

Tuyến đường Nhật Tân - Nội Bài: Không gian xanh là cấp thiết -- THĂNG LONG - HÀ NỘI NGÀN NĂM

Notebook: articles IMV

Created: 15/10/2015 10:57 a.m.

URL: <http://thanalona.chinhphu.vn/Home/Tuyen-duong-Nhat-Tan--Noi-Bai-Khong-gian-x...>

Tuyến đường Nhật Tân - Nội Bài: Không gian xanh là cấp thiết

14/06/2015 | 15:19:32

(Chinhphu.vn) - Vừa qua, UBND TP Hà Nội đã đưa ra đề xuất sử dụng nhiều cơ chế đặc thù để tạo nguồn lực phát triển đô thị hai bên tuyến đường trục Nhật Tân - Nội Bài.



Tuyến đường trục Nhật Tân - Nội Bài. Ảnh: Thanh Hải

Hầu hết cả người Việt Nam và người nước ngoài đã đi trên con đường mới mở đều có ấn tượng rất tốt về một đoạn đường hiện đại, một cây cầu tạo cảnh quan đẹp và một không gian mở khi vừa ra khỏi không gian chật chội của Hà Nội cũ.

Cảm giác ấy đến với người trong nước còn có thể có chút chủ quan do yêu Hà Nội, nhưng với người nước ngoài thì chắc chắn rất khách quan do họ có thông tin để so sánh với nhiều TP lớn khác trên thế giới.

Trên thế giới, vấn đề đô thị hóa và quản lý đô thị đang là một trọng tâm gắn với không gian sinh tồn của con người. Phát triển đô thị theo hướng hình thành các siêu đô thị (megacity) hay mạng lưới nhiều đô thị trung bình và nhỏ với hệ thống giao thông kết nối hiện đại là một câu hỏi luôn được đặt ra ở hầu hết các quốc gia. Ngoại trừ những nước mà cả quốc gia là một đô thị (Singapore, Monaco...), hầu hết đều phát triển đô thị theo triết lý mạng lưới đô thị. Như ở Đức, người ta đưa ra tiêu chí "dù đứng ở bất kỳ vị trí nào thì chỉ sau 10 phút là có thể tiếp cận được

một đô thị". Triết lý này phù hợp với giải pháp phát triển nhanh nông thôn, giải pháp đối với vấn đề môi trường, và kể cả biến đổi khí hậu trong tương lai.

Về những con đường, xưa kia được coi là phương tiện thông thương giữa các vùng. Đường đi tới đâu thì giao thương đi tới đó. Văn minh trên thế giới cũng lan tỏa theo những con đường. Theo nghĩa này, có những con đường trên thế giới đã trở thành huyền thoại như "con đường tơ lụa". Hệ quả tất yếu theo nghĩa này là đường đi tới đâu thì giá đất ở đó tăng theo vì trên đất đó có thể kiếm được nhiều lợi nhuận hơn. Theo lý thuyết địa kinh tế hiện đại, đối với mỗi một vùng, người ta quan tâm tới mật độ kinh tế của vùng đó (khả năng tạo lợi ích kinh tế nội tại), mức độ kết nối với các vùng khác (khả năng tạo lợi ích kinh tế từ giao thương với các vùng khác) và những chia cắt có thể gặp phải trong kết nối với các vùng khác (cách trở, thiên tai, tập quán...). Như vậy, đường giao thông ở mọi dạng là yếu tố quan trọng nhất trong định hướng phát triển một đô thị hay một mạng lưới đô thị.

