

Thực trạng quản lý đô thị

Nhìn từ con đường Phạm Ngọc Thạch,
bên hông trường Đại học Kinh tế

DANH ĐỨC

Con đường Duy Tân cây dài bóng mát... Xin được phép nhắc đến con đường nhân thiết hàng ngày bên hông trường ĐHKT, nay mang tên Phạm Ngọc Thạch trong ý nghĩa sau: Sao con đường lẽ ra phải quang đãng, yên tĩnh, "kín cổng cao tường" này nay lại ồn ào, náo nhiệt, xe cộ qua lại như mắc cửi đến thế!

Từ đầu đường về phía Võ Thị Sáu sáng sáng đã đầy ắp những hàng quán điểm tâm, khách ăn ngồi tràn vỉa hè. Trở lên một chút đến ngã tư Điện Biên Phủ đã thấy "phố hàng kính" với các cửa hiệu bán kính đeo mắt. Bước ngược lên một chút nữa là "phố ăn uống" với những nhà hàng đủ kiểu, từ cỗ kính trang nhã đến bình dân, và từ một năm hơn trở lại là một quán buffet ồn ào mà mùi thức ăn quện lẫn với mùi người, nhất là vào buổi trưa, khi những đoàn khách du lịch đi theo tour rầm rập xuống xe, và với mùi khói xe của một đoạn đường bị nghẽn khi cả hai bên đường xe hơi đều đậu chờ khách ăn. Qua khỏi cửa hông của ĐHKT là "phố phòng trà". Dường như không một lúc nào, từ sáng đến khuya, con đường này vắng bóng người và xe, nhất là vào giờ trưa hay đầu buổi tối, khi mọi người đều ào ào đổ ra đường để về nhà, hay đi ăn, hay từ nơi khác đến đây ăn uống. Một con đường theo qui hoạch từ thời xa xưa là nằm trong khu ngoại giao, khu biệt thự tinh mịch, nay trở thành một phố buôn bán nhộn nhịp. Không còn nữa con đường "nên thơ" ngày nào, thay vào đó là một con đường kinh doanh náo nhiệt, như mọi con đường khác trong thành phố này.

Có thể gọi đó là sự phát triển? Có thể, nếu chỉ nhìn trong góc độ giá trị kinh tế của từng ngôi nhà, từng m² diện tích trên con đường này, từ huê lợi phát sinh từ việc buôn bán trên con đường này... Thế nhưng nếu nhìn trong một góc độ khác, góc độ quản lý đô thị, e rằng đây không phải là sự phát triển đúng hướng mà là phá vỡ diện mạo đô thị đồng thời một góp phần vào nạn "nhân mãn" và sự bế tắc

lưu thông của khu vực này do số lượng khách và xe cộ văng lai vượt qua "sức tải" của con đường đã được qui hoạch làm một khu dân cư, ngoại giao, từ đó góp phần vào sự bế tắc lưu thông trong toàn thành phố. Càng có thể khẳng định rằng đây là một sự phát triển lệch hướng khi những con đường khác quanh khuôn viên trường ĐHKT, như đường Nguyễn Đình Chiểu, đường Pasteur, đường Võ Văn Tần, xa hơn một chút là đường Nam Kỳ Khởi Nghĩa, đường Điện Biên Phủ... cũng đổi thay tương tự. Hậu quả của sự thay đổi "công năng" các con đường trong khu vực này và các khu vực khác tương tự ở nội thành là gì nếu không phải là làm tăng gấp bội lượng người văng lai và xe cộ qua lại, dừng đỗ... Từ đó là kẹt xe thường trực, kẹt xe dây chuyền, kẹt xe không tháo gỡ được. Đến nỗi mới có những dự án "trời ơi" như 2.000 tỷ đồng cho 4,5km² đường Nam Kỳ Khởi Nghĩa để mở rộng con đường này đang bết kẹt xe... Sẽ còn có bao nhiêu dự án khác tương tự mà chi phí bị đội lên tận trời cao bởi chi phí đền bù giải toả? Và liệu các con đường mở rộng đó sẽ được thông thoáng như ý muốn của những nhà quy hoạch? Đã có những ý kiến phản bác cho rằng có mở rộng đường đến đâu mà các con đường xương cá vẫn chật hẹp thì không bao giờ hết kẹt xe!

