

Quy hoạch & kiến trúc Saigon sau 10 năm đổi mới

____ Nguyễn Đạt

Sau 10 năm “mở cửa” và “đổi mới”, Saigon đã phát triển nhanh chóng về mọi mặt. Thực tế cho thấy người Saigon đã lập tức bắt tay dọn dẹp và sửa sang lại thành phố, từng bước vượt qua khó khăn và trở ngại (trong đó có chủ trương, đường lối, chính sách của đảng & nhà nước, cùng với bộ máy hành chính công kênh, quan liêu và bao cấp là trầm trọng nhất), khai thông dòng chảy hết sức năng động và mở rộng vòng tay đón nhận những cái mới để kịp bắt nhịp theo đà phát triển của các nước ASEAN.



May mắn lớn nhất cho Saigon nói riêng, Việt Nam nói chung là đã ít bị ảnh hưởng bởi khủng hoảng tài chính châu Âu và suy thoái toàn cầu. Nhờ đó, Saigon tận dụng thời cơ để cố gắng sớm hội nhập vào kinh tế thị trường thế giới, chào đón các nhà đầu tư, chịu khó học hỏi và rút kinh nghiệm từ những bài học quý giá để xây dựng cho mình một thể đứng tương đối ổn định và an toàn hơn trong sự hào hứng nhanh chóng bước vào sân chơi quốc tế. Ước muốn lớn nhất của người Saigon là cố gắng làm sao để Saigon trở thành đô thị Việt Nam lớn nhất nước, phát triển nhanh nhất, sớm giành lại niềm tự hào của một “Hòn Ngọc Viễn Đông” ngày nào.

Quy hoạch & kiến trúc Saigon cũng vươn lên mạnh mẽ sau một giấc ngủ dài. Rất nhiều ngôi nhà mới đã xuất hiện ngày càng đẹp hơn và nhiều hơn như “nấm” sau cơn mưa. Đường phố trở nên chật hẹp hơn trước sự gia tăng ồ ạt về dân số ⁽¹⁾, xe cộ và nhu cầu ngày một nâng cao hơn để đáp ứng yêu cầu phát triển của một đô thị lớn nhất nước. Tính chất “tự phát” với nhiều hiện tượng tiêu cực trong quá trình phát triển của một đô thị đang bùng nổ là một sự thực tất yếu, không chỉ thấy ở Saigon hay Việt Nam. Trước tình hình này, quy hoạch Saigon đã cho thấy không hiệu quả: Sơ đồ quy hoạch tổng thể (Master Plan) Saigon được thông qua vào năm 1993, lập tức được điều chỉnh vào năm 1996, đến năm 2001 đã không còn phù hợp với thực tế phát triển kinh tế & xã hội nữa! Ngoài 2 quận Bình Chánh và Thủ Đức là 2 cửa ngõ chính dẫn vào nội thành, quận Hóc Môn và quận 12 (mới) là có khả năng phát triển thành những điểm đô thị mới. Các quận mới khác đều cho thấy chính quyền lẫn người quy hoạch đã không chuẩn bị đầy đủ trước khi công bố quyết định việc chia cắt để thành lập các quận mới. Sai lầm này là một sự tái diễn lỗi làm việc tắc trách y như chương trình kinh tế mới & hồi hương vào những năm đầu sau 1975. Chương trình xây dựng đô thị Nam Saigon cũng thất bại do những ý tưởng quá chủ quan mà thiếu nghiên cứu và đầu tư xây dựng cơ sở vật chất hạ tầng cần thận trước khi triển khai kế hoạch xây dựng. Thủ Thiêm gặp khá nhiều khó khăn, vẫn là một vùng quê ngoại thành vào năm 2001 và khó có thể hình thành như mô hình quy hoạch đề ra cho một đô thị mới nhằm giải tỏa áp lực nặng nề cho các quận nội thành. Cần Giờ cũng không thể trở thành “đô thị cửa biển” như giới quy hoạch Saigon mơ ước. Dự án xây dựng một khu vực tập trung các nhà cao tầng ở khu trung tâm và việc lập ra nhiều quận mới ở Saigon nhằm cố gắng giải quyết nhà ở và giãn dân từ nội thành, từng bước đô thị hóa ngoại thành cũng không dễ dàng thực hiện trước những khó khăn từ hoàn cảnh khách quan lẫn những yếu tố chủ quan. Tất cả cho thấy những người chịu trách nhiệm quy hoạch, xây dựng và quản lý đô thị ở Saigon nói riêng, Việt Nam nói chung đã không có đầy đủ hiểu biết kinh nghiệm tổ chức và điều hành để ứng phó hữu hiệu trong lĩnh vực chuyên môn mà họ phụ trách. Không những thế mà còn bị những công ty tư vấn nước ngoài dẫn dắt theo những con đường “mê hồn trận” về lẽ lối quy hoạch, thiết kế và kinh doanh để rồi khi tỉnh giấc mới thấy hụt hẫng vì những lỗ trống hiểu biết và kinh nghiệm của chính mình. Quản lý đô thị cũng đang là bài toán phức tạp khi mà Saigon vẫn chưa có luật rõ ràng và chưa tìm ra lời giải thỏa đáng cho quy hoạch xây dựng và giao thông. Dù cố gắng rất nhiều nhưng giới chức thẩm quyền Saigon vẫn chưa biết quy hoạch làm sao để sắp xếp thành phố này một cách trật tự hơn, sạch sẽ và đẹp đẽ hơn trước những khó khăn ngày càng chồng chất. Giao thông tắc nghẽn trong khi cầu đường không kịp tu sửa và xây thêm. Dân số cứ gia tăng mà nhà ở và việc làm cùng những tiện ích công cộng & nhu cầu xã hội khác thì Saigon khó có thể

