



ĐÔ THỊ VÀ QUY HOẠCH ĐÔ THỊ:

NHỮNG BÀI TOÁN KINH TẾ

SẢN PHẨM CỦA GIAO THÔNG VÀ HÌNH THỨC ĐỊNH CƯ KINH TẾ NHẤT

ĐỂ GIẢI QUYẾT NHỮNG VẤN ĐỀ ĐÔ THỊ TẠI VIỆT NAM HIỆN NAY, CÓ Lẽ CHÚNG TA CẦN HIỂU RÕ HƠN VỀ ĐÔ THỊ, CẦN CÓ SỰ NHÌN NHẬN VÀ TIẾP CẬN KHÁCH QUAN HƠN VỀ QUY HOẠCH ĐÔ THỊ VÀ TẠI SAO CHÍNH CHÚNG TA ĐÃ LỰA CHỌN ĐÔ THỊ NHƯ LÀ MỘT HÌNH THỨC ĐỊNH CƯ PHỔ BIẾN.

Nếu ở tầm vĩ mô, quy mô dân số đô thị phụ thuộc vào sản xuất nông nghiệp thì đối với từng thành phố, quy mô của chúng phụ thuộc rất nhiều vào năng lực giao thông của toàn đô thị và của từng cá nhân. Các thành phố thời kì tiền công nghiệp tại phương Tây đều có quy mô nhỏ gắn liền với phương thức giao thông chủ yếu là đi bộ và đi ngựa. Tàu điện và xe lửa đã giúp mở rộng rất nhiều các đô thị thời kì công nghiệp hóa vào thế kỉ XIX, đầu thế kỉ XX. Và cuối cùng xe hơi, phương tiện giao thông cá nhân đầu tiên có ảnh hưởng tới hình thái đô thị, đã làm thay đổi hoàn toàn định nghĩa về đô thị tại phương Tây: mật độ thấp hơn và phân tán bất quy tắc hơn. Ở Việt Nam, nơi mà hạ tầng giao thông và giao thông công cộng thấp kém và được phát triển sau sự bùng nổ của giao thông cá nhân, nơi mà phương tiện giao thông chủ yếu trong đô thị là xe máy thì việc mở rộng các thành phố, giãn dân và giảm mật độ nội đô gặp nhiều khó khăn là điều dễ hiểu. Giao thông chính là một lý do cơ bản để con người lựa chọn sống trong môi trường mật độ cao của đô thị: đô thị là nơi con người sống tập trung để cùng nhau sản xuất và tiêu thụ với chi phí giao thông thấp nhất. Đô thị chính là hình thức định cư kinh tế nhất. Thường thì quy mô đô thị càng lớn thì nền kinh tế càng ổn định và triển vọng phát triển càng lớn

do càng ít phụ thuộc vào lực lượng sản xuất bên ngoài và có sự đa dạng về dịch vụ và sản xuất. Cũng giống như nhiều quốc gia khác trên thế giới, tại Việt Nam, Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh là hai đô thị dẫn đầu về tốc độ tăng trưởng kinh tế và quy mô dân số. Điều này được lí giải thông qua mô hình tính kinh tế của quy mô (economies of scale): sự giảm chi phí sản xuất khi gia tăng sản lượng và quy mô sản xuất. Tuy nhiên, tới một quy mô nào đó thì tính hiệu quả lại bắt đầu giảm. Một đô thị quá lớn sẽ phát sinh những vấn đề về ô nhiễm môi trường, tắc nghẽn giao thông, bệnh dịch,... và làm giảm tính hiệu quả kinh tế và chất lượng cuộc sống. Điều này lí giải tại sao ở nhiều quốc gia phát triển, các thành phố quy mô trung bình (khoảng 1 triệu dân) thường đạt được môi trường sống tốt nhất. Trong thực tế, các chi phí phát sinh do quy mô quá lớn của một đô thị thường là các chi phí xã hội (social costs) vốn khó đánh giá theo giá trị thị trường và khó được nhận thức cụ thể bởi người

dân như thiệt hại do ô nhiễm hay tắc đường.

