nhóm tuyến phố IA (*Tuyến TM-DV thấp tầng, liên kế, kiến trúc Pháp-Mỹ*), Nhóm tuyến phố IB (*Tuyến TMDV hỗn hợp, kiến trúc phương Tây*), Nhóm tuyến phố IIIA (*Tuyến TMDV thấp tầng, kiến trúc Pháp*), Nhóm tuyến phố VB (*Tuyến TMDV hỗn hợp, kiến trúc người Hoa*). Trong đó, Nhóm IA là nhóm có chỉ số đa dạng cao nhất. Các nhóm tuyến phố có chỉ số đa dạng thấp hơn các tuyến kể trên là: Nhóm tuyến phố PB (*Tuyến TMDV thấp tầng, liên kế, kiến trúc bản địa*), Nhóm tuyến phố IIIB (*Tuyến TMDV thấp tầng,*

kiến trúc bản địa), Nhóm tuyến phố VA (*Tuyến TMDV thấp tầng, liên kế, kiến trúc người Hoa*).

Qua đánh giá cảm thụ cảnh quan 7 nhóm tuyến phố, có thể thấy được rằng các nhóm có nhiều yếu tố tương đồng sẽ có khả năng chuyển hóa để trở thành nhóm gần mình dễ dàng nhất. Bên cạnh đó, qua phân tích các yếu tố có ảnh hưởng lớn đến cảm nhận tốt xấu đối với cảnh quan, cho thấy rằng nhờ vào việc điều chỉnh các yếu tố *đẹp - xấu, cởi mở - khép kín, sáng sủa - tối tăm, thoải mái - không thoải mái* theo chiều hướng nào trong tương lai sẽ quyết định đến việc làm cho một tuyến phố sẽ chuyển đổi sang nhóm có đánh giá cảm thụ cảnh quan đa dạng cao hơn hay thấp hơn.

2. Kết luận về việc xây dựng hệ thống tiêu chí, phương thức và cách thức thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM

Từ cơ sở khoa học chương 2, xác định được hệ thống tiêu chí, phương thức và đồng thời có được cơ sở để xây dựng các cách thức thiết kế đa dạng cảnh quan. Căn cứ vào đó, trong chương 3 tiếp tục thực hiện nhiệm vụ xây dựng các cách thức thiết kế cụ thể. Mỗi cách thức thiết kế được xem xét từ nhiều khía cạnh sao cho đáp ứng được yêu cầu của tiêu chí đa dạng đang hướng tới mà không làm ảnh hưởng xấu đến các tiêu chí đa dạng khác, và phù hợp với mọi dạng tuyến phố. Tương ứng với mỗi phương thức, có từ 2 - 4 cách thức thiết kế được đề xuất.

Như vậy, hệ thống tiêu chí, phương thức và cách thức thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM bao gồm 4 nhóm tiêu chí thiết kế đa dạng cảnh quan (*nhóm tiêu chí kết hợp, nhóm tiêu chí kết nối, nhóm tiêu chí thích ứng, nhóm tiêu chí an toàn*), 18 phương thức, 39 cách thức thiết kế đa dạng. Đây là hệ thống mang tính hình mẫu, làm cơ sở để áp dụng trong việc tìm kiếm giải pháp thiết kế đa dạng cảnh quan của các dạng nhóm tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM.

3. Kết luận về việc xây dựng giải pháp thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM

Giải pháp thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM được xác định cho mỗi nhóm tuyến phố qua 3 bước:

a. Thiết lập mã nhận dạng đặc trưng đa dạng cảnh quan: Bao gồm Mã tiêu chuẩn đặc trưng cảnh quan và Mã chỉ số đa dạng cảnh quan.

Các đặc tính có nhiều biến số đa dạng, có thể đo được chỉ số đa dạng là: *cây xanh, chức năng công trình, tuổi thọ công trình, hình thức kiến trúc, tầng cao; chiều ngang khu đất, khoảng lùi, hàng rào, bãi xe, dạng mặt tiền (kín - mở), màu sắc, loại hình TMDV, loại hình giao thông*. Vì vậy, cần sử dụng chúng trong thiết lập Mã tiêu chuẩn đặc trưng cảnh quan. Các đặc tính: *Mặt nước, không gian mở, quảng trường, hình thức liên kết công trình, công trình TMDV phụ, chiều rộng vỉa hè, hẻm - đường giao cắt* không đo được tính đa dạng vì không đủ biến số cần thiết, nhưng cũng có tính hỗ trợ cho đa dạng cảnh quan nên có thể sử dụng chúng trong thiết lập Mã tiêu chuẩn đặc trưng cảnh quan. Không thấy có sự liên hệ rõ rệt giữa *chiều rộng đường, mật độ xây dựng, hệ số sử dụng đất* với tính đa dạng cảnh quan trong các tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM, nên không sử dụng các đặc tính này để thiết lập mã tiêu chuẩn đặc trưng cảnh quan.

