



Ủy ban Nhân dân
Thành phố Hà Nội



243A Đe La Thanh
Ha Noi, Viet Nam
e-mail : im-ville1@ftp.vn
Tel : (84-4) 7 66 25 57
Fax : (84-4) 7 66 25 59

Quy hoạch tổng thể Vùng Ile-de-France

1) Một tham vọng đạt tầm vóc châu Âu

■ Những thế mạnh của một thủ đô châu Âu

Nằm trong Bồn địa Paris, vùng Ile-de-France có đầy đủ mọi thế mạnh của một thủ đô châu Âu và của một đại đô thị tầm cỡ thế giới. Đây là những thế mạnh mà vùng phải củng cố bởi năng lực quy hoạch nếu không được định hướng bằng một đường lối phát triển thì không đủ.

Khuynh hướng phát triển đạt tầm vóc châu Âu đã được thể hiện qua những kết quả thực tế: thu hút các doanh nghiệp lớn của cả Pháp và nước ngoài, các trung tâm nghiên cứu công nghệ cao, các trung tâm giao dịch thương mại, tiềm năng du lịch dồi dào, đời sống văn hoá phong phú. Tóm lại, vùng Ile-de-France có đầy đủ những yếu tố quan trọng để hướng tới tương lai.

Chẳng hạn, sân bay Roissy có vị trí nằm ở trung tâm của mạng lưới tàu cao tốc (TGV) nối liền với Luân Đôn, Bruxelles, Amsterdam và Cologne. Đây cũng là sân bay quy mô lớn duy nhất của châu Âu vẫn còn đủ diện tích dự trữ để phát triển. Đây là một thế mạnh bổ sung cho tiềm năng phát triển các hoạt động sản xuất và dịch vụ có giá trị gia tăng cao của vùng Ile-de-France mà sự gia tăng về giao thông đi lại trên bình diện châu Âu mang lại.

Nếu nói đến một trung tâm thương mại quốc tế thì đó là Paris và La Défense, nếu nói đến thế mạnh về nghiên cứu phát triển thì đó là Paris và Saclay – Orsay, về thế mạnh thông tin thương mại thì đó là Paris và Roissy – Villepinte. Từ 15 năm qua, Paris là thành phố đứng đầu thế giới trong việc tổ chức các hội nghị quốc tế. Lâu đài Versailles cũng là điểm thu hút một lượng lớn khách tham quan tương đương với cung điện Louvre và trong

tương lai, cùng với công viên Euro – Disney thu hút hàng chục triệu du khách, đô thị mới Marne – la – Vallée sẽ trở thành một trong những trọng điểm du lịch hàng đầu châu Âu.

■ Hướng tới sự vượt trội trên quy mô thế giới

Nhờ hội tụ nhiều thế mạnh nên vùng Ile-de-France có rất nhiều tiềm năng phát triển to lớn. Do vậy, chiến lược phát triển đã được vạch rõ: trước viễn cảnh ngày càng mở rộng các trao đổi quốc tế, vùng cần phát huy tới mức độ ưu việt trên quy mô toàn thế giới tất cả những điểm mạnh của mình trong mọi lĩnh vực: các ngành công nghiệp có hàm lượng công nghệ cao như công nghiệp sản xuất ô tô, chế tạo hàng không, điện tử; những lĩnh vực có tính sáng tạo cao như thời trang, các mặt hàng xa xỉ, lĩnh vực phát hành; thông tin thương mại với các phòng trưng bày, các cuộc triển lãm, hội thảo; các hoạt động tài chính, nghiên cứu, văn hoá, du lịch.

Trong cuộc cạnh tranh quyết liệt giữa các đại đô thị trên thế giới nhằm mời gọi và thu hút các nhà đầu tư, vùng Ile-de-France cần tăng cường những nét đặc thù, phát huy những thế mạnh tự nhiên, tận dụng những phẩm chất vốn có của mình. Mức độ ảnh hưởng lan toả về mặt chính trị và văn hoá cũng là một yếu tố quan trọng. Trong bối cảnh cạnh tranh gay gắt, cung điện Louvre, nhà hát Bastille, các viện bảo tàng lớn của Paris đều trở thành những thế mạnh mà không một đại đô thị nào khác có được. Sự phong phú của di sản lịch sử toàn vùng, chất lượng cảnh quan thiên nhiên và đô thị cũng như vị trí của Paris và vùng Ile-de-France trong đời sống chính trị quốc tế cũng có giá trị tương đương như những lợi thế về chính sách thuế hay những thuận lợi về chính sách của các đại đô thị khác.

Sức hấp dẫn của một vùng không thể chỉ đánh giá thông qua các bảng tổng kết tài chính. Chất lượng cuộc sống và mức độ giao lưu cũng là những tiêu chí lựa chọn quan trọng.

Sức hấp dẫn của vùng Ile-de-France sẽ còn mạnh hơn nếu vùng này có khả năng tạo ra nhiều khả năng tiếp nhận đầu tư đa dạng hơn, dù đó là sự phân bố về mặt địa lý giữa các khu vực tạo ra các loại hình dịch vụ đáp ứng nhu cầu của các doanh nghiệp tầm cỡ quốc tế hay là sự hoàn thiện các khu vực và các điều kiện được đưa ra với những loại hình và quy mô của các công ty có liên quan.

■ Vấn đề di lại trong mạng lưới giao thông chủ chốt của châu Âu với Bồn địa Paris

Ngày nay, nếu Paris và Luân Đôn là hai thủ đô ở châu Âu có tầm vóc quốc tế thì khu vực giàu có nhất ở châu lục này lại là “vòng cung thịnh vượng” xuất phát từ Luân Đôn vòng qua Đức về tới Milan chứ không qua Ile-de-France. Như vậy, vùng Ile-de-France có nguy cơ bị gạt ra ngoài lề nếu không dựa vào Bồn địa Paris và mọi lợi thế của mình để các luồng giao thương qua khu vực này không thể thoát khỏi lực hấp dẫn của vùng.

Đây là một thách thức rất lớn không chỉ đối với vùng Ile-de-France mà với cả nước Pháp trong hệ thống các nước thuộc Liên minh châu Âu. Chính tham vọng của Đồ án quy hoạch tổng thể là giúp cho vùng có thể nắm giữ mọi vị trí hàng đầu trong cuộc chơi này.

2) Vùng Ile-de-France và vấn đề quy hoạch lãnh thổ

Sự phân bố dân cư và các hoạt động kinh tế trong vùng Ile-de-France cũng như tương lai của vùng không thể chỉ được hoạch định trong phạm vi địa bàn hành chính. Trước hết, Ile-de-France là một phần lãnh thổ nước Pháp. Theo giả thiết cơ bản của Đồ án quy hoạch, trong vòng 25 năm tới dân số vùng Ile-de-France sẽ tăng chậm hơn so với mức tăng chung trong toàn quốc, điều đó sẽ dẫn đến những tác động đáng kể đối với sự phát triển đô thị và nông thôn bên ngoài địa bàn vùng.

■ Ile-de-France trong sự tăng trưởng của toàn quốc

Việc phân tích những biến chuyển về dân số và việc làm ở Pháp và vùng Ile-de-France cho thấy trong một thời gian dài tỷ lệ dân số của vùng thủ đô này luôn ở mức ổn định và số lượng việc làm được tạo ra cũng không nhiều hơn so với các vùng khác. Tuy nhiên, vùng Ile-de-France luôn tỏ ra nhạy cảm hơn trước những thay đổi của bối cảnh kinh tế – xã hội. Vào những giai đoạn phát triển thuận lợi, vùng này đạt tốc độ tăng trưởng mạnh hơn mức trung bình cả nước. Nhưng khi bối cảnh kinh tế kém thuận lợi thì tỷ lệ việc làm bị sụt giảm trong vùng cũng cao hơn.

Từ 20 năm qua, quy mô dân số trong vùng rất ổn định. Nếu so sánh các số liệu điều tra giữa các năm 1968, 1975, 1982 và

1990 có thể thấy tỷ lệ dân số so với cả nước chỉ dao động từ 18,5% đến 18,8%. Sự gia tăng dân số toàn vùng về cơ bản chỉ bắt nguồn từ sự chênh lệch giữa tỷ lệ sinh và tỷ lệ tử vong.

Năm 1990, tỷ lệ việc làm tại vùng Ile-de-France chiếm tới 22,7% cả nước, tức là cao hơn một chút so với tỷ lệ dân số. Chính vì vậy, mục tiêu của Đồ án quy hoạch vùng (28.000 việc làm mỗi năm) đã giảm đáng kể so với những giai đoạn phát triển trước đây. Tỷ lệ người trong độ tuổi lao động cao hơn mức trung bình của cả nước.

Việc phân tích những biến chuyển về việc làm trong vùng Ile-de-France dẫn đến nhiều kết luận khác nhau tùy theo các thời kỳ và loại hình việc làm cần quan tâm ở đây là việc làm nói chung hay việc làm tự túc, chủ yếu là phi nông nghiệp.

Trong giai đoạn 1975 – 1990, tỷ lệ việc làm (làm công) được tạo ra ở vùng Ile-de-France chiếm 21% so với cả nước, tức là tương đương với tỷ lệ người trong độ tuổi lao động làm công (21%). Tỷ lệ lao động nông nghiệp tiếp tục giảm tại các vùng khác trong khi tại vùng Ile-de-France đã ngừng giảm nên gây ra cảm giác rằng về việc làm nói chung vùng Ile-de-France có sự tăng trưởng nhanh hơn. Từ năm 1975 đến năm 1985 là giai đoạn kinh tế không thuận lợi, tại vùng Ile-de-France tỷ lệ việc làm theo kiểu làm công chỉ chiếm 6%. Nhưng đến giai đoạn 1985 – 1989 khi bối cảnh kinh tế thuận lợi hơn, tỷ lệ này đã tăng lên tới 30%. Đến năm 1991, vùng đã mất khoảng 50.000 việc làm cùng với việc sụt giảm thị trường lao động nhanh hơn những nơi khác.

Do vậy, việc quy hoạch lãnh thổ phải dựa trên việc quản lý cân đối giữa các vùng phát triển nhanh (chủ yếu là vùng Ile-de-France và bốn vùng trong hệ thống Lyon – Toulouse - Địa Trung Hải) và những vùng còn nhiều khó khăn.

■ Cấu trúc đô thị tương lai trên lãnh thổ

Khả năng cạnh tranh của lãnh thổ nước Pháp ngày nay luôn gắn liền với sự gắn kết và sự cân bằng của toàn lãnh thổ. Để đáp ứng được những thách thức của việc xây dựng liên minh châu Âu, của xu hướng mở cửa ở khu vực Đông Âu và những áp lực đối với vùng châu thổ Địa Trung Hải, nước Pháp cần có một không gian phát triển hài hòa và không thể hy sinh bất kỳ một phần lãnh thổ nào của mình.

Vấn đề ở đây không phải là gây cản trở cho vị thế cạnh tranh của vùng thủ đô trước những đối thủ khác tại châu Âu với lý do là điều đó sẽ mang lại lợi ích cho những vùng khác mà phải đảm bảo rằng toàn bộ nước Pháp cùng được hưởng lợi, tức là phải tạo ra những điều kiện để có được một sự phối hợp đồng bộ giữa nhiều khu vực khác nhau trên toàn lãnh thổ quốc gia.

Việc quy hoạch lãnh thổ ở mọi nơi đều dựa trên mạng lưới đô thị. Từ khả năng của các đô thị trong việc lôi kéo các khu vực xung quanh cùng phát triển tới khả năng tạo ra những hệ thống đồng bộ và phát triển hài hoà giữa đô thị và nông thôn đều dựa vào khả năng cạnh tranh của các vùng. Việc nhân rộng các hình thức trao đổi giữa các thành phố còn mang lại nhiều lợi ích lớn hơn so với việc chỉ bó hẹp những trao đổi giữa từng đô thị với các khu vực phụ cận trong phạm vi một vùng ảnh hưởng rộng thống nhất với nhau qua những mối liên hệ gần kề để chỉ tạo ra những hiệu ứng lan toả hay đồng hành.