QUY HOẠCH ĐÔ THỊ VÀ NHỮNG LỐI MÒN

Ở Việt Nam, khái niệm quy hoạch đô thị thực chất là khái niệm về Quy hoạch xây dựng đô thị. Đây là việc tổ chức hoặc định hướng tổ chức không gian vùng, không gian đô thị và điểm dân cư, hệ thống công trình hạ tầng kĩ thuật, hạ tầng xã hội, tạo lập môi trường sống thích hợp cho người dân sống tại các vùng lãnh thổ. Nó cùng là việc làm nhằm đảm bảo kết hợp hài hòa giữa lợi ích quốc gia và lợi ích cộng đồng, đáp ứng được các mục tiêu phát triển kinh tế – xã hội, quốc phòng, an ninh và bảo vệ môi trường (theo Quy chuẩn xây dựng Việt Nam, phần về quy hoạch xây dựng do Bộ Xây dựng ban hành).

Cách hiểu này, theo Giáo sư Trương Quang Thao trong cuốn “Đô thị học – Những khái niệm mở đầu”, Nhà xuất bản Xây dựng, 2003, được “di truyền”

từ cách hiểu của các nhà quy hoạch đô thị Xô Viết. Tuy nhiên, sau khi Liên Xô sụp đổ và nước Nga chuyển sang cơ chế thị trường thì các yếu tố “kế hoạch” của xây dựng và cải tạo đô thị được trả lại cho quy hoạch. Do vậy, công tác quy hoạch đô thị được gọi bằng thuật ngữ gradostroitelnoye planirovanie (urban planning), còn planirovka được sử dụng với nghĩa hẹp hơn là quy hoạch vật thể (Physical planning).

Ở nước ta, cách tiếp cận của quy hoạch Xô Viết ở nhiều góc độ lại là sự củng cố phương pháp quy hoạch thiên về kiến trúc do người Pháp để lại: nhấn mạnh các thiết kế chính thống, nghiêm túc, xác định hình thái và diện mạo lâu dài và ổn định cho đô thị. Phương pháp này có thể dễ dàng thực thi trong điều kiện kinh tế kế hoạch tập trung, khi mà nhà nước là chủ đầu tư, là đơn vị thi công, là cơ quan phân phối nhà,... Tuy nhiên, trong bối cảnh kinh tế thị trường, khi các bản quy hoạch được lập dựa trên





phương pháp này được thông qua và áp dụng thì chúng rất thụ động, không đáp ứng được những biến đổi liên tục của thị trường bất động sản, nhất là tại các thành phố phát triển nhanh như Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh.

Nhìn lại tiến trình phát triển của lịch sử quy hoạch đô thị, xu hướng quy hoạch ở phương Tây trong thời gian đầu cũng mang nặng tính thiết kế xây dựng. Tuy nhiên, đến khoảng những năm 1960, trước những đòi hỏi ngày càng phức tạp và đa dạng của phát triển đô thị khiến cho ngành quy hoạch tách rời kiến trúc và tiến lại gần khoa học xã hội. Sản phẩm của quy hoạch đô thị trở thành những bản đồ hoặc sơ đồ định hướng và những kèm theo đó là những thuyết minh thay vì đưa ra những bản vẽ thiết kế cụ thể chi tiết nhưng không có tính thực tiễn cao.



Tuy nhiên, bất chấp những thay đổi trong nền quy hoạch phương Tây và cả tại Nga, quy hoạch Việt Nam vẫn còn chịu ảnh hưởng rất nhiều của các nhà quy hoạch Xô Viết và vẫn đi theo các phương pháp lỗi thời. Các bản quy hoạch đô thị ít nghiên cứu về hiện trạng và hạn chế về khả năng dự báo tương lai. Ngoài ra, phương pháp quy hoạch hiện nay tách rời các lĩnh vực chuyên môn vốn gắn kết với nhau như quy hoạch giao thông và

quy hoạch sử dụng đất là một hiện tượng điển hình. Việc dự báo lưu lượng giao thông để từ đó đưa ra quy mô hệ thống giao thông phù hợp chưa được coi trọng, đó là nguyên nhân cơ bản dẫn đến hàng loạt nguyên nhân khác làm cho tình trạng giao thông ở nhiều thành phố lớn của nước ta yếu kém như hiện nay. Tiếp theo đó là sự quản lý không minh bạch và còn nhiều yếu kém của bộ máy chính quyền, đô thị phát triển tràn lan không kiểm soát, đất nông nghiệp liên tục bị chuyển đổi nhằm mục đích chiếm dụng đất trong khi chủ đầu tư không có năng lực tài chính để thực hiện dự án.