Kết quả chỉ số đa dạng cho thấy rằng đặc tính *loại hình TMDV* mang giá trị đa dạng cao nhất trên các tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM. Tiếp theo là đặc tính *màu sắc* xếp vị trí thứ 2. *Tuổi thọ công trình* xếp vị trí thứ 3, do các tuyến phố có sự pha trộn nhiều công trình kiến trúc xây dựng vào các thời kỳ khác nhau. Bên cạnh đó, các đặc tính như *tầng cao, chiều ngang khu đất, khoảng lùi, loại hình giao thông* cũng có giá trị đa dạng cao nên các đặc tính này được sử dụng trong thiết lập Mã chỉ số đa dạng cảnh quan. Các đặc tính: *Cây xanh; Chức năng công trình; Hình thức kiến trúc; Hàng rào; Mức độ sử dụng mặt tiền; Bãi xe, Dạng mặt tiền (kín - mở)* có giá trị đa dạng thấp nên không sử dụng trong thiết lập Mã chỉ số đa dạng cảnh quan.

b. Kiểm tra mức độ đáp ứng tiêu chí thiết kế đa dạng cảnh quan

Dựa trên khung kiểm tra theo các tiêu chí và phương thức thiết kế đa dạng cảnh quan, kiểm tra mức độ đáp ứng tiêu chí thiết kế đa dạng cảnh quan của từng dạng nhóm tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM.

c. Lựa chọn các cách thức thiết kế đa dạng cảnh quan cho các dạng nhóm tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM

Chọn các cách thức có tính bù khuyết cho những tiêu chí, phương thức chưa được đáp ứng tốt của từng nhóm. Các cách thức được lấy từ Hệ thống tiêu chí, phương thức, cách thức thiết kế đa dạng cảnh quan.

KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

I. Kết luận

1. Phân loại, đánh giá các tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM theo đặc trưng đa dạng cảnh quan

1.1. Thiết kế đa dạng cảnh quan là một xu hướng phát triển phù hợp của các tuyến phố TMDV tại các đô thị có sự đa dạng cao như Tp.HCM. Đa dạng cảnh quan không chỉ đem lại sự phong phú về cảm thụ mà còn là một trong những biểu hiện của việc có sự tồn tại nhiều thành phần xã hội trong cùng khu vực, Những thành phần xã hội đó đã góp phần tạo nên tính đa dạng cảnh quan. Vì vậy, đa dạng cảnh quan là một trong những thước đo của bình đẳng xã hội. Thiết kế đa dạng cảnh quan còn tạo môi trường thuận lợi cho việc duy trì, phát triển nhiều không gian kiến trúc khác loại ở cạnh nhau, tạo điều kiện cho việc bảo tồn các công trình kiến trúc cổ và các không gian có giá trị lịch sử. Tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM là một trong những nơi tập trung nhiều yếu tố đặc trưng đa dạng cảnh quan và gắn bó mật thiết với đời sống cư dân Tp.HCM nhất. Các tuyến phố có nhiều dạng nhóm mang đặc trưng khác nhau nên bước đầu tiên trong thiết kế đa dạng là phân loại, đánh giá theo đặc trưng đa dạng cảnh quan.

1.2. Nghiên cứu đề xuất cơ sở phân loại, đánh giá theo đặc trưng đa dạng cảnh quan bao gồm:

a. Phân loại theo đặc trưng cảnh quan

Phân loại theo các yếu tố cấu thành cảnh quan không gian hình khối: Địa hình, Cây xanh, Mặt nước, Không gian trống, Kiến trúc.

b. Đánh giá đặc trưng đa dạng cảnh quan

Dựa trên công thức tính chỉ số đa dạng Simpson để đo chỉ số đa dạng cho các yếu tố vật lý cấu thành cảnh quan. Kết quả nhiều tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM có chỉ số đa dạng rất cao. Tuy nhiên có khoảng chênh lệch khá lớn về chỉ số này giữa các tuyến.

c. Đánh giá cảm thụ cảnh quan

Đánh giá mức độ cảm thụ của người thụ cảm bằng phương pháp 5 bậc đánh giá (Godankai Hyoka), Kết quả cho thấy các tuyến phố TMDV có chỉ số đa dạng cảnh quan cao thì cũng có đánh giá cảm thụ tốt hơn các tuyến phố đa dạng cảnh quan thấp.