Việc thiết lập trong phạm vi lãnh thổ những mạng lưới giao thông hoàn chỉnh đảm bảo lưu thông thuận tiện cho cả con người, hàng hoá và thông tin. Không chỉ giao thông đường bộ, đường sắt mà cả những mạng lưới viễn thông cũng đóng một vai trò cơ bản. Việc tăng cường mật độ cho các mạng lưới giao thông và thông tin liên lạc cũng như những điểm kết nối các nguồn lực tại những khu vực trọng điểm khác nhau sẽ cho phép “vận hành đồng bộ cả mạng lưới” lãnh thổ để cùng nâng cao khả năng cạnh tranh. Những biện pháp này cũng sẽ góp phần củng cố sức hấp dẫn của vùng.

Việc bỏ hoang hoá một số khu vực dẫn đến việc tạo thuận lợi cho sự phát triển các mạng lưới giao thông nông thôn và củng cố các mạng lưới này nhờ khuyến khích các dạng lao động mới theo kiểu làm việc từ xa.

Những mạng lưới các đô thị trung bình tạo nên những vùng dân cư tối thiểu 500.000 người. Đối với những đô thị này, điều quan trọng là phải tạo thuận lợi cho việc thể hiện một sức hấp dẫn đặc biệt qua việc phát huy mọi lợi thế trong tất cả các lĩnh vực mà mình có thể mạnh hoặc có thể đạt được chứ không nên cố gắng phát triển tất cả các loại hình hoạt động theo kiểu cào bằng để rồi nơi nào cũng giống nhau.

Cuối cùng, việc hình thành các mạng lưới đại đô thị cần góp phần tạo ra những địa bàn có sức cạnh tranh trên bình diện châu

Âu và mang lại một giải pháp hạn chế sự phình to của Bồn địa Paris. Những hệ thống đô thị này có thể được hình thành xoay quanh các đô thị hạt nhân là Lyon, Marseille, Lille cũng như các chùm đô thị Nancy – Metz – Strasbourg, Rennes – Nantes – Angers và Bordeaux – Toulouse.

■ Ile-de-France, bộ phận cấu thành của quá trình đổi mới quy hoạch lãnh thổ

Nếu như xu hướng đầu to đô thị và tập trung thái quá đã được xử lý theo mục tiêu của Đồ án quy hoạch vùng thì Ile-de-France sẽ có khả năng tận dụng được sự phân bố tốt nhất các nguồn lực trí tuệ, con người và hoạt động kinh tế.

Để hạn chế sự gia tăng dân số chỉ đạt mức 11,8 triệu dân vào năm 2015 chứ không để tăng tới 13 triệu dân theo xu hướng gia tăng tự phát, cần áp dụng kèm theo nhiều biện pháp như quản lý các khu đô thị mới (chỉ đạt tối đa 44.000 ha), kiểm soát chặt việc xây dựng các khu văn phòng (trên nguyên tắc thoả thuận) và đảm bảo cân bằng giữa hai khía cạnh việc làm và nhà ở.

Việc phát triển các trường đại học mới mà vị thế chủ chốt và những hiệu quả tác động đã bộc lộ rõ cần tiếp tục hướng theo mục tiêu giảm mật độ tập trung sinh viên tại Paris.

Cuối cùng, vùng Ile-de-France cần tận dụng tốt hơn nữa những nguồn lực sẵn có của mình để không quá phụ thuộc vào những nguồn thu từ ngân sách quốc gia trong việc đầu tư về trang thiết bị hạ tầng mà vùng thường được hưởng nhiều nhất.

Cũng trong khuôn khổ được xác định như vậy, tương lai của vùng Ile-de-France sẽ tìm được đúng vị trí xứng đáng của mình với một sức tăng trưởng được kiểm soát tốt góp phần vào hiệu quả nền kinh tế quốc dân và nâng cao chất lượng cuộc sống của người dân trong vùng.

3) Một sự phát triển năng động của Bồn địa Paris

■ Sự liên kết giữa vùng Ile-de-France và Bồn địa Paris

Ile-de-France sẽ phát triển được đến mức cao nhất mọi thế mạnh của mình nếu biết nâng cao tính bổ sung cho Bồn địa Paris.

Đây là điều kiện để vùng có thể vừa nắm giữ được những vai trò hàng đầu châu Âu vừa kiểm soát được sự tăng trưởng của

mình qua việc duy trì một nhịp độ phát triển hợp lý và bền vững trong những khả năng vốn có của mình.

Nhờ những cơ sở hạ tầng đường bộ mới và mạng lưới tàu cao tốc TGV, các thành phố như Le Havre, Rouen, Amiens, Reims, Troyes, Orléans, Tours, Le Mans hay Caen đã nhanh chóng được nối liền không chỉ với Paris mà với cả những khu vực khác trong vùng Ile-de-France có tâm vóc châu lục như Roissy, Marne la Vallée, Massy – Saclay – Orly và La Défense.

Những đô thị cỡ trung bình được hình thành bên trong hay bên ngoài địa giới hành chính của vùng Ile-de-France sẽ đóng vai trò là những gạch nối và sẽ tạo thành nhiều trọng điểm phát triển, như vậy sẽ đảm bảo sự toàn vẹn của các không gian nông thôn.

Ile-de-France và Bồn địa Paris là một vùng lãnh thổ cư trú của 20 triệu dân và có những yếu tố chủ đạo đảm bảo khả năng cạnh tranh và sức hấp dẫn như sân bay Roissy, hướng mở ra phía biển, mạng lưới giáo dục - đào tạo đại học và nghiên cứu. Đây là một tập hợp các thế mạnh mà sự tăng trưởng của nó sẽ kéo theo sự tăng trưởng của cả nước và vị thế của nó sẽ thể hiện trong mạng lưới các đại đô thị của châu Âu.

Một tham vọng chung như vậy sẽ trở thành yếu tố phát triển đối với tất cả các vùng thuộc Bồn địa Paris mà những vùng đó sẽ không coi Ile-de-France như một đối thủ cạnh tranh mà trái lại sẽ là một đối tác.

Bồn địa Paris bao gồm 8 vùng: Ile-de-France, Centre, Champagne – Ardenne, Basse Normandie, Haute Normandie, Picardie, Bourgogne (Yonne) và Pays de la Loire (Sarthe). Những vùng này có thể sẽ hỗ trợ cho nhau và mỗi vùng sẽ đạt được một sự phát triển tốt hơn là việc kéo dài những xu hướng hiện tại một cách đơn thuần.

Các vùng lân cận của Ile-de-France sẽ phải đẩy nhanh tốc độ phát triển của mình nhờ sự cải thiện mạng lưới giao thông, củng cố tiềm năng công nghệ, nghiên cứu và đào tạo cũng như phát huy môi trường tự nhiên và văn hoá của mình.

Về phần mình, Ile-de-France sẽ phải duy trì một nhịp độ tăng trưởng vừa phải đảm bảo một môi trường sống cân bằng hơn vừa phải hướng tới phát triển về lâu dài mang tính bền vững hơn.

■ Hai phương án

Trong tập tài liệu chuyên đề về Bồn địa Paris được xuất bản tháng 04/1992, viện DATAR đã đưa ra hai phương án phi tập trung hoá.

Phương án đa cực tập trung

Trong phương án thứ nhất có tên gọi là “Đại đô thị đa cực tập trung”, tất cả các thành phố trong Bồn địa Paris đều trực tiếp tham gia vào sự phát triển của vùng Ile-de-France bằng cách thu hút các hoạt động đang tiếp tục được triển khai đồng thời và có sự hỗ trợ qua lại với những hoạt động có tính chất chỉ đạo trong phạm vi của Paris và 7 tỉnh lân cận.

Phương án đại đô thị theo mạng lưới hoàn chỉnh

Theo phương án thứ hai với tham vọng lớn hơn có tên gọi là “Mạng lưới đại đô thị hoàn chỉnh”, ba nhóm đô thị của Bồn địa Paris được tổ chức thành “các mạng lưới” thông qua việc phát triển những khả năng bổ trợ của mình. Như vậy, các đô thị này có thể có được khả năng phát triển độc lập hơn với thủ đô và nhờ đó có thể tham gia vào hàng “các đại đô thị châu Âu”.

Theo phương án này, tỷ lệ gia tăng dân số của vùng Ile-de-France trong giai đoạn từ 1990 đến 2015 sẽ không vượt quá 13,5% bởi tổng số dân toàn vùng thực tế chỉ ở mức 12,1 triệu người vào năm 2015. Con số này vẫn còn cao hơn so với số liệu được xác định trong Đồ án quy hoạch vùng.

Thực tế đó đòi hỏi phải tăng “mạng lưới” các đô thị Reims – Chalons – Troyes thêm 30%, Rouen – Le Havre – Caen thêm 37% và Orléans – Blois – Tours thêm 61%. Điều này đòi hỏi rất nhiều nỗ lực bởi số lượng người trong độ tuổi lao động ở những vùng lân cận của Ile-de-France đang tăng nhanh – từ 60.000 người năm 1968 lên tới 243.000 người vào năm 1990. Những số liệu này cho thấy sức hấp dẫn vẫn còn hạn chế của các đô thị chính trong Bồn địa Paris.

■ Những điều kiện để đạt được sự tăng trưởng thành công trong Bồn địa Paris

Đồ án quy hoạch tổng thể vùng Ile-de-France không phải là công cụ để xác định chính xác những điều kiện phát triển của Bồn địa Paris, cũng không phải để đưa ra những giải pháp cần thực hiện để quá trình phát triển đó đạt được thành công. Những

vấn đề đó là mục tiêu của những tài liệu định hướng chung do DATAR xây dựng qua quá trình thảo luận với các địa phương có liên quan.

Thành công của việc xây dựng dần một mạng lưới đô thị trong Bồn địa Paris sẽ phụ thuộc một phần rất lớn vào việc củng cố những liên hệ qua lại giữa các thành phố trong mạng lưới cũng như những mối liên hệ giữa các mạng lưới này với bên ngoài (nhất là với những vùng ở các nước khác).

Chính trong bối cảnh đó cần chủ trương phát triển các tuyến đường nối liền các đại đô thị chính của Bồn địa Paris, nâng cao khả năng tiếp cận sân bay quốc tế Roissy, nhân tố đóng vai trò phá thế cô lập của toàn Bồn địa Paris, đồng thời tạo thuận lợi cho sự phân bố việc làm có liên quan giữa Oise và ba tỉnh trong vùng Ile-de-France. Ngoài ra cần củng cố mạng lưới các tuyến đường thủy có thể khai thác được, nhất là những hạng mục quy hoạch các đoạn phía bắc và phía đông của sông Seine, và áp dụng một chính sách tích cực thiết lập các khu vực thông tin liên lạc công nghệ cao nhằm tạo thuận lợi cho các trao đổi thông tin cần thiết.

Cũng cần nâng cao vị thế và ảnh hưởng của các trường đại học tại những đại đô thị trong Bồn địa Paris và tạo thuận lợi cho việc thành lập các trung tâm nghiên cứu, những cơ sở khuyến khích phát minh và tạo công ăn việc làm.

Những hoạt động có ý nghĩa, nhất là trong lĩnh vực nâng cao điều kiện sống, cần phải do chính các cấp chính quyền địa phương thực hiện. Dự án công viên sinh thái do hai vùng Ile-de-France và Picardie phối hợp thực hiện là một ví dụ về sáng kiến hợp tác có thể vận dụng trong lĩnh vực này.

Tương tự như vậy, cần có nhiều mô hình hợp tác giữa các chính quyền địa phương đối với các chính sách cải thiện chất lượng nước sông Seine và sông Marne, khai thác vật liệu hay xử lý rác thải. Đây đều là những vấn đề cần ưu tiên xử lý ngay tại từng địa điểm sản xuất.

Cuối cùng, những hoạt động trong lĩnh vực phát triển văn hoá cần góp phần tăng cường ảnh hưởng của các đại đô thị trong Bồn địa Paris.

