



## Bài toán và Ý tưởng

*Trí tưởng tượng quan trọng hơn kiến thức*

**A. Einstein**

Một góc nhìn khác về dự án Khu đô thị mới Thủ Thiêm

# Cướp diễn đàn

**Tạ Thị Ngọc Thảo**

Có trong tay tập tài liệu quy hoạch và thiết kế chi tiết giai đoạn 2 Khu đô thị mới Thủ Thiêm tỉ lệ 1/5000, do Công ty Sasaki Associates, Inc. ở Boston, Massachusetts thực hiện cho Ban quản lý đầu tư xây dựng của TP. HCM – Việt Nam. Sau khi đọc tài liệu, tôi hiểu, dự án đã triển khai một bước khá dài về thủ tục và cũng đã được cấp cao nhất đồng tình. Với một góc nhìn khác, góc nhìn của doanh nhân trong ngành bất động sản, tôi thấy nên cùng có trách nhiệm góp ý cho dự án này. Vẫn biết rằng những dự án lớn, quan trọng đã đến được giai đoạn này thì những ý kiến không thuận dòng khó được chấp nhận. Vì vậy, tôi ví bài viết này như một hành động: “cướp diễn đàn!”

Theo tài liệu, Trung Tâm Khu Đô Thị Mới Thủ Thiêm (TTKĐTMTT) nằm gọn trong bán đảo Thủ Thiêm, dự án này có diện tích 770 ha thuộc một phần của địa phận Quận 2, có dòng sông Sài Gòn bao bọc, chiếm một vị trí đẹp quý hiếm của TP. HCM. TTKĐTMTT được quy hoạch là một khu đô thị hiện đại, có qui mô và tầm cỡ giống như những khu đô thị nhỏ ở các nước trong khu vực; riêng tính chất đặc thù của một vùng đất nhiều sông rạch rất được Công ty Sasaki chú trọng để khai thác. Vấn đề giao thông xử lý rất thông minh, để vượt sông Sài Gòn đến với TTKĐTMTT bằng nhiều ngõ, các nhà thiết kế giải quyết bằng cách có nhiều cầu nổi, đường hầm và có cả cầu dành riêng cho người đi bộ. TTKĐTMTT có quy hoạch năm khu đất ở với dân số dự kiến từ 80 ngàn đến tối đa là 200 ngàn dân. Theo tài liệu thiết kế, quy hoạch hạ tầng xã hội tại khu đô thị này có: trung tâm hội nghị quốc tế, trung tâm triển lãm, nhà thi đấu, sân vận động, khu tài chính, khu thương mại, v.v. Ta có thể nói dự án TTKĐTMTT do công ty Sasaki thiết kế là một dự án hoàn chỉnh từ hạ tầng đến thượng tầng; tính chuyên môn, kỹ thuật và tính khả thi của dự án rất cao. Những điều đó đã khẳng định tính chuyên nghiệp của một công ty thiết kế tầm cỡ thuộc đẳng cấp quốc tế. Vì vậy, dự án này nếu có khiếm khuyết, trách nhiệm không thuộc về phần thiết kế mà rơi vào phía đặt hàng.

## **Tin Thăm Quyển**

Thành phố Thẩm Quyển được thành lập năm 1980, năm 1982, thành phố này được chọn làm thí điểm mở cửa đợt I trong công cuộc đổi mới và được đánh giá là thành công nhất Trung Quốc. Thẩm Quyển trước đây là một làng chài thuộc tỉnh Quảng Đông – Trung Quốc. Theo tài liệu của những nhà thiết kế thành phố Thẩm Quyển, thành phố này đã ba lần thay đổi thiết kế: *lần thứ nhất* do các nhà thiết kế Trung Quốc tự quy hoạch với sức chứa khoảng 200 ngàn dân và rồi bị lạc hậu tức thì; *lần thứ hai* do một công ty thiết kế của Singapore thực hiện nhưng cũng hủy bỏ vì bị hạn chế tầm nhìn trong định hướng phát triển và cơ cấu kinh tế; *lần thứ ba* do một công ty của Mỹ thiết kế và lần này toàn bộ quỹ đất mà thành phố Thẩm Quyển có đã phát huy được hết giá trị sử dụng. Thẩm Quyển ngày nay là một thành phố hiện đại, đẹp một cách hài hòa và đang cạnh tranh ngang ngửa với thành phố Hồng Kông.