đáp ứng khi mà tình trạng bão hòa đã xuất hiện từ lâu, cơ sở hạ tầng ngày càng "xuống cấp", khả năng giải quyết bao giờ cũng có giới hạn như mọi đô thị khác trên thế giới. Huống hồ Saigon cũng có nhiều hạn chế mà bấy lâu nay vẫn tồn đọng như một thực tế mà người Saigon phải chịu đựng: đó là chuyện rác, bụi, tiếng ồn, kẹt xe, tệ nạn xã hội (mãi dâm, ma túy, trộm cướp .v.v.), nhà ổ chuột, xây cất bừa bãi, luật lệ thay đổi liên tục mà vẫn cứ khó hiểu, v.v. Kinh tế thời "đổi mới" đã giúp Saigon giải quyết khá nhiều bế tắc, trở ngại, khó khăn song cũng từ đó nảy sinh nhiều nan đề mới để Saigon thấy cần thiết phải thay đổi, học hỏi và cải tiến không ngừng để bắt kịp xu thế phát triển hiện nay của khu vực và toàn cầu.

Quy hoạch Saigon trong 10 năm qua cho thấy 3 xu hướng phát triển chính:

1. Tập trung: ưu tiên phát triển các quận nội thành; những điểm "đô thị hóa" chung quanh chỉ là các thành phố vệ tinh sẽ từng bước được đầu tư phát triển theo kiểu "đô thị hóa" ngoại thành.
2. Lan tỏa: từ cái lõi trung tâm Saigon tỏa ra những điểm "đô thị hóa" chung quanh dọc theo các trục lộ giao thông chính mà các cửa ngõ vào Saigon là những điểm chính.
3. Đa trung tâm: Saigon là trung tâm chính nhưng sẽ xuất hiện nhiều đô thị mới với vai trò là những trung tâm thu hút đầu tư phát triển mới nhằm giải tỏa áp lực cho nội thành và mở ra những "tụ điểm" mới bổ sung cho trung tâm Saigon.

Cả 3 xu hướng này đều lấy trung tâm Saigon làm "lõi" chính, đều có những ưu & khuyết điểm của nó nhưng nếu chính quyền và người làm công tác quy hoạch hiểu biết tường tận vai trò và trách nhiệm quan trọng của mình sẽ khôn khéo "ché biên" những yếu tố thuận lợi (chủ quan lẫn khách quan) thành những "đô thị" mới thu hút hơn. Ngược lại, nếu cứng nhắc theo công thức thì sẽ rơi vào hoàn cảnh bế tắc, như Nam Saigon hiện nay vậy! Mặt khác, chuyên viên quy hoạch phải kết hợp với các tỉnh lân cận Saigon để cùng phát triển một cách hài hòa, bổ sung, nương tựa nhau trong điều kiện cơ sở vật chất còn nhiều khó khăn như hiện nay, về cả vi mô lẫn vĩ mô. Bài học về quy hoạch, xây dựng và kiến trúc về căn bản cũng như vậy.

I. Những nội dung căn bản về Quy Hoạch Xây Dựng:

1. Khái niệm tổng quát : Quy hoạch xây dựng là việc tổ chức không gian kiến trúc và sự phân bố hợp lý các vùng lãnh thổ, các ngành kinh tế & kỹ thuật trong cả nước hay từng địa phương nhằm thực hiện chiến lược phát triển kinh tế & xã hội mà chính phủ đề ra trong từng giai đoạn nhất định. Vì vậy, công việc quy hoạch có tầm quan trọng đặc biệt, giữ vai trò chủ chốt trong việc đầu tư, xây dựng và phát triển lâu dài bởi dựa trên cơ sở pháp lý là những văn bản và đồ án quy hoạch xây dựng này, người dân và nhà đầu tư mới có thể an tâm tổ chức và thực hiện những dự tính của mình. Đó cũng là cơ sở cho việc bảo tồn các di tích lịch sử, các công trình văn hóa dân tộc, cảnh quan thiên nhiên, tạo sự cân đối hài hòa giữa phát triển kinh tế & kỹ thuật và gìn giữ di sản văn hóa dân tộc cũng như tài nguyên và môi sinh.

Quy hoạch xây dựng bao gồm việc lập dự án quy hoạch xây dựng và việc quản lý xây dựng theo dự án quy hoạch đã đề ra song song với việc đáp ứng những quy định, quy cách, quy chuẩn và luật pháp mà nhà nước và các cơ quan chuyên môn (xây dựng, văn hóa & lịch sử, môi sinh, v.v.), an ninh và quốc phòng bắt buộc người thiết kế và thi công phải chấp hành nghiêm chỉnh nhằm bảo đảm sự an toàn và vệ sinh chung và lợi ích cho toàn xã hội. Tùy điều kiện tự nhiên, văn hóa, xã hội, kinh tế .v.v. của mỗi địa phương, Quy hoạch xây dựng sẽ có những yêu cầu cơ bản khác nhau sao cho phù hợp với hoàn cảnh đặc thù riêng biệt, bên cạnh những yêu cầu cơ bản chung của khu vực và cả nước.

