

SINH THÁI HÓA ĐÔ THỊ TẠI VIỆT NAM: MÔ HÌNH NÀO CHO BÌNH DƯƠNG?

URBAN GREENING OF VIETNAM CITIES: WHAT MODELS FOR BINH DUONG CITY

TRẦN ANH TUẤN^(*)

TÓM TẮT: Các đô thị Việt Nam đang bước vào một giai đoạn bùng nổ đô thị hóa với sự gia tăng cả về số lượng lẫn chất lượng đô thị. Trong số đó, thành phố Bình Dương nổi bật lên, được xem như một đô thị trẻ năng động. Với những dự án đầy tham vọng, thành phố mới Bình Dương đang được định hướng trở thành một đô thị thông minh, hiện đại, xanh, sạch và thân thiện môi trường để nâng cao hiệu quả kinh tế, giúp môi trường sống ngày càng tốt hơn, người dân được phục vụ tốt hơn và tạo điều kiện cho người dân tham gia quản lý đô thị, giám sát chính quyền. Cụ thể hơn, thành phố thông minh sẽ là sự hội tụ của ba yếu tố gồm: hạ tầng hiệu quả, phát triển bền vững và môi trường sống thân thiện. Có thể thấy ba yếu tố này cũng đồng thời chính là biểu hiện của quá trình sinh thái hóa đô thị vốn đang là một mô hình rất cần thiết và thích hợp với xu thế chung của thế giới cũng như khả năng tiếp cận của Việt Nam trong mối đe dọa về các vấn đề đô thị.

Từ khóa: đô thị, sinh thái, đô thị sinh thái, giao thông, môi trường.

ABSTRACT: Vietnamese cities are entering a period of urbanization in full swing with quantitative and qualitative urban growth. Among them, Binh Duong city emerges considered as a young dynamic city. With its ambitious plans, the city aims to become a smart metropolis to enhance economic efficiency, improve the living environment, better serve people and facilitate the participation of the citizens in city management and government control. More specifically, this smart city will be the convergence of the three elements: an effective infrastructure, a sustainable development and a friendly living environment. It can be seen that these three factors are also indicative of the much needed process of urban greening that is adapted to the global trend and to the accessibility of Vietnam to the threats of urban problems.

Key words: urban, ecology, eco-city, transport, environment.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Mô hình đô thị sinh thái hiện đang là câu hỏi lớn đối với nhiều chuyên gia nghiên cứu về đô thị không chỉ ở Việt Nam mà cả trên thế giới. Thực tế cho thấy, họ đang cố gắng đi tìm một mô hình phát triển

chung cho các đô thị sinh thái trong xu hướng phát triển đô thị bền vững nhưng vẫn đảm bảo tính riêng biệt của từng đô thị, tương ứng với những đặc tính riêng về môi trường tự nhiên và xã hội của đô thị đó. Rõ ràng đây là một bài toán khó khi phải tìm

^(*) TS. Trường Đại học Văn Lang, Email: trananhtuan57@yahoo.com

một câu trả lời chung cho nhiều biến số riêng. Tuy nhiên, câu trả lời sẽ dễ dàng hơn khi quan niệm tính sinh thái của một đô thị luôn dựa trên việc tận dụng và khai thác tối đa những nguồn lực và nhân lực mà chính đô thị đó đang có cũng như hài hòa và kiểm soát được nhu cầu hợp lý cho tương lai.

Sau nhiều nghiên cứu, tựu chung lại, cho đến nay, mô hình đô thị sinh thái đã bắt đầu được định hình dựa trên một số các hướng sau:

2. CÁC XU HƯỚNG PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ SINH THÁI TRONG XU HƯỚNG PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ BỀN VỮNG

2.1. Giới hạn hợp lý và kiểm soát hiệu quả kích thước vật lý của đô thị

Kích thước vật lý đô thị được xem là phản biểu hiện dễ thấy nhất, kết quả của những chính sách và chiến lược phát triển không gian đô thị. Kích thước vật lý cũng cho thấy mức độ tập trung dân cư của đô thị đó. Có nhiều xu hướng cho rằng, đô thị càng lớn thì càng phát triển. Tuy nhiên, trên thực tế những đô thị lớn thường phát sinh rất nhiều vấn đề do sự tập trung quá đậm đặc dân cư, sự mất cân bằng giữa nguồn cung và cầu để phục vụ khối dân cư đó, dẫn đến mất cân bằng sinh thái do các nguồn lực tự nhiên được huy động tối đa cho cuộc sống đô thị mà ít có những biện pháp phục hồi, ngay cả khi đã cậy nhờ đến những vùng lãnh thổ xung quanh trong việc cung ứng hỗ trợ. Chính vì vậy, để sinh thái hóa các đô thị, mà về bản chất là tái lập sự cân bằng sinh thái trong cuộc sống đô thị, các đô thị cần phải được xác định quy mô không gian vật lý tối đa hợp lý của mình dựa trên việc xác định các nhu cầu và nguồn lực không chỉ trong khu vực lãnh thổ