1.3. Nghiên cứu xác định được 7 dạng nhóm tuyến phố TMDV điển hình khu trung tâm cũ Tp.HCM, bao gồm:

- Nhóm PB: tuyến phố TMDV thấp tầng, liên kế, kiến trúc bản địa
- Nhóm IA: tuyến phố TMDV hỗn hợp tầng cao, liên kế, kiến trúc phương Tây
- Nhóm IB: tuyến phố TMDV hỗn hợp tầng cao, kiến trúc phương Tây
- Nhóm IIIA: tuyến phố TMDV thấp tầng, kiến trúc phương Tây
- Nhóm IIIB: tuyến phố TMDV thấp tầng, kiến trúc bản địa
- Nhóm VA: tuyến phố TMDV thấp tầng, liên kế, kiến trúc người Hoa
- Nhóm VB: tuyến phố TMDV hỗn hợp tầng cao, liên kế, kiến trúc người Hoa

2. Xây dựng hệ thống tiêu chí, phương thức, cách thức thiết kế đa dạng cảnh quan

2.1. Hệ thống tiêu chí thiết kế đa dạng cảnh quan giúp cho việc cải tạo, chỉnh trang hoặc xây mới các công trình, không gian trên tuyến phố được tiến hành đồng bộ theo những tiêu chí chung thống nhất, giữ được nét đặc trưng đa dạng và tính trật tự của không gian. Trong mỗi nhóm tiêu chí đa dạng, có các phương thức thiết kế mang tính định hướng để phát triển không gian cảnh quan theo tiêu chí đó. Mỗi phương thức thiết kế được đề ra lại có một số cách thức thiết kế cụ thể để thực hiện phương thức. Tùy theo đặc trưng cảnh quan của các tuyến phố để lựa chọn các cách thức thiết kế phù hợp từ hệ thống cách thức mẫu.

2.2. Nghiên cứu đề xuất hệ thống các nhóm tiêu chí, phương thức, cách thức thiết kế đa dạng cảnh quan bao gồm:

a. Nhóm tiêu chí kết hợp

- * Kết hợp yếu tố không gian hình khối

- Kết hợp các không gian hình khối có hình thức khác nhau: Mã nhận dạng đặc trưng đa dạng cảnh quan; Kết hợp các chức năng; Có sự chuyển tiếp; TMDV nhỏ có vị trí tốt.

- Kết hợp các yếu tố hình khối có độ tuổi khác nhau: Lưu giữ quỹ công trình hiện có; Tích hợp, pha trộn quỹ công trình cũ và mới.

- Kết hợp các hình thức sở hữu khác nhau: Kết hợp nhiều thành phần sở hữu; Kết hợp nhiều trạng thái sở hữu.

- * Kết hợp yếu tố không gian hoạt động

- Phù hợp với các doanh nghiệp nhỏ, hộ buôn bán cá thể: TMDV nhỏ giáp với ngõ hẻm, gần TMDV lớn; Thiết kế khuyến khích làm việc tại nhà.

- Kết hợp loại hình TMDV lớn, có tổ chức với TMDV nhỏ: “Bọc” công trình lớn bằng công trình nhỏ; Đặt TMDV phụ trước các TTTM lớn

b. Nhóm tiêu chí kết nối

- * Kết nối yếu tố không gian hình khối

- Có bản sắc không gian: Lưu giữ hình ảnh, biểu tượng nổi tiếng; Không gian trung tâm nhiều bản sắc.

- Có không gian công cộng: Không gian mở; Không gian công cộng trên đường, vỉa hè.

- * Kết nối yếu tố không gian hoạt động

- Thuận lợi cho hoạt động đoàn thể: Bố trí các công viên, không gian mở; Tận dụng các đường hẻm nhỏ, vỉa hè.