Tất cả những hoạt động nói trên cần phải đảm bảo giúp cho 10 triệu dân sẽ sống và làm việc tại Bồn địa Paris nhưng bên

ngoài vùng Ile-de-France theo phương án này thật sự có được cuộc sống ổn định.

4) Một sự phát triển hợp lý dân số vùng Ile-de-France, một sự tiến triển cân đối về việc làm

■ Nhịp độ phát triển trong những năm qua

Một nhịp độ tăng dân số giảm dần từ năm 1954 đến năm 1982

Nhịp độ tăng dân số trong vùng Ile-de-France liên tục giảm từ năm 1954 đến năm 1982.

- Từ 1954 đến 1962, tỷ lệ tăng đạt 2%,
- Từ 1962 đến 1968 chỉ tăng 1,5%,
- Từ 1968 đến 1975 chỉ tăng 1%,
- Từ 1975 đến 1982 chỉ còn tăng 0,3%.

Sự sụt giảm này bắt nguồn từ hai lý do. Một mặt có nhiều gia đình không thể đủ điều kiện mua được nhà ở những khu vực nằm ven vùng Ile-de-France buộc phải chuyển về những tỉnh Oise, Eure, Eure-et-Loire hay Loiret. Mặt khác, những khó khăn trong sản xuất công nghiệp đã dẫn đến việc sa thải hàng chục ngàn nhân công và làm suy giảm sự phát triển các dịch vụ ăn theo những doanh nghiệp này.

Điều bất ngờ của kết quả thống kê năm 1990

Kết quả thống kê năm 1990 đã mang lại một bất ngờ lớn: tỷ lệ tăng trưởng hàng năm đã tăng hơn gấp đôi kể từ năm 1982 và đạt tới hơn 0,7%/năm. Như vậy, giai đoạn 1975 – 1982 có thể coi như một thời kỳ “không bình thường”, một “khoảng lặng” trong nhịp độ tăng dân số của vùng.

Thực ra, từ năm 1985, kinh tế trong vùng đã phát triển trở lại với một nhịp độ đủ để tạo ra nhiều công ăn việc làm: hơn 250.000 việc làm trong vòng 5 năm, tức là chiếm 1/4 mức tăng toàn quốc về việc làm tại các vùng đô thị tập trung. Thành công này lại một lần nữa thu hút hàng ngàn thanh niên trong độ tuổi lao động ở các vùng khác đổ về vùng Ile-de-France. Hơn nữa, việc tăng dân số tự nhiên vẫn tiếp tục, nhất là nhờ xu hướng trẻ hoá dân số trong

vùng và tỷ lệ sinh rất cao của thế hệ “bùng nổ sinh đẻ” ở thời kỳ hậu chiến.

Trong giai đoạn từ 1982 đến 1990 dân số trong vùng tăng thêm 580.000 người.

■ Một sự phát triển kinh tế về lâu dài

Sự phục hồi đà tăng trưởng kinh tế và gia tăng việc làm trong vùng Ile-de-France được duy trì “trong thời gian dài”. Thật vậy, cũng như mọi đại đô thị khác, Ile-de-France đã khai thác tốt nền kinh tế đa dạng hoá của mình. Vùng cũng có một lực lượng lao động có tay nghề cao nên khuyến khích tạo ra nhiều việc làm cho thu nhập cao. Các “dịch vụ cao cấp” dành cho các doanh nghiệp – tư vấn, hỗ trợ công nghệ, tài chính - cũng như các dịch vụ cho thuê văn phòng, thành lập các phòng nghiên cứu phục vụ sản xuất công nghiệp cũng phát triển. Vị trí của vùng rất thuận lợi để phát hiện và khai thác tốt những sáng tạo, đồng thời mở rộng các loại hình hoạt động và nhờ đó củng cố được nền tảng kinh tế của mình.

■ Một mục tiêu phát triển hợp lý

Viện DATAR ước tính rằng với nhịp độ như hiện nay, vùng Ile-de-France có thể sẽ đạt 13 triệu dân vào năm 2015. Đây là một trong nhiều giả thiết được nêu ra trong tập tài liệu chuyên đề về Bồn địa Paris.

Tuy nhiên, xu hướng gia tăng này cần được điều chỉnh.

Hội đồng Kinh tế – Xã hội vùng đã nỗ lực vạch ra “những hạn định có thể thực hiện”. Trước hết cần nhận thấy rằng sự gia tăng dân số từ năm 1975 chủ yếu chỉ bắt nguồn từ mức chênh lệch giữa tỷ lệ sinh và tỷ lệ tử vong bởi tỷ lệ di dân trong vùng khi đó đạt mức âm. Thật vậy, vùng Ile-de-France đã và vẫn đang tiếp nhận từ các vùng khác nhiều người còn độ tuổi sinh đẻ trong khi những người rời khỏi vùng chủ yếu chỉ là những người đã có gia đình và những người đã đến tuổi nghỉ hưu.

Việc thanh niên di cư tới vùng Ile-de-France sẽ còn tiếp tục khi thị trường lao động ở đây còn mở thông thoáng hơn, linh hoạt hơn và đa dạng hơn. Như vậy, khả năng sinh đẻ của dân số trong vùng sẽ còn có xu hướng tăng lên. Đối với Hội đồng Kinh tế – Xã hội vùng, “những hạn định có thể thực hiện” sẽ rơi vào khoảng giữa phương án “mức thấp” tương đương với 11,5 triệu dân vào

năm 2015 và phương án “mức cao” tương đương 13 triệu dân vào cùng thời điểm.

Để đảm bảo sự gắn kết các mục tiêu của chính sách quy hoạch lãnh thổ quốc gia, **Đồ án quy hoạch tổng thể vùng Ile-de-France được lập dựa trên chủ trương kiểm soát tăng trưởng của vùng sẽ hướng tới những triển vọng như sau: dân số vùng đến năm 2015 sẽ đạt khoảng 11,8 triệu người, tức là tăng khoảng 1,14 triệu dân, còn mức tăng tương ứng về việc làm sẽ vào khoảng 710.000.** Những số liệu này thể hiện sự giảm mạnh nhịp độ tăng trưởng hiện nay mà việc tiếp tục duy trì xu hướng như vậy sẽ dẫn đến mức chỉ có hơn 1.000.000 việc làm được bổ sung đến năm 2015.

Nếu so với quy mô dân số năm 2015 theo dự kiến của Hội đồng Kinh tế – Xã hội vùng thì dự kiến của Đồ án quy hoạch tổng thể vùng thấp hơn khoảng 1/4.

Nếu tính đến những dự kiến về dân số nước Pháp vào năm 2015 của INSEE (khoảng từ 62,6 đến 64,5 triệu người) thì đây là một sự bình ổn dân số của vùng Ile-de-France ở mức 18,6% dân số cả nước (trong khi năm 1990 là 18,8%). Để đạt được mục tiêu này, sự gia tăng dân số trong vùng cần được khống chế ở mức 17,6% trong khi tỷ lệ này trong vòng 25 năm qua vẫn đạt ở mức 21%.

Những mục tiêu của Đồ án quy hoạch vùng Ile-de-France

1) Một môi trường được bảo vệ tốt

Chất lượng cuộc sống và sức hấp dẫn của vùng thể hiện qua việc phát huy di sản thiên nhiên và giảm thiểu những tác hại.

■ **Tôn trọng cảnh quan thiên nhiên**

Cảnh quan của vùng Ile-de-France là một thế mạnh cơ bản cần được gìn giữ và phát huy thông qua một chính sách quy hoạch có chất lượng cao. Nguồn di sản này rất đa dạng: các trung tâm lịch sử nổi tiếng, những cánh rừng lớn ở cửa ngõ các vùng dân cư đô thị, những thung lũng xanh tươi, cảnh quan đồng ruộng, không gian sinh thái tự nhiên có chất lượng cao... Nhưng tại một số khu vực, thường là trong những vùng ven đô, áp lực về nhà đất đang đe dọa tới chất lượng của các khu vực cảnh quan với sự xuất hiện xen kẽ không theo trật tự của nhiều loại hình đô thị hoá khác nhau.

Không gian nông thôn cũng đang dần bị thu hẹp vì những công trình xây dựng vô tổ chức. Đây là một nguồn quỹ đất hiếm hoi cần được sử dụng một cách từ tốn và chỉ nên hạn chế ở mức chỉ lấy khoảng 1.750 ha/năm. Nhưng trên thực tế, xu hướng dàn trải trong những năm trước đây vẫn tiếp tục được duy trì nên con số này hiện đã lên trên mức 2.500 ha/năm.

Những không gian sinh thái tự nhiên cần được bảo vệ chặt chẽ nhằm bảo tồn được một nguồn tài nguyên không gì thay thế được. Những không gian cây xanh (rừng rậm, rừng thưa, thung lũng, công viên trong nội thành hay ven đô) không chỉ cần được gìn giữ mà còn cần được phát triển để nâng cao chất lượng cảnh quan, đảm bảo cân bằng sinh thái và tạo ra những nơi thư giãn cho người dân trong vùng.

Một chính sách bảo vệ nghiêm ngặt các cánh rừng lớn, các không gian sinh thái tự nhiên và các cảnh quan cần được áp dụng nhằm gìn giữ cho vùng Ile-de-France chất lượng cuộc sống vốn

gắn bó rất nhiều với những không gian thiên nhiên liền kề, một nguồn lợi đảm bảo cân bằng cho cuộc sống.

■ Đưa thiên nhiên vào thành phố

Vì chất lượng cuộc sống của người dân cũng như vì những nhu cầu cơ bản của họ, thành phố cần phát triển đủ một tỷ lệ không gian xanh phù hợp.

Sự hiện diện của các cánh rừng, những công viên, vườn cây, quảng trường và những hàng cây đủ loại ngay trong lòng những vùng không gian đô thị sẽ mang lại một lợi ích lớn. Tại một số khu vực hiện đang thiếu những yếu tố này. Trong khi đó, mỗi người dân thành thị cần được hưởng những không gian xanh ngay gần nơi sinh sống của mình.

Những mối liên hệ giữa các không gian xanh là rất cần thiết để đảm bảo sự hiện diện của thiên nhiên trong thành phố. Các hàng cây xanh dọc theo những tuyến phố và những đại lộ có thể cho phép tạo thành một mạng lưới hoàn chỉnh, tức là một cấu trúc mạng không gian xanh bao trùm lên cả vùng dân cư đô thị.

Không gian mặt nước cũng cần được lồng ghép vào không gian đô thị thông qua những con sông, ao hồ tự nhiên hoặc nhân tạo có thể được tô điểm thêm. Đây cũng là một yếu tố đảm bảo chất lượng cuộc sống đô thị.

■ Giảm thiểu những tác hại

Vùng không gian đô thị luôn là đối tượng tiêu dùng rất nhiều các nguồn tài nguyên thiên nhiên. Đối tượng này luôn khai thác và đào thải nhiều nhưng tái tạo rất ít.

Cung cấp nước sạch, năng lượng, các mặt hàng tiêu dùng, xử lý và loại bỏ nước thải và chất thải rắn, kiểm soát những tác động tiêu cực của giao thông đều là những vấn đề phức tạp mà các nhà quy hoạch phải kiên quyết đề cập đến qua những dự tính của mình.