đô thị mình quản lý mà còn tính toán cả khả năng huy động các vùng lãnh thổ xung quanh. Nói cách khác, sự cung ứng kế cận cần phải được tận dụng tối đa và là điều kiện tiên quyết để quyết định kích thước đô thị, giảm thiểu và tránh phụ thuộc vào các nguồn cung ứng từ những nơi khác. Về mặt nội tại, việc kiểm soát được kích thước vật lý đô thị sẽ giúp cân bằng hơn hệ thống kết cấu hạ tầng kỹ thuật cũng như xã hội của đô thị.

Thực tế cho thấy, các đô thị Việt Nam hiện đang bị rơi vào cái bẫy đô thị hóa khi mãi miết chạy theo xu hướng phình to, gia tăng kích thước đô thị không tính toán, nghĩa là một cơ thể đô thị béo phì trên một bộ khung xương kém phát triển. Đây được xem là xu hướng phản sinh thái khi phải phá hủy các nguồn lực tự nhiên để xây dựng các khu vực đô thị mà không dựa trên việc tính toán các nhu cầu nội tại cũng như ngoại lai của đô thị. Các địa phương, do chiến lược riêng của mình, mở rộng đô thị bằng mọi giá và không theo chiến lược trong hệ thống đô thị quốc gia đã làm cản trở khả năng lồng ghép mô hình đô thị sinh thái khi mà đồng thời xảy ra cả hai hiện tượng mất cân bằng: quá tải ở những đô thị lớn và không có nguồn lực phát triển ở những đô thị nhỏ. Quá trình sinh thái hóa đô thị Việt Nam sẽ trở nên dễ dàng hơn khi bắt đầu từ những đô thị quy mô vừa và nhỏ, nơi áp lực về đất đai chưa cao, hoặc từ các đô thị mới, nơi chưa có nhiều mâu thuẫn nội tại được tích tụ và lưu cữu qua nhiều năm do đã không được giải quyết một cách triệt để trong quá khứ. Các đô thị này sẽ là những hình mẫu thử nghiệm đầu tiên, để từ đó các mô hình sinh thái sẽ được đánh giá

để thực hiện tại các đô thị lớn vốn có nhiều phức tạp và khó khăn hơn trong việc sinh thái hóa đô thị.

2.2. Phát triển cân đối cảnh quan thiên nhiên và nhân tạo

Từ trước đến nay, vẫn có quan điểm cho rằng cảnh quan đô thị là cảnh quan nhân tạo, nói cách khác việc kiến tạo đô thị là sự chuyển đổi từ cảnh quan môi trường tự nhiên (đặc trưng bởi các yếu tố cây xanh, địa hình, mặt nước,...) sang cảnh quan môi trường đô thị (thể hiện bởi các yếu tố công trình, nhà cửa, đường phố,...) thông qua sự can thiệp, sắp xếp lại bởi bàn tay con người. Sự can thiệp này với các đô thị Việt Nam đôi khi có phần trở nên “thô bạo”, các thành phố hầu như không còn giữ được những không gian tự nhiên hoặc vẫn còn một số ít, nhưng tính tự nhiên của chúng trở nên giả tạo bởi những thiết kế bất chước tự nhiên. Nghĩa là người ta phá hủy thiên nhiên vốn có sẵn để thay bằng những “thiên nhiên” nhân tạo mang tính trang trí. Các hệ sinh thái tự nhiên cũ của địa phương phải nhường chỗ cho những hệ sinh thái mới được đưa từ nơi khác về. Điều này cùng với trào lưu bê tông hóa dẫn đến những hệ lụy về sinh thái đô thị như thiếu các khoảng không gian xanh, mặt nước bị thu hẹp và ngày càng ô nhiễm, các hiện tượng đô thị như đảo nhiệt hay ngập lụt ngày càng phổ biến và trầm trọng hơn,... Không chỉ trong khu vực trung tâm, đô thị hóa tràn lan cũng đang tàn phá hệ sinh thái ven đô, đặc biệt là các hệ sinh thái nông nghiệp, bởi việc xây dựng không kiểm soát và sử dụng đất theo những lợi ích tức thời hơn là những chiến lược lâu dài.