Trong việc quy hoạch, nhà nước thực hiện chức năng quản lý hành chính của mình thông qua:

- những quy định về quy hoạch xây dựng.- thiết kế và duyệt xét các đồ án quy hoạch xây dựng .
- quản lý việc cải tạo và xây dựng các công trình theo đúng quy hoạch đã duyệt.
- bảo vệ cảnh quan, môi trường, di tích lịch sử & văn hóa.
- quản lý việc sử dụng và khai thác cơ sở hạ tầng kỹ thuật (điện, điện thoại, nước uống & nước thải, v.v.), các hệ thống giao thông (cầu đường), các ngành kinh tế & kỹ thuật khác.

2. Sơ đồ quy hoạch xây dựng một khu vực/ vùng là cơ sở để lập đồ án quy hoạch xây dựng cho đô thị, hay các khu kỹ nghệ, các vùng nông thôn, khu lâm nghiệp, phát triển cơ sở hạ tầng, bảo vệ môi trường, cảnh quan, di tích, công trình văn hóa trong vùng trong một giai đoạn nhất định (15 hay 20 năm). Sơ đồ này có nhiệm vụ:

- đánh giá các nguồn tài nguyên (nhân & vật lực).
- dự báo khả năng phát triển (dân số, đất đai, kinh tế & kỹ thuật), nhu cầu xã hội, các quan hệ đối nội & ngoại thành, quá trình đô thị hóa và sự bất ổn của môi trường tự nhiên và xã hội.
- đề ra các phương án phát triển nhằm cân đối khả năng với nhu cầu.
- đề ra các mục tiêu và quan điểm phát triển.
- định hướng tổ chức không gian (phân định các khu vực chức năng), cơ sở hạ tầng, các biện pháp bảo vệ môi trường.
- chọn lựa khu vực và đối tượng theo thứ tự ưu tiên phát triển, với các chương trình/ dự án trọng điểm, cân đối yêu cầu vốn đầu tư.

Sơ đồ quy hoạch xây dựng bao gồm các bản vẽ (bản đồ, họa đồ thiết kế, biểu đồ, sơ đồ minh họa, v.v.) và các văn bản (những đề án và báo cáo, các tài liệu thuyết minh, dự thảo, điều lệ, quy định, v.v.)

3. Đồ án quy hoạch: hình thành trên cơ sở sơ đồ quy hoạch xây dựng. Có 2 loại chính:

- Đồ án quy hoạch chung của một ngành, một đô thị, một vùng là nhằm đi đến việc xác định phương hướng phát triển chung cho cả nước. Vì vậy, nó giúp nhà nước định hướng cho việc xây dựng cơ sở hạ tầng & sản xuất, tạo ra môi trường sống thích hợp qua việc kết hợp hài hòa giữa phát triển kinh tế và kỹ thuật và bảo tồn văn hóa & lịch sử, sản xuất & bảo vệ an ninh quốc phòng.
- Đồ án quy hoạch chi tiết: nhằm cụ thể hóa nội dung và mục tiêu căn bản của đồ án quy hoạch chung cho từng khu vực nhỏ hơn. Đồ án này quan tâm nhiều hơn đến việc tu sửa, cải tạo, xây mới trong từng giai đoạn. Đó là cơ sở cho việc thiết kế xây dựng các công trình mới, lập các dự án đầu tư, chọn địa điểm xây dựng và cấp chứng nhận quy hoạch.

II. Quy hoạch xây dựng đô thị (city planning) & Quy hoạch khu dân cư nông thôn/ ngoại thành (Urban planning):

1. Khái niệm về "đô thị" (city): Qua khái niệm về quy hoạch xây dựng này, tôi thấy Việt Nam vẫn sử dụng "city" để chỉ quy hoạch đô thị (city planning) chứ không giống như Mỹ quen dùng "urban" hơn, nhất là khi nói về quy hoạch thì Mỹ thích gọi là "urbanization" hay "urbanism". Cho nên khi bàn qua khái niệm về "đô thị" (Concepts of the City) ở Việt Nam thì chúng ta phải theo cách phân loại của Việt Nam là bao gồm các thành phố, thị xã, thị trấn có đặc điểm chung:

- là trung tâm tổng hợp (hay chuyên ngành) có vai trò thúc đẩy sự phát triển kinh tế & xã hội của một vùng.
- dân số: ít nhất là 4000 người, với mật độ dân cư khác nhau tùy loại đô thị tùy vùng.⁽²⁾
- tỉ lệ phi nông nghiệp là 60% trở lên trong tổng số lao động.
- sản xuất (tiểu thủ công nghệ, kỹ nghệ...) hay thương mại phát triển.
- có cơ sở hạ tầng xã hội (nhà ở, các cơ sở y tế, giáo dục, văn hóa, thể dục thể thao, thương mại, dịch vụ, v.v.), kỹ thuật (các hệ thống điện, nước & điện thoại, v.v.) & các công trình phục vụ dân cư đô thị (trường học, nhà trẻ, bệnh xá, cơ sở hành chính, trạm chữa lửa, phòng cảnh sát, công viên, cây xanh, hồ, v.v.)