- Cung cấp nước sạch: mặc dù Bồn địa Paris có điều kiện thủy văn thuận lợi nhưng vùng Ile-de-France không hoàn toàn tránh được những thời điểm khan hiếm nước khi sông Seine và sông Marne vào mùa nước cạn;
- Xử lý nước thải: cần có nhiều nỗ lực lớn để nâng cao mức độ xử lý nước thải (kể cả nước mưa);

- **Chất thải rắn:** Ile-de-France phải đối mặt với việc đóng cửa nhiều bãi rác và lò thiêu rác thải không phù hợp với những tiêu chuẩn kiểm soát ô nhiễm. Do nguồn rác thải ra trong toàn vùng chỉ có thể giảm rất ít nên vấn đề cấp bách hiện nay là phải xây dựng nhiều nhà máy xử lý rác thải và nhanh chóng áp dụng các quy trình để chỉ đôn ra các bãi rác những loại rác thải cuối cùng (trong khi hiện nay vẫn có tới 62% rác thải sinh hoạt cho đến khi chuyển ra tới bãi rác mới được xử lý).
- **Tiếng ồn:** hiện nay rất nhiều người dân vùng Ile-de-France trong cuộc sống hàng ngày phải chịu đựng nhiều loại tiếng ồn do các sân bay, các trục đường hay các mạng lưới giao thông gây ra. Đây chính là một trong những tác hại khó chịu nhất.

Những hiện trạng nói trên không phải là điều đặc biệt của vùng Ile-de-France. Nhưng vùng thủ đô cần phải đi tiên phong trong việc gìn giữ những môi trường tự nhiên, áp dụng những phương thức quy hoạch hài hoà với cảnh quan, quản lý chặt chẽ và tiết kiệm tài nguyên nước, xử lý hiệu quả nước thải, xử lý rác thải sinh hoạt có chọn lọc, thử nghiệm tái chế chất thải rắn và áp dụng nhiều biện pháp kiên quyết nhằm giảm thiểu những tác hại do tiếng ồn gây ra.

2) Củng cố sự gắn kết

Với dân số gia tăng mạnh, vùng Ile-de-France có nhu cầu lớn về nhà ở cho những thế hệ sinh ra trong địa bàn vùng trong suốt những thập niên gần đây hoặc sẽ chào đời trong những năm 90. Điều đó đòi hỏi vùng phải có đủ khả năng thoả mãn khát vọng chính đáng của người dân là có được một chỗ ở có chất lượng tốt với điều kiện sinh hoạt thoả mái.

Hơn nữa, cũng giống như những đại đô thị khác, Ile-de-France đang phải đối mặt với nhiều điểm không đồng đều về mặt địa lý và về mặt xã hội. Để rút gọn những điểm không đồng đều này, vùng thủ đô cần tiếp tục tìm kiếm một sự cân bằng tốt nhất giữa các nhu cầu nhà ở và việc làm, đồng thời cần đấu tranh loại trừ hiện tượng đào thải.

■ Cung cấp nhiều nhà ở hơn

Do đặc điểm không ổn định của các cặp vợ chồng và các hộ gia đình, do những hiện tượng sống ly thân, ly hôn và độc thân nên các ứng xử trong xã hội kết hợp với sự gia tăng dân số và yêu cầu ngày càng tăng về mức độ tiện nghi. Hậu quả của những thay đổi này rất rõ ràng: cần phải tăng quỹ nhà. Giải pháp ở đây rất đơn giản: đảm bảo cho người dân trong vùng một chỗ ở thoải mái hoặc hướng dẫn họ tìm một chỗ ở bên ngoài địa bàn vùng. Mục tiêu cần đạt tới là bình quân mỗi năm phải xây mới được 53.000 chỗ ở. Các căn hộ được xây mới cần đa dạng về quy mô, địa điểm và mức giá. Cần đảm bảo nhu cầu chỗ ở cho sinh viên ở gần các trường đại học, cho người già ở gần khu vực trung tâm của vùng không gian đô thị nơi thường thiếu chỗ ở cho những đối tượng này.

■ Giảm bớt những điểm bất cân bằng giữa nhà ở và việc làm

Tỷ lệ việc làm – mối quan hệ giữa số lượng việc làm trong một phạm vi địa bàn và số lượng người trong độ tuổi lao động sống trong địa bàn đó – là yếu tố cho phép đánh giá sự cân bằng chức năng cư trú và chức năng kinh tế.

Đương nhiên chúng ta không thể và cũng không mong muốn phải đạt được sự cân bằng tuyệt đối giữa các khu vực khác nhau trong địa bàn vùng. Tại khu vực trung tâm, số lượng việc làm được tạo ra nhiều hơn số dân trong độ tuổi lao động cư trú tại đó là điều hoàn toàn bình thường. Đây chính là yếu tố để đánh giá tầm ảnh hưởng về mặt kinh tế. Các trọng điểm cấp vùng tạo ra được nhiều lựa chọn có vai trò đặc biệt quan trọng.

Tuy nhiên, tình hình về tỷ lệ việc làm năm 1990 cho thấy những chênh lệch quá lớn.

Việc thiếu hụt việc làm trong một khu vực sẽ buộc phần lớn người lao động sống trong khu vực đó phải đi tìm việc làm ở nơi khác, từ đó dẫn đến những luồng di dân qua lại trong thời gian dài.

Sự mất cân bằng quá lớn dẫn đến một sự khác biệt giữa các khu vực khác nhau bởi sẽ có những khu trở nên vắng vẻ vào buổi tối, còn những khu khác lại vắng vào ban ngày.

Mặt khác, tỷ lệ việc làm có tác động rất lớn đối với tình hình tài chính của các xã và các nhóm xã: nếu so với những khoản chi

từ ngân sách của các xã thì nguồn thuế hành nghề thu được cũng là một nguồn thu quan trọng hơn so với thuế nhà ở. Như vậy sẽ có những xã có tiềm năng tài chính khá và những xã khác kém hơn.

Đồ án quy hoạch tổng thể vùng năm 1965 đã có những tác động tích cực đối với sự cân bằng giữa nhà ở và việc làm nhờ xây dựng các đô thị mới và tổ chức lại không gian các vùng ngoại thành bao quanh các khu vực trọng điểm tạo việc làm. Tuy nhiên, đồ án này không thể kiểm soát được sự phát triển quá năng động của xu hướng gia tăng lĩnh vực dịch vụ đã bộc lộ rất rõ rệt trong một vài năm gần đây ở khu trung tâm và phía tây Paris cũng như ở khu trung tâm của Hauts de Seine. Để giảm bớt quy mô của hiện tượng này cần áp dụng một phương thức điều tiết dựa trên những thoả thuận giữa Nhà nước và các xã với mục tiêu xây dựng cứ 1 m² văn phòng phải đi kèm với 2 m² nhà ở.

Đồ án quy hoạch phải đặt mục tiêu giảm bớt những mất cân đối giữa hai nửa đông – tây hay suy rộng hơn là phải thiết lập lại sự cân bằng về tỷ lệ việc làm trong vùng Ile-de-France.

■ Đấu tranh loại trừ hiện tượng đào thải

Tuy mức sống chung được nâng cao, y học phát triển, quy trình giáo dục kéo dài hơn song cũng không ngăn được sự xuất hiện trong xã hội nước Pháp những biểu hiện mới của tình trạng nghèo khó, túng quẫn và bạo lực. Những đối tượng thanh niên không được đào tạo và người thất nghiệp kéo dài càng thêm nhiều thiệt thòi và rơi vào tình trạng bấp bênh và bị gạt ra ngoài lề xã hội.

Tình trạng này càng trầm trọng thêm đối với những khu vực tập trung nhiều đối tượng này. Dù là nguyên nhân hay hậu quả thì những khu vực đó đều rơi vào tình trạng không chỉ thiếu sự đa dạng về cấu trúc xã hội mà còn thiếu thốn các hoạt động kinh doanh, trang thiết bị đô thị và cả chất lượng kiến trúc. Những sự kiện mới đây cũng đủ cho thấy rằng các giải pháp khắc phục và phòng ngừa đều đòi hỏi sự khẩn trương và theo chiều sâu.

Những khu vực gặp nhiều khó khăn thường bị gạt ra ngoài lề. Đây là những khu cần được hoà nhập trở lại vào cấu trúc đô thị, được đảm bảo tốt các dịch vụ và có một môi trường tốt. Quy hoạch đô thị phải dựa trên chính sách xã hội. Nhiệm vụ đặt ra sẽ rất quan trọng song những rào cản vật chất cần được dỡ bỏ: các không gian đô thị có chất lượng cao cần được quy hoạch; cần tạo ra những mối liên hệ mới về giao thông, các hoạt động sản xuất,

thương mại, hạ tầng đô thị, trường học, công trình thể thao. Tất cả những biện pháp này đều sẽ không phát huy hiệu quả nếu chỉ được thực hiện một cách riêng rẽ. Cần áp dụng tất cả những biện pháp nói trên đồng thời, thậm chí phải bổ sung thêm nhiều biện pháp khác.

Sự phân biệt về không gian cũng xuất hiện từ các luồng dân cư bị đẩy ra xa dân, tức là từ trung tâm thành phố hoặc vùng đô thị ra các khu vực vành đai.

Sự tăng giá thuê nhà thường thấy sau mỗi lần cải tạo các khu nhà ở xuống cấp, tình trạng thất nghiệp, những khó khăn trong cuộc sống đều là những nhân tố dễ đẩy người dân ra khỏi nơi ở của họ.

Do vậy, tính gắn kết cần được phát huy để việc đáp ứng nhu cầu nhờ ở cho các đối tượng chính sách xã hội không bó hẹp trong phạm vi của một số xã. Trong phạm vi toàn vùng phải đảm bảo sự đa dạng về thành phần xã hội tại mọi khu vực thông qua sự đa dạng về chủng loại nhà ở.

Những người cao tuổi, người tàn tật đến tuổi trưởng thành cũng có quyền được hưởng thụ cuộc sống trong đô thị. Qua đợt thống kê gần đây nhất, số người trên 65 tuổi trong vùng là 1.220.000 người, trong đó có 125.000 người trên 85 tuổi. Tuy nhiên, những nơi dành để tiếp nhận những đối tượng này được phân bố không đều. Các tỉnh thuộc vành đai lớn có số lượng nhà dưỡng lão cao gấp 6 lần Paris. Còn với người tàn tật, khả năng tiếp nhận của vùng Ile-de-France cũng thấp hơn gần 50% so với các vùng khác. Những thực trạng này cho thấy trong tương lai cần có những điều chỉnh kịp thời.

3) Tạo thuận lợi về mặt giao thông

Cần tạo thuận lợi cho việc điều chỉnh mạng lưới giao thông phù hợp với những tiến triển trong vùng: điều chỉnh phù hợp với những nhu cầu của nền kinh tế, với những thay đổi trong lối sống, với sự đòi hỏi ngày càng tăng về bảo vệ môi trường. Người dân vùng Ile-de-France cần được đi lại một cách thuận tiện, dù là những nhu cầu đi lại sang những vùng khác hay trong phạm vi nội vùng.

■ Tạo thuận lợi về giao thông với các vùng khác

Giao thông hướng ngoại cần cho phép nâng cao sự mở cửa hướng ra các vùng và các thành phố lớn khác. Những phương tiện giao thông cần được ưu tiên phát triển là máy bay và tàu cao tốc.

Các sân bay cần phù hợp với những thay đổi trong nhu cầu đi lại. Việc đảm bảo giao thông thuận tiện tới các cảng hàng không, nhất là tới sân bay Roissy, cần được nâng cao. Paris có may mắn duy nhất ở châu Âu là có được một cảng hàng không nằm ngay ở cửa ngõ của mình và còn nhiều khả năng mở rộng quy mô. Nhưng không vì thế mà phung phí lợi thế đó. Tuy không nhất thiết phải mở rộng quy mô tới mức tối đa song cần phải nâng cao khả năng tiếp cận bằng đường bộ và đường sắt, đồng thời có những chuẩn bị cho phát triển trong tương lai.

Mạng lưới tàu TGV là một công cụ giao thông ưu việt để thu hẹp khoảng cách giữa các thành phố lớn của Pháp và của châu Âu cũng như để củng cố sự phát triển của những vùng đô thị trọng điểm.