Thiết nghĩ vấn đề phức tạp: khi nào thành phố này vẫn cứ tiếp tục là một thành phố mà đường nào cũng trở thành phố buôn bán, không còn phân biệt đâu là khu dân cư, đâu là khu hành chính, đâu là khu thương mại, mặt tiền nào ở bất cứ con đường nào cũng trở thành "mặt bằng buôn bán" cả, ngay cả các công sở, trường học, công viên cũng đục tường cho thuê mặt bằng trở cửa hiệu! Thậm chí ngay cả khu ngoại giao đoàn, chỉ cách trường ĐHKT một "bên kia đường" nay cũng đầy quán xá. *Tình trạng "chung chạ" này chính là một trong những nguyên nhân sinh ra mọi trục trặc không lồ về mặt lưu thông (và trật tự trị an) do lẽ buôn bán, quán xá thu hút thêm một*

lượng khách văng lai đông gấp nhiều lần lượng dân số tại. Ở mọi thành phố trên thế giới được qui hoạch và quản lý tốt, đều phân biệt rất rõ: khu dân cư chỉ để ở, khu buôn bán chỉ để buôn bán, khu hành chính... ngay trong từng quận một để có thể chan hoà được lưu lượng xe cộ từ các khu đông đúc qua các khu vắng xe... theo nguyên tắc "bình thông nhau". Paris, Singapore, thậm chí ngay cả Bangkok, ... đều như thế. Sài Gòn xưa cũng thế, đường Duy Tân (nay là Phạm Ngọc Thạch), đường Trần Cao Vân chẳng hạn chỉ là để ở dưới dạng vi-la không được xây nhà cao hơn hai tầng, không được buôn bán. Ai chấp nhận những điều kiện đó, thì dọn đến đây mà ở, với khả năng tài chính của mình. Thật ra, không phải chỉ giới quý tộc mới độc quyền sinh sống trong các khu dân cư, mà cả giới công tư chức, giáo sư cũng có thể được sống trong những con đường hoàn toàn không buôn bán như Đặng Tất, Đặng Dung, Trần Quý Khoách... ở Tân Định, quận I mà lúc đó không phải là những con đường "quý phái" gì cho cam. Chính sự tách biệt khu dân cư, khu hành chính với khu buôn bán đã điều hoà dân số, lưu lượng giao thông.

Khi các con đường đều biến thành phố buôn bán, thì cư dân trên các con đường đó cũng dần trở thành người buôn bán và đổi tính đổi nết theo chức năng buôn bán đó. Một đô thị sống trong mọi khía cạnh của đời sống con người, từ con người sinh lý, con người văn hoá, con người kinh tế, con người xã hội... Mỗi đời sống đó thể hiện qua từng hoạt động khác nhau. Con người sinh lý qua những nhu cầu ở, ăn uống, nghỉ ngơi, chăm sóc y tế... Con người văn hoá qua những nhu cầu và thụ đắc về giáo dục, đào tạo, thông tin, giải trí... Con người kinh tế qua những hoạt động nghề nghiệp, lao động, kinh doanh... và cả đi lại, liên lạc... Con người xã hội qua những quan hệ liên cá nhân, từ trong gia đình ra chòm xóm đến cộng đồng, xã hội... Mỗi mảnh đời đó góp lại thành một cuộc đời, và mỗi cuộc đời cả thể góp lại thành cuộc sống xã hội. Để cho đời sống xã hội và từng cá nhân được trơn tru, tất cả phải tuân theo một số qui ước, tập quán, luật lệ..., trong sự quản lý và qui hoạch của chính quyền, nhà cung cấp chủ chốt các dịch vụ đó.