Ở Việt Nam, đô thị chia ra 5 loại⁽³⁾:

- Loại 1: đô thị lớn nhất, như Saigon, Hà Nội, Đà Nẵng, Cần Thơ, Hải Phòng, là trung tâm kinh tế, chính trị, văn hóa, xã hội, khoa học kỹ thuật, dịch vụ, du lịch, giao thông, công nghiệp, giao dịch quốc tế .v.v. Có vai trò quan trọng trong sự phát triển cả nước. Dân số: 1 triệu trở lên. 90% lao động là phi nông nghiệp. Mật độ dân cư trung bình từ 15,000 người/km² trở lên. Có tỷ suất hàng hóa cao. Có hạ tầng kỹ thuật và mạng lưới công trình xây dựng đồng bộ.
- Loại 2: đô thị lớn, như Nha Trang, Vinh .v.v. Là trung tâm kinh tế, chính trị, văn hóa, xã hội, khoa học kỹ thuật, dịch vụ, du lịch, giao thông, công nghiệp, giao dịch quốc tế. v.v. Có vai trò quan trọng trong sự

phát triển của một vùng. Dân số: 1 triệu trở lên. 90% lao động là phi nông nghiệp. Mật độ dân cư trung bình từ 12,000 người/km² trở lên. Có tỷ suất hàng hóa phát triển. Có hạ tầng kỹ thuật và mạng lưới công trình xây dựng tiến tới đồng bộ.

- Loại 3: đô thị trung bình lớn, có vai trò quan trọng trong sự phát triển của một tỉnh, như Đà Lạt, Cà Mau, Quy Nhơn. Dân số: 100,000 đến 350,000. 80% lao động là phi nông nghiệp. Mật độ dân cư trung bình từ 10,000 người/km² trở lên. Có tỷ suất hàng hóa tương đối phát triển. Có hạ tầng kỹ thuật và mạng lưới công trình xây dựng từng bước.

- Loại 4: đô thị trung bình nhỏ (thị xã), có vai trò quan trọng trong sự phát triển của một tỉnh. Dân số: 30,000 đến 100,000. 70% lao động là phi nông nghiệp. Mật độ dân cư trung bình từ 8,000 người/km² trở lên. Có sản xuất hàng hóa, đã và đang đầu tư xây dựng từng bước hạ tầng kỹ thuật và mạng lưới công trình công cộng.

- Loại 5: đô thị nhỏ (thị trấn). Là trung tâm kinh tế, xã hội hay trung tâm chuyên ngành sản xuất tiểu thủ công nghiệp, có vai trò thúc đẩy sự phát triển của một tỉnh hay huyện. Dân số: 4,000 đến 30,000. 60% lao động là phi nông nghiệp. Mật độ dân cư trung bình từ 6,000 người/km² trở lên. Bước đầu xây dựng hạ tầng kỹ thuật và mạng lưới công trình công cộng.

Thành phố loại 1 & 2 do trung ương quản lý, loại 3 & 4 và một số ít loại 5 do tỉnh quản lý, loại 5 chủ yếu do huyện quản lý.

Do tình hình chính trị - kinh tế - xã hội và những biến động dân số, sự phân loại đô thị và việc quản lý đô thị ở Việt Nam vẫn chưa rõ ràng lắm, sẽ còn thay đổi sau những đợt cải cách hành chính và kinh tế cũng như do khả năng phát triển của từng địa phương. Một chuyện nhỏ mà nhiều người dân sống trong các đô thị Việt Nam hay than phiền là chuyện số nhà hay địa chỉ, đó là một biểu hiện cho sự yếu kém trong việc quản lý đô thị. Ngay như sự thay đổi tên đường liên tục cũng sẽ gây thêm rối rắm, trong lúc việc kiểm chế sự tự phát trong xây cất nhà ở bừa bãi đã là nan giải! Chung quy cũng vì luật không rõ, người chấp pháp lại phạm pháp.

2. Nguyên tắc phân chia các khu chức năng trong một đô thị (planning & zoning): Hầu hết đô thị Việt Nam đã hình thành lâu đời nên khó có thể áp dụng một cách cứng nhắc theo những nguyên tắc phân chia các khu chức năng trong một đô thị, trừ 3 nguyên tắc có tính cưỡng chế:

- các khu chức năng phải ở vị trí phù hợp với việc bảo vệ môi trường, cảnh quan, phòng chống cháy, thuận tiện và an toàn trong giao thông và liên lạc.
- tận dụng địa hình (thiên nhiên), hiện trạng kinh tế & xã hội và công trình xây dựng để tổ chức không gian đô thị, bố trí hệ thống hạ tầng kỹ thuật hợp lý, hạn chế tổn kém và lãng phí trong xây dựng.
- không vi phạm những lệnh cấm về môi sinh, an ninh quốc phòng, lịch sử, cảnh quan, xã hội, kinh tế, chính trị, v.v.