2.3. Phát triển hệ thống giao thông hoàn chỉnh, đa dạng và thân thiện

Cách làm hiện tại của các thành phố Việt Nam là mở đường to hết mức có thể nhằm giải quyết các vấn nạn về giao thông đô thị. Việc mở đường này có vẻ như là một biện pháp “hiệu quả” nhưng về thực tế cho thấy, ngay cả những đường to nhất cũng vẫn không thể đạt được hiệu quả như mong muốn. Toàn bộ mặt đường chủ yếu chỉ dành cho ô tô và xe máy, không có (và cũng không thể) phân luồng. Giao thông công cộng tại các đô thị chủ yếu vẫn là xe buýt nên lại càng gia tăng thêm áp lực cho hệ thống giao thông đường bộ. Các loại hình giao thông nhẹ đô thị chưa được nhìn nhận đúng mức nên hầu như không có chỗ đứng trong thành phố. Giao thông quá phụ thuộc vào các nguồn năng lượng không thể tái tạo được như xăng, dầu,... gây ra lượng khí thải cao, ô nhiễm môi trường. Chính vì vậy, thay vì phát triển hệ thống giao thông đô thị đơn thuần chỉ chạy theo số lượng như hiện tại, các thành phố cần có những chiến lược phát triển cả về chất lượng lẫn số lượng, mà trong đó chất lượng cần được coi trọng hơn. Các loại hình giao thông cần được đa dạng hóa, khuyến khích đẩy mạnh giao thông công cộng (giao thông trực tốc độ cao, giao thông nhánh thân thiện), các loại phương tiện giao thông ít gây ô nhiễm môi trường, khuyến khích và tạo điều kiện cho các loại hình giao thông nhẹ vốn được xem là tiền đề để sinh thái hóa đô thị.

2.4. Tối ưu hóa cơ cấu sử dụng đất

Được xác định là nguồn tài nguyên đầu vào quan trọng, việc khai thác sử dụng đất đai ngày càng được chú ý hơn để phục vụ cho các nhu cầu phát triển đô thị. Cùng với

sự phát triển của đời sống kinh tế - xã hội đô thị, cơ cấu sử dụng đất đai ngày càng trở nên đa mục tiêu. Nói cách khác, quá trình phát triển của các mục tiêu phục vụ, nhu cầu sử dụng cùng với tác động của nền kinh tế thị trường đã làm tăng mức độ phức tạp trong hoạt động quản lý, vận hành khai thác sử dụng đất đai. Tranh chấp trong việc chuyển đổi các khu vực đất đai giữa các mục tiêu sử dụng (đất nông nghiệp/đất phi nông nghiệp), giữa phát triển và bảo tồn đất đai ngày càng nảy sinh nhiều hơn nên các đô thị Việt Nam đang phải đứng trước yêu cầu có hướng tiếp cận phù hợp hơn trong phân bổ, chia sẻ nguồn đất đai phục vụ mục tiêu phát triển.

Có thể thấy rằng, việc sử dụng đất đai đồng thời vừa là khởi nguồn vừa là hệ quả của ba yếu tố đã phân tích ở trên: mở rộng đô thị, chuyển đổi cảnh quan và phát triển giao thông. Hiện tại, việc sử dụng đất đai vẫn chủ yếu dàn trải theo chiều ngang dẫn đến sự lãng phí đất đai đô thị, đồng thời đe dọa đến các hoạt động nông nghiệp ven đô vốn gắn liền chặt chẽ với đất. Tại một số thành phố, tuy cũng đã bắt đầu có xu hướng chuyển đổi việc sử dụng đất hiệu quả hơn theo chiều cao và chiều sâu, tuy nhiên cách thức này mới chỉ là các biện pháp bị động đối phó tình thế nhiều hơn là chủ động trong chiến lược phát triển. Mặt khác, sự mất cân bằng trong việc khai thác đất đai theo các công năng sử dụng đất khác nhau, ví dụ như nhà ở ngày càng có xu hướng cao tầng hóa trong khi giao thông đô thị vẫn đơn tầng, dẫn đến những lệch pha trong hoạt động đô thị.