### **Thực trạng đô thị TP. HCM hiện nay: bài toán chưa có lời giải**

TP. HCM có diện tích khoảng 2.000 km<sup>2</sup>, trong đó các huyện ngoại thành chiếm 2/3 quỹ đất mà thành phố có. Theo con số thống kê mới nhất, thành phố hiện có khoảng 6 triệu dân: ngoại thành khoảng 1 triệu, nội thành khoảng 5 triệu, nếu kể luôn khách vãng lai và di dân tự do thì khoảng trên 8 triệu người; phần đông số dân đô thị này nội thành phải gánh chịu. Những con số cụ thể đó cho người ta thấy sự phân bố dân cư không đồng đều, bất hợp lý trong kế hoạch sử dụng đất làm dẫn đến nguy cơ phá vỡ môi trường sống của dân nội thành, phá vỡ hệ thống hạ tầng kỹ thuật – hạ tầng xã hội vốn đã cũ kỹ, lạc hậu và không đáp ứng nổi nhu cầu tối thiểu của người dân thành phố. Các chủ đầu tư tư nhân trong ngành bất động sản nhìn thấy Nhà Nước lấy nguồn tài chính công đổ vào đầu tư, cải tạo lại hệ thống hạ tầng của thành phố mà ngán ngẩm: chống ngập bằng cách nâng cao đường; mở rộng đường mới nối vào đường cũ tạo ra đường thất cổ chai; thay cống thoát nước lớn rồi nối vào cống nhỏ, v.v. Những việc làm loay hoay theo kiểu “đau đâu chữa đó” chỉ khoét sâu thêm sự mất cân đối, không đồng bộ, không hiệu quả lại rất lãng phí và còn tạo ra môi trường “đục nước béo cò” cho các chủ thầu vô lương tâm cắt xén ngân sách Nhà nước. TP. HCM là một trung tâm kinh tế, văn hóa của cả nước và khu vực, nên vấn đề cấp bách là phải tìm lời giải cho bài toán đô thị vì không ai chấp nhận kiểu lem luốc, luộm thuộm của thành phố như hiện nay. Nhưng giải quyết như thế nào cho thật căn cơ, đem lại hiệu quả cao nhất thì lời giải vẫn còn bỏ ngõ.

Có một giả thiết được đặt ra rằng: nếu dân số nội thành tự nhiên “bốc hơi” đi khoảng 50, 60% thì tình trạng quá tải về nhiều mặt của thành phố chắc chắn sẽ được giải quyết, nhất là nạn kẹt xe, cầu hư, đường lún, thiếu điện, thiếu nước, nghẽn mạch thông tin... Nhưng *bốc hơi* như thế nào thì chính quyền thành phố và nhân dân cùng suy nghĩ...

## **Tin Thượng Hải**

Thành phố Thượng Hải là thành phố cấp I trực thuộc Trung ương, một thành phố đất chật người đông. Dù Thượng Hải được mệnh danh là “hòn ngọc Đông Phương Minh Châu” nhưng trong một thời gian dài dưới cơ chế kế hoạch hóa tập trung, quan liêu, bao cấp, Thượng Hải đã tự đóng cửa và cách ly với thế giới bên ngoài. Vì vậy nên toàn bộ hệ thống hạ tầng cơ sở do không được đầu tư và cải tạo nên bị xuống cấp nghiêm trọng. Khi Trung Quốc bước vào thời kỳ đổi mới, để giải quyết tình trạng này, năm 1990, chính quyền