Trường hợp các đô thị mới còn nhiều đất trống ở ngoại ô, như Saigon, Biên Hòa, Bình Dương, v.v. thì việc phân chia các khu chức năng tương đối dễ dàng hơn. Với các thành phố cổ hơn như Hà Nội, Huế thì sẽ khá tế nhị trong việc giải tỏa dân cư, giãn dân, bảo tồn bảo tàng, giao thông, môi sinh .v.v. Dù khó đến mấy, Việt Nam nhất định cần làm tốt công việc bước đầu này như một điều kiện tiên quyết, trước khi đi đến việc hoàn chỉnh luật lệ và đào tạo nhân sự theo yêu cầu phát triển ngày càng cao. Vì vậy, quá trình thiết kế, xét duyệt và xây dựng một đồ án quy hoạch đô thị cũng rất tế nhị, đòi hỏi sự tổ chức hợp lý, tính cẩn thận tỉ mỉ khi quan sát và tìm hiểu thực địa, tầm nhìn xa cộng thêm sự nhạy bén và óc phán đoán một cách tinh tế về nhiều mặt, về cả vi mô lẫn vĩ mô. Vấn đề xây dựng hạ tầng, nhất là hệ thống ngầm (underground) cho các loại điện, nước uống, nước thải, điện thoại & cáp ngầm .v.v. và xe điện ngầm (subway) sẽ rất tốn kém và khó khăn hơn. Việc bắt buộc các công ty sản xuất trong lẫn ngoài nước phải tuân thủ những luật về môi sinh, vệ sinh, phòng chống cháy, hóa chất .v.v. cũng cần quan tâm chặt chẽ hơn. Một điểm thắc mắc: hình như 10 năm qua, Saigon ít quan tâm đến việc xây dựng nhiều hơn các cơ sở hay công trình văn hóa, cũng chưa thấy một khu lâm viên? Hầu hết các công viên cũng đã bị thương mại hóa hay đã "xuống cấp" nhiều.

3. Quá trình thiết kế và xét duyệt một đồ án quy hoạch đô thị: Như đã nói, quá trình thiết kế, xét duyệt và xây dựng một đồ án quy hoạch đô thị vừa phải bám theo những nguyên tắc chung và nguyên lý kỹ thuật

chuyên môn, vừa phải nhạy bén khi quan sát, nghiên cứu tìm hiểu và thu thập dữ kiện (site analysis & data collection) chính xác từ thực địa. Đây chính là giai đoạn quan trọng thể hiện bản lĩnh, kinh nghiệm và khả năng của một người thiết kế, quy hoạch và xây dựng sao cho có hiệu quả trong tương lai chứ không chỉ là những báo cáo thiếu chính xác, những dự án sớm lỗi thời và vô dụng, những thiết kế lãng phí vô ích. Tôi cũng thắc mắc là tại sao Saigon không thể giải quyết rốt ráo bài toán về điện & nước cho cư dân? Muốn giải quyết nhà ở trong diện tích hạn chế của thành phố quá đông dân thì chỉ có thể xây chung cư nhưng cứ phải phiền chuyện điện, nước, chỗ đậu xe an toàn cho người sống trên các tầng cao? Còn phải tính tới sân bãi và cây xanh cho một chung cư đông đúc, nhà trẻ, chợ, trạm xá, phương tiện giao thông công cộng để đi làm xa, v.v. Hình như đó là nguyên nhân khiến dân Saigon không thích ở chung cư và ngay cả các khu ngoại ô như Nhà Bè, Nam Saigon? Thiết kế ở Saigon hôm nay đã khá hơn nhưng vẫn thích vay mượn, sao chép nên nhiều khi trông hơi gượng ép, khó được ưa chuộng. Mong sao người thiết kế ở Saigon sẽ quan tâm nhiều hơn đến nhu cầu và tiện nghi của người sử dụng, chú trọng hơn đến sự sáng tạo và hài hòa với hoàn cảnh địa phương hơn. Vai trò của người xét duyệt vì vậy cũng rất quan trọng, không thể qua loa, cầu thả, thiếu hiểu biết và kinh nghiệm trước khi công nhận và cấp giấy chứng nhận cho một đồ án quy hoạch (chung hay chi tiết). Hầu hết các chuyên viên quy hoạch, kiến trúc và xây dựng đều đã được chỉ dạy cẩn thận về quá trình này suốt những năm đi học và đi làm. Ngay các nhà thầu cũng thừa hiểu biết về việc này nên tôi không cần thiết đi sâu hơn. Tôi chỉ mong sao người thiết kế tại Việt Nam đừng chỉ biết sao chép mà hãy phát huy tính sáng tạo, người xét duyệt sẽ thẩm tra theo một "check list" rõ ràng theo luật quy định. Lương tâm, khả năng và kinh nghiệm của từng người sẽ thể hiện rõ ràng qua sản phẩm của mình. Khách hàng sẽ là người thẩm định đúng nhất về điều này và thời gian sẽ chứng nhận cho thực tế này.