■ Phát triển mạnh giao thông nội vùng Ile-de-France

Trong phạm vi nội vùng, mạng lưới giao thông có chức năng “giúp vận hành toàn vùng”, tức là tạo ra những liên hệ giữa chủ sử dụng lao động với lực lượng nhân công, giữa các nhà cung cấp hàng hoá, dịch vụ với các khách hàng, đồng thời đảm bảo cho người dân trong vùng tiếp cận được với hệ thống hạ tầng văn hoá và giải trí, giáo dục và y tế cũng như các không gian sinh thái tự nhiên đáp ứng nhu cầu nghỉ ngơi và bảo vệ môi trường. Nếu không có một hệ thống giao thông đạt hiệu năng cao thì vùng sẽ chỉ là một tập hợp các địa bàn lãnh thổ nằm liền kề nhau chứ không phải là một thực thể kinh tế – xã hội thống nhất.

■ Đa dạng hoá các khả năng lựa chọn

Đô thị là một nguồn cung cấp nhiều khả năng lựa chọn:

- những lựa chọn về kinh tế: việc làm, thương mại, hạ tầng, dịch vụ;
- những lựa chọn về môi trường: các không gian giải trí, thư giãn, dạo chơi.

Nhưng những lựa chọn này sẽ chỉ thực sự có tác dụng nếu được thể hiện bằng một khoảng thời gian trung bình mà mỗi

người dân trong vùng luôn có thể dành ra trong việc đi lại hàng ngày.

Một sự quy hoạch hài hoà sẽ luôn tạo ra các luồng giao thông thuận tiện và thông thoáng. Điều này có thể rất nghịch lý không chỉ để rút ngắn tổng thời gian đi lại mà còn cho phép đảm bảo nhiều đích đến đa dạng, như vậy sẽ tạo ra nhiều lựa chọn phong phú và nâng cao giá trị của các hoạt động tại những nơi được đảm bảo giao thông.

Về mặt kinh tế, sự đa dạng về khả năng lựa chọn là một nguồn nâng cao hiệu quả sản xuất. Một thị trường lao động rộng lớn sẽ cho phép các chủ sử dụng lao động tổ chức doanh nghiệp của mình hiệu quả hơn. Tương tự như vậy, một thị trường việc làm rộng lớn sẽ giúp cho người lao động phát huy được những thế mạnh chuyên môn của mình. Như vậy, hiệu quả kinh tế chung sẽ tăng lên. Đó chính là giá trị của sự phát triển. Đó cũng là giá trị thực tế đối với cả việc làm và người lao động, với cả những người buôn bán và người tiêu dùng, với cả người cung cấp và người sử dụng dịch vụ.

Về mặt môi trường, sự đa dạng của các lựa chọn tạo ra sự hài lòng. Các không gian xanh, không gian nghỉ ngơi, dạo chơi đa dạng sẽ luôn được người dân đánh giá cao.

Tất cả những hiệu quả và sự hài lòng đó đều là động lực của việc đi lại. Nếu không có giao thông sẽ không có đời sống kinh tế, xã hội và môi trường, tức là cũng không có đô thị.

Như vậy, không có gì đáng ngạc nhiên về sự ổn định của thời gian đi lại khi các mạng lưới giao thông nâng cao được hiệu năng, tức là đảm bảo tốc độ di chuyển hợp lý.

Kinh nghiệm thực tế cho thấy từ nhiều thập niên qua, thời gian mà người dân vùng Ile-de-France dành cho việc đi lại không hề thay đổi: mỗi ngày họ dành trung bình 1h15' bởi mỗi lần di chuyển bằng phương tiện cơ giới mất trung bình 30 phút. Người sử dụng luôn tận dụng hiệu năng cao của hệ thống giao thông để tìm kiếm những đích đến mới đa dạng hơn và phù hợp hơn với những nhu cầu của mình. Thực ra, sự gia tăng về khoảng cách di chuyển (quãng đường đi được trong một khoảng thời gian nhất định) là bằng chứng về sự hài lòng của người dân đối với những cải thiện trong mạng lưới giao thông.

■ Nâng cao tính lưu thông trong giao thông

Tất cả những yếu tố cản trở hiệu quả của việc đi lại luôn được người dân coi như một sự xâm phạm tới quyền tự do lựa chọn. Như vậy, thời gian phải chờ đợi khi xảy ra tắc nghẽn trên mạng lưới đường bộ hay sự chậm trễ của mạng lưới tàu cao tốc nội vùng (RER) luôn bị coi như những yếu tố làm giảm sự lựa chọn công việc hay dịch vụ. Khi thời gian phải dừng lại hoặc phải chờ đợi quá lớn sẽ ảnh hưởng đến đời sống xã hội chung.

Tại vùng Ile-de-France, những đầu tư quan trọng cho giao thông (RER, tàu ngầm, đường ô tô cao tốc) trong những thập niên vừa qua đã giúp cho người dân trong vùng có nhiều lựa chọn: hiện nay thời gian phải chờ đợi trên các mạng lưới đường bộ chỉ còn chiếm 5% tổng thời gian dành cho việc đi lại, còn với những đoàn tàu về ga cuối trễ hơn 3 phút cũng chỉ gây tiêu tốn thời gian lãng phí chưa đến 4% tổng thời gian đi lại của người dân.

Vùng Ile-de-France vẫn là một vùng có mạng lưới giao thông vận hành tốt theo như kết quả của nhiều cuộc điều tra so sánh với các đại đô thị khác.

Tuy nhiên, những khó khăn trong việc đi lại sẽ còn xuất hiện nhiều nên cần hết sức cảnh giác. Sự tăng trưởng kinh tế và gia tăng dân số của vùng Ile-de-France chủ yếu chỉ ở khu vực vành đai lớn. Từ đó, chính mối liên hệ giữa khu vực vành đai nhỏ và vành đai lớn làm gia tăng nhu cầu đi lại. Còn những nhu cầu đi lại có liên quan đến Paris chỉ tăng ở mức khiêm tốn.

Các mạng lưới giao thông đã thích nghi với những biến chuyển này một cách muện màng:

- Mạng lưới giao thông công cộng trong vùng chủ yếu là các tuyến xuyên tâm;
- Ngoài đại lộ vành đai, không có tuyến đường tránh nào thuộc loại đường cao tốc nối liền các tuyến xuyên tâm.

Như vậy, các công trình hạ tầng giao thông hiện tại, kể cả những hạ tầng gần khu vực Paris, thậm chí ngay trong nội thành Paris, cũng đang phải gánh chịu một lưu lượng lớn giao thông “tiếp tuyến” giữa các vùng ngoại thành với nhau mà các mạng lưới tuyến xuyên tâm không thể đáp ứng được.

■ Nâng cao mạng lưới đường bộ

Chỉ riêng những tắc nghẽn trên mạng lưới đường bộ đã tăng hàng năm 15%. Tuy không trầm trọng bằng những tắc nghẽn trên các tuyến đường cao tốc, nhưng những tắc nghẽn tại những mạng lưới đường địa phương cũng gây ra không ít tác hại và tiêu tốn thời gian.

Do những tuyến đường đảm bảo khả năng lưu thông lớn đã thể hiện rõ vai trò giảm tải đáng kể cho mạng lưới đường địa phương nên việc xây dựng những tuyến đường này theo dự kiến trong Đồ án quy hoạch tổng thể sẽ có tác động trở lại rất rõ rệt tới khả năng lưu thông trên các trục đường thứ cấp, nhờ đó dành lại được phần đường cho những nhu cầu đi lại ở cự ly gần.

■ Nâng cao năng lực của giao thông công cộng

Hầu hết các tuyến đường sắt xuyên tâm ở khu vực ngoại thành hiện nay đều gặp phải những khó khăn trong khai thác: các tuyến RER A và B trong khu vực trung tâm, C và D ở khu vực đông nam, tuyến Mantes-la-Jolie phía hữu ngạn, các tuyến Persan-Beaumont, Dreux... Những tuyến này đều đã bão hoà nên cần được nâng cao năng lực chuyên chở để đáp ứng lưu lượng giao thông tăng nhanh và đảm bảo chất lượng dịch vụ cao hơn.

Đồ án quy hoạch vùng Ile-de-France

Đồ án quy hoạch vùng Ile-de-France phải tính đến một số điểm cân bằng:

- Cân bằng giữa những nhu cầu cấp bách đảm bảo tính cạnh tranh về mặt kinh tế và yêu cầu chất lượng cuộc sống cần được nâng cao cũng như sự liên kết chặt chẽ về không gian địa lý và xã hội.*
- Cân bằng giữa sự cần thiết phải kiểm soát tăng trưởng trong vùng cũng như việc sử dụng đất cho các dự án đô thị mới và mối quan tâm loại trừ các hiện tượng có thể dẫn đến sự khan hiếm quỹ đất, thiếu quỹ nhà có giá cả hợp lý hay thiếu các khu vực có mặt bằng đủ rộng đáp ứng nhu cầu của một số ngành công nghiệp.*
- Cân bằng giữa việc tìm kiếm một quyết định quy hoạch chủ chốt và yêu cầu phát huy mọi khả năng của các địa phương cũng như các đơn vị hợp tác liên xã trong lĩnh vực quy hoạch đô thị.*

Qua việc đảm bảo những điểm cân bằng này, Đồ án quy hoạch vùng Ile-de-France với tám bản đồ ở trang bên đã thể hiện những đường hướng chủ đạo sẽ tổ chức và quản lý sự tăng trưởng và phát triển của vùng theo một nguyên tắc tạo sự hài hòa giữa ba loại hình không gian:

1. *các không gian tự nhiên, có trồng cây và diện tích đất nông nghiệp cần được bảo vệ để đảm bảo các lợi ích kinh tế hoặc di sản và cần phát huy ngay cả ở trong nội thành để phục vụ nhu cầu thư giãn của người dân trong vùng;*

2. *những không gian đô thị hiện tại và trong tương lai cần được điều chỉnh lại theo một tổ chức đa cực bao gồm nhiều trọng điểm đô thị và các cơ sở hạ tầng phát triển được phân bố trên toàn địa bàn vùng;*

3. *các mạng lưới giao thông cần được cải thiện và phát triển để đáp ứng nhu cầu đi lại ngày càng tăng và củng cố những điểm ưu tiên trong quy hoạch vùng.*

Ba yếu tố này sẽ tạo nên điều kiện sống của người dân vùng Ile-de-France cho tới năm 2015. Giữa đô thị trung tâm cổ kính và

khu vực vành đai nông thôn, sự đa dạng của các không gian cảnh quan, các cấu trúc đô thị, các hệ thống giao thông được tổ chức chặt chẽ đang và sẽ làm cho Ile-de-France trở thành một vùng tiêu biểu về tính đa dạng và chất lượng cuộc sống. Kiểm soát tốt, dung hoà, liên kết, đa dạng, đó là những thế mạnh mà Đồ án quy hoạch tổng thể định ra cho vùng Ile-de-France trước thềm thế kỷ XXI.

Ba yếu tố cấu thành nói trên của Đồ án quy hoạch vùng Ile-de-France được giới thiệu một cách tổng hợp trong chương này để chứng minh rõ các đường hướng chủ đạo của dự án.

Đó sẽ là nội dung của các chương 3, 4 và 5 giới thiệu các định hướng một cách chi tiết.