Thượng Hải hạn chế xây dựng và cải tạo thành phố cũ, nhưng lại quyết định lấy vùng đất bên kia sông Hoàng Phố với diện tích **522 km<sup>2</sup>** để xây dựng một đô thị mới có tên gọi là “Phố Đông” (vì nằm ở phía Đông sông Hoàng Phố giống như vùng đất Thủ Thiêm của TP. HCM). Với sự nỗ lực và quyết tâm cao của chính quyền và nhân dân Thượng Hải, 15 năm qua vùng đất này đã được lấp đầy bởi sự hiện diện của khoảng 4 triệu dân từ Thượng Hải cũ chuyển sang và khoảng 500 công ty siêu cường quốc trên thế giới. Từ nhiều năm nay, thành phố Thượng Hải có mức độ tăng trưởng kinh tế trên 16% và cũng là đầu mối giao thương, giao hảo quan trọng bậc nhất của Trung Quốc và thế giới. Tất cả những điều đó đã nói lên tầm nhìn rất táo bạo nhưng cũng rất đúng đắn và căn cơ của các vị lãnh đạo thành phố Thượng Hải khi quyết định chọn vùng đất bên kia sông Hoàng Phố để quy hoạch và xây dựng Phố Đông.

### ***Lời giải cho bài toán đô thị TP. HCM: xây dựng Thành phố mới?***

Khi đọc tài liệu về TTKĐTMTT của Công ty thiết kế Sasaki, người ta nhận ra rằng: “Chính quyền TP. HCM đã quyết định rất đúng đắn khi chọn vùng đất bên kia sông Sài Gòn để xây dựng TTKĐTMTT”. Nhưng tại sao chỉ chọn bán đảo Thủ Thiêm? (có uẩn khúc gì không?) Và tại sao chỉ với quy mô 770 ha cho dân số dự kiến từ 80 đến 200 ngàn dân? Vậy thì, TTKĐTMTT chỉ là một khu đô thị “nở nổi” của thành phố, cái gì cũng có, mỗi cái một chút, không ấn tượng, không căn cơ. Thế nên, dự án này dù hiện đại, độc đáo và hạ tầng cơ sở có đầy đủ đến đâu cũng sẽ lạc hậu tức thì và trong một tương lai rất gần nó sẽ lặp lại tình trạng quá tải giống như TP. HCM hiện nay. Dự án này nếu thành công sẽ phá vỡ và làm mất mát một vùng đất đẹp, quý, hiếm của Thành phố, trong khi TP. HCM hiện nay đang ở trong tình trạng quá tải trầm trọng về mọi mặt và đang không có lối ra. Vì vậy, nên chăng ta hãy cùng chọn một lời giải khác.