(Xem tiếp trang 38)

nền kinh tế quốc dân/thế giới thách thức chủ yếu đối với các tổ chức chính là thấu hiểu nhu cầu thay đổi liên tục của người tiêu dùng và tổ chức nào có được khả năng này thì sẽ được tưởng thưởng xứng đáng. Hãy lấy Nike làm ví dụ, Nike rất am hiểu nhu cầu giày dép của người tiêu dùng quốc tế và chính khả năng này đã đưa Nike trở thành thương hiệu hàng đầu trong ngành giày dép mặc dù trên thực tế Nike không trực tiếp sản xuất giày dép.

Năng lực sản xuất hàng hóa hay dịch vụ trong dài hạn là một mục tiêu tiền bộ của tổ chức. Tối thiểu, tổ chức phải xác định sự tồn tại của lực lượng nhân sự nòng cốt, các chính sách, quá trình, thủ tục và phương thức quản lý để duy trì và hoàn thiện năng lực này. Chứng nhận ISO 9000 chính là quá trình được quốc tế công nhận nhằm chính thức khẳng định sự tồn tại trên. Đối với tổ chức trong lĩnh vực hàng tiêu dùng, trong tương lai phải phát triển như nhà sản xuất hàng tiêu dùng rẻ nhất và hiệu quả nhất. Các tổ chức phải liên tục tìm kiếm những

phương thức sản xuất mới hay quá trình hoặc địa điểm mà tổ chức có thể sản xuất hàng loạt sản phẩm chất lượng cao với chi phí thấp nhất. Ví dụ rõ nhất là trong ngành sản xuất ô tô, qua mấy thập kỷ, hàng loạt các nhà chế tạo ô tô nội địa và quốc tế đã phải đóng cửa; trong khi những nhà chế tạo còn lại thì liên tục cải tiến kỹ thuật sản xuất, vận dụng trên nhiều địa bàn khác nhau để giảm chi phí sản xuất. Đối với các tổ chức thuộc ngành công nghệ cao, do sản phẩm lỗi thời nhanh chóng, nên tổ chức phải liên tục tìm kiếm những sản phẩm mới mà người tiêu dùng ưa thích. Tổ chức phải thuê lực lượng tài năng nhất, liên tục tái đào tạo nguồn nhân lực, tăng vốn đầu tư vào hoạt động nghiên cứu và phát triển để phát triển một loạt những sản phẩm mới, tiến hành thử nghiệm trên thị trường để xem sản phẩm mới nào đáp ứng nhu cầu người tiêu dùng, sau đó lập hệ thống phân phối, lưu thông sản phẩm. Tất cả quá trình trên đòi hỏi phải nỗ lực, rất tốn kém và rủi ro cao.

Không chỉ am hiểu người tiêu dùng và quá trình sản xuất, một tổ chức mạnh

phải là một tổ chức liên kết chặt chẽ trong đó mục tiêu của tổ chức và nhu cầu của cá nhân thành viên phải đồng nhất với nhau. Sau nữa, tổ chức phải biết làm thế nào để thích hợp trong môi trường mà tổ chức hoạt động thông qua việc nắm vững ngoại tác của tổ chức như nhà cung cấp, tổ chức cạnh tranh, chính quyền, xã hội và văn hóa. Sau cùng, nền tảng đạo đức doanh nghiệp vững mạnh là điều quan trọng để có được lòng tin của nhà đầu tư, chính quyền, và của xã hội. Enron, Worldcom và Anthur Andersen đã từng là tập đoàn công nghiệp lớn thứ bảy, là tập toàn viễn thông hàng đầu, và công ty kiểm toán giữ vị trí thứ hai của Mỹ. Sự sụp đổ nhanh chóng, đầy bất ngờ của các tập toàn trong năm 2001-2002 xuất phát từ việc thiếu nền tảng đạo đức kinh doanh trong một bộ phận lãnh đạo của các tập đoàn và thông đồng tạo ra báo cáo tài chính gian lận, tiêu hủy tài liệu để đánh lừa chính quyền Mỹ, nhà đầu tư, cổ đông và người lao động ■

(Còn tiếp)

(Tiếp theo trang 41)

Thực trạng quản lý đô thị...