- Mạng lưới thông suốt và đa dạng: Mạng lưới thông suốt; Mạng lưới đa dạng.

c. Nhóm tiêu chí thích ứng

- * Thích ứng yếu tố không gian hình khối

- Thích ứng môi trường tự nhiên: Thiết kế cho đa dạng sinh học; Thiết kế cho môi trường nhiệt đới.

- Thích ứng bối cảnh kiến trúc, quy hoạch: Các không gian mở nhỏ; Các không gian mở trên cao.

- * Thích ứng yếu tố không gian hoạt động

- Thích ứng hoạt động giao thông: Thích ứng mọi loại hình phương tiện giao thông; Khuyến khích phát triển giao thông công cộng.

- Thích ứng hoạt động kinh tế, văn hóa xã hội: Thiết kế mang tính hữu cơ; Thiết kế mang tính cộng đồng; Thiết kế mang tính bình đẳng

d. Nhóm tiêu chí an toàn

- * An toàn yếu tố không gian hình khối

- Tích hợp công trình: Tích hợp công trình cũ; Tích hợp công trình mới.

- Phần rìa cảnh quan vững mạnh: Công trình, không gian mở hình thái rõ ràng; Nút giao thông hình thái rõ ràng..

- Kích hoạt không gian “chết”: Thiết kế hành lang thương mại sống động; Tăng chức năng, tính “mở” khu đất trống..

- * An toàn yếu tố không gian hoạt động

- Giám sát tự nhiên và chủ động: Giám sát tự nhiên; Giám sát chủ động.

- Quy định về các loại hoạt động: Quy định cho hoạt động giao thông; Quy định cho các hoạt động khác.

3. Xây dựng giải pháp thiết kế đa dạng cảnh quan cho 7 dạng nhóm tuyến phố điển hình khu trung tâm cũ Tp.HCM

3.1. Tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM bao gồm nhiều dạng nhóm tuyến phố khác nhau về đặc điểm nhận dạng và đặc tính đa dạng. Việc xây dựng giải pháp thiết kế đa dạng cảnh quan cho mỗi dạng nhóm tuyến phố dựa trên hệ thống tiêu chí, phương thức, cách thức và đặc trưng cảnh quan từng nhóm. Mỗi nhóm tuyến phố có đặc trưng khác nhau nên các giải pháp thiết kế được đề xuất cũng khác nhau.

3.2. Nghiên cứu đề xuất các bước xây dựng giải pháp thiết kế đa dạng cảnh quan cho tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM bao gồm:

a. Thiết lập mã nhận dạng đặc trưng đa dạng cảnh quan

Mã nhận dạng đặc trưng đa dạng cảnh quan thể hiện đặc điểm cảnh quan và đặc tính đa dạng riêng của từng nhóm tuyến phố TMDV. Mỗi dạng nhóm tuyến phố

được xác định có hai loại mã nhận dạng đặc trưng đa dạng cảnh quan là: Mã tiêu chuẩn đặc trưng cảnh quan, Mã chỉ số đa dạng cảnh quan.

b. Kiểm tra mức độ đáp ứng tiêu chí thiết kế đa dạng cảnh quan

Dựa trên khung kiểm tra theo các tiêu chí và phương thức thiết kế đa dạng để kiểm tra mức độ đáp ứng với các tiêu chí và phương thức đó của mỗi dạng nhóm tuyến phố TMDV.

c. Lựa chọn các cách thức thiết kế đa dạng cảnh quan cho từng dạng nhóm tuyến phố TMDV điển hình khu trung tâm cũ Tp.HCM

Là các cách thức có tính bù khuyết cho những tiêu chí, phương thức chưa được đáp ứng tốt của từng nhóm. Các cách thức được lấy từ Hệ thống tiêu chí, phương thức, cách thức thiết kế đa dạng cảnh quan.

3.3. Kết quả đề xuất giải pháp thiết kế đa dạng cảnh quan tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM

- *Nhóm PB (Phổ Biến) - Tuyến phố TMDV thấp tầng, liên kế, kiến trúc bản địa:* Tính đa dạng ở mức trung bình khá. Hầu hết là TMDV nhỏ lẻ. Là loại hình tuyến phố TMDV phổ biến nhất. Cần tăng cường thêm một số công trình TMDV lớn, có tổ chức, thuộc sở hữu nhà nước hay tập đoàn lớn. Đa dạng hóa mạng lưới giao thông kết nối. Xây dựng công trình điểm nhấn, trang trí tại các nút giao thông... để làm mạnh phần rìa cảnh quan. Có quy định chặt chẽ về hoạt động giao thông và các hoạt động khác trên vỉa hè.