Phát huy giá trị của môi trường nông thôn và phủ rộng toàn vùng một hệ thống các không gian sinh thái tự nhiên

Những mối quan hệ giữa các không gian tự nhiên và không gian xây dựng lên ra phải được đề cập đến bằng những ngôn từ mang tính xung đột. Chắc chắn sự phát triển đô thị thường ảnh hưởng đến không gian của các khu vực nông thôn, cụ thể hơn là diện tích đất nông nghiệp. Nhưng bên cạnh đó cũng có một sự bổ sung mà điều quan trọng là phải gìn giữ được nguyên tắc hỗ trợ đó và tạo được sự hài hoà. Nếu không có đô thị, có dân cư và nền kinh tế đô thị, khu vực nông thôn của vùng Ile-de-France sẽ mất đi khả năng cạnh tranh của mình. Ngược lại, nếu không có môi trường tự nhiên rộng lớn, hệ sinh thái vùng sẽ bị đảo lộn và chính cuộc sống của người dân trong vùng sẽ bị ảnh hưởng. Vì vậy, điều cơ bản là phải tổ chức được mô hình cộng sinh giữa các không gian này cho dù ở những khu vực nông thôn, trong trung tâm thành phố hay ở những vùng ven khu dân cư đô thị. Ile-de-France có rất nhiều di sản tự nhiên có chất lượng cao, nhiều cảnh quan và địa danh kỳ thú. Việc bảo vệ và phát huy giá trị của môi trường tự nhiên được dựa trên ba khái niệm mà bản thân những khái niệm này cũng dựa trên những nét đặc thù về địa lý của vùng:

- 1. Gìn giữ và phát huy “Vòng cung Vàng - Xanh” ở khu vực vành đai lớn**
- 2. Bảo vệ “Vành đai Xanh” ở khu vực vành đai giữa**
- 3. Củng cố “Mạng lưới không gian xanh” ở khu vực tập trung đông dân cư nhất**

Gìn giữ và phát huy “Vòng cung Vàng - Xanh” ở khu vực vành đai lớn

Khu vực vành đai này được thể hiện trên sơ đồ trong phạm vi nằm ngoài bán kính 30 km xung quanh Paris và chiếm gần 3/4 lãnh thổ vùng Ile-de-France.

Đây là khu vực nông thôn được tạo thành từ những vùng sản xuất nông nghiệp quy mô lớn như Gatinais và Hurepoix, Beauce, Plaine de Versailles, Vexin, Plaine de France và Brie cũng như những thảm rừng lớn như các cánh rừng Fontainebleau, Rambouillet, Trois Forêtien sĩ, Villefermoy và Senart.

Khu vực nông thôn này vừa là một vùng sản xuất nông nghiệp có giá trị kinh tế cao vừa là một di sản thiên nhiên nổi tiếng không chỉ trong vùng.

■ Sức sống kinh tế của ngành nông nghiệp

Trên quy mô 600.000 ha, diện tích đất nông nghiệp chiếm tới một nửa lãnh thổ vùng Ile-de-France.

Sản xuất nông nghiệp hiện là nguồn sống của 30.000 người dân trong vùng tại 9.500 đơn vị sản xuất, trong đó gần 4/5 số lao động này làm việc cả ngày. Sản lượng nông nghiệp của vùng đáp ứng được 2,5% nhu cầu cả nước với doanh số đạt khoảng 8 tỷ franc. Loại hình canh tác chủ yếu dựa vào trồng trọt (đáp ứng 5,5% nhu cầu cả nước) bao gồm cây lương thực và cây chuyên canh (trồng rau, hoa, cây ăn quả).

Các đơn vị sản xuất nông nghiệp trong vùng Ile-de-France đứng hàng đầu cả nước về quy mô (62% có diện tích hơn 100 ha), đứng hàng thứ ba về năng suất bình quân tính gộp trên hécta và đứng hàng thứ sáu về năng suất ròng trên hécta.

Vậy nên xuất phát từ lợi ích kinh tế của vùng cần gìn giữ nên sản xuất nông nghiệp vì bên cạnh lợi thế về chất lượng đất trồng tốt, thậm chí là cực tốt của phần lớn diện tích đất thuộc Diện tích Nông nghiệp Hữu dụng (*Superficie Agricole Utile*) còn có nhiều thế mạnh của một thị trường tiêu thụ nông sản lớn cũng như một trình độ đào tạo nhân lực và cơ sở, thiết bị hiện đại ở trên mức thông thường.

Những phương thức phối hợp liên xã thường có khả năng cao nhất trong việc đáp ứng mối quan tâm đồng thời tới việc bảo vệ và tính thiết thực của sản xuất nông nghiệp nhằm gìn giữ tốt hơn những vùng đất nông nghiệp màu mỡ nhất qua thoả thuận với những nhà chuyên môn về nông nghiệp.

Để đạt được điều này, cần chú trọng giúp cho nông nghiệp đảm bảo được những chức năng xã hội và di sản bên cạnh vai trò kinh tế.

■ Sự phong phú về địa danh và cảnh quan

Dù là những thảm rừng, những quần thể thực vật lớn ở Versailles hay Vaux-le-Vicomte, những con sông cái, sông nhánh và kênh mương tạo nên mạng lưới thủy văn hay những thung lũng do chính những sông suối đó tạo ra, các cảnh quan của vùng Ile-de-France tạo nên một di sản thiên nhiên vô giá. Vốn được hình thành trong suốt quá trình lịch sử, nguồn di sản này sẽ không thể tái tạo được nếu bị huỷ hoại. Cần bảo vệ gần 380.000 ha, trong đó có 270.000 ha rừng già và rừng thưa cùng gần 100.000 ha đất nông nghiệp có giá trị lớn về cảnh quan. Đặc biệt tại những khu vực có độ ẩm cao trong vùng đã hình thành các Khu vực Tự nhiên có Lợi ích Sinh thái, bảo tồn Thảm thực vật và Hệ động vật cũng như rất nhiều khu sinh cảnh.

Hơn 100 thị trấn và làng mạc có những đặc trưng và cần được bảo vệ đặc biệt nhằm gìn giữ ấn tượng của những địa điểm này và tránh bị huỷ hoại do bị xâm hại dần.

■ Sử dụng có chừng mực không gian dành cho đô thị hoá

Chính đây là nơi mà “mặt tiền đô thị” lan rộng dần. Đó là việc kiểm chế sử dụng các không gian và duy trì điều đó ở một mức độ hợp lý và có chừng mực trong vòng 25 năm tới.

Chính vì vậy, một mặt nhất thiết phải gìn giữ lại những cánh rừng trước các dự án đô thị hoá bằng cách đảm bảo sự toàn vẹn nguyên trạng của các diện tích rừng, đặc biệt là giám sát chặt chẽ việc tôn trọng các ranh giới bìa rừng, mặt khác cần tổ chức cho người dân thường xuyên tới nghỉ ngơi, thư giãn.

Và lại, việc phát huy giá trị của cuộc sống nông thôn đòi hỏi vừa phải khẳng định tính bền vững trong khai thác đất nông nghiệp vừa phải tổ chức bộ máy sản xuất nông nghiệp một cách

phù hợp, đồng thời phải kiểm soát tốt sự mở rộng của các thị trấn, làng mạc để tránh hiện tượng gặm nhấm dân.

Ngay khi đất nông nghiệp được chuyển đổi sang đô thị hoá theo định hướng của Đồ án quy hoạch tổng thể thì quá trình thực hiện đô thị hoá cần được tính toán theo một lịch trình cụ thể nhằm hạn chế ảnh hưởng tới nền kinh tế nông nghiệp và đảm bảo quản lý tốt “mặt tiền đô thị”.

Bảo vệ “Vành đai Xanh” ở khu vực vành đai giữa

Theo thoả thuận, “Vành đai Xanh” bao gồm toàn bộ các không gian không bị đô thị hoá nằm xung quanh Paris trong phạm vi từ 10 đến 30 km.

Từ gần 10 năm qua, nhờ các biện pháp giải toả và trợ cấp của chính quyền các địa phương, vành đai này ngày càng được củng cố với ba mục tiêu chính:

- Ngăn chặn sự phát triển theo kiểu vết dầu loang của khu vực đô thị hoá với mật độ cao nhất;
- Tạo cho người dân những nơi thư giãn như những địa điểm giải trí ngoài trời, các công viên đô thị;
- Duy trì một nền nông nghiệp liền kề và phát triển các mảnh vườn gia đình.

Chính sách này cần được thoả thuận và dựa trên nguyên tắc đối tác nên sẽ là một chính sách lâu dài và khó áp dụng. Tuy nhiên, đó cũng là chính sách đã mang lại nhiều kết quả và cần được tiếp tục áp dụng. Trên tổng số 100.000 ha của Vành đai Xanh có tới gần 40.000 ha hiện đang được đảm bảo gìn giữ vĩnh viễn.

Hiện nay, Vành đai Xanh bao gồm:

- Rừng thưa và rừng già của Nhà nước cần được chăm sóc,
- Các công viên đô thị cần được lập thành mạng lưới,

- Những khu cây xanh nhưng được rào kín như tại một số bệnh viện hay cơ quan hành chính. Với loại này chỉ cần quy hoạch tốt,
- Những khuôn viên thuộc sở hữu tư nhân cần mở cho đông đảo công chúng như những vườn cây của các lâu đài,
- Các công trình thể thao như những trường đua ngựa, sân golf hay các khu giải trí như một số sân đấu thể thao hay khu vực giải trí,
- Đất nông nghiệp bỏ hoang,
- Những địa điểm hấp dẫn như dãy tháp canh cổ có thể được phát huy giá trị,
- Các kênh mương cần được khôi phục.

Cần đảm bảo tới mức cao nhất việc duy trì và phát triển các không gian hiện có trong khu vực Vành đai Xanh có liên hệ trực tiếp với khu vực đô thị hoá và tạo lập một mạng lưới không gian xanh trong khu vực có mật độ xây dựng cao trong đô thị.

Một mặt, điều quan trọng là duy trì và khôi lại những khu vực đất nông nghiệp bị bỏ hoang để phục vụ cho việc phát triển nông nghiệp chuyên canh, tạo thuận lợi cho việc thiết lập và phát triển các công viên và vườn hoa, quy hoạch các tuyến đường dạo. Mặt khác, cần tránh để những phần mở rộng của đô thị dẫn đến hiện tượng xâm lấn dần đất nông nghiệp, các thung lũng và các cánh rừng vốn là những yếu tố tạo nên nét hấp dẫn đặc biệt của vùng Ile-de-France.

Không thể coi Vành đai Xanh như một vùng chấp vá các không gian chức năng mà phải coi như một mạng lưới hoàn chỉnh hợp thành từ các môi trường sống, sinh động, cân bằng và đa dạng.

Củng cố “Mạng lưới không gian xanh” ở khu vực tập trung đông dân cư nhất

“Mạng lưới không gian xanh” hình thành trong phạm vi bán kính 10 km xung quanh thủ đô.

Vùng không gian đô thị có mật độ dày là nơi tiêu dùng nhiều oxy và nước trong khi lại thải ra nhiều khí gây ô nhiễm và nước thải. Bản thân các khu vực đô thị này không thể tự mình tái sinh không khí và nguồn nước đáp ứng nhu cầu của họ. Thực ra, vùng không gian đô thị phải dựa vào các thảm rừng lớn của vùng. Trong khi đó, đô thị lại tương đối ít không gian cây xanh, nhất là ở những khu vực trung tâm. Vậy nên các đô thị vừa phải nỗ lực đáp ứng những yêu cầu xây dựng hệ sinh thái vùng vừa phải đáp ứng những nhu cầu nghỉ ngơi của người dân. Vậy nên cần tạo thuận lợi cho việc thiết lập một Mạng lưới không gian xanh thực sự thông qua các biện pháp đưa thiên nhiên vào thành phố.

Các công viên và những chuỗi không gian xanh tiếp nối cần tạo lập sẽ góp phần vào quá trình hình thành không gian đô thị ở các vùng ngoại ô và cho phép khẳng định sự hiện diện của chúng.

Chính sách này cần dựa trên bốn mục tiêu lớn:

- Giành lại những không gian trống,
- Liên kết những không gian này với nhau,
- Sử dụng nước như một yếu tố cấu thành,
- Khuyến khích nâng cao chất lượng đô thị.

■ Tạo thuận lợi cho việc giành lại các không gian trống

Việc quy hoạch lại các không gian xanh hiện có trong những vùng đô thị có mật độ cao được thực hiện thông qua biện pháp phục hồi, thậm chí nếu có điều kiện thì thông qua một chính sách đất đai chủ động mở rộng các không gian xanh này.

Việc phát huy giá trị của các công viên hình thành từ thời kỳ “Haussmann” tại Paris cũng như tại vùng vành đai gần phải được bổ sung bằng việc tạo lập những công viên, vườn hoa hay quảng trường mới tại những khu vực khó khăn nhất, chủ yếu là ở phía

đông của vành đai gần. Những khu vực cần khôi phục phát triển kinh tế và đô thị nằm gần thủ đô sẽ là những địa điểm thuận lợi để thiết lập các công viên này với một diện tích phù hợp và dành cho mọi đối tượng.