Hà Nội có sức phát triển khá mạnh kể từ sau Đổi mới. TP ngày càng rộng ra, đường sá cũng rộng hơn, giá đất cao hơn và giá phải trả cho những con đường cũng nhiều hơn. Hà Nội cũng còn nghèo nhưng đang chứa trong mình nhiều con đường đất nhất hành tinh. Gần đây nhất là đoạn đường Hoàng Cầu đến nút giao Láng Hạ - Giảng Võ trên Vành đai 1 có giá lên tới 25 triệu đồng/cm (đường rộng 50m). Từ lịch sử phát triển này, nhiều chuyên gia cho rằng, Hà Nội đang phát triển theo triết lý "vết dầu loang" mà lợi ích tư nhân đã trở thành yếu tố hướng dẫn cho phát triển. Lợi ích tư nhân ở đây nằm chủ yếu ở khai thác giá đất tăng lên cao do những con đường mang lại để phát triển bất động sản. Điều này nhìn thấy rất rõ trên ảnh vệ tinh qua nhiều giai đoạn khác nhau.

Tư duy phát triển Hà Nội theo kiểu "vết dầu loang" dường như đã được kết thúc khi TP xây dựng, lấy ý kiến và phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển Hà Nội. Theo quy hoạch này, Hà Nội sẽ hình thành một mạng lưới đô thị với kết nối giao thông tốt giữa Hà Nội cũ và các đô thị vệ tinh trên nền một không gian mở với điểm nhấn là cây xanh và mặt nước. Đây là định hướng phát triển rất quan trọng, trước hết giúp chúng ta từ bỏ tư duy phát triển đô thị hai bên đường và đừng tiếc nuối giá đất tăng lên do con đường mang lại.

Nhìn lại đề xuất của Hà Nội về xin cơ chế đặc thù phát triển đô thị hai bên đường tuyến Nhật Tân - Nội Bài, cá nhân tôi có cảm giác tư duy "vết dầu loang" lại xuất hiện. Với trách nhiệm của mình với sự phát triển của TP, tôi cho rằng, trước hết về quy hoạch, chúng ta cần lựa chọn một đô thị vệ tinh gần với sân bay để phát triển, khoảng không gian từ đô thị này tới Nhật Tân cần để là một không gian xanh nông nghiệp gần với mặt nước sông Hồng. Hãy đừng cho đô thị Hà Nội hiện tại lan qua cầu Nhật Tân, sông Hồng lên tới tận Nội Bài. Nếu có lợi ích riêng của các nhà đầu tư bất động sản muốn hướng dẫn sự phát triển ở đây thì TP cần chủ động dừng lại, không chiều theo. Lời thuyết minh của đề án về ý tưởng "Rồng đuổi ngọc" cũng chỉ là cách tô vẽ "hoa mỹ" để che đi bản chất câu chuyện "vết dầu loang" cũ kỹ. Chúng ta đừng tiếc giá đất tăng lên dọc tuyến đường này mà lại một lần nữa bỏ qua cơ hội cuối cùng làm một trục đường đẹp nhất Hà Nội.

Tiếp theo là một số bàn luận về cơ chế đặc thù mà Hà Nội đề xuất (cho phát triển đô thị vệ tinh nói trên chẳng hạn). Mặc dù biết rằng, đề án đề xuất phương thức đấu giá đất và đấu thầu dự án, tuy nhiên cũng có đề xuất phương thức chỉ định thầu. Khi luật đã được ban hành thì không ai có quyền cho phép "đặc thù" vượt lên trên pháp luật. Cho phép có nghĩa là tạo ra một ngữ cảnh "nhờn luật" từ phía Nhà nước.

Về giải pháp huy động vốn, chúng ta vẫn giữ một tư duy khá cũ về bài toán đổi đất lấy hạ tầng biến dạng, trong khi phương thức công - tư đối tác (PPP) đang phát huy nhiều lợi thế. Để phát triển đô thị, dù ở đâu, chúng ta cần quan niệm đó là sự nghiệp và lợi ích của tất cả mọi người. Cơ chế chia sẻ lợi ích trong quá trình phát triển vẫn là bản chất của quá trình đô thị hóa, trong đó không chỉ có lợi ích tính được bằng tiền, mà còn nhiều lợi ích xã hội và môi trường không thể tính được bằng tiền.

GS. TSKH Đặng Hùng Võ (Báo KTĐT)