Chúng ta đều đồng ý rằng quy hoạch là một ngành khoa học dự báo, hoạch định sự phát triển, tạo cơ sở để các dự án cụ thể đi vào thực tiễn thế nhưng phương pháp thực hành và đào tạo



của chúng ta đều quá nặng thể hiện mà thiếu hẳn những phân tích chính sách, xã hội và kinh tế. Một ví dụ điển hình về ngành đào tạo quy hoạch ở nước ta hiện nay, thay vì rèn luyện những môn học cần thiết như toán thống kê, kinh tế học, xã hội học, chính sách công... hướng duy nhất mà sinh viên được tiếp cận chủ yếu là “vẽ” đồ án thiết kế với đề bài có sẵn, nhưng lại thiếu tính khoa học và định hướng. Chúng ta giành nhiều thời gian vào học cách thể hiện bản vẽ, trong khi những công cụ quan trọng và gần như là bắt buộc trong quy hoạch hiện đại là Excel hay GIS và công nghệ viễn thám (remote sensing) thì sinh viên hầu như chưa có khái niệm.

Quy hoạch cũng nhằm định hướng và kích thích đầu tư vào lĩnh vực cơ sở hạ tầng và dịch vụ công cộng. Chức năng kiến trúc chỉ là một chức năng vật thể trong cả quá trình thực hiện quy hoạch đa chức năng với sự tham

gia của nhiều ngành chuyên môn. Các chức năng phi vật thể (phát triển kinh tế – xã hội) mới là linh hồn quyết định chiều hướng phát triển của cả đô thị. Các chỉ tiêu quy hoạch cần phản ánh thực tế đời sống và phù hợp hơn với từng quy mô quy hoạch. Tự chung lại, ngành quy hoạch cần thay đổi cách tiếp cận từ vật thể sang cách tiếp cận tổng hợp và cách tiếp cận hệ thống. Đối với quy hoạch, nhất là quy hoạch có quy mô toàn đô thị hoặc toàn vùng, mối bận tâm của nhà quy hoạch không thể chỉ là mỗi công trình cụ thể mà là mối liên hệ không gian giữa chúng.

Các nhà quy hoạch phải là những người có tầm nhìn, hiểu cơ chế, có khả năng đề xuất chính sách và xây dựng tiến trình đầu tư để thực tế hóa các ý tưởng quy hoạch. Còn nếu các nhà quy hoạch chỉ là những thợ vẽ chỉ giới đồ, những thợ tô màu sử dụng đất, thì “tình trạng thiếu tầm nhìn trong

quy hoạch” (Nguyên Thủ tướng Phan Văn Khải), tình trạng “hầu hết các quy hoạch làm rất kĩ nhưng đều cất vào tủ, dùng để quản lí cũng không được mà để xây dựng cũng không xong”, như lời cựu chủ tịch UBND Hà Nội, sẽ còn tiếp diễn.

Bối cảnh kinh tế, xã hội quốc gia chính là cơ sở để thực hành và đào tạo quy hoạch. Không ai có thể thay thế các nhà quy hoạch Việt Nam trong việc tạo dựng không gian sống cho người Việt Nam. Nếu các nhà quy hoạch và đào tạo quy hoạch chúng ta không thể tự rũ bỏ lớp áo tư duy cũ kĩ và cởi mở với những phương pháp tiếp cận hiện đại, để đáp ứng công cuộc xây dựng đô thị trong một nền kinh tế phát triển nhanh, thì chúng ta sẽ tự trở thành một lực cản cho sự phát triển đô thị.

KTS. NGUYỄN ĐỖ DŨNG