Một số không gian trống hoặc được sử dụng kém có thể cần được thu hồi và khôi phục nguyên trạng theo cách này. Điều quan trọng là tại những khu vực còn thiếu nhiều không gian xanh, mỗi nội dung quy hoạch đều có thể cải thiện tình trạng hiện thời bởi đó là điều cần thiết nhất. Mỗi dự án quy hoạch quan trọng cũng cần dành một phần cho các không gian giải trí và đảm bảo thông thoáng.

■ Thiết lập những mối liên hệ không gian xanh ở trung tâm thành phố

Việc tìm kiếm các không gian kết nối các khu vực có cây xanh công cộng, dù đã có sẵn hay sắp quy hoạch, và một chính sách mở cửa những khu cây xanh thuộc sở hữu tư nhân cho công chúng theo hình thức ký kết thoả thuận sẽ cho phép tổ chức tốt các tuyến đi bộ trong thành phố. Những “tuyến phố xanh” ở quận 13 của Paris là những mô hình như vậy.

Có thể thiết lập một mạng lưới không gian xanh thực sự hoàn chỉnh nhờ những yếu tố sau:

- Những “đô thị vườn” và những khu phố kiểu “Hausmann” trong những không gian nhiều cây xanh.
- Những dòng cây xanh (như tuyến tàu TGV Atlantique).
- Những quảng trường liên kê.
- Những đại lộ trồng cây hay những hàng cây dọc theo các bờ sông, kênh, mương.
- Các tuyến phố đi bộ.

Mạng lưới này có thể nối với Vành đai Xanh và nối tiếp với Vòng cung Vàng - Xanh nhờ những con đường dạo mang phong cách đồng quê.

Đây là cơ hội để điều chỉnh lại và phát huy giá trị của cấu trúc đô thị hiện có. Có thể dựa vào cấu trúc xuyên tâm của các tuyến đường trong khu vực vành đai gần để kết hợp và lồng ghép một số mạng lưới giao thông vào các dải cây xanh – những “ống thở” của khu dân cư đô thị.

■ Sử dụng nước như một yếu tố cấu thành

Mạng lưới thủy văn của vùng Ile-de-France rất quan trọng. Ngoài việc phát huy giá trị về di sản và cảnh quan thiên nhiên cũng như khía cạnh kinh tế rất lớn, cần áp dụng một chính sách quản lý và sử dụng nước trong đô thị.

Các con sông và kênh mương trong thành phố là những yếu tố có tác dụng thư giãn và đảm bảo sinh thái mà các nhà quy hoạch đã biết sử dụng rất tốt trong thế kỷ trước. Việc khôi phục lại các sông ngòi cũ trong thành phố như dự án liên quan đến con kênh Bièvre ở quận 13 có thể là một trong những cách thức đưa các kênh mương quay trở lại phục vụ cho cuộc sống của người dân.

Khi chảy qua các khu dân cư đô thị trong vùng, các con sông trở thành những yếu tố cấu thành của đô thị trên quy mô của một đô thị lớn. Giờ đây cần có một cái nhìn rõ ràng đối với quy mô này. Sự tạo thành một tổng thể dựa trên những nguyên tắc đơn giản như trường hợp của Paris có thể áp dụng cho các khu vực ngoại thành.

■ Nâng cao chất lượng đô thị

Vùng Ile-de-France phát triển trong một không gian địa lý mà các yếu tố hình thái cấu thành luôn có ảnh hưởng tới tổ chức không gian. Dòng chảy của các con sông, trục lộ chính nối liền Paris với khu La Défense, các trục phía bắc (thung lũng Montmorency) và phía nam (đồng bằng Versailles) đã hợp thành một bộ khung chính cho các yếu tố cấu thành kết hợp lại với nhau cả về mặt đô thị và cảnh quan trên một quy mô lớn. Rất nhiều vạch tuyến khác đã góp phần hoàn thiện bộ khung chính với quy mô vừa phải dễ nhận diện hơn.

Một vài đại lộ “kiểu Haussmann” đã được quy hoạch vào cuối thế kỷ trước ở khu vực nằm ngoài phạm vi của Thủ đô. Hiện nay tại nhiều khu dân cư thuộc vùng ven đô vẫn còn những bằng chứng của các đại lộ này.

Việc đô thị hoá phân vành đai của các đô thị rồi sau đó là đại lộ vành đai đã chấm dứt hoàn toàn những ý tưởng quy hoạch kiểu đó. Hiện nay sự phân biệt thể hiện rất rõ ràng và được nhấn mạnh bằng các toà nhà mới đang dần tạo thành một vành đai các toà nhà lớn bọc kín lấy Paris.

Việc xoá bỏ hoàn toàn đại lộ vành đai là điều không thể thực hiện được song cần có những phương thức thực hiện đồng bộ để tạo ra một sự chuyển tiếp và có những ảnh hưởng lẫn nhau giữa Paris và các xã lân cận.

Những cửa ngõ của thành phố phải trở thành những không gian giao lưu và thông thoáng thực sự. Cần xây dựng một dự án tổ chức đô thị và cảnh quan có quy mô lớn để giảm dần tác động của rào cản thực tế này với những phương án xử lý phù hợp cho từng tình huống cụ thể.

Vùng ngoại thành nằm ở cự ly xa hơn một chút lại được thừa hưởng một di sản thường ít được biết đến mà những di sản này cần trở thành những điểm tựa để tổ chức không gian nhằm củng cố thêm đặc trưng và bản sắc đô thị.

Một tổ chức không gian đô thị đa trọng tâm bao gồm các trọng điểm đô thị và các hạ tầng đầu mối tạo nên cấu trúc không gian vùng

- 1. Nguyên tắc đa trọng tâm**
- 2. Các trung tâm có tầm vóc châu Âu**
- 3. Những khu vực tái phát triển trong vành đai gần**
- 4. Các đô thị mới và những địa điểm mới cần đô thị hoá**
- 5. Các đô thị trong vành đai nông thôn**

Nguyên tắc đa trọng tâm

Một thành phố không thể chỉ xây dựng trong vài năm. Đó là kết quả của sự kết hợp nhiều yếu tố: một địa điểm, một quá trình lịch sử và đôi khi cần có cả một ý chí táo bạo trong quy hoạch. Trường hợp của những đô thị mới đã cho chúng ta thấy phải mất ít nhất một thế hệ mới bắt đầu đạt được sự chín chắn.

Đồ án quy hoạch tổng thể vùng Ile-de-France có xu hướng tổ chức không gian bằng cách tạo ra những điều kiện để đạt được một sự cân đối hơn giữa nhà ở và việc làm, đồng thời đạt được sự tương trợ ngày càng tăng giữa các địa bàn trong vùng.

Trước hết đó là việc đấu tranh ngăn chặn xu hướng mở rộng tự phát theo kiểu vết dầu loang thường thấy ở các khu vực đô thị có quy mô lớn. Sự phát triển kiểu tự phát này kéo theo rất nhiều trở ngại như thiếu một cấu trúc đô thị ở khu vực ngoài trung tâm thành phố do việc gặm nhấm dần các khu đất trống mà không có quy hoạch đồng bộ, tắc nghẽn ở khu vực trung tâm thành phố, môi trường xuống cấp, thiếu không gian thở, các hạ tầng lớn chỉ tập trung ở phần trung tâm đô thị.

Hiện tượng này chỉ có thể tránh được khi tổ chức không gian đô thị quanh các trọng điểm có quy mô khác nhau với những chức năng hội tụ độ tập trung nhờ các cơ sở hạ tầng (các cơ sở đào tạo, y tế, giải trí, văn hoá, hành chính, ...), các hoạt động thương mại và hệ thống giao thông công cộng thuận tiện. **Nguyên tắc của hình thái đa trọng tâm vốn đã được thể hiện ngay từ các Đồ án quy hoạch của những năm 1965 và 1976 là nền tảng của tổ chức không gian đô thị cần được phát huy.**

Tiếp theo đó cần thể hiện **tính đa dạng của những trọng điểm đó vốn có quy mô, chức năng và bối cảnh rất khác nhau.** Đồ án quy hoạch tổng thể cần làm nổi bật những địa điểm thuận lợi cho việc duy trì hoặc tạo dựng một sự phát triển đô thị năng động. Những biến chuyển lớn và sự tiếp nhận dân cư cũng như việc tạo công ăn việc làm sẽ xoay quanh hoặc xuất phát từ những địa điểm đó.

Như vậy sẽ lần lượt hình thành các yếu tố sau:

- Những trung tâm có tầm vóc châu Âu
- Những khu vực tái phát triển trong vành đai gần
- Các đô thị mới và những địa điểm mới cần đô thị hoá
- Các đô thị trong vành đai nông thôn

Các trung tâm có tầm vóc châu Âu

Dựa trên một Đồ án quy hoạch tổng thể đầy tham vọng, trong những thập niên vừa qua, việc quy hoạch vùng Ile-de-France đã từng được thực hiện theo hướng đảm bảo phát triển hạ tầng và bảo vệ môi trường, nhờ đó đảm bảo chất lượng cuộc sống. Những quy hoạch được triển khai có tính đa dạng ở La Défense và các đô thị mới đã đáp ứng được nhu cầu tiếp nhận các doanh nghiệp có ảnh hưởng lớn.

Đồ án quy hoạch tổng thể chủ trương tăng cường khả năng tiếp nhận đó và làm nổi bật các trung tâm có tầm vóc châu Âu mà khả năng tiếp cận từ Paris, những điều kiện thuận tiện về thông tin liên lạc quốc tế, chất lượng của hạ tầng và các hoạt động cũng

như quỹ đất sẵn có đã khiến cho những trung tâm này trở thành những địa bàn trọng điểm tại châu Âu có thể tiếp nhận các công ty lớn có tầm vóc quốc tế. Những thuận lợi trong việc tiếp cận với các sân bay Roissy hay Orly, hệ thống nhà ga tàu TGV hiện có và sắp được xây dựng, các dịch vụ viễn thông chất lượng cao, các trung tâm hội nghị và triển lãm đều là những thế mạnh quý giá trong cuộc cạnh tranh trên bình diện châu Âu.

Paris đương nhiên là địa điểm có sức hút đầu tiên, nhưng **La Défense** với khu tổ hợp thương mại và hệ thống tàu TGV sẽ được xây dựng trong tương lai cũng sẽ tham gia vào cuộc cạnh tranh quốc tế đầy năng động.

Ba địa điểm khác cũng có khả năng tiếp nhận mang tính bổ trợ, có hệ thống giao thông thuận tiện cấp châu Âu, có quỹ đất lớn và những chức năng đặc thù đã được khẳng định là **Roissy, Marne-la-Vallée** và **Orsay-Saclay-Massy-Orly**.

Lợi thế của **Roissy** là có sân bay quốc tế và trung tâm triển lãm Villepinte. Đây là nơi dành để tiếp nhận các doanh nghiệp có nhu cầu tiếp cận nhanh với các đô thị lớn của Pháp cũng như ở các nước khác.

Đô thị mới **Marne-la-Vallée** trải dài trên một diện tích rất lớn nằm cách Paris từ 10 đến 30 km và có một hệ thống dịch vụ rất đa dạng, nhất là nhờ trung tâm dịch vụ Marne-la-Vallée Porte de Paris, trung tâm nghiên cứu khoa học Cité Descartes và khu tổ hợp du lịch đầu tiên của châu Âu Marne-la-Vallée Val d'Europe mà sắp tới sẽ có tuyến tàu cao tốc TGV chạy qua.

Địa bàn **Orsay, Saclay-Massy, Orly** có nhiều trung tâm nghiên cứu và đào tạo đại học. Ngoài ra khu vực này còn có mạng lưới giao thông rất phát triển nhờ có nhà ga Massy của tuyến tàu TGV, các tuyến B và C của tàu cao tốc nội vùng và sân bay Orly.