Bên kia bờ sông Sài Gòn, giáp ranh với Quận 1 là Quận 2. Quận này nguyên là một phần của Huyện Thủ Đức cũ (Quận 2, Quận 9 và Huyện Thủ Đức). Huyện Thủ Đức cũ có diện tích **211,50km<sup>2</sup>**, dân số hiện nay khoảng 500 ngàn người. Huyện Thủ Đức cũ có 3 con sông: sông Sài Gòn, sông Đồng Nai, sông Nhà Bè bao bọc. Phía đông giáp Long Thành - Đồng Nai, phía tây giáp Quận 1, phía nam giáp Nhơn Trạch - Đồng Nai và phía bắc giáp tỉnh Bình Dương. Vị trí của Huyện Thủ Đức cũ trong con mắt của các nhà đầu tư trong và ngoài nước thật sự là một vị trí hái ra tiền. Để giải quyết vấn nạn quá tải của cơ sở hạ tầng và để 50, 60% dân số nội thành có chỗ để bốc hơi thì Huyện Thủ Đức cũ là một vùng đất thật tuyệt vời nếu ta có ý tưởng xây dựng một thành phố mới bên cạnh thành phố cũ giống như Phố Đông - Thượng Hải. Trên vùng đất này, việc đầu tiên cần làm là ta sẽ định hướng phát triển kinh tế xã hội cho một tương lai rất xa, sau đó là quy hoạch và xây dựng theo định hướng cơ cấu kinh tế đó. Tại đây, hạ tầng cơ sở xây dựng mới nên đồng bộ, phù hợp với tình hình phát triển của thành phố mới. Và để sánh vai cùng các nước trong khu vực, ta sẽ xây dựng những công viên và quảng trường rộng đến hàng trăm hecta và vì có đủ quỹ đất nên ta dễ dàng tạo ra những dấu ấn độc đáo, vượt trội của một thành phố Nam Bộ – một thành phố có vai trò là trung tâm kinh tế, văn hóa của cả nước. Không những thế, ta còn xây dựng cho thành phố này một cơ chế mới như bầu cử trực tiếp người thị trưởng của mình? Xây dựng một nề nếp quản lý đô thị mới: không có chợ lề đường, không có bán hàng rong, không xả rác bừa bãi, không có quán nhậu; những người dân cư ngụ trong thành phố mới có lối sống văn hóa và văn minh đô thị cao. Những qui định rất nghiêm ngặt về

quy hoạch, quy chuẩn xây dựng, màu sắc đô thị sẽ được áp dụng, v.v. Và nếu thành công, thành phố mới sẽ là một đôn bầy để ta nhân rộng ra cả nước.

Riêng TP. HCM hiện nay nếu được, ta sẽ định hướng lại về cơ cấu kinh tế, ví dụ như: thành phố đi bộ, thành phố của trung tâm mua bán nhỏ, thành phố du lịch lịch sử (truyền thống đấu tranh của sinh viên học sinh và ngày 30/4 lịch sử), v.v. thì, sự thay đổi trên chắc chắn sẽ làm giảm giá nhà và đất ở thành phố cũ; ngược lại, giá sẽ tăng rất nhanh ở thành phố mới. Đến đây ta hãy để cho quy luật thị trường tự điều tiết.

## Đến hẹn lại lên!?

**Phạm Thế Châu**

Chúng ta đã bước qua quý tư của năm 2004 và Tết cổ truyền lại đến mang theo biết bao điều muốn nói.

Tôi là một sinh viên tỉnh đang theo học tại thành phố nên điều đáng nói của tôi là chuyện mua vé tàu về quê mỗi dịp xuân về.

Vâng, chắc mọi người chúng ta còn nhớ hiện tượng “ùn tắc” tại ga xe lửa Sài Gòn trong dịp chuẩn bị ăn tết năm 2003. Báo chí đã phản ánh nhiều: nào là công nhân phải bỏ sở làm chầu chực từ 1-2 giờ khuya để mua vé, nào là lớp người nổi “đuôi rồng rắn” nhích lên từng bước khổ sở, nào là có nhiều người phải bỏ cuộc vì bị ngắt xiủ “giữa trận tiền”... nhưng điều làm tôi đau lòng hơn là bởi giữa cái cảnh mọi người “lâm than” để cố mua cho mình một tấm vé ấy thì vẫn có nhiều cò mồi nhờn như chào mời với giá “cắt cổ” nhưng lại chẳng thấy ai đá động gì. Có thể nói, đây quả là một chuyện lạ, bởi giữa cái thời buổi kinh tế thị trường này, người dân vẫn còn cái cảnh xếp hàng như vậy sao? “thượng đế” sao mà bị đọa đày tội nghiệp quá!