4. Quản lý xây dựng các công trình trong một đô thị (building safety): Theo tôi, đây chính là một khâu quan trọng mà Việt Nam hôm nay vẫn tỏ ra yếu kém, lỏng lẻo trong luật lệ và thiếu cán bộ giàu kinh nghiệm. Việt Nam quy định Kiến Trúc Sư trưởng (cho các thành phố lớn) và Sở Xây Dựng (đô thị nhỏ hơn và các tỉnh) là cơ quan thẩm quyền trong việc cấp chứng chỉ (approval & permits) cho chủ đầu tư các công trình trên mặt đất, trên không, ngầm (underground), kể cả các công trình điêu khắc, các bảng quảng cáo lớn. Đây là khâu mà luật còn nhiều sơ hở nên dễ tham nhũng/ hối lộ nhất. Người dân và tài sản nhà nước là bị thiệt thòi và mất mát nhiều nhất. Vai trò thanh tra rất quan trọng. Lẽ ra thanh tra phải luôn đứng về phía quyền lợi của chính quyền và chủ nhưng nhà thầu tại Việt Nam đã biết khôn khéo để lợi dụng những kẽ hở trong luật lệ và sự quản lý lỏng lẻo nhằm tránh né những ràng buộc hầu thu được lợi nhuận cao hơn mà bất kể đến quyền lợi và sự an toàn chung của cá nhân khác và xã hội. Sau 10 năm học hỏi và đổi mới, Saigon hôm nay đã bắt đầu quản lý chặt chẽ hơn nhưng dân và cán bộ vẫn thích sống theo lệ chứ chưa làm đúng theo luật. Luật và các nghị định, văn bản cũng có nhiều điều khoản mơ hồ, trùng lặp lung tung, chưa giúp cho dân nắm vững thấu đáo nên người xấu vẫn có thể lợi dụng để làm bậy. Phòng tiếp dân của Kiến Trúc Sư Trưởng & Sở Xây Dựng nên phát hành miễn phí các bản tóm tắt trình tự và yêu cầu của việc nộp hồ sơ xin chứng nhận quy hoạch xây dựng và các quy định cần thiết mới nhất để hướng dẫn người dân và cán bộ sống và làm theo luật.

Quy hoạch đô thị Việt Nam nói chung, Saigon nói riêng thì chúng ta không thể nhận định theo cách suy nghĩ của Mỹ vì Việt Nam chưa quan tâm đến "Ecological complex", chưa trải qua giai đoạn bùng nổ của kỹ nghệ kéo theo sự bùng nổ dân số và sự xuất hiện của những tòa nhà chọc trời hình khối như ở New York. Tuy nhiên, Việt Nam cần chuẩn bị đối phó với những nan đề mà quy hoạch các nước phát triển khác đã gặp trong quá trình kỹ nghệ hóa và thương mại hóa đất nước trước khi hội nhập vào làn sóng toàn cầu hóa hôm nay. Trước hết, chúng ta phải thấy là Việt Nam đã kiểm soát được khá tốt bài toán về gia tăng dân số và dân cư. Việt Nam đang được quốc tế tiếp tay trong việc xóa đói & giảm nghèo, giải tỏa nhà ở chuột thông qua các chương trình của Ngân Hàng Thế Giới (World Bank) và cơ quan Phát Triển Liên Hiệp Quốc (UNDP in Vietnam). Saigon có kế hoạch xây chung cư cho người thu nhập thấp, bảo hiểm sức khỏe cho công nhân, viên chức, cải tạo môi trường và cảnh quan ở vài nơi, v.v. Tôi cũng có thể nhìn thấy Saigon đang vươn lên để trở thành một "Metropolitan" đầu tiên của Việt Nam chứ không chỉ là một thành phố lớn nhất mà thôi. Chính sự phát triển tương đối ổn định trong suốt 10 năm qua cho phép Saigon tiến xa hơn. Giả như Saigon quyết tâm giải quyết rốt ráo những tệ nạn xã hội (ma túy và mại dâm là trầm trọng nhất!), giảm bớt chênh lệch giàu & nghèo, kiểm soát được nạn di dân & xây nhà "tự phát", nhất là công ăn việc làm cần thiết cho dân số quá đông thì quá trình phát triển 10 năm qua sẽ là thành

công tuyệt vời! Bài toán về cơ sở vật chất hạ tầng kỹ thuật không quá nan giải khi mà giới đầu tư ngoại quốc nhìn thấy Saigon như một nơi "lý tưởng" nhất ở Việt Nam để họ có thể an tâm kinh doanh và phát triển dài lâu. Vấn đề bây giờ Saigon phải làm là chứng minh cho mọi người thấy xu hướng phát triển rõ ràng của Saigon qua một đồ án quy hoạch xây dựng thật chi tiết, cụ thể và không thay đổi lớn nào nữa, nhất là đừng ảnh hưởng đến sự ổn định cần thiết mà bất kỳ ai cũng mong muốn.

III. Quy hoạch khu dân cư nông thôn/ ngoại thành (Urban planning):

Có lẽ đây là khâu lỏng lẻo, hời hợt và không đạt được hiệu quả từ những mục tiêu, yêu cầu đề ra ban đầu. Đọc lại những văn bản công khai chính thức của nhà nước thì ta sẽ thấy mục tiêu đề ra là:

- tạo lập được môi trường sống tốt cho con người, giảm thiểu các tác động xấu đến môi trường do các hoạt động sản xuất và dịch vụ.
- sử dụng hợp lý đất đai, tài nguyên, sức lao động.
- đáp ứng yêu cầu phát triển sản xuất (nông, lâm, ngư nghiệp, tiểu thủ công nghiệp) và dịch vụ theo quy hoạch phát triển kinh tế của địa phương, ổn định, nâng cao đời sống nông dân, giảm bớt sự di dân tự phát.

