

Với tốc độ đô thị hóa nhanh chóng, Jakarta dường như đã bị « bão hòa ». Tổng thống nước này đang tính chuyển dân đi đô.

Ý định này đã gây nhiều phản ứng khác nhau, từ nhiệt tình ủng hộ đến lên án gay gắt. Le Monde phản ánh số kiến này với bài viết « Indonesia d&#223;t tính d&#223;i đô ».



M&#223;t chuyển tàu ở Jakarta Indonesia. Ảnh chụp 31/5/2010 Ảnh:REUTERS/Crack Palinggi

Ô nhiễm, quá tải dân số, kẹt xe... đã mang đến cho Jakarta hình ảnh một thành phố phát triển không hài hòa. Dân số hiện tại của thành phố là 9.6 triệu người, nhưng lượng người tham gia giao thông lên đến 12.6 triệu, do ban ngày có các người từ ngoại ô đổ vào.

Theo thống kê, mỗi người thường xuyên bị kẹt xe 3, 4 tiếng đồng hồ mỗi ngày. Tiền thưởng cho số xuýt từ việc kẹt xe có thể lên đến 2 triệu euro mỗi năm.

Trước tình hình đó, tổng thống Susilo Bambang Yudhoyono vừa đề nghị dời đô. Ông đưa ra ba

ph&#225;ng án.

Ph&#225;ng án th&#225; nhất là t&#225;p t&#225;c ch&#225;n Jakarta làm th&#225; đô, và đ&#225;ng đ&#225;u v&#225;i nh&#225;ng khó khăn c&#225;a quá trình đô th&#225; hóa, t&#225;c tìm cách c&#225;i thi&#225;n tình hình hi&#225;n t&#225;i. Ph&#225;ng án này đ&#225;c cho là th&#225;c t&#225;.

Th&#225; hai là ch&#225; đ&#225;i các c&#225; quan chính ph&#225;, ho&#225;c đ&#225;n n&#225;i khác cũng trên đ&#225;o Java ho&#225;c đ&#225;n đ&#225;o Borneo (cách Java kho&#225;ng 1000 km v&#225; phía đông b&#225;c), theo đó Jakarta v&#225;n là th&#225; đô kinh t&#225; và hành chính. Ph&#225;ng án này đ&#225;c xem là ôn hòa.

Theo ph&#225;ng án th&#225; ba, đ&#225;c xem là c&#225;c đoạn nh&#225;t, th&#225; đô đ&#225;c đ&#225;i h&#225;n v&#225; đ&#225;o Borneo mà theo Le Monde, có th&#225; &#225;ng th&#225;ng &#225;u ái ph&#225;ng án th&#225; ba.

Ông Sony Keraf, giáo s&#225; tri&#225;t h&#225;c, c&#225;u b&#225; tr&#225;ng môi tr&#225;ng, nh&#225;n đ&#225;nh : « Jakarta không còn kh&#225; năng t&#225;p nh&#225;n ng&#225;i đ&#225;n &#225; n&#225;a. Không còn không gian cho vi&#225;c phát tri&#225;n đô th&#225; ».

Giáo s&#225; chính tr&#225; h&#225;c Andrinof Chanagio cho r&#225;ng : S&#225; r&#225;t tai h&#225;i n&#225;u các nhà ch&#225;c trách không quy&#225;t đ&#225;nh k&#225;p th&#225;i. Trong khi đó, gi&#225;i đ&#225;i l&#225;p l&#225;i lên ti&#225;ng ph&#225;n đ&#225;i. Chuyên gia đô th&#225; h&#225;c Marco Kusumawijaya ph&#225; nh&#225;n vi&#225;c Jakarta quá t&#225;i khi cho r&#225;ng, hi&#225;n t&#225;ng tăng dân s&#225; đi&#225;n ra song song v&#225;i quá trình phát tri&#225;n nhà &#225; và m&#225; r&#225;ng ngo&#225;i ô. Ông cũng ph&#225; nh&#225;n vi&#225;c thành ph&#225; này có quá nhi&#225;u xe h&#225;i. Ông cho bi&#225;t, ch&#225; có 250 xe trên 1000 ng&#225;i, trong khi &#225; M&#225; là 800.

Theo ông, v&#225;n đ&#225; là &#225; ch&#225; m&#225;i ng&#225;i s&#225; đ&#225;ng quá nhi&#225;u l&#225;n xe h&#225;i trong cùng m&#225;t ngày, trong khi đó thành ph&#225; l&#225;i thi&#225;u ph&#225;ng ti&#225;n giao thông công c&#225;ng.

Đ&#225; có quy&#225;t đ&#225;nh cu&#225;i cùng không ph&#225;i là đ&#225;, b&#225;i quy&#225;t đ&#225;nh nào cũng r&#225;t khó khăn đ&#225; th&#225;c hi&#225;n. Năm 2009, C&#225; quan h&#225;p tác qu&#225;c t&#225; Nh&#225;t B&#225;n đã đ&#225;ng ý cho Indonesia vay lãi su&#225;t &#225;u đ&#225;i đ&#225; xây đ&#225;ng tàu đi&#225;n ng&#225;m.

Tuy vậy, những dự án xây dựng đường sắt mét ray và tàu điện ngầm vẫn còn đang bế ngõ. Các hành lang dành cho xe buýt đã được thi công trên những trục giao thông chính của thành phố, những ngôi nhà ô tô thông thường vẫn chưa phân tuyến.

Theo Giáo sư Kusumawijaya, các dự án này không thể giải quyết tình hình ở Jakarta, dành hành lang cho xe buýt là một ý tưởng hay, nhưng khó lòng áp dụng. Còn đường sắt mét ray chỉ phục vụ được cho trung tâm thành phố. Tàu điện ngầm thì ít nhất năm 2016 mới vận hành được.