Kiến nghị quy hoạch TRỤC đại lộ cảnh quan sông Hồng 1/5000 và phương án hướng tuyến 1/500

[ĐẠI LỘ CẢNH QUAN SÔNG HỒNG _ HAY LÀ TRỤC NỘI BỘ CỦA SIÊU ĐÔ THỊ VÀ BÀI TOÁN TRỤC LỢI QUỸ ĐẤT CÔNG !?]

Sông Hồng từ ngàn đời nay là không gian di sản, là dòng chảy văn hóa và địa lý mang tính sống còn của Thủ đô Hà Nội.

Trong các đề xuất quy hoạch đương đại, dự án "Trục Đại lộ cảnh quan sông Hồng" đang được thúc đẩy như một đòn bẩy hạ tầng mang tính lịch sử. Tuy nhiên, khi loại bỏ vỏ bọc mỹ từ mang tên “phát triển giao thông dân sinh”, siêu dự án này đang bộc lộ một nghịch lý lớn về mặt quy hoạch và tài chính đô thị.

Thực chất, con đường 8 làn xe thuộc trục cảnh quan này không hề mang công năng phục vụ đại chúng, mà là trục đường nội bộ phục vụ lợi ích nhóm bất động sản; và việc Hà Nội dự kiến sử dụng quỹ đất đối ứng bãi bồi để chi trả cho con đường này theo hình thức BT (Xây dựng - Chuyển giao) là một sự đánh tráo khái niệm pháp lý, có nguy cơ gây thất thoát tài sản công nghiêm trọng.

1 ♦️. Bản chất tuyến đường 8 làn xe: Trục nội bộ siêu đô thị núp bóng "Hạ tầng dân sinh"

Luận điểm chính thống luôn coi tuyến đại lộ 8 làn xe ngoài bãi sông Hồng là giải pháp cấp bách để kéo giảm ùn tắc cho nội đô. Thế nhưng, bất kỳ một nhà quy hoạch độc lập nào cũng có thể nhìn ra sự khiên cưỡng và phi lý của luận điểm này khi soi chiếu vào mạng lưới giao thông thực tế.

Một con đường phục vụ dân sinh đúng nghĩa phải đảm bảo tính kết nối tự nhiên và thuận tiện cho cộng đồng dân cư hiện hữu. Trong khi đó, tuyến đại lộ 8 làn xe này hoàn toàn nằm ngoài bãi bồi, bị chia cắt hoàn toàn với lõi đô thị lịch sử bởi hệ thống đê chính cấp đặc biệt.

Chỉnh sửa bằng WPS Office

Người dân từ các trục dân sinh hiện có (như Lạc Long Quân, Âu Cơ, Nguyễn Khoái) không thể rẽ ngang một cách thông thường để tiếp cận con đường này, mà phải đi qua các cửa khẩu đê hoặc các nút giao lập thể được thiết kế giới hạn.

Trục đường này không sinh ra để giải quyết nhu cầu đi lại hàng ngày của người dân trong các ngõ ngách nội đô, mà nó chạy xuyên qua những vùng đất trống, những bãi bồi nông nghiệp – nơi sẽ là các phân khu của siêu đô thị tương lai.

Bên cạnh đó, quy mô lên tới 8 làn xe – tương đương với các đại lộ cao tốc hướng tâm – là một sự xa xỉ vô lý đối với một vùng bãi sông thưa thớt, trừ khi nó được thiết kế để chuẩn bị năng lực thông hành cho một "đô thị nén" với mật độ cao.

Con đường này không phục vụ cho sinh kế của những người dân trồng đào Nhật Tân hay những làng chài cổ hiện tại. Nó được xây dựng để làm "mặt tiền", làm trục xương sống kết nối các dãy biệt thự sinh thái, các tòa chung cư cao cấp và trung tâm thương mại của chính dự án cảnh quan. Nói cách khác, đây là hạ tầng kỹ thuật nội bộ của doanh nghiệp địa ốc, được sinh ra để phục vụ cho lượng cư dân cao cấp mới của dự án trong tương lai, chứ không phải một công trình công cộng phục vụ dân sinh đại chúng.

2♦. Nguyên tắc tài chính: Không thể dùng quỹ đất đối ứng (BT) để chi trả cho đường nội bộ

Khi đã xác định được con đường 8 làn xe này là hạ tầng nội bộ phục vụ cho siêu dự án bất động sản, một bài toán pháp lý và tài chính gai góc được đặt ra: "Hà Nội có quyền dùng quỹ đất bãi bồi đối ứng để thanh toán cho con đường này theo hình thức hợp đồng BT hay không?

Câu trả lời dưới góc độ Luật pháp hiện hành là: "Tuyệt đối không".