Từ đó, chúng ta muốn tìm hiểu vì sao người dân ở nông thôn hay ngoại thành cứ tiếp tục bỏ đất để di dân vào nội thành, hoặc xoay ra làm dịch vụ kinh doanh nào đó khả dĩ có thể tạo ra thu nhập cao hơn trước do chênh lệch ngày càng cao giữa kẻ giàu và người nghèo, nội thành và ngoại thành, thành thị và nông thôn. Hầu hết những sơ đồ quy hoạch mà tôi có dịp xem qua đều cho thấy người thiết kế đã không khảo sát và đánh giá đầy đủ các yếu tố tự nhiên, kinh tế, xã hội, dân cư, lao động, hạ tầng kỹ thuật, sử dụng đất, cảnh quan và môi trường. Họ cũng không xác định đúng và đầy đủ những khó khăn và thuận lợi cho sự phát triển xã hội & kinh tế, những yêu cầu xây dựng các loại công trình cần thiết cho địa phương, không dự báo và phán đoán được những khả năng tốt lẫn xấu có thể xảy ra để kịp đề ra biện pháp ứng phó hữu hiệu hơn. Ngay như việc soạn thảo những điều lệ căn bản nhằm quản lý xây dựng tốt hơn cũng không có thì làm sao đòi hỏi mọi người phải tuân thủ luật pháp nghiêm minh? Việc phân định đất xây dựng các khu dân cư nông thôn và việc phân khu chức năng đã không được quan tâm nên đã xảy ra chuyện nhà hàng bị cuốn trôi vì nằm trong khu đất bị sạt lở, hay chuyện nhà ở trên khu cấm xây dựng hay trong khu nghĩa địa. Nông thôn và ngoại thành vẫn là những vùng đất bị bỏ quên vào năm 2001 này. Có lẽ Việt Nam chưa đủ chuyên viên quy hoạch cho những vùng đất này chăng?

IV. Quy hoạch Giao thông:

Quy hoạch giao thông (đường bộ & cầu cống, đường sông & biển, đường sắt & xe điện, xe công cộng, bãi đậu xe, bến xe, bến tàu, phi trường, v.v.): đây cũng là một trong những khâu luộm thuộm, bẽ bối trong cả nước chứ không chỉ thấy ở Saigon mà báo chí trong nước vẫn kêu ca. Việc mở đường (bộ) hay xây cảng vẫn đầy dẫy những câu hỏi về quy hoạch lẫn chất lượng thi công. Bế tắc và khó khăn không chỉ do thành phố quá cũ và đông dân, hay kinh phí quá lớn đối với một nước nghèo mà còn do quy hoạch và khảo sát quá nhiều thiếu sót, không rõ do thiếu kinh nghiệm hay do thiếu lương thiện? Ai cũng thấy nhu cầu giao thông với Việt Nam ngày càng lớn hơn nhưng khả năng giải quyết lại rất hạn chế. Lấy một ví dụ thực tế: Ai cũng biết Saigon có 2 cái lõi chính là Chợ Lớn (Quận 5 & 6, với các đầu mối hàng hoá) và khu trung tâm (Quận 1 & 3, với cảng Sài Gòn và các cơ quan hành chính và trung tâm thương mại và giao dịch). Đây chính là "điểm hẹn" mà các luồng giao thông sẽ "hội tụ", tức là dễ gây ra kẹt xe nhất. Muốn giải quyết thì chỉ có thể chọn 1 trong 3 giải pháp:

- Hoặc giải tỏa áp lực bằng cách xây thêm những "điểm hẹn" khác ở các cửa ngõ, như Bình Chánh, Hóc Môn & quận 12, Thủ Đức; từng bước đi đến cấm hẳn các loại xe tải lớn vào trung tâm trong khoảng thời gian nhất định nào đó. Thử tưởng tượng Saigon có thêm một Chợ Lớn mới khác ở Bình Chánh để nhận hàng hóa nông-thủy-hải sản từ miền Tây chở lên. Một Chợ Lớn mới khác ở Thủ Đức để nhận hàng hóa từ miền Đông & các tỉnh cao nguyên, miền Trung & Bắc chở vào. Một Chợ Lớn mới khác ở Hóc Môn hay quận 12, hoặc thậm chí Củ Chi để nhận hàng hóa từ Thái Lan, Campuchia và Tây Ninh chở xuống. Một chợ thủy hải sản lớn mới khác ở Nhà Bè, Tân Thuận chẳng hạn thì có lẽ những "điểm hẹn" mới này sẽ giúp Saigon giải quyết được khá nhiều vấn đề. Tuy nhiên, từ bài học Nam Saigon, chúng ta phải thấy chủ đầu tư phải hiểu được nhu cầu người sử dụng thì những "điểm hẹn" mới có thể tập nập, trù phú được. Cha ông ta đã dạy, "đất lành, chim đậu". Mong rằng Saigon biết tận dụng khai thác thời cơ theo phương cách

mới hiện đại hơn nhưng sẽ không quên những điều người xưa đã dạy; đồng thời tránh lối quy hoạch chủ quan và thiếu chuẩn bị đầy đủ cơ sở hạ tầng mà căn bản chỉ là điện, nước, chợ & trường học, v.v.