Như vậy, với 5 trung tâm có tầm vóc châu Âu, Ile-de-France có khả năng tiếp nhận những công ty lớn có tầm vóc quốc tế để khẳng định vị thế trên quy mô châu Âu của vùng và của toàn Bồn địa Paris.

Những khu vực tái phát triển trong vành đai gần

Việc tổ chức lại không gian trong khu vực vành đai gần đã được thực hiện trong những năm qua bằng nhiều biện pháp và phương thức khác nhau: thiết lập những trọng điểm như những “tỉnh lỵ” mới Nanterre, Créteil và Bobigny, tổ chức lại không gian và phát triển khu vực La Défense vốn đã gây được uy tín trên trường quốc tế, nhiều nội dung quy hoạch khác tuy có quy mô khiêm tốn hơn nhưng đã đóng góp vào việc tạo dựng cấu trúc đô thị của vùng vành đai gần tại những điểm hội tụ ở nhiều mức độ khác nhau.

Mặc dù có nhiều nỗ lực như vậy song vẫn không thể tránh khỏi một số điểm mất cân bằng. Sự chênh lệch lớn nhất thể hiện giữa hai phía đông và tây. Thủ đô Paris và vùng ngoại thành phía tây đã đạt được sự phát triển rất năng động nhờ xây dựng được nhiều công sở trong khi những khu vực rộng lớn ở phía đông như **Plaine St-Denis** và **Seine Amont** phải gánh chịu nhiều ảnh hưởng của quá trình phi công nghiệp hoá và không được điều chỉnh lại đáng kể không gian đô thị.

Tuy nhiên, việc phát huy giá trị của khu vực trung tâm là một trong những thách thức lớn của Đồ án quy hoạch tổng thể: để hạn chế việc chiếm dụng thêm các diện tích đất nông nghiệp, thông qua những chuyển đổi và tổ chức lại không gian bên trong, khu vực trung tâm này sẽ phải là nơi tiếp nhận một phân nhịp độ tăng trưởng trong vòng 25 năm tới.

Do những cơ sở công nghiệp kiểu truyền thống đòi hỏi những diện tích lớn đã dần di dời và lại có vị trí nằm gần các trục giao thông lớn nên những địa bàn như **Plaine St-Denis**, **Bourget**, **Gennevilliers** và **Seine Amont** hiện có cơ hội thực sự để tái phát triển kinh tế và đô thị.

Khu vực **Plaine St-Denis** với phía tây giáp **Hauts de Seine** và phía đông giáp **Bourget** vốn là những địa điểm có mạng lưới giao thông công cộng đạt chất lượng cao nên sẽ là nơi có nhiều biến chuyển sâu sắc về cơ cấu công nghiệp hiện tại tạo thuận lợi cho một cấu trúc đô thị kết hợp nhà ở, các hoạt động kinh tế đa dạng và các cơ sở đào tạo.

Khu vực **Seine Amont** đã có những cơ sở hạ tầng giao thông công cộng hạng nặng nên sẽ trở thành một địa điểm tái phát triển có quy mô lớn dọc theo chiều dài gần 10 km bên bờ sông Seine dựa trên một dự án đầy tham vọng về tổ chức không gian đô thị và có ảnh hưởng lớn đối với sự phát triển của khu vực vành đai gần phía đông – nam.

Ngoài những khu vực kể trên còn có khu vực **các nhà máy của hãng Renault ở Billancourt** mà việc di dời đã được thực hiện. Vốn là cái nôi của ngành công nghiệp ô tô và công nghiệp điện ảnh, địa điểm này sẽ là nơi để triển khai một dự án đô thị quy mô lớn nằm ngay tại một trong những khúc lượn đẹp nhất của sông Seine.

Như vậy, **cùng với khu La Défense ở phía tây đã phát triển rất mạnh và đã thể hiện nhiều thành công**, đây là ba khu vực cần tổ chức lại không gian đô thị mà trong thập niên tới sẽ góp phần tạo dựng mạng đô thị liên hoàn giữa Paris và vùng ngoại thành. Cũng chính thông qua những địa điểm này và xuất phát từ đó mà hình ảnh về một sự đối lập lớn giữa thủ đô Paris và vùng ngoại thành như hiện nay sẽ sớm thay đổi.

Các đô thị mới và những địa điểm mới cần đô thị hoá

■ Các đô thị mới

Là kết quả của một đường lối chiến lược được kiên trì áp dụng liên tục từ hơn 20 năm qua, các đô thị mới với tư cách là những bằng chứng thực sự về quy hoạch lãnh thổ giờ đây gần như đã trở thành những đô thị hoàn chỉnh và tạo ra một môi trường sống tương đối thông thoáng cùng với một hệ thống hạ tầng chất lượng cao. Những đô thị này đã thu hút gần 40% dân số trong vùng Ile-de-France. Dân cư ở đây còn khá trẻ và các cơ cấu hợp tác liên xã đã biết xây dựng một mô hình tổ chức chính trị rất năng động. Sự phát triển mạnh mẽ về đô thị như vậy luôn gắn liền với phát triển kinh tế: qua kiểm soát tốt vấn đề đất đai, cấp đất phù hợp với nhu cầu, dịch vụ cung cấp cho các doanh nghiệp đạt chất lượng cao, các đô thị mới đã tạo dựng được một cơ cấu kinh

tế đa dạng mà khu vực vành đai gần trước đây đã không thể làm được.

Cergy-Pontoise đã khẳng định mình như trọng điểm đô thị chính của tỉnh Val d'Oise, đồng thời là tác nhân quan trọng nhất để gìn giữ môi trường cho khu vực Vexin và thung lũng Oise.

Marne-la-Vallée là thế mạnh lớn nhất để tạo dựng lại sự cân bằng cho phần phía đông của vùng Ile-de-France với những trung tâm dịch vụ, nghiên cứu khoa học và khai thác du lịch đã góp phần nâng đô thị mới này lên hàng các trung tâm có tầm vóc châu Âu.

Sénart với sự hỗ trợ của các tuyến đường ô tô cao tốc, tàu tốc hành nội vùng và tàu TGV đang bước vào giai đoạn đầu phát triển.

Evry mặc dù có những hạn chế về không gian nhưng cũng đã tạo ra một động lực phát triển kinh tế năng động lan toả tới toàn khu vực phía bắc và trung tâm tỉnh Essonne.

St-Quentin en Yvelines là một thành công ngoạn mục về phát triển kinh tế khi biết kết hợp tốt sự phát triển năng động và giá trị của lâu đài Versailles.

Các đô thị mới sẽ phải củng cố hơn nữa những thành quả đã đạt được với vai trò là những trọng điểm đô thị trong vùng cả về mặt hành chính, dịch vụ, thương mại cũng như về đào tạo đại học để đảm bảo hiệu quả lan toả mà những khu vực phát triển đô thị khác cần đến nhằm đạt được thành công trong quá trình phát triển.

Marne-la-Vallée và **Sénart** vẫn còn nhiều khả năng tiếp nhận các doanh nghiệp. Nhưng **Cergy**, **Saint-Quentin** và **Evry** có nguy cơ đến cuối thế kỷ này sẽ hết khả năng tiếp nhận. Các đô thị mới sẽ không có cách nào để tự mình tháo gỡ các nhu cầu mới.

Trước thực tế đó, Đồ án quy hoạch tổng thể được xây dựng nhằm thể hiện rõ phương hướng tổ chức không gian đối với khu vực nửa đô thị, nửa nông thôn nằm trong vùng không gian đô thị và vùng Vòng cung Vàng - Xanh, nơi cần đặt nhiệm vụ bảo vệ lên hàng đầu.

■ Những khu vực tái phát triển ở Thung lũng sông Seine

Là một vùng lãnh thổ đang trong thời kỳ chuyển đổi công nghiệp, Thung lũng sông Seine ở phía tây của vùng không gian đô thị Paris đòi hỏi kết hợp sự cần thiết phải cải tạo lại các đô thị hiện có và khả năng phát triển các đô thị mới nhờ những không gian sẵn có với quy mô lớn. Nhờ nằm trên trục Paris – Basse Seine, Thung lũng sông Seine có những lợi thế hiển nhiên để đạt được nhiều thành công. Những lợi thế này sẽ được củng cố nhờ những nội dung quy hoạch phá thế cô lập về đường bộ và đường sắt cũng như những hạ tầng về giáo dục đào tạo và nghiên cứu khoa học.

■ Những địa điểm mới cần đô thị hoá

Những địa điểm mới chịu tác động của sự phát triển năng động từ các đô thị mới và những trung tâm có tầm vóc châu Âu liền kề vốn có mạng lưới giao thông rất phát triển sẽ có nhiều cơ hội cùng tham gia vào sự phát triển kinh tế. Việc xác định những khu vực để ưu tiên triển khai các hoạt động kinh tế sẽ tùy thuộc vào những thuận lợi về giao thông.

Hầu hết những địa điểm mới này đều được lựa chọn theo sáng kiến phát triển của chính quyền địa phương và thường liên quan đến các địa phương đã tham gia vào một thoả thuận liên xã để cùng tổ chức quy hoạch địa bàn lãnh thổ. Không giống như những đô thị mới ở thời kỳ ban đầu tạo lập, những địa điểm này luôn dựa vào những cấu trúc đô thị đã tồn tại sẵn.

Các đô thị trong vành đai nông thôn

Vòng cung Vàng - Xanh trải rộng trên diện tích gần một nửa vùng Ile-de-France là nơi cư trú của hơn 650.000 người phân bố tại nhiều đô thị kết nối, đô thị trọng tâm, thị trấn, thị tứ và làng mạc.

Việc bảo vệ những khu vực này không vì thế mà phải gạt bỏ vấn đề đảm bảo tăng trưởng, song cần có trật tự và dựa trên các cấu trúc đô thị hiện tại.

■ Mantes, Meaux và Melun

Ba thành phố này đã tồn tại từ rất lâu và nằm ở những vị trí rất thích hợp để tạo thành những điểm đô thị chuyển tiếp quan trọng nhờ vào ảnh hưởng lan toả của mình.

Việc xây dựng các tuyến đường sắt chạy tới Paris và các tuyến đường bộ vành đai sẽ kết nối ba thành phố này với toàn vùng. Như vậy, tiềm năng phát triển kinh tế và đô thị hoá sẽ được phát huy tốt.

■ Các đô thị kết nối

Tại những vùng rìa ngoài của Vòng cung Vàng - Xanh có những thành phố thường rất quan trọng, những đô thị “kết nối” nằm gần như ở giữa khoảng cách giữa các đô thị lớn trong Lưu vực Paris và thủ đô Paris. Những đô thị này thường có các tuyến đường sắt chạy qua và có những khả năng phát triển kinh tế cần được khuyến khích bởi đó là những thành phố có thể góp phần quan trọng cho sự phát triển của các khu vực cửa ngõ của vùng Ile-de-France hướng ra các vùng lân cận.

Những đô thị kết nối được phân bố một cách đồng đều ở xung quanh vùng Ile-de-France. Othis – Dammartin-en-Goele, Coulommiers, Provins, Nangis, Montereau, Fontainebleau, Nemours, Etampes, Dourdan, Rambouillet, Houdan, Magny-en-Vexin, Persan-Beaumont đều là những thành phố đảm bảo sự kết nối của mạng lưới đô thị thuộc Lưu vực Paris.

■ Các đô thị trọng tâm

Rất nhiều địa bàn cấp xã đã vượt quá quy mô của các làng. Đây có thể gọi là những thị trấn lớn, thậm chí là những đô thị trọng tâm có vai trò hỗ trợ cho môi trường nông thôn xung quanh.

Sự phát triển của những thị tứ này cần được kiểm soát một cách hợp lý nhưng không vì thế mà áp dụng những biện pháp quá hạn chế.

Như vậy, nhờ có một mạng lưới các trọng điểm đa dạng, vùng Ile-de-France càng có nhiều thuận lợi để đạt được những thành công trong một quá trình phát triển hài hoà, cân bằng và gắn kết.