- *Nhóm IA - Tuyến phố TMDV hỗn hợp tầng cao, liên kế, kiến trúc phương Tây:* Đây là nhóm tuyến phố có tính đa dạng hoàn hảo nhất. Hầu như không cần có giải pháp hỗ trợ nào, ngoại trừ việc bảo tồn, gìn giữ những gì đang có. Những đặc điểm về không gian cảnh quan tuyến phố này được tham khảo để xây dựng giải pháp thiết kế đa dạng cảnh quan cho những tuyến phố khác như: công trình TMDV nhỏ nên có ít khoảng lùi, công trình TMDV lớn nên có các TMDV phụ ở phía trước, mặt tiền công trình có nhiều hoạt động và trang trí, không để bãi xe trước công trình.

- *Nhóm IB - Tuyến phố TMDV hỗn hợp tầng cao, kiến trúc phương Tây:* Tính đa dạng khá cao nhờ sự pha trộn hình khối kiến trúc và hoạt động TMDV. Nhiều

không gian mở, không gian công cộng thuận lợi cho hoạt động kết nối của các tổ chức. Các công trình kiến trúc, đặc biệt là công trình cao tầng, cần thiết kế sao cho thích ứng môi trường tự nhiên bằng cách tăng các mảng xanh, không gian mở trên cao. Các công trình TMDV lớn, cao tầng thường có nhiều khoảng tường trống nên cần có các giải pháp kích hoạt không gian chết bằng cách tạo hành lang thương mại sống động. Cần tăng cường giám sát, đặc biệt là giám sát tự nhiên.

- *Nhóm IIIA - Tuyến phố TMDV thấp tầng, kiến trúc phương Tây*: Nhóm tuyến phố này cũng có tính đa dạng khá cao nhờ sự pha trộn hình khối kiến trúc và hoạt động TMDV, chỉ sau nhóm IA. Các công trình đa phân có mặt tiền rộng và được khai thác tốt. Tuy nhiên, một số nơi vẫn hơi độc lập và khép kín do nhiều hàng rào và khoảng tường trống. Cần có thêm các giải pháp để tăng cường hoạt động của các tổ chức, tạo thêm các không gian mở và không gian công cộng. Cần tăng cường hoạt động giám sát, đặc biệt là giám sát tự nhiên.

- *Nhóm IIIB - Tuyến phố TMDV thấp tầng, kiến trúc bản địa*: Nhóm tuyến phố này có tính đa dạng tương đối thấp. Cần có thêm nhiều giải pháp hỗ trợ để phát triển tính đa dạng như: Tạo bản sắc không gian bằng cách lưu giữ những hình ảnh mang tính biểu tượng nếu có và tạo không gian trung tâm có nhiều đặc trưng; Tăng cường không gian công cộng bằng cách tạo thêm các công viên, không gian mở; Tăng cường hoạt động đoàn thể bằng cách tận dụng các công viên, đường phố nhỏ và vỉa hè; Có các thiết kế thích ứng hoạt động kinh tế, văn hóa xã hội như thiết kế hữu cơ, thiết kế mang tính cộng đồng, thiết kế mang tính bình đẳng; Tạo phần rìa cảnh quan vững mạnh bằng các công trình điểm nhấn, không gian mở và nút giao thông có hình thái rõ ràng; cần có các giải pháp kích hoạt không gian chết như tạo hành lang thương mại sống động và tăng tính mở cho khu đất trống; Tăng cường giám sát, đặc biệt là giám sát tự nhiên.

- *Nhóm VA - Tuyến phố TMDV thấp tầng, liên kế, kiến trúc người Hoa*: Tính đa dạng ở mức trung bình. Cần có thêm nhiều giải pháp hỗ trợ để phát triển tính đa dạng như: Kết hợp các không gian hình khối có hình thức khác nhau; Kết hợp các hình thức sở hữu khác nhau; Tăng cường các công trình TMDV lớn có tổ chức;

Tăng cường các không gian công cộng trong không gian mở, trên vỉa hè; Các thiết kế thích ứng môi trường nhiệt đới như trồng cây xanh vỉa hè, cây phủ tường công trình; Tạo phần rìa cảnh quan vững mạnh bằng các công trình điểm nhấn, không gian mở và nút giao thông có hình thái rõ ràng; Có quy định chặt chẽ về hoạt động giao thông và các hoạt động khác trên vỉa hè.