- Hoặc cần mở thêm luồng giao thông mới, kể cả loại vành đai như xa lộ vành đai đã có trước 1975 nhằm giảm áp lực cho những luồng và trục giao thông chính hiện bị "quá tải" do số lượng xe gắn máy ngày càng nhiều hơn ở Saigon⁽⁵⁾. Cũng nên nghĩ đến việc khuyến khích người Saigon sử dụng chung xe gắn máy, các loại xe công cộng cho một thành phố lớn vừa đông dân, đông xe .v.v. như Saigon hiện nay; trước khi đi đến việc hạn chế tối đa sử dụng xe gắn máy như Trung Quốc đã áp dụng cho Bắc Kinh? Sự phân khu chức năng sẽ giúp quy hoạch giao thông và giải quyết nạn kẹt xe vì nếu như Saigon giải quyết được đâu là khu dân cư, đâu là khu buôn bán & chợ, khu hành chánh, v.v. thì sẽ tìm ra môi gỡ rối cho các luồng / tuyến / trục giao thông thường bị tắc nghẽn.

- Giả như Saigon kết hợp được 2 giải pháp trên đây thì giải pháp này sẽ hay biết mấy? Có tiền nhưng phải biết xài tiền như thế nào cho có lợi nhất thì tin rằng Saigon sẽ giới thiệu một Master Plan mới mẻ, hấp dẫn hơn vào năm 2002, trong đó sẽ có thêm những "điểm hẹn" mới (đa trung tâm), bên cạnh những khu tập trung các cao ốc văn phòng, thương mại, nhà ở (dân dụng) mọc lên ngay giữa Saigon. Đồng thời sẽ có thêm Metro hay subway bên những tuyến xe bus, nhiều khu chức năng mới mọc lên dọc theo các xa lộ vành đai ở ngoại thành & ven đô với nhiều chợ và thương xá đẹp và đông đúc hơn. Bên cạnh những trường học, bệnh viện mới sẽ là các công viên, sân chơi thể thao, những bờ hồ rộng thoáng rợp mát cây xanh để mọi người có thể đi dạo và vui chơi giải trí lành mạnh vào những ngày nghỉ và cuối tuần.v.v.

Mơ ước đó có quá xa tầm tay của Saigon không nhỉ?

Ngành quy hoạch giao thông hãy còn quá mới với Việt Nam, trong đó chuyên viên kinh nghiệm là một nhu cầu cần thiết khi giới trẻ chưa thấy ham thích lãnh vực này (?). Xin đừng quên là Việt Nam sẽ gắn bó chặt chẽ với hệ thống giao thông các nước ASEAN và châu Á trong mối liên hệ giao dịch phát triển khu vực.

Sau bước quy hoạch căn bản này, thành phố mới bắt tay vào công việc quản lý đầu tư & xây dựng như thế nào để tránh tình trạng hỗn loạn, thiếu hài hòa và cân đối cũng như sự an toàn cho lợi ích chung của dân cư, sự ổn định và phát triển của thành phố. Thực tế cho thấy Saigon cần xem xét lại và bổ sung hợp lý hơn cho:

- chương trình đào tạo chuyên viên quy hoạch, quản lý đô thị, kiến trúc sư thiết kế và kỹ sư xây dựng.
- những luật lệ, quy định, quy cách, v.v. (nên bổ sung, cập nhật hóa thường xuyên hàng năm hay 2 năm/lần).
- định hướng phát triển không gian đô thị và các "Tiêu chí phát triển bền vững" (phù hợp hơn với hoàn cảnh thực tế nhưng cũng phải dự báo chính xác và phán đoán hợp lý hơn về nhu cầu tương lai 15 hay 20 năm sau).
- việc xây dựng cơ sở hạ tầng phải theo trình tự tổ chức khoa học hợp lý hơn.
- việc quy hoạch, thiết kế và xây dựng các công trình giao thông công chánh. Cuối cùng và quan trọng hơn hết là điều mà tôi đã viết và kêu gọi Saigon nên làm và phải làm cho bằng được là huy động quần chúng nhân dân thuộc mọi tầng lớp hãy tích cực tham gia đóng góp ý kiến vào công việc thiết kế quy hoạch & kiến trúc cũng như quản lý đô thị. Ở Mỹ chúng tôi có "public hearing" và đó là một yêu cầu bắt buộc (by Law) nhưng ở Việt Nam vẫn chưa có sự tham gia của người dân vào lãnh vực này một cách thường xuyên theo luật pháp quy định mà chỉ thông qua Hội đồng Nhân dân các cấp địa phương mà thôi. Tôi mơ sao Saigon của tôi sẽ tốt đẹp hơn trong những năm 2000 này nếu như các chuyên viên quy hoạch, kiến trúc và xây dựng sẽ nỗ lực nhiều hơn nữa để chúng ta có được một Saigon - Hòn Ngọc Viễn Đông.

Chú thích:

(1) dân số Saigon là 5,222,100 người. Niên Giám Thống Kê, 2000.

(2) Quy Chuẩn Xây Dựng Việt Nam, Bộ Xây Dựng, 1996.

(3) Quy Chuẩn Xây Dựng Việt Nam (Bộ Xây Dựng - 1996), tạp chí Kiến Trúc (Hội Kiến Trúc Sư Việt Nam).

(4) theo thống kê của cơ quan Phát Triển Liên Hiệp Quốc (2000) thì mức tăng trưởng dân số Việt Nam là 1.7%.

(5) mật độ người lưu thông vào giờ cao điểm là 2,2 triệu người trong đó 90% di chuyển bằng xe gắn máy.
Báo SGGP Điện Tử, số ngày 15/01/2002.