Đơn năng hóa công năng trong sử dụng đất của các quy hoạch hiện tại, vốn là cách làm của quá khứ khi mà việc quản lý đất đai còn thô sơ, đã tỏ ra bất hợp lý. Xu hướng để sinh thái hóa các thành phố là nên trộn lẫn các công năng nhằm giảm thiểu tối đa giao thông không cần thiết trong thành phố thông qua việc thiết lập các dịch vụ kế cận thiết yếu cho người dân ngay chính trong lòng các khu dân cư. Điều này còn đem lại những tiện nghi dịch vụ hấp dẫn đồng thời cho các khu vực dân cư khác nhau dựa trên sự tự cung tự cấp của chính họ thay vì người dân phải dịch chuyển và phải trông chờ vào sự thiết lập các không gian dịch vụ tập trung của thành phố.

2.5. Ổn định môi trường xã hội

Đô thị là một không gian phức hợp về xã hội với nhiều nhóm dân cư khác nhau. Xã hội đô thị Việt Nam hiện nay cho thấy đã bắt đầu có sự phân hóa ngày càng rõ ràng hơn giữa các nhóm dân cư này theo từng mức sống, việc làm, giai cấp, nguồn gốc, đặc tính tâm lý khác nhau. Trong tương lai, sự phân cấp này có thể sẽ mạnh mẽ hơn do cách bố trí các dự án đô thị ngày càng được phân cấp theo đối tượng khách hàng. Điều này có thể thấy qua quá trình “trường giả hóa” các khu phố trung tâm khi các tập đoàn lớn bỏ tiền mua lại những khu dân cư cũ, gắn liền với một thời kỳ phát triển đô thị, để thiết lập các không gian ở và dịch vụ sang trọng dành cho các tầng lớp trên, đẩy những dân cư gốc đa phần có thu nhập trung bình và thấp ra khỏi trung tâm thành phố. Sự “trường giả hóa” này tuy đem lại những cơ hội để thay đổi diện mạo các khu trung tâm đô thị nhưng cũng làm gia tăng sự bất ổn và mâu thuẫn xã hội

đô thị khi đô thị trở nên mất cân bằng. Như vậy, khi xây dựng bố cục không gian đô thị, cần xem xét lợi ích của các nhóm dân cư khác nhau cũng như của từng người dân để bảo đảm sự chung sống hòa thuận của họ cũng như hỗ trợ nhau trong cuộc sống, trong việc bù đắp các dịch vụ dựa trên sự phân công lao động, nguồn lực xã hội được đa dạng hóa.

3. KẾT LUẬN - HƯỚNG PHÁT TRIỂN CHO BÌNH DƯƠNG

Bình Dương đang phấn đấu đến năm 2020 trở thành đô thị loại I. Tuy nhiên, trong quá trình cạnh tranh với các đô thị khác trong cùng hệ thống, Bình Dương đang phải tìm cho mình một cách thức phát triển đặc thù nhằm giúp thành phố tạo lập được bản sắc và sự hấp dẫn riêng của mình. Có thể thấy, Bình Dương là một thành phố trẻ, không mang nặng tính truyền thống. Đây cũng là một cơ hội để thành phố này tích hợp những yếu tố đô thị mới nhằm chuyển đổi thành một đô thị sinh thái - một phương cách tiếp cận đáng chú ý cho một đô thị công nghiệp để tránh vết xe đổ của những đô thị công nghiệp khác trước đây của Việt Nam.

Bình Dương đang từng bước chuyển biến, xây dựng không gian, tích hợp các nguồn lực. Chính vì vậy, ngay từ bây giờ, thành phố cần đưa ra những chiến lược riêng của mình trong việc sinh thái hóa đô thị dựa trên đồng thời cả hai yếu tố:

1) Đảm bảo những tiêu chí chung trong mô hình đô thị sinh thái, khắc phục những vấn đề phổ biến của các đô thị Việt Nam trong quá trình sinh thái hóa đô thị cũng như tham khảo kinh nghiệm từ các đô thị trên thế giới;

2) Tìm những đặc tính, đặc thù riêng về sinh thái bản địa để xây dựng bản sắc cho đô thị, đẩy mạnh các lợi thế cạnh tranh trong hệ thống.