- *Nhóm VB - Tuyến phố TMDV hỗn hợp tầng cao, liên kế, kiến trúc người Hoa:* Tính đa dạng khá cao nhờ sự pha trộn hình khối kiến trúc và hoạt động TMDV. Các công trình cao tầng hầu hết có tính mở và rất ít không gian chết. Tuy nhiên, cần có thêm một số giải pháp giúp nâng cao tính đa dạng cảnh quan như: Tăng cường các không gian công cộng trong không gian mở, trên vỉa hè; Các thiết kế thích ứng môi trường nhiệt đới như trồng cây xanh vỉa hè, cây phủ tường công trình; Đa dạng hóa mạng lưới giao thông kết nối; Có quy định chặt chẽ về hoạt động giao thông và các hoạt động khác trên vỉa hè.

II. Kiến nghị

1. Duy trì và phát triển đặc tính đa dạng cảnh quan cần được xem là nhiệm vụ trọng tâm trong phát triển không gian tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM

Các tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM có sự đa dạng cao không chỉ ở không gian hình khối mà còn ở không gian hoạt động. Kết quả nghiên cứu cho thấy đối tượng hoạt động trên các tuyến phố rất khác nhau về độ tuổi, thành phần xã hội, mục đích... Việc duy trì và phát triển các tuyến phố TMDV mang đặc trưng đa dạng không chỉ đáp ứng nhu cầu của mọi đối tượng mà còn góp phần củng cố sự bình đẳng và công bằng xã hội.

Ngoài ra, sự đa dạng của các tuyến phố còn giúp hình thành nên bản sắc đô thị. Các tuyến phố thuộc nhóm phổ biến phân bố ở nhiều nơi khắp 3 quận trung tâm cũ. Còn các nhóm đặc trưng thì tập trung ở các quận khác nhau. Ví dụ như nhóm IA, IB tập trung ở khu vực trung tâm quận 1; nhóm IIIA, IIB tập trung ở khu vực trung tâm quận 3; nhóm VA, VB tập trung ở khu vực trung tâm quận 5. Điều này là cơ sở thuận

lợi giúp hình thành nên đặc trưng đa dạng nhưng không kém phần riêng biệt cho từng khu vực, tạo nên bức tranh cảnh quan giàu bản sắc và màu sắc cho Tp.HCM

Vì vậy, duy trì đặc tính đa dạng cảnh quan cần được xem là nhiệm vụ trọng tâm trong phát triển không gian tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM đối với các cơ quan Trung ương, các Bộ ngành và chính quyền thành phố.

2. Cần có các nghiên cứu sâu và rộng hơn để xây dựng bộ tiêu chuẩn quy phạm cụ thể đối với việc phát triển không gian kiến trúc cảnh quan Tp.HCM

Hiện nay cơ sở pháp lý về tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan khu trung tâm đô thị Tp.HCM còn rất thiếu. Cần có những nghiên cứu sâu hơn để xây dựng bộ tiêu chuẩn quy phạm kiến trúc cảnh quan. Cần có sự quan tâm đầu tư xây dựng hệ thống cơ sở pháp lý và các tiêu chuẩn, làm cơ sở cho công tác thiết kế và quản lý, khai thác phát triển cảnh quan đô thị. Để làm được điều này, cần có sự đầu tư và phối hợp giữa các Bộ ngành và các cơ quan nghiên cứu, các nhà nghiên cứu và tư vấn có trình độ cao.

3. Nâng cao ý thức, phát huy vai trò và trách nhiệm làm chủ của cộng đồng, của người dân khu trung tâm đô thị

Các tuyến phố TMDV đa dạng thường có sự phức tạp lớn về xã hội. Việc xây dựng và duy trì chất lượng cảnh quan đô thị cũng như hiệu quả kinh doanh, chất lượng sống... phụ thuộc một phần quan trọng vào ý thức của người dân. Vì vậy, việc tuyên truyền vận động nhằm nâng cao ý thức, vai trò và trách nhiệm làm chủ của cộng đồng, của người dân có ý nghĩa hết sức quan trọng đối với việc phát triển đa dạng cảnh quan tuyến phố TMDV khu trung tâm cũ Tp.HCM. Đây cần được xem là nhiệm vụ quan trọng trong công tác tuyên truyền của chính quyền các cấp.