

Hà Nội và Sài Gòn không nên nổi rộng



Par Phan Văn Trường JJR 64

(TBKTS) - Gần đây, dư luận bàn tán nhiều đến các dự án mở rộng của hai thành phố lớn là Hà Nội và TPHCM. Trong trường hợp phát triển đô thị ở Việt Nam, Nhà nước nên làm gì và nên tránh gì?

1. Tránh đô thị hóa thêm đô thị lớn và tránh sa mạc hóa nông thôn

Xu hướng của các nước văn minh là tránh lập thêm những đô thị lớn (trên 3 triệu dân) hoặc cực lớn (trên 10 triệu dân) vì người ta nghiệm thấy đô thị quá lớn làm cho việc khắc phục các vấn đề nhỏ hay lớn đều trở nên rất khó khăn.

Nếu chúng ta có phải chịu một phần nào hiện tượng đô thị hóa thì cũng không nên tập trung vào Hà Nội và TPHCM, vì nếu tập trung vào đây sẽ “rút” rất nhiều sức phát triển của các đô thị nhỏ hơn (mà tiềm năng kinh tế lớn).

Mỹ, Đức là những nước có nhiều đô thị lớn, không tập trung duy nhất vào New York hay Frankfurt. Nhật Bản đã có một thời lỗi lầm tập trung vào Đông Kinh, Pháp tập trung vào Paris, nay hai nước này phải tháo gỡ cái rối tự mình gây ra trong nhiều năm trước.

Trên lý thuyết, cứ mỗi 150 - 200 ki lô mét nên có ít nhất một đô thị lớn. Các đô thị này sẽ cho phép kinh tế vùng phát triển mạnh mà không bận tâm vì ảnh hưởng của đô thị cực lớn. Việt Nam may mắn có nhiều đô thị lớn hoặc trung bình rải rác trên khắp lãnh thổ, đó là lý do càng nên tránh tập trung kinh tế vào Hà Nội và TPHCM.

Trong khi đó, ở các nước đô thị hóa quá đáng, nông thôn trở thành bãi sa mạc (hiểu theo nghĩa kinh tế). Dân chúng kéo nhau vào sống trong đô thị làm cho nông thôn cả nước trở nên trống trải. Thôn xóm không còn thị trường, không còn đủ người trẻ tuổi để nối nghiệp nông, không có đủ học sinh để trường học có đủ lớp... dần dần chỉ còn dân số già nua ở lại nông thôn. Và cho đến nay chưa một nước nào thành công trong việc làm cho nông thôn lấy lại sức sống.

Vì vậy nên gìn giữ nông thôn bằng cách triệt để phát triển kinh tế nông nghiệp. Làm như vậy còn giúp cho việc bảo tồn văn hóa truyền thống của nước ta, mà căn bản là văn hóa nông thôn.

2. Nên xác định chức năng rõ ràng cho đô thị

Không nên nghĩ rằng một đô thị có thể có tất cả mọi chức năng. Ở Đông Nam Á, Singapore và Hồng Kông giữ vai trò trung tâm tài chính từ mấy chục năm nay, chẳng lẽ chúng ta muốn cạnh tranh với họ, sau 50 năm, khi họ đã củng cố địa vị? Nhưng phải thấy rằng, cả Hồng Kông và Singapore đang hoặc đã mất dần chức năng du lịch, du khách ít tới hơn cách đây 20 năm.

TPHCM cũng đang mất chức năng du lịch, tuy chưa thấy rõ hiện tượng, do ô nhiễm, kẹt xe, lề đường bị chiếm, và nhiều nhà cổ trở thành quán nhậu. Hà Nội phải tỏ rõ chức năng là thủ đô, tất nhiên phải hy sinh chức năng thương mại, công nghiệp trong nội thành. Cứ nhìn Ottawa, Berlin, Canberra, Washington DC, Putra Jaya... chúng ta hiểu được một thủ đô không nên để tăng trưởng một cách hỗn tạp mà phải giữ tính cách uy nghi.

3. Nên giữ dân số nội thành không quá 3 triệu

Đô thị gần nhất nước ta đã thành công trong chính sách đô thị là Singapore. Tại đây, dân chúng có chỗ ở thoải mái, tuy diện tích của Singapore rất nhỏ. Dân chúng di chuyển hầu hết bằng metro và xe buýt, kể cả khi ra phi trường. Xe không kẹt trong trung tâm, ngay vào những giờ cao điểm.

Tại Kuala Lumpur (Malaysia), tuy có nạn kẹt xe, nhưng nói chung cuộc sống của người dân thoải mái. Khi Kuala Lumpur thiếu chỗ, chính phủ đã thành lập đô thị Petaling Jaya ngay bên cạnh, không để Kuala Lumpur bành trướng trở thành cực lớn.

Nội thành Paris, cũng như Singapore và Kuala Lumpur có dân số trên/dưới 3 triệu. Tuy là “kinh đô ánh sáng”, nội thành Paris là một nơi sống không ngột ngạt. Cũng xin nhấn mạnh là từ 10 năm nay, Paris đã quyết định ưu tiên triệt để cho metro và xe buýt và một trong những biện pháp là làm hẹp đường lại thay vì làm rộng ra, nhất là những đường từ ngoại ô vào nội thành. Song song họ xây thêm đường metro và xe điện (tramway).

4. Phải có một kỷ luật, một nếp sống chung

Trong một đô thị, không có chỗ để ai muốn làm gì thì làm. Trước khi quy hoạch lại thủ đô Hà Nội hoặc TPHCM, chúng ta nên xác định ngay từ đầu nếp sống chung là gì, đừng quên trong đô thị người đi xe cũng có lúc là người bộ hành, có lúc đi taxi, có lúc đi xe buýt, đi metro. Chúng ta vừa là người đi làm, đi giải trí, đi ăn... Chúng ta vừa là người làm ô nhiễm đồng thời cũng là người chịu ô nhiễm...

Hiện tại Việt Nam đang còn ít ô tô, vậy nên xây dựng ngay những đô thị không có (hoặc có ít) ô tô. Xu hướng này hầu hết các đô thị trên thế giới đang theo! Họ lập những khu đi bộ, lấy lệ phí rất cao cho xe vào và đậu trong trung tâm (trung bình 300.000 - 500.000 đồng mỗi ngày nếu tính ra tiền đồng Việt Nam).

5. Muốn giải quyết vấn đề giao thông phải cấu trúc lại không gian

Hiện thời mô hình di chuyển trong các đô thị Việt Nam là “tứ phía đi tứ phía”. Với mô hình này đến nay trên thế giới chưa có giải pháp nào thành công về mặt giải quyết giao thông. Vì vậy, chúng ta nên đi dần tới một mô hình khác, trong đó chỗ ở được cấu trúc gần nơi làm việc hơn, các công sở và nhà ở dân cư được tụ tập chung quanh những trạm metro hơn, giúp metro phát huy tác dụng của nó.

PHAN VĂN TRƯỜNG
Giảng viên Đại học Kiến trúc TPHCM

NDLR : le texte ci-dessus est paru dans le Saigon Economic Times il y a 3 semaines, et a fait l'objet de nombreux échanges sur le forum Internet de ce magazine