Để làm được như vậy, chính quyền thành phố, cùng sự tham vấn của các nhà chuyên gia trong lĩnh vực hoạch định chính sách, quy hoạch và phát triển đô thị cần tìm cho Bình Dương một mô hình sinh thái hóa hợp lý nhất có thể dựa trên nguyên tắc đảm bảo các yêu cầu đã phân tích ở trên:

1) Giới hạn hợp lý và kiểm soát hiệu quả kích thước vật lý của đô thị - để tiến nhanh và xa, Bình Dương nên xác định quy mô thực sự của mình cho một sự phát triển bền vững dài hạn dựa trên việc cân đối diện tích đô thị và mật độ (xây dựng, dân cư). Kiểu mô hình đô thị nén, đô thị nhỏ gọn (compact city) cần được nghiên cứu để có sự đầu tư tập trung trong một không gian đô thị xác định thay vì là đầu tư dàn trải, miên man không có sự kết thúc. Như vậy, Bình Dương sẽ nên chú trọng về “chất” nhiều hơn là về “lượng” trong quá trình phát triển không gian thành phố, mặt khác nhỏ gọn, vừa đủ cũng giúp chính quyền quản lý thành phố tốt hơn;

2) Phát triển cân đối cảnh quan thiên nhiên và nhân tạo - do được xây dựng mới, thành phố Bình Dương cần phải có chính sách ngay từ đầu trong việc ứng xử với cảnh quan tự nhiên, thay vì ý chí “xây (nhân tạo) nhiều nhất có thể được” thì hãy “giữ (tự nhiên) nhiều nhất có thể được”, vừa giảm được chi phí đầu tư xây dựng, vừa nhanh chóng có được bản sắc tự nhiên cho một đô thị sinh thái;

3) Phát triển hệ thống giao thông hoàn chỉnh, đa dạng và thân thiện - hệ thống giao

thông cần phải đi tiên phong trong việc tạo dựng đô thị để chủ động đưa người dân đến những khu vực cư trú, sản xuất, dịch vụ mới. Cùng với không gian đô thị nhỏ gọn để hạn chế sự gia tăng các phương tiện, các loại hình giao thông phải hướng đến sự thân thiện với môi trường, khuyến khích người dân đi bộ hay sử dụng các phương tiện không động cơ nhằm giảm các tác động đến môi trường, đồng thời nâng cao sức khỏe và mối liên hệ cộng đồng;

4) Tối ưu hóa cơ cấu sử dụng đất - thay vì đơn năng hóa chức năng sử dụng đất như trong cách thức quy hoạch truyền thống, Bình Dương cần phát huy xu hướng hỗn hợp hóa hay phức hợp hóa các chức năng nhằm đảm bảo các tiện nghi đô thị đồng thời trên các phương diện như cư trú, làm

việc, mua sắm, nghỉ ngơi, giải trí,... trên nguyên tắc “tại chỗ” hay “kế cận”. Điều này cũng góp phần giảm thiểu nhu cầu giao thông cũng như tăng tính thân thiện cho các khu vực chức năng trong thành phố;

5) Ổn định môi trường xã hội - có những chính sách quan tâm đến người lao động - một lực lượng chiếm số đông tại một thành phố công nghiệp trẻ như Bình Dương, cụ thể hóa bằng các chương trình nhà ở, không gian công cộng,... nhằm giúp họ cảm thấy và tin tưởng vào sự phát triển của một thành phố đáng sống.

Nếu hiện thực hóa được những điều này, cùng với sự phát triển nhanh nhạy và năng động của mình, hy vọng trong tương lai, Bình Dương sẽ trở thành một đô thị sinh thái đúng nghĩa.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Hội thảo quốc gia (26/12/2016), *Bình Dương 20 năm phát triển và hội nhập (1997-2017)*.
2. Nguyễn Huỳnh (02/05/2012), *Bình Dương... thời đổi mới*, baobinhduong.org.vn.
3. Phương Lê (02/02/2016), *Bình Dương sớm trở thành Kinh tế vùng*, Báo Bình Dương.
4. Thái Sơn (16/03/2015), *Tổng quan về kinh tế - xã hội tỉnh Bình Dương qua 30 năm đổi mới và một số định hướng trong thời gian tới*, baobinhduong.org.vn.

Ngày nhận bài: 30/11/2017. Ngày biên tập xong: 05/12/2017. Duyệt đăng: 02/01/2018