Chính cái thực tế này mà các tệ nạn tha hồ phát sinh: cò mồi, đi xe chui... là điều không thể tránh khỏi. Khi đưa việc này làm việc với lãnh đạo ngành đường sắt, các phóng viên đã nhận được thái độ chối quanh: nào là chúng tôi không chịu trách nhiệm, không thể kiểm soát nạn cò mồi, nào là chúng tôi đã lắp đặt thêm máy để kiểm soát nhân viên bán vé, khi được hỏi tại sao ngành đường sắt để cho người dân phải khổ sở khi mua vé thì họ thản nhiên trả lời: do tâm lý mọi người muốn về quê sớm nên nôn nóng, nào chúng tôi đã tăng cường thêm nhân viên, tăng máy, tăng ca... nhưng thực tế có giải quyết được tình trạng ách tắc?

Có thể thấy những biện pháp mà lãnh đạo ngành đường sắt đưa ra để xử lý tình hình là không thỏa đáng. Thật vậy, muốn giải quyết nạn cò mồi chẳng cần phải lắp đặt máy kiểm tra chi cả, bởi khi còn có cò thì tất có cung và như thế người ta sẽ làm mọi cách mà lách luật. Còn về chuyện tăng cường thêm lực lượng phục vụ thì quả là rất hạn chế, bởi nhà ga Sài Gòn làm gì có đủ bàn bán vé để giải tỏa nhanh chóng hàng vạn người muốn mua cùng một lúc.



Chính vì thế để giải quyết vấn đề này, chúng ta cần phải có cái nhìn chiến lược và phải giải quyết vấn đề từ tận gốc, chứ không phải bằng một vài giải pháp riêng lẻ.

Vậy đâu là lời giải? Về điều này lãnh đạo đường sắt hơn ai hết, biết rất rõ những giải pháp khắc phục có tính lâu dài và bền vững. Nên chằng vào những dịp gần tết như thế này chúng ta phải phân nhỏ dòng người mua vé bằng cách mở thêm một hoặc vài đại lý rải rác trong khu vực thành phố như vậy thì dòng người sẽ chẳng có lý do gì để đổ dồn về ga Sài Gòn, họ có thể chọn những địa điểm gần nơi họ sống để mua. Tại sao không thực hiện sơ bộ việc bán vé, chẳng hạn việc bán vé nên tiến hành sớm hơn để người dân không có cảm giác “thiếu vé” để rồi lại tất bật vội vã đi mua. Nếu làm được điều này thì việc có trong tay một tấm vé để về quê ăn tết không còn là chuyện trên trời, nếu có đó chỉ là vấn đề tài chính mà thôi, và như vậy nạn cò mồi nhức nhối cũng không còn lý do gì để tồn tại trên đời, chúng sẽ nhanh chóng bị thất nghiệp ngay, thế là một mũi tên ta đã diệt được nhiều “con chim”.

Nếu ngành đường sắt sợ phải chia bớt huê hồng cho các đại lý thì chúng ta có thể xử lý bằng giải pháp linh động, nghĩa là ta chỉ mở đại lý vào dịp gần tết còn ngày thường thì chỉ bán vé tại ga chính. Lẽ nào vì một ít lợi nhuận mà chúng ta lại để người dân phải khổn đốn như vậy sao?

Dĩ nhiên những giải pháp trên cũng chỉ là giải pháp có tính trước mắt còn về lâu dài cần thiết chẳng chúng ta nên dời ga Sài Gòn về một địa điểm khác, nơi có đủ điều kiện để ngành đường sắt phục vụ mọi người tốt hơn trong bối cảnh hiện tại. Đó có thể là một vấn đề cần nhiều thời gian suy nghĩ, còn trước mắt trong năm 2004 này, ngành đường sắt liệu đã có kế hoạch gì để khắc phục những bài toán của năm 2003? Hay là “đón xuân này cũng giống xuân kia”, người dân lại tiếp tục lao đao, vật lộn vất vả để mua được một tấm vé tàu tết cho riêng mình? Hy vọng điệp khúc “đến hẹn lại lên” không còn dùng cho năm nay!



**Cảnh chờ đợi mua vé tàu tại ga Sài Gòn**

*Nguồn: <http://vnexpress.net/Vietnam/Xa-hoi/2004/12/3B9D9D90/>*