Chính vì tính đa dạng của cuộc sống đó, qui hoạch và quản lý đô thị là một bài toán với nhiều ẩn số khác nhau: quản lý dân số, quản lý trị an, quản lý kinh tế, quản lý địa chính, quản lý xây dựng, quản lý giao thông, quản lý giáo dục, quản lý y tế, quản lý pháp luật... vân vân. Khi "con người kinh tế" lấn át mọi "con người" khác nơi mỗi người, nhất là "con người văn hoá", "con người xã hội"

..., thì đó không phải là lối sống của người thị dân đích thực. *Người thị dân đích thực không chỉ là con người kinh tế mà thôi mà còn là con người trong tổng thể sinh hoạt của mình. Một đô thị đích thực không chỉ gồm phố buôn bán!*

Tình trạng đầu đầu cũng buồn cũng bán (lẻ, cò con, họp chợ...) vừa phản ánh một nền kinh tế gia đình và cả nền kinh tế ngầm chưa tiến lên được nền kinh tế qui mô cho dù là xí nghiệp và nhỏ, vừa phản ánh một tình trạng thiếu công ăn việc làm trong những ngành nghề

chuyên môn, vừa phản ánh những tàn dư của những thói quen sống ở nông thôn. Tất nhiên, không thể phủ nhận rằng đây là "nội cơm" hằng ngày, và cả tích lũy, của một số đông người. Thế nhưng, mặt tích cực này lại hạn chế việc tiến đến một xã hội công nghiệp như các nghị quyết đã đề ra. Khó có thể công nghiệp hoá nếu nhà nhà chủ trương "không đi học, thì ở nhà mở tiệm tạp hoá"!

Thế cho nên, việc qui hoạch và quản lý thành phố này không thể chỉ do Viện qui hoạch và Văn phòng Kiến trúc sư trưởng mà còn cần đến các ngành khác. Tỉ như ngành giáo dục cũng có thể góp phần bằng cách giáo dục ý thức công dân, giáo dục luật đi đường, giáo dục phép lịch sự (tất nhiên bằng những phương pháp sao cho dễ lĩnh hội nhất) ... Tỉ như ngành luật pháp cũng có thể góp phần đề xuất những sửa đổi, bổ sung vào bộ luật dân sự đã có những điều khoản qui định đời sống đô thị cùng các quan hệ liên cá nhân, tỉ như cách xử lý khi chung một bức vách tường..., để mọi người có thể tự giải quyết với nhau bằng luật pháp thay vì bằng bạo lực. Và cơ bản phải sớm có những qui định lại về địa bàn kinh

doanh/ không được kinh doanh. Đã muộn màng hay chưa việc phân lập các khu kinh doanh với các khu phi kinh doanh? Dường như là đã muộn rồi cũng như đã muộn màng khi nay mới nghĩ đến việc xây dựng một hệ thống chuyên chở công cộng. Thế nhưng, nếu đã đủ can đảm bắt đầu dự án xe buýt trợ giá và nay đã bắt đầu có khách; thậm chí trên một số tuyến xe buýt đã bị quá tải, thì cũng có thể làm lại từ đầu trong vấn đề tái qui hoạch các địa bàn kinh doanh ... Nếu không trả lại cho thành phố này nguyên trạng mà, cách đây 20 năm thôi vẫn còn đáng đắp của một đô thị "cần đổi" trong góc độ phân biệt địa bàn dân cư/ kinh doanh, thì e rằng các dự án mở rộng đường, xây đường trên cao, đường metro... sẽ không đạt hiệu quả.

Trong cái nhìn tổng thể đó, mỗi Sở ban ngành sẽ phải cùng định ra những phương hướng hoạt động sao cho hoạt động của ngành mình hướng đến một trật tự đô thị thực sự, và rồi tất cả những phương hướng hoạt động đó, sau khi đã được cân nhắc lợi hại, tổng hợp lại thành một đề án qui hoạch, quản lý đô thị toàn diện ■