Theo quy định của Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư (PPP) và Luật Đất đai, hình thức hợp đồng BT là phương thức Nhà nước "đặt hàng" doanh nghiệp xây dựng các công trình hạ tầng công cộng thiết yếu, sau khi hoàn thành phải bàn giao lại toàn bộ cho Nhà nước quản lý để

Chỉnh sửa bằng WPS Office

phục vụ nhân dân đại chúng công bằng. Để thanh toán, Nhà nước giao lại một quỹ đất tương đương cho nhà đầu tư khai thác dự án đối ứng nhằm thu hồi vốn.

Trong trường hợp này, trục sông Hồng - con đường 8 làn xe mang bản chất là hạ tầng kỹ thuật nội khu, trực tiếp kiến tạo nên giá trị độc bản và "thổi giá" cho các khu đất biệt thự, chung cư xung quanh của chính nhà đầu tư.

Theo nguyên tắc tài chính doanh nghiệp, chi phí xây dựng con đường này phải được tính thẳng vào "giá thành sản phẩm bất động sản" và chủ đầu tư sẽ thu hồi lại vốn thông qua việc bán nhà cho khách hàng (tương tự như chi phí làm móng, làm vỉa hè, trồng cây xanh trong lõi dự án).

Nếu Hà Nội phê duyệt đưa chi phí con đường 8 làn xe nội bộ này vào "Tổng mức đầu tư dự án BT" để rồi cắt thêm hàng ngàn héc-ta đất bãi bồi sạch trả cho doanh nghiệp, thì đây là một sự "đánh tráo khái niệm" nguy hiểm. Có thể Cố ý làm trái !?

Nhà đầu tư sẽ được hưởng lợi ích kép (ăn tiền hai lần) trên cùng một mét vuông đường: vừa được Nhà nước trả bằng đất sạch, lại vừa được thu tiền từ khách hàng mua bất động sản nhờ mặt tiền đại lộ hoành tráng. Đây chính là biểu hiện của việc trục lợi chính sách, biến tài sản của toàn dân thành hạ tầng riêng của doanh nghiệp, đẩy phần thiệt thòi và rủi ro thiên tai về phía ngân sách Nhà nước.

3. Rào cản Thể chế và Trách nhiệm Giám sát chống trục lợi chính sách

Sự lập lờ giữa "đường dân sinh cấp đô thị" và "đường nội bộ dự án" là công thức quen thuộc mà các nhóm lợi ích thường áp dụng để thao túng các dự án BT trước đây. Tuy nhiên, với hệ thống pháp lý và cơ chế kiểm soát quyền lực hiện hành, việc hợp thức hóa dòng vốn phi lý này sẽ phải đối mặt với những rào cản thể chế rất lớn:

*Quyền "thổi còi" của các cơ quan Thẩm định và Kiểm toán: Sở Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính và đặc biệt là Kiểm toán Nhà nước có trách nhiệm bóc tách độc lập tổng mức đầu tư dự án BT. Mọi hạng mục không mang tính chất kết nối liên vùng, công trình phục vụ riêng cho vùng lõi

Chỉnh sửa bằng WPS Office

thương mại của chủ đầu tư đều bắt buộc phải bị xuất toán, không được phép quy đổi ra giá trị đất đối ứng.

*Sự giám sát từ Trung ương và Quốc hội: Mặc dù Luật Thủ đô giao cơ chế đặc thù cho Hà Nội lựa chọn nhà đầu tư và áp dụng PPP/BT, nhưng Quốc hội vẫn giữ quyền giám sát tối cao. Nếu phát hiện việc phân quyền dẫn đến nguy cơ biến tướng, dùng quỹ đất công để tài trợ không công bằng cho hạ tầng nội bộ của liên danh doanh nghiệp, Quốc hội hoàn toàn có thẩm quyền ban hành Nghị quyết ngưng hiệu lực hoặc hủy bỏ cơ chế thí điểm này để bảo vệ tài sản quốc gia.

Tóm lại:

Dự án Trục Đại lộ cảnh quan sông Hồng chỉ có thể mang lại giá trị phát triển bền vững nếu nó tuân thủ sự minh bạch và thượng tôn pháp luật. Tuyến đường 8 làn xe ngoài bãi sông cần được trả lại đúng bản chất kinh tế của nó: "Chính là một hạ tầng nội bộ làm đẹp cho siêu dự án bất động sản". Doanh nghiệp muốn hưởng lợi nhuận từ việc bán những căn biệt thự ven sông đắt giá thì phải tự bỏ tiền túi ra xây dựng con đường đó trong biên độ dự án của mình.

Hà Nội không thể và không được phép dùng quỹ đất đối ứng bãi bồi – vốn là không gian thoát lũ sinh mệnh và tài sản chung của nhân dân Thủ đô – để chi trả cho một công trình mang tính chất phục vụ riêng cho lợi ích thương mại của nhà đầu tư. Việc kiên quyết bóc tách hai dòng tiền này không chỉ là bảo vệ sự nghiêm minh của luật pháp, chống thất thoát ngân sách, mà còn là ranh giới để giữ gìn dòng sông Hồng không bị biến thành "sân sau" của các tập đoàn địa ốc vị lợi nhuận.

Chỉnh sửa bằng WPS Office